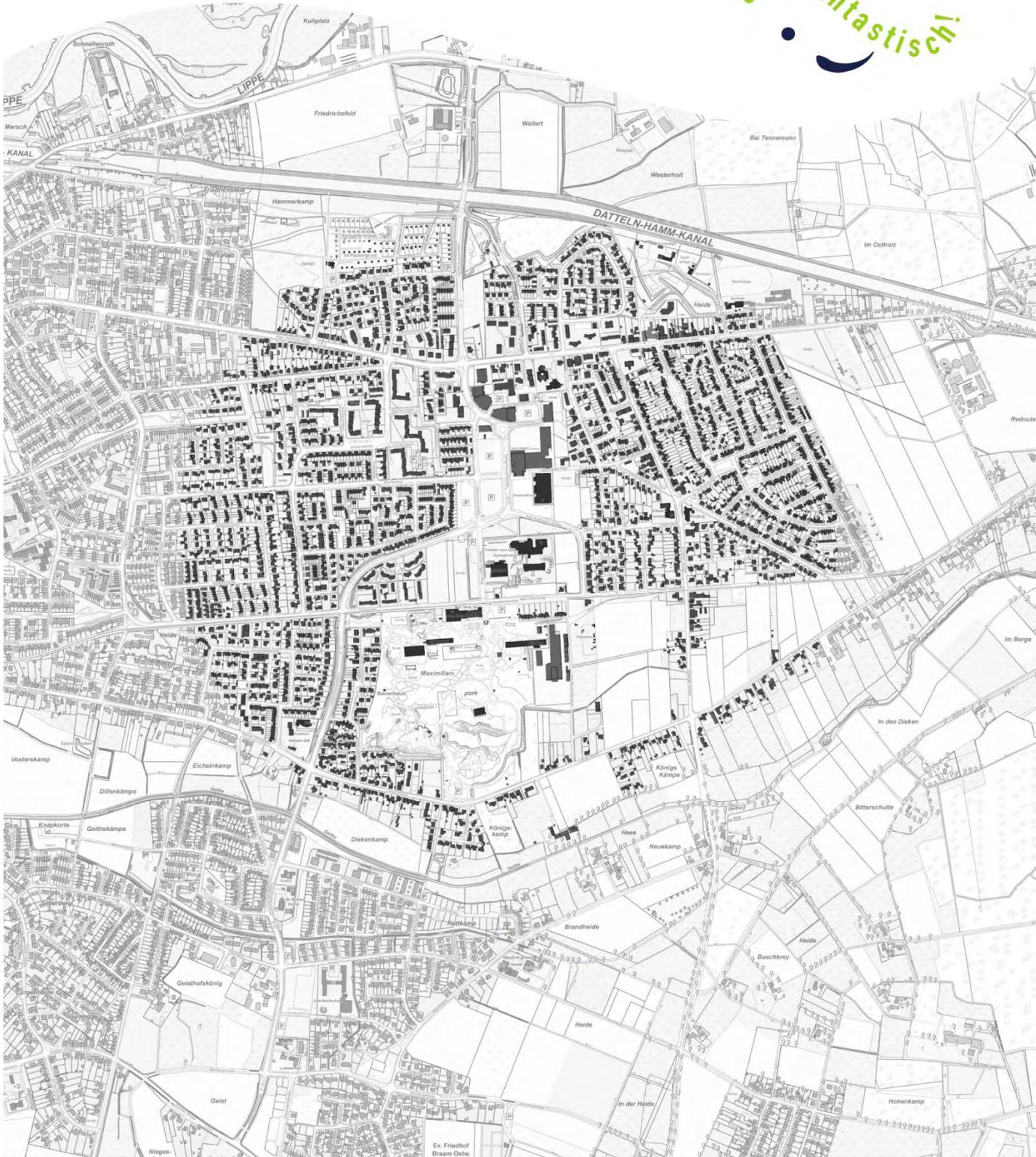


Stadt Hamm | Städtebaulicher Rahmenplan | Werries

Hamm:
elephantastisch!



Rahmenplan Werries

Stadt Hamm - Rahmenplan Werries

Herausgeber:
Stadt Hamm, der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt
Technisches Rathaus
Gustav-Heinemann-Straße 10
59065 Hamm
verantwortlich: Heinz-Martin Muhle

Ansprechpartner:
Gudrun Sudhaus
Wolfgang Menke
Sandra Dietz-Spindler

Hinweis:
Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung wie z.B. Teilnehmer/Innen verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung für beide Geschlechter.

Fotos und Pläne soweit nicht anders angegeben:
Stadt Hamm

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung.....	1
1. Anlass und Methodik.....	1
2. Untersuchungsgebiet	1
3. Vorgehensweise	2
Analyse	4
4. Städtebauliche Entwicklung des Stadtteils Werries	4
4.1. Überblick über die städtebauliche Entwicklung des Stadtteils seit 1840.....	4
4.2. Planungen der Gemeinde Uentrop	5
4.3. Planungen der Stadt Hamm.....	7
5. Status Quo - Analyse - Standortprofil.....	10
5.1. Stadtbild und Gestaltung.....	11
5.2. Einzelhandel und Arbeit	13
5.3. Wohnen und Quartiere	16
5.4. Mobilität und Erschließungsstruktur.....	20
5.5. Freiraumsituation, Freizeit, Spiel- und Sportanlagen.....	22
6. Dialog.....	26
6.1. Expertenstandpunkte	26
6.2. Bürgerworkshop	26
6.2.1. Ablauf des Bürgerworkshops.....	26
6.2.2. Ergebnisse des Bürgerworkshops.....	27
6.2.2.1. Wohnen und Stadtbild	27
6.2.2.2. Einzelhandel und Arbeit	28
6.2.2.3. Verkehr	28
6.2.2.4. Grün(-verbindungen) und Freizeit.....	29
6.3. Weiteres Vorgehen.....	30
7. Stärken, Defizite und Potentiale.....	31
Leitziele und Konzept	39
8. Leitziele.....	39
8.1. Ausbau von Grünverbindungen und -strukturen	39

8.2.	Stärkung des Fuß- und Radverkehrs.....	40
8.3.	Optimierung des sonstigen verkehrlichen Angebotes	40
8.4.	Schaffung von Wohnraumangebot und Stärkung der Quartiere	41
8.5.	Stärkung von Einzelhandel und Nahversorgung	41
8.6.	Optimierung des freizeittouristischen Angebotes	42
9.	Projekte und Maßnahmen	43
9.1.	Verbindung zwischen Maximilianpark und Kanal	43
9.2.	Grünzug West.....	47
9.3.	Grünzug Ost.....	49
9.4.	Grünfläche Ostwennemarstraße / Alter Uentropfer Weg	53
9.5.	Allee Ostwennemarstraße.....	55
9.6.	Naturraum Geithe	57
9.7.	Anbindung Kanalband	59
9.8.	Weiterentwicklung des Sportplatzes.....	60
9.9.	Zentrale Stellplatzanlagen	64
9.10.	Freiherr-vom-Stein-Gymnasium.....	67
9.11.	Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks	71
9.12.	Vorhaltetrasse Stadtbahn.....	74
9.13.	Quartiersbildung und -stärkung	74
9.13.1.	Weitere wohnbauliche Entwicklungen	75
9.13.1.1.	Südlich Lange Reihe.....	75
9.13.1.2.	Braamer Straße / Lange Reihe / Ruhr-Lippe-Eisenbahn.....	76
9.13.2.	Qualitätssicherung im Bestand.....	77
9.13.3.	Ausbau eines sozialen Zentrums für den Stadtteil.....	78
9.14.	Einzelhandel und Nahversorgung.....	78
10.	Ausblick	81

EINLEITUNG

1. Anlass und Methodik

Der Stadtteil Werries bildet den Siedlungsschwerpunkt des Stadtbezirks Hamm-Uentrop. Insbesondere hinsichtlich der Nahversorgungsfunktion der Einzelhändlerkonzentration im Zentrum von Werries sowie der freizeit-touristischen Nutzung (v.a. durch den Maximilianpark) geht der Einzugsbereich weit über das direkte Umfeld des Stadtteils hinaus, sodass Werries mit seinem Zentrum eine große Bedeutung für den gesamten Stadtbezirk zukommt.

In den 1980er Jahren wurde mit der Schaffung der „Neuen Mitte“ um den Winfried-Platz der Grundstein für das heutige Stadtteilzentrum gelegt. Auch bei dem im Jahr 2003 erstellten städtebaulichen Rahmenplan für Werries lag der Schwerpunkt auf der Ansiedlung von Lebensmittel-Einzelhändlern. Dieser Planungsaspekt ist durch die Erweiterung des Stadtteilzentrums im Jahr 2007 umgesetzt worden. Um eine über diesen Themenschwerpunkt hinausgehende Entwicklung von Werries steuern zu können, hat die Bezirksvertretung Uentrop im Jahr 2015 die Verwaltung beauftragt, *„das Gebiet zwischen Maxi-Park und Kanal, unter Berücksichtigung einer touristischen Erschließung, für alle Interessen zu überplanen“* (siehe Antrag Nummer 0205/15). Hierzu wurde vom Stadtplanungsamt Hamm - Abteilung Verbindliche Bauleitplanung der vorliegende städtebauliche Rahmenplan erstellt.

Ein städtebaulicher Rahmenplan ist ein informelles Planungsinstrument, das der Konkretisierung der Entwicklungsziele für einen städtischen Teilbereich dient. Er soll Entwicklungspotentiale eines Gebietes ausloten und Perspektiven für dessen zukünftige Nutzung in groben Zügen darstellen. Dabei werden gestalterische, ordnende und auf Nutzungen bezogene Ziele festgelegt. Einen rechtsverbindlichen Charakter sowie einen standardisierten Verfahrensablauf mit Vorgaben aus dem Baugesetzbuch besitzt ein Rahmenplan allerdings nicht. Hinsichtlich des Planungsmaßstabes ordnet er sich zwischen dem Flächennutzungsplan und der Bebauungsplanung ein und wird so meist als Mittler

eingesetzt. Derartige vom Rat der Stadt beschlossene Konzepte sind anschließend im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen und gegebenenfalls umzusetzen. Sie sind Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung. Die Planinhalte, bestehend aus einem textlichen und einem zeichnerischen Teil, dienen der vereinfachten Darstellung von zukünftigen städtebaulichen Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten. Außerdem dient der städtebauliche Rahmenplan als Entscheidungshilfe für übergeordnete Behörden bei der Beurteilung, Förderung und Genehmigung städtebaulicher Planungen und Maßnahmen sowie der Information für Träger öffentlicher Belange und Investoren über die Absichten der Gemeinde. Die Bürger können anhand der Rahmenplanung die planerischen Absichten der Stadt und die Möglichkeiten der Entwicklungen in einem ersten Entwurfsstadium ablesen.

Die Aufgabe des Rahmenplans Werries besteht darin, unter städtebaulichen Kriterien zu bewerten und Vorschläge zu weiteren Entwicklungen - insbesondere zu Gestaltung des öffentlichen Raums, Vernetzung des Stadtteilzentrums, Verbesserungsmöglichkeiten der Aufenthaltsqualität und ergänzende Nutzungen - zu geben. Der vorliegende Rahmenplan Werries wird als Grundlagenplanwerk für die Erstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für den Stadtteil Werries dienen.

2. Untersuchungsgebiet

Die kreisfreie Stadt Hamm liegt im Herzen von Westfalen innerhalb des Regierungsbezirks Arnsberg. Sie bildet den nordöstlichen Rand des Ruhrgebietes, im Norden schließt sich das Münsterland und im Osten die Region Ostwestfalen-Lippe an. 1226 gegründet und mit Stadtrechten versehen hat Hamm unter anderem durch die kommunale Gebietsreform im Jahr 1975 seine heutige Ausdehnung erreicht, indem die einst eigenständigen Städte Bockum-Hövel und Heessen sowie die Gemeinden Uentrop, Rhynern und Pelkum eingegliedert worden sind¹. Mit einer Gebietsfläche von 226,2 km² und 180.851 Einwohnern (Stand 31.12.2016) ist Hamm heute eine

Großstadt, die von der Landesplanung als Mittelzentrum ausgewiesen wird. Die Siedlungsstruktur der Stadt wird von deutlich ablesbaren Siedlungskernen ausgebildet, die von einem eher ländlich geprägten Umland umrahmt werden. Mehrere Stadtteile verfügen über eigene Zentren und funktionieren weitgehend autonom von der Innenstadt.

Einer der sieben Hammer Stadtbezirke ist das östlich gelegene Uentrop. Mit einer Gebietsfläche von 44,6 km² (entspricht 19,7 % der Stadtfläche) handelt es sich hier um den zweitgrößten Stadtbezirk. Neben dem namensgebenden Ortskern Uentrop setzt sich der Stadtbezirk aus den statistischen Bezirken Kurpark, Mark, Braam, Geithe, Ostwennemar, Norddinker, Vöckinghausen, Frielinghausen und Werries zusammen.²

Mit dem Stadtteil Werries beschäftigt sich der vorliegende Rahmenplan Werries. Der Untersuchungsbereich gliedert sich dabei in einen engeren, den Kernbereich, und einen erweiterten Untersuchungsraum. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihrer strukturellen und funktionalen Bedeutung und werden in der Rahmenplanung mit entsprechend unterschiedlicher Intensität behandelt.

Der Rahmenplan Werries umfasst als Kernbereich das Zentrum mit seinen Versorgungseinrichtungen und Stellplätzen sowie den Bereich des Zentrums Werries zwischen dem Altem Grenzweg (Eingang Maximilianpark) und dem Altem Uentrop Weg (zwischen den Kreuzungen Ostwennemarstraße und Weidenstraße) (siehe die schraffierte Fläche „K“ in den Abbildungen 1 und 2).

Der darüber hinausgehende erweiterte Untersuchungsbereich besteht aus dem Areal zwischen dem Datteln-Hamm-Kanal und der Geithe sowie der Maximiliansiedlung und dem Papenweg (siehe die kreisförmige Fläche „E“ in den Abbildungen 1 und 2).

Zusätzlich sind punktuell Vertiefungsbereiche mit einzelnen Entwicklungsperspektiven und gegebenenfalls Verknüpfungen von diesen Vertiefungsbereichen untersucht worden (siehe die zwölf nummerierten Flächen in Abbildung 2).

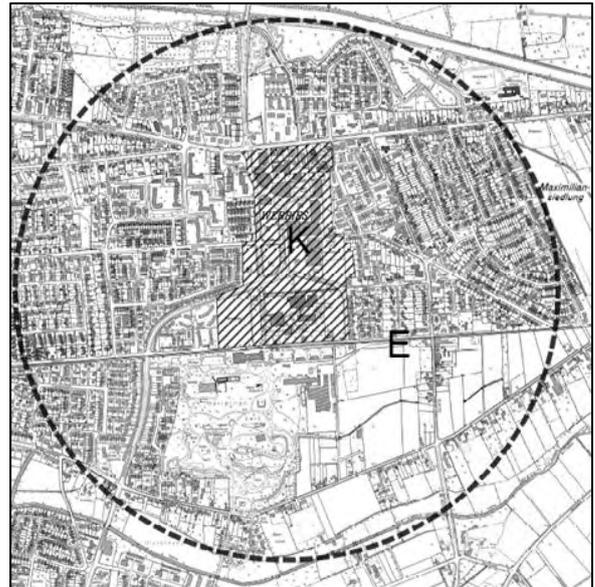


Abb. 1: Kernbereich und erweiterter Untersuchungs-bereich

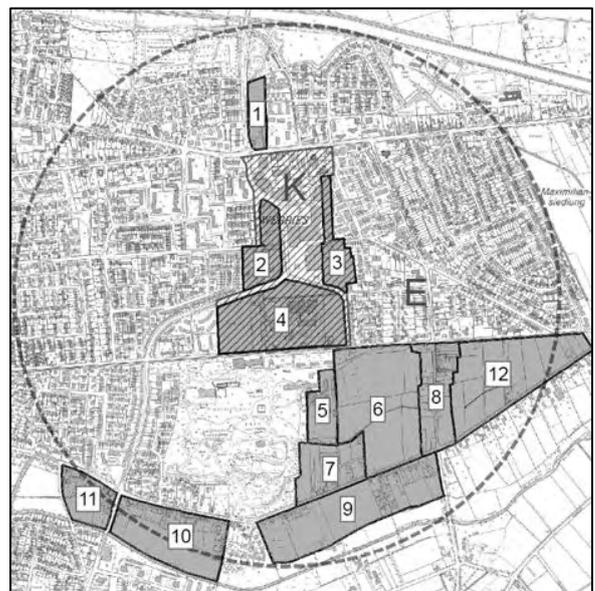


Abb. 2: Vertiefungsbereiche (zu Beginn des Planungsprozesses)

3. Vorgehensweise

Die Vorgehensweise zur Erstellung des Rahmenplans Werries setzt sich aus verschiedenen Arbeitsphasen zusammen.

In einem ersten Schritt wurden der Untersuchungsbereich abgegrenzt und die Aufgabenstellung definiert (siehe Kapitel 1. Anlass und Aufgabenstellung und 2. Untersuchungsgebiet).

Die umfangreiche Bestandsanalyse des Gesamt- raumes umfasst die Themen „Stadt- bild und

Gestaltung“, „Einzelhandel und Arbeit“, „Wohnen und Quartiere“, „Mobilität und Erschließungsstruktur“ sowie „Freiraumsituation, Freizeit-, Spiel- und Sportanlagen“. Dazu wurden neben einer Analyse der städtebaulichen und stadtplanerischen Entwicklung des Stadtteils Werries sowie der Durchführung von Ortsbesichtigungen die räumlich relevanten Daten wie bestehende Konzepte und laufende Planungen, die vorhandenen Bestandsdaten wie Katasterpläne, Luftbilder und statistische Daten sowie generelle Trends und Zukunftsprognosen berücksichtigt. Des Weiteren wurde eine Beteiligung der relevanten Stadtämter, Fachbehörden und Institutionen durchgeführt, um einerseits konkrete fachspezifische Fragen beantwortet zu bekommen und andererseits allgemeine Aussagen zur Gestaltung des öffentlichen Raums, zur Vernetzung des Stadtteilzentrums, zum Standard der Aufenthaltsqualität sowie zu aktuellen und ggf. ergänzenden Nutzungen zu erhalten. (siehe Kapitel 4. Städtebauliche Entwicklung des Stadtteils Werries und 5. Status Quo - Bestandsanalyse - Standortprofil)

Der Rahmenplan Werries war in einen Beteiligungsprozess eingebunden, der neben den Expertenstandpunkten auch die Öffentlichkeit in Form eines Bürgerworkshops aufgenommen hat. Ziel war es, so ein Urteil über die städtebauliche Situation aus Sicht der Bürger selbst zu erhalten. (siehe Kapitel 6. Dialog)

Aus der eigenen Bestandsaufnahme, den Fachbeiträgen der Experten sowie den Einschätzungen der Bürger sind daraufhin stadtplanerische Stärken, Schwächen und Potentiale herausgearbeitet und zusammengefasst worden. Diese sind je nach Inhalt und Möglichkeit sowohl textlich, als auch grafisch aufbereitet worden. (siehe Kapitel 7. Stärken, Schwächen und Potentiale)

Die beschriebene Bestandsanalyse bildete die Basis für die folgende konzeptionelle Ausarbeitung der Rahmenplanung. Aus dieser Vorarbeit sind generelle Zielsetzungen für die Konzeption des Rahmenplans Werries abgeleitet worden (siehe Kapitel 8. Leitziele).

Zu diesen sind im Anschluss konkrete Projekt- und Maßnahmenvorschläge ausführlich beschrieben und soweit möglich verortet sowie

grafisch dargestellt worden. Dabei sind häufig neben einer Vorzugsvariante und Handlungsempfehlung noch weitere Alternativen genannt worden, die zu einer städtebaulichen Weiterentwicklung des Untersuchungsbereiches des Rahmenplans herangezogen werden können. (siehe Kapitel 9. Projekte und Maßnahmen)

ANALYSE

4. Städtebauliche Entwicklung des Stadtteils Werries

4.1. Überblick über die städtebauliche Entwicklung des Stadtteils seit 1840

Das heutige Zentrum des Stadtteils Werries war Mitte des 19. Jahrhunderts durch eine lockere Siedlungsstruktur geprägt, nur vereinzelte Gebäude befanden sich hier. Teile des Untersuchungsraumes gehörten zum Gebiet der Stadt Hamm, andere zu den Gemeinden Werries und Mark. Erst Ende des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts setzte die Industrialisierung hier deutliche Spuren im Siedlungsraum, die bis heute erkennbar sind.

Zunächst wurde Ende des 19. Jahrhunderts die Ruhr-Lippe-Eisenbahn als Kleinbahn angelegt, erst 1940 erhielt sie Gleise in Normalspur. Daher wurde bei der Anlage der Zeche Maximilian Anfang des 20. Jahrhunderts ein zusätzliches Anschlussgleis zum Bahnhof Rhynern an der Bahnstrecke Hamm-Soest erbaut. Auch wenn die Zeche Maximilian nur kurz in Betrieb war und mit vielen Problemen zu kämpfen hatte, so arbeiteten doch in der Spitzenzeit fast 2.000 Bergarbeiter hier. Um ihnen in der Nähe ihres Arbeitsplatzes Wohnraum anbieten zu können wurden die Arbeitersiedlungen Maximilian und Ostwennemar angelegt.

Aufgrund von Wassereinbrüchen kurz vor Beginn des 1. Weltkrieges stieg das Grubenwasser massiv an. Dringend benötigte Spezialpumpen wurden nicht mehr geliefert, so dass es zum „Absaufen“ der Zeche kam. Spätere Versuche in den 1920er Jahren und zu Beginn des 2. Weltkrieges mit neuen, nördlich gelegenen Schächten mussten ebenfalls erfolglos aufgegeben werden.³

Auffällig ist die in den 1920er Jahren angelegte Maximilianstraße: Sie verläuft vom Haupttor des Bergwerkes geradlinig nach Norden zur Bergwerksvilla am Alten Uentroper Weg (heute Kindertagesstätte Villa Kunterbunt).

Weiteres Zeichen der Industrialisierung ist der Lippe-Seiten-Kanal, der in den 1920er Jahren

gebaut wurde und den Untersuchungsraum im Norden von der Lippeau abgrenzt.

Ein wesentliches Merkmal der 1930er Jahre war die Vorbereitung des 2. Weltkrieges, auch siedlungsstrukturell wirkte sich dies unmittelbar westlich des Untersuchungsraumes mit der Errichtung von vier großflächigen militärischen Anlagen aus: Mit der Argonnerkaserne an der Soester Straße, der Paracelsuskaserne an der Marker Allee, der Lippekaserne (später Newcastle Barracks) am Georgsplatz und dem Heeresdepot Mark zwischen Marker Dorfstraße und Papenweg wurden große Flächen beansprucht. In diesen Zeitraum fällt auch eine Neuordnung der Gemeindegrenzen, die den Untersuchungsraum der Gemeinde Werries zuordnete.

Die sonstige Siedlungsentwicklung war fast zu vernachlässigen, erst nach dem 2. Weltkrieg wurden schrittweise neue Siedlungsabschnitte vornehmlich im Hammer Osten begonnen, die an den Untersuchungsraum heranragen.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde das Zechengelände Maximilian zeitweise von den britischen Streitkräften als Übungsfläche genutzt. Der Alte Uentroper Weg und die Maximilianstraße, die eine Betonfahrbahn hatten, wurden als Panzerstraße genutzt. Danach fiel das Gelände brach bzw. wurde in den Randbereichen gewerblich genutzt.

Im eigentlichen Untersuchungsraum stellten die Bebauungen an der Ostenheide und dem Kirschenweg in den 1950er Jahren zwei kleinere Abschnitte dar, während es ansonsten bei der vorhandenen Streubebauung verblieb.

Ende der 1960er Jahre setzte mit dem Mehrfamilienhausbau an der Eichenstraße die planmäßige Entwicklung des Bereiches zwischen Altem Uentroper Weg und dem Gelände des stillgelegten Bergwerkes ein. Von den umfassenden Planungen der ehemaligen Gemeinde Uentrop, die bis 1975 aufgestellt wurden (siehe Kapitel 4.2 Planungen der Gemeinde Uentrop), wurden allerdings nur das Schulzentrum, in dem heute das Freiherr-vom-Stein-Gymnasium untergebracht ist, sowie mit der Ostwennemarstraße der westliche Teil des geplanten Erschließungssystems verwirklicht.

Nach der kommunalen Neuordnung wurden die städtebaulichen Ziele der Gemeinde Uentrop

relativiert und angepasst. Wesentliches Element war die Durchführung der Landesgartenschau 1984, auf die umfassende Planungen ausgerichtet wurden. Hiermit wurde ein deutlicher Entwicklungsimpuls gegeben, der zunächst die Entwicklung von Wohngebieten im

Umfeld des Maximilianparks forcierte und damit auch die Entwicklung des Geschäftszentrums in mehreren Entwicklungsstufen (siehe Kapitel 4.3 Planungen der Stadt Hamm) ermöglichte.

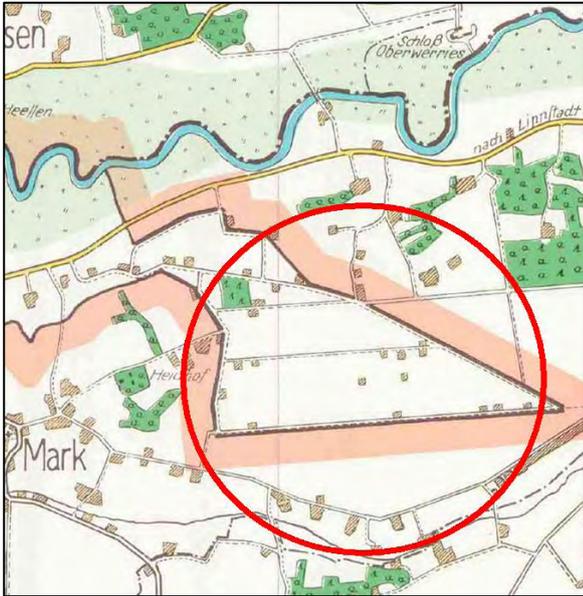


Abb. 3: Stadtplan von 1840⁴

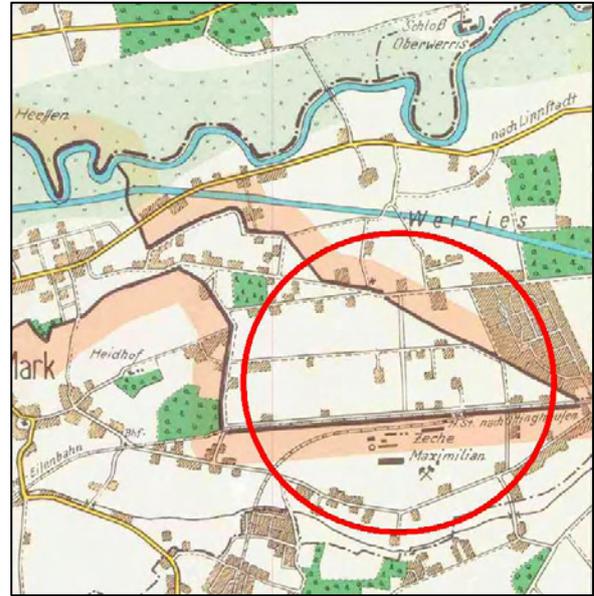


Abb. 5: Stadtplan von 1925⁶

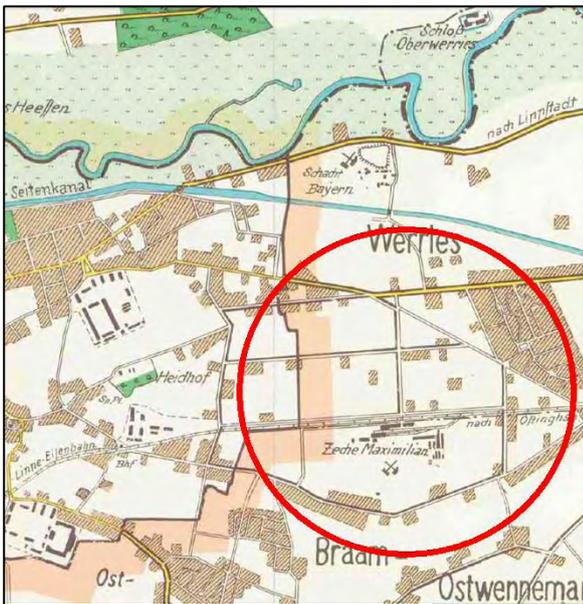


Abb. 4: Stadtplan von 1953⁵

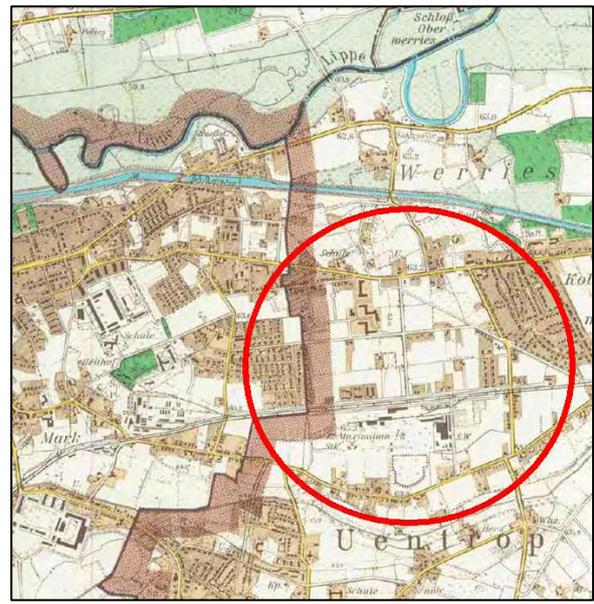


Abb. 6: Stadtplan von 1968⁷

4.2. Planungen der Gemeinde Uentrop

Anfang der 1970er Jahre wurde von der Gemeinde Uentrop ein Flächennutzungsplan aufgestellt, der zusammen mit weiteren Bebauungsplänen die Siedlungsentwicklung grundlegend beeinflusst hat (siehe

Abbildung 7). Neben den Aussagen zur Entwicklung des neuen Zentrums wurde auch die gewerbliche Entwicklung im Dorfbereich Uentrop vorangetrieben. Der Flächennutzungsplan enthielt auch Aussagen zur Anlage zahlreicher neuer Verbindungsstraßen, zur Verlegung der Ruhr-Lippe-Eisenbahn und zur

Ausweisung neuer Wohnbauflächen. Die Arbeitersiedlungen Maximilian und Ostwennemar wurden ebenso wie das ehemalige Zechengelände als Sanierungsgebiete dargestellt. Der mittlere Bereich des Zechengeländes wurde als Grün- und Sportfläche dargestellt, während westlich angrenzend Wohnbauflächen bzw. östlich angrenzend Mischgebiete entwickelt werden sollten.

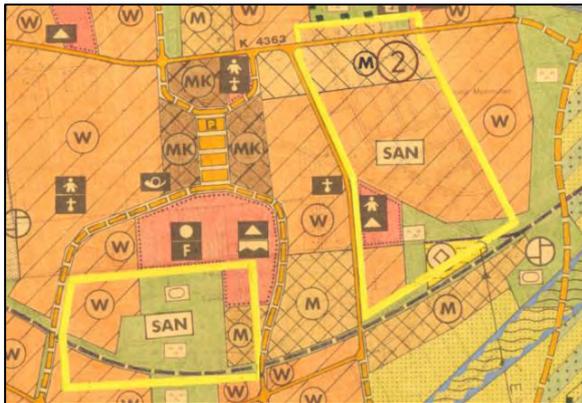


Abb. 7: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Uentrop

Im Zentrum umfassten Kerngebiete zusammen mit einer südlich angrenzenden Gemeinbedarfsfläche eine große Verkehrsfläche mit Stellplätzen und einem Marktplatz. Die Erschließung wurde durch vier geplante Hauptverkehrsstraßen nach Nordwesten bzw. Nordosten zum Alten Uentrop Weg sowie nach Südwesten bzw. Südosten Richtung Ostwennemar gewährleistet.

Grundlage dieser Planung war ein städtebauliches Gutachterverfahren, in dem 1969 der Entwurf des Büros Dipl.-Ing. Einsele aus Gladbeck ausgewählt wurde. Das Büro hatte auch für andere Städte der Region, z.B. für Unna, Planungskonzepte erstellt. Signifikantes Merkmal des für Werries ausgewählten Entwurfs ist die Anlage eines breiten Boulevards in Nord-Süd-Richtung. Zur Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes wurde ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet, das nur für einzelne Teilabschnitte abgeschlossen werden konnte. Im südlichen Abschnitt wurde für den Schulneubau und weitere Gemeinbedarfseinrichtungen der Bebauungsplan 3A aufgestellt, die planungsrechtliche Grundlage für die zentralen Verkehrsflächen des Boulevards und das umgebende Kerngebiet

beinhaltete der Bebauungsplan 3B (siehe Abbildung 8). Für die angrenzenden Wohngebietsflächen sollten zwei weitere Teilabschnitte des Bebauungsplans folgen. Aufgrund der kommunalen Neuordnung wurden diese Planungen aber nicht mehr abgeschlossen.

Das Schulzentrum mit Haupt- und Realschule, angestrebt war eine Gesamtschule, wurde dabei nur als erster Schritt betrachtet. Es sollten noch ein Hallenbad und ein Rathausneubau folgen, diskutiert wurden auch eine Bücherei und ein Kindergarten. Ergänzt werden sollten diese Gebäudestrukturen durch Spiel- und Sportflächen.

Der Bebauungsplan 3B umfasste den geplanten Boulevard mit angrenzenden Kerngebietsflächen. Es sollte eine sechs- bis zehngeschossige Bebauung errichtet werden, die den geplanten Boulevard an der Ost- und Westseite einfassen sollte.

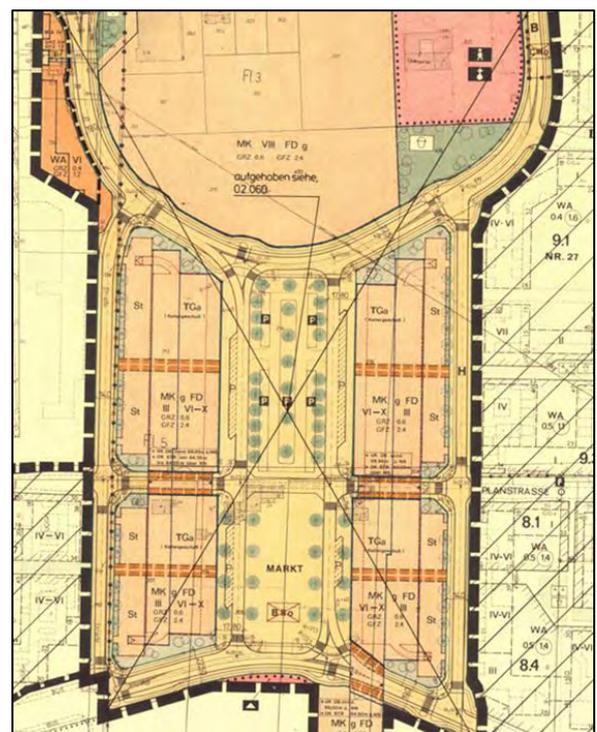


Abb. 8: Auszug aus dem Bebauungsplan 3B der Gemeinde Uentrop

Dazwischen lagen die beiden Parallelfahrbahnen, die den mittig geplanten Markt bzw. einen Parkplatz umschlossen. Im Aufstellungsverfahren wurde auch erwogen, nachträglich in der Höhe des 1. Obergeschosses eine separate Fußgängerebene anzulegen.

Auch die Flächen zwischen Altem Uentroper Weg und dem geplanten Boulevard sollten mit einer bis zu achtgeschossigen Bebauung neben dem Grundstück der katholischen Kirchengemeinde entwickelt werden.

Die nordwestliche Anbindung zum Alten Uentroper Weg sollte an der Bergwerksvilla vorbei geradlinig zur Kanalbrücke geführt werden. Dadurch musste sie die Achse der Maximilianstraße verlassen, die zwischen Villa und Haupteingang des Bergwerksgeländes angelegt worden war. Durch diese Verschiebung entstanden Restflächen, die im Kreuzungsbereich als Grünfläche festgesetzt wurden. Südlich angrenzend wurde die Fläche der ehemaligen Maximilianstraße Teil der überbaubaren Grundstücksfläche. Die vorhandene Sichtachse wurde damit aufgegeben und unterbrochen.

Parallel bemühte sich die Gemeindeverwaltung um die Ansiedlung eines Kaufhauses, hierzu wurden mit der Firma Karstadt Gespräche geführt.

Realisiert wurden von dieser städtebaulichen Konzeption nur Fragmente: Mit dem westlichen Straßenzug entstand die heutige Ostwennemarstraße und im Süden das neue Schulzentrum, das heute dem Freiherr-vom-Stein-Gymnasium dient. Die Realisierung dieser Fragmente hat allerdings die weitere städtebauliche Entwicklung erkennbar beeinflusst und wirkt bis heute nach.

Ohne das östliche Gegenstück des Boulevards wirkt die heutige Straßenführung der Ostwennemarstraße allerdings eher zufällig, das zugrundeliegende Konzept kann kaum erahnt werden. Auch sind Zweifel angebracht, ob der Boulevard zwischen den bis zu 10-geschossigen Gebäuden dauerhaft als ein lebendiges Stadtteilzentrum von den Bewohnern und den Gewerbetreibenden angenommen worden wäre. Vergleichbare Beispiele zeigen, dass solche Planungen die damaligen Erwartungen oft nicht dauerhaft erfüllen konnten. Unter heutigen städtebaulichen Kriterien wäre die Auswahl und vertiefende Bearbeitung dieses Konzeptes kaum vorstellbar.

4.3. Planungen der Stadt Hamm

Nach der kommunalen Neuordnung 1975 entstand die Notwendigkeit, die Stadtplanung unter den Prioritäten der entstandenen Großstadt neu auszurichten. Die Entwicklung des geplanten Boulevards trat damit in den Hintergrund, während andere Potentiale genutzt werden konnten.

Mit der ersten Landesgartenschau 1984 ergab sich für das brachgefallene Zechengelände die Möglichkeit eines Entwicklungsimpulses, der bis heute Wirkung auch in den angrenzenden Bereichen entfaltet und durch die Internationale Gartenausstellung 2027 erneut zusätzlichen Antrieb erhalten soll.

Flächennutzungsplan (FNP)

Die grundlegenden Aussagen zur Stadtentwicklung trifft der Flächennutzungsplan einer Gemeinde. Er musste für die Stadt Hamm nach der kommunalen Neuordnung neu aufgestellt werden. Nach der Überprüfung der Planungen der Vorgängergemeinden und Entwicklung gesamtstädtischer Planungsziele wurden einige Darstellungen übernommen, während andere modifiziert oder verworfen wurden.

Der erste gesamtstädtische Flächennutzungsplan wurde 1979 wirksam.

Er stellte den Bereich an der Ostwennemarstraße weiter als Zentrum mit Kerngebiets- und Gemeinbedarfsflächen zwischen umgebenden Wohnbauflächen dar. Allerdings wurde die Planung insgesamt reduziert, insbesondere wurden die Verkehrsflächen auf die (heute) bestehende Ostwennemarstraße beschränkt.

Südlich angrenzend wurde das ehemalige Zechengelände als Grünfläche mit Grünzugverbindungen nach Nordwesten, Osten und Süden berücksichtigt. Die denkbaren Erweiterungsflächen waren 1979 als Gewerbe- bzw. Wohnbaufläche dargestellt, die durch einen schmalen Grünstreifen getrennt wurden.

Auf dieser Grundlage konnten Bebauungspläne aufgestellt werden, die die Durchführung der Landesgartenschau vorbereiteten.

