



WerkStadt Hamm

Strukturkonzept zur Stadtentwicklung

WerkStadt Hamm

Strukturkonzept zur Stadtentwicklung

Inhalt

Geleitwort des Oberbürgermeisters	7
A Modellansatz ‚bürgerorientierte Stadtentwicklung‘	9
1 Rahmenbedingungen.....	10
1.1 Räumlich-funktionale Struktur	10
1.2 Bevölkerungsentwicklung in Hamm.....	11
1.2.1 Die Entwicklung der Wohnbevölkerung	11
1.2.2 Wohnflächenkonsum	12
1.2.3 Konsequenzen für die Flächennutzungsplanung.....	13
1.3 Wirtschaftlicher Strukturwandel in Hamm	14
2 Modellansatz WerkStadt Hamm	17
2.1 Stadtbezirksentwicklung im Diskurs - die Planungsgespräche	17
2.1.1 Der Stadtbezirk als Arbeitsebene	18
2.1.2 Das Verfahren.....	18
2.2 Strukturkonzepte und Entwicklungsfenster	20
2.2.1 Strukturkonzepte zur Stadtbezirksentwicklung	20
2.2.2 Die Siedlungsräume stehen im Mittelpunkt	21
2.3 Das Verfahren der Flächennutzungsplanung	22
2.4 Vom Stadtbezirk zur Gesamtstadt – Aufbereitung der Ergebnisse...23	
2.4.1 Aufbau von Teil B – Strukturkonzepte zu den Stadtbezirken.....	23
2.4.2 Aufbau von Teil C – Entwicklungsmodell für die Gesamtstadt	25
B Strukturkonzepte in den Stadtbezirken.....	27
3 Stadtbezirk Hamm-Mitte	28
3.1 Profil des Stadtbezirks	28
3.1.1 Die Ortsteile in Hamm-Mitte	28
3.1.2 Bevölkerungsentwicklung	31
3.1.3 Wirtschaft und Verkehr	32
3.1.4 Umwelt, Freiraum, Kultur und Sport	33
3.2 Schwerpunkte der Stadtbezirksentwicklung	34
3.2.1 Vitale Mitte Hamm – Zentrum für Hamm und die Region	34
3.2.2 Strukturwandel im Hammer Westen	36
3.2.3 Bahnflächen zur Stadt machen!	38
3.2.4 Hamm ans Wasser: Weichen für den LippeSEE stellen!	40
3.3 Strukturkonzept für den Stadtbezirk Hamm-Mitte	42
4 Stadtbezirk Hamm-Uentrop	44
4.1 Profil des Stadtbezirks	44
4.1.1 Die Ortsteile in Hamm-Uentrop.....	44
4.1.2 Bevölkerungsentwicklung.....	47
4.1.3 Wirtschaft und Verkehr.....	47

4.1.4	Umwelt, Freiraum, Kultur und Sport	48
4.2	Schwerpunkte der Stadtbezirksentwicklung	49
4.2.1	Nachnutzung von Kasernenarealen	49
4.2.2	Neues Stadtteilzentrum Werries	52
4.2.3	Erholen am Baggersee/ehemaliger Kohlehafen Haaren	54
4.2.4	Wohn- und Industriestandort Uentrop	55
4.3	Strukturkonzept für den Stadtbezirk Hamm-Uentrop	57
5	Stadtbezirk Hamm-Rhynern	60
5.1	Profil des Stadtbezirks	60
5.1.1	Die Ortsteile in Hamm-Rhynern	60
5.1.2	Bevölkerungsentwicklung	62
5.1.3	Wirtschaft und Verkehr	62
5.1.4	Umwelt, Freiraum, Kultur und Sport	64
5.2	Schwerpunkte der Stadtbezirksentwicklung	65
5.2.1	Grüne Mitte Rhynern	65
5.2.2	Eine neue Ortskante am Untersten Kamp	66
5.2.3	Neue Flächen für Arbeit und Wirtschaft in Rhynern-Süd	67
5.2.4	Links und rechts der Werler Straße in Berge	69
5.2.5	Westtünen	70
5.3	Strukturkonzept für den Stadtbezirk Hamm-Rhynern	71
6	Stadtbezirk Hamm-Pelkum	74
6.1	Profil des Stadtbezirks	74
6.1.1	Die Ortsteile in Hamm-Pelkum	75
6.1.2	Bevölkerungsentwicklung	78
6.1.3	Wirtschaft und Verkehr	78
6.1.4	Umwelt, Freiraum, Kultur und Sport	79
6.2	Schwerpunkte der Stadtbezirksentwicklung	80
6.2.1	Freizeit und Naherholung in der Haldenlandschaft	80
6.2.2	Rangierbahnhof und Umfeld sowie das interkommunale Industriegebiet Hamm/Bönen	82
6.2.3	Pelkum – auf der Suche nach einer Mitte	84
6.3	Strukturkonzept für den Stadtbezirk Hamm-Pelkum	86
7	Stadtbezirk Hamm-Herringen	88
7.1	Profil des Stadtbezirks	88
7.1.1	Die Ortsteile in Hamm-Herringen	88
7.1.2	Bevölkerungsentwicklung	90
7.1.3	Wirtschaft und Verkehr	91
7.1.4	Umwelt, Freiraum, Kultur und Sport	92
7.2	Schwerpunkte der Stadtbezirksentwicklung	93
7.2.1	Schacht Franz – das vitale Quartier	93
7.2.2	Freizeit und Naherholung in der Haldenlandschaft zwischen Herringen und Pelkum	96
7.2.3	Neue Wohnbauflächen zwischen Herringen und Randsiedlung ..	98
7.2.4	Herringer Mitte	100
7.3	Strukturkonzept für den Stadtbezirk Hamm-Herringen	102

8	Stadtbezirk Hamm-Bockum-Hövel	103
8.1	Profil des Stadtbezirks	103
8.1.1	Die Ortsteile in Hamm-Bockum-Hövel	103
8.1.2	Bevölkerungsentwicklung	106
8.1.3	Wirtschaft und Verkehr	106
8.1.4	Umwelt, Freiraum, Kultur und Sport	108
8.2	Schwerpunkte der Stadtbezirksentwicklung	109
8.2.1	Neue Wohnbauflächen im Westen	110
8.2.2	Marktplatz und Einkaufszentrum Bockum-Hövel	112
8.2.3	Gewerbestandort Römerstraße und Geinegge-Grünzug	113
8.2.4	Freizeit, Erholung und Industrienatur in den Lippe-Auen	114
8.3	Strukturkonzept für den Stadtbezirk Bockum-Hövel	115
9	Stadtbezirk Hamm-Heessen	117
9.1	Profil des Stadtbezirks	117
9.1.1	Die Ortsteile in Hamm-Heessen	117
9.1.2	Bevölkerungsentwicklung	120
9.1.3	Wirtschaft und Verkehr	121
9.1.4	Umwelt, Freiraum, Kultur und Sport	123
9.2	Schwerpunkte der Stadtbezirksentwicklung	124
9.2.1	Neue Nachbarschaften im Westen von Heessen	124
9.2.2	Der LippeSEE soll kommen: Wie präsentiert sich Heessen?	126
9.2.3	Entwicklungsbereiche an der Vogelstraße	128
9.2.4	Ortsmittelpunkt Heessener Markt und Umfeld	129
9.3	Strukturkonzept für den Stadtbezirk Hamm-Heessen	130
C	Entwicklungsmodell für die Gesamtstadt Hamm	133
10	Hamm 2015 – Grundzüge der Stadtentwicklung	134
10.1	Perspektiven für die Gesamtstadt	134
10.1.1	Das Stadtmodell des wirksamen Flächennutzungsplanes	134
10.1.2	Grundzüge der zukünftigen Stadtentwicklung	134
10.2	Programatische Schwerpunkte der Stadtentwicklung	137
10.2.1	Neue und alte Nachbarschaften	137
10.2.2	Flächen für Arbeit und Wirtschaft	141
10.2.3	Mobilität in der Stadt	145
10.2.4	Vitale Stadt- und Ortsteilmitten	147
10.2.5	Freizeitlandschaften und Hamm ans Wasser	149
10.3	Strukturkonzept für die Gesamtstadt Hamm	151

Geleitwort des Oberbürgermeisters

Liebe Bürgerinnen, liebe Bürger!

Im Herbst 2003 habe ich Sie eingeladen, an der Entwicklung Ihrer Stadt und Ihres Stadtbezirkes im Rahmen des Verfahrens ‚WerkStadt Hamm‘ mitzuwirken. Ich freue mich, dass annähernd 700 Bürgerinnen und Bürger, im Durchschnitt also nahezu 100 pro Stadtbezirk, an den Planungsgesprächen teilgenommen haben. Viele weitere Anregungen, Bedenken und Ideen wurden von Ihnen in den Internet-Foren, per Mail, Brief oder Telefon eingebracht.

Diese positive Resonanz werte ich als Beleg dafür, dass Sie sehr an der Entwicklung unserer Stadt und Ihres Stadtbezirkes interessiert sind. Eine gute und zukunftsorientierte Planung kann nur mit Ihnen zusammen entwickelt und letztlich auch umgesetzt werden. Ihre motivierte Mitarbeit zeigt mir ebenfalls deutlich, dass die Entscheidung zur Durchführung dieses freiwilligen und in dieser Form wohl bundesweit bisher einmaligen Verfahrens als bürgerorientierter Planungsansatz ‚von unten‘ auf Ebene der Stadtbezirke richtig war. Unsere Bemühungen, die Bürgerschaft im Rahmen des Gesamtprozesses ‚Bürgerkommune Hamm‘ verstärkt und weit vor offiziellen Schritten in die Planungen, Projekte und Verfahren der Stadt einzubeziehen, hat sich auch hier als ein richtiger Schritt herausgestellt.

Die Diskussionen, die bei den Planungsgesprächen und in deren Umfeld geführt wurden, bewerte ich als durchgehend konstruktiv. Nicht immer konnten alle Beteiligte einer Meinung sein, dies liegt aber in der Natur der Sache, denn die Problemsicht und die damit verbundenen potenziellen Lösungen stellen sich für jede Bürgerin und jeden Bürger unterschiedlich dar.

Das Ihnen nunmehr vorliegende ‚Strukturkonzept zur Stadtentwicklung – WerkStadt Hamm‘ dokumentiert den im Rahmen der Planungsgespräche zum Ausdruck gebrachten Bürgerwillen und wurde auf Basis aller geäußerten Anmerkungen als gutachterliche Empfehlung des Büros scheuven+wachten erarbeitet. Im Ergebnis haben wir nun einen Leitfaden für die Entwicklung unserer Stadt in den nächsten Jahren. Die differenzierte Darstellung auf lokaler Ebene in den Stadtbezirken macht den Leitfaden gemeinsam mit der Zusammenfassung auf Gesamtstadtebene zu einer wertvollen Grundlage mit Blick auf die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans.

Herzlichst

Ihr



Thomas Hunsteger-Petermann
Oberbürgermeister







**Modellansatz ,bürgerorientierte
Stadtentwicklung‘**

1 Rahmenbedingungen

1.1 Räumlich-funktionale Struktur



Abbildung 1.1: Stadtgebiet nach Stadtbezirken (Quelle: s+w)

Hamm liegt beiderseits der Lippe in der westfälischen Tieflandbucht. Südlich der Lippeauen erstreckt sich das flachwellige Land der Hellwegzone/Börde, nördlich schließt sich die offene Parklandschaft des Münsterlandes an. Als Verkehrsknotenpunkt zwischen dem Ruhrgebiet und dem Münsterland besitzt die Stadt eine überregionale Bedeutung, sowohl im Straßen- als auch im Schienenverkehr. Durch die exponierte Lage am Datteln-Hamm-Kanal ist die Stadt zudem direkt an das europäische Wasserstraßennetz angeschlossen und verfügt über einen der größten deutschen Kanalhäfen.

1975 wurde das Stadtgebiet von Hamm im Zuge der kommunalen Gebietsreform von 26 km² auf 226 km² fast verneunfacht, als die Stadt mit den ehemals selbstständigen Städten und Gemeinden Bockum-Hövel, Heessen, Pelkum, Rhynern und Uentrop zur neuen Großstadt Hamm zusammengeschlossen wurde. Heute zählt die Stadt Hamm ca. 181.400 Einwohner (EW) (Stadt Hamm [2003]: Statistisches Jahrbuch der Stadt Hamm, Berichtsjahr 2002).

Hamm weist nach wie vor eine Siedlungsstruktur mit deutlich ablesbaren Siedlungskernen der einzelnen Stadtteile auf, die von einem ländlich geprägten Umland mit einem hohen Freiflächenanteil umrahmt sind. Mit 802 Einwohnern je km² ist Hamm eine Stadt mit einer verhältnismäßig geringen Bevölkerungsdichte. Dies ist auch an der Flächennutzung ablesbar: 57% der Katasterfläche werden noch heute landwirtschaftlich genutzt (zum Vergleich: Dortmund 30% oder Münster 50%). Zusammengefasst ist Hamm also in vieler Hinsicht eine Stadt mit Spielraum.

Der derzeitige Flächennutzungsplan (FNP) aus dem Jahr 1979 ist der erste FNP, der nach der Gebietsreform für die neue Großstadt Hamm aufgestellt wurde. Das Planwerk wurde damals vor dem Hintergrund bis dahin lang anhaltender Wachstumsprozesse von Wirtschaft, Wohlstand und Bevölkerung in der Bundesrepublik Deutschland und auf der Basis entsprechend optimistischer Wachstumsprognosen für die kommenden Jahrzehnte erstellt. Entsprechend dieser Erwartungen waren vor allem Flächenzuwächse sicherzustellen und zu verteilen.

Das Siedlungsflächenwachstum führte in weiten Teilen zu einer erheblichen Arrondierung (d.h. Abrundung bzw. behutsame bauliche Ergänzung) der Siedlungsgebiete der vormals selbstständigen Gemeinden. Deren eigenständige Struktur ist aber auch heute noch im Stadtbild klar ablesbar, da der Freiraum zwischen den Ortsteilen als prägendes Element der Siedlungsstruktur überwiegend erhalten blieb. Die im FNP von 1979 dargestellten Wohnbau- und Gewerbeflächenpotenziale wurden angesichts des ab Mitte der 1990er Jahre verlangsamten Wachstums nicht vollständig ausgeschöpft.

Unter den Vorzeichen eines gravierenden demographischen Wandels werden derzeit neue Leitideen und Perspektiven für die zukünftige räumliche Entwicklung der Stadt Hamm gesucht. Dieser Wandel, der vor allem durch eine starke Abnahme der Bevölkerung in Verbindung mit einer zunehmenden Überalterung gekennzeichnet sein wird, wirft aufgrund seiner raumrelevanten Folgewirkungen vielschichtige Planungsfragen für die Stadtentwicklung und für die wirtschaftlichen Perspektiven der Stadt Hamm auf. Eine kontinuierliche Zunahme der Zahl der Haushalte und der Fläche pro Einwohner zeigt jedoch, dass die Zukunft nicht allein einseitig durch Schrumpfungsprozesse gekennzeichnet ist, so dass in den nächsten Jahren mit einem weiteren Flächenwachstum gleichermaßen für Wohnen und Gewerbe zu rechnen ist.

Für die Zukunft ist gegenüber den letzten 20 Jahren aber eine grundsätzliche Trendwende unübersehbar: der Zuwachs an Siedlungsfläche wird abnehmen, der intelligente Umbau städtischer Strukturen, z.B. die Anpassung der Ausstattung mit technischer und sozialer Infrastruktur an die neuen Entwicklungen wird in den Vordergrund rücken. Diese Entwicklung bietet jedoch zugleich die Chance einen qualitativen Stadumbau mit veränderten Schwerpunkten voranzutreiben. Als mögliche Maßnahmen können hier beispielhaft die Attraktivierung des Wohnumfelds, die vorrangige Nachnutzung von Brachflächen oder im Einzelfall auch der gezielte Rückbau von Siedlungsflächen zu Gunsten von Natur und Landschaft genannt werden.

1.2 Bevölkerungsentwicklung in Hamm

Für die zukünftige Entwicklung der Flächennutzung sind vor allem Aussagen über die Entwicklung der Wohnbevölkerung bestimmend. Da der Planungshorizont des FNP bis 2015 durch Entwicklungslinien geprägt sein wird, die sich grundsätzlich von den Basistrends der vergangenen Jahrzehnte unterscheiden, ist hier eine besondere analytische Weitsicht notwendig.

1.2.1 Die Entwicklung der Wohnbevölkerung

Zu Beginn des neuen Jahrtausends ist Deutschland insgesamt von einem natürlichen Bevölkerungsrückgang betroffen. Nur in Städten und Regionen, in denen die Wanderungsgewinne die natürliche Bevölkerungsbeziehung kompensieren können, ist noch eine Stabilisierung oder gar ein Wachstum der Einwohnerzahlen zu erwarten. Die Folgen der veränderten Bevölkerungsentwicklung werden in größeren Städten besonders spürbar.

Wesentliche Grundlage für die Überlegungen zur künftigen Entwicklung in Hamm ist die aktuelle Bevölkerungsprognose der Stadt, die – weitgehend übereinstimmend mit den Ergebnissen der Bundes- und Landesprognosen – von einem Rückgang der Bevölkerung von etwa 181.400 Einwohnern im Jahr 2002 auf etwa 171.170 im Jahre 2015 ausgeht. Der prognostizierte Bevölkerungsrückgang im Jahr 2015 – bezogen auf das Jahr 2001 – entspricht somit rund 5,5%.

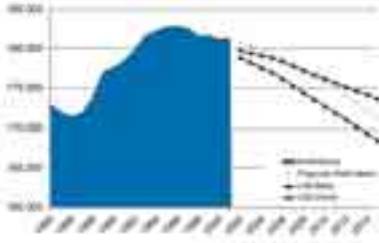


Abbildung 1.2: Bevölkerungspromosen
(Quelle: Stadt Hamm)

Ursächlich für diesen Rückgang der Bevölkerung wird – wie im gesamten Bundesgebiet – auch hier im wesentlichen der negative Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung gesehen. Trotz konstanter Geburtenrate pro Kopf sinkt die Gesamtzahl der Geburten, trotz steigender Lebenserwartung nimmt die Zahl der Sterbefälle zu. In der Tendenz wird sich diese Entwicklung fortsetzen, so dass dieser Schrumpfungsprozess durch Zuwanderungen zwar verlangsamt, nicht aber gänzlich aufgehalten werden kann. Die Zuwanderung wird bestimmt von der Anziehungskraft der Städte und Regionen im Wettbewerb untereinander, so dass wirtschaftliche, infrastrukturelle oder sonstige Attraktivitätssteigerungen die Standortattraktivität der Stadt Hamm und somit die Bevölkerungsentwicklung maßgeblich beeinflussen können. In diesem Zusammenhang hat der FNP eine hohe Bedeutung, da er durch seine Rahmenvorgaben Qualität und Attraktivität einer Stadt entscheidend vorprägt.

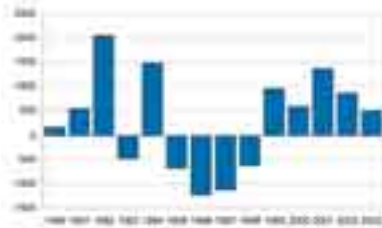


Abbildung 1.3: Wanderungssaldo
(Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik des Landes NRW)

Der Wanderungssaldo von Hamm war in den Jahren 1997 bis 2000 mit Verlusten im Einzelfall von bis zu 1100 Einwohnern im Jahr negativ. Durch gezielte Steigerung der Standortattraktivität konnte die Stadt Hamm im Jahr 2001 einen leichten Wanderungsgewinn von 188 Zugezogenen verzeichnen. (Stadt Hamm [2003]: Statistisches Jahrbuch der Stadt Hamm, Berichtsjahr 2002). Der Trend konnte offensichtlich durch hohe Baufertigstellungszahlen auf Hammer Stadtgebiet in den Jahren 2001 und 2002 abgemildert werden. Insgesamt hat die Stadt Hamm seit 1996 jedoch mehr Einwohner verloren als hinzugewonnen. Auch für die kommenden Jahre ist ein Fortgang dieser Entwicklung zu erwarten. Der prognostizierte Wanderungssaldo der Hammer Bevölkerungspromose im Jahr 2015 wird momentan hingegen als nahezu ausgeglichen angenommen.

Das Bevölkerungswachstum, das die Stadt Hamm über lange Zeiträume geprägt hat, wird in den nächsten Jahren voraussichtlich nicht fortgesetzt werden können. Der Rückgang der Einwohnerzahl macht neue Strategien in der Stadtplanung notwendig. Nach einer lang andauernden Phase der Siedlungserweiterung rückt nun die Qualifizierung der Bestände in den Vordergrund. Die effiziente Auslastung und Stärkung vorhandener Infrastruktur wird unter den veränderten Vorzeichen des demographischen Wandels, aber auch unter den Bedingungen eingeschränkter haushaltspolitischer Spielräume zur vordringlichen Aufgabe. Der Bevölkerungsrückgang schließt jedoch die Ausweisung neuer Wohnbauflächen nicht aus. Dafür sprechen u.a. die nachfolgend dargestellten Veränderungen des Haushaltsbildungsverhaltens, des Wohnflächenkonsums.

1.2.2 Wohnflächenkonsum

Die Zahl der künftig notwendigen Wohnungen und der damit verbundene Flächenbedarf ergibt sich aus der zahlenmäßigen Entwicklung der Bevölkerung – natürliche Bewegungen und Wanderungsbewegungen – sowie aus dem Haushaltsbildungsverhalten. Dritte Einflussgröße auf den Wohnungs- und damit auf den künftigen Wohnbauflächenbedarf ist der individuelle Wohnflächenkonsum. Hier ist ein Trend des Wachstums von

kleinen Haushalten mit nur ein bis zwei Personen erkennbar, der eine stetige Zunahme der Pro-Kopf-Wohnfläche bedingt. Darüber hinaus ist mit zunehmendem Wohlstand für breite Bevölkerungsschichten auch unabhängig von der Haushaltsgröße ein Trend zu größerer Wohnfläche pro Haushalt feststellbar. In Hamm lag die durchschnittliche Haushaltsgröße 1995 bei 2,4 Personen je Haushalt. Die bundesweit ablesbare Tendenz zur Haushaltsverkleinerung hat auch in Hamm in den vergangenen zehn Jahren zu einer Verringerung der Belegungsdichte geführt, so dass sich heute (2002) im Durchschnitt nur noch 2,2 Personen eine Wohnung teilen. Dementsprechend stieg die Zahl der Haushalte bzw. Wohnungen von ca. 75.903 (1995) auf 81.440 (2002).

Der Wohnflächenverbrauch pro Kopf stieg auch in Hamm in den vergangenen Jahren kontinuierlich an. Betrug er in Hamm 1995 noch 33,4 m²/EW, so nahm er im Jahr 2002 auf 36,19 m²/EW zu. Das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung geht auch in Zukunft bundesweit von einer weiter zunehmenden Pro-Kopf-Wohnfläche bis auf über 42 m² pro Kopf im Jahre 2015 aus (vgl. BBR [2000]: Raumordnungsbericht 2000). Eine Folge dieser Entwicklung ist, dass auch bei gleich bleibender oder sinkender Einwohnerzahl weiterhin mehr Wohnraum nachgefragt wird, der nicht mit dem Bestand gedeckt werden kann. Selbst bei zurückgehender Bevölkerungszahl wird deshalb ein Zuwachs an Wohnbauflächen in Hamm unvermeidlich sein, um mit nachfragegerechten Wohnflächenangeboten abwanderungswillige Haushalte zu halten oder neue anzuziehen.

1.2.3 Konsequenzen für die Flächennutzungsplanung

Der langfristig absehbare Rückgang der Einwohnerzahl macht neue Strategien in der Stadtplanung notwendig: Nach einer langen Phase der Siedlungserweiterung rückt nun die Qualifizierung der Bestände in den Vordergrund, und die effiziente Auslastung vorhandener Infrastruktur wird unter den Vorzeichen des demographischen Wandels, aber auch unter den Bedingungen angespannter öffentlicher Haushalte zur vordringlichen Aufgabe. Der Bevölkerungsrückgang schließt jedoch auch die Ausweisung neuer Wohnbauflächen nicht aus. Ausschlaggebend hierfür ist nicht nur das weitere Wachstum der Wohnfläche pro Einwohner, sondern auch der Umstand, dass aufgrund einer veränderten Bevölkerungsstruktur nicht alle frei werdenden Wohnungen auch qualitativ der neuen Nachfrage entsprechen. Darüber hinaus ist es möglich, durch das gezielte Angebot von neuen Wohnbauflächen in besonders betroffenen Stadtteilen wichtige Infrastruktureinrichtungen auch in Zukunft effizient auszulasten und zu erhalten.

Die demographische Entwicklung wird auch Konsequenzen für die Lokalisierung neuer Potenzialflächen im Nutzungsgefüge der Stadt nach sich ziehen. Neue Bauflächen werden nun nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus fiskalischen und – im Hinblick auf die Altersstruktur – aus sozialen Gründen als Maßnahmen der Innenentwicklung und Nachverdichtung definiert werden. Das Nutzungsgefüge der Stadt Hamm wird in den nächsten Jahrzehnten unter Effizienz Gesichtspunkten optimiert werden müssen.

1.3 Wirtschaftlicher Strukturwandel in Hamm

Tabelle 1.1: Bruttowertschöpfung in Hamm nach Wirtschaftssectoren (Dez. 2001)

Sektor	Anteil 1992	Anteil 2001
I. Sektor	0,6 %	0,6 %
II. Sektor	31,3 %	26,2 %
III. Sektor	68,4 %	73,2 %

Tabelle 1.2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Hamm nach Wirtschaftssectoren (Sept. 2002)

Sektor	Anteil 1993	Anteil 2002
I. Sektor	0,8 %	1,1 %
II. Sektor	43,7 %	35,2 %
III. Sektor	55,5 %	63,7 %

Erläuterungen:

I. Sektor: Land-, Forstwirtschaft, Fischerei und Bergbau

II. Sektor: produzierendes und verarbeitendes Gewerbe

III. Sektor: Dienstleistungsgewerbe, Handel und Banken

Datenquellen: Stadt Hamm

Eine Vielzahl öffentlicher und privater Einrichtungen mit oberzentraler Bedeutung, schwerpunktmäßig in den Bereichen Justiz sowie Gesundheits- und Bildungswesen haben die Entwicklung der Stadt Hamm zum heutigen bedeutenden Dienstleistungsstandort in der Region geprägt. Als Knotenpunkt im nationalen Eisenbahnnetz mit direktem Kanalanschluss wuchs Hamm im 19. und 20. Jahrhundert zu einer wichtigen Industriestadt heran. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage und der räumlichen Nähe zur Schwerindustrie des Ruhrgebiets entwickelte sich in Hamm vor allem die metallverarbeitende Industrie, wie zum Beispiel die Drahtherstellung sowie der Maschinenbau. Mit der Nordwanderung des Bergbaus in die Lippezone wurden in Hamm ab etwa 1900 die ersten Schächte abgeteuft. Die geförderten Steinkohlen wurden überwiegend zur Elektrizitätserzeugung (u.a. seit 1963 im Kraftwerk Westfalen) eingesetzt. Der damit verbundene wirtschaftliche Aufschwung veränderte das Bild von der Dienstleistungstadt zu einem breit gefächerten Wirtschaftsstandort heutiger Prägung.

Der Strukturwandel des Bergbaus im Ruhrgebiet und die Krise der Stahlindustrie seit den 1970er Jahren setzten in Hamm einen tiefgreifenden Wandel der Wirtschafts- und Industriestruktur in Gang. Ausdruck dessen ist unter anderem eine Arbeitslosenquote, die seit Jahren über dem Landesdurchschnitt liegt. Im Jahr 2003 lag sie bei 13,8% und damit rund drei Prozentpunkte über dem Durchschnittswert in Nordrhein-Westfalen von 10,7%. Der produzierende Sektor hat in Hamm in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich an Bedeutung verloren. War er 1991 noch mit fast einem Drittel an der Bruttowertschöpfung der Stadt beteiligt, sank sein Anteil auf nur noch 26,2% im Jahr 2001. Das entspricht sogar einem realen Rückgang, obwohl im gleichen Zeitraum die Bruttowertschöpfung um fast 16% gestiegen ist. Heute sind noch 35,2% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im produzierenden Sektor tätig, gegenüber 43,7% im Jahr 1991. Die rückläufige Entwicklung im Bergbau und im produzierenden Gewerbe äußerte sich in umfangreichen Flächenfreisetzungen von ehemaligen Industriestandorten. Diese Flächen wurden für neue wirtschaftliche Nutzungen vorbereitet, bilden aber weiterhin einen Schwerpunkt der Stadtentwicklungspolitik in Hamm als ökologische Modellstadt.

Gegenwärtig gibt es im Hammer Stadtgebiet eine fördernde Zeche. Auf der zum Verbundbergwerk Ost gehörigen Zeche Heinrich-Robert arbeiten heute rund 3.000 Bergleute. Die bereits seit vielen Jahren stillgelegten Zechenstandorte Sachsen und Radbod wurden inzwischen für eine gewerbliche Nachnutzung aufbereitet. Heute sind sie als Öko-Zentrum NRW und Gewerbe- und Industriegebiet Radbod attraktive Standorte moderner Wirtschaftsunternehmen.

Hamm weist heute eine diversifizierte Industriestruktur mit Schwerpunkten in der Metallverarbeitung, im Maschinenbau, in der chemischen Industrie sowie in der Elektrotechnik auf.

Als Keimzelle für neue Technologien steht beispielhaft das Technologie- und Gründerzentrum HAMTEC, das als Nachnutzung der Brache des ehemaligen Schlachthofes in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt errichtet wurde. Sowohl bezüglich der Bruttowertschöpfung als auch bezüglich des Beschäftigtenanteils hat der Dienstleistungssektor stetig an Bedeutung gewonnen. Ende 2002 waren 63,7% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in diesem Wirtschaftssektor tätig und erbrachten 73,2% der stadtweiten Wertschöpfung.

Gemessen an der Beschäftigung sind öffentliche und private Dienstleistungen, Handel sowie Grundstückswesen und Vermietung die wichtigsten Branchen. Wichtige Wirtschaftszweige mit beachtlichen Wachstumsraten sind die Bereiche unternehmensbezogene Dienstleistungen sowie Verkehr und Nachrichtenübermittlung. Unter letztgenanntem Wirtschaftszweig fallen statistisch sowohl die in Hamm traditionell ansässigen Branchen Frachttumschlag, Binnenschifffahrt und Eisenbahnverkehr als auch die Güterbeförderung und der Frachttumschlag im Straßenverkehr sowie das Speditionswesen. Im internationalen Güterverkehr der Deutschen Bahn nimmt Hamm noch immer eine Schlüsselstellung ein, wenn auch die Bedeutung als ehemals europaweit größter Rangierbahnhof mittlerweile nicht mehr besteht.

Aufgrund der günstigen geographischen Lage und der hervorragenden Einbindung in das internationale Fernstraßen-, Eisenbahn- und Wasserstraßennetz werden in diesen Wirtschaftszweigen für die Zukunft weitere Wachstumsimpulse erwartet. Als Teil der "Landesinitiative Logistik NRW" ist Hamm einer der Schwerpunktstandorte im östlichen Ruhrgebiet. Bedeutende Betriebsansiedlungen aus der Logistikbranche konnten in der jüngsten Vergangenheit auf dem Gelände des Güterverkehrszentrums (GVZ) Hafen Hamm, auf den autobahnnahen Standorten im Gewerbepark Rhynern sowie im Gewerbe- und Industriegebiet Uentrop angesiedelt werden. Insbesondere Unternehmen aus dem Bereich der Lebensmittelproduktion und -logistik entdecken zunehmend den Standort Hamm. Mit der Realisierung zentraler Verkehrsinfrastrukturprojekte sollen die Standortanforderungen von Logistikunternehmen weiter gezielt verbessert werden.



Abbildung 1.4: Zeche Heinrich-Robert
(Quelle: Stadt Hamm)



Abbildung 1.5: Technologie- und Gründerzentrum HAMTEC
(Quelle: Blossey)

Abbildung 1.6: Verkehrliche Anbindung der Stadt Hamm
(Quelle: Stadt Hamm)



Aus den dynamischen Entwicklungen, insbesondere im Dienstleistungssektor, resultieren konkrete Flächenbedarfe, für die im Rahmen der Flächennutzungsplanung Vorsorge getroffen werden muss. Auch unter dem Vorzeichen eines steigenden Anteils von Beschäftigten im Dienstleistungssektor, muss sich die Stadt Hamm langfristig eine gesunde industrielle Basis sichern. Für diese flächenintensiven Betriebsformen ist dementsprechend nachfragegerechte Flächenvorsorge für Erweiterungen und Verlagerungen, aber auch für Neuansiedlungen und Neugründungen zu treffen.

Eine nur noch untergeordnete wirtschaftliche Rolle spielt im Stadtgebiet die Land- und Forstwirtschaft. Nur 0,6% der Wirtschaftsleistung der Stadt werden bei rund 1% der Beschäftigten im Primären Sektor d.h. in Land- und Forstwirtschaft, Fischerei und Bergbau erbracht. In Bezug auf die zukünftige Flächennutzung der Stadt Hamm sind die Entwicklungen, vor allem in der Landwirtschaft, dennoch von großer Bedeutung. Immerhin 57% der Katasterfläche werden noch heute agrarwirtschaftlich genutzt. In den vergangenen 25 Jahren vollzogen sich in der Landwirtschaft weitreichende Konzentrationsprozesse. Seit 1980 sank die Zahl der Betriebe durch Hofaufgaben und Zusammenlegungen um nahezu 50%. Hiervon waren in erster Linie Klein- und Kleinstbetriebe betroffen. Gleichzeitig wuchs die Zahl der landwirtschaftlichen Großbetriebe. Ein Zehntel der bewirtschafteten Fläche wurde im Zuge dieses Konzentrationsprozesses aufgegeben. Es ist zu erwarten, dass sich diese Entwicklungen fortsetzen werden, da bei vielen Höfen Generationswechsel und durch den EU-Beitritt der mittel- und osteuropäischen Länder erhebliche Veränderungen auf dem Binnenmarkt erwartet werden.

2 Modellansatz WerkStadt Hamm

2.1 Stadtbezirkentwicklung im Diskurs - die Planungsgespräche

Die Stadt im 21. Jahrhundert ist eine hochkomplexe Lebensform. Sie besteht nicht nur aus den vielen historisch gewachsenen und bebauten Bereichen oder der von Menschen in Anspruch genommenen Landschaft, sondern auch aus einer immer vielfältiger werdenden Stadtgesellschaft. An die Stelle ähnlicher Lebensbedingungen für große Teile der Bevölkerung, wie sie noch für die Gesellschaft des 19. Jahrhunderts prägend waren, ist heute die pluralistische Vielfalt von Einzelmeinungen getreten. Interessengegensätze, komplexe Eigentumsverhältnisse und viele, individuell verschiedene Vorstellungen von den Zukünften einer Stadt stellen die aktuellen Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung unter den Vorzeichen gesellschaftlicher Individualisierung dar. Hinzu kommen Herausforderungen, die sich aus dem Rückgang der Gesamtbevölkerung in der Bundesrepublik, aus wachsenden sozialen Disparitäten in den Städten und den allgemeinen wirtschaftlichen Veränderungen ergeben.

Stadtplanung muss unter diesen Bedingungen stärker bedacht sein auf behutsamen Interessenausgleich – der „große Plan“, entstanden am „grünen Tisch“, gehört der Vergangenheit an. Vor diesem Hintergrund hat sich die Stadt Hamm entschieden, weit im Vorfeld der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans (FNP) einen umfangreichen öffentlichen Diskussionsprozess mit allen Bürgerinnen und Bürgern über Ziele und Strategien der Stadtentwicklung in allen Stadtbezirken anzustoßen. Thematisch konzentriert sich das Verfahren hauptsächlich auf Fragen der künftigen Entwicklung des Siedlungsraumes. Durch das Verfahren ‚WerkStadt Hamm – Planungsgespräche zur Stadtteilentwicklung‘ sollen Leitprojekte entwickelt sowie Ideen und kritische Hinweise zur Stadtentwicklung möglichst frühzeitig, bereits vor der Phase der Planerstellung, aufgenommen werden. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit, die im Baugesetzbuch (§3 BauGB) für das Flächennutzungsplanverfahren vorgeschrieben ist, wird hierdurch nicht ersetzt, sondern umfangreich ergänzt und ausgeweitet. Ziel des Modellvorhabens einer bürgerorientierten Stadtentwicklung war, zu bisherigen und zukünftigen Planungen sowie weiteren Entwicklungsschwerpunkten in allen Stadtbezirken, das Meinungsbild der breiten Öffentlichkeit einzuholen und in den Planungsprozess einzubringen. Dies geschieht nicht nur, um genauer auf die Bedürfnisse der Bewohnerschaft reagieren zu können, sondern auch, um über veränderte Rahmenbedingungen der Planung und der Stadtentwicklung aufzuklären und einen Konsens über die künftigen Entwicklungsleitlinien zu erzielen.



Abbildung 2.1: Innenstadt Hamm (Quelle: Blossey)



Abbildung 2.2: Bürgerbrief
(Quelle: s+w)

2.1.1 Der Stadtbezirk als Arbeitsebene

Gesamtstädtische Planungen wie die Stadtentwicklungsplanung oder die Flächennutzungsplanung zeichnen sich durch einen weiten Prognosehorizont sowie durch ein hohes Maß inhaltlicher Integration von zahlreichen komplexen Themenfeldern aus. Dies führte in der Vergangenheit dazu, dass die Bürgerbeteiligung zu entsprechenden Planungen erst relativ spät im förmlichen Verfahren ansetzte. Nachteilig ist hierbei, dass das Wissen um Entwicklungen auf Ortsteilebene sowie die Anforderungen zahlreicher Akteure an Stadtentwicklung nicht oder zu spät eingebunden werden.

Die Bürgerkommune Hamm erprobt im Verfahren ‚WerkStadt Hamm‘ modellhaft die umfassende Beteiligung der Bürgerschaft an komplexen Entwicklungsprozessen, die üblicherweise ‚top-down‘, d.h. von oben nach unten gesteuert werden. Durch die Instrumente ‚Bürgerbrief‘ und ‚Planungsgespräch‘ wird der klassische Planungsweg bereits mit Beginn der gesamtstädtischen Planung um die Richtung ‚bottom-up‘, d.h. von unten nach oben, ergänzt. So kann die Komplexität gesamtstädtischer Entwicklung im Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern kommuniziert werden. Da deren Alltagserfahrung von Stadt jedoch quartiersbezogen und ausschnittsartig stattfindet, musste auf der räumlichen Ebene des Stadtbezirks angesetzt werden. Die Bürgerbriefe und Planungsgespräche beziehen sich aus diesem Grund während des überwiegenden Teils des Verfahrens unmittelbar auf den jeweiligen Stadtbezirk.

Erst durch die sich anschließende Auswertung und Zusammenführung der Ergebnisse wird eine Übertragung der Erkenntnisse auf die Gesamtstadt geleistet. Dieser letzte Planungsschritt macht insbesondere Konflikte deutlich, die sich aus lokalen und gesamtstädtischen Anforderungen ergeben.

Nicht zuletzt die Planungsgespräche haben deutlich gemacht, dass sich Akteure in lokaler Perspektive oft der Verantwortung für die Gesamtstadt nicht bewusst sind, die einem Stadtbezirk letztendlich in der Gesamtschau zukommt. Das offene Verfahren hat auch hier bewirkt, die Einseitigkeit der Sichtweise aufzuheben. In vielen Fällen wurde als Ergebnis festgestellt, dass Stadtteil- und Stadtentwicklung nicht getrennt voneinander diskutiert werden sollten.

2.1.2 Das Verfahren

Das vom Planungsbüro scheuven+wachten (Dortmund) erarbeitete Verfahren ‚WerkStadt Hamm – Planungsgespräche zur Stadtteilentwicklung‘ hat in mehreren Phasen stattgefunden. In einem ersten Schritt wurde eine flächendeckende Bestandsanalyse für alle Stadtbezirke durchgeführt, in deren Ergebnis auch bestehende Beschlüsse, Planungen und Projekte eingeflossen sind und Stärken-, Schwächenprofile der Stadtbezirke erarbeitet wurden. Im Rahmen eines intensiven Abstimmungsprozesses mit verschiedenen Fachstellen der Verwaltung und externen Institutionen wurden die Ergebnisse dieser aktuellen gesamtstädtischen Bestandsanalyse auf wenige

Schwerpunktfelder – auch ‚Entwicklungsfenster‘ – pro Bezirk konzentriert. Auswahlkriterium dafür war insbesondere eine maßstäbliche thematische Relevanz, die auch eine Veränderung des zukünftigen Flächennutzungsplanes mit sich bringt.

In der folgenden Mobilisierungsphase wurden für alle Stadtbezirke umfangreiche Bürgerbriefe erarbeitet und an die Haushalte verteilt, um stadtbezirksspezifisch über die Planungen der vergangenen Jahre, über die Situation im Stadtbezirk und über die jeweiligen Entwicklungsmöglichkeiten zu informieren. Je nach Stadtbezirk wurden für die Aufbereitung in den Bürgerbriefen jeweils mehrere wesentliche ‚Entwicklungsfenster‘ der Stadtentwicklung für die Planungsgespräche aufbereitet. Um jedoch eine ganzheitliche Diskussion zu ermöglichen, wurde diesen Entwicklungsfenstern jeweils ein flächenhaftes Strukturkonzept für den Stadtbezirk voran gestellt. Dabei wurde eine Offenheit für weitergehende Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger gewahrt. Der Bürgerbrief stellte zugleich die Einladung zu einem Planungsgespräch im Stadtbezirk dar, um auf Grundlage des Bürgerbriefes eine Diskussion über die Zukunft des Stadtbezirkes zu führen. Anregungen zur Stadtteilentwicklung konnten vor und nach den Planungsgesprächen u.a. auch in einem Internet-Forum auf der Homepage der Stadt Hamm geäußert werden.

In der Werkstattphase, die von Oktober bis Anfang Dezember 2003 dauerte, wurden in allen sieben Stadtbezirken Planungsgespräche durchgeführt. Die jeweils mehrstündigen Planungsgespräche wurden eingeleitet durch eine Präsentation des Büros scheuven + wachen. Das Angebot zur Diskussion wurde in allen Stadtbezirken begrüßt – teilweise nahmen bis zu 160 Einwohner an den Veranstaltungen teil. Alle Planungsgespräche verliefen trotz sachlicher Auseinandersetzungen in einer ruhigen und konstruktiven Atmosphäre. Diskussionspartner der Bürgerinnen und Bürger waren u.a. der Oberbürgermeister der Stadt Hamm, Thomas Hunsteger-Petermann, die jeweilige Bezirksvorsteherin bzw. der Bezirksvorsteher, der Stadtbaurat Ralf Möller und der Leiter des Stadtplanungsamtes Heinrich Haggene. Die Moderation übernahm Prof. Rudolf Scheuven.

Die Ergebnisse der Planungsgespräche wurden in der sich anschließenden Auswertungsphase durch das Büro scheuven+wachen dokumentiert und im vorliegenden Bericht zusammengeführt. Durch die Auswertung der Ergebnisse aus den Stadtbezirken ergibt sich eine Gesamtschau über die Entwicklungspotenziale der Stadt Hamm aus Bürgersicht, die nicht nur eine tragfähige Grundlage für die weitere Erarbeitung des Flächennutzungsplanes darstellt, sondern auch über die Schlüsselprojekte der zukünftigen Stadtentwicklung informiert.

Für das Modellvorhaben der Stadt Hamm, das in Form von Planungsgesprächen in den Stadtbezirken stattgefunden hat, lassen sich unter anderem folgende positive Wirkungen festhalten:

- Bürgerorientierte Stadtplanung auf Basis der Planungsgespräche kann Stadtentwicklung effizienter gestalten, da Konflikte bereits während

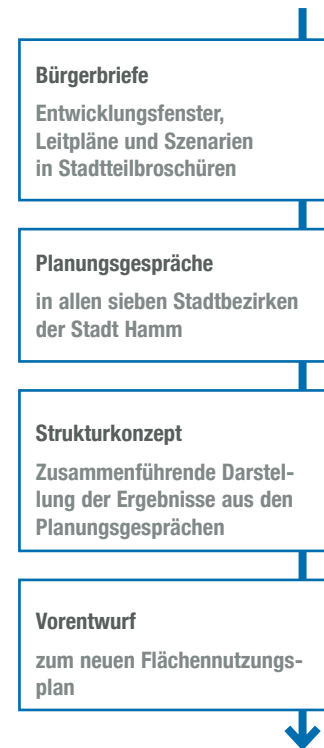


Abbildung 2.3: Verfahrensskizze
(Quelle: s+w)

- der Entwurfsphase frühzeitig erkannt und mögliche Fehlentwicklungen vermieden bzw. ausgehandelt werden können. Die Umsetzungsfähigkeit der Darstellungen im späteren Flächennutzungsplan steigt dadurch.
- Die offensive, stadtweite Verteilung der informativen Bürgerbriefe hat dazu geführt, dass Bürgerinnen und Bürgern, der lokalen Politik und Verwaltung sowie vielen anderen Akteuren der Stadtentwicklung ein umfassender Überblick über die Situation in den Stadtbezirken und über sämtliche aktuellen Planungen anschaulich vermittelt werden konnte. Erst die Herstellung dieser Transparenz macht einen fruchtbaren Austausch im politischen wie im fachlichen Raum möglich, der auch seitens der Teilnehmer ausdrücklich begrüßt wurde.
 - Alle Bewohner wurden als Experten für ihr unmittelbares Wohnumfeld angesprochen. Die fachliche Einschätzung der Verwaltung von Problemlagen in den Stadtbezirken konnte durch den Dialog mit unmittelbar Betroffenen überwiegend bestärkt, aber auch korrigiert werden.
 - Die üblicherweise nur schwer kommunizierbaren Folgen der Bevölkerungsentwicklung und der angespannten Situation öffentlicher Haushalte konnten im direkten Dialog sachlich diskutiert werden. So konnte um das Verständnis der Bürgerschaft für notwendige Maßnahmen der Infrastrukturbündelung geworben werden.
 - Die Stadt Hamm hat mit dem offenen Beteiligungsverfahren bekräftigt, dass sie im Rahmen des Leitbildes ‚Bürgerkommune Hamm‘ einen aufrichtigen Dialog mit ihren Bürgerinnen und Bürgern anstrebt. Das Verfahren ‚WerkStadt Hamm‘, aber auch die vorangegangenen Zukunftskonferenzen lassen sich als wichtiger Beitrag zur Entwicklung einer offenen lokalen Planungskultur werten.

2.2 Strukturkonzepte und Entwicklungsfenster

2.2.1 Strukturkonzepte zur Stadtbezirkentwicklung

Für jeden Stadtbezirk wurden die räumlichen Rahmenbedingungen und aktuelle Planungen in einem Strukturkonzept zur Stadtbezirkentwicklung zusammengeführt. Die Strukturkonzepte beschäftigen sich vor allem mit Fragen der siedlungsräumlichen Entwicklung der sieben Stadtbezirke und der Gesamtstadt. Sie beschränken sich schwerpunktmäßig auf die Siedlungsräume der Stadtbezirke, da Vorgaben für Natur- und Landschaftsschutz durch aktuelle Landschaftspläne weitgehend festgelegt sind. Aus dem jeweiligen Konzept lässt sich die Realnutzung, aber auch der angestrebte Entwicklungsprozess ablesen. In allen Stadtteilen wurden auch Schwerpunkte der räumlichen Entwicklung definiert, da nicht alle örtlichen Problemlagen in dieser fachlichen Tiefe behandelt werden konnten. Als ‚Entwicklungsfenster‘ ermöglichen diese Standorte einen Blick in die Zukunft. Entwicklungsfenster ergeben sich an Orten, an denen eine besonders hohe Entwicklungsdynamik zu verzeichnen ist. Im Hinblick auf die



Abbildung 2.4: Auszug aus der Übersicht der ‚Entwicklungsfenster‘ im Stadtbezirk Hamm-Mitte (Quelle: s+w)



Abbildung 2.5: Auszug aus dem Strukturkonzept zum Stadtbezirk Hamm-Mitte (Quelle: s+w)

Struktur der Stadtbezirke stehen dabei ganz unterschiedliche Themen im Vordergrund. Für alle Entwicklungsfenster wurden Szenarien oder Leitpläne erstellt, die das Spektrum möglicher Entwicklungen in Varianten verdeutlichen.

Die Vorstellung von Entwicklungsfenstern mit Szenarien in den Bürgerbriefen und in den Planungsgesprächen hat die Diskussion belebt und deutlich gemacht, dass in vielen Bereichen der Stadt Hamm noch Entscheidungsoffenheiten bestehen aber auch an welchen Standorten sinnvolle Grundsatzentscheidungen bereits beschlossen sind. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Planungsgespräche waren aufgefordert, eigene Entwicklungsschwerpunkte und Vorstellungen zu äußern, was von zahlreich erschienenen Bürgerinnen und Bürgern rege genutzt wurde. Die Ergebnisse sind im vorliegenden Bericht festgehalten.

2.2.2 Die Siedlungsräume stehen im Mittelpunkt

Das Verfahren WerkStadt Hamm dient der Vorbereitung der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes und konzentriert sich daher inhaltlich auf die besiedelten Bereiche der Stadt Hamm. Sowohl die dokumentierten Strukturkonzepte zur Stadtteilentwicklung als auch die Entwicklungsfenster stellen überwiegend Bereiche im Siedlungszusammenhang dar. In einzelnen Fällen werden jedoch auch freiräumliche Situationen dargestellt, die z.B. in ihrer Eigenschaft als potenzielle Bauflächen, Grünzüge, siedlungsnaher Erholungsräume oder vergleichbar bedeutende Freiräume einen besonderen Bezug zum besiedelten Teil der Stadt aufweisen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Festsetzungen der geltenden Landschaftspläne sowie die im Gebietsentwicklungsplan des Regierungsbezirks Arnsberg dargestellten Ziele der Raumordnung den von allen Akteuren akzeptierten Rahmen für das Verfahren bilden.

Insbesondere der offene Landschaftsraum der Stadt Hamm mit seinem die Siedlungsflächen weit überwiegenden Teil der land- und forstwirtschaftlich genutzten Räume wurde im Verfahren nicht berücksichtigt. Er wird daher in den Strukturkonzepten zur Stadtteilentwicklung nicht weiter differenziert und nur zu Orientierungszwecken dargestellt.



Abbildung 2.6: Flächennutzungsplan der Stadt Hamm (Quelle: Stadt Hamm)

2.3 Das Verfahren der Flächennutzungsplanung

Das Modellverfahren ‚WerkStadt Hamm‘ stellt eine informelle Grundlage und Vorarbeit für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes (FNP) dar. Der Flächennutzungsplan selbst – einschließlich der im Baugesetzbuch (BauGB) vorgeschriebenen Bürgerbeteiligung – wird durch das WerkStadt-Verfahren nicht berührt. Im Folgenden wird das Verhältnis zwischen dem informellen Verfahren ‚WerkStadt Hamm‘ und dem gesetzlichen Flächennutzungsplan sowie die Funktion des Flächennutzungsplans als räumliches Leitinstrument der gemeindlichen Entwicklung erläutert.

Den Gemeinden steht zur Ausübung ihrer Planungshoheit das Instrumentarium der Bauleitplanung zur Verfügung. Rechtliche Grundlage ist das Baugesetzbuch in dem die Bauleitplanung gesetzlich verankert ist. Hierzu zählen insbesondere der FNP als vorbereitender Bauleitplan (§ 5 BauGB) und der Bebauungsplan als verbindlicher Bauleitplan (§ 9 BauGB). Dort ist auch das Verfahren zur Aufstellung des Flächennutzungsplans detailliert geregelt, dass sowohl eine gesetzliche Beteiligung der Öffentlichkeit als auch der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange vorsieht.

Im FNP wird für das gesamte Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde für einen Zeitraum zwischen 10 und 15 Jahren in den Grundzügen dargestellt. Er bildet darüber hinaus auch inhaltlich die planungsrechtliche Voraussetzung für die Aufstellung konkreter Bebauungspläne, die von der Gemeinde gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP zu entwickeln sind.

Der FNP entfaltet nur Rechtswirksamkeit gegenüber den formell an der Planung beteiligten Stellen. Eine unmittelbare Rechtsverbindlichkeit gegenüber dem einzelnen Bürger geht vom FNP nicht aus. Dargestellt werden u.a. die für eine Bebauung vorgesehenen Flächen für Wohnen und Gewerbe, Verkehrsflächen, aber auch Wasser-, Wald- und Landwirtschaftsflächen.

Das nunmehr vorliegende gesamtstädtische Strukturkonzept zur Stadtentwicklung, das die Ergebnisse der Planungsgespräche auf Stadtbezirksebene zusammenfasst, stellt eine Hilfestellung für die Erarbeitung des Flächennutzungsplanes dar und wurde als Essenz aus dem gesamten Planungsprozess ‚WerkStadt Hamm‘ als fachliche Empfehlung vom Büro scheuven + wachen erstellt. In dieser Hinsicht übernimmt das vorliegende Strukturkonzept zur Stadtentwicklung die Funktion eines Fachbeitrags zum FNP unter Berücksichtigung der Bürgersicht.

2.4 Vom Stadtbezirk zur Gesamtstadt – Aufbereitung der Ergebnisse

Die Planungsgespräche zur Stadtteilentwicklung setzen eine Tradition der Partizipation auf Ortsteilebene fort, die im Jahr 2001 mit den Zukunftskonferenzen im Zuge der Umsetzung des Leitbildes ‚Bürgerkommune Hamm‘ ihren Anfang genommen hat. Durch die prinzipielle Offenheit der Planungsgespräche sowohl hinsichtlich der Teilnehmer als auch hinsichtlich der Themen konnte ein sehr weites Spektrum von Meinungen und Positionen aus den Reihen der Bürgerinnen und Bürger eingefangen werden.

Die Fülle der in den letzten Monaten erhobenen Informationen stellt hohe Anforderungen an die Methode der Aufbereitung und Auswertung der Ergebnisse. Auf der einen Seite gilt es, im eingeschlagenen Beteiligungs- und Entscheidungsprozess die notwendige Transparenz zu sichern. Es muss für die Bürgerinnen und Bürger, die sich engagiert in die Planungsgespräche eingebracht haben, erkennbar sein, inwiefern Kritik und Anregungen im weiteren Planungsverfahren Berücksichtigung gefunden haben. Auf der anderen Seite gilt es, die Vielfalt der Informationen so zusammenzufassen und zu bewerten, dass sie in den nachfolgenden Verfahrensschritten zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes effizient weiterverarbeitet werden können. Nachfolgend wird daher für jeden Stadtbezirk ein mehrstufiges Verfahren der Auswertung gewählt.

2.4.1 Aufbau von Teil B – Strukturkonzepte zu den Stadtbezirken

Profil des Stadtbezirks

Zunächst werden die Rahmenbedingungen der Siedlungsentwicklung dargestellt. Diese umfassen eine räumlich-funktionale Charakterisierung des Stadtbezirkes, Merkmale der demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung sowie einen Überblick über die Versorgungssituation. Hinweise zur Verkehrssituation und Infrastrukturausstattung ebenso wie Aussagen zur Freiraumsituation sowie zu Kultur- und Freizeitangeboten ergänzen das Bild. Die Darstellungen in Form eines Stärken-, Schwächenprofils dient einer Einschätzung der Bestände und der Entwicklungspotenziale im Stadtbezirk unter besonderer Berücksichtigung flächennutzungsplanrelevanter Informationen.

