Integriertes Handlungskonzept Bottrop-Lehmkuhle/Ebel

Stadterneuerung

in den Stadtteilen

Bottrop-Lehmkuhle und Ebel

im Auftrag der
Stadt Bottrop
vorgelegt von

Planungsgruppe STADTBÜRO
und
Büro für Architektur und Stadtentwicklung (BASTA)

Dortmund/Bottrop im April 2000

Integriertes Handlungskonzept
Bottrop-Lehmkuhle/Ebel

Bearbeitung:

Planungsgruppe STADTBÜRO

Stadtplanung, Stadtforschung, Projektentwicklung, Beratung

Dipl. Ing. Dirk Ruß, Dipl. Ing. Karsten Schröder,

Huckarderstraße 8-12

44147 Dortmund

Tel: 0231/9 73 20 73

Fax: 0231/9 73 20 74

e-mail: STADTBUERO@t-online.de

und

Büro für Architektur und Stadtentwicklung BASTA

Dipl. Ing. Ariane Bischoff, Dipl. Ing. Dr. Franz-Josef Ingenmey

Borsigstraße 1

44145 Dortmund

Tel: 0231/7281971

Fax: 0231/7281359

e-mail: basta.do@ cityweb.de

Inhalt

1. Einleitung

1.1 Anlaß und Kontext . . . . . Seite 1

1.2 Vorgehensweise. . . . . Seite 2

2. Kurzbeschreibung des Untersuchungsraumes

2.1 Räumliche Ausgangslage . . . . . Seite 6

2.2 Soziale Ausgangslage . . . . . Seite 8

2.3 Räumliche und inhaltliche Schwerpunkte der Erneuerung. . . . . Seite 10

3. Handlungskonzept

3.1 Städtebau und Siedlungsentwicklung . . . . . Seite 13

3.1.1 Städtebau . . . . . Seite 14

3.1.2 Siedlungsentwicklung . . . . . Seite 22

3.2 Verkehr . . . . . Seite 33

3.3 Ökonomie . . . . . Seite 51

3.4 Freiraumentwicklung . . . . . Seite 63

3.5 Soziale Infrastruktur . . . . . Seite 77

3.6 Stadtteilmanagement, Projektsteuerung und Partizipation . . . . . Seite 91

4. Maßnahmen und Projekte im Überblick

4.1 Matrix der Maßnahme- und Projektvorschläge . . . . . Seite 99

5. Anhang

Kartenverzeichnis

Abgrenzung des Untersuchungsraumes . . . . . Seite 5

Bestand . . . . . nach Seite 12

Städtebauliche Maßnahmen - Schwerpunkte . . . . . nach Seite 32

Motorisierter Individualverkehr und Fußgänger-/Radverkehr . . . . . nach Seite 50

Freiraumvernetzung der Stadtteile . . . . . nach Seite 76

1. Einleitung

1.1 Anlaß und Kontext

Stadtgebiet mit Handlungsbedarf

Die Stadtteile Lehmkuhle und Ebel im Süden des Bottroper Stadtgebiets mit ihren in Teilräumen attraktiven Werkswohnungsbeständen und den umfangreichen Gewerbe- und Industriegebieten weisen neben ihren städtebaulichen und sozialen Potenzialen und Entwicklungschancen auch eine Reihe von Defiziten und Entwicklungshemmnissen auf, die Handlungsbedarfe erkennen lassen. Diese Handlungsbedarfe gelten einerseits für das Gebiet insgesamt; andererseits sind die Erneuerungsnotwendigkeiten aufgrund der heterogenen Gebietsstruktur für einzelne Teilräume sehr unterschiedlich.

Integrierter Stadterneuerungsansatz

Die Stadt Bottrop beabsichtigt, ergänzend zu den laufenden Stadterneuerungsmaßnahmen im Stadtteil Boy-Welheim, der sich unmittelbar östlich an Lehmkuhle/Ebel anschließt, zukünftig in den beiden Stadtteilen Lehmkuhle und Ebel integrierte Stadterneuerungsmaßnahmen zu initiieren. Dabei sollen entsprechend den Ansätzen in anderen Stadtteilen mit besonderem Erneuerungsbedarf sowohl Verbesserungen im baulich-städtebaulichen als auch im sozialen, ökonomischen und ökologischen Bereich erfolgen und diese Projekte unter Beteiligung der Bewohnerschaft und der Akteure vor Ort entwickelt und umgesetzt werden. Die vorgesehenen Erneuerungsaktivitäten stehen auch im Zusammenhang mit dem Neubau des Bottroper Hauptbahnhofs, der an zentraler Stelle an der Nahtstelle zwischen den beiden Stadtteilen Lehmkuhle und Ebel liegt und einen positiven Entwicklungsimpuls für das Umfeld geben kann.

Entwurf mit Spielräumen für Bürgerbeteiligung

Die beiden Dortmunder Planungsbüros ‘Planungsgruppe STADTBÜRO’ und das ‘Büro für Architektur und Stadtentwicklung BASTA’ sind gemeinsam von der Stadt Bottrop im August 1999 beauftragt worden, ein Integriertes Handlungskonzept zur Stadterneuerung für die beiden Stadtteile zu erarbeiten, das nun als Entwurf zur politischen Beratung und Beschlussfassung vorliegt. Das Konzept ist bewusst offen angelegt und soll zukünftig Spielräume zur Fortschreibung und zur weiteren Bürgerbeteiligung eröffnen. Ziel dieses Integrierten Handlungskonzeptes zur Stadterneuerung ist es,

- eine umfassende und zielgerichtete Bestandsaufnahme der städtebaulichen, ökologischen, ökonomischen sowie sozialen Situation in beiden Stadtteilen mit anschließender Bewertung durchzuführen,
- Potenziale und Chancen sowie Mängel und Defizite im Erneuerungsgebiet zu identifizieren,
- Handlungsbedarfe herauszuarbeiten,
- Ziele der Stadterneuerung zu definieren,
- Erneuerungsprojekte mit konkreten Ansatzpunkten für die Umsetzung abzuleiten,
- räumliche und zeitliche Umsetzungsprioritäten festzulegen und konkrete Ansatzpunkte für deren Umsetzung zu liefern,
- sowie Vorausetzungen und Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Handlungskonzeptes zu verdeutlichen.

Im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes fanden vor allem folgende Arbeitsansätze besondere Bedeutung:

- die Verknüpfung baulicher, sozialer und ökologischer Aktivitäten,

- das Zusammenwirken öffentlicher und privater Maßnahmen
- und eine möglichst frühzeitige Einbindung und Beteiligung von Akteuren auf lokaler und übergeordneter Ebene, unter anderem von Gewerbetreibenden, Wohnungs- und Grundstückseigentümern, Politik und Verwaltung sowie Vertreterinnen und Vertretern von bereits vorhandenen bürgerschaftlichen Zusammenschlüssen.

Ressortübergreifendes Handeln unter Einbeziehung einer Vielzahl von Akteuren

Durch die Einbeziehung der im letzten Punkt genannten Akteure war beabsichtigt, Voraussetzungen für ein ressortübergreifendes Handeln zu schaffen, breit über das Erneuerungsvorhaben zu informieren und für den Stadterneuerungsansatz zu werben, verschiedene Sichtweisen und Bedarfe zu ermitteln, bestehende Vorschläge und Projektideen mit aufzunehmen und Kommunikationsprozesse zwischen den verschiedenen Akteuren zu organisieren, um Chancen und Möglichkeiten für eine Zusammenarbeit und projektbezogene Kooperationen zu erörtern.

1.2 Vorgehensweise

Monatliches Abstimmungsgespräch

Der Arbeitsprozeß zur Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes für Lehmkuhle und Ebel wurde in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung durchgeführt und von dieser durch Zuarbeit und praktische Hilfestellung engagiert unterstützt. Hierzu dienten monatliche Abstimmungsgespräche mit Vertretern verschiedener am Stadterneuerungsprozeß beteiligter Ämter und Abteilungen, in denen Zwischenergebnisse erörtert und die nächsten Arbeitsschritte verabredet wurden.

Zunächst wurde eine umfassende Bestandsanalyse im Untersuchungsraum Lehmkuhle/Ebel durchgeführt. Im einzelnen wurden zur Organisation des Arbeits-prozesses in dieser Bearbeitungsphase folgende methodische Bausteine gewählt:

- Sichtung und Auswertung vorhandener Daten und Materialien zum Untersuchungsraum, wie beispielsweise Daten zur Bevölkerungs- und Sozialstruktur, zum Wohnungsbestand, zum Bestand der Industrie- und Gewerbebetriebe und zum Einzelhandel sowie Angaben zur sozialen Infrastruktur.
- Zusammenstellung und Auswertung vorliegender Planungen für den Untersuchungsraum, wie beispielsweise Flächennutzungsplan, Verkehrsentwicklungs- und Nahverkehrsplan, Pflege- und Kindergartenbedarfsplan, Landschaftsplanung, vorliegende Bebauungspläne sowie auch informelle Planungen, wie z.B. der derzeit im Entwurf vorliegende Landschaftsökologisch-grünordnerische Ent wicklungsplan Stadt Bottrop (GREP) oder auch die Spielraumanalyse „Stadtteil Ebel aus Kindersicht“. Hierzu wurden im Einzelfall ergänzende Abstimmungsgespräche mit den jeweiligen Fachämtern geführt.
- Bestandsaufnahme der städtebaulichen Strukturen und Erfassung der baulichen Nutzungen. Hierzu wurde eine intensive und differenzierte Begehung des Unter suchungsraumes durchgeführt und die Informationen zur städtebaulichen Struktur sowie zu den Nutzungen kartiert.
- Ermittlung der Handlungsbedarfe aus Sicht der Fachverwaltungsstellen und der Politik der Stadt Bottrop. Die Sichtweisen und Einschätzungen der verschiedenen Akteure wurden im Rahmen von leitfadengestützten Expertengesprächen und zwei moderierten Arbeitsgruppengesprächen ermittelt.
- Ermittlung der Handlungsbedarfe aus Sicht der Akteure im sozialen und kulturellen Bereich. Die im lokalen Kontext von Lehmkuhle und Ebel bedeutenden Akteure wurden zunächst durch Befragung bekannter Gesprächspartner identifiziert und im Rahmen von moderierten Arbeitsgruppengesprächen zusammengefaßt.

• Ermittlung der Handlungsbedarfe aus Sicht der Grundstücks- und Immobilieneigentümer sowie den Gewerbetreibenden im Untersuchungsraum. Die drei im Untersuchungsraum bedeutenden Wohnungsgesellschaften bzw. Grundstückseigentümer wurden gesondert aufgesucht. Ebenso wurden Einzelgespräche mit drei von der Wirtschaftsförderung der Stadt Bottrop benannten Unternehmen aus den Gewerbegebieten geführt. Ergänzend hierzu wurden anhand eines Kurzfragebogens Geschäftsleute an der Essener Straße befragt.

Zahlreiche Gespräche

Im Rahmen der oben genannten Gesprächsreihe wurden insgesamt acht Einzel- und neunzehn Gruppengespräche geführt, mit denen rund 50 Akteure erreicht wurden (vgl. Anhang).

Zusätzliche Verkehrszählung

Zu dem sich frühzeitig abzeichnenden, wichtigen und zentralen Themenzusammenhang der Verkehrsbelastung in den Wohn- und Siedlungsbereichen von Ebel und Lehmkuhle wurde eine Verkehrszählung von der Stadtverwaltung an ein weiteres Ingenieurbüro vergeben, um aktuelle und räumlich differenzierte Aussagen zur Verkehrsbelastung im Untersuchungsraum zu erhalten. Die Ergebnisse dieser Zählung liegen gesondert vor. Zentrale Aussagen sind im vorliegenden Bericht eingearbeitet worden.

Halbtägiges Werkstattgespräch

Nach Auswertung und Aufbereitung der aus dieser umfassenden Bestandsaufnahme erhaltenen Informationen sind gemeinsam mit allen in dieser ersten Phase befragten Akteuren auf einem halbtägigen Werkstattgespräch Ziele des Stadterneuerungsvorhabens definiert, Handlungsbereiche und Ansatzpunkte der Stadterneuerung erarbeitet und abgestimmt worden. Dieses Forum diente auch dazu, die bis dahin erarbeiteten Projektvorschläge und -ideen zu diskutieren.

Ergänzende Gespräche

Zu diesen auf dem Werkstattgespräch erarbeiteten, zentralen Projektzusammenhängen sind im weiteren Arbeitsverlauf ergänzende Informationen sowie Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zur Realisierung der Projekte ermittelt worden. Hierzu wurden ergänzende Einzelgespräche und wiederum moderierte Gruppengespräche mit den am jeweiligen Stadterneuerungsvorhabens konkret beteiligten Akteuren geführt.

Vorschläge und Ideen lokaler Akteure

Der vorliegende Entwurf zum Integrierten Handlungskonzept enthält aufgrund der Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertretern von Vereinen und Gruppierungen bereits bürgerschaftliche Sichtweisen. Zahlreiche Vorschläge und Ideen gehen dabei auf Anregungen der Akteure vor Ort zurück. Eine Weiterentwicklung und Konkretisierung der Vorschläge in vielen Bereichen ist in der weiteren Arbeit unter intensiver Einbeziehung und Beteiligung von Bewohnerinnen und Bewohnern zu leisten.

2. Kurzbeschreibung des Untersuchungsraumes

Untersuchungsraum: ca. 550 ha im Bottroper Süden

Der Untersuchungsraum des integrierten Handlungskonzeptes umfasst einen ca. 550 ha großen Raum im Süden des Bottroper Stadtgebietes. Nördlich an-schließend liegt die Bottroper Innenstadt und der Stadtteil Batenbrock, im Osten der Stadtteil Boy-Welheim, im Süden die Stadt Essen sowie im Westen der Bottroper Stadtteil Vonderort (siehe Karte zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes).

Neben klaren administrativen Vorgaben - z.B. im Süden durch die Stadtgrenze - wurden bei der Festlegung der Gebietsabgrenzung folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt:

• Große Teile der Wohngebiete südlich der Prosperstraße gehören zum ehemaligen Sanierungsgebiet Batenbrock-Süd. Hier sind bereits Erneuerungsmaßnahmen unter Inanspruchnahme von Städtebauförderungsmitteln durchgeführt worden. Trotz enger funktionaler Verflechtungen zum Untersuchungsraum Lehmkuhle/Ebel wurde daher dieses Wohngebiet nicht einbezogen.

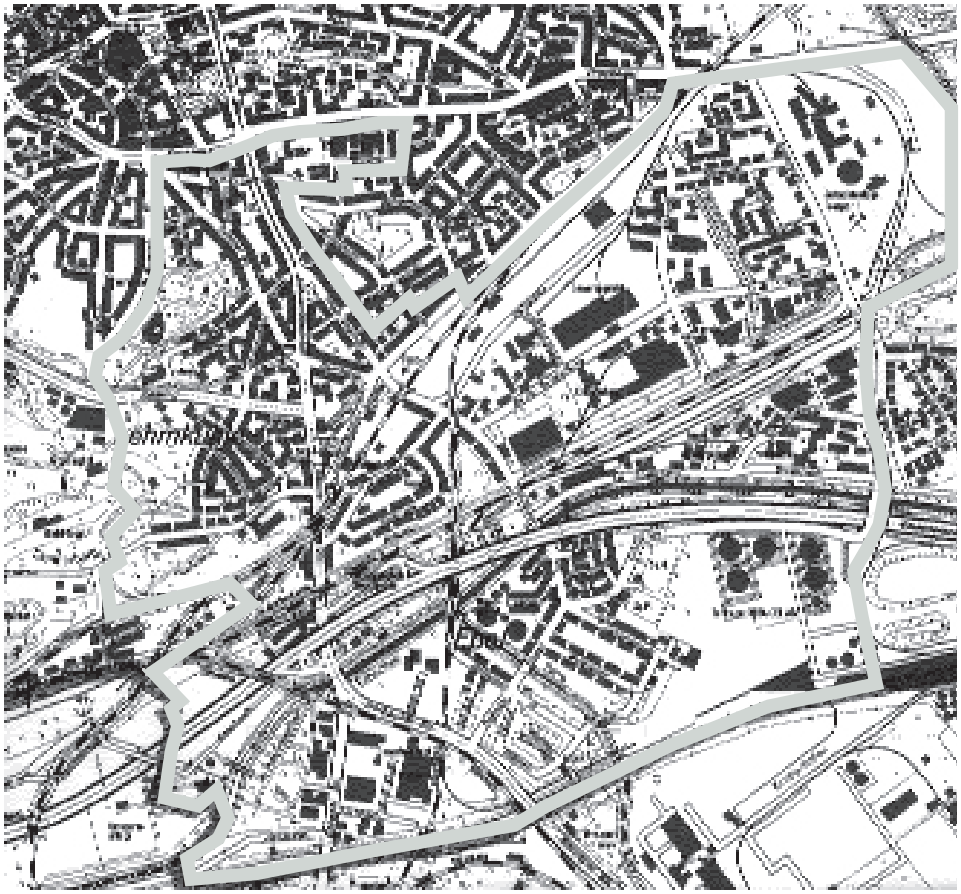


Abb. Abgrenzung des Untersuchungsraumes, Quelle: KVR-Stadtplan Bottrop 1999, ohne Maßstab

• Die östliche Grenze ist sowohl funktional als auch unter Verfahrensaspekten eindeutig durch den unmittelbar anschließenden Stadterneuerungsbereich Boy/ Welheim (Förderung als Stadtteil mit besonderem Erneuerungsbedarf) vorgegeben.

2.1 Räumliche Ausgangslage

Heterogene Siedlungsstruktur mit Wohn- und Gewerbegebieten

Charakteristisch für große Teile des bebauten Untersuchungsraumes ist das enge Nebeneinander von Wohn- und Gewerbenutzungen (ca. 1/3 der Flächen sind gewerblich genutzt, 2/3 zu Wohn- und sonstigen Zwecken). Viele Verkehrs- und Versorgungstrassen - wie z.B. die A 42 und andere stark befahrene Straßen sowie zahlreiche Bahntrassen, der Kanal und die Emscher - zerschneiden den Untersuchungsraum, wodurch Siedlungsbereiche isoliert, Wegeverbindungen erschwert und Freiräume zerstückelt sind. Die Siedlungsbestände reichen von den zu Beginn des letzten Jahrhunderts entstandenen Arbeitersiedlungen über mehrgeschossige Wohngebäude aus den 60er und 70er Jahren bis hin zu typischen Einfamilienhaus-Beständen. Die Gewerbegebiete sind größtenteils in den 60er Jahren entstanden, besitzen gesamtstädtisch einen hohen Stellenwert und bieten aufgrund ihrer unterschiedlichen Betriebsstrukturen - auch hinsichtlich der Qualifizierungsanforderungen - ein breit gefächertes Arbeitsplatzangebot. Die Bevölkerungsstruktur und die damit zusammenhängende soziale Ausgangssituation im Untersuchungsraum sind im Kap. 2.2 behandelt.

Verkehrsbelastung als Problem

Eines der Hauptprobleme im Untersuchungsraum ist die extreme Belastung bestimmter Siedlungsbereiche durch den LKW-Verkehr in die angrenzenden Gewerbegebiete sowie durch den PKW-Durchgangsverkehr. Auch zentrale Fuß- und Fahrradwege (inklusive der Brückenquerungen) weisen erhebliche Defizite auf, was angesichts der hohen Verkehrsbelastung der Straßen stellenweise ein erhebliches Gefahrenpotenzial darstellt. So kommt der schrittweisen Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen eine hohe Signalwirkung sowie eine Schlüsselrolle für die Stadtteilentwicklung zu.

Fragmentierte Freiraumnetze, aber attraktive private Gartenflächen

Die Freiraumsituation der Stadtteile ist einerseits durch den Mangel an größeren Freiräumen z.B. für Freizeit- und Naherholungsnutzungen sowie durch die bereits erwähnte Fragmentierung verbliebener Freiraumstrukturen geprägt. Eine wesentliche Qualität besteht jedoch in der überwiegend starken Durchgrünung der Wohngebiete in Form privater Gartenflächen. Um die defizitäre Versorgung mit öffentlichen Freiräumen zu verbessern, spielen der Um- und Ausbau von Spielplätzen und Schulhöfen sowie die Vernetzung und Entwicklung linienförmiger Freiraumstrukturen eine herausragende Rolle.

Diese strukturellen Probleme sind im gesamten Raum östlich der L 631 besonders ausgepägt, während der westlich der L 631 gelegene Siedlungsraum weniger stark betroffen ist. Neben den dargestellten Gemeinsamkeiten lassen sich hinsichtlich der städtebaulichen Strukturen, der Flächennutzungen sowie der Einzelhandels- und Dienstleistungsversorgung etc. durchaus mehrere Teilräume unterscheiden, die im folgenden kurz charakterisiert sind.

Ebel

Ebel: verkehrsbedingte Insellage, Infrastrukturdefizit

Ebel ist durch seine verkehrsbedingte Insellage geprägt und zeichnet sich durch die um 1900 entstandenen Werkshäuser mit ihren großzügigen Gartenflächen aus, die hohe städtebauliche und soziale Qualitäten aufweisen. Die Identifikation mit dem Stadtteil ist bei der alteingessenen Bewohnerschaft ausgeprägt und spiegelt sich beispielsweise in dem Lied „Ebel Du Insel meiner Träume" wieder. Der Siedlungsbereich ist einerseits durch eine großflächige Recyclingfirma beeinträchtigt sowie andererseits von Gewerbe- und Durchgangsverkehr erheblich belastet. Zu-

dem führen der in den letzten Jahren erfolgte Rückzug der wenigen Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote, der in Teilräumen hohe Modernisierungsbedarf, die sich wandelnde Stadtteilbevölkerung (Verdopplung des Migrantenanteiles in den letzten zehn Jahren, hoher Anteil an Kindern und Jugendlichen) sowie die teilweise defizitären Angebote der sozialen Infrastruktur zu einer deutlichen Beeinträchtigung der Lebenssituation im Stadtteil und schränken die Entwicklungschancen des Stadtteils ein.

Lehmkuhle

Lehmkuhle: Teilräume mit sehr unterschiedlichen Funktionen und Handlungsbedarfen

Lehmkuhle setzt sich aus sehr unterschiedlichen Teilräumen zusammen und umfasst flächenmäßig rund 3/4 des Untersuchungsraumes. Neben den Wohngebieten westlich und östlich der L 631 sowie an der Knappenstraße ist der Stadtteil durch große zusammenhängende Gewerbegebiete gekennzeichnet. Die einzelnen Teilräume Lehmkuhles lassen sich wie folgt charakterisieren:

• **Westlich der Essener Straße** befindet sich eine weitgehend intakte Einfamilienhaus-Wohngegend mit privaten Gartenflächen und ruhigen Wohnstraßen.

• **Der Bereich angrenzend an die L 631** (südliche Essener Straße, Freiherr-vom-Stein-Straße, Friedrich-Ebert-Straße) zeichnet sich weitgehend durch die in den 60er und 70er Jahren enstandene Bebauung aus (hochgeschossige Punkthochhäuser sowie überwiegend mehrgeschossige Zeilenbauten). Dieser weitgehend durch Wohnnutzung geprägte Bereich wird durch die erhebliche Verkehrsbelastung der L 631 als Haupttangente zur Bottroper Innenstadt und zu den Gewerbegebieten beeinträchtigt. Das östlich der L 631 gelegene kleine Gewerbegebiet (südlich der Prosperstraße) ist durch großflächigere Einzelhandelsnutzungen geprägt und - von der zeitweisen Verkehrsbelastung direkt angrenzender Wohnbereiche abgesehen - weitgehend unauffällig.

• **Die nördliche Essener Straße** - vor dem Bau der L 631 die Hauptzufahrt zur Bottroper Innenstadt - ist heute eine Wohn- und Geschäftsstraße, an der in Teilbereichen gründerzeitliche Geschoßbebauung zu finden ist. Mit ihren Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten stellt die nördliche Essener Straße den derzeit einzigen Versorgungsschwerpunkt für die Stadtteilbevölkerung im Untersuchungsraum dar.

• **Der Bereich rund um den neuen Bottroper Hauptbahnhof** ist derzeit im Umbruch. Nachdem bereits der Bau des Hauptbahnhofes, des Omnibusbahnhofes und die Integration zweier kleiner Einzelhandelseinheiten eine wesentliche Attraktivitätssteigerung bewirkten und die Anbindung an die Innenstadt verbesserten, soll die Bebauung des gegenüberliegenden Grundstücks dies weiter fortsetzen. Für die dort vorgesehenen Wohn-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen sind ein städtebaulich markantes Solitärgebäude (als Tor zur Innenstadt), straßenbegleitende Zeilenbebauungen sowie rückwärtig Stadtvillen geplant. So bietet sich hier die Chance, diesen in vieler Hinsicht zentralen Teilraum nachhaltig aufzuwerten.

• **Den Siedlungsbereich an der Lehmkuhler Straße** kennzeichnen Doppelhäuser- und Mehrfamilienhäuser, der stark durchgrünt ist und in Teilbereichen eigentumsähnliche Nutzungen aufweist.

• Südöstlich liegt die von Verkehrstrassen umgebene kleine **Arbeitersiedlung Plankenschwemm**, deren isolierte und immissionsbelastete Lage ein wesentliches Entwicklungshemmniss darstellt.

• Das südlich an der Stadtgrenze zu Essen gelegene **Gewerbegebiet Prosper I** weist Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen auf und ist - nicht zuletzt aufgrund der guten Erschließung - als funktionierend einzuschätzen.

• Die östlich gelegenen **Gewerbegebiete Schwellenwerk, An der Knippenburg und Am Kruppwald** sind größtenteils von mittleren bis größeren Industrie- bzw. Gewerbebetrieben genutzt (3/4 aller Betriebe), ergänzt um kleinere Handwerksbetriebe (knapp 1/5) und sonstige Firmen. Die Situation in den Gewerbegebieten ist augenscheinlich stabil. Die Betriebe weisen jedoch größtenteils Strukturen aus den 70er Jahren auf, was sich auch städtebaulich widerspiegelt, zudem sind Weiterentwicklungen aufgrund mangelnder Flächenpotenziale eingeschränkt. Eines der Hauptprobleme stellt jedoch die Erschließung der Gewerbegebiete dar (siehe oben).

• Östlich der Knappenstraße befindet sich das Gelände der **Zeche Prosper II** mit Schachtanlage und Kohlehalden.

• Zwischen der Zeche Prosper II und den Gewerbegebieten eingeschlossen liegt der **Siedlungsbereich Knappenstraße**, der sowohl ansprechende Steigerhäuser, sehr schlichte Arbeiterhäuser als auch Reihenhäuser-Neubauten aufweist. Insgesamt besitzt dieses Gebiet trotz seiner Randlage eine hohe Dynamik, in dem z.B. Grundstücksteilungen, Privatisierungen und Neubau stattfinden.

2.2 Soziale Ausgangslage

Lehmkuhle/Ebel als junge Stadtteile

Lehmkuhle und Ebel sind insgesamt hinsichtlich der Bevölkerungsstruktur junge Stadtteile. Die subjektive Einschätzung einer überdurchschnittlichen Überalterung der Stadtteile - z.B. Ebels - lässt sich lediglich im Hinblick auf die deutsche Bevölkerung, nicht jedoch bezogen auf die Gesamtbevölkerung bestätigen (siehe Tabelle).

Im gesamten Untersuchungsraum sind 24 % der Einwohnerschaft im Alter zwischen 0 und 18 Jahren (wenn keine anderen Quellen genannt sind, beziehen sich die Angaben auf eigene Berechnungen auf der Grundlage von Zahlen des Amtes für Statistik und Wahlen sowie des Sozialamtes vom 30.9.1999). Im gesamten Bottroper Stadtgebiet gehören dagegen lediglich knapp 19 % dieser Altersgruppe an (vgl. Stadt Bottrop 1999i, S. 17). Insbesondere in den Teilbereichen, in denen der Anteil an Kindern und Jugendlichen besonders hoch liegt, wie in Ebel, im Wohngebiet Am Hauptbahnhof (inklusive Bahnhofstraße) sowie im Wohngebiet Knappenstraße, sind die Freizeit- und Betreuungsangebote für diese Zielgruppe defizitär.

Der Anteil der Bevölkerung im Alter von über 60 Jahren liegt insgesamt bei 22 % - abgesehen von leicht erhöhten Anteilen einzelner Teilräume (z.B. Ebel 24%). Der dem städtischen Durchschnitt (von 24 %) entsprechende Seniorenanteil - immerhin knapp ein Viertel der Bevölkerung - spiegelt sich heute unzureichend in der zielgruppenspezifischen Infrastruktur der Stadtteile wieder.

Hoher Anteil an Migranten-Haushalten

In den Stadtteilen leben insgesamt 16 % Ausländer und Ausländerinnen (Migranten und Migrantinnen ohne deutschen Paß, Aussiedler bleiben hier unberücksichtigt); stadtweit sind es 8,1%. Während westlich der Essener Straße lediglich 9 % Ausländerinnen und Ausländer wohnen, leben in den süd-östlichen Teilräumen bis zu 29 % (z.B. Siedlungsbereich Knappenstraße). Insbesondere der in Teilbereichen vergleichsweise schnelle Wandel der Stadtteilbevölkerung im letzten Jahrzehnt stellt die Integrationskraft der Bewohnerschaft sowie der Infrastruktureinrichtungen (Kindergarten, Schulen, Freizeitstätten) vor Probleme. Hinzu kommen zunehmend soziale Auffälligkeiten deutscher und ausländischer Kinder (siehe unten), so dass sowohl sprachliche und integrative Maßnahmen als auch generell Betreuungs- und Hilfsangebote ausbaubedürftig sind.

Angespannte lokale Arbeitsmarktsituation

Die Arbeitsmarktsituation in Bottrop insgesamt ist mit einer Arbeitslosenquote von 13,8 % zwar weniger angespannt als in anderen Ruhrgebietsstädten; berücksichtigt man jedoch die Situation einzelner Zielgruppen, so stellt sich die Situation erheblich angespannter dar: So sind fast die Hälfte der Arbeitslosen Langzeitarbeitslose (48,2 %), 40,7 % sind Frauen, und trotz aktueller bundespolitischer Anstrengungen sind fast 10 % der Arbeitslosen Jugendliche und junge Erwachsene unter 25 Jahren. Besonders Ausländerinnen und Ausländer sind überdurchschnittlich stark von Arbeitslosigkeit betroffen (26,5 % im Vergleich zu 13,8 % insgesamt).

Arbeitsmarktkennzahlen	Stadt Bottrop	Arbeitsamt Gelsenkirchen
Von den Arbeitslosen sind...		
Langzeitarbeitslose	48,2 %	45,9 %
Frauen	40,7 %	39,5 %
unter 25	9,9 %	11 %
Ausländer	14,4 %	18,2 %
Die Arbeitslosenquote beträgt...		
gesamt	13,8 %	16,5 %
bei Frauen	13,6 %	16 %
bei unter 20-Jährigen	12,9 %	15,3 %
bei Ausländern	26,5 %	27,5 %

Quelle: Der Arbeitsmarkt, Presse Info des Arbeitsamtes Gelsenkirchen, September 1999

Überdurchschnittlicher Anteil an Sozialhilfeempfängern ...

Im gesamten Untersuchungsraum sind 6 % der Bevölkerung auf den Bezug von Sozialhilfe angewiesen. Im Vergleich mit anderen Ruhrgebietsstädten erscheint dies nicht alarmierend. Unter Berücksichtigung der gesamtstädtischen Situation in Bottrop (3,6 % Sozialhilfeempfängerinnen und -empfänger) weisen die Zahlen des Untersuchungsraumes jedoch durchaus auf Handlungsbedarf hin. Besonders auffällig ist der hohe Anteil an Kindern und Jugendlichen unter den Sozialhilfeempfängerinnen und -empfängern in Lehmkuhle und Ebel: So sind 35 % derer, die Sozialhilfe beziehen, im Alter zwischen 0 und 16 Jahren (bzw. 46 % im Alter von 0 bis 24 Jahren). Ein Kienbaum-Gutachten zum Kennzahlenvergleich in der Hilfe zum Lebensunterhalt (vgl. Kienbaum 1999, S. 18ff) zeigt zudem für die Gesamtstadt auf, daß 26 % aller Kinder und Jugendlichen in Bottrop im Alter von 0 bis 17 Jahren auf Sozialhilfe angewiesen sind (31,4 % im Alter von 0 bis 24 Jahren). Dies verweist auf eine Kinder- und Jugendarmut und relativiert auch den vergleichsweise niedrigen Sozialhilfeanteil in Lehmkuhle und Ebel.

... insbesondere bei Kindern und Jugendlichen

Statistische Daten des Untersuchungsgebietes und seiner Teilräume
Aufgrund der unterschiedlichen Sozialraumstruktur im Untersuchungsgebiet wurden Teilräume des Untersuchungsraumes gebildet, um Aussagen zu einzelnen Bereichen machen zu können: Ebel (Baublocknummer 61401-61419, 61301-61306, 62312, 61102-61104), westlich L 631 (Baublocknummer 62201-62220, 13501, -02, -06, -07, -08, -09, -13, -14, -15, -16, -17, 13518, 12505), Knappenstraße (Baublocknummer 42301-42313, 42316), Am Hauptbahnhof (Baublocknummer 62301-62306, 42216, 42219-42222, 12507, 42314, 42315)

	Bottrop	Untersuchungsgebiet	Ebel	westlich L 631	Knappenstraße	Am Hauptbahnhof
Einwohner						
30.06.1998	121.000	10.760	1.840	5.050	1.240	2.630
30.06.1999	121.000	10.610	1.810	5.050	1.210	2.545
Altersverteilung						
0-10 Jahre	11 %	16 %	15 %	11 %	18 %	16 %
11-18 Jahre	7 %	8 %	8 %	8 %	9 %	7 %
19-24 Jahre	8 %	6 %	7 %	5 %	9 %	7 %
25-60 Jahre	50 %	48 %	46 %	52 %	49 %	40 %
über 60 Jahre	24 %	22 %	24 %	24 %	15 %	20 %
Sozialhilfebezieher						
0-16 Jahre		35 %	39 %	39 %	37 %	30 %
17-24 Jahre		11 %	13 %	9 %	12 %	11 %
25-64 Jahre		47 %	43 %	44 %	50 %	49 %
über 65 Jahre		7 %	5 %	8 %	1 %	10 %
gesamt	3,6 %	6 %	6 %	3 %	5 %	11 %
Ausländeranteil	8,5 %	16 %	25 %	9 %	29 %	19 %

Quelle: Stadt Bottrop 1999, wenn nicht anders angegeben, sind die Daten vom Stichtag 30.09.1999. Die Sozialhilfestatistik erfasst alle Personen mit und ohne Wohnung, sowie Deutsche, Migrantinnen und Migranten jedoch nicht Personen in Heimen und Anstalten sowie Asylempfänger. Alle Angaben sind gerundete Daten.

2.3 Räumliche und inhaltliche Schwerpunkte der Erneuerung

Einzelne Teilräume mit nachrangigem Erneuerungsbedarf

Aus der Ausgangssituation lassen sich sowohl räumliche als auch inhaltliche Schwerpunkte für das Handlungskonzept ableiten. Teilräume mit nachrangigem bzw. lediglich punktuellem Erneuerungsbedarf sind:

- die weitgehend intakten Wohngebiete westlich der Essener Straße,
- die vergleichsweise unauffälligen Gewerbegebiete Prosper I und das Gebiet südlich der Prosperstraße,
- die Fläche der Schachtanlage Prosper II, deren Verfügbarkeit derzeit nicht absehbar und deren Entwicklung im gesamtstädtischen Kontext zu beleuchten ist.

