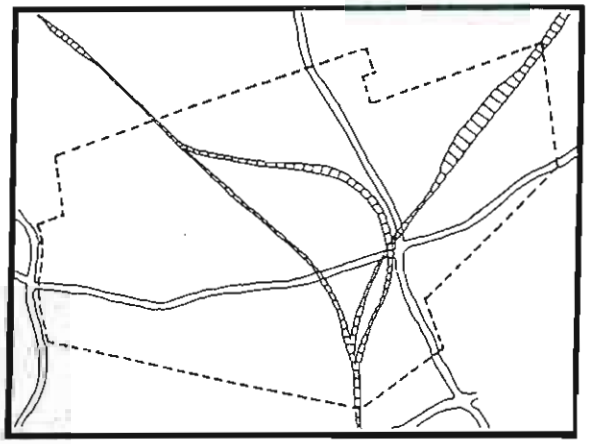
Hamm

Stadt mit Spielraum

Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden

Textliche Erläuterungen



Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden

Textliche Erläuterungen

vorgelegt von
BASTA - Büro für Architektur und Stadtentwicklung

im Auftrag der Stadt Hamm

Bearbeitung:
Helga Beckmann
Franz-Josef Ingenmey

unter Mitarbeit von:
Herbert Brand
Angelika Scheiba

Vorbemerkung

Die Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden setzt sich aus folgenden Bausteinen zusammen:

1. Pläne:
   - Realnutzung
   - Mängel und Konflikte
   - Chancen und Potentiale
   - Entwicklungskonzept
   - Rahmenkonzept Nutzung/Ortsbild
   - Rahmenkonzept Grün- und Freiraum/Verkehr

2. Textliche Erläuterungen

3. Projekte-Handbuch

4. Anlagenband (Auswertungsbericht Kinderstreifzüge, Presseartikel, Liste der Expertengespräche)

Inhalt

		Seite
1.	Planungsanlaß und Kontext	1
2.	Rahmenbedingungen und Planungsvorgaben	7
3.	Planerische Grundprinzipien und Leitziele	16
4.	Bestand, Ziele und Konzepte, Maßnahmen und Projekte	20
4.1	Bauliche Nutzungen	21
4.1.1	Wohnen	21
4.1.2	Handel und Dienstleistungen	28
4.1.3	Gewerbe und Handwerk	31
4.1.4	Soziale Infrastruktur	32
4.2	Ortsbild	36
4.3	Grün- und Freiraum	43
4.4	Verkehr	57
5.	Maßnahmen im Überblick	72
6.	Realisierungsaspekte	76

Skizzen

		Seite
1	Organisationsstruktur Hamm-Norden	3
2	Merkmale der Städtebaulichen Rahmenplanung Hamm-Norden	4
3	Lage und Abgrenzung des Plangebiets	7
4	Historische Siedlungsentwicklung Hamm-Norden	9,10
5	Baublockgruppen Hamm-Norden	13
6	Bebauungspläne Hamm-Norden	14
7	500-Meter-Einzugsbereiche möglicher Einzelhandelsstandorte am Bockumer Weg und an der Heessener Straße	30
8	Gestaltungsvorschlag Rheinsberger Platz	41
9	Gestaltungsvorschlag Tondernplatz	42
10	Verknüpfung von innerörtlichen Grünzügen und Landschaftsräumen	51
11	bestehendes Busliniennetz	59
12	Fahrradwegenetz	69

1. Planungsanlaß und Kontext

Der Stadtteil Hamm-Norden kann auf eine lange historische Entwicklung zurückblicken: So wurden in der Nähe des heutigen Bockumer Wegs bei Ausschachtungen Gefäße gefunden, die belegen, daß dieser Raum bereits vor 4.000 Jahren besiedelt war. Die erste exakte überlieferte Siedlungstätigkeit datiert aus dem Jahr 1198 mit dem Bau der Burg Nienbrügge südlich der heutigen Straße 'Kornmersch'. Die eigentliche Gründung der Nordenfeldmark erfolgte nach langjährigem Erbfolgekrieg durch einen Vergleich im Mai 1243, in dem unter anderem geregelt wurde, daß der heutige Stadtteil Hamm-Norden nicht mehr zum Fürstentum Münster, sondern zur Grafschaft Mark und damit zu Hamm gehört. (vgl. Festschrift zur 750-Jahr-Feier) Dieses Gründungsjahr und die nachfolgende Entwicklung fanden ihren Ausdruck in der 750-Jahr-Feier, die unter breiter Beteiligung und mit zahlreichen Aktivitäten im Herbst 1993 stattfand. Leider läßt sich die Stadtteilgeschichte heute nur noch an wenigen Gebäuden - zum Beispiel dem Grieskampschen Hof an der Sorauer Straße - ablesen.

Im Gegensatz zu den benachbarten Siedlungsbereichen Bockum-Hövel und Heessen ist die Entwicklung Hamm-Nordens in den letzten 100 Jahren nicht durch den Bergbau mit seinen Arbeitsplätzen und typischen Siedlungsformen (Zechensiedlungen) gekennzeichnet. Hamm-Norden war immer ein Ort, in dem neben der Landwirtschaft und einzelnen Betrieben - so zum Beispiel die Hammer Hütte westlich des heutigen Hüttenwegs, die 1921 nach Hamm verlagert wurde - das Wohnen dominierte.

Bis zum Jahr 1975 war Hamm-Norden ein eigenständiger Stadtteil und der einzige Gebietsteil von Hamm nördlich der Lippe. Bockum-Hövel und Heessen waren bis zu diesem Jahr selbständige Städte. Im Zuge der Gebietsreform wurden diese beiden Kommunen 1975 Stadtbezirke der Stadt Hamm; der Hammer Norden wurde etwa je zur Hälfte den neuen Stadtbezirken Hamm-Bockum-Hövel und Hamm-Heessen zugeordnet und verlor dadurch seine administrative Eigenständigkeit und ein Stück seiner Identität.

Bereits vor der Verwaltungsneuordnung war das Image Hamm-Nordens im Vergleich zu anderen Hammer Stadtteilen eher negativ geprägt, viele Bewohner des Hammer Nordens fühlten sich von der Stadt Hamm jenseits der Lippe vernachlässigt. Diese Situation änderte sich nach 1975 nicht grundlegend, da unter anderem ein Großteil der Investitionen zur Verbesserung der Infrastruktur in die Zentren der Stadtbezirke Hamm-Bockum-Hövel und Hamm-Heessen floß. Das eher negativ geprägte Image des Stadtteils begründet sich vor allem auf folgende baulich-räumliche Defizite:

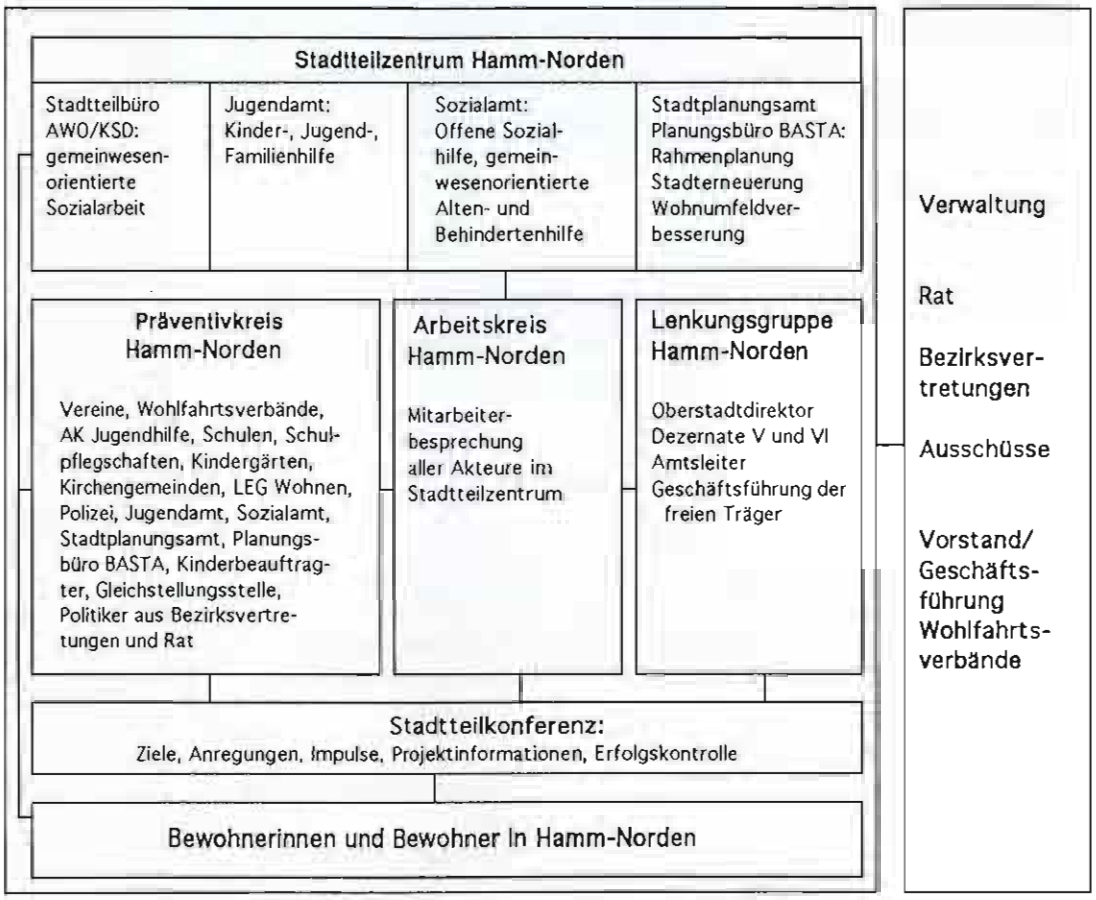
- die hohe Verkehrsbelastung an den Hauptverkehrsachsen: Münsterstraße, Bockumer Weg/Heessener Straße; Bundesbahntrassen, die den Stadtteil zerschneiden,
- eine - im Verhältnis zu anderen Hammer Stadtteilen - dichte Bebauung mit sehr heterogenen Strukturen, die in Teilbereichen den Eindruck des Ungeordneten und Zufälligen hervorruft,
- den Mangel an Infrastruktureinrichtungen im Hinblick auf Einzelhandel, Dienstleistungen und soziale Angebote.

Hinzu kommen vor allem seit Beginn der 90er Jahre sich verschärfende soziale Konflikte in einzelnen Wohnquartieren - hauptsächlich im Bereich der Wohnsiedlung Schottschleife/Schlagenkamp -, die das negativ geprägte Image des gesamten Stadtteils verfestigen.

Diese Defizite werden mittlerweile als derart massiv wahrgenommen, daß sie die zahlreichen positiven Merkmale des Hammer Nordens - zum Beispiel die hohe Wohnqualität in weiten Teilbereichen, der hohe Anteil an Grünflächen, die aktuellen Ansätze zur Verbesserung der sozialen Infrastruktur - überlagern.

Als Reaktion auf die sozialen Konflikte, die sich vor allem am Verhalten von Jugendlichen und einer zunehmenden Gewaltbereitschaft an Schulen festmachen ließen, kam es zu Beginn der 90er Jahre zu frühzeitigen Aktivitäten von Politik, Verwaltung und Akteuren im Stadtteil. Engagierte Bewohner und Akteure des Hammer Nordens gründeten 1992 den "Arbeitskreis für präventive Jugendarbeit". Dieser "Präventivkreis" trifft sich seitdem regelmäßig etwa einmal monatlich und hat sich als eine wirksame Lobby und als Forum zur Artikulation von Bedarfen im Stadtteil stabilisiert. Politik und Verwaltung, die auch im Präventivkreis vertreten sind, reagierten ebenfalls kurzfristig: Es wurde ein sozial- und bewohnerorientiertes Stadtteilentwicklungskonzept, das die primär auf Jugendarbeit gerichteten Vorschläge des Präventivkreises aufgriff und in einen weiter gefaßten Stadtteilbezug stellte, erarbeitet und im Juni 1993 von den politischen Gremien beschlossen. Mit der Einrichtung einer Lenkungsgruppe und eines Arbeitskreises Hamm-Norden wurden auf der Verwaltungsebene die organisatorischen Rahmenbedingungen zur Umsetzung des Stadtteilentwicklungskonzepts geschaffen.
(Zur Organisationsstruktur vgl. das Schaubild auf der folgenden Seite)

Dieses **Stadtteilentwicklungskonzept** formuliert ressortübergreifend die Handlungsfelder für eine positive Zukunft Hamm-Nordens und setzt sich schwerpunktmäßig aus vier Bausteinen zusammen:

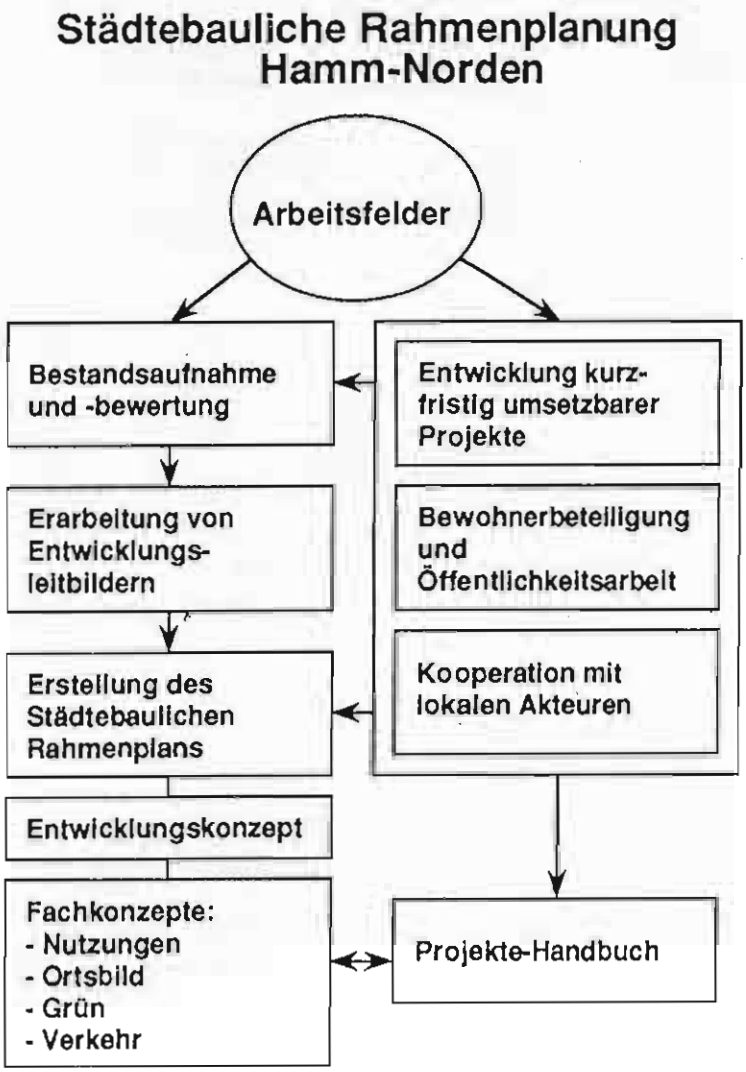


Skizze 1: Organisationsstruktur Hamm-Norden

- Die **Einrichtung eines gemeinwesenorientierten Stadtteilbüros**, das in Trägerschaft von Arbeiterwohlfahrt und Kotholischem Sozialdienst im August 1993 im Gebäude Schottschleife 4 seine Arbeit mit zwei Stellen aufgenommen hat.
- Die **Neuordnung der Sozialen Dienste** für den Bereich des Hammer Nordens: Die Familienhilfe des Jugendamtes, die Abteilung Sozialhilfe und die Altenhilfe des Soziolamts werden dezentralisiert und stadtteilbezogen organisiert.
- Die **Städtebauliche Rahmenplanung** einschließlich der Projektentwicklung und Bewohnerbeteiligung, die von der für Hamm-Norden zuständigen Mitarbeiterin des Stadtplanungsamts vor Ort begleitet wird.
- Das **Forschungsvorhaben zur Wohnsituation Alleinerziehender** und alleinstehender Schwangerer, das im Hammer Norden zur Akteursfeldmobilisierung beitragen soll.

Seit November 1994 sind diese Arbeitsbereiche räumlich zusammengefaßt im Stadtteilzentrum Hamm-Norden im ehemaligen Schulgebäude der Sophie-Scholl-Gesamtschule an der Sorauer Straße.

Die Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden steht in diesem organisatorischen und inhaltlichen Kontext. Diese positiven Rahmenbedingungen waren wichtige Einflußgrößen für den Planungsansatz insgesamt sowie für die methodische Vorgehensweise bei der Erarbeitung und für die inhaltlichen Schwerpunktsetzungen des Rahmenplans. Die **Besonderheiten der Städtebaulichen Rahmenplanung Hamm-Norden** werden im folgenden anhand eines Schaubildes kurz erläutert.



Skizze 2: Merkmale der Städtebaulichen Rahmenplanung Hamm-Norden

Wesentlicher Ausgangspunkt für den hier verfolgten Planungsansatz ist die **Verknüpfung von längerfristigen Entwicklungsvorstellungen mit der Entwicklung kurzfristig umsetzbarer Projekte**. Konkret bedeutet dies, daß parallel (und miteinander verzahnt)

zu der Bestandsaufnahme und -bewertung, zu der Erarbeitung von Entwicklungsleitbildern und zur Erstellung des Städtebaulichen Rahmenplans mit seinen verschiedenen Konzept-Schichten - Nutzungen, Ortsbild, Grün- und Freiflächen, Verkehr - eine Reihe von kleinen, überschaubaren und damit kurzfristig umsetzboren Projekten im Stadtteil angestoßen wird. In ihrer Zusammenschau ergeben diese Projekte eine gute Illustration der Bandbreite des Rahmenplans und bilden eine vielseitige Ergänzung zu den in den Fachkonzepten mittels Plänen dargestellten Inhalten (vgl. auch das Projekte-Handbuch). Die Städtebauliche Rahmenplanung ist also einerseits durch Elemente einer umfassenden Entwicklungsplanung charakterisiert und setzt andererseits auf ein Zusammenwirken vieler kleiner Bausteine, mit den Schlagworten "Planung durch Projekte" oder "Projekte-Patchwork" zu umschreiben. Durch die Projektentwicklung im Zuge der Rahmenplanung kann gewährleistet werden, daß diese Projekte in langfristige Erneuerungsprozesse sinnvoll eingebettet sind.

Eine weitere Besonderheit der Städtebaulichen Rahmenplanung Hamm-Norden ist die **Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner** sowie eine **intensive Kooperation mit den Akteuren im Stadtteil.** Wesentlich erleichtert war dieser Ansatz dadurch, daß die Rahmenplanung direkt vor Ort an der Sorauer Straße in einem ehemaligen Schulpavillon erarbeitet wurde, den die Stadt zur Verfügung gestellt hat. Die Partizipation und Zusammenarbeit bezieht sich einerseits auf die Erarbeitung des Rahmenplans, zum Beispiel von Information und Rückkoppelung auf den beiden öffentlichen Stadtteilkonferenzen im März und August 1994 und im Zusammenhang mit der Teilnahme an Sitzungen des Präventivkreises (und seinen Arbeitsgruppen) und - bei Bedarf - des Arbeitskreises Hamm-Norden. Andererseits - und schwerpunktmäßig - findet die Bewohnerbeteiligung und Akteurskooperation im Zusammenhang mit der Entwicklung und Umsetzung der Projekte statt. Auch im Hammer Norden haben sich die bisherigen Erfahrungen bestätigt, daß die Einbeziehung von Bewohnern und Akteuren vor allem dann "funktioniert", wenn an deren konkreten Alltagserfahrungen angesetzt wird und überschaubare und damit in der Regel auch schneller umsetzbare Projekte im Vordergrund stehen. Aus der Bewohnerbeteiligung im Rahmen der Projekte sind auch viele Anregungen und Erkenntnisse in die eher übergeordnet und großräumig angelegte Rahmenplanung eingeflossen. Es hat sich gezeigt, daß eine möglichst frühzeitige Beteiligung von Betroffenen es ermöglicht, Wünsche und Vorstellungen - aber auch eventuell vorhandene Vorbehalte -, die den planenden Experten nicht zwingend bekannt sind, kennenzulernen und von vornherein miteinzubeziehen. Dies - und auch die detaillierte Orts- und Problemkenntnis vieler Bewohnerinnen und Bewohner - führt vielfach zu besseren und (auch sozial) "treffsichereren" Lösungen, erhöht die Akzeptanz und die "Haltbarkeit" baulicher Lösungen. Neben dieser inhaltlich-pragmatischen Begründung stehen die "emanzipatorischen" Wirkungen von Bürgerbeteiligung: Es entstehen neue Kontakte zwischen Nachbarn und zwischen unterschiedli-

chen Generationen und Nationalitäten, eventuell vorhandene Berührungsängste und Vorurteile werden vermindert. Gemeinsam erlebte Auseinandersetzungen und Erfolge machen Mut, auch in anderen Bereichen selbst aktiv zu werden; Selbsthilfepotentiale werden geweckt. Wichtige Adressaten der Bewohnerbeteiligung sind benachteiligte Gruppen, die ihre Interessen meist nur unzureichend in Planungsprozesse einbringen und artikulieren können. Dazu zählen beispielsweise Kinder, Jugendliche, ältere Menschen, ausländische BewohnerInnen und Bewohner, Alleinerziehende. Um Kontakte zwischen unterschiedlichen Generationen, Lebensstilen und Kulturen zu ermöglichen, werden sowohl zielgruppenbezogene als auch zielgruppenübergreifende Beteiligungsansätze verfolgt.

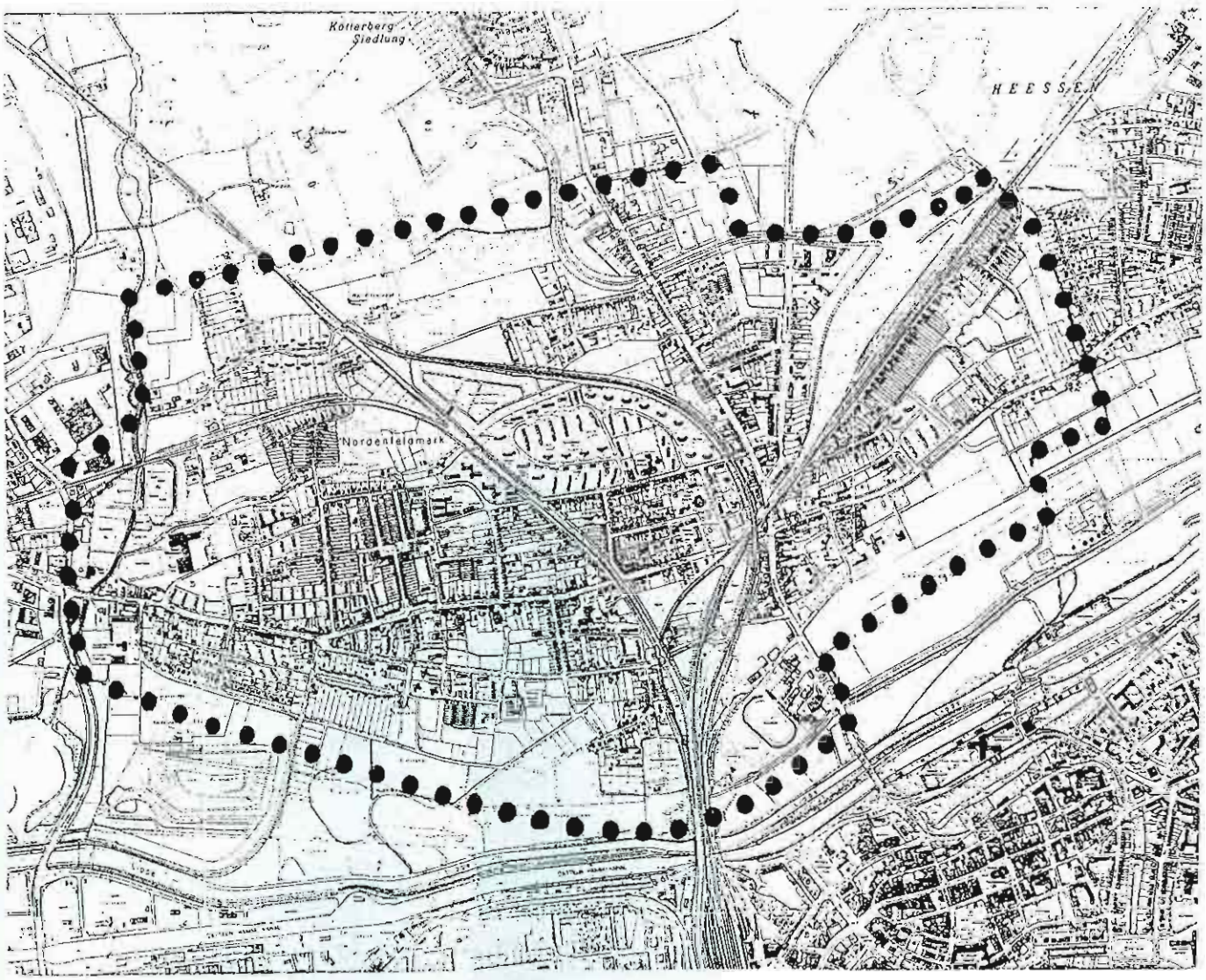
Die beiden Besonderheiten der Städtebaulichen Rahmenplanung Hamm-Norden - die Verknüpfung von Rahmenplan und Projektentwicklung sowie die enge Einbeziehung von Bewohnern und Akteuren - sind ein innovatives Planungselement und haben angesichts der geringen Zahl übertragbarer und vergleichbarer Ansätze teilweise Experimentier- und Modell-Charakter. Auch wenn die Erfahrungen mit einem solchen Vorgehen im Hammer Norden positiv sind, so ist es angesichts dieses Pilot-Charakters nachzuvollziehen, daß für eine Fortführung und Verfeinerung des hier gewählten Ansatzes weitere Verbesserungen möglich sind.

2. Rahmenbedingungen und Planungsvorgaben

Lage und Abgrenzung des Plangebiets

Das ca. 370 ha große Gebiet, für das die Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden erarbeitet wurde, liegt unmittelbar nördlich der Lippe und wird durch folgende Raumelemente begrenzt (siehe Skizze):

- im Süden durch die Lippewiesen entlang einer Linie parallel zur Straße 'Kornmersch', die Ostseite der Münsterstraße bis zur Seeburger Straße sowie entlang einer Linie parallel zur Heessener Straße,
- im Osten durch die Freiflächen östlich der Herforder Straße,
- im Norden durch den Weg 'Heimshof' entlang des ehemaligen Zechenbahnwalls bis westlich des Westberger Wegs, den Grünzug bis zur Straße 'Am Schüttenort' sowie eine Linie parallel zur Killwinkler Straße bis zum Bachlauf der Geinegge,
- im Westen durch den Bachlauf der Geinegge und die Römerstraße.



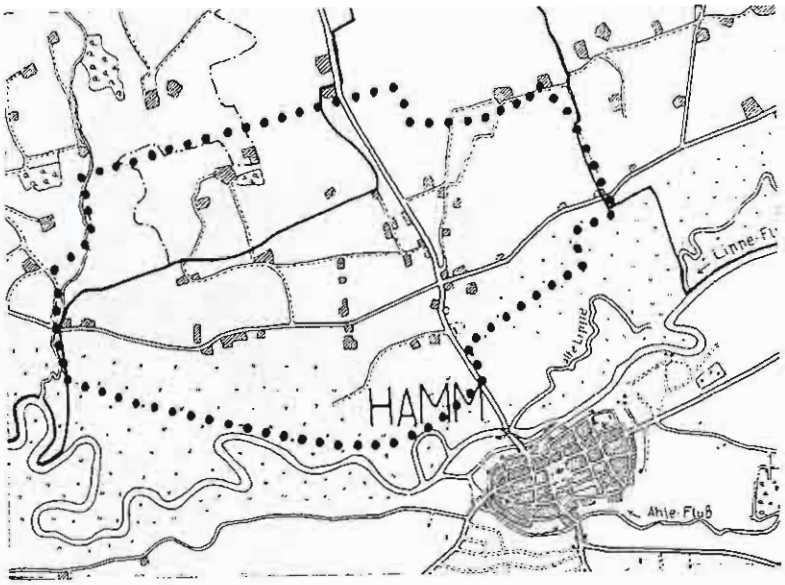
Skizze 3: Lage und Abgrenzung des Plangebiets M. 1:20.000

Östlich des Stadtteils Hamm-Norden liegt - verbunden durch die Heessener Straße/ B 61 - das Zentrum des Stadtbezirks Hamm-Heessen, westlich schließt sich - verbunden durch die Hammer Straße - das Zentrum des Stadtbezirks Bockum-Hövel an. Unmittelbar südlich von Lippe und Kanal liegt die Hammer Innenstadt, nördlich des Rahmenplangebiets schließen sich - verbunden durch die Münsterstraße/B 63 - die Bergarbeitersiedlung Kötterberg sowie landwirtschaftlich genutzte Flächen und Landschaftsräume des Münsterlandes an.
Seit der kommunalen Neuordnung 1975 gehört der ehemals eigenständige Stadtteil Hamm-Norden administrativ zu den Stadtbezirken 6/Hamm-Bockum-Hövel und 7/Hamm-Heessen. Die Stadtbezirksgrenze verläuft entlang der westlichen Bahnlinie mitten durch den Hammer Norden.