Diskussion der Entwicklungsschwerpunkte

An das Stadtteilprofil schließt sich eine Zusammenfassung über die im Planungsgespräch thematisierten Entwicklungsschwerpunkte des Stadtbezirkes an (Entwicklungsfenster). Zu jedem Entwicklungsfenster erfolgt neben einer kurzen Darstellung möglicher Entwicklungsrichtungen auch die separate und wertneutrale Darstellung der Ergebnisse des jeweiligen Planungsgesprächs. Hierbei wird jedoch der Fokus auf flächennutzungsplanrelevante Angaben gelegt. Auf dieser Maßstabsebene können demzufolge keine

detailgenauen, flächenscharfen Aussagen zu Einzelgrundstücken getroffen werden. Ziel der Aufbereitung ist, möglichst umfassend die Diskussionslinien und wesentlichen Argumente zu jedem Entwicklungsfenster darzustellen und ein Meinungsbild der Gesprächsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu zeichnen.

In einer lebhaften Diskussion ist es unvermeidlich, dass sich Argumente wiederholen oder dass Sprecher erneut Bezug auf Wortbeiträge nehmen, die bereits zuvor in einem anderen Zusammenhang geäußert wurden. Aus diesem Grunde wird die Diskussion nicht chronologisch protokolliert. Vielmehr wird jeweils themenbezogen eine logische Diskussionslinie konstruiert, die die wesentlichen Argumente und Konfliktpunkte darstellen und aufdecken soll.



Wichtige Diskussionsergebnisse sind im Strukturkonzept durch ‚Sprechblasen‘ markiert!

Dabei sind die Informationen weitgehend anonymisiert, Wortbeiträge können also nicht mehr unmittelbar einzelnen Personen zugeordnet werden. Es bleibt ablesbar, welche Standpunkte Politik und Verwaltung einnehmen und welche unterschiedlichen Auffassungen in den Reihen der Bürgerschaft vertreten werden. Es soll darüber hinaus erkennbar sein, ob eine Meinung von vielen oder sogar von allen, von einigen oder lediglich von einzelnen vertreten wird. In der Aufbereitung werden somit verschiedene Stufen von Konsens und Dissens wiedergegeben. Es wird um Verständnis dafür gebeten, dass aus dieser informellen Form der Bürgerbeteiligung keine Rechtsansprüche gegen die Stadt Hamm abgeleitet werden können.

Strukturkonzept für den Stadtbezirk

Die erarbeiteten Strukturkonzepte geben einen zusammenfassenden Überblick der Planungen, Maßnahmen und Flächennutzungen als Ergebnis der Planungsgespräche. Dabei wurden die wichtigsten Hinweise aus dem jeweiligen Planungsgespräch in das Konzept eingearbeitet und als Diskussionsbeiträge („Sprechblasen“) in den Strukturkonzepten kenntlich gemacht.

Die Strukturkonzepte, die auf der Auswertung des Büros scheuens + wachten beruhen, dienen einer zusammenführenden Beurteilung der Entwicklungsmöglichkeiten im Stadtbezirk und geben Empfehlungen für die Ausarbeitung des Flächennutzungsplanes. Dabei werden demographische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen und gesicherte Planungen ebenso berücksichtigt wie die Hinweise der Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Planungsgespräch.

In einer ergänzenden Übersicht werden darüber hinaus alle Potenzialflächen dargestellt, die im Stadtbezirk für eine zukünftige Entwicklung zur Verfügung stehen. Die Übersicht umfasst nicht nur die im Planungsgespräch diskutierten Flächen mit hohem Abstimmungsbedarf, sondern gibt einen Überblick über weitere Flächenpotenziale im Stadtbezirk. Der Flächenpool umfasst also auch die im bisherigen Flächennutzungsplan dargestellten Reserveflächen sowie Flächenvorschläge, die während des Werkstatt-Verfahrens von Bürgerinnen und Bürgern an die Stadtverwaltung

herangetragen wurden. Die Darstellung der Potenzialflächen dient einer Abwägung und Priorisierung von Entwicklungsflächen im Rahmen der Flächennutzungsplanung und ist keine Vorwegnahme der Darstellungen des zukünftigen Flächennutzungsplanes.

2.4.2 Aufbau von Teil C – Entwicklungsmodell für die Gesamtstadt

Nachdem in Teil B die Betrachtung der Entwicklungspotenziale räumlich auf Stadtbezirke und Entwicklungsfenster beschränkt bleibt, werden die planerischen Aussagen seitens des Büros scheuven + wachen in Teil C für eine Gesamtbetrachtung nach einer Abwägung zusammengeführt.

Die Gliederung folgt dabei – im Hinblick auf den Flächennutzungsplan – programmatischen Schwerpunkten, die sich an wichtige Grundfunktionen der Stadt anlehnen. Zu allen programmatischen Schwerpunkten werden Leitprojekte definiert. Übersichtskarten geben darüber hinaus die Potenzialflächen für Wohnen und Arbeiten für die Gesamtstadt wider.





**Strukturkonzepte in den
Stadtbezirken**

Hamm-Mitte in Zahlen

Fläche: 10,9 km² (kleinster Bezirk)
Einwohner: 34.398 (zweitgrößter Bezirk)
Bevölkerungsdichte: 3156 EW/km² (801)
Anteil 0 bis <18jährige: 17,4% (20,2%)
Anteil 18 bis <65jährige: 62,9% (62,0%)
Anteil 65jährige und älter: 19,7% (17,8%)
Singlehaushalte: 49,2% (36,2%)
Haushaltsgröße: 1,9 Personen (2,2)
Ausländeranteil: 13,5% (10,6%)
City: 28% der Gesamtverkaufsfläche Hamm
Bevölkerung 1993-2002: -4,7% (-0,2%)
Gebäude- und Verkehrsfläche: 78,4% (27,9%)
Wasserfläche: 4,1% (2,5%)
Erholungsfläche: 8,8% (1,7%)
Fortzüge: 21,6% (13,3%)
Zuzüge: 19,6% (13,0%)

In Klammern: Durchschnitt Stadt Hamm
Quelle: Stadt Hamm (2003): Stat. Jahrbuch



Abbildung 3.1: Der Bezirk Hamm-Mitte
(Quelle: s+w)

3 Stadtbezirk Hamm-Mitte

3.1 Profil des Stadtbezirks

Der Stadtbezirk Mitte ist durch mehrere Bereiche mit teilweise sehr unterschiedlichen funktionalen, städtebaulichen, sozialen und naturräumlichen Strukturen bestimmt. Diese bedingen spezifische Stärken und Schwächen und folglich auch Problemlagen, für die es zukunftsgerichtete Lösungsansätze zu finden gilt. Für eine griffige Beschreibung der prägnanten Strukturen werden die Bereiche Innenstadt, Hammer Westen, Hamm-Süden, Hammer Osten und der Landschaftsraum Lippeau nördlich der Innenstadt unterschieden.

3.1.1 Die Ortsteile in Hamm-Mitte

Innenstadt

Der Bereich Innenstadt umfasst den alten Stadtkern von Hamm sowie die umliegenden Quartiere der Vorkriegszeit, die überwiegend eine typische, verdichtete Blockrandbebauung aufweisen. Obwohl das Stadtzentrum im Laufe der Geschichte mehrfach stark zerstört wurde – zuletzt während zahlreicher Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg – blieb der mittelalterliche Stadtgrundriss beim Wiederaufbau im Wesentlichen erhalten. Die Lage an Kanal und Lippe, das mittelalterliche Straßennetz und die dadurch geprägten Baublockstrukturen, Kirchen und Stadtplätze sowie die prägnanten ringförmigen Wallanlagen, die noch heute den Verlauf der ehemaligen Stadtbefestigung markieren, bestimmen heute wie damals die Mitte der Stadt.

Die Mitte ist funktionell als Innenstadt das Zentrum der Stadt. Die große Zahl zentraler öffentlicher Dienstleistungsangebote in den Bereichen Verwaltung, Bildung, Soziales und Kultur sowie die entlang der Fußgängerzone konzentrierten Kaufhäuser, Einzelhandels- und Dienstleistungsanbieter weisen ein spezialisiertes Angebotsspektrum auf. Dies macht deutlich, dass die Mitte über die Gesamtstadt weit hinausgehende oberzentrale Versorgungsfunktionen für ein großes Umland mit etwa 411.200 Einwohnern im Einzugsbereich wahrnimmt.

Die Attraktivität der Hammer Innenstadt wurde kontinuierlich durch eine Vielzahl öffentlicher und privater Maßnahmen gestärkt. Als aktuelle Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum sind die Umgestaltung des Hauptbahnhofs und des Bahnhofsvorplatzes, der Südstraße oder auch die neugestaltete Fußgängerzone Weststraße ebenso wie die Modernisierung des City Centers als großzügige Passage, beispielhaft.

Veränderungen des Konsum- und Freizeitverhaltens der Bevölkerung machen deutlich, dass sich die Hammer Innenstadt als Ganzes sowie in den

räumlichen Teilbereichen verstärkt in ihrer Angebots- und Aufenthaltsqualität weiterentwickeln muss. Nur so kann sie sich dauerhaft im Wettbewerb mit den umliegenden Groß- und Mittelstädten behaupten und das eigene Profil noch weiterentwickeln. Mit einem aktiven Stadtmarketing sowie der Rückbesinnung auf eine Verknüpfung der City mit den angrenzenden Naherholungsräumen von Lippe und Kanal sind dazu die Weichen für die Zukunft gestellt.

Hammer Westen

Der überwiegend im Stadtbezirk Mitte, in Teilen auch noch im Stadtbezirk Herringen gelegene Hammer Westen ist traditionell durch den Hafen und die großen Werksgelände der stahlverarbeitenden Industrie, wie Thyssen/WDI oder MHP, geprägt. Stark verdichtete gründerzeitliche Quartiere im Osten, wie auch größere Anlagen des Geschosswohnungsbaus im Westen charakterisieren die Wohnsiedlungsstruktur zusammen mit niedriggeschossiger Einzel-, Doppel- und Reihenhausbauung. Die Wilhelmstraße ist als Tor zur Innenstadt stark belastet und übernimmt in der ganzen Länge Versorgungsfunktionen für den Ortsteil, dem eine ausgeprägte Mitte fehlt. Der Konzentrationsbereich um das Verbrauchermärktezentrum an der Kreuzung Kamener Straße kann dies nicht erfüllen. Märkisches Gymnasium, Realschule und insbesondere die beiden Berufskollegs unterstreichen die Bedeutung des Westens als zentraler Schulstandort. Der Friedrich-Ebert-Park ist innerhalb des verdichteten Westens die einzige größere Grünanlage für Freizeit und Naherholung.

Vom wirtschaftlichen Strukturwandel ist der Westen besonders betroffen, was am Arbeitsplatzabbau und der Freisetzung von Gewerbeflächen deutlich ablesbar ist. Ein integriertes räumlich-soziales Entwicklungskonzept hat zur Aufnahme in das Bund-Länderprogramm ‚Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt‘ geführt, das vielfältige Initiativen zur Unterstützung der Menschen und zur Entwicklung des Stadtteils unterstützt. Beschäftigungs- und Qualifizierungsinitiativen werden dabei ebenso gefördert wie Maßnahmen zu einer verbesserten Infrastrukturausstattung oder die Nachnutzung brachliegender Gewerbeflächen.

Hamm-Süden

Der an die Innenstadt angrenzende, als Hamm-Süden bezeichnete Bereich des Stadtbezirkes Mitte wird grob durch die Flächen des Rangierbahnhofes und die Bahngleise der DB AG in Richtung Soest im Westen, die Bahntrasse nach Lippborg im Osten sowie den Caldenhofer Weg im Norden begrenzt.

Ein strukturbildender Teilbereich ist die ‚Südstadt‘, die überwiegend durch verdichtete gründerzeitliche Baublöcke mit einer intensiven Nutzungsmischung aus Wohnen, Handwerks- und Gewerbebetrieben sowie auch privaten und öffentlichen Dienstleistungen bestimmt ist. Beispielhaft fällt darunter das Gustav-Lübcke-Museum sowie eine Vielzahl von Niederlassungen der Kredit- und Versicherungswirtschaft. Neben dem Rathaus kon-



Abbildungen 3.2, 3.3: Nach der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes steht die Entwicklung der Westseite an. (Quellen: Stadt Hamm, Blossey)



Abbildungen 3.4, 3.5: Gustav-Lübcke-Museum und Liebfrauenkirche
(Quelle: Blossey)

zentrieren sich im Kreuzungsbereich Caldenhofer Weg und Werler Straße weitere zentrale Institutionen der öffentlichen Hand, u.a. das Arbeits- und Finanzamt sowie das Polizeipräsidium.

Ein weiterer Teilraum ist das Stadtteilzentrum Süden im weiteren Verlauf der Werler Straße, das neben der Liebfrauenkirche und dem ev. Krankenhaus von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben, Handwerks- und kleineren Gewerbebetrieben geprägt wird. Nach Süden bis zum Bahnübergang Werler Straße schließen die für eine innerstädtische Einfallstraße typischen Autohandelsbetriebe, Tankstellen und kleinere Fachhandelsanbieter an. Eine abweichende Struktur hat die Richard-Wagner-Straße, die zwar punktuell eine Funktionsmischung aufweist, aber vorwiegend von Wohnen geprägt ist. Neben den Zentralhallen als wichtiges städtisches Messe- und Ausstellungsgelände ist die Richard-Wagner-Straße Standort eines großflächigen Verbrauchermarkts und eines kleineren Fachmarktzentrum im Bereich Grünstraße.

Abgesehen von den gewerblich genutzten Flächen am Gallberger Weg/ Östingstraße rund um den ehemaligen Ortsgüterbahnhof sowie das Gewerbegebiet „Am Hellweg“ ist der überwiegende Teil des Siedlungsraumes im Süden durch niedriggeschossige Wohngebiete mit einer angemessenen sozialen Infrastruktur geprägt. Attraktive Quartiersplätze bzw. Grünflächen im verdichteten Stadtgebiet wie der Schillerpark, der Tierpark oder das Waldgebiet Pilsholz sowie mehrere Sportflächen ermöglichen wohnungsnaher Freizeitgestaltung und Erholung.

Hauptproblembereich in Hamm-Süden ist die übermäßig starke Belastung der Hauptverkehrsstraßen, welche eine schwere Lärmbelastung sowie eine Einschränkung der Wohnumfeldqualität für die Anwohner darstellt und die Entwicklung einer Stadtteilmitte verhindert. Die aufgegebenen Bahnflächen im Rangierbahnhof Hamm und der Ortsgüterbahnhof sind zugleich Belastung und Chance für eine zukünftige Attraktivierung. Dies gilt auch für die Nachnutzung der ehemaligen Cromwell-Kaserne, die einen wichtigen Beitrag zu einer Verbesserung der Wohnversorgung sowie der Grün- und Sportflächenausstattung des Stadtbezirks leisten kann.

Hammer Osten

Zwischen Caldenhofer Weg, Ahse und Lippe bzw. Kanal schließt sich ein Teil des Hammer Ostens an, der sich in östlicher Richtung auf dem Gebiet des Stadtbezirkes Uentrop fortsetzt. Der Hammer Osten ist Standort oberzentraler Einrichtungen, wie dem Oberlandesgericht, dem Landesarbeitsgericht oder der Landeszentralbank, die in der Folge zur Ansiedlung einer Vielzahl spezialisierter privater Dienstleister, vorrangig im Bereich Rechtswesen geführt haben. Neben den weiterführenden Schulen sind der zusammenhängende Bereich des Sportzentrums Ost mit dem neu eröffneten Sport- und Gesundheitsbad ‚Maximare‘ sowie der direkt anschließende Bereich des Kurparks mit dem Theatersaal im Kurhaus von gesamtstädtischer Bedeutung. Die Lage an Lippe und Kanal sowie die Konzentration hochwertiger Kultur-, Sport- und Gesundheitseinrichtungen sind zusammen mit mehreren Krankenhäusern Ansatzpunkt für die moderne Wei-

terentwicklung des ehemals als Bad Hamm bekannten Bereiches im Sinne eines modernen Naherholungs-, Sport- und Gesundheitsstandortes mit überregionaler Ausrichtung.

In weiten Teilen ist der Hammer Osten ein Wohnstandort mit hochwertiger, überwiegend niedriggeschossiger Einzel- und Doppelhausbebauung und verfügt aufgrund der Einbindung in die Grünräume der Lippe-, Geithe- und Ahseae über eine hochwertige Naherholungsausstattung.

Landschaftsraum Lippeae nördlich der Innenstadt

Der unmittelbar nördlich an die Innenstadt angrenzende, aber zum Stadtbezirk Heessen gehörige Landschaftsraum der Lippeae wird wegen der engen Bezüge zur Innenstadt an dieser Stelle charakterisiert.

Die Lippeae ist in diesem zentralen Bereich vielfältigen Belastungen durch die Zerschneidungswirkung der Münsterstraße (B61/B63) als städtische Hauptverkehrsachse nach Norden, die Kläranlage Mattenbecke, den Flugplatz und gewerbliche Nutzungen, wie z.B. dem Dienstleistungszentrum HAMTEC oder der Firma Leithäuser im nördlichen Randbereich, ausgesetzt. Hier anthropogen überformt ist sie aus gesamtstädtischer Sicht als weitgehend naturnaher, durchgängiger Landschaftsraum mit hoher Bedeutung für den Naturschutz einzustufen. Mit Blick auf die Innenstadt, die sich in ihrer städtebaulichen Entwicklung durch Deiche und Kanalisierung immer mehr vom Element Wasser abgekoppelt hat, ergeben sich im Rahmen des Projekts ‚Hamm ans Wasser‘ hervorragende Chancen, aus der direkten Grenzlage der Innenstadt an Kanal und Lippe die Attraktivität für Bürger und Besucher zu verbessern, ohne den Naturschutz der Lippeae gravierend einzuschränken.

3.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Rund 19% der Hammer Bevölkerung, d.h. über 34.000 Personen haben ihren Wohnsitz im Bezirk Hamm-Mitte. Die Bevölkerungszahl von Hamm-Mitte ist seit Jahren rückläufig. Zwischen 1993 und 2002 sank sie um 4,7%, wohingegen die Gesamtbevölkerung Hamms in diesem Zeitraum stagnierte. Ursächlich ist vor allem die hohe Zahl der Fortzüge sowohl in die umliegenden Stadtbezirke als auch über die Stadtgrenze hinaus. Hamm-Mitte weist überdies die höchste Bevölkerungsfluktuation aller Stadtbezirke auf. Während im Jahr 2000 im Durchschnitt jeder achte Einwohner seinen Wohnort in einen anderen Stadtbezirk oder eine andere Stadt wechselte, so war es in Hamm-Mitte jeder Fünfte.

Hamm-Mitte verfügt über die Wohnqualitäten eines verdichteten und aktiven, bisweilen aber auch lauten und verkehrsreichen Stadtteils mit wohnungsnahen Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen sowie reichhaltigem Kultur-, Gastronomie- und Arbeitsplatzangebot. Damit ist der Bezirk – wie die statistischen Daten nahe legen – für ganz bestimmte Bevölkerungs- und Altersgruppen besonders attraktiv, insbesondere für weniger mobile, für ältere Menschen und für berufstätige Singles.



Abbildungen 3.6: Kurhaus Bad Hamm
(Quelle: Blossey)

Charakteristisch für die Bevölkerungsstruktur ist zudem der leicht erhöhte Ausländeranteil von 13,5%. Während die Zahl der unter 18jährigen in Hamm-Mitte deutlich unterrepräsentiert ist, liegt der Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter über dem Durchschnitt. Besonders hoch liegt mit 19,7% der Anteil der Einwohner im Rentenalter, die oftmals weniger mobil sind und daher auf die fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen angewiesen sind. Als Stadtteil der Singles sind fast die Hälfte aller Haushalte Einpersonenhaushalte. Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt mit 1,9 Personen je Haushalt deutlich unter dem städtischen Schnitt von 2,2.

3.1.3 Wirtschaft und Verkehr

Die Stadt Hamm ist ein Bahnknotenpunkt von bundesweiter Bedeutung. Über den Hauptbahnhof ist die Stadt optimal in das europäische Fernverkehrsnetz eingebunden. Darüber hinaus spielt der Bahnhof eine wichtige Rolle im Regional- und Nahverkehr zwischen Ruhrgebiet, Münsterland, Ostwestfalen und nördlichem Sauerland. Mit dem zentralen Busbahnhof auf dem neu gestalteten Bahnhofsvorplatz sind der Schienenverkehr und das lokale Busliniennetz der Stadt direkt miteinander verknüpft.

In Verbindung mit dem Datteln-Hamm-Kanal und der im Hafen Hamm bestehenden Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Wasser und Straße verfügt die Stadt Hamm über eine für Unternehmen außergewöhnlich gute, trimodale Verkehrslage.

Die Innenstadt ist über leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen, die radial auf den Innenstadtring zulaufen, mit den Stadtteilen, regionalen Zielen im Umland sowie den Autobahnen A1 und A2 verbunden. Im derzeitigen Hauptverkehrsstraßennetz ist allerdings eine Durchquerung der Innenstadt im Verlauf der Bundesstraßen B61 und B63 mit allen damit zusammenhängenden Problemen für die Bewohner und Besucher unerlässlich, da eine eigenständige Führung des Durchgangsverkehrs im Verlauf einer Innenstadtumgehung nicht realisiert werden konnte. Erschwert wird die Situation durch die aus verkehrlicher Sicht bestehende Barriere von Lippe und Kanal, die nur an wenigen Punkten über entsprechende Brücken in Nord-Süd-Richtung gequert werden können.

Die Planungen der B63n und der Kanaltrasse sollen die Verkehrssituation in der Innenstadt, den südlichen und westlichen Bereichen des Stadtbezirkes Mitte sowie in den Bezirken Herringen und Pelkum künftig deutlich verbessern: Die B63n wird als ‚Westumgehung Innenstadt‘ eine durchgängige, leistungsfähige Innenstadtumgehung parallel zu den Flächen des Haupt- und Rangierbahnhofes mit direktem Anschluss an die Auffahrt Bönen/Hamm der A2 gewährleisten. Als Verlängerung der Hafenstraße, parallel zum Datteln-Hamm-Kanal verlaufend, soll die Kanaltrasse eine direkte Verbindung der Innenstadt mit der A1, Anschlussstelle Bergkamen sicherstellen.

Der Stadtbezirk Mitte ist in gewerblicher Hinsicht traditionell durch den Hafen, die flächenintensiven Werksgelände der stahlverarbeitenden



Abbildungen 3.7: Der Hafen ist Schauplatz wichtiger Gewerbe-Entwicklungen der Zukunft. (Quelle: Blossey)

Industrie und die großen bahnbezogenen Gewerbeflächen des Haupt-, Rangier- und Ortsgüterbahnhofes geprägt. Im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels haben weite Teile dieser Flächen ihre Funktion verloren. Die Nachnutzung dieser Brachen, vor allem auch hinsichtlich des verkehrlichen Anschlusses der Flächen, bestimmt die Diskussion. In den Entwicklungsfenstern 3.2.2 ‚Strukturwandel im Hammer Westen‘ und 3.2.3 ‚Bahnflächen in der Stadt‘ wird die Nachnutzung der ehemaligen Flächen der Firma Mannesmann-Hoesch Präzisionsrohr (MHP) im Bereich des Hafens, des Thyssen-Werksgeländes sowie der aufgegebenen Bahnflächen thematisiert. Als Teil der Initiative ‚Hamm ans Wasser‘ (3.2.4) schließt dies auch die Vorstellungen für eine Erweiterung des HAMTEC als innerstädtischer Dienstleistungspark mit ein.

3.1.4 Umwelt, Freiraum, Kultur und Sport

Der Stadtbezirk Mitte ist überwiegend von städtischen Strukturen geprägt, die sich allerdings durch einen hohen Durchgrünungsanteil auszeichnen. Mit Lippe, Kanal sowie der Lippeaue als zusammenhängender Natur- und Landschaftsraum von gesamtstädtischer Bedeutung weist Hamm-Mitte hervorragende naturräumliche Qualitäten auf. Diese prägen die Qualität des Raumes als gesamtstädtisch bedeutendes Angebot für Freizeit und Naherholung ohne gravierende Einschränkungen des Naturschutzes zu verursachen. Die als weitgehend durchgängiger Innenstadtring erhaltenen charakteristischen Wallanlagen gewährleisten den Anschluss an die Lippeaue im Norden und die Landschaftsräume der Ahse- sowie Geitheaue nach Osten und verbinden den Bereich mit dem Stadtbezirk Werries. In südlicher Richtung grenzt der Stadtbezirk an das Waldgebiet Pilsholz.

Im Stadtbezirk Mitte haben viele kulturelle Einrichtungen ihren Standort. Ein zentrales Messe- und Veranstaltungszentrum sind die in Hamm-Süden gelegenen Zentralhallen. Das Gustav-Lübcke-Museum bietet neben vielbeachteten Ausstellungen in seinem Forum auch Platz für weitere Veranstaltungen aller Art. Darüber hinaus wird auch in den Räumen der Stadthausgalerie Kunst präsentiert. Die Volkshochschule, die städtische Musikschule sowie die Zentralbibliothek runden das bildungskulturelle Angebot ab. Im alten Expressgutgebäude am Hauptbahnhof entsteht derzeit der Kulturbahnhof mit einer Bühne und Gastronomie. Des Weiteren ist die Innenstadt durch temporäre Events, Märkte und Konzerte, wie das alljährliche City-Fest und die Innenstadtkirmes ‚Stuniken-Markt‘ regelmäßig Mittelpunkt des kulturellen Lebens der Stadt.

Erholungsschwerpunkte im Stadtbezirk sind der Kurpark mit der neuen Erlebnistherme ‚Maximare‘ und dem erneuerten multifunktionalen Kurhaus als städtischem Theater, das Sportzentrum Ost sowie der Tierpark. Aufgrund der vorwiegend verdichteten Bauweise in der gründerzeitlich geprägten Südstadt fehlt es dort insbesondere an privatem Grün, so dass eine hohe Qualität der öffentlichen Erholungsflächen um so wichtiger ist. Ansonsten weisen die Wohngebiete einen hohen Durchgrünungsanteil auf, der im Hammer Osten sogar überdurchschnittlich ist.



Abbildungen 3.8: Pauluskirche und Stuniken-Markt (Quelle: Blossey)

3.2 Schwerpunkte der Stadtbezirkentwicklung

Für das Planungsgespräch ‚WerkStadt Hamm-Mitte‘ am 27.11.2003 im Gymnasium Hammonense wurden vom Büros scheuven + wachen in enger Abstimmung mit der Stadt Hamm vertiefende Planungsideen entwickelt und den Bürgerinnen und Bürgern des Stadtbezirks zur Diskussion gestellt. Die im Bürgerbrief Hamm-Mitte textlich und planerisch aufbereiteten Entwicklungsfenster werden hier erläutert und die Diskussionsergebnisse aus dem Planungsgespräch möglichst wertneutral wiedergegeben.

3.2.1 Vitale Mitte Hamm – Zentrum für Hamm und die Region

Die Innenstadt ist als Mitte Hamms ein wichtiger Identifikationspunkt für die Bürger und Besucher der Stadt. Sie hat sich immer wieder den veränderten Rahmenbedingungen angepasst, dennoch sind die historischen Spuren im Stadtgrundriss noch heute ablesbar.

Die Rolle der City als wichtigster Handelsstandort in der Stadt wird durch das Einzelhandelskonzept für die Zukunft deutlich gestärkt. Die Hammer City soll ihre Angebotsqualität und ihren Servicegrad an der Stärke ihrer oberzentralen Wettbewerbsstandorte Dortmund sowie Münster ausrichten und sich auf diese Weise erkennbar von den Innenstädten der benachbarten Mittelzentren Unna, Werl, Ahlen und Soest abheben. Ein weiterer Ausbau der Verkaufsflächen in Hamm wird aber auf absehbare Zeit kaum erforderlich sein.

Im öffentlichen Raum sind zahlreiche Neugestaltungen erfolgt: der Hauptbahnhof mit dem neuen Busbahnhof, die Fußgängerzone Weststraße, der Santa Monica-Platz und die Südstraße sollen hier nur als Beispiele genannt werden. Die City ist aber mehr als nur ein Standort für den Handel. Sie ist Mittelpunkt der Stadt, Zentrum für Kommunikation, Kultur und Freizeit. Überregional wirksame Einrichtungen wie das Gustav-Lübcke-Museum, das CinemaxX und viele weitere Angebote erreichen das Umland. Viele Gastronomiebetriebe haben ihren Standort in der City. Räumliche Schwerpunkte bilden dabei die Südstraße und zunehmend das Martin-Luther-Viertel. Die Vielfalt der Innenstadt spiegelt sich in der Eigenständigkeit der Quartiere wider. Das Martin-Luther-Viertel oder die City-Ost haben mittlerweile eine ausgeprägte Identität. Ein selbstbewusstes „City-Marketing“ greift diese Aktivitäten auf und soll dazu beitragen, die kritische Situation vor allem des Bahnhofsquartiers, z.B. durch eine veränderte Nutzung der Bahnhofstraße, möglichst schnell zu überwinden.

Die Innenstadt befindet sich im Umbruch: Die Nutzung des ehemaligen Paketumschlagzentrums als neues Technisches Rathaus, das seit März 2004 für die Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung steht, ist ein weiteres Bekenntnis zum Standort Innenstadt. In die gleiche Richtung zielt der laufende Ausbau der ehemaligen Güterabfertigung am Hauptbahnhof zu einem zentralen Theaterstandort mit Gastronomie. Mit der unter dem Schlagwort ‚Hamm ans Wasser‘ geplanten Verknüpfung der City mit den



Abbildung 3.9: Entwicklungsfenster im Stadtbezirk Hamm-Mitte (Quelle: s+w)

Freizeit- und Naherholungsräumen von Lippe und Kanal ist zukünftig ein enormer Entwicklungsschub für die Mitte verbunden. Die City ist und bleibt aber auch Wohnstandort. Viele Neubauvorhaben der letzten Zeit zeigen, dass die Innenstadt gerade für kleinere Haushalte, für jüngere und ältere Bürger, weiter an Attraktivität gewinnt.

Vitale Mitte: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Die Teilnehmer des Planungsgesprächs begrüßen grundsätzlich die aufgezeigten Zielvorstellungen. Sie bemängeln aber den Zustand einiger Straßen in der östlichen Innenstadt, zum Beispiel der Antonistraße, der Neuen Bahnhofstraße und der Widumstraße. Die Verwaltung erklärt, dass für die Antonistraße, wie auch für die Neue Bahnhofstraße, Konzepte für einen möglichen Rückbau und Begrünung angestrebt werden. Für die Neue Bahnhofstraße sei eine Begrünung sehr wünschenswert, aber aufgrund des Platzmangels im öffentlichen Raum und der vorhandenen, z.T. unterirdischen, technischen Infrastruktur (Kanäle etc.) nur schwer durchführbar. Die Stadt bemühe sich daher auch um Kontakt zu den Eigentümern der angrenzenden Grundstücke.

Von einigen Teilnehmern wird angeregt nicht nur den Versorgungs-, sondern auch den Wohnstandort Hamm-Mitte zu stärken. Durch niedrige Grundstückspreise sollen potenzielle Bauwillige nicht weiter in Außenbereiche „vertrieben“ werden. Vielmehr sollen sich junge wie ältere Leute auch in der City ansiedeln können, um die Stadt zu beleben.

3.2.2 Strukturwandel im Hammer Westen

Für den strukturschwachen Hammer Westen stehen im Rahmen des Bund-/Länderprogramms ‚Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – soziale Stadt‘ Fördermöglichkeiten für die Entwicklung vielfältiger Initiativen im Quartier bereit. Diese haben sowohl die Unterstützung der Bewohner, z.B. bei Ausbildung und Arbeit, als auch Infrastrukturmaßnahmen und die Nachnutzung brachgefallener Industriekomplexe zum Ziel. Je nach Stand-



Abbildungen 3.10, 3.11: Planungsgespräch im Stadtbezirk Hamm-Mitte (Quelle: s+w)

Abbildung 3.12: Entwicklungsbereiche im Hammer Westen (Quelle: s+w)



ortgunst sind geeignete Strategien zu entwickeln und mit der Wirtschaft umzusetzen. Erste größere Neuansiedlungen von Betrieben zeigen die mögliche Bedeutung für die Zukunft des Stadtteiles.

Brachflächenentwicklung

Die Entwicklung der ehemaligen Betriebsflächen MHP nutzt die durch Ausbau der Hafen-, Kanal-, Bahn und Straßeninfrastruktur vorhandene Standortgunst für die Logistikwirtschaft. Die Neuansiedlung mehrerer überregionaler Großbetriebe, wie Krietemeyer oder Metro mit Hunderten neuer Arbeitsplätze zeigt bestehende Chancen, insbesondere nach Realisierung der ‚Kanaltrasse‘ einer Direktverbindung von der Hafenstraße zur A1.

Für die großen brachliegenden Areale des ehemaligen Thyssen-Werksgebietes und der Post hingegen ist die Nutzung der Innenstadtrandlage zusammen mit der optimalen verkehrlichen Einbindung in das bundes- und landesweite Schienenverkehrsnetz Ansatzpunkt der Entwicklungsstrategie. Bisherige Infrastrukturinvestitionen in die Modernisierung des Hauptbahnhofes und das Umfeld, vor allem die Realisierung des neuen Westausgangs, haben erhebliche Folgeinvestitionen ausgelöst. Attraktive Bürogebäude z.B. der DB-Netz und die Hoch-Tief-Immobilie mit der Commerzbank am Westausgang mit neuen Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor oder der Umbau des ehemaligen Postgeländes (PAKUM) zum Technischen Rathaus zeigen beispielhaft das mögliche Entwicklungsspektrum. Der Erhalt noch vorhandener industrieller Strukturen, die Ansiedlung hochwertiger Gewerbe-/Dienstleistungsbetriebe ebenso wie der Parkplatzneubau am Hauptbahnhof und eine durchgehende Grünverbindung in die westlichen Wohngebiete sowie die Anbindung an Lippe und Kanal („Hamm ans

Wasser⁴⁾ sind die Leitziele für die zukünftige Weiterentwicklung des Thyssen-Geländes, die gleichzeitig – soweit zukünftig erforderlich – auch einen Entwicklungsrahmen für die WDI-Flächen vorgeben.

Wilhelmstraße

Attraktivierung des Straßenraumes, Sicherung von Einzelhandel und Gewerbe an der Wilhelmstraße sowie ortsverträgliche Erweiterung des Dienstleistungs- und Einzelhandelsbesatzes rund um das Verbrauchermarktzentrum an der Kreuzung Kamener Straße sind die Leitlinien für die Verbesserung der Versorgungslage im Hammer Westen. Ziel ist die langfristige Weiterentwicklung dieses Bereiches zu einer Ortsteilmittelpunkt, die trotz der wesentlichen Beschränkung auf eine Umnutzung der bestehenden Grundstückszuschnitte, langfristig erfolgreich gestaltet werden kann.

Hammer Westen: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Wilhelmstraße Die Situation des Einzelhandels an der Wilhelmstraße wird von vielen Bürgerinnen und Bürgern mit Sorge betrachtet. Es sei erkennbar, dass die bestehenden großflächigen Fachmärkte die kleinteilige Nahversorgung entlang der Wilhelmstraße gefährden. Es gebe bereits zahlreiche Leerstände. Aus den Reihen des Podiums heißt es dazu, dass eine Stärkung der Nahversorgung an der Wilhelmstraße ausdrückliches Ziel des Einzelhandelskonzeptes sei. Aus diesem Grunde sind im Hammer Westen auch keinerlei weitere Flächenausweisungen für den großflächigen Einzelhandel vorgesehen. Allerdings muss eingeräumt werden, dass sich das Einkaufsverhalten und die Betriebsstrukturen im Einzelhandel planerisch nicht umfassend beeinflussen lassen. Die Stadtplanung kann im Bereich Wilhelmstraße lediglich die Rahmenbedingungen für kleine Betriebe verbessern.

Anwohner der Wilhelmstraße regen an, den Wohnstandort Hammer Westen zu stärken, um damit auch eine langfristige Tragfähigkeit der Nahversorgung an der Wilhelmstraße zu gewährleisten. Es sollte überlegt werden, ob im Zuge der Brachflächenreaktivierung im Hammer Westen nicht auch weitere Wohnbauflächen erschlossen werden könnten.

Brachflächen Aus dem Teilnehmerkreis wird die Forderung laut, dass bei der Entwicklung des Thyssen- und WDI-Geländes berücksichtigt werden solle, dass im gesamten Innenstadtbereich und am Hauptbahnhof Stellplatzmangel bestehe. Die Verwaltung erläutert daraufhin den gegenwärtigen Stand der Rahmenplanung. Im Zusammenhang mit der Überplanung des Thyssen-Areals werde vorrangig nach Standorten für weitere Parkplätze, z.B. zur Realisierung von Parkpaletten gesucht. Zudem seien weitere Parkplätze im Citybereich geplant.

Einige Bürgerinnen und Bürger äußern Bedenken bezüglich des Baus der B63n, da sie erhöhte Lärmemissionen befürchten. Die Verwaltung führt hierzu aus, dass durch den Neubau der B63n der Hammer Westen und die Wilhelmstraße erheblich entlastet werden. Die zweispurige B63n tangiere nur in geringem Maße Wohnbauflächen und führe größtenteils durch Gewerbe- und Industriegebiete. Notwendige Lärmschutzmaßnahmen werden entsprechend der gesetzlichen Vorschriften ergriffen.

3.2.3 Bahnflächen zur Stadt machen!

Nicht mehr betriebsnotwendige Bahnflächen stellen auf Grund ihrer innerstädtischen zentralen Lage ein erhebliches Entwicklungspotenzial dar. Mit der Aktivierung brachliegender Teilflächen des Rangierbahnhofes sowie des Ortsgüterbahnhofes kann eine Vitalisierung innenstadtnaher Siedlungsgebiete erreicht werden, die gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung des Landschaftsverbrauches für Siedlungszwecke bewirkt.



Abbildungen 3.13, 3.14: Impressionen aus der Diskussion um die Entwicklung im Stadtbezirk Hamm-Mitte (Quelle: s+w)

Entscheidungen über die Zukunft dieser Flächenpotenziale können selbstverständlich nur im Konsens mit der DB AG als Eigentümerin getroffen werden. Die betroffenen Flächen stehen aktuell noch unter Bahnaufsicht.

Entwicklungsanforderungen

Die Nachnutzung der Bahnflächen ist gleichermaßen eine besondere Chance wie auch Herausforderung. Hintergrund ist die geplante Realisierung der Bundesstraße B63n, die als Umgehung der belasteten Pelkumer Ortskerne sowie der ganzen Innenstadt eine besondere Bedeutung hat und die Innenstadt im Bereich Hafenstraße direkt mit der A2, Anschlussstelle Bönen, verbindet.

Der von der Einmündung in die Hafenstraße immer parallel zu den Flächen von Haupt- und Rangierbahnhof geplante Trassenverlauf hat zu der Bezeichnung ‚Bahntrasse‘ geführt. Die Stilllegung großer Bereiche des Rangierbahnhofes eröffnet nun die Chance einer Trassenführung direkt auf dem Gelände des Rangierbahnhofes. Dies würde die Realisierung insgesamt vereinfachen und zusätzlich eine Erschließung und sinnvolle Nachnutzung dieser Flächen ermöglichen. In diesen Zusammenhang gehört auch die ‚RLG-Trasse‘, eine Straßenneuplanung zur Entlastung der Wohnsiedlungsbereiche der südlichen Innenstadt, die die Werler Straße parallel zur RLG-Bahnlinie über einen Anschluss an die Alleestraße mit der geplanten B63n im Bereich Otto-Brenner-Straße verknüpfen soll. Mit der geplanten Anschlussstelle im Kreuzungsbereich Östingstraße/Alleestraße würde der Ortsgüterbahnhof eine neue Standortqualität erlangen.

Strukturkonzept Rangierbahnhof

Der ehemalige Rangierbahnhof könnte in zwei voneinander unabhängigen Abschnitten nördlich und südlich der Bahnunterführung Lohausenholzstraße/Günterstraße entwickelt werden. Im Stadtbezirk Mitte könnte mit Ausrichtung auf die großzügige Freizeit- und Naherholungslandschaft des Friedrich-Ebert-Parks ein neues Wohnquartier mit südwestlicher Orientierung zwischen der Oberonstraße und der geplanten B63n-Trasse entstehen. Nach Osten schirmt ein großzügiger Lärmschutzwall mit eigener Freiraumqualität die neuen Wohnquartiere vor dem Lärm der B63n und den verbleibenden Betriebsflächen des Rangierbahnhofes ab.

Für den Bereich südlich der Lohausenholzstraße im Stadtbezirk Pelkum ist mit Bezug zum benachbarten Gewerbegebiet Schieferstraße nur eine gewerblich-industrielle Nachnutzung vorstellbar. Mit einem Schwerpunktbezug auf Nutzung der vorhandenen Gleisinfrastuktur könnten hier vorrangig bahnbezogene Unternehmen neue Standorte finden.

Strukturkonzept Ortsgüterbahnhof

Für die Nachnutzung der brachliegenden Flächen des Ortsgüterbahnhofes ist auf Grund der Nachbarschaftslage (Gewerbegebiete Östingstraße/Gallberger Weg und Rangierbahnhof) nur eine gewerbliche Nutzung vor-



Abbildung 3.15: Entwicklungspotenziale auf Bahnflächen im Stadtbezirk Mitte (Quelle: s+w)

stellbar, die insbesondere die seit langem verfolgten Konsolidierungs- und Erweiterungsplanungen der vorhandenen Betriebe (Logistik, Nahrungsmittelgroßhandel etc.) einschließen sollte. Angesichts der Standortqualität könnte das Ansiedlungsspektrum im nördlichen Teilbereich des Geländes auch hochwertige gewerblich orientierte Handels- und Dienstleistungsunternehmen umfassen. In Übereinstimmung mit dem Entwurf des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Hamm sind zentrenschädliche, großflächige Einzelhandelsbetriebe auszuschließen.

Bahnflächen: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Von den Teilnehmern des Planungsgesprächs wird in erster Linie die verkehrliche Situation in den Bereichen Rangierbahnhof und Ortsgüterbahnhof thematisiert. Einige Teilnehmer zeigen sich zuversichtlich, dass sich die Verkehrsbelastung einzelner Straßen, wie z.B. der Östingstraße, durch den Bau der B63n deutlich verringern werde. Zum Teil werden jedoch auch Befürchtungen neuer Verkehrsprobleme im Bereich Münsterstraße/Alleecenter geäußert. Seitens der Verwaltung wird an dieser Stelle die Funktion und die zu erwartende Entlastung der Wohngebiete durch die beiden Trassen – B63n und RLG – erläutert.

Ein Bürger regt an, dass mit der Erweiterung des Gewerbegebietes auf dem Ortsgüterbahnhof auch neue Grünflächen geschaffen werden sollten. Vertreter der Verwaltung bezweifeln den Bedarf an Grünflächen auf dem Gelände des Ortsgüterbahnhofs und entgegen, dass eine über die übliche Begrünung von Gewerbegebieten hinausgehende Anlage von Grünflächen bisher nicht vorgesehen sei.

3.2.4 Hamm ans Wasser: Weichen für den LippeSEE stellen!

Aktuelle Planungen

Zentrales Leitprojekt des Masterplanes „Hamm ans Wasser“ ist die Realisierung des innerstädtischen LippeSEEs zwischen Münsterstraße im Westen und Fährstraße im Osten. Viele Wünsche und Vorstellungen ranken um das Thema LippeSEE. Mitte der 1960er Jahre wurde die Idee entwickelt aber mehrfach verworfen, einen See zwischen der Münsterstraße und Schloss Heessen aufzustauen. Der den jetzigen Planungen zu Grunde liegende Raum konzentriert sich auf den zentralen Stadtbereich, da die Auenbereiche östlich dieses Planungsraumes wegen ihrer ökologischen Qualität heute nicht mehr für eine Seeplanung in Anspruch genommen werden sollen.

Die Planung einer ca. 43 ha großen Wasserfläche eröffnet für den Standort Hamm bisher nicht vorhandene Nutzungsmöglichkeiten hinsichtlich wassersportlicher und freizeitorientierter Aktivitäten, ergänzt durch neue Standorte für Freizeit- und Sportwirtschaft sowie Gastronomie und Veranstaltungswesen.

Die Innenstadt an den See holen!

Neben den Chancen, die eine Wasserfläche in zentraler Lage als Erholungs- und Sportangebot bietet, finden die Nutzungsmöglichkeiten der Uferzonen und die Schaffung attraktiver Verbindungen in die Innenstadt besondere Berücksichtigung. Ein See in direkter Nachbarschaft zur Innenstadt bietet ungeahnte Chancen für Weiterentwicklung und Aufwertung des städtischen Lebens.

Der HammSteg soll ausgehend von der Fußgängerzone (Museumsstraße) als großzügiges Brückenbauwerk den Nordring und die Adenauerallee sowie Lippe und Kanal überwinden. Die Uferzone nördlich der Schifffahrtsverwaltung, des Ernst-Reuter-Platzes und des Gymnasiums Hammonense kann sich zu einer städtisch geprägten Uferzone entwickeln. Der Masterplan ‚Hamm ans Wasser‘ sieht hier Büro- und Dienstleistungsnutzungen, gekoppelt mit gastronomischen und freizeitorientierten Angeboten vor. Voraussetzung dieser Überlegungen ist, dass mögliche Nutzungskonflikte mit den Außenanlagen des Gymnasiums (Sportplatz) gelöst werden können. In enger Kooperation mit den ansässigen Wassersportvereinen sollen Perspektiven für Fortführung und Entwicklung des Vereinsbetriebes erarbeitet werden.

Arbeiten am See

Die Planungs idee des LippeSEEs ist mehr denn je ein Element des Strukturwandels, das der Stadt ein verändertes, in die Zukunft gerichtetes Erscheinungsbild verleiht. Neben der Nutzung der Wasserfläche selbst bilden die Uferzonen die für die urbanen Nutzungen interessanten Bereiche.

Damit soll die Konzeption nicht nur zu einer Verbesserung der weichen Standortfaktoren beitragen, sondern zugleich neue, hochwertige Gewerbestandorte erzeugen.

Der Masterplan ‚Hamm ans Wasser‘ zeigt mögliche Flächenpotenziale zur Weiterentwicklung für den zentralen Bereich der Münsterstraße als attraktiver Dienstleistungsstandort in direkter Verbindung mit der Wasserkante auf. Dies sind vor allem Bürostandorte, die den Dienstleistungsstandort im Umfeld des HAMTEC erweitern. Für die heute dort vorhandenen Sportanlagen sind geeignete Ersatzstandorte bereitzustellen.

Im Osten des Stadtbezirks befinden sich mit dem neuen Sport- und Gesundheitsbad ‚Maximare‘, den vorhandenen Sportanlagen und Stadien sowie – bereits im Stadtbezirk Uentrop gelegen – mit dem erneuerten Kurhaus mit Theatersaal, den erweiterten Kliniken und der neuen Seniorenresidenz an der Ostentallee wichtige Standorte der Gesundheitswirtschaft, die an die alte Tradition von „Bad Hamm“ anknüpfen. Dieser Schwerpunkt soll zukünftig im Rahmen vorhandener Flächenpotenziale im Bereich Sportzentrum/Kurpark und südlich der Seniorenresidenz noch weiter ausgebaut werden.

Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Die Planungen zum LippeSEE finden breiten Anklang. Einige Teilnehmer machen jedoch ökologische Bedenken wegen der Beeinträchtigung von Natur- und Landschaftsgebieten durch den LippeSEE geltend. Andere halten den See für eine Vision und fordern, sich zunächst den drängenden Problemen in der City zuzuwenden. Dem hält eine Mehrheit entgegen, dass es sich bei dem LippeSEE keineswegs um eine Vision, sondern um ein realisierbares Projekt handele, welches große Chancen für die Stadt mit sich bringe. Im Detail und in Umsetzungsfragen gibt es jedoch durchaus konträre Meinungen.



Abbildung 3.16: Der nördliche Innenstadtbereich ist durch eine hohe Entwicklungsdynamik geprägt (Quelle: s+w).

Fragen richten sich zum Beispiel auf die Ausführung des HammStegs, der eine kreuzungsfreie Überquerung der Straße ermöglichen soll. Dafür müsse das Sportgelände der Schule weichen und ein geeigneten Ersatzstandort gefunden werden. Das Problem werde, so versichert die Stadtverwaltung, derzeit bereits mit der Schule diskutiert.

Von einigen Teilnehmern wird angemerkt, dass Flugplatz und Kläranlage bei der Anlage des LippeSEEs störend wirken. Die Stadtverwaltung bestätigt dies, weist jedoch darauf hin, dass die Kläranlage an ihrem Standort bleiben müsse. Die Verlagerung des Flugplatzes ist in Ermangelung alternativer Standorte ebenfalls nicht möglich.

Einige Teilnehmer verweisen auf den ökologischen Wert der Lippeauen vor allem im Bereich Fährstraße/Schloss Heessen und fordern daher, die Ausdehnung des Sees nach Osten zu begrenzen.

Die im Strukturkonzept dargestellten neuen Wohnbauflächen auf dem Gelände des ehemaligen Freibades stehen nach Auffassung eines Teilnehmers in Konflikt mit der Darstellung des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Grünzuges. Vertreter der Verwaltung erläutern, dass an dieser Stelle eine Brücke auf die Lippeinsel vorgesehen sei und der Grünzug als Wegeverbindung bei der Entwicklung des Wohngebietes Berücksichtigung finden werde.

3.3 Strukturkonzept für den Stadtbezirk Hamm-Mitte

Aus den Ergebnissen der Bürgerdiskussion hat das Büro scheuven + wachen als fachliche Empfehlung einen Vorschlag für die Zukunft der räumlichen Entwicklung des Stadtbezirks erarbeitet. Dabei wurden die wichtigsten Hinweise und Diskussionsbeiträge aus dem Planungsgespräch eingearbeitet und als zeichnerisches Protokoll in Form von Sprechblasen kenntlich gemacht. In Tabelle 3.1 werden darüber hinaus alle Potenzialflächen dargestellt, die im Stadtbezirk für eine zukünftige Entwicklung zur Verfügung stehen. Die Übersicht umfasst nicht nur die im Planungsgespräch diskutierten Flächen, sondern gibt einen Überblick über sämtliche Flächenpotenziale im Stadtbezirk.

Abbildung 3.17 (gegenüberliegende Seite): Strukturkonzept zur Stadtteilentwicklung mit Kommentaren aus dem Planungsgespräch (Quelle: s+w)

Tabelle 3.1: Potenzialflächen in Hamm-Mitte

Fläche	ha	Nutz.	FNP (alt)
Rangierbahnhof	12,7	W	Verkehrsfläche (Bahn)
Ortsgüterbahnhof	18,4	GE	Verkehrsfläche (Bahn), GE
Cromwell Barracks A	4,5	GE	Gemeinbedarfsfläche (öff. Verw.)
Cromwell Barracks B	8,0	W	Gemeinbedarfsfläche
Jahnbad	2,7	W	Grünfläche
HAMTEC	5,0	GE	Grünfläche
Bhf-Ausgang West/Thyssen	13,3	MI	Gewerbliche Baufläche
Im Leinenfeld	2,4	W	Wohnbaufläche
Hellweg / Friesen-Kampfbahn	1,8	W	Wohnbaufläche
Langewanneweg	2,7	W	Wohnbaufläche

4 Stadtbezirk Hamm-Uentrop

Uentrop in Zahlen

Fläche: 44,6 km² (zweitgrößter Bezirk)
Einwohner: 28.119 (=15,5%)
Bevölkerungsdichte: 630 EW/km² (801)
Anteil 0 bis <18jährige: 20,2% (20,2%)
Anteil 18 bis <65jährige: 62,5% (62,0%)
Anteil 65jährige und älter: 17,3% (17,8%)
Singlehaushalte: 33,3% (36,2%)
Haushaltsgröße: 2,3 Personen (2,2)
Ausländeranteil: 5,2% (10,6%)
Bevölkerung 1993-2002: +8,1% (-0,2%)
Wasserfläche: 3,2% (2,5%)

In Klammern: Durchschnitt Stadt Hamm
Quelle: Stadt Hamm (2003): Stat. Jahrbuch



Abbildung 4.1: Hamm-Uentrop
(Quelle: s+w)

4.1 Profil des Stadtbezirks

Der Stadtbezirk Uentrop im östlichen Stadtgebiet umfasst mehrere siedlungsräumliche Bereiche mit teilweise sehr unterschiedlichen funktionalen, städtebaulichen, sozialen und naturräumlichen Strukturen. Diese bedingen unterschiedliche Stärken und Schwächen und folglich auch Problemlagen, für die es gilt, zukunftsgerichtete Lösungsansätze zu finden. Für eine griffige Beschreibung der prägnanten Strukturen werden die Bereiche Werries (Mark), Braam-Ostwennemar und Uentrop (Dorf) unterschieden.

4.1.1 Die Ortsteile in Hamm-Uentrop

Werries (Mark)

Historische Keimzelle der Stadt Hamm und Namensgeber des Stadtteils ist der Burghügel Mark im Hammer Osten an der Soester Straße. Von der Burg des Grafen Adolf von der Mark finden sich hier nur noch Relikte in Form des Burghügels, des Vorplatzes der Burg und des Gräftenrings. Östlich der Soester Straße rund um die historische ev. Pankratius Kirche, die als Kirchring von einem Fachwerkensemble umrahmt ist, liegt der eigentliche Dorfkern von Hamm-Mark. Auffällig ist die Konzentration ehemals militärisch genutzter Kasernenstandorte im Bereich der Mark, die derzeit durch Einrichtungen des Bundes, des Landes und der Stadt Hamm belegt sind. Teilweise werden sie für die Unterbringung von Asylbewerbern und Aussiedlern genutzt. Zukünftig bieten sie Perspektiven für neue Nachfolgenutzungen, wie sie sich beispielhaft mit der laufenden Umstrukturierung des ehemaligen Depot Mark als hochwertiges Wohngebiet in der Umsetzung befindet.

Oberzentrale Einrichtungen, wie das Landesarbeitsgericht an der Marker Allee, das Marien-Hospital an der Knappenstraße sowie insbesondere der hochwertige Bereich des Kurparks mit Kurhaus/Theatersaal der Stadt Hamm und der Klinik für manuelle Therapie kennzeichnen den ehemals als Bad Hamm bezeichneten Bereich zwischen Ahse, Lippe und Kanal, Ostenallee und Marker Allee/Ludwig-Teleky-Straße.

Innerhalb der weitgehend niedrig geschossigen, hochwertigen Wohnquartiere mit vorwiegender Einzel-, Doppel- und Reihenhausbauung konzentrieren sich mehrere große Altenwohnanlagen mit angeschlossenen Pflegeangeboten. Den Übergang zum Stadtteil Werries markieren die Anlagen des Westfälischen Instituts für Kinder- und Jugendpsychiatrie und -psychotherapie und die Ketteler Schule an der Heithofer Allee. Neben einer Vielzahl spezialisierter Dienstleistungsanbieter bestehen nur vereinzelte Angebote im Bereich der wohnungsnahen Grundversorgung.