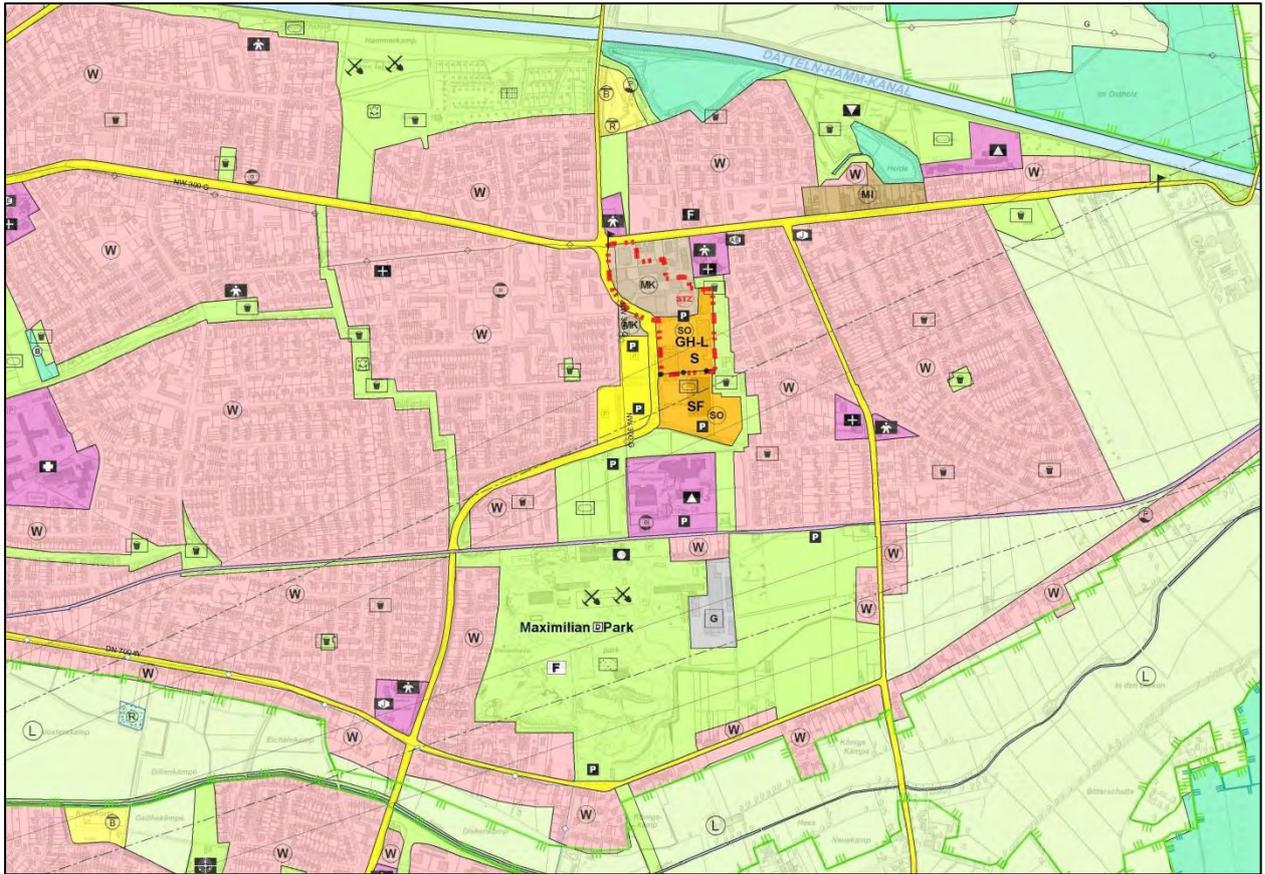


Abb. 9: Ausschnitt aus dem aktuell wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Hamm

Im Dezember 2008 wurde die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans wirksam (siehe Abbildung 9). Damit sollte die Planung u.a. der aktuellen demographischen Entwicklung sowie weiteren Randbedingungen angepasst werden. Im Bereich des Geschäftszentrums wurden in diesem Zusammenhang Sondergebietsflächen dargestellt, während nicht mehr benötigte Gemeinbedarfsflächen entfielen. Zur Trennung von den Wohnbereichen wurde ein vom Maximilianpark nach Norden führender Grünzug berücksichtigt, außerdem wurde die Fläche östlich des Parks bis zur Braamer Straße als Erweiterung des Maximilianparks dargestellt.

Grundlage für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans war das „Strukturkonzept zur Stadtentwicklung - WerkStadt Hamm“⁸ aus dem Jahr 2005, das als Leitfaden für die Stadtentwicklung unter intensiver Beteiligung der Bürger erarbeitet wurde. Das Strukturkonzept enthält aufbauend auf dem städtebaulichen Rahmenplan Werries von 2003 bereits Überlegungen zur Aufwertung und Erweiterung der sogenannten „Neuen Mitte Werries“ als lebendige Mitte und attraktiver Einzelhandels-

standort, die in den Folgejahren als bauliche und funktionale Erweiterung umgesetzt wurden. Mit dem Stadtentwicklungsbericht Hamm 2016⁹ wurden die planerischen Grundlagen seit der Erarbeitung des Strukturkonzeptes für die Gesamtstadt und somit auch für den Bezirk Uentrop betrachtet. Für den Stadtteil Werries kommt er zu dem Ergebnis, dass sich das Stadtteilzentrum als funktionale stabile Ortsmitte darstelle. Jedoch bestehe auch aktuell Handlungsbedarf zur Verbesserung der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität. Durch die Erarbeitung des vorliegenden Rahmenplans erfolgt eine konzeptionelle Überarbeitung der Ortsmitte Werries, die Grundlage für die räumliche Entwicklung für die nächsten Jahre ist.

Bebauungspläne zur Vorbereitung der Landesgartenschau

Zur Vorbereitung der Landesgartenschau wurden die Bebauungspläne Nr. 02.066 - Naherholungsgebiet Maximilian Nord - und

Nr. 02.067 - Naherholungsgebiet Maximilian Süd - aufgestellt. Der Bebauungsplan Nr. 02.067 beinhaltet (zusammen mit weiteren Bebauungsplänen im Umfeld) auch die Entwicklung von Wohnbauflächen westlich der Landesgartenschaufläche sowie ein Teilstück der Ostwennemarstraße, deren Fertigstellung die verkehrliche Anbindung des Maximilianparks sicherte.

Bebauungsplan Nr. 02.060 als Entwicklungsgrundlage im Zentrum

Der Bebauungsplan Nr. 02.060 - Zentrum Werries - wurde unter Berücksichtigung geänderter städtebaulicher Zielsetzungen in den Jahren 1990 bis 1992 aufgestellt (siehe

Abbildung 10). Das städtebauliche Leitbild des Boulevards zwischen Hochhäusern wurde endgültig aufgegeben und es erfolgte eine Reduktion auf das bereits entwickelte Verkehrssystem der Ostwennemarstraße. Durch den Bau der Karl-Koßmann-Straße in einer verschobenen Trasse entfiel dabei auch die ursprünglich vorgesehene Verbindung zur Braamer Straße für Kraftfahrzeuge. Es wurde ein kleinmaßstäbliches Kerngebiet mit angrenzenden Gemeinbedarfsflächen (Kirche, Jugendzentrum und Verwaltung) festgesetzt, zugleich erfolgte eine Bestandssicherung der Eissporthalle mit einer Erweiterungsoption. Im Westen und im Osten wurden mit dem Quittenweg und dem Beverföhring Flächen für ergänzende Wohnbereiche vorgesehen.

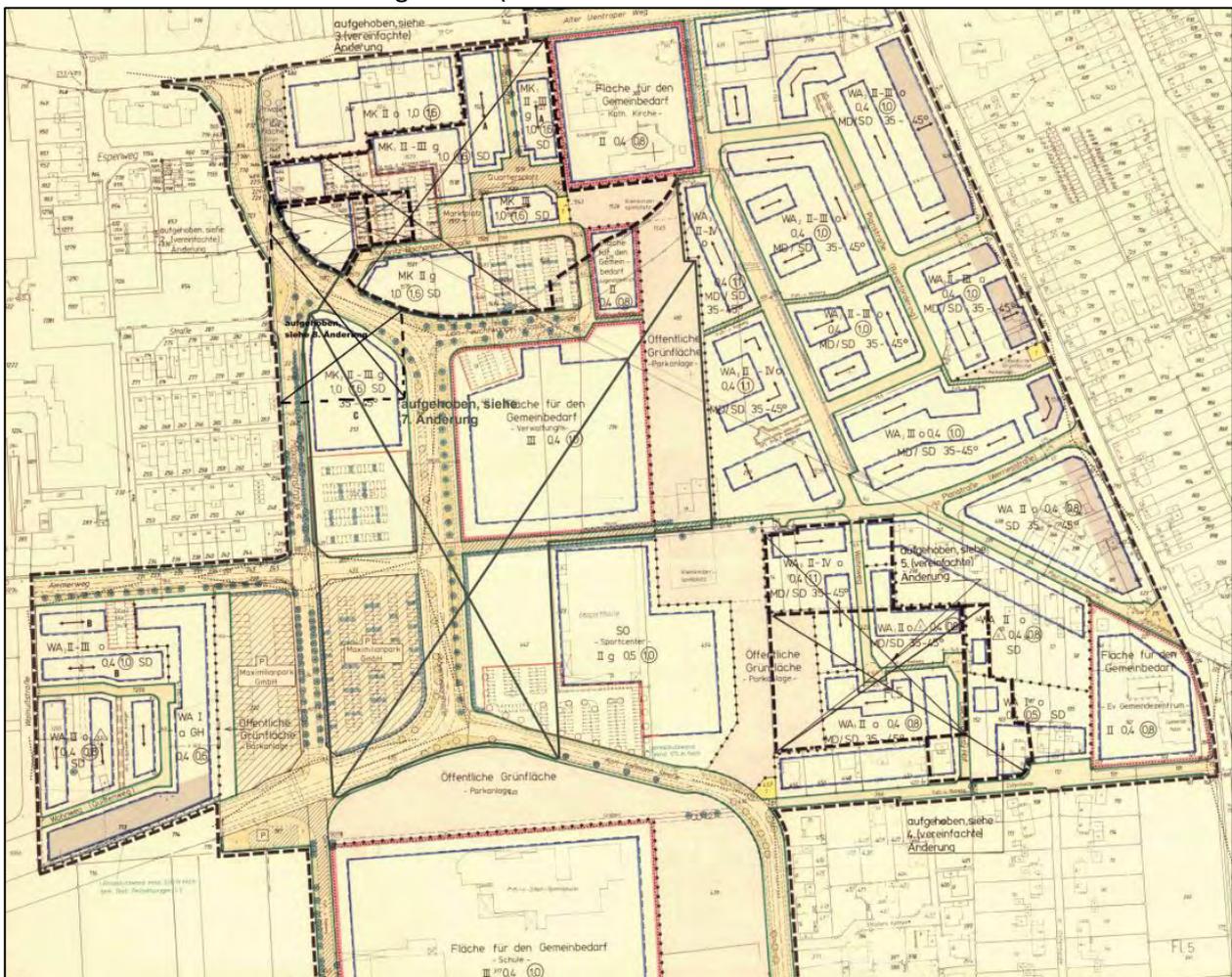


Abb. 10: Auszug aus dem Bebauungsplan Nr. 02.060 - Zentrum Werries -

Auf der Grundlage der kleinteiligen Planungskonzeption des Bebauungsplans Nr. 02.060 nahm die Entwicklung zunächst langsam, später zunehmend an Fahrt auf. Es mussten

zusätzliche großflächigere Erweiterungsflächen bereitgestellt werden, nachdem zwischen 1992 und 2003 kleinere Änderungen des Bebauungsplans geplante Investitionen ermöglicht hatten.

Vorbereitend wurde die Nutzung angrenzender Brachflächen in einem Rahmenkonzept 2003 untersucht (siehe Abbildung 11). Wichtige Gesichtspunkte waren die Vernetzung zwischen

bestehendem Zentrum und geplanter Erweiterung sowie die Schaffung einer Raumkante an der Ostwennemarstraße.

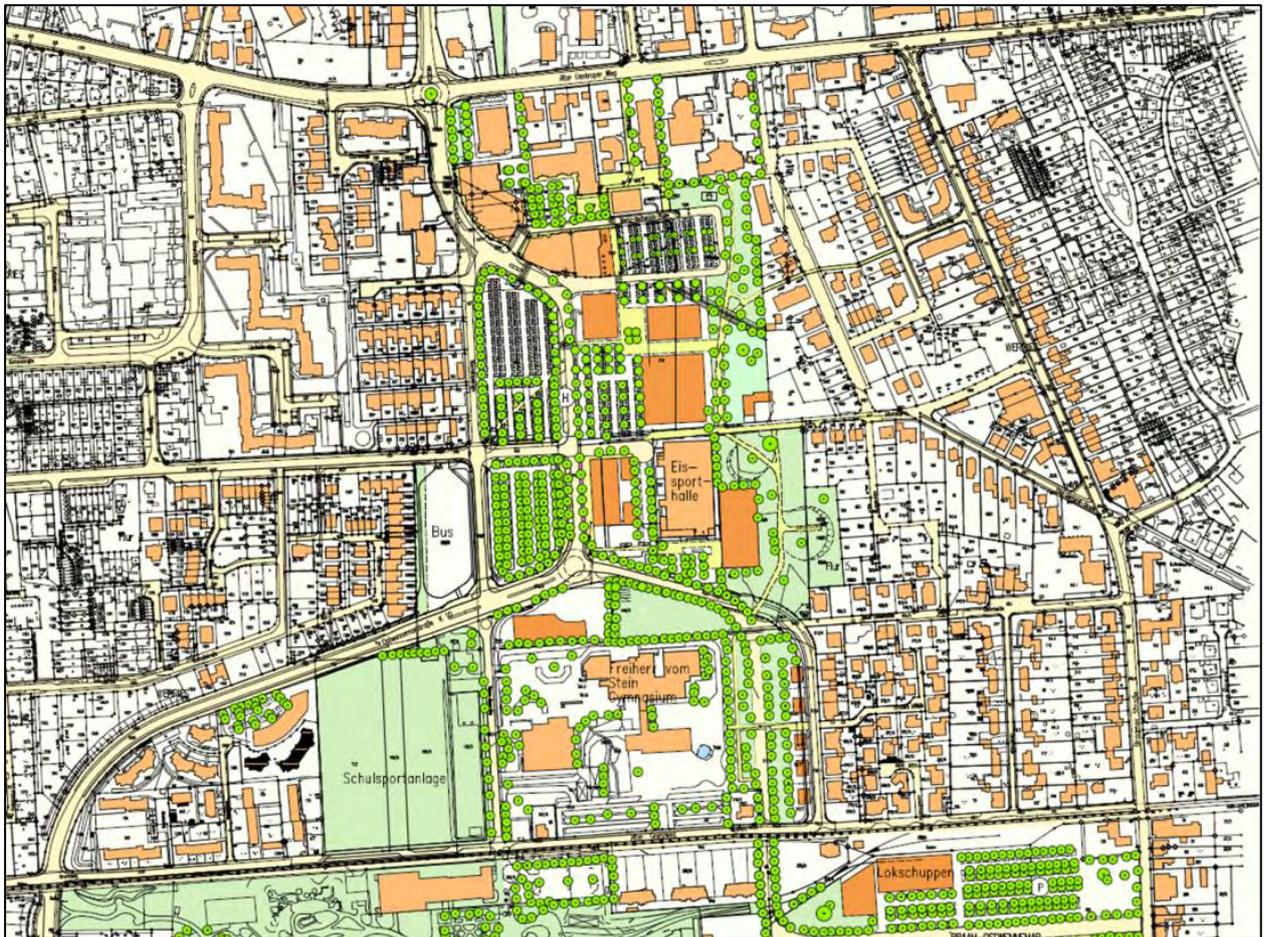


Abb. 11: Auszug aus dem Rahmenplan Werries von 2003

Zusätzliche Stellplätze waren an einer ergänzenden Straßenverbindung zur Braamer Straße vorgesehen, die auch den vorhandenen Gewerbebetrieb erschließen sollte. Unter Berücksichtigung dieser Zielvorstellung konnte 2006/07 die 7. Änderung des Bebauungsplans Nr. 02.060 aufgestellt werden, die eine erhebliche Erweiterung der Verkaufsflächen zusammen mit der Errichtung einer Handballhalle ermöglichte. Dieser qualitative Angebotsprung ermöglichte es, ein kundenorientiertes Stadtteilzentrum zu entwickeln, da auch die Nachfrage aus den in der Nachbarschaft entstandenen Wohngebieten deutlich angewachsen war. Die ursprünglich großzügig geplanten Stellplatzanlagen stoßen inzwischen nicht nur in Spitzenzeiten an ihre Grenzen. Ein für alle hier angesiedelten Nutzungen ausreichendes und gut funktionierendes, aber auch gut gestaltetes Stellplatzangebot ist für

den erfolgreichen Betrieb des Stadtteilzentrums essentiell.

5. Status Quo - Analyse - Standortprofil

Anknüpfend an die Darstellung der städtebaulichen Entwicklung (siehe Kapitel 4. Städtebauliche Entwicklung des Stadtteils Werries) erfolgt eine Bestandsanalyse der heutigen Situation im Untersuchungsbereich. Dazu werden die Aspekte „Stadt- und Gestaltung“, „Einzelhandel und Arbeit“, „Wohnen und Quartiere“, „Mobilität und Erschließungsstruktur“ sowie „Freiraumsituation, Freizeit, Spiel- und Sportanlagen“ in den Kapiteln 5.1. bis 5.5. betrachtet. Damit werden die wesentlichen städtebaulichen Merkmale des Stadtteilzentrums erfasst und beschrieben. Zusammen

mit den Ergebnissen der Dialoge mit den Experten und Bürgern (siehe Kapitel 6. Dialog) sind sie Grundlage für die bewertende Zusammenstellung von Stärken, Defiziten und Potentialen des Stadtteilzentrums (siehe Kapitel 7. Stärken, Defizite und Potentiale).

5.1. Stadtbild und Gestaltung

Als Stadtbild werden besondere Merkmale eines urbanen Ortes bezeichnet. Dies kann sich auf besondere Bauwerke, Grünanlagen, aber auch geographische Gegebenheiten, wie die Lage an einem Fluss o.ä. beziehen. Darüber hinaus ist auch die regionale Identifikation mit einem Ort gemeint und damit die subjektiv empfundenen Charakteristiken, die einen Wiedererkennungswert haben und eine Bedeutung ausstrahlen. Diese Merkmale sind für Ortsfremde, wie z.B. Touristen leicht ablesbar und stiften für die Einwohner eine Verbundenheit und Identität mit ihrem Wohnort.

Für Werries hat der Maximilianpark als Landschafts- und Freizeitpark eine besondere Bedeutung. Er ist zur Landesgartenschau 1984 auf dem Gelände der stillgelegten Zeche Maximilian errichtet worden und gehört somit zusammen mit den Arbeitersiedlungen zur historischen Keimzelle des Ortes. Er ist in seiner heutigen Nutzung weit über die Hammer Stadtgrenzen bekannt und zieht jährlich viele Menschen an. Bereits auf der Brücke über den Kanal wird man von dem Glaselefanten „empfangen“, der gemeinsam mit der Maximilianhalle ein schon von weitem zu sehendes Symbol darstellt und in alle Richtungen in das Umfeld hinaus strahlt. Die wenigen denkmalgeschützten Gebäude stammen ebenfalls aus dieser Gründungszeit des Stadtteils. Hier sind nördlich des alten Uentropfer Weges die Direktorenvilla zu nennen, die heute als Kindertagesstätte genutzt wird, sowie am nordöstlichen Rand des Parks drei Zechengebäude. Ferner sind es die Gebäude der Freizeitnutzungen, wie die Eissport- und Handballhalle, die Teil des sogenannten neuen Zentrums sind und ebenfalls über den Stadtteil hinaus bekannt sind. Aus dem Bild von Werries ist auch das Einkaufszentrum als eine

wesentliche und gut funktionierende Nutzung nicht mehr wegzudenken.

Auf Stadtteilebene übernehmen die Alte Schule Werries als Bürgertreff sowie die katholische Kirche St. Bonifatius und die evangelische Erlöserkirche durch die Bauform und durch Nutzungsüberlagerung mit jeweils einer Kindertagesstätte eine identitätsstiftende Funktion (siehe Abbildungen 12 bis 14). Die ruhigen recht homogenen Wohnlagen und -quartiere sorgen dafür, dass der Wohnwert in Werries sehr hoch ist und von den Bewohnern als sehr positiv bewertet wird.



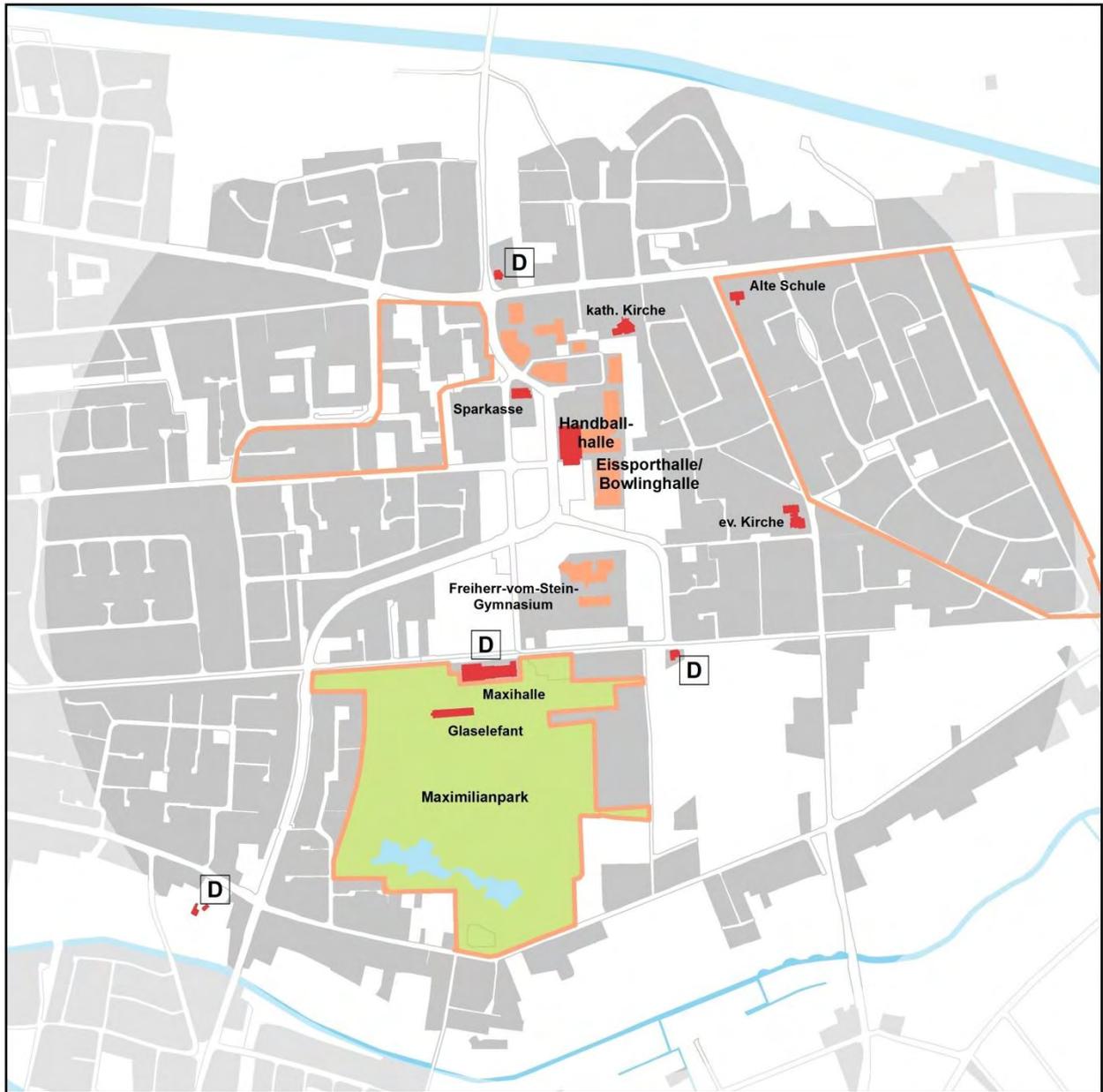
Abb. 12: Bürgertreff Alte Schule



Abb. 13: Katholische Kirche St. Bonifatius



Abb. 14: Evangelische Erlöserkirche



- | | | | |
|----------|-------------------|--|-------------------------------|
| D | Denkmal | | prägnante Nutzungen |
| | prägnante Gebäude | | prägnante Siedlungsstrukturen |

Abb. 15: Bestandsanalysekarte „Stadtbild und Gestaltung“

5.2. Einzelhandel und Arbeit

Im Stadtbezirk Uentrop wohnen insgesamt rund 27.300 Einwohner¹⁰, die sich im Schwerpunkt auf den nahezu geschlossenen Siedlungsbereich mit den Ortsteilen Mark, Werries und Braam-Ostwhenemar konzentrieren. Im äußersten Osten der Stadt Hamm gelegene Ortsteil Uentrop leben nur ein Viertel der Einwohner der Stadtbezirks, die sich zudem über einen relativ großen, teilweise ländlich geprägten Raum verteilen.

Entsprechend dieser Bevölkerungsstruktur hat sich auch der Einzelhandel schwerpunktmäßig entwickelt. Für den Bereich Alter Uentroper Weg östlich des Einkaufszentrums gibt es keinen Ankermieter in Form eines Einzelhandelsfilialisten. Jedoch ist dieser Grundversorgungsbereich gekennzeichnet durch einige kleinere inhabergeführte Einzelhändler, die bereits seit Jahren dort ihr Geschäft betreiben. Hier finden sich Läden, die sonst im Stadtbezirk nicht vertreten sind und eine starke lokale Identität besitzen. Eine starke Konzentration der Einzelhandelsangebote im Stadtbezirk fällt auf den Stadtteil Werries mit dem Stadtbezirkszentrum Uentrop, welches als „Neue Mitte“ in den 1980er-Jahren an der Moritz-Bacharach-Straße / Ostwhenemarstraße entstanden ist. Die vorhandenen Angebotsstrukturen werden von nahversorgungsrelevanten Sortimenten wie Nahrungs- und Genussmitteln, Drogeriewaren sowie Apotheken bestimmt. Das Stadtbezirkszentrum Uentrop ist zudem im Jahr 2007 erheblich erweitert worden. Um einen weitgehend als Parkplatzfläche genutzten Platz befinden sich nunmehr mehrere Lebensmittelmärkte und eine Vielzahl kleinerer Anbieter. Die Struktur in diesem räumlichen Bereich stellt sich wie folgt dar¹¹:

- Die vorhandenen Betriebe nehmen eine Gesamtverkaufsfläche (VKF) von rund 9.800 m² ein.
- Leitbetriebe sind die Lebensmittel-Supermärkte Edeka (circa 1.680 m² VKF), Rewe (circa 1.000 m² VKF), die Discounter Lidl (circa 1.030 m² VKF) und Aldi (circa 900 m² VKF) sowie der Textil-Discounter Takko (circa 670 m² VKF), der Sportfachmarkt Sport 2000 Deppenkemper (circa 600 m² VKF), die

Nonfood-Discounter Tedi (circa 690 m² VKF) und Kodi (circa 690 m²) sowie der Drogeriemarkt DM (circa 570 m² VKF).

Das in mehrjährigen Baustufen errichtete Stadtbezirkszentrum hat besonders durch die südliche Erweiterung erheblich an Gesamtattraktivität gewonnen. Dazu haben die Errichtung des Gebäudekomplexes mit der Handballhalle im ersten Obergeschoss sowie Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten im Untergeschoss wesentlich beigetragen. Auch wurden zahlreiche neue Pkw (Personenkraftwagen)-Stellplätze im Geschäftsbereich geschaffen, sodass die zuvor sehr angespannte Parksituation sich verbessern konnte.



Abb. 16: Zentrum Werries¹²

Neben der Zentralisierung des Einzelhandels durch die Erweiterung des Stadtbezirkszentrums kam es in den letzten Jahren auch zu strukturellen Veränderungen und Leerständen im älteren Teilbereich des Zentrums (Immobilie Ostwhenemarstraße 106), aber besonders auch zu Veränderungen und Wegfall von Einzelhandelsnutzungen an Grundversorgungsstandorten in angrenzenden Stadtteilen. So ist der ohnehin schmale Einzelhandelsbesatz am Alten Uentroper Weg, der grundsätzlich von seiner Lage an einer wichtigen Erschließungsachse im Hammer Osten profitiert, in den letzten Jahren zunehmend weggebrochen. Insbesondere die Schließung des Edeka-Marktes hat dem Standort den letzten „wirklichen“ Frequenzbringer genommen. Geblieben sind der Discounter Penny (etwa 750 m² VKF) und weitere kleine Läden in einer städtebaulich integrierten Lage (westlich außerhalb des Untersuchungsbereiches).

Als weiterer der Nahversorgung dienender Standort gab es bisher einen Rewe-Supermarkt (rund 900 m² VKF) an der Ostwennemarstraße in Braam-Ostwennemar (südlich außerhalb des Untersuchungsgebietes). Trotz seiner Solitär-lage bot er an einem städtebaulich integrierten Standort für die Bevölkerung des Ortsteiles Braam-Ostwennemar ein zentrales, von vielen auch fußläufig erreichbares Angebot. Seine Schließung im Jahre 2016 führt nunmehr zu einer - hoffentlich nur vorübergehenden - Verschlechterung des Nahversorgungsangebotes in diesem Bereich.

Das Stadtbezirkszentrum Uentrop weist grundsätzlich eine hohe Dichte an Einzelhandelsflächen auf, so dass regelmäßige Nachfragen nach leerstehenden Ladenlokalen (> 400 m² VKF) nicht mehr bedient werden können. Die Immobilie Ostwennemarstraße 106 bietet durch einen aktuellen Leerstand noch Kapazitäten. Jedoch müsste diese umstrukturiert und modernisiert werden. Als Vermarktungshemmnis stelle sich bisher nach Aussage des Eigentümers der Übergang vom neuen zum alten Teil des Zentrums dar. Des Weiteren wird die Bepflanzung des alten Parkplatzes genannt. Aufgrund der Vielzahl der Bäume gebe es keine Sichtbeziehung zwischen den beiden Teilen des Zentrums, so dass eine Nachnutzung bisher nicht zustande gekommen sei.

Bis Ende 2014 hat es in Werries gleich zwei Standort- / Werbegemeinschaften gegeben. Die IG Maxi-Center Werries e.V. gibt es immer noch. Diese begrenzt sich mit ihren Aktivitäten

auf den Einzelhandelsstandort Maxi-Center Werries. Eine zweite Gemeinschaft hat mit der IG Werries e.V. bis zur Auflösung Ende 2014 bestanden. Diese hat sich räumlich auf den kleinen Bereich mit Einzelhandelsbesatz am Alten Uentroper Weg zwischen Braamer Straße und Frommstraße (östlicher Teil) konzentriert.

Einmal im Jahr am letzten Sonntag im September gibt es eine Veranstaltung unter dem Motto „Verkaufsoffener Sonntag im Stadtbezirk Uentrop“, an dem das Maxi-Center den Schwerpunkt bildet. Gedanken über ein zweites Fest sind vorhanden, konnten jedoch bisher nicht umgesetzt werden.

Insgesamt konnte mit der bisherigen Entwicklung und Erweiterung im Stadtbezirkszentrum Uentrop in den letzten Jahren eine funktional stabile Ortsmitte geschaffen werden. Handlungsbedarfe für das Zentrum bestehen in wenigen Teilbereichen nur noch hinsichtlich der Gestalt- und Aufenthaltsqualität.

Die Einzelhändler im Stadtteil Werries sind neben einigen kleineren Handwerksbetrieben und Dienstleistern (Versicherungen, Gastronomie etc.) auch wichtiger Arbeitgeber für die lokale Bevölkerung. Durch das breite Angebot an Einzelhandelsstrukturen bestehen vielfältige Arbeitsplätze im Einzelhandelsbereich. Weitere Arbeitsplätze werden, wie angesprochen, über Handwerksbetriebe, wie z.B. dem Fensterbauerbetrieb Schröder & Sohn GmbH in direkter Nachbarschaft zum Maximilianpark oder dem Fliesenlegerbetrieb Kraski Fliesen GmbH an der Braamer Straße, angeboten.

5.3. Wohnen und Quartiere¹³

Die älteste zusammenhängende Siedlung im Untersuchungsbereich ist die Kolonie Maximilian, die in den Jahren 1911 bis 1914 entstand. Die weiteren Quartiere sind ab den 1960er Jahren erschlossen und weitgehend im Rahmen von Bebauungsplänen ge- oder überplant worden. Der vorherrschende Bautyp ist das Einfamilienhaus in aufgelockerter Struktur als Reihen-, Doppel- oder Einzelhaus. Der Stadtteil strahlt eine ruhige Wohnatmosphäre aus und ist durch die vielen Gartengrundstücke angemessen durchgrünt. Der Eigenheimanteil ist sehr hoch.

Im Untersuchungsgebiet liegen etwa 5900 Haushalte und damit etwa knapp die Hälfte aller Haushalte des Stadtbezirks. Das dies allerdings nur gut ein Drittel der Einwohnerzahl ist, weist auf einen hohen Anteil (circa 38 %) von Ein-Personen-Haushalten im Untersuchungsgebiet hin. Auch der Altersquotient liegt mit 46,59 Jahren über dem gesamtstädtischen Durchschnittsalter von 43,47 Jahren. Bei einer genauen Betrachtung einzelner Quartiere (bzw. ihrer statistischen Bereiche) wird deutlich, dass sich in Werries zurzeit ein Generationenwechsel vollzieht.

Der Anteil an Bewohnern mit Migrationshintergrund liegt in Werries mit 5 % deutlich unter dem stadtweiten Anteil von 13 %.

Die in der Regel sehr homogenen Quartiere werden vereinzelt durch Mehrfamilienhausstrukturen ergänzt und somit verdichtet. Eine Ausnahme stellen hier die Zeilenbauten am Kreuzungspunkt vom Alten Uentropen Weg und der Ostwennemarstraße dar. Diese Struktur ist Ende der 1960er Jahre entstanden und hat durch ihre präzise Lage im Zentrum eine Wirkung auf dessen Erscheinungsbild. Weitere für den Stadtteil Werries besonders prägende Quartiere sind neben der schon genannten früh entstandenen Kolonie Maximilian, das Wohngebiet an der Weidenstraße aus den 1970er Jahren sowie das relativ neue Quartier südlich der Neuen Ostenheide, das erst in den 1990er Jahren bebaut wurde.

Seit den 1990er Jahren gibt es keine großflächigen Neubaugebiete im Untersuchungsbereich. Diese Entwicklungen finden eher am Rand zur Landschaft statt. Südlich der Straße

Lange Reihe ermöglichte in Richtung der Geitheue der Ausbau einiger kurzer Stichstraßen Neubauten im Sinne der Nachverdichtung. Im Rahmenplangebiet sind nach den Erhebungen des Stadtentwicklungsberichtes Hamm 2016 derzeit kaum nennenswerte Wohnbaureserveflächen vorhanden.

In den Baugebieten ab den 1960er Jahren sind generell ein höherer Altersquotient sowie ein Anstieg der Einpersonenhaushalte festzustellen. Hier ist zeitnah mit einem zunehmenden Wechsel der Generationen zu rechnen.

Die folgende Abbildung 26 grenzt die Bereiche grob ab, untergeordnete Sondernutzungen oder Abweichungen wurden in der Darstellung nicht berücksichtigt.

Kolonie Maximilian¹⁴



Abb. 18: Siedlungshaus in der Kolonie Maximilian



Abb. 19: Schrägluftbild Kolonie Maximilian¹⁵

Die Kolonie Maximilian ist geprägt durch freistehende, anderthalbgeschossige, reihen- und doppelhausähnliche Gebäude. Die Blendgiebel der Walmdächer sind zur Straße orientiert und geben ihr Rhythmus. Der Stadtgrundriss zeigt

viele schmale lange Grundstücke mit Vorgarten und großen rückwärtigen Gärten, die einst der Selbstversorgung dienten. Die Siedlung sollte den Wohnbedarf der Bergleute und ihrer Familien, die in der nahe gelegenen und namensgebenden Zeche Maximilian arbeiteten, decken.

Der öffentliche Raum ist räumlich gut gefasst und besitzt eine hohe Aufenthaltsqualität auf den verschiedenen Angern und Plätzen. Das gesamte Gebiet ist mit Bäumen und Hecken stark durchgrünt. In den 1980er bis in die 1990er Jahre wurde die Siedlung im Rahmen der Privatisierung saniert und modernisiert. Trotz der im Jahr 1983 in Kraft getretenen Erhaltungs- und Gestaltungssatzung haben sich die Koloniehäuser durch diese Einzelmaßnahmen in ihrem charakteristischen Erscheinungsbild aus der Entstehungszeit verändert.

Die Zeilenbebauung an der Eichenstraße ist in den ausgehenden 1960er Jahren entstanden. Sie ist bereits vom Kreuzungsbereich Alter Uentroper Weg und Ostwennemarstraße aus zu sehen und erstreckt sich von dort nach Süden. Es handelt sich um fünf- bis achtgeschossige Gebäude, die alle als Flachdachbauten errichtet wurden. Die großen freien Räume, die zwischen den Gebäuden eingeschlossen werden, dienen z.T. als Stellplatzfläche oder wurden mit weiten Rasenflächen und Bäumen angelegt. Der Eingangsbereich vor den Gebäuden ist meist durch eine niedrige Abzäunung und Rasenfläche gekennzeichnet. Auf eine weitere Abstufung zwischen öffentlichen und privaten Zonen wird verzichtet. Die Gebäude gehören Eigentümergemeinschaften oder Wohnungsbaugenossenschaften. Der Anteil an Bewohnern mit Migrationshintergrund beträgt hier 12 %. Dieser Wert ist für Werries ausgesprochen hoch und liegt weit über dem Durchschnitt von 5 %.

Zeilenbauten im Bereich Eichenstraße



Abb. 20: Zeilenbauten an der Maximilianstraße

Wohngebiet an der Weidenstraße



Abb. 22: Wohngebiet an der Weidenstraße



Abb. 21: Schrägluftbild Quartiere westlich des Zentrums¹⁶



Abb. 23: Schrägluftbild Wohngebiet an der Weidenstraße¹⁷

Das Wohnquartier an der Weidenstraße liegt nördlich des Alten Uentroper Weges am Ortsrand zur freien Landschaft. Das Gebiet ist in den 1970er Jahren entstanden und besteht hauptsächlich aus eingeschossigen Bungalows mit Flachdach, die auf großen Gartengrundstücken errichtet wurden. Die Bebauung ist inzwischen stark eingegrünt, wird durch einen Bewuchs aus hohen Laubbäumen eingerahmt und stellt so einen starken Bezug zur Landschaft her. Der öffentliche Raum weist keine eigenen Begrünungselemente auf - der Charakter entsteht durch die z.T. gestaffelt angeordneten Gebäude und die weitläufigen Vorgärten.