Einzelne hier verortete Projekte (wie z.B. an der Hauptschule Lehmkuhle) können z.B. aufgrund ihrer über diesen Siedlungsbereich hinausgehende Relevanz dennoch als vorrangig angesehen werden. Zudem spielt die Entwicklung bestimmter Flächen (wie z.B. dem Donnerberg) eine für den gesamten Untersuchungsraum wichtige Rolle (z.B. hinsichtlich des Naherholungsangebotes).

Inhaltliche Schwerpunkte der Erneuerung

Aus den nachfolgend detailliert untersuchten Handlungsfeldern lassen sich zudem inhaltliche Schwerpunkte für den Erneuerungsbedarf der Stadtteile ableiten. Ohne einzelne Ergebnisse der Untersuchung vorwegzunehmen, sind folgende inhaltliche Themenschwerpunkte hervorzuheben:

- An herausragender Stelle ist die *Entlastung der Wohnbereiche von Gewerbe- und Durchgangsverkehren* sowie eine *verbesserte Fuß- und Radwegeanbindung* an die Innenstadt und zentrale Erholungsräume zu nennen.
- Der *Erhalt und die behutsame Erneuerung der Arbeitersiedlungsbestände* und eine *nachhaltige Stärkung der Stadtteile als Wohnstandort* unter Einbezug der Mieterinnen und Mieter spielt eine wichtige Rolle und soll dazu beitragen, soziale, städtebauliche und ökologische Qualitäten zu erhalten.
- Die *städtebauliche Aufwertung zentraler Stadt(teil)eingangssituationen*, überörtlich bedeutsamer Straßenräume sowie wichtiger Stadtteilplätze erscheint auch im Hinblick auf das Stadtteilimage notwendig.
- Neben dem *Erhalt privater Freiflächen* in den stark durchgrünten Wohnbereichen hat die *Verbesserung des öffentlichen Freiraumangebotes* - insbesondere in Form von Grünverbindungen in angrenzende Naherholungsräume - eine wesentliche Bedeutung.
- Der *Erhalt bzw. Ausbau von sprach- und integrationsfördernden Maßnahmen* sowie von Betreuungs- und Hilfsangeboten für Kinder und Jugendliche (z.B. in sozialen Konfliktlagen, beim Übergang von Schule in den Beruf) stellt einen vordringlichen Bedarf für die soziale Stabilisierung der Stadtteile dar. Die *Wohn-, Pflege- und Freizeitansprüche von Seniorinnen und Senioren* bedürfen im Zuge der Stadtteilentwicklung einer stärkeren Berücksichtigung.
- Einen bedeutsamen querschnittsorientierten Handlungsbedarf stellt die *Ausweitung der Ausbildungs- sowie Beschäftigungs- und Qualifizierungsangebote* für am Arbeitsmarkt benachteiligte Bevölkerungsgruppen dar, wozu die Umsetzung des Erneuerungsprozesses zahlreiche Anknüpfungspunkte bietet.
- *In den Gewerbegebieten steht neben der verbesserten Erschließung die Bestandspflege und -entwicklung im Vordergrund*. Die *Ergänzung des Einzelhandels- und Dienstleistungsangebotes* - durch neue Versorgungseinheiten oder kleinere, temporäre Angebote - ist ein wichtiges Anliegen zur Stabilisierung der Wohnstandorte.

Die Umsetzung und Verknüpfung dieser für die Stadtteilentwicklung grundlegenden Ansatzpunkte kann nur erfolgreich gelingen, wenn alle Akteure aus Verwaltung und Politik, aus Privatwirtschaft und Gemeinwesen sowie die betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner in die Projektentwicklung und -umsetzung aktiv und kontinuierlich eingebunden sind und die organisatorischen Rahmenbedingungen für ein aktives Stadtteilmanagement geschaffen werden.

Zielrichtung der Entwicklung von Lehmkuhle und Ebel

Im nachfolgenden Kapitel werden für die einzelnen Handlungsfelder - wie Städtebau und Siedlungsentwicklung, Verkehr, Ökonomie, Freiraumentwicklung, Soziale Infrastruktur sowie Stadtteilmanagement, Projektsteuerung und Partizipation - spezifische Zielrichtungen formuliert, die aus der Ausgangssituation abgeleitet sind.

Neben dieser detaillierteren Zieldefiniton ist es jedoch zusätzlich förderlich, eine allgemeinere Zielrichtung, eine Vision für die Stadtteile zu entwickeln. Diese Vi-

Vision für das Untersuchungsgebiet

sion soll eine allgemeine, über das konkrete Alltagsgeschäft hinausgehende Entwicklungsvorstellung darstellen, die das Ziel des Erneuerungsprozesses für alle verständlich und eingängig aufzeigt. Damit dies gelingen kann, sollte sie gemeinsam mit den Stadtteilakteuren, -bewohnerinnen und -bewohnern entwickelt werden.

Ein erster Schritt zur Entwicklung einer solchen **Vision für Lehmkuhle und Ebel** fand auf einem Werkstattgespräch im Rahmen der Erarbeitung dieses Handlungskonzeptes statt. An den dort zusammengetragenen Entwicklungszielrichtungen kann im zukünftigen Prozeß angeknüpft werden, um die Vision zu konkretisieren.

Das auf dem Werkstattgespräch entwickelte Motto läßt sich wie folgt umreißen:

„Ebel und Lehmkuhle - ruhig und kinderfreundlich Wohnen im Einklang mit der gewerblichen Entwicklung und auch für Touristen immer einen Abstecher wert".

Ein durchgängiger Wunsch der Stadtteilakteure bestand darin, die hohe Verkehrsbelastung zu beseitigen und den Stadtteil für Fuß- und Fahrradverkehr attraktiv zu machen (***„Hochburg für Fußgänger und Fahrradfahrer"***). Desweiteren besteht die Zielvorstellung, das enge Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe als Potenzial zu nutzen und gemeinsam das Image der Stadtteile zu verbessern (***„Eintracht zwischen Industrie und Bevölkerung"***). Die Wasserläufe - wie Kanal, Emscher, Berne und Piekenbrocksbach - werden als Pluspunkte für die zukünftige Stadtteilentwicklung herausgestellt (***„Wohnen und Freizeitaktivitäten am Wasser"***). Diese Ziele tragen dazu bei, sowohl das 'Innenleben' der Stadtteile positiv zu beeinflussen (***„sozial und gesellschaftlich intakte Siedlungen"***) als auch die Stadtteile für Außenstehende interessant zu machen. Dies soll - nach Vorstellung der Stadtteilakteure - durch kulturelle „High-Lights" im Stadtteil noch verstärkt werden (***„kulturelle Attraktionen, die auch andere Menschen in die Stadtteile locken"***).

3. Handlungskonzept

Die Stadtteile Lehmkuhle und Ebel bieten aufgrund ihrer montan-industriellen Nutzungsgeschichte Qualitäten, wie z.B. die Werkssiedlungen, sie haben andererseits jedoch die daraus resultierenden Defizite zu bewältigen, wie z.B. die verkehrlich zerschnittenen und belasteten Siedlungsräume. Das vorliegende Handlungskonzept zeigt neben den Defiziten und Handlungsbedarfen viele Potenziale auf, die Ansatzpunkte für eine zukünftige Entwicklung der beiden Stadtteile bieten.

In den nachfolgenden Kapiteln sind die einzelnen für die Stadtteilentwicklung relevanten Handlungsfelder näher beleuchtet:
- Dazu erfolgte eine Analyse der Ausgangssituation, die den Bestand bewertet und Bedarfe herausarbeitet.
- Die Zielformulierung fasst die wesentlichen daraus abgeleiteten Entwicklungsrichtungen (auch für die eilige Leserschaft) kurz zusammen.
- Die Maßnahmen- und Projektvorschläge stellen darauf aufbauend die wesentlichen Bausteine für die Einleitung und Realisierung des Erneuerungsprozesses dar.

Die Erarbeitung des Handlungskonzeptes fand unter Einbezug vieler Akteure aus Verwaltung und Politik, Privatwirtschaft und Gemeinwesen statt (vgl. Kap. 1.2) Die in diesem Prozess zusammengetragenen Informationen, Anregungen und Projektvorschläge bilden eine wesentliche Grundlage für das Handlungskonzept. Die vorliegende Problemdarstellung und Projektliste ist dennoch keine abschließende Aufzählung, sondern anhand aktueller Entwicklungen und Bedarfe kontinuierlich zu überprüfen und weiterzuentwickeln.

Die Maßnahmen- und Projektvorschläge des Handlungskonzeptes weisen einen unterschiedlichen Detaillierungsgrad auf und beinhalten sowohl kurz- und mittelfristig als auch langfristig angedachte Umsetzungszeiträume. Ziel war es, ein umfassendes Bild des derzeitigen Ideenpools zur Stadtteilentwicklung zu ermöglichen, Initialprojekte zu verdeutlichen, ohne grundsätzlichere und längerfristige Maßnahmen auszuklammern.

3.1 Städtebau und Siedlungsentwicklung

Öffentliche Straßenräume und Arbeitersiedlungen als städtebauliche Kennzeichen

Kennzeichnend für die städtebauliche und siedlungsstrukturelle Situation in Lehmkuhle/Ebel sind insbesondere die historischen Arbeitersiedlungen sowie die prägenden Stadtteileingangssituationen und öffentlichen Räume innerhalb der Stadtteile. Die Arbeitersiedlungen sind aus städtebaulicher Sicht, aber auch aufgrund ihrer Bedeutung für die Wohnungsversorgung und als wichtige Identitätspunkte von besonderem Interesse; sie werden daher in Kap. 3.1.2 vertieft behandelt. Dazu wurden die beteiligten drei Grundstücks- und Wohnungseigentümer im Zuge der Bearbeitung des Handlungskonzeptes gezielt einbezogen. Im Zuge der Weiterentwicklung des Integrierten Handlungskonzeptes sollten auch Teilräume mit anderen Wohnungsbeständen - z.B. aus den 50er Jahren - vertieft berücksichtigt werden.

3.1.1 Städtebau

Bestand und Bedarfe

Im Hinblick auf seine städtebaulichen Strukturen ist das Untersuchungsgebiet insgesamt durch Heterogenität und Vielfalt gekennzeichnet, in der sich unterschiedliche Siedlungsformen und Baustile wiederspiegeln.

Arbeitersiedlung mit hohen städtebaulichen Qualitäten...

Ebel ist im wesentlichen durch seine historische Bergarbeitersiedlung geprägt. Dieser Siedlungsbereich umfasst den größten Teil des Wohnungsbestandes im Stadtteil. Die Siedlung entstand um das Jahr 1900 im Zusammenhang des Werkwohnungsbaus der Bergbaugesellschaft Arenberg. Es sind vor allem eingeschossige Ziegelbauten mit ausgebauten Dachgeschossen entstanden. Die Wohngebäude sind im überwiegend parallel ausgerichteten Straßennetz symmetrisch angeordnet und stehen mit ihren Satteldächern traufständig zur Straße. Hinter den Wohngebäuden sind an einem Wohnweg jeweils freistehende Nebengebäude angeordnet, die sich hinsichtlich ihres Baustils den Wohngebäuden anpassen und harmonisch in das städtebauliche Gesamtbild einfügen. Den einzelnen Wohngebäuden sind großzügig geschnittene Gartenflächen in den Blockinnenbereichen zugewiesen. Die städtebaulichen Qualitäten des historisch weitgehend erhaltenen Siedlungsbereiches führen zu Überlegungen seitens der Stadtverwaltung, für diesen Bereich der Bergarbeitersiedlung Ebel eine Denkmalbereichssatzung aufzustellen. Im Gegensatz zu den Qualitäten der Gebäude und privaten Flächen lassen sich im öffentlichen Raum städtebauliche Defizite erkennen, u.a. an den beiden zentralen Kreuzungsbereichen im Zuge der Ebelstraße (siehe unten). Auffallend ist hier das Fehlen öffentlicher Freiflächen und Plätze. Anders als in anderen vergleichbaren Arbeitersiedlungen mit ähnlichen architektonischen und städtebaulichen Qualitäten gibt es in Ebel keine stadtbildprägenden öffentlichen oder halböffentlichen Plätze. Zudem ist die Wohnqualität durch die Gemengelage mit der benachbarten Recyclingfirma Thyssen-Sonnenberg sowie den sonstigen Gewerbe- und Durchgangsverkehr beeinträchtigt.

... aber auch Defizite im öffentlichen Raum

Foto: Siedlungsbereich Ebel

Die einheitliche Struktur in Ebel wird ergänzt durch Zeilen- und Doppelhausbebauung aus den 50er und 60er Jahren in den Bereichen Asbeckstraße und Mathias-Kirchweg sowie durch ältere Bausubstanz v.a. an der Schürmannstraße und der Hafenstraße.

Lehmkuhle mit heterogener Siedlungsstruktur

Im Gegensatz zu Ebel ist der Stadtteil **Lehmkuhle** im Hinblick auf seine städtebauliche Struktur weniger einheitlich und gliedert sich in verschiedene Teilräume. Darunter befinden sich auch in Lehmkuhle zwei historische Arbeitersiedlungen in den Bereichen Lehmkuhler Straße und Knappenstraße.

Auch hier historische Bergarbeitersiedlung, ...

- Die Siedlung Lehmkuhler Straße/Böcklinstraße ist in zwei Epochen errichtet worden und durch die unterschiedlichen Baustile geprägt. An der Lehmkuhler Straße sind zunächst um 1910 zweigeschossige Mehrfamilienhäuser in Ziegelbauweise errichtet worden. In einer zweiten Bauphase zu Beginn der 50er Jahre ist entlang der Böcklinstraße der Baublock in offener Bauweise vervollständigt worden. Hier entstanden eingeschossige 'Bergmannshäuser' als Doppelhäuser, die noch über ein in Teilen ausgebautes Dachgeschoß verfügen. Im rückwärtigen Bereich hinter den Wohngebäuden finden sich kleinere Nebengebäude. Im Innenbereich dieses Wohnblocks liegen große, den einzelnen Wohngebäuden zugeordnete Freiflächen, die stark durchgrünt sind und überwiegend als Gärten genutzt werden

Foto: Siedlungsbereich Lehmkuhle

- Der Siedlungsbereich Knappenstraße wird geprägt durch die historischen Zechenhäuser, darunter die großzügigeren Gebäude an der Steigerstraße sowie die südlich angrenzende Bausubstanz in offener Blockrandbebauung mit Einfamilien-Doppelhäusern in einfachster Bauweise. Nördlich angrenzend an der Morianstraße befinden sich Zeilengebäude sowie in den letzten Jahren errichtete Reiheneigenheime. Prägendes Element dieses Teilraumes ist der industriehistorisch interessante Malakowturm auf dem Gelände der Zeche Prosper II.

Foto: Siedlungsbereich Knappenstraße

... aber auch größere Wohnbereiche aus den 50er bis 70er Jahren ...

- Westlich der Essener Straße dominiert Ein- und Zweifamilienhausbebauung mit privaten Gartenflächen und ruhigen Wohnstraßen.

- Die nördliche Essener Straße - vor dem Bau der L 631 die Hauptzufahrt zur Bottroper Innenstadt - ist als Wohn- und Geschäftsstraße durch Geschossbebauung - in Teilbereichen auch gründerzeitliche Altbauten - geprägt.

- Die Bereiche entlang der L 631 (südliche Essener Straße, Freiherr-vom-Stein-Straße, Friedrich-Ebert-Straße) sind v.a. durch Bebauung aus den 60er und 70er Jahren charakterisiert, z.T. als hochgeschossige Punkthäuser sowie - überwiegend - als mehrgeschossige Zeilenbauten mit einheitlichem Erscheinungsbild. Der Bereich um den neuen Bottroper Hauptbahnhof befindet sich derzeit in der Entwicklung.

- Zwischen der Autobahn- und Bahntrasse liegt westlich der L 631 die kleine Arbeitersiedlung Plankenschemm mit ihrem städtebaulich attraktiven Straßenraum und Gebäudebestand, die allerdings durch Verkehrsemissionen stark belastet ist.

... und stadtteilprägende Gewerbegebiete

- Die überwiegend in den 60er Jahren entstandenen und v.a. durch mittlere und größere Betriebe geprägten Gewerbegebiete Schwellenwerk, An der Knippenburg, Am Kruppwald und Prosper I sind funktional und weisen darüber hinaus keine besonderen städtebaulichen Qualitäten auf.

Städtebauliche Verknüpfung der Stadtteile mit der Umgebung unauffällig oder unzureichend

Prägend für das Image der Stadtteile Lehmkuhle/Ebel insbesondere bei Außenstehenden, aber auch für Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers, ist die städtebauliche Einbindung und Verknüpfung der Stadtteile mit der Umgebung. Dazu zählen die Definition und Ablesbarkeit („hier beginnt die Stadt/der Stadtteil“) durch entsprechende Merkpunkte, Dimensionierung und städtebauliche Gestaltqualitäten genauso wie die Attraktivität dieser Eingangs- oder Empfangssituationen für nichtmotorisierte und motorisierte Verkehrsteilnehmer gleichermaßen.

Ebel und Lehmkuhle sind unter diesen Aspekten sehr unterschiedlich zu bewerten: Während Ebel mit seiner Insellage nur an zwei Stellen mit der ‘Außenwelt’ verknüpft und von übergeordneten Straßen kaum wahrnehmbar ist, ist der Zugang nach Lehmkuhle an zahlreichen Stellen möglich. Die Essener Straße und Friedrich-Ebert-Straße bilden dabei das ‘Rückgrat’, das gleichzeitig die wichtigste Zufahrt zur Bottroper Innenstadt aus südlicher Richtung darstellt.

Die Zugänge bzw. Zufahrten von Norden in das Untersuchungsgebiet Lehmkuhle/Ebel sind derzeit kaum ablesbar, vielmehr sind die Übergänge vom Innenstadtbereich aus eher fließend. Eine Nahtstelle bildet die in Ost-West-Richtung verlaufende Prosperstraße, die allerdings - vor allem im östlichen Teil - nicht als trennende Zäsur wahrgenommen wird. Insbesondere die nördliche Essener Straße stellt - nicht zuletzt aufgrund ihrer historischen Funktion als Zufahrt zur Bottroper Innenstadt - ein verbindendes Element zwischen Innenstadt und Lehmkuhle/Ebel dar. Diese - seit dem Bau der Friedrich-Ebert-Straße - nur noch begrenzt wirksame Funktion sollte zukünftig stabilisiert werden, u.a. durch städtebauliche Maßnahmen im öffentlichen Raum. Die Zugänge nach Lehmkuhle/Ebel aus westlicher Richtung (Südring) und von Osten (An der Knippenburg, Lichtenhorst, Devenstraße) sind ebenfalls wenig spektakulär. Angesichts ihrer Frequentierung haben sie nachrangige Bedeutung für den Stadtteil. Vorrangiger Handlungsbedarf zur städ-

tebaulichen Aufwertung dieser Stadtteileingangssituationen besteht daher nicht.

Zentrale Bedeutung der Stadteingangssituation an der L 631 in Höhe des neuen Hauptbahnhofes: ...

Demgegenüber hat die Zufahrt von Süden über die Borbecker/Essener Straße zentrale Bedeutung sowohl aus der Perspektive des Untersuchungsgebietes, als auch aus gesamtstädtischer Sicht. Der ablesbare Beginn der Stadt liegt dabei nicht an der administrativen Stadtgrenze in Höhe des Rhein-Herne-Kanals, ebensowenig in Höhe der Wohnbereiche Ebel und Plankenschemm (die beide von der Straße nicht wahrnehmbar sind). Die Stadt als urbaner Raum beginnt vielmehr erst jenseits der Autobahn und Bahnunterführung in Höhe des neuen Hauptbahnhofes. Nach der unattraktiven Über- bzw. Unterquerung der zahlreichen Straßen-, Bahn- und Wassertrassen bietet auch dieser Stadteingang heute nur geringe Qualitäten, verfügt aber im Zusammenhang mit dem Bahnhofsneubau und den Bebauungspotenzialen im Umfeld über große Chancen für eine nachhaltige Aufwertung, die der Bedeutung dieses Bereiches für die Gesamtstadt gerecht wird. Der Bebauungsplan 5.08/1 sieht südlich der Einmündung der Straße ‘Am Hauptbahnhof’ ein markantes Solitärgebäude mit Büro- und Einzelhandelsnutzung vor, gegenüber des Bahnhofes und auf der Ostseite der Essener Straße ist eine viergeschossige Zeilenbebauung mit gemischter Nutzung festgesetzt; im rückwärtigen Bereich sollen attraktive Stadtvillen entstehen. Der im Zuge des Bahnhofneubaus entstandene Zugang von der Lehmkuhler Straße ist derzeit wenig auffällig und schwer zu identifizieren.

... heute defizitär, aber Entwicklungschancen durch Neubebauung

Foto: Ortseingang L 631

L 631 mit überdimensionierter Straßenbreite und wenigen Merkpunkten

Das Erscheinungsbild der L 631 im weiteren Verlauf ist ebenfalls negativ geprägt. Defizite sind die einseitig an den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs orientierte Straßenraumgestaltung sowie die im Verhältnis zur niedriggeschossigen Randbebauung überdimensionierte Straßenbreite, die derzeit nur unzureichend durch gliedernde Elemente zumindest optisch vermindert wird. Zu den wenigen gestalterischen Merkpunkten zählen die historische Seilscheibe an der Einmündung L 631/Friedrich-Ebert-Straße sowie das architektonisch interessante Sparkassengebäude am Kreuzungsbereich Essener Straße/Friedrich-Ebert-Straße/ Bahnhofstraße.

Die Bahnhofstraße und nördliche Essener Straße ist die wichtigste und direkteste Verbindung von Ebel mit Lehmkuhle und der Bottroper Innenstadt; dies gilt insbesondere für den Fußgänger- und Radfahrer-Verkehr. Dieser Bedeutung wird die Bahnhofstraße sowohl in städtebaulicher Hinsicht, als auch unter dem Aspekt der

Bahnhofstraße als zentrale Fußwege und Fahrradverbindung zur Innenstadt: ...

... bisher nur im mittleren Abschnitt neugestaltet

Vorrangiger Erneuerungsbedarf im südlichen Abschnitt

Verkehrssicherheit nicht gerecht. Lediglich der Abschnitt zwischen Lehmkuhler Straße und 'Am Hauptbahnhof' wurde im letzten Jahr im Zusammenhang mit der Bahnunterführung und der Neuanbindung des Gewerbegebietes über die Gohrweide bereits umgestaltet. Nordöstlich der Bahnunterführung wurde vor kurzem ein Festplatz zur Nutzung durch den Schützenverein eingerichtet. Die nördliche Bahnhofstraße ist derzeit städtebaulich wenig geordnet und durch überdimensionierte Verkehrsflächen, fehlende Fassung des Platz- und Straßenraumes, ungeordnetes Parken und fehlende Grünelemente gekennzeichnet. Im Zusammenhang mit der Neuordnung und Neubebauung im Bahnhofsumfeld eröffnen sich hier aber wesentliche Potenziale. Auch im städtischen Straßenbauprogramm 2000-2004 ist dieser nördliche Abschnitt der Bahnhofstraße enthalten (2001: Kanalbau, 2002: Straßenbau), allerdings unter dem Vorbehalt der Bewilligung von Städtebauförderungsmitteln. Dieser Vorbehalt gilt auch für das Teilstück zwischen Lehmkuhler Straße und Polderstraße; die Kanalbauarbeiten werden hier derzeit durchgeführt, der Straßenumbau ist für 2000 vorgesehen. Damit eröffnen sich auch für dieses Teilstück der Bahnhofstraße, das derzeit aufgrund des schlechten Erscheinungsbildes sowohl des Straßenraumes (ungeordnetes Parken, provisorische punktuelle Verkehrsberuhigung u.a.) als auch der Wohnbebauung mit Leerständen einen der städtebaulich problematischsten Bereiche im Untersuchungsgebiet darstellt, nachhaltige Aufwertungschancen.

Auch die Bahnhofstraße südlich der Polderstraße ist in gestalterischer und verkehrlicher Hinsicht heute negativ zu bewerten. Die Über- und Unterquerung der Verkehrstrassen, unsichere Geh- und Radwege - was insbesondere von der Grundschule Ebel unter dem Aspekt der Schulwegsicherheit bemängelt wird -, der 'Hinterhofcharakter': all dies entspricht nicht der Bedeutung dieses Raumes als wichtigster Stadtteileingang nach Ebel. Auch hier besteht aus Stadtteilsicht vorrangiger Handlungsbedarf für entsprechende städtebauliche und straßenbauliche Maßnahmen (vgl. Kap. 3.2). Dabei kann an den Aufwertungseffekten des Emscherufer-Radweges angeknüpft werden, der hier die Bahnhofstraße kreuzt und ab Frühjahr 2000 befahrbar ist.

Foto: Stadtteileingang Ebel-Nord

Städtebauliche Attraktivitätssteigerungen der gesamten Bahnhofstraße setzen eine spürbare Verringerung der PKW-Schleichverkehre und vor allem der LKW-Verkehre voraus, die heute zentrale Probleme des Stadtteiles sind (vgl. Kap. 3.2).

Zentrale Kreuzungsbereiche in Ebel mit Aufwertungsbedarf

Die Verminderung derartiger Verkehre ist auch die Voraussetzung zur Aufwertung der beiden zentralen Kreuzungsbereiche in Ebel (Haßlacher Straße/Oskarstraße / Ebelstraße und Ebelstraße/Bahnhofstraße/Schürmannstraße), die heute keinerlei Gestalt- und Aufenthaltsqualität haben. Diese beiden Teilbereiche bieten sich für eine Weiterentwicklung an, da der Stadtteil Ebel heute über keine öffentlichen Räume verfügt, die dem Stadtteil an herausragender Stelle ein Gesicht oder eine Identität geben.

Foto: Platzsituation in Ebel

Ziele

Verbesserung der Stadt(teil)eingangssituationen: Durch eine eindeutige Definition und attraktive Gestaltung sollen die Eingangssituationen städtebaulich aufgewertet werden.

Aufwertung der überörtlich bedeutsamen Straßenräume: Durch kleinteilige, linienhafte oder punktuelle Maßnahmen werden diese öffentlichen Räume nachhaltig verbessert.

Aufwertung der Bahnhofstraße: Diese Verbesserungen sollen - mit Schwerpunkt im südlichen Abschnitt - insbesondere der Bedeutung dieser Verbindung für den Fußgänger-/Fahrradverkehr entsprechen.

Attraktivierung des öffentlichen Raumes in Ebel: Mit diesen Maßnahmen sollen v.a. zusätzliche Identifikationspunkte geschaffen werden.

Erhalt und behutsame Entwicklung der Arbeitersiedlungen: Dieses Ziel ist aufgrund seiner herausragenden Bedeutung in einem eigenen Kapitel (3.1.2) konkretisiert.

Maßnahmen und Projekte

Verbesserung der Stadt(teil)eingangssituation

• Stadteingangssituation Essener Straße

Markanter Stadteingang im Kontext der Neugestaltung des Bahnhofumfeldes

In Höhe des Hauptbahnhofes soll im Zusammenhang mit der Neubebauung des Bahnhofsumfeldes ein markanter Stadteingang geschaffen werden (vgl. im folgenden die Karte 'Städtebauliche Maßnahmen-Schwerpunkte'). Neben einem attraktiven Nutzungsmix (z.B. Einzelhandel, Dienstleistung, Reisezentrum mit Fahrradstation, Wohnen) geht es hier um eine Verknüpfung von privaten und öffentlichen (städte)baulichen Maßnahmen. Der Bebauungsplan sieht z.B. auf der Ostseite der Essener Straße ein Solitärgebäude und viergeschossige Zeilenbauten vor, die mit der Bebauung auf der westlichen Straßenseite korrespondieren und einen Torcharakter bilden können. Die Platzfläche zwischen Solitär und Zeilenbebauung eignet sich aus Stadtteilsicht gut für eine Nutzung als Wochenmarkt; dieser Nutzungsvorschlag sollte konsequent weiter konkretisiert werden, da er sowohl zur Attraktivität und Belebung dieses Standortes, als auch zur Verbesserung der lokalen Versorgungssituation beiträgt. Das flache, heute als Schuhgeschäft genutzte Gebäude gegenüber des geplanten Solitärs sollte perspektivisch durch einen stärker prägenden, höhergeschossigen Baukörper ersetzt werden. In Höhe des Hauptbahnhofes könnte z.B. in Form einer überdimensionalen (quadratischen) Litfaß-Säule auf aktuelle Bottroper Veranstaltungen und Ereignisse hingewiesen werden.

• Südlicher Bahnhofszugang

Aufwertung des Bahnhofzuganges von der Lehmkuhler Straße

Im Zusammenhang mit kleinteiligen Straßenumgestaltungen an der Lehmkuhler Straße (zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs) sollte der Südausgang des neuen Hauptbahnhofes aufgewertet werden, der unmittelbar auf diese Straße trifft und in der heutigen Ausgestaltung wenig Orientierung und Attraktivität bietet. Zu den möglichen baulichen Maßnahmen zählen eine Aufpflasterung der Straßendekke in Teilbereichen, die Aufpflasterung, Beschilderung und entsprechende Beleuchtung des Eingangsbereiches zum neuen Hauptbahnhof sowie Baumpflanzungen zur Attraktivierung des Straßenraumes.

• Stadtteileingang Ebel-Nord

Trotz erforderlicher grundsätzlicher Lösungen zunächst kleinteilige Verbesserungen für das 'Tor nach Ebel'

Der heute unwirtliche Raum zwischen Polderstraße und A 42/Einmündung Asbeckstraße sollte - neben der Realisierung der im Straßenbauprogramm zwischen Lehmkuhler Straße und Polderstraße bereits vorgesehenen Maßnahmen - als „Tor nach Ebel" aufgewertet werden. Eine nachhaltige Verbesserung ist hier nur durch weitreichende und kostenintensive bauliche Maßnahmen möglich. Da eine zeitnahe Realisierung derart grundsätzlicher Lösungen nicht absehbar ist, werden zumindest kleinteilige Verbesserungen vorgeschlagen. Ein erster (kleiner) Schritt ist eine verbesserte Querungsmöglichkeit der Bahnhofstraße im Zuge des neuen Emscherufer-Radweges (z.B. farbliche Markierung, Oberflächenmaterial, Beschilderung). Neben den Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte insbesondere die Querung von Emscher und Autobahn („drunter und drüber") durch Grün, Licht und Kunst attraktiver und einladender werden. Historische Elemente können mit neuen Ausdrucksformen (z.B. Großplastiken, Skulpturen, Lichteffekte) kombiniert werden. Die Ebeler Bevölkerung und interessierte Bottroperinnen und Bottroper sollten dabei im Rahmen von Ideenwettbewerben, Mitmachaktionen u.ä. aktiv miteinbezogen werden.

Aufwertung bedeutsamer Straßenräume

• Aufwertung der Bahnhofstraße

Attraktivierung der wichtigen Verbindung zur Innenstadt v.a. im südlichen Abschnitt

Anknüpfend an die bereits erfolgten Umbaumaßnahmen und die im Straßenbauprogramm vorgesehenen Kanal-, Straßenbau- und Beleuchtungsmaßnahmen soll der gesamte Straßenzug mit je einer Richtungsfahrbahn mit separatem Radweg/ Radfahrstreifen, Stellplatzangeboten, Baumpflanzungen und Beleuchtung umgestaltet werden. Aus Stadtteilsicht ist - neben dem Abschnitt zwischen Lehmkuhler und Polderstraße - auch der Bereich südlich der Polderstraße vorrangig und sollte daher im Straßenbauprogramm Berücksichtigung finden. Die Maßnahmen im öffentlichen Raum verstehen sich als Initialzündung für private Aktivitäten an den Gebäuden und im Wohnumfeld. Die inzwischen erfolgte Privatisierung der Bestände zwischen Lehmkuhler Straße und Polderstraße eröffnet hierzu gute Ansatzpunkte.

• Aufwertung der Magistrale L 631

Maßnahmen geringerer Intensität

Der Straßenzug Essener Straße/Friedrich-Ebert-Straße sollte durch kleinteilige linienhafte Maßnahmen in seinem Erscheinungsbild verbessert werden. Um den überdimensionierten Straßenraum zu gliedern, kann die lückenhafte Baumreihe in Straßenmitte vervollständigt und an den Straßenrändern ggf. durch alleeartige Baumreihen ergänzt werden. Der wichtigen gesamtstädtischen Bedeutung dieses Straßenzuges entsprechend sollte ein attraktives Beleuchtungskonzept entwickelt werden.

• Aufwertung der nördlichen Essener Straße

Stärkung der Funktion als Wohn- und Geschäftsstraße durch städtebauliches Maßnahmbündel

Eine nachhaltige Stärkung der Essener Straße als Wohn- und Geschäftsstraße mit Nahversorgungsfunktion und Spezialangeboten (ergänzend zu Innenstadt) sollte durch behutsame Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum unterstützt werden. Dazu zählen

- die kleinteilige Gestaltung der Einmündungsbereiche (mehr Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger, Aufenthaltsqualitäten und Verweilangebote),
- der Rückbau der Bushaltestellen und die Anlage von Buskaps,
- die optimierte Anordnung von Stellplätzen im Bereich der beiden Einzelhandelsschwerpunkte in Höhe der Einmündungen Im Springfeld/Hardenbergstraße und Zeppelinstraße/Karl-Englert-Straße/Prosperstraße,
- ggf. die Anlage eines separaten Radfahrstreifens am Straßenrand,
- eine attraktive Beleuchtung,
- die Ergänzung des in Teilbereichen vorhandenen Baumbestandes sowie
- die Schaffung eines attraktiven Zuganges zum Stadtteilpark, z.B. in Verbindung mit einer Platzsituation durch Aufpflasterung, Sitzbereiche und entsprechende Beleuchtung.

• Kreuzungsbereich Essener Straße/Friedrich-Ebert-Straße/Bahnhofstraße

Zusätzlich zur Verkehrsfunktion städtebauliche Qualitäten

Dieser neben der Stadteingangssituation in Höhe des Bahnhofes wichtigste Platzbereich im Zuge der L 631 soll neben der heute dominierenden verkehrlichen Funktion städtebauliche Qualitäten erhalten: insbesondere durch die Neugestaltung des nördlichen Platzbereiches (Vorzone des Sparkassengebäudes, Beginn der nördlichen Essener Straße), attraktive und sichere Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer in Ost-West-Richtung (Bahnhofstraße, nördliche Essener Straße).

Attraktivierung des öffentlichen Raumes in Ebel

• Stadtteilplätze in Ebel

Mehr Gestalt- und Aufenthaltsqualität

Die beiden markanten Kreuzungsbereiche an der Haßlacher-/Ebel-/Oskarstraße sowie an der Ebel-/Bahnhof-/Schürmannstraße eignen sich besonders für die Herausbildung von Stadtteilplätzen. Voraussetzung ist allerdings ein deutlich verringertes Verkehrsaufkommen in diesem Bereich, das durch eine veränderte Verkehrsführung des Schwerlastverkehrs und eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs erreicht werden kann. In Zusammenarbeit mit den angrenzenden privaten Grundstückseigentümern, u.a. der Kirche, lassen sich hier zusammenhängende Platzbereiche gestalten, die dem Siedlungsbereich einen 'identitätsstiftenden Ort' geben, der zudem Gestalt- und Aufenthaltsqualitäten vermittelt. Denkbare bauliche Maßnahmen sind:

- großflächige Aufpflasterung des Platzbereiches unter Einbeziehung von Randbereichen des Straßenraums, um den Straßenquerschnitt zu verringern,
- Poller zur Abgrenzung des Platzbereiches zum Straßenraum,
- Baumpflanzungen als gestaltendes Element,
- Bänke, Papierkörbe, bespielbare Objekte,
- Erstellung einer historischen Pumpe in Anlehnung an die historische Situation von 1900 (Vorschlag von Herrn Franzen, Schulleiter der Grundschule Ebel).