Siedlungsschwerpunkt des Stadtbezirks Uentrop ist der Stadtteil Werries, der auf einige kleinere straßenbegleitende Ansiedlungen zurückgeht und erst durch die Inbetriebnahme der Zeche Maximilian 1907 einen ersten Wachstumsimpuls in Form der als Gartenstadt angelegten Bergarbeiter-siedlung Maximilian nordöstlich des Bergwerkgeländes erhielt. Die Zeche selbst förderte nur wenige Jahre Kohle bis ein Wassereinbruch 1914 den Betrieb stoppte.

Die Ansiedlung des DuPont-Werkes am Industriestandort Uentrop zu Beginn der 1970er Jahre war ein wesentlicher Impulsgeber für die Wohnsiedlungsentwicklung in Werries. Aus dieser Zeit stammen die großflächigen, mehrgeschossigen Wohnanlagen und die räumliche Grundstruktur des heutigen Zentrums Werries an der Ostwennemarstraße. 1984 wurde auf dem als Freizeitpark umgestalteten Zechengelände Maximilian die erste Landesgartenschau Nordrhein-Westfalens ausgerichtet. Das gewählte Konzept verfolgte die Nachnutzung und künstlerische Umgestaltung der ehemaligen Betriebsgebäude, wie z.B. den begehbaren Glaselefanten in Kombination mit einer naturnahen Gestaltung der ehemaligen überirdischen Betriebsflächen. Mit einem attraktiven ganzjährigen Veranstaltungsprogramm erfüllt der überaus beliebte Maximilianpark heute sowohl als Naherholungsangebot für die Bevölkerung des Stadtteils, wie auch als überregionaler Freizeitpark und Standort im Rahmen der ‚Route der Industriekultur‘ wichtige Funktionen.

Im genehmigten FNP von 1979 als Schwerpunkt für Wohnbauvorhaben ausgewiesen, konnte Werries aufgrund der eigentümergeitigen Verfügbarkeit großer Bauflächen im Laufe der vergangenen Jahre kontinuierlich ein überproportionales Bevölkerungswachstum verzeichnen. Insbesondere in den 1960er bis 1980er Jahren wurden in größeren Teilbereichen, schwerpunktmäßig im Umfeld des Zentrums Werries westlich der Ostwennemarstraße, auch mehrgeschossige Wohnanlagen im Mietwohnungssektor realisiert. Heute präsentiert sich der Ortsteil abgesehen von den zentrumsnahen Bereichen als Nebeneinander von durchgrüntem Einzel-, Doppel- und Reihenhausegebieten und landwirtschaftlichen Restflächen.

Mit Realisierung des Maximilianparks und dem langjährigen Wohnsiedlungsflächenwachstum stieg der Bedarf für die Entwicklung eines Stadtteilzentrums. Anfang der 1990er Jahre konnte mit der Eröffnung des Winfriedplatzes der Grundstein des Stadtteilzentrums Werries in seiner heutigen Ausprägung gelegt werden. Das Zentrum Werries gewährleistet eine umfassende Nahversorgung im Stadtteil, die von der Bevölkerung gut angenommen wird; mittlerweile findet sogar ein regelmäßiger Wochenmarkt statt. Die bis heute anhaltende überproportionale Wohnsiedlungsentwicklung im Umfeld erzeugt trotz paralleler Realisierung neuer Versorgungsangebote am Alten Uentrop Weg einen zusätzlichen Bedarf für weiteren Einzelhandel. Darüber hinaus zeichnet sich in der Einzelhandelsentwicklung allgemein ein Trend zu größeren Verkaufsflächen ab. Daher empfiehlt das Einzelhandelskonzept der Stadt Hamm das Stadtteilzentrum Werries adäquat zu erweitern, da mangels größerer Angebotsflächen in



Abbildungen 4.2, 4.3: Glaselefant im Maximilianpark, Burghügel Mark (Quellen: Stadt Hamm, Blossey)



Abbildung 4.4: Zentrum Werries
(Quelle: Blossey)

zentrenrelevanten Sortimenten bisher keine ausreichende Kaufkraftbindung im Stadtbezirk erzielt wird. Eine Erweiterung ist im Rahmen des bestehenden Zentrums um den Winfriedplatz nicht mehr möglich, im südlichen Anschluss an der Ostwennemarstraße sind aber geeignete Erweiterungsflächen vorhanden.

Ziel der Erweiterung ist die Ansiedlung bisher unterrepräsentierter Betriebe mit zentrenrelevanten Waren- und Dienstleistungs Sortimenten, um den nicht unerheblichen Kaufkraftabfluss zu bremsen. Parallel dazu wird die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Funktion als kommunikativer Treffpunkt für Werries angestrebt. Die Vernetzung des Stadtteilzentrums durch den Ausbau attraktiver Grünverbindungen zum nahegelegenen Maximilianpark ebenso wie zu Kanal und Lippe bieten zusätzliche Chancen, das Zentrum in seiner Funktion als Mittelpunkt des gesamten Stadtteils merklich zu verbessern.

Braam-Ostwennemar

Braam-Ostwennemar entstand siedlungshistorisch aus einigen kleineren von Äckern und Heidegebiet umgebenen Höfen. Wie in Werries hat auch hier der Bau der Zeche Maximilian Einfluss auf die Siedlungsentwicklung genommen. Um 1919 wurde nördlich der Soester Straße die Kolonie Ostwennemar als Arbeitersiedlung von der Bergwerksgesellschaft errichtet. Es entstanden kleine Ein- und Zweifamilienhäuser gartenstädtischer Prägung.

Da der Siedlungsdruck mit der Stilllegung der Schachanlage abebbte und in der Nachkriegszeit mehrere Neubaugebiete entstanden, konnte sich Braam-Ostwennemar eine aufgelockerte Siedlungsstruktur erhalten. In den vergangenen Jahrzehnten war die Siedlungstätigkeit von einer gestreuten Entwicklung ohne klaren räumlichen Schwerpunkt und eigentlichen Ortskern gekennzeichnet. Typisch für diese Struktur sind die „Siedlungsexklaven“ des Ortsteils entlang der Braamer Straße. In Braam-Ostwennemar herrschen von landwirtschaftlichen Flächen durchsetzte Einzel- und Reihenhausbaugebiete mit privaten Gärten vor.

In Braam-Ostwennemar besteht ein Ansatz für Nahversorgungsansiedlungen an der Wiesenstraße, der zu einer Verbesserung der Einzelhandelsausstattung in diesem Quartier führen soll. Vereinzelt liegen weitere Geschäfte an der Soester Straße.

Uentrop (Dorf)

Der dritte Ortskern, Uentrop, entstand als kleine, agrarisch geprägte Siedlung im Osten des Stadtgebietes südlich der Lippe. Mit dem Bau des Datteln-Hamm-Kanals 1914, der Eisenbahn im Jahr 1925 und schließlich der Autobahn A2 in den 1930er Jahren nahm die Entwicklung Uentrops zum Industriestandort mit der Ansiedlung des Kohlekraftwerkes Westfalen ihren Anfang. Heute ist Uentrop im Stadtbezirk ein vergleichsweise kleiner, dörflich geprägter Wohnstandort, wobei die Landwirtschaft keine prägende Rolle mehr spielt.

Schwerpunkt der Ortsteilentwicklung ist es, ein verträgliches Nebeneinander von industriell-gewerblichen Großunternehmen (z.B. Du Pont) mit den angrenzenden Nutzungen zu gewährleisten und sie mit den Anforderungen eines ländlichen Wohnstandorts in Einklang zu bringen. Auf der einen Seite darf sich Uentrop als bedeutender Wirtschaftsstandort vor einem weiteren Ausbau des Industriegebietes nicht verschließen. Auf der anderen Seite muss jedoch die Attraktivität als Wohnstandort auch künftig erhalten und durch neue Wohnflächen ausgebaut werden können. Nicht zuletzt für die Sicherstellung der privaten und öffentlichen Grundversorgung ist eine ausreichende Zahl an Einwohnern in Uentrop auch in Zukunft erforderlich. Ansätze für eine sozial-kommunikative Ortsteilmitte sind zu entwickeln.

Während die Nahversorgung in den anderen Teilbereichen des Stadtbezirks gesichert ist, muss die Einzelhandelsstruktur im Dorf Uentrop als unterentwickelt eingestuft werden. Die fußläufige Erreichbarkeit eines leistungsfähigen Nahversorgers ist in diesem Bereich nicht gesichert.

4.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Einwohnerzahl im Stadtbezirk Uentrop lag Ende 2002 bei 28.119, was 15,5% der Gesamtbevölkerung der Stadt Hamm entspricht. Die Bevölkerungszahl von Uentrop ist zwischen 1993 und 2002 um über 8% gestiegen, während die Bevölkerungszahl von Hamm insgesamt nahezu stagnierte. Die Einwohnerzuwächse entfielen dabei in erster Linie auf Werries, das in den letzten Jahren ein Schwerpunkt des Wohnungsbaus war.

Die Zuwächse sind fast ausschließlich auf Zuzüge von Deutschen zurückzuführen. Der Ausländeranteil liegt im Stadtbezirk mit 5,2% um etwa die Hälfte unter dem städtischen Mittel. In der Altersstruktur weist Uentrop kaum nennenswerte Abweichungen vom städtischen Durchschnitt auf. Die durchschnittliche Haushaltsgröße ist aufgrund eines geringeren Anteils von Einpersonenhaushalten etwas höher als im gesamtstädtischen Mittel.

4.1.3 Wirtschaft und Verkehr

Über die Anschlussstelle Hamm-Uentrop an die A2, die derzeit sechsspurig ausgebaut wird, verfügt der Stadtbezirk über eine direkte Anbindung an das Fernstraßennetz. Die Lage an der Grenze zum östlichen Ruhrgebiet und der vorhandene Autobahn-, Schienen- und Kanal-/Hafenanschluss sind die vorrangigen Standortqualitäten des Gewerbe- und Industriegebiets Uentrop.

Über die Lippestraße, den Alten Uentroper Weg sowie die Soester Straße sind die östlichen Stadtteile mit der Innenstadt verbunden. Hier bestehen die Hauptanbindungen an das gesamtstädtische Hauptverkehrsstraßennetz der Bundesstraßen B63 und B61 sowie zu den anderen Stadtbezirken. Mit der zusammenhängenden Führung der Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße/Soester Straße/Fährstraße besteht zudem eine leistungsfähige innerstädtische Umgehungsstraße zwischen der B63 (Werler Straße) im südlichen Stadtbe-



Abbildungen 4.5, 4.6: Kraftwerk Westfalen, Datteln-Hamm-Kanal Uentrop (Quelle: Blossey)

zirk Rhyern und der B61 (Dolberger Straße) im nördlichen Stadtbezirk Heessen mit verschiedenen Verknüpfungspunkten zu den Ortsteilen Uentrops. Die Ortsteile Werries (Mark), Uentrop und Braam-Ostwennemar sind durch mehrere Buslinien an Innenstadt und Hauptbahnhof und damit das gesamtstädtische ÖPNV- und überregionale Schienenverkehrsnetz angeschlossen.

Gewerblich genutzte Flächen im Stadtbezirk befinden sich fast ausschließlich im Bereich des Gewerbe- und Industriegebietes Uentrop. Aufgrund der außerordentlich guten Verkehrsanbindung wuchs Uentrop zu einem überregional bedeutenden Industriestandort, wo heute überwiegend transportintensive und produzierende Industriebetriebe angesiedelt sind.

Aufgrund der seit Jahren anhaltend hohen Flächennachfrage der Logistikbranche kann davon ausgegangen werden, dass die noch bestehenden Reserveflächen in den nächsten Jahren ausgeschöpft werden. Infolgedessen ist mit einem anhaltenden Wachstum des Industrie- und Gewerbegebietes zu rechnen. Auch die zukünftige Entwicklung der LEP VI-Fläche Hamm-Welver für flächenintensive Großvorhaben des Landes NRW muss aus Sicht der Stadt Hamm im Zusammenhang mit den Entwicklungsperspektiven für den Industriestandort Uentrop und für das Stadtgebiet insgesamt neu diskutiert werden (vgl. 4.2.4).

Allgemein fehlt es im Stadtbezirk an kleinparzellierten Gewerbeflächen für kleine und mittlere Unternehmen, besonders jedoch für das Handwerk und Dienstleistungen. Eine gewerbliche Nachnutzung des Konversionsstandortes „Argonner-Kaserne“ unter Einbeziehung der erhaltenen Gebäude könnte dieses Angebotsdefizit im Stadtbezirk mindern (vgl. 4.2.1).

4.1.4 Umwelt, Freiraum, Kultur und Sport

Der Stadtbezirk Uentrop ist in weiten Teilen durch große zusammenhängende Freiflächen geprägt, die überwiegend noch landwirtschaftlich genutzt werden. Mit der Ahse, der Lippe und den zugehörigen Lippeauen, dem Datteln-Hamm-Kanal, zahlreichen Bächen und den Baggerseen im Bereich Haaren verfügt der Stadtbezirk Uentrop im Norden über eine reichhaltige, landschaftlich wertvolle Wasserlandschaft. Die Potenziale für Freizeit und Naherholung sind vielfältig, werden jedoch erst teilweise ausgeschöpft.

Den nördlichen Teil des Stadtbezirks kennzeichnet die Lage an der Lippe und an ihrem begleitenden Kanal. Die wertvollen Landschaftsräume stellen ein beachtliches Potenzial für Naherholung und Freizeit dar. Daher sollen sie stärker mit den Siedlungsbereichen verknüpft werden. Zu diesem Zweck wird die behutsame Wegeerschließung und ökologische Anreicherung der Lippeauen angestrebt. Ein Handlungsschwerpunkt im Stadtbezirk sind die Haarener Baggerseen, die als landschaftsbezogener Erholungsraum entwickelt werden sollen.

Im südlichen Teilraum sowie zwischen den siedlungsräumlich nicht verbundenen Ortsteilen Uentrop und Werries dominiert die Landwirtschaft

das Siedlungsbild. Hier finden sich mit dem „Wilshauser Holz“, „Geithebusch“ sowie „Im Sundern und Heidemühlschen Holz“ aber auch größere Waldgebiete, mit zum Teil dichter Wegeerschließung. Prägend für die Freiraumstrukturen sind die Flussläufe und Auen von Geithe und Ahse.

Die öffentliche Freizeitinfrastruktur ist überwiegend in Werries und im Hammer Osten konzentriert. Zu nennen sind der Maximilianpark mit der angegliederten Eissporthalle sowie der Bereich rund um den Kurpark, welche beide auch über die Stadtgrenzen hinaus bekannt sind. Ebenfalls von großer Relevanz für die Naherholung ist die Vielzahl an Sportanlagen im Bezirk. Während Vereinsheime, Sporthallen und Gemeindezentren für kulturelle Nutzungen im Stadtbezirk zur Verfügung stehen, finden im Kurhaus und auf dem Gelände des Maximilianparks Veranstaltungen von Bedeutung für die Gesamtstadt statt. Der von Bäumen bestandene Burghügel Mark ist als Grünanlage ebenfalls beliebtes Ziel von Spaziergängern. Der Freizeitwert des Stadtbezirks kann insgesamt als hoch eingestuft werden, zumal eine große Zahl der Bewohner zusätzlich über privates Grün verfügt.

4.2 Schwerpunkte der Stadtbezirkentwicklung

Für das Planungsgespräch ‚WerkStadt Hamm-Uentrop‘ am 04.12.2003 im Freiherr-vom-Stein-Gymnasium wurden durch das Büro scheuven + wachen in enger Abstimmung mit der Stadt Hamm vertiefende Planungsideen entwickelt und den Bürgerinnen und Bürgern des Stadtbezirks zur Diskussion gestellt. Die im Bürgerbrief Hamm-Uentrop textlich und planerisch aufbereiteten Entwicklungsfenster werden hier zum besseren Verständnis erläutert und die Diskussionsergebnisse aus dem Planungsgespräch möglichst wertneutral wiedergegeben.

4.2.1 Nachnutzung von Kasernenarealen

Die Nachnutzung ehemaliger Militärfächen, die Konversion, ist oftmals wegen unterschiedlichen Eigentümer- und Nutzerinteressen, Belastungen aus der militärischen Vornutzung, Gebäudebestand, Größe und Lage des Geländes ein vielschichtiger, z.T. komplizierter und langwieriger Prozess mit vielen Beteiligten. Für den Stadtbezirk Uentrop zeigt die Umnutzung des ehemaligen Depot Mark als Wohnstandort aktuell die damit verbundenen Chancen für die Stadtentwicklung. Dabei sind für jeden Standort spezifische Konzepte zu entwickeln, deren Realisierung wirtschaftlich ohne Einbindung privater Partner kaum umsetzbar ist.

Nachnutzung der Newcastle-Barracks und Gestaltung des Umfeldes

Die ehemaligen Newcastle-Barracks liegen innenstadtnah gut integriert in einem vorwiegend durch Wohnen geprägten Umfeld. Der Standort grenzt im Süden an einen Grünzug, der langfristig die Innenstadt und den Bereich Kurpark mit dem Zentrum Werries/Maximilianpark verknüpfen soll. Darin eingebunden liegen die Ketteler-Schule und das Westfälische



Abbildung 4.7: Entwicklungsfenster im Stadtbezirk Hamm-Uentrop (Quelle: s+w)

im bestehenden FNP aufgehoben werden. Diese Flächenpotenziale im direkten Umfeld stehen damit einem Ausbau des südlich des Entwicklungsstandortes gelegenen Grünzuges als Naherholungsraum mit einer durchgängig nutzbaren Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Innenstadt, dem Kurpark und dem Maximilianpark/Zentrum Werries zur Verfügung. Mit der Einbindung eines neuen Ersatzsportplatzes könnte die Problemsituation an der Wittmannstraße gelöst und könnten neue Perspektiven für den Vereins- und Schulsport geschaffen werden.

Newcastle-Barracks: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Nutzung Übereinstimmend wird von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Planungsgesprächs hervorgehoben, dass das Kasernengelände aufgrund seiner Lage im Stadtgefüge für eine Nachnutzung prädestiniert ist. Die Absicht der Stadt, hier im neuen FNP Wohnbauflächen darzustellen, wird von der Mehrzahl der Bürger begrüßt. Einige kritische Stimmen fordern jedoch, den Kasernenstandort aufgrund seiner Nähe zum Kurpark als Reservefläche für Einrichtungen von „Bad Hamm“ vorzuhalten und daher zunächst nicht zu entwickeln. Gegen die Rücknahme bisheriger Wohnsiedlungsreserveflächen im FNP zu Gunsten des Ausbaus der geplanten Grünverbindung wurden seitens der betroffenen Grundstückseigentümer Bedenken geltend gemacht.

Aus der Sicht von einigen Anwesenden ist das Kasernengelände auch als Standort für eine Fachhochschule geeignet. Dem wurde jedoch entgegengehalten, dass auf absehbare Zeit keine Neugründung einer Fachhochschule in NRW zu erwarten ist. Die Bemühungen der Stadt zur Verbesserung der Weiterbildungsmöglichkeiten richten sich daher auf kleinere Projekte, die gemäß Ratsbeschluss auf den innenstadtnahen Flächen des ehemaligen Thyssen-Werksgebietes unweit des Hauptbahnhofs konzentriert werden sollen.

Lage des Sportplatzes Die Verlagerung des Sportplatzes Wittmannstraße ist umstritten. Von Anwohnern werden diese Absichten begrüßt, wohingegen die Sportvereine als Hauptnutzer eine Verdrängung an einen schlechter erreichbaren Standort befürchten. Die Standortfrage des Sportplatzes soll in Gesprächsrunden zwischen Verwaltung, Anwohnern, Nutzern sowie mit den Grundstückseigentümern erörtert werden.



Abbildung 4.9: Das Planungsgespräch im Stadtbezirk Uentrop (Quelle: s+w)

Nachnutzung der Argonner-Kaserne

Die ehemalige Argonner-Kaserne an der Soester Straße wurde lange Zeit als Aussiedlerunterkunft der Stadt Hamm genutzt. Mit Rückgang der Aussiedlerzuwanderung wurde die dauerhafte Nachnutzung als städtische Asylbewerberunterkunft auf zwei für diese Zwecke umgebaute ehemalige Mannschaftsgebäude an der Soester Straße begrenzt. Diese Nutzung wird nach derzeitiger Einschätzung auch in den nächsten Jahren fortgeführt werden.

Für die übrigen, nicht mehr genutzten Flächen und Gebäude, hat der Rat eine Entwicklung als Gewerbestandort beschlossen. Dabei muss sich die geplante zukünftige gewerbliche Nutzung ortsverträglich in die durch Wohnen geprägte Umgebung einfügen. Speziell für kleinere Gewerbe- und Handwerksbetriebe gibt es im gesamten Stadtbezirk Uentrop derzeit kein nachfragegerechtes Angebot. Der Standort bietet die Chance, Arbeiten und Wohnen miteinander zu verknüpfen. Als Ergebnis des Brandschutzbedarfsplanes ist dieser Standort darüber hinaus für den zwingend erforderlichen Neubau der Feuerwache Ost vorgesehen.



Abbildung 4.10: Konzept zur Nachnutzung der Argonner-Kaserne (Quelle: s+w)

Argonner-Kaserne: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Nutzung Die Einschätzung der Verwaltung, dass es in Werries und Braam-Ostwennemar an Gewerbeflächen für kleine und mittelständische Unternehmen mangelt, wird allgemein geteilt. Die Sorgen und Fragen der Anwohner richten sich vor allem darauf, wie groß letztendlich die vorgesehenen Gewerbeflächen sein werden und welche Verkehrs- und Lärmemissionen zu erwarten sind.

Standort der Feuerwache Ost Aufgrund der Erreichbarkeit und Flächenverfügbarkeit ist die Argonner-Kaserne favorisierter Standort für den Neubau der Feuerwache Ost. Die unmittelbaren Anwohner befürchten, dass von der Feuerwache ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und erhebliche Lärmbelastigungen ausgehen werden. Die Verwaltung und einige Bürgerinnen und Bürger, die im direkten Einzugsbereich einer Feuerwache gelebt haben, verweisen auf positive Erfahrungswerte. Danach sei die Belastung sehr gering, da technische Lösungen ein Ausrücken ohne Martinshorn ermöglichen. Außerdem sei die Feuerwehr als guter Nachbar um ein hohes Maß an Rücksichtnahme bemüht. Ein Lärmgutachten wird derzeit erstellt, so dass die Belastungen auf ein Minimum reduziert werden sollen. Die Verwaltung macht letztendlich deutlich, dass die Feuerwache Ost ein vordringlicher Gemeinbedarf ist, und dass vom vorgesehenen Standort nicht abgerückt werden kann.

4.2.2 Neues Stadtteilzentrum Werries

Zentrale Vorgaben eines städtebaulichen Rahmenplanes zur Erweiterung des Zentrums Werries sind die Sicherstellung einer integrierten Lösung unter enger räumlich-funktionaler Verknüpfung von Bestands- und Erweiterungsbereich, das Aufzeigen möglicher Arrondierungen und Attraktivitätssteigerungen des Einzelhandels- und Dienstleistungsangebotes im Bereich Winfriedplatz sowie die Empfehlungen des Einzelhandelskonzeptes zum möglichen Umfang von Verkaufsflächenerweiterungen. Danach könnten ein zusätzlicher Lebensmitteldiscounter, ein neuer Verbrauchermarkt sowie weitere Fachmärkte entstehen. Ergänzende Flächenangebote für Dienstleistungs- und Büronutzungen sowie zur Attraktivierung des Sport- und Freizeitangebotes im Bereich Eishalle sichern eine adäquate Gesamtentwicklung. Eine platzorientierte, städtebauliche Gestaltung stärkt die Funktion als Ortsmitte. Die großen Freiflächen westlich der Ostwennemarstraße sollen dauerhaft als begrünte Parkplätze für das Zentrum Werries und die Besucher des Maximilianparks gesichert werden.

Über den engeren Bereich hinaus macht der Rahmenplan erste Vorschläge für eine zukünftig erheblich verbesserte Einbindung des neuen Zentrums Werries und des Maximilianparks in den Stadtteil. Zentrales Element ist dabei die Verlängerung der großzügigen Grünverbindung östlich des neuen Zentrums. Nach Süden kann damit der Maximilianpark über die Erweiterungsflächen des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums direkt mit dem Zentrum verknüpft werden. Für eine perspektivisch vorstellbare Erweiterung des Maximilianparks im östlichen Anschluss an das heutige Gelände werden geeignete Flächen vorgeschlagen.

Die Strukturskizze zeigt darüber hinaus erste Ideen, wie über eine Fortsetzung der Grünverbindung nach Norden im Zuge vorhandener und zu entwickelnder Freiräume rund um den Maximilianpark mit den Naherholungsräumen an Lippe und Kanal unter Einbeziehung des als Vereinszentrum nachgenutzten alten Freibades verknüpft werden können.



Abbildung 4.11: Erste Skizzen zur Planung der neuen Mitte in Werries (Quelle: s+w)

Stadtteilzentrum Werries: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Überlastungsprobleme des Zentrums Eine Einzelhändlerin sowie einzelne Nutzer der vorhandenen Nahversorgungseinrichtungen attestieren eine Überlastung des Zentrums, die sich vor allem in einem hohen Verkehrsaufkommen, Parkplatzmangel und Konflikten zwischen Einkaufs- und Zulieferverkehr bemerkbar mache. Die im Einzelhandelskonzept vorgesehene Funktion eines Stadtteilzentrums kann die Mitte von Werries daher nach Einschätzung aller gegenwärtig nur unzureichend erfüllen.

Die vorgesehene Erweiterung nach Süden wird aus diesem Grunde überwiegend positiv beurteilt, auch wenn einige Bewohner aus Uentrop Dorf eine gleichmäßigere Verteilung des Einzelhandels im Stadtbezirk begrüßen würden. Dem muss allerdings entgegengehalten werden, dass sich die aktuellen Konzentrationstendenzen im Einzelhandel weitgehend außerhalb der möglichen Einflussnahme durch die Stadtplanung vollziehen: Uentrop Dorf verfügt zudem – im Gegensatz zu Werries – nicht über die notwendige Mantelbevölkerung für einen tragfähigen Einzelhandel in den Größenordnungen derzeit üblicher Betriebsformen.

Anforderungen an die Erweiterung des Zentrums Übereinstimmend betonen mehrere Bürger, dass sich die Probleme des Zentrums durch eine Erweiterung allein nicht werden lösen lassen. Handlungsbedarf gebe es auch im Bestand. Die Verwaltung ist daher bestrebt, die Entwicklung durch ein Gesamtkonzept zu steuern. Seitens der Bürger werden präzise Kriterien für ein solches Konzept vorgeschlagen:

- die Erweiterung solle stärker den Bedürfnissen der Fußgänger und Radfahrer Rechnung tragen;
- das Zentrum Werries soll nicht allein ein Nahversorgungszentrum, sondern eine kommunikative Mitte sein; eine funktional-gestalterische Verbindung zwischen Winfriedplatz und dem Erweiterungsbereich sollte verpflichtend vorgegeben werden;
- die realisierte Architektur soll den Anspruch einer „kommunikativen Mitte“ widerspiegeln; es wird vorgeschlagen, einen kombinierten Architekten-Investoren-Wettbewerb durchzuführen;
- die Gestalt- und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes müsse sehr hoch sein;
- die derzeitigen Planungen zum städtebaulichen Konzept, zur Anordnung der Stellplätze und zur Anbindung der benachbarten Wohngebiete über den Grünzug werden überwiegend als nicht zufriedenstellend angesehen. Einige Bürger kritisieren insbesondere die Dimensionierung der Verkaufsflächen und der Stellplatzanlagen.

Abbildung 4.12: Konzept zur Entwicklung der Baggerseen und ihres Umfeldes (Quelle: s+w)



4.2.3 Erholen am Baggersee/ehemaliger Kohlehafen Haaren

Der Stadtbezirk Uentrop verfügt mit der Ahse, der Lippe, dem Datteln-Hamm-Kanal, zahlreichen Bächen und den Baggerseen im Norden über eine reichhaltige Wasserlandschaft. Die Potenziale für Freizeit und Naherholung sind vielfältig, werden jedoch erst teilweise genutzt. Mit der Aufgabe ehemals wichtiger Einrichtungen der Industrie, wie des Kohlehafens Haaren oder der Zechenbahntrasse lassen sich attraktive Anlaufpunkte mit Wasserbezug entwickeln. Es ist beabsichtigt, die ehemalige Bahntrasse zu einem Radwanderweg umzunutzen. Eine Prüfung dieses Vorhabens wird derzeit durchgeführt. Dabei gilt es insbesondere die Auenlandschaften in Uentrop mit ihrem hohen ökologischen Wert zu schützen.

Der Bereich des großen Baggersees soll, wie im aktuellen FNP vorgesehen, weiterhin einer freizeitorientierten Nutzung zugeführt werden. Dabei spielen Nutzungsüberlegungen wie Baden, Wasserskifahren oder auch eine Nutzung als Campingplatz eine Rolle. Die kleineren Seen sollen weiter als Naturschutzgebiete erhalten werden. Der aufgegebenen Kohlehafen in Haaren kann sich zu einem Freizeithafen für die Sportschifffahrt mit ergänzender Infrastruktur entwickeln.



Abbildung 4.13: Das Planungsgespräch im Stadtbezirk Uentrop (Quelle: s+w)

Baggersee und Kohlehafen Haaren: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Mögliche Nutzungskonflikte Insgesamt werden die Planungen für die Freizeitlandschaft Haarener Baggerseen von den meisten anwesenden Bürgern sehr positiv beurteilt. Mögliche Konflikte befürchten einige Bürger zwischen den vorgesehenen Freizeitnutzungen und dem Naturschutz auf der einen Seite sowie zwischen freizeit- und landwirtschaftlichen Nutzungen auf der anderen Seite.

Verbindung Uentrop-Werries Im Planungsgespräch wird deutlich, dass Haaren im täglichen Leben vieler Teilnehmer des Planungsgesprächs eine Rolle als Verbindungsglied zwischen Uentrop und Werries einnimmt. Vereinzelt Forderungen, diese Verbindung auch siedlungsräumlich herzustellen, erteilt die Verwaltung jedoch eine Absage: Für Haaren bestehe eine eindeutige Priorität der freiräumlichen Entwicklung, weshalb keine Intensivierung des Wohnungsbaus vorgesehen ist und im FNP keine Wohnbauflächen dargestellt werden können.

4.2.4 Wohn- und Industriestandort Uentrop

Der Kraftwerksstandort östlich der A2 sowie der Gesamtbereich des Hafens Uentrop einschließlich der umliegenden Werksgelände von Großunternehmen, wie z.B. DuPont, Westfleisch oder CS Parts Logistics, haben Uentrop als größten Industriestandort in Hamm geprägt. Die unmittelbare Anbindung an die A2 sowie an die Hafenanlagen am Datteln-Hamm-Kanal in Kombination mit dem vorhandenen Güterbahnanschluss sind nach wie vor optimale Voraussetzungen für eine industrielle Weiterentwicklung. Schwerpunktbereiche sind dabei die ursprünglich für eine Erweiterung des RWE-Kraftwerks Westfalen vorgesehenen Flächen östlich der A2 mit Anschluss an den Kohlehafen (Industriegebiet Siegenbeckstraße) sowie die Erschließung der planungsrechtlich gesicherten Erweiterungsbereiche des DuPont-Geländes. Die uneingeschränkte ganztägige Nutzbarkeit macht diese Flächen zusammen mit Autobahn-, Bahn-, und Kanalanschluss zu Vorrangflächen für die Logistikwirtschaft. Die umfangreichen Erweiterungsflächen des DuPont-Werkes sollen vorrangig zur Stärkung des Profils als ‚K-Park‘ für Betriebe der Kunststoffindustrie entwickelt werden. Daneben sind aber auch Ansiedlungen aus anderen Branchen erwünscht.

Südöstlich der A2 schließt sich die im Landesentwicklungsplan (LEP) dargestellte LEP VI-Fläche Hamm-Welver „Gebiet für flächenintensive Großvorhaben des Landes NRW“ an, die etwa zur Hälfte auf dem Gebiet der Stadt Hamm und der angrenzenden Gemeinde Welver liegt. Diese Fläche ist im Rahmen der Flächenvorsorge des Landes im aktuellen Landesentwicklungsplan ausgewiesen. Die stadtübergreifende LEP VI-Fläche Hamm Welver „Gebiete für flächenintensive Großvorhaben“ des Landes NRW soll auf der Grundlage entsprechender landes- und regionalplanerischer Beschlüsse aus dem LEP NRW herausgenommen und langfristig als Freiraum dargestellt werden. Für die Stadt Hamm ist von großer Bedeutung, dass der landesplanerische Gewerbeflächenbedarf für die LEP VI-Fläche weiter der Stadt Hamm zur Verfügung gestellt wird. Es besteht Konsens mit der Landes- und Regionalplanung, dass der bisher für die LEP VI-Fläche dargestellte Gewerbeflächenbedarf das Potenzial für das interkommunale Industriegebiet Hamm-Bönen begründet. Die entsprechenden landes- und regionalplanerischen Verfahren sind noch durchzuführen.

Der Wohnstandort Uentrop ist stark durch die benachbarte industrielle Nutzung geprägt. Trotzdem hat das Dorf seine historischen Bezüge bewahrt. Um auch weiterhin arbeitsplatznahes Wohnen zu ermöglichen, ist eine bauliche Entwicklung für den Eigenbedarf sicherzustellen. Zwischen der Richardstraße (‚VEW-Siedlung‘) und der Lippestraße liegen Flächen für eine mögliche Arrondierung der Wohnsiedlung, die nicht zuletzt die vorhandene Infrastruktur in Uentrop stärken würden. Vor diesem Hintergrund sind neue Ansätze der Einzelhandelsversorgung mit Blick auf die Stärkung des Ortskerns als ‚kommunikative Mitte‘ zu prüfen.



Abbildung 4.14: Uentrop-Dorf und die angrenzenden Gewerbe- und Industrieflächen (Quelle: s+w)

Wohn- und Industriestandort Uentrop: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Die Bedeutung Uentrops für den Stadtbezirk Einige Anwohner aus Uentrop Dorf beklagen, dass Uentrop in der Stadtentwicklungsplanung allein als Gewerbestandort wahrgenommen und der Bedeutung des Wohnens nur eine geringe Bedeutung beigemessen werde. Das äußere sich nicht zuletzt darin, dass es keinen Einzelhandel gebe und sich die Stadt zu wenig für die Verbesserung der Nahversorgungssituation einsetze. Dem wird entgegnet, dass die Verwaltung kontinuierlich Gespräche mit dem Ziel der Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben geführt habe. Aufgrund der betrieblichen Strukturen im Einzelhandel und der geringen Mantelbevölkerung lassen sich allerdings zurzeit keine Investoren für den Standort Uentrop gewinnen. Durch die Erweiterung der Wohnsiedlungsbereiche nach Norden könnte ggf. langfristig die Auslastung vorhandener Infrastruktur gesichert werden. Eine Ausweisung von Uentrop als Siedlungsschwerpunkt und damit eine erhebliche Bevölkerungszunahme im Ortsteil – wie von einigen gefordert – sei allerdings mit dem GEP nicht vereinbar und werde daher auch für den nächsten FNP nicht angestrebt.

LEP VI-Fläche Da die Flächen für Großvorhaben im Landesentwicklungsplan (LEP NRW) weitgehend zurückgenommen werden sollen, steht auch die LEP VI-Fläche Uentrop/Welver zur Disposition. Einige Bewohner von Uentrop verweisen auf die hohen ökologischen und naturräumlichen Qualitäten der teilweise bewaldeten Fläche und fordern, dass sie deshalb von Bebauung frei zu halten und für die Naherholung zu sichern sei. Seitens der Verwaltung wird eingeräumt, dass diese Qualitäten vorhanden sind und diese auch für die Bezirksregierung Arnsberg ausschlaggebend waren, die Darstellung für flächenintensive Großvorhaben im Entwurf des GEP zurückzunehmen. Aus Sicht der Stadt Hamm sei allerdings die hervorragende Standortqualität von Uentrop für gewerbliche Entwicklungen maßgeblich. Die hohe Flächennachfrage werde schon in wenigen Jahren zu Flächenengpässen in Uentrop führen, sodass sich die Stadt die LEP VI-Fläche unbedingt als Reservefläche für gewerbliche Entwicklungen offen halten müsse. Dabei werde auch eine gemeindeübergreifende Lösung mit Welver angestrebt. Nach heutigem Stand wird die LEP VI-Fläche in Freiraum umgewidmet, was der geäußerten Bürgermeinung entgegenkommt (siehe 4.2.4).

RWE Kraftwerk Westfalen Einige Teilnehmer sind der Auffassung, dass es noch zahlreiche Flächenreserven im Bereich des Kraftwerkstandortes gebe, welche vorrangig entwickelt werden sollten – auch um eine Inanspruchnahme der LEP VI-Fläche vorerst zu vermeiden. Die Verwaltung stellt allerdings klar, dass ein Teil der genannten Flächen bereits vermarktet sei, für andere werde gerade ein Bebauungsplan zur Erweiterung des Industriegebietes Siegenbeckstraße aufgestellt. Ein Teil der Flächen werde darüber hinaus als mögliche Erweiterung für das Kraftwerk Westfalen benötigt, zumal RWE der Stadt Hamm vor kurzem den Erhalt des Standortes „Westfalen“ zugesichert hat.

Verkehrssituation Ein Anwohner aus Uentrop beklagt die hohe Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Uentrop und fordert den Bau einer Umgehungsstraße. Von Seiten der Verwaltung wird deutlich gemacht, dass der Bau einer Umgehungsstraße immer das letzte Mittel der Verkehrsplanung sei. Gegenwärtig sei eine solche Maßnahme nicht beabsichtigt und durch die reale Verkehrsbelastung auch nicht zu rechtfertigen.

Tabelle 4.1: Potenzialflächen in Hamm-Uentrop

Fläche	ha	Nutz.	FNP (alt)
Newcastle-Barracks	12,1	W	Gemeinbedarf
Argonner-Kaserne	13,1	GE	Gemeinbedarf
Mennenkamp	0,7	GE	W
Kirchweg/Erlenbach	12,2	W	Wohnbaufläche
Ostwennemarstr.	0,8	W	Landwirtschaft
Zinzendorfstraße	1,9	W	Wohnbaufläche
Uentrop-Nord	5,7	W	Grünfl., Landw.
K-Park Nord	17,0	GE/	Gewerbl. Baufl.
K-Park Süd	71	GE/	Gewerbl. Baufl.
Siegenbeckstraße	27,7	GE/	Gew.Baufl., Ver-/Ents.
LEP VI-Fläche	120	GE	

4.3 Strukturkonzept für den Stadtbezirk Hamm-Uentrop

Aus den Ergebnissen der Bürgerdiskussion hat das Büro scheuven + wachten als fachliche Empfehlung einen Vorschlag für die Zukunft der räumlichen Entwicklung des Stadtbezirks erarbeitet. Dabei wurden die wichtigsten Hinweise und Diskussionsbeiträge aus dem Planungsgespräch eingearbeitet und als zeichnerisches Protokoll in Form von Sprechblasen kenntlich gemacht. In Tabelle 4.1 werden darüber hinaus alle Potenzialflächen dargestellt, die im Stadtbezirk für eine zukünftige Entwicklung zur Verfügung stehen. Die Übersicht umfasst nicht nur die im Planungsgespräch diskutierten Flächen, sondern gibt einen Überblick über sämtliche Flächenpotenziale im Stadtbezirk.

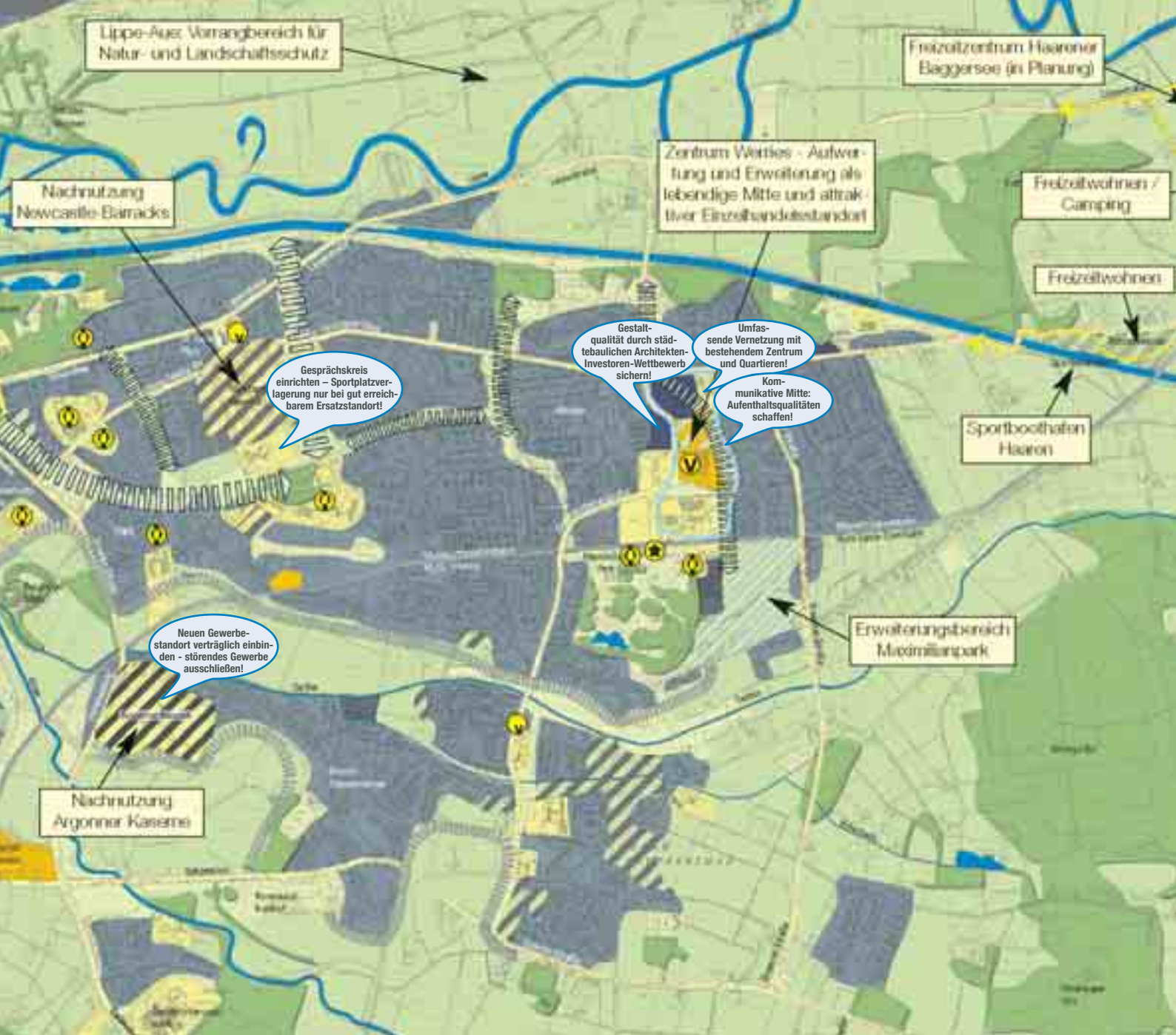


Abbildung 4.15: Strukturkonzept zur Stadtteilentwicklung für den Stadtbezirk Hamm-Uentrop (Quelle: s+w)



Strukturkonzept Hamm-Uentrop



5 Stadtbezirk Hamm-Rhynern

Rhynern in Zahlen

Fläche: 59,2 km² (größter Bezirk)
Einwohner: 18.518 (=10,2%, kleinster B.)
Bevölkerungsdichte: 313 EW/km² (801)
Anteil 0 bis <18jährige: 20,0 (20,2%)
Anteil 18 bis <65jährige: 62,4 (62,0%)
Anteil 65jährige und älter: 17,6 (17,8%)
Singlehaushalte: 29,4% (36,2%)
Haushaltsgröße: 2,4 Personen (2,2)
Ausländeranteil: 2,1% (10,6%)
Bevölkerung 1993-2002: +4,5% (-0,2%)
Landwirtschaftliche Fläche: 74,4% (57,0%)

In Klammern: Durchschnitt Stadt Hamm
Quelle: Stadt Hamm (2003): Stat. Jahrbuch



Abbildung 5.1: Hamm-Rhynern
(Quelle: s+w)

5.1 Profil des Stadtbezirks

Der Stadtbezirk Rhynern im südlichen Stadtgebiet umfasst mehrere siedlungsräumliche Bereiche mit teilweise sehr unterschiedlichen funktionalen, städtebaulichen, sozialen und naturräumlichen Strukturen. Diese bedingen verschiedene Stärken und Schwächen und folglich auch Problemlagen, für die es gilt, zukunftsgerichtete Lösungsansätze zu finden. Für eine griffige Beschreibung der prägnanten Strukturen werden die Bereiche Rhynern mit zugehörigen Dorflagen und Bauernschaften, Berge und Westtünen unterschieden.

5.1.1 Die Ortsteile in Hamm-Rhynern

Rhynern mit zugehörigen Dorflagen und Bauernschaften

Bis weit in das 20. Jahrhundert hinein war Rhynern, das bereits vor mehr als 1000 Jahren erstmals urkundlich erwähnt wurde, ein von der Landwirtschaft geprägtes Dorf. Die historische Kirche St. Regina mit der noch weitgehend erhaltenen Kirchringbebauung ist bis heute Mittelpunkt des Ortes. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg setzte hier ein Strukturwandel ein, der zu gravierenden Veränderungen in der Siedlungsstruktur führte. Ausschlaggebender Faktor für das bis heute anhaltende Siedlungswachstum war der Anschluss an das überregionale Fernverkehrsnetz mit dem Bau der Autobahn A2 in den 1930er Jahren. Landwirtschaftliche Betriebe im Umfeld des Dorfes wurden aufgegeben oder verdrängt, ausgedehnte neue Wohngebiete ebenso wie der autobahnahe Gewerbepark haben den ehemals dörflichen Siedlungsgrundriss städtebaulich überformt. Rhynern ist siedlungsstrukturell kompakt und durch zusammenhängende Freiraumbereiche auch von den nahegelegenen größeren Ortsteilen Berge und Westtünen im Norden getrennt.

Die dörfliche Struktur hat sich im Ortskern trotz starker Einwohnerzuwächse weitgehend erhalten, da die Siedlungserweiterungen überwiegend am Ortsrand erfolgten. Mit Ausnahme weniger Geschosswohnungsbauten am Rhynerberg herrschen Einzel-, Doppel- und Reihenhausbauweise mit hohem privaten Grünanteil vor. Lediglich im Ortskern findet sich eine verdichtete Bauweise.

Noch heute ist der Ortskern Rhynern das traditionell eigenständige und lebendige Versorgungszentrum des Stadtbezirks für die kleinen dörflichen Ortsteile Osttünen nordöstlich der Bahnlinie nach Soest, Süddinker, Zengerott, Wambeln, Allen und Freiske südlich der Autobahn und die Bauernschaften Kump, Drechen, Pedinghausen, Opsen und der ehemals selbstständigen Gemeinde Osterflerich westlich der Werler Straße (B63).

Im Ortskern sind neben Nahversorgern auch zahlreiche Betriebe mit zentrenrelevantem Sortiment beheimatet. Aufgrund der geringen Größe dieser Ortslagen nehmen nur noch die nördlichen Ortsteile Berge und Westtünnen eigenständige Funktionen in der Nahversorgung wahr. Noch heute ist das Landschaftsbild im Süden Rhynerns weitgehend agrarwirtschaftlich geprägt.

Berge

Der Ortsteil Berge erstreckt sich nördlich von Rhynern beidseitig entlang der Werler Straße (B63). Die nördliche Grenze zum Stadtbezirk Mitte durch die Wohnbauflächen nördlich der Bahnlinie Hamm-Soest, die zudem die östliche Begrenzung zu Westtünnen markiert.

Berge fehlt es an einer markanten Mitte, welche sowohl Versorgungs- als auch Funktionen eines kommunikativen und sozialen Treffpunktes übernehmen könnte, da Nahversorgungseinrichtungen und öffentliche wie private Infrastrukturangebote (z.B. die neu errichtete Konrad-Adenauer-Realschule, Sportpark/Freibad Süd, die katholische Kirche Berge) nur punktuell und ohne funktionale Verknüpfung nebeneinander bestehen. Möglichkeiten zur Schaffung eines geeigneten Kristallisationspunktes des Stadteillebens sollten daher genutzt werden.

Obwohl Berge im Bereich nördlich der Ostdorfstraße/Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße sowie im Bereich des Hellwegs auch Standort gewerblicher Nutzungen ist, dominiert das Wohnen in weiten Teilen das Profil des Ortsteils. Die überwiegend durch gering verdichtete Einzel-, Doppel- und Reihenhausbauung mit zugehörigen Gärten geprägten, nur punktuell mit mehrgeschossigen Anlagen des Mietwohnungsbaus durchsetzten weiträumigen Wohnsiedlungsgebiete beidseitig der Werler Straße grenzen im Westen an vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Freiraumzonen, in die vereinzelte Höfe eingebettet sind. Auf einer Anhöhe in der noch weitgehend landwirtschaftlich genutzten offenen Landschaft im Westen des Ortsteiles stehen neben der evangelischen Kirche Berge die denkmalgeschützten Wassertürme als weithin sichtbares Wahrzeichen. Der Freiraum entlang des Hellwegs an der Kreuzung Holteneck markiert zudem den Übergang zwischen Berge und Lohausenholz.

Westtünnen

In südlicher Richtung durch die Bahnlinie Hamm-Soest von Berge getrennt, schließt sich nach Osten hin der Ortsteil Westtünnen an. Das Waldgebiet Pilsholz an der Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße sowie das Berufsförderungswerk und das Waldgebiet Hüls am Caldenhofer Weg markieren in nördlicher Richtung, dem Verlauf der Ahse folgend, die Grenze Westtünners, das nach Osten hin von freier Landschaft umgeben ist.

Auf einen ländlichen Siedlungsbereich zurückgehend, konnte sich Westtünnen trotz des Wachstums als Wohnschwerpunkt im Kernbereich ein kleinteiliges Ortsbild bewahren. An der Dambergstraße findet sich ein



Abbildung 5.2: Rhynern
(Quelle: Blossey)

grundständiges Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebot zusammen mit der Alfred-Delp-Schule, das aber in der heutigen Ausprägung noch keinen räumlichen Schwerpunkt im Sinne eines Nahversorgungszentrums und einer sozial-kommunikativen Ortsmitte darstellt. Eine laufende Diskussion mit allen vor Ort Beteiligten hat Chancen und Potenziale aufgezeigt, in einem ersten Schritt mit relativ einfachen Gestaltungsmaßnahmen eine Attraktivierung der Funktion als kommunikative Ortsmitte zu erreichen, die dauerhaft auch eine Stabilisierung des Nahversorgungsangebotes unterstützen könnte. Voraussetzung dafür war eine Entkopplung dieser Maßnahmen von dem für die zukünftige Entwicklung des Ortsteiles wichtigen Ausbau der Dambergstraße/Von-Thünen-Straße als Unterführung der Bahnlinie Hamm-Soest mit Anschluss an den Südfeldweg. Die Realisierung dieser Maßnahme ist eine entscheidende Zukunftsvorgabe für den Ortsteil zur Überwindung der faktischen Trennwirkung zum Bereich Berge/Rhynern, insbesondere im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung eines neuen DB-Haltepunktes im Zuge dieser Maßnahme.



Abbildung 5.3: Westtünnen
(Quelle: Blossey)

Mit Ausnahme einiger in Geschossbauweise errichteten Wohngebäude entlang der Dambergstraße, überwiegen im Siedlungsbild Westtünnsens durchgrünte Einzel-, Doppel- und Reihenhausbereiche. In den westlichen Wohnsiedlungen liegen mit der Dietrich-Bonhoeffer-Schule und zentralen Sporteinrichtungen wichtige Einrichtungen des Stadtteils.

5.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Mit rund 18.500 Einwohnern hat der Bezirk Rhynern einen Anteil von 10,2% an der Gesamtbevölkerung. In den vergangenen Jahren hat die Bevölkerungszahl im Stadtbezirk jedoch durch Zuwanderung erkennbar zugenommen. Allein zwischen 1993 und 2002 stieg sie um 4,5%, wohingegen die Einwohnerzahl Hamms insgesamt leicht abnahm. Rhynern hat von allen Stadtbezirken mit 2,1% den niedrigsten Ausländeranteil.

Der Stadtbezirk Rhynern weist im Vergleich zur Gesamtstadt eine etwas jüngere Altersstruktur auf. Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt mit 2,4 Personen über dem Mittelwert von 2,2. Dies ist ein Hinweis darauf, dass Rhynern insbesondere für Familien mit Kindern ein attraktiver Wohnstandort ist.

5.1.3 Wirtschaft und Verkehr

Den Stadtbezirk Rhynern durchquert die A2 in Ost-West-Richtung, die zur Zeit sechsstreifig ausgebaut wird. Die über die Anschlussstelle Hamm mit der A2 verknüpfte Werler Straße (B63) ist der wichtigste südlichste Innenstadtzubringer und bündelt einen großen Teil des gesamtstädtischen Durchgangsverkehrs in Nord-Süd-Richtung. Die Werler Straße ist verkehrlich stark belastet und entfaltet insbesondere in der Ortsdurchfahrt Berge eine empfindliche Störungswirkung auf die angrenzenden Wohnsiedlungsbereiche. Die im Bau befindliche Bahnüberführung an der stark befahrenen Strecke Hamm-Soest wird künftig einen wesentlichen Beitrag zur

Minimierung von Rückstaus leisten. Mit der leistungsfähigen Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße sowie der gerade im Ausbau befindlichen Ostdorfstraße wurde die Erreichbarkeit der westlich und östlich angrenzenden Ortsteile und Stadtbezirke erheblich verbessert; ein Teil des vormals innerstädtischen Durchgangsverkehrs wird hier übernommen.

Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage und dem Autobahnanschluss ist der Gewerbepark Rhynern einer der wichtigsten Gewerbestandorte in Hamm. Seit den 1970er Jahren hat sich der Standort zu einem überregional bedeutenden Gewerbepark für Dienstleistungs-, Handels- und logistikorientierte Betriebe entwickelt. Die Lagegunst des Gewerbeparks Rhynern wird sich im Zuge des Baus der A445, wodurch A2 und A44 verknüpft werden, noch weiter verbessern. Das macht den zukünftigen Knotenpunkt zunehmend interessanter für überregional tätige Dienstleistungs- und Produktionsbetriebe, wie bereits konkrete Nachfragen zeigen. Aus diesem Bereich können in den nächsten Jahren wichtige Impulse für den regionalen Arbeitsmarkt erwartet werden. Hinzu kommt die lokal bedeutsame Neuplanung der L667n, einer Verbindung der Unnaer Straße bis zum Obersten Kamp. In Fortsetzung bis zur Wambelner Straße entsteht hier eine neue Ortsumgehung für Rhynern, die den Ortskern an der Unnaer Straße/Reginestraße vom Durchgangsverkehr entlastet.