Quartier südlich der Straße Neue Ostenheide

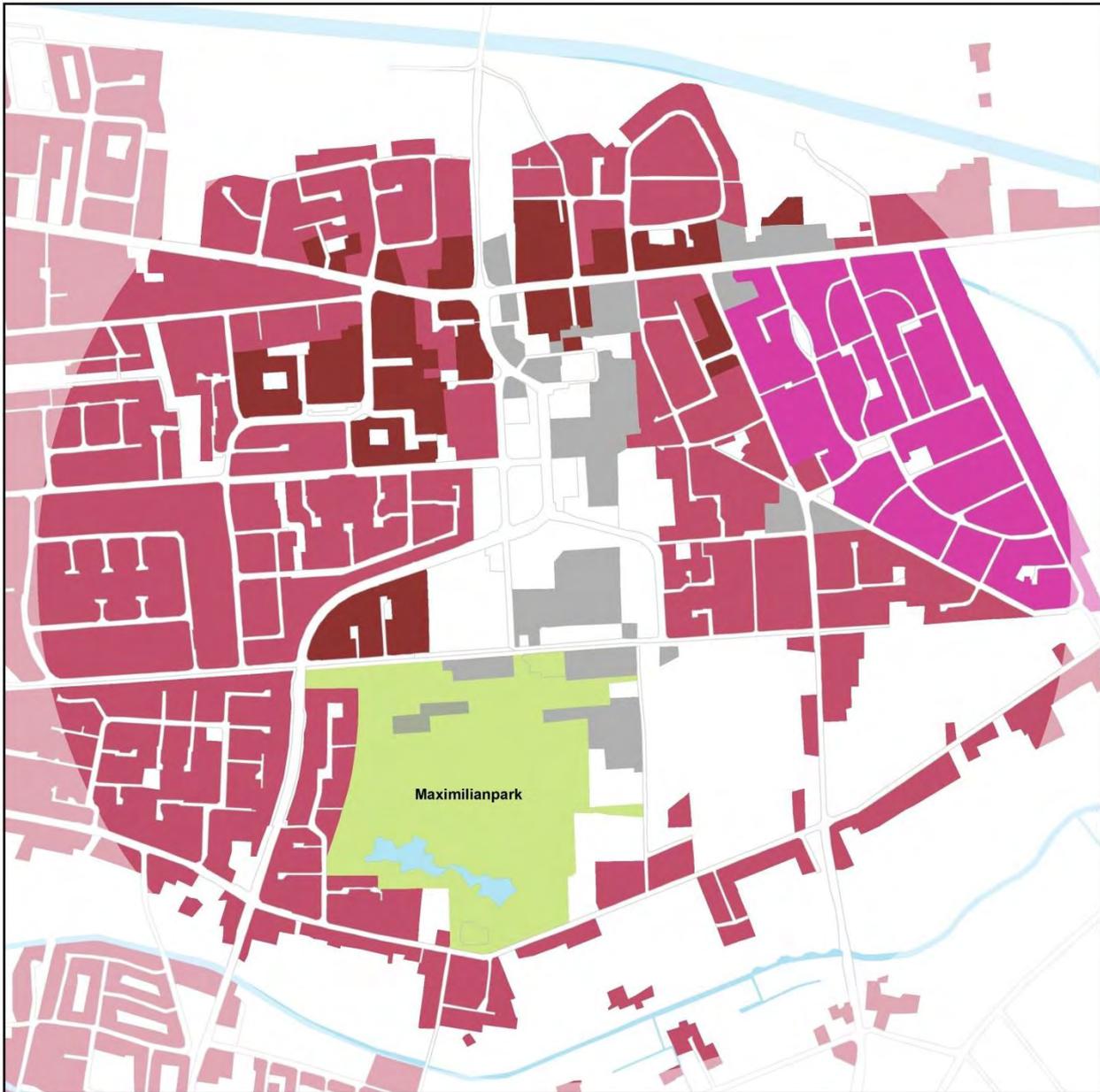


Abb. 24: Quartier südlich der Straße Neue Ostenheide



Abb. 25: Schrägluftbild Quartier südlich der Neuen Ostenheide¹⁸

Das Quartier südlich der Straße Neue Ostenheide ist in den 1990er Jahren entstanden. Das Erschließungssystem ist stark hierarchisiert und wird durch ein Sackgassensystem verkehrsberuhigt. Für Fußgänger und Radfahrer gibt es immer wieder Durchgänge und Abkürzungen. Die Einfamilienhäuser stehen frei auf relativ kleinen Gartengrundstücken. Der Charakter des Quartiers entsteht durch die anderthalbgeschossige Bebauung mit Sattel- bzw. Walm- / Krüppelwalmdach und Gauben sowie die Durchgrünung auf privaten Flächen.



- | | |
|---|---|
|  Arbeitersiedlung |  Zeilenbebauung/
Mehrfamilienhausbebauung |
|  vorwiegend
Einfamilienhausbebauung |  Bebauung anderer Nutzung |

Abb. 26: Bestandsanalysekarte „Wohnen und Quartiere“

5.4. Mobilität und Erschließungsstruktur

Der Stadtteil Werries liegt in der Verbindung der westlich gelegenen Innenstadt und dem im Osten liegenden Uentrop Dorf und erstreckt sich südlich des Datteln-Hamm-Kanals bis an das Gewässer Geithe. Durch diese natürlichen Barrieren hat sich die verkehrliche Struktur des Stadtteils vorwiegend in einer Ost-West-Richtung entwickelt. Einige Hauptstraßen bilden über Brücken die Anbindung an umgebende Siedlungsbereiche. Durch frühere großräumige Stadtplanungen wurden neue Verkehrsachsen durch den Ortsteil, insbesondere durch das Stadtteilzentrum, entworfen und zum Teil umgesetzt, die die Verkehrsstruktur heute prägen. Dazu gehört die Ostwennemarstraße, die mit dem Alten Uentrop Weg die Hauptverbindungsstraßen im Ortsteil bilden. Zudem hat die Ostwennemarstraße durch ihren großen Querschnitt sowie dem auf großen Teilstücken geschaffenen Alleecharakter eine prägende Wirkung. Da sie im Bereich der Wohnsiedlungen zudem vorwiegend anbaufrei ist, können hohe Verkehrsströme aufgenommen werden. Über Wohnsammelstraßen werden die einzelnen Siedlungen, mit den verschiedenen inneren Erschließungsstrukturen, angebunden. Im Bereich der östlich des Ortszentrums gelegenen Maximiliansiedlung erfolgt diese zumeist durch geschwungene oder verspringende, verkehrsberuhigte Wohnstraßen. Westlich des Ortszentrums dominieren untergeordnete Ringerschließungen und Sackgassen.

Von großer Bedeutung ist im Zentrum Werries das Stellplatzangebot für die ansässigen Einzelhandelsunternehmen, da diese Agglomeration an Nahversorgern einen großen Einzugsradius erzeugt. Insbesondere das neue Nahversorgungszentrum angrenzend an die Handballhalle gruppiert sich um größere Stellplatzanlagen. Das ursprüngliche Ortsteilzentrum ist ebenfalls durch eine Aneinanderreihung von etwas kleiner dimensionierten, den Ladenlokalen zugeordneten Stellplatzanlagen geprägt.

Das Stadtteilzentrum bildet zudem einen der Knotenpunkte des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) Hamms aus. Es ist durch fünf Buslinien mit der Innenstadt verbunden. Die Linien 1 und 3 haben über den Hauptbahnhof hinaus verlängerte Linienführungen in die Stadtbezirke Herringen und Pelkum. Die Linie 33

führt bis zum Dorf Uentrop im Osten weiter. Darüber hinaus bestehen im Zentrum Werries Haltepunkte für zwei Taxi-Bus-Linien, die die im Außenbereich gelegenen Siedlungsstrukturen an der Lippestraße sowie in Werries die Bereiche Sumpstraße und Lange Reihe erschließen.

Der Datteln-Hamm-Kanal bildet für den Schiffsgüterverkehr eine direkte Verbindung zwischen Hamm-Uentrop und dem Dortmund-Ems-Kanal. In Hamm bietet der Kanal auch Nutzungsmöglichkeiten für den Freizeitsport, für den im Bereich Werries eine Bootsanlegestelle errichtet wurde.

Für den Fuß- und Radverkehr verläuft entlang des Datteln-Hamm-Kanals eine Wegetrasse mit wassergebundener Decke, die regelmäßig Anbindungen an die angrenzenden Siedlunggefüge hat und Werries sowohl mit der Innenstadt, als auch mit der freien Landschaft im Osten verbindet. Unter anderem mit Anschluss an die Römer-Lippe-Route besteht hier eine große Bedeutung als touristische Radroute.

Von der Innenstadt aus in Richtung Westen soll diese Trasse zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) mit Anschluss bis nach Duisburg ausgebaut werden. Dadurch kommt auch der verlängerten Verbindung bis zum Ortsteil Werries eine primäre Erschließungsfunktion zu. Entlang der Hauptstraßen, insbesondere dem Alten Uentrop Weg und der Ostwennemarstraße sind Fahrradwege oder Radfahrstreifen vorhanden. Weitere wichtige Straßenverbindungen sind mit Mehrzweckstreifen ausgestattet. Dazwischen sind weniger stark frequentierte Verbindungsstraßen in den Wohnsiedlungen als fahrradfreundliche Wege ausgewiesen. Über den Alten Uentrop Weg, den Grenzweg oder die Marker Dorfstraße kann auf diesem Weg auch die westlich gelegene Innenstadt erreicht werden.

Eine prägende Verkehrsstrasse im Stadtteil stellt die auf Geländeneiveau parallel zum Grenzweg verlaufende, eingleisige Bahntrasse der Ruhr-Lippe-Eisenbahn dar, die ausschließlich von Güterverkehr sowie der Museumseisenbahn Hamm genutzt wird. Sie bildet für das Stadtgefüge und die Erschließungsmöglichkeiten eine deutliche Barriere in West-Ost-Richtung unmittelbar nördlich des Maximilianparks.



- | | | | |
|---|------------------------------------|---|---|
|  | Hauptstraßen |  | Taxi-Bus-Haltestelle |
|  | Verbindungs- und Wohnsammelstraßen |  | Fuß- und Radwegeverbindung
(überörtlich) |
|  | Wohn- und Nebenstraßen |  | größere Stellplatzanlage |
|  | Bushaltestelle |  | Ruhr-Lippe-Eisenbahn |

Abb. 27: Bestandsanalysekarte „Mobilität und Erschließungsstruktur“

5.5. Freiraumsituation, Freizeit, Spiel- und Sportanlagen

Der Stadtbezirk Uentrop weist mit 3.161 ha einen Anteil von 70,8 % an Erholungs-, Landwirtschafts-, Wald- und Wasserflächen auf. Der weitaus größte Anteil entfällt hier auf die landwirtschaftlich genutzten Flächen (2.392 ha).¹⁹ Da es sich bei dem Untersuchungsbereich des Rahmenplans Werries um einen erweiterten Zentrumsbereich handelt, der größtenteils durch Siedlungs- und nur im südöstlichen Bereich durch Landwirtschaftsflächen geprägt ist, ist der Anteil an derartigen Freiflächen hier naturgemäß deutlich niedriger. Dennoch weist auch dieses Gebiet einen ansprechenden Grün- und Freiraumanteil auf, der neben ökologischen Funktionen auch Aspekte der Stadtgestaltung und Freizeitnutzung anspricht.

Die größte zusammenhängende und auch in seiner identitätsprägenden sowie freizeit-touristischen Rolle wichtigste Grünfläche in diesem Bereich ist der Maximilianpark. Dieser Freizeitpark wurde seit der Landesgartenschau 1984 auf dem Gelände der stillgelegten Zeche Maximilian errichtet. Der weithin sichtbare Glaselefant ist nicht nur das Wahrzeichen der Parks oder des Stadtteils, sondern der gesamten Stadt Hamm geworden. Mit seinen Nutzungen und den beschränkten Zugang durch einen zu zahlenden Eintritt sowie Eintrittszeiten erhält der Park als Grünfläche allerdings eine Sonderfunktion. Die Besucher sind sowohl Anwohner, als auch Menschen aus der Stadt und der Region. Die Bedeutung des Freizeitwertes ist entsprechend groß. Eine auch in Zukunft weiterzuführende Attraktivierung des Maximilianparks, gegebenenfalls auch durch eine Erweiterung der Funktionen oder des Geländes, ist nach der über dreißigjährigen Betriebsgeschichte erforderlich, um die Substanz und die Qualität des Parks langfristig für die Stadt Hamm und die Region zu sichern.

Der Haupteingang des Maximilianparks ist über den Fuß- und Radweg Werner-Figgen-Weg, der als Allee ein markantes Element ist, zu erreichen. Allerdings ergibt sich hierdurch eine recht weite Entfernung zwischen den Hauptparkplätzen im Zentrum von Werries und dem Park.

Die drei Stellplatzflächen westlich der Ostwennemarstraße bzw. an der Maximilianstraße bilden große Freiräume, die vorrangig an Wochenenden sowie zu Veranstaltungen als Parkplätze genutzt werden. Eine Ausgestaltung in Form von Begrünung und Beleuchtung ist nicht vorhanden, die Aufenthaltsqualität abseits der Primärnutzung ist sehr gering. Zudem ist bei dem stark verdichteten Boden keine ausreichende Entwässerungsmöglichkeit gegeben. In einer Abwägung steht einer gestalterische Aufwertung oder sonstigen Nutzung dieser zentral gelegenen Flächen der hohe Stellplatzbedarf des Maximilianparks sowie der Handballhalle entgegen.

Grünflächen und -verbindungen lassen sich in unterschiedlichen Ausprägungen verteilt im gesamten Planungsbereich finden, die teilweise noch weiteres Potential zum vernetzenden Ausbau bieten. Größere Zusammenhänge finden sich besonders entlang der jeweils in Ost-West-Richtung verlaufenden Wasserflächen. Während entlang des Geithebaches eine Mischung aus Grün- und Landwirtschaftsflächen vorherrscht, finden sich südlich des Datteln-Hamm-Kanals neben sportlich genutzten Flächen auch bewaldete Gebiete. Die Geitheue bietet neben einer beliebten Wohnlage auch ökologisch wertvolle Flächen für den Flusslauf. Der Kanal öffnet mit seinem Bootsanleger, den anliegenden Sportplätzen und dem Fuß- und Radweg vor allem sportlichen und touristischen Aktivitäten Raum. Eine Alleenverbindung zwischen der Geithe und dem Kanal ist entlang der Ostwennemarstraße nicht ganz lückenlos vorhanden.

Nördlich des Datteln-Hamm-Kanals liegt die Lippeaue, die aufgrund ihrer hohen ökologischen Wertigkeit in weiten Teilen als Flora-Fauna-Habitat-Gebiet, Naturschutzgebiet oder Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen und geschützt ist. Verschiedene Planungen wie das abgeschlossene LIFE+ Projekt „Lippeaue“ beschäftigen sich mit einer Aufwertung und Nutzung dieses Bereiches. Auch im Aspekt der Naherholung und Freizeitnutzung kommt der Lippeaue eine hohe Bedeutung zu, sodass einer guten verkehrlichen Anbindung durch Fuß- und Radwege hierdurch ein besonderer Stellenwert zukommt.

Spiel- und Sportmöglichkeiten gibt es im Betrachtungsbereich in verschiedenen Formen dezentral verteilt. Während innerhalb von Wohnquartieren jeweils in fußläufiger Entfernung Spielplätze vorhanden sind, liegen Sportplätze in direkter Nähe der Schulen Freiherr-vom-Stein-Gymnasium und Maximilianschule. Diese werden sowohl schulisch, als auch außerschulisch rege genutzt. Die Handballhalle dient sowohl der Nutzung des mit seiner ersten Herren-Mannschaft in der zweiten Bundesliga vertretenen ortsansässigen Vereins, als auch zur sporadischen Ausrichtung von Veranstaltungen wie Comedian-Auftritten. Neben der Werkstatthalle des Maximilianparks ist dies die zweite größere Veranstaltungsstätte im Zentrum von Werries. Die Eissporthalle bietet neben seinem Vereinsbetrieb zusätzlich die Möglichkeit zur Freizeitnutzung für jedermann. Eine weitere Möglichkeit zur Freizeitgestaltung bietet die sich im Gebäudekomplex der Eissporthalle befindliche Bowlinghalle. (siehe Abbildung 29)

Maximilianpark - Von der Zeche zum Park

Der heutige Maximilianpark befindet sich auf dem Gelände der geschlossenen Zeche Maximilian, deren Grundstein 1902 von der Eisenwerkgesellschaft Maximilianhütte AG aus Sulzbach-Rosenberg gelegt worden ist. Doch sowohl beim Teufen, als auch während des Betriebs gab es von Anfang an schwerwiegende Probleme mit solehaltigem Grundwasser, immer wieder kam es zu Wassereinbrüchen. Insgesamt konnte man nur drei Jahre lang ohne größere Zwischenfälle Kohle fördern, bevor es im Jahr 1914 zu einem besonders starken Wassereinbruch kam, der das Ende der Förderung auf der Zeche Maximilian besiegelte. Zwei weitere Versuche gab es noch, die Zeche wieder in Stand zu bringen, bevor 1943 das endgültige Aus kam. Die endgültige Verfüllung aller Schächte erfolgte gegen Ende der 1970er Jahre. Da das Gelände und die Gebäude sich selbst überlassen wurden, entstand eine vielfältige Pflanzenwelt.²⁰

Im Jahre 1980 erhielt die Stadt Hamm den Zuschlag für die Ausrichtung einer Landesgartenschau Nordrhein-Westfalens, die 1984 auf dem ehemaligen Zechengelände in Werries stattfand und im Veranstaltungszeit-

raum circa 1,3 Millionen Besucher anlockte. Seit der Landesgartenschau wird das Gelände unter dem Namen Maximilianpark in Anlehnung an die alte Zeche bis heute als Freizeit-, Spiel- und Erholungspark genutzt. Heute besuchen etwa 350.000 Gäste im Jahr das circa 22 ha große Gelände, im Jahr 2016 wurde sogar ein Rekordbesuch von 430.000 Gästen gezählt.²¹

Der Maximilianpark gliedert sich in verschiedene Bereiche, die durch ein feines Wegenetz erschlossen werden. Im Südosten befinden sich große recht wilde Teich-, Wald- und Wiesenlandschaften als Überreste der Brachflächen- und Haldenvegetation. Im Südwesten liegt rings um einen See mit Teich- und Sumpfbereichen die mit verschiedenen Kinderspielplätzen ausgestattete Spielzone, die sich bis nach Nordwesten erstreckt. Im Norden befinden sich Themengärten, zum Beispiel ein Bauerngarten. Die ehemalige Waschkaue am Nordeingang wurde zum Kultur- und Veranstaltungszentrum, daneben sitzt hier das Bürgeramt des Stadtbezirks Hamm-Uentrop. Vom Haupteingang fährt zu bestimmten Anlässen die historische Museumseisenbahn zwischen Hamm-Süd und Lippborg-Heintrop. In dem größten tropischen Schmetterlingshaus Nordrhein-Westfalens leben hunderte von Schmetterlingen in einer 600 m² großen Urwaldlandschaft. Das bekannteste Objekt des Parks und Wahrzeichen der Stadt Hamm ist der gläserne Elefant.



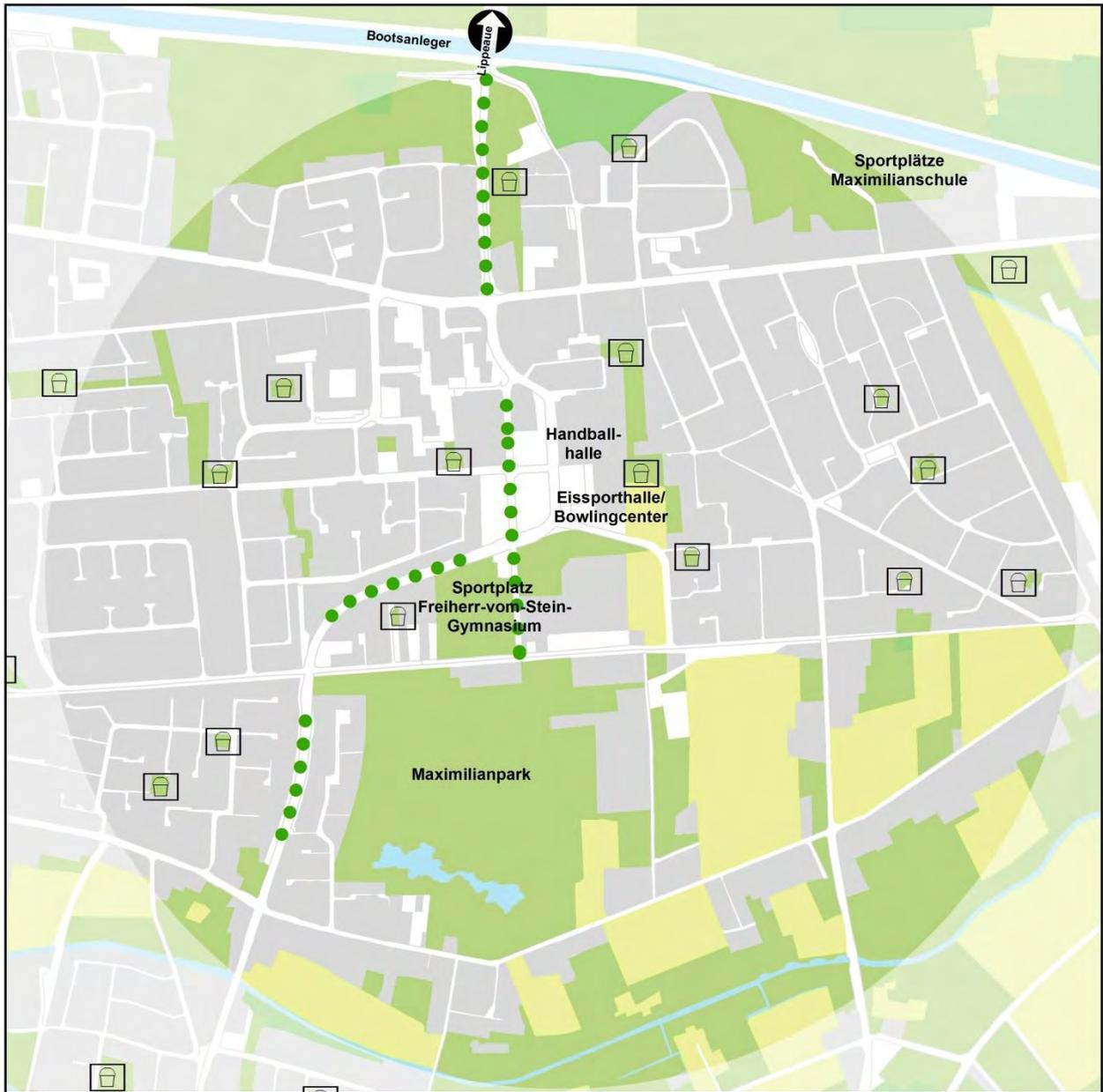
Abb. 28: Glaselefant im Maximilianpark²²

Bei dem Glaselefanten handelt es sich um die ehemalige Kohlenwäsche der Zeche Maximilian, die vom Künstler Horst Rellecke zu einer begehbaren Plastik umgebaut worden ist. Die 35 Meter hohe Betonruine ist um ein Kopf- /

Rüsselteil und ein Rückenteil in klassischer Gewächshauskonstruktion ergänzt worden. Im Elefantenrüssel befindet sich der Aufzug, eine Treppe ist im Schwanz untergebracht. Der gesamte Rücken wird als Palmengarten bzw. als Aussichtsplattform genutzt, wo auch Kunstobjekte ausgestellt werden. Bei Nacht werden die Konturen des Körpers mit Leuchtstoffröhren nachgezeichnet.

Darüber hinaus finden vielfältige Kulturereignisse auf zahlreichen Veranstaltungsflächen sowohl im Freien, als auch in Hallen, Sälen und Seminarräumen statt. Dazu gehören Kindertheater, Kabarett oder Konzerte sowie verschiedene Märkte und Veranstaltungen wie Herbstleuchten und Feuerwerksfeste.

Die Metropole Ruhr hat im Dezember 2016 den Zuschlag zur Durchführung der Internationalen Gartenausstellung (IGA) 2027 erhalten. Die IGA 2027 wird an verschiedenen Standorten im Gesamttraum der Metropole Ruhr verteilt stattfinden. Die Standorte sind untergliedert in drei Projektebenen („Zukunftsgärten“ als Hauptausstellungsbereiche, „Unsere Gärten“, „Mein Garten“). Der Maximilianpark soll hierbei ein Projekt in der Kategorie „Unsere Gärten“ werden. Geplant sind eine Aufwertung des vorhandenen Parkgeländes und eine räumliche und thematische Erweiterung sowie ein verbesserter verkehrlicher Anschluss. Die genauen Inhalte müssen hier noch entwickelt und ihre mögliche Umsetzung geplant werden.



- | | | | |
|---|--------------------------------|---|-----------------------|
|  | Grünfläche |  | Weganschluss Lippeaue |
|  | Wasserfläche |  | Spielplatz |
|  | landwirtschaftliche Nutzfläche |  | Allee |
|  | Wald | | |

Abb. 29: Bestandsanalysekarte „Freiraumsituation, Freizeit, Spiel- und Sportanlagen“

6. Dialog

6.1. Expertenstandpunkte

Im Sommer 2016 wurde zu Beginn der Bestandsanalyse für den Rahmenplan Werries eine Beteiligung der relevanten Stadtämter, Fachbehörden und Institutionen durchgeführt. Dazu wurden alle Beteiligten mit der Bitte um Beantwortung konkreter fachspezifischer Fragen angeschrieben. Die Fachbehörden sollten ebenfalls allgemeine Aussagen zur Gestaltung des öffentlichen Raums, zur Vernetzung des Stadtteilzentrums, zur Qualität der Aufenthaltsqualität sowie zu aktuellen und ggf. ergänzenden Nutzungen treffen.

In der Anfrage wurde der Untersuchungsraum in drei unterschiedlich intensiv zu bearbeitende Bereiche unterteilt (siehe auch Kapitel 2. Untersuchungsgebiet):

1. Der im Mittelpunkt stehende Kernbereich der Untersuchung, der sich rund um das Zentrum Werries, zwischen Altem Grenzweg (Eingang Maximilianpark) und Altem Uentropfer Weg (zwischen den Kreuzungen Ostwennemarstraße und Weidenstraße) erstreckt und
2. der ergänzende Untersuchungsraum, der vom Datteln-Hamm-Kanal bis zur Geithe im Abschnitt zwischen Maximiliansiedlung und Papenweg reicht.
3. Zwölf Vertiefungsbereiche, für die einzelne Szenarien, punktuell und z.T. unabhängig von ihrem Umfeld entwickelt werden können.

Den relevanten Stadtämtern, Fachbehörden und Institutionen lagen Übersichtskarten zum Kern- und dem erweiterten Untersuchungsbereich sowie zu den Vertiefungsbereichen samt tabellarischer Darstellung vor.

Der Rücklauf zu der Beteiligung war außerordentlich und sehr erkenntnisreich. Es wurden konkrete Informationen und Anregungen auch zu den ausgewiesenen Vertiefungsbereichen eingereicht. Alle Informationen waren eine wichtige Grundlage für die Analyse und für die Benennung von Stärken, Schwächen und Potentialen des Stadtteils Werries.

6.2. Bürgerworkshop

6.2.1. Ablauf des Bürgerworkshops

Die Bürgerbeteiligung zum Rahmenplan erfolgte in der Form eines Bürgerworkshops. Diese fand am 22.11.2016 im Freiherr-vom-Stein-Gymnasium unter der Leitung des Bezirksvorstehers Herrn Pförtzsch statt. Ziel dieses Workshops war es, von den Bürgern zu erfahren, wie sie die städtebauliche Situation des Zentrumsbereiches beurteilen. Dieser Workshop wurde zeitlich vor die Ausarbeitung von Entwurfsideen gelegt, um vorab zu erfahren, welche Stärken, Defizite oder Potentiale aus der Sicht der Bewohner bestehen und um auf diese Ergebnisse in der Konzepterarbeitung reagieren zu können.



Abb. 30: Erörterung der Planungsabsichten im Hörsaal

Nach einer gemeinsamen Einleitung zu den Aufgaben einer Rahmenplanung sowie zur städtebaulichen Entwicklung des heutigen Zentrumsbereiches in den vergangenen Jahrzehnten bestand an vier Thementischen die Möglichkeit, verschiedene städtebauliche Themen mit Vertretern der Verwaltung zu erörtern. Es bestand für alle Bürger die Gelegenheit, die angebotenen Thementische „Wohnen und Stadtbild“, „Verkehr“, „Nahversorgung und Gewerbe“ sowie „Grün und Freizeit“ nacheinander zu besuchen und sich zu äußern. Die angesprochenen Gesichtspunkte wurden mit Karten an Stellwänden markiert, zusätzlich konnten auf Übersichtsplänen Stärken und Mängel räumlich verortet werden.



Abb. 31: Diskussion an Thementischen

Nach Abschluss der Diskussionen an den Thementischen und einer kurzen Pause wurden im Plenum eine Zusammenfassung der wichtigsten angesprochenen Gesichtspunkte sowie ein Ausblick auf den Ablauf des weiteren Verfahrens gegeben.

6.2.2. Ergebnisse des Bürgerworkshops

6.2.2.1. Wohnen und Stadtbild

Sehr positiv äußerten sich die Bürger am Thementisch Wohnen und Stadtbild zum Thema **Wohnen**. Auf die direkte Nachfrage „Wohnen Sie gerne in Werries?“ kam eine weitgehend einstimmige und einfache Antwort: „Ja“. Das Wohnen „im Grünen“ werde sehr geschätzt und solle auch durch weitere Planungen möglichst nicht beeinträchtigt werden. Das Wohnraumangebot solle für alte und junge Menschen und in erster Linie durch bezahlbare Mietwohnungen ergänzt werden.

Konkrete Anregungen waren:

- Bezahlbarer Wohnraum werde weiterhin dringend benötigt.
- Für den mehrgeschossigen Mietwohnungsbau würden geeignete Standorte benötigt.
- Die freie Landschaft solle unverbaut bleiben.
- Ergänzungen seien an den Siedlungsrändern denkbar.
- Für alle Nachfragergruppen, insbesondere auch für Studenten und Senioren, solle Wohnraum angeboten werden.

Ein Schwerpunkt der Diskussion war das **soziale Angebot** in Werries. Die Akteure bemängelten

Quantität und Qualität des Angebotes. Die Verknüpfung mit dem vorhandenen Zentrum sowie der Zuschnitt auf spezielle Zielgruppen wurden erörtert.

Konkrete Anregungen waren:

- Die öffentlichen Nutzungen sollten ins Zentrum verlagert werden (z.B. Jugendtreff, Bürgeramt, Vereine, Event-Angebote).
- Raum für Aufenthalt und Begegnung sei zu schaffen (auch im Außenraum).
- Mehr Gastronomie solle ins Zentrum geholt werden.
- Indoorspielangebote sollten als Ergänzung des Maximilianparks entwickelt werden.
- Der Leerstand im alten Einkaufszentrum solle für fehlende Angebote genutzt werden.

Im Themenkomplex **Stadtbild und Gestaltung** wurde im Dialog deutlich, dass das Wohnen im Grünen sowie die überregionale Bedeutung des Maximilianparks stark im Bewusstsein der Anlieger verankert sind. Entsprechend wurde der Wunsch eines stärkeren Anschlusses des Maximilianparks an das Zentrum geäußert. Die Verflechtung von Maximilianpark, Zentrum und dem nördlichen Stadteingang am Kanal sollten entsprechend überplant und gestaltet werden. Teil dieser Gestaltung sollten die weitläufigen Parkplätze werden, die von Seiten der Bürger als „Schandfleck“ bezeichnet wurden. Ebenso sollten der Sportplatz des Gymnasiums sowie die östliche Erweiterungsfläche in diese Überlegungen einbezogen werden. Die Bürger machten weiterhin deutlich, dass der in die Jahre gekommene mehrgeschossige Mietwohnungsbau der 1970er Jahre, der das Stadtbild im Zentrum stark prägt, kritisch gesehen wird. Die Erscheinung der Gebäude und ihres Umfeldes solle verbessert werden.

Konkrete Anregungen waren:

- Das Wohnen im Grünen müsse erhalten werden.
- Durch eine Ausbauplanung für die Parkplätze könnte ein hässlicher Schandfleck verschwinden.

- Die Übergänge zwischen Maximilianpark, Zentrum und Kanalkante könnten durch eine Überplanung verbessert werden.
- Die Fahrradstellplätze im Zentrum sollten erweitert werden.
- Die Grünflächenpflege sollte verbessert werden.

6.2.2.2. Einzelhandel und Arbeit

Zu den Themen Einzelhandel und Arbeit kamen von den Bürgern vorwiegend positive Meinungsbilder, was die Bestandssituation rund um das Maxi-Center betrifft. Man äußerte sich zufrieden mit dem Angebot. Als negativ wurde der derzeitige Leerstand in einem Teilbereich gesehen. Ebenso wünschte man sich dezentrale Versorgungsangebote im Sinne eines 'Tante Emma Ladens' für den Bereich Dorf Uentrop und den Ortsteil Ostwennemar. Der Versorgungsbereich entlang des Alten Uentropes sollte zudem erhalten bleiben und in Teilen gestärkt werden. Von vielen Bürgern des Workshops wurde das Thema der Gastronomie als Ort der Begegnung und des Austausches angesprochen. Gerade in Bezug auf Außengastronomie könnte hier durchaus nachgebessert werden. Im Weiteren wurden verschiedene Ideen an neuen Nutzungen im Bereich der Dienstleistung genannt, die das bisherige Angebot ergänzen und stärken sollten. So wurden die Themen Wohnmobilstandplatz, Hotel und Begegnungszentrum angesprochen und teilweise intensiv diskutiert.

Zum Thema **Arbeit** wurden folgende Aspekte genannt:

- Die Gebäudenutzungen sollten stärker Wohnen und Arbeiten verbinden.
- Das Dienstleistungsangebot sei zu erweitern, insbesondere auch im kommunalen Bereich.

Für den Bereich der **Gastronomie** wurden unterschiedliche Ideen vorgetragen:

- Ein Café oder eine Gastronomie solle ins Dorf Uentrop gebracht werden.
- Eine nette „Kneipe“ bzw. ein Biergarten fehle.

- Die vorhandene Gastronomie / Aufenthaltsfläche solle erweitert bzw. erstmals vorsehen und untereinander verbunden werden (Eishallengastronomie / Westpress-Arena-Gastronomie / Media etc.).

Allgemein wurden die Themen **Dienstleistung und Einkaufen** zusammengefasst und angesprochen:

- Das Nahversorgungszentrum funktioniere optimal. Es gebe ein reichhaltiges, diversifiziertes Angebot. In Teilbereichen wurde eine qualitätvolle Einzelhandelsnutzung vermisst.
- Eine kleinflächige Nahversorgung zur Deckung des täglichen Bedarfs wurde gewünscht und dezentral an vielen Standorten in Werries (Beispiel „Tante Emma Laden“).
- Leerstand solle beseitigt und die Läden wiederbelebt werden (eventuell mit Gastronomie).
- Grundsätzlich wurde ein Mangel an Nahversorgung im Dorf Uentrop und Ostwennemar thematisiert.

Einige Punkte konnten nicht konkret einem Themenbereich zugeordnet werden und werden als sonstige Ideen aufgelistet:

- Es wurde der Wunsch nach einem Wohnmobilstandplatz vorgetragen.
- Der Bedarf zur Ansiedlung eines Hotels wurde unterschiedlich gesehen, wobei die Mehrzahl der Bürger kein großes Hotel wünschte. Als Alternative wurde die Ansiedlung eines kleinen Hotels mit Schwerpunkt Tagungs- bzw. Eventhotel (für Hochzeiten etc.) gesehen.
- Die Entwicklung der „Alten Schule“ durch Umnutzung des Gebäudes wurde gewünscht.
- Es wurde angeregt, den Jugendtreff im Stadtteil ins Einkaufszentrum zu verlagern.

6.2.2.3. Verkehr

Die Bürger beschäftigte insbesondere die Stellplatzsituation im Ortszentrum von Werries. Hierzu wurden Anregungen zum Ausbaustand

der Stellplatzflächen, zu Strukturierungen bis zur Errichtung von Parkhäusern gegeben. Insbesondere bei hoher Besucherfrequenz im Maximilianpark und bei Veranstaltungen in der Handball- oder der Eissporthalle sei die Auslastung der öffentlichen Stellplätze sehr hoch, sodass auch umliegende Straßen und die Stellplatzanlagen der Einzelhandelsstandorte mit genutzt werden.

Für das Zentrum und die Besuchermagneten wurde der Ausbau der Infrastruktur für Fahrradfahrer und die Elektromobilität sowie für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine bessere Taktung zu den überörtlichen ÖPNV-Verbindungen gewünscht. Daneben wurde bei der Ausschilderung des Maximilianparks Verbesserungsbedarf gesehen.

Auto

- Es sollten Lärminderungsmaßnahmen geprüft werden.
- Schnellladesäulen für Elektroautos sollten insbesondere im Bereich der Nahversorger angeboten werden.
- Beschilderung und Wegweisung zum Maximilianpark sollten im engeren Umfeld verbessert werden.

Parken

- Bei Veranstaltungen würden auch die Parkplätze der Nahversorger und Wohnstraßen mitgenutzt.
- Die Parkplätze im Zentrum sollten z.B. durch Markierungen besser strukturiert werden.
- Parkplätze dürften nicht entfallen.
- Durch ein Parkhaus könnten mehr Stellplätze im Zentrum angeboten werden.
- Die Parkplätze am Südeingang des Maximilianparks sollten erweitert werden.
- Die häufige Vernässung von Stellplatzanlagen im Zentrum sei ein ständiges Ärgernis.

Bus

- Es sollten keine Buslinien mehr auf der Maximilianstraße verkehren.
- Statt dem Taxibus sollte wieder eine Busverbindung über die Lange Reihe führen.
- Haltestelle Maxi-Center: Ein- und Aussteigende würden durch kreuzenden Radweg gefährdet.
- Die Taktung zwischen Buslinien zum Hauptbahnhof und wichtigen Anschlüssen zu Bahnlinien sollte verbessert werden.

Fahrrad

- Die Anbindung ins Dorf Uentrop sollte verbessert werden.
- Auch Ladestationen für E-Bikes sollten eingerichtet werden.
- Die Radroute zur City am Kanal sollte ausgebaut werden und der Radschnellweg RS1 bis zum Maximilianpark verlängert werden.
- Mehr Fahrradständer sollten am Maximilianpark und bei den Nahversorgern angeboten werden.

Zu Fuß

- Die Maximilianstraße sollte für motorisierten Individualverkehr gesperrt werden (nur Fahrradfahrer- und Fußgänger Verbindung).
- Schülerlotsen an der Realschule Mark an der Marker Dorfstraße würden zu Schulbeginn zur Schulwegsicherheit beitragen.

6.2.2.4. Grün(-verbindungen) und Freizeit

Die Anregungen der Bürger zum Themenbereich Grün(-verbindungen) und Freizeit bezogen sich auf die Grünflächen, hier auch besonders auf den Maximilianpark als größte und markanteste, auf Freizeitaktivitäten aus dem Bereich Spiel und Sport sowie auf die Verknüpfung dieser Aufenthalts- und Bewegungsmöglichkeiten im Landschaftsraum.

Einige Vorschläge zielten auf den innerkonzeptionellen Bereich des Maximilianparks

ab, zu dem der Rahmenplan keine Aussagen treffen kann (Gastronomie, Preisgestaltung etc.), diese wurden durch die aktive Beteiligung des Geschäftsführers der Maximilianpark Hamm GmbH Herrn Rogalla an diesem Thementisch aber direkt an entscheidender Stelle aufgenommen. Der Erhalt des Maximilianparks war ein von Bürgern genannter genereller Wunsch. Bei einer Erweiterung der Fläche seien aber die Belange der Anwohner einzubeziehen.

Zu sonstigen **Grünflächen und -verbindungen** wurden folgende Anregungen genannt:

- Hundenauslauffläche sollte geschaffen werden.
- Fußläufiges Grün sollte gestärkt / erhalten werden.
- Der Grünzug Erlenbach / Geithe sollte gestärkt und erhalten werden (Rad- / Fußweg).
- Eine (Fahrrad-)anbindung zwischen Maximilianpark und Lippeaue sollte geschaffen werden.

Überschneidungen mit dem Bereich **Sport** sind hier durch die Anlage und Ausgestaltung der Fuß- und Radwegeverbindungen offensichtlich gegeben. Zusätzlich sind noch weitere Vorschläge gemacht worden:

- Der Bootsanleger sollte mit einer für Kleinboote geeigneten Slip-Anlage (und ggf. mit Fahrradstation MetroRad) vervollständigt werden.
- Die Ausschilderung der Radwege sollte verbessert werden (z.B. am Kanal).
- Der Fußballplatz sollte erhalten bleiben, eine Verlegung Richtung Osten wurde angeregt.

Zu **weiteren Gestaltungsmöglichkeiten der Freizeit** sind diese Anstöße gegeben worden:

- Eine Indoorhalle - innerhalb oder außerhalb des Maximilianparks (auch für Erwachsene mit z.B. Kletterwänden) - solle ergänzt werden.
- Wohnmobilstellplätze sollten angeboten werden.
- Mehr kulturelle Angebote (z.B. Filmabend) seien durchzuführen.

- Sitz- und Verweilmöglichkeiten (Picknickplätze) sollten am Kanal geschaffen werden.

6.3. Weiteres Vorgehen

Die weitere Aufgabe bestand nun darin Vorschläge zu weiteren Entwicklungen zu machen, diese nach städtebaulichen Kriterien zu bewerten und konkrete Maßnahmen auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen. Daraus ergeben sich die in Kapitel 7. Stärken, Schwächen und Potentiale dargelegten Stärken, Schwächen und Potenziale sowie abschließend am Ende dieses Prozesses die in Kapitel 9. Projekte und Maßnahmen vorgestellten Maßnahmen-vorschläge. Da sich für einige Vertiefungsbereiche kein bzw. ein erheblich reduzierter städtebaulicher Planungsbedarf ergab, andere Vertiefungsbereiche zusammengefasst und neu eingefasst wurden, entsprechen die Abgrenzungen von Potentialen und Maßnahmen nicht den Vertiefungsbereichen.