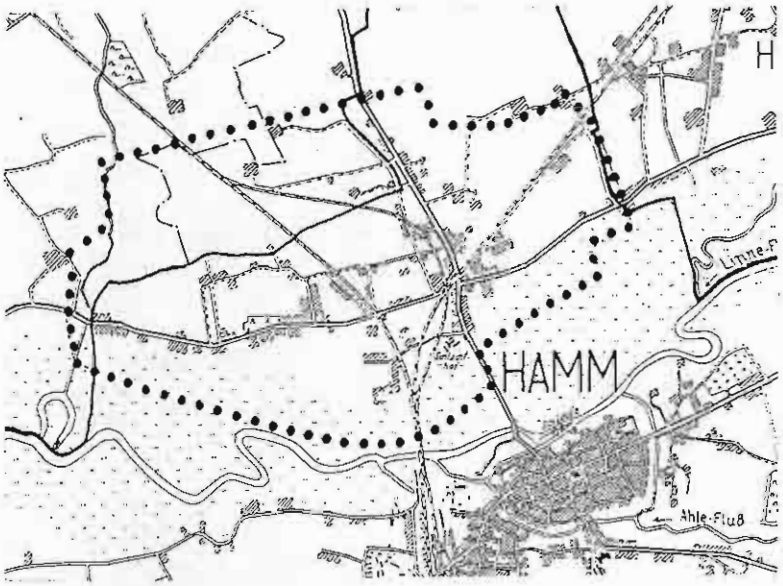
Entwicklung der Siedlungsstruktur

Die siedlungsstrukturelle Entwicklung Hamm-Nordens läßt sich gut an den nachfolgenden historischen Kartenskizzen ablesen:
Die Karte von 1840 zeigt bereits das noch heute vorhandene Houptstraßengerüst mit Münsterstraße, Bockumer Weg und Heessener Straße sowie den Landwehrweg, Großen Sandweg und Westberger Weg; neben einzelnen Gehöften konzentrieren sich die wenigen Siedlungsansätze entlang dieser Straßen.
Bis zum Ende des letzten Jahrhunderts entstehen weitere Gebäude an diesen Straßen, der Schlachthof an der südlichen Münsterstraße wird gebaut, und das Eisenbahnnetz aus dieser Zeit prägt bis heute den Stadtteil.
Bis zum Zweiten Weltkrieg wird der Nordenstiftsweg gebout, die Siedlung im Bereich der Tondern-, Schleswig- und Holsteinstraße mit ihrer geschlossenen Randbebauung sowie die Bebauung im Bereich der Karlstraße wird errichtet. Zwischen Lohweg und Westberger Weg entsteht ein großer Güterbahnhof.
Bis Mitte der 60er Jahre ist nahezu der gesamte Bereich zwischen Nordenstiftsweg und Großem Sandweg besiedelt, es entstehen neue Siedlungen mit ein- bis zweigeschossigen Einfamilien- und Doppelhäusern im Norden (Angerring, Mazatlanstraße) und im Süden (Geistkamp, Goldmersch, Plaggenwiese) des Hammer Nordens; mit dem Bau der überwiegend drei- bis viergeschossigen Wohnhäuser der Siedlungen Schottschleife und Mattenbecke wird begonnen.
In den 70er und 80er Jahren konzentriert sich die Siedlungsentwicklung auf den Großen Sandweg (nördlich Landwehrweg) und die Bereiche südlich des Nordenstiftswegs: Es entstehen vier- bis achtgeschossige Wohngebäude und - an der Ruppiner Straße -

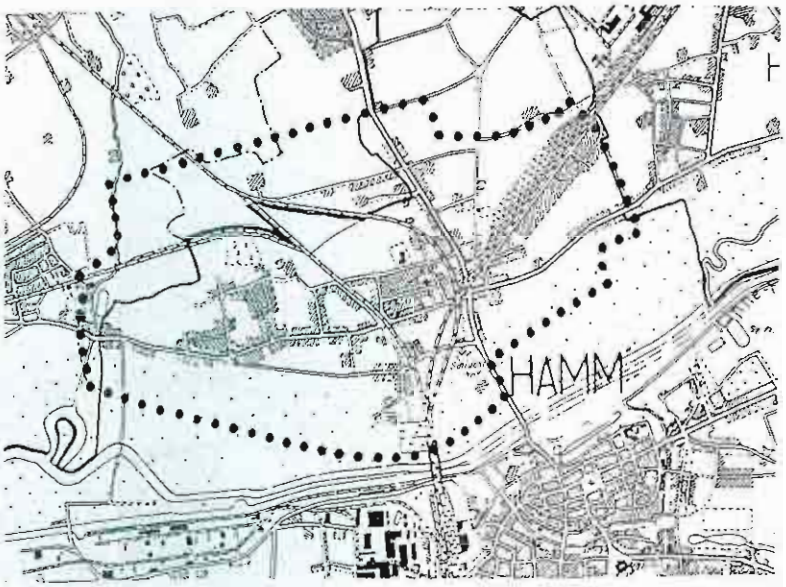
1840



1893

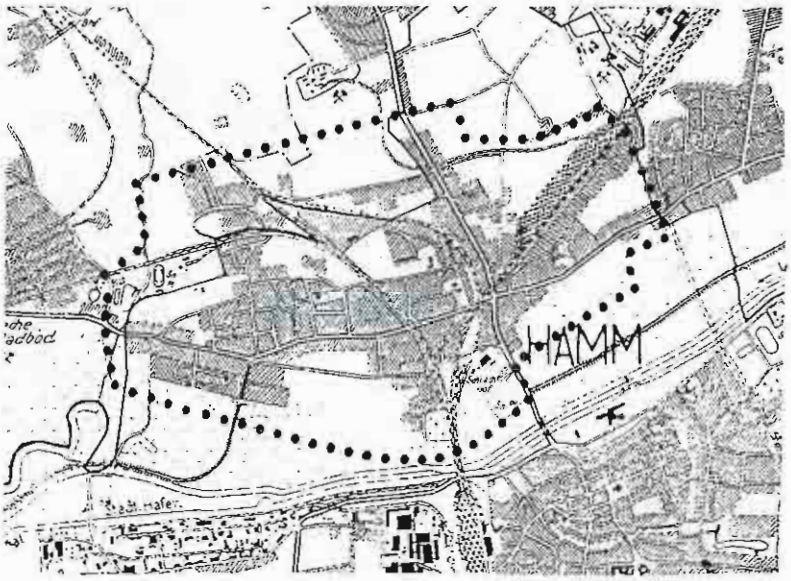


1937

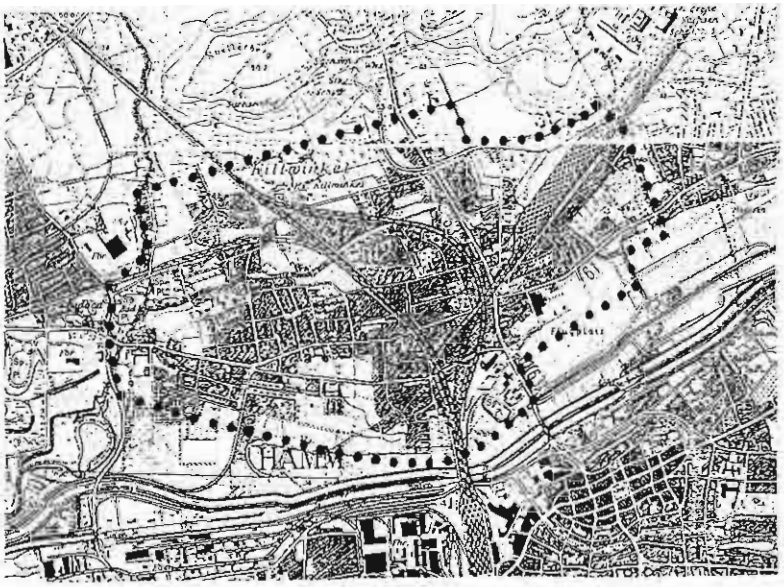


Skizze 4: Historische Siedlungsentwicklung Hamm-Norden

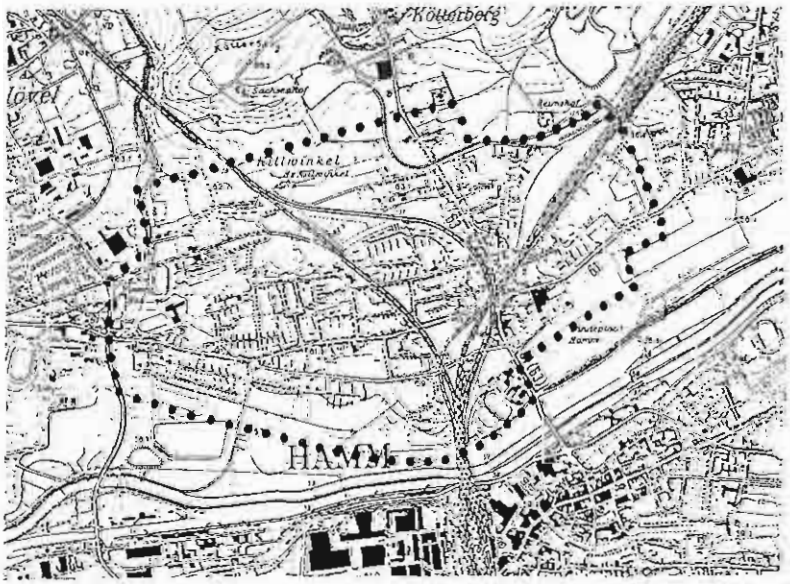
1963



1975



1985



noch Skizze 4: Historische Siedlungsentwicklung Hamm-Norden

zweigeschossige Reihenhäuser. Der Schlachthof wird aufgegeben und der Güterbahnhof stillgelegt.
In den ersten Jahren dieses Jahrzehnts bestimmen die Neubauvorhaben südlich und nördlich des Nordenstiftswegs mit zwei- und dreigeschossigen Wohngebäuden die Siedlungsentwicklung.

Bevölkerung und Arbeitsplätze

Anfang 1994 wohnen in Hamm-Norden 14.042 Menschen. Im Vergleich zu den Jahren 1986 (13.265 Einwohner) und 1992 (13.882 Einwohner) ist die **Einwohnerzahl** weiter gestiegen; diese Tendenz hat sich 1994 fortgesetzt, insbesondere durch den Zuzug in die neuerstellten Wohnungen im Bereich Oranienburger Straße. Die folgende Tabelle zeigt die räumliche Verteilung der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen und Baublockgruppen. Folgende Besonderheiten werden deutlich:
Im gesamten Hammer Norden weicht die Altersstruktur der Bevölkerung nur geringfügig von den Daten der Gesamtstadt ab, die jüngeren Altersgruppen sind etwas stärker vertreten. Betrachtet man die einzelnen Baublockgruppen, ergeben sich hingegen auffallende Unterschiede. In der Baublockgruppe 712 (Schottschleife) wohnen deutlich mehr Kinder und Jugendliche (35% sind unter 19 Jahren) als in Hamm-Norden insgesamt (23,3%). Demgegenüber ist der Anteil der Älteren vor allem in den Baublockgruppen 615 (Bereich Tondernstraße, 20,8% sind 65 Jahre und älter) und 617 (Bereich Mazatlanstraße, 27,1%) auffällig höher als in Hamm-Norden insgesamt (13,8%).
Auch bei der Betrachtung der Ausländeranteile lassen sich einige Besonderheiten erkennen: Im Vergleich zur Gesamtstadt (10,5%) sind in Hamm-Norden 14,7% der Bewohner ausländischer Nationalität. In einzelnen Baublockgruppen werden diese Anteile noch deutlich überschritten, so zum Beispiel in den Bereichen Mattenbecke (Baublockgruppe 726, 57,5% Ausländer), Schottschleife (712, 36,4%) und Danziger Straße (616, 25,3%). Vor allem unter den Kindern und Jugendlichen sind viele ausländischer Nationalität.

Hinsichtlich des Anteils von Sozialhilfeempfängern an der Wohnbevölkerung haben sich nach Angaben des Sozialamts folgende räumliche Konzentrationen herausgebildet: Überdurchschnittlich viele Sozialhilfebezieher wohnen in einigen Sozialwohnungsbeständen der Wohnungsgesellschaften; weitere kleinteilige, räumliche Schwerpunkte sind die drei städtischen Notunterkünfte im Stadtteil sowie das Aussiedler-Wohnheim an der Stettiner Straße.

Hamm-Norden ist in erster Linie ein Wohnstadtteil, die Zahl der **Betriebe** und der **Arbeitsplätze** ist in Relation zur Einwohnerzahl niedrig. Im Rahmenplangebiet sind ledig-

Hammer Norden
Einwohner nach Altersgruppen und Baublockgruppen
Stand: 31.12.1993, Haupt- und Nebenwohnsitze

Insgesamt [Deutsche und Ausländer]

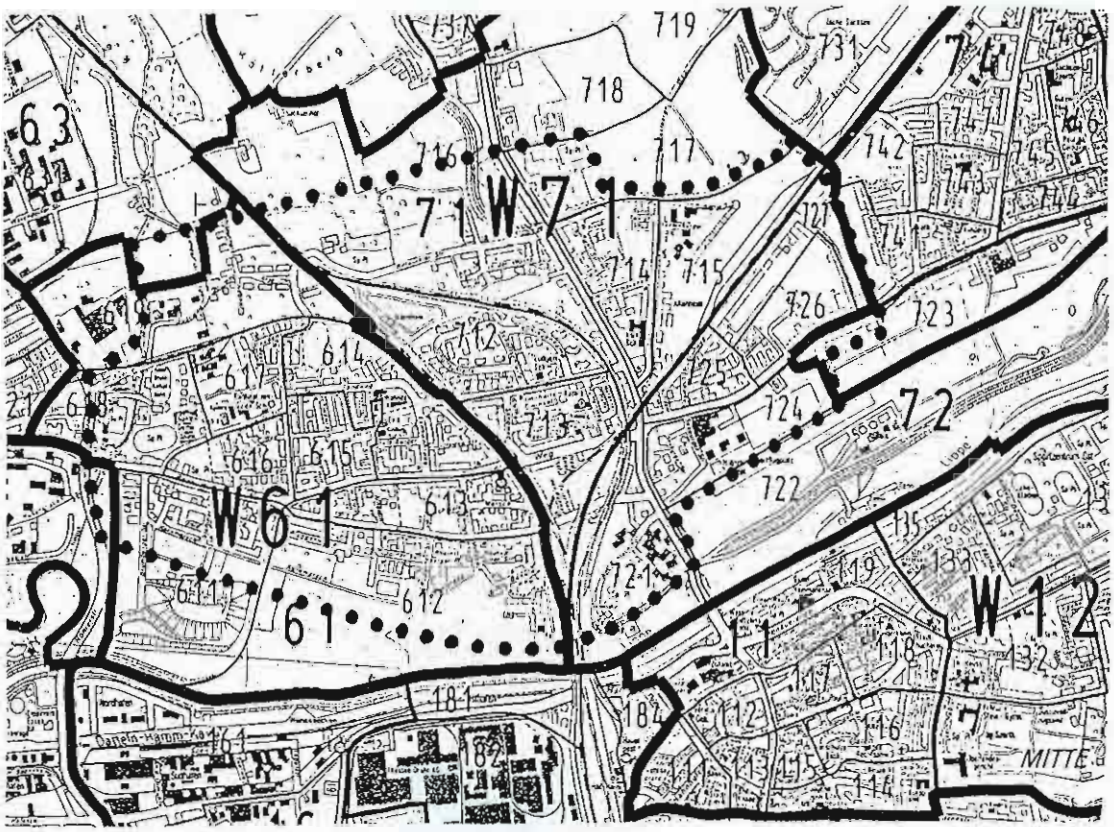
Baublock-gruppe	Einwohner in der Altergsruppe von ... bis unter ... Jahren						Insgesamt
	0 - 7	7 - 15	15 - 19	19 - 45	45 - 65	65 u. älter	
611	102	85	48	400	225	156	1.016
612	159	152	74	754	400	193	1.732
613	82	85	44	459	300	178	1.148
614	107	150	68	515	306	188	1.334
615	74	72	31	356	293	218	1.044
616	81	88	53	348	191	127	888
617	9	8	10	59	59	54	199
618	26	11	15	117	57	22	248
619	29	31	20	116	70	33	299
Zw.summe	669	682	363	3.124	1.901	1.169	7.908
712	289	299	150	780	429	161	2.108
713	67	71	43	371	224	155	931
714	60	66	34	311	211	109	791
715	2	10	7	57	51	76	203
716	77	53	39	274	141	87	671
717	7	5	3	32	24	15	86
718							
719							
Zw.summe	502	504	276	1825	1080	603	4790
721	3	6	4	43	28	12	96
722							
723							
724	24	8	4	95	42	39	212
725	24	22	16	121	103	57	343
726	48	42	24	184	116	31	445
727	20	22	7	93	66	40	248
Zw.summe	119	100	55	536	355	179	1344
Gssumme	1290	1286	694	5485	3336	1951	12042

Ausländeranteil (bezogen auf die jeweilige Altersgruppe der Baublockgruppe)

Baublock-gruppe	Ausländeranteil in der Altergsruppe von ... bis unter ... Jahren in %						Insgesamt
	0 - 7	7 - 15	15 - 19	19 - 45	45 - 65	65 u. älter	
611	32,4	24,7	18,8	15,8	6,2	1,9	14,1
612	4,4	1,3	1,4	3,4	3,0	2,1	3,0
613	2,4	1,2	6,8	6,1	3,3	1,7	4,1
614	7,5	8,7	10,3	6,4	3,9	0,5	5,5
615	31,1	23,6	16,1	16,0	6,1	1,8	11,9
616	43,2	40,9	49,1	27,6	16,8	0,0	25,3
617	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
618	53,8	18,2	20,0	34,2	22,8	4,5	29,4
619	41,4	25,8	30,0	23,3	4,3	0,0	18,7
Zw.summe	20,0	14,7	16,5	11,8	6,0	1,4	10,0
712	55,0	45,2	45,3	35,9	26,8	6,8	36,4
713	17,9	11,3	4,7	7,5	2,7	0,0	6,0
714	15,0	9,1	5,9	8,7	0,5	0,0	5,7
715	0,0	0,0	14,3	7,0	7,8	1,3	4,9
716	18,2	9,4	12,8	13,1	4,3	4,6	10,4
717	0,0	0,0	0,0	6,3	0,0	0,0	2,3
718							
719							
Zw.summe	38,6	30,6	28,3	20,7	12,2	2,7	19,9
721	0,0	0,0	0,0	2,3	10,7	0,0	4,2
722							
723							
724	0,0	0,0	25,0	8,4	7,1	2,6	6,1
725	16,7	22,7	25,0	18,2	8,7	5,3	13,7
726	77,1	81,0	83,3	61,4	40,5	16,1	57,5
727	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	2,5	0,8
Zw.summe	34,5	39,0	45,5	27,0	17,5	5,6	24,0
Gssumme	28,6	22,8	23,5	16,3	9,2	2,2	14,7

Quelle: Sonderauswertung Hauptamt/Abt. Statistik und Wahlen; eigene Berechnungen

lich fünf Gewerbebetriebe mit mehr als fünf Beschäftigten ansässig, in denen insgesamt 630 Personen tätig sind. Diese sind den Branchen Maschinenbau, Herstellung von Bekleidung, Druckerei, Spedition zuzuordnen. Darüber hinaus haben eine Vielzahl kleinerer Gewerbe- und Handwerksbetriebe und Dienstleistungsunternehmen in Hamm-Norden ihren Standort. Beschäftigtenzahlen für diese Firmen und weitere Arbeitsmarktdaten auf Stadtteilebene liegen nicht vor.



Skizze 5: Baublockgruppen Hamm-Norden

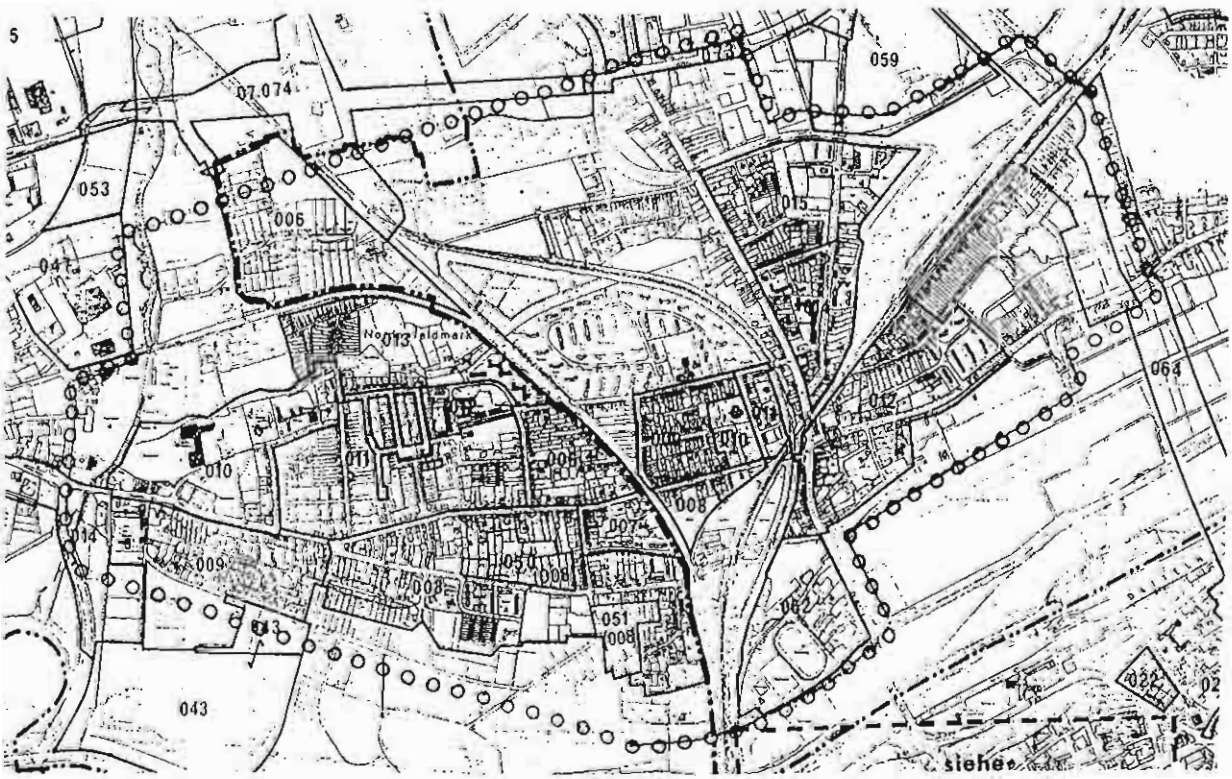
Bestehende Planungen

Verschiedene Planungen und Untersuchungen auf kommunaler Ebene bilden wichtige Vorgoben, die bei der Rahmenplanung Hamm-Norden zu berücksichtigen sind.

Allgemeine planungsrechtliche Grundlage ist der **Flächennutzungsplan** aus dem Jahr 1979, der für dos Rahmenplangebiet folgende Flächen und Nutzungen ausweist: Nahezu der gesamte bebaute Bereich westlich der Münsterstraße wird als Siedlungsschwerpunkt (SSP) eingestuft. Entsprechend der Realnutzung ist der größte Teil der Siedlungsfläche als Wohnbaufläche ausgewiesen: Südlich der Ruppiner Straße gehen diese Ausweisungen deutlich über den derzeit bebauten Bereich hinaus. Gemischte Bauflächen befinden sich ouf der Südseite des mittleren Bockumer Wegs

(zwischen Tondernstraße und Sudetenweg), entlang der Münsterstraße nördlich des Bockumer Wegs, entlang der Nordseite der Heessener Straße (mit Ausnahme der Wohnsiedlung Mattenbecke), im Bereich Seeburger Straße, zwischen Schüttenort und Killwinkler Straße beidseitig der Münsterstraße sowie im Bereich Rastenburger Straße/Westberger Weg. Die Randbebauung der südlichen Münsterstraße ist als Kerngebiet eingestuft. Als Gewerbegebiete ausgewiesen sind die Bereiche Goorweg/Im Ruenfeld, südliche Münsterstraße und östlich Seeburger Straße. Gemeinbedarfsflächen konzentrieren sich auf die heutigen Schulstandorte sowie Flächen südlich des Bänklerwegs. Die größeren Innerörtlichen Freiflächen, Kleingartenanlagen und Sportanlagen sowie der Freiraum außerhalb des Siedlungsraums sind als Grünflächen oder als Flächen für die Landwirtschaft im Flächennutzungsplan aufgenommen. Waldflächen befinden sich nördlich der Killwinkler Straße sowie auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs östlich des Westberger Wegs.

Bis auf Teilbereiche liegen für das Rahmenplangebiet rechtskräftige **Bebauungspläne** vor (vgl. Übersicht). Kein verbindliches Planungsrecht besteht für die bebauten Bereiche zwischen Großem Sandweg, Münsterstraße, Killwinkler Straße und der westlichen (Güterzug-) Bahntrasse sowie zwischen Bockumer Weg, Sorauer Straße, Großer Sandweg und Landwehrweg. Die Bebauungspläne datieren häufig aus den 60er Jahren (teilweise mit zwischenzeitlichen Änderungen), zu den aktuell rechtskräftig gewordenen Plänen zählen die Bebauungspläne 06.050 "Condereitstraße" und 06.051 "Neuruppiner Straße".



Skizze 6: Bebauungspläne in Hamm-Norden

Neben der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung ist eine Reihe von **Fachplanungen** mit Vorgaben für die Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden zu berücksichtigen. Dazu zählen

- der Verkehrsentwicklungsplan mit detaillierten Aussagen zum motorisierten Individualverkehr insbesondere im Zusammenhang mit dem Hauptverkehrsstraßennetz, zum Öffentlichen Personennahverkehr, zum Radverkehr, zur Stärkung des Umweltverbundes
- das Konzept 'Tempo 30 in Hamm' mit Maßnahmenempfehlungen zur Verkehrsberuhigung
- der Landschaftsplan West (westlich der Münsterstraße) und der Entwurf zum Landschaftsplan Ost mit Analysen und Maßnahmenempfehlungen zum Außenbereich
- der Entwurf zum Freiflächenentwicklungskonzept, das für den Teilraum Hamm-Norden Verbesserungen der innerörtlichen und an den Siedlungsraum angrenzenden Freiflächen benennt
- der Spielraumentwicklungsplan mit Vorschlägen für eine bessere quantitative und qualitative Versorgung mit öffentlichen Spielplätzen
- der Fachplan Tageseinrichtungen für Kinder
- der Jugendfreizeitstättenplan mit Ausführungen zur offenen Jugendarbeit

Nördlich des Weges Heimshof und östlich des Grünzuges zwischen Am Schüttenort und Westberger Weg ist ein größeres Wohnungsbauvorhaben konzipiert. Zeitgleich zur Rahmenplanung Hamm-Norden wird für diesen Bereich die Städtebauliche Rahmenplanung Heessen-West erstellt.

3. Planerische Grundprinzipien und Leitziele

Der Hammer Norden ist ein vielfältiger Stadtteil mit sehr unterschiedlich strukturierten Teilbereichen. Neben einer Reihe von Defiziten und Hemmnissen verfügt er über viele Potentiale, die gute Ansatzpunkte bieten für eine positive Zukunftsentwicklung des Stadtteils (vgl. die Pläne "Mängel und Konflikte" und "Chancen und Potentiale"). Die Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden zeigt für diese Zukunft mit einem Zeithorizont bis etwa zum Jahr 2010 mögliche Entwicklungslinien auf und schlägt in Form von Einzelkonzepten, Maßnahmen und Projekten eine Vielzahl von Bausteinen vor (vgl. die Pläne "Entwicklungskonzept", "Rahmenkonzept Nutzung/Ortsbild" und "Rahmenkonzept Grün- und Freiflächen/Verkehr" sowie das Projekte-Handbuch).