Die Stadt beabsichtigt vor diesem Hintergrund, den Gewerbepark Rhynern nach Süden und Westen zu erweitern. Weitere größere Gewerbegebiete existieren im Stadtbezirk nicht. Im Bereich des Hellwegs besteht ein vorrangig auf örtliche Unternehmen orientierter Gewerbestandort, der allerdings nur zu einem Bruchteil der im wirksamen FNP dargestellten Fläche bisher entwickelt wurde. An der Kreuzung und im Verlauf der Ostdorfstraße/Werler Straße und Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße liegt ein Einzelhandelschwerpunkt im Stadtbezirk. Dieser Standort ist vorrangig mit großflächigen Einzelhandelsunternehmen im Bereich Gartencenter, Autohandel sowie dem zentralen Betriebshof der Stadtwerke Hamm besetzt. Aufgrund der hohen Lagegunst sollen in diesem Bereich zukünftig attraktive Flächen für hochwertige Gewerbe-, Handels-, Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen arrondiert werden.

Die Bahnstrecke Hamm-Soest durchmisst den Stadtbezirk von Nordwest nach Südost. Lediglich in Westtünnen führt sie durch Wohnsiedlungsgebiete. Es ist geplant, dort einen Haltepunkt für den Regionalverkehr einzurichten. Rhynern, Berge und Westtünnen sind jeweils mit einer Buslinie an die Hammer Innenstadt und damit an das stadtweite ÖPNV-Netz angeschlossen. Mit der Trasse der ehemaligen Kleinbahn, welche überwiegend parallel zur Werler Straße verläuft, steht Radfahrern eine attraktive Verbindung von Rhynern Richtung Hammer Innenstadt zur Verfügung.



Abbildung 5.4: Gewerbepark Rhynern an der A2 (Quelle: Blossey)



**Abbildung 5.5: Entwicklungs-
fenster im Stadtbezirk Hamm-
Rhynern (Quelle: s+w)**

5.1.4 Umwelt, Freiraum, Kultur und Sport

Die Flächennutzung im Stadtbezirk Rhynern wird nach wie vor stark von der Landwirtschaft dominiert. Nahezu drei Viertel der Katasterfläche sind Grün- und Ackerland. Größere zusammenhängende Waldgebiete gibt es in den Naherholungsgebieten Pilsholz und Hüls sowie ‚Im Zengerott‘. Rhynern verfügt somit in der Umgebung über ein großes natürliches Potenzial ausgedehnter Freiräume zur Erholung, welche überwiegend direkt an die Siedlungsbereiche angrenzen. In Teilbereichen wirken sich allerdings die Autobahn und die Werler Straße aufgrund ihrer Lärmemissionen und der Zerschneidungswirkung störend auf das Landschaftsbild aus. Mit der Obstwiese des Hofes Schulze-Velmede verfügt der Dorfkern von Rhynern über die außergewöhnliche Qualität einer gut strukturierten und ökologisch wertvollen Grünfläche nur wenige Meter von der evangelischen Kirche im Ortsmittelpunkt entfernt. Die landschaftlich attraktive Ahseae, die sich unmittelbar nördlich an West- und Osttünnen anschließt, ist nur an wenigen Stellen zugänglich.

Über die Bedeutung für die Erholung hinaus erfüllt der Freiraum im Bezirk Rhynern eine wichtige gliedernde und strukturierende Funktion, die erhalten und teilweise gestaltet werden soll. Vielerorts sind die Übergänge von Siedlung zu Freiraum bereits gut ausgeformt, zum Teil weisen die Siedlungsränder aber auch gestalterische Defizite auf. Gerade in Berge und Westtünnen bietet sich die Möglichkeit, den Siedlungskörper durch die Entwicklung bislang ungenutzter Wohnbaulandpotenziale zu arrondieren und den Übergang zur Landschaft neu zu definieren.

Mit einer Vielzahl auch größerer Vereinsheime, wie die von-Thünen-Halle, mehreren Gemeindezentren, multifunktional nutzbarer Schul- und Sporthallen, allen voran die großzügige Aula der neuen Konrad-Adenauer-Realschule, ist auch in diesem eher ländlich strukturierten Stadtbezirk eine gute Ausstattung für kulturelle und sonstige Veranstaltungen vorhanden. Für Kinder und Jugendliche bietet das Jugendzentrum an der Unnaer Straße Möglichkeiten der Freizeitgestaltung. Innerhalb des Siedlungsgebietes sind neben dem Freibad Süd in allen Ortsteilen gute öffentliche Sport- und Freizeiteinrichtungen vorhanden. Dazu gehört unter anderem auch ein Golfplatz in der Bauernschaft Drechen mit zwei 9-Loch-Bahnen.

5.2 Schwerpunkte der Stadtbezirkentwicklung

Für das Planungsgespräch ‚WerkStadt Hamm-Rhynern‘ am 28.11.2003 in der Konrad-Adenauer-Realschule wurden durch das Büro scheuven + wachten in enger Abstimmung mit der Stadt Hamm vertiefende Planungs-ideen entwickelt und den Bürgerinnen und Bürgern des Stadtbezirks zur Diskussion gestellt. Die im Bürgerbrief Hamm-Mitte textlich und plane-risch aufbereiteten Entwicklungsfenster werden im Folgenden erläutert und die Diskussionsergebnisse aus dem Planungsgespräch möglichst wertneutral wiedergegeben.

5.2.1 Grüne Mitte Rhynern

Anforderungen an die Entwicklung

Die ehemals dörfliche Struktur Rhynerns hat sich im Ortskern trotz starker Einwohnerzuwächse erhalten, da sich Gewerbe- und Wohngebiete jeweils an der Peripherie entwickelten. Noch heute ist der Ortskern Rhynern das traditionell eigenständige und lebendige Versorgungszentrum des Stadtbezirktes für die kleinen dörflichen Ortsteile. Deutlich ablesbar ist dies an dem weitgehend intakten Ortsbild, der guten öffentlichen und privaten Infrastrukturausstattung sowie dem relativ vielfältigen Grundversorgungsangebot.

Für die Zukunft, die von einem generellen Rückgang der Einwohnerdichte geprägt sein wird, gilt es, in Rhynern durch behutsame Arrondierung neue Flächen für ortsverträglichen Wohnungsbau zur Stabilisierung der Infrastrukturauslastung bereitzustellen. Vorhandene Chancen zur Attraktivierung des Ortskernes durch Umnutzung und Erweiterung im Gebäudebestand sowie zur Schaffung qualitätvoller Freiräume sollten genutzt werden.

Ideen für eine „Grüne Mitte“

Obwohl sich die Neubaugebiete aus der Nachkriegszeit weit nach Norden und Osten erstrecken, haben sich in unmittelbarer Nähe des Zentrums Freiflächen gehalten, die nicht standortgerecht genutzt werden. Insbesondere die weitläufige Obstwiese nördlich des Hofes Schulze-Velmede stellt auf lange Sicht ein Potenzial für neue Nutzungen dar. Da es in Rhynern an einer öffentlichen Freifläche mit Aufenthaltsqualität mangelt, wird vorgeschlagen, hier unter weitgehender Erhaltung der Streuobstwiese einen naturnah gestalteten Stadtteilpark anzulegen. Sollte das Gehöft einmal aufgegeben werden, böten sich außerdem Chancen für innovative Nachnutzungen in Zentrumsnähe, z.B. für Freizeit und Handel. Neue Wegeverbindungen durch den Stadtteilpark könnten die derzeitige Barrierewirkung zwischen Ortskern und Wohngebieten auflösen. Südwestlich der Straße Hopfenhecke könnten zentrumsnah neue attraktive Wohnbauflächen angeboten werden.



Abbildungen 5.6, 5.7: Die Idee einer ‚Grünen Mitte‘ im Zentrum von Rhynern wurde im Planungsgespräch verworfen. Bestand (oben) und Vorschlag (unten) (Quelle: s+w)

Grüne Mitte Rhynern: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Planungsgesprächs erachten die Streuobstwiesen im Zentrum von Rhynern für ökologisch wertvoll und schützenswert. Die Verwaltung stimmt dem zu, verweist aber überdies auf das erhebliche Entwicklungspotenzial, welches diese Fläche für den Stadtbezirk bietet – sowohl als Erholungs- als auch als mögliche Wohnbaufläche. Ein Großteil der Anwesenden spricht sich dafür aus, die Obstwiesen zu erhalten und diese im neuen Flächennutzungsplan als Grünfläche darzustellen. Nach Angaben des Hofeigentümers bestehen derzeit keine Planungen, den landwirtschaftlichen Betrieb aufzugeben und die betreffende Fläche zu veräußern. Neue Wohnbauflächen sollten daher vorrangig an anderen Orten, zum Beispiel im Bereich Unterster Kamp oder an der Lohschule ausgewiesen werden. Vertreter der Verwaltung erklären, dass die Fläche an der Lohschule bereits Wohnbaufläche ist und dass über eine Entwicklung der Flächen „Unterster Kamp“ diskutiert werde.

Mehrere Bürger verweisen auf die Verkehrsbelastung des Ortskerns Rhynern, namentlich der Unnaer und der Reginenstraße. Zudem fehle es an Stellplätzen im Zentrum sowie an Mitfahrerparkplätzen im Bereich der Anschlussstelle Hamm. Die Problematik ist der Verwaltung bekannt. Durch die Umwidmung der Straße Oberster Kamp/L667n werde es bald möglich sein, die Unnaer Straße und die Reginenstraße zur Gemeindestraße herabzustufen und die Belastung durch den Durchgangsverkehr spürbar zu reduzieren. Über die Bereitstellung von Mitfahrerparkplätzen wird im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Knotens A2/A445 nachgedacht.

Ein Teilnehmer gibt an, dass es in Rhynern an einer großen Bürgerhalle für kulturelle Veranstaltungen fehle. Die Politik und die Verwaltung verweisen auf die hohe Qualität der Aula der Konrad-Adenauer-Realschule für Veranstaltungen in dem auch das Planungsgespräch WerkStadt Hamm-Rhynern stattfand und zeigen weitere Möglichkeiten auf.

5.2.2 Eine neue Ortskante am Untersten Kamp

Neben den genannten Entwicklungsbereichen an der Hopfenhecke und an der Lohschule (südlich Weidenhecke) bieten sich größere zentrale Wohnungsbaupotenziale nur noch im Süden des Ortskerns an der A2 im Bereich Unterster Kamp an. Die derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen sind allerdings einer starken Lärmbelastung ausgesetzt, die eine Nutzung für den Wohnungsbau grundsätzlich einschränkt.

Mit dem geplanten sechsspurigen Ausbau der A2 in diesem Bereich bestehen Chancen, die heutige starke Lärmbelastung durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen erheblich zu vermindern. Vor diesem Hintergrund wird in Übereinstimmung mit dem Rahmenplan Rhynern aus dem Jahre 1989 vorgeschlagen, die Ortskante am Untersten Kamp baulich zu schließen.

Über technische Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des geplanten Autobahnausbaus hinaus könnte der vorhandene Waldkorridor durch größere Aufforstungen parallel zur A2 verlängert werden. Dies entspricht dem grundsätzlichen Ziel der Waldvermehrung in Hamm und könnte zusätzlich einen wirksamen Beitrag zur Verminderung des Autobahnlärms leisten.

Da die geplanten Baugrundstücke nur etwa 100-180 Meter von der Autobahn entfernt liegen, werden die festgelegten Richtwerte für Lärmimmissionen voraussichtlich immer noch überschritten. Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, nur kleinere Wohninseln mit jeweiligem Anschluss an die vorhandenen Wohnstraßen Unterster Kamp und An der Windmühle



zu erschließen. Aus schallschutztechnischen Gründen sind für die zu planenden Gebäude Lärmschutzgrundrisse, zum Beispiel durch eine gartenhofähnliche Gruppierung mit vorgelagerten Nebengebäuden zu empfehlen, die geschützte und damit gut nutzbare Wohnhofbereiche garantieren. Auf diese Weise können die lagebedingten Nachteile weitgehend kompensiert werden.

Abbildungen 5.8, 5.9: Bestand (links) und städtebauliches Szenario (rechts) (Quelle: s+w)

Ortsrand Unterster Kamp: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Die Entwicklung des Bereiches „Unterster Kamp“ wird von einigen Teilnehmern im Zusammenhang mit den Entwicklungsperspektiven für die Flächen im Ortskern von Rhyern gesehen. Die Erschließung neuer Wohnbauflächen am Untersten Kamp wird überwiegend befürwortet, zumal dann, wenn somit eine mögliche bauliche Entwicklung der Obstwiesen an der Hopfenhecke auf ein Minimum beschränkt werden kann. Bei einer wohnbaulichen Nutzung sind die landwirtschaftlichen Wegebeziehungen zwischen dem „Unterstem Kamp“ und dem Gewerbegebiet südlich der A2 zu erhalten.

5.2.3 Neue Flächen für Arbeit und Wirtschaft in Rhyern-Süd

Angesichts der optimalen Verkehrsvoraussetzungen (mit A2, Bau der A445 und Realisierung der L667n) sollen nachfragegerechte Flächen u.a. für die Ansiedlung überregional tätiger Dienstleistungs- und Produktionsbetriebe entstehen. Dazu zählt die Erweiterung und Arrondierung des bisherigen Gewerbeparks nach Süden mit einem deutlichen Grünpuffer zum Bieberbach sowie die Entwicklung eines neuen Logistikstandortes im Kreuzungsbereich von A2 und geplanter A445, für den bereits ein rechtskräftiger Bebauungsplan besteht. Die Wahrung des vorhandenen Standortcharakters als hochwertiger Gewerbepark setzt den Maßstab für die städtebaulich-architektonischen und grünplanerischen Vorgaben in der Detailplanung. Nördlich der A2 ist die Entwicklung eines zentrenverträglichen regionalen Möbelstandortes vorgesehen.



Abbildung 5.10: Die Erweiterungsflächen des Gewerbegebietes in Rhynern (Quelle: s+w)

Gewerbebestandort Rhynern: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Viele Bürgerinnen und Bürger aus Rhynern beobachten die Entwicklung des Gewerbebestandes mit Sorge. Es wird befürchtet, dass ein weiteres Wachstum des Gewerbegebietes langfristig die Wohnqualität in Rhynern beeinträchtigen werde. Viele Teilnehmer sehen mit dem derzeit im Strukturkonzept dargestellten Umfang der Flächenneuausweisungen die äußerste Grenze der Verträglichkeit erreicht.

Die Verwaltung erklärt, dass mit den jetzigen Darstellungen die durch den Gebietsentwicklungsplan festgelegten Potenziale nahezu ausgeschöpft seien. Die Darstellungen im Strukturkonzept sollen den Bedarf für die nächsten 15 Jahre decken. Darüber hinausgehende Prognosen zur Entwicklung des Gewerbebestandes Rhynern seien derzeit nicht möglich, da sich die Rahmenbedingungen verändern werden. Vorrangig sei jedoch zum jetzigen Zeitpunkt die Deckung des Flächenbedarfs insbesondere der Logistikbranche, in der die Stadt einen wichtigen Motor für den Arbeitsmarkt sehe.

Ein Teilnehmer wirft der Verwaltung vor, dass das Planungsgespräch falsche Hoffnungen wecke. Die im Strukturkonzept dargestellten Flächen seien faktisch nicht mehr diskutabel. Insgesamt bemängelt er, dass die Gewerbeflächenplanung nicht auf gesamtstädtischer Ebene diskutiert werde. Die Verwaltung verweist darauf, dass das Strukturkonzept, wie in der Einleitung der Bürgerbriefe vermerkt, im Sinne einer ganzheitlichen Diskussion aktuelle Planungen zusammenfasst – darunter auch solche, für die bereits Beschlüsse bestehen. Da die Planungsgespräche in allen Stadtbezirken durchgeführt werden, entstehe durchaus auch ein Gesamtbild der Gewerbeflächenentwicklung in Hamm insgesamt.

Kritisch wird von einigen Teilnehmern der geplante Standort eines Möbelmarktes beurteilt. Sie befürchten eine Zunahme des Autoverkehrs, zum Beispiel auf der Werler Straße. Darüber hinaus wird der Bedarf nach einem weiteren Möbelmarkt infrage gestellt, da die Zahl und die Konkurrenz der Märkte in der Region sehr hoch seien. Die Verwaltung entgegnet dem, dass der Kaufkraftabfluss im Handelssegment Möbel in Hamm etwa 60% betrage. Laut regionalem Einzelhandelskonzept hat die Stadt Hamm daher die Möglichkeit, weitere Flächen für Möbelmärkte auszuweisen. Zudem gebe es bereits konkrete Ansiedlungswünsche von Investoren. Der Knotenpunkt A2/A445 sei ein Standort mit hoher Lagegunst für einen Möbelmarkt. Die verkehrliche Entlastung von Rhynern solle über die neue Straße Oberster Kamp/L667n erreicht werden. Dennoch wird der geplante Möbelmarkt von vielen weiterhin skeptisch beurteilt. Ein Bürger verweist darauf, dass in der Vergangenheit die Trennung von Wohnen und Gewerbe durch die A2 gut funktioniert habe. Daher solle kein gewerblicher Standort nördlich der A2 ausgewiesen werden.

Ein Teilnehmer regt an, die Gewerbegebiete stärker zu durchgrünen bzw. einzugrünen. Das Konzept zur Waldvermehrung für den Stadtteil Rhynern sei insgesamt begrüßenswert.

5.2.4 Links und rechts der Werler Straße in Berge

Anforderungen an die Entwicklung

Leitidee des Strukturkonzeptes ‚Werler Straße‘ ist es, die Verkehrsgunst der südlichen Innenstadtzufahrt zu nutzen und möglichst attraktiv zu gestalten, gleichzeitig aber Freiraum- und Siedlungsentwicklung ausgewogen zu berücksichtigen. Für die mögliche Arrondierung von Wohnbauflächen sind kompakte Siedlungsstrukturen mit klar definierten Landschaftsrändern zu entwickeln, welche die Ortsteile im Sinne der Identität auch auf Dauer klar untereinander abgegrenzt belassen. Als Gliederungselemente bieten sich verbindende Grünzüge an. Abgestimmt mit dem Einzelhandelskonzept der Stadt Hamm und dem Bestand sind zentrenverträglich Nutzungen an der Werler und der Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße vorzugeben.

Das Strukturkonzept

Die Freiflächen südlich der Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße und im Kreuzungsbereich Werler Straße/Dr.-Loeb-Caldenhofstraße und Ostdorfstraße sollen für eine bauliche Entwicklung geöffnet werden. Damit wird dieser Verkehrsknoten städtebaulich unterstrichen und die Eingangssituation zum Zentrum markiert. Als Nutzung sind höherwertige Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe möglich. Da die Werler Straße als hochbelastete Bundesstraße anbaufrei ist, muss die Erschließung über Parallelstraßen erfolgen. Diese Ziele sind im Kreuzungsbereich Werler Straße/Rhynerberg mit der Konrad-Adenauer-Realschule und dem Verbrauchermarkt in Teilen schon beispielhaft realisiert. Eine bessere städtebauliche Integration der stark belasteten Ortsdurchfahrt Berge lässt der verfügbare Straßenraum nur in begrenztem Umfang, z.B. für Begrünung, zu. Mit der ehemaligen Kleinbahntrasse parallel zur B63 steht den Radfahrern jedoch eine attraktive Alternative zur Verfügung. Der Siedlungsbereich Berge kann nach Norden mit Anbindung an die Ursulastraße und zusätzlich an die Ostdorfstraße sinnvoll arrondiert werden. Mit Realisierung des geplanten Vereinsheimes des TSV Berge im Bereich des Sportzentrums bestehen Chancen zur Entwicklung als Ortsteiltreff (Grüne Mitte). Für den Siedlungsbereich Berge sind östlich der Werler Straße entlang der Radwegeverbindung sinnvolle, kleinere Arrondierungsflächen für Wohnungsbau vorgesehen, die über die bestehenden Wohnstraßen erschlossen werden. Für vorhandene Wohnbaureserveflächen im Südosten wird eine der rückläufigen demographischen Entwicklung angepasste Arrondierung vorgeschlagen. Erschlossen über den Südfeldweg und eine geplante Querspange zum Heideweg, werden diese Wohngebiete zukünftig mit der geplanten DB-Unterführung und dem Haltepunkt Dambergstraße über einen Bahnanschluss verfügen und besser mit der Versorgungsmitte Westtunnens verknüpft. Die gesamten Planbereiche sollen über ein attraktives Grünwegenetz untereinander sowie mit der Umgebung verknüpft werden.



Abbildung 5.11: Kreuzungsbereich Werler Straße / Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße (Quelle: Blossey)



Abbildung 5.12: Städtebauliche Handlungsfelder in Berge und Westtannen (Quelle: s+w)

Werler Straße: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Einige der beim Planungsgespräch Anwesenden sehen die Entwicklung weiterer Wohn- und Gewerbeflächen in Berge problematisch, da sie eine Zunahme des Verkehrs auf der ohnehin schon stark belasteten Werler Straße befürchten. Zur verkehrlichen Entlastung könne bspw. der Südfeldweg vom Kreisel an der Realschule bis zum geplanten Haltepunkt Westtannen weitergebaut werden.

Ein weiterer Hinweis betraf die Erschließung des Baugebietes Ursulastraße: Die in Ost-Westrichtung geplante Erschließungsstraße zerschneide das Baugebiet und den vorhandenen Graben, so dass eine getrennte Erschließung evtl. als sinnvoller erachtet werden könnte. Die Verwaltung führt dazu aus, dass der Ausbau der Ostdorfstraße in Kürze bevorstehe, was zu einer Entlastung der Kreuzung Heideweg/Fischerstraße erheblich beitragen wird. In diesem Zusammenhang ist auch eine Anbindung des geplanten Baugebietes an die Ostdorfstraße ggf. sinnvoll und möglich. Ein Teilnehmer fordert, dass neue Wohnbauflächen am nördlichen Rand von Berge durchgrünt werden müssten. Insgesamt fehle es in Berge an Grünflächen.

5.2.5 Westtannen

Mit allen vor Ort Beteiligten gilt es, vorhandene Chancen für eine dauerhafte Stabilisierung des Nahversorgungsangebotes und zur Attraktivierung der Funktion als kommunikative Ortsmitte zu eruieren und auszubauen. Mit der Realisierung der Unterführung Dambergstraße/Südfeldweg wird die Trennungswirkung der Bahnlinie für die südlichen Siedlungsbereiche gemildert. Neue Kundenpotenziale können so erschlossen werden. Mit dem geplanten DB-Haltepunkt gewinnt Westtannen insgesamt eine völlig neue Standortqualität. Eine wohnbauliche Arrondierung ist nördlich der Dietrich-Bonhoeffer-Schule angedacht. Die umliegenden Wohngebiete

sind, wenn auch noch in Teilen lückenhaft, über interne Grünverbindungen untereinander sowie mit den hochwertigen Naherholungsräumen Pils-holz, Hüls und der Ahseau vernetzt. Diese landschaftlichen Strukturen gilt es bei der vorgeschlagenen größeren Arrondierung des Siedlungsrandes im Norden zu erhalten und auszubauen. Zum Schutz des hochwertigen Landschaftsraumes der Ahse als Vorrangbereich für Arten- und Biotopschutz sollten die bestehenden Siedlungsgrenzen weitgehend festgeschrieben werden, wie auch das Wegenetz auf wenige Zugänge beschränkt bleiben. Chancen für größere Aufforstungen sollten im Zuge der Landschaftsgestaltung genutzt werden.

Westtünnen: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern wird bemängelt, dass es an einem attraktiven Ortsmittelpunkt in Westtünnen fehle. Zudem verschlechtere sich die Nahversorgungssituation, da nach und nach Geschäfte aufgegeben werden. Für diese problematischen Tendenzen sei nicht zuletzt die isolierte Lage Westtünnens verantwortlich. Es solle daher die Anbindung Westtünnens verbessert werden, so durch den Ausbau der Dambergstraße bis zur Von-Thünen-Straße sowie durch den Ausbau des Südfeldwegs. Von mehreren Teilnehmern wurde die Sperrung der Fußgängerbrücke von Westtünnen nach Ostwennemar bemängelt. Der Oberbürgermeister versicherte dazu, dass in Kürze eine Behelfsbrücke mit dem THW errichtet werden solle, die die Benutzbarkeit der Verbindung sicherstellen werde. Auch eine Fußgängerbrücke zwischen Westtünnen und Berge müsse gebaut werden.

Die Verwaltung stimmt dem zu. Das Einzelhandelskonzept sehe Westtünnen als Nahversorgungszentrum vor. Die Stadtplanung kann hierfür aber lediglich die Rahmenbedingungen schaffen, dazu gehöre zum Beispiel auch, die genannten Verkehrsprojekte anzugehen.

5.3 Strukturkonzept für den Stadtbezirk Hamm-Rhynern

Aus den Ergebnissen der Bürgerdiskussion hat das Büro scheuven + wachen als fachliche Empfehlung einen Vorschlag für die Zukunft der räumlichen Entwicklung des Stadtbezirks erarbeitet. Dabei wurden die wichtigsten Hinweise und Diskussionsbeiträge aus dem Planungsgespräch eingearbeitet und als zeichnerisches Protokoll in Form von Sprechblasen kenntlich gemacht. In Tabelle 5.1 werden darüber hinaus alle Potenzialflächen dargestellt, die im Stadtbezirk für eine zukünftige Entwicklung zur Verfügung stehen. Die Übersicht umfasst nicht nur die im Planungsgespräch diskutierten Flächen, sondern gibt einen Überblick über sämtliche Flächenpotenziale im Stadtbezirk.



Abbildung 5.13: Planungen und Maßnahmen in Westtünnen (Quelle: s+w)

Strukturkonzept Rhyern



Abbildung 5.14 (rechte Seite): Strukturkonzept zur Stadtteilentwicklung des Stadtbezirks Hamm-Rhyern (Quelle: s+w)

Tabelle 5.1: Potenzialflächen in Rhyern, Berge und Westtinnen

Fläche	ha	Nutz.	FNP (alt)
Ursulastraße	11,7	W	Gemeinbedarf, Lw. Fl., Grünfl.
Dierhagenweg	14,4	W	Wohnbaufläche, Grünfläche
Werler Straße	7,8	GE	Grünfläche
Pählenweg	4,4	W	Lw. Fl., Straßenverkehrsfläche
Pilsheide	2,1	W	Wohnbaufläche, Grünfläche
Dürerstraße	2,9	W	Wohnbaufläche, Grünfläche
Unterster Kamp	4,6	W	Wohnbaufläche
Lohschule	2,3	W	Wohnbaufläche
Rhyern-Süd	35	GI/GE	Landwirtschaftliche Fläche
Rhyern-West	20	GE/GI	Landwirtschaftliche Fläche
Rhyern-Südwest	10	GE	Lw. Fläche, Straßenverkehrsfl.



Entwicklung der Weber Straße / Dr. Loeb-Goldenhofer Str. zu einem Dienstleistungstandort

neue Wohnbauflächen im Siedlungszusammenhang

Errichtung eines Wohnkerns als Ansatz für eine Mitte-Berge

Ausbau der Dambergstraße

Durchgrünung der neuen Arrondierungsflächen!

neue Wohnbauflächen im Siedlungszusammenhang

Bei Siedlungsflächenzuwachs – Südfeldweg ausbauen!

geplanter ÖB-Haltipunkt

Wohnentwicklung des Grünzugsystems

grüner Siedlungsanker Nr. Rhyern, Berge und Westdünen

Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Unbedingter Erhalt der Streuobstwiesen – Darstellung als Grünfläche!

Entwicklung einer „grünen Mitte“ in Rhyern

Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung auf der Unnaer und Regenerstraße!

Kein weiteres Gewerbe nördlich der A2!

geplanter Möbelstandort

Hohe Wohnqualität Rhyerns sichern! Keine über die Darstellungen hinausgehenden Gewerbeflächen-Neuweisungen!

Mitfahrerparkplätze einrichten!

geplanter Logistikstandort

Erweiterung des Gewerbegebietes Rhyern Süd

6 Stadtbezirk Hamm-Pelkum

Pelkum in Zahlen

Fläche: 30,2 km²

Einwohner: 19.319 (=10,6%)

Bevölkerungsdichte: 640 E/km² (801)

Anteil 0 bis <18jährige: 20,7% (20,2%)

Anteil 18 bis <65jährige: 62,9% (62,0%)

Anteil 65jährige und älter: 16,4% (17,8%)

Singlehaushalte: 33,1% (36,2%)

Haushaltsgröße: 2,3 Personen (2,2)

Ausländeranteil: 9,1% (10,6%)

Bevölkerung 1993-2002: +2,3% (-0,2%)

In Klammern: Durchschnitt Stadt Hamm

Quelle: Stadt Hamm (2003): Stat. Jahrbuch



Abbildung 6.1: Hamm-Pelkum
(Quelle: Stadt Hamm)

6.1 Profil des Stadtbezirks

Der Stadtbezirk Pelkum im südwestlichen Teil des Hammer Stadtgebietes ist durch mehrere Bereiche mit teilweise sehr unterschiedlichen funktionalen, städtebaulichen, sozialen und naturräumlichen Strukturen bestimmt.

Die historische Entwicklung des Siedlungsbereiches war bis zum Einsetzen der Industrialisierung im 19. Jahrhundert als Kirchspiel Pelkum durch das an der Straße von Hamm nach Dortmund gelegene Dorf und zahlreichen verstreuten Hoflagen (Wiescherhöfen) gekennzeichnet. Der Begriff ‚Kirchspiel‘ leitet sich vom sächsischen ‚spellen‘ ab, was soviel bedeutet, wie ‚reden‘. Das Kirchspiel ist somit der Bereich, der von der Dorfkirche in Pelkum als gesellschaftlicher Mittelpunkt des Dorfes und den umliegenden Gehöften mit der Predigt zu erreichen war.

Mit Beginn der Industrialisierung, die 1901 mit dem Abteufen des Schachtes de Wendel (heute Heinrich-Robert) markiert ist, wurden in Pelkum neue Siedlungen errichtet, wie 1907 die Siedlung Wiescherhöfen. Maßgeblicher Bezugspunkt der wegen ihrer gartenstadtähnlichen Struktur als Kolonien bezeichneten Siedlungen war die Zeche. Die Ausprägung eines Siedlungsmittelpunktes oder räumlich-funktionaler Bezüge zum agrarisch strukturierten Ursprung Pelkums spielten bei deren planmäßiger Anlage keine große Rolle.

Ein zweites prägendes Moment der Siedlungsentwicklung Pelkums war der Bau der Eisenbahnlinien Hamm-Dortmund, Hamm-Unna sowie Hamm-Lünen ab Mitte des 19. Jahrhunderts, die auch die Zeche erschlossen haben. Zusammen mit dem Areal des damals europaweit größten Rangierbahnhofes waren sie Auslöser für den Bau umfangreicher Siedlungsgebiete für die Bahnmitarbeiter.

Aus dieser Entwicklungsgeschichte resultiert die auch heute noch im Siedlungsbild deutlich ablesbare Trennung der Ortsteile Pelkum (Dorf), Wiescherhöfen, Selmigerheide, Lohausenholz und Daberg (Auf der Geist). Für eine Beschreibung dieser prägnanten Strukturen werden diese Teilbereiche differenziert dargestellt, da sich aus den spezifischen Strukturen, Stärken und Schwächen der einzelnen Bereiche spezielle Planungsaufgaben ergeben. Diese bedingen spezifische Stärken und Schwächen und damit Handlungsnotwendigkeiten, für die es zukunftsgerichtete Lösungsansätze zu finden gilt.

6.1.1 Die Ortsteile in Hamm-Pelkum

Pelkum (Dorf)

Ursprung des alten Dorfes Pelkum ist die noch weitgehende erhaltene historische Kirchringbebauung rund und um die St. Jacobus Kirche. Mit der Neugestaltung der öffentlichen Bereiche des Kirchrings und der parallelen Entwicklung des Stadtteilparks Schulze-Pelkum auf der gegenüberliegenden Seite der Kamener Straße zu Anfang der 1990er Jahre konnte der dörfliche Charakter des Straßendorfes in Teilbereichen bewahrt bleiben.

Die ursprüngliche Qualität als Mittelpunkt und Versorgungszentrum für die ansässige Bevölkerung kann der Zentralbereich an der Kamener Straße zwischen dem ehemaligen Bahnhof Pelkum im Osten und dem Pelkumer Kirchplatz im Westen nicht mehr vollständig erfüllen. Trotz der guten öffentlichen Infrastrukturausstattung (Bürgeramt, Bürgerhalle, Kindergärten, zentrale Schulstandorte etc.) ist das Ortsbild heute durch ein unvollständiges Waren- und Dienstleistungsangebot selbst im Grundversorgungsbereich gekennzeichnet. Diese Entwicklung konnte auch durch den in den Jahren 1965 bis 1970 entwickelten neuen Ortsmittelpunkt am Pelkumer Platz nicht aufgehalten werden. Der Pelkumer Platz ist von Geschäftsgebäuden und Geschosswohnungsbau für die damals rasch wachsende Bevölkerung umgeben. Geschäftsaufgaben und teilweise auch Leerstände kennzeichnen das Erscheinungsbild, das aus heutiger Sicht nicht nur gestalterische und städtebauliche Mängel, sondern auch funktionale Defizite erkennen lässt. Die großmaßstäblichen Strukturen erweisen sich als zu unflexibel gegenüber Veränderungen in den betrieblichen Anforderungen des Einzelhandels.

Ausschlaggebende Gründe für die anhaltende negative Entwicklung der Ortsmitte sind in der Trennwirkung zu Wiescherhöfen durch die Bahntrasse Hamm-Lünen und die hohe Verkehrsbelastung der Kamener Straße (B63) in der Ortsdurchfahrt mit ihren negativen Begleiterscheinungen in Form von Lärm und Zerschneidung zu sehen. Hinzu kommt der gravierende Wandel zu großflächigen betrieblichen Angebotsstrukturen im Einzelhandel, die eine umfassende Präsentation eines breiten Warenangebotes erfordern, die derzeit aufgrund der kleinteiligen Parzellierungsstrukturen nicht befriedigt werden können.



Abbildungen 6.2, 6.3: Bürgeramt Pelkum (links) und ehemaliger Bahnhof Pelkum (rechts) (Quelle: Stadt Hamm)

Abgesehen von der mehrgeschossigen Miethausbebauung im Bereich des Pelkumer Platzes und weiteren Punkthochhäusern ist die den Ortskern umgebende Siedlungsstruktur bis zum zentralen Standort von Kopernikus-schule und Walldorfschule im Osten, überwiegend durch niedriggeschossige Wohngebiete mit Einzel-, Doppel- und Reihenhausbebauung geprägt.

Wiescherhöfen

Der nördlich der Bahnlinie Hamm-Dortmund gelegene Siedlungsbereich Wiescherhöfen entstand 1907 mit dem Bau der Kolonie Wiescherhöfen an der Kamener Straße für die Arbeiter der damaligen Zeche de Wendel (heute: Heinrich-Robert). Mit den großen Gärten und dem attraktiven Straßenbild bietet sie auch nach heutigen Maßstäben eine hohe Wohnumfeldqualität und zählt nach der durchgreifenden Modernisierung Anfang der 1990er Jahre zu den am besten erhaltenen Arbeitersiedlungen in Hamm.

Im Umfeld der Siedlung hat sich im Laufe der Entwicklung beidseitig der Kamener Straße eine gemischte Geschäfts- und Wohnnutzung mit verschiedenen Versorgungs-, Handwerks- und Dienstleistungsangeboten zur Grundversorgung etabliert. Einzelne Anbieter befinden sich auch im südlichen Abschnitt der Fangstraße. Zentralbereich ist der Anfang der 1990er Jahre mit Städtebauförderungsmitteln erheblich aufgewertete Wiescherhöfener Markt südlich der Kreuzung von Kamener und Fangstraße, der auch für einen Wochenmarkt genutzt wird. Neben privaten Dienstleistungsanbietern war der Marktplatz bis vor kurzem auch Standort eines Lebensmitteldiscounters.

Der gesamte Zentralbereich an Kamener, Fangstraße und Marktplatz nimmt Versorgungsfunktionen als Ortsteilmitte für die südlich bis zur Bahnlinie Hamm-Dortmund anschließenden, überwiegend niedrig geschossigen Wohngebiete zwischen Große Werlstraße und Weetfelder Straße wahr. Von einem minimalen wohnungsnahen Grundversorgungsangebot an der Ecke Große Werlstraße/Robert-Koch-Straße abgesehen, gehören auch die in größeren Teilbereichen durch mehrgeschossigen Mietwohnungsbau charakterisierten weitläufigen Wohngebiete südlich der Bahnlinie funktional zum Versorgungsbereich Wiescherhöfen.

Die Entwicklung des Zentralbereiches Wiescherhöfen ist durch vergleichbare Niedergangstendenzen wie in Pelkum Dorf, ein unvollständiges Waren- und Dienstleistungsangebot selbst im Grundversorgungsbereich, Geschäftsaufgaben und Leerstände gekennzeichnet. Die ursprüngliche Qualität als Mittelpunkt und Versorgungszentrum für die ansässige Bevölkerung kann der Zentralbereich an der Kamener Straße nicht mehr vollständig erfüllen. Ausschlaggebende Gründe für die negative Entwicklung Wiescherhöfens sind hier – wie in Pelkum Dorf – die hohe Verkehrsbelastung der Kamener Straße als B63 in der Ortsdurchfahrt mit ihren negativen Begleiterscheinungen in Form von Lärm und Zerschneidung sowie der gravierende Wandel der betrieblichen Anforderungen im Einzelhandel zu großflächigen Angebotsstrukturen, die im Rahmen der vorhandenen kleinteiligen Parzellierungsstruktur nicht zu realisieren sind.

Selmigerheide

Deutlich abgetrennt von Pelkum Dorf und Wiescherhöfen hat sich der Ortsteil Selmigerheide zwischen den Bahnlinien Hamm-Unna und Hamm-Dortmund als eigenständiger Siedlungskörper entwickelt. Über kirchliche Einrichtungen und einen Grundschulstandort hinaus sind nur entlang der Wiescherhöfener Straße, die Selmigerheide in Ost-Westrichtung etwa mittig durchquert, vereinzelte kleinere Versorgungs- und Dienstleistungsanbieter im Grundversorgungsbereich zu finden. Eine angemessene Grundversorgung ist aber nicht vorhanden. Die schon seit den 1970er Jahren verfolgte Planung zur Realisierung eines neuen Haltepunktes Selmigerheide im Rahmen des Streckenausbaus der Bahnlinie nach Dortmund als S-Bahn-Verbindung wird perspektivisch weiterverfolgt. Eine im Zuge des geplanten S-Bahnhaltepunktes vorgesehene Weiterentwicklung eines neuen Stadtteilzentrums im Zusammenwachsen des südlichen Siedlungsbereiches Wiescherhöfen mit dem Bereich Selmigerheide im Bereich Friedhofsweg erscheint nach heutiger Einschätzung angesichts der demographischen und wirtschaftlichen Tendenzen nicht realistisch.

Neben mehrgeschossigen Wohnanlagen im Bereich Behringstraße/Friedhofsweg bestimmt überwiegend niedriggeschossige Einzel-, Doppel- und Reihenhausbebauung das Siedlungsbild.

Lohausenholz / Daberg (Auf der Geist)

Ebenfalls auf Bauvorhaben der Bahn beruhend, hat sich der Ortsteil Lohausenholz östlich des Rangierbahnhofes entwickelt. Von kirchlichen Einrichtungen abgesehen, haben sich aufgrund der geringen Größenordnung nur vereinzelte Anbieter wohnungsnaher Versorgungs- und Dienstleistungen im Verlauf der Peterstraße gehalten; eine angemessene Grundversorgungsausstattung besteht ebenso wenig, wie ein gestalteter Ortsmittelpunkt als Treffpunkt für die Wohnbevölkerung. Der Siedlungsraum wird überwiegend durch niedriggeschossige Einzel-, Doppel- und Reihenhausbebauung mit einem hohen Anteil an privaten Grünflächen und einer guten Wohnqualität geprägt.

Gartenstadtähnliche Siedlungsstrukturen bestimmen den Bereich Daberg/Auf der Geist westlich und östlich der Kamener Straße (B61). Von vereinzelten Dienstleistern und Handwerkern entlang der Kamener Straße abgesehen, ist der Bereich als Wohnstandort mit niedriggeschossiger Einzel-, Doppel- und Reihenhausbebauung mit überwiegend großen zugehörigen Gärten mit hoher Wohnqualität bestimmt.

An der Grenze zum Stadtbezirk Mitte gelegen, sind Lohausenholz und Daberg (Auf der Geist) überwiegend auf die Versorgungseinrichtungen an der Wilhelmstraße (Kaufland etc.) oder auch die Innenstadt ausgerichtet.

6.1.2 Bevölkerungsentwicklung

10,6% der Hammer Bevölkerung leben in Pelkum. Mit rund 19.000 Einwohnern ist Pelkum zweitkleinster Stadtbezirk. Die Bevölkerungszahl stieg hier zwischen 1993 und 2002 entgegen dem rückläufigen Trend in der Gesamtstadt um etwa 2,3%. Dennoch war der Stadtbezirk in den vergangenen Jahren tendenziell von Abwanderungstendenzen betroffen. Pelkum ist ein relativ junger Stadtteil mit einem überdurchschnittlichen Anteil von Einwohnern in der Altersklasse unter 18 Jahren. In jedem dritten Haushalt leben Kinder. Auch der Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter ist überdurchschnittlich hoch, sodass insgesamt ein verhältnismäßig geringer Anteil in Pelkum lebender Personen im Rentenalter ist. Die günstige Altersstruktur spiegelt sich auch in einer deutlich überdurchschnittlichen Geburtenrate wider. So hatte Pelkum in den vergangenen Jahren nicht nur eine positive Wanderungsbilanz, sondern auch einen positiven natürlichen Saldo vorzuweisen.

Der Ausländeranteil liegt in Pelkum mit 9,1% unter dem städtischen Durchschnitt von 10,6%, weist allerdings eine steigende Tendenz auf. Die mittlere Haushaltsgröße liegt in Pelkum infolgedessen mit 2,3 Personen leicht über dem Durchschnitt der Gesamtstadt. Hingegen ist der Anteil der Einpersonenhaushalte mit 33,1% gegenüber 36,2% in Hamm insgesamt erkennbar niedriger.

6.1.3 Wirtschaft und Verkehr

Der Stadtbezirk Pelkum ist über die Kamener Straße (B61) und die Böener Straße (L665) an die Autobahn A2 (Anschlussstelle Bönen) an das überregionale Fernstraßennetz angebunden. Die Hammer Innenstadt wird über die Kamener Straße und die Wilhelmstraße erreicht. Die Kamener Straße zählt zu den hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen in der Stadt, wovon insbesondere die Siedlungsbereiche des alten Dorfes Pelkum, des Zentralbereiches Wiescherhöfen und Daberg negativ betroffen sind. Der geplante Bau einer Umgehungsstraße (B63n), die im Stadtgebiet weitgehend parallel zur Trasse des Rangierbahnhofes erfolgen wird, soll den Ortskernen von Pelkum, Wiescherhöfen und Daberg eine deutliche Entlastung bringen. Gleichzeitig ermöglicht die B63n die störungsarme Anbindung innerstädtischer Gewerbegebiete an die Autobahn.

Pelkum, Wiescherhöfen und Selmigerheide liegen zwar unmittelbar an wichtigen Bahnstrecken nach Unna bzw. Dortmund, verfügen jedoch über keine Haltepunkte im Regional- und Nahverkehr. Die Anlage eines Haltepunktes Selmigerheide kann nur im Zusammenhang mit einem kapazitätsgerechten Streckenausbau der Bahnlinie Dortmund – Hamm erfolgen. Alle Siedlungsbereiche Pelkums sind über Buslinien erschlossen.

Das Betriebsgelände der zum Verbundbergwerk Ost zugehörigen Zeche Heinrich-Robert grenzt direkt an Wiescherhöfen, ist jedoch dem Stadtbezirk Herringen zugeordnet. Weitere gewerblich genutzte Flächen sind das

Gewerbegebiet Carl-Zeiss-Straße und das Gewerbegebiet Schieferstraße, die vorwiegend Standort örtlicher Handwerks- und Gewerbebetriebe sind. Letzteres soll nach Süden und Osten hin deutlich erweitert werden, wobei auch größere Flächen des zum Teil aufgelassenen Rangierbahnhofgeländes einbezogen werden sollen. Mit dem geplanten Bau der B63n können die vorhandenen und geplanten Gewerbebestände ohne Ortsdurchfahrten direkt an die Autobahn A2 angeschlossen werden.

Jenseits der südlichen Stadtgrenze befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinde Bönen ein größeres Gewerbe- und Industriegebiet mit unmittelbarem Anschluss an die A2, welches vor allem flächenextensive Betriebe aus der Logistikbranche aufgenommen hat. Der Masterplan „Flächen für Arbeit“, der im Jahr 2000 von der Stadtplanung und der Wirtschaftsförderung erarbeitet wurde, dokumentiert eine hohe bestehende und zu erwartende gewerbliche Flächennachfrage, insbesondere durch die Logistikbranche, welche innerhalb der vorhandenen Gewerbegebiete der Stadt Hamm derzeit nicht gedeckt werden kann. Daher wird nördlich der Autobahn, im Anschluss an das Bönener Gewerbegebiet, ein neues interkommunales Industriegebiet Hamm/Bönen in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Bönen entwickelt.

6.1.4 Umwelt, Freiraum, Kultur und Sport

Pelkum grenzt im Süden an die offene, agrarisch genutzte Hellwegbörde, die hier überwiegend mit Hecken und Bäumen strukturiert ist. Die zumeist alten landwirtschaftlichen Hofstellen liegen oftmals nicht weit auseinander und in Sichtweite des Siedlungsrandes, sodass der Eindruck einer weitgehend intakten Kulturlandschaft entsteht. Aufgrund der durch die Bahnlinien zergliederten Siedlungsstruktur sind die Ortsteile jeweils in große zusammenhängende Freiräume eingebettet und getrennt, die teilweise bis weit in die Wohnquartiere hineinreichen. Mehrere Bachsysteme, wie der Pelkumer Bach, Wiescherbach, Hoppeibach gliedern die großen Freiräume. Die Bahntrassen und der südliche Teil des Rangierbahnhofs bestimmen das Landschaftsbild erheblich mit.

Größere zusammenhängende Waldgebiete finden sich überwiegend auf dem angrenzenden Gebiet des Stadtbezirkes Herringen in Richtung Sandbochum. Großer Beliebtheit erfreut sich insbesondere das zusammenhängende Waldgebiet Sundern zwischen Pelkum und Herringen, das mit einem Grundnetz von Rad- und Wanderwegen erschlossen ist. Des Weiteren bestimmen kleinere, nicht immer zusammenhängende Waldparzellen das Landschaftsbild, wie südlich des Ortsteiles Lohausenholz, die auch das einzige Naturschutzgebiet im Bezirk, das NSG Gallberg, einschließen.

Zwischen Herringen und Pelkum, nördlich des Bergwerkes Heinrich-Robert, liegt die industriell geformte Landschaft der Brachen und Halden, deren Nutzbarkeit stark eingeschränkt ist, da sich die Halden zum größten Teil noch in Schüttung befinden. Die Erschließung der Halde Kissingerhöhe auf Herringen Gebiet zeigt die Wertigkeit der Nachnutzung dieser Bereiche für Umwelt, aber auch Freizeit und Naherholung auf.



Abbildung 6.4: Selbachpark
(Quelle: Blossey)

Über die Bedeutung für den Stadtbezirk Pelkum hinausgehend hat das Freizeitzentrum Selbachpark mit dem Wellenbad, Tennis- und sonstigen Sport- und Reitanlagen sowie einem Hotel einen eher überregionalen Einzugsbereich. Pelkum verfügt auch innerhalb des Siedlungsbereiches durch die überwiegend großen privaten Gärten und das in weiten Teilen attraktive Grün- und Sportflächenangebot insgesamt über einen hohen Freizeitwert. Von der Bürgerhalle Pelkum abgesehen, bestehen keine weiteren Angebote für größere Kulturveranstaltungen. Die Schulen, Gemeindezentren und Vereinsheime können dieses Manko nur bedingt kompensieren.

6.2 Schwerpunkte der Stadtbezirkentwicklung

Für das Planungsgespräch ‚WerkStadt Hamm-Pelkum‘ am 13.11.2003 in der Bürgerhalle Pelkum wurden durch das beauftragte Büro scheuven + wachen in enger Abstimmung mit der Stadt Hamm vertiefende Planungsideen entwickelt und den Bürgerinnen und Bürgern des Stadtbezirks zur Diskussion gestellt. Die im Bürgerbrief Hamm-Pelkum textlich und planerisch aufbereiteten Entwicklungsfenster werden hier zum Verständnis erläutert und die Diskussionsergebnisse aus dem Planungsgespräch wiedergegeben.

6.2.1 Freizeit und Naherholung in der Haldenlandschaft

Der Bergbau hat seine Spuren hinterlassen – eine Kette vorhandener bzw. noch in Schüttung befindlicher Bergehalden prägt den gesamten Hammer Westen im Planbereich zwischen Herringen und Pelkum. Sie bieten eine reizvolle topografische Abwechslung zur flachwelligen Bördelandschaft und zur Lippeniederung. Die schon fertiggestellte und öffentlich zugängliche Halde Kissingerhöhe vermittelt neben dem imposanten Landschaftsbild einen Eindruck der Nutzungsmöglichkeiten für Naherholung und Freizeit. Mit Blick auf die noch in Schüttung befindlichen Halden ‚Sundern‘ und ‚chem. Schacht Humbert‘ sowie die Haldenbereiche auf dem Gelände ‚Schacht Franz‘ in Herringen kann langfristig eine bedeutsame Freizeit- und Erholungslandschaft entwickelt werden. Voraussetzung dafür ist, dass es gelingt, die Standorte untereinander abgestimmt zu profilieren sowie mit den Siedlungsbereichen und dem Freizeitband von Lippe und Kanal mit einem attraktiven Freizeitwegenetz zu verknüpfen.

Landschaftsgestaltung

Nach Abschluss der Schüttungen wird die Vegetation im Zuge der geplanten Gestaltung zusammen mit ihrem eigentümlichen Bewuchs im Zuge der natürlichen Sukzession dem Besucher zukünftig ein ganz besonderes Naturerlebnis und vielfältige Erholungsmöglichkeiten bieten. Dazu gehört ein großräumiges Wegesystem, das die einzelnen Erlebnisräume miteinander verbindet. Dazu gehören auch strategische Sichtverbindungen auf und zwischen den Halden.



Abbildung 6.5: Entwicklungsfenster in Pelkum
(Quelle: s+w)



Abbildung 6.6: Die Haldenlandschaft zwischen Pelkum und Herringen stellt ein bedeutendes Potenzial für die Naherholung dar. (Quelle: s+w)

Die Zwischenräume – aufgegebene Bahntrassen, Brachflächen, die gespundeten und noch zu renaturierenden Bachläufe – sollen als Teile der ehemaligen Industrielandschaft in die Gestaltungs- und Nutzungskonzepte einbezogen werden. Zusammen mit den noch vorhandenen naturnahen Landschaftsbereichen, z.B. dem ausgedehnten Waldgebiet ‚Sundern‘ oder dem Lipperraum, kann eine einzigartige Kulturlandschaft entstehen. Für die Integration des Siedlungsbereiches Pelkum in ein derartiges überörtliches Freiraumsystem bestehen vielfältige Ansatzpunkte, die es zu entwickeln gilt.

Sport auf der Halde

Das Relief der Halden ermöglicht die Ausübung vieler Sportarten, die sonst in Hamm nicht möglich wären, z.B. Mountain-Biking oder auch Klettern. Auf den Halden sind jeweils geeignete ‚Claims‘ für bestimmte Sportarten abzustecken, die überwiegend noch im Zuge der laufenden Schüttung in die Planung integrierbar sind. Abwechslungsreiche Routen und Parcours sollen zukünftig die Gesamtlandschaft attraktiv nutzbar erschließen.

Landmarken und Land Art

Durch künstliche Überhöhung können die Halden inszeniert und künstlerisch gestaltet werden. Die dabei geschaffenen Landmarken sind neue Orientierungspunkte in einer weitgehend flachen Stadtlandschaft, kennzeichnen den Verlauf von Sport- und Freizeitrouten und machen Erlebnisorte weithin sichtbar. Die künstliche Landschaft selbst kann somit Landschaftskunst – Land Art – werden. Temporäre oder permanente Installationen stellen besondere Anziehungspunkte auch für auswärtige Besucher dar.

Haldenlandschaft: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch in Pelkum

Die entwickelten Vorstellungen zum langfristigen Ausbau der Haldenlandschaft zwischen Pelkum und Herringen als gesamtstädtisches Freizeit- und Naherholungsgebiet werden grundsätzlich von der überwiegenden Zahl der Teilnehmer begrüßt. Einige Teilnehmer sind der Auffassung, das geplante Wegenetz führe zu einem hohen Konfliktpotenzial zwischen dem steigenden Besucherverkehr und der Tier- und Pflanzenwelt in der schützenswerten Landschaft. Es wird die Frage aufgeworfen, ob die vorgesehenen Freizeitnutzungen in den ausgewiesenen Überschwemmungsbereichen überhaupt möglich seien. Die Wasserhaltung in den vom Bergbau betroffenen Gebieten wird insgesamt für problematisch gehalten. Die Kosten für die Wasserhaltung könnten für die Planung insgesamt zum Problem werden.

Die Vertreter der Verwaltung weisen darauf hin, dass es für die vom Bergbau betroffenen Flächen Abschlussbetriebspläne gebe, die auch die Wasserhaltung regelten. Die Kosten hierfür müsse der Bergbau tragen. Die Überschwemmungsbereiche und die mögliche Nutzbarkeit der Auen werden im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens von der Stadt mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Einige Bürger sind der Meinung, dass die Halden als vom Bergbau verursachte Landschaftsschäden geschützt werden sollten, damit die Natur sie sich zurückerobern könne. Eine intensive Freizeitnutzung könnte einer Regenerierung der Landschaft entgegenstehen. Andere Teilnehmer des Planungsgesprächs begrüßen das vorgeschlagene Angebot an neuen Erholungsflächen und regten daraufhin an, dass die Nutzung für Freizeit Zwecke dem Naturschutz nicht entgegenstehen muss, sofern ausgesuchte Teilbereiche ökologischen Funktionen vorbehalten bleiben.



Abbildung 6.7: Das Planungsgespräch im Stadtbezirk Pelkum (Quelle: s+w)

6.2.2 Rangierbahnhof und Umfeld sowie das interkommunale Industriegebiet Hamm/Bönen

Die langjährig geplante Realisierung der B63n soll als südliche Ortsumgehung für Pelkum deutliche verkehrliche Entlastungswirkungen bringen. Mit dem direkten Anschluss an die A2, Anschlussstelle Bönen, bietet sie gleichzeitig gute Voraussetzungen für die Entwicklung neuer, attraktiver Flächen für Arbeit und Wirtschaft. Auf diesen Vorgaben beruhen die Überlegungen, große, nicht mehr genutzte Teilbereiche des Rangierbahnhofes neuen gewerblichen Nutzungen zuzuführen sowie gemeinsam mit der Gemeinde Bönen ein interkommunales Gewerbegebiet zu realisieren, um auch in Zukunft ansiedlungswilligen Investoren nachfragegerechte Flächen anbieten zu können.