Insbesondere besteht in den ursprünglichen Vertiefungsbereichen 9, 10 und 11 am südlichen Rand des Rahmenplangebietes ein erheblich reduzierter städtebaulicher Spielraum und Handlungsbedarf im Umfeld der Geithe. Durch den Landschaftsplan Hamm-Ost und das Landschaftsschutzgebiet L41 bestehen bereits Entwicklungsziele, die weitgehend auch den Zielsetzungen des Rahmenplans entsprechen.

Lediglich eine kleine Teilfläche des Vertiefungsbereiches 9, eine im Flächennutzungsplan bereits dargestellte Wohnbaufläche südlich der Langen Reihe, wird daher weiter betrachtet (siehe Kapitel 9.13.1.1. Südlich Lange Reihe). Weiterhin gibt es im Vertiefungsbereich 10 keinen städtebaulichen Handlungsbedarf, hier steht die Renaturierung der Geithe im Vordergrund. Schließlich entfällt durch die bereits abgeschlossene 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 02.069 - Sumpstraße - der Vertiefungsbereich 11.

Für die Vertiefungsbereiche 5, 6, 7, 8 und 12 bestehen die Zielsetzungen einer Erweiterung des Maximilianparks sowie die Entwicklung von Wohnbauflächen auf geeigneten Flächen. Die Vertiefungsbereiche werden daher neu strukturiert und in zwei durch die Braamer Straße getrennten Teilflächen weiter bearbeitet

(siehe Kapitel 9.11. Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks und Kapitel 9.13.1.2 Braamer Straße/ Lange Reihe/ Ruhr-Lippe-Eisenbahn).

der Themenbereiche Stadtbild und Gestaltung, Einzelhandel und Arbeit, Wohnen und Quartiere, Mobilität und Erschließungsstruktur sowie Freiraumsituation, Freizeit, Spiel- und Sportanlagen zusammengefasst.

In den anschließenden Übersichtskarten erfolgt eine räumliche Zuordnung der Punkte, soweit diese sich konkret verorten lassen (siehe Abbildungen 32 bis 34).

7. Stärken, Defizite und Potentiale

Im Folgenden werden die wichtigsten Stärken, Defizite / Herausforderungen und Potentiale

STADTBILD UND GESTALTUNG	
<p>STÄRKEN</p> <ul style="list-style-type: none"> + Nutzungen mit gesamtstädtischer Strahlkraft / Image: Maximilianpark, Handballhalle, Einkaufszentrum + Maximilianstraße als Teil der historischen Achse zwischen dem Eingang des Maximilianparks und der ehemaligen Direktorenvilla (Kindertagesstätte Villa Kunterbunt) + Sichtbeziehungen zum Kanal und zum Maximilianpark + Alleen als positive Straßenraumgestaltung 	<p>DEFIZITE / HERAUSFORDERUNGEN</p> <ul style="list-style-type: none"> – mangelhafte Verknüpfung zwischen Zentrum Werries und Maximilianpark – schwer lesbare Eingangssituation in den Maximilianpark – Stadteingänge fehlen oder weisen Gestaltungsdefizite auf – kein Gestaltungskanon im öffentlichen Raum bei Oberflächen, Mobiliar, Beleuchtung etc. – schlecht beleuchteter Bereich hinter dem Einkaufszentrum - Angstraum – kaum Aufenthaltsqualität und städtebauliche Defizite im Zentrum - keine Treffpunkte – mangelhafte Gestaltung der Parkplätze im Zentrum
<p>POTENTIALE</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Überplanung des Sportplatzes und der östlichen Schulerweiterungsfläche zur gestalterischen Verbindung zwischen Zentrum und Maximilianpark ➤ Gestaltungsmöglichkeit der Grünfläche zwischen Altem Uentropfer Weg und Kanal (nördlich Kindertagesstätte Villa Kunterbunt) als Eingang in den Ortskern ➤ Gestaltung des Zentrums in den Bereichen der zentralen Stellplatzanlagen und der Grünverbindung östlich der Eis- und Handballhalle 	

EINZELHANDEL UND ARBEIT	
<p>STÄRKEN</p> <ul style="list-style-type: none"> + vielfältiges und spartenreiches Angebot im gesamten Maxi-Center + kleinteilige Mischung aus Handel, 	<p>DEFIZITE / HERAUSFORDERUNGEN</p> <ul style="list-style-type: none"> – Leerstand in Teilbereichen, fehlender Nutzungsimpuls in der Immobilie Ostwennemarstraße 106 (Mindernutzung)

<p>Gastronomie und Dienstleistung im nördlichen Teil des Maxi-Centers</p> <ul style="list-style-type: none"> + ausreichend Stellplätze im Bereich des Einzelhandels + Mischung aus Einzelhandel und Dienstleistung / Veranstaltungsort (Handballhalle, Eis- und Bowlinghalle) 	<ul style="list-style-type: none"> – Herausforderung: Einbindung Einzel-eigentümer in ein Nachnutzungskonzept – begrenztes gastronomisches Angebot – fehlende Außengastronomie – Erhalt und Stabilisierung der Einzelhandelslage am Alten Uentroper Weg zur dezentralen Versorgung
<p>POTENTIALE</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ insgesamt funktionierender Einzelhandelbereich zur Einbindung neuer Nutzungen ➤ interessante Lage für Einzelhändler - Kernbereich ➤ Potential für ergänzende gastronomische Angebote, eventuell im Bereich von untergenutzten Flächen ➤ Aufrechterhaltung der dezentralen Nahversorgung am Alten Uentroper Weg 	

WOHNEN UND QUARTIERE	
<p>STÄRKEN</p> <ul style="list-style-type: none"> + flächendeckend hohe Wohnqualität + besondere stadträumliche Qualitäten in der Arbeitersiedlung Maximilian + aufgelockerte stark durchgrünte Quartiere + starker Bezug zwischen Wohnen und Landschaft 	<p>DEFIZITE / HERAUSFORDERUNGEN</p> <ul style="list-style-type: none"> – Herausforderung: Generationenwechsel und (erneute) Notwendigkeit zur Sanierung der Siedlungen in den nächsten Jahren
<p>POTENTIALE</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Entwicklung der Zwischenräume zwischen den Zeilenbauten der 1970er Jahre mit bislang halb-öffentlicher Zuordnung (im Bereich der Eichenstraße) ➤ mögliche Wohnbauentwicklung auf noch freien Flächen (z.B. östlich der Eishalle, im Umfeld der Braamer Straße, Straßenrandbebauung Lange Reihe zwischen Braamer Straße und Sumpstraße) ➤ Berücksichtigung und Stärkung des Bezugs zur Landschaft in der weiteren Gestaltung des öffentlichen Raums und der Wohnbauentwicklung, insbesondere im südlichen Bereich Richtung Geithe 	

MOBILITÄT UND ERSCHLIEßUNGSSTRUKTUR

STÄRKEN

- + klare Hierarchisierung von Straßen
- + anbaufreie Ostwennemarstraße - schnelle Erreichbarkeit des Zentrums
- + kostenlose öffentliche Stellplätze im Zentrum und am Südeingang des Maximilianparks
- + viele Stellplätze im Bereich der Nahversorger
- + viele Buslinien im Zentrum
- + ausgebautes Fahrradwegenetz (Schutzstreifen, fahrradfreundliche Straßen)
- + Kanalroute als schnelle Verbindung zwischen dem Zentrum Werries und der Innenstadt

DEFIZITE / HERAUSFORDERUNGEN

- Weiterentwicklung der Beschilderung und Fahrradwegeanbindung zum Maximilianpark
- hoher Parkdruck bei Veranstaltungen im Zentrum, zu Stoßzeiten an den Nahversorgern, auf der Straße Lange Reihe am Südeingang des Maximilianparks sowie teilweise in den Wohnsiedlungen
- mangelhafter Zustand und Strukturierung der öffentlichen und teilweise auch der privaten älteren Stellplätze im Zentrum
- Verkehrslärm entlang der Maximilianstraße (auch durch Busverkehr)
- Schulwegsicherung auf der Ostwennemarstraße (zu hohes Tempo während der Schulzeit)
- nur Taxibus-Verbindung auf Langer Reihe
- Nutzerkonflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern an Bushaltestellen im Zentrum
- geringe Anzahl der Fahrradstellplätze am Maximilianpark und an den Geschäften
- teilweise verbesserungsfähige Fußgängerverbindungen (z.B. Querung Grenzweg / Ostwennemarstraße)
- starke Erschließungsausrichtung des Zentrums auf den Autoverkehr (Herausforderung für die Gestaltung)

POTENTIALE

- Errichtung einer Parkpalette im Zentrum zum platzsparenden und geordneten Stellplatzausbau
- Schaffung neuer Stellplätze im Zuge einer Erweiterung des Maximilianparks
- Errichtung von (Schnell)-Ladesäulen für E-Autos (insbesondere im Bereich der Nahversorger) sowie von Ladestationen für E-Fahrräder als Serviceangebot im Zentrum
- Gleistrasse mit Potential für eine Stadtbahn
- Ausbaumöglichkeit der Freiräume und Wege an Kanal und Geithe zur Anbindung an den Rad-schnellweg RS1
- aufwertungsfähige Radwegeverbindung vom Zentrum / Maximilianpark zum Kanal mit Anbindung an die Innenstadt
- Aufwertung der zentralen Rad- und Fußwegachse zum Eingang des Maximilianparks (Werner-Figgen-Weg)

FREIRAUMSITUATION, FREIZEIT, SPIEL- UND SPORTANLAGEN

STÄRKEN

- + Maximilianpark als ökologisch und freizeit-touristisch bedeutender Park
- + Glaselefant als Wahrzeichen der gesamten Stadt
- + Anschluss an den Landschaftsraum von Lippe(-aue) und Kanal (hohe ökologische Wertigkeit, Naherholung, Freizeitnutzung)
- + mehrere größere Veranstaltungsräume und -flächen
- + vielseitige sportliche Nutzungen möglich (durch Handballhalle, Eis- und Bowlinghalle, Sportplätze, Bootsanleger, Fuß- und Radwege)

DEFIZITE / HERAUSFORDERUNGEN

- mangelhafte Leitlinie vom Zentrum Werries zum Maximilianpark
- teilweise unvollständige Grünverbindungen durch die Quartiere und unterbrochene Alleen
- keine Hundenauslauffläche
- keine Wohnmobilstellplätze
- schlecht gestaltete Parkplatzflächen mit geringer Aufenthaltsqualität außerhalb der Nutzungszeiten (v.a. Wochenenden, Veranstaltungen)

POTENTIALE

- Potential zu Attraktivierung und Erweiterung des Maximilianparks
- Indoorhalle innerhalb oder auch außerhalb des Maximilianparks zur Ganzjahresnutzung
- Ansiedlung eines Hotels zur sinnvollen Ergänzung des Angebotes von Maximilianpark und Veranstaltungsorten
- Geitheaue als Potentialfläche zur Renaturierung des Baches, Erhaltung und Aufwertung des Grünzuges (Frischlufschneise, naturnahe Lebensräume, Retentionsfläche)
- Stärkung und Erhaltung des Grünzuges entlang der Geithe (auch Rad-/Fußweg)
- Potential zum Ausbau der Naherholungs- und Freizeitnutzung in der Lippeaue / Verbesserung der Anbindung über den Kanal
- Vernetzung des Stadtteilzentrums durch den Ausbau attraktiver Grünverbindungen zum südlich nahegelegenen Maximilianpark ebenso wie zum nördlich gelegenen Kanal und zur Lippe
- Erhaltung und Stärkung von fußläufigem Grün
- Schaffung von Sitz- und Verweilmöglichkeiten am Kanal (Picknickplätze)

Stärken in Werries

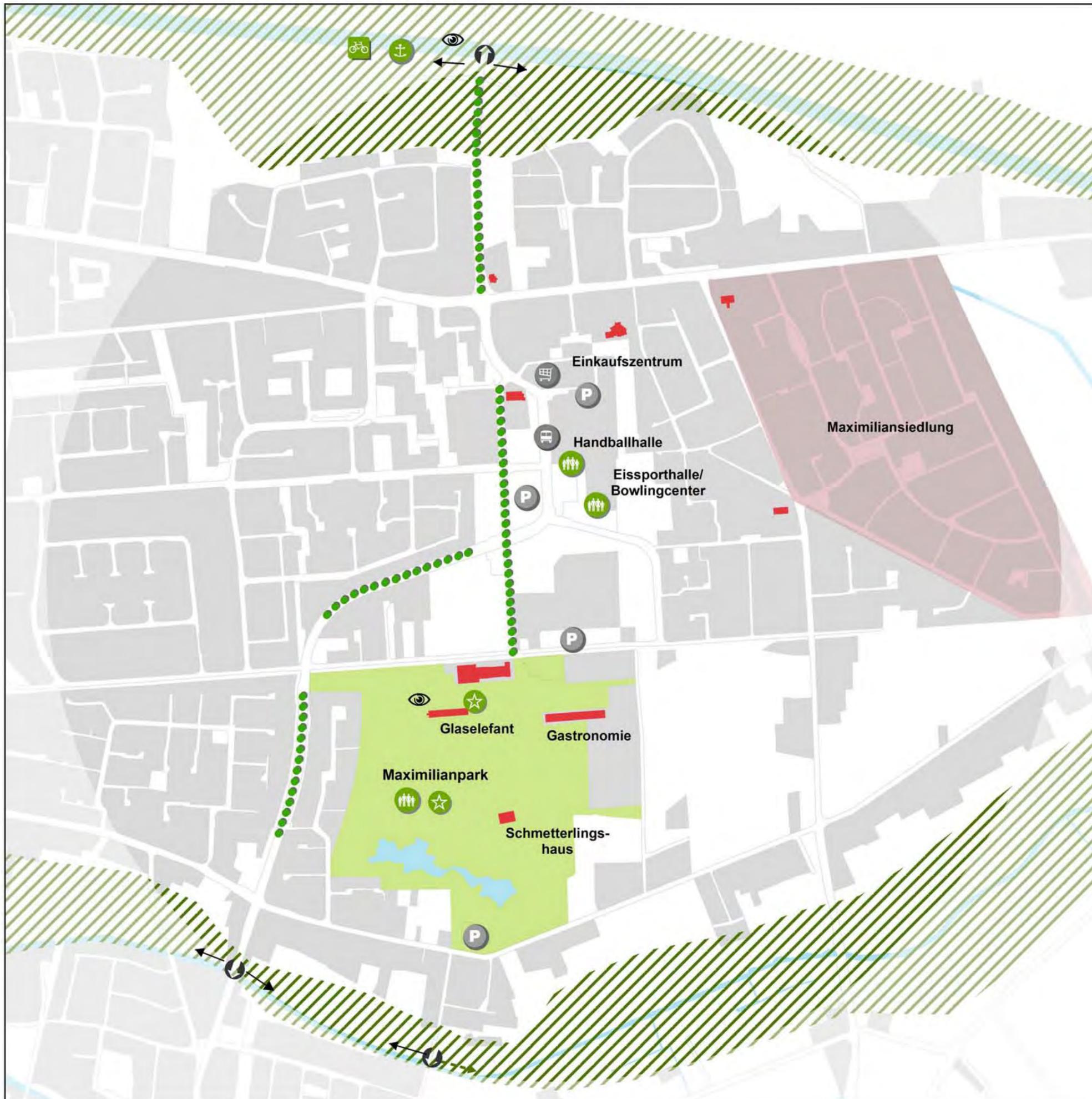
Legende

-  Einkaufszentrum
-  Einrichtung mit hohem Imagewert
-  Einrichtung mit hohem Freizeitwert
-  Parkplätze
-  ÖPNV-Anbindung
-  Anleger
-  Siedlung mit hoher Qualität
-  wichtige Gebäude/ Wahrzeichen

-  Allee
-  Maximilianpark
-  Grün-/ Naturraum
-  Wasserflächen

-  Verbindung Siedlung/ Landschaft/
Naherholung
-  naturbelassener Bezug
-  Kanalroute

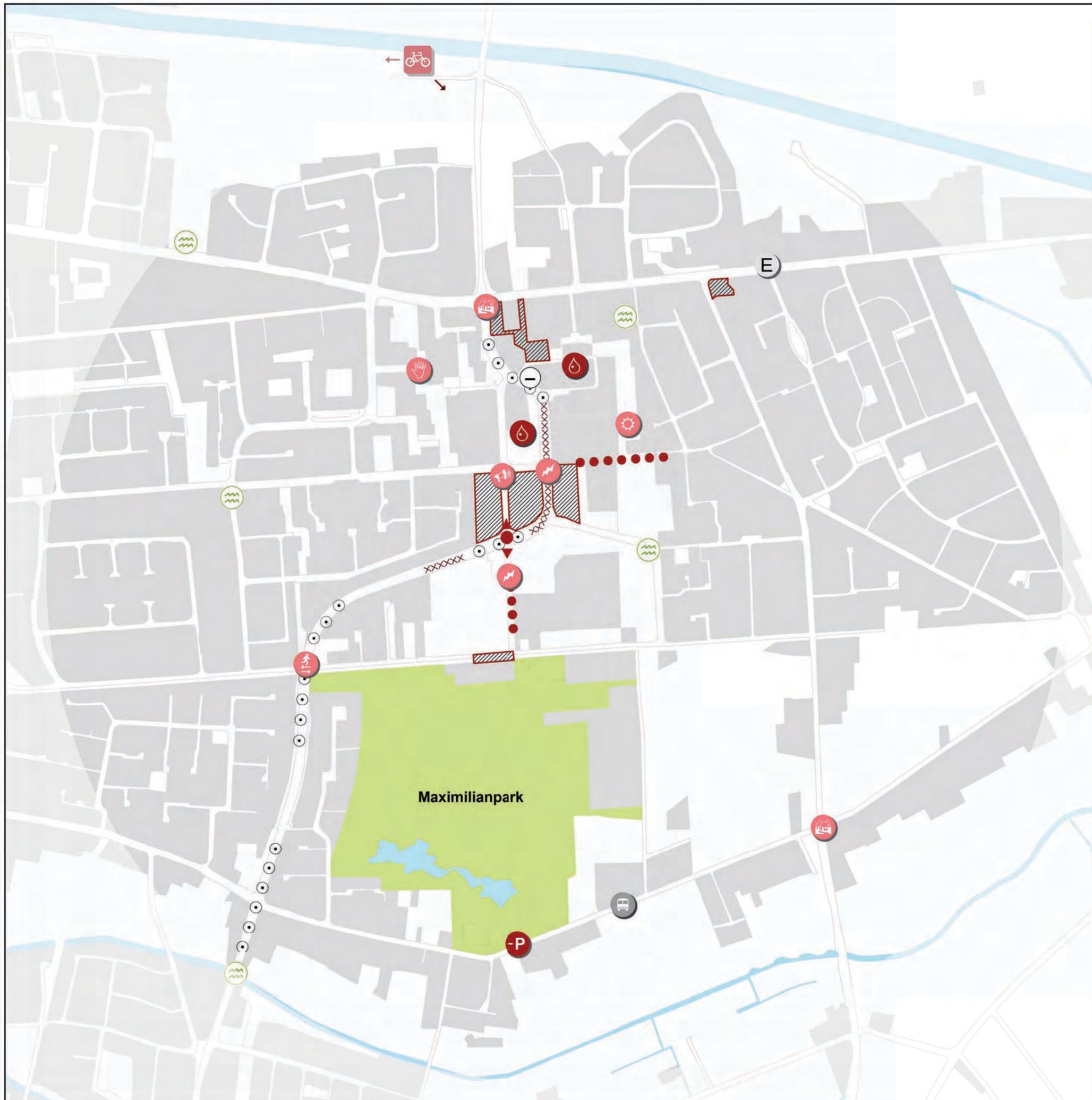
-  positive Sichtbeziehung
(von Kanalbrücke zum Glaselefant)



Defizite und Herausforderungen in Werries

Legende

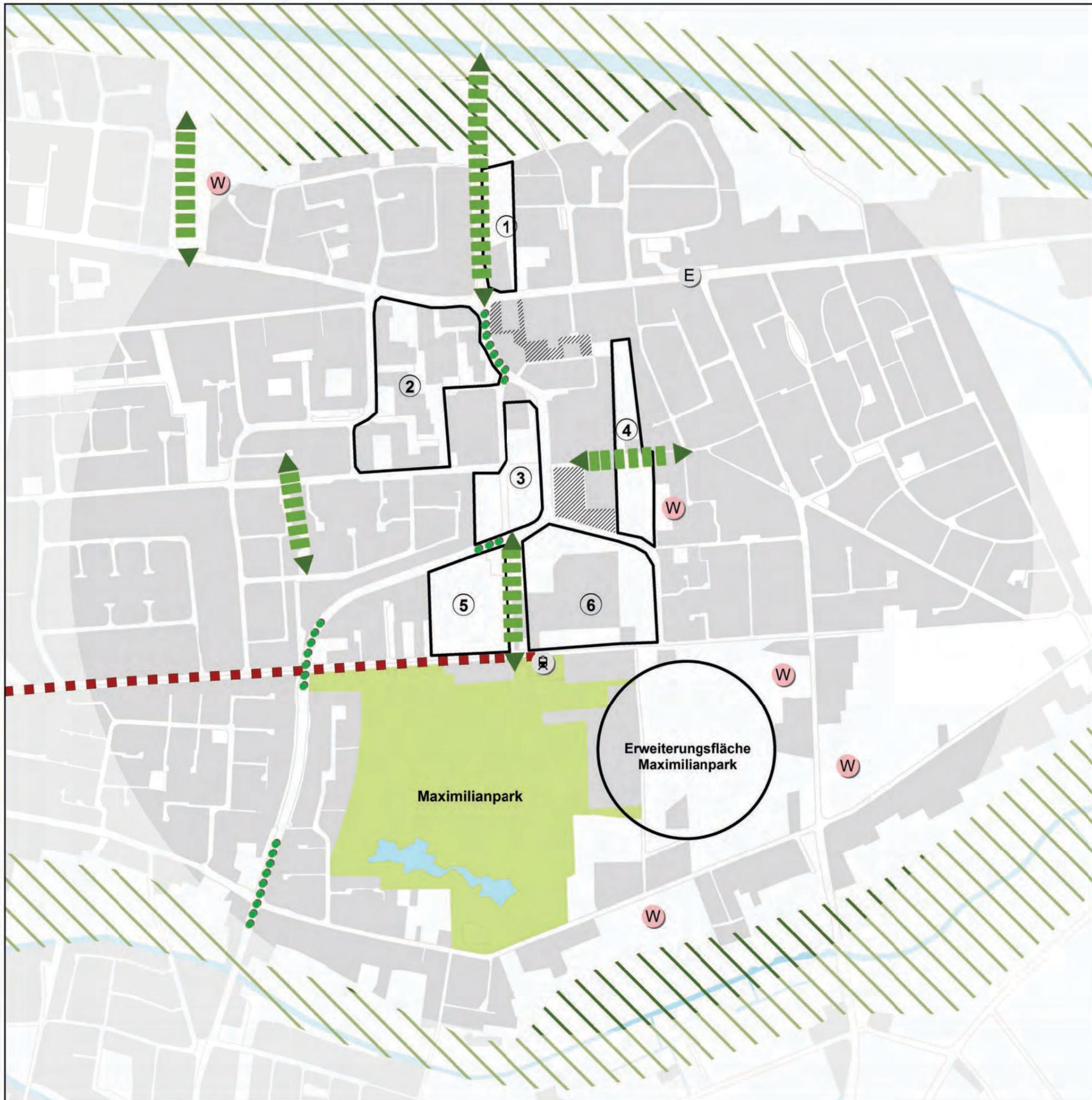
-  mangelnde Orientierung
-  defizitärer Stadteingang
-  Gefahr der Quartiersabwertung
-  eingeschränkte Busverbindung
-  Lärmbelastung Straßenverkehr
-  mangelhaftes Angebot im Parkraum
-  Konflikt Fußgänger / Straße (fehlende Querungshilfe)
-  Konflikt Fußgänger / Radfahrer
-  Mangel der Oberfläche / Vernässung
-  mangelhafte Radanbindung
-  eingeschränkte Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität
-  Gestaltungsdefizit wichtiger Verbindung
-  schlecht beleuchteter Bereich
-  Schulwegsicherung
-  Unterbrechung der Allee
-  Unterbrechung der Grünverbindung
-  Leerstand / Mindernutzung
-  Erhalt und Stabilisierung der Einzelhandelslage außerhalb des Zentrums



Potentiale in Werries

Legende

-  Abgrenzung Potentialfläche
-  **1** Potentialfläche
(Gestaltung Eingang Ortskern, gestalterische Aufwertung Grünfläche, Schaffung Wegeverbindung)
-  **2** Potentialfläche
(Entwicklung des Wohnumfeldes der Zeilenbebauung / Stadtlandschaft)
-  **3** Potentialfläche
(gestalterische Aufwertung, bauliche Nutzung, Orientierungspunkt, Aufenthaltsfläche, Achse Maximilianpark-Kanal)
-  **4** Potentialfläche
(Fortführung der Grünverbindung, ergänzende wohnbauliche Entwicklung möglich)
-  **5** Potentialfläche
(gestalterische Aufwertung mit Blick auf die Verbindung von Zentrum und Maximilianpark, Prüfung der Nutzung "Sportplatz")
-  **6** Potentialfläche
(Prüfung der Schulerweiterungsfläche, Stärkung Schulstandort)
-  Potentialraum für Umgestaltung
(Verbesserung gastronomisches Angebot)
-  Weiterentwicklung des Bezuges zur Landschaft (Gestaltung des Siedlungsrandes, Fuß- und Radwege, Geitherenaturierung, Sichtbeziehungen)
-  Stadtbahn
-  Potential wohnbauliche Entwicklung
-  Potential wohnbauliche Entwicklung
-  dezentrale Nahversorgung
-  Aufwertungspotential der Verbindungswirkung
-  Prüfung Erweiterungspotential Allee



LEITZIELE UND KONZEPT

8. Leitziele

Aus der Bestandsanalyse, den Beteiligungen der Experten und Bürger sowie der Stärken-, Defizite- und Potentialanalyse sind generelle Zielsetzungen für die Konzeption des Rahmenplans Werries abgeleitet worden. Die hierzu empfohlenen Maßnahmenvorschläge werden im Anschluss ausführlich beschrieben und soweit möglich verortet sowie grafisch dargestellt. Die Leitziele lauten:

1. Ausbau von Grünverbindungen und -strukturen
2. Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
3. Optimierung des sonstigen verkehrlichen Angebotes
4. Schaffung von Wohnraumangebot und Stärkung der Quartiere
5. Stärkung von Einzelhandel und Nahversorgung
6. Optimierung des freizeittouristischen Angebotes

8.1. Ausbau von Grünverbindungen und -strukturen

Obwohl es sich bei dem Untersuchungsbereich dieses Rahmenplans um einen erweiterten Zentrumsbereich handelt, weist er dennoch einen ansprechenden Grün- und Freiraumanteil auf, der neben ökologischen Funktionen auch Aspekte der Stadtgestaltung und Freizeitnutzung aufnimmt. Diese Grünstrukturen und insbesondere -verbindungen sollen weiter gestärkt und ausgebaut werden. Es soll eine Qualifizierung und Vernetzung öffentlich zugänglicher Grün- und Freiflächen erfolgen. Daraus leiten sich folgende Ziele ab, denen die jeweiligen Maßnahmenvorschläge zugeordnet werden:

Als wichtige Verknüpfungen zwischen den in Ost-West-Richtung verlaufenden Grünzügen entlang der Fließgewässer Lippe / Datteln-Hamm-Kanal und Geithe sowie zum Maximilianpark sollen zwei schon im Flächennutzungsplan ausgewiesene Grünverbindungen ausgebaut

und in ihrer Funktion gestärkt werden (siehe Kapitel 9.2. Grünzug West und Kapitel 9.3. Grünzug Ost). Die Zielrichtung liegt hier neben der Erhöhung der ökologischen Wertigkeit dieser Grünflächen auch in der Aufwertung des Stadtbildes und des Freizeitwertes.

Die Grünstrukturen bilden im Stadtteil Werries insbesondere an den genannten in West-Ost-Richtung verlaufenden Fließgewässern die Orts- eingangs- bzw. -ausgangsbereiche. Des Weiteren können Vernetzungen in die angrenzenden Wohnbereiche sowie neben den ökologischen Funktionen auch Nutzungen zur Freizeitgestaltung und individuellen Mobilität durch diese Grünflächen abgedeckt werden. In dieses Ressort fällt auch die Grünfläche im Bereich östlich der Ostwennemarstraße und nördlich des Alten Uentroper Weges. Durch eine gestalterische und funktionale Aufwertung soll das vorhandene Potential dieser Fläche stärker aktiviert werden (siehe Kapitel 9.4. Grünfläche Ostwennemarstraße / Alter Uentroper Weg).

Die durch das Zentrum verlaufende Ostwennemarstraße hat durch den auf weiten Teilen geschaffenen Alleecharakter mit beidseitig der Straße stehenden Bäumen auf ihrem großen Querschnitt sowohl eine ortsbildprägende, als auch wegen der Baumstandorte und verringernden Versiegelung eine ökologische Wirkung in Werries. Diese Effekte sollten positiv verstärkt werden, indem vorhandene Lücken in der Allee geschlossen werden (siehe Kapitel 9.5. Allee Ostwennemarstraße).

Der auf dem Gelände des RWE-Kraftwerks in Schmehausen entspringende und in der Nähe des Burghügels Mark in die Ahse fließende Geithebach stellt eine südlich an den erweiterten Untersuchungsbereich des Rahmenplans grenzende Wasserfläche mit Grünverbindung dar. Maßnahmen zur Renaturierung des Bachverlaufes und seiner Aue sowie zum Ausbau der Wegestrukturen innerhalb eines gewässerbegleitenden Grünstreifens sollen die ökologischen Funktionen stärken und den Bezug zur Landschaft weiterentwickeln (siehe Kapitel 9.6. Naturraum Geithe).

Nördlich an den Untersuchungsbereich des Rahmenplans grenzt der Datteln-Hamm-Kanal

mit seinem Übergang in die nördliche Auenlandschaft der Lippe sowie seiner Verbindungsfunktion insbesondere in Richtung Stadtmitte an. Der Anschluss an diesen Kanalband soll gestärkt und ausgebaut werden (siehe Kapitel 9.7. Anbindung Kanalband).

Der Maximilianpark stellt abseits seiner freizeittouristischen Funktion die flächengrößte und damit eine auch ökologisch wertvolle Grünfläche im Untersuchungsbereich dar. Zu prüfen ist hier eine mögliche Erweiterung des Parkgeländes auf die östlich angrenzende Fläche, unter anderem um die bislang intensiv landwirtschaftlich genutzte Fläche in strukturreichere Grünfläche umzuwandeln (siehe Kapitel 9.10. Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks).

8.2. Stärkung des Fuß- und Radverkehrs

Im Rahmen eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems gehören auch gut ausgebaute Fuß- und Radwegenetze zu den wichtigen Kriterien bei der Wahl des Wohn- und Geschäftsstandortes. Für die Bewohner sowie auch Besucher insbesondere der Freizeit- und Versorgungseinrichtungen sind verkehrssichere und ansprechend gestaltete Wegeverbindungen daher besonders wichtig. Diese sollen in Werries weiter ausgebaut und in ihrer Funktion gestärkt werden.

Die Wegeachse zwischen dem Maximilianpark als überregional bedeutsamen Freizeitpark und dem Datteln-Hamm-Kanal mit Anschluss des Kanaluferweges an die Innenstadt und den geplanten Ausbau des Radschnellweges RS 1 bis nach Duisburg sowie die freie Landschaft im Osten soll daher betont und für diese Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Hierzu gehören die Anlage eines separaten Fuß- und Radweges am Werner-Figgen-Weg, die Sperrung der Maximilianstraße für den motorisierten Verkehr sowie die Optimierung des Anschlusses an den Kanaluferweg (siehe Kapitel 9.1. Verbindung zwischen Maximilianpark und Kanal).

Viele Fuß- und Radwege sind straßenbegleitend angelegt und bergen so immer zumindest in Teilen ein Konfliktpotential mit motorisierten Verkehrsteilnehmern. Um dieses zu vermeiden und ein angenehmes Fahrgefühl in

ansprechender Wegeführung anbieten zu können, sollen im Rahmen eines Ausbaus der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Grünzüge West und Ost (siehe Kapitel 9.2. Grünzug West bzw. 9.3. Grünzug Ost) sowie entlang des Gewässers Geithe (siehe Kapitel 9.6. Naturraum Geithe) Wegeverbindungen angelegt bzw. weitergeführt werden.

Bestehende Wegeverbindungen wie der Wiemanns Patt als Teil der West-Ost-Achse zwischen dem Zentrum von Werries und der Arbeitersiedlung Maximilian sollen weiter ausgebaut und in ihrer Nutzbarkeit verbessert werden (siehe Kapitel 9.3. Grünzug Ost).

Ein weiteres Ziel bezieht sich auf die Weiterentwicklung des sonstigen infrastrukturellen Angebotes für Radfahrer bestehend aus beispielsweise Fahrradständern und Beschilderungen, aber auch Ladestationen für Fahrrad-Akkus. Im Zuge der Elektromobilität erleben auch gerade Fahrräder mit elektrischer Unterstützung (bei Pedelecs bis 25 km/h und bei E-Bikes bis 45 km/h) einen regelrechten Boom. In der Gesamtstadt Hamm gibt es bislang allerdings nur eine öffentliche Ladestation für deren Akkus, die sich (mit auf Tageszeiten eingeschränkten Nutzungszeiten) am Maximilianpark befindet. Obwohl der Zentrumsbereich von Werries damit in Hamm quasi eine Vorreiterrolle einnimmt, besteht auch hier Ausbaubedarf (siehe Kapitel 9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes).

8.3. Optimierung des sonstigen verkehrlichen Angebotes

Neben dem Fuß- und Radverkehr sollen auch die Bedingungen für die sonstigen Verkehrsteilnehmer bzw. -arten im Zentrum von Werries optimiert werden, um so die Standortqualitäten des Stadtteils zu erhalten und aufzuwerten. Absicht dahinter ist die Verbesserung dieses Bereiches der öffentlichen Infrastruktur.

So soll für den motorisierten Individualverkehr das Stellplatzangebot ausgeweitet werden, um diesbezüglich gute Bedingungen für die Nutzung des Versorgungsstandortes und insbesondere des Maximilianparks langfristig gewährleisten zu können. Als Besonderheit innerhalb des Stellplatzangebotes sollen auch Wohnmobile

berücksichtigt werden, um so die verkehrliche Infrastruktur für eine Ausweitung der freizeittouristischen Anziehungskraft insbesondere des Maximilianparks bereitstellen zu können (siehe Kapitel 9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes, 9.9. Zentrale Stellplatzanlagen, 9.10. Freiherr-vom-Stein-Gymnasium und 9.11. Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks).

Ein generelles Ziel auch bundesweit ist die Förderung der E-Mobilität. Um diesen Trend zu fördern, hat die Stadt Hamm bereits in einem ersten Schritt zum 01.01.2018 alle E-Mobile von der Parkgebühr auf städtischen oberirdischen Stellplätzen (bis zur jeweiligen Parkhöchst-dauer) befreit. Erforderlich ist aber auch der Ausbau eines Netzes von Ladestationen, um die Mobilität zu gewährleisten und so die Anreize für die individuelle Anschaffung eines Elektro- oder Hybridfahrzeuges zu erhöhen. Hierzu sollen auch im Zentrum von Werries entsprechende Stationen errichtet werden, die beispielsweise während eines Besuchs des Maximilianparks genutzt werden könnten (siehe Kapitel 9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes und 9.10. Freiherr-vom-Stein-Gymnasium).

Insgesamt sollen die Konfliktpotentiale zwischen den verschiedenen Verkehrsarten im Zentrumsbereich gemindert werden, um den Bewegungskomfort zu erhöhen und auch Unfallrisiken zu minimieren. Dies soll auch die Optimierung der Busführung durch die Anlage einer Wendeschleife anstelle der Befahrung der Maximilianstraße umfassen (siehe Kapitel 9.1. Verbindung zwischen Maximilianpark und Kanal und 9.9. Zentrale Stellplatzanlagen).

Eine Erweiterung des Angebotes an öffentlichem Nahverkehr durch die Einrichtung einer Regional-Stadtbahnlinie - wie sie bereits in den 1990er Jahren geplant worden ist - soll im Zuge der Aufstellung dieses Rahmenplans nicht als Ziel aufgenommen, eine mögliche spätere Umsetzung aber auch nicht durch gegenläufige Planungen von vornherein ausgeschlossen werden (siehe Kapitel 9.12. Vorhaltetrasse Stadtbahn).

8.4. Schaffung von Wohnraumangebot und Stärkung der Quartiere

Werries stellt innerhalb des Stadtgebietes von Hamm einen beliebten Wohnstandort dar. Insbesondere die urbanen Qualitäten des Zentrums durch das große Nahversorgungsangebot sowie die zahlreichen Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung und Naherholung sind hier Anziehungspunkte. Im Rahmenplangebiet sind nach den Erhebungen des Stadtentwicklungsberichtes Hamm 2016 derzeit kaum nennenswerte Wohnbaureserveflächen vorhanden. Um den bestehenden und zukünftigen Bedarf an neuem Wohnraum decken zu können, werden daher potentielle Wohnbauflächen vorgeschlagen (siehe Kapitel 9.2. Grünzug West, 9.3. Grünzug Ost, 9.13.1.1. Südlich Lange Reihe, 9.13.1.2 Braamer Straße / Lange Reihe / Eisenbahn und bedingt auch 9.9. Zentrale Stellplatzanlagen sowie Kapitel 9.11. Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks).

Aber auch die bereits vorhandenen Wohnungsbestände stehen aufgrund der älter werdenden Bevölkerung, des im Laufe der Zeit entstehenden Sanierungsbedarfes sowie weiterer Entwicklungen vor Herausforderungen, die gemeistert werden müssen (siehe Kapitel 9.13.2. Qualitätssicherung im Bestand). Hierzu zählt auch der Ausbau einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur für junge wie ältere Bewohner zum Beispiel in Form eines sozialen Stadtteilzentrums (siehe Kapitel 9.13.3. Ausbau eines Zentrums für den Stadtteil). Hintergrund ist die Entwicklung von Quartieren als lebenswerte und gesunde Orte.

8.5. Stärkung von Einzelhandel und Nahversorgung

Die Einzelhandelssituation im Stadtbezirk Uentrop hat sich in den vergangenen Jahrzehnten stark zentralisiert und dabei auf den Ortsteil Werries fokussiert. Dies ist vorwiegend den strukturellen Veränderungen im Einzelhandel (z.B. Zunahme großflächigen Einzelhandels) geschuldet, die zudem durch einige städtebauliche und planerische Entwicklungen im Stadtbezirk Uentrop und speziell im Bereich Moritz-Bacharach-Straße / Ostwennemarstraße

(im heutigen Zentrum Werries) begünstigt wurden. So ist der ursprünglich in den 1980er-Jahren als kleines Versorgungszentrum entstandene Einzelhandelsbereich an der Moritz-Bacharach-Straße / Ostwennemarstraße in mehrjährigen Baustufen und besonders mit der südlichen Erweiterung inklusive der Westpress-Arena zu einem Stadtbezirkszentrum mit einem umfangreichen Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot aus unterschiedlichen Handelssparten gewachsen. Diese Zentralisierung des Einzelhandels im Stadtbezirk Uentrop begleiten jedoch über Jahre schon strukturelle Veränderungen und Leerstände im älteren Teilbereich des Zentrums, aber besonders auch Veränderungen und Wegfall von Einzelhandelsnutzungen an Grundversorgungsstandorten in angrenzenden Stadtteilen. Mit dieser Entwicklung in den wohnortnahen Versorgungsbereichen gilt es umzugehen und ihr bestenfalls entgegenzuwirken. Dabei soll im Einklang mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Hamm das Versorgungszentrum rund um die Moritz-Bacharach-Straße / Ostwennemarstraße weiterhin als starkes Einkaufszentrum in seiner Gesamattraktivität erhalten bleiben. (siehe Kapitel 9.13. Einzelhandel und Nahversorgung)

Abgeleitet aus der Analyse und den Beteiligungsprozessen und mit Blick auf die Versorgung des gesamten Stadtteils innerhalb des Untersuchungsraumes des Rahmenplans werden zur Stärkung des Einzelhandels und der Nahversorgung folgende Schwerpunkte definiert:

Das Einkaufszentrum rund um die Moritz-Bacharach-Straße / Ostwennemarstraße soll als zentraler Versorgungsstandort mit der Funktion der Stadtteilversorgung gefestigt werden. Die Gestaltung der Gebäude und des Freiraumes / der Stellplatzanlagen sollen dabei zum Erhalt der Attraktivität des Zentrums im Fokus stehen. Ergänzungen im Einzelhandel sind geringfügig denkbar, vielmehr sollten jedoch Leerstand vermieden und sinnvolle Nachnutzungen gefunden werden.