Die Rahmenplanung Hamm-Norden fußt auf **zwei Grundprinzipien**, die die Klammer für die inhaltliche Ausrichtung bilden:

- **Die Verknüpfung von baulichen und sozialen Ansätzen:**

Baulich-räumliche Verbesserungen sind für eine positive Zukunftsentwicklung des Hammer Nordens von großer Bedeutung. Sie können aber nur ein Teil der Antworten auf die Frage sein, wie die sozialen Konflikte entschärft und das Zusammenleben der Menschen, das Wohnen und Leben im Stadtteil verbessert werden können. Bauliche und städtebauliche Maßnahmen bilden lediglich eine "Hülle" und einen Rahmen (zum Beispiel ein Gebäude, ein Platz, eine Straße, ein Spielplatz), dessen konkrete Nutzung und Aneignung durch die Bewohnerinnen und Bewohner von weiteren Faktoren abhängig ist. Es ist wichtig, bauliche Ansätze mit sozialen Aspekten zu verknüpfen, um die "Hüllen" mit Leben zu füllen und die Lebenssituation der Menschen im Hammer Norden konkret zu verbessern. Dazu zählen die Verbesserung der sozialen Infrastrukturangebote für verschiedene Zielgruppen - zum Beispiel Kinder, Jugendliche, Frauen, Ältere - im Hinblick auf soziale Versorgung, Alltagsbewältigung und Freizeitangebote. Insbesondere die **Verknüpfung von Maßnahmen der Stadterneuerung mit Beschäftigungs- und Qualifizierungsangeboten für Jugendliche und junge Erwachsene** ist angesichts der Konflikte im Hammer Norden von zentraler Bedeutung.

- **Die Einbeziehung von Bewohnern und Akteuren:**

Während der Bearbeitung der Rahmenplanung von Januar bis Dezember 1994 wurden Bewohnerinnen und Bewohner sowie eine Vielzahl von Akteuren vor allem im Zuge der Projektentwicklung beteiligt. Dieser Ansatz hat die Qualität der Projekte gesteigert, zahlreiche für die Rahmenplanung verwertbare Erkenntnisse und Hinweise geliefert sowie deutlich zu einer stärkeren Vernetzung der im und für den Hammer Norden tätigen Personen und Einrichtungen beigetragen. Es wird daher empfohlen, diese positi-

ven Erfahrungen auch bei der Umsetzung einzelner im Rahmenplan vorgeschlagener Maßnahmen und Projekte aufzugreifen und weiterzuentwickeln.

Übergeordnetes Leitbild für die Zukunft von Hamm-Norden ist eine **behutsame Innenentwicklung**. Dies bedeutet insbesondere

- die bauliche Entwicklung auf den heutigen Siedlungsbereich zu konzentrieren und die Freiraumsysteme zu schützen und weiterzuentwickeln,
- sich am vorhandenen Bestand zu orientieren und die endogenen Potentiale des Stadtteils zu nutzen,
- vorrangig auf eine Vielzahl von kleinen, aufeinander abgestimmten Schritten und weniger auf den "großen Wurf" oder vereinzelte Großvorhaben zu setzen.

Dem Leitbild einer behutsamen Innenentwicklung des Hammer Nordens lassen sich die **Sektoralziele** für die einzelnen Fachplanungen zuordnen. Richtschnur sollte sein, daß vor allem jene Ansätze verfolgt werden, die zu einer **stärkeren Identifaktion mit dem Stadtteil** nachhaltig beitragen. Aufgabe der Städtebaulichen Rahmenplanung ist es dabei vorrangig, die Sektoralziele der Fachplanungen gebietsbezogen zusammenzuführen und ihr Zusammenwirken auf Stadtteilebene zu verdeutlichen.

Behutsame Innenentwicklung bedeutet für die einzelnen Fachplanungen (vgl. hierzu auch die detaillierteren Zielaussagen in den Kapiteln 4.1 bis 4.4):

Wohnen: Auf große Neubauvorhaben in Hamm-Norden wird verzichtet. Der Schwerpunkt der Wohnungsbautätigkeit liegt in der Qualitätsverbesserung im Bestand, in der Nutzung von Flächenpotentialen in Baulücken und in der kleinteiligen Ergänzung bestehender Wohngebiete. Die auf diese Weise möglichen zusätzlichen Wohnungen sollen die Binnennachfrage aus dem Stadtteil - zum Beispiel aufgrund steigender Wohnflächenansprüche - decken. Diese Zielsetzung ist unter anderem unter Berücksichtigung des geplanten großen Wohnungsbauprojekts Heessen-West, das unmittelbar an das Rahmenplangebiet Hamm-Norden angrenzt, entwickelt worden.

Versorgung: Zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualitäten im Stadtteil sind ergänzende Angebote von Einzelhandel, Dienstleistungen und sozialer Infrastruktur erforderlich. Insbesondere hinsichtlich sozialer Infrastruktur ist nicht nur die Bereitstellung von Gebäuden wichtig, sondern auch die Ergänzung und Vernetzung zielgruppenbezogener Angebote; neben dem Stadteilzentrum Sorauer Straße kann der Grieskampsche Hof als zukünftiger Stadtteiltreff ein wichtiger Identifikationspunkt werden. Die Nutzung wohnungs- und quartiersbezogener Standorte für zusätzliche Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote - zum Beispiel entlang des mittleren Bockumer Wegs -

sichert die Nahversorgung, ist ein Beitrag zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs und verbessert die Chancen, daß sich Bewohnerinnen und Bewohner stärker mit dem Stadtteil identifizieren.

Arbeit: Neue Gewerbegebiete sollen in Hamm-Norden nicht erschlossen werden. Durch eine Nutzung der Flächenreserven und durch Gewerbeumfeldverbesserung sind die Potentiale in bestehenden gewerblich genutzten Gebieten besser zu mobilisieren. Die Verknüpfung von Beschäftigungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten für Arbeitslose aus dem Stadtteil mit kleinteiligen Maßnahmen der behutsamen Stadterneuerung ist ein wichtiger Beitrag für die soziale - und auch wirtschaftliche - Entwicklung des Hammer Nordens.

Ortsbild: Durch eine Aufwertung des Erscheinungsbildes von Einzelgebäuden und Ensembles, von öffentlichen Räumen sowie der Stadtteileingangssituationen können die stadtgestalterischen Qualitäten spürbar verbessert werden. Insbesondere derartige Maßnahmen schaffen zusätzliche Möglichkeiten der Identifikaktion mit dem Stadtteil.

Grün- und Freiraum: Erhalt, Aufwertung und Verknüpfung wohnungsnaher Grünflächen innerhalb des Siedlungsbereichs und der Landschaftsräume außerhalb der besiedelten Bereiche sind zentraler Bestandteil einer behutsamen Innenentwicklung. Die insgesamt positive Grün- und Freiflächensituation Hamm-Nordens - mit den Lippewiesen im Süden, der Geinegge im Westen, den landwirtschaftlichen Flächen im Norden sowie den Grünflächen im Siedlungsbereich - sind ein wesentliches Potential, das gesichert und weiterentwickelt werden muß. Dies kann vor allem erreicht werden durch eine eindeutige Definition der Grenzen zwischen Siedlungsbereich und schützenswerten Landschaftsräumen sowie die qualitative Verbesserung und Vernetzung innerörtlicher Grünbereiche.

Verkehr: Die Stärkung des Umweltverbundes und eine Verminderung der mit dem motorisierten Individualverkehr verbundenen Belastungen ist erklärtes Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Hamm. Die Umsetzung dieser Zielsetzung bezogen auf den Hammer Norden bedeutet in diesem Kontext, ein sicheres und attraktives Fuß- und Radwegenetz zu entwickeln, die Attraktivität des Öffentlichen Nahverkehrs zu erhöhen, Verkehrsberuhigung in den Wohnstraßen weiterzuführen sowie die Hauptstraßen stadtverträglich umzugestalten und städtebaulich zu integrieren. Behutsame Innenentwicklung heißt auch, daß Umbau und Verbesserung vorhandener Hauptstraßen eindeutig Vorrang hat vor Neubaumaßnahmen, die zu Lasten der Qualität und Erreichbarkeit von Freiräumen gehen.

Das Leitziel der behutsamen Innenentwicklung für den Hammer Norden und die daraus abgeleiteten Sektoralziele stehen in engem Kontext mit den Qualitätsstandards einer ökologischen Stadt(teil)entwicklung. Die Umsetzung von Bausteinen der Städtebaulichen Rahmenplanung Hamm-Norden kann damit ein Beitrag sein für die Stadt Hamm als "Modellprojekt Ökologische Stadt der Zukunft".

4. Bestand
Ziele und Konzepte
Maßnahmen und Projekte

Die Städtebauliche Rahmenplanung wird im folgenden Kapitel unter den Stichworten Nutzung, Ortsbild, Grün- und Freiflächen, Verkehr erläutert (vgl. die beiden Rahmenkonzept-Pläne). Dabei werden zunächst jeweils die wesentlichen Bestandsmerkmale benannt und bewertet (vgl. die Karte "Realnutzung" und die beiden Bewertungspläne "Mängel und Konflikte"/"Chancen und Potentiale"), darauf aufbauend Ziele und Konzepte dargestellt und schließlich mögliche Maßnahmen und Projekte benannt. Die Projekte sind im separaten Projekte-Handbuch detailliert erläutert.

Die nachfolgend aufgenommenen Ziele, Konzepte, Maßnahmen und Projekte haben Vorschlags-Charakter, deren Realisierung abhängt von weiteren Beschlüssen der politischen Gremien und von den finanziellen Rahmenbedingungen.

4.1 Bauliche Nutzungen

4.1.1 Wohnen

Bestand

Der Hammer Norden ist ein Wohnstadtteil mit sehr verschiedenartigen Wohngebieten, die sich hinsichtlich Baualter, Bauformen, Geschoßzahlen, Verfügungsformen (Miete/Eigentum) sowie ihrer Wohn- und städtebaulichen Qualitäten teilweise stark voneinander unterscheiden. Die Bandbreite reicht von freistehenden Einfamilien- und Reihenhäusern - zum Beispiel in den Bereichen Goldmersch/Geistkamp, Memeler Straße/Culmer Weg, Angerring/Goorweg, Lohweg/Am Oberhof - über mehrgeschossige private Mietwohnungsgebäude vom Anfang des 20. Jahrhunderts - zum Beispiel entlang des Bockumer Wegs und der Münsterstraße - bis zu mehrgeschossigen Mietwohnungsbeständen aus den 50er bis 90er Jahren, die sich größtenteils im Besitz von zwei Wohnungsgesellschaften (LEG Wohnen, HgB) befinden - zum Beispiel in den Bereichen Danziger Straße, Geistkamp, Schottschleife, Mattenbecke, Nordenstiftsweg/Ruppiner Straße. Das jüngste größere Wohnungsbauvorhaben ist der Geschoßwohnungsbau im Bereich Oranienburger Straße. Ein spezifisches, für den Hammer Norden untypisches Ensemble in geschlossener Bauweise mit einheitlichem Erscheinungsbild und hohen städtebaulichen Qualitäten befindet sich im Bereich Tondernplatz/Tondernstraße/Holsteinstraße/Schleswigstraße. An drei Standorten im Stadtteil - Westberger Weg/Sensburger Straße, in der Wöste, Tilsiter Straße - bestehen städtische Notunterkünfte, in denen ca. 170 Obdachlose untergebracht sind. Erhebungen im Zuge der Bestandsaufnahme zum Rahmenplan und das kommunale Baulückenkataster haben deutlich gemacht, daß der Hammer Norden über ein erhebliches Potential an Baulücken verfügt, die für Wohnbebauung grundsätzlich nutzbar sind.
In dem weitaus überwiegenden Teil der Quartiere ist die Wohnqualität - sowohl im Hinblick auf die Gebäude, als auch auf das öffentliche und private Wohnumfeld - ausgesprochen hoch. Erkennbare Defizite bestehen in erster Linie in einem Teil der Bestände der Wohnungsgesellschaften sowie in den städtischen Notunterkünften.

Ziele und Konzepte

Der Hammer Norden soll als Stadtteil zum Wohnen stabilisiert und behutsam aufgewertet werden. Angesichts der im Vergleich zu anderen Hammer Stadtteilen höheren Siedlungsdichte und im Hinblick auf das neue, großflächige Wohngebiet im benach-

barten Bereich Heessen-West wird auf die Erschließung zusätzlicher größerer Wohngebiete verzichtet. Die Stärkung als Wohnstadtteil ist demgegenüber durch

- Qualitätsverbesserungen im Bestand,
- die Nutzung von Baulücken,
- die Abrundung und Ergänzung vorhandener Wohngebiete

zu erreichen. Bei umfangreicheren Wohngebietsabrundungen ist die Ergänzung der sozialen Infrastruktur (z.B. Tageseinrichtungen für Kinder) mit zu berücksichtigen.

Ziel ist es insbesondere im Geschoßwohnungsneubau,

- einseitige Mieterstrukturen zu vermeiden, indem öffentlich geförderte und freifinanzierte Wohnungen in Vorhaben kombiniert werden,
- ökologische Kriterien hinsichtlich Gebäude, Grundstück und Erschließung zu berücksichtigen (zum Beispiel Energie- und Ressourceneinsparung, Einsatz ökologisch verträglicher Baumaterialien, Regenwassernutzung, Entsiegelung, Gebäudebegrünung),
- die zukünftigen Bewohner und Nachbarn frühzeitig bei der Planung, möglicherweise auch beim Ausbau, zu beteiligen.

Im Hammer Norden sollten bei entsprechenden Bedarfen vor allem bei Neubauvorhaben Angebote für bestimmte Nachfragegruppen (zum Beispiel ältere Menschen, Alleinerziehende aus dem Stadtteil) - eventuell auch Service-Angebote in der Nachbarschaft - geschaffen werden.

Maßnahmen und Projekte

Qualitätsverbesserung im Bestand

Neben den zahlreichen Aktivitäten privater Hauseigentümer konzentrieren sich bestandsverbessernde Maßnahmen auf die Siedlungen der Wohnungsgesellschaften. Räumliche Schwerpunkte sind dabei die Wohnungsbestände in den Bereichen Schottschleife/Schlagenkamp, Mattenbecke, Geistkamp (östlicher Bereich) und Sorauer Straße. Patentielle gebäudebezogene Maßnahmefelder sind Wärmedämmung, Einbau neuer Heizsysteme, Ausstattungsverbesserung und die altengerechte Modernisierung der Wohnungen im Erdgeschoß und 1. Obergeschoß. Über die Bereitstellung von Modernisierungsmitteln des Landes können weiterhin Anreize zur Durchführung dieser Maßnahmen gegeben werden; durch eine frühzeitige Abstimmung mit der Verwaltung kann eine optimale Verknüpfung von Mitteln zur Wohnungsmodernisierung und zur Wohnumfeldverbesserung erreicht werden. Ein wesentliches Kriterium bei der Definition von Standards und Umfang der Modernisierungsmaßnahmen sollte die Mietzahlungsfähigkeit der derzeitigen Bewohnerschaft sein.

modernisiertes Wohngebäude mit Fassadenbegrünung im Bereich Schottschleife/Schlagenkamp

Die Wohnnutzung auf der Ostseite der südlichen Münsterstraße ist durch bestandverbessernde Maßnahmen zu sichern. Insbesondere im Hinblick auf die Belastung durch den Straßenverkehr sind hier weitere Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden und geänderte Raumzuordnungen (z.B. Schlafzimmer zur lärmabgewandten Seite) erforderlich. Der Bebauungsvorschlag für den Bereich Seeburger Straße sieht die Schaffung eines relativ ruhigen Innenbereichs vor und berücksichtigt die Absicht des Gewerbebetriebs, zukünftig den LKW-Firmenverkehr zentral über die Seeburger Straße obzuwickeln. Auf der Westseite der südlichen Münsterstraße wird - auch bei einer deutlichen Verringerung der Kfz-Belastung durch die Ergänzung des Straßennetzes - die Lärmbelastung im Hinblick auf das Wohnen unverträglich hoch sein, da die Wohngebäude - im Gegensatz zur anderen Straßenseite - aufgrund der Bundesbahnstrecke keine lärmabgewandte Seite haben. Es wird deshalb empfohlen, die Wohnnutzung in diesem Bereich langfristig nicht zu stabilisieren, sondern in Richtung Handel und Dienstleistung weiterzuentwickeln.

Umfangreiche Bestandsverbesserungen sind in den Notunterkünften Westberger Weg/Sensburger Straße, In der Wöste und Tilsiter Straße erforderlich (Instandsetzung, Verbesserung der Ausstattungsstandards, Wärmedämmung). Neben diesen bauli-

chen Maßnahmen sind hier weitergehende Konzepte zu entwickeln, zu erproben und umzusetzen, die an den aktuellen Überlegungen der Fachstelle Obdachlosigkeit im Sozialamt und der Caritas-Obdachlosenarbeit anknüpfen. Parallel zu einer verstärkten präventiven Obdachlosenarbeit sollten die Notunterkünfte der Stadt Hamm langfristig in normale Mietwohnungen umgewandelt, die Einweisungspraxis nach dem Ordnungsrecht aufgegeben, zielgruppenspezifische Angebote intensiviert und zusätzliche integrierte Unterbringungsmöglichkeiten geschaffen werden. Mit Mitteln des Landes für "Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf" sollen die psychosoziale Betreuung in den genannten Notunterkünften verbessert sowie die präventiven Maßnahmen zur Verhinderung von Obdachlosigkeit verstärkt werden.

***Projekt**: Umwandlung der Notunterkunft Sensburger Straße in normale Mietwohnungen für obdachlos gewordene Familien, entsprechende Modernisierung unter Einbeziehung der Bewohner, soziale Begleitung durch Caritas und Fachstelle (Pilotprojekt)*
***Projekt**: Betreutes Wohnen für psychisch kranke und alkoholabhängige alleinstehende Männer, die heute ohne fachgerechte Betreuung und Hilfen in der Notunterkunft Westberger Weg untergebracht sind. Standort: Wohnungen bzw. Haus an einem integrierten Standort im Stadtteil*

Notunterkunft Westberger Weg/Sensburger Straße

Bauliche Verbesserungen im Wohnungsbestand eignen sich aufgrund ihrer Vielfalt und ihren unterschiedlichen Qualifikationsanforderungen gut für Beschäftigungs- und Qualifizierungsansätze.

***Projekt**: Durchführung eines Beschäftigungs- und Qualifizierungsprojekts für Jugendliche und junge Erwachsene im Rahmen der Modernisierung von Wohnsiedlungen, Kooperation mit Qualifizierungsnetzwerk Radbod, Wohnungsgesellschaft, evtl. Ausbildungszentrum der Bauindustrie, Handwerksbetrieben aus dem Hammer Norden*

Nutzung von Baulücken

Die in Teilbereichen erheblichen Potentiale an Baulücken sind in erster Linie für die Schaffung zusätzlichen Wohnraums zu nutzen. Neue Wohnungsangebote, die sich mit ihren Bauformen, Dimensionen und Verfügungsrahmen (Miete/Eigentum) an unterschiedliche Adressaten richten, sind aus Sicht der Städtebaulichen Rahmenplanung in folgenden Bereichen zu konzentrieren:

- Geistkamp: Ein- und Zweifamilienhäuser, zweigeschossig, ca. 15 Wohneinheiten
- Nordenstiftsweg: Mehrfamilienhäuser und Geschoßwohnungsbau, ca. 30 Wohneinheiten
- Heidewinkel: Ein- und Zweifamilienhäuser, zweigeschossig, ca. 30 Wohneinheiten
- Im Karlswinkel/Reichenbacher Straße: Ein- und Zweifamilienhäuser, zweigeschossig, ca. 20 Wohneinheiten
- entlang des Bockumer Weg (z.T. in Mischnutzung mit Handel/Dienstleistung): Geschoßwohnungsbau, insgesamt ca. 60 Wohneinheiten
- Bramwiese: Ein- und Zweifamilienhäuser, zweigeschossig, ca. 20 Wohneinheiten
- Heessener Straße (z.T. in Mischnutzung mit Handel/Dienstleistung): Geschoßwohnungsbau, insgesamt ca. 40 Wohneinheiten
- Seeburger Straße: Zweifamilienhäuser, zweigeschossig, ca. 20 Wohneinheiten (z.T. in Mischnutzung mit Handel/Dienstleistung/Handwerk). Für die geplante Gebäudezeile an der (östlichen) Seeburger Straße wird die Ansiedlung von nicht störenden Handwerksbetrieben oder Dienstleistungsfirmen in den Erdgeschossen vorgeschlagen. In den Obergeschossen sind Wohnungen - zum Beispiel für die Betriebsinhaber - möglich.

Insgesamt können im Hammer Norden ca. 300 Wohnungen in Baulücken geschaffen werden. Dabei sind die Standortvorschläge des Rahmenkonzepts im Einzelfall auf die jeweilige Verfügbarkeit und den Erschließungsaufwand hin zu überprüfen.

Um die zusätzliche Belastung der vorhandenen Kanalisation zu minimieren, sollte das Niederschlagswasser neu versiegelter Flächen grundsätzlich vor Ort versickert werden. Sowohl für die Schließung von Baulücken als auch für Wohngebietsergänzungen gilt, daß vor umfangreicheren Baumaßnahmen zu prüfen ist, ob die vorhandene

Kanalisation ausreichend dimensioniert ist oder erweitert werden muß und inwiewelt der Entwässerungsentwurf aus dem Jahr 1955 zu aktualisieren ist.

***Projekt**: Durchführung eines Beschäftigungs- und Qualifizierungsprojekts/ Jugendwohnprojekts im Zusammenhang mit Neubau- und Modernisierungsmaßnahmen der LEG Wohnen im Bereich Mattenbecke, Kooperation mit Qualifizierungsnetzwerk Radbod, Wohnungsgesellschaft, evtl. Ausbildungszentrum der Bauindustrie, Handwerksbetrieben. Hierzu liegt mittlerweile ein konkreter Projektvorschlag, entstanden in Kooperation von LEG Wohnen und Wohnungsbauförderungsamt, vor.*

Abrundung und Ergänzung vorhandener Wohngebiete

Da zusätzliche große Wohnungsbauprojekte im Hammer Norden nicht mehr vorgesehen sind, sollte sich die Neubautätigkeit - außer in Baulücken - auf vier Standorte konzentrieren, an denen vorhandene Wohngebiete kleinteilig abgerundet werden und die Struktur der bestehenden Nachbarbebauung aufgegriffen wird. Es handelt sich um folgende Bereiche:

- Bänklerweg: Ein- und Zweifamilienhäuser, zweigeschossig, entsprechend dem Bebauungsplan 06.051 aus dem Jahr 1993, ca. 25 Wohneinheiten
- östlich Holtmannskamp: Der Bereich südlich Schüttenort wird seit 1993 als Lagerplatz für Sinti genutzt. Die Gruppe, die vorher verstreut im Hammer Norden und auch in anderen Stadtteilen untergebracht war, hat an diesem Standort ihre Gruppenstrukturen stabilisiert und eine Bleibe-Perspektive entwickelt. Die Rahmenplanung sieht im Bereich des Lagerplatzes - entweder auf dem Platz selbst oder südlich anschließend - eine Wohnbebauung vor, die sich an die Zielgruppe Sinti - und evtl. weitere Adressaten - richtet. Diese Überlegungen decken sich mit den Vorschlägen der Rahmenplanung Heessen-West, die ebenfalls die Standortsicherung des Lagerplatzes und langfristig eine Weiterentwicklung zu einem Wohngebiet empfiehlt.
- In der Wöste: Neben möglicher Neubebauung nördlich der Straße 'In der Wöste' eignet sich der südliche Bereich aufgrund der zentralen Lage und der Nähe zum öffentlichen Nahverkehr (Bus) auf der Münsterstraße für eine Wohnbebauung in besonderem Maße. Diese Standortvorteile werden noch deutlicher, falls in diesem Bereich zukünftig ein Stadtbahn-Haltepunkt realisiert wird. Aufgrund der Emissionen der Bahnstrecke sind die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten allerdings eingeschränkt. Der im Rahmenkonzept aufgenommene Vorschlag für mögliche Bebauungsbereiche geht von einem weitgehenden Bestandsschutz aus, ergänzt die Bebauung an der Straße 'In der Wöste' und konzentriert zusätzliche Wohnnutzung in rückwärtigen Bereichen westlich der Münsterstraße. Bei diesem Bebauungsvor-

schlag kann das Gebäude der städtischen Notunterkunft grundsätzlich erhalten bleiben; im Zusammenhang mit den potentiellen Neubaumaßnahmen kann die Umwandlung der Notunterkunft in ein Mietwohngebäude geprüft werden. Weitergehende Überlegungen könnten sich auf eine intensivere Nutzung des Bereichs südlich in der Wöste beziehen. Mögliche Bebauungsstrukturen haben zwei Rahmenbedingungen zu berücksichtigen: den Erhalt des Waldbestandes und den geplanten Ost-West-Grünzug. Inwieweit aktiver Lärmschutz der Neubebauung aufgrund der Nachbarschaft zur Bundesbahntrasse erforderlich ist, muß im Einzelfall näher untersucht werden. Darüber hinaus sind insbesondere im Bereich in der Wöste vor der Konkretisierung möglicher Wohnungsbauvorhaben die Kapazitäten und möglichen Erweiterungsbedarfe der vorhandenen Entwässerung im Einzelfall zu prüfen.

- Der Bereich südlich des vorhandenen Gebäudebestandes am Angerring/Goorweg ist für eine ergänzende Wohnbebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern entsprechend der Umgebungsnutzung grundsätzlich gut geeignet. Vor einer Konkretisierung sind auch hier zunächst Lösungen zur Erschließung, insbesondere zur Entwässerung, zu entwickeln.

***Projekt**: Konzipierung eines Wohnprojekts für Sinti-Familien (vergleichbar zum Beispiel mit dem Projekt 'Ummenwinkel' in Ravensburg), Kooperation mit Wohnungsgesellschaft und Betreuungspersonen, frühzeitige Beteiligung der zukünftigen Bewohner bei der Planung, Einbeziehung von Selbsthilfeaktivitäten beim Bau*

In den Bereichen Bänklerweg, Herforder Weg, in der Wöste und Angerring können zwischen ca. 100 und 200 Wohneinheiten entstehen. Für den Bereich Holtmannskamp können quantitative Angaben erst nach weiterer Projektkonkretisierung gemacht werden. Die zusätzlichen Wohneinheiten sollen die Binnennachfrage aus dem Hammer Norden decken, die sich beispielsweise durch steigende Wohnflächenansprüche und die Zusammenlegung von Wohnungen im Zuge von Modernisierungen ergeben.

Für den Bereich des Gleisdreiecks südlich des Bockumer Wegs wird vorgeschlagen, die in den Bauleitplänen enthaltene Wohngebietsausweisung zurückzunehmen, da vor allem die Erschließungssituation und die Emissionen der Bahntrassen eine Wohnbebauung an dieser Stelle nicht sinnvoll erscheinen lassen. Dieses Areal eignet sich eher als Grabeland-/Kleingartenfläche oder eventuell als Fläche für ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Eingriffe an anderer Stelle im Stadtgebiet.

gestalterisch ansprechende Altbausubstanz am Bockumer Weg

4.1.2 Handel und Dienstleistungen

Bestand

Die Einkaufsmöglichkeiten und (privaten) Dienstleistungen konzentrieren sich vorrangig auf die beiden Straßenzüge Bockumer Weg und Münsterstraße. Wie allgemein zu beobachten, hat sich auch im Hammer Norden in den letzten Jahren und Jahrzehnten die Versorgungsinfrastruktur verschlechtert, zahlreiche kleinere Geschäfte haben geschlossen, der Wochenmarkt am Tondernplatz wurde vor zwei Jahren aufgegeben. Gleichzeitig entstanden am Rande des Stadtteils (außerhalb des Rahmenplangebiets) an der nördlichen Münsterstraße und an der Römerstraße zwei große Einkaufszentren (Allkauf, Famila), deren Angebote - obwohl sie entsprechend der Politik der Stadt Hamm an integrierten Standorten und nicht auf der "grünen Wiese" liegen, sich in erster Linie an Kunden mit Auto richten. Diese Entwicklungen haben dazu geführt, daß der Hammer Norden heute deutliche Defizite vor allem im Hinblick auf die Versorgung mit Lebensmittelläden aufweist. Ebenso fehlen Fachgeschäfte sowie Ärzte/ Fachärzte. Beispielsweise gibt es heute nur noch zwei Lebensmittel-Supermärkte (am

Bockumer Weg und am Großen Sandweg) für 14.000 Einwohner. Dies trifft primär die weniger mobilen Bevölkerungsgruppen, die auf wohnungs- und quartiersnahe Angebote besonders angewiesen sind.

Ziele und Konzepte

Die Versorgung des Hammer Norden mit Einzelhandel und Dienstleistung wird gesichert und ergänzt. Insbesondere im Hinblick auf die weniger mobilen Bewohnergruppen muß die wohnungsnahe Lebensmittelversorgung verbessert werden. Dies ist einerseits durch zusätzliche Geschäfte - Supermärkte, kleinere Nachbarschaftsläden - und andererseits durch ergänzende Dienste - Bringdienste, 'fliegende Händler' - zu erreichen.
Der Bockumer Weg soll seinen Charakter als zentrale Einkaufs- und Geschäftsstraße wiedererhalten, indem bei Neubauvorhaben in Baulücken Handels- und Dienstleistungsangebote integriert werden. Dies gilt auch für die südliche Münsterstraße als dem ältesten Einkaufsbereich des Hammer Nordens. Mit der Ergänzung der Versorgungsinfrastruktur entlang des Bockumer Wegs kann diese zentrale Achse Hamm-Nordens sich zum 'Ortskernband' des Stadtteils entwickeln; dies setzt ergänzend eine Entlastung vom Kfz-Verkehr und ein Mehr an Aufenthaltsqualität voraus.