• ergänzende Maßnahmen

Darüber hinaus erscheinen nach derzeitigem Kenntnisstand folgende Maßnahmen und Projekte im öffentlichen Raum in Ebel als sinnvoll:

- Kunst und Kultur in Ebel: Kulturelle Aktion, in deren Rahmen Skulpturen und Großplastiken über einen eingeschränkten Zeitraum im öffentlichen Raum ausgestellt werden. Eine derartige Maßnahme hätte eine positive Imagewirkung und würde Besucherinnen und Besucher von außen in den Stadtteil locken (Vor schlag von Herrn Franzen, Schulleiter der Grundschule Ebel)
- Ergänzung vorhandener Baumreihen und historischer Alleen im Siedlungsbereich Ebel
- Rückbau' der Einfahrt von der Borbecker Straße in die Oskarstraße zur Unterstützung des neuen Verkehrsleitsystems. Allerdings muß der öffentliche Busverkehr und der Schwerlastverkehr zur Fa. Thyssen Sonnenberg dieses Nadelöhr auch in Zukunft passieren (vgl. Kap. 3.2)

3.1.2 Siedlungsentwicklung

Da der Erhalt und die Weiterentwicklung der Arbeitersiedlungen mit ihren heutigen Qualitäten von wesentlicher Bedeutung für die Stadtteile ist, sind Bedarfe, Ziele und Anforderungen im folgenden näher ausgeführt.

Bestand und Bedarfe

Im Stadtgebiet von Bottrop finden sich zahlreiche städtebaulich geschlossene und qualitätvolle Arbeitersiedlungen, die im Zuge der Entwicklung des Bergbaus zu Beginn des letzten Jahrhunderts entstanden sind. Einige von ihnen, wie z.B. Welheim, sind in den letzten Jahren und Jahrzehnten umfassend instandgesetzt und modernisiert worden, um sie den heutigen Anforderungen an ein zeitgemäßes

Qualitätsvolle Arbeitersiedlungsbestände mit gesamtstädtischer Bedeutung

Wohnen anzupassen. Für ihre Bewohnerinnen und Bewohner bieten sie mit ihren stark durchgrünten privaten und öffentlichen Räumen, den meist großzügig geschnittenen Gärten und den gewachsenen Nachbarschaftsstrukturen neben den herausragenden, teilweise denkmalgeschützten Gestalt- auch wichtige Gebrauchsqualitäten. Sie übernehmen heute mit ihrem Bestand an attraktivem Wohnraum eine wichtige Versorgungsfunktion am Bottroper Wohnungsmarkt.

Auch in Lehmkuhle und Ebel liegen derartige zusammenhängende Siedlungsbereiche unterschiedlicher städtebaulicher und architektonischer Qualität, die einen erhöhten Erneuerungsbedarf aufweisen. Im einzelnen handelt es sich dabei um

- den Siedlungsbereich Ebel im Bereich Oskar-, Ebel-, Haßlacher-, Bergbau- und Schürmannstraße, der sich fast vollständig im Besitz der Rhein-Lippe Wohnstättengesellschaft mbH befindet,
- den Bereich Lehmkuhler- und Böcklinstraße im Eigentum der Treuhandstelle für Bergmannswohnstätten (THS)
- sowie den Siedlungsbestand an der Knappenstraße, am östlichen Rand des Planungsgebietes südlich der Prosperstraße im Bereich Holbein-, Leibl- und Tho mastraße im Eigentum des Thyssen Krupp Konzerns.

Auch wenn sich diese Siedlungsbereiche in vielfacher Hinsicht unterscheiden, lassen sich übereinstimmende Merkmale und Gemeinsamkeiten feststellen:

Bergbaubindung

Nahezu sämtliche Wohnungsbestände unterliegen der Bergbaubindung und werden von den entsprechenden Wohnungsausschüssen der Ruhrkohle AG belegt. Die Wohnungsunternehmen bestätigen, daß sich dadurch die Bewohnerschaft größtenteils aus ehemaligen und aktiven Belegschaftsmitgliedern und ihren Familien zusammensetzt.

Preisgünstiger Wohnraum mit Erneuerungsbedarf

Die Wohnungen gehören aufgrund ihres Zuschnitts und teilweise schlechten Ausstattungsstandards zum Wohnungsmarktsegment der preisgünstigen Wohnungen am städtischen Wohnungsmarkt und übernehmen damit nach Aussage des Wohnungsamtes eine wichtige Funktion zur sozialen Wohnraumversorgung in Bottrop. Die Vermietungssituation ist gut, es gibt keine nennenswerten Leerstände.

Stabiles soziales Gefüge

Die Angaben zur Bevölkerungs- und Sozialstruktur deuten auf ein eher geringes Einkommensniveau und auf ein im gesamtstädtischen Vergleich erhöhten Anteil von Bezieherinnen und Beziehern staatlicher Transferleistungen in der Mieterschaft hin (siehe nachfolgende Übersicht zur Belegungs- und Mieterstruktur). Zudem lebt eine größere Zahl Migrantinnen und Migranten, v.a. türkischer Nationalität, in den Siedlungen. Gleichwohl führt die zum Teil über Jahrzehnte gewachsene Bewohnerstruktur nach Aussage einer Vielzahl lokaler Akteure zu funktionierenden Nachbarschaften und zu einem weitgehend stabilen sozialen Gefüge.

Soziale und ökologische Bedeutung der Freiflächen

Die privaten, stark durchgrünten Flächen in den Siedlungsbereichen stellen ein wichtiges Freiflächenpotenzial angesichts der ansonsten weitgehend von Versorgungstrassen zerschnittenen und großflächig versiegelten Flächen im Stadtteil dar. Sie übernehmen damit eine wichtige ökologische Funktion für die Landschafts- und Freiraumentwicklung (vgl. Kap. 3.4). Zudem werden sie intensiv als Gärten genutzt, wodurch ihnen darüber hinaus eine soziale Bedeutung zukommt.

Hohe Belastung durch Schwerlastverkehr

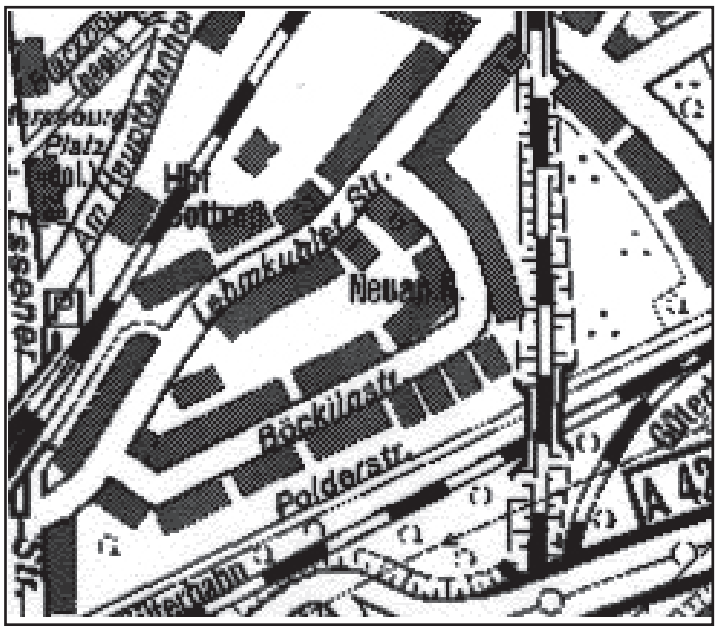
Die drei Siedlungsbereiche sind übermäßig stark vom Schwerlastverkehr zu den unmittelbar angrenzenden Gewerbegebieten belastet (vgl. Kap. 3.2). Darüber hinaus kommt es an den Übergängen und 'Nahtstellen' zu den Gewerbegebieten zu allgemeinen Beeinträchtigungen der Wohnnutzung.

Schlechte Versorgungssituation

In den Siedlungsbereichen fehlen heute wichtige Versorgungseinrichtungen und Infrastrukturangebote, so dass insbesondere für distanzempfindliche Bevölkerungsgruppen eine insgesamt schlechte Versorgungssituation festzustellen ist.

Neben diesen Gemeinsamkeiten ergeben sich bei näherer Betrachtung der drei Siedlungsbereiche hinsichtlich der städtebaulichen (vgl. Kap. 3.1.1) und architektonischen Situation, der Qualität des Wohnungsangebotes sowie der Bevölkerungs- und Sozialstruktur Unterschiede, die nachfolgend für die einzelnen Siedlungsbereiche gesondert dargestellt sind.

THS-Siedlung in Lehmkuhle - Lehmkuhler Straße, Böcklinstraße

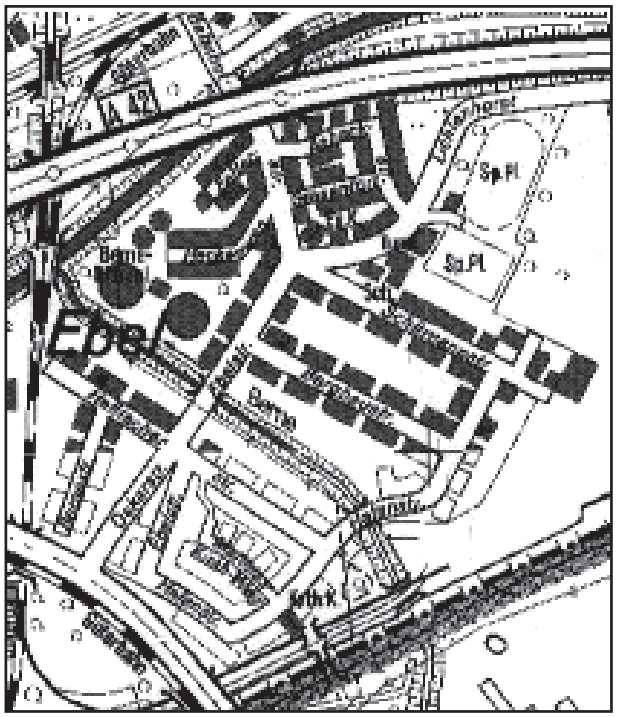


Quelle: KVR-Stadtplan Bottrop 1999, ohne Maßstab

Preisgünstige Wohnungen mit Erneuerungsbedarf

Der Siedlungsbereich umfaßt den Baublock zwischen Lehmkuhler- und Böcklinstraße mit den Mehrfamilienhäusern, die zu Beginn des letzten Jahrhunderts errichtet wurden und den 'Bergmannshäusern' aus den 50er Jahren. Der Siedlungsbestand der THS umfaßt insgesamt rund 140 Wohneinheiten. Die Wohnungen sind unterschiedlich ausgestattet. Während die THS die Wohnungen in einem Mehrfamilienhaus an der Lehmkuhler-/Böcklinstraße Ende 1999/Anfang 2000 durchgängig modernisiert hat, ist ein Teil der Wohnungen an der Lehmkuhler Straße nicht modernisiert, so dass Heizung und Bad fehlen. Insbesondere die eigentumsähnlichen Wohnungen in den Doppelhäusern an der Böcklinstraße sind in den letzten Jahrzehnten durch den Einbau von Heizungsanlagen und Bädern von den Mieterinnen und Mietern selbst modernisiert worden, wobei sich die Außenhaut der Gebäude ohne Wärmedämmung im ursprünglichen Zustand befindet. Die Nettokaltmieten liegen zwischen DM 4/qm und DM 7/qm, in den modernisierten Geschosswohnungen bei etwas über DM 8/qm.

Siedlung Ebel
- Rhein-Lippe Wohnstättengesellschaft mbH
- Ebel-, Haßlacher-, Bergbau- und Schürmannstraße



Quelle: KVR-Stadtplan Bottrop 1999, ohne Maßstab

Siedlungsbereich mit städtebaulichen und architektonischen Qualitäten

Der städtebaulich und architektonisch interessante Siedlungsbereich der Rhein-Lippe Wohnstättengesellschaft mbH bestimmt den Ortsteil Ebel. Trotz der offensichtlichen städtebaulichen Qualitäten, die sich vor allem aus Größe, Zuschnitt und Struktur der privaten Freiflächen ergeben, lassen sich eine Reihe von gestalterischen Mängeln und Defiziten im öffentlichen Raum erkennen (vgl. Kap. 3.1.1).

Wohnungen mit Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf

Der Wohnungsbestand der Rhein-Lippe Wohnstättengesellschaft mbH umfaßt 421 Wohnungen. Bei rund 60 % handelt es sich um mittelgroße Wohnungen zwischen 60 qm und 90 qm; knapp 40 % der Wohnungen sind kleine Wohnungen mit Wohnflächen zwischen 35 qm und 55 qm. Nach Übernahme des unmodernisierten Wohnungsbestandes von der RAG im Jahr 1987 hat die Rhein-Lippe Wohnstättengesellschaft im Zuge der 'natürlichen Fluktuation' einzelne Maßnahmen zur Instandhaltung und Modernisierung des Wohnungsbestandes ergriffen.

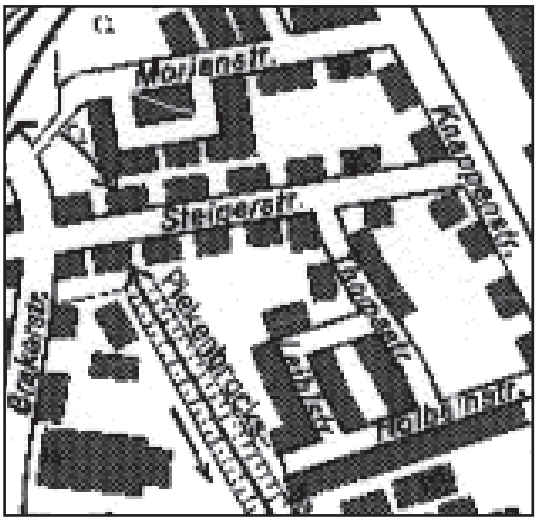
Im Rahmen dieses kleinteiligen Vorgehens wurden nach Auskunft der Rhein-Lippe Wohnstättengesellschaft mbH bis heute Dächer und Fenster von ca. 150 Gebäuden erneuert. Zum Teil sind auch Heizungsanlagen und neue Bäder eingebaut worden.

Schlechter Ausstattungsstandard der Wohnungen

Eine Aufstellung des Wohnungsunternehmens zeigt, daß sich die Ausstattung des Wohnungsbestandes heute wie folgt darstellt: Ein Drittel der Wohnungen sind mittlerweile durchgängig mit Heizung, Bad und WC ausgestattet. Knapp die Hälfte der Wohnungen besitzen eine Heizung und lediglich ein in der Wohnung liegendes WC (ohne Bad), und immerhin noch ein Viertel der Wohnungen sind ohne Heizung und ohne innenliegendes Bad/WC. Die Nettokaltmieten bewegen sich je nach Modernisierungsstand zwischen DM 4,75/qm und DM 9,11/qm.

Siedlungsbereich Knappenstraße des Thyssen Krupp Konzerns - Knappen-, Holbein-, Leibl- und Thomastraße

Quelle: KVR-Stadtplan Bottrop 1999, ohne Maßstab



Wohnungen des unteren Wohnungsmarktsegmentes in 'Insellage'

Der Siedlungsbereich ist umgeben von Flächen, die intensiv gewerblich genutzt werden, wodurch der Wohnbereich eine Insellage erhält und durch entsprechende Belastungen beeinträchtigt ist. Gleichwohl bietet er mit seinem hohen Anteil an privaten Freiflächen große Qualitäten. Differenzierte Angaben über den Wohnungsbestand konnten vom Eigentümer nicht zur Verfügung gestellt werden. Nach seinen Auskünften weisen die Wohngebäude hinsichtlich des Bauzustandes und der Wohnungsausstattung Substandard auf. Ofenheizungen, unzureichende Sanitärausstattungen und Einfachverglasung sind Ausdruck eines hohen Modernisierungsbedarfes. Zudem sind auch Instandhaltungsmaßnahmen an den Dächern und Fassaden nach Einschätzung des Eigentümers dringend erforderlich. Dem baulichen Zustand entsprechend ist das derzeitige Mietnieveau in der Siedlung niedrig anzusetzen.

Laufende Privatisierung

Der Eigentümer hat sich dazu entschlossen, den gesamten Wohnungsbestand in diesem Bereich zu veräußern. Hierzu sollen durch Teilung Doppelhaushälften gebildet und zusammen mit einer entsprechenden Grundstücks(Garten-)fläche an Investoren verkauft werden. Die heutigen Mieterinnen und Mieter haben die Möglichkeit, ihre Wohnung zu erwerben. In jedem Fall genießen sie zunächst aufgrund der Belegbindung weiterhin Wohnrecht. Derzeit sind sämtliche Teilungsgenehmigungen beantragt und einzelne Häuser bereits an Einzeleigentümer verkauft worden. An den bereits veräußerten Gebäuden können bereits erste Bautätigkeiten beobachtet werden.

Belegungs- und Bewohnerstruktur in den Arbeitersiedlungen

Geringe Fluktuation und hohe Wohndauer

Der überwiegende Teil der Wohnungen in den drei beschriebenen Siedlungsbereichen wird von den zuständigen Wohnungsausschüssen der Ruhrkohle AG belegt. Dadurch setzt sich die Bewohnerschaft größtenteils aus ehemaligen und aktiven Belegschaftsmitgliedern und ihren Familien zusammen. Nach Angaben der Wohnungsgesellschaften ist die Fluktuation gering und die Wohndauer sehr hoch. Zum Teil wohnen die Familien schon über Jahrzehnte in ihren Wohnungen. Die Auswertung des von der Stadt Bottrop zur Verfügung gestellten statistischen Materials zur Bevölkerungsstruktur gibt folgenden Überblick über die Bevölkerungsstruktur in den drei Siedlungsbereichen:

Die Tabellen beruhen auf Angaben der Einwohnermeldestatistik, des Amtes für Statistik und Wahlen sowie des Sozialamtes. Die Daten sind gerundet. Dabei wurden folgende Baublöcke zusammengefaßt: Siedlung Ebel: Baublocknummer 61401-61419, 61301-61306, 61102-61104; Lehmkuhler-/Böcklinstraße: Baublocknummer 62308/62305; Thomastraße/Leiblstraße: Baublocknummer 42310/42311.

Einwohner Stand 30.06.´99	Stadt Bottrop	Siedlung Ebel	Lehmkuhler-/ Böcklinstr.	Thomastr./ Leiblstr.
	121.000	1.810	471	403

Alle drei Siedlungsbereiche befinden sich mehr oder weniger deutlich im Schrumpfungsprozess. Im Vergleich zu den Einwohnerzahlen im Jahr 1998 läßt sich in allen drei Siedlungsbereichen ein Bevölkerungsrückgang in diesem Jahr zwischen 1,5 % und 5,2 % feststellen.

'Schrumpfungsprozess'

Altersverteilung Stand 30.09.´99	Stadt Bottrop	Siedlung Ebel	Lehmkuhler-/ Böcklinstr.	Thomastr./ Leiblstr.
0-10 Jahre	11 %	15 %	9 %	14 %
11-18 Jahre	7 %	8 %	9 %	10 %
19-24 Jahre	8 %	7 %	6 %	12 %
25-60 Jahre	50 %	46 %	56 %	48 %
über 60 Jahre	24 %	24 %	20 %	16 %

Kennzeichnend für die Altersstruktur in den drei Siedlungsbereichen ist der im Vergleich zur Gesamtstadt deutlich erhöhte Anteil an Kindern (bis 10 Jahre) und der eher unterdurchschnittliche Anteil an älteren Bewohnerinnen und Bewohnern (über 60 Jahre). Diese Angaben widersprechen der vielfach geäußerten Einschätzung, dass die Bewohnerstruktur in Ebel und Lehmkuhle überaltert ist. Vielmehr ist davon auszugehen, daß die 'Überalterung' v.a. auf den deutschen Anteil an der Bevölkerung zutrifft und die Migrantinnen und Migranten den jüngeren Teil der Bewohnerschaft stellen. Eine von der THS in Auftrag gegebene Studie belegt für ihren Siedlungsbestand in Lehmkuhle einen hohen Anteil der 50- bis 60-Jährigen. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass in dieser Altersgruppe eine größere Personengruppe vertreten ist, die bereits aus dem Erwerbsleben ausgeschieden ist oder sich im Vorruhestand bzw. in Rente befindet.

'Junge Bevölkerung'

Ausländeranteil Stand 30.09.´99	Stadt Bottrop	Siedlung Ebel	Lehmkuhler-/ Böcklinstr.	Thomastr./ Leiblstr.
	8,5 %	25 %	18 %	47 %

Im Vergleich zur Gesamtstadt lebt in den Siedlungen und hier v.a. im Bereich Thoma- und Leiblstraße ein deutlich erhöhter Anteil an Migrantinnen und Migranten. Dieser Anteil liegt in den jüngeren Altersgruppen nochmals deutlich höher.

Hoher Ausländeranteil

Sozialhilfe-bezieher	Stadt Bottrop	Siedlung Ebel	Lehmkuhler-/ Böcklinstr.	Thomastr./ Leiblstr.
Stand 30.09.´99	3,6 %	6 %	6 %	5 %

Der vom Sozialamt der Stadt Bottrop übermittelte Wert zum Anteil der Sozialhifebezieherinnen und -bezieher in der Gesamtstadt ist mit 3,6 % vergleichsweise niedrig. Die angegebenen Werte für die hier betrachteten Siedlungsbereiche sind gemessen an diesem Wert deutlich überhöht.

Erhöhter Anteil von Sozialhilfebeziehern

Ziele

Erhalt und Erneuerung des Wohnungsbestandes: Die Wohnungszuschnitte und die Wohnungsausstattung sind bei gleichzeitiger Orientierung der Maßnahmen an der Mietzahlungsfähigkeit der heutigen Bewohnerinnen und Bewohner zu verbessern.

Beteiligung der Mieterinnen und Mieter: Die Bewohnerschaft ist an den Planungen zur Erneuerung der Siedlungsbereiche intensiv einzubeziehen und zu beteiligen.

Erhalt des historischen Erscheinungsbildes der Siedlungen: Gestaltungsprinzipien für die bauliche Erneuerung der Siedlungen sind auszuhandeln und festzulegen.

Prüfung von Potenzialen zur Siedlungserweiterung und -ergänzung bei Beachtung der ökologischen und sozialen Funktionen der Freiflächen: Durch Schaffung zusätzlicher Wohnungsangebote ist der Wohnstandort für junge und einkommenstärkere Bevölkerungsgruppen zu attraktivieren und zu stärken.

Ergänzung der Siedlungsbereiche mit Wohnfolgeeinrichtungen für unterschiedliche Zielgruppen: Zusätzliche Angebote dienen der erhöhten Wohnqualität und Stabilisierung der Siedlungsbereiche.

Maßnahmen und Projekte

• Instandsetzung und Modernisierung - Erhalt und behutsame Erneuerung des Wohnungsbestandes unter Berücksichtigung des historischen Siedlungsbildes

Grundvoraussetzung für die Sicherung und Weiterentwicklung der Arbeitersiedlungen im Untersuchungsgebiet ist die Instandsetzung und Modernisierung des Wohnungsbestandes. Die laufenden Instandsetzungsbemühungen der Wohnungsgesellschaften besitzen in diesem Zusammenhang eine große Bedeutung. Gleichwohl fällt auf, dass bei den Wohnungseigentümern trotz der z.T. bestehenden Bedarfe derzeit keine Pläne für eine umfassende Modernisierung bestehen.

Neubewertung der Bestandspolitik?

Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes Lehmkuhle/Ebel und der Maßnahmebündel im Bereich der Arbeitersiedlungen (vgl. unten: Wohnungsneubau) macht eine Neubewertung der Wohnungsbestandspolitik in den betreffenden Siedlungsbereichen Sinn. Hierzu sollten in der nächsten Zeit verstärkt Gespräche zwischen Stadt, Wohnungsunternehmen und den zuständigen Wohnungsausschüssen der Ruhrkohle AG geführt werden, um für die einzelnen Siedlungsbereiche ein jeweils detailliertes Maßnahmepaket abzustimmen und zu schnüren. Der Siedlungsbestand des Thyssen Krupp Konzerns im Bereich der Holbein-, Leibl- und Thomastraße kann hiervon ausgeklammert werden, da er derzeit privatisiert wird.

Auch wenn keine detaillierten Informationen zur baulichen Bewertung der Wohnungsbestände vorliegen und keine abschließende Verständigung mit den Wohnungsunternehmen in diesen Fragen im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes erfolgen konnte, erscheinen die nachfolgend genannten Maßnahmen dennoch sinnvoll, um den Wohnwert zu steigern und eine langfristige

Attraktivität und Vermietbarkeit der Wohnungen zu gewährleisten:

Um- und Ausbau der Wohnungen

Insbesondere die um die Jahrhundertwende errichteten Wohngebäude haben vielfach nur außerhalb der Wohnungen liegende Toiletten und Bäder. Eine Integration der Sanitäreinrichtungen kann durch umfangreichere Maßnahmen zur Änderung der Wohnungsgrundrisse und -zuschnitte gelingen. In den Siedlungsbereichen fehlen große Wohnungen, die durch Zusammenlegung einzelner kleinen Wohnungen geschaffen werden können. Im Bereich der Böcklinstraße und der dort vorzufindenen kleinen Bergmannshäuser ist eventuell durch den rückwärtigen Ausbau der Erdgeschosszone eine Vergrößerung der Wohnfläche zu erreichen.

Einbau von Heizungen und Sanitäreinrichtungen ...

Die laufenden Bemühungen der Wohnungsunternehmen zur Teilmodernisierung der Wohnungen in diesem Bereich sollten zügig abgeschlossen werden. Hierzu muss ein kleinteiliges Maßnahmeprogramm für das einzelne Gebäude erarbeitet werden, da derartige Maßnahmen in der Vergangenheit vielfach von den Mieterinnen und Mietern selbst durchgeführt wurden und eine Erneuerung nicht notwendig ist. Voraussetzung hierfür ist, dass diese Arbeiten fachgerecht ausgeführt wurden und die Anlagen dem heutigen Standard entsprechen.

... Dach, Fenster, Fassade

Dächer und Fenster werden im Zuge der laufenden Instandhaltungsbemühungen der Wohnungsunternehmen erneuert. Maßnahmen zur Verbesserung des Wärmeschutzes werden bis auf wenige Fälle nicht ergriffen. Um einen wärmetechnisch höheren Standard zu erzielen, sollten daher auch Überlegungen zu verstärkten Wärmedämmmaßnahmen angestellt werden, die sich spürbar positiv auf die Betriebskosten der Wohnungen auswirken.

... Wärmedämmung

Bei der Erarbeitung von Instandhaltungs- und Modernisierungsprogrammen sollten vor dem Hintergrund des Gesamtansatzes im Rahmen des geplanten Stadterneuerungsvorhabens und der spezifischen Ausgangssituation in den Siedlungsbereichen in Lehmkuhle und Ebel bestimmte Voraussetzungen und Rahmenbedingungen Berücksichtigung finden:

Rahmenbedingungen für eine Modernisierung

- Intensive und frühzeitige Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner - neben der formalrechtlich vorgeschriebenen Beteiligung der Bewohnervertreter, hier die Betriebsräte in den Wohnungsausschüssen
- Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes (hier v.a. in Ebel)
- Berücksichtigung der Selbsthilfeleistungen der Mieterschaft in der Vergangenheit
- Inanspruchnahme von öffentlichen Mitteln zur Wohnungsmodernisierung, um die Miethöhe nach der Modernisierung zu begrenzen
- Einbeziehung von Maßnahmen zur Beschäftigung und Qualifizierung (vgl. Kap. 3.3)

- **Wohnungsneubau - zusätzliche Wohnungen und Ergänzung der Siedlungsbereiche mit Wohnfolgeeinrichtungen**

Variante zur Siedlungsergänzung

Alle drei Wohnungs- und Grundstückseigentümer in den betrachteten Siedlungsbereichen planen, ihre Bestände durch Wohnungsneubau auf den vorhandenen Freiflächen zu erweitern und zu ergänzen. Hierfür werden bei den Unternehmen derzeit unterschiedliche städtebauliche Varianten entworfen und diskutiert, die sowohl einige Blockinnenbereiche als auch angrenzende Freiflächen in die Neubebauung einbeziehen. Überwiegend zur Realisierung vorgesehen sind hier Doppel- und Reihenhäuser. Freifinanzierte Mietwohnungen und Kaufeigenheime sollen das vorhandene Wohnungsangebot am Standort Lehmkuhle und Ebel ergänzen.

Neubauabsichten mit Folgewirkung

Grundsätzlich bieten die Vorhaben zur Siedlungsergänzung einigen Konfliktstoff, da sich hierdurch städtebauliche, soziale und ökologische Folgewirkungen auf das bestehende Siedlungsgefüge ergeben. Zusammenfassend lassen sich vor dem Hintergrund der Ausgangssituation und der örtlichen Bedarfe hinsichtlich des beabsichtigten Wohnungsneubaus auf vorhandenen Freiflächen nachfolgende Argumente gegenüberstellen:

pro Wohnungsneubau	**contra Wohnungsneubau**
• Stärkung der Stadtteile als Wohnstandort und verbesserte Ausnutzung der technischen/sozialen Infrastruktur	• Ökologische Belastungen mit weitreichenden Auswirkungen auf die Freiraumentwicklung und die Sicherung von Trittsteinbiotopen
• Gegenmaßnahme zum Bevölkerungsrückgang in den Stadtteilen	• Restriktionen bei der Inanspruchnahme der Freiflächen im Bereich der Vorfluter, die für den Umbau der Wasserläufe benötigt werden
• Innenentwicklung hilft Zersiedlung am Stadtrand zu verhindern	• Verlust an Gebrauchsqualitäten der von der Bewohnerschaft intensiv genutzten Freiflächen und den sich daraus ergebenden Akzeptanzproblemen bei der Bewohnerschaft
• Stärkung der Kaufkraft in den Stadtteilen	• Attraktivitätsverlust des Wohnungsbestandes durch Wegfall der großen Freiflächen
• Verbesserte Auslastung der technischen/sozialen Infrastruktur	• Beeinträchtigung der gewachsenen Identität des Stadtteils und problembehaftete Integration der neuen Bewohnerschaft in die Siedlungsgemeinschaft
• Möglichkeiten zur Schaffung von speziellen Wohnungsangeboten, wie z.B. Altenwohnungen	• Beeinträchtigung des denkmalwürdigen Siedlungscharakters
• Diversifizierung der Bevölkerungsstruktur durch freifinanzierten Wohnungsneubau	∑ Diskrepanz zwischen qualitativ hoch-
• Chance zur Entwicklung innovativer Modellprojekte mit positiver Ausstrahlung auf das Wohnquartier und den Stadtteil insgesamt	

Individuelle Bewertung der Vorhaben erforderlich

Die Frage, ob eine Siedlungsergänzung durch Wohnungsneubau auf vorhandenen Freiflächen als eher sinnvoll oder eher problematisch eingeschätzt werden muss, kann in den hier betrachteten Fällen nicht generell gleich beantwortet werden. Sobald die Vorhaben der drei Unternehmen konkret ausgearbeitet sind, sollten sie jeweils gesondert unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ausgangssituationen in den Siedlungsbereichen bewertet werden. Allgemein lassen sich zum derzeitigen Diskussionsstand nachfolgende Anforderungen an einen Wohnungsneubau zur Siedlungsergänzung in Lehmkuhle und Ebel formulieren:

Intensive Beteiligung der ‘alten’ und ‘neuen’ Bewohnerschaft

Um die voraussehbaren Akzeptanzprobleme bei den heutigen Bewohnerinnen und Bewohnern auszuräumen, sollten diese frühzeitig über die Vorhaben informiert und in den weiteren Planungsprozess intensiv einbezogen werden. Es gibt positive Projekterfahrungen in ähnlichen Fällen, in denen die neuen Wohnungen vorrangig den Mieterinnen und Mietern im Wohungsbestand und deren Angehörigen angeboten wurden. So ergeben sich unmittelbare Vorteile für die Mieterschaft im Bestand. Familienverbünde und Nachbarschaftsstrukturen können aufrecht erhalten und gestärkt werden. Vor dem Hintergrund der langen Wohndauer und engen Verbundenheit der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Stadtteil erscheint ein derartiges Vorgehen in Lehmkuhle und Ebel besonders sinnvoll.

Maß der Neubau-tätigkeiten begrenzen

Da der große Anteil an Freiflächen und deren Gebrauchsqualitäten für die Bewohnerinnen und Bewohner die Attraktivität der hier betrachteten Wohnungsbestände wesentlich bestimmen, sollte ein Maß der Neubebauung gefunden werden, das den Flächenverbrauch möglichst begrenzt und die Funktion der Innenhöfe - wenn auch verkleinert - als Gartenfläche erhalten werden.

Verstärkte ökologische Qualitäten umsetzen

Bestimmte private Freiflächen sollten aufgrund ihrer besonderen ökologischen Bedeutung als potenzielle Bauflächen generell ausscheiden (vgl. Kap. 3.4). Zudem sollte bei der Inanspruchnahme von Freiflächen ein hoher Standard an ökologischen Qualitäten im Rahmen des Wohnungsneubaus, wie beispielsweise flächensparendes Bauen, Umgang mit Regenwasser u.ä. entgegengesetzt werden. Zudem können Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle im Siedlungszusammenhang einen wichtigen ökologischen Beitrag leisten. Hier wäre insbesondere an die Einbeziehung der privaten Freiflächen entlang der Gewässerläufe in den Ausbau eines linienförmigen Freiraumsystems zu denken (vgl. Kap. 3.4).

Investitionen in den Wohnungsbestand verstärken

Bisher planen die Wohnungsunternehmen keine größeren Investitionen in den Wohnungsbestand, die über die laufende Instandhaltung und kleinteilige, punktuelle Modernisierung hinausgehen. Mit der Realisierung eines qualitativ hochwertigen Wohnungsneubaus droht ein Auseinderfallen des Wohnstandards und der Wohnqualität zwischen Wohnungsbestand und Wohnungsneubau am Standort, das sich deutlich schon rein äußerlich ablesen lässt. Entsprechend der vorgeschlagenen Vorgehensweise sollten die Wohnungsunternehmen dazu bewegt werden, die Investitionen in den Wohnungsbestand an den Bedarfen der Bewohnerschaft anzupassen und zu verstärken.

Spezielle Wohnbedarfe klären und berücksichtigen

Mit dem Wohnungsneubau entsteht die Chance, bestimmte Wohnungsangebote zu schaffen, die sich heute vor Ort nicht finden lassen. Ausgehend von den Bedarfen in den Stadtteilen ließen sich beispielsweise altengerechte Wohnungen errichten. In diesem Zusammenhang wäre auch an eine Kooperation mit einem geeigneten Träger zur Bereitstellung wichtiger Infrastrukturangebote im Bereich der Altenpflege zu denken. Weitere deutlich ablesbare Bedarfe gehen in Richtung eines familiengerechten Wohnungsangebotes mit ausreichend großen Wohnungen ohne Belegungsbindungen.