Die bestehenden Grundversorgungsbereiche entlang des Alten Uentropes Weges und entlang der Ostwennemarstraße sind für die wohnortnahe Versorgung zu erhalten und möglichst zu stärken.

Die Versorgungsbereiche sollen in Richtung Versorgung und Handel oder Gastronomie und Kultur ausgebildet werden. Eine Verknüpfung der Bereiche untereinander durch räumliche und inhaltliche Bezüge (Interessengemeinschaften und Aktionen) ist dabei das Ziel. Genauere Zielsetzungen können im Rahmen beispielsweise eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes ausgearbeitet werden.

8.6. Optimierung des freizeittouristischen Angebotes

Das herausragende Merkmal des Stadtteils Werries ist der Maximilianpark mit seiner freizeittouristisch überregionalen Bedeutung. Er stellt mit dem Glaselefanten das Symbol der Gesamtstadt Hamm dar. Wie im bisherigen sind auch im weiteren Fortbestehen des Freizeitparks sowie auch darüber hinaus im sonstigen Untersuchungsbereich des Rahmenplans für ein für die Bewohner und Besucher attraktives Angebot zur Naherholung und Freizeitgestaltung stets weitergehende Entwicklungen und mögliche Ausbauten zu prüfen und zu reflektieren.

Für den Aufbau und das Angebot des Maximilianparks selbst können und sollen im Zuge dieses Rahmenplans keine Vorgaben gemacht werden, Verbesserungsvorschläge wie der barrierefreie Ausbau des Wegenetzes oder der Ausbau eines wetterunabhängigen Indoor-Angebotes sind aber weitergegeben worden und bekannt. Sollte eine Erweiterung des Maximilianparks im Rahmen der Teilnahme an der Internationalen Gartenschau 2027 oder auch zu einem späteren Zeitpunkt angestrebt werden, sind hierfür entsprechende Flächen vorzuhalten (siehe Kapitel 9.11. Entwicklungsfelder östlich des Maximilianparks).

Durch städtebauliche Maßnahmen außerhalb des Parkgeländes kann die Attraktivität des Maximilianparks zusätzlich noch aufgewertet und unterstützt werden. Hierzu gehört insbesondere der Ausbau der Anbindung des Maximilianparks zum Zentrum und in Richtung des Datteln-Hamm-Kanals (siehe Kapitel 9.1. Verbindung zwischen Maximilianpark und Kanal) sowie die Bereitstellung eines ausreichend großen Angebotes an Besucher-

parkplätzen (siehe Kapitel 9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes, 9.9. Zentrale Stellplatzanlagen, 9.10. Freiherr-vom-Stein-Gymnasium und 9.11. Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks).

Eine enge Verbindung des Ziels „Optimierung des freizeittouristischen Angebotes“ besteht mit den schon genannten Zielen „Ausbau von Grünverbindungen und -strukturen“ sowie „Stärkung des Fuß- und Radverkehrs“, da derartige Bereiche und Verbindungen zum Aufenthalt und Freizeitgestaltung einen qualitativ hohen Beitrag leisten können.

Ergänzungen von bislang nicht innerhalb des Stadtteilzentrums vorhandenen Nutzungen durch beispielsweise die Ansiedlung eines Hotels, um unter anderem den überregionalen Einzugsbereich des Maximilianparks zu nutzen und auszubauen (siehe Kapitel 9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes und 9.9. Zentrale Stellplatzanlagen) oder auch eine Erweiterung des gastronomischen Angebotes zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Anziehungskraft des Zentrums (siehe Kapitel 9.9. Zentrale Stellplatzanlagen) stellen weitere Entwicklungsmöglichkeiten dar.

9. Projekte und Maßnahmen

In den folgenden Kapiteln werden die aus der Analyse und den Leitzielen entwickelten Vorschläge für konkrete Projekte und Maßnahmen erläutert. Hierbei werden häufig neben einer Vorzugsvariante und Handlungsempfehlung noch weitere Alternativen genannt, die zu einer städtebaulichen Weiterentwicklung des Untersuchungsbereiches des Rahmenplans herangezogen werden können.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen bedürfen einer weiteren Konkretisierung durch vertiefende Objekt- und Ausbauplanungen. Die dargestellten Inhalte sollen beispielhaft mögliche Entwicklungsinhalte und -ziele darstellen. Die notwendigen Ausbaupläne sind unter der Federführung der zuständigen Fachdienststellen zu erarbeiten.

9.1. Verbindung zwischen Maximilianpark und Kanal

Die in den 1920er Jahren angelegte Maximilianstraße verlief ursprünglich vom Haupttor der Zeche Maximilian geradlinig nach Norden zur Bergwerksvilla am Alten Uentroper Weg und bildete so eine signifikante Verbindungsachse. Mittlerweile werden das Zechengelände als Freizeitpark und die Villa als Kindertagesstätte genutzt. Auch ist die Sichtachse aufgegeben und unterbrochen worden, indem die heutige Ostwennemarstraße mit ihrem geänderten Verlauf die Achse der Maximilianstraße verlässt.

Der Weg vom Datteln-Hamm-Kanal vorbei an der ehemaligen Bergwerksvilla zum Maximilianpark stellt insbesondere für den Radverkehr eine wichtige Verbindung dar. Der Kanaluferweg schließt an die Trasse, die von der Innenstadt weiter Richtung Westen zum Radchnellweg RS1 bis nach Duisburg ausgebaut werden soll, an. Auch insbesondere im Hammer Stadtgebiet laufen hier fahrradfreundliche Wege zusammen, sodass hier Freizeitverkehr - insbesondere als Ziel- und Quellverkehr für einen Besuch des Maximilianparks - eine große Bedeutung hat.

Auch wenn die Verbindungsachse vom Maximilianpark zum Kanal nicht wieder ohne Weiteres in eine durchgängig geradlinige Trasse zurückgebaut werden kann, so soll dennoch die Verbindungsachse für den nicht-motorisierten Verkehr gestärkt werden. Auf diese Weise sollen einerseits die Fuß- und Radverkehrsverbindungen und damit die Naherholungsmöglichkeiten optimiert und andererseits die freizeittouristische Funktion des Maximilianparks durch eine verbesserte Anbindung gestärkt werden, eine fehlende Leitlinie ist hier vielfach bemängelt worden.

Die Trasse lässt sich dabei von Süden nach Norden in mehrere Abschnitte mit unterschiedlichen Handlungsansätzen einteilen:

- den Werner-Figgen-Weg,
- die Maximilianstraße,
- die Ostwennemarstraße südlich und nördlich des Alten Uentroper Weges sowie
- den Anschluss an den Kanaluferweg.



Abb. 35: Entwurf zur Verbindung zwischen Maximilianpark und Kanal

Werner-Figgen-Weg

Der Werner-Figgen-Weg führt als reiner Fuß- und Radweg vom Eingang des Maximilianparks am Alten Grenzweg bis zur Ostwennemarstraße, bevor er in die Maximilianstraße

übergeht. Östlich grenzt das Freiherr-vom-Stein-Gymnasium und westlich dessen Sportplatz an. Beidseitig wird der Weg von Bäumen gesäumt. Der Bodenbelag besteht größtenteils aus Betonplatten, sogenannten „Panzerplatten“. Am südlichen Randbereich sind Fahrradbügel aufgestellt, am nördlichen Ende befinden sich gestalterische Merkmale wie ein Beet mit Pylon, ein Förderrad und Fahnen.

Die aufwändigste, aber im Hinblick auf die bevorstehende Internationale Gartenausstellung 2027 auch zielförderlichste Maßnahme ist die Anlage eines separaten Radweges westlich parallel zum bestehenden Weg mit seiner Baumreihe. Gerade an intensiv besuchten Veranstaltungstagen erscheint es aus städtebaulichen Gründen sinnvoll, Fußgängern und Radfahrern getrennte Wege anzubieten, auch wenn dies an geringer frequentierten Tagen nicht zwingend erforderlich ist. Diese Maßnahme im Umfeld des Haupteingangs würde eine Trennung vom Überweg (Zebrastrifen) an der Ostwennemarstraße ermöglichen, das Radwegenetz stärken und Konfliktsituationen zwischen Fußgängern und Radfahrern auf dem Werner-Figgen-Weg verringern. Hierfür wäre eine Flächeninanspruchnahme eines Teils der heutigen Sportplatzfläche sowie der nördlich gelegenen Stellplatzanlage erforderlich. Voraussetzung für diese Variante wäre also entweder ein Umbau des Sportplatzes oder dessen Verlagerung inklusive sonstiger Umnutzung (siehe hierzu Kapitel 9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes).

Der Weg könnte zudem um weitere Ausstattungsmerkmale wie Bänke und in der Anschlussstelle zum Alten Grenzweg um weitere Abstellbügel und auch eine Ladestation für Pedelects und E-Bikes ergänzt werden, um so den Komfort zu steigern und die Mobilität zu fördern.

Der Belag des heutigen Werner-Figgen-Weges mit seinen „Panzerplatten“ ist im zivilgenutzten Bereich eher untypisch. Heute wird der Weg nur noch von Fußgängern und Radfahrern genutzt. Die Vorteile der ebenen Platten liegen in einer guten Passierbarkeit für insbesondere Rollstuhl-, Rollator- und Kinderwagenfahrer sowie einer auch hinsichtlich des Verschleißes hohen Belastbarkeit. Optisch bleibt allerdings

der Eindruck der schnurgeraden Panzerstraße. Ein anderer Bodenbelag könnte hier eine ansprechendere und abwechslungsreichere Gestaltung bieten. So könnten beispielsweise Sitzbänke im Seitenbereich integriert oder auch durch Pflasterungen oder Asphaltbelag ein auf den Maximilianpark hinweisendes Motiv angelegt werden. Bei Ergänzung eines separaten Radweges könnte ein diesem ähnlicher, aber beispielsweise andersfarbiger Belag zudem die gewünschte Trennung der Verkehrsteilnehmer bei gleichzeitiger Zusammengehörigkeit des Weges verdeutlichen.



Abb. 36: Werner-Figgen-Weg Richtung Maximilianpark

Hinweise und Richtungsanzeiger zum Maximilianpark befinden sich im nördlichen Kreuzungsbereich mit der Ostwennemar- und Maximilianstraße bereits durch zwei Hinweisschilder, ein Straßenschild, drei beschriftete Fahnen und einen Pylon. Hier besteht - insbesondere wenn auch noch Plakate zu Ausstellungen oder Veranstaltungen im Maximilianpark hinzukommen - die Gefahr einer Überfrachtung. Weitere Schilder sollten in diesem Bereich nicht angebracht werden. Es sollten andere Wege zur Verdeutlichung der Führungslinie vom Zentrum zum Eingang des Maximilianparks gewählt werden.

So könnte beispielsweise ein Torbogen über dem Eingangsbereich des Werner-Figgen-Weges auf den Weg zum Maximilianpark hinweisen und andere Schilder ersetzen. Allerdings müsste dieser hierzu ziemlich groß und markant sein und würde zudem in Konkurrenz zu anderen Elementen wie den Pylon und das Förderrad stehen, die von ihrer

Bedeutung her kaum für einen Torbogen weichen würden.

Eine weitere Option wäre eine Aufweitung des Eingangsbereiches zum Werner-Figgen-Weg durch Einbeziehung einer kleinen Teilfläche des begrünten Vorbereiches des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums. Hier könnte beispielsweise die Eingangssituation trichterförmig weiter gepflastert werden, um die Platzsituation und Fernwirkung dieses Bereiches zu verstärken. Eine weitere Möglichkeit wäre die Aufstellung von Glasvitriolen mit aktuellen Informationen über den Maximilianpark zu derzeitigen und kommenden Veranstaltungen, Eintrittspreisen, Lageplan, Parkleitsystem oder ähnlichem. Dies könnte sowohl als Richtungsweiser und zur Information dienen, als auch zusätzlich den möglicherweise unorganisierten Eindruck durch viele Schilder und Plakate im Wegebereich und an Laternen verringern. Eine weitere denkbare Option wäre die Aufstellung eines der über zwei Meter großen Elefanten, die erstmals im Jahr 2004 zur Elefantenparade anlässlich des 20. Geburtstages des Glaselefanten im Maximilianpark im gesamten Stadtgebiet aufgestellt worden sind. Die künstlerische Gestaltung sollte dabei auf den Maximilianpark (hier vielleicht mit Bezug auf das Original des Glaselefanten) abzielen. Ohne weitere Beschilderung könnte so eine auch ansonsten stadtraumgestalterische Bereicherung für das Areal entstehen, die ohne direkten Pfeil oder ähnliches auf den Eingangsbereich des Maximilianparks hinweist.

Maximilianstraße

Über die Ostwennemarstraße wird auf Höhe des Busparkplatzes der Fußgängerverkehr durch einen Zebrastreifen mit integriertem Blindenleitsystem (das allerdings darüber hinaus keine Weiterführungen hat) geführt. Die Bushaltestelle Maximilianpark befindet sich wenige Meter östlich der Einmündung des Werner-Figgen-Weges. Daher ist in diesem Bereich die durch eine Verkehrsinsel in ihre Fahrstreifen getrennte Straße nicht mit einem gekennzeichneten Fußgängerüberweg ausgestattet.



Abb. 37: Maximilianstraße mit Blick von Süden

Von diesem Überweg führt die Maximilianstraße als zentrale Anbindung des Maximilianparks weiter nach Norden. Hier soll eine Anbindung an die weiteren Freizeitmöglichkeiten (Kanalband / Lippeaue) und das Geschäftszentrum hergestellt werden und gleichzeitig eine gestalterische Aufwertung erfolgen. Die Maximilianstraße soll künftig ausschließlich von Fußgängern und Radfahrern sowie den unmittelbaren Anliegern im nördlichen Abschnitt genutzt werden.

Ein Ausbau der Maximilianstraße als Hauptachse für Fußgänger und Radfahrer zwischen Maximilianpark und Kanal setzt die Verlagerung des Busverkehrs auf die Ostwennemarstraße voraus. An der Ostwennemarstraße muss dafür eine geeignete und ausreichend groß dimensionierte Buswendemöglichkeit mit End- und Pausenhaltestelle geschaffen werden. Im weiteren Verfahren muss hierfür eine Detailplanung aufgestellt und abgestimmt werden.

Die Erreichbarkeit der angrenzenden Wohnbebauung bzw. deren Stellplatzanlagen im nördlichen Abschnitt der Maximilianstraße muss dauerhaft sichergestellt werden. Die gestalterische Aufwertung dieser Verbindung bei Verlagerung des Busverkehrs nach Norden könnte zu einer spürbaren Reduzierung der Lärmbelastung für die nächstgelegene angrenzende Wohnbebauung im Einmündungsbereich der Maximilianstraße in die Ostwennemarstraße beitragen.

Ostwennemarstraße

Zwischen der Einmündung der Maximilianstraße und dem Alten Uentropen Weg muss die

zentrale Verbindung von Maximilianpark und Kanalband über den Geh- und Radweg der Ostwennemarstraße verlaufen. Die Beeinträchtigungen durch die Verkehrsbelastungen der Ostwennemarstraße sind nicht unerheblich. Es ist daher im Rahmen weiterer Ausbauüberlegungen zu prüfen, ob die bestehenden Nebenanlagen an der Ostwennemarstraße ausreichen bzw. wie sie verbessert werden können. In die Überlegungen sind weitere Baumpflanzungen zur Allee-gestaltung der Ostwennemarstraße sowie zur Lage und Gestaltung der Bushaltestellen einzubeziehen (siehe hierzu Kapitel 9.5. Allee Ostwennemarstraße).

Um eine deutliche Verbesserung erzielen zu können, wäre auch zu prüfen, ob ein zusätzlicher Flächenstreifen von den angrenzenden Privatgrundstücken erworben werden könnte. Dies wäre notwendig, um die Qualität des Fuß- und Radweges nördlich des Alten Uentropen Weges auch im Abschnitt zwischen Altem Uentropen Weg und Einmündung der Maximilianstraße anbieten zu können und zusätzliche Wechsel der Straßenseiten für Radfahrer zu vermeiden. Auch der Platzbedarf ergänzender Baumpflanzungen sowie der Ausbau der Bushaltestelle sind dabei zu berücksichtigen.

Anschluss an den Kanaluferweg

Der Fuß- und Radweg auf der östlichen Seite der Ostwennemarstraße führt weiter bis zum Dattel-Hamm-Kanal. Der Anschluss an den bestehenden Fuß- und Radweg parallel zum Kanal ist gegeben, jedoch bedarf es einer Verbesserung in baulicher und gestalterischer Hinsicht.



Abb. 38: Blick auf den Kanaluferweg von der Brücke Ostwennemarstraße

Der Fuß- und Radweg entlang der Ostwennemarstraße verläuft in einer entsprechenden Höhe über den Datteln-Hamm-Kanal. Zum Anschluss an den Kanaluferweg muss daher ein enormer Höhensprung bewältigt werden. Hier sollte als Maßnahme eine flacher geneigte und somit besser befahrbare Rampenverbindung, ggfs. unter Einbeziehung des südlich parallel verlaufenden Weges geprüft werden. Dies ist auch im Zusammenhang mit der Fuß- und Radwegeverbindung in die angrenzende Kleingartenanlage Im Plackengrund zu sehen. Wichtig ist auch die bessere Beschilderung dieses Anschlusspunktes für und in alle Fahrrichtungen, auch im Hinblick auf die zukünftig stärkere Bedeutung der Achse „Maximilianpark-Kanal“ als Grün- und Verbindungsachse (siehe Kapitel 9.7. Anschluss Kanalband).

9.2. Grünzug West

Am westlichen Rand des Untersuchungsgebietes befindet sich ein im Flächennutzungsplan dargestellter Grünzug, der vom Datteln-Hamm-Kanal bis zum Westausgang des Maximilianparks reicht (siehe Abbildung 39). Durch Bebauungspläne ist er überwiegend planerisch gesichert, allerdings bislang nur teilweise realisiert. Dieser Grünzug ist in der Potentialkarte für die Aufwertung der Verbindungswirkung dargestellt, auch wenn sich die im Flächennutzungsplan dargestellte Linienführung nicht vollständig erreichen lässt.

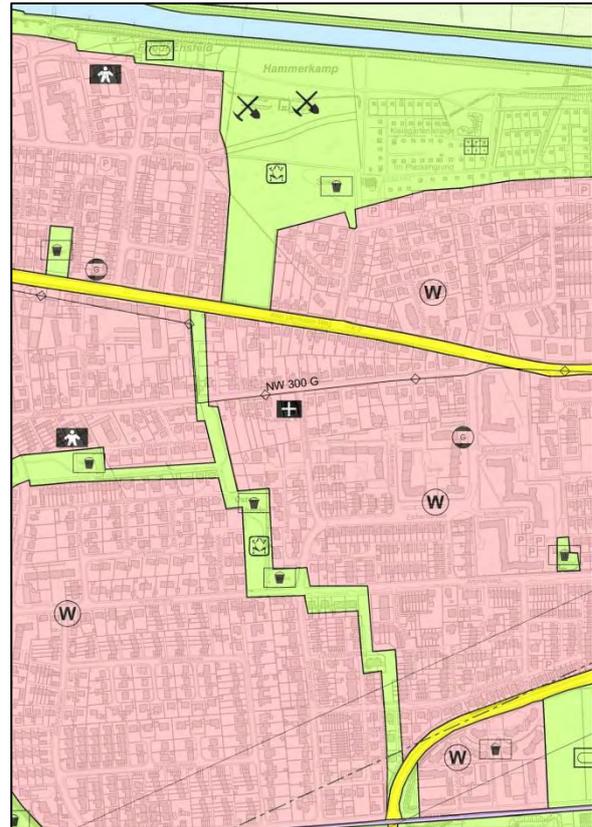


Abb. 39: Grünzug West im Flächennutzungsplan

Die Weiterentwicklung dieses Grünzuges zu einem durchgängig nutzbaren Geh- und Radweg bietet ein hohes Aufwertungspotential. Gleichzeitig könnten entbehrliche Flächen auch der Arrondierung von Wohnnutzungen dienen. Vorrangig ist aber zur Weiterentwicklung der Grünvernetzung die Verbindungsfunktion für Fußgänger und Radfahrer herzustellen.

Im Stadtbezirk Hamm Uentrop besteht insbesondere in den Ortsteilen Hamm-Osten / Werries weiterhin eine hohe Nachfrage nach geeigneten Baugrundstücken. Es ist daher zu prüfen, ob durch Nachverdichtungsmaßnahmen zusätzliche Wohnbauflächen geschaffen werden können. In Betracht kommen hierfür nur Flächen, in denen neue Abschnitte des Grünzuges breiter als 40 m sind, eine durchschnittliche Breite des Grünzuges von 20 bis 30 m sollte angestrebt und mindestens erhalten werden.

Der Grünzug besteht aus folgenden Teilabschnitten:

- Nördlicher Teilabschnitt: Datteln-Hamm-Kanal bis Alter Uentrop Weg bzw. Julienweg,

- Mittlerer Teilabschnitt: Julienweg bis Ammerweg,
- Südlicher Teilabschnitt: Ammerweg bis Walnussstraße bzw. Ostwennemarstraße.

In den einzelnen Teilabschnitten befindet sich der angestrebte Grünzug in unterschiedlichen Entwicklungsständen. Bereits ausgebaut ist er im Bereich zwischen Julienweg und Ammerweg sowie als Fuß- und Radweg in einer schmalen Grünfläche zwischen Walnussstraße und Ostwennemarstraße. Im Bereich zwischen Altem Uentropen Weg und Julienweg entsteht eine Fußwegeverbindung, die teilweise über eine verkehrsberuhigte Anliegerstraße sowie einen Fuß- und Radweg führt. Im Bereich zwischen Ammerweg und Walnussstraße ist ein Grünbereich als Brachfläche mit Trampelpfaden vorhanden, der noch ausgebaut werden soll. Diese Grundstücke im Bereich des Grünzuges sind ebenso wie die südlich des Kanals gelegene Grünfläche im Eigentum der Stadt Hamm. Im Privatbesitz befindet sich eine circa 75 m breite Grundstücksfläche nördlich des Alten Uentropen Weges, die derzeit als Grünland genutzt wird.

Planungsrechtlich ist der Grünzug im Flächennutzungsplan dargestellt und in verschiedenen Bebauungsplänen festgesetzt. Im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 02.026 - Möllerstraße- ist er auf einen Fuß- und Radweg bzw. einen verkehrsberuhigten Anliegerweg reduziert, in den anderen Bebauungsplänen ist er durch die Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche in unterschiedlicher Breite gesichert.

Das wesentliche Entwicklungsziel ist es, eine durchgängig nutzbare Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem Datteln-Hamm-Kanal und dem Maximilianpark zu erreichen. Die durchschnittliche Breite des Grünzuges sollte zwischen 20 und 30 m liegen. Hierdurch wird das bestehende Netz von Fuß- und Radwegen weiter ergänzt und es werden weitere Anbindungen für die angrenzenden Wohnquartiere geschaffen.

Bestehende Versätze im Verlauf am kreuzenden Alten Uentropen Weg und dem kreuzenden Ammerweg müssen hier ebenso hingenommen werden wie die Nutzung einer verkehrsberuhigten Anliegerstraße bzw. Fußweges südlich des Alten Uentropen Weges bis zum Julienweg. Alternativen zu diesen

Einschränkungen bestehen nicht. Da sie jedoch zur Verwirklichung des Zieles, eine durchgängige Fußgänger- und Radfahrerverbindung in Nord-Süd-Richtung zu erhalten, beitragen, sind sie tolerierbar.

Im Folgenden werden für die einzelnen Abschnitte Konzeptideen dargestellt.



Abb. 40: Grünzug West

Nördlicher Teilabschnitt

Aufgrund der Breite der Grünfläche nördlich des Alten Uentropen Weges von circa 70 bis 75 m ist hier eine kombinierte Entwicklung des Grünzuges mit einer wohnbaulichen Nutzung vorstellbar. In Betracht kommt nur eine an den vorhandenen Bestand angepasste Wohn-

bebauung. Eine erste Entwurfsidee sieht eine Mischung aus Einfamilien- und Doppelhäusern vor. Die Grünzugfläche bleibt mit 25 m ausreichend breit, um eine Verknüpfung mit der nördlich gelegenen Grünfläche zu gewährleisten.



Abb. 41: Entwurf nördlicher Abschnitt Grünzug West

Die Entwässerung des Bereiches muss nach den Vorgaben des Lippeverbandes im Trennsystem erfolgen. Dabei muss das Schmutzwasser in den vorhandenen Schmutzwasserkanal im Bereich Alter Uentropen Weg abgeleitet werden. Das Regenwasser soll über eine neu herzustellende Regenrückhaltung an die derzeit im Süden befindliche Regenwasserrückhaltung und an den Regenwasserkanal im Bereich Alter Uentropen Weg angeschlossen werden. Dabei ergibt sich eine Überplanung des jüngst zur Regenwasserrückhaltung parallel zum Alten Uentropen Weg hergestellten öffentlichen Retentionraums.

Alternativ kommt der Ausbau der gesamten Grünfläche nördlich des Alten Uentropen Weges entsprechend dem rechtskräftigen Bebauungsplan in Betracht. Aufgrund des erhöhten Investitions- und Pflegeaufwandes besitzt diese Variante aber geringere Realisierungschancen.

Mittlerer Teilabschnitt

Zwischen Julienweg und Ammerweg ist ein circa 25 bis 35 m breiter Grünzug vorhanden. Der Fuß- und Radweg ist mit einer wasser- gebundenen Decke ausgebaut. In die Grün-

fläche sind Kinderspielflächen für die angrenzenden Baugebiete integriert. Weiterer Handlungsbedarf ist hier nicht erkennbar.

Südlicher Teilabschnitt

Im südlichen Bereich zwischen Ammerweg und Walnussstraße ist der Ausbau des Grünzuges noch erforderlich. Dabei sollten bereits vorhandene Gehölzstrukturen in den Randbereichen erhalten und in das Konzept einbezogen werden. Der Grünzug, der hier circa 20 m breit ist, besteht in diesem Bereich überwiegend aus einer Brachfläche mit Trampelpfaden und Gehölzen in den Randbereichen. Lediglich ein in Ost-West-Richtung verlaufender Querweg und der südlich anschließende Abschnitt zur Ostwennemarstraße wurden bislang ausgebaut.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass der Ausbau des Grünzuges West weiterzuverfolgen ist, auch wenn einige Einschränkungen gegenüber den Zielen des Flächennutzungsplans hingenommen werden müssen. Dabei sollte im nördlichen Abschnitt die Variante mit dem reduzierten Grünzug zugrunde gelegt werden. Wesentliches Merkmal ist die durchgängige Nutzungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer.

9.3. Grünzug Ost

Der hier behandelte Grünzug Ost stellt die in der Analyse herausgearbeitete Potentialfläche 4 dar. Derzeit ist die Grünfläche südlich der St. Bonifatius-Kirche als Kinderspielplatz mit Wegeanbindungen an die Lion-Feuchtwanger-Straße, die Moritz-Bacharach-Straße und den Beverfördering ausgebaut. Hieran südlich schließt sich eine durch Wiese und teilweise bewachsene Erdwälle geprägte öffentliche Grünfläche an. Unterbrochen wird der Grünzug, der südlich des Weges Wiemanns Patt durch einen weiteren Spielplatz ausgebaut ist, durch das private Wohngrundstück Wiemanns Patt 7. Die Fläche südlich des zweiten Spielplatzes bis zur Karl-Koßmann-Straße wird landwirtschaftlich als Acker genutzt, östlich schließt sich hier eine Brachfläche an.

gruppen) gedeckt, ein grüngestalterischer Ausbau ist dennoch empfehlenswert. Insbesondere sollte das Ziel die Fortführung des Fuß- und Radweges von Norden nach Süden sein. Voraussetzung ist hier allerdings, dass eine Lösung für die Barrierewirkung des privaten Wohngrundstückes Wiemanns Patt 7 gesucht wird.



Abb. 43: Entwurf Grünzug Ost - Vorzugsvariante

Ideal wäre hier die Aufgabe der Wohnnutzung und Umwandlung des Grundstückes in eine öffentliche Grünfläche, um den Grünzug vervollständigen und eine Nord-Süd-Verbindung durch einen Fuß- und Radweg ermöglichen zu können (siehe Abbildung 43). Im Bebauungsplan Nr. 02.060 - Zentrum Werries - in der Fassung der 7. Änderung ist das Grundstück bereits als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung - Parkanlage - festgesetzt worden.

Mit dem Eigentümer sollte die Bereitschaft für eine Veräußerung an die Stadt angesprochen werden.

Eine Alternative zur kompletten Umplanung des Grundstückes ist der Ankauf eines Streifens am westlichen als Garten genutzten Grundstücksrand, um hier unter Beibehaltung der Wohnnutzung einen Fuß- und Radweg ohne begleitende Grünfläche anlegen zu können (siehe Abbildung 44).



Abb. 44: Entwurf Wiemanns Patt 7 - Variante 2

Während der Wiemanns Patt aus östlicher Richtung noch als Verlängerung der Straße Elberskamp und im weiteren Verlauf nördlich der Eishalle mit einer roten Pflasterung von der Fahrbahn getrennt als Fuß- und Radweg erkennbar ist, ist der Anschluss an die Ostwennemarstraße aufgrund der „Zick-Zack“-Führung und der Untergrundgestaltung / -nutzung im Vorbereich der Handballhalle nicht unmittelbar wahrnehmbar. Eine Umgestaltung des westlichen Abschnittes zur Aufwertung der Fuß- und Radwegeverbindung wird daher vorgeschlagen (siehe Abbildung 45). So könnte eine farbige Pflasterung als Kennzeichnung des Fuß- und Radweges von der Ostwennemarstraße vor dem Eingangsbereich der Handballhalle gelegt werden. Eine Querungshilfe z.B. durch einen Zebrastreifen zum dann um die Kurve weitergeführten separaten Weg würde

die angestrebte Nutzungsart verdeutlichen. Die Aufstellung eines Verkehrsschildes zur gemeinsamen Nutzung des Fuß- und Radweges sowie eines Straßennamenschildes „Wiemanns Patt“ könnten diese Verbindung zusätzlich verdeutlichen.



Abb. 45: Entwurf Wiemanns Patt

Der Spielplatz südlich des Weges Wiemanns Patt ist ausgebaut und besitzt eigentlich keinen Änderungsbedarf. Bei Anlage der als westliche Arrondierung der Siedlung am Elberskamp vorgesehenen ergänzenden Wohnbebauung ist allerdings teilweise eine Verlagerung der Fläche Richtung Süden erforderlich. Die derzeit ackerbaulich genutzte Fläche, die bis zur Karl-Koßmann-Straße reicht, sollte zur Vervollständigung des Grünzuges Ost und Ergänzung des Wohnbauangebotes umgenutzt werden.

Der Grünzug sollte im Bereich zwischen Wiemanns Patt und Karl-Koßmann-Straße in ähnlicher Breite und Flucht wie im nördlichen Teil (knapp 40 m) weitergeführt werden. Die östlich verbleibende Fläche in einer Breite von circa 35 bis 65 m bietet sich für eine wohnbauliche Entwicklung an.

Die Erschließung dieses Bereiches könnte über eine Stichstraße vom Wiemanns Patt oder von der Karl-Koßmann-Straße aus erfolgen. Jedoch wäre eine Durchgängigkeit für Fußgänger und Radfahrer, aber nicht für motorisierten Verkehr anzustreben. Auf diese Weise wäre die Entwicklung von beispielsweise etwa 16 Einzel- bzw. Doppelhäusern denkbar. Die bauliche Dichte und Gestaltung sollte sich an dem unmittelbar östlich angrenzenden Wohngebiet orientieren.

Varianten - Südlich Wiemanns Patt

Die Umwandlung der Acker- und Brachfläche nördlich der Karl-Koßmann-Straße stellt im Zusammenhang mit den Handlungsempfehlungen zum Grünzug Ost die flächenintensivste Veränderung dar (siehe Abbildung 43). Vorstellbar wäre hier auch ein geringerer Eingriff in die derzeitige Nutzungsstruktur, durch den dennoch die verfolgten Ziele der Schaffung einer durchgängigen Wegeverbindung sowie neuer Wohnbaumöglichkeiten erreicht werden können. Damit stünde diese Fläche als zukünftige Potentialfläche weiterhin zur Verfügung.

Die Grünfläche östlich des Ackers könnte als Abschluss der Siedlungsstruktur Platz für etwa vier Wohngebäude, die über einen privaten Stichweg abgehend von der Karl-Koßmann-Straße erschlossen werden, bieten. Hieran angrenzend sollte dann ein östlicher Streifen der Ackerfläche zur Anlage eines Fuß- und Radweges zwischen Wiemanns Patt und Karl-Koßmann-Straße umgenutzt werden (siehe Abbildung 46).

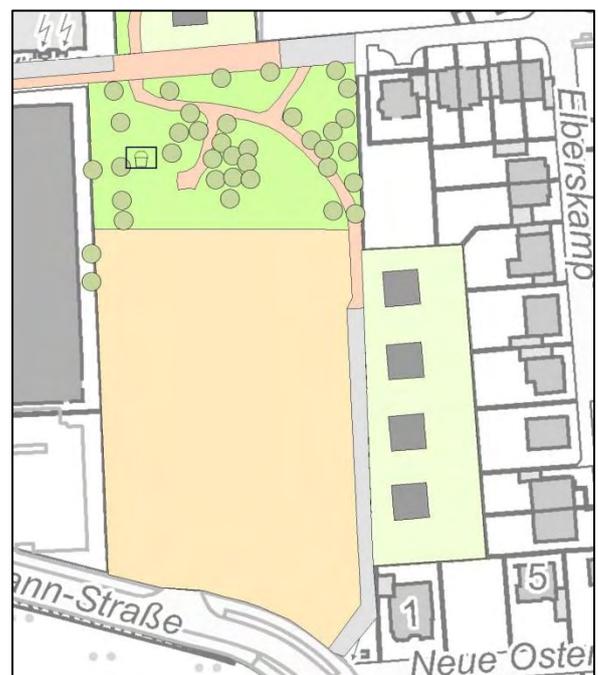


Abb. 46: Entwurf Südlich Wiemanns Patt - Alternative 1

Eine weitere Alternative beschränkt sich als Minimalvariante auf die Anlage eines Fuß- und Radweges zwischen Wiemanns Patt und Karl-Koßmann-Straße im östlichen Randbereich der Ackerfläche (siehe Abbildung 47). Auf die Entwicklung von Wohnbaufläche sowie den

Ausbau einer Grünfläche würde verzichtet werden.



Abb. 47: Entwurf Südlich Wiemanns Patt - Alternative 2

Verworfenne Variante - Parkpalette

Als weitere Nutzungsmöglichkeit für die an die Karl-Koßmann-Straße angrenzende Fläche wurde die Errichtung einer Stellplatzanlage bzw. einer Parkpalette untersucht. Ziel wäre hier die Erweiterung des Stellplatzangebotes im Zentrum bzw. insbesondere des Maximilianparks zur Deckung des hohen Bedarfes vor allem bei Veranstaltungen und an Sommerwochenenden. Diese Idee wurde allerdings aus verschiedenen Gründen wieder verworfen.

So ist die Lage gegenüber den zentralen Stellplatzanlagen als schlechter zu beurteilen. Die Entfernung zum Eingang des Maximilianparks mag zwar nicht viel größer sein, allerdings fehlt eine direkte Sichtbeziehung, die Fußwege müssten jeweils in Kurven um das Freiherr-vom-Stein-Gymnasium geführt werden. Dies könnte zu einer geringeren Ausnutzung dieser peripher gelegenen Stellplatzanlage führen.

Aufgrund des direkt angrenzenden Wohngebietes könnte es bei einer Stellplatzanlage und insbesondere bei einer aufgrund der Platzersparnis effektiveren weil mehrgeschossigen Parkpalette zu Lärmkonflikten kommen. Dies wäre bei einer Planung genauer zu prüfen. Mögliche aktive Schallschutzmaßnahmen wie

ein Lärmschutzwall könnten hierbei dann weitere Flächen in Anspruch nehmen.

Aus städtebaulicher Sicht ist die Anlage einer Grünverbindung durch Vervollständigung des Grünzuges Ost zu bevorzugen, diese Flächen sollten nicht durch eine aufgrund ihrer Lage und Bau- sowie Betriebskosten ungünstigen Parkpalette vereinnahmt werden.

9.4. Grünfläche Ostwennemarstraße / Alter Uentropser Weg

Die Grünfläche im Bereich Ostwennemarstraße / Alter Uentropser Weg (in der Potentialkarte als Potentialfläche 1 geführt) ist zurzeit als öffentliche Grünfläche mit minimaler Gestaltung hergerichtet. Die öffentliche Erschließung der Grünfläche erfolgt im Augenblick über den Alten Uentropser Weg in einer Breite von derzeit circa 6 m und über den Gerhard-Mesenkamp-Weg in einer Breite von etwa 4,5 m. Der vorhandene Fußweg im südlichen Abschnitt, der heute als Verbindung genutzt wird, liegt auf der privaten Grünfläche der Wohnanlage in diesem Bereich. Entlang der Ostwennemarstraße gibt es auf der Seite der öffentlichen Grünfläche keinen Fuß- oder Radweg.

Von der Ostwennemarstraße aus gibt es keinen offiziellen Zugang, da hier Fußwegeverbindungen entlang der Ostwennemarstraße nur auf der westlichen Straßenseite vorhanden sind und die Ostwennemarstraße in diesen Bereich als anbaufreie Strecke gilt.

Die heutige Grünfläche weist einen minimalen Ausbau- und Pflegestandard mit einigen Baumpflanzungen und einem Bolzplatz als größere Spielfläche auf. Die verbleibende Fläche ist als Wiesenfläche größtenteils unberührt und naturbelassen. Im Stadtteil ist die Wirkung der Grünfläche wenig einladend, sie wird durch die mangelnde qualitative Gestaltung kaum als Spielfläche genutzt.

Südlich an die öffentliche Grünfläche angrenzend befindet sich am Alten Uentropser Weg 141 die private Kindertagesstätte Villa Kunterbunt in den Räumlichkeiten der ehemaligen Direktorenvilla der Zeche Maximilian. Das Gebäude aus dem Jahre 1908

ist ein eingetragenes Baudenkmal. Auf einer Fläche von knapp 4.000 m² liegen die Außenanlagen der Kindertagesstätte, die dem pädagogischen Schwerpunkt der Einrichtung, die Naturbegegnung, Umwelterziehung sowie Bewegungserziehung der Kinder in der Kindertagesstätte zu fördern, entsprechen. Der gesamte Nutzungsbereich der Einrichtung ist baumbestanden und stark eingegrünt.

Nördlich an die öffentliche Grünfläche anschließend liegt eine Fläche für die Ver- und Entsorgung (mit Wasserpumpwerk, Regenrückhalte- und Regenüberlaufbecken), die ebenfalls stark eingegrünt und daher optisch kaum wahrnehmbar ist.

Trotz der beschriebenen Qualität dieser öffentlichen Grünfläche im Bereich Ostwennemarstraße / Alter Uentroper Weg kommt diesem Bereich eine große Bedeutung in mehrfacher Hinsicht zu. Mit einer stärkeren Aktivierung der Grünfläche kann hier ein neuer Ortseingang / -ausgang entlang der Achse „Maximilianpark-Kanal“ entstehen. Zudem bietet die Fläche Potentiale für wohnortnahe Freizeitaktivitäten für Kinder und Jugendliche, aber auch Ergänzungsmöglichkeiten für die private Kindertagesstätte (siehe Abbildung 48). Mit der Neugestaltung der öffentlichen Grünfläche kann ein Auftakt gegeben werden auf die Achse „Maximilianpark-Kanal“. Hier können zukünftig Nutzungen öffentlich zugänglich untergebracht werden, die heute im Stadtteil oder im Maximilianpark noch nicht vorhanden sind.