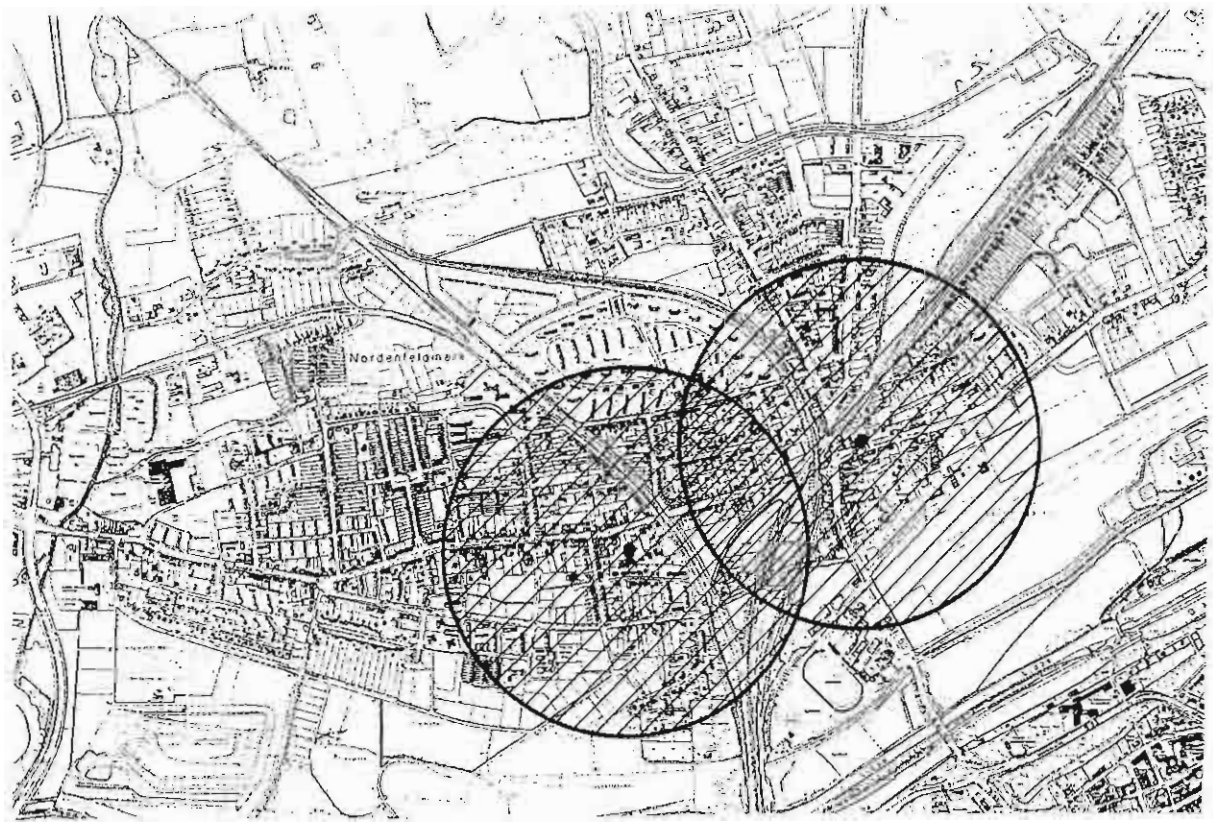
Maßnahmen und Projekte

Die Handels- und Dienstleistungsangebote entlang des Bockumer Wegs werden ergänzt. Dabei stellen folgende Baulücken und untergenutzte Grundstücke gute Potentiale dar:

- Bockumer Weg 153-159 (ehemalige Tankstelle, heute Leerstand)
- Bockumer Weg 131-137 (heute Tankstelle)
- Bockumer Weg 48 (ehemalige Tankstelle, heute Autohandel)
- Bockumer Weg 47-59: Dieser Standort mit seinen leerstehenden Gebäuden der ehemaligen Firma Stienemeyer im rückwärtigen Grundstücksbereich eignet sich wegen seiner zentralen Lage und der Nähe zu den Neubaugebieten im Bereich Nordenstiftsweg/Oranienburger Straße besonders gut für einen Lebensmittel-Supermarkt. In einem Einzugsbereich von ca. 500 m wohnen hier etwa 5.500 Menschen (siehe Skizze).

Um auch die Wohnfunktion am Bockumer Weg zu stärken, sind für die Obergeschosse dieser Neubauten Wohnungen vorgesehen.
Am Beginn der Heessener Straße werden zur räumlichen Fassung der nördlichen Straßenseite dreigeschossige Neubauten mit Geschäfts- und Wohnnutzung vorgeschla-

gen, ein kleinerer Lebensmittel-Nachbarschaftsladen kann hier die Versorgungsdefizite im Bereich Bramwiese/mittlere Münsterstraße beseitigen. In einem Einzugsbereich von ca. 500 m wohnen hier etwa 2.500 Menschen. Im weiteren Verlauf der Heessener Straße sind die vorhandenen Dienstleistungsbetriebe, die überwiegend dem Kfz-Sektor zuzuordnen sind, zu ergänzen.
Die derzeit untergenutzten Grundstücke an der Münsterstraße/Ecke Westberger Weg und Ecke Großer Sandweg eignen sich aufgrund ihrer zentralen Lage und Erreichbarkeit gut für Büro- und Dienstleistungsnutzung, unter anderem als Standort für zusätzliche Arzt-/Facharztpraxen.



Skizze 7: 500-Meter-Einzugsbereiche möglicher Einzelhandelsstandorte am Bockumer Weg und an der Heessener Straße

Um die seit zwei Jahren unterbrochene **Wochenmarkt**tradition im Hammer Norden wiederzubeleben, soll der Rheinsberger Platz zukünftig Standort für einen einmal wöchentlich stattfindenden Markt sein. Eine aktuelle Umfrage hat ergeben, daß eine große Zahl von Markthändlern Interesse an einer Marktbeschickung des Standorts Rheinsberger Platz hat. Die Chancen, hier kurzfristig ein derartiges attraktives Angebot zu schaffen, sind also sehr günstig. Eine solche Nutzung ist zudem ein guter Ansatzpunkt für eine Belebung dieses bisher eher unwirtlichen Raumes.

Die Verbesserung von Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten im Hammer Norden bietet ebenfalls Chancen zur Initiierung von Arbeitsmarktprojekten.

Projekt: *Einrichtung eines Lebensmittelbringdienstes für ältere Menschen und andere, weniger mobile Personen in Form eines Beschäftigungs- und Qualifizierungsprojekts für Langzeitarbeitslose, Kooperation mit Geschäften, Einzelhandelsverband, freien Trägern; Kombination mit ambulanten hauswirtschaftlichen Diensten*

4.1.3 Gewerbe und Handwerk

Bestand

Die Zahl der Gewerbe- und Handwerksbetriebe und der damit verbundenen gewerblichen Arbeitsplätze im Hammer Norden ist relativ niedrig. Neben wenigen dezentralen Standorten konzentrieren sich die meisten Betriebe in den beiden Gewerbegebieten südliche Münsterstraße und Goorweg sowie im Bereich Rastenburger Straße, der planungsrechtlich als Mischgebiet eingestuft ist. Alle drei Gebiete verfügen über Flächenvorräte und sind in Teilbereichen wenig intensiv genutzt. Vor allem am Goorweg und an der Rastenburger Straße gibt es Mängel im Erscheinungsbild, die Erschließung des neuen Gebiets Goorweg über die Straße 'Im Ruenfeld' ist unzureichend. Demgegenüber verfügt das Gewerbegebiet südliche Münsterstraße mit den gestalterisch anspruchsvolleren Gebäuden und Außenflächen des HAMTEC Technologie- und Gründerzentrums über ein Element, das sich sehr positiv auf das Image dieses Gebiets auswirkt.

Ziele und Konzepte

Der Bestand der gewerblichen Betriebe im Hammer Norden wird gesichert. Neue Gewerbegebiete sind im Rahmenplanungsbereich nicht vorgesehen; allerdings können in den vorhandenen Gebieten über eine Mobilisierung der un- und mindergenutzten Flächen Potentiale für ansässige oder neue bzw. verlagernde Betriebe erschlossen werden. Gleiches gilt für die großen Gewerbeflächen der ehemaligen Zeche Radbod und im Bereich Römerstraße, die sich unmittelbar westlich an das Rahmenplangebiet Hamm-Norden anschließen. Für die betriebliche Entwicklung und Standortsicherung ist neben den 'harten' Faktoren auch das Image und Erscheinungsbild eines Gewerbegebiets von Bedeutung. Die Bemühungen zur Gewerbeumfeldverbesserung - sowohl auf Betriebsgrundstücken als auch im öffentlichen Raum - sollten daher vor allem in den Gebieten Goorweg und Rastenburger Straße intensiviert werden.

Maßnahmen und Projekte

Die vorhandenen Flächenreserven in den gewerblich genutzten Gebieten sollten durch eine Weiterführung der Vermarktungsbemühungen für ansässige oder neuansiedelnde Betriebe mobilisiert werden. Im Gewerbegebiet südliche Münsterstraße ist zur Erschließung der Flächen nördlich der Philipp-Reis-Straße eine zusätzliche Stichstraße zu bauen.
Die Erweiterungsfläche der Firma Leithäuser an der Heessener Straße nördlich der Flugplatzgebäude wird planungsrechtlich gesichert. Durch entsprechende bauliche Maßnahmen oder Bepflanzung ist eine ansprechende Abgrenzung zu dem östlich anschließenden Freiraum sicherzustellen.
Der im Bau befindliche Erweiterungs-Neubau des HAMTEC, in dem auch weitere Büronutzungen untergebracht sein werden, wird das Image des Gewerbegebiets südliche Münsterstraße weiter verbessern.

Die Bemühungen zur **Gewerbeumfeldverbesserung** werden intensiviert. Neben Beratung und Förderung aus dem GUV-Programm der Stadt Hamm im Hinblick auf Betriebsgrundstücke sollte die Kommune im öffentlichen Raum mit gutem Beispiel vorangehen. Vorgeschlagen werden folgende Pilotmaßnahmen:

- Goorweg: Erneuerung der Fahrbahndecke, Baumpflanzungen
- Rastenburger Straße: Baumtor an der Einmündung in den Westberger Weg
- südliche Münsterstraße: weitere Straßenraumbegrünung
- Installierung ansprechend und einheitlich gestalteter Hinweistafeln (mit Namen und Standort der ansässigen Firmen) an den Einfahrten zu den Gewerbegebieten

Diese und weitere Maßnahmen der Gewerbeumfeldverbesserung, die sich vor allem dem Garten- und Landschaftsbau und dem Tiefbau zuordnen lassen, können gut im Rahmen von Arbeitsmarktprojekten erbracht werden (Projekte-Vorschlag siehe unter 4.3).

4.1.4 Soziale Infrastruktur

Bestand

Der Hammer Norden verfügt über eine breite Palette von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, die allerdings im Hinblick auf bestimmte Angebotsbereiche, Zielgruppen und Teilräume auch deutliche Defizite erkennen läßt. Schulische Einrichtungen sind die

Ludgeri- und die Johannesschule (Grundschulen), die Karlschule (Hauptschule) und das Galilei-Gymnasium; die Sophie-Scholl-Gesamtschule, bis Sommer 1994 an der Sorauer Straße ansässig, nutzt jetzt die neuen Räumlichkeiten in Bockum-Hövel. Kindergärten und Kindertagesstätten sind den Kirchengemeinden zugeordnet und befinden sich an der Sorauer Straße (Maria Königin), An der Johanneskirche, am Karlsplatz (Herz-Jesu) und an der Arnsteinstraße; 1993 wurde an der Karlschule ein Hort mit 20 Plätzen eingerichtet. Verschiedene Aktivitäten und Hilfen für ältere Menschen bieten ebenfalls die Kirchengemeinden an, außerdem freie Träger (u.a. der VdK Hamm-Norden) und die Altenhilfe des Sozialamts; die AWO ist Trägerin des Altenwohn- und -pflegeheims am Westberger Weg, dem auch Altenwohnungen angegliedert sind und das vor kurzem modernisiert und erweitert wurde. Stationäre Angebote für Jugendliche beschränken sich auf den Jugendkeller der Johannes-Gemeinde an der Insterburger Straße, auf Gruppenangebote der Herz-Jesu- und Johannes-Gemeinde sowie auf die Aktivitäten der Karlschule und des Stadtteilbüros. Mit der Umnutzung der Schulgebäude Sorauer Straße erhielten auch die Volkshochschule und das Abendgymnasium einen neuen Standort in Hamm-Norden; hier werden Weiterbildungkurse angeboten.
Hinsichtlich weiterer Details - zum Beispiel soziale Dienste - wird auf die Arbeitskarte 'Soziale Infrastruktur' verwiesen, die nach Vorgaben des Jugendamtes und des Sozialamtes im Zuge der Rahmenplanung erstellt wurde.

Ziele und Konzepte

Die Fehlbedarfe an sozialer Infrastruktur im Hammer Norden werden schrittweise beseitigt. Dabei geht es nur teilweise um die Bereitstellung zusätzlicher 'baulicher Hüllen', sondern auch um die bessere Koordination und Vernetzung der Angebote von Kommune, Kirchen und freien Trägern. Mit der Eröffnung des Stadtteilzentrums an der Sorauer Straße im November 1994 ist bereits ein wichtiger Schritt in diese Richtung getan worden: Die Dienste und Leistungen des Jugend- und Sozialamtes sind hier dezentral und quartiersnah organisiert worden, ferner sind das Stadtteilbüro, die für den Hammer Norden zuständige Mitarbeiterin des Stadtplanungsamtes und das Planungsbüro BASTA hier untergebracht.

Angesichts der sich zuspitzenden sozialen Konflikte ist es für die Zukunft des Hammer Nordens von entscheidender Bedeutung, ob es gelingt, für Jugendliche und junge Erwachsene sinnvolle Freizeitangebote zu schaffen sowie Hilfen und Unterstützung bei der Entwicklung von Berufs- und Lebensperspektiven zu geben. An die zielgruppenbezogene Arbeit des Stadtteilbüros - unter anderem der Bau der Treffpunkt-Hütte -

und an weitere niederschwellige Angebote - zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Bauwagen an der Schottschleife - kann gut angeküpft werden.

Maßnahmen und Projekte

Die Dienste und Angebote des Stadtteilzentrums an der Sorauer Straße werden ergänzt, indem zum Beispiel die Aula und eventuell freiwerdende andere Räume in dem ehemaligen Schulgebäude für quartiers- und stadtteilbezogene Aktivitäten - auch für Vereine, Bewohnergruppen, Kulturveranstaltungen - zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang bietet es sich an, die denkmalgeschützten Gebäude des **Grieskampschen Hofs** in unmittelbarer Nachbarschaft zum Stadtteilzentrum wieder mit Leben zu füllen. Nachdem ein Gutachten die Erhaltensfähigkeit des Haupthauses und des Backhauses ergeben hat, sollte die bestehende Verwaltungs-Arbeitsgruppe kurzfristig ein Grob-Nutzungskonzept mit Vorschlägen zur Trägerschaft und zur Finanzierung der Betriebskosten erarbeiten, das dann auf breiterer Ebene diskutiert werden kann.

***Projekt**: Verknüpfung von Umbau und Betrieb des Grieskampschen Hofs als Stadtteil-Treffpunkt (mit Café, Gruppenräumen, Kulturveranstaltungen) mit Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen: zum Beispiel Stadtteilcafé als Arbeitsmarktprojekt für Frauen, Um- und Ausbau als Arbeitsmarktprojekt für Jugendliche/junge Erwachsene.*

Grieskampscher Hof

Die **Kindertagesstätte am Bänklerweg** wird voraussichtlich 1995 errichtet werden. Angesichts der aktuell großen Nachfrage infolge des Bezugs der Wohnungen an der

Oranienburger Straße werden bis zur Fertigstellung der Kita vorübergehend Räumlichkeiten in dem benachbarten Neubauvorhaben angemietet. Bei der Ergänzung von Wohngebieten sind im Bedarfsfall zusätzliche Angebote entsprechend dem Fachplan Tageseinrichtungen für Kinder zu schaffen.

Im Hinblick auf eine präventive Jugendarbeit ist es sinnvoll, auch für (jüngere und ältere) Kinder offene Angebote im Hammer Norden zu ergänzen. Es wird die Einrichtung eines betreuten **Abenteuerspielplatzes** angrenzend an den Stadtteilpark 'Katzenkuhle' vorgeschlagen; dieser Standort am Übergang des Ost-West-Grünzugs zu extensiver genutzten Grünflächen erscheint aufgrund seiner guten Erreichbarkeit und der unmittelbaren Nachbarschaft zum Stadtteilpark mit seinen Spielmöglichkeiten als besonders gut geeignet. Um die Personalkosten für die erforderliche Betreuung zu vermindern, sollten die Bemühungen um social sponsering und das Einwerben ehrenamtlichen Engagements intensiviert werden; entsprechendes Interesse wurde beispielsweise von Mitgliedern der Herz-Jesu-Gemeinde signalisiert.

Außer dem Jugendkeller an der Insterburger Straße müssen weitere **Angebote für Jugendliche** geschaffen werden. Dafür bietet sich einer der beiden **Hochbunker** (Posener Straße und Großer Sandweg neben der Ludgerischule) an. Das Gebäude am Großen Sandweg ist nach derzeitigem Kenntnisstand besser geeignet: Die Umgebungsnutzung ist weniger lärmempfindlich, der bauliche Zustand ist - wie eine erste Besichtigung ergab - gut, die Leitung der benachbarten Schule akzeptiert eine solche Nutzung. Darüber hinaus sollten - gestreut über den Stadtteil - dezentrale Treff-Möglichkeiten (nicht nur) für Jugendliche geschaffen werden. Oft reichen schon kleine Maßnahmen aus wie die Installierung einer Tischtennisplatte oder eines Streetball-Korbs. Zusätzliche Treffpunkte wie der neue Unterstand an der Schottschleife sowie Betreuungs- und Unterstützungsangebote - vergleichbar dem Bauwagen-Projekt an der Schottschleife - und eine intensivere Streetwork im Stadtteil sollen diese Angebote ergänzen.

***Projekt**: Umnutzung des Hochbunkers an der Ludgerischule als Treffpunkt und Jugendzentrum mit Möglichkeiten für selbstbestimmte Gruppenaktivitäten, Proberäume für Musikgruppen, Kulturveranstaltungen u.ä.; Verknüpfung mit Selbsthilfeansätzen sowie mit einem Beschäftigungs- und Qualifizierungsprojekt für Jugendliche und junge Erwachsene.*

Weitere Angebote für Jugendliche können im inhaltlichen - nicht unbedingt räumlichen - Zusammenhang mit der **Jugendschutzstelle** (Kinder-/Jugend-Wohngruppe) entstehen, deren Bau an der Sorauer Straße westlich des Schützenvereins-Geländes konzipiert ist.

4.2 Ortsbild

Bestand

Das Ortsbild und die stadtgestalterische Situation des Hammer Nordens ist sehr heterogen. Dies ist Ausdruck der historischen Entwicklung des Stadtteils mit seinen unterschiedlichen Baustilen, Siedlungsformen und Erschließungssystemen, die zum Teil isoliert nebeneinander entstanden sind. Der Hammer Norden ist kein organisch gewachsener Stadtteil, sondern setzt sich aus einer Reihe von Teilräumen zusammen, die sich hinsichtlich ihrer städtebaulichen und architektonischen Qualitäten deutlich voneinander unterscheiden. Darüber hinaus gibt es einerseits Quartiere mit einheitlichem Erscheinungsbild - zum Beispiel die Bereiche um den Tondernplatz, der Angerring, das Wohngebiet Schottschleife, der Lohweg -, dem andererseits Gebiete gegenüberstehen, bei deren Entwicklung städtebauliche Leitbilder fehlten und die den Eindruck des Ungeordneten, Zufälligen hervorrufen.

Insbesondere entlang des Bockumer Wegs gibt es zahlreiche **Einzelgebäude** vom Beginn des 20. Jahrhundert - im Neorenaissance-Stil - mit hohen architektonischen Qualitäten. Zu den wenigen Einzelgebäuden, die mit ihrem Fachwerk ein Stück Stadtteilgeschichte dokumentieren, gehören der Grieskampsche Hof und das Haus Killwinkel mit Gartenwirtschaft. Von besonderem Reiz ist das **Ensemble** Tondern-/ Holstein-/Schleswigstraße mit seiner - für den Hammer Norden untypischen - geschlossenen Bauweise und den an norddeutsche Siedlungsformen erinnernden Neogotik-Stil in Ziegelmauerwerk. Teilräume mit sehr ungeordnetem Erscheinungsbild sind das Umfeld der Kreuzung Münsterstraße/Heessener Straße und die Bereiche Holtmannskamp, In der Wöste und Goorweg.

Die gestalterischen Qualitäten des **öffentlichen Raums** sind ebenfalls sehr unterschiedlich. Auf den ersten Blick fällt auf, daß einige Wohnstraßen im Verhältnis zur Größe der Baukörper deutlich überdimensioniert sind: zum Beispiel Memeler Straße, Riemerskamp/Westberger Weg, Bramwiese.
Im Hammer Norden gibt es drei größere **Plätze** mit unterschiedlichem Charakter:

- den Karlsplatz, der mit seinen Rasenflächen und Baumreihen auf der West- und Ostseite eher den Eindruck einer kleinen Parkanlage macht,
- den Rheinsberger Platz mit seiner mehrgeschossigen Randbebauung aus den 70er Jahren, der im derzeitigen Zustand eine unattraktive versiegelte Fläche ohne Aufenthaltsqualitäten ist,
- den Tondernplatz, der bis vor zwei Jahren als Wochenmarkt genutzt wurde und der aufgrund seiner Ausformung, der Umgebungsbebauung und des Baumbestandes besondere Qualitäten aufweist.

Wohngebäude am
Kleinen Sandweg

Außerdem hat der Kreuzungsbereich der Straßen Insterburger Straße/An der Johanneskirche/Posener Straße Platzcharakter, ist allerdings heute vollständig versiegelt und wenig attraktiv.

Eine wichtige Determinante für das Erscheinungsbild des Hammer Nordens sind die zahlreichen **Bahnlinien**, die den Stadtteil überwiegend auf hohen Dämmen durchziehen. Sie sind zum einen deutliche Barrieren und gliedern das Rahmenplangebiet in fünf Teilräume; zum anderen werfen die wenigen Durchlässe besondere verkehrliche und gestalterische Probleme auf.

Obwohl Hamm-Norden auf eine lange eigenständige Entwicklung zurückblicken kann, läßt sich dies nicht an einer deutlichen Abgrenzung des Stadtteils ablesen. Eine klare Definition des **Siedlungsrandes** fehlt vor allem im Süden im Bereich Kornmersch/ Lippewiesen und im Norden im Bereich Möhnestraße. Ähnliche räumliche Unsicherheiten rufen die **Stadtteileingangssituationen** hervor: Bis auf den Westberger Weg - hier signalisiert der ehemalige Zechenbahnwall den Übergang vom Freiraum zum Siedlungsraum - lassen sich die Stadtteilgrenzen an der südlichen und nördlichen Münster-

straße, am Bockumer Weg und an der Heessener Straße nicht erkennen bzw. sind durch erhebliche Gestaltmängel überlagert.

Ziele und Konzepte

Über eine Verbesserung des Ortsbildes soll insgesamt erreicht werden, daß der Hammer Norden sowohl von den Bewohnern als auch von Außenstehenden als eigenständiger Stadtteil und Siedlungsraum erfahren werden kann. Auf diese Weise ist ein Stück verlorengegangene Identität wiederzugewinnen; gleichzeitig trägt die gestalterische Aufwertung von privaten Gebäuden und öffentlichen Räumen zu einem Mehr an Aufenthaltsqualität bei.

Der Erhalt oder die Wiederherstellung architektonischer Qualitäten von Einzelgebäuden kann von seiten der Öffentlichen Hand in erster Linie durch Beratung und die Bereitstellung von Fördermitteln für Fassadengestaltung beeinflußt werden.
Punktuelle Straßenraumumgestaltungen - teilweise in Verbindung mit Querungshilfen - sind vor allem in überdimensionierten Wohnstraßen, aber auch in Teilbereichen der Hauptverkehrsstraßen vorgesehen. Die Konzepte der Rahmenplanung greifen dabei zum Teil auf Vorschläge der Tempo-30-Studie der Stadt Hamm zurück. Ziele der Straßenraumgestaltung sind die Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs, bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, das Schaffen von mehr Aufenthaltsqualität sowie in Einzelfällen die Verminderung von Schleichverkehren. Insbesondere entlang des mittleren Bockumer Wegs ist eine Bündelung von Maßnahmen sinnvoll, um den Straßenzug langfristig als Einkaufsstraße und 'Ortskernband' weiterzuentwickeln.

Die drei Hamm-Nordener **Plätze** werden im Hinblick auf ihr Erscheinungsbild und ihren Gebrauchswert aufgewertet. Der Rheinsberger Platz kann Standort für den Hamm-Nordener Wochenmarkt werden und seinen eher offenen Charakter behalten, der Karlsplatz als 'grüner Platz' weiterentwickelt werden, und der Tondernplatz ist in seiner Funktion als städtischer, etwas 'intimerer' Platz zu stärken.

Die Stadtteileingangssituationen sollen ebenso wie die Grenzen des Siedlungsraums durch bauliche oder Begrünungsmaßnahmen ablesbar werden; damit kann gleichzeitig auch einer Zersiedlung des umliegenden Landschaftsraums vorgebeugt werden.

Maßnahmen und Projekte

Um die gestalterischen Qualitäten von **Einzelgebäuden** zu erhalten oder wiederherzustellen, soll die städtische Beratung und Förderung im Hinblick auf Fassadengestaltung (in Kombination mit Begrünung) intensiviert werden und sich vor allem an die Eigentümer der im Rahmenplan gekennzeichneten Gebäude richten (Schwerpunkt: entlang des Bockumer Wegs). Der verstärkte Einsatz des Stadterneuerungs-Infomobils im Hammer Norden, gezielte Kontaktaufnahme mit einzelnen Eigentümern und die Organisation einer kleinen Fotoausstellung mit positiven Beispielen aus dem Stadtteil (die etwa in Banken und in der Post am Bockumer Weg und an der Münsterstraße präsentiert wird), sind Möglichkeiten der Beratung und Motivation. Bei Umbaumaßnahmen, baulichen Ergänzungen und der Gestaltung der Außenanlagen von Grieskampschem Hof und Haus Killwinkel ist die Denkmalschutzbehörde miteinzubeziehen.