Nachnutzung des Rangierbahnhofes und des Umfeldes

Eine neue Trassenführung der B63n (früher: B61n) könnte an Stelle des bisher im Zuge der Rathenastraße geplanten Verlaufes direkt über die nicht mehr genutzten Flächen des Rangierbahnhofes geführt werden. Daran angebunden könnten die brachliegenden Flächen für neue gewerbliche Nutzungen, vorwiegend mit bahnbezogenem Charakter, erschlossen werden. Westlich des Rangierbahnhofes könnte das Gewerbegebiet Schieferstraße nach Süden vorrangig für ortsteilbezogenes Gewerbe erweitert werden. Eine Reihe von Gewerbeinseln, durch breite Grünstreifen gegliedert, ermöglicht eine sparsame Erschließung.



Interkommunales Industriegebiet Hamm/Bönen

Ganztägige industrielle Nutzbarkeit sowie direkter Autobahn- und Eisenbahnanschluss in Kombination mit einem Containerterminal zum Güterumschlag zwischen den beiden Verkehrsträgern sind die wesentlichen Standortvorteile, die zu einer überaus positiven Entwicklung des Industriegebietes Bönen südlich der A2 geführt haben. Vorrangig überregional tätige, große Logistikunternehmen haben hier ihren Standort gefunden. Eine Erweiterung des Industriegebietes Bönen ist von den Flächenkapazitäten aber nur noch bedingt gewährleistet.

Im Zusammenhang mit der Logistikinitiative der Landesregierung NRW sollen zukünftig weitere Flächen nördlich der A2 als mittel- bis langfristige Erweiterungsbereiche entwickelt werden. Die Erschließung soll über die geplanten Kreisstraßen K13 an die B63n und K35 an die Rhynerner Straße (L667) erfolgen. Vor dem Hintergrund der Nutzbarkeit des Autobahnschlusses und der vorhandenen Infrastruktur hat die Stadt Hamm beschlossen, hier gemeinsam mit der Gemeinde Bönen ein interkommunales Industriegebiet Hamm/Bönen mit deutlich überregionaler Ausrichtung zu entwickeln. Das Vorhaben soll durch ein Änderungsverfahren in den neuen Gebietsentwicklungsplan des Regierungsbezirks Arnsberg aufgenommen werden. Umfangreiche Maßnahmen zum Ausgleich des Landschaftseingriffes und zum Schutz der Wohnbevölkerung sollen eine verträgliche Entwicklung sichern.

Rangierbahnhof und Industriegebiet Hamm/Bönen: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Das geplante interkommunale Gewerbegebiet Weetfeld trifft vor allem bei der „Bürgergemeinschaft gegen die Zerstörung der Weetfelder Landschaft“ auf Ablehnung und Widerstand. Einige Mitglieder der Bürgergemeinschaft werfen der Veranstaltung einen Alibi-Charakter vor. Die Planung des Gewerbegebietes sei so weit fortgeschritten, dass sie nicht mehr zu verhindern sei. Der Verwaltung wird vorgeworfen, die Bürger nicht umfassend zu informieren und Versprechungen nicht einzuhalten.

In der Sache wird der hohe Flächenverbrauch des geplanten Industriegebietes kritisiert. Diese Problematik sei auch vor dem Hintergrund des fortschreitenden Freiflächenverlustes in Deutschland insgesamt zu sehen. Ein Bürger wirft die Frage auf, warum nicht vorrangig Gewerbeflächen auf den vorhandenen Brachflächen im Stadtgebiet entwickelt werden. Die Mitglieder der Bürgerinitiative sind der Auffassung, dass das Gebiet Weetfeld ein Naturschutzgebiet von gesamtstädtischer Bedeutung sei. Nicht wenige der Anwesenden bezweifeln, dass die erhofften positiven Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt tatsächlich eintreten werden. Viele Bewohner Pelkums fürchten überdies, dass die ohnehin schon hohe Verkehrsbelastung im Ortsteil noch weiter zunehmen könne.

Ein Teilnehmer kritisiert, dass das Strukturkonzept Wohnbauflächen und nicht die reale Bebauung darstelle. Somit sei die problematische Nähe des Industriegebietes zur Wohnbebauung und den Bauernhöfen nicht sofort erkennbar. Ein Mitglied der Bürgerinitiative weist darauf hin, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung den Bedarf nach umfassenden

Abbildungen 6.8, 6.9: Teile des Rangierbahnhofs können für gewerbliche und Wohnnutzung umgenutzt werden (links).

Lage und Dimension des projektierten Industriegebietes Weetfeld werden von einem Großteil der Einwohner Pelkums eindeutig abgelehnt (rechts). (Quelle: s+w)



Abbildung 6.10: Die Vertreter der Bürgergemeinschaft führen zahlreiche Argumente gegen die Bebauung der Weetfelder Landschaft an. (Quelle: s+w)

Abstandsflächen und Pufferzonen ergeben habe. Diese Anforderungen seien in den jetzigen Konzepten zum Industriegebiet nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Von Seiten der Verwaltung wird nochmals die besondere Bedeutung der Logistikbranche für die Stadt und die Region betont. Im benachbarten Bönen seien in den letzten Jahren bereits etwa 3.000 Arbeitsplätze in dieser Branche geschaffen worden. Die Entwicklung des Industrie- und Gewerbestandes setze nicht zuletzt auch die Ziele der Landesplanung aus dem Gebietsentwicklungsplan um, damit die Beschäftigungssituation in der Region dauerhaft verbessert werde.



Abbildung 6.11: Pelkumer Platz (Quelle: Blossey)

6.2.3 Pelkum – auf der Suche nach einer Mitte

Siedlungsgeschichtlich bedingt verfügt Pelkum nicht über ein Zentrum, das allein die Versorgungs- und kommunikative Mittelfunktion für den Stadtbezirk erfüllt, sondern über mehrere Orte, die jeweils Teilfunktionen einer Mitte ausfüllen. Diese sind in verschiedenen Epochen entstanden und weisen ganz unterschiedliche Qualitäten und spezifische Problemlagen auf. Ein unvollständiges Waren- und Dienstleistungsangebot – selbst im Grundversorgungsbereich – Geschäftsaufgaben und teilweise Leerstände kennzeichnen die Situation in allen Siedlungsbereichen. Das Einzelhandelskonzept spricht den Geschäftslagen an der Kamener Straße/Pelkumer Platz sowie dem Wiescherhöfener Markt gemeinsam die Funktion eines Nahversorgungszentrums für Pelkum und Wiescherhöfen zu.

Hier wie dort stehen die Sicherung und Attraktivierung des Bestandes zusammen mit der ortsverträglichen Entwicklung neuer Verbrauchermarkstandorte, insbesondere von Lebensmittelmärkten, die über eine größere Verkaufsfläche verfügen und eine Magnetfunktion ausüben können, im Mittelpunkt der Diskussion. Die durchschnittliche Verkaufsfläche für Lebensmittel liegt derzeit in Pelkum unter der Hälfte des städtischen Durchschnitts, so dass auf der Nachfragerseite genügend große Kapazitäten bestehen. Für die zentralen Bereiche der Ortsteile Selmigerheide, Lohauerholz und Daberg bestehen über die Sicherung eines Mindestbestandes an Nahversorgern hinaus die wichtigsten Aufgaben der Stadtplanung darin, die Ausbildung sozialer und kommunikativer Treffpunkte unter Einbeziehung der vorhandenen öffentlichen und privaten Infrastruktur zu fördern, welche die Funktionen einer Ortsteilmitte zumindest teilweise übernehmen können.

Einkaufen in Wiescherhöfen

Die Kamener Straße und der Marktplatz in Wiescherhöfen sind wichtige Einzelhandelsstandorte und sichern die Grundversorgung für den Ortsteil. Die Branchenstruktur, Betriebsgrößen und die städtebauliche Gestaltung weisen jedoch Mängel auf, die zu Kaufkraftabflüssen und einer Schwächung des Standortes führen.

Mit den laufenden Planungen zur Ansiedlung eines verkehrsgünstig gelegenen Verbrauchermarktes und Lebensmitteldiscounters nördlich der Kamener Straße im Westen der Ortslage ist die Erwartung einer Stabilisierung und Belebung der gesamten Geschäftslage verbunden. Das Projekt soll

attraktiv mit dem Ortskern am Wiescherhöfener Markt verknüpft werden. Nach Realisierung der geplanten B63n ist ein Ausbau der Kamener Straße möglich, der dem Ortskern u.a. eine ganz neue Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität verleihen wird. Weitere Maßnahmen zur Aufwertung der bestehenden Geschäftslagen an Kamener Straße, Fangstraße sowie im Bereich des Marktplatzes können mittelfristig positive Anreize für die Entwicklung bestehender und auch zusätzlicher Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote, ggf. auch in Kombination mit zentrumsrelevanten altersgerechtem Wohnraum, entfalten. Dies soll im engen Zusammenwirken mit der örtlichen Interessens- und Werbegemeinschaft erfolgen.

Pelkumer Platz – alte Mitte in neuem Glanz

Der Pelkumer Platz wurde Mitte der 1990er Jahre neu gestaltet. Dies konnte aber, vorrangig wegen der zu geringen Ladengröße und der etwas peripheren Lage die aktuell erfolgte Schließung des vorhandenen Supermarktes nicht verhindern. Ein erster Schritt konnte mit der Realisierung eines Lebensmitteldiscountmarktes an der Kamener Straße erreicht werden. Zukünftig kommt der Verknüpfung der Zentralbereiche an der Kamener Straße mit dem Pelkumer Platz und damit dem Einmündungsbereich der Straße Am Pelkumer Bach/Kamener Straße eine besondere Bedeutung für die zukünftige Einzelhandelsentwicklung zu. Ein Runder Tisch oder eine Werkstatt der Eigentümer könnte den Auftakt für eine Initiative zur Erneuerung und zur Mobilisierung privater Investitionen darstellen. Auch hier ist nach Realisierung der geplanten B63n zukünftig ein Ausbau der Kamener Straße möglich, der dem Ortskern eine ganz neue Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität verleihen wird.

Pelkumer Mitte: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Der überwiegende Teil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Planungsgesprächs teilte die Auffassung, dass nicht die Entwicklung einer neuen Mitte für Pelkum, sondern die Aufwertung der bestehenden Ortsteilzentren im Mittelpunkt der zukünftigen Stadtentwicklung stehen sollte. Hier sehen sie allerdings erheblichen Handlungsbedarf. Einige Anwohner befürchten, dass insbesondere für ältere Menschen die wohnungsnaher Versorgung in Zukunft nicht mehr gewährleistet sein könnte. Es sei wichtig, die Einbindung der vorhandenen Zentren in das ÖPNV- sowie in das Rad- und Fußwegenetz zu verbessern. Ein Teilnehmer fordert, dass daher auch der Bahnhof in Pelkum wiedereröffnet werden müsse.

Die Verwaltung informiert, dass die Deutsche Bahn das Potenzial für neue Haltepunkte in Wiescherhöfen an den Bahnstrecken nach Unna und nach Dortmund abgeschätzt hat und diese als unrentabel bewertet wurde. Gleichwohl sei die Stadt Hamm im Zuge der laufenden Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes bestrebt, das ÖPNV-Netz, schwerpunktmäßig das Busnetz, auf gesamtstädtischer Ebene zu verbessern.

Ein wesentliches Entwicklungshindernis der Zentren, so die Meinung vieler Bürger, sei die starke Belastung durch den Autoverkehr, insbesondere auf der Kamener Straße. Der Verkehr beeinträchtigt nicht nur die Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer, sondern wirke sich vor allem auch negativ auf die Aufenthaltsqualität aus. Im Bereich Pelkumer Platz werden in erster Linie Gestaltungsmängel beklagt und Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung gefordert.

Die Verwaltung bekräftigt die Absicht, vorrangig die bestehenden Zentren zu fördern. Problematisch sei allerdings der Mangel an geeigneten Flächen für Einzelhandelsbetriebe mit größerer Verkaufsfläche. Zurzeit werde ein Grundstück nördlich der Kamener Straße für



Abbildung 6.12: Überlagerung des historischen Katasterplans von 1893 (schwarz) und der Realnutzung im Jahr 2003 (farbig). Die Studie zeigt, wie Pelkum aus zahlreichen Streusiedlungen und Höfen entstanden ist. (Quelle: s+w)

Abbildung 6.13 (gegenüberliegende Seite): Strukturkonzept zur Stadtteilentwicklung von Hamm-Pelkum (Quelle: s+w)

einen Supermarkt aufbereitet, um die Zentrumsfunktion des Wiescherhöfener Marktes zu stärken. Der Förderverein Wiescherhöfener Markt fordert die Zusammenarbeit aller Akteure, um die Gestaltung der Kamener Straße zu verbessern. Er weist darauf hin, dass in den Reihen des Fördervereins die Bereitschaft von privater Seite bestehe, sich an Gestaltungsmaßnahmen finanziell zu beteiligen. Der Förderverein merkt zudem an, dass es speziell am Wiescherhöfener Markt wünschenswert wäre, einen Vollsortimenter mit kleinteiligem Einzelhandel zu verbinden.

Eine Teilnehmerin erklärt sich die Leerstandsproblematik am Wiescherhöfener Markt vor allem mit dem Kaufkraftabfluss. Daher sei es notwendig, neue Wohnbauflächen bereitzustellen und das Wohnumfeld zu verbessern, um kaufkräftige Familien im Stadtteil zu halten bzw. anzuziehen. Außerdem wurde über die Versorgungslage in Selmigerheide diskutiert. Die Verwaltung stellt die laufenden Gespräche mit verschiedenen Gruppen zur Ansiedlung eines Discounters dar, die bisher wegen der zu geringen Einwohnerzahl im Einzugsbereich nicht erfolgreich waren.

6.3 Strukturkonzept für den Stadtbezirk Hamm-Pelkum

Aus den Ergebnissen der Bürgerdiskussion hat das Büro scheuevens + wachten als fachliche Empfehlung einen Vorschlag für die Zukunft der räumlichen Entwicklung des Stadtbezirks erarbeitet. Dabei wurden die wichtigsten Hinweise und Diskussionsbeiträge aus dem Planungsgespräch eingearbeitet und als zeichnerisches Protokoll in Form von Sprechblasen kenntlich gemacht. In Tabelle 6.1 werden darüber hinaus alle Potenzialflächen dargestellt, die im Stadtbezirk für eine zukünftige Entwicklung zur Verfügung stehen. Die Übersicht umfasst nicht nur die im Planungsgespräch diskutierten Flächen, sondern gibt einen Überblick über sämtliche Flächenpotenziale im Stadtbezirk.

Tabelle 6.1: Potenzialflächen in Pelkum

Fläche	ha	Nutz.	FNP (alt)
nördl. alte Landwehrstr.	3,5	W	Landw. Fläche
Im Westfeld	2,6	W	Wohnbaufläche
Osterheide / Fels-Loh-Str.	14,3	W	Wohnbaufläche
Robert-Koch-Straße	3,0	W	Wohnbaufl., Grünfl.
Barnefelder Weg	2,0	W	Wohnbaufläche
Friedhofsweg	1,8	W	Wohnbaufläche
Brüggenkampstraße	5,6	W	Gew. Bfl., Grünfl., Lw. Fl.
Rottgersbank	0,9	W	Wohnbaufläche
Lohhauser Holz	3,5	W	Wohnbaufläche
Kamener Str., Fangstr.	3,9	W	forstw. Fläche
Kamener Str., Fangstr.	1,5	SO	Grünfläche
Schieferstraße, Rathenaustr.	36,0	GE	Gew. Baufl., Verkehrsfl. (Bahn)
Weetfeld	80	GI	Landw. Fläche



Strukturkonzept Pelkum

- Heutige Flächennutzung**
- vorwiegend Wohnbauflächen
 - gewerbliche Bauflächen, großflächige Ver- und Entsorgungseinlagen
 - gemischte Bauflächen
 - Sondergebiete
 - Gemeinbedarfsflächen
 - Grünflächen
 - Flächen für die Landwirtschaft
 - Weid-, Baumgruppen
 - Hauptverkehrsstraßen

- Infrastruktur und Versorgung**
- Nahversorgungszentrum
 - großflächiger Einzelhandel
 - Verwaltung
 - wichtige öffentliche Einrichtung

- Bauflächenreserven**
- mögliche neue Wohnbaufläche
 - mögliche neue Gewerbefläche
 - mögliche Sonderbaufläche
- Stadtraum**
- funktionalen Zusammenhang stärken
 - Treffpunkte im Quartier aufwerten
 - öffentlichen Raum gestalten
 - Grünschnitt markieren

- Grün- und Freiraum**
- wichtige Grünverbindung stärken
 - grünen Siedlungsrand sichern
 - prägende Haldenlage erhalten
 - Landschaftsmerkmale in Wohnsitz einbinden
 - Konzept für neue Landschaftsstruktur entwickeln
- Verkehr**
- Stadtsilberwege integrieren/entwickeln
 - Stadtplanung
 - geplante Bahntrasse
 - möglicher Bahnhaltepunkt

7 Stadtbezirk Hamm-Herringen

Herringen in Zahlen

Fläche: 19,4 km²

Einwohner: 21.615 (=12%)

Bevölkerungsdichte: 1114 E/km² (801)

Anteil 0 bis <18jährige: 23,4% (20,2%)

Anteil 18 bis <65jährige: 62,9% (62,0%)

Anteil >65jährige: 60,2% (17,8%)

Singlehaushalte: 31,0% (36,2%)

Haushaltsgröße: 2,4 Personen (2,2)

Ausländeranteil: 18,4% (10,6%)

Bevölkerung 1993-2002: -0,5% (-0,2%)

In Klammern: Durchschnitt Stadt Hamm

Quelle: Stadt Hamm (2003): Stat. Jahrbuch



Abbildung 7.1: Hamm-Herringen
(Quelle: s+w)

7.1 Profil des Stadtbezirks

Der westliche Stadtbezirk Herringen umfasst mehrere siedlungsräumliche Bereiche mit teilweise sehr unterschiedlichen funktionalen, städtebaulichen, sozialen und naturräumlichen Strukturen. Diese bedingen verschiedene Stärken und Schwächen und damit Problemlagen, für die es gilt, zukunftsgerichtete Lösungsansätze zu finden. Für eine griffige Beschreibung der prägnanten Strukturen werden im weiteren die Bereiche Herringen (Dorf, Kolonien und Randsiedlung) sowie Westenheide, Industriestandort Hoesch/Hafen Hamm unterschieden.

7.1.1 Die Ortsteile in Hamm-Herringen

Das bis zur Jahrhundertwende von Landwirtschaft geprägte Dorf Herringen rund um die Pfarrkirche St. Viktor stellt den ältesten Siedlungskern im Stadtbezirk dar. Mit Abteufen der ersten Schächte der Zeche der lothringischen Inhabersfamilie de Wendel im Jahr 1901 (heute: Heinrich Robert) und der nach dem Vornamen des ältesten Sohnes – Francois de Wendel – 1922 als Schacht Franz bezeichneten Erweiterung der Zechenanlage nördlich der Dortmunder Straße wurden schrittweise großflächige Arbeiterkolonien gebaut. Mit Ausrichtung auf Schacht Franz wurden die Arbeitersiedlungen der heutigen Randsiedlung im Jahre 1910 errichtet. Danach folgten die Alte, Neue und Bever-Kolonie. Östlich des Geländes Schacht Franz wurden die Siedlung Isenbecker Hof und die Heidhofsiedlung an der Fangstraße erbaut.

Das sprunghafte Wachstum der Wohnbevölkerung machte erhebliche Erweiterungen der privaten und öffentlichen Infrastruktur erforderlich, wovon beispielhaft mehrere Kindergärten und Schulen, die 1928 errichtete katholische Heilig-Kreuz-Kirche ‚An den Kirchen‘ sowie die heute prägenden Geschäftsbereiche rund um den Herringer Markt und im Bereich der Fritz-Husemann-Straße zeugen.

Eine rege Siedlungstätigkeit führte in der Nachkriegszeit zu einer weiteren Überformung der landwirtschaftlich geprägten Siedlungsstruktur. Von punktuellen Wohnhochhausanlagen südlich des Ortskernes, die noch heute das Siedlungsbild negativ beeinträchtigen abgesehen, ist die Bebauung überwiegend durch niedriggeschossige Einzel-, Doppel- und Reihenhausbebauung charakterisiert. Ein Sonderbereich ist die Ende der 1980er Jahre auf Grundlage eines städtebaulichen Wettbewerbs erfolgte Erweiterung der Randsiedlung mit mehrgeschossigen qualitätvollen Wohnanlagen für Schichtarbeiter.

Heute ist der Stadtteil Herringen ein bedeutender Wohnstandort mit einer kontinuierlich weiterentwickelten privaten und öffentlichen Infrastruktur,

für die beispielhaft das Bürgeramt an der Dortmunder Straße, die Stadtteilbibliothek am Herringer Markt, Schulen und Hallenbad oder die große Alten- und Pflegeheimanlage im Bereich der Straße ‚An den Kirchen‘ stehen sollen. Auf Grund der historisch bedingten Gliederung Herringens in drei größere Siedlungsbereiche gibt es kein zusammenhängendes Stadtteilzentrum, das allein die wesentlichen Versorgungs- und sozialen Mittelfunktionen bündeln könnte. Die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs wird von mehreren größeren Geschäftslagen gewährleistet.

Herringer Markt und Umfeld

Die traditionsreiche Mitte Herringens wird durch die Pfarrkirche St. Viktor markiert, in deren Umfeld sich Einzelhändler und Dienstleister vorwiegend im Grundversorgungsbereich konzentrieren. Auf dem Platz vor der Kirche findet ein Wochenmarkt statt. Der Herringer Markt ist hinsichtlich der Versorgungsfunktion in Zusammenhang mit dem großflächigen Einzelhandel im Bereich Dortmunder Straße/Zum Torksfeld zu sehen. Die Barrierewirkung der Dortmunder Straße und die mangelhafte Verknüpfung verhindern eine komplementäre Entwicklung beider Standorte. Der großflächige Einzelhandel ist überwiegend an den Bedürfnissen der motorisierten Kundschaft orientiert, die Herringer Ortsmitte fußläufig nur schwer erreichbar.

Fritz-Husemann-Straße

Die Fritz-Husemann-Straße ist das Versorgungszentrum für Nordherringen. Die Geschäftslage zeigt derzeit allerdings Schwächen in der Branchenstruktur und Präsentation des Grundversorgungsangebotes. Wünschenswert wäre ein Einzelhandelsbetrieb mit größerer Verkaufsfläche, der eine Magnetwirkung entfalten und die Kaufkraftabflüsse stoppen könnte. Im Bestand sind auf Grund der kleinteiligen Parzellierung derartige Verkaufsflächen allerdings zur Zeit nicht realisierbar. Während Nordherringen insgesamt durch einen gartenstädtischen Charakter geprägt ist, fehlt es an einem größeren Stadtplatz, der als Mitte nicht nur Versorgungs-, sondern auch soziale und kommunikative Funktionen erfüllen könnte.

Randsiedlung

Eine grundständige Nahversorgung der fast ausschließlich als Wohngebiet geprägten Randsiedlung ist durch einen Lebensmitteldiscountmarkt im Eingangsbereich der Siedlung an der Dortmunder Straße gesichert.

Westenheide, Industriestandort Hoesch/Hafen Hamm

Östlich der Siedlung Isenbecker Hof bis zur Grenze des Stadtbezirkes Mitte an der Radbodstraße erstreckt sich zwischen Datteln-Hamm-Kanal im Norden und Dortmunder Straße/Herringer Weg im Süden einerseits durch die großflächigen Wohnanlagen der ‚Westenheide‘ sowie andererseits durch die industriell genutzten Standorte von Mannesmann-Hoesch-Präzisrohr AG (MHP), Hafen Hamm und das Gewerbegebiet Küferstraße geprägte



Abbildungen 7.2, 7.3: Herringer Markt und Zechensiedlung Isenbecker Hof (Quelle: Blossey)

weitere Ortsteil des Stadtbezirks Herringen. Die administrative Zuordnung dieses weitergehend als Westenheide/Industriestandort Hoesch/Hafen Hamm bezeichneten Ortsteiles zum Stadtbezirk Herringen entspricht nur sehr bedingt den räumlich-funktionalen Zuordnungen.

Die als Folge des Strukturwandels in der Montanindustrie durch Arbeitsplatzabbau und Flächenfreisetzung geprägte industriell-gewerbliche Struktur des Ortsteiles ist nachfolgend unter dem Abschnitt ‚Wirtschaft und Arbeit‘ näher dargestellt. Die jeweils durch den Kissinger Weg im Westen, die Radbodstraße im Osten sowie den Herringer Weg im Süden begrenzten großflächigen Wohnquartiere Friesenstraße und Sachsenweg nördlich der Dortmunder Straße sowie die als Lange Straße West bezeichneten Wohnquartiere südlich der Dortmunder Straße bis zur Radbodstraße bzw. bis zum Herringer Weg bestehen in weiten Teilen aus mehr- bzw. hochgeschossigen Siedlungsanlagen der 1950er bis 1970er Jahre. Überwiegend mit öffentlichen Mitteln des sozialen Wohnungsbaus errichtet, weisen diese Wohnsiedlungen tendenziell eine sozial schwächere Bewohnerschaft mit einem höheren Migranten- aber auch Kinder- und Jugendlichenanteil auf. Die südlicheren Siedlungsbereiche sind deutlich stärker mit anderen Wohnformen durchmisch, als das nördlich der Dortmunder Straße der Fall ist. Individuelle Wohnformen mit Einzel-, Doppel- und Reihenhausbauung werten dieses Quartier deutlich auf. Mit zwei Schulen im Grund- und Hauptschulbereich, zwei Kirchengemeinden, Kindergärten, Altenheimen und Sportstätten verfügt der Ortsteil über ein relativ dichtes Geflecht wohnungsnaher Grundinfrastruktur in direkter Nachbarschaft der Wohnquartiere. Von punktuellen kleineren Einrichtungen oder Kiosken abgesehen, bestehen allerdings keine Versorgungseinrichtungen oder ein Ansatz für eine sozial-kommunikative Ortsmitte. Die Nahversorgung ist vorwiegend auf die zentralen Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen an der Kreuzung Kamener Straße/Wilhelmstraße und damit auf den zum Stadtbezirk Mitte zugehörigen Hammer Westen ausgerichtet. Allenfalls die westlichen Wohnsiedlungsquartiere haben eine gewisse Ausrichtung auf die Versorgungslagen an Herringer Markt und Fritz-Husemann-Straße.



Abbildung 7.4: Logistikstandort GVZ-Hafen (Quelle: Blosssey)

Insgesamt hat die Konzentration strukturwandelbedingter Probleme in der Wirtschafts- und Sozialstruktur des Ortsteiles zur Aufnahme in das Bundes-/Länderprogramm ‚Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – Die soziale Stadt‘ als Teil des Gesamtbereiches Hammer Westen geführt. Im Rahmen eines integrierten räumlich-sozialen Entwicklungskonzeptes sollen hier durch eine Kombination verschiedener öffentlicher Förderprogramme vielfältige Initiativen zur Unterstützung der Menschen in Ausbildung und Beschäftigung sowie die Entwicklung der räumlich-technischen Infrastruktur dauerhafte Verbesserungen erreicht werden.

7.1.2 Bevölkerungsentwicklung

In Herringen leben etwa 21.600 Einwohner, was einem Anteil von 12% an der Gesamtbevölkerung entspricht. Die Bevölkerungszahl Herringens war allerdings seit 1993 rückläufig und nimmt erst seit 1998 wieder leicht zu.

Grund ist der negative Wanderungssaldo, der erst nach der Erschließung neuer Wohnbauflächen an der Dortmunder Straße wieder einen positiven Wert erreichte. Insgesamt nahm die Bevölkerungszahl Herringens zwischen 1993 und 2002 um 0,5% ab, was etwa dem gesamtstädtischen Trend der Bevölkerungsentwicklung entspricht

Der Anteil von Einwohnern ausländischer Herkunft erreicht mit 18,4% den stadtweit höchsten Wert und liegt klar über dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 10,6%. In Nordherringen ist der Anteil mit gut 23% sogar noch einmal deutlich höher. Über vier Fünftel der in Herringen lebenden ausländischen Wohnbevölkerung sind Türken. Mit einer Mitgliederzahl von rund 3.400 Personen ist die türkische Gemeinde Herringens die größte in Hamm. Der hohe Ausländeranteil schlägt sich auch in der Haushaltsstruktur nieder. Leben im Hammer Durchschnitt 2,2 Personen in jedem Haushalt, so sind es in Herringen 2,4. Der Anteil der Single-Haushalte liegt mit 31% erkennbar unter dem städtischen Schnitt von 36,2%. Herringen ist ein auffallend junger Stadtteil. In jedem dritten Haushalt leben Kinder. Zugleich ist die Geburtenrate im gesamtstädtischen Vergleich sehr hoch. In der Vergangenheit konnte Herringen daher zumeist einen positiven natürlichen Saldo verbuchen.

7.1.3 Wirtschaft und Verkehr

Herringen verfügt über einen hohen Anteil an gewerblich und industriell genutzten Flächen. Das Bergwerk Heinrich Robert mit dem markanten Hammerkopfturm, welches seit 1904 in Betrieb ist, gehört heute zum Verbundbergwerk Ost und ist die letzte fördernde Zeche in Hamm. Die das Ortsbild Herringen prägende, zuletzt als Materialschacht genutzte ehemalige Förderanlage Schacht Franz und das zugehörige Betriebsgelände wurde Mitte der 1990er Jahre einschließlich der Zechenbahn von Heinrich-Robert über das Gelände Schacht Franz bis zum Kohlehafen am Datteln-Hamm-Kanal aufgegeben und mittlerweile weitestgehend abgeräumt. Die nunmehr seit Jahren laufende Umnutzung des Gesamtgeländes als gemischtes Wohn-, Gewerbe- und Freizeitgelände ist nachfolgend als eigenes Entwicklungsfenster detaillierter dargestellt.

Der größte Industrie- und Gewerbestandort im Stadtbezirk Herringen ist der Bereich des ehem. MHP-Geländes und des westlichen Teiles des Hafens Hamm beidseitig der Hafenstraße parallel zum Datteln-Hamm-Kanal. Großflächige, infolge des Strukturwandels in der Montanindustrie freigesetzte Betriebsflächen des ehemaligen MHP-Werksgeländes wurden in den letzten Jahren durch den Ausbau der Hafen-, Kanal- und Bahninfrastruktur in ihrer vorhandenen Standortgunst für die Logistikwirtschaft als Güterverkehrszentrum Hamm gestärkt. Die Neuansiedlung mehrerer überregionaler Großbetriebe zeigt die besonderen Entwicklungschancen für die Ansiedlung weiterer Betriebe aus dem Logistikbereich auf den noch umfangreich zur Verfügung stehenden weiteren Brachflächen auf, insbesondere wenn die Realisierung der ‚Kanaltrasse‘ als direkte Verlängerung der Hafenstraße bis zur A1 erfolgt.



Abbildung 7.5: Verbundbergwerk Ost
,Heinrich-Robert‘ (Quelle: Blossey)

Herringen ist über die Dortmunder Straße (L736) an die westliche Hammer Innenstadt und an die A1 (Anschlussstelle Hamm/Bergkamen) angebunden. Die Dortmunder Straße zerschneidet die zentralen Ortslagen am Herringer Markt und Fritz-Husemann-Straße und stellt als Autobahnzubringer angesichts des hohen Durchgangsverkehrs für die betroffenen Wohnsiedlungsbereiche eine starke Belastung insbesondere durch Lärm dar. Eine Entlastung der Herringer Ortsdurchfahrt erhofft sich die Stadt Hamm durch die geplante Kanaltrasse, deren Führung als Verlängerung der Hafensstraße parallel zum Südufer des Datteln-Hamm-Kanales schließlich an der Lünener Straße auf die Dortmunder Straße trifft. Die Kanaltrasse gewährleistet die Anbindung der westlichen Gewerbegebiete und trägt erheblich zur Entlastung Herringens vom Schwerlast- und Durchgangsverkehr bei.

Neben einem betriebsbezogenen kleineren Gewerbebestandort an der Kreuzung Dortmunder Straße/Lünener Straße ist der östliche Teil der Dortmunder Straße, zusammen mit der Verlängerung des Herringer Weges als Einfallstraße, in die Innenstadt ein wichtiger Gewerbebestandort im Stadtbezirk. Beidseitig der Dortmunder Straße sowie auch im Anschlussbereich des Gewerbegebietes Küferstraße findet sich eine typische gemischte Struktur aus z.T. auch großflächigen Einzel- und Großhandelsbetrieben, mehreren Autohäusern und ergänzenden Zulieferbetrieben sowie kleineren Handwerks- und Gewerbebetrieben.

Eine weitere wichtige Hauptverkehrsverbindung im Stadtbezirk ist der Straßenzug ‚Fangstraße/Zum Torksfeld‘, der nach Süden die Verbindung zur B61 zum Stadtbezirk Pelkum sowie nach Norden über die Lippe und den Kanal zum Stadtbezirk Bockum-Hövel gewährleistet. Der Stadtbezirk Herringen und die zugehörigen Wohnsiedlungsbereiche sind über mehrere Buslinien gut an das gesamtstädtische ÖPNV-Netz angebunden.

7.1.4 Umwelt, Freiraum, Kultur und Sport

Nach Norden durch den Landschaftsraum der Lippeaue mit Flusslauf und Kanal begrenzt, sind die Siedlungsbereiche Herringens nach Westen und Süden heute noch von überwiegend landwirtschaftlich genutzten großflächigen Freiräumen umgeben, die zwischen der Randsiedlung und Herringen Dorf noch siedlungsstrukturierende Wirkung entfalten. Die südlichen Freiraumbereiche zwischen Herringen und Pelkum sind durch das großflächige Waldgebiet Sundern und durch die Spuren der bisherigen und laufenden bergbaulichen Nutzungen gekennzeichnet. Ihre landschaftsgestaltende Qualität haben die teilweise noch in Schüttung befindlichen Bergehalden, die aufgegebenen Bahntrassen, Zechenbrachen oder auch die Bachläufe von Herringer- und Hoppeibach nahezu eingebüßt. Die mit technischer Profilierung ausgebauten, gespundeten Bachläufe und die angrenzenden Überschwemmungswiesen sind im gesamten Stadtbezirk nicht zugänglich. Das nördlich am Kanal gelegene aufgelassene Zechengelände lässt eine Verbindung der südlichen Freiräume mit der Lippezone zu und trennt die östlich anschließenden Wohnsiedlungsbereiche und Industriestandorte des Ortsteiles Westenheide, Industriestandort Hoesch-Hafen

Hamm vom Ortszentrum Herringen ab. Südlich des Herringer Weges schließen sich wieder direkt großflächige offene Freiräume an, die überwiegend landwirtschaftlich genutzt werden. Die bereits öffentlich zugängliche Halde Kissinger Höhe vermittelt neben dem imposanten Landschaftsbild einen ersten Eindruck der Nutzungsmöglichkeiten für Naherholung und Freizeit. Die Vernetzung der Siedlungsbereiche über die Brache Schacht Franz mit der Lippeaue und den südlichen Landschaftsbereichen bis Pelkum bietet die Chance zur Entwicklung einer einzigartigen zusammenhängenden Freizeitlandschaft mit überregionaler Bedeutung, wenn es gelingt, die ehemalige Industrielandschaft der Kissinger Höhe, die noch in Schüttung befindlichen Bergehalden Humbert und Sundern, aufgegebene Brachflächen, Bahntrassen und renaturierte Bachläufe in ein zusammenhängendes Gestaltungs- und Nutzungskonzept einzubinden. Die vorrangige Wahrung der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes stehen dazu nicht im Widerspruch.

Mit dem Bürgeramt, mehreren – auch weiterführenden – Schulen und Sonderschuleinrichtungen, Kindergärten, Stadtteilbibliothek, Kirchen und Gemeindezentren, Altenwohnheimen sowie einem vielfältigen Sportstättenangebot (Hallenbad, Glück-Auf-Halle etc.) verfügt der Stadtbezirk über eine gute Ausstattung mit sozialen Infrastruktureinrichtungen. Das ausgeprägte Herringer Vereinsleben, das u.a. mit dem selbstverwalteten Zentrum des ehemaligen Bauhofes der Zeche Schacht Franz ein für alle Gruppen nutzbares, attraktives Raumangebot bereitstellt, rundet das Infrastrukturangebot für Bildung und Kultur, Freizeit und Sport ab. Insgesamt mangelt es im Stadtbezirk aber an Spielplätzen und Freizeitangeboten für Kinder und Jugendliche.

7.2 Schwerpunkte der Stadtbezirkentwicklung

Für das Planungsgespräch ‚WerkStadt Hamm-Herringen‘ am 07.11.2003 in der Jahnschule wurden durch das Büro scheuven + wachen in enger Abstimmung mit der Stadt Hamm vertiefende Planungsideen entwickelt und den Bürgerinnen und Bürgern des Stadtbezirks zur Diskussion gestellt. Die im Bürgerbrief Hamm-Herringen textlich und planerisch aufbereiteten Entwicklungsfenster werden hier erläutert und die Diskussionsergebnisse aus dem Planungsgespräch wiedergegeben.

7.2.1 Schacht Franz – das vitale Quartier

Die Reaktivierung der Flächen der ehemaligen Zechanlage ‚Schacht Franz‘ ist ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklung im Stadtbezirk Hamm-Herringen. Die Fläche wird im Süden durch die Dortmunder Straße und im Norden durch den Datteln-Hamm-Kanal begrenzt. Östlich und westlich schließen sich die Wohnsiedlungsbereiche Isenbecker Hof bzw. Ostfeld an. Das Areal ist bereits weitgehend geräumt und zum überwiegenden Teil schon aus dem Bergrecht entlassen. Auf dem Gelände Schacht Franz bieten sich vielfältige Möglichkeiten zur Entwicklung neuer Flächen für Wohnen,



Abbildung 7.6: Entwicklungsfenster im Stadtbezirk Herringen (Quelle: s+w)



Abbildung 7.7: Nutzungs- und Erschließungskonzept für ‚Schacht Franz‘ (Quelle: s+w)

Freizeit und Gewerbe. Darüber hinaus eröffnet eine Revitalisierung zahlreiche Entwicklungspotenziale für die angrenzenden Bereiche.

Die Kanaltrasse

Die geplante Realisierung der vorhergehend erläuterten durchgängigen Entlastungsstraße, der ‚Kanaltrasse‘, hat mehrere Wirkungen auf das Plangebiet. Der nördliche Teil des Geländes ‚Schacht Franz‘ kann direkt an eine leistungsfähige Straße angebunden werden und eignet sich somit, auch angesichts der industriellen Vornutzung, besonders für eine gewerbliche Entwicklung. Mit der Entlastungswirkung der Kanaltrasse für die Dortmunder Straße ist zudem die Chance verbunden, die südliche Spitze des Areals ‚Schacht Franz‘ mit einer das Wohnen einschließenden gemischten Nutzung zu realisieren.

Neues Gewerbe

Die für Gewerbe vorgesehenen Flächen liegen im zentralen Bereich des nördlichen Abschnittes des Geländes Schacht Franz. Zwischen der Alten Kolonie im Westen und dem Isenbecker Hof im Osten könnten sich, jeweils im Schutz der vorhandenen Haldenlandschaft ‚Gewerbe-Inseln‘ in einer stark durchgrünten Umgebung entwickeln. Ein direkter verkehrlicher Anschluss an die geplante Kanaltrasse kann zusammen mit einer Nutzungsbeschränkung des zulässigen Gewerbes die Verträglichkeit mit der umgebenden Wohnnutzung sicherstellen. Nach derzeitigem Sachstand ist jedoch anzumerken, dass seitens des Eigentümers keine gewerblichen Nutzungen für das Gelände mehr vorgesehen sind.

Sport, Freizeit und Erholung

Das Gelände ‚Schacht Franz‘ stellt einen wichtigen Baustein in der zukünftigen Sport- und Freizeitlandschaft Herringens dar und soll in diesem Sinne zur Profilierung des Stadtteils beitragen. Im Norden führt die topografisch reizvolle Resthaldenlandschaft bis an den Kanal, wo ein geplanter Brückenschlag über Kanal und Lippe zukünftig die Verbindung zur Halde Radbod herstellen soll. Hier bieten sich die bewaldeten Hügel für Mountain-Biking und andere Freizeitsportangebote an. In der Mitte des Areals ‚Schacht Franz‘ soll ein neues wettbewerbsgerechtes Sportzentrum für mehrere Sportarten entstehen. Es ist u.a. vorgesehen, das heutige ‚Glück-Auf-Stadion‘ an diesem Standort als Teil des geplanten Sportzentrums neu zu errichten. Somit könnte das bestehende Stadiongelände in Verbindung mit dem Umfeld neue räumliche Perspektiven für eine zukünftige Aufwertung des Versorgungszentrums ‚Fritz-Husemann-Straße‘ für ortsverträgliche Einzelhandels-, Kleingewerbe- und Dienstleistungsangebote bieten.

Durch die Anlage neuer, attraktiver Fußwegeverbindungen über das ehemalige Bergwerksgelände wäre es überdies möglich, die Siedlung Isenbecker Hof räumlich und funktional erheblich besser mit dem Versorgungszentrum ‚Fritz-Husemann-Straße‘ zu verknüpfen und somit neues Kundenpotenzial für den Einzelhandel zu erschließen.

Die Südspitze des Geländes wurde im Zuge der laufenden Flächennutzungsplanänderung als gemischte Baufläche dargestellt – das heißt, hier wird in Zukunft u.a. die Ansiedlung von Wohnen in Verbindung mit verträglichem Kleingewerbe und Dienstleistungen möglich sein. Dabei muss Sorge getragen werden, dass dieser Standort nicht in Konkurrenz zu den bestehenden Versorgungszentren Herrings tritt und diese in ihrer Funktion schwächt.

Schacht Franz: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Im Verlaufe des Gesprächs wird insbesondere die Einzelhandelsituation in Herringen im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung des ‚Schacht Franz‘-Geländes thematisiert. Ein Teilnehmer beklagt, dass bereits jetzt zahlreiche Geschäfte in Herringen leer stehen. Vor diesem Hintergrund stellt er die Eignung der „Südspitze“ des Plangebietes für Einzelhandelsnutzungen in Frage. Eine weitere Schwächung der bestehenden Zentren sei die absehbare Folge. Die Verwaltung stellt klar, dass die ‚Südspitze‘ des ‚Schacht Franz‘-Geländes im laufenden Flächennutzungsplanverfahren als gemischte Baufläche dargestellt werde. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Dortmunder Straße sei der Standort für Wohnnutzungen nicht attraktiv, wohl aber für Kleingewerbe und Handwerksbetriebe. Eine Konkurrenzsituation, vor allem zu den Geschäftslagen an der Fritz-Husemann-Straße, müsse unbedingt vermieden werden. Daher solle Einzelhandel vorrangig im Bereich Fritz-Husemann-Straße auf den möglicherweise bald zur Disposition stehenden Sportplatzflächen entwickelt werden.

Auf die Nachfrage bzgl. der Nachnutzung eines brachliegenden Gewerbestandorts an der Kreuzung Dortmunder Straße/Schmiedestraße teilte die Verwaltung mit, dass dort keine großflächigen Einzelhandelsbetriebe zulässig sind. Das Einzelhandelskonzept regle die Ansiedlungsvorhaben in diesem Bereich und schließe zentrenrelevante Sortimente dauerhaft aus. Im Allgemeinen sei festzustellen, dass Leerstände im Einzelhandel ein Problem in ganz Hamm sind. Die Stadt bekenne sich aber ausdrücklich zu den bestehenden Zentren. Mit dem Einzelhandelskonzept halte man ein wirksames Instrument in der Hand, um zumindest den großflächigen Einzelhandel mit zentrenrelevantem Sortiment zu begrenzen und in der Standortwahl zu steuern.

Mehrere Bürger fordern, dass die Siedlung Isenbecker Hof über eine Straße an die Fritz-Husemann-Straße angeschlossen werden müsse, damit die Bewohner die Versorgungseinrichtungen besser erreichen können. Eine genauere Prüfung wurde mit Blick auf die Nachnutzung des Glück-Auf-Stadions zugesagt. Es wurde aber angemerkt, dass auf dem ‚Schacht Franz‘-Gelände ein in Nord-Süd-Richtung verlaufender Grünzug mit begleitendem Lärmschutzwall entwickelt werden soll, welcher möglichst nicht durch den Autoverkehr gequert werden solle. Es seien in den aktuellen Planungen Fuß- und Radwegeverbindungen vorgesehen, die die Wohnsiedlung Isenbecker Hof mit der Geschäftslage an der Fritz-Husemann-Straße verbinden sollen. Für den Autoverkehr sei durchaus der Umweg über die Dortmunder Straße in Kauf zu nehmen.

Einige Bürgerinnen und Bürger begrüßen die Planungsabsichten für die Brachfläche, da sie neue attraktive Angebote für Freizeitgestaltung, Spielen und Sport schaffen. In Herringen mangle es insgesamt an Grünflächen – ein Defizit, welches durch die Realisierung des Grünzuges spürbar verringert werden könne.



Abbildung 7.8: Planungsgespräch in Herringen (Quelle: s+w)

7.2.2 Freizeit und Naherholung in der Haldenlandschaft zwischen Herringen und Pelkum

Der Bergbau hat seine Spuren hinterlassen – eine Kette vorhandener, bzw. teilweise noch in Schüttung befindlicher Bergehalden prägt den gesamten Hammer Westen im Planbereich zwischen Herringen und Pelkum. Sie bieten eine reizvolle topografische Abwechslung zur flachwelligen Bördelandschaft und zur Lippeniederung. Die fertiggestellte und öffentlich zugängliche Halde Kissingerhöhe vermittelt neben dem imposanten Landschaftsbild einen Eindruck der Nutzungsmöglichkeiten für Naherholung und Freizeit. Mit Blick auf die noch in Schüttung befindlichen Halden ‚Sundern‘ und ‚ehem. Schacht Humbert‘ sowie die Haldenbereiche auf dem Gelände ‚Schacht Franz‘ kann langfristig eine bedeutsame Freizeit- und Erholungslandschaft entwickelt werden. Voraussetzung dafür ist, dass es gelingt, die Standorte untereinander abgestimmt zu profilieren sowie mit den Siedlungsbereichen und dem Freizeitband von Lippe und Kanal in einem attraktiven Freizeitwegenetz zu verknüpfen.

Landschaftsgestaltung

Nach Abschluss der Schüttungen wird die Vegetation im Zuge der geplanten Gestaltung zusammen mit ihrem eigentümlichen Bewuchs im Zuge der natürlichen Sukzession dem Besucher zukünftig ein ganz besonderes Naturerlebnis und vielfältige Erholungsmöglichkeiten bieten. Dazu gehört ein großräumiges Wegesystem, das die einzelnen Erlebnisräume miteinander verbindet. Dazu gehören auch strategische Sichtverbindungen auf und zwischen den Halden. Die Zwischenräume – aufgegebene Bahntrassen, Brachflächen, die gespundeten und noch zu renaturierenden Bachläufe – sollen als Teile der ehemaligen Industrielandschaft in die Gestaltungs- und Nutzungskonzepte einbezogen werden. Zusammen mit den noch vorhandenen naturnahen Landschaftsbereichen, z.B. dem ausgedehnten Waldgebiet ‚Sundern‘ oder dem Lipperraum, kann eine einzigartige Kulturlandschaft entstehen. Für die Integration des Siedlungsbereich Herringens in ein derartiges überörtliches Freiraumsystem bestehen vielfältige Ansatzpunkte, die es zu entwickeln gilt.

Sport auf der Halde

Das Relief der Halden ermöglicht die Ausübung vieler Sportarten, die sonst in Hamm nicht möglich wären, z.B. Mountain-Biking oder auch Klettern. Auf den Halden sind jeweils geeignete ‚Claims‘ für bestimmte Sportarten abzustecken, die überwiegend noch im Zuge der laufenden Schüttung in die Planung integrierbar sind. Abwechslungsreiche Routen und Parcours sollen zukünftig die Gesamtlandschaft attraktiv nutzbar erschließen.

Landmarken und Land Art

Durch künstliche Überhöhung können die Halden inszeniert und künstlerisch gestaltet werden. Die dabei geschaffenen Landmarken sind neue



Abbildung 7.9: Die Haldenlandschaft zwischen Pelkum und Herringen stellt ein bedeutendes Potenzial für die Naherholung dar. (Quelle: s+w)

Orientierungspunkte in einer weitgehend flachen Stadtlandschaft. Sie kennzeichnen den Verlauf von Sport- und Freizeitroutes und machen Erlebnisorte weithin sichtbar. Die künstliche Landschaft selbst kann somit Landschaftskunst – Landart – werden. Temporäre oder permanente Installationen stellen besondere Anziehungspunkte auch für auswärtige Besucher dar.

Haldenlandschaft: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Die entwickelten Vorstellungen zum langfristigen Ausbau der Haldenlandschaft zwischen Pelkum und Herringen als Freizeit- und gesamtstädtisches Naherholungsgebiet unter Wahrung des Landschafts- und Naturschutzes wurden grundsätzlich von der überwiegenden Zahl der Teilnehmer begrüßt. Anregungen und Kritik gab es zu folgenden Detailpunkten:

Das Naherholungspotenzial der Haldenlandschaft wird von den Bewohnern des Stadtbezirks geschätzt und bereits von einigen, zum Beispiel zum Radfahren, genutzt. Ein Bürger schätzt die kleinen Wege und die Möglichkeit, mit dem Rad um Herringen herum zu fahren. Er verweist jedoch auf die mangelhafte Verknüpfung mit dem Selbachpark. Überdies schlägt er einen Weg am Nordrand der Halde Kissingerhöhe vor. Sinnvoll wäre es zudem, die alte Bahntrasse als Radweg weiterzuführen. Eine Bürgerin schlägt vor, die Halde von der Dortmunder Straße aus zu beschildern.

Der Bezirksvorsteher vermeldet, dass der KVR in der letzten Sitzung der Bezirksvertretung einen neuen Gestaltungs- und Ausbauplan für die Halde präsentiert habe, welcher eine Vielzahl neuer Wege vorsehe. Diese Planungen sollen auf einer Bürgerversammlung diskutiert werden. Ein weiterer Teilnehmer des Planungsgesprächs schlägt vor, dass Wege und Flächen für Mountainbiker vorgesehen werden sollten. So könne sich Herringen als junger und attraktiver Stadtteil auch für Neubürger empfehlen. Ein anderer Bürger ergänzt, dass auch der Parkfriedhof in ein Konzept für Freizeit- und Erholungsnutzungen mit einbezogen werden solle.



Abbildung 7.10: Planungsgespräch in Herringen (Quelle: s+w)

7.2.3 Neue Wohnbauflächen zwischen Herringen und Randsiedlung

In den letzten Jahrzehnten konzentrierte sich die Entwicklung neuer Wohngebiete innerhalb des Stadtbezirks auf die Randsiedlung und deren Umfeld. Auch heute noch verzeichnet dieser Bereich größere Wohnbauflächenpotenziale zwischen der Randsiedlung und dem alten Ortskern. Diese Flächen werden zur Zeit landwirtschaftlich genutzt und weisen mit ihrem Gehölzbestand und den Obstwiesen eine hochwertige Freiraumstruktur auf, die auch als besondere Qualität der angrenzenden Wohnbereiche angesehen werden kann.

Anforderungen an die Entwicklung

Mit der Entwicklung neuer Wohnbauflächen zwischen Herringen und Herringer Heide stellt sich die Frage, ob die historische Trennung zwischen beiden Ortsteilen durch ein Zusammenwachsen überwunden werden soll, oder ob sie durch eine Arrondierung der Siedlungsränder und die Gestaltung des gliedernden Grünzuges weiterhin in der Siedlungsstruktur ablesbar sein soll.

Für eine großzügige Erweiterung der Wohnbauflächen spricht die Möglichkeit, durch neue Einwohner die vorhandene Infrastruktur in Herringen zu stabilisieren und effizienter zu nutzen. Für eine behutsame Entwicklung neuer Wohngebiete spricht die vielgestaltige Landschaft und die absehbar zurückgehende Nachfrage nach Wohnbauland in den nächsten Jahrzehnten.

Wesentliche freiräumliche Strukturen – Bachläufe, Obstwiesen, Baum- und Gehölzgruppen – sollen in jedem Fall als wohnungsnaher Grünflächen erhalten bleiben und die neuen Wohngebiete in überschaubare Quartiere gliedern. Ein Teil der Fläche ist zu multifunktional nutzbaren Freiräumen für Freizeit und Naherholung zu entwickeln.

Abbildungen 7.11, 7.12:
Variante A ‚Insel‘ (links) und
Variante B ‚Band‘ (rechts)
(Quelle: s+w)



Zwei Varianten

Die Abbildungen 7.11 und 7.12 illustrieren zwei mögliche Entwicklungsszenarien: Als ‚Insel‘ (A) könnte ein neues Wohnquartier angrenzend an das Schulgelände entstehen. Die Freiräume könnten als erkennbare Zäsur zwischen den Orten erhalten und deutlich aufgewertet werden. In Form eines ‚Bandes‘ (B) wäre auch ein Zusammenwachsen der Ortsteile denkbar - mit deutlich mehr Wohneinheiten und der Integration von freiräumlichen Elementen in den Siedlungsbereich, die so das innere Grünflächensystem ergänzen. In beiden Varianten werden Flächen für die Sicherung und Entwicklung ortsteilbezogener Gewerbes mit Anbindung an die geplante Kanaltrasse integriert.

Neue Wohnbauflächen: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Die Notwendigkeit, in Herringen neue Wohnbauflächen auszuweisen, wird von fast allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern erkannt. Von Seiten der Bezirksvertretung werden Zuzüge nach Herringen gutgeheißen, allerdings gebe es nicht so sehr einen Bedarf an weiteren Bauträgersiedlungen, sondern an Flächen für den Einfamilienhausbau. Die Stadtverwaltung untermauert den Bedarf an neuen Wohnbauflächen, indem sie auf die in Hamm überdurchschnittlichen Haushaltsgrößen verweist, welche allen Prognosen zufolge in den nächsten Jahren zurückgehen werden.

Kontrovers wird hingegen die mögliche Lage neuer Wohngebiete diskutiert. Auf der einen Seite fordern viele der Anwesenden einen sparsamen Umgang mit Flächen, um der Zersiedelung der Landschaft entgegenzuwirken. Eine Bürgerin favorisiert aus diesem Grunde das Szenario B, da hier eine Grünzäsur zwischen Herringen und der Randsiedlung erhalten bleibe. Andere Teilnehmerinnen und Teilnehmer hingegen sind der Auffassung, dass der neue Flächennutzungsplan verstärkt Flächen ausweisen solle, für die auch eine Verwertungsabsicht seitens der Eigentümer bestehe. Ein Investor schlägt dazu eine neue Wohnbaufläche südlich der Heidhofsiedlung und eine Fläche bis zur Kleingartenanlage an der Holzstraße vor. Hier sei bekannt, dass die Eigentümer eine Entwicklung zu Wohnbauland befürworten. Aus diesem Grunde haben sie bereits eine Interessengemeinschaft gebildet. Für die Fläche am Heidhof haben die Eigentümer überdies einen Bebauungsvorschlag entwickelt, der der Stadt bekannt sei, und welcher im Rahmen des Planungsgesprächs noch einmal vorgestellt wird. Bei anderen Flächen, zum Beispiel südwestlich der Randsiedlung, sei hingegen offenkundig, dass die Eigentümer keine bauliche Entwicklung anstreben, obwohl bereits im letzten Flächennutzungsplan eine Darstellung als Wohnbaufläche enthalten war.