In einem ersten Konzeptansatz wird die öffentliche Grünfläche in mehrere Bereiche aufgeteilt, die durch ein Wegenetz untereinander verbunden sind. Dabei sind erste räumliche Gliederungen durch den bestehenden Bolzplatz bzw. durch die bestehende diagonale Baumreihe vorgegeben. Hinzukommen Nutzungsbereiche mit dem Schwerpunkt Freizeitgestaltung für Kinder und Jugendliche. Als Nutzungen werden im Konzept eine Skateranlage, ein Abenteuer- bzw. Naturspielplatz sowie ein Baumlehrpfad vorgeschlagen. Diese Nutzungen werden unterschiedlichen Bereichen zugeordnet und sollen Angebote darstellen unabhängig von Einrichtungen oder weiteren Betreuungsangeboten (z.B. Jugendzentrum oder Kinder-

tagesstätten). Sie sind somit öffentlich zugänglich und von allen nutzbar. Die Zugänglichkeit soll zudem über die bestehenden Wege erweitert werden. Im Wesentlichen ist damit die Querung der Ostwennemarstraße an mindestens einem, besser an zwei Punkten gemeint. Somit wird eine Anbindung an das vorhandene Fuß- und Radwegenetz westlich der Ostwennemarstraße, aber auch die Verknüpfung der Wohnbereiche westlich der Ostwennemarstraße mit der öffentlichen Grünfläche und den dort angelegten wohnortnahen Nutzungen geschaffen.



Abb. 48: Entwurf Grünfläche Ostwennemarstraße / Alter Uentroper Weg

Die Umsetzung und Gestaltung der öffentlichen Grünfläche entsprechend dem Konzeptansatz sollte in Zusammenarbeit mit den unterschiedlichen Nutzergruppen (Kinder- und Jugendliche, Kindertagesstätte sowie Anwohner unterschiedlicher Altersgruppen) erfolgen.

9.5. Allee Ostwennemarstraße

Die Ostwennemarstraße ist eine der beiden Hauptverbindungsstraßen im Ortsteil Werries. Sie bildet die Nord-Süd-Achse von der nördlich des Kanals liegenden Lippestraße bis zur südlich der Geithe liegenden Soester Straße. Da sie entlang der Wohnsiedlungen überwiegend anbaufrei ist, können durch sie hohe Verkehrsströme aufgenommen werden. Mit ihrem Verlauf durch das komplette Zentrum entlang der Versorgungseinrichtungen und des Maximilianparks kommt ihr eine große Bedeutung zu. Zudem hat die Ostwennemarstraße durch ihren großen Querschnitt sowie den auf weiten Teilen geschaffenen Alleecharakter mit beidseitig der Straße stehenden Bäumen eine prägende Wirkung. In vier Abschnitten wird die das Ortsbild positiv prägende Reihe der Straßenbäume allerdings unterbrochen. Diese liegen im Verlauf von Süden nach Norden

- an der Kreuzung Langen Reihe,
- an der Kreuzung Bahntrasse / Grenzweg,
- nördlich des Sportplatzes sowie
- zwischen Kreisverkehr und Altem Uentropfer Weg.

Für diese Bereiche wurde geprüft, inwiefern die Möglichkeit für Ergänzungen der Allee und somit Lückenschlüssen besteht. Demnach sind abgesehen vom Kreuzungsbereich der Bahntrasse Erweiterungspotentiale für die Allee an der Ostwennemarstraße vorhanden. Diese sollten aus stadtgestalterischer Sicht genutzt und die Allee durch Anpflanzung von weiteren Straßenbäumen ergänzt werden.

Kreuzung Lange Reihe

Im Bereich der Kreuzung mit der Straße Lange Reihe ist die beidseitige Allee der Ostwennemarstraße auf der westlichen Straßenseite knapp südlich der Geithe und auf der östlichen Straßenseite auf Höhe der Ostwennemarstraße 18 bis zur Höhe der Zypressenstraße 21 / Feurdornstraße 155 unterbrochen. Auf der westlichen Seite nördlich der Geithe bis zur Höhe der östlichen Straßenbäume befinden sich anderweitige Bäume auf

privaten und städtischen Grundstücken (siehe Abbildung 49).

Aufgrund des Straßenausbaus mit einer Aufweitung für weitere Fahrspuren sowie der Begrenzung durch angrenzende Privatgrundstücke ist südlich der Kreuzung mit der Marker Dorfstraße / Langen Reihe kein Platz mehr für die Pflanzung weiterer Straßenbäume vorhanden. Nördlich der Kreuzung ist auf der östlichen Seite aufgrund des Straßenquerschnitts und der anliegenden Bebauung ebenfalls kein Raum für weitere Straßenbäume.

Auf der Westseite der Ostwennemarstraße nördlich der Kreuzung mit der Marker Dorfstraße befindet sich ein mindestens drei Meter breiter Streifen der an die Verkehrsfläche angrenzenden Liegenschaft im Eigentum der Stadt Hamm (Flurstück 685, Flur 13, Gemarkung Braam-Ostwennemar). Dieser wird gemeinsam mit anderen westlich angrenzenden Grundstücken derzeit als Wiese des Kinderheims Friedrich-Wilhelm-Stift (Kinder- und Jugendhaus am Maximilianpark, auch Eigentümer) genutzt. Eine Verlängerung der von Norden kommenden straßenbegleitenden Baumreihe wäre aus diesem Gesichtspunkt für den Abschnitt südlich der Haltebucht für die Bushaltestelle Eibenweg bis zur Marker Dorfstraße denkbar und zur Aufwertung des städtebaulichen Bildes wünschenswert. Diese könnte entweder als Baumreihe auf dem genannten Grundstück parallel zum vorhandenen Gehweg oder analog zu den ausgebauten Alleebereichen inklusive einer Änderung des Straßenausbaus zur Abgrenzung zwischen dem Fuß- / Radweg und der Fahrbahn angelegt werden. In der zweiten Variante kann zwar die Verkehrssicherheit der Radfahrer durch einen gewonnenen Abstand zum motorisierten Verkehr gegebenenfalls erhöht werden, sie ist aber auch mit einem größeren Kostenfaktor verbunden.



Abb. 49: Ostwennemarstraße / Kreuzung Lange Reihe

Kreuzung Bahntrasse / Grenzweg

Im Kreuzungsbereich mit dem Grenzweg und der entlang dieser verlaufenden Bahntrasse der Ruhr-Lippe-Eisenbahn ist die beidseitige Allee entlang der Ostwennemarstraße zwischen den südlich gelegenen, sich auf beiden Straßenseiten befindlichen Bushaltestellen Hartriegelweg und den Gebäuden Walnussstraße 30 bzw. Kirschenweg 3 unterbrochen (siehe Abbildung 50).

Die für die Bushaltestellen erforderlichen Haltebuchten lassen im öffentlichen Straßenraum keine weiteren Anpflanzungen zu.

Die Bereiche zu Privatgrundstücken sowie zum nordwestlich gelegenen Karl-Müser-Weg sind durch kleine mit Hecken und Bäumen bestandene Erdwälle von der Straßenansicht räumlich abgetrennt und begrünt. Des Weiteren ist die Rasenfläche am Westausgang des Maximilianparks mit einigen Bäumen bestanden.

Im Kreuzungsbereich selbst sind Flächen östlich der Ostwennemarstraße mit Rasen begrünt, aber frei von Bäumen. Zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit sind diese Sichtwinkelbereiche auch weiterhin von höherer Bepflanzung freizuhalten. Auf der westlichen

Straßenseite ist im öffentlichen Raum kein Platz mehr für weitere Baumanpflanzungen vorhanden.

Ein Lückenschluss der Allee kann in diesem Abschnitt demnach an keiner Stelle erfolgen.



Abb. 50: Ostwennemarstraße / Kreuzung Grenzweg

Nördlich des Sportplatzes

Eine weitere Unterbrechung der Allee befindet sich entlang der Ostwennemarstraße im Abschnitt nördlich des Sportplatzes des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums auf Höhe der Quittenstraße 47 im Westen bis kurz vor der Kreuzung mit der Karl-Koßmann-Straße im Osten (siehe Abbildung 51).

In diesem Bereich befinden sich auf Höhe der nördlich gelegenen Bus- und Pkw-Stellplatzanlagen fünf Straßenbäume auf den mittig zwischen den beiden Fahrstreifen gelegenen Verkehrsinseln.

Zusätzliche vom Straßenraum aus sichtbare Bäume sind die im nördlichen Bereich der Sportplatzfläche vorhandene Baumreihe, die Bäume im Bereich des Parkplatzes des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums und der Einmündung des Werner-Figgen-Weges sowie die auf der Grünfläche nördlich des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums. Diese stellen eine alternative und

für das Straßenbild ausreichende Baumreihe dar, eine Ergänzung des Bestandes ist hier nicht erforderlich. Sollte - wie im Zuge dieses Rahmenplans in Kapitel 9.10. Freiherr-vom-Stein-Gymnasium vorgesehen - dieser Bereich umgenutzt werden, ist bei der Gestaltung dieser zur Ostwennemarstraße gelegenen Randfläche eine entsprechende Eingrünung durch Bäume zu berücksichtigen.

Einzig im Bereich südlich der beiden großen, durch die Maximilianstraße getrennten Stellplatzanlagen sind keine Baumbepflanzungen vorhanden. Bei einem Ausbau der Stellplatzflächen bzw. deren Bebauung könnten hier ebenfalls Bäume gepflanzt werden (siehe Kapitel 9.9. Zentrale Stellplatzanlagen). Voraussetzung für Baumanpflanzungen ist, dass die Stellplatzflächen umgebaut würden, indem auch der entsprechende Platzbedarf für den Wurzelraum abgetreten und ebenerdig hergestellt würde. Allerdings wäre zu berücksichtigen, dass die Sichtbeziehung zum Eingangsbereich bzw. Weg zum Maximilianpark (Werner-Figgen-Weg) nicht beeinträchtigt werden sollte, um die Orientierung von Besuchern des freizeittouristisch sehr bedeutsamen Maximilianparks nicht zu behindern.



Abb. 51: Ostwennemarstraße nördlich des Sportplatzes

Kreisverkehr bis Alter Uentroper Weg

Im Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr und dem Alten Uentroper Weg befinden sich nur wenige Straßenbäume an der Ostwennemarstraße, die keinesfalls den Eindruck einer Allee vermitteln können (siehe Abbildung 52).

Unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung, vorhandener Zu- und Abfahrten, der Bushalte-

stellen Espenweg sowie Lieferverkehren unterliegt dieser Abschnitt der Ostwennemarstraße besonderen Anforderungen, die nur im Rahmen einer entsprechenden Ausbauplanung abschließend geklärt werden können. Städtebauliches Ziel muss es dabei sein, auch den Aspekt der Alleegestaltung in diesem Abschnitt zu berücksichtigen und damit eine möglichst durchgängige Alleegestaltung für den gesamten Straßenverlauf anzustreben. Das positive Erscheinungsbild, das die Ostwennemarstraße in anderen Abschnitten vermittelt, sollte auch in diesem Abschnitt angestrebt werden. Dazu sollten sämtliche Möglichkeiten, die sich im Rahmen von Umgestaltungen, z.B. auch abschnittsweise von Bushaltestellen, ergeben, genutzt werden.



Abb. 52: Ostwennemarstraße vom Kreisverkehr bis zum Alten Uentroper Weg

9.6. Naturraum Geithe

Das Gewässer Geithe entspringt auf dem Gelände des Kraftwerks in Schmehausen und fließt in der Nähe des Burghügels Mark in die Ahse. Für den Rahmenplan Werries bildet er den südlichen Rand des erweiterten Untersuchungsgebietes. Im Landschaftsschutzgebiet L41 „Geithebachniederung“ gelten die

allgemeinen und besonderen Verbote des Landschaftsplans.

Mittelfristiges Ziel ist es, die Aue der Geithe als Grünzug durchgängig naturnah zu entwickeln. Dazu soll das Gewässer neu trassiert werden, indem entsprechende Teile des ursprünglichen Auenraums (mindestens das heute noch verfügbare Überschwemmungsgebiet eines 100-jährlichen Hochwassers) beansprucht werden.

Nach Vorgaben des Landschaftsplans ist die Grünverbindung als wichtige Frischluftschneise freizuhalten und mit geeigneten Mitteln zu optimieren. Als Entwicklungsmaßnahme ist der naturnahe Ausbau der Geithe zwischen dem Blauregenweg und dem Geithebusch auf einer Länge von circa 2.100 m sowie eines aus südlicher Richtung kommenden Zuflusses festgesetzt. Diese Maßnahme dient der ökologischen Aufwertung der Geithe mit seiner hohen Wertigkeit für die Vernetzung von Lebensräumen im östlichen Stadtgebiet. Die Aufweitung im Bereich der Einmündung eines Nebengewässers soll der Anlage eines Bachauenwaldes mit eingesprengten kleinen Wasserflächen und Röhrichtbeständen dienen.

Für den Rahmenplan tangierenden Bereich zwischen der Ostwennemarstraße und der Braamer Straße sind damit schon die groben Vorgaben gemacht. Im Folgenden werden zu diesem Bereich Maßnahmenvorschläge gegeben, die durch später anschließende Planungen noch zu vertiefen sind. Ziel dieser Konzeptionen sollen einerseits die Renaturierung der Geithe aus ökologischen Gründen und andererseits der Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindung zur Erlebarmachung des Auenbereiches sowie Steigerung des Naherholungspotentials von Werries sein. Es sollen also die landschaftsplanerischen bzw. ökologischen Aspekte des Landschaftsplans mit den stadtplanerischen Aspekten der Infrastruktur und Naherholung verbunden werden.

Vom Burghügel in der Mark bis zum Verbindungsweg zwischen dem Blauregenweg und der Straße Lange Reihe verläuft bereits ein den Bach am nördlichen Ufer begleitender Fuß- und Radweg. Eine Weiterführung Richtung Osten ist nicht ausgebaut. Sollten auch diese bisher in den Planungen nicht vorgesehenen westlichen Abschnitte der Geithe naturnah

ausgebaut werden, ist bei einer Renaturierung, die naturgemäß zusätzliche Fläche zum bisherigen begradigten Bachverlauf in Anspruch nimmt, immer auch die Anlage eines Fuß- und Radweges zu berücksichtigen.

Im Zuge der Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen für die Bebauungspläne Nr. 02.103 - Am Königskamp - und Nr. 02.109 - Grüner Winkel - ist östlich des Verbindungsweges zwischen Blauregenweg und Langer Reihe bereits Ende des Jahres 2017 ein etwa 110 m langer Streckenabschnitt der Geithe naturnah ausgebaut worden, indem der Bachverlauf mäandrierend angelegt worden ist. Die östlich des Baches gelegenen Flächen im Verlauf von weiteren circa 110 m befinden sich im städtischen Eigentum, eine Renaturierung des Gewässers ist hier ebenfalls vorgesehen. Ein Fuß- und Radweg ist in den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 02.103 vorgesehen, aber bislang noch nicht angelegt worden, da die Möglichkeiten für einen weiteren Anschluss noch nicht gegeben sind. Dieser Weg sollte zu gegebenem Zeitpunkt an den nördlichen Rand der circa 20 m breiten Grünfläche gelegt werden.



Abb. 53: Naturraum Geithe im Flächennutzungsplan

Westlich anschließend ist im Flächennutzungsplan eine Grünverbindung zwischen dem Maximilianpark und der Geithe dargestellt, die sich im Bereich zwischen den Grundstücken Lange Reihe 78 und 82 befindet (siehe Abbildung 53). Hier verläuft am westlichen Rand ein Graben, der nördliche Teil wird als Baumschule und der südliche als Wiese bzw. Weide genutzt. Ein Ausbau zu einer öffentlichen Grünfläche inklusive Fuß- und Radwegeverbindung wäre hier kostenintensiv und aufgrund der räumlichen Nähe zur nur etwa

220 m entfernt liegenden Anbindung an die Lange Reihe nicht zu empfehlen. Stattdessen sollte ein weiter östlich gelegener Anschlusspunkt inklusive weiteren Ausbaus des Geiteweges unter naturnahen Ausbau dieser gesucht werden.

Hierzu wäre ein weiterer Abschnitt der Geithe von circa 400 m einerseits naturnah auszubauen und andererseits mit einem begleitenden Fuß- und Radweg zu versehen. Einen Anschluss an die Straße Lange Reihe wäre dann westlich der Grundstücke Lange Reihe 108, 108a, 110, 110a, 112 und 112a herzustellen. Dies könnte im Zusammenhang mit einer wohnbaulichen

Entwicklung einer Straßenrandbebauung im Bereich zwischen der Langen Reihe 88 und 108 erfolgen (siehe Kapitel 9.13.1.1. Südlich Lange Reihe).

Eine weitere Umsetzung der Geitherenaturierung mit Anlage eines Fuß- und Radweges bis zur etwa 200 m entfernt liegenden Braamer Straße wäre einerseits aus ökologischen Gründen und andererseits zur Vervollständigung des Wegenetzes wünschenswert. Ähnliches gilt für den außerhalb des Untersuchungsbereiches des Rahmenplans liegenden Abschnitt bis zum Geithebusch.

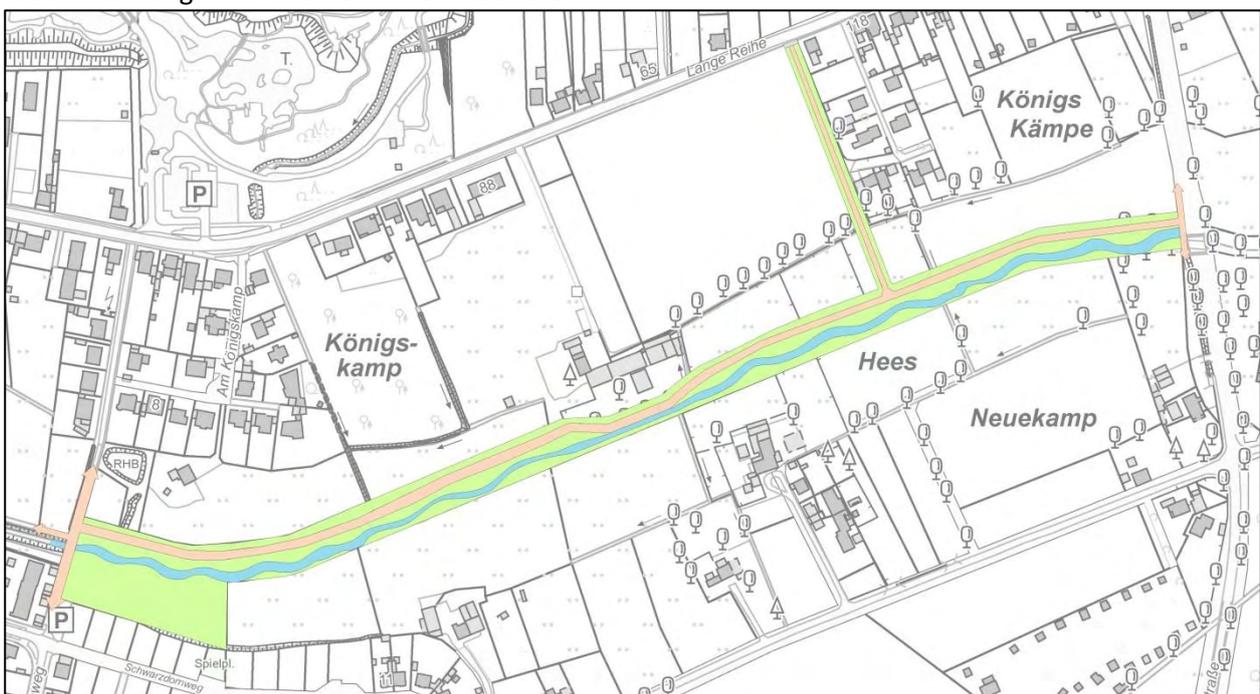


Abb. 54: Entwurf Naturraum Geithe

9.7. Anbindung Kanalband

Für den Bereich des Anschlusses an das Kanalband gelten die Leitziele „Ausbau von Grünverbindungen und -strukturen“ sowie „Stärkung des Fuß- und Radverkehrs“. Bereits heute gibt es entlang des Kanals einen gut ausgebauten Fuß- und Radweg, der direkt von der Ostwennemarstraße - im Bereich westlich der Brücke über den Datteln-Hamm-Kanal - aus erreicht werden kann. Die Anbindung an den weiterführenden Fuß- und Radweg entlang der Ostwennemarstraße in Richtung Maximilianpark ist somit gegeben. Zudem kann über die Brücke Ostwennemarstraße in Richtung Norden der Erlebensraum Lippeaue und dort der

Aussichtsturm Niederwerrieser Weg erreicht werden. Der Aussichtsturm ist circa 15 m hoch und bietet auf zwei Ebenen die Gelegenheit einen exponierten Blick über die Lippeaue zu genießen. Die Lippebrücke (wenige Meter vom Turm entfernt) bietet einen guten Blick auf die Lippe, die Auenlandschaft und auf zwei Storchenrädern, die im Rahmen des LIFE-Projektes errichtet wurden.

Der Anbindungsbereich des bestehenden Fuß- und Radweges parallel zum Datteln-Hamm-Kanal an die Ostwennemarstraße ist wie beschrieben gegeben, jedoch bedarf es einer Verbesserung in baulicher und gestalterischer Hinsicht. Die Ostwennemarstraße verläuft in einer entsprechenden Höhe über den Kanal.

Zum Anschluss an den Kanaluferweg muss daher ein enormer Höhengsprung bewältigt werden. Hier sollte als Maßnahme eine flacher geneigte und somit besser befahrbare Rampenverbindung, ggfls. unter Einbeziehung des südlich parallel verlaufenden Weges geprüft werden. Dies ist auch im Zusammenhang mit der Fuß- und Radwegeverbindung in die angrenzende Kleingartenanlage Im Plackengrund zu sehen. Zusätzlich sollte eine eindeutige Beschilderung am Fuß- und Radweges die direkte Verbindung zum Maximilianpark schaffen. Dies würde der Achse „Maximilianpark-Kanal“ als Grün- und Verbindungsachse eine stärkere Bedeutung zukommen lassen (siehe Kapitel 9.1. Verbindung zwischen Maximilianpark und Kanal).



Abb. 55: Kanaluferweg von der Brücke Ostwennemarstraße

Unmittelbar am bestehenden Fuß- und Radweg parallel zum Kanal liegt weiter westlich ein Bootsanleger / Steganlage. Als ein Teilprojekt des Masterplans „Hamm ans Wasser“ (Stand 2011) wurde die Steganlage „Anleger Maximilianpark“ für den Motorsporttourismus am Datteln-Hamm-Kanal errichtet. Das Projekt wurde mit Mitteln der Städtebauförderung umgesetzt. Ergänzend zum vorhandenen Bootsanleger wären die Gestaltung des Umfeldes und die Verbesserung der Zugänglichkeit und Wahrnehmung zum Anleger wünschenswert. Gegebenenfalls ist eine Flächeninanspruchnahme im Umfeld des Anlegers und südlich des Kanaluferweges zu prüfen. Zu prüfen ist auch, ob eine Aufwertung der Freibereiche im weiteren Wegeverlauf in Form von neuem Stadtmobiliar (Sitzbänke oder Ruheflächen) möglich ist.

9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes

Das Zentrum von Werries wird unter anderem geprägt durch die Stellplatzanlagen, die von Besuchern der ansässigen Einzelhandels-einrichtungen sowie der Sporthallen und des Maximilianparks benötigt werden. Vor allem bei großem Besucherandrang im Maximilianpark - insbesondere bei gutem Wetter oder bei Veranstaltungen - ist die Auslastung dieser öffentlichen Stellplätze sehr hoch. Die teilweise Mitnutzung von Parkplätzen in den umliegenden Straßen und der Einzelhandelsstandorte führt hier immer wieder zu Problemen. Zudem ist der Zustand der vorhandenen zentralen Stellplatzanlagen in Hinsicht auf deren Gestaltung sowie bestehende Entwässerungsprobleme verbesserungsbedürftig. Für den Maximilianpark als auch regional bedeutsame Freizeitparkeinrichtung stellt ein ausreichend großes und gut erreichbares Stellplatzangebot eine Grundvoraussetzung für einen nachhaltig aufrechtzuhaltenden Betrieb dar.

Um die vorhandenen Probleme beseitigen und im Rahmen des normalen Betriebs, aber auch beispielsweise in Hinblick auf möglicherweise größere Besucherströme im Zuge der Teilnahme des Maximilianparks an der Internationalen Gartenausstellung 2027 aufnehmen zu können, sollte die Zahl der Stellplätze erhöht werden. Eine Alternative zur Umwandlung von einer Stellplatzfläche in ein mehrgeschossiges Parkhaus stellt hierbei die Ausweisung einer neuen Stellplatzfläche dar. Die Integration in die bestehenden städtebaulichen Strukturen bedarf dabei einer sorgfältigen Planung.

Aufgrund ihrer direkten Nähe zum Haupteingang des Maximilianparks bietet sich hier die Fläche des heutigen Sportplatzes des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums an. Dieser ist in der vorangegangenen Analyse als Potentialfläche 5 benannt worden. Die Fußwege zwischen abgestelltem Auto und Eingang könnten auf diese Weise für die Besucher noch verkürzt werden. Zudem könnten die mangelhafte Eingangssituation und Verbindungswirkung zwischen Besucherstellplätzen und Maximilianpark, die durch den trennenden Werner-Figgen-Weg entstehen, durch eine näher gelegene Stellplatzanlage überwunden werden. Voraussetzung für die Umwandlung des Sportplatzes in einen Parkplatz ist allerdings die Schaffung

eines gleichwertigen Ersatzes der Flächen für den Schul- und sonstigen Sport an anderer Stelle in Einvernehmen mit den betroffenen Akteuren.

Rein flächenmäßig könnten durch ebenerdige Stellplätze alle drei bestehenden zentralen Parkplatzabschnitte ersetzt werden, allerdings sind hierbei auch der Platzbedarf für eine ansprechendere Gestaltung inklusive Begrünung der Stellplatzanlage sowie der hohe, teilweise über das heutige Angebot hinausgehende Stellplatzbedarf zu berücksichtigen.

Die zentralen Stellplatzflächen könnten bei Anlage eines neuen Stellplatzes somit - zumindest teilweise - anderweitig genutzt und vermarktet werden (siehe hierzu auch Kapitel 9.9. Zentrale Stellplatzanlagen). Vorteile wären hier die Ansiedlung städtebaulich verträglicherer Nutzungen im Zentrum sowie die Erwirtschaftung von Erlösen, die beispielsweise auch in die hier beschriebene Maßnahme reinvestiert werden könnten. Die für eine gestalterische Aufwertung der bestehenden Stellplatzanlage, die durch Baumanpflanzungen etc. mit entsprechenden zahlenmäßigen Verlusten verbunden sein würde, könnte zumindest aufgefangen werden. Ziel sollte immer mindestens die Beibehaltung der heutigen Stellplatzanzahl sein, zu bevorzugen ist allerdings eindeutig eine Erhöhung dieser.

Bei einem Ausbau mit einer Parkpalette könnte eine entsprechend größere Ausnutzung erreicht werden, allerdings wie bei allen Stellplatzanlagen mit einhergehenden Problemen wie Lärm insbesondere gegenüber der westlich angrenzenden Wohnbebauung sowie höheren Bewirtschaftungskosten.

Stellplätze sind nicht nur für Pkw, sondern auch für Reisebusse bereitzustellen - insbesondere falls der bisherige Busparkplatz umgenutzt werden sollte (siehe Kapitel 9.9. Zentrale Stellplatzanlagen). Auch in Hinblick auf die Teilnahme an der IGA 2027 ist für organisierte Besuchergruppen des Maximilianparks ein nahe gelegenes und gutes Parkplatzangebot vorzuhalten.

Sollte (wie in Kapitel 9.1. Verbindung zwischen Maximilianpark und Kanal beschrieben) die Maximilianstraße als Fuß- und Radwegverbindung ausgebaut und somit der

motorisierte Verkehr samt Linienbussen umgeleitet werden, könnte - falls eine hierzu durchzuführenden Ausbauplanung zu dem Ergebnis kommt, dass die in dieser Rahmenplanung dafür vorgesehene Fläche des heutigen Busparkplatzes nicht geeignet ist (siehe Kapitel 9.9. Zentrale Stellplatzanlagen) - auf dem nördlichen Teil der heutigen Sportplatzfläche die Anlage einer Buswendeschleife samt Wartepätzen erforderlich werden.

Variante 1 - Große Stellplatzanlage

Der Entwurf der Variante 1 sieht die Anlage einer ebenerdigen Stellplatzfläche auf dem heutigen Sportplatz vor, die vorrangig dem Maximilianpark und der Handballhalle dienen würde (siehe Abbildung 57). In der vorgeschlagenen Ausgestaltung könnten hier etwa 450 Pkw-Parkplätze entstehen. Bei Einplanung von Busparkplätzen wären dies entsprechend weniger. Für den Schallschutz der westlich angrenzenden Wohnbebauung wird dabei ein zu begrünender Lärmschutzwall eingeplant.

Im Zuge der Förderung von Autos mit Elektroantrieb und sonstigen schadstoffarmen Autos sollte die Errichtung von Ladestationen für E-Autos auf einer neuen Stellplatzanlage angedacht werden.

Im südlichen Bereich der geplanten Stellplatzanlage sollten zusätzlich zu den im nordwestlichen Kreuzungsbereich des Werner-Figgen-Weges und des Alten Grenzweges bestehenden Fahrradständern bzw. -bügel weitere errichtet werden, um der großen Nachfrage zu Stoßzeiten nachkommen zu können.



Abb. 56: Abgestellte Fahrräder am Werner-Figgen-Weg

Die bestehende Baumreihe im Norden könnte durch die Anpflanzung weiterer Bäume entlang der Ostwennemarstraße ergänzt werden und so das städtebauliche Bild vom öffentlichen Straßenraum aufwerten. Die im Kapitel 9.5. Allee Ostwennemarstraße verfolgten Ziele zur Vervollständigung der Allee bzw. Ergänzung straßenbegleitender Bäume sollten bei der Ausgestaltung einer Stellplatzanlage berücksichtigt werden.

Der bestehende Werner-Figgen-Weg sollte durch einen westlich von diesem bzw. der Baumreihe anzulegenden separaten Radweg ergänzt werden. Auf diese Weise könnte die Wegeverbindung auch als Teil der Fuß- und Radwegetrasse zwischen Kanaluferweg und Maximilianpark gestärkt und aufgewertet werden (siehe hierzu auch Kapitel 9.1. Verbindung zwischen Maximilianpark und Kanal).



Abb. 57: Entwurf Sportplatz - Variante 1: Parkplatz

Variante 2 - Stellplatzanlage mit Hotel

Zusätzlich zu der Errichtung einer Stellplatzanlage ist die Nutzung einer Teilfläche als Standort für einen Hotelneubau vorstellbar (siehe Abbildung 58). Dieser könnte beispielsweise als Tagungs- oder Radfahrerhotel thematisch aufgebaut werden und eine weitere Stufe der Anziehungskraft des Maximilianparks

mit seiner regionalen Bedeutung für die (freizeit-)touristische Nutzung vorbereiten. Allerdings müsste für diesen Standort zunächst ein passender Betreiber gefunden werden. Für diesen stünde insbesondere die dauerhafte Wirtschaftlichkeit des Standortes in Frage, die zuvor eingehend zu prüfen wäre. Zur Ansiedlung eines Hotels siehe auch Kapitel 9.9. Zentrale Stellplatzanlagen mit einem Alternativstandort.

Die sonstigen Elemente der Stellplatzanlage, des Lärmschutzwalls, des Radweges am Werner-Figgen-Weg sowie einer straßenbegleitenden Baumreihe an der Ostwennemarstraße sollten angepasst an die veränderte Flächeninanspruchnahme wie in Variante 1 aufgenommen werden.

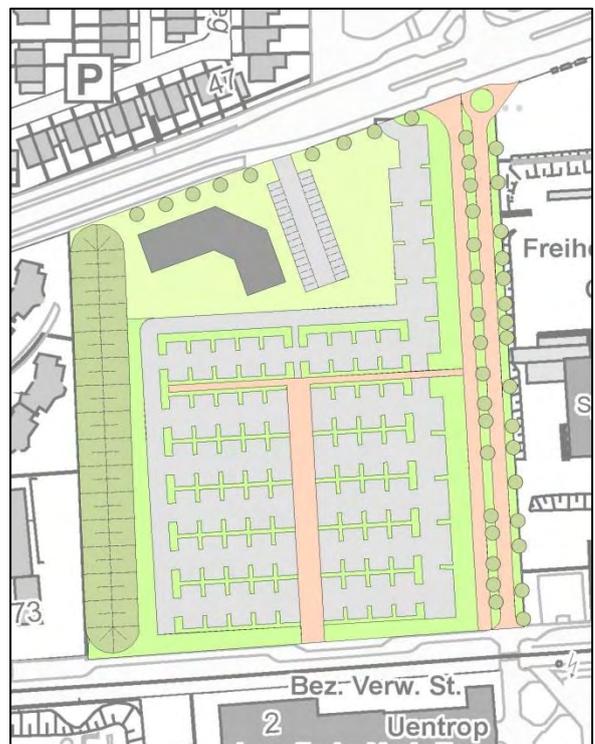


Abb. 58: Entwurf Sportplatz - Variante 2: Parkplatz mit Hotel

Voraussetzung für die Errichtung einer Stellplatzanlage - und gegebenenfalls die Ansiedlung eines Hotels - an dieser Stelle ist die Aufgabe der Sportplatznutzung. Eine Außensportanlage ist für den Schulsport unentbehrlich und wird zudem rege auch außerschulisch genutzt. Zu diesen Nutzern gehören Vereine, die die Anlage für regelmäßige Trainingseinheiten bzw. Meisterschaftsspiele verwenden. Darüber hinaus wird die Sportfläche von Privatpersonen

bzw. -gruppen in Anspruch genommen. Für diese wäre an anderer Stelle ein adäquates Angebot zu schaffen.

Die Fläche des Sportplatzes befindet sich in städtischem Eigentum. Im nordöstlichen Bereich liegt eine Stellplatzanlage mit etwa 17 Parkplätzen. Am nördlichen Rand befindet sich zur Ostwennemarstraße eine Baumreihe, die von der Bushaltestelle aus als Ortsbildprägend anzusehen ist. Der größte Teil der Fläche wird als Sportanlage genutzt. Auf der nördlichen Rasenfläche ist ein Fußballfeld markiert (circa 103 x 75 m), die südliche Rasenfläche ist mit etwa 70 m nochmals ähnlich lang. Zudem befinden sich eine ungefähr 127 m lange Aschelaufbahn, eine Weitsprunganlage sowie zwei Kugelstoßanlagen auf dem Sportplatz. Der Zugang zum eingezäunten Gelände erfolgt vom Werner-Figgen-Weg aus.

Die Anlagen für den Schulsport könnten auf die Fläche östlich des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums und westlich der Karl-Koßmann-Straße verlagert werden (siehe hierzu Kapitel 9.10. Freiherr-vom-Stein-Gymnasium). Allerdings müsste hier der Fokus auf Leichtathletik gelegt werden, da für die Anlage von Großsportfeldern nicht ausreichend Platz vorhanden ist. Vorstellbar wäre der Bau von Kugelstoßanlagen, einer Weitsprunganlage, einer Laufbahn sowie von zwei Kleinspielfeldern. Zudem müsste zwischen den derzeit unmittelbar neben dem Sportplatz gelegenen Umkleiden der Sporthalle sowie dem Materiallager und dem verlagerten Sportplatz zukünftig das Schulgelände durchquert werden, was mit weiteren Wegen und Störungen der sonstigen Unterrichtsräume bzw. -gebäude verbunden wäre.

Große Fußballfelder, die sich auch für die Nutzung durch Vereinssport eignen, könnten auf der östlichen Erweiterungsfläche des Maximilianparks angelegt werden (siehe hierzu Kapitel 9.11. Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks). Die Anlage wäre mit einem Multifunktionsgebäude auszustatten, das über entsprechende Umkleidekabinen, Duschen, Sanitäranlagen sowie Lagermöglichkeiten verfügt. Die Fußballplätze könnten bei Bedarf von der Schule, von Vereinen sowie von sonstigen privaten Nutzern zugänglich sein.

Variante 3 - Erhalt Sportplatznutzung

Bei der Variante 3 wird von einem Erhalt der Sportplatznutzung an der heutigen Stelle ausgegangen. Für den Schulsport sind insbesondere die beiden Großsportfelder und die damit in Zusammenhang stehenden curricular verbindlichen Angebote für den Bereich Ausdauersport, Großfeldspiele und Wurfdisziplinen (Schlagballweit- und Speerwurf) sowie Leichtathletik mit Laufbahnflächen, Sprunggrube und Kugelstoßanlage immens wichtig - nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Entwicklung hin zur „Partnerschule des Leistungssports“. Die Aufgabe des Sportplatzes kann nur unter der Maßgabe erfolgen, dass mindestens ein Großsportfeld (mit Laufbahnanlage) neu errichtet wird. In dieser Variante wird der Erhalt der Sportplatznutzung auf dem Großteil der heutigen Fläche angedacht (siehe Abbildung 59). Der Ausbau des Werner-Figgen-Weges mit Ergänzung eines separaten Radweges sollte aber auch in diesem Fall vorgesehen werden (siehe hierzu Kapitel 9.1. Verbindung zwischen Maximilianpark und Kanal). Dazu müssten einige Meter entlang des östlichen Randes der Sportplatzfläche abgetrennt und umgenutzt werden. Die hier verorteten Weitsprunganlagen müssten dafür verlagert werden. Sie werden allerdings ohnehin als sanierungsbedürftig eingestuft.

Für die Sportplatzfläche könnte insgesamt ein Neuausbau einhergehend mit einer Neustrukturierung der Sportanlagen vorgenommen werden. Denkbar wäre hier die Anlage eines Fußballfeldes mit einer diesen umgebenden 400 m-Laufbahn sowie weiterer Leichtathletik-Anlagen für Weitsprung, Lauf- und Wurfdisziplinen. Auf diese Weise könnte die Nutzbarkeit des Sportplatzes aufgewertet werden.

Im Zuge eines Neubaus der Sportflächen wären zu den westlich angrenzenden Wohngebäuden Lärmschutzmaßnahmen voraussichtlich in Form eines Lärmschutzwalls vorzusehen.

Die im nordöstlichen Bereich vorhandene Stellplatzanlage an der Ostwennemarstraße könnte in diesem Entwurf unverändert erhalten bleiben.



Abb. 59: Entwurf Sportplatz - Variante 3: Erhalt Sportplatznutzung

9.9. Zentrale Stellplatzanlagen

Bei diesem Bereich handelt es sich um die zentral gelegenen Flächen zwischen dem Geschäftszentrum Werries im Norden und der Ostwennemarstraße im Süden bzw. Osten, die der Potentialfläche 3 aus der Analysekarte entsprechen. Weiter südlich wird von hier aus über den Werner-Figgen-Weg der Haupteingang des Maximilianparks erreicht. Der Bereich besteht neben der Maximilianstraße als wichtiger Nord-Süd-Achse aus den drei angrenzenden Parkplätzen.

Im Einzelnen handelt es um folgende Flächen:

- Maximilianstraße als Verlängerung des Werner-Figgen-Weges nördlich der Ostwennemarstraße,
- Busparkplatz zwischen Ammerweg und Ostwennemarstraße, westlich der Maximilianstraße,
- Pkw-Parkplatz nördlich des Ammerweges zwischen Ostwennemarstraße und Maximilianstraße,
- Pkw-Parkplatz südlich des Ammerweges zwischen Ostwennemarstraße und Maximilianstraße.

Für den gesamten Bereich mit allen Teilflächen besteht aus städtebaulicher Sicht dringender Handlungsbedarf. Die Stellplatzanlagen für Pkw stellen sich etwas tieferliegend als anfällig für Vernässungen bei Regen dar und wirken ungestaltet. Die Maximilianstraße mit ihrer Betonoberfläche verursacht durch den Busverkehr erhebliche Lärmbelastigungen für die Bewohner der angrenzenden Wohnbebauung. Insgesamt wirkt der Bereich als monotone Parkplatzfläche, die dringend gestalterischer Verbesserung bedarf. Eine Aufwertung wäre für den Maximilianpark und das Geschäftszentrum sinnvoll.

Das wesentliche Entwicklungsziel ist es, eine Aufwertung des Zugangsbereiches des Maximilianparks und der angrenzenden Parkplatzflächen zu erreichen. Gleichzeitig wird eine verbesserte Anbindung des Maximilianparks an die Lippeaue und den Datteln-Hamm-Kanal angestrebt, die auch eine Verknüpfung mit dem Kanalband beinhaltet.

Im Folgenden werden ergänzend zu dem Vorzugskonzept denkbare Varianten für die Teilflächen vorgestellt, die als Baukasten in die favorisierte Gesamtlösung einfließen können.