Tondernplatz

Straßenumgestaltungen, die stufenweise in Abhängigkeit von der Entwicklung des Kfz-Verkehrs umzusetzen sind, werden entlang des Bockumer Wegs, im Kreuzungsbereich Bockumer Weg/Münsterstraße, im Kreuzungsbereich Münsterstraße/Schüttenort sowie in mehreren Wohn- und Sammelstraßen vorgeschlagen. (Nähere Maßnahmenbeschreibungen finden sich in Kapitel 4.4)

Um die Gestaltqualitäten und den Gebrauchswert der drei größeren öffentlichen **Plätze** in Hamm-Norden zu erhöhen, werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

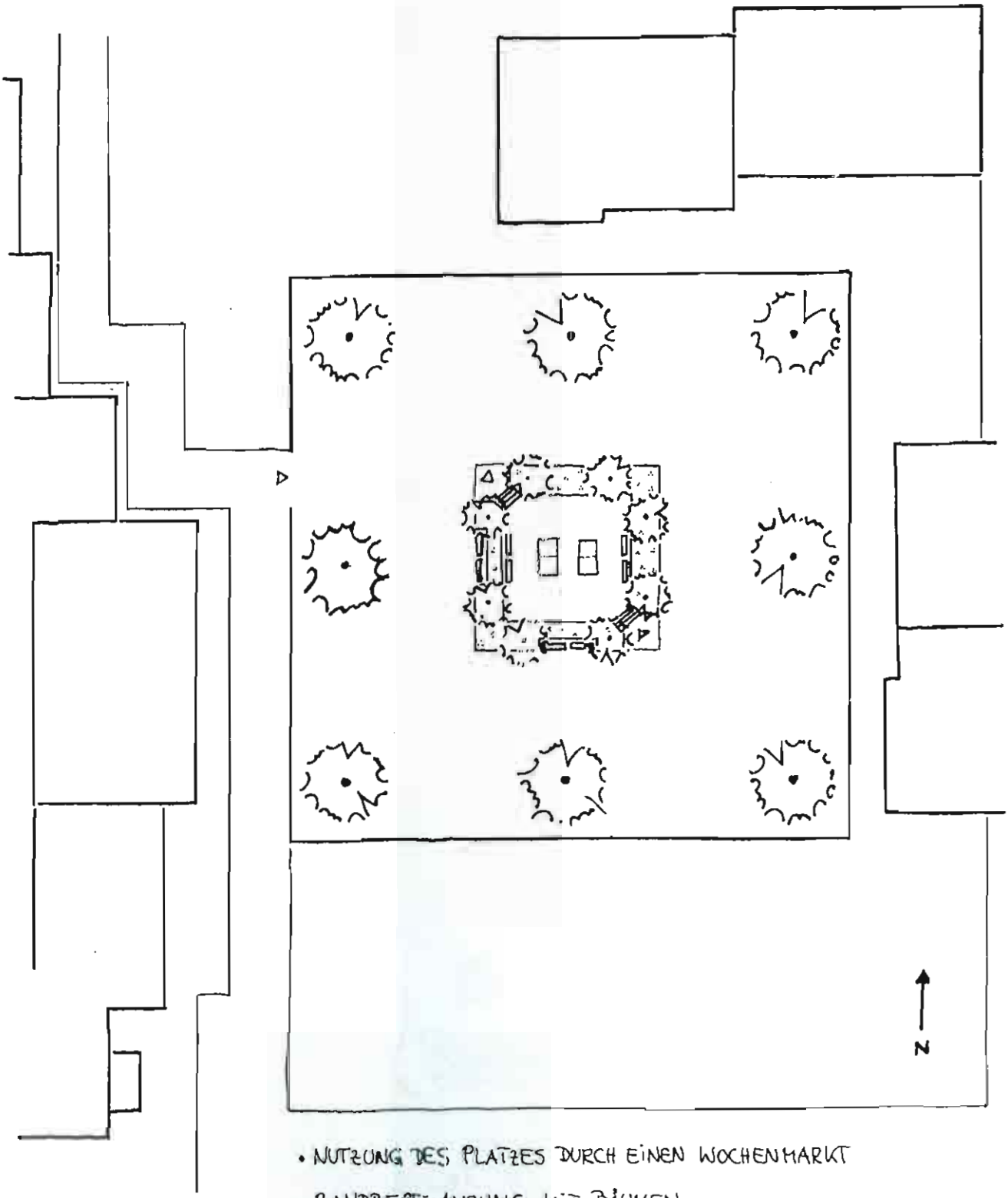
- Rheinsberger Platz: Umgestaltung als Standort für den Wochenmarkt, Anlage von Sitzmöglichkeiten, Schaffung von Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche (z.B. Tischtennisplatten) > Skizze 8 mit Gestaltungsvorschlag. Eine detailliertere Planung kann erst erstellt werden, wenn die Anzahl und Platzbedarfe der Marktbeschicker konkretisiert ist.
- Karlsplatz: Abgrenzung zum Bockumer Weg durch einen Gehölzstreifen (Bäume, Hecke o.ä.), Gliederung der Wiesenfläche durch Bepflanzung, Ergänzung der Spiel- und Sitzmöglichkeiten
- Tondernplatz: Instandsetzung der teilweise schadhaften Ziegel-Begrenzungsmauer, Erneuerung der Platzoberfläche, Ergänzung der Baumpflanzungen, Schaffung von Sitz- und Spielmöglichkeiten, Erweiterung des Kiosk eventuell für eine zukünftige Café-Nutzung > Skizze 9 mit Gestaltungsvorschlag

Nicht nur an den drei Plätzen, sondern auch an anderen Stellen sollen im Hammer Norden Sitzbänke installiert werden: entlang des Bockumer Wegs, entlang des Fußwegs Kornmersch, im Bereich der öffentlichen Grünflächen.

Die **Stadtteileingangssituationen** am Bockumer Weg und an der nördlichen Münsterstraße sind durch Gehölzpflanzungen zu verbessern. Am Westberger Weg, wo der ehemalige Zechenbahnwall bereits heute einen gut ablesbaren Übergang darstellt, ergeben sich durch die Entwicklung des Baugebiets Heessen-West und perpektivisch durch die mögliche Installierung einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer (Führung des Weges auf der Dammkrone) weitere Gestaltungsmöglichkeiten. An der südlichen Münsterstraße wird der Neubau des HamTec die Eingangssituation zum Hammer Norden verbessern, evtl. ergänzt durch Bepflanzung oder die Installierung von Kunstobjekten (im Zusammenhang mit "Hamm - Stadt am Wasser") auf der gegenüberliegenden Straßenseite. An der Heessener Straße bietet der vorgesehene Neubau an der Einmündung Herforder Weg sowie die Gestaltung des Verknüpfungspunkts Heessener Straße/verlängerte Warendorfer Straße gute Aufwertungschancen.

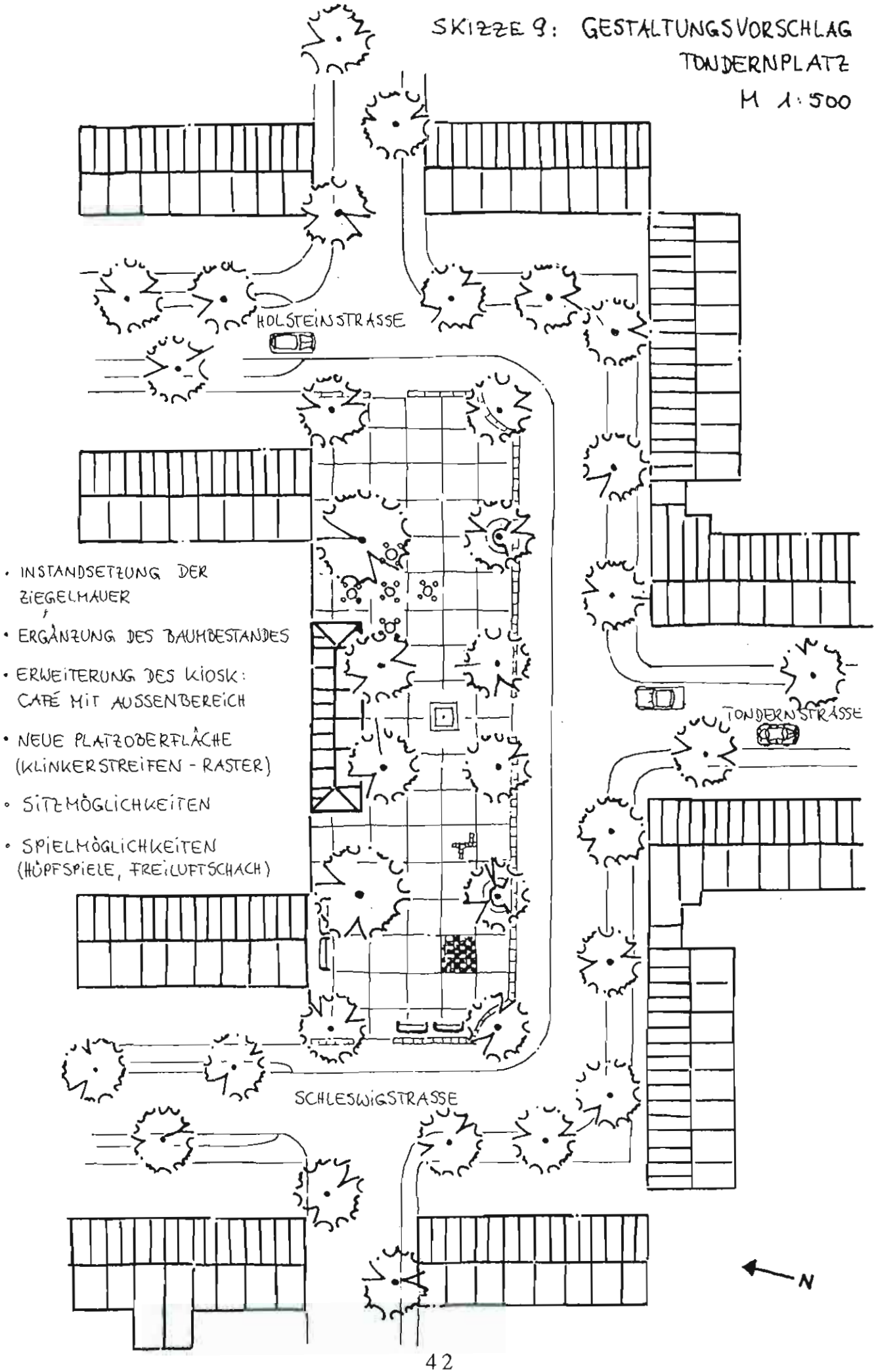
***Projekt**: Durchführung eines VHS-Kurses zur Stadtteilgeschichte "Historische Spuren in Hamm-Norden", Zusammenbringen von unterschiedlichen Generationen, "Alt- und Neubürgern" des Stadtteils*

SKIZZE 8: GESTALTUNGSVORSCHLAG
RHEINSBERGER PLATZ
M 1:500



- NUTZUNG DES PLATZES DURCH EINEN WOCHENMARKT
- RANDBEPFLANZUNG MIT BÄUMEN,
  Z.B. SPITZAHORN, TROMPETENBAUM
- IM MITTELPUNKT EIN AUFENTHALTSBEREICH:
  - EINE MIT HOCHBEETEN EINGEFASSTE ERHÖHTE FLÄCHE, BEETE BEPFLANZT MIT KLEINBÄUMEN UND BODENDECKENDEN STAUDEN
  - BÄNKE AM ÄUSSEREN RAND UND AUF DER INNEREN FLÄCHE
  - SPIELMÖGLICHKEITEN, ZB. TISCHTENNIS

SKIZZE 9: GESTALTUNGSVORSCHLAG
TONDERNPLATZ
M 1:500



- INSTANDSETZUNG DER ZIEGELMAUER
- ERGÄNZUNG DES BAUMBESTANDES
- ERWEITERUNG DES KIOSK: CAFÉ MIT AUSSENBEREICH
- NEUE PLATZOBERFLÄCHE (KLINKERSTREIFEN - RASTER)
- SITZMÖGLICHKEITEN
- SPIELMÖGLICHKEITEN (HÜPFSPIELE, FREILUFTSCHACH)

4.3 Grün- und Freiraum

Bestand

Der hohe Grün- und Freiflächenanteil, verbunden mit einer überwiegend aufgelockerten Bebauung, ist einer der positiven Charakteristika des Stadtteils. Hamm-Norden ist insgesamt ein grüner Stadtteil: Dies gilt sowohl für die privaten Freiflächen als auch für die öffentlichen Grünflächen innerhalb des besiedelten Bereichs und die angrenzenden Landschaftsräume. Die unter quantitativen Gesichtspunkten als sehr gut zu bezeichnende Freiraumsituation weist allerdings verschiedene qualitative Defizite auf, die wichtige Ansatzpunkte für eine Aufwertung des Stadtteils bieten.

Hamm-Norden ist von großzügigen **Landschaftsräumen** umgeben, die für die quartiersnahe Erholung, als Lebensraum für Flora und Fauna und unter kleinklimatischen Aspekten von großer Bedeutung sind. Zu diesen Landschaftsräumen zählen

- die Lippewiesen im Süden mit landwirtschaftlichen Nutzungen (Wiesen, Weiden, Äcker), Brachen und Feuchtbereichen (Kopfweiden), die auch aus gesamtstädtischer Sicht als grünes Ost-West-Band wichtige Funktionen erfüllen,
- der Bachlauf der Geinegge im Westen mit seinen ökologisch wertvollen Uferbereichen,
- die landwirtschaftlichen Flächen im Norden des Stadtteils als Übergang zum Münsterland.

Die Defizite dieser Landschaftsräume bestehen in erster Linie in ihrer fehlenden Vernetzung untereinander und in der Zugänglichkeit.

Lippewiesen im Bereich Kornmersch/Bänklerweg

Der **Waldflächen**anteil des Hammer Nordens ist gering. Waldflächen befinden sich auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs östlich des Westberger Wegs (Birkenbewuchs), nördlich der Killwinkler Straße, südlich der Straße In der Wöste und auf der Westseite der Geinegge. Hinzu kommen weitere Gehölzstreifen - zum Beispiel entlang der Bahndämme - und zahlreiche Einzelgehölze im öffentlichen Raum und in den Gärten der Privatgrundstücke.
In Hamm-Norden sind nur wenige **offene Gewässer** zu finden. Von besonderer Bedeutung sind vor allem der Bachlauf der Geinegge und verschiedene Feuchtbereiche in den Lippewiesen. Hinzu kommen kleinere Wasserflächen in der Nähe von Haus Killwinkel, am Fuß des Zechenbahndamms westlich der Münsterstraße, die beiden Teiche im Bereich des ehemaligen Heimshofs östlich des Westberger Wegs (an der nördlichen Plangebietsgrenze) sowie der Bachlauf in dem Wäldchen westlich der Straße Op'm Spitol.

Die **innerörtlichen öffentlichen Grünflächen** haben sehr unterschiedliche Charaktere und Funktionen. Eine besondere Qualität stellt der **Grünzug** von der Römerstraße/Freibad Bockum-Hövel bis zur Parkanlage der sogenannten Katzenkuhle dar, der heute an der Bahnlinie zur ehemaligen Zeche Radbod endet. Ein weiterer kleinerer Grünzug

Grünzug nördlich des Stadtteilzentrums zwischen Römerstraße und Culmer Weg

verläuft vom Westberger Weg zur Straße Op'm Spitol bis zum ehemaligen Zechenbahndamm; der Damm ist seinerseits ein gliederndes Landschaftselement im Norden des Plangebiets, allerdings heute wegen der 1989 entfernten Brücken über Westberger Weg, Münsterstraße und den erwähnten Grünzug nur eingeschränkt als Wege-

verbindung nutzbar. Die beiden **Kleingartenanlagen** 'Kornmersch' im Süden und 'Kilwinkel' im Norden sind ebenfalls große zusammenhängende Grünbereiche; hinzu kommen die Kleingärten 'Zwischen den Bahnen' und **Grabeland**flächen am Herforder Weg. **Sportanlagen** bestehen im Westen an der Geinegge und im Süden zwischen Münsterstraße und Eisenbahnlinie, **Friedhöfe** an der Johanneskirche und südlich des Bänklerwegs.
Die **Bahndämme** sind zwar einerseits Barrieren und Zäsuren, andererseits sind sie mit ihrem Gehölzbewuchs "grüne Bänder" im Stadtteil.

Die **Außenanlagen** der vier **Schulen** in Hamm-Norden sind sehr unterschiedlich: Während die Freiflächen der Karlschule weitgehend versiegelt sind, wurden etwa an der Ludgerischule im Rahmen von mehreren Projektwochen bereits zahlreiche Verbesserungen hinsichtlich Begrünung und Nutzbarkeit realisiert. Weitere Handlungsbedarfe zur ökologischen Umgestaltung bestehen an der Johannesschule und am Galilei-Gymnasium sowie bei den Freiflächen des Stadtteilzentrums am ehemaligen Schulstandort Sorauer Straße.

Öffentliche **Kinderspielplätze** liegen an folgenden Standorten: Culmer Weg/'Katzenkuhle' (Kategorie A), Siepmannskamp (A), Ruppiner Straße (A), Treuburger Straße (A), Tilsiter Straße (B), Karlsplatz (B), Westberger Weg (B). Zu den A-Spielplätzen gehört jeweils auch ein Bolzplatz. Ein weiterer Bolzplatz besteht östlich der Mattenbecke; der Bolzplatz an der Münsterstraße wird von der Karlschule als Schulsportplatz genutzt. Zu den öffentlichen Spielplätzen kommen zahlreiche Spielplätze auf Privatgrundstücken, vor allem in den Siedlungen der Wohnungsgesellschaften; Qualität und Spielwert dieser Plätze sind sehr unterschiedlich. Wie die im Vorfeld und im Zuge der Städtebaulichen Rahmenplanung durchgeführten Kinderstreifzüge gezeigt haben, sind die 'offiziellen' Spielplätze nur eine von vielen Möglichkeiten für Kinder, ihre Umwelt spielend zu erfahren (vgl. hierzu den Auswertungsbericht der Streifzüge vom 11.5.94 im Anlagenband). Hinzu kommen viele 'inoffizielle' Spielflächen wie zum Beispiel Brachflächen (Lippewiesen), Baulücken, Grünzüge, Gehölzstreifen, Plätze. Spielplatzdefizite bestehen nach Aussagen des Spielraumbedarfsplans im gesamten Hammer Norden mit Ausnahme des Bereichs zwischen Münsterstraße und der Bahnlinie nach Heessen; die Fehlbedarfe südlich des Lohwegs (Versorgung derzeit 1,0 - 1,5 qm Spielfläche/Einwohner) sowie zwischen Münsterstraße und Bahnlinie nach Bockum-Hövel (1,5 - 2,0 qm) sind dabei besonders deutlich. Defizite bestehen sowohl hinsichtlich der Menge als auch in bezug auf Ausstattung und pädagogische Bewertung.

Im Zusammenhang mit der überwiegend aufgelockerten, gering verdichteten Bebauung verfügt der Hammer Norden über einen großen Anteil an **privaten Grün- und**

Spielplatz im Stadtteilpark Katzenkuhle

Freiflächen. Dazu zählen zum einen die den Ein- und Zweifamilienhäusern zugeordneten Privatgärten, die überwiegend sehr gepflegt und vielfältig gestaltet sind und allenfalls im Hinblick auf eine ökologische Anreicherung Handlungsbedarf erkennen lassen. Zum anderen gehören hierzu die Außenflächen des Geschoßwohnungsbaus, insbesondere der Wohnungsgesellschaften, die trotz der bisherigen Bemühungen der Eigentümer teilweise Defizite hinsichtlich Gestaltung, Nutzbarkeit und ökologischem Wert aufweisen.

Ziele und Konzepte

Die vorhandenen Grünstrukturen im Hammer Norden sollen in ihrem Bestand erhalten, qualitativ aufgewertet, weiterentwickelt und stärker miteinander verknüpft werden. Dadurch wird einer der wesentlichen positiven Merkmale des Stadtteils gestärkt, und die Rahmenbedingungen für Erholung, Spielmöglichkeiten, Flora/Fauna, Kleinklima werden verbessert.

Die **Landschaftsräume** der Lippewiesen mit ihren wertvollen Auenbereichen und die Freiflächen nördlich der Killwinkler Straße werden von weiterer Bebauung freigehalten. Um diesem Ziel nachhaltig zu entsprechen, ist es wichtig, die Siedlungsränder - also den Übergang vom besiedelten Bereich zur freien Landschaft - durch Begrünung oder bauliche Strukturen deutlicher als bisher zu markieren. Anknüpfend an den Land-

schaftsplan und den Entwurf zum Freiraumentwicklungskonzept sollen im Bereich der Lippewiesen südlich der Kornmersch Naturhaushalt und Landschaftsbild erhalten und gepflegt werden; dieser Bereich ist der ruhigen Erholung vorbehalten. Die Geinegge soll auch südlich des Bockumer Wegs naturnäher gestaltet und mit einem begleitenden Weg versehen werden; auf diese Weise ist die Verknüpfung mit den Lippewiesen auf beiden Seiten der Römerstraße möglich. Die wenigen **Waldflächen** in Hamm-Norden werden grundsätzlich in ihrem Bestand geschützt und - wo dies ökologisch sinnvoll ist - durch das Pflanzen standortgerechter Gehölze aufgewertet. Dies entspricht den übergeordneten Zielvargaben der Stadt Hamm zur Waldvermehrung. Bei Eingriffen in den vorhandenen Waldbestand sind am gleichen Standort oder in unmittelbarer Nähe Ersatz- oder Aufforstungsmaßnahmen vorzunehmen. Die Städtebauliche Rahmenplanung sieht darüber hinaus im Zuge von Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum zahlreiche Einzelgehölze oder Gehölzstreifen vor. Die **Wasserflächen** im Rahmenplangebiet werden ebenfalls geschützt und im Einzelfall in ihrem ökologischen Wert verbessert.

landwirtschaftliche Flächen nördlich der Killwinkler Straße

Der West-Ost-**Grünzug** von der Römerstraße bis zur Katzenkuhle wird über die Bahnlinien hinweg mit der Kleingartenanlage 'Nordenfeldmark' und an den bestehenden Zechenbahnwall angebunden. Damit ist eine durchgehende Grünverbindung von Bockum-Hövel/Lippeauen südlich der Zeche Radbod quer durch Hamm-Norden über das Ökozentrum nach Heessen gegeben. Ergänzend zu dieser stadtteilübergreifenden West-Ost-Grünverbindung wird vorgeschlagen, den Grünzug Westberger Weg - Op'm Spitol - Zechenbahndamm bis zum Schüttenort zu verlängern und mit

den Grünstrukturen des Neubaugebietes Heessen-West zu vernetzen. Eine weitere, in Nord-Süd-Richtung verlaufende Grünverbindung bildet der Zechenbahnwall zum Siedlungsbereich Kötterberg.

Die vorhandenen **Kleingarten**anlagen 'Kornmersch', 'Killwinkel' und 'Zwischen den Bahnen' werden in ihrem Bestand erhalten und durch zusätzliche Flächen ergänzt. Dadurch kann den Bedarfen vor allem von Mietern im Geschoßwohnungsbau, die nicht über eigene Gärten und Flächen zur Eigenbewirtschaftung verfügen, entsprochen werden. Neue Flächen sollten nicht vorrangig den Charakter klassischer Kleingartenanlagen mit engen Gestaltungsvorgaben haben, sondern vor allem als **Grabeland** konzipiert werden, das sich auch an andere Nutzungsinteressenten richtet. Um die aktuellen und perspektivischen Bedarfe hinsichtlich Grabeland und Kleingärten im Hammer Norden zu ermitteln, sollten entsprechende Untersuchungen - z.B. in Form eines Grabeland- und Kleingarten-Bedarfsplans - erstellt werden.

Die **Kinderspielmöglichkeiten** im Stadtteil werden auf vielfältige Art und Weise verbessert. Dazu zählen nicht nur die qualitative und quantitative Ergänzung der Spielplätze, sondern auch die Aufwertung von Schulgeländen, der Erhalt naturnaher und natürlicher Spielbereiche in Wohnungsnähe, die 'kindergeeignete' Gestaltung von Grünflächen und Plätzen sowie die Vernetzung von Grünbereichen zu 'Spiel-Bändern', die ohne Gefährdung durch den Autoverkehr zu nutzen sind. Zusätzliche öffentliche Spielplätze und ergänzende Angebote werden vor allem in jenen Teilbereichen vorgeschlagen, für die der Spielraumentwicklungsplan die größten Defizite feststellt.

Vorgärten im Wohngebiet Schottschleife

Hinsichtlich der **privaten Grün- und Freiflächen** besteht Handlungsbedarf in erster Linie bei den Außenanlagen der Siedlungen der Wohnungsgesellschaften, also in den Bereichen Schottschleife/Schlagenkamp, Sorauer Straße, Geistkamp, Nordenstiftsweg/Ruppiner Straße und Mattenbecke. Vorgeschlagen werden vorrangig eine stärkere Gliederung der meist weitläufigen Flächen in Teilräume mit unterschiedlichen Funktionen und Nutzungsmöglichkeiten sowie die Erhöhung des Gebrauchswerts, zum Beispiel die Anlage von Mietergärten, die qualitative Verbesserung der privaten Spielplätze.

Maßnahmen und Projekte

In den **Landschaftsräumen**, die an die besiedelten Bereiche Hamm-Nordens angrenzen, sieht die Städtebauliche Rahmenplanung folgende Einzelmaßnahmen vor:

- Um den südlichen Siedlungsrand zu definieren, wird die Baumreihe entlang der Kornmersch bis zum Siepmannskamp fortgesetzt und im weiteren Verlauf bis zum Bänklerweg ein Gehölzstreifen angelegt. Zur Abgrenzung des Siedlungsraums wird auch westlich der geplanten Kindertagesstätte Bänklerweg eine Hecke vorgeschlagen.
- Die auentypischen Landschaftselemente entlang der Lippe werden entsprechend den Vorgaben des Landschaftsplans West gepflegt und weiterentwickelt, zum Beispiel Pflege der Kopfweiden, Erhalt der Gräben und Feuchtbereiche.
- Die Wohnbauflächen südlich der Ruppiner Straße werden auf den heutigen Bebauungsstand festgeschrieben, weitergehende Flächennutzungsplan-Ausweisungen und Bebauungsplan-Festsetzungen sollen entsprechend geändert werden.
- Die Freiflächen zwischen der Bebauung Ruppiner Straße/Bänklerweg und der Kornmersch sollen als Landschaftsraum entwickelt werden, der zur wohnungsnahen Erholung und als naturnahe Spielmöglichkeit dient.
- An der südlichen Grenze der Grundstücke an der Heessener Straße entsteht eine Hecke (vgl. Entwurf Landschaftsplan Ost).
- Die Killwinkler Straße erhält auf ihrer Nordseite eine durchgehende Baumreihe.
- Die Geinegge wird auch südlich des Bockumer Wegs naturnaher gestaltet und auf der Westseite mit einem begleitenden Fußweg mit wassergebundener Decke versehen. Das Lichtraumprofil bei der Unterquerung der Römerstraße ist ausreichend, am Bockumer Weg allerdings eingeschränkt; es ist daher näher zu untersuchen, inwieweit eine Nutzung auch als Radweg möglich ist. Für die Wegeführung nördlich des Goorwegs wird vorgeschlagen, die Trasse auf der Ostseite aus dem unmittelbaren Uferbereich auf die Fläche oberhalb der Böschung zu verlegen (Schutz und Erweiterung der Uferzone) und im weiteren Verlauf ab der vorhandenen Brücke den Weg auf der Ostseite aufzulassen (Benutzung des Weges auf der Westseite des

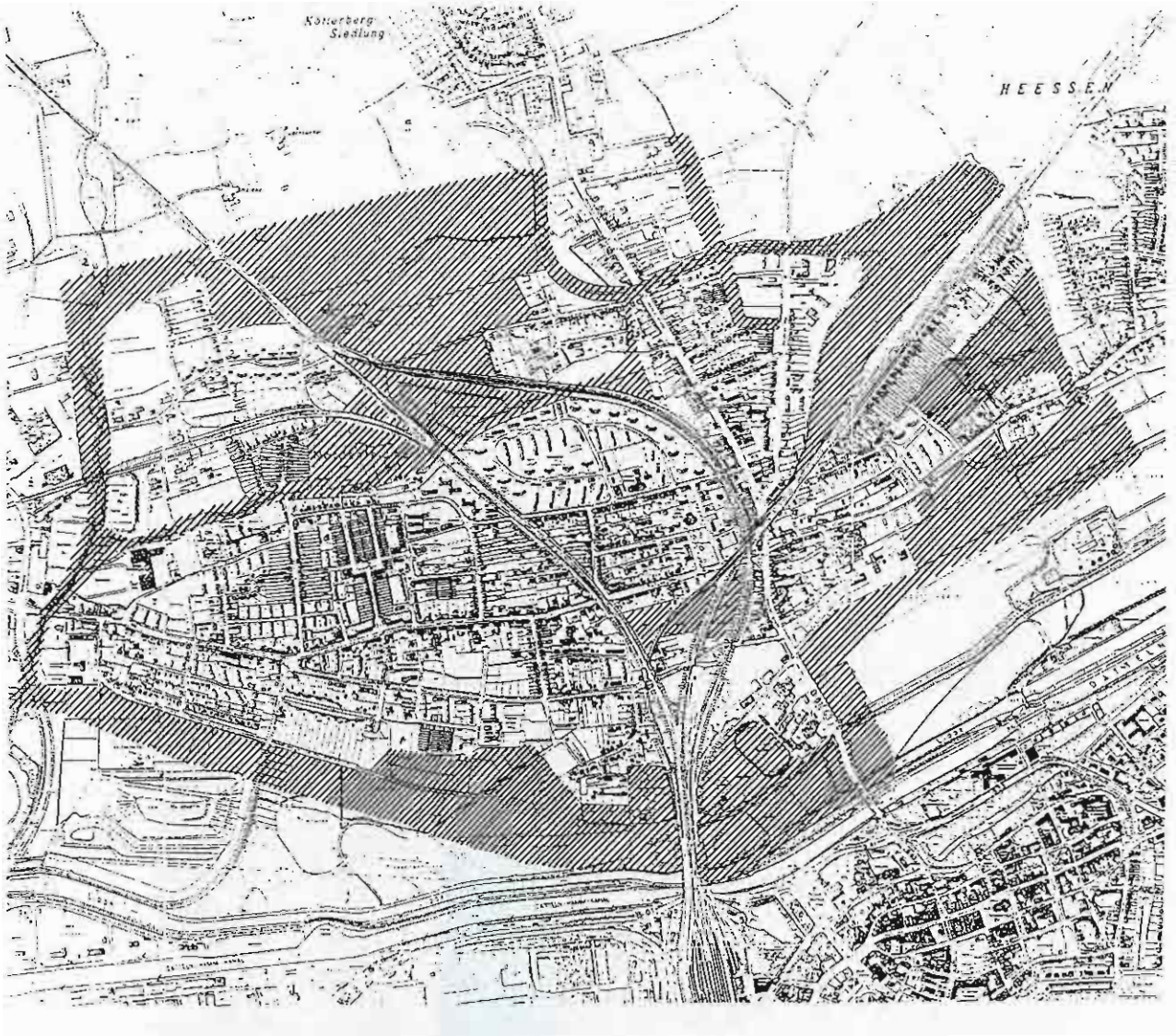
Bachs); letztere Maßnahme erfordert nördlich des 'Förstersees' eine zusätzliche Brücke, um die Bahnlinie unterqueren zu können.