Die Stadtverwaltung entgegnet auf diese Vorschläge, dass der Gebietsentwicklungsplan des Regierungsbezirks Arnsberg enge Vorgaben für die Ausweisung neuer Wohnbauflächen mache. Sie müssen im Siedlungszusammenhang stehen, in der Nähe von Versorgungseinrichtungen liegen sowie mit vertretbarem Aufwand zu erschließen sein. Die Vorgaben zwingen zu einer Verdichtung bereits besiedelter Bereiche und lassen eine Zersiedelung der Landschaft nicht zu. Vorrangig müssten Ortslagen arrondiert werden. Die Stadt werde die Vorschläge bei den Überlegungen auf gesamtstädtischer Ebene prüfen, nicht zuletzt sei sie aber auch verpflichtet, in allen Stadtbezirken in angemessenem Rahmen Wohnbauflächen bereitzustellen, ohne den Gesamtbedarf zu überschreiten.

Eine Bürgerin weist darauf hin, dass weniger mobile Bewohner der Randsiedlung nur schwer die Einkaufsmöglichkeiten in Herringen erreichen könnten. Anbindung und Takte im Busverkehr seien sehr schlecht, sodass insbesondere für ältere Menschen keine ausreichend gute Versorgungssituation gegeben sei. Dem entgegnet eine andere Bürgerin, dass sie aus Gründen der Lärmbelastung gegen eine Taktverdichtung sei. Sie schlägt vor, dass alternative Linienführungen im Busverkehr zu prüfen seien.

Ein Bürger erhofft sich, dass die Kanaltrasse eine große Entlastung für die Dortmunder Straße mit sich bringen werde. Somit sei es möglich, die bisher voneinander getrennten Siedlungskerne von Herringen miteinander zu verbinden und die Querungsmöglichkeiten der Dortmunder Straße zu verbessern.

7.2.4 Herringer Mitte

Auf Grund der historisch bedingten Gliederung Herringens in drei größere Siedlungsbereiche gibt es kein zusammenhängendes Stadtteilzentrum, das allein die wesentlichen Funktionen einer Mitte bündeln könnte. Die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen wird von zwei größeren Geschäftslagen gewährleistet: dem Herringer Markt und der Fritz-Husemann-Straße.

Die traditionsreiche Mitte Herringens wird durch die Pfarrkirche St. Viktor markiert, in deren Umfeld sich Einzelhändler und Dienstleister vorwiegend im Grundversorgungsbereich konzentrieren. Auf dem Platz vor der Kirche findet ein Wochenmarkt statt. Der Herringer Markt ist hinsichtlich der Versorgungsfunktion in Zusammenhang mit dem großflächigen Einzelhandel im Bereich Dortmunder Straße/Zum Torksfeld zu sehen. Die Barrierewirkung der Dortmunder Straße und die mangelhafte Verknüpfung verhindern eine komplementäre Entwicklung beider Standorte. Der großflächige Einzelhandel ist überwiegend an den Bedürfnissen der motorisierten Kundschaft orientiert, die Herringer Ortsmitte fußläufig nur schwer erreichbar. Eine optimale Verknüpfung beider Lagen ist kaum erreichbar, partielle Verbesserungen durch eine Umgestaltung des Kreuzungsbereiches Dortmunder Straße/Zum Torksfeld aber durchaus möglich.

Die Fritz-Husemann-Straße hingegen ist das Versorgungszentrum für Nordherringen. Die Geschäftslage zeigt derzeit allerdings Schwächen in der Branchenstruktur und Präsentation des Grundversorgungsangebotes. Insbesondere fehlt ein Einzelhandelsbetrieb mit größerer Verkaufsfläche, der eine Magnetwirkung entfalten und die Kaufkraftabflüsse stoppen könnte. Im Bestand sind auf Grund der kleinteiligen Parzellierung derartige Verkaufsflächen allerdings zur Zeit nicht realisierbar. Während Nordherringen insgesamt durch eine Vielzahl gartenstädtischer Quartiersplätze geprägt ist, fehlt es an einem größeren Stadtplatz, der als Mitte nicht nur eine Versorgungs-, sondern auch soziale und kommunikative Funktionen erfüllen könnte. Die Verlagerung des Glück-Auf-Stadions wird Flächen freisetzen, die für die Anlage eines Quartiersplatzes und zur Integration eines größeren Verbrauchermarktes in Verbindung mit ortsverträglichem Kleingewerbe in die Geschäftslage genutzt werden könnten und zudem verkehrlich gut erreichbar sind. Zusammen mit den neuen Wohnbauflächen auf Schacht Franz und der verbesserten fußläufigen Anbindung der östlichen Wohnbereiche können neue Kundenpotenziale erschlossen werden.

Standortmarketing

Die räumlich-funktionale Trennung der beiden Versorgungszentren ist allein durch städtebauliche Maßnahmen nicht überwindbar. Mit einem gemeinsamen Standortmarketing und daraus folgenden Aktivitäten könnte aber eine bessere Profilierung Herringens als Einkaufsstandort erreicht werden.

Herringer Mitte: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Die Teilnehmer sind sich einig, dass die vorhandenen Zentren am Herringer Markt und an der Fritz-Husemann-Straße in ihrer Versorgungsfunktion gestärkt werden müssen. Auch die räumlich-funktionale Trennung der beiden Geschäftslagen müsse langfristig überwunden werden. Eine Bürgerin schlägt vor, zur besseren Querung der Dortmunder Straße Fußgängerbrücken zu errichten. Sie fügt hinzu, dass gegen eine städtebauliche Verbindung der beiden Ortsteile spreche, dass die Wiese an der Apotheke ein bedeutender Spielplatz sei und daher von Bebauung frei zu halten sei. Die Bezirksvertretung weist darauf hin, dass der Bau der Kanaltrasse eine erhebliche Verkehrsentslastung der Dortmunder Straße bewirken werde. Durch die Anlage von zwei Kreiseln solle die Fahrgeschwindigkeit verringert werden und damit auch die Querung für Fußgänger und Radfahrer erleichtert werden. Die Baulast für die Dortmunder Straße – derzeit eine Landesstraße – werde voraussichtlich auf die Stadt übergehen.

Insgesamt ist zu empfehlen, ein Gesamtkonzept für die Dortmunder Straße zu erarbeiten, welches sowohl ein Verkehrskonzept für Auto-, Fuß- und Radverkehr beinhaltet, als auch die stadträumliche Verbindung der Ortsteilzentren sowie die Gestaltung der Ortseingänge beinhaltet. Die Verwaltung ist bereits mit der Erarbeitung von Lösungsvorschlägen für die Dortmunder Straße beauftragt.

Ein Bürger fordert erneut den Bau einer Straße von der Siedlung Isenbecker Hof zur Fritz-Husemann-Straße. Darüber hinaus sei eine Straßenrandbebauung an der Dortmunder Straße notwendig, um die funktionale Zusammengehörigkeit der beiden Mitten auch stadträumlich zu dokumentieren. Wie schon im Rahmen der Diskussion über Schacht Franz stimmt die Verwaltung einer Prüfung grundsätzlich zu, verweist aber auf die aus heutiger Sicht ausreichende Durchlässigkeit zu den Kolonien im Rahmen der geplanten Fuß- und Radwegeverbindungen im Zuge der Neugestaltung der Sportanlagen im Mittelteil des Geländes ‚Schacht Franz‘. Es sei erklärtes Ziel, die Verbindung zu stärken. Eine Bebauung und die Nutzung durch Einzelhandelsbetriebe setze allerdings ein großes Marktpotenzial voraus, das derzeit nicht gegeben sei. Vorrangig sei daher die Sicherung der bestehenden Nahversorgungsbereiche.

An der Fritz-Husemann-Straße biete die geplante Verlagerung des Sportplatzes eine gute Chance, Flächen für die Ansiedlung eines großflächigen Lebensmittelsupermarktes zu gewinnen. Die genannte Fläche befinde sich glücklicherweise im Eigentum der Stadt. Es sei jedoch notwendig, in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern an der Fritz-Husemann-Straße Lösungen für die Integration in die vorhandene Geschäftslage zu entwickeln. Denkbar sei die Schaffung neuer Zugänge zu dem rückwärtig gelegenen Gelände des nach Verlagerung auf das Schacht Franz-Gelände nicht mehr benötigten Glück-Auf-Stadions. Zusammen mit der Stadt Hamm sind die Eigentümer und Geschäftsinhaber gefordert, ihre Chancen zu erkennen und durch Investitionen zu nutzen.



Abbildung 7.13: Planungsgespräch in Herringen (Quelle: s+w)

Tabelle: 7.1 Potenzialflächen in Herringen

Fläche	ha	Nutz.	FNP (alt)
östlich Randsiedlung	13	W	Wohnbaufläche, Grünfläche
Sportplatz Zum Torksfeld	1,1	W	Grünfläche
Schacht Franz Zentral	5,0	W	Gewerbfl. Baufläche
Schacht Franz Süd	1,2	MI	Gewerbl. Baufl., forstw. Fl.
Fritz-Husemann-Straße	2,7	MI	Grünfläche
Beverstr., Lünener Str.	5,9	GE	Gewerbl. Baufl.



Abbildung 7.14: Strukturkonzept zur Stadtteilentwicklung von Herringen (Quelle: s+w)

7.3 Strukturkonzept für den Stadtbezirk Hamm-Herringen

Aus den Ergebnissen der Bürgerdiskussion hat das Büro scheuven + wachten als fachliche Empfehlung einen Vorschlag für die Zukunft der räumlichen Entwicklung des Stadtbezirks erarbeitet. Dabei wurden die wichtigsten Hinweise und Diskussionsbeiträge aus dem Planungsgespräch eingearbeitet und als zeichnerisches Protokoll in Form von Sprechblasen kenntlich gemacht. In Tabelle 7.1 werden darüber hinaus alle Potenzialflächen dargestellt, die im Stadtbezirk für eine zukünftige Entwicklung zur Verfügung stehen. Die Übersicht umfasst nicht nur die im Planungsgespräch diskutierten Flächen, sondern gibt einen Überblick über sämtliche Flächenpotenziale im Stadtbezirk.

8 Stadtbezirk Hamm-Bockum-Hövel

8.1 Profil des Stadtbezirks

Der im Nordwesten gelegene Stadtbezirk Bockum-Hövel umfasst mehrere siedlungsräumliche Bereiche mit teilweise sehr unterschiedlichen funktionalen, städtebaulichen, sozialen und naturräumlichen Strukturen. Diese bedingen unterschiedliche Stärken und Schwächen und damit Problemlagen, für die es gilt, zukunftsgerichtete Lösungsansätze zu finden. Für eine griffige Beschreibung der prägnanten Strukturen werden die Bereiche Bockum und Hövel und der Hammer Norden unterschieden.

8.1.1 Die Ortsteile in Hamm-Bockum-Hövel

Bockum und Hövel

Siedlungsgeschichtlicher Ursprung des heutigen Stadtbezirkes waren die Dörfer Bockum und Hövel sowie mehrere verstreute Hoflagen. Im Zuge der Industrialisierung, die in Bockum-Hövel mit dem Bau der Eisenbahnlinie Hamm-Münster und der Inbetriebnahme der Zeche und Kokerei Radbod (1906 bzw. 1912) eingeläutet wurde, setzte eine sich rasch ausweitende Siedlungstätigkeit ein und veränderte den bis dahin landwirtschaftlich geprägten Raum.

Zwischen Bockum und Hövel, aber zunächst ohne funktionalen Bezug zu den alten Dörfern, entstanden mit vorrangiger Ausrichtung auf die Zeche an der Hammer Straße und entlang der Werner Zechenbahn zahlreiche gartenstädtisch geprägte Arbeitersiedlungen, wie zum Beispiel die Kolonien Radbod und Wittekindstraße.

In kontinuierlicher Arrondierung dieser Arbeitersiedlungen wuchsen die beiden Ortslagen schon in den 1970er Jahren zusammen, ohne jedoch einen homogenen städtischen Siedlungskörper auszubilden. Parallel dazu entstanden ab den 1960er Jahren zusätzliche neue Siedlungsgebiete vornehmlich in Einzel- und Reihenhausbauweise an den landschaftlich reizvollen Ortsrandlagen von Bockum und Hövel.

Anfang der 1970er Jahre wurde von der seit 1956 selbständigen Stadt Bockum-Hövel für die wachsende Bevölkerung im Ortsteil Hövel ein neues funktionales Stadtzentrum entwickelt. Das im Umfeld des Höveler Marktes realisierte Zentrum Bockum-Hövel ergänzte die bestehenden Geschäftslagen entlang der Hohenhöveler-, Marine- und Oswaldstraße durch ein zentrales Einkaufszentrum und das neue Rathaus der Stadt zwischen Rautenstrauchstraße und Teichweg. Im direkten Umfeld des neuen Zentrums wurden mehrgeschossige Wohnanlagen, überwiegend als sozialer Wohnungsbau, errichtet. Größere Wohnanlagen mit einer ähnlichen mehrgeschossigen Baustruktur wurden etwa zur gleichen Zeit im Bereich

Bockum-Hövel im Überblick

Fläche: 32,7 km²
Einwohner: 35.952 (19,8%)
Bevölkerungsdichte: 1.100 E/km² (801)
Anteil 0 bis <18jährige: 20,7% (20,2%)
Anteil 18 bis <65jährige: 61,9% (62,0%)
Anteil >65jährige: 17,4% (17,8%)
Singlehaushalte: 33,0% (36,2%)
Haushaltsgröße: 2,3 Personen (2,2)
Ausländeranteil: 9,8% (10,6%)
Bevölkerung 1993-2002: +0,4% (-0,2%)
Waldfläche: 4% (7,7%)

In Klammern: Durchschnitt Stadt Hamm
Quelle: Stadt Hamm (2003): Stat. Jahrbuch



Abbildung 8.1: Bockum-Hövel
(Quelle: s+w)

nördlich und südlich der Ermelinghofstraße in Erweiterung der wesentlich durch die Pankratiuskirche markierten alten Ortsmitte Hövel errichtet, deren Funktion als Versorgungszentrum und Ortsmitte aber weitgehend durch das neue Zentrum ersetzt wurde.

Trotz der Konzentration öffentlicher und privater Infrastruktureinrichtungen (z.B. Rathaus, Malteser Krankenhaus, Schulen) mit einem deutlich über die Grundversorgung hinausgehenden spezialisierten Geschäfts- und Dienstleistungsbesatz ist das Zentrum Bockum-Hövel derzeit deutlichen Niedergangstendenzen ausgesetzt. Auch umfangreiche Investitionen in die Gestaltung der öffentlichen Straßen und Plätze (z.B. Marktplatz, Sanierung der Geschäftsstraßen) konnten hier noch nicht wirksam entgegensteuern.



Abbildung 8.2: Stadtteilzentrum in Bockum-Hövel (Quelle: s+w)

Durch die Trennung in zwei Geschäftslagen – das Einkaufszentrum am Marktplatz sowie die Lagen an der Oswald-, Marine- und Hohenhöveler Straße – hinterlässt das Versorgungszentrum des Stadtbezirks zur Zeit einen unzusammenhängenden Eindruck. Insgesamt sind deutliche Anzeichen eines Abwertungsprozesses („trading-down“) erkennbar, der z.B. mit einer vermehrten Ansammlung von Discountern und Spielhallen sowie einigen Leerständen von Ladenlokalen einhergeht. Diese Entwicklung wird gefördert durch die wenig ansprechende Gestaltung des Einkaufszentrums und der großen Stellplatzflächen, den unzureichenden Bezug zur Marinestraße und das Fehlen einer ausstrahlenden Nutzung des Marktplatzes. Die Mängel in der Branchenstruktur gepaart mit den städtebaulichen Mängeln lassen in Zukunft ein weiteres Abfließen von Kaufkraft befürchten. Eine Schlüsselrolle bei der Erneuerung der Bockum-Höveler Mitte kommt dem Marktplatz zu. Als Besonderheit im Stadtgrundriss besitzt er das Potenzial, verschiedenste Nutzungen zu bündeln, Aufenthaltsqualität zu bieten und die Ortsmitte neu zu beleben.

Die seit einigen Jahren zu beobachtende Entwicklung des ehemaligen Gewerbegebietes Römerstraße zu einem autokundenorientierten Versorgungsstandort mit großflächigen spezialisierten Einzelhandelsunternehmen und ergänzenden Fachmärkten führt mittlerweile zu einer deutlichen Verschärfung der Konkurrenzsituation für die Entwicklung des Zentrums.

Der alte Dorfkern Bockum hat sich mit einem auch heute noch ausgeprägten eigenständigen Konzentrationsbereich um die katholische St. Stephanus Kirche als Ortsteilzentrum mit einer vorwiegend grundständigen Versorgungsinfrastruktur erhalten. Im Verlauf der Hammer Straße finden sich weitere Anbieter.

Nach nur zwei Jahrzehnten als selbstständige Stadt wurde Bockum-Hövel im Zuge der kommunalen Gebietsreform 1975 in die neugebildete kreisfreie Stadt Hamm eingemeindet. Die im Zuge dessen erfolgte Vergrößerung des Siedlungsgebietes um den Hammer Norden wird aufgrund der eigenständigen Struktur nachfolgend separat dargestellt. Lippeaue mit Lippe und Kanal sowie die Bahnlinien im östlichen Ortsteilbereich des Hammer Nordens stellen heute noch eine starke Zäsur zu den südlich und östlich anschließenden Stadtbezirken Mitte und Heessen dar, so dass sich

Bockum-Hövel bis heute einen sehr eigenständigen Charakter in der Tradition als ehemals selbstständige Stadt bewahrt hat. Innerhalb des Stadtbezirks findet sich eine Vielzahl von sehr unterschiedlichen Wohnquartieren mit jeweils eigenen Qualitäten. In Bockum-Hövel ist gartenstädtisches neben landschaftsbezogenem, dörfliches neben vorstädtischem und urbanem Wohnen möglich.

Hammer Norden

Im Gegensatz zu den benachbarten Stadtteilen Bockum-Hövel und Heesen ist die Siedlungsgeschichte des Hammer Nordens, der seit 1250 zur Grafschaft Mark und damit zur Stadt Hamm gehört, nicht durch den Bergbau und seine typischen Siedlungsformen gekennzeichnet. Die nur noch an wenigen Relikten, wie dem Grieskampschen Hof an der Sorauer Straße ablesbare Siedlungsgeschichte war ursprünglich durch die Landwirtschaft dominiert. Nach dem Bau des ehemaligen Schlachthofes an der südlichen Münsterstraße (heute: HAMTEC) und der Eisenbahnlinien im 19. Jahrhundert wurden bis zum Zweiten Weltkrieg die großen gründerzeitlichen Wohnsiedlungen am Nordenstiftsweg, an der Tondern-, Schleswig- und Holstein- sowie an der Karlstraße errichtet.

Bis Mitte der 1960er Jahre entstanden vorwiegend neue Siedlungen mit eingeschossigen Einzel- und Doppelhäusern. Ab Mitte der 1960er bis in die 1980er Jahre konzentrierte sich die Siedlungsentwicklung auf den Großen Sandweg und die Bereiche südlich des Nordenstiftswegs, die mit überwiegend drei- bis vier-, aber auch bis zu achtgeschossigen Wohnanlagen (Schottschleife, Schlagenkamp) bebaut sind, oder an der Mattenbecke östlich der Münsterstraße.

Bis 1975 war Hamm Norden ein eigenständiger Ortsteil der ehemaligen Stadt Hamm nördlich der Lippe. Im Zuge der kommunalen Gebietsreform wurde der Hammer Norden mit der Münsterstraße (B63) als Grenze jeweils etwa zur Hälfte den neuen Stadtbezirken Bockum-Hövel und Heesen zugeordnet. Die Abseitslage jenseits der Lippe, die hohe Verkehrsbelastung und die Zerschneidung durch mehrere Bahnlinien sowie eine – im Verhältnis zu anderen Stadtteilen – überwiegend stark verdichtete Bebauung bedingt ein tendenziell negatives Image des Ortsteiles. Dieses hat sich zu Beginn der 1990er Jahre durch sich verschärfende soziale Konfliktlagen in einzelnen Wohnquartieren, allen voran in den Siedlungen Schottschleife/Schlagenkamp, weiter verfestigt.

Die bis dato mangelhafte Ausstattung mit öffentlicher Infrastruktur, die entlang der Hauptverkehrsstraßen verstreute private Versorgungs- und Dienstleistungsinfrastruktur sowie insbesondere das Fehlen einer sozial-kommunikativen Ortsteilmitte kamen erschwerend hinzu.

Die Konzentration dieser städtebaulich-sozialen Problemlagen überlagerte die zahlreichen positiven Merkmale des Hammer Nordens – zum Beispiel die hohe Wohnqualität im überwiegend niedriggeschossigen Wohnsiedlungsbestand, der hohe Anteil privater und öffentlicher Grünflächen oder



Abbildung 8.3: Dorfkern Bockum mit der St.-Stephanus-Kirche (Quelle: Blossey)



Abbildung 8.4: Wohnanlagen Schottschleife
(Quelle: Blossey)

auch die Verbesserungen der öffentlichen Infrastruktur. In Fortsetzung eines seit Anfang der 1990er Jahren verfolgten sozialorientierten kommunalen Handlungsprogramms wurde der Hammer Norden in das Bund-Länderprogramm ‚Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt‘ aufgenommen. Bis heute konnten mit den zur Verfügung stehenden Fördermitteln vielfältige Aktivitäten zur Verbesserung der sozialen Situation der Menschen, z.B. durch Ausbildungs- und Beschäftigungsinitiativen und parallel erhebliche Investitionen in die öffentlich-soziale Infrastruktur umgesetzt werden. Allen voran ist die erstmalige Einrichtung eines Stadtteilzentrums im Hammer Norden mit der Stadtverwaltung und freien Trägern der Wohlfahrtspflege in der ehemaligen Johanneschule an der Sorauer Straße anzuführen. Zusammen mit dem Umbau des direkt angrenzenden Grieskampischen Hofes als Begegnungsstätte für Bürger und Vereine und vielen weiteren Verbesserungsmaßnahmen im öffentlichen Raum konnte die Versorgungsqualität im Ortsteil nachhaltig verbessert werden.

8.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Bockum-Hövel ist mit 35.952 Einwohnern der bevölkerungsreichste Stadtbezirk noch vor Hamm-Mitte: Nahezu jeder fünfte Einwohner von Hamm lebt in Bockum-Hövel. Insgesamt kann mit einer Veränderung von + 0,3% nahezu eine Stagnation der Bevölkerungszahl zwischen 1993 und 2002 festgestellt werden. Damit weicht Bockum-Hövel vom stadtweiten Trend (- 0,2%) nur geringfügig nach oben ab. Zuletzt (seit 2000) ging die Bevölkerungszahl Bockum-Hövels infolge größerer Wanderungsverluste sogar leicht zurück.

Der Ausländeranteil lag Ende 2002 mit 9,8% leicht unter dem Mittel von 10,6%. Dabei ist allerdings eine Konzentration der ausländischen Wohnbevölkerung im Bereich des Zentrums von Bockum-Hövel zu erkennen. Bezüglich der Alters- und Haushaltsstruktur weicht Bockum-Hövel nur geringfügig vom städtischen Durchschnitt ab.

In den vergangenen Jahren vollzog sich die Neubautätigkeit im Wohnungsbau vornehmlich am Nordostrand von Hövel sowie am Südrand von Bockum, dort waren entgegen dem Stadtbezirkstrend Bevölkerungszuwächse zu verzeichnen. Sie weisen derzeit eine deutlich günstigere Altersstruktur auf. Im Bereich der Infrastrukturausstattung, zum Beispiel mit Spielplätzen, besteht noch Nachholbedarf.

8.1.3 Wirtschaft und Verkehr

Bockum-Hövel ist über die mittlerweile kreuzungsfrei ausgebaute Lipperandstraße (L518) direkt an die A1, Anschlussstelle Hamm-Bockum/Werne sowie die B63 (Münsterstraße) angebunden. Ein damit verknüpftes leistungsfähiges Netz innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen (z.B. Römerstraße/Radbodstraße oder Hammer Straße/Bockumer Weg/Nordenstiftsweg) verbindet die Siedlungsbereiche Bockum-Hövels untereinander und mit den angrenzenden Stadtbezirken Mitte, Heessen und Herringen. Die inner-

örtlichen Straßenzüge Römerstraße/Radbodstraße und Bockumer Weg/ Hammer Straße sind als Autobahnzubringer mit Durchgangsverkehr erheblich belastet. Mit der geplanten Verlängerung der Wareндorfer Straße nach Westen zur Münsterstraße wird eine spürbare Entlastung der südlichen Römerstraße und des Bockumer Weges erwartet. Mit dem Anschluss an den bereits fertiggestellten Sachsenring wird somit eine direkte Ost-West-Verbindung zwischen Bockum-Hövel und Heessen entstehen.

Bockum-Hövel verfügt mit dem DB-Haltepunkt an der Ermelinghofstraße über einen direkten Anschluss an den DB-Nahverkehr, der mit der Regionalbahn Hamm-Münster im Halbstundentakt bedient wird. Wenn auch die Fahrtzeit zum Hauptbahnhof und damit zur Innenstadt lediglich vier Minuten beansprucht, ist die Erreichbarkeit des Haltepunktes angesichts der großen Entfernung zum Stadtteilzentrum und den Siedlungsgebieten zumindest für Fußgänger als nicht optimal einzustufen. Die Einrichtung einer Buslinie sowie die Erweiterung der Parkmöglichkeiten am Bahnhof Bockum-Hövel sind in Vorbereitung. Bockum-Hövel ist zusätzlich über mehrere Buslinien mit der Innenstadt und den anderen Stadtbezirken verknüpft, die auch eine Verbindung der Siedlungsbereiche mit den Ortsteilzentren untereinander sicherstellen. Eine ausgeprägte Verknüpfung zwischen Bahn- und Busverkehr besteht bisher nicht.

Bockum-Hövel ist ein wichtiger gewerblicher Schwerpunkt im Stadtgebiet. Das an der Römerstraße, zwischen östlichem Siedlungsbereich und der Bahnlinie nach Münster gelegene Gewerbegebiet Römerstraße, ist der flächenmäßig größte gewerbliche Standort in Bockum-Hövel. Insbesondere im nördlichen Teil weist er jedoch zahlreiche Leerstände und einen Großteil untergenutzter Grundstücke auf. Ungeordnete Lagerflächen und Stellplatzanlagen vermitteln nicht den Eindruck einer „guten Adresse“, die für viele Gewerbegebiete und die ansässigen Betriebe so wichtig ist. Im südlichen Teil konzentriert sich großflächiger Einzelhandel, der zum Teil auch ein zentrenrelevantes Angebot vorhält. Daher steht dieser Standort zunehmend in Konkurrenz zum Zentrum Bockum-Hövel.

Die Stadt Hamm plant, wie im Entwicklungsfenster ‚Gewerbebestandort Römerstraße‘ näher dargestellt, das Gewerbegebiet Römerstraße bedarfsgerecht nach Norden bis zur Lipperandstraße hin erheblich zu erweitern; im südlichen Bereich sind im Zusammenhang mit der Realisierung der geplanten Wareндorfer Straße West kleinere Arrondierungen möglich. Für den derzeit genutzten Bereich wird eine Restrukturierung und Aufwertung sowie die Begrenzung des zentrenrelevanten großflächigen Einzelhandelsangebotes auf den Bestand zum Schutz der Geschäftslagen im Zentrum von Bockum-Hövel angestrebt.

Nach der Schließung der Zeche Radbod im Jahr 1990 und dem Abbruch eines Großteils der Tagesanlagen wurde die Industriebrache durch die Projektgesellschaft Radbod GmbH, bestehend aus den früheren Grundstückseigentümern und der Stadt Hamm, für eine Nachfolgenutzung aufbereitet und erschlossen. Der Schwerpunkt liegt auf der Ansiedlung kleinerer bis mittlerer Gewerbe-, Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen. Ein



Abbildung 8.5: Gewerbebestandort Radbod
(Quelle: Blossey)

Teilbereich des Geländes mit dem aufstehenden Schacht V (Winkhaus-schacht) bleibt als Zukunftsoption für eine mögliche Nordwanderung des Bergbaus bergbaulich genutzt. Die nördliche Fläche der ehemaligen Koke-rei ist aufgrund der erheblichen Altlasten nicht mehr für eine Erweiterung des Gewerbestandes vorgesehen. Nach Sicherung dieser Verunreinigungen ist hier als Übergang zu den nördlich anschließenden Wohnsiedlungs-gebieten die Entwicklung einer öffentlich zugänglichen Freifläche vorgese-hen. Erste Ansiedlungen neuer Betriebe sind auf Grundlage der weitgehend realisierten Erschließung schon erfolgt. Das planungsrechtlich gesicherte Gewerbegebiet verfügt aber noch über größere Flächenreserven.

Östlich des Gewerbegebietes Radbod bis zum Ausbildungszentrum der Bau-industrie an der Kreuzung Radbodstraße schließen sich südlich der Ham-mer Straße die Flächen des Gewerbegebietes Hüserstraße an. Von mobi-lisierbaren Restflächen bestehender Betriebe abgesehen, bestehen keine Spielräume für die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe.

Vergleichbares gilt für das kleine Gewerbegebiet Goorweg südöstlich des Gewerbegebietes Römerstraße im Bereich Hammer Norden, dessen Nut-zungsspektrum durch umgebende Wohngebiete stark eingeschränkt ist.

8.1.4 Umwelt, Freiraum, Kultur und Sport

Das Landschaftsbild Bockum-Hövels ist durch den Übergang zur offenen Münsterländer Parklandschaft geprägt, die das Siedlungsgebiet als offener Freiraum nach Norden und Westen umschließt. Typisch dafür sind kleinere Gehölzgruppen und Waldstreifen, Gräben und Bäche sowie in flachgewell-te, landwirtschaftliche Flächen eingebettete Hoflagen, wobei Äcker und Grünland die dominierenden Flächennutzungen darstellen. Dementspre-chend liegt der Waldanteil nur bei 4% und ist damit der niedrigste in allen Hammer Stadtbezirken außerhalb der Innenstadt.



Abbildung 8.6: Haus Ermelinghof
(Quelle: Blossey)

Nach Osten schneidet der Gewerbestandort Römerstraße den Ortsteil von den großen Freiraumbereichen jenseits der Bahnlinie Münster-Hamm, eine nach Norden bis zum Kötterberg ansteigende, ebenfalls landwirtschaftlich genutzte Hügellandschaft, ab.

Auf der Ostseite des Gewerbegebietes verläuft der Geinegge-Grünzug – ein landschaftlich reizvoller Freiraum mit Wegen vom Haus Ermelinghof bis in den südlichen Bereich des Lipperaumes zum Radbodsee. Attraktive Verbin-dungen zwischen der freien Hügellandschaft im Osten durch das Gewerbe-gebiet Römerstraße in den Stadtteil fehlen bisher ebenso wie attraktive und sichere Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer zum DB-Haltepunkt an der Ermelinghofstraße. Die Einbindung des attraktiven Hallohparks als Bindeglied zum Zentrum Bockum-Hövel bietet ebenso besondere Chan-cen wie die Anbindung des Hammer Nordens im Zuge der Nachnutzung des ehemaligen Freibadgeländes an der Römerstraße über die Grünräume nördlich des Galilei-Gymnasiums bis zum Stadtteilzentrum/Grieskamp-scher Hof sowie weiter bis zum Stadtteilpark Katzenkuhle. Die Weiterfüh-rung einer solchen Grünverbindung östlich des Bahnüberganges am Haus



Abbildung 8.7: Entwicklungsfenster im Stadtbezirk Bockum-Hövel (Quelle: s+w)

Kilwinkel unter Nutzung der ehemaligen Zechenbahntrasse bis zur Freizeithalde am Öko-Zentrum im Stadtgebiet Heessen könnte auch die Siedlungsbereiche des Hammer Nordens östlich der Münsterstraße verknüpfen.

Der Süden von Bockum-Hövel ist einerseits geprägt durch die ökologisch bedeutsame Auenlandschaft der Lippe, andererseits durch die „Industrieland“, die sich im vergangenen Jahrhundert herausgebildet hat. Kern dieser industriell überformten Landschaft ist das ehemalige Gebiet der Zeche Radbod. Einst unansehnliche Hügel, schlummert in den Bergehalden, Mülldeponien und Aufschüttungen nun ein Potenzial für Freizeitnutzungen und Landschaftsgestaltung. Insbesondere die Nähe zur Lippe drängt dazu, die Halden von Bockum-Hövel unter vorrangiger Wahrung der Naturschutzbelange behutsam für die Naherholung nutzbar zu machen.

Der Stadtbezirk Bockum-Hövel verfügt über ein vielfältiges Angebot an öffentlichen und privaten Infrastruktureinrichtungen (u.a. Bürgeramt im Rathaus Bockum-Hövel, Stadtteilzentrum Hammer Norden, Krankenhäuser). Auch mehrere weiterführende Schulen und Berufsschulen (u.a. Sophie-Scholl-Gesamtschule, Galilei-Gymnasium, Realschule und Friedrich-List-Kolleg) sind hier angesiedelt. Des Weiteren hat Bockum-Hövel eine gute wohnungsnaher Kindergarteninfrastruktur und verfügt über einen guten Versorgungsstandard mit Altenwohneinrichtungen. Mehrere Kirchen mit zugehörigen Gemeindezentren, der Grieskampsche Hof, der seit 2003 privat betriebene ehemalige Saalbau oder das vereinsgetragene Kulturrevier Radbod bieten mit einem ambitionierten Veranstaltungsprogramm Ansatzpunkte für Begegnung und Kultur im Stadtbezirk. Das renovierte Hallenbad Bockum-Hövel und mehrere zentrale Sportanlagen bieten gute Möglichkeiten zur körperlichen Entfaltung und Freizeitgestaltung.

8.2 Schwerpunkte der Stadtbezirkentwicklung

Für das Planungsgespräch ‚WerkStadt Hamm-Bockum-Hövel‘ am 6.11.2003 in der Sophie-Scholl-Gesamtschule wurden durch das Büro scheuven + wachten in enger Abstimmung mit der Stadt Hamm vertiefende Planungs-ideen entwickelt und den Bürgerinnen und Bürgern des Stadtbezirks zur Diskussion gestellt. Die im Bürgerbrief Hamm-Bockum-Hövel textlich und planerisch aufbereiteten Entwicklungsfenster werden hier erläutert und die Diskussionsergebnisse aus dem Planungsgespräch wiedergegeben.

8.2.1 Neue Wohnbauflächen im Westen

Die kurze, teils baumgesäumte Überlandstrecke der Horster Straße mit der Hofstelle Schulze-Everding und dem kleinen Wäldchen lässt noch eine deutliche Freiraumzäsur zwischen den ehemals selbstständigen Ortsteilen Bockum und Hövel erkennen. Hier liegen laut aktuellem Flächennutzungsplan die größten Wohnbaulandpotenziale des Stadtbezirks. Darüber hinaus befinden sich kleinere Wohnbauflächen am Weilenacker und an der Tarnowitzer Straße.

Der Freiraum nördlich der Horster Straße weist nur ein geringes Maß an Grünstrukturen wie Bäume oder Hecken auf, wodurch der Erholungswert zur Zeit eingeschränkt ist. Die Freiräume südlich der Horster Straße sind zwar reichhaltiger strukturiert, von den umliegenden Wohngebieten aus aber praktisch nicht zugänglich.

Anforderungen an die Entwicklung

Grundsätzlich sind verschiedene Szenarien denkbar: einerseits die Aufwertung der Landschaft mit einer Verbesserung der Nutzbarkeit für Freizeit Zwecke, andererseits die bauliche Nutzung. Im Fall der Entwicklung neuer Wohnquartiere wäre die Gestaltung des neuen Siedlungsrandes und der wohnungsnahen Freiräume von besonderer Bedeutung. Der zentrale Grünzug mit Wald und Hofstelle sollte daher nicht nur von Bebauung freigehalten, sondern auch mit Baumpflanzungen und Wegen aufgewertet werden. Darüber hinaus wären attraktive Wegeverbindungen zur Bockumer Ortsmitte und zur Sportanlage Stefanstraße – die nach Norden erweitert werden könnte – vorzusehen. Eine Bebauung sollte nur in geringer Dichte (Einfamilien-, Doppelhäuser) realisiert werden.

Zwei Varianten

Die Erweiterung des Siedlungsrandes, wie in Szenario A „Nachbarschaften“ dargestellt, gliedert sich in zwei neue Wohngebiete nördlich und südlich der Horster Straße sowie die Bereiche am Weilenacker („Ontario II“). Die Grünzäsur zwischen den Ortsteilen bliebe bestehen und könnte südlich der Horster Straße Parkcharakter erhalten. Das Szenario B „Freizeitwald“ legt den Schwerpunkt hingegen auf die freiräumliche Entwicklung. Die Flächen nördlich der Horster Straße könnten zur Aufforstung und Waldvermehrung genutzt werden. Der Grünzug würde in seiner gesamten Breite erhalten und bewahrt südlich der Horster Straße die freie Stellung des Hofes. Der Eindruck einer Überlandfahrt zwischen Bockum und Hövel bliebe weiterhin im Stadtbild präsent. Die Flächenbilanz dieser Variante fiel allerdings mit nur einem Viertel der Wohnbaufläche gegenüber der ersten Variante naturgemäß deutlich geringer aus.



Abbildung 8.8: Werkstattgespräch in Bockum-Hövel
(Quelle: s+w)



Abbildungen 8.9, 8.10:
 Szenario A ‚Nachbarschaften‘
 (links) und Szenario B
 ‚Freizeitwald‘ (rechts)
 (Quelle: s+w)

Neue Wohnbauflächen: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Viele der Anwesenden stimmen mit der Verwaltung und der Bezirksvertretung überein, dass die Ausweisung neuer attraktiver Wohnbauflächen in Bockum-Hövel weiterhin notwendig sei, um der anhaltenden Stadt-Umland-Wanderung entgegenzuwirken. Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind jedoch der Auffassung, dass nicht sparsam genug mit den verbleibenden Freiflächen in Bockum-Hövel umgegangen werde. Sie fordern eine Umorientierung auf eine Innenentwicklung, zum Beispiel durch Lückenschlüsse im Bereich Wittekindstraße/Janssenstraße.

Die Diskussion der beiden Szenarien für den Westen von Bockum-Hövel lässt kein klares Votum erkennen. Befürworter einer stärker nach innen gerichteten Entwicklung sprechen sich für eine vorrangige Inanspruchnahme der Fläche südlich der Horster Straße aus. Dieses Gebiet sei für Erholungszwecke aufgrund fehlender Wege zurzeit nicht nutzbar und daher weniger wertvoll als die Fläche nördlich der Horster Straße, welche von den Anwohnern aufgrund fehlender fußläufig erreichbarer Erholungsflächen vor allem mit dem PKW stark frequentiert werde. Diesen Erholungsraum gelte es zu erhalten und zu stärken. Die Gesprächsteilnehmer sind sich jedoch nicht einig, ob dies durch die Entwicklung zu einem Freizeitwald geschehen solle. Die Befürworter verweisen auf den geringen Waldflächenanteil in Hamm, wohingegen die Gegner erhöhte Kosten durch den Pflegeaufwand befürchten.

Nicht wenige Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind der Auffassung, dass vorrangig die Fläche nördlich der Horster Straße zu Wohnbauland umgewidmet werden solle. Einer fordert gar, das gesamte Flächenpotenzial bis zur Lipperandstraße auszuschöpfen. Ein Landwirt bedauert zwar den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen, sieht aber die Chance, die beiden Ortsteile Bockum und Hövel siedlungsstrukturell zusammenzuführen. Ein anderer Bürger schließt sich dieser Meinung an und regt an, auch über eine siedlungs-räumliche Verbindung zwischen Bockum-Hövel und Heessen entlang der Wareндorfer Straße nachzudenken.

Einigkeit herrscht darüber, dass neue Wohngebiete in hoher Qualität und mit einem großen Grünflächenanteil entwickelt werden sollten. Die Eignung der Flächen an der Tarnowitzer Straße wird überwiegend positiv beurteilt. Kritischer hingegen schätzt ein Teilnehmer gerade vor dem Hintergrund der nicht unproblematischen Erschließung den Standort Ontario II ein. Diese Fläche und die Gestaltung des Siedlungsrandes solle noch einmal überdacht werden.



Abbildung 8.11, 8.12: Szenario A ‚Neues Einkaufen‘ (oben) und Szenario B ‚Lebendige Ortsmitte‘ (unten) (Quelle: s+w)

8.2.2 Marktplatz und Einkaufszentrum Bockum-Hövel

Der Marktplatz sollte zu einem hochwertigen öffentlichen Raum entwickelt werden. Als solcher ist er angemessen baulich zu fassen und gestalterisch aufzuwerten. Insbesondere seine versteckte rückwärtige Lage und die wenig attraktive Nachbarschaft zu großen Parkplätzen sind abzumildern. Eine Gestaltung der öffentlichen Räume setzt jedoch voraus, dass ein entsprechendes Konzept für den ruhenden Verkehr die Erschließung des Einkaufszentrums für den Autoverkehr sicherstellt.

Die zukünftige Funktion des Marktplatzes steht in engem Zusammenhang mit der möglichen Revitalisierung des Einkaufszentrums. Die fußläufigen Verbindungen, aber auch die funktionalen Bezüge zu den übrigen Handlungslagen in Bockum-Hövel müssen bei einer Entwicklung größere Beachtung finden. Den Szenarien zur Entwicklung liegen verschiedene Denkrichtungen zu Grunde. In dem Szenario „Neues Einkaufen am Markt“ (oben) soll das Stadtteilzentrum von innen heraus durch eine Modernisierung des Einkaufszentrums vitalisiert werden. In dem Szenario „Lebendige Ortsmitte“ (unten) wird der Ortsmittelpunkt von außen durch die gestalterische Aufwertung des Marktplatzes und angrenzender öffentlicher Räume gestärkt.

Marktplatz und Einkaufszentrum: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Die Anwesenden sind sich darüber einig, dass das Zentrum von Bockum-Hövel deutlich an Attraktivität gewinnen müsse, um seine Funktion als Zentrum des Stadtbezirks zu erfüllen. Vor dem Hintergrund höherer Anteile älterer Menschen werde die Qualität der Versorgung in Wohnungsnähe für den Stadtteil an Bedeutung gewinnen.

Die Ursachen für den gegenwärtigen Mangel an Aufenthaltsqualität und die Trading-down-Symptome im Einzelhandel schätzen die Teilnehmer unterschiedlich ein. Auf der einen Seite wird das unangemessen hohe Mietpreisniveau für Ladenlokale verantwortlich gemacht, auf der anderen Seite wird der Stellplatzmangel, insbesondere an Markttagen, beklagt. In Bezug auf die Stellplatzsituation werden die vorgeschlagenen Aufwertungsmaßnahmen für den Markt als nicht ausreichend befunden. Ein Teilnehmer bezweifelt die Richtigkeit des Einzelhandelsgutachtens. Er ist der Auffassung, dass das Zentrum aufgrund der fehlenden Parkplätze seine im Gutachten vorgesehene Versorgungsfunktion nicht erfüllen könne. Im Gegensatz dazu seien im Gewerbegebiet Römerstraße genügend Stellflächen vorhanden. Der bestehende großflächige Einzelhandel an der Römerstraße solle, ohne zentrenschädliche Sortimentsausrichtungen, dort erhalten, aber nicht erweitert werden.

Es fehle im Zentrum insgesamt an attraktiven Einkaufsmöglichkeiten, zudem seien die hohe Zahl der Leerstände sowie Gestaltungsmängel am Markt augenfällig. Zwischen Fußgänger- und Radverkehr komme es regelmäßig zu Konflikten.

Ein Teilnehmer stellt in Frage, ob die Schaffung neuer Verkaufsflächen die Standortqualität wirklich verbessere. Er fordert, zunächst die vorhandenen Leerstände zu beseitigen.

Ein Bürger betont, dass die Nähe des Zentrums zum Hallohpark ein besonderes Qualitätsmerkmal sei, welches weiterentwickelt werden müsse. Hier liege die Chance, das Wohnumfeld aufzuwerten, zum Beispiel durch die Schaffung von Angeboten in der Außen Gastronomie und durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Eine eindeutige Empfehlung zu Gunsten der Alternative A ‚Neues Einkaufen‘ oder B ‚Lebendige Ortsmitte‘ erfolgte nicht. Es wurde angeraten, das Thema in einem schon terminierten Gespräch zur Vorstellung der Auswirkungen des Einzelhandelskonzepts weiter zu erörtern, zu dem die Vertreter der örtlichen Wirtschaft und der Wirtschaftsförderung eingeladen sind.



Abbildung 8.13: Der Leitplan Römerstraße verweist auf grundsätzliche Ziele zur Aufwertung des Gewerbegebietes und seines Umfeldes. (Quelle: s+w)

8.2.3 Gewerbestandort Römerstraße und Geinegge-Grünzug

Das äußere Erscheinungsbild und damit die Attraktivität des Standortes sind insgesamt zu verbessern. Die Verbindungen zwischen Stadtteil und Geinegge-Grünzug sollen gestärkt und attraktiver gestaltet werden. Der im Planungsgespräch zur Diskussion gestellte Leitplan versucht diesen Anforderungen auf unterschiedliche Weise gerecht zu werden.

Ein wichtiger Schwerpunkt ist die verträgliche Erweiterung des Gewerbegebietes nach Norden. Hier sollen, unter Nutzung der besonderen Standortgunst durch den vorhandenen Autobahnanschluss, nachfragegerecht attraktive Gewerbeflächen für die Ansiedlung neuer Betriebe geschaffen werden. Dabei ist auf die qualitätsvolle Gestaltung der Einfahrt in den Ortsteil besonders Wert zu legen.

Durch die Aktivierung untergenutzter Flächen und die Optimierung der Zuordnungen von Gebäuden, Lager- und Stellplatzflächen im Rahmen eines Flächenmanagements soll das vorhandene Gewerbegebiet einen Entwicklungsschub erhalten.

An der Römerstraße müssen sich die Gewerbebetriebe einheitlicher und mit einer vitalen gemeinsamen Adresse präsentieren.

Durch die Verlängerung der Warendorfer Straße gewinnen einige bisher ungenutzte Grundstücke neue Lagequalitäten. Diese könnten bis an den Rand des Geinegge-Grünzugs gewerblich entwickelt werden und formen durch ansprechende Architektur den neuen Ortseingang nach Bockum-Hövel.



Abbildung 8.14:
Strukturskizze zu
den Lippe-Auen
und zum Gewer-
bepark Radbod
(Quelle: s+w)

Die Gebietsstruktur ist vorrangig auf eine Sicherung und Stärkung der vorhandenen gewerblichen Nutzung hin auszurichten. Über die Sicherung des bestehenden großflächigen Einzelhandels durch entsprechende Ausweisung von standortbezogenen Sondergebieten hinaus, ist die Ansiedlung weiterer Handelsnutzungen intensiv mit den Zielen zur Entwicklung des Zentrums Bockum-Hövel abzustimmen. Zukünftig sollten daher nur zentrenverträgliche Einzelhandelsnutzungen zulässig sein.

Römerstraße und Geinegge-Grünzug: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Von den Gesprächsteilnehmerinnen und -teilnehmern wird der Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Gewerbegebietes Römerstraße und der Entwicklung des Zentrums von Bockum-Hövel hervorgehoben. Es wird gefordert, dass der großflächige Einzelhandel, der im Zentrum keine ausreichenden Flächen finde, an der Römerstraße erhalten bleiben müsse, um die Versorgung des Stadtteils zu sichern.

Mit Blick auf die Stärkung des Stadtteilzentrums bestand vorrangig Einvernehmen, den Standort Römerstraße künftig für die Ansiedlung hochwertiger Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe vorzusehen und weitere zentrenschädliche Einzelhandelsnutzungen auszuschließen. Ein Teilnehmer wünscht auch weiterhin den Erhalt einer Bahnüberführung.

8.2.4 Freizeit, Erholung und Industrienatur in den Lippe-Auen

Durch die Bahnlinie abgetrennt, hat sich der industrielle Teil von Bockum-Hövel eher als Rückseite des Stadtteils entwickelt. Wie vorher dargestellt, hat sich hier eine hochwertige Naturlandschaft im Umfeld des ehemaligen Zechengeländes Radbod entwickelt. Zukünftig gilt es, ihn in eine Vorderseite umzudrehen. Hierzu bedarf es z.B. des Ausbaus von zahlreichen Wegeverbindungen durch die der Stadtteil mit den Freizeithalden, der Auenlandschaft und dem Geinegge-Grünzug verknüpft wird. Die Industrielandschaft an der Lippe hat sich zu einem wichtigen Refugium für seltene Tier- und Pflanzenarten entwickelt, so dass ausgewählte Bereiche der Biotopentwicklung und dem Naturschutz vorbehalten bleiben müssen. Der Plan stellt erste Ideen vor, die im Planungsgespräch diskutiert und ergänzt werden sollen. Die Nordfläche Radbod ist eine Chance zur Verbindung von Industrienatur und Stadtteil.

Lippe-Auen: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Das Entwicklungspotenzial der Lippe-Auen zwischen Schutz und Nutzung wird unterschiedlich eingeschätzt. Einige Bürger sind der Auffassung, dass die vorhandenen Freiräume stärker unter Naturschutz gestellt werden müssen. Die vorgeschlagenen Freizeitnutzungen seien nicht mit den im Landschaftsplan getroffenen Festlegungen vereinbar, das gelte insbesondere für die Teile der Lippe-Auen, die als FFH-Gebiet, d.h. als Naturschutzgebiet von EU-weiter Bedeutung, ausgewiesen sind. Die Halde Radbod liege ohnehin zu weit vom Siedlungsbereich entfernt, als dass sie ein attraktives Naherholungsziel darstellen könne.

Andere Teilnehmer widersprechen dieser Auffassung. Ein Großteil der betreffenden Flächen sei industriell überformt und keineswegs ökologisch hochwertig. Die Lippe-Aue und der ufernahe Bereich sollten für Freizeit und Naherholung geöffnet werden. Insgesamt solle die neue Erholungslandschaft stärker ins Konzept „Hamm ans Wasser“ integriert werden.

Der Bezirksvorsteher stellt klar, dass einige Bereiche der Lippe-Aue tatsächlich Naturschutzgebiete seien, die unter dem besonderen rechtlichen Schutz der FFH-Richtlinie stehen. Diese Naturschutzgebiete dürften keinesfalls angetastet werden. Es können aber vereinzelte Wege und Aussichtspunkte neu geschaffen werden. Die Entwicklung eines Freizeitparks oder einer ähnlichen Einrichtung sei nicht angedacht. Für die Nordfläche der Zeche Radbod liegen erste Zielvorstellungen des Bergbaus vor, die eine parkähnliche Naherholungsanlage vorsehen. Zusammenfassend gilt, dass im nördlichen Bereich Flächen siedlungsnah weiterentwickelt werden können während in den südlichen Bereichen der Lippe-Auen eine sehr hohe Sensibilität besteht.



Abbildung 8.15: Planungsgespräch in Bockum-Hövel (Quelle: s+w)

8.3 Strukturkonzept für den Stadtbezirk Bockum-Hövel

Aus den Ergebnissen der Bürgerdiskussion hat das Büro scheuven + wachten als fachliche Empfehlung einen Vorschlag für die Zukunft der räumlichen Entwicklung des Stadtbezirks erarbeitet. Dabei wurden die wichtigsten Hinweise und Diskussionsbeiträge aus dem Planungsgespräch eingearbeitet und als zeichnerisches Protokoll in Form von Sprechblasen kenntlich gemacht. In Tabelle 8.1 werden darüber hinaus alle Potenzialflächen dargestellt, die im Stadtbezirk für eine zukünftige Entwicklung zur Verfügung stehen. Die Übersicht umfasst nicht nur die im Planungsgespräch diskutierten Flächen, sondern gibt einen Überblick über sämtliche Flächenpotenziale im Stadtbezirk.

Tabelle 8.1: Potenzialflächen in Bockum-Hövel

Fläche	ha	Nutz.	FNP (alt)
nördlich Horster Straße	13,5	W	Wohnbaufläche
südlich Horster Straße	13,4	W	Wohnbaufl., Gemeinb., Grünfl.
Ontario II	10	W	Fläche für die Landwirtschaft
Tarnowitzer Straße	11	W	Wohnbaufläche
Römerstr. / Lipperandstr.	12	GE	(Aufstellungsbeschluss)
Römerstr. / Warendorferstr.	2,1	GE	Gewerbl. Baufläche
Radbod	12	GE	Gewerbl. Baufläche



Strukturkonzept Bockum-Hövel

<p>Heutige Flächennutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> vorwiegend Wohnbauflächen gewerbliche Bauflächen gemischte Bauflächen Sondergebiete Gemeinbedarfflächen Grünflächen Flächen für die Landwirtschaft Wald Hauptverkehrsstraßen 	<p>Infrastruktur und Versorgung</p> <ul style="list-style-type: none"> Nahversorgungsbereich Stadtteilzentrum großflächiger Einzelhandel Verwitlung Bahnhof, SPNV-Haltepunkt 	<p>Bauflächenreserven</p> <ul style="list-style-type: none"> mögliche neue Wohnbaufläche mögliche neue Gewerbefläche <p>Stadtraum</p> <ul style="list-style-type: none"> funktionalen Zusammenhang stärken Treffpunkte im Quartier aufwerten Öffentlichen Raum gestalten Ortseingang markieren Neue Landmarke errichten Landmarke in Wegenetz einbinden 	<p>Grün- und Freiraum</p> <ul style="list-style-type: none"> Wichtige Grünverbindung ausbauen grünen Siedlungsrand sichern prägende Hofanlage erhalten Verkehr Stadtbücherei anlegen/entwickeln Straßenplanung
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

9 Stadtbezirk Hamm-Heessen

9.1 Profil des Stadtbezirks

Der im Nordosten gelegene Stadtbezirk Heessen umfasst mehrere siedlungsräumliche Bereiche mit teilweise sehr unterschiedlichen funktionalen, städtebaulichen, sozialen und naturräumlichen Strukturen. Diese bedingen verschiedene Stärken und Schwächen und damit Problemlagen, für die es gilt, zukunftsgerichtete Lösungsansätze zu finden. Für eine griffige Beschreibung der prägnanten Strukturen werden im Weiteren die Bereiche Ortskern Heessen/Heessen Dorf südlich der Bahnlinie sowie Gartenstadt Dasbeck/Arbeitersiedlungsstraße ehemalige Zeche Sachsen/Kötterberg nördlich davon unterschieden. Hinsichtlich der administrativ zum Stadtbezirk Heessen gehörigen Siedlungsteilbereiche nördlich der Lippe wird auf die Darstellungen Landschaftsraum Lippeaue (nördlich der Innenstadt) unter Stadtbezirk Hamm-Mitte sowie Hammer Norden unter Stadtbezirk Hamm-Bockum-Hövel verwiesen.