Vorab ist klarzustellen, dass Veränderungen an den Stellplatzanlagen nur möglich sind, wenn die gesamte Stellplatzanzahl im Umfeld von Maximilianpark und Handballhalle mindestens gleich bleibt bzw. für weitere Entwicklungen erhöht wird. Dies ist bei der Auswahl der Varianten zu gewährleisten.

Dies kann erreicht werden durch die Auswahl von Varianten mit Pkw-Parkpaletten auf dem nördlichen bzw. südlichen Parkplatz dieses zentralen Stellplatzbereiches sowie den Varianten 1 und 2 in Kapitel 9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes, den Varianten 2 und 3 für die südliche Stellplatzanlage und Variante 2 für die östliche Fläche in Kapitel 9.10. Freiherr-vom-Stein-Gymnasium oder den Varianten 1 und 2 in Kapitel 9.11. Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks.

Eine Verlegung des Busparkplatzes kann in Variante 2 des Kapitels 9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes oder in beiden Varianten des Kapitels 9.11. Entwicklungsfläche östlich des Maximilianparks berücksichtigt werden. Eine bauliche Nutzung des Busparkplatzes kann erst

nach Fertigstellung ausreichender Busparkplätze an anderer Stelle erfolgen.

Vorzugskonzept

Nach einer städtebaulichen Ersteinschätzung der nachstehend beschriebenen Konzeptvarianten ergibt sich die in Abbildung 60 dargestellte Handlungsempfehlung für den zentralen Parkplatzbereich:

Die zentrale städtebauliche Forderung ist es, die Maximilianstraße als Verbindung zwischen Maximilianpark und Kanal aufzuwerten. Dazu ist die Verlagerung des Busverkehrs auf die Ostwennemarstraße anzustreben. Dies setzt den Bau einer Buswendefläche mit End- und Pausenhaltestelle an der Ostwennemarstraße voraus. Dies könnte zusammen mit der Nachnutzung des bisherigen Busparkplatzes für ein Hotel erfolgen. An dieser Stelle würde sich eine bauliche Nutzung z.B. ein Hotel in Sichtweite von Maximilianpark und Handballhalle als Raumkante aus städtebaulichen Gründen anbieten.

Die Maximilianstraße ist in diesem Zusammenhang als Fuß- und Radweg neu zu gestalten. Bereits im Kapitel 9.1. Verbindung zwischen Maximilianpark und Kanal wurde die Umgestaltung der Maximilianstraße zu einer zentralen Verbindungsachse für Fußgänger und Radfahrer zwischen Maximilianpark und Kanalband erläutert. Diese besondere Funktion ist bei der Planung neuer Nutzungen östlich und westlich dieser Trasse zu berücksichtigen.

Die Inanspruchnahme des Busparkplatzes setzt allerdings die Anlage eines Ersatzstellplatzes im Zusammenhang mit der Erweiterungsfläche des Maximilianparks (siehe Kapitel 9.11. Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks) oder südlich der Ostwennemarstraße (siehe Kapitel 9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes) voraus.

Für die nördliche Stellplatzfläche wird vorgeschlagen, deren südliche Teilfläche als multifunktionalen Platz zu gestalten. Dabei steht die Stellplatznutzung im Vordergrund, durch eine weitestgehend ebene Fläche sollen aber auch Sondernutzungen möglich sein. Dazu konzentriert sich die Begrünung auf den Rand der Fläche. Der nördliche Teil der Fläche soll mit

einem Café mit Biergarten genutzt werden. Durch eine geschwungene Baumreihe sollen die Freibereiche vom angrenzenden Parkplatz abgegrenzt werden.

Für die südliche Stellplatzfläche wird vorgeschlagen, die Fläche als Parkplatz unter Berücksichtigung gestalterischer und verkehrlicher Anforderungen neu zu gestalten. Dabei sind die Entwässerungsprobleme zu lösen und eine intensive Begrünung - auch zur Alleegestaltung der Ostwennemarstraße (siehe Kapitel 9.5. Allee Ostwennemarstraße) - zu berücksichtigen.

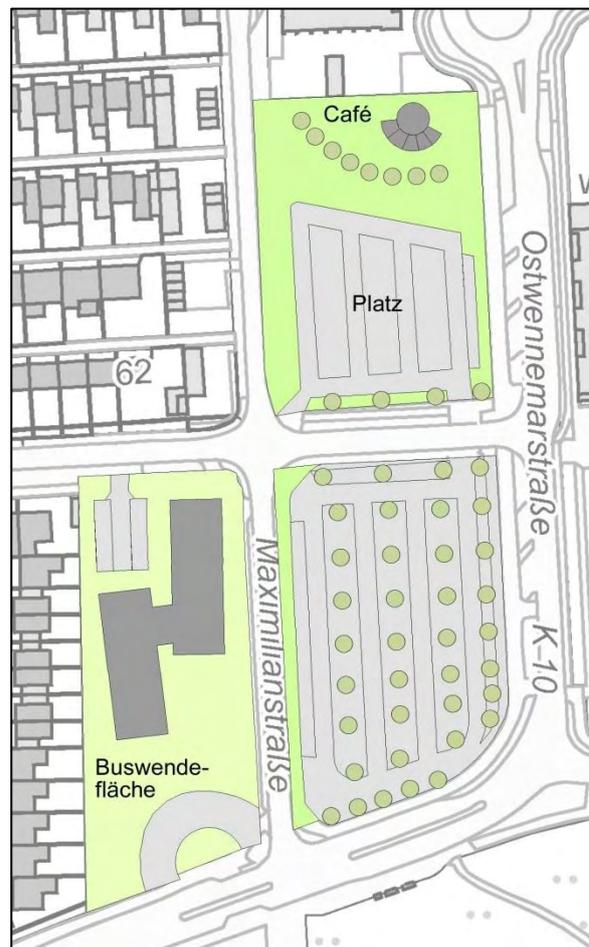


Abb. 60: Entwurf Vorzugsvariante Zentrale Stellplatzanlagen

Variante zum Busparkplatz

Die Fläche des bisherigen Busparkplatzes eignet sich besonders für zusätzliche bauliche Nutzungen. Da es sich um eine besonders prominente Lage handelt, kommen hier nur besondere Nutzungen, z.B. als Hotelstandort oder für Dienstleistungen, die das Angebot von Geschäftszentrum oder Maximilianpark

ergänzen, in Betracht. Eine Wohnnutzung kommt nur für besondere Angebote, z.B. für Mehrgenerationenwohnen in genossenschaftlicher Organisationsform, in Frage.

Bei Planungen in diesem Abschnitt der Ostwennemarstraße ist als Voraussetzung einer geänderten Busführung immer eine Buswendefläche mit End- und Pausenhaltestelle zu berücksichtigen (siehe Kapitel 9.1. Verbindung zwischen Maximilianpark und Kanal).

Varianten zum nördlichen Pkw-Parkplatz

Die Stellplatzfläche nördlich des Ammerweges weist neben der Stellplatzfunktion auch eine Beziehung zum Geschäftszentrum auf. Es ist daher zu klären, welche grundsätzlichen Entwicklungsoptionen bestehen. In Betracht kommen öffentliche / halböffentliche Nutzungen, eine gestaltete Freiraumnutzung oder eine gestalterische Weiterentwicklung im Bereich des Stellplatzangebotes.

Die Fläche würde sich zunächst gut eignen, um das Geschäftszentrum Werries durch einen kleinen Park / Stadtgarten zu ergänzen (siehe Abbildung 61). Dieser würde auch zur Aufwertung der Maximilianstraße als zentraler Verbindungsachse beitragen. In diesen Park könnte ein kleinerer Pavillon mit einer öffentlichen / halböffentlichen Nutzung integriert werden z.B. ein Café mit Biergarten oder ein kulturelles Angebot.

Diese Nutzung wäre auch in Kombination mit einer Tiefgarage vorstellbar. Aufgrund der Tiefenlage des Grundstückes wäre nur eine geringe Absenkung erforderlich, um das begrünte Tiefgaragendach (nahezu) ebenerdig zu erreichen. Allerdings sind Tiefgaragen mit erheblichen Betriebskosten verbunden und oft unzureichend ausgelastet und daher nur bedingt geeignet.



Abb. 61: Entwurfsvariante Stadtgarten mit Pavillon auf dem nördlichen Stellplatz

Alternativ wäre auch eine Straßenrandbebauung für Wohnnutzungen oder Dienstleistungen denkbar. Dies wäre z.B. in der Form von Stadtvillen entlang der Ostwennemarstraße und des Ammerweges möglich (siehe Abbildung 62).

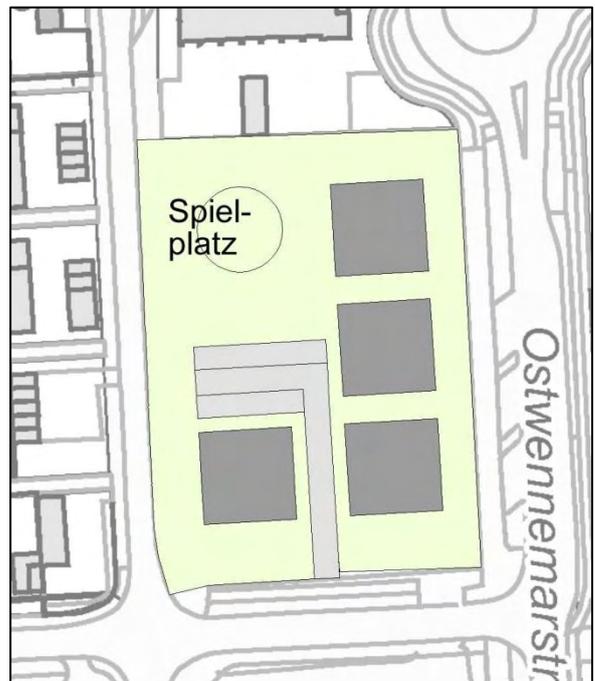


Abb. 62: Entwurfsvariante Stadtvillen auf dem nördlichen Stellplatz

Mit dieser maßstabsgerechten Bauform könnte im Vergleich zu ebenfalls denkbaren Zeilen- oder Blockstrukturen städtebaulich besser auf das nördlich angrenzende und architektonisch bemerkenswerte Gebäude der Sparkasse reagiert werden. Allerdings wäre eine reine Wohnnutzung aufgrund der vielfältig einwirkenden Immissionen als sehr ungünstig zu beurteilen, so dass diese Entwicklungsoption eine deutliche Nachfrage nach Dienstleistungsflächen voraussetzt.

Unter dem Gesichtspunkt der Optimierung des Stellplatzangebotes käme auch die Errichtung einer Parkpalette an dieser Stelle in Betracht.

Variante zum südlichen Pkw-Parkplatz

Neben einer gestalterischen Aufwertung mit einem entsprechenden Ausbau des bestehenden ebenerdigen Parkplatzes kommt auch die Errichtung einer Parkpalette in Betracht (siehe Abbildung 63). Umgebende Freiflächen sollten als gestaltete Flächen zur Aufwertung der Achse „Maximilianpark-Kanal“ dienen.



Abb. 63: Entwurfsvariante Parkpalette auf dem südlichen Stellplatz

9.10. Freiherr-vom-Stein-Gymnasium

Das Gelände des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums inklusive der östlich und südlich angrenzenden Flächen bis zur Karl-Koßmann-Straße und dem Alten Grenzweg ist im Ergebnis der durchgeführten Analyse als Potentialfläche 6 herausgestellt worden.

Der im Mai 2017 aufgestellte Schulentwicklungsplan der Stadt Hamm²³ kommt zu dem Fazit, dass trotz eines sich abzeichnenden Rückgangs der Schülerzahlen alle fünf Gymnasien der Stadt Hamm in ihrem Bestand gesichert seien und in der bisherigen Form fortgeführt werden könnten. Es bestehe damit aktuell kein Handlungsbedarf. Der Schulentwicklungsplan hat dabei den Zeitraum vom Schuljahr 2013/14 bis 2016/17 untersucht und bis zum Schuljahr 2022/23 die Entwicklung prognostiziert.

Trotz des zu erwartenden leichten Rückgangs der Schülerzahlen am Freiherr-vom-Stein-Gymnasium in der Sekundarstufe I werde die Schule weiterhin als vierzügiges Gymnasium fortgeführt werden können. Der zu erwartende Rückgang der Schülerzahlen in der Sekundarstufe II werde vor allem gegen Ende des Prognosezeitraums 2022/23 bei der Anzahl der dann zu bildenden Züge / Kurse deutlich sichtbar werden. Die ursprüngliche Sechszügigkeit wandle sich dann in Richtung einer Fünfzügigkeit. Das Freiherr-vom-Stein-Gymnasium sei räumlich insgesamt gut ausgestattet.

Zurzeit sei nach Angabe des Amtes für schulische Bildung kein konkreter Erweiterungsbedarf und damit kein Bedarf für Schulerweiterungsflächen für das Freiherr-vom-Stein-Gymnasium absehbar. Um langfristig alle Optionen offen zu halten, sollte aber ein Teilbereich der angrenzenden Grundstücksflächen weiterhin für mögliche Schulerweiterungen zur Verfügung stehen.

Die neue Landesregierung hat eine Leitentscheidung zur Rückkehr der Gymnasien zum Abitur nach neun Jahren (G9) beschlossen. Danach kehren alle Gymnasien, sofern keine gegenteilige Entscheidung getroffen wird, zum neunjährigen Bildungsgang zurück. Die Umstellung umfasst die Klassen 5 und 6 des Schuljahres 2019/20.

Gymnasien können aber auch einmalig die Entscheidung treffen, bei G8 zu bleiben. Erforderlich soll dafür ein entsprechender Beschluss der Schulkonferenz mit Zweidrittelmehrheit plus einer Stimme sein. Die Entscheidung für G8 muss vor Ort spätestens bis zum 31.01.2019 getroffen sein.

Die Entscheidung des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums zur möglichen Rückkehr nach G9 kann an dieser Stelle nicht vorweg genommen werden. Sie wäre mit einem zusätzlichen Schulraumbedarf spätestens ab Schuljahr 2026/27 verbunden. Auch ist es denkbar, dass mit einer Rückkehr zu G9 sich das Anmeldeverhalten an den Gymnasien und damit auch am Freiherr-vom-Stein-Gymnasium ändern wird.

Um für verschiedene Entwicklungen gewappnet zu sein - wie insbesondere die mögliche Wiedereinführung von G9 -, soll für das Gymnasium auch weiterhin eine gewisse Fläche für eine möglicherweise erforderlich werdende Schulerweiterung vorgehalten werden, wenn der Bedarf auch für Hamm und für diesen Bereich aufkommen und erkannt werden sollte. Die bestehende Struktur des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums könnte dann weiter genutzt und ausgebaut werden.

Derzeit wird die östlich des Gymnasiums gelegene, landwirtschaftlich genutzte Fläche als Schulerweiterungsfläche vorgehalten. Auf dieser Fläche könnten beispielsweise ein weiteres Schulgebäude und mögliche andere schulspezifische Anlagen errichtet werden.

Im Flächennutzungsplan ist dieser Bereich derzeit größtenteils als Grünfläche, ein Streifen entlang der Karl-Koßmann-Straße als Wohnbaufläche passend für eine Straßenrandbebauung dargestellt. Auf die Entwicklung eines Wohnbaugebietes sollte in diesem Bereich allerdings künftig komplett verzichtet werden. Stattdessen könnte auf anderen, im Rahmenplan genannten Arealen neue Wohnbebauung verwirklicht werden (siehe hierzu z.B. Kapitel 9.3. Grünzug Ost, 9.11. Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks und 9.12. Quartiersbildung und -stärkung).

Variante 1 für die Fläche östlich des heutigen Schulgeländes - Verlagerung des Sportplatzes

Im Zuge der im Kapitel 9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes geplanten Errichtung einer Stellplatzanlage (eventuell inklusive einer Hotelansiedlung) auf dem heutigen Schulsportplatz würde die Verlagerung dieser Nutzungen erforderlich. Hierfür wird die genannte Fläche östlich der Schule angedacht (siehe Abbildung 64). Allerdings bietet diese Fläche nur Raum für Leichtathletik-Disziplinen (wie zuvor Weitsprung, Kugelstoßen, Laufen). Zudem könnten beispielsweise zwei Kleinspielfelder angelegt werden. Entfallen würden für den Schulsport die großen Fußballfelder. Diese könnten jedoch auf der östlichen Erweiterungsfläche des Maximilianparks angelegt werden und neben der Schule auch für Vereine sowie sonstige private Nutzer zugänglich sein (siehe hierzu Kapitel 9.11. Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks).

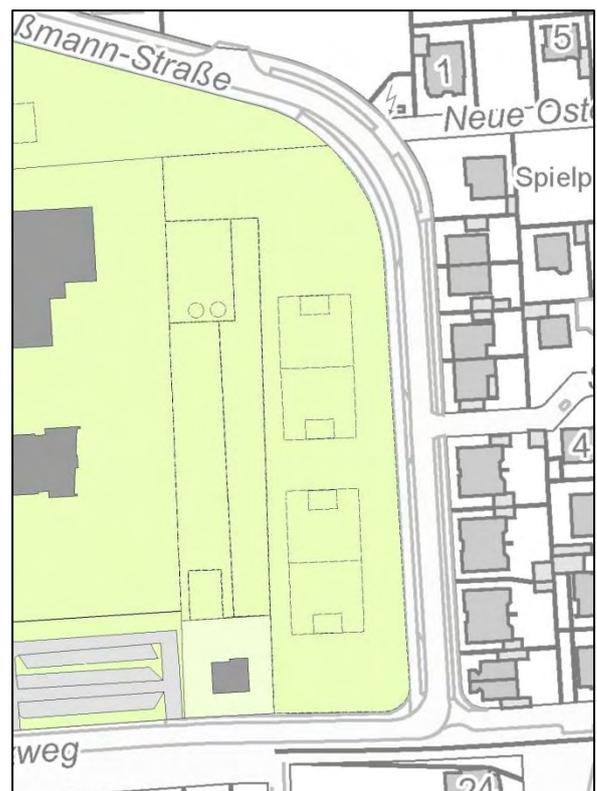


Abb. 64: Freiherr-vom-Stein-Gymnasium - Variante 1: Verlagerung der Sportplatznutzung

Als Vorhaltefläche für eine Schulerweiterung sollte zukünftig der derzeit mit Sträuchern und Bäumen bewachsene Bereich nordöstlich des heutigen Schulgeländes fungieren. Hier bietet sich südlich an die Karl-Koßmann-Straße

angrenzend Platz für die Errichtung eines neuen Schulgebäudes oder sonstiger erforderlicher Anlagen.

Variante 2 für die Fläche östlich des heutigen Schulgeländes - Temporäre Nutzung als Stellplatzfläche / Vorhaltung als Schulerweiterungsfläche

Eine Umnutzung und Verlagerung des heutigen Sportplatzes kann nur erfolgen, wenn hierzu eine Lösung erzielt werden kann, die die Belange des Schulsports ausreichend berücksichtigt. Sollte dies nicht der Fall sein, bliebe es bei einem Erhalt der Sportplatznutzung auf der heutigen Fläche. Für die Fläche östlich des Schulgeländes stünden dann anderweitige Entwicklungsoptionen offen.

Um für verschiedene Entwicklungen des Schulflächenbedarfes vorbereitet zu sein, sollte in dieser Variante die Fläche östlich des bisherigen Schulgeländes langfristig als Schulerweiterungsfläche vorgehalten werden. Denkbar wäre allerdings eine Zwischennutzung als Stellplatzanlage, um insbesondere für den Maximilianpark das Parkplatzangebot erweitern zu können (siehe Abbildung 65). Hier sei auch an den wahrscheinlich erhöhten Bedarf im Rahmen der Teilnahme an der Internationalen Gartenausstellung 2027 sowie an eine mögliche Erweiterung des Parkgeländes gedacht.

Die Stellplatzanlage wäre demzufolge so anzulegen, dass sie relativ einfach wieder rückgebaut werden könnte. Auf aufwändigere Begrünungsmaßnahmen und sonstige Ausstattungen (wie z.B. Ladestationen für Elektro- und Hybridfahrzeuge) wäre demnach zu verzichten. Aus Schallschutzgründen wäre zu der östlich der Karl-Koßmann-Straße gelegenen Wohnbebauung wahrscheinlich ein Lärmschutzwand anzulegen.

Der Bereich nordöstlich des heutigen Schulgeländes könnte in dieser Variante auch im Falle eines Schulerweiterungsbedarfes weiter mit Sträuchern und Bäumen bewachsen bleiben. Genauere Flächenplanungen wären im Bedarfsfall anzustellen.



Abb. 65: Freiherr-vom-Stein-Gymnasium - Variante 2:
Temporäre Stellplatznutzung auf Schulerweiterungsfläche

Fläche des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums

Für das bereits heute genutzte Schulgelände selbst werden keine Vorschläge gemacht, der Rahmenplan bietet für möglicherweise erforderliche Änderungen innerhalb der Schulkonzeption nicht den richtigen Rahmen.

Die nordwestliche Fläche vor der Schule ist mit circa 40 Bäumen auf Rasen bewachsen. Hierbei handelt es sich um sogenannte „Jahrgangsbäume“, die von jedem Abschlussjahrgang der Schule gepflanzt werden. Diese sollen unbedingt erhalten und die Fläche für weitere Anpflanzungen zukünftiger Absolventen vorgehalten werden.

Südlich des Schulgeländes und östlich des Alten Grenzweges befinden sich Stellplatzanlagen, die in zwei Abschnitte gegliedert und durch das Grundstück Alter Grenzweg 1 unterbrochen werden. Auch die zukünftige Nutzung soll hier durch Parkplätze geprägt sein, vorstellbar sind hier drei verschieden intensive Ausprägungen bzw. Umgestaltungen.

Parkplatz-Variante 1 - E-Mobilität

Die Minimal-Variante beinhaltet die Beibehaltung der heutigen Flächenstrukturen mit seinen Stellplätzen und dem Wohngrundstück. Eine Ergänzung des Angebotes ist hier durch das Angebot von Ladestationen für Elektro- oder Hybridfahrzeuges denkbar, um durch den Ausbau des städtischen Angebotes dem Ziel der Förderung von Autos mit Elektroantrieb und sonstigen schadstoffarmen Autos gerecht zu werden.

Parkplatz-Variante 2 - Parkhaus / Parkpalette

Die Stellplatzanlage östlich des Grundstücks Alter Grenzweg 1 ist zweigeteilt mit jeweils einer Zu- und Ausfahrt aufgebaut, die Bereiche sind mittels einer Durchfahrt verbunden. Der östliche Teil bietet für etwa 32 Pkw und der westliche für etwa 60 Pkw ebenerdige Abstellmöglichkeiten.

Vorstellbar wäre auf dieser Fläche der Bau einer Parkpalette bzw. eines Parkhauses. Der größte Vorteil hierbei wäre die höhere Ausnutzbarkeit der Fläche, je nach vorgesehener Geschossigkeit der Parkpalette wären drei- bis viermal so viele Stellplätze denkbar, die entweder eine Ergänzung zum bestehenden großen Bedarf bieten oder andere Stellplatzflächen für andere Nutzungen frei machen (siehe hierzu Kapitel 9.9. Zentrale Stellplatzanlagen). Zum nördlich gelegenen Schulgelände sollte weiterhin durch Bäume und sonstige Eingrünungen ein optischer Abstand beibehalten bzw. geschaffen werden. Die Fußwegeverbindung vom Schulhof zum

Alten Grenzweg sollte aufrechterhalten werden, momentan treffen hier relativ mittig zwei Wege auf die Stellplatzanlage. Inwiefern eine Parkpalette aber noch bedingungslos durch Schüler und Lehrer genutzt werden könnte oder aufgrund des höheren Unterhaltungsaufwandes Nutzungskosten erhoben werden müssten, wäre im Weiteren noch zu prüfen. Alternative Parkplätze stünden aber durch die kostenfreien Stellplätze im Zentrum (oder gegebenenfalls auf dem heutigen Sportplatz, siehe Kapitel 9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes) weiter zur Verfügung. Probleme bezüglich der Errichtung eines Parkhauses stellen sich durch den entstehenden Lärm und den erforderlichen Abstand zu den östlich und westlich jeweils direkt angrenzenden Wohnnutzungen Alter Grenzweg 1 und 7 sowie auf den gegenüber südlich der Eisenbahn-Strecke gelegenen Wohnhäuser Alter Grenzweg 4 bis 20. Die Gestaltung der Parkpalette bzw. des Parkhauses sollte möglichst ansprechend sein und könnte beispielsweise thematisch und farblich an den Maximilianpark angelehnt sein.

Parkplatz-Variante 3 - Vollflächige Nutzung

Eine weitere Variante wäre die Nutzung der kompletten Fläche als Stellplatzanlage unter Aufgabe der Wohnnutzung am Alten Grenzweg 1. Die Fläche könnte durch weniger Zu- und Abfahrten sowie Randbereiche effektiver genutzt werden. Vorstellbar sind hier wiederum der Ausbau der bestehenden ebenerdigen Stellplatzanlage sowie die Errichtung eines Parkhauses (ähnlich wie in Variante 2).



Abb. 66: Entwurf Freiherr-vom-Stein-Gymnasium - Gesamtdarstellung Variante 1

9.11. Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks

In diesem Abschnitt sollen die östlich an den Maximilianpark anschließenden Flächen, die zwischen der Trasse der Ruhr-Lippe-Eisenbahn im Norden und der Langen Reihe im Süden liegen und bis zur Braamer Straße reichen, betrachtet werden.

Der zur Landesgartenschau 1984 eröffnete Maximilianpark soll an der Internationalen Gartenausstellung 2027 auf der Projektebene „Unsere Gärten“ teilnehmen. Um den mit der Bedeutung des Projektes verbundenen Anforderungen gerecht zu werden, sind verschiedene Maßnahmen erforderlich. Die Überlegungen zur Neugestaltung des Maximilianparks werden federführend von der Maximilianpark GmbH betreut. Verbesserungen im Umfeld sind Gegenstand dieses Rahmenplans und des anschließenden Integrierten

Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) der Stadt Hamm.

Die Fläche östlich des Maximilianparks bis zur Braamer Straße stellt eine besondere Entwicklungsoption für diesen dar. Sie ist überwiegend unbebaut und wird landwirtschaftlich bzw. als Grabeland genutzt. Der in Teilbereichen vorhandene Gebäudebestand wird unterschiedlich genutzt. Die bestehenden ein- bis zweigeschossigen Wohngebäude liegen überwiegend als lockere Straßenrandbebauung an der Braamer Straße sowie der Langen Reihe. Im Blockinnenbereich liegen weiterhin ein zweigeschossiges Mehrfamilienwohnhaus sowie südlich der Ruhr-Lippe-Eisenbahn das ehemalige Bahnhofsgebäude, das als Baudenkmal besonders zu berücksichtigen ist. Östlich an den Maximilianpark angrenzend liegt der Gewerbebetrieb Schröder & Sohn GmbH, der ebenso wie einige weitere Wohnhäuser südlich der Ruhr-Lippe-Eisenbahn über die Straße Am Maximilianpark erschlossen wird. Diese Straße

stellt eine Sackgasse ohne Kfz-Anbindung an den Alten Grenzweg dar, Fußgänger und Radfahrer können jedoch die Gleise der Ruhr-Lippe-Eisenbahn queren.

Vorrangiges Ziel ist in diesem Bereich eine mögliche Erweiterung des Maximilianparks, deren Umfang und mögliche Inhalte jedoch in einer gesonderten Projektplanung festgelegt werden. Hierfür nicht benötigte Flächen könnten auch der Arrondierung vorhandener Wohnnutzungen dienen. Der bestehende Gewerbebetrieb am Maximilianpark besitzt Bestandsschutz und soll in seiner gewerblichen Tätigkeit nicht eingeschränkt werden.

Allerdings ist festzustellen, dass

- die Straße Am Maximilianpark, die insbesondere der Erschließung des Gewerbebetriebs dient,
- die Lage des Gewerbebetriebs, insbesondere seine Ausdehnung mit Lager-, Stellplatz- und Freiflächen nach Süden sowie
- einige Nutzungen auf der Nordseite der Langen Reihe, insbesondere ein Wohnhaus im Innenbereich

eine Erweiterung des Maximilianparks nach Osten vor erhebliche Schwierigkeiten stellen.

Das weiter zu verfolgende Konzept für die Flächen östlich des Maximilianparks hängt neben der konkreten Erweiterungsplanung daher nicht unwesentlich von der Frage ab, ob es gelingen könnte, den vorhandenen Gewerbebetrieb umzusiedeln. Damit würde eine großzügige Parkerweiterung möglich, die viele Gestaltungsspielräume eröffnen würde. Dies setzt jedoch die Bereitstellung entsprechender öffentlicher Mittel, insbesondere einer entsprechenden Förderung mit Bundes- oder Landesmitteln, voraus. Derzeit ist hierfür keine Perspektive erkennbar. Da sich in den kommenden Jahren noch Handlungsspielräume bis zu einer Konkretisierung der Planung ergeben könnten, ist diese Perspektive weiter zu prüfen.

Neben einer Verlagerung des Gewerbebetriebes ist auch die bestehende Wohnbebauung entsprechend zu berücksichtigen bzw. zu überplanen.

An dieser Stelle kann daher nur ein Szenario im Vordergrund stehen, das vom Bestand des Gewerbebetriebes an dieser Stelle ausgeht und sich auf eine kleinere Erweiterung des Maximilianparks, die mit weiteren Nutzungsbausteinen verbunden ist, beschränkt. Hierfür wäre es günstig, wenn ein einvernehmlicher Flächentausch unbebauter Grundstücksteile mit dem Gewerbebetrieb möglich wäre, dies wird in den Entwurfsvarianten als Grundlage angenommen.

Weiterhin sollte ein zusätzlicher Flächenerwerb von den südlich angrenzenden Grundstücken angestrebt werden.

Die Straße Am Maximilianpark, die gegenwärtig einer Erweiterung entgegensteht, sollte aufgegeben werden und durch eine neue Erschließung im Zusammenhang mit der Erweiterungsplanung ersetzt werden. Das vorrangige Entwicklungsziel ist es, eine Perspektive für eine langfristige Weiterentwicklung und Zukunftssicherung des Maximilianparks zu sichern, auch wenn die Umsetzung noch nicht mit der Beteiligung an der IGA 2027 erreicht werden sollte. Dazu können auch zusätzliche Stellplatzflächen oder Verlagerungen anderer Nutzungen mit dem Ziel von zusätzlichen, günstig gelegenen Stellplatzflächen gehören. Auch die Verlagerung des Südeingangs oder ein zusätzlicher Eingang in der Nähe neuer Stellplätze wären denkbar.

Nicht für die Parkerweiterung oder für die Verlagerung anderer Nutzungen erforderliche Flächen können als zusätzliche Wohnbauflächen in Betracht kommen. Hierbei ist aktiver Immissionsschutz in Form eines Lärmschutzwalls vorzusehen.

Die Ergebnisse des Entwicklungskonzeptes zur IGA 2027 für den Maximilianpark können Auswirkungen auf das Umfeld des Parks haben und dazu führen, dass die nachfolgenden Konzeptideen angepasst werden müssen. Ausdrücklich muss betont werden, dass detaillierte Inhalte des Entwicklungskonzeptes oder der Parkerweiterung nicht Gegenstand dieser Rahmenplanung sein können. Für die angrenzenden Bereiche bestehen folgende Konzeptideen:

- Das Konzept soll Erweiterungsmöglichkeiten für den Maximilianpark mit den dafür notwendigen Voraussetzungen aufzeigen.
- Zusätzliche Stellplätze mit Bus- und Wohnmobilstellplätzen sollen entsprechend dem Bedarf vorgesehen werden.
- Eine Verlagerung der beiden Fußballfelder mit einem Multifunktionsgebäude für Umkleiden, Duschen, Sanitär- und Lageräumen soll optional berücksichtigt werden, sofern die Entwurfsvarianten 1 oder 2 aus dem Kapitel 9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes weiterverfolgt werden sollten.
- Bestehende Wohn- und Gewerbegebäude sollten nach Möglichkeit erhalten werden. Ein Erwerb und eine Überplanung kommen nur ausnahmsweise in Betracht. Für Freiflächen sollten Tausch- oder Erwerbsmöglichkeiten geprüft werden.
- Die Flächen westlich der Braamer Straße sollten zur Entwicklung eines Wohnquartiers genutzt werden. Dabei sollten über die Vervollständigung der Straßenrandbebauung hinaus durch zusätzliche Erschließungsmaßnahmen Bauflächen für nachfragegerechten Wohnraum geschaffen werden.

Unter Berücksichtigung dieser Konzeptideen wurden die beiden nachstehenden Entwurfsvarianten erarbeitet.



Abb. 67: Entwurf Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks - Variante 1



Abb. 68: Entwurf Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks - Variante 2

Beide Entwurfsvarianten gehen von einer neuen angemessen dimensionierten Erschließung aus, die unter anderem die Straße Am Maximilianpark als Erschließung des Gewerbebetriebes ersetzt. Dadurch entfällt ein wesentliches Hindernis für eine Parkerweiterung nach Osten. In Variante 1 (siehe Abbildung 67) erfolgt die Erschließung von der Braamer Straße bzw. in Variante 2 (siehe Abbildung 68) von der Langen Reihe. Über diese Erschließungsstraße werden weiterhin ein neuer Südosteingang des Maximilianparks (gegebenenfalls als Ersatz oder zusätzlich zum bestehenden Südeingang) sowie zusätzliche Stellplatzanlagen erreicht. Diese Stellplatzanlagen sollten so angelegt werden, dass bei weiterer Bestätigung des Bedarfes auch Wohnmobilstellplätze berücksichtigt werden können. Gegen Gebühr sollte für einige Stellplätze die Nutzung von Versorgungsanschlüssen (Strom / Wasser) oder einer Entsorgungsstation möglich sein. In Variante 2 wird zusätzlich im Nordbereich des Grundstückes eine Ersatzsportanlage für den gegebenenfalls entfallenden Sportplatz (siehe Kapitel 9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes) vorgesehen, der optimal unter sportlichen Belangen geplant und ausgerichtet werden könnte. Vorstellbar sind hier zwei Fußballfelder inklusive eines Multifunktionsgebäudes für Umkleiden, Duschen, Sanitär- und Lagerräume.

Im Bereich unmittelbar westlich der Braamer Straße werden in beiden Varianten zusätzliche Wohnbauflächen vorgesehen, die durch einen Lärmschutzwall von den Stellplätzen bzw. dem Ersatzsportplatz getrennt werden. Die Erschließung des Wohnquartiers erfolgt in beiden Varianten durch Stichstraßen von der Braamer Straße.

Die Entwässerung des Bereichs kann nach den Vorgaben des Lippeverbandes im Trennsystem erfolgen. Das Schmutzwasser kann in die umliegenden öffentlichen Mischwasserkanäle im Bereich Am Maximilianpark, Braamer Straße und Lange Reihe abgeleitet werden. Für das Regenwasser ist eine zentrale Ableitung an das vorhandene Gewässer Geithe im Bereich der Straße Am Maximilianpark in südlicher Richtung vorzusehen. Für eine gedrosselte Einleitung ist eine zentrale Rückhaltung im Gebiet oder südlich der Langen Reihe erforderlich. Im weiteren Verfahren ist hierzu eine Detailplanung aufzustellen, die mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen ist.

9.12. Vorhaltetrasse Stadtbahn

Nördlich des Maximilianparks verläuft entlang des Alten Grenzweges eine eingleisige Bahntrasse der Ruhr-Lippe-Eisenbahn, die unter anderem den Hauptbahnhof Hamm mit dem Industriegebiet in Uentrop verbindet. Diese wird für Güterverkehr sowie von der Museums-eisenbahn genutzt.

In mehreren von der Stadt Hamm und vom Regionalverband Ruhr (RVR) beauftragten Studien wurde zwischen 1997 und 2000 die Einrichtung einer Regional-Stadtbahn auf vorhandenen oder aufgelassenen Bahntrassen untersucht. Vorgesehen war hier unter anderem eine Stadtbahnlinie auf der vorhandenen Ruhr-Lippe-Eisenbahn-Gütertrasse vom Hauptbahnhof zum Maximilianpark.

Der Verkehrswert einer Stadtbahn für Hamm und die Region wurde nachgewiesen. Die Umsetzung wurde jedoch auf unbestimmte Zeit verschoben, da die Finanzierungsbedingungen insbesondere für den laufenden Betrieb einer Stadtbahn keine belastbare Realisierungsperspektive ermöglichten. Der Rat der Stadt Hamm hat daraufhin beschlossen, zunächst die

in Frage kommenden Trassen planerisch zu sichern.

Für die Einrichtung einer Regional-Stadtbahn spricht die Schaffung eines zusätzlichen Nahverkehrsangebotes, über das im Gegensatz zu dem schon bestehenden Busangebot schneller und über die Stadtgrenzen Hamms hinaus der Maximilianpark erreicht und so dessen Attraktivität gesteigert werden könnte. Der Freizeitpark könnte so seiner regionalen Bedeutung und seinem Einzugsbereich noch mehr gerecht werden. Das bestehende Netz aus Buslinien, die aus Richtung der Stadtmitte das Zentrum von Werries und den Maximilianpark anbindet, ist allerdings auf dieser Ebene generell als gut zu beurteilen. Der Flächenbedarf für einen Ausbau sowie der erforderliche Kostenaufwand für die Einrichtung und den Betrieb einer Stadtbahnlinie wären gegen den entstehenden Nutzen abzuwägen. Auch wären die auf dieser eingleisigen Strecke entstehenden Konkurrenzsituationen mit dem Güterverkehr sowie der Museumseisenbahn zu berücksichtigen.

Der städtebauliche Rahmenplan soll daher die Vorhaltetrasse für eine Stadtbahn im Verlauf der bisherigen Güterzugstrecke berücksichtigen. Anderweitige Planungen, die der Einrichtung einer Stadtbahnlinie z.B. durch Eingriff in erforderliche Flächen entgegenstehen, werden nicht verfolgt, um eine spätere Umsetzung nicht von vornherein auszuschließen. Die konkrete Ausgestaltung der Stadtbahntrasse, Details zur Streckenführung und die Lage der Haltepunkte sind sinnvollerweise erst bei einer Wiederaufnahme der Planung unter den dann aktuellen finanziellen und technischen Rahmenbedingungen zu prüfen. Grundsätzlich bieten die Verkehrs- und Freiflächen im Umfeld der Trasse ausreichend Raum, um künftig eine Stadtbahn aufnehmen und städtebaulich integrieren zu können.

9.13. Quartiersbildung und -stärkung

Werries ist auch aufgrund seines vielseitigen Angebotes an Nahversorgung und Erholungsmöglichkeiten sowie der bestehenden Infrastruktur ein beliebter Wohnstandort in Hamm. Um auch den bestehenden und zukünftigen Bedarf an neuem Wohnraum decken zu

können, werden im Zuge der Aufstellung dieses Rahmenplans potentielle Bauflächen vorgeschlagen. Diese sind teilweise bereits in den vorangegangenen Kapiteln im Zusammenhang mit anderen Maßnahmevorschlügen vorgestellt worden, weitere folgen hier (siehe Kapitel 9.13.1. Weitere wohnbauliche Entwicklungen).

Des Weiteren wird auch die Entwicklung des Wohnungsbaubestandes aufgrund der Alterung der Bevölkerung sowie des im Laufe der Zeit entstehenden Sanierungsbedarfes des Bestandes eine zentrale Zukunftsaufgabe bilden. Hierzu gehören die Qualitätshaltung bzw. -steigerung der Wohnungen und des Wohnumfeldes selbst (siehe Kapitel 9.13.2. Qualitätssicherung im Bestand), aber auch das Angebot einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur für junge wie ältere Bewohner zum Beispiel in Form eines sozialen Stadtteilzentrums (siehe Kapitel 9.13.3. Ausbau eines Zentrums für den Stadtteil).

9.13.1. Weitere wohnbauliche Entwicklungen

In vorangegangenen Kapiteln sind bereits im Zuge der Behandlung von Flächenteilen im Rahmenplangebiet für eine wohnbauliche Entwicklung vorgeschlagene Bereiche beschrieben worden. Dazu gehören die Fläche nördlich des Alten Uentropfer Weges / westlich Hammerskamp (siehe Kapitel 9.2. Grünzug West), eine Arrondierungsfläche westlich der Straße Elberskamp (siehe Kapitel 9.3. Grünzug Ost), eine mögliche Ergänzung auf dem heutigen Busparkplatz im Zentrum (siehe Kapitel 9.9. Zentrale Stellplatzanlagen) und die Fläche westlich der Ostwennemarstraße / nördlich der Langen Reihe (siehe Kapitel 9.11. Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks). Im Folgenden werden nun zwei weitere Flächen vorgestellt, die allein einer Wohnbauflächenentwicklung dienen sollen.