Der Bachlauf der Geinegge im Westen des Hammer Nordens

Die vorhandenen **Grünzüge** werden stufenweise ergänzt und zu einem 'grünen Netz' miteinander verknüpft (> Skizze 10):

- In einer ersten Stufe wird diese Verknüpfung für den West-Ost-Grünzug über eine attraktive Wegeverbindung Katzenkuhle - Graudenzer Weg - Killwinkler Straße erreicht (Baumreihe entlang der Straße, Sperrung des Bahnübergangs Killwinkler Straße für den Kfz-Verkehr).
- Die zweite Stufe sieht die Schaffung von Unterquerungsmöglichkeiten der beiden Bahntrassen am südlichen und östlichen Rand der Kleingartenanlage vor sowie die Anlage eines 'grünen Bandes' südlich der geplanten Wohngebietsergänzung im Bereich 'In der Wöste' unter Einbeziehung des vorhandenen Wald-Dreiecks. Dabei wird in Teilbereichen der Verlauf des alten Landwehrbachs aufgegriffen (interessant auch die Parallelen zur Grünzug-Planung des 'Wirtschaftsplans' von 1950!); bei der östlichen Bahnquerung sind die Vorschläge zur Einrichtung eines Stadtbahn-Haltepunkts in diesem Bereich einzubeziehen.
- Um den ehemaligen Zechenbahnwall im Norden als attraktive Wegeverbindung

für Fußgänger und Radfahrer von Kötterberg Richtung Ökozentrum nutzbar zu machen, ist perspektivisch der Bau von drei Brücken (Querung von Münsterstraße, Westberger Weg und Grünzug zum Schüttenort) wünschenswert.



Skizze 10: Verknüpfung von innerörtlichen Grünzügen und Landschaftsräumen

Die Freiflächen zwischen Herforder Weg und Mattenbecke sollen entsprechend dem Entwurf des Freiraumentwicklungskonzepts von Bebauung freigehalten und im Sinne einer Nutzungsextensivierung weiterentwickelt werden. Das Brachgelände zwischen Herforder Weg und Pumpwerk kann zu einem modellierten, öffentlich zugänglichen Landschaftsraum werden.

Anknüpfend an die Ausführungen des Stadtbiotop-Katasters werden für den Grünzug westlich der Katzenkuhle, die Freiflächen zwischen Kornmersch und Ruppiner Straße sowie die Grünfläche östlich des Galilei-Gymnasiums empfohlen, die Wiesen nur zweimal im Jahr zu mähen. Eine häufigere Mahd im Bereich dieser Flächen sollte nur für die Randstreifen der Wege und für eine Teilfläche in der Nachbarschaft des Spiel- und

Bolzplatzes Ruppiner Straße (Möglichkeit zum Ballspielen) in Betracht gezogen werden.

***Projekt**: Ökologische Verbesserung des Wäldchens zwischen Westberger Weg und der Straße Op'm Spitol, Müllbeseitigung, Pflanzen zusätzlicher Gehölze und Stauden, Bau einer Abgrenzung und einer Infotafel; u.a. mit Schülern der Karlsschule*
***Projekt**: Ökologisch orientierte Bauaktionen zur Aufwertung von Landschaftsräumen (Geinegge, Lippewiesen, ehemalige Mülldeponie Bromberger Straße), u.a. mit Schulen, Naturschutzbund, Landschaftswächter*
***Projekt**: Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen im Natur- und Landschaftsschutz und in der kleinteiligen Aufwertung und Pflege öffentlicher Grünflächen (z.B. Grünzüge, Stadtteilpark Katzenkuhle, auch Begrünung im Straßenraum, Spielplatzbau, Gewerbeumfeldverbesserung)*

Ökologische Aufwertung des Wäldchens zwischen Westberger Weg und Op'n Spitol
Entmüllungsaktion der Klasse 5 der Karlschule

Zur Ergänzung der bestehenden **Kleingartenanlagen** sind zusätzliche Areale, vor allem in Form von **Grabelandflächen**, an folgenden Standorten vorgesehen:

- Südlich des Bockumer Wegs im 'Gleisdreieck': Der Bebauungsplan 07.008, der für diesen Bereich teilweise Wohngebiet festsetzt, ist entsprechend zu ändern.
- Östlich des Herforder Wegs: Diese Flächen ergänzen die benachbarten Gartenparzellen.

Bei der Neuanlage von Kleingarten- und Grabelandflächen sollte die neu erarbeitete Satzung für Kleingartenanlagen Berücksichtigung finden, da sie deutlich verbesserte ökologische Qualitätsstandards enthält.

Die **Umgestaltung von Schulgeländen** ist an allen Schulstandorten in Hamm-Norden sinnvoll und erforderlich. Im einzelnen wird empfohlen:

- Karlschule: Entsiegelung der nahezu vollständig versiegelten Außenflächen, zusätzliche Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten, Begrünung von Fassaden und Pausengang-Dächern
- Ludgerischule: Fortsetzung der erfolgreichen und beispielhaften Umgestaltungsaktionen, Einbeziehung der Vorgartenflächen am Großen Sandweg und des Hochbunkers
- Johannesschule: Fortführung der bisherigen Umgestaltung, Einbeziehung der Flächen, die an den Friedhof und an die Straße 'An der Johanneskirche' angrenzen
- Schulgelände Sorauer Straße/Stadtteilzentrum: teilweise Entsiegelung des Schulhofs, Integration der geplanten Kfz-Stellplätze, Umgestaltung der Wiesenflächen auf der Nord- und Ostseite der Schulgebäude
- Galilei-Gymnasium: Schulhof-Entsiegelung, Fassadenbegrünung, Berücksichtigung des östlich und nördlich angrenzenden Grünzugs

Die hier benannten Maßnahmebündel sind schrittweise realisierbar und eignen sich auch deshalb hervorragend für 'Mitmach-Projekte', bei denen Schüler, Lehrer, Eltern, Anwohner und weitere Interessierte beteiligt sind. Im Zusammenhang mit dem Modellprojekt 'Ökologische Stadt der Zukunft' und anknüpfend an die bisherigen Aktivitäten der Stadt Hamm zur Schulgelände-Entsiegelung bieten sich gute Kooperations- und Fördermöglichkeiten. Projekt-Beispiele sind:

***Projekt**: Schulhofumgestaltung Karlschule mit Schülern und Lehrern, Entsiegelung, Bau von Spielhügeln mit Findlingen als Sitzmöglichkeiten, Gehölzpflanzungen, u.ä.*
***Projekt**: Ideen-Runde mit Nutzern des Stadtteilzentrums an der Sorauer Straße zur Gestaltung der Außenanlagen, gemeinsame Bauaktionen*

Zur Verbesserung der Kinderspielmöglichkeiten sollen an folgenden Standorten neue **Spielplätze** angelegt werden:

- Oranienburger Straße/Schmale Mersch (ca. 1.200 qm)
- Oranienburger Straße/Arnsteinstraße (ca. 600 qm)

Diese beiden Spielplätze werden im Zuge des Wohnungsbauvorhabens vom Erschließungsträger erstellt. Der Bau ist für Frühjahr 1995 vorgesehen.

- Geistkamp (ca. 400 qm)
- westlich Katzenkuhle = geplanter Abenteuerspielplatz (ca. 2.500 qm)
- Im Karlswinkel (ca. 1.000 qm)
- In der Wöste (Wohngebietsergänzung, ca. 1.000 qm)
- Bramwiese (ca. 1.200 qm)

Mit diesen Neuanlagen sind die im Spielraumbedarfsplan ermittelten Defizite nur teilweise beseitigt; berücksichtigt man allerdings die Sicherung naturnaher Spielareale (zum Beispiel auf Brachflächen, in den Lippewiesen) sowie die kinderfreundlichere Ausgestaltung von Schulgeländen, Grünbereichen und Plätzen, so bessert sich der "Spielraum" für Kinder im Vergleich zur heutigen Situation deutlich. Darüber hinaus sollten - bis auf die Spielplätze Treuburger Straße und Ruppiner Straße - alle vorhandenen öffentlichen Spielplätze hinsichtlich Ausstattung und Spielwert in den nächsten Jahren verbessert werden (Verwendung natürlicher Materialien wie Holz, Findlinge; Bau von Spielhügeln u.ä.). Wie im Spielraumentwicklungsplan vorgesehen, ist der Platz an der Tilsiter Straße vorrangig zu verbessern und zu erweitern. Entgegen der Bewertung des Spielraumentwicklungsplans sollten auch die Spielbereiche an der Katzenkuhle (Culmer Weg) und auf dem Karlsplatz qualitativ aufgewertet werden. Es wird vorgeschlagen, bei der Neuanlage und Aufwertung von Spielplätzen Kinder und erwachsene Anwohner frühzeitig zu beteiligen; an die bisherigen Erfahrungen von Kinderbüro und Grünflächenamt ist dabei anzuknüpfen. Anzustreben sind außerdem Spielplatz-Patenschaften, um den Gebrauchswert der Spielplätze zu erhalten und bei Verbesserungen Selbsthilfepotentiale zu nutzen.
Die Metallgitterzäune der Bolzplätze können teilweise mit Rankgewächsen eingegrünt werden. Dabei ist im Einzelfall zu prüfen, in welchen Teilbereichen die Rankpflanzen aufgrund des geringeren "Spieldrucks" die besten Wachstums- und Überlebenschancen haben.

Eine der sechs Gruppen der Kinder-Streifzüge im Mai 1994

***Projekt**: Durchführung von weiteren Kinderstreifzügen zur Identifizierung von beliebten Spielbereichen, Wünschen und Defiziten, u.a. mit Schulen*

***Projekt**: weitere Modellbauaktionen und gemeinsame Bauaktionen bei Neubau und Umgestaltung öffentlicher Spielplätze, u.a. mit Kindern und interessierten Erwachsenen*
***Projekt**: gemeinsamer Bau von "Sinnespfaden" (nach den Ideen von Kükelhaus) auf Spielplätzen, auf Grünflächen und im öffentlichen Raum (Plätze)*
***Projekt**: Verleih von Spielgeräten und mobilen Spieleparcours, z.B. für Straßen- und Nachbarschaftsfeste, Ferienaktionen*

Im Zuge von Straßen- und Platzumgestaltungen sieht die Rahmenplanung an zahlreichen Stellen **Baumpflanzungen** vor. Dazu zählen im einzelnen:

- Bockumer Weg: Ergänzung des Bestandes als beidseitige Baumreihe
- Heessener Straße: Ergänzung des Bestandes als beidseitige Baumreihe
- südliche Münsterstraße: Vier Baumreihen entsprechend der Ausbauplanung
- Westberger Weg: Fortsetzung der Baumreihe auf der Ostseite
- Op'n Spitol: beidseitige Baumreihe
- Hüttenweg: Ergänzung der Baumreihe
- Nordenstiftsweg: punktuelle Ergänzung des Baumbestands
- Kilwinkler Straße: Baumreihe auf der Ostseite
- Goorweg: Baumpflanzungen auf der Südseite
- Elbinger Straße/Tilsiter Straße: Ergänzung des Bestands durch Einzelbäume
- Landwehrweg: beidseitige Baumreihe
- Bromberger Straße: Baumreihe auf der Ostseite

Angesichts des umfangreichen Baumbestands der privaten Grünflächen im Stadtteil sind darüber hinausgehende Pflanzungen nicht zwingend erforderlich. Bei der konkreten Festlegung der Baumstandorte im Straßenraum ist die Lage der öffentlichen Kanäle und der privaten Grundstücksanschlußkanäle zu berücksichtigen.

Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung der **privaten Grün- und Freiflächen** sollten sich schwerpunktmäßig auf die Siedlungen der Wohnungsgesellschaften konzentrieren. Über eine Beratung, die Bereitstellung von Fördermitteln zur Wohnumfeldverbesserung und eine enge Kooperation mit den Wohnungsgesellschaften sind hier folgende Maßnahmen zu realisieren:

- Anlagen von Hecken und Gehölzen
- Fassaden- und Dachbegrünung, Fassadengestaltung
- Anlage von Sitz- und und Aufenthaltsbereichen
- Verbesserung der Spielmöglichkeiten auf privaten Spielplätzen und Grünflächen
- Schaffen von Treffpunkt-Möglichkeiten für Jugendliche (wie etwa der Unterstand an der Schottschleife)
- Anlage von Mietergärten

Entsprechende Aufwertungsmaßnahmen sind auch im Umfeld der städtischen Notunterkünfte für Obdachlose (Westberger Weg/Sensburger Straße, In der Wöste, Tilsiter Straße) erforderlich.
Für den Sinti-Lagerplatz am Schüttenort, der an diesem Standort gesichert und perspektivisch in Richtung eines Wohnprojekts für diese Zielgruppe weiterentwickelt werden soll, werden folgende Einzelmaßnahmen der Umfeldverbesserung, die stufenweise und zum Teil zusammen mit den Bewohnern umgesetzt werden können, vorgeschlagen: Spielbereich mit Sandkasten, Rutsche und Kletterbaum, Grillplatz mit Sitzmöglichkeiten, Ergänzung der Begrünung durch Bäume und Sträucher, weitere Verbesserung der technischen Infrastruktur.

***Projekt**: Wohnumfeldverbesserung im Bereich der Notunterkunft Westberger Weg/ Sensburger Straße: Verbesserung der Wegeverbindung entlang des Zechenbahndamms, Begrünung, Integration der Müllcontainer-Standorte, Bau einer Grillhütte, Verbesserung Spielmöglichkeiten; Umsetzung mit Bewohnern der Notunterkunft und mit dem Beschäftigungs- und Qualifizierungsnetzwerk Radbod*
***Projekt**: Anlage von Mietergärten in der Siedlung Schottschleife/Schlagenkamp (und in anderen Wohnsiedlungen) gemeinsam mit interessierten Mieterhaushalten*
***Projekt**: Motivation von Mietern in Siedlungen der Wohnungsgesellschaft zum gemeinschaftlichen Mülleinsparen und Recycling*
***Projekt:** Wandmalaktionen mit Kindern und Jugendlichen, anknüpfend an die guten Erfahrungen mit dem Wandmalprojekt von Stadtteilbüro und LEG Wohnen an der Mattenbecke*

Neubau des Weges und Baumpflanzungen zwischen Westberger Weg und Pillauer Straße durch die Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft Radbod

4.4 Verkehr

Bestand

Hamm-Norden ist von einem differenzierten **Straßengerüst** erschlossen. Die beiden - auch aus historischer Sicht - bedeutendsten **Hauptverkehrsachsen** sind die Münsterstraße/B 63 in Nord-Süd-Richtung und der Straßenzug Bockumer Weg/Heessener Straße (ab Münsterstraße B 61) in West-Ost-Richtung. Beide Straßenzüge sind stark vom Kfz-Verkehr genutzt. Verkehrszählungen im Zuge der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 1992 ergaben am Bockumer Weg eine tägliche Belastung von 21.600 Kfz (zwischen Römerstraße und Nordenstiftsweg), an der Münsterstraße von 34.500 Kfz (zwischen Nordenstiftsweg und Heessener Straße) und an der Heessener Straße 21.000 Kfz. Der Schnittpunkt der beiden Verkehrsachsen ist die am stärksten belastete Kreuzung in Hamm und nicht nur aus verkehrlicher Sicht, sondern auch unter städtebaulich-gestalterischen Aspekten problematisch. Die starke Belastung durch den Autoverkehr ist vor allem an der Münsterstraße und am Bockumer Weg negativ zu bewerten, da der Anteil der Wohnnutzung an diesen beiden Straßen relativ hoch ist. Als weitere Hauptverkehrsstraße ist die Römerstraße an der westlichen Plangebietsgrenze einzustufen. Zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der Münsterstraße, dem Bockumer Weg und der Heessener Straße sieht der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) im Norden die Verlängerung der Warendorfer Straße bis zur Münsterstraße vor, weiter über den heutigen 'Schüttenort' bis zur Unterführung am Mindener Weg (hier ist eine Anbindung an das Ökozentrum geplant) und parallel zum Herforder Weg bis zur Heessener Straße. Im Süden benennt der VEP als Anschluß die B 61n. Für den Streckenabschnitt zwischen Unterführung Mindener Weg und derzeitigem Ausbauende westlich der Römerstraße liegt für die im VEP vorgesehene Warendorfer Straße eine Umweltverträglichkeitsstudie vor, die Aussagen und Bewertungen zur allgemeinen Erfordernis und den unterschiedlichen Trassenvarianten enthält. Zu einer möglichen Führung der B 61n ist eine Umweltverträglichkeitsstudie in Arbeit.

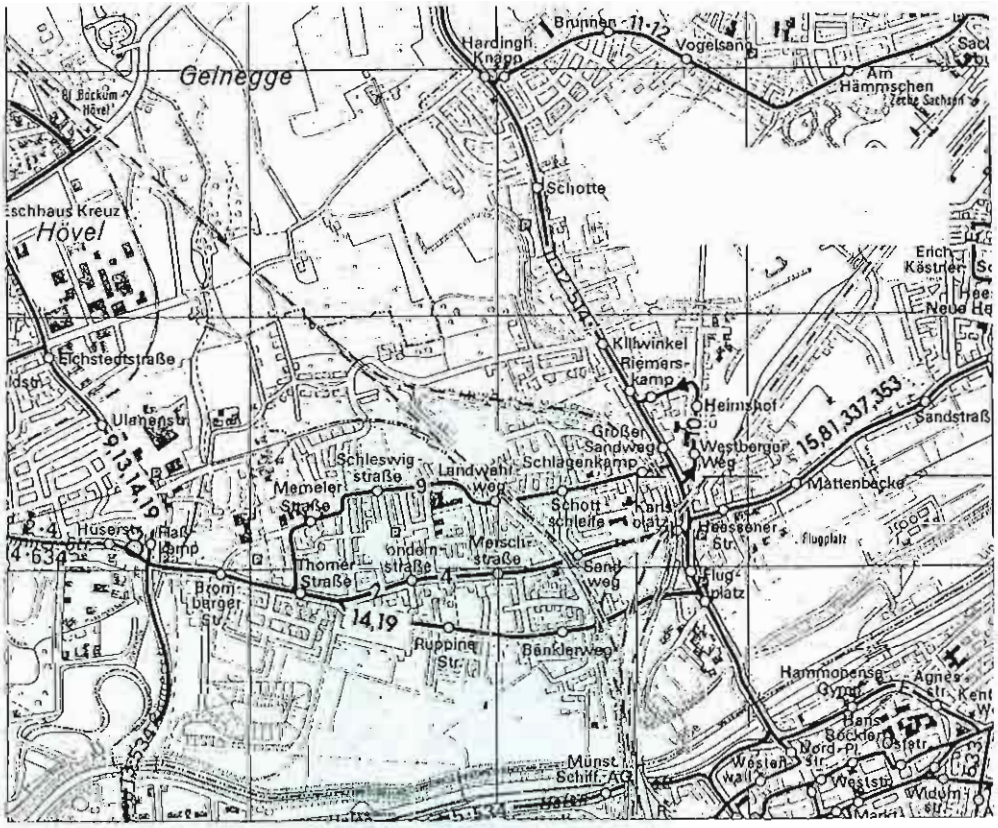
Neben den Hauptverkehrsstraßen gibt es drei Straßenzüge mit **Sammelstraßen**-Funktion: Nordenstiftsweg, Großer Sandweg und Westberger Weg. Um den zeitweise überlasteten Knotenpunkt Münsterstraße/Bockumer Weg zu umfahren, aber auch um auf kürzerem Weg zum Einkaufszentrum an der Römerstraße und zum Gewerbegebiet Goorweg zu gelangen, benutzen viele Autofahrer insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten den Straßenzug Killwinkler Straße - Angerring - Goorweg bzw. Memeler Straße als 'Schleichweg'. Alle übrigen Straßen des Hammer Nordens sind gering frequentierte **Wohnstraßen**, deren Fahrbahn in einigen Fällen überdimensioniert ist. Bis auf die Hauptverkehrsstraßen ist der gesamte Stadtteil mittels Beschilderung als

Tempo-30-Zone ausgewiesen. Gravierende Stellplatzdefizite im öffentlichen Raum sind nicht festzustellen.

Die meisten Straßen verfügen über **Gehwege**, die allerdings vor allem im Bereich der Bahnunterführungen sehr schmal sind. Eigenständige **Fußwege** abseits der Straßen befinden sich in den Grünzügen und anderen öffentlichen Grünflächen. Eine Besonderheit ist das sekundäre Fußwegenetz im Bereich Tondernstraße, das in den Gartenbereichen verläuft. Das eigenständige Wegenetz ist bereits heute relativ gut und erlaubt - bis auf fehlende Teilstücke und Verknüpfungen - die Überwindung von Entfernungen ohne Gefährdung und Belästigung durch den Autoverkehr. Große Teile dieses Fußwegenetzes sind zur Benutzung als **Radweg** zugelassen, allerdings gibt es auch hier Lücken. Entlang des Bockumer Wegs und der Münsterstraße bestehen markierte Radwege im Gehwegbereich, wobei es insbesondere am Bockumer Weg aufgrund des eingeengten Gehwegprofils an Grundstückszufahrten, Bushaltestellen und Straßeneinmündungen häufig zu Konfliktsituationen mit Fußgängern und Autos kommt. Am Westberger Weg ist im Herbst 1994 zwischen Riemerskamp und Münsterstraße eine Fahrradspur abmarkiert worden, die die Benutzung Richtung Süden entgegen der Fahrtrichtung erlaubt. Eine attraktive Radfahr-Alternative zum Bockumer Weg bildet heute schon die Route über Kornmersch - Bänklerweg. Die Querung der Bahntrasse nach Osten ist derzeit noch nicht möglich; die Weiterfahrt Richtung Innenstadt/Hauptbahnhof endet bisher an einer Treppe auf der Südseite der Lippe.

Bus- und Fahrradspur am östlichen Bockumer Weg

Hamm-Norden ist durch die **Buslinien** 2/4 (über Bockumer Weg), 9 (über Großer Sandweg), 14/19 (über Nordenstiftsweg), 10 (Münsterstraße/Riemerskamp), 11/12 (über Münsterstraße) und 15 (über Heessener Straße) an die Innenstadt und die Zentren der Stadtbezirke Hamm-Bockum-Hövel und Hamm-Heessen angebunden. Außerdem verkehren vier Regionalbuslinien vom/zum Zentrum durch den Hammer Norden: 337 und 353 (über Heessener Straße), 514 (über Münsterstraße), 534 (über Römerstraße). (> Skizze 11). Geht man von einem Haltestellen-Einzugsbereich von ca. 300 m aus, sind bis auf die Außenbereiche Angerring/Goorweg und Lohweg alle Wohngebiete gut an den Öffentlichen Nahverkehr angebunden. Die Taktzeiten auf einigen Strecken bzw. bestimmten Linien - zum Beispiel verkehren die Linien 9 und 19 nur im 60-Minuten-Takt und sonntags nur zu bestimmten Tageszeiten - lassen allerdings Defizite erkennen. Nur ein Teil der Haltestellen verfügt über eine überdachte Wartemöglichkeit. Separate Busspuren wurden am Ostende des Bockumer Wegs und an der südlichen Münsterstraße eingerichtet. Die **Bahnlinien**, die den Stadtteil in Teilbereiche zerschneiden, haben heute als Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs keine Bedeutung für den Hammer Norden, da die Haltepunkte Bockum-Hövel und Heessen weit außerhalb liegen.



Skizze 11: bestehendes Busliniennetz

Ziele und Konzepte

Die Stadt Hamm hat mit ihrem Verkehrsentwicklungsplan von 1993 für das Hauptstraßennetz verträgliche Obergrenzen für die Kfz-Belastung festgelegt. Diese Obergrenzen werden an mehreren Straßen überschritten; empfohlen werden daher die Förderung des Umweltverbundes und die Ergänzung des Straßennetzes. Die Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden knüpft an diese Vorgaben des VEP an.

Eine der übergeordneten Zielvorstellungen auch der Rahmenplanung ist die **Verminderung des motorisierten Individualverkehrs in den wohngenutzten Bereichen** von Hamm-Norden. Dies gilt einerseits für den Schwerlastverkehr und jenen Kfz-Verkehr, der aus Sicht des Stadtteils Durchgangsverkehr ist (also seinen Ziel- oder Ausgangspunkt nicht in Hamm-Norden hat). Andererseits sollte auch dieser Ziel- und Quellverkehr sowie der Binnenverkehr (also der Verkehr innerhalb des Stadtteils) auf ein notwendiges und verträgliches Maß reduziert werden. Die wesentlichen Ansatzpunkte, sich diesen Zielen zu nähern, liegen in der **Stärkung des Umweltverbundes** - Autofahrten werden durch öffentlichen Nahverkehr, Fahradfahrten und zu Fuß gehen ersetzt -, in der **Verkehrslenkung** - z.B. des LKW-Verkehrs - sowie in der **Steigerung der Leistungsfähigkeit und punktuellen Ergänzung des vorhandenen Straßennetzes**. Alle drei Strategie-Ansätze sind langfristige Prozesse, die auch Bewußtseins- und Verhaltensänderungen bei einzelnen voraussetzen und die über die kleinräumige Ebene eines Stadtteils weit hinausgehen.

Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzungen empfiehlt die Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden folgende Entwicklungslinien für den Umgang mit dem Autoverkehr im Stadtteil: Die Schleichverkehre über Wohnstraßen werden mittels verkehrslenkender und verkehrseinschränkender Maßnahmen verhindert. Für die geplante B 61n müssen noch Trassenführungen entwickelt werden, die sowohl im Hinblick auf die Belange des Verkehrs, der Wohnbevölkerung sowie des Freiraumschutzes und der stadtteilnahen Erholung verträglich sind. Diese Elemente werden z.Zt. im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie erfaßt und bewertet. Eine Umsetzung der Planungen ist erst mittelfristig zu erwarten. Die kurzfristig umsetzbaren kleinräumigen Verbesserungen im Bereich der südlichen Münsterstraße und Heessener Straße wurden daher unter der Annahme entwickelt, daß diese Straßenabschnitte weiterhin stark befahren sein werden. Für die Münsterstraße nördlich des Großen Sandwegs wird kein Handlungsbedarf für Straßenumgestaltungen gesehen, da dieser Abschnitt in den letzten Jahren umfassend umgebaut wurde. Aufgrund der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie und des Stands der politischen Entscheidungen wird davon ausgegangen, daß das östliche Teilstück der Warendorfer Straße (zwischen Münsterstraße und Heessener Straße) in absehbarer Zeit realisiert wird. Dies hat neben der Anbindung

des geplanten Wohngebiets Heessen-West und des Ökozentrums auch eine teilweise Entlastung der (nördlichen) Münsterstraße und der (westlichen) Heessener Straße zur Folge.

Ein zentrales Anliegen der Städtebaulichen Rahmenplanung ist die **Aufwertung des mittleren Bockumer Wegs als Geschäftsstraße und Ortskernband** für den Hammer Norden. Dies setzt eine spürbare **Verkehrsentlastung** dieser Ost-West-Straßenachse voraus. Auch aus Gründen der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern sind Maßnahmen vorrangig am Bockumer Weg erforderlich. Eine Auswertung der Unfallstatistik durch das Kinderbüro der Stadt Hamm verdeutlicht, daß sich insbesondere entlang des Bockumer Wegs überproportional viele Verkehrsunfälle ereignen, an denen Kinder und Jugendliche bis 14 Jahre beteiligt sind. Dies bedeutet, daß neben einer Verkehrsentlastung vor allem die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger verbessert, die Fahrgeschwindigkeiten reduziert und die Bedingungen für 'schwächere' Verkehrsteilnehmer optimiert werden müssen.

Die Städtebauliche Rahmenplanung empfiehlt ein *zweistufiges Vorgehen*, das im folgenden detailliert erläutert wird. Damit ist auch exemplarisch das Wirkungsgefüge einer Stärkung des Umweltverbundes einerseits und von Straßennetzergänzungen andererseits zu verdeutlichen.