Nachbarschaftsbezogene Infrastruktur ergänzen

Treffpunkte, Versammlungs- und Veranstaltungsräume fehlen in Lehmkuhle und Ebel. Zusammen mit dem Wohnungsneubau könnte ein entsprechendes Raumangebot geschaffen werden, das von der ‘alten’ und ‘neuen’ Bewohnerschaft als Treffpunkt, Veranstaltungsraum oder auch für private Feiern genutzt werden kann.

Die genaue Nutzungs- und Ausgestaltungskonzeption eines derartigen ‘Nachbarschaftstreffs’ sollte gemeinsam mit den Bewohnerinnen und Bewohnern erarbeitet werden. Auch die Verwaltung der Räumlichkeiten könnte langfristig in Bewohnerhand liegen.

Externe Begleitung des Projektes in der ersten Nutzungsphase

Um das heute weitgehend funktionierende soziale Gefüge in den Siedlungen zu erhalten und eine Integration der neuen Mieterinnen und Mieter in die bestehende Siedlungsgemeinschaft zu erreichen, sollte darüber nachgedacht werden, eine externe Begleitung des Projektes beispielsweise in den ersten beiden Jahren zu installieren. Dieser Begleitung kämen entsprechend der Beispiele aus zahlreichen IBA-Projekten kommunikative, initiierende und moderierende Aufgaben zu. Die Entwicklung und der Aufbau des o.g. Nachbarschaftstreffs könnte über diese externe Begleitung und Beratung angestoßen und organisiert werden.

3.2 Verkehr

Erschließung der Gewerbegebiete von großer Bedeutung...

Die verkehrliche Erschließung der Stadtteile für den motorisierten Individualverkehr, für den öffentlichen Personennahverkehr sowie für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer ist ein wichtiger Punkt, um die Lebens- und Arbeitssituation in den Stadtteilen Lehmkuhle und Ebel zu verbessern. Dabei kommt insbesondere der Erschließung der Gewerbegebiete eine herausragende Bedeutung zu, da der Erfolg der Stadterneuerung in Lehmkuhle und Ebel in hohem Maße von der Entlastung der Siedlungsbereiche vom Schwerlastverkehr abhängt. Trotz dieser Bedeutung ist eine verkehrliche Entlastung der Siedlungsbereiche lediglich schrittweise und langfristig zu erreichen. Andere Maßnahmen der Stadtteilentwicklung dürfen deshalb nicht zurückstehen, sondern müssen - abgestimmt mit zukünftigen Erschließungsplänen - zwischenzeitlich umgesetzt werden. Das Handlungsfeld Verkehr steht somit gleichberechtigt neben den anderen Handlungsfeldern des integrierten Handlungskonzeptes, dennoch werden erste verkehrliche Teilschritte eine Signalwirkung für den gesamten Entwicklungsprozess entfalten können.

... jedoch gleich-berechtigt zu den anderen Hand-lungs-feldern

Sofern keine anderen Quellen genannt sind, beziehen sich die im folgenden genannten Verkehrsbelastungen auf eine im Winter 1999 im Auftrag des Stadtplanungsamtes (Abteilung Verkehrsplanung) durchgeführte Verkehrszählung, die sehr differenziert die Ausgangssituation in den Stadtteilen erfasst. Dabei wurden sowohl an allen zentralen Stellen 24-Stunden Messreihen (an drei Wochentagen) durchgeführt als auch bei der Fahrzeugbelastung nach LKW und PKW unterschieden. Ergänzend wurden an weiteren Messpunkten Gesamtfahrzeugbelastungen ermittelt (vgl. Stadt Bottrop 2000).

Foto: Brückensituation Knappenstraße

Bestand und Bedarfe

Motorisierter Individualverkehr (PKW und LKW)

Fragmentierung und Belastung der Siedlungsbereiche durch Verkehrstrassen

Eines der größten Probleme für die Erschließung der Gewerbegebiete stellt die Fragmentierung des Stadtraumes Lehmkuhle/Ebel aufgrund der Brücken und Bahnüberführungen dar. Hierdurch werden Bindungen und Restriktionen geschaffen, die nur mit einem großen Mitteleinsatz bzw. auf Kosten der Siedlungsbereiche gelöst werden können. Um die Verkehrsbelastung des Bereiches Lehmkuhle und Ebel quantifizierbar zu machen, wurde im Dezember 1999 eine Verkehrszählung für diesen Bereich durchgeführt (Stadt Bottrop 2000). Das Ergebnis untermauert deutlich die Wahrnehmung der Bewohnerschaft und Akteure in den Siedlungsbereichen, dass die Verkehrsbelastung durch LKW überdurchschnittlich stark ist.

Besonders betroffen von der Verkehrsproblematik sind folgende Siedlungsbereiche.

Ebel sehr stark belastet

Ebel: Der Bereich Oskarstraße, Ebelstraße wird von mehr als 5.500 Fahrzeugen belastet (Belastung von 6.00 bis 22.00 Uhr), wovon ca. 550 Fahrzeuge LKW sind. Der Siedlungsbereich Ebel und hier speziell die Oskar- und Ebelstraße sind eine der meist genutzten Zu- und Abfahrten zu den Gewerbegebieten. Zudem sind sie stark von 'Schleichverkehren' genutzt, die den Stau am Ortseingang Bottrop umgehen wollen. Die Erschließung der Firma Thyssen Sonnenberg belastet Ebel zusätzlich, da sie ausschließlich durch den Siedlungsbereich geschieht.

Lehmkuhle ebenfalls belastet

Lehmkuhle: Die Lehmkuhler Straße ist ebenfalls stark von Verkehren betroffen. Hier ist eine Belastung von mehr als 2.100 Fahrzeugen zu messen (Belastung von 6.00 bis 22.00 Uhr) inklusive einer LKW-Belastung von über 320 LKW.

Wohnbereich Knappenstraße im Randbereich belastet

Knappenstraße: Der Siedlungsbereich Knappenstraße wird in den Randbereichen von den PKW/LKW-Verkehren belastet, denn der Verkehr fließt über die Knappenstraße und die Brakerstraße um das Siedlungsgebiet herum. So entfallen auf die Knappenstraße in Höhe des Siedlungsbereiches rund 4.600 bis zu 6.000 Fahrzeugen (Belastung von 6.00 bis 22.00 Uhr an zwei Messstellen) inklusive einer LKW-Belastung von rund 450 LKW. Auf der Brakerstraße verkehren über 3.800 Fahrzeuge (Belastung von 6.00 bis 22.00 Uhr).

Bahnhofsviertel belastet

Bahnhofsviertel: Ebenfalls belastet sind z. Zt. die Bereiche Bahnhofstraße (nördlich des Hauptbahnhofes) und Friedrich-Ebert Straße (zwischen L 631 und Devenstraße), die zwar keinen homogenen Siedlungsbereich wie etwa Ebel darstellen, jedoch ebenfalls als Hauptfunktion Wohnnutzung aufweisen. Sie sind an der Bahnhofstraße mit über 2.100 Fahrzeugen (Belastung von 6.00 bis 22.00 Uhr) inklusive ca. 380 LKW-Bewegungen sowie an der Friedrich-Ebert-Straße mit über 2.200 Fahrzeugen (Belastung von 6.00 bis 22.00 Uhr) inklusive 250 LKW-Bewegungen belastet.

Welheimer Mark als wichtige Erschließung

Welheimer Mark: Bereits außerhalb des Untersuchungsgebiet liegt die für die Erschließung der Gewerbegebiete genutzte Welheimer Mark. Hier kommt es ebenfalls zu erheblichen Nutzungskonflikten zwischen PKW-/LKW-Verkehr und Wohnen, mit einer Belastung von über 2.500 Fahrzeugen (Belastung von 6.00 bis 22.00 Uhr) inklusive ca. 410 LKW Bewegungen.
Auffallend ist, dass von den fünf belasteten Wohnbereichen drei Bereiche (Ebel, Lehmkuhle und die Welheimer Mark) ordnungsrechtlich für den LKW-Verkehr insgesamt bzw. eingeschränkt gesperrt sind.

Zunahme der Belastung in den letzten Jahren

Für das Untersuchungsgebiet gibt es bereits Verkehrszählungen von Anfang und Mitte der 90er Jahre, die jedoch nicht zwischen Schwerlastverkehr und PKW-Verkehr unterscheiden. Daher können sich vergleichende Aussagen lediglich auf zusammengefasste Werte beziehen. Die Verkehrsbelastung ist mit wenigen Ausnahmen an allen Zählstellen größer geworden. Besonders der Siedlungsbereich Ebel zeigt einen stark gestiegenen Wert an. Dabei wird der Durchgangsstraßenzug Ebel-, Oskar-, Bahnhofstraße überproportional stark befahren, was neben der gestiegenen Zahl der LKW insbesondere auch auf die Schleichverkehre durch PKW hindeutet. Hingegen ist die Verkehrsbelastung im Siedlungsbereich Lehmkuhle und auf der oberen Bahnhofstraße zurückgegangen. Dies ist durch den Neubau der Straße 'Am Hauptbahnhof' und daran anschließend an die 'Gohrweide' als neuen/zusätzlichen Erschließungsweg in die Gewerbegebiete zu erklären.

Betriebliche Restriktionen durch Erschließung

Die Betriebe sind mit einer sehr problematischen Erschließungssituation konfrontiert, die nur schwer weitere Restriktionen für den LKW-Verkehr zulässt. Sie sind z.T. schon heute in ihren betrieblichen Abläufen eingeschränkt und es gibt vor diesem Hintergrund nach Aussage der Wirtschaftsförderung bereits Überlegungen, den Standort zu verlagern. Neben den Flächenengpässen für Betriebserweiterung ist durch die momentane verkehrliche Situation eine Expansion und dadurch eine weitere Erhöhung der Betriebsanfahrten der Unternehmen am Standort problematisch. Vor diesem Hintergrund wäre eine Planungs- und Standortsicherheit durch ein neues Erschließungskonzept für die Betriebe wünschenswert, denn die Nähe der Gewerbegebiete zur Autobahn alleine stellt noch keine Qualität dar, wichtig ist eine direkte und reibungslose Anbindung der Gewerbegebiete. Andererseits müssen im Handlungsfeld Verkehr in jedem Fall die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung berücksichtigt werden.

Nachtbelastung in den Siedlungsbe-reichen hoch

Die Erschließung der Gewerbegebiete ist momentan verhältnismäßig gleichmäßig auf die verschiedenen Erschließungswege verteilt. So werden ca. 60 % der Wege zu den Gewerbegebieten von Westen und 40% der Wege von Osten getätigt. Dies gilt sowohl für den Tag- als auch für den Nachtverkehr. Auffallend ist besonders an der Nachtverteilung, dass die Siedlungsbereiche Ebel (388 Fahrzeuge insgesamt) und Lehmkuhle (210 Fahrzeuge) hohe Nachtverkehre aufnehmen in Relation zu den weniger sensiblen Bereiche wie z.B. Am Hauptbahnhof (288 Fahrzeuge) oder Gohrweide (251 Fahrzeuge von 22.00 bis 6.00 Uhr). Insgesamt werden die Gewerbegebiete pro Tag von ca. 3.000 LKW-Bewegungen tangiert.

Die momentane Erschließung der Gewerbegebiete verhält sich wie folgt (vgl. Karte Motorisierter Individualverkehr und Fußgänger-/Radverkehr):

Erschließung von Osten heute durch die Welheimer Mark und Prosperstraße

• Die Erschließung von Osten erfolgt bisher von der B 224 kommend entweder über die Prosperstraße und Knappenstraße oder über die Straße In der Welheimer Mark durch das Wohngebiet Welheimer Mark. Dabei fließt ein hoher Anteil des Gewerbeverkehrs über die Straße In der Welheimer Mark (obwohl diese für den LKW Verkehr gesperrt ist), da die Prosperstraße durch ein niedriges Brückenbauwerk von lediglich 3,7 m Höhe eine Engstelle aufweist. Auch die Fahrtroute über die Welheimer Mark weist im weiteren Verlauf an der Knappenstraße ein relativ niedriges Brückenbauwerk auf (3,9 m), was für die LKW-Verkehre in die Gewerbegebiete An der Knippenburg und Schwellenwerk einen weiteren Engpass darstellt. Dies verdeutlicht, dass eine stärkere Erschließung der Gewerbegebiete von Osten (zur Entlastung der Westerschließung) derzeit kaum möglich ist, bevor diese Engstellen nicht beseitigt sind. Dabei kommt der Optimierung der Fahrtroute über die Prosperstraße eine besondere Bedeutung zu, um eine Durchquerung von Siedlungsbereichen soweit wie möglich zu vermeiden.

Erschließung von Westen durch Ebel und Lehmkuhler Straße...

• Die Fahrtrouten der LKW, die von Westen von der A 42 bzw. der L 631 kommen, verläuft entweder über die Oskarstraße/Ebelstraße, dass heisst der Stadtteil Ebel wird komplett durchquert, Ebel ist momentan lediglich für LKW ab 30 t gesperrt; dies wird laut Auskunft der Stadt seit Herbst 1999 stärker ordnungsrechtlich überwacht, die Wirkung wird jedoch allgemein angezweifelt. Oder die LKW benutzen die Lehmkuhler Straße, welche ein Durchfahrtsverbot für LKW ab 3,5t aufweist, als Schleichweg/Abkürzung.

• Die gewünschte Haupterschließung des Gewerbegebietes verläuft über die neue Verkehrsführung Am Hauptbahnhof, Bahnhofstraße und die Gohrweide: Dabei übernimmt die Straße ‘Am Hauptbahnhof’ die ihr zugedachte Funktion als Zu-

Foto: Erschließung Gohrweide

... sowie über die Straßen Am Hauptbahnhof und Gohrweide

bringer zu den Gewerbegebieten und zur Entlastung der Siedlungsbereiche bisher nicht ausreichend. Diese Route verzeichnet lediglich 350 LKW-Bewegungen in 24h, wobei beachtet werden muss, dass in dieser Zahl ein hoher Anteil an Busverkehren des ZOB Hauptbahnhof enthalten sind. Auch die neue Straße Gohrweide übernimmt die ihr zugedachte Funktion als Haupterschließung des Gewerbegebietes von Westen noch nicht in der ihr zugewiesenen Form mit ca. 410 LKW-Bewegungen (Belastung von 6.00 bis 22.00 Uhr). Denn über die abzweigende Bahnhofstraße läuft eine höhere Anzahl an LKW-Bewegungen (ca. 470 LKW-Bewegungen von 6.00 bis 22.00 Uhr), obwohl dieser Wohnbereich durch die neue Verkehrsführung über die Gohrweide entlastet werden sollte. Es ist zu berücksichtigen, dass von der Inbetriebnahme der Straße Am Hauptbahnhof bis zu den Verkehrserhebungen im Dezember 1999 noch kein halbes Jahr vergangen und somit die Umorientierung des Verkehrs noch nicht abgeschlossen war.

Beschilderung notwendig

Alle drei beschriebenen westlichen Fahrtrouten verlaufen ohne problematische Brückenbauwerke in die Gewerbegebiete. Die Route über Ebel wird oftmals sowohl von LKW und PKW bevorzugt, um Staus am Ortseingang Bottrop zu umfahren. Alle befragten Akteure sind sich einig, dass eine genaue Beschilderung der Wegeführung in die Gewerbegebiete notwendig ist, um die ortsfremden Fahrerinnen und Fahrer gezielt zu lenken und ihnen die Firmensuche zu erleichtern. Zudem müssen die ordnungsrechtlichen Maßnahmen durch bauliche Maßnahmen ergänzt werden, wenn bestimmte Siedlungsdurchfahrten unterbleiben sollen.

Verbleibendes Erschließungsproblem

Auch unter der Voraussetzung, dass sowohl die östliche Erschließung durch die Beseitigung der heutigen Engstellen (insbesondere des Brückenbauwerkes an der Prosperstraße) verbessert wird, als auch die westliche Erschließung unter Schonung der Siedlungsbereiche weitestgehend über die Straße Am Hauptbahnhof/ Gohrweide verläuft, können nicht alle mit der Erschließung der Gewerbegebiete zusammenhängenden Verkehrsprobleme gelöst werden:

- Es werden weiterhin Siedlungsbereiche vom LKW-Verkehr belastet, wie z.B. das neue Bahnhofskarree, die Bahnhofstraße und der Bereich Knappenstraße
- Die Erschließung über die sehr stark befahrene L 631 (über 40.000 Autos von 6.00-22.00 Uhr) kann die betrieblichen Abläufe beeinträchtigen.
- Der Stau am Ortseingang Bottrop stellt eine Restriktion für die Betriebe dar.
- Der Siedlungsbereich Ebel wird aufgrund des Standortes der Firma Thyssen Sonnenberg weiterhin von LKW Verkehren betroffen sein.
- Der Anschluß des Essener Gewerbegebietes Stadthafen wird nicht gewährleistet.

Prüfung der Realisierung eines Autobahnanschlusses

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Prüfung der Realisierung eines neuen Autobahnanschlusses für die direkte Anbindung der Gewerbegebiete an das überörtliche Straßennetz als durchgreifenste Maßnahme zur Lösung der Verkehrsproblematik im Untersuchungsgebiet dar.

Hohe Lärm- und Schadstoffbelastung der Siedlungsbereiche

Die verkehrliche Erschließung der Stadtteile führt insgesamt zu einer hohen Immissionsbelastung (Schadstoff- und Lärmimmission) vieler Siedlungsbereiche im Untersuchungsraum. Die hohe Lärmbelastung z.B. für die Wohngebäude entlang der L 631, der Siedlung Plankenschemm sowie für viele der bereits genannten Erschließungswege ins Gewerbegebiet legt den Bedarf nahe, Maßnahmen zur Lärmminderung mit der städtebaulichen Erneuerung der Stadtteile zu verknüpfen. Um die genauen Bedarfe zu ermitteln, hat die Stadt Bottrop eine Untersuchung beauftragt, die für die relevanten Lärmquellen, wie z.B. Straßen-, Schienenverkehr, Gewerbe/Industrie, die Schallimmission misst und mit der Immissionsempfindlichkeit der angrenzenden Nutzungen vergleicht.

Die hohen PKW- und LKW-Verkehre lassen zudem eine hohe Schadstoffbelastung an bestimmten Punkten erwarten. Das zur Prüfung dieser Frage erstellte Gutachten ermittelte jedoch mittels eines Feinscreenings für die Schadstoffe Benzol, Ruß und No2 Immissionen, die unter den Prüfwerten der 23. BImSchV lagen, so dass dort eine Überschreitung ausgeschlossen wurde (vgl. RWTÜV 1998).

Ruhender Verkehr

Parkraumengpass u.a. im Umfeld des Hauptbahnhofes und in den Ge-werbegebieten

Der ruhende Verkehr behindert an einigen Stellen im Untersuchungsgebiet teilweise die Geh- bzw. Radwege, was unter anderem durch einen Mangel an Stellplätzen in diesen Bereichen zurückzuführen ist. Abgesehen von kleineren punktuellen Problemen sind folgende Räume betroffen:

- **Straßen rund um den Hauptbahnhof** (wie Bahnhofstraße, Armelerstraße und Essener Straße, Friedrich-Ebert-Straße, z.T. auch Lehmkuhler Straße): Die bestehenden Engpässen beim Parken (u.a. durch den Park and Ride-Verkehr verur sacht) nehmen vermutlich mittelfristig mit dem geplanten Parkdeck am Hauptbahnhof ab (dort entstehen nach Auskunft der Stadt in erster Stufe 200 Stellplätze, die bei Bedarf aufgestockt werden können). Nach Bau des Parkdecks bestehen Überlegungen, die gewünschte Anwohnerparkregelung einzuführen.
- **nördliche Essener Straße** (zwischen L 631 und Prosperstraße): An den zentralen Einzelhandelsbereichen im Verlauf der nördlichen Essener Straße bestehen Parkraumengpässe.
- **Bahnhofstraße** (zwischen An der Knippenburg und Polderstraße): Das ungeordnete Parken in zweiter Reihe durch Anwohnerinnen und Anwohner und Kundinnen und Kunden des Lebensmittelladens gefährdet passierende Schulkinder.
- **Gewerbegebiete:** Am Kruppwald besteht nach Auffassung der Betriebe ein erheblicher Parkplatzmangel. Auch An der Knippenburg bestehen für Firmen mit voll ausgenutzten Firmengrundstücken Parkplatzprobleme. An der Straße Lichtenhorst (nördlicher Abschnitt) stellen parkende LKW u.a. für Fußgänger und Radfahrer ein Problem dar. Durch den hohen z.B. osteuropäischen Gewerbeverkehr beeinträchtigen über Nacht parkende LKW die Wohnbereiche im Untersuchungsgebiet, so dass der Bedarf für einen Nachtparkplatz geäußert wurde.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Neuer Hauptbahnhof: Attraktivierung des Schienenver-kehrs und verbesser-te Anbindung an die Innenstadt

Durch den Bau des neuen Bottroper Hauptbahnhofes konnte die Nutzung des Schienenverkehrs wesentlich attraktiviert werden. Mit dem ebenfalls neuen angrenzenden Zentralen Omnibus Bahnhof (ZOB, mit Verknüpfung Schiene und Bus) wurde die Verknüpfung des Hauptbahnhofes mit der Bottroper Innenstadt verbessert, und dies soll im Herbst 2000 weiter optimiert werden. Zu diesem Zeitpunkt haben die Stadt Bottrop und die Nahverkehrsbetriebe vorgesehen, ein auf dem Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop aufbauendes neues Busliniennetz mit veränderten Fahrtrouten und Taktzeiten und -längen einzuführen (vgl. Stadt Bottrop 1998d).

Nahverkehrskonzept sieht verbesserte Busanbindung vor

Im Untersuchungsraum ergeben sich dadurch unter anderem folgende weitere Veränderungen (vgl. auch Stadt Bottrop 1998d):

- Die Buslinien, die über den Hauptbahnhof fahren, werden sowohl mit dem Schienenverkehr als auch mit anderen Buslinien besser verknüpft.
- Die bisherige Bedienung von Ebel in Form einer Endschleife kann nicht (wie im Nahverkehrsplan vorgesehen) zugunsten einer Durchfahrt durch Ebel und durch die Bahnhofstraße verbessert werden, da der beschrankte Bahnüber gang am Südbahnhof als störanfällig eingeschätzt wird. Die sehr unbefriedigende verkehrliche Situation am Südbahnhof bedarf ohnehin langfristig einer Lösung (siehe dazu unter Fuß- und Radverkehr), so dass dann auch die ÖPNV-Anbindung optimiert werden kann.
- Eine Buslinie wird zukünftig durch bzw. entlang der Gewerbegebiete fahren (unter anderem über An der Knippenburg, Brakerstraße, Steigerstraße und Knappenstraße), so dass die Gewerbegebiete - so auch ein Anliegen einiger Unternehmer - besser an den ÖPNV angebunden sind.
- Sowohl über den Südring als auch über die Armeler Straße verlaufen Buslinien, die diese Wohnbereiche besser anbinden.
- Viele Buslinien, z.B. die Anbindung von Ebel, werden ab Herbst 2000 im 20-Minuten-Takt sowie bis 24.00 Uhr bzw. 1.00 Uhr nachts die Haltestellen bedienen.

Weitergehende Bedarfe derzeit nicht ermittelbar

Inwieweit die geplanten Maßnahmen den ÖPNV-Verkehr tatsächlich benutzerfreundlicher und attraktiver machen, hängt von dem Fahrplan ab, der die genauen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sowie Linienverknüpfungen enthält. Da nach Angaben der Vestischen Straßenbahnen GmbH dieser jedoch nicht vor Sommer 2000 vorliegt, kann im Handlungskonzept keine weitergehende Einschätzung zu den zukünftigen Problemen und Bedarfen des ÖPNV erfolgen.

In einem vorgezogenen Schritt wurde die Ringlinie 256 umgesetzt, die die südliche Innenstadt berührt, an die Innenstadt angrenzende Stadtteile anbindet sowie den Hauptbahnhof bedient. Die Attraktivität dieser Linie wird ab Herbst 2000 erheblich erhöht, da dann wichtige Anschlüsse (z.B. die S 9 am Hauptbahnhof) besser darauf abgestimmt sein werden. Um die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt zukünftig zu beschleunigen, beabsichtigt die Stadt seit längerer Zeit den Bau einer S-Bahn-Anbindung, was bisher jedoch nicht realisiert werden konnte.

Fußgänger- und Radverkehr

Der Fußgänger- und Radverkehr ist durch die zahlreichen das Untersuchungsgebiet durchschneidenden Verkehrsbarrieren (A 42, L 631, Schienenstränge, Kanal, Emscher) stark eingeschränkt, da diese sowohl die Nutzbarkeit und Attraktivität der Wegeverbindungen beeinträchtigen, als auch - insbesondere an bestimmten

Verkehrsbarrieren und hohe -belastung behindern Fußgänger und Radfahrer

Stellen - eine Gefährdung für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer darstellen. Zudem stellt die hohe Verkehrsbelastung durch PKW- und LKW-Verkehre einzelner Siedlungsbereiche sowie wichtiger Wegeverbindungen (z.B. in die Naherholungsräume) ein Problem dar, das durch nur eingeschränkt nutzbare bzw. fehlende Fuß- und Radwege und problematische Unter- bzw. Überquerungen von Straßen und Schienen teilweise noch verschärft wird.

Gefahrvolle Situation für Kinder in Ebel

Um den Fußgänger- und Radverkehr zu verbessern, kommt der Verkehrsentlastung von wichtigen Siedlungsbereichen - wie z.B. Ebel oder dem Wohnbereich Lehmkuhler Straße/Böcklinstraße - eine große Bedeutung zu. Erst diese Maßnahme ermöglicht z.B. Kindern wieder ein gefahrloses Spielen im Wohnumfeld - eine der Grundvoraussetzungen zur Verbesserung der Lebensqualität im Stadtteil. Die derzeitige gefahrvolle Situation im Stadtteil Ebel ist in der Spielraumanalyse „Stadtteil Ebel aus Kindersicht" dargestellt (Stadt Bottrop 1998h): Defizite, wie zu starker LKW-Verkehr, zu schmale Gehwege, schlechte Einsehbarkeit von Straßen, gefährlicher Bahnübergang, zugeparkte Gehwege etc. werden dort benannt. Die hohe Verkehrsbelastung dieses Siedlungsbereiches wurde bereits angesprochen (z.B. an der Oskarstraße von 6.00 bis 22.00 Uhr 5538 Fahrzeuge - davon 553 LKW). Dabei ist die Oskarstraße am stärksten zwischen 15.00 und 16.00 Uhr belastet (mit 715 Fahrzeugen) und die Ebelstraße erreicht ihren Spitzenwert zwischen 17.00 und 18.00 Uhr (mit 539 Fahrzeugen): Zu diesen Uhrzeiten bewegen sich spielende Kinder vielerorts durch den Stadtteil, so dass eine Verkehrsdichte von durchschnittlich 9 bis 12 Fahrzeugen pro Minute sehr erheblich ist.

Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes dringlich

Dies bestätigt die bereits erörterten Bedarfe einer Verkehrsführung, die Ebel vom Durchgangs- und Gewerbeverkehr entlastet bzw. diesen mittelfristig aus dem Stadtteil heraushält. Zudem bedarf es der Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes, verbesserter Querungsmöglichkeiten und Geschwindigkeitsbegrenzungen (z.B. Spielstraßen, siehe Spielraumanalyse, Stadt Bottrop 1998). Für die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs ist es desweiteren wichtig, dass sowohl in die Innenstadt als auch in die Naherholungsräume sichere und attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen vorhanden sind (siehe dazu Kap. 3.4). Um das Fußwegenetz zu verbessern, bedürfen schlecht ausgestaltete (z.B. zu schmale) Wege der Erneuerung und zudem müssen fehlende Fußwege (z.B. keine vorhanden oder nur einseitig) ergänzt werden. Gesonderte Radwege sind im Untersuchungsraum bisher nur an wenigen Straßen vorhanden. Eine Ergänzung des Radwegenetzes ist an stark befahrenen Straßen (z.B. ins Gewerbegebiet) oder zentralen Wegeverbindungen (z.B. in Richtung Stadtmitte, in die Freizeit- und Erholungsräume) von hoher Bedeutung. Die unten aufgeführten Bedarfe können dabei in das geplante Radwege-/Radverkehrskonzept einfließen, das die Stadt im Frühjahr 2000 in Auftrag geben wird

Defizite für Fußgänger und Radfahrer finden sich...

Folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte weisen sowohl für Fußgängerinnen und Fußgänger als auch für Radfahrerinnen und Radfahrer Defizite auf (vgl. Stadt Bottrop 1993, Verkehrsentwicklungsplan), so dass ein dringender Erneuerungs- bzw. ein Ergänzungbedarf abgeleitet werden kann:

... besonders im Verlauf der Bahn-hofstraße...

• **Bahnhofstraße**: Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer aus Ebel und aus dem Wohnbereich Lehmkuhler Straße gelangen über sie auf direktem Weg in die Stadtmitte (und umgekehrt), zudem verläuft auf ihr der Schulweg zur Grundschule Ebel sowie ein lokaler Wanderweg. Über die Bahnhofstraße fließt jedoch ein hoher Anteil an Gewerbe- und Durchgangsverkehr (z.B. von 6.00 bis 22.00 Uhr 4763 Fahrzeuge - davon 473 LKW - im mittleren Ab-

schnitt, zwischen An der Knippenburg und Gohrweide). Dies ist insbesondere gefahrvoll, da die Gehwege im Teilstück zwischen Lehmkuhler Straße und Am Südbahnhof teilweise sehr schmal bzw. von PKW ungeordnet zugeparkt werden, Radwege fehlen ganz. Auch der weitere Straßenverlauf in Richtung Ebel (ebenerdiger beschrankter Bahnübergang, Brücke über die Emscher und unter der A 42) ist sehr gefährlich und bedarf der grundlegenden Umgestaltung.

Foto: Bahnhofstraße

... aber auch im Verlauf anderer stark befahrener Straßen

• **Lichtenhorst**: Diese Straße ist derzeit ein Zubringer in die Gewerbegebiete und in die Wohnbereiche Welheimer Mark und Knappenstraße, so dass von 6.00 bis 22.00 Uhr 1971 Fahrzeuge - davon 186 LKW - diese frequentieren. Die Fußwege sind an einigen Stellen sehr schmal, insbesondere im nördlichen Teilstück. Ein Fahrradweg fehlt ganz, obwohl hier derzeit der Regionale Kanalradwanderweg verläuft. Das Angebot eines Fuß- und Radweges entlang der Berne und der Emscher seit Frühjahr 2000 entschärft die Situation lediglich im südwestlichen Teilabschnitt (bis zur Unterquerung der A 42), dann mündet der Emscherweg in den nördlichen Abschnitt der Straße Lichtenhorst, so dass hier ein Ausbau dringlich erscheint.

• **Knappenstraße**: Sie ist durch Verkehre in die Gewerbegebiete und östlichen Wohngebiete stark belastet, so zeigen die drei Messpunkte im Teilstück zwischen Polderstraße und Prosperstraße tagsüber eine Belastung von rund 3500 bis knapp 6000 Fahrzeugen auf. Die Knappenstraße ist eine wichtige Rad- und Fußwegeverbindung in Richtung Halden in Batenbrock und Welheimer Mark . Der Gehweg ist jedoch einseitig verhältnismäßig schmal. Eine Route des IBA-Emscher Radweges verläuft hier, ebenso eine regionale Radwegeverbindung. Der KVR plant für das Teilstück zwischen Prosperstraße und Steigerstraße einen Radweg, der nach Süden hin fortgesetzt werden sollte.

• **Armelerstraße**: Die Armelerstraße ist eine wichtige Verbindung nach Vonderort und in Richtung bedeutsamer Freizeitflächen (Gesundheitspark Quellenbusch, Revierpark Vonderort), auf ihr verläuft ein lokaler Wanderweg sowie der IBA-Radweg (auf einem Teilstück). Zukünftig erschließt sie zudem die dann möglicherweise rekultivierte und in Teilen nutzbare ehemalige Deponie Donnerberg. Die Gehwege sind im östlichen Teilstück einseitig abschnittsweise sehr schmal (vgl. Stadt Bottrop 1993). Es ist zudem zu prüfen, inwieweit die aktuelle Fahrzeug-Belastung sowie die örtlichen Verhältnisse einen Radweg sinnvoll erscheinen lassen, oder ob durch andere Maßnahmen (z.B. deutliche Geschwindigkeitsbegrenzungen o.ä.) die Radverkehrsnutzung gefördert werden kann.

Schmale oder fehlende Gehwege beeinträchtigen z.T. die Fußgänger

Zusätzlich zu den genannten Straßen bestehen an weiteren Straßen Bedarfe, die Gehwege zu erneuern bzw. zu ergänzen (vgl. dazu auch Stadt Bottrop 1993):

- **Oskarstraße/Ebelstraße**: An der stark von Gewerbe- und Durchgangsverkehr belasteten Einmündung in den Stadtteil Ebel sind die Gehwege sehr schmal ausgeprägt, wobei sich dies an der Bernebrücke weiter zuspitzt.
- **Am Südbahnhof/Am Kruppwald/Bruktererstraße**: Diese Straßen stellen zwar keine zentralen Fußwegeverbindungen dar, weisen aber Gewerbeverkehr auf, so dass fehlende Gehwege z.B. die dort tätigen Personen in ihren Wegen einschränken und gewisse Gefahrenpotenziale aufweisen.
- **Bogenstraße**: Im Anschluß an Kanalbauarbeiten sind die Gehwege erneuerungsbedürftig.
- **Südring** (östliches Teilstück): Am Südring mangelt es an Querungshilfen für Fußgänger, was bei einer Belastung von rund 10.400 Fahrzeugen problematisch ist.

An der L 631 sowie einzelner Zufahrten fehlen Radwege

Das Radwegenetz bedarf zudem - über die oben genannten Bereiche hinaus - z.B. an folgenden Straßen der dringenden Ergänzung (vgl. dazu Stadt Bottrop 1993):

- **L 631:** Die vierspurige Magistrale ist rund um die Uhr von Fahrzeugen sehr stark belastet, die u.a. aus Essen oder von der A 42 zu den unterschiedlichsten Zielen in Bottrop fahren (z.B. von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr 41.935 Fahrzeuge an der Einmündung der Autobahnabfahrt A 42/Im Brahmkamp). Es liegt nahe, dass die bisherigen nur für Teilabschnitte vorhandenen Radwege unbedingt ergänzt werden müssen. Seitens der Stadt wurde dazu bereits eine Entwurfsplanung für einen Förderantrag erstellt.

Foto: L 631-Essener Straße

- **Essener Straße, nördlicher Abschnitt** (zwischen Prosperstraße und Bahnhofstraße): Diese Geschäfts- und Wohnstraße stellt in Verlängerung der Bahnhofstraße eine ideale Anbindung von Ebel in Richtung Innenstadt dar, so dass eine durchgehende Radwegverbindung wünschenswert ist (Verkehrsbelastung 1998 zwischen rund 5.500 und 6.700 Fahrzeugen an unterschiedlichen Messstellen, Stadt Bottrop 2000).
- **Essener Straße, südlicher Abschnitt** (zwischen Borbecker Straße und Stadtgrenze): Hier besteht seit langer Zeit die Absicht der Stadt, einen Radweg anzulegen, die Realisierung steht jedoch aus.
- **Friedrich-Ebert-Straße** (südlicher Abschnitt): Die beidseitigen Radwege sind teilweise erneuerungsbedürftig.
- **Oskarstraße/Ebelstraße**: Bei anhaltender Verkehrsbelastung dieser Straße wäre hier ein Radweg dringend erforderlich, aber aufgrund der räumlichen Verhältnisse größtenteils nur schwer zu realisieren.