9.1.1 Die Ortsteile in Hamm-Heessen

Ortskern Heessen/Heessen Dorf

Die Siedlungsgeschichte Heessens geht auf das Dorf Heessen als geschichtliche Keimzelle zurück. Bezugspunkt der Dorfentwicklung war das südlich in der Lippeaue gelegene Schloss Heessen. Mit der im Verlauf der Heessener Dorfstraße noch weitgehend erhaltenen historischen Bebauung rund um den als Ortsmitte fungierenden Kernbereich der Sankt Stephanus Kirche ist die dörfliche Struktur noch weitgehend erhalten – lediglich die Nutzungsstruktur hat sich von einem ehemals landwirtschaftlichen zu einem heute wesentlich durch Wohnen bestimmten Spektrum verändert. Das heute als privates Internat genutzte Schloss Heessen und der Naherholungsraum der Lippeaue ist durch die stark befahrene Dolberger Straße (B61) vom Dorfkern getrennt. Im Westen trennt noch heute der Enniger Bach parallel zur Vogelstraße Heessen Dorf vom Ortskern Heessen. Vorwiegend nach Westen bis zur Vogelstraße und nach Norden rund um die Barbara-Klinik bis an die Ahlener Straße hat sich das alte Dorf überwiegend durch niedriggeschossige Einzel- und Doppelhausbebauung geprägte Wohnsiedlungsgebiete erweitert. Nach Nordosten bildet das zusammenhängende Naherholungsgebiet Heessener Wald mit dem Freilichttheater der Waldbühne die Grenze zum überwiegend landwirtschaftlich genutzten Freiraum.

Der Ortskern Heessen umfasst das heutige Stadtteilzentrum von Heessen mit den unmittelbar anschließenden Wohngebieten südlich der Bahnlinie Hamm-Bielefeld zwischen der Vogelstraße im Osten, der Dolberger/Heessener Straße im Süden und dem Sachsenring im Osten. Mit der Errichtung

Heessen im Überblick

Fläche: 29,3 km² (=12,9%)
Einwohner: 23.499 (=13,0%)
Bevölkerungsdichte: 802 (801) EW/km²
Anteil 0 bis <18jährige: 19,9% (20,2%)
Anteil 18 bis <65jährige: 61,6% (62,0%)
Anteil 65jährige und älter: 18,5% (17,8%)
Singlehaushalte: 34,1% (36,2%)
Haushaltsgröße: 2,3 (2,2)
Ausländeranteil: 14,6% (10,6%)
Bevölkerung 1993-2002: -7,7% (-0,2%)
Waldfläche: 14,8% (7,7%)

In Klammern: Durchschnitt Stadt Hamm
Quelle: Stadt Hamm (2003): Stat. Jahrbuch



Abbildung 9.1: Stadtbezirk Hamm-Heessen
(Quelle: s+w)



Abbildungen 9.2, 9.3: Heessen Dorf mit Windkraftanlagen, Heessener Markt (Quelle: Blossey)

des ehemaligen Rathauses der Gemeinde Heessen an der Amtsstraße im Jahre 1914 auf der damals noch ‚grünen Wiese‘ – etwa in der Mitte zwischen dem alten Dorf Heessen und der nördlich der Bahnlinie im Gefolge der Zeche Sachsen entstandenen umfangreichen Besiedlung – wurde der Grundstein für das neue Zentrum Heessen gelegt. Die dem Rathaus gegenüberliegende westliche Raumkante der als Marktplatz genutzten Flächen wurde erst 1963 mit einer dem Zeitgeist entsprechenden vier-, in Teilen bis zu siebengeschossigen, gemischtgenutzten Zeilenbebauung geschlossen. Nach Süden schließen weitere mehrgeschossige Wohngebäude an. Die rückwärtige Erschließung des Gesamtkomplexes über einen abgesenkten Garagenhof erlaubte die weitere Nutzung der Vorflächen als Marktplatz. Anfang der 1990er Jahre wurde ein erster städtebaulicher Wettbewerb zur Modernisierung des gesamten Umfeldes durchgeführt, da der als ‚Heessener Markt‘ bekannte Bereich seine Aufgabe als Versorgungszentrum für die bis dato stark gewachsene Bevölkerung nur noch begrenzt erfüllen konnte. Die geringe Aufenthaltsqualität hat bis heute eine Identifikation der Bürger mit der Ortsmitte verhindert. Die laufende Entwicklung eines angepassten städtebaulichen Konzeptes ist heute wie damals eine der vordringlichen Kernaufgaben zur Attraktivierung des Stadtteilzentrums, da die Ergebnisse des Wettbewerbes aus den 1990er Jahren nicht realisiert wurden.

Direkt anschließend an den Heessener Markt sind in Verlängerung der Amtsstraße und der Kleinen Amtsstraße bis zur Ahlener Straße die weiteren wesentlichen privaten Versorgungs- und Dienstleistungsanbieter des Ortes konzentriert. Neben einer guten Grundversorgung des täglichen Bedarfes – auch durch integrierte großflächige Einzelhandelsanbieter – bestehen darüber hinaus attraktive, zentrenrelevante Teilsortimente im gehobenen Bedarf. Das Versorgungsangebot wird durch gewerbliche Kleinanbieter im gesamten Verlauf der Ahlener Straße und einen kleineren Fachmarktstandort im Kreuzungsbereich mit der Heessener Straße/Dolberger Straße ergänzt. Der im Einzelhandelskonzept als Stadtteilzentrum klassifizierte Kernbereich Heessens ist aber insgesamt von Bevölkerungsrückgang und von Kaufkraftabflüssen betroffen, die sich in Teilbereichen in Leerständen nennenswerten Umfanges sowie Mängeln in der Branchen- und Angebotsstruktur niederschlagen. Diese negativen Tendenzen haben zur Empfehlung einer Konzentration des Einzelhandelsbesatzes am Heessener Markt und des Angebotes bisher fehlender Sortimente im Einzelhandelskonzept geführt.

Mit dem im alten Rathaus untergebrachten Bürgeramt, der benachbarten Realschule Heessen, der Gutenberg- und Erich-Kästner-Schule, der Sachsenhalle und dem Brokhof als zentrale Begegnungs- und Versammlungsstätten nur auszugsweise dargestellt, verfügt der Kernbereich Heessen über eine gute öffentliche Infrastrukturausstattung.

Die den Ortskern Heessen umgebenden Wohngebiete weisen sehr unterschiedliche Strukturen auf. Sie reichen von überwiegend niedrig geschossigen Einzel-, Doppel- und Reihenhausbau über Siedlungen des Bergarbeitersozialwohnbaus der 1950er Jahre bis hin zu mehrgeschos-

sigen Wohnanlagen der 1960er und 1970er Jahre. Von der historischen bäuerlichen Siedlungsstruktur sind nur Einzelrelikte (z.B. Brokhof, Rotes Läppchen, Vogelhof) erhalten. Die durchgängige starke Durchgrünung des Ortsteiles bewirkt insgesamt eine hohe Qualität als Wohnstandort.

Gartenstadt Dasbeck, Arbeitersiedlungsstraße und Kötterberg

Mit der Gründung der Zeche Sachsen nördlich der Bahnstrecke Hamm-Bielefeld im Jahr 1912 erfuhr Heessen eine sprunghafte Entwicklung, die bis zum Zweiten Weltkrieg zu einer Verdreifachung der Bevölkerung führte. Rund um die Zeche Sachsen wurden weitläufige neue Wohnquartiere, überwiegend in der gartenstädtischen Tradition des Arbeitersiedlungsbaus errichtet. Im Zuge der Realisierung der Siedlung Kötterberg (1924) an der Münsterstraße und der als Arbeitersiedlungsstraße bezeichneten Abfolgen verschiedener Kolonien im Verlauf des Straßenzuges Mansfelder Straße, Vogelsang und Am Hämschen (ab 1916) geriet der Ortskern Heessen zunehmend in eine Randlage, der die Entwicklung des Zentralbereiches um den Heessener Markt bis in die 1960er Jahre verlangsamt.

Die im nördlichen Anschluss zwischen Dasbecker und Frielicker Weg, ursprünglich schon in den 1930er Jahren als zusammenhängende Großsiedlung mit Einzel-, Doppel- und Reihenhausbauweise und zugehörigen Gärten, geplante Gartenstadt Dasbeck konnte mangels ausreichender Nachfrage bis zum Zweiten Weltkrieg nicht realisiert werden. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte der Einstieg in die Realisierung der Gartenstadt mit ersten größeren Wohnquartieren am Bockelweg und am Frielicker Weg/Sonnenknapp. Im Rahmen des zur dringenden Wohnraumbeschaffung geförderten Bergarbeitersozialwohnungsbaus entstanden in den 1950er und 1960er Jahren überwiegend zwei- bis dreigeschossige Mietwohnungsanlagen in Zeilenbauweise. Obwohl Bezüge zu den Prinzipien der Gartenstadt, die eine Versorgung der Bevölkerung durch die zugehörigen großen Gärten vorsah, kaum noch bestanden, wurde die Bezeichnung Gartenstadt Dasbeck beibehalten. Bis in die 1960er Jahre hinein wurden entsprechend der damaligen städtebaulich-architektonischen Leitbilder im Bereich Astern- und Nelkenstraße neue Wohnquartiere in einer verdichteten Bauweise mit mehrgeschossigen Mietwohnanlagen, bis hin zu den Hochhäusern an der Veistraße, errichtet. Verstärkt nach der kommunalen Gebietsreform 1975 wurden kleinere Bereiche mit Einzel-, Doppel- und Reihenhausbauweise durch private Bauherren ergänzt. Der damit verbundene enorme Bevölkerungszuwachs führte zunehmend die Ansiedlung wohnungsbezogener privater und öffentlicher Versorgungsinfrastrukturen nach sich. Mehrere Schulen, Kindergärten, Sportstätten und das Hallenbad Heessen belegen dies noch heute im Bereich der öffentlichen Infrastruktur.

Vom Kreuzungsbereich zwischen Bockelweg/Am Hämschen bis zum Bahnübergang im Verlauf des Dasbecker Weges markieren kleinere Anbieter im Bereich der wohnungsnahen Grundversorgung noch heute den Ansatz eines Versorgungszentrums, während das in den 1980er Jahren realisierte Ladenzentrum rund um den Dasbecker Markt heute überwiegend



Abbildung 9.4: Arbeitersiedlung Vogelsang
(Quelle: Blossey)

leer steht. Die in die Wohnbebauung integrierten kleinen Läden entsprechen heutigen Größenanforderungen des Einzelhandels überhaupt nicht mehr. Mit dem Leerstand und Verfall geht auch der Verlust als Ortsmitte der Gartenstadt Dasbeck einher, so dass hier großer Handlungsbedarf besteht.

Der großflächige Verbrauchermarkt und der benachbarte Baumarkt südlich der Siedlung Kötterberg an der Münsterstraße sowie auch der Ende der 1990er Jahre neu entstandene Baumarkt am Sachsenring zielen als Fachmarktanbieter an den Haupteinfahrtsstraßen auf einen überörtlichen Einzugsbereich.

Siedlungsstrukturell ist der Gesamtbereich Gartenstadt Dasbeck/Arbeitersiedlungsstraße/Kötterberg auch heute noch durch die Bahnlinie und die als Gewerbepark Öko-Zentrum nachgenutzte Fläche der ehemaligen Zeche Sachsen stark vom Ortskern Heessen getrennt. Der von den Arbeitersiedlungskolonien im Norden, der Münsterstraße im Westen, der Bahnlinie Hamm-Bielefeld und dem ehemaligen Zechengelände Sachsen umschlossene große offene Freiraumbereich im Heessener Westen ist aufgrund seiner integrierten Lage als Außenbereichsinsel im innerstädtischen Kontext zu bewerten. Die vorhandene äußere und grundlegende innere Erschließung mit dem Sachsenring als innerörtliche Verbindungsstraße zwischen Münsterstraße (B63) und Heessener Straße hat Mitte der 1990er zur Erstellung des Rahmenplanes Heessen-West für eine wohnbauliche Entwicklung geführt.

Die zentrale Maßnahme des Stadtentwicklungsprogrammansatzes ‚Hamm ans Wasser‘, der auf Heessener Stadtgebiet geplante LippeSEE, ist vorrangig als gesamtstädtische Maßnahme mit Bezug auf die Innenstadt konzipiert. Mit einer künstlichen Uferlinie von über 600 Metern Länge erwachsen aber auch für den Ortskern Heessen enorme Entwicklungschancen. Mit Blick darauf sind geeignete Konzepte zur Entwicklung neuer Standorte für wasserbezogenes Wohnen, Freizeitgewerbe und touristische Naherholungsangebote zu entwickeln.

9.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Rund 13% der Hammer Bevölkerung, also etwa 23.500 Personen leben in Heessen. Zwischen 1993 und 2002 ist die Bevölkerungszahl Heessens um 7,7% zurückgegangen, was angesichts eines stadtweit sehr moderaten Rückgangs von nur 0,2% auffällig hoch erscheint. Der Bevölkerungsrückgang betrifft in besonderem Maße den Heessener Norden. Erklärbar ist der Rückgang zum einen mit der vergleichsweise geringen Neuerschließung von Wohnbauland in den vergangenen Jahren. Zum anderen kann für den Bereich Heessen-Nord eine mangelnde natürliche Fluktuation angenommen werden – ein typisches Phänomen für Siedlungen des Geschosswohnungsbaus aus den 1970er Jahren, die ein gleiches Baualter und Erstbezugsjahr und dementsprechend zumeist auch eine homogene Altersstruktur der Bewohner aufweisen. Eine wichtige Zukunftsaufgabe für den Stadtbe-



Abbildung 9.5: Münsterstraße
(Quelle: Blossey)

zirk ist es daher, die für die Vitalität der Zentren und die Wirtschaftlichkeit der Versorgungsinfrastruktur notwendige Mantelbevölkerung zu erhalten, indem neue Wohngebiete erschlossen werden.

Der Stadtbezirk Heessen weist im Altersaufbau keine auffallenden Abweichungen vom städtischen Mittel auf. Lediglich der Anteil der über 65-jährigen ist auf Kosten der anderen Altersgruppen etwas überrepräsentiert. Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Heessen liegt mit 2,3 Personen je Haushalt nur leicht über dem gesamtstädtischen Durchschnittswert von 2,2. Der Ausländeranteil liegt in Heessen bei 14,6% und damit deutlich über dem Durchschnitt. Die ausländische Wohnbevölkerung konzentriert sich dabei auf Heessen-Südost.

9.1.3 Wirtschaft und Verkehr

Der Stadtbezirk Heessen verfügt im Ortskernbereich zwischen Ahlener Straße und der Bahnlinie Hamm-Bielefeld nur über den kleinen – weitgehend besiedelten Gewerbestandort ‚Hülskamp‘. Das direkt von Wohngebieten umgebende Gebiet hat durch die schon vorhandene Nutzungsmischung (Wohnen, Moschee etc.) und die integrierte Ortslage ein Potenzial für eine höherwertige Weiterentwicklung in Richtung eines Mischgebietes. Die Einbindung der nach Osten bis zum Herforder Weg angrenzenden Grün- und Waldflächen bieten dafür zusätzliche Ansatzpunkte für eine Attraktivierung des Standortes.

Nördlich der Bahnlinie bestehen zwei größere gewerbliche Standorte. Der Gewerbepark „Öko-Zentrum NRW“ wurde im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA) Emscher Park auf dem Gelände der 1976 stillgelegten Zeche Sachsen gemeinsam mit der Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) NRW entwickelt. Auf dem sanierten und aufbereiteten ehemaligen Zechengelände wurde Anfang der 1990er Jahre mit Förderung des Landes die Öko-Zentrum NRW GmbH zur Entwicklung und Verbreitung des ökologischen Planen und Bauens etabliert. Für diese Aufgabenstellung wurde die als einziges Relikt der Zeche erhalten gebliebene Maschinenhalle des ehemaligen Kraftwerkes zur Durchführung überregionaler Messen umgebaut und durch ein ökologisches Schulungs- und Demonstrationsgebäude ergänzt. Eine weitere Aufgabe der Öko-Zentrum NRW GmbH ist die Vermarktung des etwa 17 ha großen Gewerbeparks. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen mit ökologischer Ausrichtung. Bis heute konnten vor diesem Hintergrund nur auf einem Teil der Gewerbeflächen Unternehmen angesiedelt werden, so dass der Standort noch über größere Kapazitäten verfügt. Die Aufhebung oder nachfragegerechte Anpassung dieser engen Ansiedlungsvorgaben erscheint als eine wichtige Voraussetzung für eine zukünftig erfolgreiche Vermarktung, wie der mit dem Umbau der Alfred-Fischer-Halle zu einer multifunktionalen Großveranstaltungshalle erfolgreich praktizierte Weg gezeigt hat.

Traditioneller Gewerbestandort in Heessen ist das Gewerbegebiet ‚Auf dem Knuf‘ am nordöstlichen Ortsrand, das bis auf innerbetriebliche Reserveflä-



Abbildungen 9.6, 9.7: ehemaliger Schacht 7 (oben), Gewerbepark Öko-Zentrum NRW (unten) (Quelle: Blossey)



Abbildung 9.8: Schloss Heessen
(Quelle: Blossey)

chen vollständig besiedelt ist. Der Ausbau der Bahnunterführung Frielicker Weg hat die Einbindung des Gebietes in das überörtliche Verkehrsnetz erheblich verbessert.

Ein gewerblicher Sonderbereich ist das als ‚Schacht 7‘ bezeichnete Betriebsgelände im Außenbereich Heessens am Enniger Berg. Eine weit vor der Stilllegung im Jahre 2000 gestartete mehrjährige Akquisitionskampagne für eine gewerbliche Nachnutzung der modernen Betriebsgebäude und Anlagen, die sich in einem baulich guten Zustand befinden, blieb aufgrund der peripheren Lage des Standortes, der zum Bergwerk Westfalen in Ahlen gehört, erfolglos. Vor diesem Hintergrund ist eine Rückführung der Fläche für Natur- und Landschaft (Wald) nach der Entlassung aus der Bergaufsicht vorgesehen.

Heessen ist mit der Münsterstraße (B63), der Heessener/Dolberger Straße (B61) und der Ahleener Straße gut in das überörtliche Hauptverkehrsnetz eingebunden. Dieser gute Anschluss an die Innenstadt, die A1 (Anschlussstelle Hamm/Werne) und A2 (Anschlussstelle Hamm Uentrop) wird allerdings in den Ortslagen durch eine starke Belastung mit Durchgangsverkehr erkaufte. Mit der neuen Fährstraßenbrücke, die einen jahrzehntelangen neuralgischen Engpass mit einer einspurigen Verkehrsführung zur Überquerung von Lippe und Kanal beendete, ist Heessen nunmehr gut an die südlichen Stadtbezirke Mitte, Uentrop und Rhynern angebunden. Der Mitte der 1990er Jahre realisierte Sachsenring hat als direkte Verbindung von Heessener Straße (B61) und Münsterstraße (B63) gesamtstädtische Bedeutung in der Entlastung der Münsterstraße als Haupteinfahrtstor der Innenstadt, und gleichzeitig eine Erschließungsfunktion für die Entwicklung des geplanten Wohnstandortes Heessen-West sowie des Gewerbeparks Öko-Zentrum. Die volle Wirkung wird allerdings erst durch die geplante Verlängerung nach Westen bis zur Römerstraße in Bockum-Hövel im Zuge der Warendorfer Straße erreicht, die noch einmal zur Entlastung der Siedlungsbereich des Hammer Nordens und damit auch der Münsterstraße beiträgt und die Erschließung der Gewerbestandorte Römerstraße und Zeche Radbod erheblich verbessert. Mit dem geplanten Bau der B63n wird sich die Anbindung Heessens an die südwestlichen Stadtteile verbessern. Im Zuge der Planungen zur Realisierung des LippeSEE wird auch eine Lösung zur Umfahrung des Knotens Münsterstraße/Heessener Straße und Bockumer Weg geplant. Die Kreuzung ist z.Zt. die am stärksten belastete im gesamten Stadtgebiet.

Der Ortskernbereich Heessen verfügt über einen eigenen DB-Haltepunkt, der eine Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes und damit der Innenstadt in nur sechsminütiger Fahrtzeit im Regionalverkehr gewährleistet. Der Bahnhof ist bisher aber nur ungenügend in sein städtisches Umfeld und an das Heessener Zentrum eingebunden. Eine bauliche Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofsumfelds ist in Vorbereitung. Parallel dazu ist Heessen über mehrere Buslinien erschlossen, die eine flächige Anbindung des Ortskerns, aber auch der weiteren Siedlungsbereiche nördlich und südlich der Bahn mit der Innenstadt verknüpft.

9.1.4 Umwelt, Freiraum, Kultur und Sport

Heessen grenzt im Süden an die Lippe-Aue, die allerdings nur an wenigen Stellen zugänglich ist. Insbesondere im Bereich des historischen Schlosses ist die Zuwegung für eine Nutzung als Naherholungsraum bisher unattraktiv. Die Planungen zur Anlage des LippeSEEs bieten die Chance, das Verhältnis zwischen Fluss und Stadtteil – unter Einbeziehung der beiden Schlösser Heessen und Oberwerries als weitere touristische Highlights – ganz neu zu definieren. Dabei ist allerdings in jedem Falle die Wahrung des Natur- und Landschaftsschutzes im Rahmen des Gesamttraumes der Lippeaue als vorrangiger Belang zu behandeln.

Innerörtlich sind die Freiräume im Zuge des Enniger Baches parallel zur Vogelstraße prägend, die heute noch den Ortskern von Heessen Dorf deutlich trennen. Hinzu kommt der direkt an den Heessener Markt nach Süden anschließende Freiraum durch Brokhof und Sachsenhalle sowie Gutenberg und Erich Kästner Schule markierte Freiraum im Ortskernbereich, der die Funktion eines Stadtteilparks übernimmt.

Für den nördlichen Siedlungsbereich der Gartenstadt Dasbeck stellt das inmitten des Siedlungszusammenhangs gelegene Waldgebiet Kappenbusch zusammen mit den Flächen von Sportzentrum und Hallenbad Heessen einen wohnungsnahen Freizeit- und Naherholungsschwerpunkt dar. Die noch nicht abgeschlossene Nachnutzung des ehemaligen Freibadgeländes und eine Verbesserung der Zugänglichkeit des Kappenbusches stellen Zukunftsperspektiven dar, die es zu entwickeln gilt.

Über den Siedlungsbereich der Kolonien hinaus hat die Erschließung der Bergehalde und der Freiflächen der ehemaligen Zeche Sachsen als hochwertiger Naherholungsbereich mittlerweile mit dem als Aussichtspunkt umgestalteten Rücken der Halde für ganz Heessen an Bedeutung gewonnen. Für die bislang unzugängliche Brachfläche Kuhkamp an der Bahnunterführung Sachsenring ist – ggf. mit einer Anbindung an den Ortskern über das Gewerbegebiet ‚Am Hülskamp‘ ein Nutzungskonzept als waldbetonter Naherholungsbereich zu entwickeln.

Den nördlichen und östlichen Siedlungsrand markiert das zusammenhängende Gebiet des Heessener Walds, der nahtlos mit dem Park der St. Barbara-Klinik und der Waldbühne als bedeutender Freizeitstandort verschmolzen ist. Nach Norden und Osten schließen große – überwiegend landwirtschaftlich genutzte – Freiräume bis nach Ahlen mit größeren integrierten Waldgebieten an, eine Hügellandschaft mit den höchsten Punkt im Bereich des Enniger Berges. Mit einem Waldanteil von fast 15% an der Gesamtfläche ist Heessen der walddreichste aller Stadtbezirke. Perspektivisch soll die Renaturierung der Fläche ‚Schacht 7‘ zum Waldgebiet einen wichtigen Beitrag im Zuge des kommunalen Waldvermehrungskonzeptes übernehmen.

Westlich der Bahnlinie Hamm-Bielefeld bis zur Bahnlinie Hamm-Münster beginnt im Norden der Gartenstadt Dasbeck eine Hügellandschaft, die



Abbildung 9.9: Lippewiesen (Stadt Hamm)

durch den Frielicker Berg und Kötterberg geprägt ist. Die überwiegend agrarisch genutzte Landschaft ist durch Hecken und kleinere und größere Waldgebiete strukturiert als Teil der münsterländischen Parklandschaft einzustufen. Unmittelbar in Sichtweite des Siedlungsrandes liegen zahlreiche intakte Hoflagen, die als typische Elemente der traditionellen Kulturlandschaft das Ortsbild prägen. Ein Sonderbereich ist der nicht für die Öffentlichkeit zugängliche Sperrbereich des Standortübungsplatzes nördlich der Gartenstadt Dasbeck.

Alles in allem ist Heessen in hohem Maße durch Grün- und Freiräume gegliedert, sodass stets kurze, fußläufig zu bewältigende Wege in die Natur gewährleistet sind. Viele wertvolle innerörtliche Freiräume sind nicht ihrem Potenzial entsprechend erschlossen und genutzt. Mit dem Bürgeramt im alten Rathaus, der St. Barbara-Klinik, der Alfred-Fischer-Halle als mittlerweile größten Veranstaltungsort im Stadtgebiet, dem Brokhof und der Sachsenhalle, einer Vielzahl – auch weiterführender – Schulen, Kindergärten und Jugendzentren und einem vielfältigen Sportstättenangebot (u.a. ein Hallenbad) nur ansatzweise umrissen, ist Heessen im Bereich der öffentlichen und privaten Infrastruktur als gut ausgestattet zu bewerten.



Abbildung 9.10: Entwicklungsfenster im Stadtbezirk Hamm-Heessen (Quelle: s+w)

9.2 Schwerpunkte der Stadtbezirkentwicklung

Für das Planungsgespräch ‚WerkStadt Hamm-Heessen‘ am 20.11.2003 in der Sachsenhalle wurden vom Büro scheuven + wachten in enger Abstimmung mit der Stadt Hamm vertiefende Planungsideen entwickelt und den Bürgerinnen und Bürgern des Stadtbezirks zur Diskussion gestellt. Die im Bürgerbrief Hamm-Heessen textlich und planerisch aufbereiteten Entwicklungsfenster werden hier erläutert und die Diskussionsergebnisse aus dem Planungsgespräch wiedergegeben.

9.2.1 Neue Nachbarschaften im Westen von Heessen

Die größten Wohnbaulandpotenziale Heessens liegen im Westen des Ortschafts zwischen Münsterstraße und alter Zechenkolonie/Öko-Zentrum. Hier soll die Chance genutzt werden, neue Wohngebiete für den gesamtstädtischen Bedarf zu entwickeln, um die soziale, aber auch technische Infrastruktur Heessens – z.B. Schulen, Kindergärten, Einzelhandel, Kanalsystem – auch zukünftig auslasten zu können.

Das vorgesehene Gebiet ist eine Außenbereichsinsel im innerstädtischen Kontext: Von allen Seiten sind bereits Siedlungen an den Freiraum herangerückt. Noch stellen diese Freiflächen eine deutliche grüne Zäsur zwischen den Quartieren dar. Der Bachlauf der Mattenbecke, der den südöstlichen Rand der Altsiedlungen markiert, sowie einzelne Baumreihen und Hecken zählen zu den wertvollen Freiraumstrukturen des Gebiets. Bereits 1996 wurde ein Rahmenplan erarbeitet, der die Entwicklung einer nachhaltigen Wohnsiedlung vorsah. Die Planungen sind seither überarbeitet worden, die beabsichtigte Bebauungsdichte ist noch einmal deutlich reduziert worden.



Der Sachsenring zur verträglichen Abwicklung des neuen Verkehrsaufkommens ist bereits fertiggestellt.

Abbildung 9.11: Neue Wohnbauflächen-Potenziale im Westen von Heessen (Quelle: s+w)

Anforderungen an die Entwicklung

Die Entwicklung des Wohnungsbaustandortes Heessen-West soll in den kommenden Jahren erfolgen. Dabei sollen die wertvollen Grünbestandteile erhalten und in den neuen Siedlungsraum integriert werden. Die neuen Wohngebiete sollen durch Anlage, Bauformen und Erschließung in der Lage sein, eigenständige, identitätsstarke Nachbarschaften auszubilden.

Städtebauliches Leitbild

Das hier zur Diskussion vorgelegte Leitbild zeigt die beabsichtigte Flächennutzung sowie Erschließungsmöglichkeiten. Im Bereich der Münsterstraße sollen neue Flächen für gemischte Nutzungen bereitgestellt werden. Sie sind durch einen Grünzug mit den neuen Wohnbauflächen verknüpft. Der erste Bauabschnitt der Wohnquartiere ist südlich des Sachsenrings vorgesehen. Hier sollen neben Einzel- und Doppelhäusern partiell auch Gemeinschaftswohnanlagen (Stadthausstypen) entstehen. Zu diesem Abschnitt wurde bereits ein Bebauungsplanverfahren mit Bürgerbeteiligung durchgeführt. In einem zweiten Bauabschnitt nördlich des Sachsenrings sollen neue Wohnquartiere überwiegend mit Einzel- und Doppelhäusern entstehen. Durch einen gestalteten grünen Puffer hält die neue Siedlung Abstand von den naturnahen Freiräumen, Bachläufen, Gärten und den umgebenden Siedlungen. Zugleich sollen zahlreiche neue Fuß- und Radwege das Gebiet durchziehen. Die Gehölzstrukturen und die Uferbereiche des Bachs werden aufgewertet und in die Gesamtentwicklung einbezogen.

Heessen-West: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Ein Teilnehmer des Planungsgesprächs wirft die Frage auf, warum zunächst der südliche Bauabschnitt realisiert werden solle. Die Verwaltung erklärt hierzu, dass dies aus erschließungstechnischen Gründen notwendig sei, da die Erschließungsanlagen zur Entwässerung im südlichen, tiefer gelegenen Abschnitt in jedem Fall zuerst errichtet werden müssen.

Von Seiten der Bürger wird gefordert, dass die Bebauung im Bereich Sachsenring attraktiv gestaltet werden müsse. Es solle ein Zeichen gesetzt werden. Die Verwaltung stimmt dem grundsätzlich zu, jedoch müsse eine Bebauung, zum Beispiel mit Wohnhöfen, auch der Nachfrage entsprechen.

Auf die Frage, welche Rolle die Nahversorgung bei der Entwicklung der Flächen am Sachsenring spiele, antwortet die Verwaltung mit Verweis auf das Einzelhandelskonzept, dass am Sachsenring kein weiterer Einzelhandel, vor allem keiner mit zentrenrelevantem Sortiment, entstehen werde.

Aus dem Teilnehmerkreis kommt schließlich die Forderung, die Grünverbindungen, insbesondere zur Bergehalde, sowie das Fuß- und Radwegnetz auszubauen. Dem pflichtet die Verwaltung bei. Das städtebauliche Leitbild für diesen Bereich betone ja bereits die Bedeutung der Grün- und Freiraumstrukturen.

9.2.2 Der LippeSEE soll kommen: Wie präsentiert sich Heessen?

Durch den LippeSEE sollen in Hamm-Heessen neue Impulse für den Süden des Stadtbezirks gegeben werden: Standorte für Wohnen am Wasser, Freizeit und Erholung sollen entstehen, alte Standorte können neue Qualitäten gewinnen. Darüber hinaus erhält Heessen mit etwa 600 Metern künstlicher Uferlinie eine neue Schauseite aus ungewohnter Perspektive, durch die sich der Ortsteil auch überregional neu präsentieren kann.

Heute wendet sich die bestehende Bebauung noch überwiegend von der Lippeaue und vom zukünftigen LippeSEE ab. Die geschlossene Bebauung an der Heessener Straße/Dolberger Straße bildet eine Barriere und versperrt Zugang und Sicht. An strategischen Punkten sind daher Zugänge von der Dolberger Straße zum neuen Seeufer zu schaffen. Hier sollen hochwertige öffentliche Räume und attraktive Standorte für Wohnungen und Büros entstehen. Das Seeufer soll auf seiner gesamten Länge von einem Weg begleitet sein, der eine Verbindung zum Schloss Heessen herstellt. Dabei kann das Ufer ganz unterschiedliche Gestaltqualitäten erhalten.



Abbildung 9.12: Funktional-räumliche Verknüpfungen zwischen dem LippeSEE und angrenzenden Lagen in Heessen (Quelle: s+w)

Zwei Varianten

Als Uferlandschaft (Szenario A) könnte sich Heessen am See von seiner grünen Seite präsentieren. Der öffentliche Raum würde durch seine landschaftliche Gestaltung ganz unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht. An einem städtisch geprägten Ufer (Szenario B) hingegen könnten neue Wohn- und Bürostandorte entstehen. Eine Promenade am Seeufer, die in beiden Varianten vorgesehen ist, würde zum Flanieren einladen.



Abbildung 9.13: Lippe-See-Szenario A ‚Stadtufer‘
(Quelle: s+w)



Abbildung 9.14: Lippe-See-Szenario B ‚Uferlandschaft‘
(Quelle: s+w)

LippeSEE: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Planungsgesprächs können sich für die Vision des LippeSEEs begeistern. Andere Teilnehmer sprechen sich aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes grundsätzlich gegen die Realisierung des LippeSEEs aus. Einige Anwohner bemängeln, dass für den See ein bestehendes Naherholungsgebiet in den Lippeauen zerstört oder zumindest stark verkleinert werde. Sie befürchten eine Exklusivität des Sees und seiner Ufer zum Beispiel für Wassersportler, wohingegen „normale“ Spaziergänger einen Großteil ihrer bekannten und vertrauten Erholungslandschaft verlieren würden.

Von Seiten der Verwaltung wird betont, dass die Entwicklungspotenziale, die der See für Hamm und für den Stadtteil Heessen mit sich bringt, die möglichen Nachteile deutlich überwiegen. Insgesamt werde die Attraktivität sowohl des Stadtbezirks als auch der Gesamtstadt durch den See erheblich gesteigert. Die Stadt schätzt, dass durch Nutzungen im Umfeld des Sees und durch Zuwanderungen infolge der Verbesserung weicher Standortfaktoren im direkten Umfeld ca. 1.000 neue Arbeitsplätze entstehen könnten. Die Arbeitsplatzeffekte des gesamten Masterplans „Hamm ans Wasser“ werden gutachterlich mit bis zu 5.000 Arbeitsplätzen beziffert. Einige Bürger schätzen die von der Stadt erwarteten positiven Arbeitmarkteffekte des LippeSEEs allerdings eher skeptisch ein.

Von einigen Bürgerinnen und Bürgern wird angeregt, die Wasserfläche des geplanten Sees bis zur Münsterstraße zu vergrößern. Dies erscheint jedoch zurzeit nicht möglich, da die Flächen durch eine Kläranlage des Lippeverbandes sowie den Sportflugplatz genutzt werden. Für den Sportflugplatz gebe es auch mittelfristig keine geeignete Ersatzfläche im Stadtgebiet, so die Vertreter der Verwaltung.

Von den Teilnehmern wird darüber hinaus die Frage des Hochwasserschutzes angesprochen. Die Verwaltung erläutert daraufhin, dass der Hochwasserschutz durch die Anlage des Sees verbessert werde, da er eine zusätzliche Rückhaltefunktion erfülle. Einige bestehende Deiche müssen für den See verlegt werden; das gesamte Deichsystem sei aber für ein „Jahrhunderthochwasser“ ausgelegt.



Abbildung 9.15:
Szenario A – Ruhige Wohnhöfe

- Am Ortsrand („In der Gehr“) markieren individuelle Wohnhöfe aus Einfamilienhäusern den Übergang zur Landschaft.
- An der Vogelstraße entstehen Gebäude mit neuen Wohnformen, z.B. zentrennahes und niveaivolles Wohnen.
- Ein breiter begrünter Wall wird zum gemeinsamen „Vorgarten“ und schützt vor Lärm.
- Am Kreisverkehr Vogelstraße/Ahleener Straße wird durch anspruchsvoll gestaltete Gewerbebauten der Ortsauf-takt markiert.

(Quelle: s+w)

9.2.3 Entwicklungsbereiche an der Vogelstraße

Die Flächen westlich der Vogelstraße zählen aufgrund ihrer Nähe zum Ortsteilzentrum zu den Baulandreserven, die vorrangig entwickelt werden könnten. Sie stellen aber auch die letzten großen Freiflächen im Übergang zwischen Heessener Markt und dem nordöstlichen Landschaftsraum dar. Als solche sind sie im gegenwärtigen Zustand allerdings für die Bewohner nicht nutzbar. Die Entwicklung dieser Schlüsselflächen erfordert eine Entscheidung, ob hier die Qualitäten städtischer Freiräume auszubauen sind oder ein zentrennahes Wohnen ermöglicht werden soll.

Der nordöstliche Ortsrand weist derzeit eine unbefriedigende Gestaltsituation auf. Der Übergang zwischen Wohnbebauung und Landschaft im Bereich Gehr verläuft ungegliedert und lässt keinen eindeutigen Abschluss der Siedlung erkennen. Der Ennigerbach und andere Wasserläufe sind aus dem Ortsbild fast verschwunden, weil sie nicht zugänglich sind, hinter Gärten und unter Straßen verlaufen. Am Kreisverkehr Vogelstraße/Ahleener Straße beginnt für den Autofahrer der Ortskern wenig einladend mit dem Blick auf Verkehrsflächen und ungestaltete Grünflächen.

Anforderungen an die Entwicklung

Heessen weist insgesamt eine starke Durchgrünung des privaten und öffentlichen Raumes auf – ein Qualitätsmerkmal, das auch für die Entwicklungsbereiche zwischen Vogelstraße und Heessener Markt richtungsweisend sein sollte. Das bedeutet insbesondere eine Aufwertung der kleinteiligen Freiraumstrukturen wie z.B. der Bachläufe, die Schaffung neuer, gemeinschaftlich oder privat nutzbarer Grünbereiche sowie die Gestaltung des Übergangs zur Landschaft. Die hohe Verkehrsbelastung der Vogelstraße stellt besondere Anforderungen hinsichtlich des Lärmschutzes für eine mögliche Wohnbebauung westlich der Straße. Am Kreisverkehr sollte die Ortseingangssituation durch neue Gebäude von herausragender Architekturqualität markiert werden. Hier ist insbesondere an gewerbliche Bauten zu denken, die an die nördlichen Gewerbeflächen anknüpfen.

Zwei Varianten

Zwei Varianten definieren jeweils auf unterschiedliche Weise die neuen Qualitäten des Freiraums zwischen Heessener Markt und Gehr: Das Szenario „Ruhige Wohnhöfe“ (links) stellt eine überwiegend bauliche Entwicklung dar, mit Einfamilienhäusern am grünen Ortsrand und Reihenhäusern oder Stadtvillen in Marktnähe. Das zweite Szenario mit dem Titel „Park am Stadtrand“ (rechts) zeigt die Entwicklung der Fläche zu einem vielfältig nutzbaren Park. Beide Varianten sehen Flächen für Seniorenwohnen und ergänzende medizinische Einrichtungen in Nachbarschaft zur St. Barbara Klinik vor.

Vogelstraße: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Die Idee eines Standortes für Seniorenwohnen in beiden Szenarien wird aufgrund der Nähe zur Klinik, zum Zentrum und zum Heessener Wald allgemein für sinnvoll gehalten. Allerdings stehen diesen Planungen zurzeit einzelne Eigentümerinteressen entgegen.

Die Planungen zur Renaturierung und Reintegration des Bachlaufs ins Stadtbild werden allgemein begrüßt. In welcher Form dies umgesetzt werden könne, werde im Rahmen der Entwicklung der angrenzenden Flächen zu diskutieren sein.

Von Seiten einiger Bürger wird eine Erweiterung der Wohngebiete im Bereich Vogelstraße eher negativ beurteilt: sie verweisen vor allem auf den weiteren Landschaftsverbrauch. Die Stadtverwaltung hält dem entgegen, dass der Bereich Vogelstraße aufgrund seiner integrierten Lage prinzipiell gut für die Entwicklung von Wohnbauflächen geeignet sei. Dies stehe auch im Einklang mit dem Gebietsentwicklungsplan und vermeide Eingriffe in die Landschaft an anderen, weniger geeigneten Standorten.

9.2.4 Ortsmittelpunkt Heessener Markt und Umfeld

Bereits Anfang der 1990er Jahre wurde ein Wettbewerbsverfahren zur Gestaltung des Heessener Marktplatzes ausgeschrieben. Eine Hauptannahme des damaligen Verfahrens war die Sperrung der Amtsstraße für den motorisierten Individualverkehr, um die Platzfläche zu arrondieren und das historische Gebäude des ehemaligen Rathauses direkt bis an den Platz heran zu führen. Die Herausnahme des Verkehrs sollte eine verbesserte Perspektive für eine attraktive Umgestaltung des Platzes bieten. Aus stadtplanerischer wie verkehrlicher Sicht kommt eine solche Annahme heute nicht mehr in Betracht.

Ziel der nunmehr anstehenden Planungsaufgabe ist die kritische Überprüfung des Gestalt- bzw. Gebrauchswertes des Platzes als Grundlage für die Erarbeitung eines städtebaulichen Konzeptes mit den Schwerpunkten räumliche Gestaltung, Verteilung von Nutzungsfunktionen und Arrondierung der Platzfunktionen durch zusätzliche Bebauung. Darüber hinaus sollen auch angrenzende Bereiche – insbesondere die Funktion der kleinen Amtsstraße als Verbindung zum Bahnhof Heessen – betrachtet werden.

Hauptaugenmerk hierbei soll auf eine nachhaltige Stärkung des Marktplatzes in seiner Funktion als Zentrum des Einzelhandels im Stadtbezirk gelegt werden. Herauszuarbeiten sind insbesondere Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität des Platzes als Aufenthaltsort.

Ferner sollen Vorschläge zur Verbesserung der Gestaltung, Integration bzw. Aufwertung der vorhandenen Platzrandbebauung erarbeitet werden. In diesem Zusammenhang gilt es zu überprüfen, welche Form und Dichte der Bebauung der gewünschten Funktion entsprechen (z.B. Platzrandbebauung oder Solitär-Gebäude). Die Erarbeitung der Konzeption soll in enger Abstimmung mit allen vor Ort Beteiligten erfolgen.



Abbildung 9.16:
Szenario B – Park am Stadtrand

- Die Flächen an der Vogelstraße werden zu vielfältig erfahrbaren Freiräumen mit unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten.
- Bäche werden renaturiert und ans Tageslicht geholt: Wasserbänder ziehen sich von der Lippe bis in den Norden von Heessen.
- Am Kreisverkehr zur Ahlener Straße markiert herausragende Architektur den Ortseingang von Heessen.
- In Nachbarschaft zur Klinik entsteht ein Dienstleistungszentrum mit gesundheitlicher Orientierung.

(Quelle: s+w)

Ortsmitte Heessen: Ergebnisse aus dem Planungsgespräch

Die städtebauliche Situation am Heessener Markt und in seinem Umfeld wird insgesamt als problematisch empfunden. Der Brokhof liege isoliert und habe keinen Kontakt zum Marktplatz. Die vorhandene Bebauung führe zudem zu einer Verschattung weiterer Bereiche, sodass hier eine vielfach gewünschte Außengastronomie nicht realisierbar ist.

Einige Bürger weisen darauf hin, dass die Stellplatzsituation, insbesondere an Markttagen, kritisch sei. Andere wenden jedoch ein, dass unter Einbeziehung der Parkplätze an der Sachsenhalle und am Bahnhof durchaus genügend Stellflächen vorhanden seien. Ein Bürger brachte den Vorschlag ein, die Flächen des Bauhofes hinter dem Amtshaus z.B. Samstags als Parkplatz mit zu nutzen.

Die Verwaltung stellt in Aussicht, dass 2004 erste Konzepte für den Marktplatz im Rahmen einer Bürgerversammlung präsentiert werden sollen. Die Veranstaltung hat im April 2004 wie geplant stattgefunden. Der Öffentlichkeit konnten erste städtebauliche Entwürfe vorgestellt werden. Vorrangiges Ziel ist eine zusätzliche Bebauung am Platz, welche die Raumkanten definiert sowie die Belebung des Platzes durch Außengastronomie. Das Konzept soll in enger Abstimmung mit den Eigentümern und den Nutzern erstellt werden.

9.3 Strukturkonzept für den Stadtbezirk Hamm-Heessen

Abbildung 9.17 (gegenüberliegende Seite): Strukturkonzept zur Stadtteilentwicklung für den Stadtbezirk Hamm-Heessen (Quelle: s+w)

Aus den Ergebnissen der Bürgerdiskussion hat das Büro scheuven + wachen als fachliche Empfehlung einen Vorschlag für die Zukunft der räumlichen Entwicklung des Stadtbezirks erarbeitet. Dabei wurden die wichtigsten Hinweise und Diskussionsbeiträge aus dem Planungsgespräch eingearbeitet und als zeichnerisches Protokoll in Form von Sprechblasen kenntlich gemacht. In Tabelle 9.1 werden darüber hinaus alle Potenzialflächen dargestellt, die im Stadtbezirk für eine zukünftige Entwicklung zur Verfügung stehen. Die Übersicht umfasst nicht nur die im Planungsgespräch diskutierten Flächen, sondern gibt einen Überblick über sämtliche Flächenpotenziale im Stadtbezirk.

Tabelle 9.1: Potenzialflächen in Heessen

Fläche	ha	Nutz.	FNP (alt)
Heessen-West I	23,6	W	Iw. Fläche, Grünfläche
Heessen-West II	11,0	W	SO (Justizvollzugsanstalt)
Ufer LippeSEE	0,7	MI	Iw. Fläche
Ufer LippeSEE	4,4	W	Wohnbauf., Iw. Fläche
Vogelstraße	5,0	W	Wohnbaufäche
Münsterstr. / Mattenbecke	7,3	MI	gemische Baufl., Wohnbauf.



Strukturkonzept Heessen

<p>Heutige Flächennutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> vorwiegend Wohnbauflächen gewerbliche Bauflächen gemischte Bauflächen Sondergebiete Gemeinbedarfflächen Grünflächen Flächen für die Landwirtschaft Wald Hauptverkehrsstraßen 	<p>Infrastruktur und Orientierung</p> <ul style="list-style-type: none"> Nahversorgungsbereich Stadtteilzentrum großflächiger Einzelhandel Verwaltung öffentliche Einrichtung Bahnhof, SPNV-Haltepunkt Landmarke 	<p>Bauflächenreserven</p> <ul style="list-style-type: none"> mögliche neue Wohnbaufläche mögliche neue Gewerbefläche mögliche gemischte Baufläche <p>Stadtraum</p> <ul style="list-style-type: none"> Bestandentwicklung und -erneuerung funktionalen Zusammenhang stärken Treffpunkte im Quartier aufwerten Öffentlichen Raum gestalten Ortseingang markieren Neue Landmarke errichten 	<p>Grün- und Freiraum</p> <ul style="list-style-type: none"> Wichtige Grünverbindung ausbauen grünem Siedlungsrand sichern prägnante Hofanlage erhalten Aufwertung des Freiraumes <p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> Stadtteilwege anlegen/entwickeln Straßenplanung
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------





**Entwicklungsmodell für die
Gesamtstadt Hamm**

10 Hamm 2015 – Grundzüge der Stadtentwicklung

10.1 Perspektiven für die Gesamtstadt

10.1.1 Das Stadtmodell des wirksamen Flächennutzungsplanes

Die letzten Jahrzehnte der Stadtentwicklung in Hamm waren überwiegend von lang anhaltenden Wachstumsprozessen bestimmt. Vor diesem Hintergrund hatte der seit dem Jahre 1979 wirksame Flächennutzungsplan auf der Vorgabe eines dezentralen Siedlungsmodells zur Integration der im Zuge der Gebietsreform 1975 zur neuen Großstadt Hamm zusammengefassten, ehemals selbstständigen Gemeinden vor allem Flächenzuwächse zu verteilen. Im Sinne einer räumlich-funktionalen Arbeitsteilung sollte sich demnach die Innenstadt von Hamm zu einer modernen City für die Gesamtstadt entwickeln und durch einen Kranz von starken und eigenständigen Ortsteilzentren funktional ergänzt werden.

Trotz der enormen Siedlungsflächenzuwächse wurden dieser Vorgabe entsprechend die Ortsteile weitgehend als eigenständige Siedlungskörper, überwiegend gegliedert durch größere Freiraumzäsuren, erhalten. Die Flächenreserven des FNP sind in Teilbereichen bis heute nicht vollständig ausgeschöpft.

10.1.2 Grundzüge der zukünftigen Stadtentwicklung

Auch für die Zukunft soll an den Grundzügen des dezentralen Entwicklungsmodelles festgehalten werden, das der Bewahrung der Eigenständigkeit der einzelnen Stadtbezirke und Ortsteile als Teil einer gegliederten Flächenstadt eine zentrale Rolle zuweist.

Unter dem Vorzeichen des demographischen Wandels gilt es, die Zielvorstellungen zur beabsichtigten Entwicklung der Stadt zu modifizieren und neue Perspektiven zu eröffnen. Wie einführend dargestellt, ist trotz Bevölkerungsrückgang auch in den nächsten Jahren – wenn auch auf einem deutlich geringeren Niveau als bisher – von anhaltenden, in Teilbereichen sogar steigenden Flächenansprüchen sowohl für Wohnen als auch im gewerblichen Bereich auszugehen. Diese sind aber allein auf die sich verändernden Haushalts- und Betriebsstrukturen zurückzuführen – auf den Trend eines zunehmenden Flächenbedarfs pro Kopf bzw. pro Betrieb. Die Bevölkerungszahl insgesamt wird nach der aktuellen Bevölkerungsprognose der Stadt Hamm hingegen rückläufig sein und von derzeit 181.400 auf etwa 171.200 im Jahr 2015 zurückgehen.

Leitziel der zukünftigen Stadtentwicklung ist damit grundsätzlich die Bereitstellung eines angemessenen Entwicklungsspielraumes in allen Stadtbezirken und Ortsteilen (Eigenentwicklung), die somit in ihrer jeweiligen Funktion gestärkt werden sollen. Die Verteilung dieser Flächenzuwächse

kann allerdings nicht linear für alle Ortsteile gleichmäßig erfolgen, sondern mit Ausrichtung auf die jeweilige Größenordnung des jeweiligen Ortsteiles und seiner Schwerpunktfunktion für die Gesamtstadt. Maßstab dabei ist eine ausgewogene Verteilung der jeweiligen Siedlungsflächenzuwächse, aber auch den damit unter Umständen einhergehenden Belastungen, z.B. im Verkehr und für Infrastrukturaufwendungen.

Tabelle 10.1: Programmatische Schwerpunkte und Leitprojekte

Schwerpunkt	Leitprojekte
Neue und alte Nachbarschaften	<ul style="list-style-type: none"> – Wohnen in Heessen (Bereiche Heessen West/LippeSEE) – Wohnen in Bockum-Hövel (beiderseits der Horster Straße) – Wohnen in Herringen (Randsiedlung/Schacht Franz) – Wohnen auf Konversionsflächen (Newcastle Barracks / Cromwell Barracks) – Wohnen auf ehemaligen Bahnflächen (Rangierbahnhof im Bereich Friedrich-Ebert-Park) – Wohnen in Pelkum (Fels-Loh-Straße) – Wohnen in Uentrop (Bereiche Braam-Ostwennemar) – Wohnen in Rhynern (Bereiche Berge/Westtinnen)
Flächen für Arbeit und Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Interkommunales Industriegebiet Hamm/Bönen – Erweiterung Dienstleistungsstandort HAMTEC – Arbeiten auf ehemaligen Bahnflächen (Rangierbahnhof / Ortsgüterbahnhof) – Arbeiten auf Konversionsflächen (Argonner Kaserne) – Erweiterung Gewerbepark Rhynern – Intensivierung Industriegebiet Uentrop (Bereich K-Park auf dem DuPont Gelände) – Strukturwandel im Hammer Westen (Hafen Hamm / Thyssen-Gelände)
Mobilität in der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> – Aufstellung des Masterplans Verkehr – Neuaufstellung des Nahverkehrsplans zur Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes – Förderung des Radverkehrs – Neubau der B63n, der Kanaltrasse und der Warendorferstraße
Vitale Stadt- und Ortsteilmitten	<ul style="list-style-type: none"> – City Hamm – Herringer Mitte / Fritz-Husemann-Straße – Zentren in Pelkum (Wiescherhöfener Markt, Pelkumer Platz) – Marktplatz Bockum-Hövel – Heessener Markt – Erweiterung Zentrum Werries – Grüne Mitte Rhynern / Berge / Westtinnen
Hamm ans Wasser	<ul style="list-style-type: none"> – HammSTEG – LippeSEE – Uferkante Heessen
Freizeitlandschaften	<ul style="list-style-type: none"> – Haldenlandschaft Pelkum / Herringen (Kissinger Höhe, Humbert/Sundern/Schacht Franz) – Halde Radbod – Haarener Baggerseen / ehemaliger Kohlehafen Haaren

Mit Bezug zum Prinzip der Nachhaltigkeit soll dabei die vorrangige Nutzung von Bestandspotenzialen und die Konversion ehemals genutzter Standorte im Sinne eines qualitativen Stadtumbaus im Vordergrund stehen, um die erstmalige Inanspruchnahme bisheriger Freiraumbereiche auf ein Minimum zu begrenzen. Dies gilt z.B. für Gewerbebrachen, nicht mehr genutzte Kasernengelände und zunehmend auch leerstandsbedrohte Wohnanlagen, die angesichts sinkender Nachfrage aufgrund verdichteter Bauformen (Geschosswohnungsbau), unzeitgemäßer Zuschnitte, Ausstattung- und Modernisierungsmängel, Auslaufen öffentlicher Förderbindungen etc. nicht mehr dauerhaft vermietbar oder zu privatisieren sind.

Qualitativer Stadtumbau, verstanden als parallele Entwicklung qualitätsorientierter Neubauprojekte in vorrangiger Arrondierung des bestehenden Siedlungsgefüges und/oder qualitätsorientierter Nachnutzungskonzepte für minder- oder ungenutzte Bestandsbereiche, sichert insgesamt die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur. Eine solche Strategie des qualitativen Stadtumbaus schließt auch die Rückführung ehemals genutzter Bereiche für Natur- und Landschaftsschutz sowie Freizeit und Naherholung ein. Dies wird durch die vorbildliche Nutzung ehemaliger Bergehalden oder Naturschutzgebiete aus zweiter Hand z.B. im Bereich der Lippeaue eindrucksvoll belegt.

Wirtschaftliche, infrastrukturelle und zunehmend auch sonstige Attraktivitätssteigerungen im Bereich der sogenannten ‚weichen Standortfaktoren‘ wie Bildung, Kultur, Natur- und Landschaft, Freizeit etc. verändern die Anziehungskraft der Städte und Regionen im Wettbewerb um Einwohner, Kaufkraft und Arbeitsplätze untereinander und bestimmen u.a. die Zuwanderung. Für die Stadt Hamm wird es daher in den nächsten Jahren vor allem darum gehen, das sich tendenziell verringere Wachstumspotenzial zu nutzen, um die vorhandenen Qualitäten der Siedlungsstruktur zu sichern und im Sinne einer nachhaltigen Strategie des qualitativen Stadtumbaus weiterzuentwickeln.

Aus den entwicklungspolitischen Rahmenbedingungen sowie aus den in den Planungsgesprächen formulierten Zukunftsvorstellungen der einzelnen Stadtbezirke ergeben sich folgende zukünftige programmatische Schwerpunkte der Stadtentwicklung für den Siedlungsraum:

Neue und alte Nachbarschaften: Wohnumfeldverbesserung und Modernisierung des Gebäudebestands sollen die Lebens- und Wohnqualität in Hamm verbessern, ein qualitätsorientiertes bedarfsgerechtes neues Wohnbauflächenangebot dazu beitragen, die Bevölkerungszahl zu stabilisieren.

Flächen für Arbeit und Wirtschaft: Entwicklung eines auf den Ausbau von Stärken der lokalen Wirtschaftsstruktur orientierten bedarfsgerechten Flächenangebotes zur Steigerung der Attraktivität als zukunftsfähiger Gewerbestandort.