Stufe 1: Entlastung des Bockumer Wegs durch Stärkung des Umweltverbundes

Als vorrangige Strategie zur Entlastung des Bockumer Wegs vom motorisierten Individualverkehr wird eine gezielte und konsequente Stärkung des Umweltverbundes empfohlen. Dazu zählen im einzelnen folgende Maßnahmen(bündel):
- Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen Bockum-Hövel und Heessen und zur Innenstadt
- Schaffung eines attraktiven Radverkehrsnetzes
- Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger

Befragungen von PKW-Fahrern am Bockumer Weg im Zusammenhang mit der Erstellung des VEP haben große Umsteigepotentiale vor allem zugunsten der ÖPNV-Verbindungen und des Fahrradverkehrs ergeben.

Entsprechend den Prognoseberechnungen des VEP ist es möglich, durch eine derartige Stärkung des Umweltverbundes den Kfz-Verkehr auf dem mittleren Bockumer Weg um 3.500 Kfz auf 8.000 zu vermindern. Damit werden die im VEP genannten verträglichen Obergrenzen im mittleren Abschnitt (zwischen Nordenstiftsweg und Nordenheideweg) eingehalten. Die Kfz-Belastung des westlichen Teils zwischen Römerstraße und Nordenstiftsweg kann um 4.300 Kfz auf 17.500 verringert werden; damit sind die verträglichen Obergrenzen allerdings noch um 44% überschritten. Diese Prognoseberechnungen des VEP beruhen auf eher vorsichtigen und moderaten Annahmen bezüglich der Intensität und Reichweite von Umweltverbund-Maßnahmen. Berücksichtigt man zusätzlich noch die Umsteigepotentiale einer regionalen Stadtbahn, ergeben sich noch deutlichere Entlastungen für den Bockumer Weg; die Größenordnung dieser zusätzlichen Entlastungseffekte sind noch gesondert zu ermitteln.

Die Zielsetzung der Städtebaulichen Rahmenplanung, den zentralen Teil des Bockumer Wegs in seiner Funktion als Geschäftsstraße und Ortskernband zu stärken, ist in wesentlichen Teilen bereits durch eine konsequente Umsetzung der Vorschläge von

VEP und Rahmenplanung zur Stärkung des Umweltverbundes zu erreichen. Die verbleibenden Verkehrsmengen erlauben punktuelle Straßengestaltungen am Bockumer Weg:
- Buskaps im mittleren Straßenabschnitt
- Begrünung durch zusätzliche Straßenbäume
- Querungshilfen ohne umfangreiche bauliche Maßnahmen

In der ersten Stufe ist es parallel zur Stärkung des Umweltverbundes und zu punktuellen Verbesserungen am Bockumer Weg anzustreben, den "Schleichverkehr" entlang des Straßenzugs Killwinkler Straße - Angerring- Goorweg durch Aufhebung des Bahnübergangs für Kfz zu unterbinden und die Anbindung des Gewerbegebiets Goorweg über die Straße am Ruenfeld durch eine Aufweitung des Straßenraums im Bereich des Bahnübergangs Ruenfeld/Goorweg zu optimieren. Diese beiden Maßnahmen würden bereits zu einer nachhaltigen Verkehrsberuhigung in den genannten Straßen mit Wohnnutzung führen.

2. Stufe: zusätzliche Entlastung des Bockumer Wegs durch Bau der westlichen Warendorfer Straße

Aus Sicht der Städtebaulichen Rahmenplanung ist es für den Hammer Norden von großer Bedeutung, die Qualitäten des Bockumer Wegs als Ort zum Einkaufen, Wohnen und als Ortskernband durch eine Entlastung vom motorisierten Individualverkehr - die über die positiven Effekte einer Stärkung des Umweltverbundes hinausgeht - nachhaltig zu verbessern. Eine weitere Entlastung des Bockumer Wegs erfordert eine teilweise Verlagerung des noch verbleibenden Kfz-Verkehrs auf andere Straßen. Da diese Verlagerung nicht zu Lasten bestehender Straßen mit Wohnnutzung erfolgen soll, ist in diesem Fall eine Ergänzung des Straßennetzes erforderlich. Da die im VEP enthaltene Trasse der L 518 n zwischen Römerstraße und Münsterstraße aufgrund der Entfernung zum Hammer Norden voraussichtlich nur in geringerem Maße zur Entlastung des Bockumer Wegs beitragen würde, ist dem Bau der westlichen Warendorfer Straße der Vorzug zu geben.

Entsprechend den Prognoseberechnungen hätte dies - zusätzlich zu den Wirkungen eines verstärkten Umweltverbundes - zur Folge, daß die Verkehrsbelastung auf dem Bockumer Weg sich weiter verringert: im zentralen Abschnitt um 2.000 auf 6.000 Kfz und westlich des Nordenstiftsweg um 2.700 auf 14.800 Kfz. Damit ist zwischen Nordenstiftsweg und Nordenheideweg eine weitergehende Straßenraumgestaltung möglich, die einen punktuellen Umbau einschließt: z.B. Aufweitung von Gehwegen, mehr Aufenthaltsqualität, weitere Begrünung, Tempo 30. Mit dem Bau der Warendorfer Straße ist es darüber hinaus möglich, mit Hilfe verkehrslenkender Maßnahmen den LKW-Verkehr weiter vom Bockumer Weg zu verlagern; dies betrifft vor allem die Ost-West-Verkehre. Im westlichen Abschnitt werden die vom VEP formulierten Obergrenzen von 12.000 Kfz allerdings immer noch um 22% überschritten. Hier sind demnach auch nach dem Bau der Warendorfer Straße weitere Maßnahmen notwendig, um die genannten Obergrenzen einzuhalten.
Mit der Realisierung der westlichen Warendorfer Straße kann die Erschließung des Gewerbegebiets Goorweg - gegenüber der Stufe 1 - durch eine zentrale Anbindung von Norden optimiert werden.

Den positiven Effekten einer Straßennetzergänzung stehen deutlich weniger günstige Folgewirkungen gegenüber. Insbesondere der Fachbeitrag "Landschaft" der Umweltverträglichkeitsstudie verdeutlicht, daß hinsichtlich der Schutzgüter Boden, Wasserdargebot, Klima/Lufthygiene, Arten- und Biotopschutz, Landschaftsbild sowie Erholung kein durchgängig konfliktarmer oder gar konfliktfreier Trassen-Korridor vorhanden ist und daß sich nur punktuell konfliktarme Bereiche ergeben.
Zu erwartende Negativeffekte sind:
- Wertvolle Landschaftsräume und -elemente werden - je nach Trassenführung - zerstört oder beeinträchtigt.
- Naherholungsräume im Norden des Stadtteils werden von Siedlungsbereichen abgeschnitten und durch Verkehrslärm in ihrer Funktion beeinträchtigt.

- Ebenso kann es - abhängig von der Trasse - zur Beeinträchtigung von Siedlungsbereichen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen kommen.
- Für den Einzelhandel entlang des Bockumer Wegs sind Umsatzeinbußen durch den Verlust der "Fahrkundschaft", die dann die neue Warendorfer Straße und nicht mehr den Bockumer Weg nutzt, möglich.

In Abwägung vor allem der Belange der Verkehrsentlastung und Aufwertung des Bockumer Wegs sowie des Freiraumschutzes wird aus Sicht der Städtebaulichen Rahmenplanung empfohlen, mit erster Priorität den Umweltverbund gezielt und konsequent zu stärken, da auf diese Weise hinsichtlich der Reduzierung des Kfz-Verkehrs im zentralen Bereich des Bockumer Wegs die weitreichendsten Entlastungen zu erzielen sind.
Desweiteren sollten die zusätzlichen Entlastungswirkungen einer regionalen Stadtbahn in Bezug auf die derzeitigen Hauptverkehrsachsen im Hammer Norden - darunter den Bockumer Weg - konkret geprüft werden.

Sollte diese Prüfung ergeben, daß diese zusätzliche Stärkung des Umweltverbundes nicht den angestrebten Entlastungseffekt für den westlichen Teil des Bockumer Wegs unterhalb der verträglichen Kfz-Obergrenze ergibt, wird als Maßnahme zweiter Priorität empfohlen, die Warendorfer Straße zwischen Römerstraße und Münsterstraße zu realisieren.

Um die nachteiligen Wirkungen dieser Straßenbaumaßnahme bezüglich der Freiraumfunktionen zu begrenzen, ist aus Sicht der Städtebaulichen Rahmenplanung Hamm-Norden eine Trasse anzustreben, die zwischen einer geraden Verbindung zwischen derzeitigem Ausbauende westlich der Geinegge und der Straße Schüttenort sowie einer südlichen Variante, die bis an die Killwinkler Straße heranreicht, verläuft. Der Rat der Stadt Hamm hat am 24.8.1994 beschlossen, den westlichen Teil der Warendorfer Straße gemäß einer derartigen Trasse - der sogenannten Variante V - planerisch weiterzuverfolgen.

Sollte es zur Realisierung dieser Trasse kommen, ist dies nur mit umfangreichen Kompensations- und Begleitmaßnahmen möglich. Aus Sicht der Städtebaulichen Rahmenplanung Hamm-Norden ist es dabei besonders wichtig,
- die Wohnbebauung im Bereich Killwinkler Straße vor Lärm- und Schadstoffimmissionen zu schützen,
- den Bestand, die Erreichbarkeit und die Freizeitfunktionen von Haus Killwinkel zu sichern,
- die ökologischen Funktionen der Geinegge und ihrer Uferbereiche zu sichern,
- die Barrierewirkungen der neuen Straße durch eine entsprechende Durchlässigkeit (z.B. mittels Fuß-/Radwegen für Erholungssuchende) zu begrenzen,
- die vorhandene Wegeverbindung auf dem Zechenbahndamm durch den Bau einer Fußgängerbrücke im Bereich der geplanten Querung der Warendorfer Straße zu sichern.

Es wird vorgeschlagen, für die Trasse gemäß der Variante V - die bisher noch nicht konkret bewertet wurde - eine detaillierte Umweltverträglichkeitsstudie durchzuführen und damit die vorhandene UVS zu ergänzen. Eventuell notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollten sich vorrangig auf die oben genannten Ansatzpunkte beziehen..

Für die Bereiche außerhalb der Hauptverkehrsstraßen Münsterstraße, Bockumer Weg und Heessener Straße empfiehlt die Rahmenplanung zur Geschwindigkeitsdämpfung ergänzend zu der Tempo-30-Zonenausweisung - anknüpfend an die beispielhaften Aktionen von Stadtplanungsamt und Kinderbüro - eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit sowie punktuell bauliche Maßnahmen, die sich auf die Vorschläge des kommunalen Tempo-30-Konzepts beziehen und diese teilweise modifizieren.

Zur Stärkung des Umweltverbundes wird das Fuß- und Radwegenetz innerhalb des Stadtteils und zur Anbindung an die Innenstadt, an die Zentren der Stadtbezirke Bockum-Hövel und Heessen sowie an Erholungsflächen weiter optimiert. Neben technischen, baulichen und organisatorischen Verbesserungen sollten entsprechend den Aussagen des VEP zur Stärkung des Umweltverbundes vermehrt offensive Marketingstrategien ("Public-Awareness-Programme") genutzt werden. Hinsichtlich der Hauptfahrradrouten kann auf detaillierte Konzepte des Stadtplanungsamtes zurückgegriffen werden. Außerdem soll der Öffentliche Nahverkehr spürbar attraktiver werden. Dies betrifft neben Verbesserungen des Busverkehrs die Entwicklung einer Stadtbahn für Hamm. Anknüpfend an den VEP werden zwei Standorte für Stadtbahn-Haltepunkte im Hammer Norden vorgeschlagen.

Trasse der Hauptfahrradroute Innenstadt - Bockum-Hövel im Bereich Kornmersch

Maßnahmen und Projekte

Innerhalb des Rahmenplangebiets sind **Straßennetzergänzungen** zum einen zur Erschließung von Wohngebietsabrundungen vorgesehen. Neue Wohnstraßen und Wohnwege sollen im Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Wohngebietsergänzungen in den Bereichen Bänklerweg, Heidewinkel, Bockumer Weg (Höhe Stettiner Straße) sowie ggf. in den Bereichen Angerring/Möhnestraße, In der Wöste und Holtmannskamp entstehen. Zum anderen verläuft als zusätzliche Hauptverkehrsstraße die Trasse der geplanten (östlichen) Warendorfer Straße im Plangebiet. Sollte es zur Realisierung der Warendorfer Straße westlich der Münsterstraße kommen, hängt es

von der Entscheidung über die konkrete Trasse ab, ob die Straße innerhalb des Rahmenplangebiets oder im nördlich anschließenden Bereich verläuft.

Um die Straßenräume zu gliedern, die Situation für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer zu verbessern und die Gestaltungsqualitäten zu erhöhen, sieht die Städtebauliche Rahmenplanung eine Reihe von **Straßenumgestaltungen** vor.

Entlang des Bockumer Wegs lassen sich die vorgeschlagenen Maßnahmen zwei Stufen zuordnen:
In der *ersten Stufe*, die von einer Verminderung der Kfz-Belastung durch eine gezielte und konsequente Stärkung des Umweltverbundes ausgeht, sind folgende, kurzfristiger umsetzbare Straßenumgestaltungen vorgesehen:

- Einmündungsbereich Römerstraße: Vergrößerung und Begrünung der Mittelinsel, Modifizierung der großzügig dimensionierten Fahrbahnflächen zugunsten von Flächen für Fußgänger, Fahrradfahrer und/oder Busverkehr. Außerdem wird die Anpflanzung von Bäumen vorgeschlagen, um den Kreuzungsbereich räumlich zu fassen und die Stadtteileingangssituation zu verbessern.
- Einmündung Nordenstiftsweg: Baumpflanzungen, signaltechnische Optimierung der Fußgängerampeln
- Kreuzungsbereich Tondernstraße/Im Steinwinkel: Baumpflanzungen im südlichen Gehwegbereich, Aufweitung des Gehwegs durch Ersatz der Bushaltebucht durch ein Buskap (Bushalt im Fahrbahnbereich), Querungshilfe für Fußgänger
- Kreuzungsbereich Landwehrweg/Fußweg zur Oranienburger Straße: Baumpflanzungen im Gehwegbereich, Querungshilfe für Fußgänger
- Kreuzungsbereich Sudetenweg/Nordenstiftsweg: Hier soll zum Beispiel durch eine Markierung oder Schilder auf den kreuzenden Fahrradverkehr hingewiesen werden
- Entlang des gesamten Bockumer Wegs soll der vorhandene Baumbestand in Teilbereichen zu beidseitigen Baumreihen ergänzt werden.

In einer *zweiten Stufe*, bei der von einer weiteren Entlastung des Bockumer Wegs durch den Bau der Warendorfer Straße ausgegangen wird, können folgende Maßnahmenvorschläge umgesetzt werden, die einen Rückbau der Fahrbahnflächen in Teilbereichen einschließen und die Bedingungen für nichtmotorisierte Straßenbenutzer und den Busverkehr deutlich verbessern:

- Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten (z.B. Mittelinseln)
- Aufweitung von Gehwegflächen, z.B. in Verbindung mit Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, Außengastronomie
- Anlage von Buskaps an allen Bushaltestellen entlang des Bockumer Wegs
- Rückbau der Fahrbahnfläche im Einmündungsbereich Nordenstiftsweg/Bockumer

Weg

- Ergänzend zu den baulichen Maßnahmen sollte geprüft werden, inwieweit eine Einbeziehung des Bockumer Wegs in die Tempo-30-Zone möglich ist.

Die Entlastung des Bockumer Wegs durch eine Lenkung des Verkehrs über die Römerstraße kann einerseits durch eine entsprechende Beschilderung und Ampelschaltung erreicht werden. Darüber hinaus kann es hilfreich sein, in Kooperation von Stadtplanungsamt und Wirtschaftsförderungsamt gezielt die ansässigen Betriebe anzuschreiben, deren LKW's heute den Bockumer Weg nutzen, um die Akzeptanz der verkehrslenkenden Regelungen zu erhöhen. Von einer derartigen Umlenkung des LKW-Verkehrs ist allerdings nur eine teilweise und keine durchgreifende Entlastung des Bockumer Wegs zu erwarten.

Aufgrund der auch in den nächsten Jahren hohen Verkehrsbelastungen im Kreuzungsbereich Bockumer Weg/Münsterstraße/Heessener Straße sind die Möglichkeiten zur Straßenumgestaltung begrenzt. Folgende kurzfristiger umsetzbaren Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- beidseitige Baumpflanzungen an der Heessener Straße
- Aufwertung der Unterführungsbereiche durch farbliche Gestaltung und bessere Beleuchtung
- Neugestaltung des Bushaltestellenbereichs auf der Westseite der Kreuzung: Hellere und transparente Wartehäuschen, Begrünung, Fahrradabstellanlage
- Neuzuordnung der Fahrbahnflächen am Beginn der Heessener Straße zugunsten des Umweltverbundes (nach Verkehrsentlastung durch den Bau der Warendorfer Straße östlich der Münsterstraße)

Für die Heessener Straße ist die Ergänzung des derzeitigen Baumbestands auf der Südseite zu beidseitigen Baumreihen vorgesehen. Querungshilfen werden in Höhe Mattenbecke und Herforder Weg vorgeschlagen. Perspektivisch bietet der großzügig dimensionierte Straßenquerschnitt Raum für eine Busspur und Radwege.

Mit dem Bau der östlichen Warendorfer Straße bietet sich die Möglichkeit einer Straßenumgestaltung im Kreuzungsbereich Münsterstraße/Schüttenort, die auch die Stadtteileingangssituation in diesem Bereich nachhaltig verbessert. Im Zusammenhang mit dem geplanten Kreisverkehr soll eine begrünte und mit Bäumen bepflanzte Mittelinsel entstehen, die durch weitere Gehölze an den Straßenrändern ergänzt wird.

In den Wohn- und Sammelstraßen sind folgende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung vorgesehen, die Bestandteil des kommunalen Tempo-30-Konzepts sind:

- Als erste Maßnahmen im Hammer Norden wurden an der Memeler Straße sechs Pflanzbeete und am Culmer Weg zwei Pflanzbeete im Fahrbahnbereich angelegt. Die Rahmenplanung schlägt ergänzend zum Tempo-30-Konzept vor, in einer zweiten Stufe diese Beete mit Bäumen zu bepflanzen und am Culmer Weg zusätzlich die Querung des Fuß-/Radwegs durch einen Wechsel des Oberflächenmaterials der Fahrbahn zu verdeutlichen.
- Am östlichen Beginn des Großen Sandwegs und westlich der Einmündung Schottschleife wurden jeweils zwei gegenüberliegende Buskaps und Pflanzbeete angelegt, die mit Bäumen bepflanzt werden.
- Westberger Weg: Anlage eines Buskaps im Bereich des Altenheims, Umgestaltung und Baumpflanzung am Beginn des Westberger Wegs/Einmündung Münsterstraße (Beginn der Tempo-30-Zone)
- Riemerskamp: Verlagerung der Stellplätze in den überdimensionierten Fahrbahnbereich, Vergrößerung der Baumscheiben
- Op'm Spitol: Pflanzen von Bäumen im Bereich des Stellplatzstreifens.
- Insterburger Straße/Posener Straße: teilweise Entsiegelung der asphaltierten Platzfläche, Pflanzen einer Baumgruppe, Einrichten von Sitzmöglichkeiten

Ergänzend zum Tempo-30-Konzept empfiehlt die Städtebauliche Rahmenplanung folgende Maßnahmen:

- Mattenbecke: Anlage von zwei Pflanzbeeten mit Einzelbaum oder Baumgruppe, um die überdimensionierte Fahrbahnfläche zu gliedern
- Schottschleife/Schlagenkamp: Anlage eines Pflanzbeetes mit Einzelbaum oder Baumgruppe, um die überdimensionierte Fahrbahnfläche zu gliedern
- Sorauer Straße: Einbau von zwei Berliner Kissen im Bereich der ehemaligen Schule/ Stadtteilzentrum. Auf die stattdessen im Tempo-30-Konzept vorgesehenen drei Berliner Kissen in der Thorner Straße kann verzichtet werden, da die Fahrgeschwindigkeiten hier aufgrund der parkenden Fahrzeuge und der geringen Fahrbahnbreite niedrig sind.
- Killwinkler Straße: Sperrung des Bahnübergangs für den allgemeinen Kfz-Verkehr, Anliegerstraße ab Einmündung der Straße in der Wöste. Die im Tempo-30-Konzept enthaltenen drei Berliner Kissen können deshalb entfallen.
- Nordenstiftsweg: Einrichtung einer Querungshilfe in Höhe Oranienburger Straße.

Ergänzend sollte geprüft werden, inwieweit bei einer Entlastung des Nordenstiftswegs vom Kfz-Verkehr durch Stärkung des Umweltverbundes und ggf. durch den Bau der westlichen Warendorfer Straße auch der Nordenstiftsweg als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden kann.

Die Bedingungen für Fußgänger werden nicht nur durch Straßenumgestaltungen, sondern auch über eine **Verbesserung und Ergänzung des Fußwegenetzes** erreicht, im einzelnen mit folgenden Maßnahmen:

- Anlage von Gehwegen entlang folgender Straßen: Im Ruenfeld, Goorweg, Graudenzer Straße, Bänklerweg, Neuruppiner Straße, Seeburger Straße, Bramwiese, Westberger Weg, Holtmannskamp. Bei diesen Fällen handelt es sich um Straßen, die aufgrund ihres schadhaften bzw. unvollendeten Ausbaustandes in absehbarer Zeit instandgesetzt bzw. fertiggestellt werden müssen. Die Anlage von Gehwegen kann im Rahmen dieser Baumaßnahmen erfolgen.
- Ausbau des derzeitigen "Trampelpfades" von der Straße Op'm Spitol zum Westberger Weg als Gehweg mit wassergebundener Wegedecke
- Die teilweise sehr schmalen Gehwege im Bereich der Bahnunterführungen - insbesondere Bockumer Weg/Kleiner Sandweg, Großer Sandweg/Grundhövelweg - sind durch Poller oder andere geeignete Maßnahmen vor der Benutzung durch Kfz zu sichern.
- Ergänzung bzw. Verlagerung des Fußwegs entlang der Geinegge (vgl. Kapitel 4.3)
- Austausch von Wegesperren mit geringen Durchgangsbreiten durch rollstuhlgerechte Systeme am Zugang vom Großen Sandweg zur Katzenkuhle und am Grünzug in Höhe Mazatlanstraße
- Erhalt des sekundären Fußwegenetzes im Bereich Tondernstraße, eventuell Wiederherstellen des ursprünglichen Zustands durch Öffnen der ehemaligen Zugänge an der südlichen Tondernstraße.

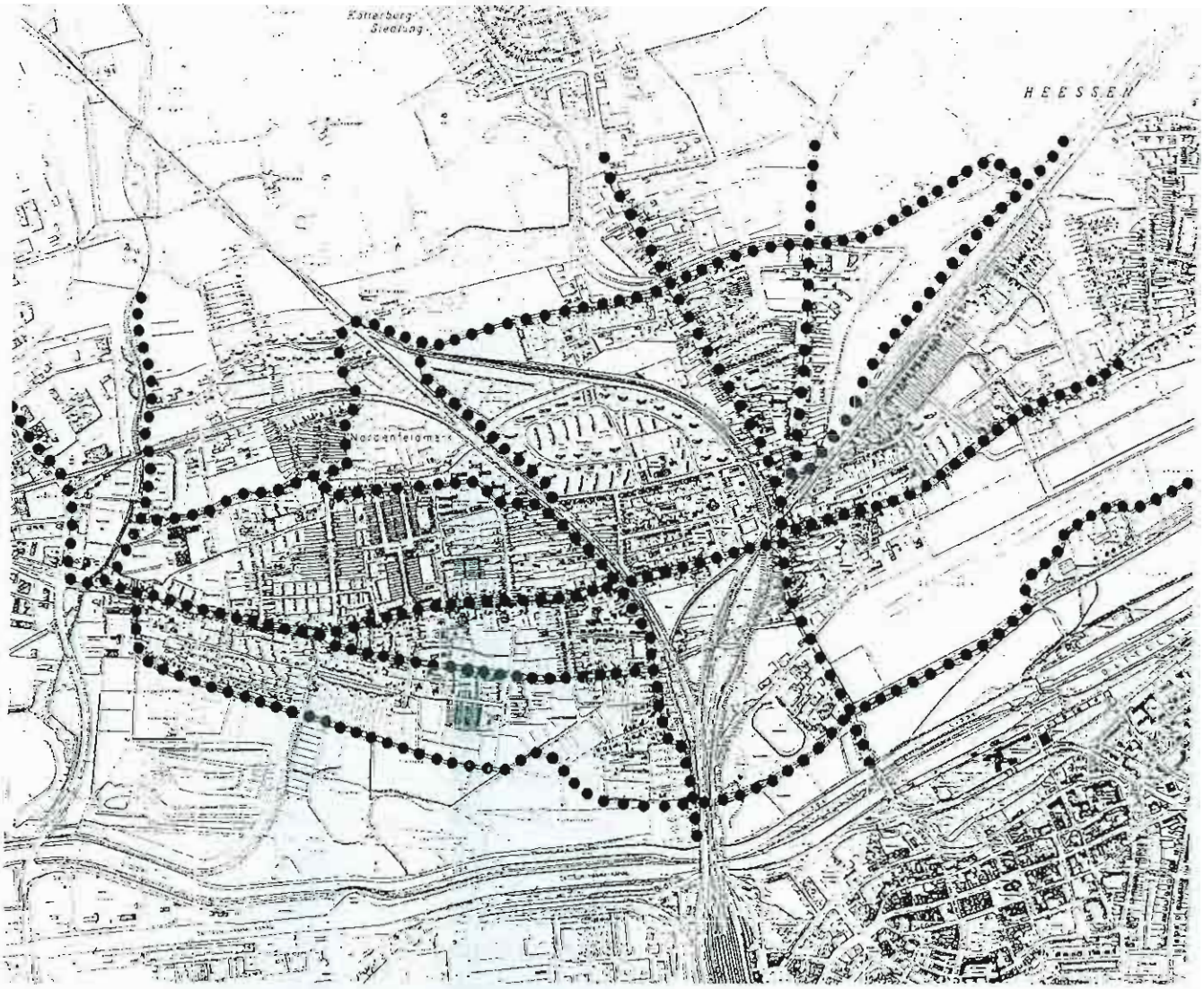
Zur Stärkung des Umweltverbundes wird das **Fahrradfahren** im Hammer Norden durch eine Vervollständigung des Wegenetzes attraktiver (> Skizze 12):

- Die kommunalen Pläne für die Hauptfahrradrouten über Kornmersch - Bromberger Straße - Römerstraße nach Bockum-Hövel (einschließlich des neuen Teilstücks südlich des Bänklerwegs mit Unterquerung der Bundesbahn), die beiden Routen nach Norden - über Münsterstraße und über Westberger Weg - sowie der Radweg über den Lippedeich Richtung Heessen sind Bestandteil der Rahmenplanung.
- Ebenfalls aufgegriffen wird die geplante Ost-West-Fahrradachse über Killwinkler Straße und entlang des ehemaligen Zechenbahndamms Richtung Ökozentrum/ Heessen. Die Killwinkler Straße wird durch die Sperrung des Bahnübergangs für Kfz attraktiver für Radfahrer.