9.13.1.1. Südlich Lange Reihe

Die bandartige Straßenrandbebauung südlich der Straße Lange Reihe grenzt unmittelbar an den bestehenden Siedlungsrand südlich des Maximilianparks an. In dem Bereich südlich der

Straße zwischen dem Grundstück Lange Reihe 88 bzw. dem Weg zum Grundstück Lange Reihe 90 und dem Grundstück Lange Reihe 108 ist die Errichtung von Wohnhäusern als Straßenrandbebauung städtebaulich sinnvoll. Diese würde einen Lückenschluss der ansonsten zumindest auf der südlichen Seite komplett angebauten Straße Lange Reihe ermöglichen. Die bisher als landwirtschaftliche Fläche genutzte und dargestellte Fläche wird im Flächennutzungsplan in diesem Bereich bereits als Wohnbaufläche ausgewiesen.



Abb. 69: Lange Reihe

Eine Bebauung wäre hier in einer Grundstückstiefe von bis zu 30 m von der heutigen Straßengrenze denkbar (siehe Abbildung 70). Weitere Bautiefen wie im östlich angrenzenden Bereich sollten dagegen nicht angeboten werden, um nicht weiter an die Geithe mit ihrem Auenbereich heranzurücken. Diese Fläche ist als Überschwemmungsgebiet ökologisch wertvoll und sollte weiterhin unversiegelt als Rückhaltefläche vorgehalten werden. Zur freien Landschaft der Geitheau sollte ein begrünter Übergang durch Bepflanzungen auf den Baugrundstücken geschaffen werden.

Der Bereich der Langen Reihe wird bei gutem Wetter und bei Veranstaltungen im Maximilianpark zwischen der Ostwennemarstraße und der Braamer Straße verkehrswidrig beparkt. Im Zuge der Ansiedlung von Wohnbebauung sollte daher die Straßenfläche beidseitig für Parkstreifen mit Begrünung verbreitert und ausgebaut werden, um dem auftretenden Parkdruck durch Besucher entgegenzukommen und diesen in geordnete Bahnen zu lenken. Dies trifft ebenso für den weiteren Straßenverlauf der Langen Reihe zu.

Die Grundstücke selbst sollten in ihrer baulichen Dichte, Höhe und Art angepasst an die umgebende Bestandsbebauung entwickelt werden. Vorstellbar wären demnach einerseits Einfamilienhäuser in Form von Einzel- und Doppelhäusern, aber auch Mehrparteienhäuser ähnlich dem der Langen Reihe 88.

Je nach Wahl des Gebäudetyps könnten Wohnungen in Mehrfamilienhäusern oder Einliegerwohnungen in Einfamilienhäusern auch zur Deckung des Bedarfes an barrierearmen und -freien Ein- und Zwei-Personen-Wohnungen für pflegebedürftige Menschen genutzt werden.

Die Erreichbarkeit der rückwärtig gelegenen Ackerflächen ist bei einer Planung weiterhin zu gewährleisten, vorzugsweise über den bereits bestehenden Weg zur Langen Reihe 90.

Am östlichen Rand der neuen Bauflächen sollte eine Grünfläche angelegt bzw. vorgehalten werden, die im besten Falle bis zur Geithe unter Verlängerung des dortigen Grünstreifens Richtung Osten inklusive eines Fuß- und Radweges zusammengeführt werden sollte (siehe Kapitel 9.6. Naturraum Geithe).



Abb. 70: Entwurf Wohnbebauung Südlich Lange Reihe

9.13.1.2. Braamer Straße / Lange Reihe / Ruhr-Lippe-Eisenbahn

Im Bereich zwischen der Braamer Straße, der Trasse der Ruhr-Lippe-Eisenbahn und der Langen Reihe befinden sich Freiflächen, die ein Potential für eine künftige Wohnbauflächenentwicklung darstellen. Im wirksamen Flächennutzungsplan sind sie derzeit als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Die Aufstellung eines Bebauungsplans setzt somit eine Änderung des Flächennutzungsplans sowie die Berücksichtigung im Regionalplan voraus.

Der Bestand ist durch Freiflächen mit wenigen Gebäuden an der Braamer Straße und der

Langen Reihe geprägt. Die Freiflächen werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt.



Abb. 71: Schrägluftbild östlich Braamer Straße²⁴

Es handelt sich hier allerdings um Flächen, die bislang nicht in den Entwässerungsplanungen berücksichtigt sind. Voraussetzung einer baulichen Nutzung ist daher ein allen Anforderungen des Standortes entsprechendes Entwässerungskonzept, das im weiteren Planungsablauf vorrangig aufzustellen wäre.

Die Entwässerung müsste im Trennsystem erfolgen. Dabei könnte das Schmutzwasser in die umliegenden öffentlichen Mischwasserkanäle im Bereich Braamer Straße und Lange Reihe eingeleitet werden. Das Regenwasser würde eine zentrale Ableitung an das vorhandene Gewässer Geithe im Bereich der Langen Reihe in südlicher Richtung erfordern. Für eine gedrosselte Einleitung in die Geithe wäre eine zentrale Rückhaltung im Baugebiet oder auf Teilflächen südlich der Langen Reihe erforderlich.

Denkbar wäre es somit, dass eine gedrosselte Oberflächenwasserableitung zur Geithe nach einer zentralen Rückhaltung im Gebiet vorgesehen wird. Dies ist bei der Aufstellung eines Entwurfskonzeptes zu berücksichtigen und mit den zuständigen Wasserbehörden abzustimmen.

Bei der Entwicklung von Konzeptideen für den Bereich östlich der Braamer Straße sollte geprüft werden, ob und welche der folgenden Konzeptideen berücksichtigt werden könnten:

- Vervollständigung der vorhandenen Straßenrandbebauung an der Braamer Straße und an der Nordseite der Langen Reihe,

- Entwicklung eines neuen Wohnquartiers auf der ganzen oder auf Teilen der Fläche,
- Entwicklung eines Ost-West-Grünzuges Maximilianpark - Geithe,
- temporäre Stellplatzanlage für die IGA 2027 im Rahmen der Maximilianparkerweiterung.

Ein erster Konzeptentwurf (siehe Abbildung 72) basiert auf der Entwicklung eines neuen Wohngebietes östlich der Braamer Straße. Neben Grundstücken, die direkt bzw. über kurze Stichwege von der Braamer Straße oder der Langen Reihe aus erschlossen werden können, wird für die Entwicklung eines Wohngebietes auch eine zusätzliche Planstraße notwendig. Ein zentraler Grünzug, der auch die zentrale Regenrückhaltung aufnimmt, könnte einer Fuß- und Radwegeverbindung von Maximilianpark und Geithe dienen. Weiterhin könnten hier die wohnungsnah erforderlichen Spielflächen vorgesehen werden.

Als Bauform sind Einfamilienhäuser als Einzel- oder Doppelhäuser in ein- bis zweigeschossiger Bauweise vorgesehen. Kleinere Mehrfamilienhäuser sind bei Bedarf an der Braamer Straße denkbar.



Abb. 72: Entwurf Wohnbebauung östlich Braamer Straße

9.13.2. Qualitätssicherung im Bestand

Für das Land Nordrhein-Westfalen gibt es ein Wohnraumförderungsprogramm, das Aussagen zu unterschiedlichen Bereichen der Wohnraumaktivierung (Neubau für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen) und Wohnraumsanierung (Bestandsförderung) trifft und entsprechende Förderungen empfiehlt²⁵.

Für den Bestandsbereich rund um die Zeilenbebauung der Eichenstraße, der in der Analyse als Potentialfläche 2 benannt wurden ist, kann mit den bestehenden Fördermaßnahmen des Landes eine Verbesserung der Wohnungsbestände erreicht werden. Im Rahmen der investiven Bestandsförderung können am Gebäudebestand verschiedene Erneuerungsmaßnahmen finanziert werden. Exemplarisch werden an dieser Stelle folgende Förderbausteine genannt:

- Bauliche Maßnahmen zur Reduzierung von Barrieren im selbstgenutzten Wohneigentum oder im Wohnungsbestand,
- wohnungswirtschaftliche Maßnahmen des Stadtumbaus bei hochverdichteten Sozialwohnungsbeständen der 1960er und 1970er Jahre in Verbindung mit integrierten Bewirtschaftungskonzepten,
- bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz im selbstgenutzten Wohneigentum oder im Wohnungsbestand.



Abb. 73: Schrägluftbild der Zeilenbebauung im Bereich Eichenstraße

Über dieses genannte Maßnahmenangebot hinaus bestehen für den Bestandsbereich rund um die Zeilenbebauung der Eichenstraße keine weiteren konkreten Handlungsansätze. Wie in der Analyse dargestellt und durch Aussagen in den unterschiedlichen Beteiligungsstufen bestätigt, ist der Wohnbereich an dieser Stelle gut angenommen. Die Gebäude gehören vorwiegend Wohnungsbaugesellschaften und zu einem geringen Teil (Eigentumswohnungen) auch einzelnen privaten Eigentümern. Sowohl die baulichen Strukturen, als auch die Außenbereiche sind gepflegt und weisen keine besonderen Defizite auf. In den vergangenen Jahren sind Modernisierungsmaßnahmen an

einzelnen Gebäuden durchgeführt und auch in den Freibereichen Sanierungen von Spielanlagen und Wegen vorgenommen worden. Es gilt nunmehr diesen Standard zu halten. Dies kann nur im Zusammenspiel mit dem privaten finanziellen und sozialen Engagement der Einzeleigentümer und einer geeigneten Förderung durch die öffentliche Hand gelingen. Entsprechende Fördermöglichkeiten werden bereits heute durch den Bund und das Land Nordrhein-Westfalen aufgezeigt und müssen durch die Eigentümer bzw. Bauherren nur abgerufen werden.

9.13.3. Ausbau eines sozialen Zentrums für den Stadtteil

Die Bereitstellung von Wohnraum allein ist nicht ausreichend, um ein hochwertiges und attraktives Leben im Stadtteil zu gewährleisten, dazu ist zusätzlich eine aktive Förderung bzw. Gestaltung des sozialen Umfeldes erforderlich. Teil des Angebotes einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur für junge wie ältere Bewohner kann dabei ein soziales Stadtteilzentrum im Sinne eines Treffpunktes sein.

Die planerische Absicht zur Schaffung eines sozialen Stadtteilzentrums für den Stadtbezirk Uentrop besteht von Seiten der Stadt bereits. Hier sollen unter Einbeziehung der vorhandenen Akteure, Vereine und Institutionen ein Treffpunkt für Jung und Alt sowie ein erweitertes Angebot zur Belebung des Sozialraums geschaffen werden. Aufgabe ist es, verschiedene kommunalpolitische Programme zu bündeln. Dies umfasst unter anderem die Kinder- und Jugendarbeit, Themen wie Integration, Flüchtlinge und Eltern- und Familienbildung sowie Angebote gegen die Vereinsamung von Senioren.

Das soziale Stadtteilzentrum entsteht im Haus der Begegnung am Alten Uentrop Weg, das auch heute schon von zahlreichen Vereinen

genutzt wird und das Jugendcafé beherbergt. Bauliche Maßnahmen werden hier kaum erforderlich. Auch die bereits bestehenden Angebote und Nutzer können beibehalten werden. Im Jahr 2018 soll nach den Planungen der Verwaltung die Arbeit des sozialen Stadtteilzentrums beginnen.

Die Planungen zur Schaffung eines sozialen Stadtteilzentrums Uentrop, das im zentralen Bereich von Werries angesiedelt werden soll, sollten weitergeführt werden. Einzelheiten liegen hier weiter in der Hand der Fachkräfte und beteiligten Akteure vor Ort.

9.14. Einzelhandel und Nahversorgung

Die Versorgungslage im Ortsteil Werries ist gegenüber anderen Ortslagen im Stadtbezirk Uentrop ausreichend gegeben und kann durchaus als vielfältig bezeichnet werden. Schwerpunkt der Einzelhandelsversorgung ist dabei das Einkaufszentrum rund um die Moritz-Bacharach-Straße / Ostwennemarstraße. Hier wurde in der Vergangenheit ein abwechslungsreiches Einzelhandelsangebot geschaffen, welches über die Ortslage hinaus angenommen wird. Defizite im Angebot sind nicht bekannt. Jedoch besteht seit längerer Zeit im Bereich des älteren Einkaufszentrums nördlich der Moritz-Bacharach-Straße ein Leerstand in der privaten Immobilie Ostwennemarstraße 106, die zu einem räumlich städtebaulichen Defizit führt. Im Zuge der Aufstellung dieses Rahmenplans sollten Lösungsansätze gefunden werden, um dieses städtebauliche Defizit zu beheben. Hierzu ist jedoch in besonderer Weise die Mitwirkung der Eigentümer gefragt. Der Rahmenplan kann hier nur erste Lösungsvorschläge geben, die Umsetzung obliegt der privaten Hand. Gleiches gilt für die Grundversorgungsbereiche, die ebenfalls innerhalb privater Immobilien liegen.

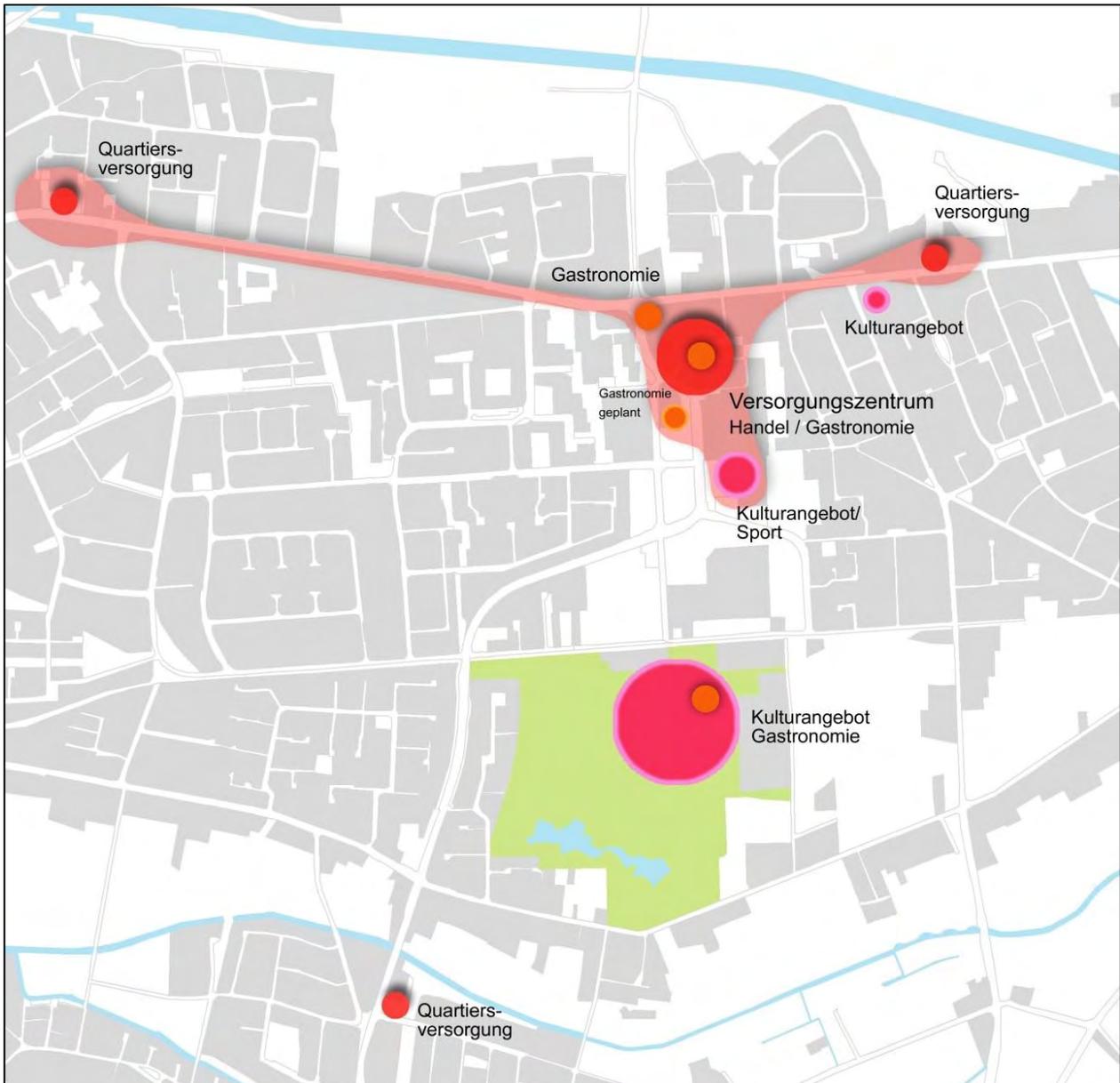


Abb. 74: Leitziel „Stärkung von Einzelhandel und Nahversorgung“

Einkaufszentrum rund um die Moritz-Bacharach-Straße / Ostwennemarstraße

Das Einkaufszentrum ist als gut funktionierender zentraler Versorgungsstandort im Stadtbezirk Uentrop auch weiterhin zu stärken. Die schwerpunktmäßige Entwicklung in Richtung Versorgung und Handel sowie Gastronomie und Kultur sollte dabei im Fokus stehen. Der neue Teil des Zentrums zeigt eine gute Mischung der genannten Richtungen auf, wobei der gastronomische Teil nur einen geringen Anteil hat. Lebensmittelversorgung und Handel ist am stärksten vertreten, die kulturellen Angebote bestehen in der Westpress-Arena und in der Eishalle. Da im

neuen Zentrum kaum noch Potentiale für eine Weiterentwicklung des Angebotes bestehen, liegt der Fokus im Rahmenplan eher auf dem älteren Teil des Zentrums nördlich der Moritz-Bacharach-Straße. Hier sollten die angesprochenen Defizite genutzt werden, um das Einkaufszentrum in seiner Gesamtheit zu stärken und den älteren Teil des Zentrums entsprechend neu auszurichten.



Abb. 75: Luftbild Altes Zentrum Werries²⁶

Erster Schritt sollte die Beseitigung des teilweisen Leerstandes sein. Hierfür muss geklärt werden, ob dies mit Erhalt und Umbau der Immobilie oder nur durch Abriss und Neubau geschehen kann. Beide Vorgehensweisen bieten die Möglichkeit in diesen Bereich ein neues Angebot zu schaffen. In einem weiteren Schritt ist der Gesamtbereich auf seine Attraktivität, barrierefreie Erreichbarkeit und Gestaltbarkeit hin zu verbessern. Insgesamt werden folgende Handlungsansätze formuliert:

- Neuordnung der Stellplatzanlagen und Verbesserung der Befahrbarkeit bzw. Barrierefreiheit;
- gestalterische Mängel im Bereich der Freiräume und gastronomischen Außenbereiche beheben;
- Gebäudefassaden aufwerten und neue architektonische Lösungen für den Altbestand finden;
- ungenutzte und untergenutzte Flächen für neue attraktive Nutzungen entwickeln.

Die genannten Handlungsansätze können entsprechend verortet werden. Es sind verschiedene Szenarien denkbar, die zur Attraktivitätssteigerung im gesamten Zentrumsbereich führen. Für das Eckgrundstück Alter Uentropfer Weg / Ostwennemarstraße, in der heute Gastronomie- und verschiedenen Dienstleistungsangebote in einem eingeschossigen Baukörper untergebracht sind, ist als einfache

Lösung die Umgestaltung und Gliederung der Stellplätze vor dem Gebäude sowie die Umnutzung der Umfahrung des Gebäudes hin zu einem verbesserten Außenbereich für die Gastronomie denkbar. Als große Lösung kann hier auch über einen Neubau in zweigeschossiger Bauweise nachgedacht werden. Die Lage ist hierfür geeignet über eine moderne der Örtlichkeit angepasste Architektur, den Eingang zum Versorgungszentrum entsprechend zu gestalten. Die Gastronomie könnte dabei in einem neuen Gebäude eine verbesserte Außengastronomie anbieten und somit die gastronomische Entwicklung des Zentrums fördern.

Im Weiteren sind die unterschiedlichen platzartigen Bereiche in ihrer Funktion zu überprüfen. Für die Stellplatzanlagen gelten in einer ersten Lösung die Aufwertung der Oberflächen und deren Befahrbarkeit im Blick auf Barrierefreiheit. Es bietet sich dabei an, auch eine Neuaufteilung der Stellplätze unter Berücksichtigung von benötigten Freiräumen im Bereich der Ladenzonen und gastronomischen Angeboten (Café) vorzunehmen. Ergänzt werden sollten diese neugeordneten Freiräume durch Sitz- und Spielgelegenheiten im Hinblick auf die Steigerung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität. Für die bestehenden Plätze, die nicht dem Verkehr dienen, sollte die weitere Nutzung und eine mögliche Platzabfolge geprüft werden. Auch hier gilt es die Steigerung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität dieser Plätze durch Sitz- und Spielgelegenheiten anzustreben.

Für den Bereich der heute teilweise leerstehenden Immobilie sind beide Szenarien bereits angesprochen - Erhalt und Umbau der Immobilie oder Abriss und Neubau. Städtebaulich sollten hierbei bestehende Raumkanten besonders zur Ostwennemarstraße erhalten bleiben. Ein Öffnen der Immobilie durch eine bessere Fassadengestaltung hin zum Zentrum sollte ebenfalls berücksichtigt werden.

Grundsätzlich gilt für alle genannten Handlungsansätze und Empfehlungen, dass diese nur zur Umsetzung kommen können, wenn die privaten Grundstückseigentümer und Immobilienbesitzer Initiative zeigen und entsprechende Gespräche untereinander geführt werden. Ein weiterer Schritt ist die Fortführung bzw. Neu-

strukturierung der Interessensgemeinschaft der Einzelhändler um gemeinschaftliche Qualitätsstandards zu bestimmen und die Attraktivität der Versorgungszentrums zu steigern.

Grundversorgungsbereiche entlang des Alten Uentroper Weges und entlang der Ostwennemarstraße

Die Grundversorgungsbereiche sind in ihrer heutigen Qualität unterschiedlich ausgebildet. Für den Bereich Alter Uentroper Weg westlich des Einkaufszentrums und den Bereich Ostwennemarstraße südlich des Einkaufszentrums sind bisher Einzelhändler der Lebensmittelbranche als Ankermieter vorhanden. Diese werden in Teilen durch kleine lokale Einzelhändler unterschiedlicher Branchen ergänzt. Konkurrenz für diese Versorgungsbereiche besteht unmittelbar durch das Angebot im Einkaufszentrum rund um die Moritz-Bacharach-Straße / Ostwennemarstraße. Mit einem entsprechenden Standortkonzept und Angebot für das umliegende Quartier können sich diese Grundversorgungsbereiche jedoch zukünftig an ihrem Standort verfestigen. Es geht dabei um die wohnortnahe Versorgung für Bevölkerungsgruppen ohne große Mobilität und nur zu einem untergeordneten Teil um eine übergeordnete Versorgung eines Ortsteils bzw. Stadtteils.

Für den Bereich Alter Uentroper Weg östlich des Einkaufszentrums gibt es keinen Ankermieter in Form eines Einzelhandelsfilialisten. Jedoch ist dieser Grundversorgungsbereich gekennzeichnet durch einige kleinere lokale Einzelhändler, die bereits seit Jahren dort ihr Geschäft betreiben. Hier finden sich Läden, die sonst im Stadtbezirk nicht vertreten sind und eine starke lokale Identität besitzen.

Allgemein gilt für die Grundversorgungsbereiche: Sie dienen der wohnortnahen Versorgung - Quartiersversorgung - und sind dementsprechend zu erhalten und zu stärken. Dabei sind ebenfalls Mittel der Qualitätssteigerung besonders für die Freiräume und Stellplatzanlagen zu nutzen.

Eine Verknüpfung der Grundversorgungsbereiche untereinander und mit dem Einkaufszentrum rund um die Moritz-Bacharach-Straße / Ostwennemarstraße durch räumliche und

inhaltliche Bezüge sollte als Chance erkannt werden. Eine Zusammenarbeit der vielen Einzelhändler in Form von Interessengemeinschaften und die Durchführung von ortsspezifischen Aktionen sollten dabei als mögliche Mittel genutzt werden.

10. Ausblick

Die in dieser Rahmenplanung dargestellten Projekt- und Maßnahmenbereiche des Rahmenplans Werries stellen für die Zukunft die maßgebliche Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dar.

In den vorangegangenen Kapiteln des Rahmenplans wurden aufbauend auf den erarbeiteten Leitzielen Maßnahmenvorschläge vorgestellt. Im Textteil werden häufig alternative Entwurfsvarianten erläutert. In der Zeichnung des Rahmenplans selbst werden dagegen nur die jeweiligen Vorzugsvarianten aufgenommen, das heißt die im Zuge der Erarbeitung des Rahmenplans jeweils empfohlene Maßnahme. Denkbar ist allerdings die Umsetzung aller Varianten oder auch eine Abwandlung dieser.

Zur besseren Übersichtlichkeit sind im Anschluss an dieses Kapitel ein Übersichtsplan zum Untersuchungsbereich (siehe Abbildung 77) sowie eine Verkleinerung des Rahmenplans (siehe Abbildung 78) angefügt.

Die Maßnahmenvorschläge lassen sich zum Teil eigenständig, zum Teil aber auch nur in Kombination mit anderen Maßnahmen umsetzen. Dies ist bei der jeweiligen Umsetzung und weiteren Planung zu berücksichtigen.

So lassen sich beispielsweise die Projektvorschläge zum Ausbau des Grünzugs West (siehe Kapitel 9.2. Grünzug West), zur Anlage des Grünzugs Ost (siehe Kapitel 9.3. Grünzug Ost) oder zur Vervollständigung der Allee an der Ostwennemarstraße (siehe Kapitel 9.5. Allee Ostwennemarstraße) unabhängig von anderen Maßnahmen entweder vollständig oder auch nur in Teilen umsetzen.

Dagegen bildet zum Beispiel die vorgeschlagene Variante zur Umnutzung des Sportplatzes des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums (siehe Kapitel 9.8. Weiterentwicklung des Sportplatzes) eine Folgekette mit Einfluss auf andere Flächen und

Maßnahmen: Die für den Schulsport notwendigen Anlagen wären auf der Fläche östlich des Gymnasiums anzusiedeln (siehe Kapitel 9.10. Freiherr-vom-Stein-Gymnasium) und die Fußballplätze gegebenenfalls an anderer Stelle neu zu errichten (siehe Kapitel 9.11. Entwicklungsflächen östlich des Maximilianparks). Es könnten durch die neu geschaffenen Parkplätze aber auch Teile der bisherigen Stellplatzflächen im Zentrum durch andere Nutzungen abgelöst werden (siehe Kapitel 9.9. Zentrale Stellplatzanlagen). Würde der Sportplatz dagegen nicht umgenutzt werden, wären die Flächeninanspruchnahmen für eine Verlagerung der Sportflächen auf die Fläche östlich des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums sowie östlich des Maximilianparks nicht erforderlich. Diese Bereiche könnten anderweitig genutzt werden, entsprechende Vorschläge liefert der Rahmenplan ebenfalls. Inwiefern dann allerdings auch die zentralen Stellplatzanlagen einer baulichen Umstrukturierung unterworfen werden könnten, wäre anhand einer Aufstellung des dann möglichen Stellplatzangebotes sowie -bedarfes zu ermitteln. Eine Zusammenstellung dieser Maßnahmenvarianten sähe im Vergleich zu dem in Abbildung 78 verkleinert dargestellten Rahmenplan folgendermaßen aus:



Abb. 76: Alternative Varianten zum Rahmenplan

Aufbauend auf der vorliegenden Rahmenplanung sind vor einer möglichen Umsetzung

der Projekte teilweise noch vertiefende Machbarkeitsstudien sowie immer Ausbauplanungen zu erstellen. Dies betrifft insbesondere auch die Erstellung eines Parkraumkonzeptes zur Einschätzung des konkreten Bedarfes und der Auswahl der im Rahmenplan vorgeschlagenen Stellplatzflächen. Teilweise ergibt sich auch die Notwendigkeit der Änderung des Flächennutzungsplans und / oder der Aufstellung oder Änderung von Bebauungsplänen, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das jeweilige Vorhaben zu schaffen.

Der vorliegende Rahmenplan Werries soll als Grundlagenplanwerk für die Erstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für den Stadtteil Werries dienen.

Solche ISEKs sind mittlerweile regelmäßig Voraussetzung, um sich für Fördermittel der verschiedenen Programme der Städtebauförderung zu bewerben. Durch die ganzheitliche Betrachtung des Stadtteils sollen städtebauliche, funktionale und sozial-räumliche Defizite aufgezeigt und Maßnahmen zur Aufwertung dargestellt werden.

Hintergrund für die geplante und von der Stadtverwaltung bereits vorbereitete Erstellung eines ISEKs (siehe Vorlage-Nr. 1348/17 mit Beschluss vom 05.12.2017) ist die erfolgreiche Bewerbung der Metropole Ruhr als Ausrichter für die Internationale Gartenausstellung 2027. In diesem Zusammenhang hat die Stadt Hamm, insbesondere mit dem Projekt Maximilianpark, die Möglichkeit, an der IGA 2027 teilzunehmen. Die IGA 2027 wird an verschiedenen Standorten im Gesamttraum der Metropole Ruhr verteilt stattfinden. Die Standorte sind untergliedert in drei Projektebenen („Zukunftsgärten“ als Hauptausstellungsbereiche, „Unsere Gärten“, „Mein Garten“). Der Maximilianpark ist auf der zweiten Projektebene „Unsere Gärten“ verortet. Explizit soll hier bis zur Einreichungsfrist des Förderantrags am 01.12.2018 für das Förderprogramm „Zukunft Stadtgrün“ ein solches Konzept erstellt werden, um den Maximilianpark sowie den umgebenden Stadtteil Werries für die IGA 2027 vorzubereiten, indem eine Aufwertung sowie bessere Einbindung dieser erfolgen. Bei der Erstellung dieses ISEKs ist somit ein thematischer Schwer-

punkt sowohl bei der Bestandsanalyse als auch bei der Maßnahmenerstellung auf die Grün- und Freiraumsituation zu legen. Mit dem hier vorliegenden städtebaulichen Rahmenplan ist der erste Teil eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes bereits weitgehend erarbeitet. Der zweite Teil soll durch ein Maßnahmenkonzept und eine Umsetzungsstrategie gebildet werden.

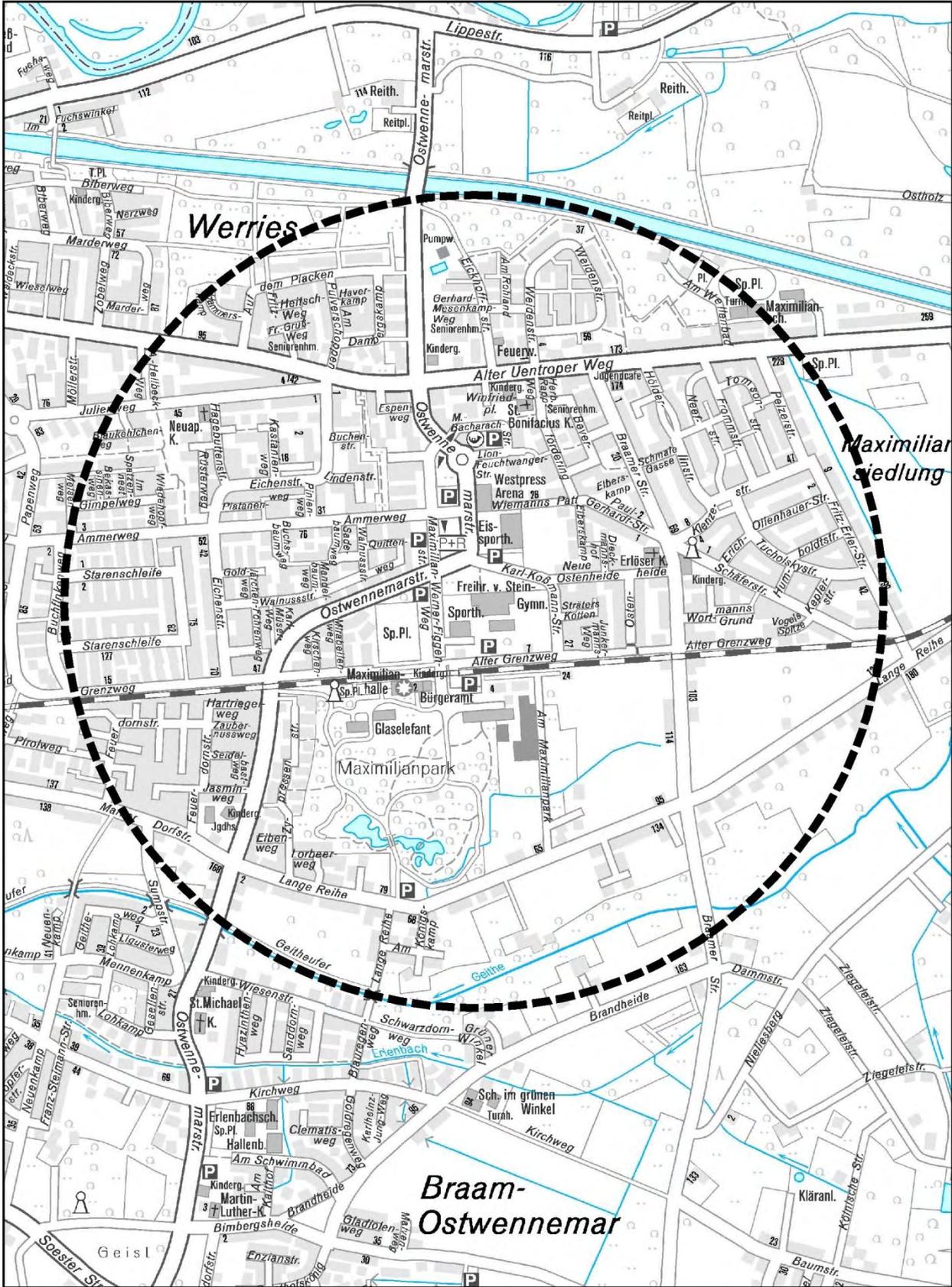


Abb. 77: Untersuchungsraum zum Rahmenplan Werries



- Legende**
- Untersuchungsraum
 - Gebäude
 - Erschließungsstraße und Stellplatzfläche
 - Fuß- und Radweg
 - private Grünfläche
 - halböffentliche Grünfläche
 - öffentliche Grünfläche
 - Wallanlage, Bepflanzung und Baum
 - Spielplatz

- Projekte und Maßnahmen**
- 1** Verbindung zwischen Maximilianpark und Kanal (Aufwertung der Fuß- und Radverkehrsverbindung, Optimierung der Naherholungsmöglichkeiten, Stärkung der freizeittouristischen Funktion des Maximilianparks)
 - 2** Grünzug West (durchgängige Fuß- und Radwegeverbindung, ergänzende wohnbauliche Entwicklung)
 - 3** Grünzug Ost (durchgängige Fuß- und Radwegeverbindung, ergänzende wohnbauliche Entwicklung)
 - 4** Grünfläche Ostwennemarstraße / Alter Uentropfer Weg (Aktivierung und Aufwertung der Grünfläche, Gestaltung Ortszugang / -ausgang)
 - 5** Allee Ostwennemarstraße (Ergänzung und Lückenschluss der Allee)
 - 6** Naturraum Geithe (durchgängige naturnahe Gestaltung der Geithe, Schaffung einer parallel verlaufenden Fuß- und Radwegeverbindung)
 - 7** Anbindung Kanalband (Aufwertung und verbesserte Anbindung an die bestehenden Fuß- und Radwege)
 - 8** Weiterentwicklung des Sportplatzes (Verlagerung Sportplatz und Neubau Stellplatzanlage)
 - 9** Zentrale Stellplatzanlagen (Ausbau sowie Umsetzung der Stellplatzflächen: bauliche Entwicklung, multifunktionaler Platz mit Gastronomie, Aufwertung der Stellplatzanlage)
 - 10** Freiherr-von-Stein-Gymnasium (Umstrukturierung Schulgelände mit Anlage von Schulsportflächen)
 - 11** Entwicklungsfläche östlich des Maximilianparks (optionale Erweiterung des Maximilianparkgeländes; Anlage von Stellplätzen, verkehrliche Umstrukturierung, ergänzende wohnbauliche Entwicklung)
 - 12** Vorhaltrasse Stadtbahn (Möglichkeit zur Entwicklung einer Stadtbahnlinie mit Haltepunkt „Museumseisenbahn“)
 - 13** Quartiersbildung und -stärkung (Maßnahmen u.a. zur Reduzierung von Barrieren und Verbesserung der Energieeffizienz im Wohnungsbaubestand, ergänzende wohnbauliche Entwicklung)
 - 14** Einzelhandel und Nahversorgung (Neuordnung der Stellplatzanlagen, Behebung gestalterischer Mängel im Außenbereich, Aufwertung der Gebäudefassaden, Entwicklung unter- / ungenutzter Flächen)

Stadt Hamm | Städtebaulicher Rahmenplan | Werries



Rahmenplan Werries

QUELLENVERZEICHNIS

- ¹ Dr. Otto Löbke 1999: Hamm - Kommunale Neuordnung. Hamm
- ² Stadt Hamm (Hg.) 2017: Statistik - Einwohner und Haushalte am 31.12.2016. Hamm
- ³ Elisabeth Axmann / Werner Kley (Hg.) 1984: Maximilian - Von der Zeche zum Park. Hamburg
- ⁴ Stadt Hamm, Vermessungs- und Katasteramt: Hamm, Entwicklung des Siedlungsraumes 1805 - 1968, 1974, mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Nordrhein-Westfalen, Kontroll-Nr. 4656
- ⁵ Stadt Hamm, Vermessungs- und Katasteramt: Hamm, Entwicklung des Siedlungsraumes 1805 - 1968, 1974, mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Nordrhein-Westfalen, Kontroll-Nr. 4656
- ⁶ Stadt Hamm, Vermessungs- und Katasteramt: Hamm, Entwicklung des Siedlungsraumes 1805 - 1968, 1974, mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Nordrhein-Westfalen, Kontroll-Nr. 4656
- ⁷ Stadt Hamm, Vermessungs- und Katasteramt: Hamm, Entwicklung des Siedlungsraumes 1805 - 1968, 1974, mit Genehmigung des Landesvermessungsamtes Nordrhein-Westfalen, Kontroll-Nr. 4656
- ⁸ Stadt Hamm (Hg.) 2005: Strukturkonzept zur Stadtentwicklung - WerkStadt Hamm. Hamm
- ⁹ Stadt Hamm (Hg.) 2016: Stadtentwicklungsbericht Hamm 2016 - Zwischenbericht zum Flächennutzungsplan. Hamm
- ¹⁰ Stadt Hamm (Hg.) 2017: Statistik - Einwohner und Haushalte am 31.12.2016. Hamm
- ¹¹ Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept Stadt Hamm, Fortschreibung 2010
- ¹² Hans Blossey 2015
- ¹³ Stadt Hamm (Hg.) 2017: Statistik - Bevölkerungsbericht 2015. Hamm
- ¹⁴ Stadt Hamm (Hg.) 1992: Arbeitersiedlungen in Hamm. Essen
- ¹⁵ Hans Blossey 2017
- ¹⁶ Hans Blossey 2017
- ¹⁷ Hans Blossey 2017
- ¹⁸ Hans Blossey 2017
- ¹⁹ Website Stadt Hamm - <http://www.hamm.de/rathaus/haushalt-und-statistik/hamm-in-zahlen.html>, zugegriffen am 09.12.2016
- ²⁰ Elisabeth Axmann / Werner Kley (Hg.) 1984: Maximilian - Von der Zeche zum Park. Hamburg
- ²¹ Website Maximilianpark Hamm GmbH: <https://www.maximilianpark.de>, zugegriffen am 20.12.2016
- ²² Hans Blossey 2016
- ²³ GEBIT Münster GmbH & Co. KG 2017: Schulentwicklungsplanung Stadt Hamm. Münster
- ²⁴ Hans Blossey 2015
- ²⁵ Wohnraumförderung im Stadtplanungsamt - <http://www.hamm.de/bauportal/wohnen/wohnraumfoerderung/-investive-bestandsfoerderung.html>, Stand November 2017
- ²⁶ Hans Blossey 2012