Mobilität in der Stadt: Maßgebliche Voraussetzung für eine dynamische Stadtentwicklung ist die Gewährleistung stadt- und nutzerverträglicher Mobilitätsangebote. Eine Vielzahl von Maßnahmen – wie der bedarfs-

orientierte Ausbau des Straßennetzes, die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs oder die Entwicklung eines gesamtstädtischen Radwegenetzes – sollen eine möglichst optimale Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte, Gewerbestandorte und Entwicklungsbereiche mit allen Verkehrsmitteln in Hamm sicherstellen.

Vitale Stadt- und Ortsteilmitten: Die Funktionsfähigkeit, Gestaltqualität und die Identität der Innenstadt und Ortsteilmitten ist zu stärken, um die Grundversorgung der Bevölkerung in der Region, der Gesamtstadt und den Stadtbezirken zu sichern.

Neue Freizeitlandschaften und Hamm ans Wasser: Nutzung der aus der exponierten Lage an Lippe und Kanal sowie der Nachnutzung ehemals bergbaulicher Betriebs- und Haldenstandorte vorhandenen Entwicklungschancen unter Wahrung des Naturschutzes, um das zentralstandörtliche Profil als attraktiver regionaler Freizeit- und Naherholungsstandort zu schärfen.

10.2 Programmatische Schwerpunkte der Stadtentwicklung

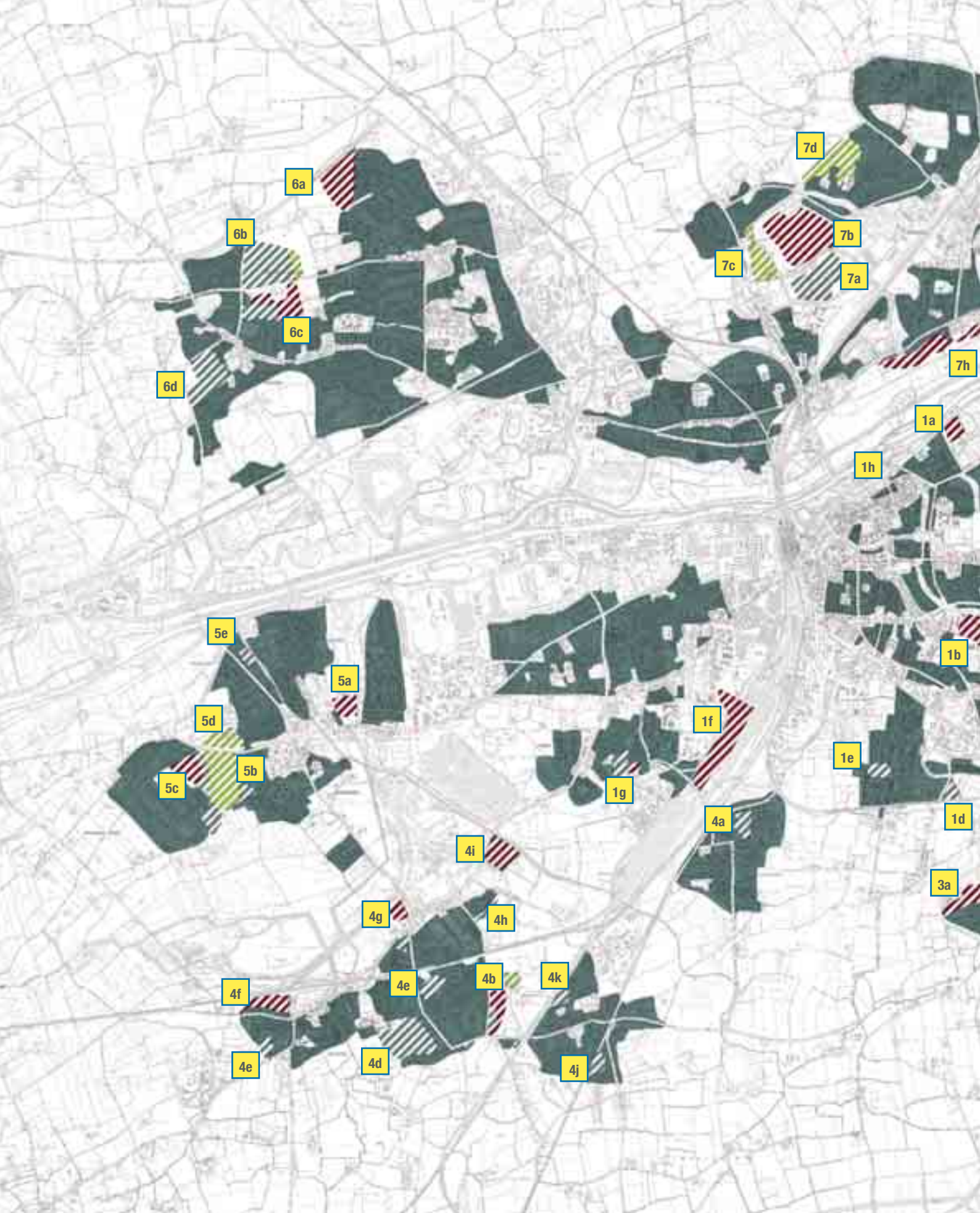
10.2.1 Neue und alte Nachbarschaften

Leitlinien für die zukünftige Entwicklung

Hamm muss sich langfristig als attraktiver Wohnstandort weiterentwickeln, um Abwanderungstendenzen entgegenzuwirken und um die Zahl der Zuzüge zu erhöhen. Entscheidend hierfür ist ein attraktives und nachfragegerechtes Wohnraumangebot in allen Teilmärkten. Dies umfasst zukünftig verstärkt Angebote für die wachsende Altersgruppe der Senioren, die spezielle Anforderungen an Lage und Ausstattung sowie ergänzende Pflegeangebote stellen.

Zahlreiche Studien über die Motive der abwandernden Bevölkerungsgruppen stellen zusätzlich zur Gebäudequalität die Bedeutung eines intakten Wohnumfeldes als wesentlichen Entscheidungsfaktor für einen neuen Wohnstandort heraus. Sowohl im Bestand als auch bei der Entwicklung neuer Wohnbauflächen ist daher auf eine adäquate Freiflächenausstattung, die Gestaltqualität des öffentlichen Raumes, eine hinreichende Ausstattung mit Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen und kurze Wege dahin zu achten.

Unter den Bedingungen eines in Zukunft voraussichtlich weitgehend entspannten Wohnungsmarktes sind insbesondere Wohnungen mit niedrigem Ausstattungsstandard und in mäßigen Wohnlagen von Leerstand bedroht. Daher kommen der Bestandspflege, der Modernisierung und der Wohnumfeldverbesserung eine zentrale Bedeutung zu; im Einzelfall kann aber auch der Abriss Chancen für eine qualitätsorientierte Nachnutzung bieten. Auch bei einem tendenziell rückläufigen Anteil öffentlich geförderter Woh-



6a

6b

6c

6d

7d

7c

7b

7a

7h

1a

1h

1b

5e

5a

5d

5c

5b

1f

1e

1g

1d

4a

3a

4i

4g

4h

4f

4e

4b

4k

4e

4d

4j



Wohnbaufläche laut FNP



Vorschlag für neue Wohnbaufläche



Wohnbaufläche laut FNP (großflächige Reserve)

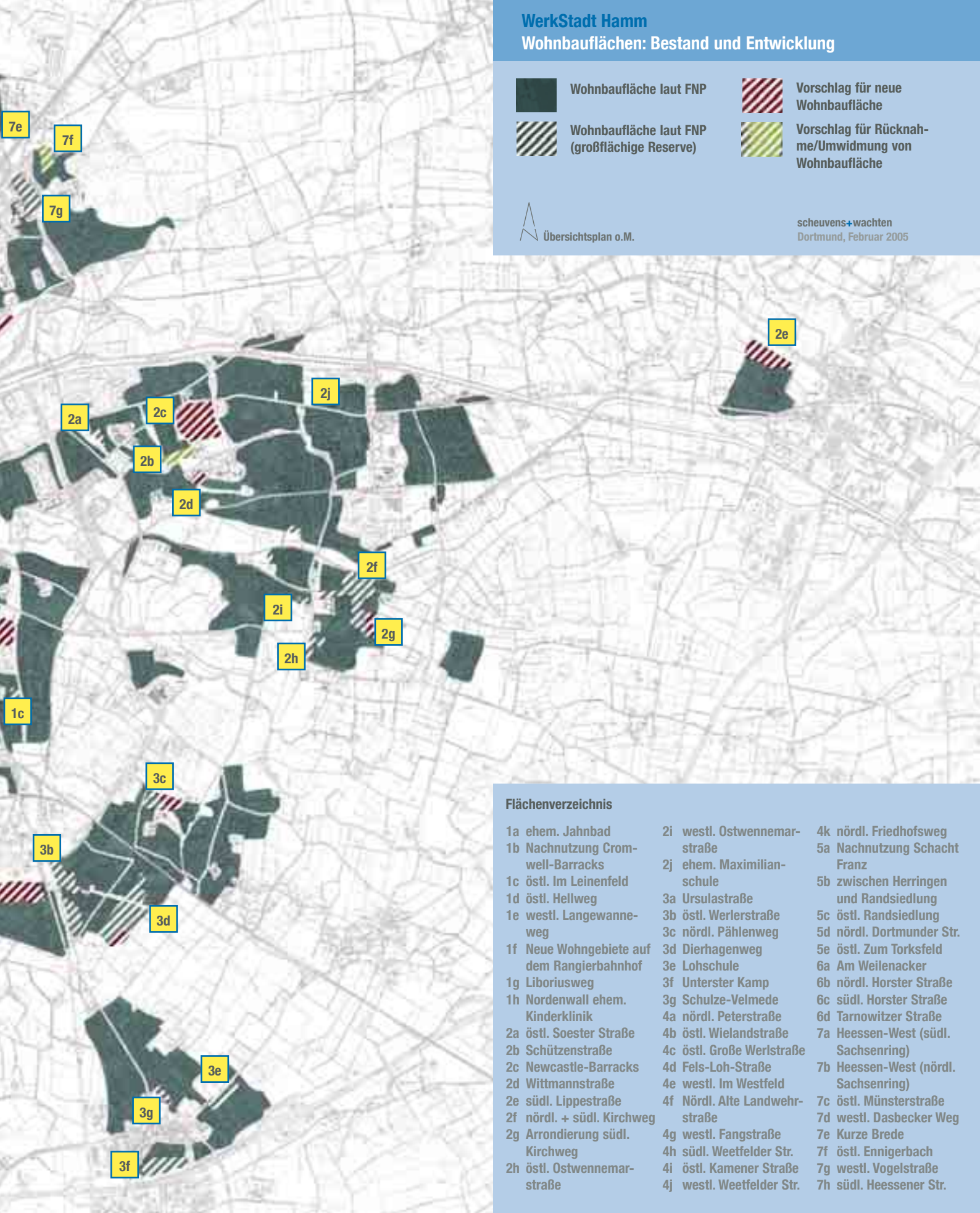


Vorschlag für Rücknahme/Umwidmung von Wohnbaufläche



Übersichtsplan o.M.

scheuven+wachten
Dortmund, Februar 2005



Flächenverzeichnis

1a ehem. Jahnbad	2i westl. Ostwennemarstraße	4k nördl. Friedhofsweg
1b Nachnutzung Cromwell-Barracks	2j ehem. Maximilianschule	5a Nachnutzung Schacht Franz
1c östl. Im Leinenfeld	3a Ursulastraße	5b zwischen Herringen und Randsiedlung
1d östl. Hellweg	3b östl. Werlerstraße	5c östl. Randsiedlung
1e westl. Langewanneweg	3c nördl. Pählenweg	5d nördl. Dortmunder Str.
1f Neue Wohngebiete auf dem Rangierbahnhof	3d Dierhagenweg	5e östl. Zum Torksfeld
1g Liboriusweg	3e Lohschule	6a Am Weilenacker
1h Nordenwall ehem. Kinderklinik	3f Unterster Kamp	6b nördl. Horster Straße
2a östl. Soester Straße	3g Schulze-Velmede	6c südl. Horster Straße
2b Schützenstraße	4a nördl. Peterstraße	6d Tarnowitzer Straße
2c Newcastle-Barracks	4b östl. Wielandstraße	7a Heessen-West (südl. Sachsenring)
2d Wittmannstraße	4c östl. Große Werlstraße	7b Heessen-West (nördl. Sachsenring)
2e südl. Lippestraße	4d Fels-Loh-Straße	7c östl. Münsterstraße
2f nördl. + südl. Kirchweg	4e westl. Im Westfeld	7d westl. Dasbecker Weg
2g Arrondierung südl. Kirchweg	4f Nördl. Alte Landwehrstraße	7e Kurze Brede
2h östl. Ostwennemarstraße	4g westl. Fangstraße	7f östl. Ennigerbach
	4h südl. Weetfelder Str.	7g westl. Vogelstraße
	4i östl. Kamener Straße	7h südl. Heessener Str.
	4j westl. Weetfelder Str.	

nungen ist dafür Sorge zu tragen, dass die Wohnraumversorgung für die Bevölkerungsgruppen gesichert ist, die sich am freien Markt nicht ohne weiteres versorgen können.

Daneben ist aber der Nachfrage entsprechend verstärkt ein ausreichendes Angebot hochwertiger Wohnbauflächen in allen Stadtbezirken für die bevorzugten Wohnformen des Einfamilien- und Doppelhauses sicherzustellen, das auch für Zuzugswillige interessant ist. So sollte durch das Aufgreifen lokaltypischer Bauformen und Materialien, durch eine ausreichende Durchgrünung sowie durch eine hohe Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen die Ausbildung von Quartiersidentitäten und Nachbarschaften unterstützt werden. Die Erschließung neuer Wohngebiete sollte als Chance erkannt werden, um den Siedlungsrand neu zu definieren. Dort, wo Siedlungsgrenzen auf lange Sicht festgeschrieben werden, sollte der Übergang von Siedlung zur Landschaft gestalterisch aufgewertet werden.

Um die Inanspruchnahme von Freiraum für Wohnbauzwecke zu reduzieren, ist der Wiedernutzung von geeigneten Brachflächen in integrierter Lage prinzipiell Vorrang vor der Entwicklung neuer Baugebiete – möglichst in Arrondierung des Siedlungsrandes – einzuräumen.

Räumliche Schwerpunkte

Der Wohnungsbau sowohl auf neu zu erschließenden Flächen, als auch die Nachverdichtung im Bestand auf Brachflächen ist in den Siedlungsschwerpunkten zu konzentrieren. Damit soll im Sinne des Prinzips der kurzen Wege einerseits die wohnungsnahе Versorgung der Bevölkerung und andererseits die langfristige wirtschaftliche Tragfähigkeit der Infrastruktur gewährleistet werden.

In allen Stadtbezirken ist Wohnbauland zu entwickeln und zu mobilisieren, um die stadtteilspezifische Nachfrage zu befriedigen. Darüber hinaus finden sich in der folgenden Aufstellung für jeden Stadtbezirk Schwerpunktbereiche zur Wohnbauflächenentwicklung, die aufgrund ihrer Größe von gesamtstädtischer Bedeutung sind:

Stadtbezirk Mitte (1): Nachnutzung der Konversionsflächen der ehemaligen Cromwell-Baracks und Nachnutzung von Bahnflächen im Bereich des Rangierbahnhofes

Stadtbezirk Uentrop (2): Nachnutzung der Konversionsflächen des ehemaligen Depot Mark und der Newcastle-Kaserne sowie die Verdichtungsgebiete Braam-Ostwhenemar

Stadtbezirk Rhynern (3): Arrondierungsflächen im Ortsteil Berge nördlich des bestehenden Baugebietes ‚Fischerstraße‘ bis zum Freibad Süd sowie im Bereich ‚Heideweg/Dierhagenweg‘ im südöstlichen Anschluss an den Siedlungskörper

Stadtbezirk Pelkum (4): Arrondierungs- und Verdichtungsgebiete in Pelkum/Wiescherhöfen im Bereich der Fels-Loh-Straße im Westen und der Wielandstraße im Osten

Stadtbezirk Herringen (5): Nachnutzung des südlichen Teilgeländes der ehemaligen Zeche Schacht Franz und Arrondierungsbereiche im Westen der Randsiedlung

Stadtbezirk Bockum-Hövel (6): Arrondierungsbereiche ‚Am Weilenacker‘, beiderseits der ‚Horster Straße‘ und an der ‚Tarnowitzer Straße‘ im Norden von Bockum und Hövel

Stadtbezirk Heessen (7): Arrondierungsbereich ‚Heessen-West‘

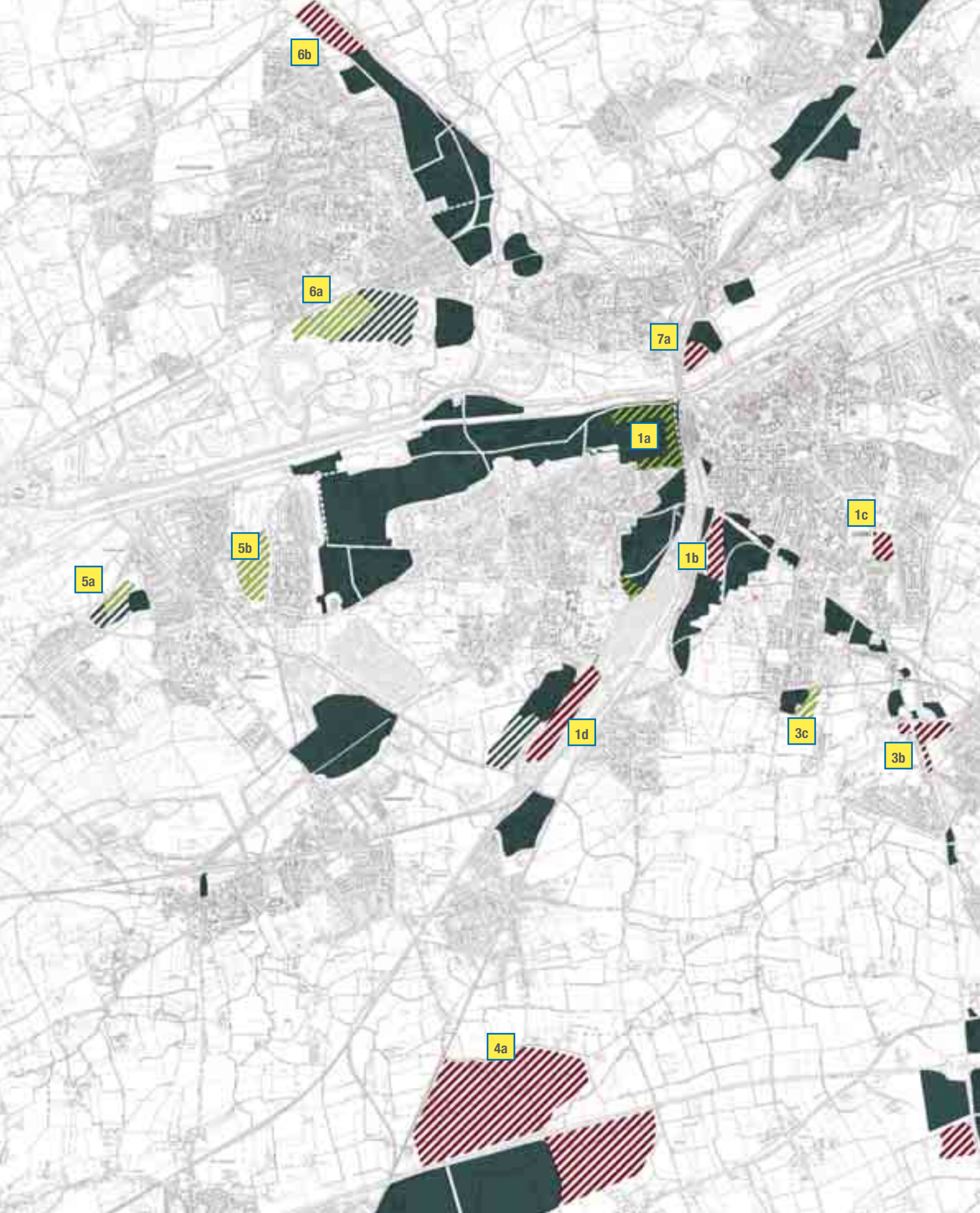
Die räumlichen Handlungsschwerpunkte für Projekte und Maßnahmen im Bereich der Wohnumfeldverbesserung, Modernisierung und Bestandspflege liegen insbesondere in den Stadtteilen Hamm-Norden und Hamm-Westen, die bereits ins Programm ‚Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – Die soziale Stadt‘ aufgenommen wurden. Handlungsbedarf besteht darüber hinaus in zahlreichen Wohngebieten mit Zeilenbau- und Geschossbauweise aus den 1960er und 1970er Jahren.

10.2.2 Flächen für Arbeit und Wirtschaft

Leitlinien für die zukünftige Entwicklung

Im Rahmen des sich verschärfenden kommunalen Wettbewerbes um Unternehmen und Arbeitsplätze muss sich Hamm als überregional attraktiver Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsstandort profilieren. Erforderlich ist dazu eine Konzentration auf mögliche Wachstumspotenziale, die sich auf räumliche Standortvorteile und besondere Stärken in der vorhandenen Wirtschaftsstruktur gleichermaßen stützt. Analog zur Neuausrichtung der Förderpolitik der EU und des Landes NRW auf regionale Stärken wurden dazu auf Grundlage einer branchenbezogenen Regionaluntersuchung für Hamm die Bereiche Logistik, Kunststoffverarbeitende Industrie, Gesundheitswesen, Tourismus- und Freizeit sowie hochschulnahe Qualifizierung als Kompetenzfelder der zukünftigen Wirtschaftsentwicklung abgeleitet. Im Sinne eines ausgewogenen gesamtstädtischen Gewerbeflächenangebotes sind über solche Schwerpunktsetzungen hinaus aber auch weiterhin attraktive Standorte für Erweiterung oder Neugründung ortsteilbezogener Industrie-, Gewerbe-, Dienstleistungs-, Handels- und Handwerksbetriebe vorzuhalten.

Die räumlichen Schwerpunkte des ‚Masterplan für Arbeit‘, der das in diesem Sinne entwickelte Gesamtspektrum vorhandener und geplanter Gewerbeflächen zusammenfasst, werden nachfolgend weiter dargestellt. Ebenfalls am Nachhaltigkeitsprinzip orientiert, sieht dieses gesamtstädtische Gewerbeflächenkonzept – entsprechend der noch bestehenden Potenziale – eine vorrangige Nachnutzung von Industrie- und Gewerbebrachen zur Reduzierung der Inanspruchnahme bisheriger Grün- und Freiräume vor, ohne dabei im Einzelfall die Entwicklung nachfragegerechter neuer Standorte auszuschließen. Die nachfragegerechte Entwicklung neuer Gewerbestandorte mit der Möglichkeit eines 24-Stunden Betriebs für die Firmen und einem direktem Autobahnanschluss erfolgt vorrangig in Arrondierung bestehender Standorte oder durch interkommunale Kooperation.



6b

6a

7a

1a

1c

5b

5a

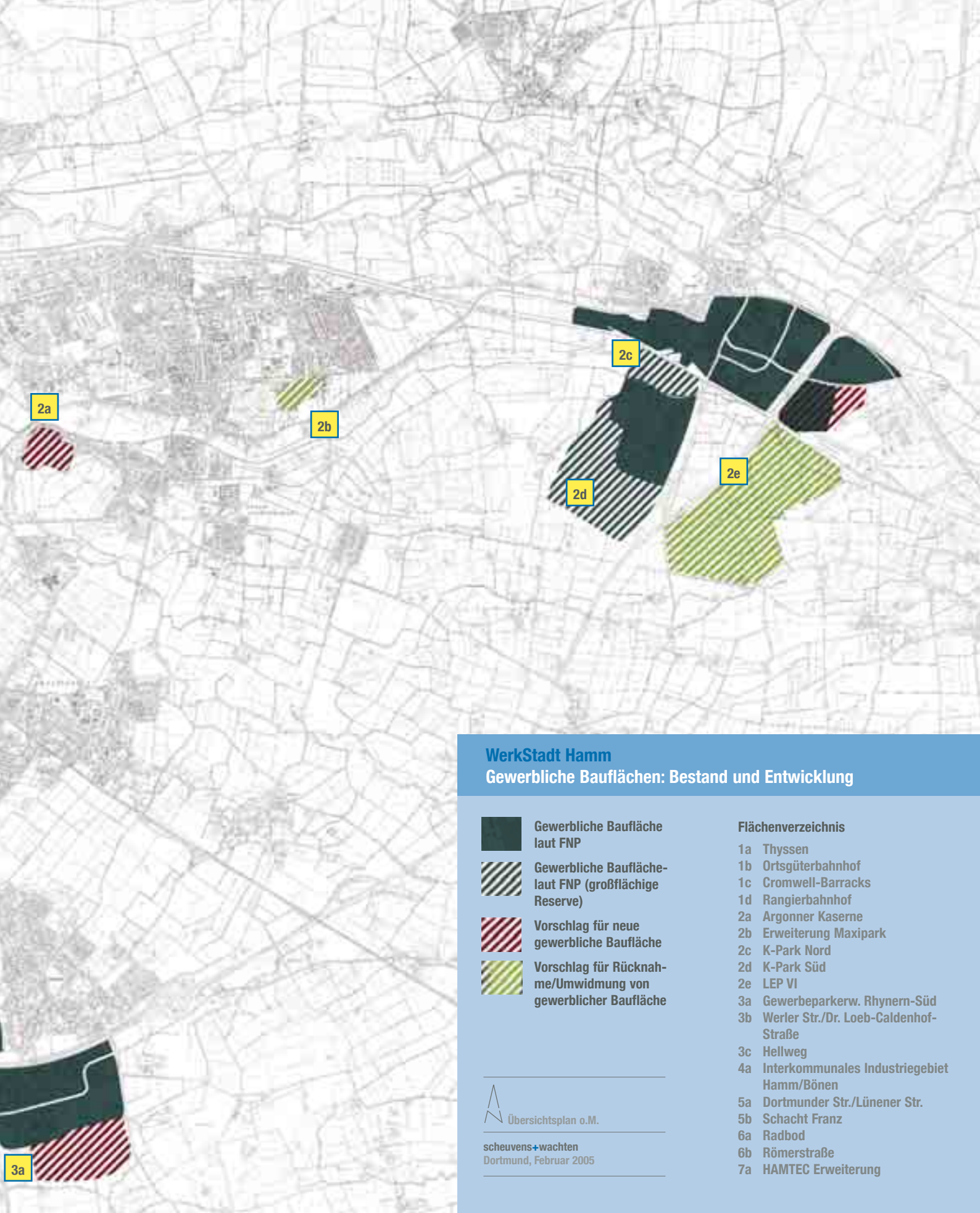
1b

1d

3c

3b

4a



WerkStadt Hamm

Gewerbliche Bauflächen: Bestand und Entwicklung

-  Gewerbliche Baufläche laut FNP
-  Gewerbliche Baufläche laut FNP (großflächige Reserve)
-  Vorschlag für neue gewerbliche Baufläche
-  Vorschlag für Rücknahme/Umwidmung von gewerblicher Baufläche

Flächenverzeichnis

- 1a Thyssen
- 1b Ortsgüterbahnhof
- 1c Cromwell-Barracks
- 1d Rangierbahnhof
- 2a Argonner Kaserne
- 2b Erweiterung Maxipark
- 2c K-Park Nord
- 2d K-Park Süd
- 2e LEP VI
- 3a Gewerbeparkerw. Rhyern-Süd
- 3b Werler Str./Dr. Loeb-Caldenhof-Straße
- 3c Hellweg
- 4a Interkommunales Industriegebiet Hamm/Bönen
- 5a Dortmunder Str./Lünener Str.
- 5b Schacht Franz
- 6a Radbod
- 6b Römerstraße
- 7a HAMTEC Erweiterung

 Übersichtsplan o.M.

scheuven+wachten
Dortmund, Februar 2005

2a

2b

2c

2d

2e

3a

Räumliche Schwerpunkte

Aus der Lagegunst am östlichen Rand der Metropolregion Rhein-Ruhr und der überaus günstigen zentralräumlichen Verkehrslage im überregionalen Autobahn-, Schienen- und Kanalnetz konnten im Rahmen der Entwicklung nachfragegerechter Standorte im Bereich des Hafens Hamm, des Gewerbeparks Rhynern und des Industriestandortes Uentrop an der A2 mit der Ansiedlung neuer Logistikzentren namhafter Konzerne erste Chancen genutzt werden. Mit der Realisierung der gesamtstädtisch bedeutsamen geplanten innerstädtischen Straßenneubauprojekte der B63n, der Kanaltrasse und dem Bau der A445 werden die Standortvoraussetzungen für die Logistikbranche, die seit langem ein Hauptimpulsgeber der regionalen Flächennachfrage und damit neuer Arbeitsplätze für Hamm und die Region ist, durch direkte Anschlüsse bestehender Gewerbegebiete an das Autobahnnetz noch einmal erheblich verbessert.

Dazu zählt die weitere Entwicklung der ehemals von der Firma Mannesmann-Hoesch-Präzisrohr GmbH (MHP) genutzten Flächen zur Erweiterung des Hafens als Güterverkehrszentrum nach Westen (1). Mit dem Ausbau einer entsprechenden Infrastruktur zur Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Wasser und Schiene übernimmt der Hafen die Funktion eines Güterverkehrszentrums.

Der Bau der geplanten B63n bietet perspektivisch die Chancen, neue verkehrsgünstige Gewerbestandorte auf den Brachflächen im Bereich des Rangierbahnhofes (2) sowie den überregionalen Logistikstandort Hamm/Bönen (3) mit direkter Anbindung an die Anschlussstelle Hamm/Bönen in Richtung Hamm-Mitte anzubinden. Mit Realisierung der A445 wird die überregionale Erreichbarkeit der geplante Erweiterung (4) verbessert.

Zusammen mit den Reserveflächen im Bereich Uentrop (5) ist damit die Entwicklung eines Flächenangebotes vor allem für überregional und international operierende Unternehmen mit einem 24 Stunden-Betrieb entlang der A2 ein besonderer Schwerpunkt des ‚Masterplans für Arbeit‘.

Parallel zum Kompetenzfeld ‚Logistik‘ werden bereits weitere Gewerbestandorte für die Anforderungen spezifischer Branchen aufbereitet. Gemeinsam mit der Firma DuPont werden dazu bisher ungenutzte Reserveflächenpotenziale am Standort Uentrop als ‚K-Park‘ in erster Linie für Betriebe der kunststoffverarbeitenden Industrie nutzbar gemacht; erste Ansiedlungserfolge bestätigen diese Schwerpunktsetzung.

Für die im Zuge des Strukturwandels brachgefallenen Flächen des ehemaligen Thyssen-Draht-Werksgebietes und der Post ist die Innenstadtrandlage zusammen mit der optimalen Einbindung in das regionale und bundesweite Schienenverkehrsnetz am Hauptbahnhof Ansatzpunkt der Entwicklungsstrategie (6). Attraktive Bürogebäude mit zukunftsfähigen neuen Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor zeigen beispielhaft das mögliche Entwicklungsspektrum. Die Flächen des Osthafens oder die perspektivi-

sche Erweiterung des Gewerbeparks HAMTEC (7) sollen unter Nutzung der prominenten Innenstadtrandlage an Lippe oder Kanal als hochwertige Dienstleistungsstandorte profiliert werden und Akzente durch zukunftsorientierte Betriebsansiedlungen im Bereich der Informationstechnologien, der hochschulnahen Qualifizierungs- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung setzen.

Für Neugründungen, Verlagerungen und Erweiterungen von in Hamm ansässigen kleineren und mittleren Unternehmen ist ein ausreichendes Flächenangebot in allen Stadtbezirken anzustreben. Beispielhaft seien hier folgende Standorte bzw. Flächen zu nennen: Die Nachnutzung des ehemaligen Ortsgüterbahnhofes im Stadtbezirk Mitte, das Flächenangebot der ehemaligen Zeche Radbod und die Erweiterung des Standortes Römerstraße in Bockum-Hövel, die Vermarktung der Reserveflächen am Standort Öko-Zentrum in Heessen für ein breiteres betriebliches Ansiedlungsspektrum, die Nachnutzung der Flächen der ehemaligen Argonner-Kaserne im Bereich Uentrop oder die südliche Erweiterung des Gewerbestandes Schieferstraße in Pelkum zeigen beispielhaft die dafür in den Stadtbezirken vorhandene und geplante Ausstattung.

In Einzelfällen ist auch eine Aufhebung der Gewerbenutzung und die Rückführung als Flächen für Natur und Landschaft zu prüfen. Beispiele dafür sind aufgegebene Betriebsstandorte (z.B. Schacht 7 in Heessen) oder nicht realisierte Erweiterungsbereiche ortsteilbezogener Gewerbestände in Außenbereichslagen (z.B. Gewerbegebiet Hellweg).

Ein Sonderbereich ist die gewerbliche Entwicklung der Haupteinfallstraßen zur Innenstadt mit ihren typischen gemischten Strukturen für Einzel-, Großhandels-, Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe. Vorrangig geht es hier um die Begrenzung großflächiger Nutzungen und eine gestalterische Aufwertung der Standorte. Entwicklungspotenziale in größerem Umfang bestehen dabei im Bereich der Werler Straße (B63)/Dr.-Loeb-Caldenhofstraße im Ortsteil Berge.

Ergänzend ist insgesamt die Bestandsentwicklung und Nachverdichtung älterer Gewerbegebiete zu forcieren. Neben der Begrenzung zentrenschädlicher Nachfolgenutzungen (z.B. Bereich Römerstraße in Bockum-Hövel) ist dabei verstärkt das äußere Erscheinungsbild und die Qualität des öffentlichen Raumes aufzuwerten, um die Attraktivität dieser Standorte als ‚gute Adresse‘ auf Dauer zu sichern.

10.2.3 Mobilität in der Stadt

Eine zentrale Voraussetzung für eine planvolle und dynamische Stadtentwicklung ist die Gewährleistung einer möglichst guten verkehrlichen Anbindung aller Entwicklungsstandorte und die Verknüpfung der Siedlungsbereiche untereinander. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan von 1994 wurde ein verkehrliches Gesamtkonzept vorgelegt, bestehend aus dem Aus-

bau einiger strategischer Straßenneubautrassen, besonderen Fördermaßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die Entwicklung eines gesamtstädtischen Radwegenetzes. Aktuell werden diese Ziele mit der Erarbeitung eines ‚Masterplan Verkehr‘ überprüft und – entsprechend der veränderten Anforderungen an die Verkehrsplanung – fortgeschrieben. Der ‚Masterplan Verkehr‘ hat einen Planungshorizont bis etwa zum Jahr 2015. Zentrale Anforderungen sind u.a.:

- die Gewährleistung einer optimalen Erreichbarkeit aller Siedlungsschwerpunkte, Gewerbestandorte und städtebaulichen Entwicklungsbereiche mit allen Verkehrsmitteln;
- der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und Wahrung der natürlichen Lebensgrundlagen;
- die Zusammenfassung der verkehrspolitischen Ziele und Maßnahmenempfehlungen zu Konzepten für die Gesamtstadt, die Stadtbezirke und die einzelnen Verkehrsträger.

Anhand dieser Kriterien sollen u.a. folgende Themen bearbeitet werden:

- Analyse der Verkehrssituation und -verflechtungen für alle Verkehrsträger;
- Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung;
- der Ausbau des Straßennetzes durch Neubaumaßnahmen (z.B. B 63 n, ‚Kanaltrasse‘, Warendorfer Straße);
- die Modernisierung der Verkehrstechnik (z.B. ‚Grüne Welle‘, Busbeschleunigung, Verkehrslenkung);
- die Weiterentwicklung des Logistik-Standortes Hamm;
- die Förderung des Radverkehrs (z.B. durch beschilderte Netze in allen Bezirken sowie die Förderung des regionalen Radtourismus);
- die Attraktivierung des ÖPNV (z.B. durch den Bau neuer Bahnhaltepunkte und die Anpassung des Busnetzes an die Siedlungsstruktur).

Neben dem ‚Masterplan Verkehr‘ verfügt die Stadt Hamm über weitere Planungsinstrumente, um die Verkehrsentwicklung möglichst optimal zu steuern:

- Derzeit wird der zweite ‚Nahverkehrsplan‘ erarbeitet, der die konkrete Ausgestaltung der ÖPNV-Netze und der Infrastruktur von Bus & Bahn bis ca. 2010 zum Inhalt hat.
- Bis zum Frühjahr 2005 liegen für alle Bezirke detaillierte ‚Radverkehrskonzepte‘ vor. Sie legen für ein Wegenetz von insgesamt mehr als 400 Kilometern die Bedeutung für den Radverkehr und die erforderlichen Ausbaumaßnahmen fest.
- Für Ortsteile, Gewerbegebiete und Entwicklungsmaßnahmen (z.B. größere Neuansiedlungen) werden Verkehrskonzepte erstellt, die u.a. Ver-

kehrsprognosen sowie Vorschläge zur Verkehrslenkung und zum Ausbau der jeweils betroffenen Verkehrswege enthalten.

10.2.4 Vitale Stadt- und Ortsteilmitten

Leitlinien für die zukünftige Entwicklung

Für eine räumlich ausgewogene Entwicklung des Stadtgebietes ist die Funktionsfähigkeit der Innenstadt und der Ortsteilzentren von großer Bedeutung. Während die Innenstadt oberzentrale Funktionen für die Gesamtstadt und die Region übernimmt, kommt den Stadt- und Ortsteilzentren die Grundversorgungsaufgabe für die Stadtbezirke zu. Die Stadtsteilzentren von Bockum-Hövel, Werries und Heessen erfüllen darüber hinaus auch ergänzende Funktionen zur City und weisen in größerem Umfang Einzelhandelsbesatz mit zentrenrelevantem Sortiment auf.

Die Rolle der Hammer Innenstadt als wichtigster Handelsstandort wird durch das Einzelhandelskonzept deutlich gestärkt. Die Hammer City soll ihre Angebotsqualität und ihren Servicegrad an der Stärke ihrer oberzentralen Wettbewerbsstandorte Dortmund sowie Münster ausrichten und sich auf diese Weise erkennbar von den Kernbereichen der anderen umliegenden Mittelzentren Unna, Werl, Soest und Ahlen abheben. Ein weiterer Ausbau der Verkaufsflächen wird aber auf absehbare Zeit kaum erforderlich sein.

Die Fortsetzung einer kontinuierlichen Modernisierung des öffentlichen Raumes in zunehmend gemeinsamer öffentlicher und privater Trägerschaft, z.B. durch gemeinsame Immobilien- und Standortgesellschaften, die Betonung der Eigenständigkeit einzelner Quartiere in der Innenstadt im Rahmen eines erfolgreichen Citymarketings und die Steigerung des Freizeit- und Erlebniswertes durch das Projekt ‚Hamm ans Wasser‘ bieten hierfür die erforderlichen Rahmenbedingungen.

Die zunehmende Alterung der Hammer Bevölkerung und die damit wachsende Zahl der in ihrer Mobilität eingeschränkten Senioren macht die Sicherung einer wohnungsnahen Grundversorgung immer wichtiger. Zur Sicherung und Verbesserung der Versorgungsfunktion der ausgewiesenen Stadtteil- und Nahversorgungszentren ist die durch das Einzelhandelskonzept vorgegebene Nutzungsmischung und Branchenvielfalt zu erhalten und auszubauen. Im Wege des kleinteiligen Flächenmanagements sind in den Ortskernbereichen neue Standorte auch für großflächige Anbieter in einer zeitgemäßen Größenordnung in gemeinsamer Verantwortung von Politik und Verwaltung, ortsansässiger Wirtschaft und den Grundstückseigentümern zu entwickeln. Ergänzend dazu ist - dem eingangs dargestellten Leitbild der Wohnflächenentwicklung entsprechend - die Realisierung neuer Wohngebiete auf ortskernahe Verdichtungs- oder Arrondierungsbereiche auszurichten, um eine dauerhafte wirtschaftliche Tragfähigkeit der Versorgungsinfrastruktur in den Stadt- und Ortsteilzentren zu gewährleisten.

Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit ist zusätzlich die Erreichbarkeit für alle Verkehrsträger zu gewährleisten und gegebenenfalls auszubauen.

Dies betrifft gleichermaßen die direkte und gefahrlose Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer, die Anbindung an den ÖPNV und die Bereitstellung eines ausreichenden Parkraumangebots für den Autoverkehr.

Über die Steuerung von Einzelhandelsansiedlungen hinaus ist auch eine städtebauliche und gestalterische Aufwertung der Zentren zu attraktiven Mittelpunkten des öffentlichen Lebens erforderlich. Hier kommt es vor allem auf Verbesserungen im öffentlichen Raum, die Steigerung der Aufenthaltsqualität und die Vernetzung mit den umliegenden Freiräumen und Wohngebieten an. Gerade vor dem Hintergrund der Konzentrationstendenzen im Einzelhandel sind Konzepte zu entwickeln, wie insbesondere die kleineren Ortsteile auch ohne nennenswerte Versorgungseinrichtungen als soziale Treffpunkte im Stadtteil funktionieren können. Eine große Bedeutung kann in dieser Hinsicht die Mehrfachnutzung der überwiegend vorhandenen öffentlichen, aber auch privaten Infrastruktur (z.B. Schulen, aber auch Vereisanlagen etc.), übernehmen.

Räumliche Schwerpunkte

Die räumlichen Schwerpunkte sind weitgehend durch die Darstellung der Stadtteil- und Nahversorgungszentren im Einzelhandelskonzept vorgegeben. Vorrangiger Handlungsbedarf besteht bei der Sicherung und Verbesserung der Versorgungsfunktion und Aufenthaltsqualität in den Stadtteilzentren Werries, Bockum-Hövel und Heessen. Für diese Stadtteilzentren sind jeweils auf die besondere Situation angepasste integrierte Aufwertungsstrategien zu entwickeln. Unter den Stichworten ‚Neues Stadtteilzentrum Werries‘, ‚Ortsmittelpunkt Heessener Markt‘ sowie ‚Marktplatz und Einkaufszentrum Bockum-Hövel‘ liegen dafür erste konkrete Konzepte vor, die zukünftig unter Beteiligung der ortsansässigen Einzelhändler, Wirtschaft und der Grundstückseigentümer zusammen mit privaten Investorengruppen umzusetzen sind.

Für die Kernbereiche der Ortsteile Pelkum, Wiescherhöfen und Herringen sind Konzepte zu entwickeln, die auf eine Stabilisierung der vorhandenen Zentrenstruktur abzielen. Dabei ist die Grundversorgungssituation zu verbessern, indem Planungsrecht zur Erweiterung der Verkaufsflächen im Einzelhandel geschaffen wird und entsprechende Flächenreserven mobilisiert werden.

In den kleineren Ortsteilen, beispielhaft seien hier Berge und Westtünnen im Bezirk Rhynern, das Dorf Uentrop oder Selmigerheide und Lohuserholz im Bezirk Pelkum aufgeführt, liegt der Handlungsschwerpunkt in der Erhaltung und Attraktivierung des Bestandes. Neue Angebotsformen des Einzelhandels, die auf einer Kombination von Kiosk und kleinen Vollsortimentsangeboten beruhen, sind hinsichtlich ihrer Eignung zu prüfen. Weiterhin sind Konzepte für die Aufwertung der Kernbereiche als sozial-kommunikative Ortsmittelpunkte zu erarbeiten und zunehmend in gemeinsamer Finanzierung von Stadt, örtlicher Wirtschaft und Grundstückseigentümern umzusetzen.

10.2.5 Freizeitlandschaften und Hamm ans Wasser

Leitlinien für die zukünftige Entwicklung

Drei Viertel des Stadtgebietes sind Freiflächen. Sie bieten ländlichen Erholungsraum mit der zentralen Lippeaue, Lippe und Kanal mitten in der Stadt, ergänzt durch die Auenbereiche der übrigen Fließgewässer. Das Landschaftsbild wird überwiegend von landwirtschaftlich genutzten Flächen bestimmt. In vielen Bereichen hat die intensive Bewirtschaftung aber zum Verlust zusammenhängender Waldgebiete geführt. Eindrucksvoll dokumentiert durch einen Waldanteil von nur 7,9% ist Hamm derzeit eine der waldärmsten Regionen in NRW. Landschafts- und Naherholungsräume, die bis tief in die Siedlungsgebiete hineinreichen, können in Hamm von jedem Stadtteil aus auf kürzestem Wege fußläufig erreicht werden.

Die nördlichen Stadtbezirke Heessen und Bockum-Hövel sowie Pelkum und Herringen sind in den vergangenen hundert Jahren stark durch den Bergbau beeinflusst worden, der auch im Landschaftsbild sichtbare Spuren hinterlassen hat – eine Kette vorhandener bzw. teilweise noch in Schüttung befindlicher Bergehalden ist dafür prägend. Sie bieten eine reizvolle topografische Abwechslung zur flachwelligen Bördelandschaft und zur Lippeniederung. Die schon fertiggestellte und öffentlich zugängliche Halde Kissingerhöhe vermittelt neben dem imposanten Landschaftsbild einen Eindruck der Nutzungsmöglichkeiten für Naherholung und Freizeit.

Die Bedeutung einer umfassenden Freiraumplanung, die auch diese Potenziale sinnvoll zu nutzen weiß, ist stärker in den Fokus der Stadtplanung getreten. Schlagworte wie die ‚weichen Standortfaktoren‘ zeigen eine zunehmende Akzeptanz des Faktors ‚Grün‘ für das gesamte Stadtimage. Es umfasst ein breites Angebotsspektrum an Grün- und Freiflächen von hochwertigen Landschafts- und Naturschutzgebieten, Wäldern, Flussauen, Parks über Sportflächen, Friedhöfe, Kleingärten bis hin zum „Pantoffelgrün“ für die Naherholung. Dies bestimmt auch zusehends die Leitlinien der zukünftigen Stadtplanung, für die Zukunft ein möglichst zusammenhängendes Freiflächensystem auf allen Planungsebenen zu erhalten und zu erweitern. Dieses System soll mit dem Freiraum im Wohnumfeld beginnen, größere Freiflächen in den Stadtbezirken erfassen und sich zu innerstädtischen Grünzügen verdichten, die Ortsteile netzartig verbinden und schließlich Anschluss an die regionalen Freiräume finden.

Freiräume heben die Lebensqualität für die Wohnbevölkerung, sichern Naturraumqualitäten und sind ein zunehmend wichtiger Standortfaktor für Wirtschaftsförderung, Tourismus und Marketing im zunehmenden Wettbewerb der Städte und Regionen. Eingebettet in die attraktiven Landschaftsräume bietet Hamm bereits jetzt eine Vielzahl touristischer Sehenswürdigkeiten. Mehrere Wasserschlösser, der Kurpark mit Kurhaus, Theater und dem neuen Sport- und Gesundheitsbad, die Waldbühne oder der Maximilianpark sind Anziehungspunkte von überregionaler Bedeutung.

Eine lebendige Kultur- und Vereinsszene bietet gleichzeitig ambitionierte Veranstaltungshighlights in den zentralen Spielstätten und ein breites Programm mit vielfältigen Angeboten für die Bevölkerung in allen Stadtteilen.

Seit einigen Jahren wird die Diskussion um die Verbesserung weicher Standortfaktoren zunehmend von der stärkeren Einbeziehung bisher ungenutzter Qualitäten der Wasserläufe für die Stadtentwicklung bestimmt. Chancen für Naherholung, Freizeit und Naturerleben, die die Lage an Datteln-Hamm-Kanal, Lippe und den zahlreichen Fluss- und Bachläufen den Bewohnerinnen und Bewohnern Hamms bietet, sind daher verstärkt zu nutzen. So werden im Rahmen der interkommunalen Initiative ‚Fluss, Stadt, Land – eine Region gestaltet ihren Wandel‘, der auch die Stadt Hamm angehört, verschiedene Maßnahmen und Projekte durchgeführt, um diesem Ziel näher zu kommen.

Der ambitionierte Masterplan ‚Hamm ans Wasser‘ stellt nunmehr für den Kernraum des Stadtgebietes das zentrale Leitbild der Stadtentwicklung zur Gestaltung des strukturellen Wandels dar. Die vom Rat der Stadt Hamm im Jahre 2001 beschlossene Umsetzung des gesamtstädtischen Handlungsprogramms gibt vielfältige Initiativen zur offensiven Entwicklung neuer prominenter Lagen am Wasser für Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe, Freizeit, Naherholung und Sport vor. Erste Projekte, wie eine innerstädtische Anlegestelle für die Sportbootschifffahrt, wurden schon realisiert. Eine Vielzahl von Projekten, darunter auch der LippeSEE als zentraler Stadtsee, befinden sich in konkreten Planungsverfahren zur Vorbereitung der Umsetzung. Der Masterplan Hamm ans Wasser umfasst mehr als 60 Projektansätze entlang der Wasserbänder von Lippe und Datteln-Hamm-Kanal. In den zuvor angesprochenen Bereichen stellt diese Stadtentwicklungskonzeption ein zentrales Instrument zur Ausgestaltung des strukturellen Wandels in der Stadt Hamm und damit in der Region dar. In diesem Zusammenhang integriert das Projekt LippeSEE die unterschiedlichen Handlungsansätze. Die Planung des innerstädtischen Sees sieht dabei sowohl dienstleistungsorientierte Gewerbestandorte in hochwertiger Uferlage, wie auch Wohnlagen am Wasser oder qualitätsvolle Freizeit- und Erholungsangebote „mit Seeblick“ vor. Ökologisch ausgerichtete Uferbereiche finden ebenso Berücksichtigung, wie Sport- und Freizeitangebote auf dem Wasser. Weitere zentrale Bausteine sind die positiven Effekte im Sinne der wasserwirtschaftlichen Belange und der positiven Wirkungen hinsichtlich des Hochwasserschutzes.

Der geplante See nimmt mit seiner Lage und der Ausgestaltung der Uferbereiche eine Verbindungsfunktion zwischen den nördlich und südlich der Lippe gelegenen Stadtteilen wahr. Nicht zuletzt hat der LippeSEE in seiner multifunktionalen Ausrichtung das Potenzial, zu einem für den Standort Hamm prägenden Identifikationsfaktor und damit zu einem Imageträger zu werden.

Räumliche Schwerpunkte

Bezüglich des Wohn- und Erholungswertes ist gesamtstädtisch eine gute Versorgung durch eine ausreichende Freiflächenausstattung anzustreben. Wohngebiete, innerstädtische Grünflächen und Freiräume im Außenbereich sind stärker zu vernetzen, wobei insbesondere eine gute Erreichbarkeit der beliebtesten Naherholungsziele im Stadtgebiet anzustreben ist. Die prioritären Handlungsräume sind überwiegend bereits für die Außenbereiche in den beschlossenen Landschaftsplänen und dem gesamtstädtischen Waldentwicklungskonzept festgelegt. Um das Bild der traditionellen Kulturlandschaft wiederherzustellen und den Freizeitwert der Agrarlandschaft zu steigern, soll der Waldanteil langfristig im gesamten Stadtgebiet deutlich erhöht werden.

Für die Siedlungsbereiche macht das Freiraumentwicklungskonzept (FREK) umfassende Aussagen zur künftigen Ausprägung von Freiraumlandschaft und Natur für alle Stadtbezirke. Die Lippeauen, die als grünes Band die Stadt in Ost-West-Richtung durchziehen, bieten die Möglichkeit in unmittelbarer Stadtnähe einen wertvollen naturnahen Naherholungsraum zu erleben. Naturschutzbelange sollten in diesen Bereichen vorrangig behandelt werden.

Mit der Nutzung der Bergbau- und Industriefolgelandschaft in Pelkum, Herringen, Bockum-Hövel und Herringen für Sport, Freizeit und Naherholung entstehen neue räumliche Handlungsschwerpunkte nördlich und südlich der Lippe. Die Landschaftsräume der Halden sind sinnvoll zu erschließen und untereinander zu vernetzen. Dies umfasst auch die Verknüpfung mit den Freiräumen Sundern sowie dem Grünzug und den geplanten Sportfeldern auf dem Gelände Schacht Franz. Über Lippe und Kanal ist eine Anbindung an die Halde Radbod, den Radbodsee und die Lippeauen herzustellen. Voraussetzung dafür ist, dass es gelingt, die bestehenden und geplanten Standorte untereinander abgestimmt zu profilieren sowie mit den Siedlungsbereichen und dem Freizeitband von Lippe und Kanal in einem attraktiven Freizeitwegenetz zu verknüpfen.

Ein weiterer räumlicher Handlungsschwerpunkt zur Erschließung neuer Landschaftsräume für Freizeit und Erholung sind die Haarener Baggerseen im Stadtbezirk Uentrop.

10.3 Strukturkonzept für die Gesamtstadt Hamm

Auf den nachfolgenden Seiten ist abschließend das räumliche Strukturkonzept zur Entwicklung der Gesamtstadt abgebildet. Es ergibt sich aus der Zusammenschau der Entwicklungen in den einzelnen Stadtbezirken und stellt die derzeitige sowie die angestrebte Flächennutzung dar.





WerkStadt Hamm Strukturkonzept zur Stadtentwicklung

Bestände und Qualitäten

- Wenige Flächenversiegelung
- vorwiegend Wohnbaufläche
- gewerbliche Baufläche
- gemischte Baufläche
- Sondergebiet
- Gewerbedarstellungsfläche
- Grünfläche
- Fläche für die Landwirtschaft
- Wald Baumgruppe
- Hauptverkehrsstraße
- Stadtgrenze

Infrastruktur und Ortsstruktur

- Naher Umgebungsbereich
- Stadtzentrum
- großflächiger Einzelhandels
- Vernetzung
- differenzierte Erschließung
- Bahnhof, SPTV Haltepunkt
- Landmarke

Handlungsfelder

- Bauflächenreserven
- mögliche Wohnbaufläche
- mögliche gewerbliche Baufläche
- mögliche gemischte Baufläche
- mögliche Sonderbaufläche
- Fläche für flächenintensive Großprojekte
haben nach Landesentwicklungsplan
- Stadtraum
- Bestandsentwicklung und -erneuerung
- fortbewahren Zusammenfassung stärken
- Ortskern / Quartierskerne entwickeln / stärken
- Öffentliches Raum gestalten
- Ortszugang markieren
- Neue Landmarke anrichten
- Grün- und Freiraum
- Wichtige Grünstruktur ausbauen
- grünen Stadtteilrand lockern
- prägende Hofanlage erhalten
- Aufwertung des Freiraums
- mögliche neue Grünfläche
- Fläche für Freizeitaktivitäten / Camping
- Verkehr
- Stadtlinien angeordnet
- Stadterweiterung

Übersichtsplan o.M.

scheuens+wachten
Dortmund, Februar 2005



Impressum

Herausgeber

Der Oberbürgermeister der Stadt Hamm
Stadtplanungsamt
Technisches Rathaus
Gustav-Heinemann-Straße 10
59065 Hamm

Projektbearbeitung

scheuens + wachten
Friedenstraße 18
44139 Dortmund
www.scheuens-wachten.de

Verfasser

Rudolf Scheuens
Steffen Nadrowski
Christian Marx

Redaktion und Ansprechpartner im Stadtplanungsamt Hamm

Raphael Völler (Tel. 02381/17-4150)
Martina Steimann-Menne (Tel. 02381/17-4111)
Knud Skrzypietz (Tel. 02381/17-4157)
Carolin Lüke (Tel. 02381/17-4157)

Layout und Gestaltung Steffen Nadrowski

Im Bericht verwendete Luftbilder: Blossey

Dortmund/Hamm, Februar 2005