Ergänzend zu den Hauptrouten und -achsen kann das Radwegesystem im Stadtteil durch weitere Maßnahmen dichter und sicherer werden:

- Einrichtung einer Fuß-/Radwegeverbindung entlang der Nordseite der Bundesbahnstrecke Richtung Heessen (im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs), wie im Entwurf zum Freiraumentwicklungskonzept enthalten

- Abmarkieren eines (einseitigen) Fahrradstreifens auf der Fahrbahn des Großen Sandwegs zwischen Memeler Straße und Bahnunterführung Grundhövelweg
- Abmarkieren von beidseitigen Fahrradstreifen auf der Fahrbahn am Nordenstiftsweg zwischen Bockumer Weg und Merschstraße
- Einrichten einer Querungshilfe für Radfahrer (und Fußgänger) am Westberger Weg in Höhe des Zechenbahnwalls
- Der kombinierte Fuß-/Radweg, der auf der Eisenbahnbrücke die Lippe überquert, sollte entlang der Gleisanlagen Richtung Hauptbahnhof verlängert werden.
- Ergänzung der Sackgassenschilder an Killwinkler Straße, Sudetenweg, Bromberger Straße, Husemannweg mit einem Zusatzschild 'Radfahrer frei'
- Die Teilstücke des Wegenetzes entlang der Geinegge (unmittelbar nördlich des Bockumer Wegs) und im Ost-West-Grünzug, die heute Fußgängern vorbehalten sind, sollten durch Modifizierung der Beschilderung zum Fahrradfahren freigegeben werden



Skizze 12: Fahrradwegenetz

Zur Aufwertung des **öffentlichen Nahverkehrs** enthält die Rahmenplanung folgende Maßnahmen:

- Da die vorhandenen Buslinien den Hammer Norden gut erschließen, sollte die Linienführung beibehalten werden.
- Die separaten Bushaltebuchten am Bockumer Weg sollten zugunsten von Buskaps und Bushalt im Fahrbahnbereich entfallen (in der ersten Stufe an den Haltestellen Thorner Straße und Merschstraße, in der zweiten Stufe auch an den übrigen Haltestellen).
- Der Bau attraktiver Wartehallen mit Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung sollte zügig weitergeführt werden.
- Die Haltestelle "Memeler Straße" sollte umbenannt werden in "Sorauer Straße" oder "Stadtteilzentrum".
- Auch auf der Heessener Straße und der nördlichen Münsterstraße sollte der 15-Minuten-Takt im Busverkehr sichergestellt werden. Zudem wird vorgeschlagen, die Möglichkeiten einer Verdichtung der Taktzeiten auf dem Großen Sandweg zu prüfen.
- Die von den Stadtwerken geplanten Aktivitäten zur Busbeschleunigung auf dem Bockumer Weg (rechnergestützte Beschleunigung z.B. durch optimierte Signaltechnik) sollten zügig umgesetzt werden.
- Um eine direkte West-Ost-Verbindung (ohne Umsteigen) von Bockum-Hövel durch den Hammer Norden nach Heessen zu schaffen - und damit auch eine weitere Chance zur Entlastung des Bockumer Wegs vom Kfz-Verkehr zu nutzen - wird anknüpfend an den VEP die Einrichtung einer neuen Buslinie vorgeschlagen. Diese tangentiale Stadtteilverbindung kann Bestandteil der im VEP genannten Ringlinie sein oder im Kontext mit dem ebenfalls konzipierten Bus-Sekundärsystem (z.B. Stadtteilbus) entwickelt werden. Es wird vorgeschlagen, bei der Linienführung dieser zusätzlichen Busverbindung die Möglichkeiten einer Anbindung auch des geplanten Wohngebiets Heessen-West, des vorgeschlagenen Schienenverkehr-Haltepunkts in Höhe Mindener Weg und des Ökozentrums zu prüfen.
- Anküpfend an die Konzepte des Verkehrsentwicklungsplans zur Verbesserung des schienengebundenen Nahverkehrs werden für den Hammer Norden zwei Stadtbahn-Haltepunkte vorgeschlagen: Im Osten in Höhe des Mindener Wegs in günstiger Lage auch zum geplanten Wohngebiet Heessen-West (Strecke nach Heessen) sowie in zentraler Lage südlich der Straße 'In der Wöste' (Strecke nach Werne). Letzterer Standort ist auch im Hinblick auf die Überwindung der Bahndamm-Barriere im Zuge des Ost-West-Grünzugs von großer Bedeutung. Eine zukünftige interkommunale Stadtbahnverbindung nach Werne kann möglicherweise auch über den westlich verlaufenden Schienenstrang der DB (Richtung Münster) und der RAG-Grubenanschlußbahn geführt werden; statt des Haltepunktes im Bereich in

der Wöste würde sich für diese Variante ein Haltepunkt im Bereich Großer Sandweg/Grundhövelweg anbieten.

***Projekt**: Motivation von Anwohnern und Geschäftsleuten für die Übernahme von Patenschaften für Bäume und Beete im Straßenraum*
***Projekt**: Installierung von Fahrradständern vor Geschäften, bei geringerem Parkdruck Umwandlung eines Kfz-Stellplatzes in Fahrradparkplätze*
***Projekt**: Fortsetzung der Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen zur breiteren Akzeptanz von Tempo 30*
***Projekt**: Fortsetzung der Öffentlichkeitsarbeit zur Stärkung des Umweltverbundes (Umsteigen auf Fahrrad oder ÖPNV)*

5. Maßnahmen im Überblick

Die im Zuge der Städtebaulichen Rahmenplanung Hamm-Norden entwickelten Maßnahmenvorschläge sind Ausdruck eines integrierten Gesamtkonzepts, das sich aus dem Zusammenwirken der in Kapitel 4 erläuterten Ziele, Maßnahmen und Projekte ergibt. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Verknüpfung von baulichen und sozialen Ansätzen, die sich vor allem anhand der Zuordnung der Projekte-Vorschläge ablesen läßt. Nachfolgend werden die Einzelmaßnahmen in Gruppen zusammengefaßt und in tabellarischer Form dargestellt.

1. Wohnen

1.1 Qualitätsverbesserungen im Bestand
- Siedlung Schottschleife/Schlagenkamp
- Siedlung Mattenbecke
- Siedlung Geistkamp
- Siedlung Sorauer Straße
- einzelne Wohngebäude im Bereich südliche Münsterstraße
- Notunterkunft Westberger Weg/Sensburger Straße
- Notunterkunft In der Wöste
- Notunterkunft Tilsiter Straße

1.2 Nutzung von Baulücken
- Bereich Geistkamp
- Bereich Nordenstiftsweg
- Bereich Heidewinkel
- Bereich Karlswinkel/Reichenbacher Straße
- Bereich Bockumer Weg
- Bereich Bramwiese
- Bereich Heessener Straße
- Bereich Seeburger Straße
- weitere Einzelgrundstücke

1.3 Ergänzung von Wohngebieten
- Bänklerweg/Neuruppiner Straße
- östlich Holtmannskamp (Sinti-Wohnprojekt)
- (In der Wöste)
- (Bereich Angerring)

2. Zusätzliche Handels- und Dienstleistungsangebote
- Bockumer Weg
- Nordenstiftsweg
- Anfang Heessener Straße
- Münsterstraße/ Einmündung Westberger Weg
- Münsterstraße/ Einmündung Großer Sandweg
- Wochenmarkt Rheinsberger Platz

3. Verdichtung und Aufwertung gewerblich genutzter Gebäude
- südliche Münsterstraße
- Goorweg
- Rastenburger Straße

4. Ergänzung der sozialen Infrastruktur
- Kindertagesstätte Bänklerweg
- Stadtteilzentrum Sorauer Straße
- Stadtteiltreff Grieskampscher Hof, Sorauer Straße
- Abenteuerspielplatz östlich 'Katzenkuhle'

- Angebote für Jugendliche im Hochbunker Posener Straße oder Großer Sandweg
- Jugendschutzstelle Sorauer Straße

5. Verbesserung von Straßen, Plätzen, Ortsbild

5.1 Verbesserung der Stadtteileingangssituation
- Bockumer Weg
- nördliche Münsterstraße
- südliche Münsterstraße
- Westberger Weg
- Heessener Straße

5.2 Platzgestaltung
- Rheinsberger Platz
- Karlsplatz
- Tondernplatz

5.3 Straßenraumumgestaltung und Verkehrsberuhigung
- Bockumer Weg/Einmündung Römerstraße
- Bockumer Weg/Einmündung Nordenstiftsweg
- Bockumer Weg/Kreuzungsbereich Tondernstraße/Im Steinwinkel
- Bockumer Weg/Kreuzungsbereich Landwehrweg/Fußweg zur Oranienburger Straße
- Bockumer Weg/Kreuzungsbereich Sudetenweg/Nordenheideweg
- Kreuzungsbereich Bockumer Weg/Münsterstraße
- Kreuzungsbereich Münsterstraße/Schüttenort
- Heessener Straße
- Memeler Straße
- Culmer Weg
- Einmündung Großer Sandweg/Schottschleife
- Westberger Weg
- Riemerskamp
- Op'n Spitol
- Insterburger Straße/Posener Straße
- Mattenbecke
- Schottschleife/Schlagenkamp
- Sorauer Straße
- Killwinkler Straße
- Nordenstiftsweg

5.4 Ergänzungen von Gehwegen und Erneuerung von Straßen
- Im Ruenfeld
- Goorweg
- Graudenzer Straße
- Bönklerweg
- Neuruppiner Straße
- Bramwiese
- Seeburger Straße
- Westberger Weg
- Holtmannskamp
- Bromberger Straße
- In der Wöste

5.5 Baumpflanzungen im Straßenraum
- Bockumer Weg
- Heessener Straße
- südliche Münsterstraße
- Westberger Weg
- Op'n Spitol

- Hüttenweg
- Nordenstiftsweg
- Killwinkler Straße
- Goorweg
- Elbinger Straße/Tilsiter Straße
- Landwehrweg
- Bromberger Straße

6. Grün- und Freiflächen

6.1 Erhalt und Entwicklung von Landschaftsräumen
- Lippewiesen westlich und östlich der Münsterstraße
- Grünzug entlang der Geinegge
- Freiflächen nördlich der Killwinkler Straße

6.2 Erhalt und Entwicklung von Landschaftselementen
- Gehölzstreifen entlang der Kornmersch
- Hecke im Bereich Kita Bänklerweg
- auentypische Landschaftselemente im Bereich der Lippewiesen
- Hecke entlang der südlichen Grenze der Grundstücke an der Heessener Straße

6.3 Verbesserung innerörtlicher, öffentlich zugänglicher Grünflächen
- Verlängerung des Grünzugs von der Römerstraße über Katzenkuhle bis zur Killwinkler Straße/In der Wöste
- Grünzug vom Westberger Weg zur Straße Op'n Spitol und zum ehemaligen Zechenbahndamm, Weiterführung zum Schüttenort
- ehemaliger Zechenbahndamm vom früheren Heimshof über Westberger Weg und Münsterstraße bis zur Siedlung Kötterberg
- Grünzug östlich der Straße Mattenbecke bis zum Herforder Weg

6.4 Ergänzung von Grabeland- und Kleingartenflächen
- südlich Bockumer Weg/'Gleisdreieck'
- östlich Herforder Weg

6.5 Schulhofumgestaltung
- Karlschule
- Ludgerischule
- Johannesschule
- Galilei-Gymnasium
- Sorauer Straße

6.6 Verbesserung öffentlicher Spielplätze
- Culmer Weg/'Katzenkuhle'
- Siepmannskamp
- Tilsiter Straße
- Karlsplatz
- Westberger Weg

6.7 Neuanlage öffentlicher Spielplätze
- Oranienburger Straße/Schmale Mersch
- Oranienburger Straße/Arnsteinstraße
- Geistkamp
- In der Wöste
- Karlswinkel
- Abenteuerspielplatz östlich Katzenkuhle
- Bramwiese

6.8 Aufwertung privater Grünflächen
- Außenflächen des Geschoßwohnungsbaus der Wohnungsgesellschaften

7. Verkehr

7.1 Neubau von Straßen
- östliche Warendorfer Straße zwischen Münsterstraße und Heessener Straße
- (westliche Warendorfer Straße zwischen Römerstraße und Münsterstraße)
- Wohnstraße/Wohnweg im Bereich Bänklerweg/Neuruppiner Straße
- Wohnstraße/Wohnweg im Bereich Heidewinkel
- Wohnstraße/Wohnweg nördlich Bockumer Weg in Höhe Stettiner Straße
- Wohnstraße/Wohnweg im Bereich östlich Holtmannskamp
- (Wohnstraße/Wohnweg im Bereich In der Wöste)
- (Wohnstraße/Wohnweg im Bereich südlich Angerring)

7.2 Verbesserung des Radwegenetzes
- Ergänzung Hauptfahrradroute Bockum-Hövel - Innenstadt
- Ergänzung Hauptfahrradroute Heessen - Innenstadt
- Abmarkierung Radweg Großer Sandweg zwischen Memeler Straße und Bahnunterführung Grundhövelweg
- Abmarkierung Radweg Nordenstiftsweg zwischen Bockumer Weg und Merschstraße
- Westberger Weg
- Radweg vom Westberger Weg entlang des ehemaligen Güterbahnhofgeländes bis zur Unterführung Mindener Weg

7.3 Verbesserung des Fußwegenetzes
- Sicherung der Gehwege im Bereich der Unterführungen Bockumer Weg/Kleiner Sandweg sowie Großer Sandweg/Grundhövelweg
- Fußweg entlang der Geinegge südlich Bockumer Weg
- Erhalt des sekundären Fußwegenetzes im Bereich Tondernstraße
- Einbau rollstuhlgerechter Wegsperren am Zugang Großer Sandweg zur 'Katzenkuhle' und am Ost-West-Grünzug Höhe Mazatlanstraße

7.4 Öffentlicher Nahverkehr
- Ergänzung der Wartehäuschen und Ausstattung mit Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung
- Einrichtung einer neuen Buslinie zwischen Bockum-Hövel und Heessen
- Verdichtung von Taktzeiten auf der Heessener Straße und nördlichen Münsterstraße
- Einrichtung einer Stadtbahn mit zwei Haltepunkten im Hamm-Norden (Heessen-West in Höhe Mindener Weg und südlich In der Wöste/ alternativ: Großer Sandweg in Höhe Grundhövelweg)

6. Realisierungsaspekte

Wenn die Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden von den politischen Gremien beschlossen wird, sind für den Stadtteil Entwicklungs- und Maßnahmenvorschläge gegeben, bei deren Realisierung folgende Aspekte miteinbezogen werden sollten:

- die weitere Projektentwicklung und -umsetzung
- die finanzielle Ausstattung zur Umsetzung von Maßnahmen und Projekten
- die planerischen Voraussetzungen
- die Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen

Projektentwicklung und -umsetzung

Die Entwicklung kleinteiliger und kurzfristig umsetzbarer Projekte war ein besonderer Schwerpunkt der Rahmenplanarbeit vor Ort. Die Projekte beziehen sich auf einzelne, konkret greifbare Maßnahmen und sind somit Hauptansatzpunkt für die Beteiligung von Bewohnern und Nutzern. Sie verdeutlichen vor allem auch die Verknüpfung baulicher und sozialer Aspekte.

Folgende Projekte konnten während dieser Zeit - immer zusammen mit den jeweiligen Akteuren vor Ort - entwickelt werden; ein Teil ist bereits umgesetzt, ein weiterer Teil ist zur Umsetzung vorbereitet, bei einigen Projekten müssen noch weitere Entwicklungsschritte erfolgen:

- *Kinderstreifzüge mit Schülern der Johannesschule, Erkundung von beliebten Spielorten und von unzureichenden Zugänglichkeiten und anderen Defiziten (gemeinsam mit Kinderbüro, Jugendamt/Familienhilfe, Lehrerinnen)*
- *Wohnumfeldverbesserung im Bereich der Notunterkunft Westberger Weg/Sensburger Straße, Verbesserung des Fuß-/Radweges entlang des Zechenbahndamms (gemeinsam mit Bewohnern der Notunterkunft, Caritas, Fachstelle Obdachlosenarbeit/Sozialamt, Stadtplanungsamt, Grünflächenamt, Beschäftigungs- und Qualifizierungsnetzwerk Radbod)*
- *Ökologische Verbesserung des Wäldchens zwischen der Straße Op'n Spitol und Westberger Weg, Müllbeseitigung, Pflanzen zusätzlicher Gehölze und Stauden, Bau einer Abgrenzung und einer Infotafel (gemeinsam mit Stadtplanungsamt/Ökologische Stadt der Zukunft, Tiefbauamt, Grünflächenamt, Schülern und Lehrerin der Karlschule, Bewohner der Notunterkunft, Landschaftswächter)*
- *Ökologische Verbesserung im Umfeld der beiden Teiche am ehemaligen Helmshof, Säuberung, Pflanzarbeiten, Infotafel (gemeinsam mit Stadtplanungsamt/Ökologische Stadt der Zukunft, Grünflächenamt, Schülern und Lehrerin der Karlschule,*

Landschaftswächter)

- *Aufwertung der Außenanlagen des erweiterten Altenheims 'Heimshof' am Westberger Weg, Hochbeet, Kräuterspirale, Trockenmauer (gemeinsam mit Stadtplanungsamt/Ökologische Stadt der Zukunft, Arbeiterwohlfahrt, Schüler und Lehrerin der Karlschule, Landschaftswächter)*
- *Schulhofumgestaltung Karlschule, Entsiegelung und Begrünung (gemeinsam mit Stadtplanungsamt/Ökologische Stadt der Zukunft, Grünflächenamt, Schülern und Lehrern der Karlschule*
- *Umgestaltung des ehemaligen Schulgeländes Sorauer Straße/Stadtteilzentrum, Modellbauaktion anläßlich der Eröffnung des Stadtteilzentrums (gemeinsam mit Stadtplanungsamt, Kinderbüro, Kindern aus dem Stadtteil)*
- *Neubau des Spielplatzes Oranienburger Straße, Ideensammlung auf einem Treffen vor Ort (mit Modellbauaktion) und in der Johannesschule (gemeinsam mit Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Kinderbüro, Lehrerin, Kindern und erwachsenen Anwohnern)*
- *Frauenworkshop zu Wünschen und Nöten im Stadtteil und im Wohnumfeld (gemeinsam mit Stadtteilbüro, Bewohnerinnen der Siedlung Schottschleife/Schlagenkamp)*
- *Anlage von Mietergärten in der Siedlung Schottschleife (gemeinsam mit Stadtteilbüro, LEG Wohnen, Stadtplanungsamt, Bewohnerinnen)*
- *Einrichtung einer Fahrradabstellanlage vor dem Coop-Supermarkt am Bockumer Weg (gemeinsam mit Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Coop)*
- *Entwicklung eines Konzepts für die Nutzung des Grieskampschen Hofs als Stadtteiltreff (gemeinsam mit Stadtplanungsamt, Wirtschaftsförderungsamt, Gleichstellungsstelle)*
- *Ideensammlung zur Entwicklung eines Wohnprojekts für Sinti im Bereich des Lagerplatzes Schüttenort/Holtmannskamp (gemeinsam mit Sinti, Betreuungspersonen, Regionale Arbeitsstelle zur Förderung ausländischer Kinder und Jugendlicher)*
- *Radiowerkstatt 'Wir im Hammer Norden' mit Jugendlichen (gemeinsam mit Johannes-Gemeinde, Karlschule, Kinderbüro, Offener Kanal)*
- *Ideenschmiede zur Entwicklung von Beschäftigungs- und Qualifizierungsprojekten im Hammer Norden; Arbeitsgruppen zu den potentiellen Tätigkeitsfeldern Bau sowie Garten- und Landschaftsbau (gemeinsam mit Stadtteilbüro, Jugendamt, Stadtplanungsamt)*

An drei realisierten Projekten läßt sich der weitere Handlungsbedarf und eine mögliche Weiterentwicklung gut verdeutlichen:

o Die mit Kinderbüro und Jugendamt durchgeführten Streifzüge mit Kindern aus der Johannesschule ergaben eine Vielzahl von Hinweisen auf beliebte Spielorte, die es zu

erhalten gilt, und auf konkrete Defizite und Wünsche (vgl. den Auswertungsbericht im Anlagenband). Nach den Streifzügen fanden mit einem Teil der 'Streifzug-Kinder' weitere Treffen statt, bei denen es unter anderem um die Gestaltung des geplanten Spielplatzes an der Oranienburger Straße ging. Aus diesen Aktivitäten entstanden zum einen engere Kontakte unter den Beteiligten (Schüler, Lehrer, Jugendamt, Kinderbüro, Stadtplanungsamt, Grünflächenamt, BASTA), die gute Voraussetzungen für weitere Projekte - zum Beispiel weitere Streifzüge mit Mädchen, mit anderen Altersgruppen, Bauaktionen, Stadtteilfahrten mit dem Fahrrad - bieten. Zum anderen wurde auch hier deutlich, wie wichtig es ist, die von den Kindern geäußerten Wünsche und Bedürfnisse in Maßnahmen zu 'übersetzen' und kurzfristig zu realisieren.

o Die Schulhofumgestaltung Karlschule ist als erster Schritt zur Verbesserung der Freiflächensituation zu sehen, weitere mögliche Ansatzpunkte sind die Ausstattung des Schulhofs mit einfachen, zum Teil von Schülern und Lehrern herzustellenden Spielgeräten, die Gebrauchswertverbesserung des Schulsportplatzes, die Begrünung des Ballfangzaunes oder die von der Schulleitung konzipierte Schaffung von Angeboten der offenen Jugendarbeit nach Unterrichtsschluß. An dieser Stelle ist die Unterstützung von Jugendamt und Schulverwaltungsamt von Vorteil.

o Der gemeinsam von Stadtteilbüro und BASTA durchgeführte Frauenworkshop zur Situation der Frauen im Stadtteil ergab eine lange Liste von weiteren potentiellen Projektansätzen. Unter anderem übten die Frauen starke Kritik am aktuellen Zustand des Wohnumfeldes im Bereich Schottschleife/Schlagenkamp. Vorrangiges Interesse bestand in der Anlage von Mietergärten in Wohnungsnähe. Nach weiteren Gesprächen - unter anderem mit der LEG Wohnen als Eigentümerin - sind die Chancen zu einer solchen kurzfristigen Verbesserung der Gebrauchs- und Aufenthaltsqualitäten im Wohnumfeld gut. Die Weiterverfolgung des Projekts ist auch deshalb wichtig, weil die Mietergärten - neben dem Jugendlichen-Treffpunkt (Unterstand) und dem Bauwagen des Jugendamts - ein zusätzliches sichtbares Signal der Hoffnung in diesem Wohnquartier sind.

Ob es gelingt, kurzfristig die Entwicklung von **Projekten zur Beschäftigung und Qualifizierung** vor allem von Jugendlichen voranzutreiben, ist angesichts der zunehmenden Resignation und Perspektivlosigkeit und der sozialen Konflikte für die Zukunft des Hammer Nordens von entscheidender Bedeutung. Die Rahmenplanung benennt hierzu zahlreiche Arbeitsfelder in der baulichen und sozialen Stadterneuerung, in denen eine Verknüpfung von kleinteiligen Stadtteilentwicklungsmaßnahmen mit positiven Effekten für Arbeitslose aus dem Hammer Norden möglich ist.

Schwerpunktmäßig sollten zunächst die im Zusammenhang mit der Rahmenplanung angestoßenen Projekte zur Umsetzung gelangen. Die Weiterführung der Projekte entspricht dabei dem Ansatz des Stadtteilentwicklungskonzepts der umsetzungsorientierten Vernetzung sozialer und baulicher Aktivitäten vor Ort. Die in vielen Fällen aufgebaute Motivation und Bereitschaft zur Zusammenarbeit bei Bewohnern und andern Akteuren sollte unbedingt weiter gestärkt, die entstandenen Ideen für eine positive Weiterentwicklung im Stadtteil genutzt werden. In der Diskussion mit den Bewohnern und Akteuren haben sich noch viele mögliche Ansatzpunkte für weitere Projekte ergeben, die im Projekte-Handbuch (siehe Anlage) dargestellt sind.

Finanzielle Ausstattung

Zur kurzfristigen Umsetzung von Projekten und Maßnahmen ist - neben der Beschleunigung von Verfahren - die Bereitstellung der entsprechenden Finanzmittel erforderlich.

Hamm-Norden ist eines der Fördergebiete des Integrierten Handlungskonzepts der Landesregierung "Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf", das am 6.9.1994 beschlossen wurde. Stadterneuerungsmittel stehen im Rahmen dieses Programms vorrangig für innovative Projekte und Initiativen zur Verfügung, die nachhaltig zur Stärkung und Gesundung des Stadtteils beitragen; dazu zählen beispielsweise der Anschub wichtiger Investitionen, die Mobilisierung und Unterstützung von Initiativen, der Aufbau eines qualifizierten Projektmanagements und die Gründung von Steuerungs- und Beratungseinrichtungen. Hamm-Norden hat damit gute Chancen, für die Umsetzung entsprechender integrierter Projekte und Maßnahmen der Städtebaulichen Rahmenplanung Landesmittel zu erhalten. Derzeit wird auf Landesebene diskutiert, inwieweit den Kommunen Fördermittel verschiedener Ressorts - Ministerien für Stadtentwicklung und Verkehr, für Arbeit, Gesundheit und Soziales, Kultusministerium, Innenministerium - als Pauschalbetrag zur Verfügung gestellt werden. Für die Umsetzung integrativer Maßnahmen und Projekte im Hammer Norden wäre es von großem Vorteil, wenn eine derartige Pool-Finanzierung auch auf kommunaler und auf Stadtteilebene praktiziert wird, indem den Akteuren und politischen Gremien vor Ort ein größerer Gestaltungsspielraum bei der Aufteilung der 'Pool-Mittel' eingeräumt wird.

Für die Durchführung von Beschäftigungs- und Qualifizierungsprojekten ist der Gemeinsame Runderlaß des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Arbeit, Gesundheit und Soziales zur "Kombination von arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen mit der Förderung von Maßnahmen der Stadterneuerung" vom 1.4.1994 von Bedeutung. Danach können Stadterneuerungsmaßnahmen bei Einbeziehung von Arbeitsmarktansätzen mit bis zu 90% (statt 80%) durch Landesmittel gefördert werden.

Auf kommunaler Ebene bietet zum Beispiel das "Programm zur Förderung von Gemeinschaftsinitiativen" im Kontext mit dem Modellprojekt "Ökologische Stadt der Zukunft" gute Chancen, insbesondere kleinteilige Projekte mit Bewohnerbeteiligung kurzfristig zu realisieren. Die guten Erfahrungen bei zwei Projekten im Zusammenhang mit der Rahmenplanung, die aus diesem Programm Zuschüsse erhalten, sollten in weiteren Projekten im Hammer Norden genutzt werden.

Planungsrechtliche Voraussetzungen

In einigen Bereichen entsprechen die Vorschläge der Städtebaulichen Rahmenplanung nicht den Ausweisungen des Flächennutzungsplans und den Festsetzungen der Bebaungspläne. Dies gilt in erster Linie im Hinblick auf die vorgeschlagenen Wohngebietserweiterungen südlich Angerring und südlich in der Wöste (der FNP sieht hier Grünfläche bzw. Fläche für die Landwirtschaft vor) sowie für Teile der Lippewiesen südlich Ruppiner Straße; der FNP weist hier neue Wohnflächen in größerem Umfang aus, die nach den Vorschlägen der Rahmenplanung nicht mehr realisiert werden. Auch im 'Gleisdreieck' südlich des Bockumer Wegs deckt sich das gültige Planungsrecht (Wohngebiet) nicht mit dem Vorschlag der Rahmenplanung (Kleingarten/Grabelandfläche). Das bestehende Planungsrecht sollte - gegebenenfalls mit Modifizierung der Nutzungs- und Bebauungsvorschläge der Rahmenplanung - in diesen Bereichen geändert werden.

Weiterentwicklung von Organisationsstrukturen

Mit dem Präventivkreis, dem Arbeitskreis und der Lenkungsgruppe Hamm-Norden sowie dem Stadtteilbüro sind in kurzer Zeit arbeitsfähige Institutionen entstanden, die mittlerweile gut miteinander vernetzt sind. Auch im Zuge der Rahmenplanung und Projektentwicklung sind neue Kooperationsstrukturen, die Verknüpfung von baulichen und sozialen Ansätzen der Stadtteilentwicklung in vielen Fällen gelungen. Ein sichtbarer Ausdruck ressortübergreifender Aktivitäten ist das Stadtteilzentrum an der Sorauer Straße. Es zeigt sich bereits jetzt, daß aufgrund der räumlichen Zusammenfassung die Wege zwischen Sozialamt, Jugendamt, Stadtteilbüro, Stadtplanungsamt, Volkshochschule, Johannesschule und BASTA kürzer geworden sind. Zudem haben sich aus der Zusammenarbeit der verschiedenen Fachdienste solide und innovative Arbeitsansätze vor Ort entwickelt, die den Bewohnern und betroffenen Gruppen im Stadtteil zugute kommen. Eine Möglichkeit der weiteren Vernetzung und Kooperation bildet die

Umgestaltung der Außenanlagen des Stadtteilzentrums, bei der sich alle Nutzer und weitere Interessierte beteiligen können.

Die Stadtteilkonferenz als offenes Forum für alle interessierten Hamm-Nordener sollte in drei Richtungen weiterentwickelt werden:

- Bildung von Themenschwerpunkten, z.B. Kinder/Jugendliche, Einkaufen/Versorgung, Verkehr
- Quartiers-, wohngebiets- und einzelfallbezogene Versammlungen/Treffen
- Sonderveranstaltungen zu bestimmten Themen für besonders Interessierte, z.B. Stadtteilrundgänge, Radexkursionen

Die vorhandenen Organisationsstrukturen in Hamm-Norden - insbesondere die enge Verzahnung von engagierten Bewohnern und Schlüsselpersonen, Trägern, Verwaltung und Politik sowie die praktische Zusammenarbeit von Planungs- und Sozialverwaltung vor Ort - bieten gute Voraussetzungen für eine positive Stadtteilentwicklung, die - neben den bereits realisierten Maßnahmen - mit weiteren kurzfristig zu realisierenden baulichen und sozialen Projekten für die Bewohner sichtbar und spürbar werden muß. Dafür kann die Umsetzung von Vorschlägen der Städtebaulichen Rahmenplanung einer von mehreren Bausteinen sein.

Herausgeber: Der Oberstadtdirektor der Stadt Hamm,
Stadtplanungsamt
In Zusammenarbeit mit der Pressestelle

Bearbeitung: BASTA – Büro für Architektur und Stadtentwicklung

Druck: Erwin Damberg, Graphischer Betrieb, Hamm

Auflage: 700

Im Januar 1997