Im Freiraum wenige Fuß- und Radwege

Im Untersuchungsraum sind bisher nur wenige Fuß- und Radwegeverbindungen zu finden, die fernab der Straßen verlaufen, obwohl gerade ihnen eine besondere Qualität zukäme in einem Stadtteil dem es an Grünflächen mangelt. Lediglich am Rande der Stadtteile sind solche Wege zu finden, wie z.B. IBA-Radweg über den Thiathildweg, Wanderwege durch das Prosperwäldchen. Seit Frühjahr 2000 besteht zudem die Möglichkeit, entlang der Berne sowie entlang der Emscher Fuß- und Radwege zu benutzen. Diese Wege sind als erster wichtiger Schritt zu sehen, um mittel- bis langfristig durchgehende Wegeverbindungen in die zentralen Erholungsräume entlang von nicht befahrenen Grünachsen zu schaffen. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es weiterer Wegeverbindungen beispielsweise
• entlang des Piekenbrocksbaches,
• entlang des Kanals,
• entlang der Polderstraße,
• zwischen Gohrweide und Halde-Prosperstraße (siehe dazu Kap. 3.4).
Die Sicherheit der Fuß- und Radwegeverbindungen ist durch gefährliche Straßenquerungen und Bahnunterführungen beeinträchtigt.

Gefährliche Bahnunterquerung

Die folgenden Bahnunterquerungen weisen bereits für den motorisierten Individualverkehr Engstellen auf, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer sind z.B. durch zu schmale bzw. keine Gehwege oder o.ä. gefährdet:
• Lichtenhorst/Knappenstraße,
• Knappenstraße (auf Höhe der Polderstraße),
• Brakerstraße,
• Prosperstraße (zwischen Knappenstraße und Devenstraße),
• Essener Straße (nach dem Abzweig der Borbecker Straße).

Problematische Straßen- und Brückenquerungen

Auch die Querung der bereits genannten stark befahrenen Straßen und Bahnübergänge stellt Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer vor Probleme, zumal wenn es sich um zentrale Wegeverbindungen handelt, wie z.B.:
• **Essener Straße** (zwischen Polderstraße und Im Brahmkamp): Hier fehlt eine Querungshilfe für den Rad- und Fußgängerverkehr, so dass die Inselwohnlagen westlich der Essener Straße abgeschnitten sind und eine wichtige Verbindung aus den Wohngebieten östlich der Essener Straße in die westlich der Straße gelegenen Erholungsräume fehlt. Die starke Verkehrsbelastung belegt den Bedarf einer Fuß- und Radwegebrücke.

Hoher Handlungsbedarf an Bahnübergängen und Brücken

• **Bahnhofstraße** (zwischen Polderstraße und Asbeckstraße): Der ebenerdige beschrankte Bahnübergang sowie die sich anschließende Brücke über die Emscher

Foto: Bahnübergang Bahnhofstraße

hinweg und unter der A 42 hindurch ist insbesondere für Schülerinnen und Schüler durch schlechte Einsehbarkeit und schmale Brückengehwege sehr gefährlich (siehe dazu auch die Spielraumanalyse „Stadtteil Ebel aus Kindersicht"). Eine Entschärfung wurde wiederholt überlegt, aber - abgesehen von der Notlösung (Klingel am beschrankten Bahnübergang) - bisher aufgeschoben, da lediglich durch eine aufwendige Veränderung des gesamten Verkehrsbereiches eine Problemlösung zu erwarten ist. Diese Problemlösung stellt jedoch einen der wesentlichsten Schritte dar, um Ebel räumlich besser an die Innenstadt anzubinden.

• **Südring**: Eine Querung ist derzeit im Straßenverlauf nicht möglich (nur an der Einmündung in die Essener Straße), im Falle einer zukünftigen Öffnung der Deponie Donnerberg für Erholungszwecke muß diese Barriere überwunden werden.

• **Oskarstraße/Ebelstraße**: Die vorhandene Bernebrücke besitzt erheblich zu schmale Gehwege, die insbesondere durch das erwähnte hohe Verkehrsaufkommen in Ebel (siehe oben) eine Gefahr darstellen.

Ziele

Verbesserung der verkehrlichen Situation durch ein zeitlich abgestuftes Erschließungskonzept: Ziel ist die optimierte Erschließung der Gewerbegebiete sowohl durch verkehrslenkende Maßnahmen als auch bauliche Maßnahmen in mehreren Umsetzungsschritten.

Entlastung der Siedlungsbereiche vom Durchgangsverkehr: Durch bauliche bzw. ordnungsrechtliche Maßnahmen werden die Siedlungsbereiche für Durchgangsverkehre unattraktiv gemacht.

Punktuelle Neuordnung des ruhenden Verkehrs: Die Parkplatzsituation soll in einigen Teilbereichen, wie den Gewerbegebieten und den Einzelhandels- und Dienstleistungsbereichen verbessert werden.

Ergänzung bzw. Erneuerung von Fuß- und Radwegen: Die Wegeverbindungen ins Zentrum und in die wesentlichen Freizeit- und Erholungsräume müssen durch ein attraktives und sicheres Fuß- und Radwegenetz erschlossen sein.

Maßnahmen und Projekte

Verbesserung der verkehrlichen Situation durch ein zeitlich abgestuftes Erschließungskonzept und Entlastung der Siedlungsbereiche

Kombination von kurzfristigen und langfristigen Maßnahmen

Umzusetzen ist das Ziel einer Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete und eine Minderung der Belastung der Siedlungsbereiche durch ein zeitlich aufeinander abgestimmtes Erschließungssystem. Dieses System enthält sowohl kurzfristig realisierbare Maßnahmen, wie z.B. ein LKW-Leitsystem, als auch längerfristige Maßnahmen, wie z.B. der Umbau von Brücken oder die Realisierung eines neuen Autobahnanschlusses. Vor diesem Hintergrund besteht für die Realisierung des Maßnahmepaketes für den gewerblichen Verkehr eine gute Ausgangsvoraussetzung, da vom neuen Erschließungskonzept sowohl die Unternehmen als auch die Bewohnerschaft gleichermaßen profitieren. Es sind bereits zahlreiche Projektideen der Akteure vorhanden. Die Umsetzung bzw. konkrete Planungsphase der

Erschließung sollte in einem partizipatorischen Prozess mit den Betrieben, der Bewohnerschaft und weiteren Akteuren entwickelt werden. Bei der Entwicklung des Maßnahmekataloges ergeben sich aus der Analyse der momentanen Erschließung einige Restriktionen: Eine Sperrung der Siedlungsbereiche Ebel und Lehmkuhle für die LKW-Durchfahrt zu den Gewerbegebieten würde ein zusätzlich hohes Verkehrsaufkommen (ca. 900 LKW-Bewegungen in 24h) mit den beschriebenen Problemen für die anderen Erschließungsstraßen bedeuten. Die Erschließung verliefe dann über die Straßen Am Hauptbahnhof und Gohrweide. Dabei müsste für die Erschließung Am Hauptbahnhof geprüft werden, in wie weit diese höhere Belastung (bei angenommener Sperrung von Ebel und Lehmkuhle) mit dem Mini-ZOB Hauptbahnhof und der neuen Bebauung des Bahnhofskarrees verträglich ist.

Ziel: Veränderte Lenkung und Aufteilung der Verkehre

Will man die Verkehre aus Ebel sowie aus der Lehmkuhler Straße nicht komplett über den Hauptbahnhof lenken, müssen die verkehrlichen Engpässe der östlichen Erschließung behoben werden (Brückenbauwerke an Prosper- und Knappenstraße), so dass insgesamt eine andere Aufteilung und Lenkung der Verkehre möglich wird. Dies sorgt sowohl für eine Entlastung der Bewohnerschaft der Welheimer Mark als auch für eine schnellere Abwicklung der LKW-Verkehre in die Gewerbegebiete.

• Erschließungskonzept

Dreistufiges Erschließungskonzept

Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation werden die einzelnen Maßnahmen einem zeitlich abgestuftem Erschließungskonzept zugeordnet, das im folgenden beschrieben wird.

- erste Stufe: LKW-Leitsystem und Verkehrsberuhigung von Siedlungsbereichen
- zweite Stufe: Verbesserte östliche Erschließung durch Beseitigung der Engstelle Prosperstraße
- dritte Stufe: Prüfung der Realisierung eines neuen Autobahnanschlusses

Erste Stufe: LKW-Leitsystem für die Erschließungsrouten sowie Verkehrsberuhigung von Siedlungsbereichen

Gebündelte Erschließung der Gewerbegebiete und erste verkehrsberuhigende Maß-nahmen

Maßnahme: Um die LKW-Verkehre gezielt zu lenken, sollte ein LKW-Leitsystem (Beschilderung ab Autobahnabfahrt) eingeführt werden. Dabei verläuft die Erschließung der Gewerbegebiete von Westen über die Straßen Am Hauptbahnhof, Bahnhofstraße und Gohrweide (ohne Höhenrestriktion) und die Erschließung von Osten über die Prosperstraße und Knappenstraße (mit Höhenrestriktion). Ein Leitsystem ist auch vor dem Hintergrund der vielen ortsfremden LKW im Gewerbegebiet von Bedeutung, da die Firmen nur auf den Stammlieferverkehr bzw. auf den eigenen Fuhrpark Einfluß in Bezug auf die Fahrtroute nehmen können.

Um die Siedlungsbereiche verkehrlich zu entlasten, wird zudem vorgeschlagen:

- Die Lehmkuhler Straße sollte durch bauliche und/oder ordnungsrechtliche Maßnahmen vom LKW-Verkehr sowie vom PKW-Schleichverkehr entlastet werden. Straßenraumverengungen können dabei eine Durchfahrt unattraktiv machen.
- Ebel kann in dieser ersten Stufe nicht komplett von LKW-Verkehren entlastet werden, da die Firma Thyssen Sonnenberg durch die Siedlung erschlossen werden muss. Um den Hauptverkehr in die Gewerbegebiete sowie den PKW-Durchgangsverkehr zu unterbinden, werden Fahrbahnverengungen an den Ortseingängen und eine Diagonalsperre im Kreuzungsbereich Ebel-, Bahnhofstraße, Lichtenhorst vorgeschlagen. Diese Sperre würde den beschriebenen Bereich für Durchgangsverkehre von Ebel nach Norden undurchlässig machen. Dadurch werden die Schleichverkehre und ein Großteil der gewerblichen Erschließung in die Gewerbegebiete unterbunden und der Siedlungsbereich Ebel stark entlastet.

Vorteile: Der Siedlungsbereich Lehmkuhle kann deutlich von LKW- und PKW-Verkehren entlastet werden. Auch Ebel erfährt eine deutliche Reduzierung der PKW- und LKW-Verkehre, so dass insgesamt die Verkehre gezielt durch die weniger sensiblen Bereiche gelenkt werden. Desweiteren ist die Lösung kurz- bis mittelfristig und in einem überschaubaren Kostenrahmen zu realisieren. Die Erschließung über Am Hauptbahnhof/Gohrweide entlastet zusätzlich die heute stark belasteten Siedlungsbereiche Friedrich-Ebert-Straße (zwischen L 631 und Bahnhofstraße) und Bahnhofstraße (nördlich des Hauptbahnhofes).

kurz- bis mittel-fristig umsetzbare Maßnahmen...

Nachteile: Die Erschließung kann zum einen den Mini-ZOB Hauptbahnhof in seinen Taktzeiten beeinträchtigen und zum anderen mit den städtebaulichen Plänen für das Bahnhofskarree kollidieren. Aufgrund der Erschließung und Anbindung der Firma Thyssen-Sonnenberg wird Ebel weiterhin von LKW-Verkehren tangiert.

... jedoch Zunahme der Verkehre am Bahnhofskarree

Zweite Stufe: Verbesserte östliche Erschließung durch Beseitigung der Engstelle Brücke Prosperstraße

Erneuerung der Brücke Prosperstraße

Maßnahme: Flankierend zu der verbesserten Erschließung von Westen muss auch die Erschließung von Osten verbessert werden. Vor diesem Hintergrund nimmt die Erhöhung der Durchfahrtshöhe der Brücke Prosperstraße (in Höhe In der Welheimer Mark) von 3,7 m auf über 4 Meter einen großen Stellenwert ein. Damit kann die Erschließung über die Prosperstraße/Knappenstraße als Haupterschließung von Osten dienen, so dass die östliche Erschließung weitgehend ohne Restriktionen genutzt werden kann. Damit dies transparent wird, sollte die restriktionsfreie Befahrbarkeit durch das Verkehrsleitsystem deutlich gemacht werden.

Vorteile: Durch die Erschließung werden Konflikte mit den Siedlungsbereichen weitestgehend ausgeschlossen, da kein Siedlungsbereich direkt betroffen ist. Zudem teilt sich die Erschließung gemäß den realen Verkehrsströmen in zwei Richtungen auf. Der Brückenausbau ist für die gesamte Entwicklung des Bereiches Bottrop-Süd von Vorteil.

Östliche Erschließung gewinnt an Bedeutung

Nachteile: Für das Gewerbegebiet Am Kruppwald ist die Erschließung für alle LKW immer noch nicht gelöst, da das Brückenbauwerk an der Knappenstraße ebenfalls eine Höhenrestriktion aufweist und sich als Engstelle erweist (siehe ergänzende Maßnahmen).

Engstelle Brücke Am Kruppwald bleibt bestehen

Dritte Stufe: Prüfung der Realisierung eines neuen Autobahnanschlusses

Varianten für eine potenzielle neue Autobahnabfahrt

Maßnahme: Ein neuer Autobahnanschluss von der A 42 ist die dritte Stufe im Maßnahmenpaket. Durch ihn wird die durchgreifendste Lösung des Verkehrsproblems des Untersuchungsgebiet realisiert. Grundsätzlich sind zwei Varianten vorstellbar:

- Die Abfahrt ist nach Angaben des Planungsamtes im Bereich der Tanklager vorstellbar. Hier könnte eine Rampenlösung realisiert werden. Jedoch ist auf der nördlichen Autobahnseite die Nähe zur Emscher eine Restriktion. Zum anderen bedarf es einer kostenintensiven Zusatzmaßnahme (vgl. nächste Seite), um entlang der Kohlehalde über den Sturmshof das Essener Hafengebiet anzuschließen. Dieser Anschluss sollte aber in jedem Fall gewährleistet sein, um auch die Bedarfe des Essener Gewerbegebietes abzudecken.
- Alternativ ist eine Abfahrt in Höhe der Straßen Sturmshof und Im Werth vorstellbar. Dies impliziert jedoch zur Anbindung der Gewerbegebiete in Bottrop ebenfalls die Erschließung Sturmshof entlang der Kohlenhalde. Für diese Variante stellen die Streubebauung Im Werth und die Bahntrassen bauliche Restriktionen dar.

Für die Gewerbegebiete optimierte Erschließung

Vorteile: Ein neuer Autobahnanschluß löst am tiefgreifensten die bestehenden Probleme und Nutzungskonflikte zwischen Gewerbeverkehr und Wohnen:
- Es entsteht Planungssicherheit für die ansässigen Betriebe
- Anbindung des Essener Gewerbegebietes Stadthafen
- Entzerrung des Staus L 631 im Bereich der Ortseinfahrt Bottrop
- Entlastung aller Siedlungsbereiche
- Verkehrliche Anbindung von gewerblichen Optionsflächen wie der Kohlenhalde und des Tanklagers
- Erhöhung der ökonomischen Attraktivität der Gewerbegebiete

Baulich-technisch aufwendig und kostenintensiv

Nachteile: Die Voraussetzungen für den Neubau eines Autobahnanschlusses sind sehr komplex. Die Maßnahme stellt einen langwierigen und kostenintensiven Prozess dar. Zusätzlich gibt es für die beiden Varianten ‘Abfahrt Tanklager' und 'Abfahrt Sturmshof’ jeweils konkrete bauliche Restriktionen. Je nach Verlauf der Trassenführung und des gesamten Projektrahmens können dem Projekt weitere bauliche, technische und rechtliche Restriktionen gegenüberstehen, die aus dem derzeitigen Diskussionsstand nicht abzusehen sind. Mit dem neuen Autobahnanschluss würden sich die Abfahrten von der A 42 auf Bottroper Stadtgebiet in kurzen Abständen aneinanderreihen. Da die A 42 Stadtautobahncharakter hat, kann dies aus Sicht der städtischen Verkehrsplanung gerechtfertigt werden. Vor diesem Hintergrund wird als erste Maßnahme die Erstellung einer Machbarkeitsstudie und einer Kostenschätzung vorgeschlagen.

Machbarkeitsstudie notwendig

Ergänzende bzw. alternative Maßnahmen

Erstellung eines Lärmminderungsplanes für die Siedlungsbereiche

Maßnahmen zur Lärmminderung

Aufbauend auf der derzeitigen Untersuchung der Schallimmissionen und ihrer Auswirkungen auf die Wohngebiete (Korrelation mit aktuellen Richtwerten) empfiehlt es sich für die Siedlungsbereiche Maßnahmen zur Lärmminderung detailliert zu entwickeln, damit perspektivisch eine Lärmminderungsplanung für alle Konfliktbereiche vorliegt.

Erschließung Sturmshof

Ergänzende Maßnahme im Fall einer neuen Autobahn-abfahrt

Maßnahme: Die Erschließung Sturmshof ist als flankierende Maßnahme für den neuen Autobahnanschluß von hoher Bedeutung, da sie den Essener Hafen bzw. die Gewerbegebiete in Lehmkuhle/Ebel an die Autobahn anschließt (je nach Lage der Autobahnabfahrt). Die Straße Sturmshof muss über das Gebiet der Kohlenhalde parallel zur Autobahn bis Sturmshof/Lichtenhorst geführt werden. Von da knüpft sie an die bestehende Erschließung an.
Vorteile: Der gesamte Siedlungsbereich Ebel, Lehmkuhle und Prosperstraße werden von LKW-Verkehren weitestgehend freigehalten. Eine Anbindung an die Gewerbegebiete im Essener Stadthafen sowie eine Anbindung für die evtl. Nachfolgenutzungen der Tanklager und der Kohlehalde ist gegeben.
Nachteile: Es handelt sich um eine kostenintensive und langfristige Lösung, da zum einen die Erschließung über die Kohlenhalde ein Problem darstellt und zum zweiten die Autobahnabfahrt als Ergänzung wichtig ist. Zudem sind weitere Ergänzungsmaßnahmen erforderlich (siehe unten).

Verlegung der südlichen Knappenstraße

Um das Wohngebiet Welheimer Mark zu entlasten und das Gewerbegebiet Am Kruppwald über die Prosper- und Knappenstraße besser zu erschließen, wird vorgeschlagen, die Knappenstraße von der östlichen auf die westliche Bahnseite (auf

die Seite des Gewerbegebietes) zu verlegen. Dies impliziert auch den Neubau bzw. die Beseitigung des Brückenbauwerkes und des Bahnüberganges, so dass dieses 'Nadelöhr' damit entfällt. Die baulich aufwendige Maßnahme, vorstellbar sind sowohl ein plangleicher Übergang als auch ein Brückenbauwerk, wird je nach Maßnahme unterschiedliche finanzielle Ressourcen benötigen.

Beseitigung der Engstelle an der Knappenstraße

Erschließung der Firma Thyssen Sonnenberg

Die Erschließung der Firma Thyssen Sonnenberg über die Freifläche zwischen Sportplatz und Tanklager ist eine weitere Maßnahme, die entweder eigenständig als Zusatzbaustein zum Erschließungssystem oder zum neuen Autobahnanschluss zu realisieren ist. Die Maßnahme ist notwendig, um den Siedlungsbereich Ebel insgesamt vom Schwerlastverkehr freizuhalten. Durch diese Maßnahme wird die Erschließung des Betriebes unter Umfahrung des Siedlungsbereiches möglich.

Lösung der Anbindung Firma Thyssen Sonnenberg

Der Bürgerverein Ebel hat als alternative Erschließung die Nutzung der alten Trasse der Prosperbahn vorgeschlagen. Es ist zu überprüfen, wie sich dies mit den vorhandenen Brückendurchfahrten vereinbaren läßt. Insgesamt gab es auch von Seiten der Stadt vielfältige Bemühungen die Erschließung verträglicher zu regeln. Dies reichte von einer neuen Verkehrsführung in Ebel bis zur Erstellung eines Bebauungsplanes für die Erschließung über die Fläche am Tanklager.

<u>Punktuelle Neuordnung des ruhenden Verkehrs</u>

Umgestaltung bzw. Neuschaffung von PKW- bzw. LKW-Stellplätzen

Zusätzliche Stellplätze bzw. eine Neuordnung vorhandener Stellplätze sind im Untersuchungsraum u.a. an folgenden Straßen vorgesehen:

Maßnahmen für Einzelhandels- und Dienstleistungsbereiche sowie die Gewerbegebiete

- **Bahnhofstraße** (zwischen An der Knippenburg und Polderstraße): Bei der Umgestaltung der Straße (vgl.Kap. 3.1) ist die Stellplatzsituation einzubeziehen.
- **Nördliche Essener Straße:** Eine Neuordnung ist im Bereich des Einzelhandelsschwerpunktes erforderlich.
- **Am Kruppwald/Lichtenhorst/Bruktererstraße**: Für den gesamten Bereich ist die PKW- und LKW-Stellplatzsituation neu zu ordnen.
  LKW können z.B. mittels ordnungsrechtlicher Maßnahmen von der Straße Lichtenhorst zur Bruktererstraße verwiesen werden (in letztgenannter Straße ist ein gefahrloseres Parken möglich).
- **An der Knippenburg**: Es ist zu überprüfen, inwieweit die von einigen Firmen geäußerten Parkplatzprobleme die Anlage zusätzlicher Stellplätze notwendig erscheinen lassen.
- **Lehmkuhler Straße**: Die vorhandenen Stellplätze sind ggf. in Teilbereichen neu zu ordnen, gegenüber Falschparkern (u.a. auf Gehwegen) sollten ordnungsrechtliche Maßnahmen eingesetzt werden.

• Einrichtung eines LKW-Übernachtungsparkplatzes

Um dem Bedarf nach zusätzlichen Parkmöglichkeiten für den Schwerlastverkehr nachzukommen und speziell den vielen auswärtigen LKW die Möglichkeit eines Übernachtungsparkplatzes zu bieten, wird vorgeschlagen, im Gewerbegebiet einen für diese Zwecke speziell ausgestatteten Parkplatz einzurichten. Dadurch wird der Konflikt Wohnen und Schwerlastverkehr um einen weiteren sensiblen Bereich (nächtliches Warten der LKW vor den Werkstoren im Übergangsbereich zu den Siedlungen) entschärft.

Spezifisch ausgestatteter Parkplatz

Öffentlicher Personennahverkehr

Verzicht auf Maßnahmenvorschläge

Zu diesem Themenkomplex wird, wie mit dem Auftraggeber vereinbart, auf Maßnahmenvorschläge verzichtet, da der aktuelle Busfahrplan mit seinen Routen, Taktzeiten und -längen vorliegen muss, um ggf. darüber hinausgehende Maßnahmen zu entwickeln.

<u>Ergänzung bzw. Erneuerung von Fuß- und Radwegen</u>

Ergänzung bzw. Erneuerung von Gehwegen sowie gleichzeitige Neuschaffung von Radwegen

Erneuerung von Fuß- und Radwegen hat an der Bahnhofstraße Priorität

Maßnahme: An den im folgenden genannten Straßen sind die Gehwege zu erneuern (z.B. zu verbreitern) oder zu ergänzen (um z.B. beidseitige Gehwege zu schaffen). Gleichzeitig sind Radwege neu zu schaffen, die in der Regel auf der Fahrbahn, aber deutlich von dieser getrennt verlaufen sollten. Es besteht insbesondere dann Handlungsspielraum, wenn die Straßenräume insgesamt umgebaut werden und städtebauliche Erneuerungen in diesen Bereichen stattfinden:

- **Bahnhofstraße**: Erneuerung des Gehweges im Straßenabschnitt An der Knipenburg bis zum Südbahnhof, Neuanlage eines Radweges im gesamten Verlauf der Bahnhofstraße (von der Essener Straße bis nach Ebel), wenn möglich als getrennter Radweg, ergänzt um die Umgestaltung des gefahrvollen Bahnüber gang und der Emscherbrücke in Richtung Ebel (vgl.dazu auch Kap. 3.1)
- **Lichtenhorst**: Gehwegerneuerung in Teilbereichen und Radwegergänzung im gesamten Verlauf (prioritär jedoch nördliches Teilstück),
- **Knappenstraße**: Gehwegerneuerung bis Prosperstraße sowie Radwegergänzung im gesamten Straßenverlauf,
- **Armelerstraße** (östlicher Abschnitt): Geh-/Radwegerneuerung in Teilbereichen

Umsetzung: Die Realisierung des Fuß- und Radweges an der gesamten Bahnhof straße sollte prioritär umgesetzt werden.

Ergänzung von Gehwegen

Ausbau von Gehwegen insbesondere an Oskar-/ und Ebelstraße

Maßnahme: An folgenden Straßen sind die Gehwege zu erneuern (z.B. zu verbreitern) oder zu ergänzen (um z.B. beidseitige Gehweg zu schaffen):

- **Oskarstraße/Ebelstraße**: Ausbau der schmalen Gehwege, wo der Straßenquerschnitt es zulässt; zudem Verkehrsberuhigung durch gestalterische Maßnahmen, so dass auch schmale Gehwege weniger gefährlich sind; ergänzend sollte die Beseitigung der Engstelle an der Bernebrücke erfolgen (siehe unten)
- **Am Südbahnhof/Am Kruppwald/Bruktererstraße**: Neuschaffung/Ergänzung von Gehwegen
- **Südring**: Ausbau der schmalen Gehwege, ergänzt um das Angebot einer Querungshilfe

Umsetzung: Die Verbesserung der Gehwege an Oskar- und Ebelstraße hat hohe Priorität und sollte spätestens im Zuge der Umsetzung der ersten Stufe des Verkehrskonzeptes zur Erschließung der Gewerbegebiete umgesetzt werden.

Ergänzung von straßenbegleitenden Radwegen

Ausbau des Radwegenetzes hat an L 631 und Essener Straße Priorität

Bei der Neuanlage von Radwegen sollten diese, wenn die Verkehrsbelastung der Straße es zulässt, auf der Fahrbahn verlaufen, aber deutlich von dieser getrennt sein. Anderfalls sind die Radwege auf den Gehwegen anzulegen, dabei sollte nur in Ausnahmefällen (bei örtlichen Engstellen) ein gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgewiesen oder der Radweg lediglich einseitig angelegt werden.
Im Untersuchungsraum sollten folgende Strecken schrittweise ergänzt werden, um ein Radwegenetz aufzubauen:

- **Magistrale L 631**: Die bisher von der Stadt eingeleiteten Schritte zum Radwegeausbau sind vorrangig weiterzuführen. Es ist vorgesehen, dass der Radweg bis zum Hauptbahnhof als getrennt markierter Radweg angelegt und südlich da von als gemeinsamer Fuß- und Radweg (aufgrund der engen Straßenverhältnis se) ausgewiesen wird. Es ist vorgesehen, die beidseitigen Parkstreifen im gleichen Zuge umzugestalten. Die Anlage des Radweges sollte höchste Priorität genießen.
- **Essener Straße** (zwischen Prosperstraße und L 631): Neuanlage eines Radweges, der baulich weniger aufwendig gestaltet sein kann und ggf. mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung verknüpft werden kann.
- **Essener Straße** (zwischen L 631 und Kanal - Stadtgrenze nach Essen): Radweg ist bereits in das Radwegeprogramm der Stadt aufgenommen, jedoch ist die Realisierung offen.
- **Friedrich-Ebert-Straße**: Erneuerung des bestehenden Radweges, Neuschaffung eines Radweges auf gegenüberliegender Straßenseite.

Ergänzung von Fuß- und Radwegen in vorhandenen und potenziellen Grünzügen

Neue Fuß- und Radwege in Grünachsen

Das Fuß- und Radwegenetz ist durch Wegeverbindungen zu ergänzen, die fernab von Straßen verlaufen (vgl. Kap. 3.4). Dabei bieten sich folgende linienhafte Grünstrukturen und Wasserläufe an, die teilweise neu zu schaffen und teilweise lediglich zu erneuern sind:

- Kanal
- Piekenbrocksbach
- Kortzbach
- Piekenbrocksbach in Richtung Halde Prosperstraße (bzw. von der Gohrweide in Richtung Halde Prosperstraße)
- Polderstraße zwischen L 631 und Knappenstraße

Erschließung des Donnerberges

Wegeverbindungen vom Stadtteilpark in Richtung Vonderort

Auch der Donnerberg sollte extensiv für den Fußgänger- und Radverkehr erschlossen werden. Dabei sind u.a. Wegebeziehungen in die angrenzenden Freizeit- und Erholungsgebiete Gesundheitspark Quellenbusch und Revierpark Vonderort herzustellen (siehe Kap. 3.4). Vom Stadtteilpark ist zukünftig eine direkte Wegeverbindung (mit Querung des Südrings) zu gewährleisten.

Gefahrenbeseitigung und Verbesserung von Straßenquerungen, -brücken und -engstellen

Kurzfristige Verbesserungen und langfristigere kostenintensivere Maßnahmen

Folgende Straßenquerungen bzw. -brücken sind im Rahmen einer sicheren und attraktiven Fuß- und Radwegeführung zu erneuern bzw. zu ergänzen:

- **Bahnhofstraße/Brückenbauwerk in Richtung Ebel**: Die Umgestaltung der gefahrvollen Bahn- und Emscherüberquerung hat aus Sicht des Fußgänger- und Radverkehrs höchste Priorität. Dazu ist jedoch eine weitreichende bauliche Maßnahme notwendig, die als kostenintensiv einzuschätzen und deshalb erst langfristig umsetzbar ist. Kurzfristig sollten zumindest erste Maßnahmen zur Entschärfung der Gefahren - wie z.B. Fahrbahnverengungen, ggf. Gehwegverbreiterungen, Querungshilfen in Höhe des Emscherradweges - durchgeführt werden (vgl. Kap. 3.1).

Kurzfristig Brückengehwege sichern

- **Ebelstraße/Bernebrücke:** Kurzfristig kann der gefahrvolle Brückengehweg - so ein Vorschlag des Schulleiters der Grundschule Ebel - dadurch entschärft werden, dass der Gehweg durch ein Geländer von der Fahrbahn abgegrenzt wird.Auch derVorschlag einer Fahrbahnverengung vor dem Brückenbauwerk

kann die Gefahr kurzfristig mindern. Langfristig sollte - auch bei einer zukünf tig reduzierten Verkehrsbelastung - eine grundsätzlichere Lösung (z.B. seitliche Fußgängerbrücke) überprüft werden.

- **L 631** (zwischen Polderstraße und Im Brahmkamp): Eine Fußgänger- und Fahrradbrücke über die L 631 kann hier eine Möglichkeit sein, um die Anbindung der Freizeit- und Erholungsräume sowie der Siedlung Plankenschemm zu ermöglichen und eine Straßenquerung der L 631 - z.B. im Zuge der DB-Brücke - gefahrlos zu gewährleisten.

Gefahrenbeseitigung und Verbesserung von Bahnunterquerungen

Kurzfristig Gefahren entschärfen und langfristig Brückenbauwerke erneuern

Um die Gefahren der vorhandenen Bahnunterquerungen im Untersuchungsraum zu entschärfen, werden im ersten Schritt kurz- bis mittelfristig realisierbare Maßnahmen vorgeschlagen, wie eine gute Ausleuchtung und eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung der Fahrzeuge lange vor Eintritt in die Unterführung (durch bauliche Maßnahmen). Im zweiten Schritt sollen dann beim Neubau des Brückenbauwerkes u.a. breite Geh- und Radwege angelegt werden. Dies gilt für folgende Bahnunterquerungen:

- Lichtenhorst/Knappenstraße,
- Knappenstraße (auf Höhe der Polderstraße),
- Brakerstraße,
- Prosperstraße (zwischen Knappenstraße und Devenstraße),
- Essener Straße (nach dem Abzweig der Borbecker Straße)

Standarderhöhung des Radwegenetzes

Erstellung eines Radverkehrskonzeptes

Die Stadt Bottrop plant die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes mit dem Ziel, ein flächendeckendes, stadtteilverbindendes und grenzüberschreitendes Radwegenetz zu entwickeln. Dies umfaßt sowohl unterschiedliche Lösungen für Radfahrstreifen als auch Radverkehrsanlagen, Fahrradabstellanlagen an Zielorten des ÖPNV, ein abgestimmtes Wegweisungssystem u.ä.. Dieses Vorhaben sollte dazu genutzt werden, die zuvor genannten Maßnahmen in diesem Zusammenhang weiter zu präzisieren und zu einem Radwegenetz in Ebel und Lehmkuhle zusammenzuführen, das einen hohen Standard aufweist und für Stadtteilbewohnerinnen und -bewohner wie Touristen eine hohe Attraktivität besitzt.

3.3 Ökonomie

Defizite im lokalen Arbeits- und Beschäftigungssektor sowie in der Versorgungssituation

Die Stadtteile Bottrop-Lehmkuhle/Ebel weisen als gewachsene Arbeiterstadtteile neben den beschriebenen stadtstrukturellen Mängeln auch Defizite in Hinblick auf den lokalen Arbeits- und Beschäftigungssektor sowie die Versorgungssituation auf. Vor diesem Hintergrund ist im Handlungsfeld Ökonomie die vordringliche Aufgabe, die im Stadtteil ansässigen Unternehmen in ihrem Bestand zu sichern und zu entwickeln. Zudem ist als zweiter Baustein die Verbesserung der Ausbildungs-, Beschäftigungs- und Qualifizierungssituation in die Stadterneuerungsstrategie zu integrieren.

Bestand und Bedarfe

Die Gewerbegebiete

Die Gewerbegebiete sind ältere, gewachsene Gebiete

Die Gewerbegebiete Am Kruppwald, An der Knippenburg und Schwellenwerk, Prosper I werden aufgrund geringer Handlungsbedarfe hier nicht vertieft, die im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes nördlich der A 42 gelegen sind, sind in den 60er Jahren entstanden und waren die ersten Gewerbegebiete außerhalb der Montanindustrie in Bottrop. Sie besitzen über das Untersuchungsgebiet hinaus einen gesamtstädtisch hohen Stellenwert, aufgrund ihrer Bedeutung für den städtischen Arbeits- und Ausbildungsmarkt. Die Situation in den Gewerbegebieten scheint zunächst stabil. Eine Weiterentwicklung ist aufgrund fehlender Flächenpotenziale jedoch kaum mehr möglich. Neben einigen größeren Unternehmen des neuen Typs ist ein Großteil der Betriebe ‘in die Jahre’ gekommen und weist Strukturen aus den 70er Jahren auf. Viele Betriebe sind nach wie vor Bergbauzulieferer. Die größeren Betriebe haben kaum ökonomische Beziehungen zum Stadtteil, weder als Absatz- noch als Arbeitsmarkt. Die unterschiedlichen Betriebsstrukturen haben zu einem breiten Angebot an Arbeitsplätzen mit verschiedenen Qualifizierungsanforderungen geführt.

Die verkehrliche Erschließung als größtes Hemmnis

Das größte Hemmnis für die Betriebe in den Gewerbegebieten ist die verkehrliche Erschließung des Gebietes (vgl. Kap. 3.2). Die städtebaulichen Defizite wie z.B. Architektur der Gebäude, Parkplatzsituation, ökologische Gestaltung o.ä. sind zwar vorhanden, jedoch weniger gravierend und resultieren aus dem Alter des Gebietes. Die Grundstückspreise in den Gewerbegebieten sind nach Aussage der Wirtschaftsförderung mit 60,- bis 80,-DM/qm relativ günstig.

Expansionsmöglichkeiten kaum vorhanden

Die Expansionsmöglichkeiten im Gebiet beschränken sich auf die wenigen Freiflächen, die sich in privatem Besitz befinden und von den Betrieben als potenzielle Erweiterungsflächen vorgehalten werden. Die Kommunikation zwischen den Unternehmen der Gewerbegebiete ist nicht stark ausgeprägt. Ein ‘loser’ Austausch existiert jedoch zwischen den schon über Jahrzehnte ansässigen Betrieben. Von Seiten der Großbetriebe werden fehlende Betriebstypen, die die Branchenstruktur im Gebiet komplettieren würden, wie z.B. unterschiedlichste Dienstleister benannt. Das Image des Gewerbegebietes wird als schlecht bezeichnet, da es ein älteres Gewerbegebiet ist und das städtebauliche und architektonische Erscheinungsbild dies auch wiederspiegelt.
Hinzu kommt, dass auch die umgebende Wohnbebauung der Siedlungsbereiche eher defizitäre bauliche und soziale Entwicklungen aufzeigen (vgl. Kap. 3.1). Dies beeinflusst aus Sicht der Betriebe das Image des Standortes. Die gute Funktionalität und der hohe Beschäftigungseffekt des Gebietes werden weniger wahrgenommen und tragen so nicht zu einem positiven Image bei. Die Wirtschaftsförderung

Gewerbegebiete von mittleren bis großen Einheiten geprägt

der Stadt Bottrop hat bei der Betreuung der Gewerbegebiete eine räumliche Herangehensweise gewählt. Das heisst, dass die Gewerbegebiete branchenübergreifend betreut werden. Im Bereich des Untersuchungsgebietes ist die Wirtschaftsförderung v.a. im Bereich der Flächenbereitstellung bei Betriebserweiterungen bzw. Verlagerungen aktiv. Die Gewerbegebiete sind v.a. von mittleren bis größeren industriell-gewerblichen Einheiten geprägt. So weist die Nutzung der Gewerbegebiete nach Anzahl der Betriebe, auf Grundlage der Bestandsaufnahme, folgendes Bild auf: 75 % Industrie/Gewerbe 17 % Handwerk, 5 % Dienstleistung, 3 % sonstige. Für die einzelnen Gewerbegebiete ergibt sich folgendes Bild:

An der Knippenburg/Schwellenwerk

• Größe:
- ca. 45 Betriebe mit ca. 1.500 Beschäftigten, Fläche ca. 55 ha

• Branchenbesatz:
- ca. 30 Industrie-/Gewerbebetriebe, i.d.R. größere Unternehmen zwischen 20 und 250 Beschäftigten. Hauptbranchen: Metall, Verpackungen, Logistik, Recycling
- ca. 10 Handwerksbetriebe. In der Mehrzahl sind dies KfZ-Betriebe, aber auch Maler und Elektriker, i.d.R. kleinere Betriebe mit bis zu 20 Beschäftigten
- wenige Einzelhandelsunternehmen
- wenige reine Dienstleister

• Sonstiges:
- fehlende Abgrenzung zum Wohngebiet, LKW-Verkehre durch angrenzendes Wohngebiet, Gleisanschluss, keine Leerstände, Großbetriebe z.T. mit Freiflächen auf den Grundstücken, keine Infrastruktur, kein öffentl. Grün

Am Kruppwald

• Größe:
- ca. 15 Betriebe mit ca. 1.000 Beschäftigten, Fläche ca. 25 ha

• Branchenbesatz:
- in der Mehrzahl Industrie-/Gewerbebetriebe, i.d.R. größere Unternehmen zwischen 30 und 350 Beschäftigte, Hauptbranchen: Metall, Bauchemie, Baustoffe,
- keine Handwerksbetriebe ansässig,
- kein Einzelhandelsbetrieb ansässig,
- wenige reine Dienstleister ansässig.

• Sonstiges:
- Sehr hoher Ausnutzungs- und Versiegelungsgrad, Gleisanschluss, problematische Erschließung des Gebietes, letzte Restflächen werden entwickelt, schlechte ÖPNV-Anbindung, Parkplatzprobleme, keine Infrastruktur oder öffentliches Grün

Foto: Gewerbegebiet Am Kruppwald

Zusammenfassend läßt sich als Bedarf zur Förderung der Unternehmen in den Gewerbegebieten die Bestandspflege und -entwicklung im Rahmen eines stadtteilbezogenen Ansatzes der Wirtschaftsförderung benennen.

Das Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot

Bottroper Innenstadt als dominierender Einzelhandelsstandort

Zur Sicherstellung der täglichen Versorgung kommt dem örtlichen Einzelhandel eine entscheidende Funktion zu. Zudem prägen die Vielfalt der Geschäfte und ihr Erscheinungsbild die Attraktivität der Stadtteile. Dominierender Einzelhandelsstandort bei Gütern des periodischen und aperiodischen Bedarfes ist die Innenstadt von Bottrop. Das Einzugsgebiet beschränkt sich jedoch hauptsächlich auf das Stadtgebiet von Bottrop (ca. 85 % des Umsatzes entfallen auf Bottroper Kundinnen und Kunden). Innerhalb des Stadtgebietes frequentieren die Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt und der südlichen Stadtteile die Innenstadt am häufigsten. Der Einzelhandel im Stadtzentrum zeichnet sich positiv durch einen geschlossenen Geschäftsbesatz in den zentralen Lagen aus. Jedoch ist in einzelnen Geschäftslagen (v.a. Innenstadtrandlagen) ein vergleichsweise hoher Besatz an preisorientierten Geschäften (Billigläden) festzustellen (Vgl. E-Consult 1998).

Essener Straße als einziger Versorgungsschwerpunkt im Gebiet

Weite Teile des Untersuchungsgebietes sind mit Versorgungseinrichtungen des periodischen und aperiodischen Bedarfes unterversorgt. Die Kaufkraft in den einzelnen Siedlungsbereichen reicht nicht aus, um dezentrale Versorgungseinrichtungen, wie z.B. Lebensmittelgeschäfte, zu etablieren. Der Versorgungsbereich nördliche Essener Straße als einziger Versorgungsschwerpunkt des Gebietes weist sowohl ökonomische als auch städtebauliche Mängel auf. Der neue Bahnhof mit seinen Angeboten ist zudem eine Ergänzung des Angebotes im Untersuchungsgebiet. Der Bereich Ebel und Knappenstraße kann hingegen als ‘weitgehend abgehängt’ von der Versorgungsinfrastruktur bezeichnet werden.

Fehlende Versorgungseinrichtungen in den Siedlungsbereichen

Im Untersuchungsgebiet fehlt bis auf die Essener Straße ein Versorgungszentrum. wobei die Essener Straße nicht den Charakter eines Stadteilzentrums hat, sondern eher als erweiterte Innenstadtrandlage betrachtet werden muss. Es fehlt ein für die Stadtteile Lehmkuhle und Ebel mit Einzelhandelsbesatz ausgestattetes Stadtteilzentrum, welches neben der Versorgung auch wichtige Stadtteilfunktionen übernehmen kann. Für weite Teile der Bewohnerschaft ergibt sich somit für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfes eine Unterversorgung, was insbesondere für ‘distanzempfindliche’ Personengruppen zum besonderen Problem wird.

Ethnische Ökonomie mit geringen Aktivitäten

Ethnische Ökonomie (von Migranten betriebene Unternehmen) spielt im gesamten Untersuchungsgebiet keine augenscheinlich bedeutende Rolle, dies steht im Gegensatz zum hohen Migrantenanteil im Untersuchungsgebiet (vgl. Kap. 2.2). Ethnische Ökonomien sind lediglich vereinzelt am Rande der Gewerbegebiete im Bereich KFZ/Schrott und im Bereich des Einzelhandels und der Dienstleistung auf der Essener Straße zu identifizieren, zudem ein Lebensmittelladen in der Bahnhofstraße in Lehmkuhle. Im Untersuchungsgebiet sind die ethnischen Ökonomien in den klassischen ‘Nischenbereichen’ Lebensmittel, Gastronomie, KFZ tätig. Für Bottrop liegt das Zentrum der ethnischen Ökonomie außerhalb des Untersuchungsgebietes jenseits der Prosperstraße in Batenbrock.

Hauptrestriktion: geringe Kaufkraft in den Siedlungen

Die Hauptrestriktion einer Entwicklung des Einzelhandels in den Siedlungsbereichen ist in der geringen Kaufkraft zu sehen, die eine Einzelhandelsnutzung der heutigen Ausprägung nicht auslasten kann. Daher haben sich in den letzten Jahren die Geschäfte weitestgehend aus den genannten Bereichen zurückgezogen. Vor diesem Hintergrund hat der Versorgungsbereich Essener Straße, trotz der Entfernung zu den Siedlungen, eine bedeutende Funktion. Mit dem Neubau des Bahnhofskarrees besteht für Teile des Untersuchungsgebietes die Chance für eine grundlegende Verbesserung der Versorgungssituation. Insbesondere der Siedlungsbereich Lehmkuhle wird von dieser Entwicklung profitieren.

Siedlungsbereich Ebel

Negative Versorgungssituation in Ebel

Die Versorgungssituation im Siedlungsbereich Ebel ist schlecht, es existieren kaum Einkaufsmöglichkeiten. Die einzigen Geschäfte, die sich zur 'Versorgung' der Bevölkerung gehalten haben, sind Kioske, die jedoch aufgrund ihrer Angebotspalette nicht als Ersatz für fehlende Geschäfte gewertet werden können. Im Siedlungsbereich gibt es mit Ausnahme eines Schrottverwerters keine gewerblichen Unternehmen. Der Rückzug der Geschäfte und Dienstleister hat sich über Jahre hingezogen. Dieser Prozess hat zeitgleich zu der negativ verlaufenden Gesamtentwicklung des Stadtteils stattgefunden. Der nächste Versorgungsbereich für Ebel ist die fußläufig kaum zu erreichende Essener Straße.

Siedlungsbereich Lehmkuhle

Verbesserte Versorgungssituation durch den Hauptbahnhof

Die Versorgungssituation für den Siedlungsbereich Lehmkuhle stellt sich als vergleichsweise besser dar. Auch hier haben Kioske die 'Versorgung' übernommen, jedoch ist in unmittelbarer Nachbarschaft durch den neuen Bahnhof ein Impuls zur Verbesserung der Versorgungssituation entstanden. Im Bahnhof ist ein Bäcker, ein Tabak/Zeitschriftenladen sowie ein Reisebüro ansässig. Zudem ist die Entfernung zur Essener Straße kürzer. Als Besonderheit stellt sich ein ethnischer Lebensmittelmarkt an der Bahnhofstraße dar, der jedoch von der deutschen Bevölkerung eher gering frequentiert wird. Zusätzlich gibt es konkrete Planungen für einen Wochenmarkt in dem Bereich.

Siedlungsbereich Knappenstraße

Negative Versorgungssituation im Bereich Knappenstraße

Der Bereich Knappenstraße ist ähnlich schlecht versorgt wie Ebel. Für die 'Versorgung' exstiert nur ein Kiosk. Für die Bewohnerschaft in diesem Bereich besteht praktisch keine Versorgungsinfrastruktur. Die Bewohnerinnen und Bewohner aus dem Bereich orientieren sich über die Stadtteilgrenzen hinaus nach Batenbrock.

Siedlungsbereich Essener Straße

Essener Straße als Gebiet mit Problemen

Die nördliche Essener Straße stellt den wichtigsten Versorgungsschwerpunkt im Untersuchungsgebiet dar. Es sind Nutzungen des täglichen Bedarfs wie Bäcker, Friseur, Supermarkt u.a. vertreten. Insgesamt ist dieser Bereich jedoch auch von Leerständen und von 'Problemnutzungen' wie z.B. Spielhallen geprägt. Die Branchenverteilung sieht nach der Bestandsaufnahme folgendermaßen aus: 60 % Dienstleistung, 32 % Einzelhandel, 8 % Handwerk. Der nördliche Teil der Essener Straße liegt nah an der Innenstadt, so dass dieser mit der Innenstadt in Konkurrenz tritt. Denn die Kundschaft, die nicht fußläufig die Essener Straße erreicht, kauft z.T. direkt in der Innenstadt ein. Interessant ist, dass es neben den erwähnten Angeboten des täglichen Bedarfes auch eine spezialisierte Einzelhändlerschaft des temporären Bedarfes gibt, die nicht auf Laufkundschaft angewiesen sind und diesen Standort vermutlich aufgrund des geringen Mietniveaus bevorzugen.

Bahnhofskarree

Bahnhofskarree als Entwicklungschance

Der Bereich nördlich des Hauptbahnhof steht in seiner momentanen Bedeutung für die Versorgung des Gebietes nicht an exponierter Stelle, jedoch ist er ökonomisch ausbaufähig. Derzeit sind hier einige Nutzungen wie kleinere Einzelhandelseinheiten, Dienstleister und Ärzte ansässig. Zudem wird durch die Neubebauung des Bahnhofkarrees eine positive Entwicklung in Form von zusätzlichen Versorgungseinrichtungen entstehen. So wird in absehbarer Zeit die Versorgungssituation verbessert. Für den Bereich Ebel und Knappenstraße ist der Standort jedoch zu weit entfernt, so dass die Chance für eine grundsätzliche Verbesserung des gesamten Gebietes durch das neue Angebot als eher gering einzuschätzen ist.

Ausbildung, Beschäftigung und Qualifizierung

Viele junge Menschen in den traditionellen Bergbauberufen ausgebildet

Im Zuge des Strukturwandels haben sich in Bottrop und im Untersuchungsgebiet Lehmkuhle/Ebel nicht nur neue Unternehmen mit neuen Arbeitsplätzen angesiedelt, sondern es sind auch zahlreiche Arbeitsplätze insbesondere im sekundären Sektor abgebaut worden. Darüber hinaus existieren gerade beim Berufseinstieg der Jugendlichen größere Probleme. So sind viele junge Menschen aus dem Untersuchungsgebiet noch traditionell im Bergbau bzw. in der Bergbauzulieferbranchen ausgebildet. Zudem ist für die Jugendlichen der Übergang von Schule in Beruf schwierig. Diese Entwicklung schlägt sich auch in den aktuellen Arbeitsmarktzahlen für die Gesamtstadt Bottrop nieder (vgl. Kap. 2.2), wobei sich folgende Hauptdefizite feststellen lassen:

- Langzeitarbeitslose: Nahezu die Hälfte der Arbeitslosen sind länger als 12 Monate (davon die Mehrheit über zwei Jahre) arbeitslos. Dies ist auch im Ver gleich zu anderen Ruhrgebietsstädten ein sehr hoher Anteil.
- Jugendarbeitslosigkeit: Trotz der aktuellen Bemühungen u.a. des Bundes (Jugend in Arbeit) sind immer noch knapp 10 % der Bottroper Arbeitslosen unter 25 Jahre alt.
- Die Arbeitslosenquote unter Ausländerinnen und Ausländern liegt mit 26,5 % deutlich über der anderer Arbeitsmarktgruppen.

Angespannte Arbeitsmarktsituation auf Stadtteilebene

Im Vergleich zur Gesamtstadt ist die Arbeitsmarktsituation im Bottroper Süden und im Bereich Lehmkuhle/Ebel deutlich angespannter. Nach Aussage des Arbeitsamtes zeigt der Bottroper Arbeitsmarkt ein klares Nord-Süd-Gefälle, die Werte für das südliche Stadtgebiet sind wesentlich schlechter als für die Stadtbezirke Mitte und Kirchhellen. Zwar liegen kleinräumig keine Arbeitsmarktdaten vor, das Arbeitsamt berichtet aber, dass insbesondere die Zahl der Arbeitslosen unter 25 Jahren im Bottroper Süden überdurchschnittlich hoch und dabei der Migrantenanteil überproportional ist.

Ausländische und junge Arbeitslose sowie Langzeitarbeitslose als Zielgruppe

Bereits diese kurze Betrachtung verdeutlicht, dass sich die arbeitsmarktlichen Bemühungen im Untersuchungsgebiet Lehmkuhle/Ebel auf die Zielgruppen der jüngeren Arbeitslosen, der ausländischen Arbeitslosen und der Langzeitarbeitslosen konzentrieren sollten. Neben den Aktivitäten zur Sicherung und zum Ausbau der Arbeits- und Ausbildungsplätze im sogenannten ersten Arbeitsmarkt zählen hierzu vor allem die Ansätze zur Beschäftigung und Qualifizierung im sogenannten zweiten Arbeitsmarkt.

Vielfältige Trägerlandschaft im Beschäftigungs- und Qualifizierungsbereich

In Bottrop hat sich eine vielfältige Trägerstruktur herausgebildet, die entsprechende Beratungs-, Beschäftigungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten anbieten. Neben den Angeboten des Arbeitsamtes, des Jugend- und Grünflächenamtes und des Kommunalverbandes Ruhrgebiet zählen dazu folgende Einrichtungen:

- Berufliche Aus- und Weiterbildung (Bif)
- Institut für berufliche Bildung gGmbH(IBB)
- Gesellschaft für Arbeitsförderung, berufliche Bildung und Soziokultur gGmbH (GABS)
- Arbeitsförderungsgesellschaft gGmbH (Gafög)
- Gesellschaft für Dienstleistung und Recycling gGmbH (GeDiRec)
- Soziale Dienste e.V.
- Neue Arbeit gGmbH

Im Hinblick auf die vorrangigen Zielgruppen und Bedarfe in Lehmkuhle und Ebel haben vor allem Gabs, Gafög, GeDiRec, Soziale Dienste und Neue Arbeit entsprechende Trägerprofile.

Nach Auskunft des Arbeitsamtes ist in Lehmkuhle/Ebel insbesondere der Träger GeDiRec aktiv. Darüber hinaus beschäftigen und qualifizieren auch andere Träger Arbeitslose, die in diesem Bereich wohnen, allerdings liegen hierzu keine quantitativen Daten vor. Die GeDiRec führt derzeit zum Beispiel Arbeitsmarktprojekte in folgenden Bereichen durch:
- mobiler handwerklicher Dienst
- sonstige wohnungsbezogene Dienstleistungen (Umzugshilfen, Entrümpelung)
- Fahrradstation am Hauptbahnhof
- Lebensmittelbringdienst in Kooperation mit Edeka (Teil der Fahrradstation)
- Altpapier- und Elektroschrottentsorgung

Foto: Beschäftigungsprojekt Fahrradstation

Vielfältige Trägerlandschaft im Beschäftigungs- und Qualifizierungsbereich

Die anderen genannten Träger beschäftigen und qualifizieren Arbeitslose und Sozialhilfebeziehende z.B. in folgenden Tätigkeitsfeldern: Bau-/Baunebengewerbe, Garten- und Landschaftsbau, Holz-/Kunststoffbearbeitung, Metallbau, Bürokommunikation, kaufmännischer Bereich, Gastronomie, Alten- und Krankenpflege.
Die Bottroper Beschäftigungs- und Qualifizierungsprojekte werden im wesentlichen über Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, das Landesprogramm und das kommunale Programm ‘Arbeit statt Sozialhilfe’, Programme der Europäischen Union und weitere Sonderprogramme finanziert. Da Bottrop bzw. Lehmkuhle/Ebel zu den Ziel-2-Gebieten der EU zählt, ist die Förderkulisse entsprechend vielfältiger.

Ziele

Verbesserung der Einzelhandels- und Dienstleistungssituation: Angestrebt wird ein Mix von größeren Maßnahmen wie neue Versorgungseinheiten und kleineren, temporären und stadtteilbezogenen Maßnahmen.

Ausbau der stadtteilbezogenen Ansätze der gewerblichen Wirtschaftsförderung: Da eine Entwicklung durch Neuansiedlung aufgrund der räumlichen Situation nur bedingt stattfinden kann, tritt die Bestandspflege und -entwicklung in den Vordergrund.

Verbesserung der Ausbildungs-, Beschäftigungs- und Qualifizierungssituation: Um die Zugangschancen zum Arbeitsmarkt zu erhöhen, ist eine aktive Unterstützung von benachteiligten Personen erforderlich. Dazu zählen u.a. mehr Ausbildungsplätze, Einrichtung bzw. Weiterentwicklung von Arbeitsmarktprojekten und Intensivierung zielgruppenbezogener Angebote.

Maßnahmen und Projekte

Verbesserung der Einzelhandels- und Dienstleistungssituation

• Wochenmarkt in Lehmkuhle

Wochenmarkt in Lehmkuhle zur Verbesserung der Versorgungssituation

Projektinhalt: Zur Verbesserung der Versorgungssituation wird im Bereich des Hauptbahnhofes ein Wochenmarkt eingerichtet. Es bestehen Planungen von Seiten der Markthändler, wonach der Markt ca. 20 Stände mit allen Marktgewerben umfasst. Als Standort ist der Festplatz an der Devenstraße vorgesehen. Neben Einkauf soll der Markt weitere Attraktionen wie Speisen, Getränke, Unterhaltung sowie Informationen über Stadtteilaktivitäten anbieten.
Umsetzung: Die Organisation und Umsetzung liegen weitgehend in privater Hand der Marktanbieter, es bestehen erste konkrete Planungen und die Realisierung wird vorbereitet. Langfristig ist als Standort der Platz des neu geschaffenen Bahnhofskarrees möglich, da dieser zum einen an zentraler und bedeutender Stelle im Stadtteil liegt und zum zweiten einen urbanen Charakter aufweist. Zur Umsetzung und Etablierung des Marktes an diesem Standort ist die städtebauliche Gestaltung des Platzes wichtig. Er muß multifunktional für Märkte, zum Verweilen, für Stadtteilaktivitäten und als 'Eingangstor' nach Bottrop nutzbar sein. Zur Gewährleistung dieses multifunktionalen Charakters ist eine Beteiligung von Wirtschaftsförderung, Stadtplanung und Marktveranstalter in die Planung sinnvoll.

• Bringedienste

Bringedienste als Serviceleistung in Verbindung mit B+Q-Projekten

Projektinhalt: Im Kontext mit den Serviceleistungen der Radstation bestehen Überlegungen zur Installierung von weiteren Bring- und Kurierdiensten in Kooperation mit dem Einzelhandel ('Edeka bringt's') und der Stadtbibliothek ('Das schnelle Buch'). Die bestehende Kooperation mit Edeka (Bringdienst durch die Radstation bei Einkäufen ab 100 DM Warenwert) soll ausgebaut werden. Ein Bringdienst für die Stadtbücherei befindet sich in der Projektentwicklung. Diese unter Nahversorgungsaspekten wichtigen Serviceleistungen, mit denen Infrastrukturdefizite zumindest teilweise zu kompensieren sind, sollten kurzfristig und unter Berücksichtigung bestehender Dienstleistungen realisiert werden.
Umsetzung: Nach Auskunft der GeDiRec sind dazu vor allem Fragen der Teilnehmerfinanzierung (ABM oder andere Programme) und genauere Modalitäten seitens der Stadtbücherei zu klären. Eine Kooperation mit der Arbeitsgemeinschaft der Wohlfahrtsverbände ist vereinbart. Zum Projektstart können angeknüpft an das bestehende Beschäftigungs- und Qualifizierungsprojekt im Hauptbahnhof ehemals Arbeitslose und Sozialhilfeempfängerinnen und -empfänger eingestellt werden.

• Fahrende Händler

Fahrende Händler zur Deckung von Versorgungslücken

Projektinhalt: Zur Deckung der Versorgungslücken in den unterversorgten Bereichen können fahrende Händler, die mit ihrem Versorgungsangebot in die Siedlungen kommen, einen Beitrag leisten.
Umsetzung: Durch Kontaktaufnahme mit den fahrenden Händlern kann auf die Attraktivität der unterversorgten Bereiche für ihre Branche hingewiesen werden. Zugleich könnte dieses Angebot im Zusammenhang mit den Aktivitäten der Stadterneuerung bekannt gemacht werden.

• Initiierung weiterer Dienstleistungen

Projektinhalt: Es gibt kaum Dienstleistungsangebote, wie z.B. Post oder Sparkas-

Dienstleistungsstationen mit Post- und Sparkassenfunktion

se in den Siedlungsbereichen. Zur Behebung dieser Bedarfslücken können in den bestehenden Strukturen der Quartiere, wie z.B. Kioske, Servicestationen der Post bzw. Geldautomaten eingerichtet werden.
Umsetzung: Zur Umsetzung ist die Kontaktaufnahme mit den potenziellen Unternehmern vor Ort sowie mit Post und Sparkasse erforderlich. Das Angebot muß an exponierter Stelle im Gebiet errichtet werden, sinnvoll wäre hier die Verknüpfung mit der städtebaulichen Erneuerung und Platzgestaltung in Ebel, damit die städtebauliche Aufwertung auch von einer ökonomischen Aufwertung flankiert wird.

• Neue Versorgungseinheit Bahnhofskarree

Das Bahnhofskarree als Chance einer Verbesserung der Versorgungslage

Projektinhalt: Der Bebauungsplan sieht für die Neubebauung des Bahnhofskarree Versorgungseinrichtungen vor. Diese sollten zur Verbesserung der Versorgungssituation Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen sein. Zudem muß die zukünftige Platzgestaltung auch temporäre ökonomische Nutzungen zulassen.
Umsetzung: Zur Realisierung der Verbesserung der Versorgungslage in Lehmkuhle ist bei Planung und Realisierung der Immobilien sowie bei der Platzgestaltung auf einen ausgewogenen ökonomischen Mix zu achten, der die Bedarfe der Bevölkerung berücksichtigt. Projektbeteiligte sind u. a. das Stadtplanungsamt und die Wirtschaftsförderung.

• Sicherung des Versorgungsbereiches Essener Straße

Sicherung des Versorgungsbereiches Essener Straße durch städtebauliche Maßnahmen und verbesserte

Projektinhalt: Zur Sicherung des Bestandes des Versorgungsbereiches Essener Straße ist eine Aufwertung, speziell der beiden 'Einkaufsschwerpunkte' im nördlichen und südlichen Bereich, notwendig. Die Aufwertung muss städtebaulich/architektonisch und auf ein verbessertes Stellplatzangebot ausgerichtet sein. Zudem ist eine verstärkte Kooperation zwischen der Einzelhändlerschaft, Kontaktaufnahme mit den Eigentümern sowie eine Unternehmensbefragung anzustoßen.
Umsetzung: Eine Befragung der Unternehmen durch die Wirtschaftsförderung in Kooperation mit dem Stadtplanungsamt wird die konkreten Handlungsbedarfe ermitteln. Augenscheinlich sind städtebauliche Maßnahmen, wie Straßenbegrünung und Aufenthaltsbereiche sowie ein Fassadenprogramm zur Attraktivierung des Erscheinungsbildes sinnvoll. Der Bereich sollte nicht verkehrsberuhigt werden, sondern es sollten lediglich durch ordnungsrechtliche und bauliche Maßnahmen eine verbesserte Parkplatzsituation erreicht werden und die Fuß- und Radwegesituation attraktiviert werden. Die verstärkte Kooperation ist durch die Initiierung von gemeinsamen Aktivitäten von Wirtschaftsförderung, Stadtplanung und Unternehmen zu erreichen.

<u>Ausbau der stadtteilbezogene Ansätze der gewerblichen Wirtschaftsförderung</u>

• Unternehmensbefragung

Unternehmensbefragung zur Identifizierung der Bedarfe und zur Information

Projektinhalt: Als prioritäres Projekt der Bestandspflege in den Gewerbegebieten ist eine Unternehmensbefragung notwendig, da durch sie die Wünsche, Probleme und Ideen der Unternehmen transparent werden. Neben der Abfrage von Bedarfen geht es auch um eine Information der Unternehmen über die Stadterneuerung und die stadtteilbezogenen Ansätze der Wirtschaftsförderung, um die Ermittlung von Veränderungsabsichten wie Verlagerungen oder Erweiterungen, um zusätzlichen Beratungs- und Flächenbedarf und um die Akquisition zusätzlicher Arbeits- und Ausbildungsplätze.
Umsetzung: In Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung ist die Befragung der Unternehmen zu entwickeln und umzusetzen.

• Ergänzung des Branchenmix in den Gewerbegebieten

Ergänzung des Branchenmix ggf. durch Flächenankauf der Kommune

Projektinhalt: Um eine Ergänzung des Branchenmix zu erzielen, ist die gezielte Einwerbung von z.B. unternehmensbezogenen Dienstleistungen und Management Facilities sinnvoll. Prinzipiell muss jedoch beachtet werden, dass die Gewerbegebiete in der Bauleitplanung als gewerbliche Flächen ausgewiesen sind und daher auch in Zukunft überwiegend Industrie/Gewerbe beheimaten sollten.
Umsetzung: Da der Kommune in den Gewerbegebieten keine Flächen gehören, kann die Bestandspflege u.a. in Form von Ergänzungen des Branchenmix in Form einer örtlichen Betreuung der Gewerbegebiete durch die Wirtschaftsförderung geschehen, um so durch kommunikative und informative Betreuung die Entwicklung des Gewerbegebietes zu lenken. Um die Handlungsspielräume und Einflussmöglichkeiten der Kommune zu erweitern, wäre zu prüfen, ob bei Betriebsverlagerung oder -aufgaben die Stadt selbst Flächen erwirbt, um so durch Akquisition und Auswahl geeigneter ansiedlungsinteressierter Unternehmen, den Branchenmix positiv zu beeinflussen.

• Zusammenarbeit und Kooperation der Unternehmen stärken

Kooperationsförderung mittels konkreter Projekte

Projektinhalt: Momentan fehlt es weitgehend an Kommunikations- und Kooperationsstrukturen innerhalb der Gewerbegebiete. Auch wenn bei den bisher befragten Unternehmen das Interesse an einem regelmäßigen 'Treff' eher gering ist, kann bei gezielter Ansprache und Themenwahl von einem Interesse an Kooperationen zur Umsetzung konkreter Projekte ausgegangen werden.
Umsetzung: Die Themen und Projekte sollten aus der Unternehmensbefragung und weiterführenden Gesprächen mit den Unternehmen entwickelt werden und nicht von außen vorgegeben werden. Mögliche Themen sind:

- Unternehmensbrunch bzw. Unternehmerstammtisch als Forum, um gemeinsame Interessen und Projekte zu besprechen.
- Gemeinsamer Strombezug: Aushandlung eines gemeinsamen Versorgungsvertrages mit einem Stromversorger zur Erzielung günstiger Konditionen.
- Regenwasserversickerung: Gemeinsame Versickerung zur Minderung der Gebühren, bei geplanter Änderung der Abwassersatzung der Stadt Bottrop.
- Verbesserung des Images des Gewerbegebietes: Zur besseren Außendarstellung und damit zur Verbesserung des Images des Gewerbegebietes ist eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit sinnvoll. Mögliche Maßnahmen sind: ein 'Wirtschaftsbrief' als gemeinsames Medium, der die Breite des Leistungspektrums und weitere Informationen beinhaltet, die Einrichtung einer Datenbank für die regionale und überregionale Darstellung der Leistungsprofile sowie die Entwicklung eines gemeinsamen Labels für das Gewerbegebiet als identifikationsstiftendes Element aller Betriebe.
- Verbesserung der internen Beschilderung: In den Gewerbegebiete ist die interne Beschilderung in die Jahre gekommen und entspricht weder heutigem Standard noch bringt sie eine Verbesserung der Orientierung. Daher sollte an den Eingängen in die Gewerbegebiete eine neue ansprechende Beschilderung angebracht werden, da die Beschilderung als 'Visitenkarte' des Gebietes dient.

• Städtebauliche Aufwertung

Attraktivierung der Gewerbegebiete durch städtebauliche Aufwertung

Projektinhalt: Zur Aufwertung, Attraktivierung und Verbesserung des Images der Gewerbegebiete ist eine städtebauliche Aufwertung, die architektonische, ökologische und verkehrliche Elemente einschließt, notwendig.
Umsetzung: Als Anschub und zum Zeichen, dass die Erneuerung beginnt, sollte mit der städtebaulichen Aufwertung der Gewerbegebiete von Seiten der Stadt v.a. im öffentlichen Raum, begonnen werden. Maßnahmen wären hier: Aufwertung

und Schaffung von 'Pausengrün' (Deichmannwäldchen), in Teilbereichen Vergrößerung des Parkraum (v.a. Kruppwald), Begrünung und Aufwertung des Straßenraumes, Einrichtung eines neuen Erschließungssystems (vgl. Kap. 3.2), Darüber hinaus ist eine architektonische Aufwertung des Gebietes wünschenswert. So könnten beispielsweise für Neu-, Umbau- und Erweiterungsbauten gewisse Standards festgelegt werden. Eine Beteiligung der Unternehmen an der Festlegung dieser Standards gewährleistet, dass praxis- und umsetzungsnahe Lösungen entwickelt werden. Ein weiterer wichtiger Punkt zur Aufwertung des Gewerbegebietes ist die Unterbindung des in Randbereichen aufkommenden 'informellen Handels und Automärkte'. Gegen diese Geschäfte sollte ordnungsrechtlich vorgegangen werden, um nicht Funktionalität und Image der Gewerbegebiete zu beeinträchtigen. Zudem ist eine Aufwertung der Vorhalte-/Brachflächen auf den Betriebsflächen notwendig.

• Einbeziehung der Betriebe in die Stadtteilentwicklung

Unterstützung der Stadtteilentwicklung durch die ortsansässigen Betriebe

Projektinhalt: Um die Betriebe an der Stadtteilentwicklung zu beteiligen und für die Bedürfnisse des Stadtteils zu interessieren (Ausbildungs-, Praktikumsplätze u.ä.), ist eine aktive Einbeziehung der Betriebe in die Revitalisierung des Stadtteils durch Projekte erforderlich.
Umsetzung: Diese Einbeziehung kann von Praktikumswochen für Jugendliche aus dem Untersuchungsgebiet über die Beteiligung an Stadtteilfesten bis zu Sponsoring von Schulhofumgestaltung gehen. Die Moderation des Prozesses sollte in enger Kooperation mit der Wirtschaftsförderung durchgeführt werden.

<u>Verbesserung der Ausbildungs-, Beschäftigungs- und Qualifizierungssituation</u>

• Vergrößerung des Ausbildungsangebotes

Vergrößerung des Ausbildungsplatzangebotes durch Aktivierung

Projektinhalt: Erweiterung des Angebotes an Ausbildungsplätzen speziell in den Betrieben der Gewerbegebiete. Nach dem Motto: „Betriebe in Lehmkuhle und Ebel bilden Jugendliche aus dem Stadtteil aus"
Umsetzung: In Verbindung von Schulen, Unternehmen und Wirtschaftsförderung wird eine Kampagne nach dem oben genannten Motto gestartet. Dabei geht es um die Akquisition zusätzlicher Ausbildungsplätze, v.a. im gewerblich-technischen Bereich.

• Zusammenarbeit Schule und Betriebe

Verstärkte Kooperation von Schulen und Unternehmen

Projektinhalt: Es sollte eine verstärkte Zusammenarbeit der Schulen aus dem Untersuchungsgebiet mit den Betrieben, zur Vorbereitung der Schülerinnen und Schüler auf eine Ausbildung und zur besseren und zielgerichteteren Orientierung auf den Arbeits- und Ausbildungsmarkt der Jugendlichen, angestrebt werden. Durch die Kontaktaufnahme der weiterführenden Schulen zu den Unternehmen kommen, wie etwa von der RAA vorgeschlagen, halbjährige Schulpraktika oder Unternehmensbesichtigungen zustande, die dann in ein Ausbildungsverhältnis münden können.
Umsetzung: Umzusetzen ist dies durch die Kooperation von Schulen und Unternehmen, angestoßen vom Stadtteilmanagement und der Wirtschaftsförderung. Ansätze zur Umsetzung dieses Projektvorschlages existieren bereits an der Hauptschule Lehmkuhle (vgl. Kap. 3.5).

• Soziale Betreuung für Auszubildende

Projektinhalt: Um den größer werdenden Aufwand der Firmen für die soziale Stabilisierung der Auszubildenden neben der fachlichen Unterrichtung aufzufangen, ist eine zusätzliche soziale Betreuung der Auszubildenden sinnvoll.

Umsetzung: Für mehrere Firmen bzw. für das gesamte Gewerbegebiet kann in Kooperation mit einem Beschäftigungsträger, der als Dienstleister über das soziale Know-how verfügt, die soziale Betreuung der Auszubildenden gewährleistet werden. Kooperationspartner sind hier die Schulen, die Unternehmen und ein Beschäftigungsträger.

Übergreifende Sozialbetreuung

• Spezielle Förderung von benachteiligten Gruppen auf dem Arbeitsmarkt

Projektinhalt: Aufgrund des hohen Anteils von benachteiligten Gruppen auf dem Ausbildungs- und Arbeitsmarkt (vgl. Kap. 2.2) in den Stadtteilen ist eine spezielle Förderung dieser Personen wichtig, damit sie auf dem ersten Arbeitsmarkt 'Fuß fassen' können .

Umsetzung: Die Maßnahmen müssen sich individuell den einzelnen Problemlagen der Personen anpassen. So sind für Migrantinnen und Migranten Sprachkurse zum Erlernen der deutschen Sprache wichtig, für Langzeitarbeitslose sind Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen notwendig und für Schulabbrecherinnen und -abbrecher ist die Möglichkeit zum Erlangen des Schulabschlusses notwendig. Diese Maßnahmen müssen in enger Kooperation mit der Wirtschaftsförderung und den Unternehmen entwickelt werden, damit eine gezielte Förderung in Richtung der Bedarfe der Unternehmen gewährleistet ist. Kooperationspartner sind RAA, VHS, Beschäftigungsträger, Wirtschaftsförderung und Unternehmen.

Zielgruppenbezogene Förderung angepaßt an die ökonomischen Bedarfe

Arbeitsmarktprojekte in den Bereichen Garten-/Landschaftsbau und Bau

Insbesondere im Garten- und Landschaftsbau, aber auch im Bau- und Baunebengewerbe liegen mittlerweile vielfältige positive Erfahrungen über die Einbindung von Arbeitsmarktansätzen vor. Zum Teil werden Arbeitslose direkt bei den Unternehmen (z.B. im Rahmen der sogenannten Vergabe-ABM) oder bei Trägern beschäftigt und qualifiziert. Bewährt hat sich häufig eine enge Kooperation, indem z.B. ein Teil der zu erbringenden Arbeiten vom Träger und ein Teil vom Unternehmen erbracht wird. Auf diese Weise werden die Übergänge der Beschäftigten vom sogenannten zweiten in den ersten Arbeitsmarkt erleichtert und dem Argument, dass Beschäftigungsprojekte in Konkurrenz zu Fachfirmen treten, wirksam begegnet. Zudem bieten derartige Kooperationen gute Möglichkeiten für die Träger vor Ort, ihre fachliche Leistungsfähigkeit zu belegen.

Verbesserung des Überganges vom zweiten in den ersten Arbeitsmarkt

Im Untersuchungsgebiet werden Arbeitsmarktprojekte in folgenden Projekten und Maßnahmen vorgeschlagen:

- **Private Wohnumfeldmaßnahmen** auf Grundstücken der Wohnungsgesellschaften durchführen
- **Verbesserungen in den regionalen Grünzügen** und lokal bedeutsamen Grünbereichen durchführen: Als vorrangiges Projekt empfiehlt sich aus Stadtteilsicht die Grünverbindung entlang der östlichen Polderstraße mit Verbindung zum Emscherufer-Radweg (vgl. Kap. 3.4, Maßnahmen und Projekte).
- **Rekultivierung** der ehemaligen Deponie Donnerberg und anderer Brachflächen
- **Neugestaltung öffentlicher Spielplätze und Schulgelände:** Zu den vorrangi gen Projekten aus Stadtteilsicht zählen die Schulgeländegestaltung Grundschule Ebel und Hauptschule Lehmkuhle. Insbesondere Beschäftigungs- und Qualifi zierungsprojekte eignen sich für diese in der Regel kleinteiligen Bauprojekte mit Beteiligung von Eltern, Schülerinnen und Schülern sowie Lehrerinnen und Lehrern.
- **Öffentliche Wohnumfeldmaßnahmen** und Maßnahmen der Stadtbildverschönerung durchführen. Vorrang-Projekte sind z.B. der Stadtteileingang Ebel-Nord, Bahnhofstraße, Baumpflanzungen entlang der Essener Straße, Friedrich-Ebert-Straße sowie Wohnumfeldmaßnahmen an den beiden Quartiersplätzen in Ebel und im Bahnhofsumfeld.

- **Rad- und Fußwegenetz ergänzen/verbessern** (einschließlich Ausstattung)
- Integrierte **Pflege öffentlicher Freiflächen** (Grünpflege und Instandsetzungen)
- **Maßnahmen der Gewerbeumfeldverbesserung** durchführen (Räumliche Nähe zu Betrieben und so zum ersten Arbeitsmarkt).
- **Bauprojekte (Neubau, Modernisierung) entwickeln**: Beschäftigung und Qualifizierung lassen sich einerseits in die Aktivitäten der Wohnungsgesellschaften zur Bestandsverbesserung und -ergänzung integrieren. Andererseits gibt es Projektüberlegungen der GeDiRec zu Bauprojekten für (ausländische) Jugendliche, z.B. Bau eines Treffpunktes; bei größeren Projekten ist die Koope ration mit Baufirmen angedacht.

Arbeitsmarktprojekte in den Bereichen Service und Umweltschutz

- **Fahrradstation am Hauptbahnhof**

Sicherung und Ausbau der Fahrradstation

Projektinhalt: Die seit Frühjahr 1999 erfolgreich tätige Fahrradstation mit Fahrradverleih und Reparaturangeboten soll als dauerhaftes Angebot gesichert und ausgebaut werden, wobei durchaus neue Aufgabenfelder erschlossen werden können.
Umsetzung: Als zusätzliche Angebote wurden vor kurzem eine Zweigstelle am ZOB in der Innenstadt eröffnet und ein Paketdienst (Fahrradkurier zur Hauptpost, Ersatz der fehlenden Postfiliale in diesem Teilraum) eingerichtet. Weitere Möglichkeiten bietet der regionale Tourismus, z.B. im Zusammenhang mit IBA-Radtouren.

- **Qualifizierungsangebote im Hotel- und Gastronomiegewerbe**:

Einrichtung eines Gastronomie-/Kantinenbetriebes

Projektinhalt: Dieser Projektvorschlag des Trägers GeDirRec ist nicht nur aus arbeitsmarktlicher Sicht, sondern auch im Hinblick auf die Versorgungsbedarfe im Untersuchungsgebiet relevant.
Umsetzung: Es sind Gastronomieangebote im Zusammenhang mit den Fahrradstationen am Hauptbahnhof (Räumlichkeiten in der geplanten Neubebauung im Umfeld) und in den Gewerbegebieten vorstellbar.

- **Einführung eines Kantinenbetriebes**

Projektinhalt: In den Gewerbegebieten besteht ein Defizit bei der Verpflegungssituation in den Betrieben. Die Unternehmen haben i.d.R. keine eigenen Kantinen, so dass Imbisswagen die Verpflegung übernehmen.
Umsetzung: Der Kantinenbetrieb wird durch einen Beschäftigungsträger getragen und in Kooperation mit den Unternehmen entwickelt. Zur Realiserung sind ein Neubau oder der Umbau eines bestehenden Gebäudes vorstellbar. Zudem könnte ein 'Kantinenwagen' die Betriebe anfahren.

- **Wohnungsbezogene Service-Angebote** ausbauen, z.B. Umzugshilfen, Renovierungshilfen, mobiler Hausmeisterservice
- **Qualifizierungsangebote und Kurse in der Altenpflege**: insbesondere für türkische Mädchen (Projektvorschlag der GeDiRec)
- **Projekt 'Altpapiersammlung'** weiterentwickeln, z.B. Gebrauchtwaren/Second hand-Laden, Sperrmüll/Wertstoffzentrum

Kooperation der Beschäftigungsträger

Optimierung der Kooperation bei den Trägern

- **Arbeitsteilung hinsichtlich Projektinhalten und Zielgruppen** vereinbaren
- **gemeinsame/abgestimmte Qualifizierungseinheiten** entwickeln
- **Rolle des Verbundes als Lobby und Interessensvertretung** herausarbeiten
- ggf. auf **externe Beratungs- und Moderationsangebote** zurückgreifen
- **stadtweiten Trägerverbund** einrichten

3.4 Freiraumentwicklung

Freiraumsituation durch montanindustrielle Nutzung geprägt

Die Stadtteile Lehmkuhle und Ebel zeichnen sich einerseits durch Wohngebiete aus, die aufgrund ihrer großzügigen privaten Gärten eine besondere Qualität darstellen. Auf der anderen Seite sind große Teilräume intensiv gewerblich genutzt, und viele Verkehrs- und Versorgungstrassen zerschneiden den Untersuchungsraum. Die Umweltsituation ist somit durch teilweise erhebliche Emissionbelastungen gekennzeichnet. Die langjährige überwiegend montan-industrielle Nutzung hat, laut Altlastenkataster, Altablagerung bzw. Altstandorte zurückgelassen (vgl. Stadt Bottrop 1999d). Die Stadtteile weisen zudem kaum großflächigere zusammenhängende Freiräume für Freizeit- und Erholungsnutzungen bzw. zur Erfüllung der verschiedenen ökologischen Funktionen (z.B. Klima-, Wasser-, Arten- und Biotopschutz) auf - die wenigen vorhandenen Räume befinden sich am Rande des Untersuchungsraumes, wie z.B. der Stadtteilpark an der Bogenstraße oder die Fläche der Deponie Donnerberg. Ein Potenzial stellen vorhandene linienhafte Freiraumstrukturen dar (Gewässerläufe, Grünland- oder Gehölzstreifen), die zukünftig eine Schlüsselrolle im Hinblick auf die Verbesserung der aktuellen Freiraumsituation übernehmen. Die defizitäre Ausgangssituation wird dadurch verschärft, dass in bestimmten Siedlungsbereichen auch das unmittelbare Wohnumfeld verkehrlich so stark belastet ist, daß insbesondere Kinder und Jugendliche sich dort nicht frei bewegen können (vgl. Kap. 3.2). Auch die dieser Gruppe zugewiesenen Räume, wie z.B. Spielplätze und Schulhöfe, weisen deutliche Erneuerungsbedarfe auf.

Bestand und Bedarfe

Private Freiflächen

Durchgrünung der Wohnbereiche als ökologische Qualität

Die Lebensqualität der Stadtteile wird in den durch Wohnnutzung geprägten Teilräumen in hohem Maße durch die größtenteils aufgelockerte Baustruktur, die verhältnismäßig geringe Versiegelung sowie die großzügigen Gartenflächen der Werkssiedlungen und aber auch anderer Siedlungsbereiche geprägt. Die Gärten weisen neben einzelnen alten Baumbeständen teilweise hohe Anteile an Laubgehölzen auf (z.B. Obstgehölze) und sind auch durch ihre sonstige Gestaltung und Nutzung von z.T. hohem ökologischen Wert. Insbesondere die Innenbereiche einzelner Werkssiedlungen in Ebel und Lehmkuhle haben eine mittlere bis hohe Bedeutung für die Biotopvernetzung (vgl. Stadt Bottrop 1999a).

Den privaten Innenbereichen anderer Siedlungsbereiche kommt teilweise als Insel- oder Trittsteinbiotop eine wichtige Bedeutung zu (vgl. Stadt Bottrop 1999a). Die Nutzung der Innenbereiche hat zudem ein wichtige soziale Funktion. Diese Flächen sind jedoch auch für potentielle Siedlungserweiterungen von Interesse, so dass in Teilbereichen zukünftig Nutzungskonkurrenzen zu erwarten sind (vgl. Kap. 3.1).

Linienhafte Freiraumstrukturen

Wasserläufe als Potential

Aufgrund des Mangels an großräumigen Freiflächen im Untersuchungsgebiet kommt linienförmigen Freiflächen als Verbindungselementen eine hohe Bedeutung zu. Sie dienen sowohl der Biotopvernetzung als auch der Vernetzung von Erholungs- und Freizeiträumen. Diese Grünachsen haben zudem einen eigenen Erholungswert, wenn durch sie attraktive Wegeverbindungen führen, sie mit Aufenthaltsangeboten ausgestattet sind sowie angrenzende Freiflächen (als zukünftige Spiel- und Aufenthaltsflächen) mit in die Entwicklung einbezogen werden.

Im Untersuchungsraum bieten sich insbesondere die vorhandenen Wasserläufe an, die bereits heute Potentiale aufweisen, die qualitativ ausgebaut und gestaltet werden können. Einige seit kurzer Zeit nutzbare Grünverbindungen stellen vor diesem Hintergrund einen ersten wichtigen Schritt dar, um mittel- bis langfristig ein Netz an Grünachsen in den Stadtteilen zu entwickeln. Dabei sind insbesondere folgende linienförmigen Freiflächen von Bedeutung.

• Emscher:

Eröffnung eines Emscherweges als erster Schritt des langfristigen ökologischen Umbaus

Die Emscher stellt - trotz ihrer Funktion als Abwasserkanal und ihrer entsprechenden Gestaltung - einen wichtigen Vernetzungskorridor dar (hohe Bedeutung für die Biotopvernetzung) und ist klimaökologisch relevant (vgl. Stadt Bottrop 1999a). Im Zusammenhang mit dem ökologischen Umbau des gesamten Gewässersystems der Emscher in diesem Raum plant die Emschergenossenschaft langfristig auch die Emscher selbst umzubauen (im Zeitraum von 2010 bis 2015, nach Auskunft der Emschergenossenschaft). Seit dem Frühjahr 2000 sind jedoch die auf den seitlichen Dämmen verlaufenden Wirtschaftswege in Teilbereichen hergerichtet und für die öffentliche Nutzung als Fuß- und Radweg freigegeben. Die Attraktivität des Weges ist jedoch durch die steilen und strukturarmen Böschungen, die angrenzende Autobahn u.ä. eingeschränkt.

Foto: Emscher mit neu eröffnetem Weg in Höhe A 42

• Kanal:

Kein durchgängiger Kanalwanderweg

Auch der Kanal besitzt als Verbindungskorridor eine hohe Bedeutung für die Biotopvernetzung und entfaltet wichtige klima-ökologische Wirkungen (vgl. Stadt Bottrop 1999a). Entlang des Kanals verläuft ein von Gehölzen gesäumter Fuß- und Radweg (Kanalwanderweg von regionaler Bedeutung). Dieser ist jedoch im Untersuchungsraum unterbrochen, da westlich der L 631 großflächig gewerbliche Nutzungen bis an das Kanalufer reichen. Der Kanalwanderweg wird seit Frühjahr 2000 entlang der Berne und der Emscher umgeleitet, was eine durchgehende Wegverbindung entlang des Kanals jedoch nicht ersetzen kann.

Die Stadt Bottrop sowie der Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) bemühen sich seit langem, für dieses Teilstück des Kanals eine Ost-West-Verbindung herzustellen. Da diese Verbindung auf Bottroper Seite am Nordufer voraussichtlich kurz- und mittelfristig nicht umsetzbar ist, wird derzeit eine südlich des Kanals verlaufende Grün- und Wegeverbindung - der sogenannte Kanaluferpark (vgl. KVR 1997) - mit Vorrang verfolgt. Doch auch für die Realisierung dieser Wegeverbindung sind längst nicht alle Hürden ausgeräumt, zudem ist die baulich-technische Umsetzung als aufwendig und vermutlich langwierig einzuschätzen.

• Berne:

Geplanter ökologischer Umbau schränkt andere Nutzungen ein

Die Berne dient als Vorfluter - u.a. für die Entwässerung Ebels - und ist insgesamt mit ihren Zuläufen ein Abwassersammler für ca. 250.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Dies hat an der Mündung in die Emscher (in Ebel), laut Aussage der Emschergenossenschaft, wasserwirtschaftliche Konsequenzen: Spitzenbelastungen können zu Hochwässern führen, so dass die seitlichen Uferbereiche überschwemmt werden können. Zudem wird überprüft, inwieweit die Flächen des Klärwerkes an der Emscher-Mündung zukünftig für die Regenwasserrückhaltung benötigt werden. Der ökologische Umbau der Berne ist erst für den Zeitraum von 2010 bis 2015 vorgesehen. Im Frühjahr 2000 hat die Emschergenossenschaft jedoch östlich der Berne (zwischen Hafenstraße und Emscher) einen Fuß- und Radweg angelegt, der durch den Gehölzbewuchs der Berne Attraktivität besitzt.
Sowohl die Berne als auch die östlich angrenzenden Gärten sind von hoher Bedeutung für die Biotopfunktion (vgl. Stadt Bottrop 1999a). Für den zukünftigen ökologischen Umbau der Berne beabsichtigt die Emschergenossenschaft, östlich des Weges einen Abwasserkanal zu verlegen. Für den erforderlichen Umbau der Berne behält sie sich die wasserrechtlich gesicherte Option vor, ggf. auch über das eigene Grundstück hinaus (30 bis 40 m beidseitig der Sohle) Flächen in Anspruch zu nehmen (mittels eines Planfeststellungsverfahrens). Dem Angebot von Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten in diesem Abschnitt steht sie offen gegenüber.

Foto: Berne mit neu eröffnetem Weg in Höhe Ebel

Das südlich der Hafenstraße bis zum Kanal führende Teilstück der Berne wird nicht durch einen Weg erschlossen, da der große Düker als erhebliches Gefahrenpotenzial eingeschätzt wird. So muss der Wanderweg vom Kanal weiterhin über die Hafenstraße zur Berne geführt werden.

• Piekenbrocksbach:

Kurzfristig beginnender ökologischer Umbau

Die Emschergenossenschaft beabsichtigt, den Piekenbrocksbach im Jahr 2000 ökologisch umzubauen. In der insgesamt eineinhalbjährigen Bauzeit wird westlich des Baches ein Abwasserkanal verlegt. Das seitliche Böschungsprofil bleibt weitestgehend erhalten (einseitige Abflachung im unteren Bereich), und es verbleibt eine schmale wasserführende Rinne. Eine naturnähere Umgestaltung ist nicht möglich, da der Bach als Vorfluter dient und ggf. bei Starkregen größere Wassermengen aufnehmen muss. Eine aus Sicht von Freizeit und Erholung wünschenswerte Wegeerschließung ist von der Emschergenossenschaft nicht vorgesehen.

Foto: Piekenbrocksbach

• Kortzbach:

Durch Umbau entsteht ökologisch interessante Freifläche

Im gleichen Zuge wie der Piekenbrocksbach soll auch der Kortzbach umgebaut werden. Heute entwässert er das angrenzende Zechengelände, verliert aber zukünftig seine Funktion, so dass die Dämme abgetragen werden und eine wechselfeuchte Mulde entsteht. Der neue Abwasserkanal wird nördlich des Baches verlegt, da südlich empfindliche Versorgungsleitungen (Gas- und Wasserleitungen) liegen. Mit der südlich angrenzenden Grünlandfläche kann hier eine interessante Freifläche entstehen (Kortzbach und Grünland haben heute hohe bis mittlere Bedeutung für die Biotopvernetzung, siehe Stadt Bottrop 1999a).

• Polderstraße:

Wertvolle Potenziale für Freiraumvernetzung

Die Polderstraße weist als nicht befahrbarer Weg (zwischen L 631 und Bahnhofsstraße) bzw. schmale, schlecht befahrbare Straße (zwischen Bahnhofsstraße und Knappenstraße, endet als Sackgasse) mit ihrem Freiflächenband bereits heute Qualitäten auf, die eine Entwicklung als Grünachse nahelegen. Mitsamt der angrenzenden Schienenstränge ist sie Teil eines Vernetzungskorridores, wobei Teilabschnitten bereits heute, z.B. aufgrund des alten Baumbestandes, eine hohe Bedeutung für die Biotopfunktion zukommt (vgl. Stadt Bottrop 1999a). Die Polderstraße eignet sich als Grünverbindung in verschiedene Richtung, z.B. in Richtung Ebel, in Richtung Tetraeder, in Richtung der Halde südlich Prosper II (als Teil eines geplanten „Waldbandes Welheimer Mark" des KVR, (vgl. Davids, Terfrüchte und Partner o.J.) sowie in Richtung der Freiflächen rund um Vonderort. Die Wegeverbindung ist jedoch aufgrund von teilweise schlechtem Wegezustand sowie teilweise beengenden und unattraktiven Wegabschnitten etc. durchaus verbesserungsbedürftig.

• Teilräume zwischen Armelerstraße und A 42

Bahntrassen behindern Freiflächenentwicklung

Die westlich der L 631 gelegenen, von Bahngleisen zerschnittenen Teilräume zwischen Armelerstraße und A 42 sind Bestandtteil des Regionalen Grünzugs B und werden dort als Entwicklungsschwerpunkt ausgewiesen (vgl. Interkommunale Arbeitsgemeinschaft Regionaler Grünzug B 1995). Diesen Flächen kommt eine mittlere bis hohe Bedeutung für die Biotopvernetzung zu, sie binden die Stadtteile an die größeren Freiräume rund um Vonderort an. Seitens der Stadt Bottrop sind bisherige Bemühungen, die Siedlung Plankenschemm durch einen Brückenschlag an die angrenzenden Erholungsräume anzubinden und die Situation insgesamt zu verbessern, am Erwerb bundesbahneigener Flächen gescheitert.

Die angesprochenen Teilräume sind Bestandteil des Projektes „Landschaftspark im Dreistädteeck" der Internationalen Bauaustellung Emscher Park. Dieser Park ist überwiegend außerhalb des Bottroper Stadtgebietes geplant und bisher lediglich in einzelnen Teilen umgesetzt. Der Bereich zwischen Armelerstraße und A 42 sollte in diesem Zusammenhang als sogenannter Trassenwald entwickelt werden (vgl. Planungsgemeinschaft Regionaler Grünzug B 1994). Die u.a. vorgesehenen Aufforstungen sind teilweise seitens des KVR durchgeführt, Wegeplanungen sind erfolgt, doch die weitere Realisierung steht noch aus.

Großflächige bestehende und potentielle Freiflächen

Nur wenige nutzbare größere Frei-flächen

In den Stadtteilen sind keine großflächigen Freizeit- und Erholungsräume vorhanden, so dass die Bevölkerung auf Angebote außerhalb der Stadtteile wie den Revierpark Vonderort und den Gesundheitspark Quellenbusch (incl. angrenzender Grünland- und Waldflächen) im Südwesten, die Halden in Batenbrock im Nordosten sowie die Waldflächen in der Welheimer Mark angewiesen ist.

Stadtteilpark und Prosperwäldchen als heutige Erholungsräume

Lediglich der Stadtteilpark und das sogenannte Prosperwäldchen besitzen eine Größe, die ein kleines Wegenetz ermöglicht. Das Prosperwäldchen (Landschaftsschutzgebiet) am südwestlichen Rand des Untersuchungsraumes ist aus den Siedlungsbereichen schwer erreichbar, abgesehen von Straßen ist es bisher nur über den Kanal und seit Frühjahr 2000 über die Emscher zugänglich. Der Stadtteilpark hat durch seine innenstadtnahe Lage und seinen alten Baumbestand sowohl unter ökologischen Gesichtspunkten eine hohe Bedeutung (z.B. für Arten- und Biotopschutz, Biotopvernetzung und Stadtklima) als auch für die wohnortnahe Freizeit- und Erholungsnutzung (vgl. Stadt Bottrop 1999a).

Deponie Donnerberg als wesentliches Potentzal für Arten- und Biotopschutz sowie naturnahe Erholung

Die südlich des Stadtteilparkes anschließende Deponie Donnerberg (ehemalige Abgrabungsfläche, in Teilbereichen als Deponie genutzt) stellt im Hinblick auf ökologische Funktionen (z.B. Arten- und Biotopschutz) als auch im Hinblick auf naturnahe Erholungsangebote ein wichtiges zukünftiges Potenzial dar. Die Flächen sind heute nicht frei zugänglich und bedürfen der behutsamen Rekultivierung unter Erhalt der naturnahen bzw. teilweise wiederbesiedelten Teilräume (z.B. alte Waldbestände bzw. Ruderalflächen mit Teich). Für einen Teilraum, den „Inertbereich West", bestehen Planungen, ihn über verschiedene Waldentwicklungsstadien aufzuforsten (Stadt Bottrop 1999b). Der Gebietsentwicklungsplan weist diesen Raum als Bestandteil der Regionalen Grünzuge (Grünzug B) und als Bereich für den Schutz der Landschaft aus. Im Flächennutzungsplan sind die Flächen als Waldflächen sowie Flächen für Aufschüttungen mit der Endnutzung als Grünfläche dargestellt (vgl. Stadt Bottrop 1999c). Eine parkähnliche Nutzung mit Anlage eines Spielbereiches mit zentraler Versorgungsfunktion ist im südlichen Teilraum festgeschrieben. Der Landschaftsplan sieht vor, das Gelände z.T. aufzuforsten, die schutzwürdigen Biotope (u.a. im südlichen Randbereich) zu erhalten und zu pflegen und das Gelände schwerpunktmäßig für die Naherholung zu erschließen (vgl. Stadt Bottrop 1992, S. 20 und S. 30).

Flächenentwicklung westlich von Ebel offen

Eine weitere für die zukünftige Freiraumentwicklung bedeutsame Fläche liegt westlich des Ortsteils Ebel und umfasst das Firmengelände der Firma Thyssen-Sonnenberg, ein Tanklager der VEBA Oel AG sowie eine großflächige Kohlehalde. Diese Fläche ist im Flächennutzungsplan als gewerbliche Baufläche festgeschrieben, gleichzeitig ist sie - mit Ausnahme des Tanklagers - Bestandteil des Regionalen Grünzugs B. Falls die derzeitige gewerbliche Nutzung aufgegeben

wird, konkurrieren hier möglicherweise zukünftig Gewerbefolgenutzungen mit Wohnnutzungen sowie der Freiflächenrückgewinnung und Erholungsnutzung. Dies ist voraussichtlich erst langfristig zu erwarten.

Spielplätze und Schulhöfe

Wenige öffentliche Spielplätze für Kleinkinder

In Lehmkuhle und Ebel gibt es nur wenige öffentliche Spielplätze. Diese übernehmen überwiegend lediglich Versorgungsfunktionen für einen Wohnblock oder eine Hausgruppe (Kategorie C), so dass es sich um kleinere Flächen mit Spielangeboten für Kleinkinder und jüngere Schulkinder handelt. Öffentliche Spielplätze dieser Art befinden sich:

- **an der Polderstraße:** Dieser Spielplatz wurde 1992 umgestaltet und bietet heute für die Zielgruppe ein hinreichendes Angebot.
- **am Ende der Haßlacherstraße**: Dieser kleine Spielplatz mit seinen Geräten wird laut Spielraumanlayse „Der Stadtteil Ebel aus Kindersicht" (Stadt Bottrop 1998) als wenig attraktiv und monoton gestaltet empfunden. Es besteht Bedarf, den Spielplatz zu vergrößern sowie die angrenzende Wiese („Pferdewiese") als naturnahe Fläche und Erfahrungselement zu erhalten.
- **auf dem Schulhof der Grundschule Ebel**: Hier wurde nachträglich ein kleiner Spielbereich mit Holzausstattung sowie ein Brunnen eingerichtet. Beides findet bei den Schülerinnen und Schülern großen Anklang, kann aber - angesichts des ansonsten monotonen Schulhofgeländes - die erheblichen Bedarfe einer interessant gestalteten Spiel- und Schulhoffläche nicht ausreichend decken.
- **An der Sandbahn**: Dieser Spielbereich erfüllt die ihm zugedachten Funktionen hinreichend.

Foto: Schulhof Grundschule Ebel

Zusätzlich zu diesen öffentlichen Spielplätzen für Kleinkinder sind einige private Spielplätze im Wohnungsbestand zu finden. Diese Spielplätze gleichen den Mangel an öffentlichen Spielangeboten für diese und andere Altersgruppen jedoch keineswegs aus.

Auch für ältere Kinder nur wenige Spielangebote

Größere öffentliche Spielplätze mit Angeboten für ältere Kinder im schulpflichtigen Alter, die Versorgungsfunktionen für einen Wohnbereich übernehmen (Kategorie B), sind im Untersuchungsraum lediglich an zwei Stellen zu finden:

- **an der Steigerstraße** (zwischen Knappenstraße und Thomastraße): Spielplatz mit für Kinder interessantem Umfeld (Brachflächen), der prinzipiell seine Funktionen erfüllt, jedoch auch Potenzial für eine Siedlungserweiterung bietet.
- **an der Grünewaldstraße**: Spielplatz an der „Arche Noah", der ein naturnahes, vielfältiges Spielangebot sowie Erlebnisse mit Tieren und Pflanzen bietet.

Foto: Spielplatz Steigerstraße

Der außerhalb des Untersuchungsraumes gelegene Abenteuerspielplatz an der Devenstraße wird ebenfalls von Lehmkuhler Kindern und Jugendlichen - z.B. aus dem Wohnbereich Knappenstraße - genutzt.

Monotone Schulhöfe

Die Schulhöfe im Untersuchungsgebiet weisen größtenteils wenig erlebnisreiche Hofflächen auf, die wenig Angebote für eine interessante Pausengestaltung sowie Freizeitnutzung bieten. Schulhöfe eignen sich jedoch gut, um prioritär die Spielangebote in den Stadtteilen zu verbessern. Dabei besteht sowohl bei der Grundschule Ebel als auch bei der Hauptschule Lehmkuhle besonderer Handlungsbedarf. Aber auch an der Droste-Hülshoff-Grundschule und der Schillerschule sollten zusätzliche Spielangebote ergänzt werden.

Sportplatz in Ebel

Der Sportplatz in Ebel (an der Straße Lichtenhorst) stellt eine wichtige Ergänzung der wenigen Freizeitflächen dar und wird vom VfR Ebel e.V. genutzt (vgl. auch Kap. 3.5).

Situation in den Gewerbegebieten

Restflächen mit Bedeutung für den Biotopschutz

Große Flächen des Untersuchungsgebietes sind industriell genutzt, woraus insbesondere in den südlichen Teilräumen eine erhöhte Schadstoff- und Abwärmebelastung resultiert. Die Gewerbegebiete weisen heute jedoch auch einige Flächen mit hoher Bedeutung für die Biotopfunktion auf, wie das sogenannte Deichmann-Wäldchen sowie eine Fläche zwischen Gohrweide und An der Knippenburg (vgl. Stadt Bottrop 1999a).

Zudem ergeben sich für den Biotop- und Artenschutz aufgrund der starken anthropogenen Überformung der vorhandenen unversiegelten Flächen in Verbindung mit einer hohen Dynamik durch den Industriebetrieb positive wie negative Effekte (Auftreten seltener gefährdeter Arten auf der einen Seite, großflächiges Vorkommen nicht heimischer Arten auf der anderen Seite, vgl. Stadt Bottrop, 1999a).

Nutzung von Regenwasser

Insbesondere die Gewerbegebiete mit ihren großen Anteilen an versiegelten Flächen und Dachflächen, die derzeit alle in die Kanalisation entwässern, bieten Potenziale für einen umweltverträglicheren Umgang mit Regenwasser.

Ziele

Erhalt und Qualitätssicherung privater Freiflächen: Die Durchgrünung der Stadtteile ist dadurch zu sichern, daß enge Rahmenvorgaben für den Erhalt und die Qualitätssicherung anderweitige Nutzungsansprüche einschränken bzw. dadurch lenken, dass eine Inanspruchnahme von Freiflächen mit der parallelen Erschließung neuer Freiflächen verknüpft wird und die Freiflächenqualität des Stadtteils insgesamt damit verbessert wird.

Entwicklung von multifunktional nutzbaren Grünachsen: In den Stadtteilen sollen mit der Entwicklung von Grünachsen sowohl Wegenetze zu größeren Freizeit- und Naherholungsräumen als auch attraktive Aufenthalts- und Spielbereiche geschaffen werden.

Erhalt und naturnahe Entwicklung großflächiger Freiflächen: Größere vorhandene bzw. potenztelle Freiflächen sollen naturnah entwickelt und für extensive Erholungsnutzungen erschlossen werden. Bei zukünftigen anderen Flächennutzungen sind breite Freiraumachsen zu gewährleisten.

Umgestaltung bzw. Neuschaffung von Spielplätzen: Die insbesondere für ältere Kinder unzureichenden Spielangebote sind zu ergänzen.

Neugestaltung von Schulhöfen: Bei der Erweiterung des Spielangebotes in den Stadtteilen kommt der Umgestaltung von Schulhöfen eine zentrale Bedeutung zu.

Maßnahmen und Projekte

Erhalt und Qualitätssicherung privater Freiflächen

• Eckpunkte zur Sicherung privater Grünflächen

Grundsatz: keine Verschlechterung der Freiraumsituation im Stadtteil insgesamt

Die Maßnahmenvorschläge zur Sicherung privater Freiflächen sind eng verknüpft mit den Handlungsansätzen zu potenziellen Siedlungserweiterungen des Kapitels 3.1. Der dort beschriebene Abwägungsprozess sowie der Einbezug aller betroffenen Akteure in die Entwicklung sind hier hervorzuheben. Werden dennoch private Freiflächen im Zusammenhang mit Siedlungsergänzungen in Anspruch genommen, sollte dies durch die Erschließung neuer Freiflächen ausgeglichen werden, so dass insgesamt die Freiflächenqualität des Stadtteils erhalten bzw. verbessert wird. Dabei bietet es sich an, diese Flächen entlang der geplanten Grünachsen zu konzentrieren. Um dies umzusetzen, bieten sich folgende Schritte an:

- Eine Neubebauung ist nur auf Grundlage eines Bebauungsplanverfahrens zu realisieren. Dabei sind sowohl für potenziell zu bebauende private Freiflächen als auch für angrenzende von der Bebauung freizuhaltende Flächen entsprechende Festsetzungen zu treffen.
- Um die Gestaltung der Freiflächen genauer zu fassen, können zusätzliche Vereinbarungen mit den Investorinnen und Investoren getroffen werden.
- Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Bebauung sollten entlang der Grünachsen bzw. an sie angrenzend stattfinden, um diese Freiräume zu erweitern.

Entwicklung von multifunktional nutzbaren Grünachsen

• Grünzug 'Von Ebel zum Tetraeder in Batenbrock'

Maßnahme: Quer durch das Untersuchungsgebiet soll ein Grünzug verlaufen, der

von Ebel über den Siedlungsbereich an der Knappenstraße bis an den Fuß der Halden in Batenbrock führt. Dies verbessert nicht nur die Grünversorgung in den Stadtteilen, sondern hat auch für die regionale Wanderwegeverbindung Bedeutung. Die vorhandenen Wasserläufe (Berne, Piekenbrocksbach) und linienförmigen Freiflächenstrukturen (u.a. entlang der Polderstraße) sollen wie folgt weiterentwickelt werden (siehe Karte Freiraumentwicklung):

- 1. Abschnitt - Berne

Kleinere Spiel- und Aufenthaltsangebote

Die vorhandene Wegeverbindung sollte im ersten Schritt kurzfristig durch kleinere Aufenthaltsbereiche und naturnahe, einfach realisierbare Spielangebote ergänzt werden. Die angrenzenden privaten Freiflächen (die laut Emschergenossenschaft aus wasserwirtschaftlichen und -rechtlichen Gründen von einer Bebauung freizuhalten sind) sollen in diese Entwicklung eingebunden werden.
Langfristig - nach dem für 2010 bis 2015 geplanten Umbau der Berne - ist zu prüfen, ob seitlich der Berne (unter Einbezug der privaten Freiflächen) ein größerer Kinder- und Jugendspielplatz sowie ggf. ein größerer Aufenthaltsbereich angelegt werden kann.

- 2. Abschnitt - Emscher/Bahnhofstraße

Verbesserung des Erscheinungsbildes

Die Wegeführung verläuft weiter entlang der Emscher und der Bahnhofstraße, um so die Polderstraße zu erreichen. Diese Route sollte durch Gehölzpflanzungen entlang der Emscher, landschaftkünstlerische Elemente an Emscher und Bahnhofstraße sowie durch eine gute Beschilderung zur Polderstraße führen.
Langfristig wäre es wünschenswert, die Wegeverbindung zwischen Berne und Polderstraße direkt über das vorhandene Güterbahngleis zu führen, das im Falle einer Stilllegung genutzt und durch Gehölzpflanzungen zusätzlich attraktiviert werden könnte.

- 3. Abschnitt - Polderstraße

Attraktivierung des Straßenzuges

Die Polderstraße sollte (im gesamten Straßenverlauf) attraktiver gestaltet werden, das heißt z.B. die Wegoberfläche zu erneuern, Mauerwerke ansprechender zu gestalten (z.B. bepflanzen) oder entfernen, in Teilabschnitten ergänzende wegbegleitende Pflanzungen vorzunehmen etc. Dies ist kurzfristig umsetzbar. Langfristig ist zu prüfen, ob im Falle einer Stilllegung der seitlichen Bahngleise der Weg auf erhöhtem Niveau angelegt und das Grünflächenband verbreitert werden kann.

- 4. Abschnitt - Piekenbrocksbach

Anlage eines Weges und Spielbereiches

Im Zuge des voraussichtlich im Sommer 2002 abgeschlossenen ökologischen Umbaus des Piekenbrocksbaches sollte bachbegleitend ein Weg angelegt werden. Zudem ist zu prüfen, inwieweit unter Einbezug der seitlichen privaten Freiflächen ein größerer Spielbereich auch für ältere Kinder mit naturnahen Spielangeboten sowie ein Aufenthaltsbereich, z.B. für Jugendliche, entstehen kann.

- 5. Abschnitt - Verbindung von der Steigerstraße in Richtung Halden

Alternative Wegeverbindung

Die grüne Wegeverbindung kann

- entweder am Fuße des Bahngleises bis zur Prosperstraße führen - diese Flächen eignen sich ggf. auch für kleinere Spiel- und Aufenthaltsbereiche,
- oder auf erhöhtem Niveau seitlich der Bahntrasse verlaufen (Verbindung von der Gohrweide in Richtung Halden in Batenbrock), dies erfordert ggf. den Um bau eines Brückenbauwerkes, so dass die Realisierbarkeit zu prüfen ist.

Umsetzung: Die Umsetzung - die sich auch für die Integration eines Beschäfti-

Übersicht über geplante Umsetzungshorizonte

gungs- und Qualifizierungsprojektes eignet - kann in folgender zeitlicher Abfolge stattfinden:

- kurzfristig: erste Maßnahmen an der Berne, Wegeführung über Emscher und Bahnhofstraße, Attraktivierung der Polderstraße;
- mittelfristig: Wegeführung sowie Spiel- und Aufenthaltsbereiche am Piekenbrocksbach, Wegeverbindung von der Steigerstraße in Richtung Halden (evtl. auch langfristig);
- langfristig: Spiel- und Aufenthaltsbereiche an der Berne, Wegeführung zwischen Berne und Piekenbrocksbach auf stillgelegten Gleiskörpern (langfristige Vorschläge für den 2. Abschnitt und 3. Abschnitt).

Sicherung und Verbreiterung der Grünachse

Die Grünachse sollte gesichert und verbreitert werden, indem z.B.:

- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hier konzentriert werden,
- seitliche Flächen mittels planungsrechtlicher Festsetzungen von einer Bebau ung freigehalten werden,
- die Stadt durch Flächenkäufe die Grünentwicklung unterstützt.

Foto: Die Polderstraße als Teil einer zukünftigen Grünverbindung

• Grünzug 'Von der Knappenstraße in die Erholungsräume rund um Vonderort'

Maßnahme: Dieser Ost-West-Grünzug führt entlang des Kortzbaches und der Polderstraße sowie durch die von Bahngleisen zerschnittenen Teilflächen westlich der L 631 (Im Brahmkamp) in Richtung Vonderort. Dabei sind folgende Maßnahmenbestandteile von Bedeutung.

- 1. Abschnitt - Kortzbach:

Sicherung als naturnahe Freifläche

Nach Abschluss des ökologischen Umbaus im Sommer 2002 erscheint für diesen Abschnitt lediglich eine Entwicklung als Freifläche möglich, da laut Emschergenossenschaft dort wichtige Versorgungsleitungen verlaufen und zudem die Fläche für die Grünversorgung im Stadtteil und als Verbindung in Richtung Welheimer Mark von Bedeutung ist. So bieten sich Maßnahmen der Freiflächensicherung an, wie z.B. Gewährleistung einer extensiven Nutzung der Grünländer, naturschutzrechtliche Ausweisung, Aufkauf der Flächen o.ä. Die Fläche soll Kindern und Jugendlichen aus der angrenzenden Siedlung zum Spielen und zur Aneignung offenstehen.

- 2. Abschnitt - Polderstraße:

siehe oben, Grünzug „Von Ebel zum Tetraeder in Batenbrock", 3. Abschnitt

- 3. Abschnitt - Teilräume zwischen Armelerstraße und A 42:

Ziel ist es, diese Teilräume z.B. durch einen Rückbau der Bahngleise, durch den Ausbau von Wegeverbindungen in Richtung Vonderort sowie durch Begrünungsmaßnahmen weiterzuentwickeln und miteinander zu verzahnen. Dies erfordert jedoch, von der Bahn AG Freiflächen zu erwerben.

Verzahnung der Teilräume

• Grünzug „Am Rhein-Herne-Kanal"

Langfristig sollte auf Bottroper Stadtgebiet eine durchgängige Wegeverbindung am Nordufer des Kanals angestrebt werden, die von strukturierenden Gehölzpflanzungen begleitet ist. Auch im Falle einer Realisierung des Kanaluferparkes auf Essener Seite wird dies für erforderlich erachtet.

Durchgängige Wegeverbindung

• Grünzug „An der Emscher"

Die vorhandene Wegeverbindung sollte in Teilabschnitten (z.B. zwischen Berne und Bahnhofstraße) kurzfristig sowie insgesamt langfristig - im Zuge des ökologischen Umbaus der Emscher - unter anderem durch Gehölzpflanzungen in eine attraktive Grünachse weiterentwickelt werden.

Attraktivierung der Grünverbindung

<u>Erhalt und naturnahe Entwicklung großflächiger Freiflächen</u>

• Grünverbindung vom Stadtteilpark in Richtung Vonderort

Der Stadtteilpark ist in seinem Bestand zu sichern, und über die südwestlich angrenzenden Flächen sollte eine attraktive Wege- und Grünverbindung in die zukünftige Erholungsfläche Donnerberg führen (dies erfordert einen 'Brückenschlag' über den Südring).

Wegeverbindung zum Donnerberg

• Sicherung und Rekultivierung des Donnerberges

Die Freiflächen der Deponie Donnerberg sollten gesichert (z.B. durch naturschutzrechtliche Ausweisung) und unter sensibler Berücksichtigung z.B. alter Waldbestände und Randbiotope (Ruderalflächen mit Teich) weiterentwickelt werden. Die vorhandene natürliche Wiederbesiedlung soll genutzt und ggf. ein alter Bach (Verlauf des Siepentales) reaktiviert werden. Insgesamt ist eine sparsame Wegeerschließung sinnvoll, wobei insbesondere Wegebeziehungen vom Stadtteilpark in Richtung Vonderort zu berücksichtigen sind (vgl. Stadt Bottrop 1999a). Teilbereiche sollten für Erholungsnutzungen unerschlossen bleiben und die Freizeitnutzungen (z.B. Spielplatz) sich auf den südlichen Bereich konzentrieren.

Naturnahe Rekultivierung und extensive Erschließung

• Rückgewinnung von Freiflächen am Tanklager

Aus Sicht der Freiraumentwicklung ist es langfristig wünschenswert, diese Fläche bzw. Teilflächen nach Aufgabe der heutigen gewerblichen Nutzungen rückzugewinnen und sowohl für Freizeit- und Erholungszwecke als auch den Arten- und Biotopschutz naturnah zu entwickeln (die Nutzung richtet sich auch nach dem notwendigen Umgang mit Altlasten).

Eine Erschließung des südwestlichen Teilraumes für eine ergänzende Wohnbebauung steht diesem Ziel nicht entgegen, die Art der Bebauung sollte jedoch dem Charakter von Ebel mit seinen großzügigen Gartenflächen angepasst sein. Auch andere Entwicklungsinteressen wie eine gewerbliche Entwicklung sind vorhanden und im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für diese Flächen abzuwägen.

Chance für potenziellen Freiraumkorridor

• Freiraumachse in Richtung der Halden in Batenbrock über das Gelände von Prosper II

Grünverbindung gewährleisten

In welche Richtung sich diese Fläche nach einer Aufgabe der derzeitigen Nutzung entwickeln wird, ist derzeit nicht abzusehen. Ein zukünftiges Nutzungskonzept sollte jedoch die Durchlässigkeit in Richtung der Halden in Batenbrock sichern und eine Grünverbindung vorsehen.

Umgestaltung bzw. Neuschaffung von Spielplätzen

• Spielsituation und -angebote in der Haßlacher Straße ausbauen

Vielfältig gestaltete Spielangebote

Der vorhandene Spielplatz sollte um die südlich angrenzenden Flächen erweitert werden. Die gesamte Fläche sollte - unter weitgehendem Erhalt des heutigen Spielplatzes - zu einem erlebnisreichen, vielfältigen Gelände mit unterschiedlichsten Bewegungs-, Geschicklichkeits- und Kletterspielen umgestaltet werden. Die Haßlacher Straße eignet sich zudem mit ihrer Sackgasse für eine Ausweisung als Spielstraße.

• Spielangebote seitlich des Berne-Uferweges

Einfache Spielangebote

Maßnahme: Hier sollten kurzfristig einfach zu errichtende Spielangebote in Absprache mit der Emschergenossenschaft ergänzt werden. Beim späteren Berne-Umbau können diese entfernt und ggf. später in eine an der Berne zu realisierende größere Spielfläche integriert werden (siehe unter Grünzug „Von Ebel zum Tetraeder in Batenbrock").
Umsetzung: Die Maßnahme sollte kurzfristig in Zusammenarbeit mit dem Spielhaus Ebel und der Grundschule umgesetzt werden.

• Spielangebote seitlich des Piekenbrocksbaches

Naturnaher Spiel- und Aufenthaltsbereich

Nach dem Umbau des Baches ist zu prüfen, ob seitlich des Baches (südlich der Steigerstraße) unter Inanspruchnahme privater Uferflächen ein naturnah gestalteter Spielbereich sowie Aufenthaltsangebote für Jugendliche entstehen können (siehe oben unter Grünzüge).

• Spielplatz an der neuen Bebauung am Hauptbahnhof

Auch Spielangebote für ältere Kinder vorsehen

Im Rahmen des Bebauungsplanes ist hier ein Kleinkinder-Spielplatz vorgesehen. Es ist zu prüfen, inwieweit die Fläche sowie das Spielangebot für ältere Kinder erweitert werden kann.

• Neuschaffung weiterer öffentlicher Spielplätze

Spielraumkonzept

Zusätzlich zu den genannten Projekten sollte überprüft werden, welche weiteren Flächen sich für den Neubau von Spielplätzen eignen und seitens der Stadt zu erwerben sind (Erarbeitung eines Spielraumkonzeptes), um die Defizite mittel- bis langfristig abzubauen. So eignet sich u.U. der Teilraum des dreieckigen Grundstückes zwischen Bahnhofstraße und Gleisanlage (Spielplatz Kategorie B) oder auch die ehemalige Deponie Donnerberg (Spielplatz Kategorie A).

Neugestaltung von Schulhöfen

• Schulgeländeumgestaltung der Grundschule Ebel

Maßnahme: Über den bestehenden Spielbereich hinaus sollten sowohl an der Schürmannstraße als auch vor dem Spielhaus Teilflächen des Asphalts entfernt und z.B. durch Geländemodellierungen, Spielgeräte, Sitzmöglichkeiten oder

Sport- und Bewegungsangebote ersetzt werden. Der heute sehr geschätzte und gut funktionierende Brunnen kann - ggf. ergänzt durch andere Maßnahmen eines ökologischen Umgangs mit Niederschlagwasser - ein Ausgangspunkt für Wasserspielangebote sein, die z.B. von der Schule, dem Spielhaus Ebel und Eltern betreut werden.

Spiel- und Aufenthaltsangebote

Umsetzung: Die Schulhofumgestaltung sollte - auch aufgrund der Signalwirkung an dieser zentralen Stelle in Ebel - ein erster Schritt der Stadtteilerneuerung sein und in enger Kooperation mit Lehrer- und Schülerschaft umgesetzt werden.

• Umgestaltung der anderen Schulgelände im Untersuchungsraum

Maßnahme: Es ist vorgesehen, die Schulhöfe der Hauptschule Lehmkuhle, der Schillerschule und der Droste-Hülshoff-Schule schrittweise neu zu gestalten, um auf den Schulgeländen attraktive Aufenthaltsbereiche und Spielangebote zu schaffen. Dazu sollte ein Schulhofprogramm aufgelegt werden, das je nach Bedarf von den Schulen abgerufen werden kann.

Schulhofprogramm als mittelfristiger Umsetzungsrahmen

Umsetzung: In enger Kooperation mit den Schulen ist eine zeitliche Abfolge zu entwickeln. Angesichts der Schülerzahl und dem Erneuerungsbedarf sollte die Hauptschule Lehmkuhle Vorrang haben.

3.5 Soziale Infrastruktur

Ergänzung sozialer Infrastrukturangebote

Die in den Stadtteilen Lehmkuhle und Ebel vorhandenen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur lassen im Hinblick auf ihre Angebotspalette, auf einzelne Zielgruppen sowie Teilräume teilweise erhebliche Defizite erkennen, die über das bestehende Angebot hinausgehende Ergänzungen der sozialen Infrastruktur erforderlich machen.

Die im folgenden aufgeführten Bevölkerungsanteile in Prozentangaben beruhen, wenn keine andere Quelle genannt ist, auf eigenen Berechungen auf der Grundlage der Einwohnermeldestatistik, von Angaben des Amtes für Statistik und Wahlen sowie des Sozialamtes - mit Stand September 1999.

Bestand und Bedarfe

Kinder und Jugendliche in den Stadtteilen

Hoher Anteil an Kindern und Jugendlichen

Die Bevölkerung in Ebel und Lehmkuhle ist vergleichsweise jung, da knapp ein Viertel (24 %) der Altersgruppe von 0 bis 18 Jahren angehört. Insbesondere in Ebel sowie in den Wohngebieten am Hauptbahnhof und an der Knappenstraße leben viele Kinder und Jugendliche. In diesen Teilräumen ist zudem der Anteil ausländischer Kinder und Jugendlicher in allen Altersklassen zwei- bis dreifach so hoch wie in der Gesamtstadt (siehe dazu unten). Auch der hohe Anteil an Kindern und Jugendlichen unter den Sozialhilfeempfängern weist auf besondere Anforderungen an die soziale Infrastruktur hin: Von den 6 % Sozialhilfebeziehenden im Untersuchungsraum (gesamtstädtisch 3 %) sind gut ein Drittel (35 %) im Alter von 0 - 16 Jahren.

Kindergarten

Fehlbedarfe für einzelne Teilräume

Die Kindergärten und Kindertagesstätten in Lehmkuhle und Ebel sind überwiegend in kirchlicher Trägerschaft: In Lehmkuhle sind dies der katholische Kindergarten Herz-Jesu, die Kindertagesstätte "Kinderhaus Pappalapapp", der katholische Kindergarten St. Barbara, die katholische Kindertagesstätte St. Lioba, die Kindertagesstätte “Die Initiative”. In Ebel gibt es den katholischen Kindergarten St. Matthias.

Die vorhandene Versorgungssituation mit Tageseinrichtungplätzen für Kinder weist laut den Angaben des Kindergartenbedarfsplanes der Stadt Bottrop (Stand Februar 1999) im Untersuchungsraum Fehlbedarfe für bestimmte Teilräume und einzelne Zeiträume auf. Diese sollen durch Überhangplätze in angrenzenden Wohnbereichen aufgefangen werden, so dass im Untersuchungsraum bisher keine ergänzenden Maßnahmen vorgesehen sind. Nach Angaben des Jugendamtes weisen die aktualisierten Zahlen jedoch auf weiter erhöhte Fehlbedarfe hin, die für den derzeitigen Planungshorizont (bis 2002) in Ebel die Einrichtung von 15 zusätzlichen Plätzen und im Bereich Süd und Mitte-Süd die Einrichtung von 35 Plätzen erforderlich erscheinen lassen.

Bus-/Taxitransport z.T. schlecht angenommen

Für Kinder, die wohnortnah keinen Kindergartenplatz erhalten, wird seit zwei Jahren ein Bus- oder Taxitransport angeboten. Nach Aussage des Jugendamtes und der RAA sind insbesondere ausländische Kinder von den lokalen Defiziten betroffen: Ihre Familien warten lieber ein oder zwei Jahre auf einen Kindergartenplatz, anstatt weite Taxifahrten in Kauf zu nehmen. Dies führt dazu, dass inzwischen

zwar fast alle Kinder vor Schuleintritt einen Kindergarten besuchen, ausländischen Kindern teilweise jedoch wertvolle Zeit der frühkindlichen (Sprach)Förderung fehlt.

Frühkindl. Spracherziehung ausländischer Kinder

Neben dem somit dringlichen Bedarf wohnortnaher Kindergartenplätze hält die RAA es für notwendig, die frühkindliche Spracherziehung ausländischer Kinder im Kindergarten erheblich auszubauen und qualitativ zu verändern.

Türkische Mutter-Kind-Gruppe am St. Matthias Kindergarten: erfolgsversprechend, aber unterbesetzt

Ein erfolgversprechenderer Ansatz wurde am St. Matthias-Kindergarten erprobt: Dort besteht seit knapp einem Jahr eine Mutter-Kind-Gruppe, in der muttersprachliche Kenntnisse (türkisch) als Grundlage für das Erlernen der deutschen Sprache vermittelt und gefestigt werden. Nachdem bisher eine Mutter-Kind-Gruppe (15 - 20 Kinder) auf ABM-Basis betreut werden konnte, besteht derzeit aufgrund von Mittelkürzungen nur ein stark reduziertes Angebot auf Honorarbasis. Dies läuft den personellen und räumlichen Bedarfen entgegen, die eine Sicherung und Erweiterung des bisherigen Angebotes nahelegen: Der Anteil ausländischer Kinder im Alter von 0 bis 6 Jahren entspricht 46,7 % (in Ebel und der Welheimer Mark, Angaben der Stadt Bottrop, Einwohnermeldedatei vom Februar 2000), im St. Matthias-Kindergarten liegt er über 40 %. Weiter steigende Zahlen leiten sich daraus ab, dass in der Altersgruppe zwischen 18 und 25 Jahre (in der oftmals eine Familiengründung erfolgt) ausländische junge Erwachsene zu 35,6 % vertreten sind.

Foto: St. Matthias Kindergarten Ebel

Schule

Schulische Einrichtungen im Stadtteil Lehmkuhle sind die Schiller-Grundschule, die Droste-Hülshoff Grundschule und die Hauptschule Lehmkuhle. Im Stadtteil Ebel gibt es lediglich die Grundschule Ebel, weiterführende Schulen liegen alle außerhalb des Stadtteils.

Unterrichtsergänzende Förder- und Unterstützungsangebote

Zusätzlich zum üblichen Unterrichtsangebot bestehen an den Grundschulen bereits einige pädagogische Förder- und Unterstützungsangebote:

- So bieten z.B. die Ebelschule und die Schillerschule ein gesichertes Unterrichts- bzw. Betreuungsangebot an (verläßliche Grundschule bis 13.00 Uhr).
- Eine Hausaufgabenhilfe findet in Zusammenarbeit mit benachbarten Freizeiteinrichtungen statt.
- Für deutsche und türkische Kinder wird zusätzlich zum Regelunterricht ein ein- bis zweistündiger Förderunterricht angeboten.

Grundschule Ebel: Sprachdefizite und defizitäre Lernvoraussetzung derzeit nur unzureichend angegangen

Insbesondere die Ebelgrundschule hat aufgrund des hohen Anteiles ausländischer Schüler (52,2 %, nach Angaben der Stadt Bottrop, Amt 40, Monatsstatistik der Schuldatei, vom März 2000) und durch viele Kinder sozial benachteiligter Familien zunehmende Sprachdefizite sowie defizitäre Lernvoraussetzungen zu bewältigen. Zusätzlich zu den oben genannten Maßnahmen wurde bisher

- durch projektbezogene Angebote sowie
- durch die Nutzung neuer Medien (PC mit Rechtschreib- und Sprachprogrammen, Internet-Anschluß)

versucht, dem zu begegnen. Da die personellen Kapazitäten für weitergehende Angebote nicht ausreichen, wurde eine halbe zusätzliche Lehrerstelle beantragt, die nach Angaben der Grundschule voraussichtlich jedoch nicht besetzt werden kann, da die Schule rein rechnersich ausreichend besetzt ist. Gerade die dringend erforderliche Sprachvermittlung macht jedoch über den normalen Stellenschlüssel hinausgehende Bedarfe deutlich.

Hauptschule Lehmkuhle: zunehmende Probleme in der Schülerschaft

An der Hauptschule Lehmkuhle gibt es zusätzlich zum regulären Unterrichtsangebot eine internationale Förderklasse, die ausländische Quereinsteiger innerhalb von ein bis maximal zwei Jahren auf den Besuch einer regulären Schulklasse vorbereitet. Zudem versucht die Hauptschule, mit besonderen Förder- und Unterstützungsangeboten den wachsenden Problemen in der Schülerschaft zu begegnen (ein Viertel der Schülerschaft sind Schulformwechsler, viele kommen aus sozial benachteiligten Familien, der Anteil ausländischer Schüler entspricht 26,2 % - nach Angaben der Stadt Bottrop, Amt 40, Monatsstatistik der Schuldatei, vom März 2000):

Notwendige sozialpädagogische Anlaufstelle z.Zt. unbesetzt

- Bis Anfang des Jahres bestand eine sozialpädagogische Anlaufstelle (auf ABM-Basis), um mittels Einzel- und Gruppenberatungen sowie verschiedener Ar beitsgruppenangebote Jugendliche mit ihren Problemen aufzufangen. Das Ziel der Schule, die unverzichtbare personelle und inhaltliche Kontinuität dieses An gebotes über die Neuschaffung einer festen Stelle zu sichern, ist bisher mangels Bereitstellung zusätzlicher kommunaler Mittel gescheitert.

Auch weitergehende Unterstützungsangebote durch Mittelkürzungen entfallen

- Eine ABM-Kraft der RAA unterstützte die Internationale Förderklasse durch weitergehende Hilfs- und Betreuungsangebote für die Jugendlichen. Zudem unterstützte eine weitere ABM-Kraft die Jugendlichen an der Hauptschule (und an anderen weiterführenden Schulen Bottrops) beim Übergang von der Schule in den Beruf. Beide Angebote sind durch ABM-Mittelkürzungen entfallen und können aus schulinternen Mitteln kaum finanziert werden.
- Darüber hinaus finden einzelne eher punktuelle Angebote statt (wie z.B. Be rufsberatung des Arbeitsamtes, Zusammenarbeit mit der Bottroper Polizei).

Foto: Hauptschule Lehmkuhle

Ohne die bisherigen Hilfs- und Unterstützungsangebote sieht die Schule keinen Spielraum, den steigenden Anforderungen bei Sprach- und Integrationsförderung, bei der sozialen Stabilisierung der Schülerschaft und Gewältprävention sowie bei der Unterstützung des Berufseinstiegs gerecht zu werden.

Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche

Ihre Freizeit verbringen viele Kinder und Jugendliche im Wohnumfeld, auf Spielplätzen, Schulhöfen u.ä.. Hier besteht akuter Handlungsbedarf, eine gefahrlose und erlebnisreiche Freizeitgestaltung zu ermöglichen (vgl. Kap. 3.4 und 3.2).

Südliche Wohnbereiche von Lehmkuhle sind derzeit hinsichtlich Freizeitangeboten unterversorgt

In Lehmkuhle bieten diese Kinder- und Jugendeinrichtungen Freizeitangebote an:

- Die von der evangelischen Kirche getragene ökopädagogische Einrichtung Arche Noah arbeitet mit Schulen, Kindergärten und anderen Einrichtungen in Form von Projektarbeit zusammen und richtet sich mit offenen Nachmittagsangeboten (u.a. thematische Aktivitäten, Reitgruppen, Ferienspiele, Jugendtreff) an alle Kinder und Jugendlichen, denen das erlebnisreiche Gelände, die Tiere und Pflanzen zur freien Verfügung steht. Der bisherige personelle Rahmen reicht nach Auskunft der Einrichtung jedoch nicht aus, um die große Nachfrage zu befriedigen und die Angebotspalette um weitere erforderliche Bereiche zu erweitern (z.B. Hilfsangebote für Kinder mit Lernschwächen).
- Die Jugendheime der katholischen Gemeinden St. Barbara und Herz Jesu bieten auf bestimmte Wochentage und Zeiten begrenzte Angebote an (offene Treffs und Gruppenarbeit), die von Ehrenamtlichen betreut werden.
- Das Haus der Jugend (nördlich der Prosperstraße außerhalb des Untersuchungsgebietes) mit einem breit gefächerten Programm für Kinder und Jugendliche ergänzt das Angebot. Diese Einrichtung wird besonders von türkischen Jugendlichen besucht.

Foto: Ökopädagogische Einrichtung Arche Noah, Lehmkuhle

Nach der Bewertung des Freizeitstättenbedarfsplanes der Jugendhilfeplanung der Stadt Bottrop von 1998 ist der nordwestliche Teil von Lehmkuhle fast flächendekkend versorgt, während südliche Wohnbereiche in Lehmkuhle (z.B. Wohnbereiche rund um die Lehmkuhler Straße, Inselwohnlagen zwischen Armeler Straße und Stadtgrenze nach Essen) als nicht ausreichend versorgt bewertet sind. (Stadt Bottrop, 1998 a, S. 9).

Mit Hilfe der am Bahnhof geplanten Jugendeinrichtung (vorgesehen sind ein Jugendcafé und niederschwellige Beratungs- und Unterstützungsangebote) kann die

Versorgungssituation für Jugendliche - nicht jedoch für Kinder in diesem Raum - verbessert werden. Nach Auskunft des Jugendamtes ist es Ziel der Stadt, den/die potentiellen Investor/en des Bebauungsplangebietes am Bahnhof bei der räumlichen und personellen Ausstattung der Jugendeinrichtung einzubeziehen (Sicherung der Anschubfinanzierung über zehn Jahre).

Zeitlicher und inhaltlicher Umfang des Angebotes für Kinder und Jugendliche in Ebel unzureichend

In Ebel stehen den Kindern und Jugendlichen folgende Freizeitangebote zur Verfügung:

- In der vom Jugendamt getragenen "Heißen Kiste" (ein ehemaliger Kiosk) findet zweimal wöchentlich einige Stunden ein offener Treff für Jugendliche statt.
- Im "Spielhaus" der Heißen Kiste (ein kleines Haus neben der Ebelgrundschule) können zudem Kinder ihre Freizeit verbringen und neben verschiedenen Freizeitangeboten, eine Theatergruppe, Ferienspiele und Hausaufgabenhilfe wahrnehmen.

Foto: Spielhaus der Heißen Kiste Ebel

Der Freizeitstättenbedarfsplan bewertet den Versorgungsgrad mit Kinder- und Jugendeinrichtungen in Ebel insgesamt als ausreichend. Bei der Bewertung wurde jedoch nicht nach der Einrichtungsart unterschieden, so daß z.B. der zeitliche und inhaltliche Umfang des Angebots nicht in die Bewertung einging. Nach Einschätzung aller befragten Stadtteilakteure reicht die Angebotspalette, der zeitliche und personelle Rahmen sowie die Räumlichkeiten der Heißen Kiste und des Spielhauses nicht aus, um die besonderen Bedarfe der deutschen und ausländischen Kinder und Jugendlichen in Ebel zu decken. In Ebel ist - je nach Altersgruppe - jedes zweite bis dritte Kind sowie jeder dritte bis vierte Jugendliche nicht-deutscher Nationalität (nach Angaben der Stadt Bottrop, Amt 40, Monatsstatistik der Schuldatei, vom März 2000). Zudem haben viele Kinder und Jugendliche soziale Schwierigkeiten und Probleme beim Berufseinstieg. Freizeiteinrichtungen kommt dabei eine zunehmend wichtige Rolle zu, niederschwellige soziale Hilfs- und Förderangeboten anzubieten.

Keine Freizeitangebote im Wohnbereich Knappenstraße

Kinder und Jugendliche im Wohngebiet westlich der Knappenstraße können Freizeiteinrichtungen lediglich außerhalb des Wohngebietes in Batenbrock-Süd (Abenteuerspielplatz, katholische Einrichtung St. Michael) sowie in die Welheimer Mark ("der Laden" , katholische Einrichtung St. Atonius) besuchen. Der Versorgungsgrad wird im Freizeitstättenbedarfsplan insgesamt als "bedingt ausreichend" eingestuft. Nach Ansicht befragter Stadtteilakteure sind die Barrieren (Bahnunterquerungen, stark befahrene Straßen etc.) jedoch sehr hoch, und insbe-

sondere jüngere und ausländische Kinder im gesamten Wohnbereich nehmen die genannten Freizeitangebote nur unzureichend wahr.

Sportliche Aktivitäten um integrative und gewaltpräventive Aktivitäten erweitern

Eine wichtige Bedeutung für die Freizeitgestaltung haben auch die Sportvereine. In Lehmkuhle finden sich Angebote der verschiedensten Vereine, die von Ballsport über Rudern und Bowling bis hin zu Tanz und Gymnastik reichen. In Ebel spielen die Angebote des VfR Ebel e.V. eine herausragende Rolle, wobei hier Fußball im Vordergrund steht. Sportliche Angebote für Mädchen sind nach Einschätzung einiger befragter Akteure in Ebel ausbaufähig. Zudem fehlt in Ebel eine für alle Sportarten nutzbare Sporthalle, die Turnhalle der Grundschule kann den Bedarf nur unzureichend abdecken. Sowohl in Lehmkuhle als auch in Ebel erachten Jugendeinrichtungen, Schulen und Vereine es für notwendig, die Angebotspalette um spezielle Angebote zur Integrationsförderung und Gewaltprävention zu ergänzen (Basketball um Mitternacht u.ä.).

Migrantinnen und Migranten

Teilräumlich deutlicher Wandel der Stadtteilbevölkerung

In den Stadtteilen Ebel und Lehmkuhle leben 16 % Ausländerinnen und Ausländer (8,5 % in der Gesamtstadt), wobei teilräumlich deutliche Unterschiede bestehen: Im Wohngebiet westlich der Essener Straße blieb der Ausländeranteil nach Angaben der RAA mit 9 % seit Mitte der 80 er Jahre nahezu konstant. In diesem Zeitraum hat sich der Ausländeranteil in anderen Teilräumen deutlich erhöht bis verdoppelt, so im Wohngebiet rund um Hauptbahnhof und Bahnhofstraße (bis auf 19 %), im Wohngebiet an der Knappenstraße (auf 29 %) und Ebel (auf 25 %).

Probleme des Stadtteils werden teilweise auf Zuzug von Migranten projeziert

Diese Entwicklung ist unter anderem auf Standard und Ausstattung der Wohnungen, auf die Belegungspolitik der Wohnungsausschüsse und Wohnungsgesellschaften und auf den Wunsch in Gemeinschaft zu leben, zurückzuführen. Ungeachtet dieser Gründe werden die Probleme des Stadtteils von vielen nicht selten mit dem Zuzug von Migrantinnen und Migranten in Verbindung gebracht. Während die alteingesessene deutsche und ausländische Ebeler Bevölkerung sich miteinander arrangiert hat, besteht gegenüber den neu hinzuziehenden Migrantinnen und Migranten eher Ablehnung. Dies rückt die Bedeutung von Maßnahmen in den Vordergrund, die das nachbarschaftliche Zusammenleben von Deutschen und Nicht-Deutsche, Alteingesessenen und Neuhinzugezogenen fördern.

Hoher Anteil ausländischer Kinder und Jugendlicher erfordert spezifische Ansätze

Die derzeitige Situation an Kindergärten, Schulen und Freizeiteinrichtungen und ihre besonderen Probleme aufgrund des hohen Anteils ausländischer Kinder und Jugendlicher wurden bereits erläutert. Die dort aufgezeigten Bedarfe und Handlungsansätze stellen eine wesentliche Grundlage dar, um die zunehmenden Konflikte zwischen deutschen und ausländischen Kindern und Jugendlichen sowie die wachsenden Abgrenzungstendenzen insbesonderer türkischer Jugendlicher zu mindern bzw. langfristig abzubauen. Der hohe Anteil ausländischer Kinder und Jugendlicher muß sich dabei sowohl in zielgruppenspezifischen Angeboten als auch in der personellen Besetzung (mit türkischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern) niederschlagen.

Seniorinnen und Senioren in den Stadtteilen

Seniorenanteil städtischer Durchschnitt

In Ebel und Lehmkuhle sind insgesamt 22 % der Bevölkerung über 60 Jahren alt (gesamtstädtsich 24 %), wobei insbesondere in Ebel und im Bereich westlich der Essener Straße Seniorinnen und Senoren mit 24 % vertreten sind. Im gesamtstädtischen Vergleich sind ältere Menschen demnach auch in Ebel nicht überdurch-

schnittlich vertreten, bezogen auf die deutsche Bewohnerschaft ist ihr Anteil jedoch überdurchschnittlich hoch.

Wohn- und Pflegesituation

Defizit bei vollstationären Pflegeplätzen im Süden Bottrops

Die Pflegeangebote für Ältere und für behinderte Menschen sowie die aktuellen und zukünftigen Bedarfe stellen sich für die verschiedenen Pflegebereiche unterschiedlich dar: Ein über die derzeitige und prognostizierte Nachfrage deutlich hinausgehendes Angebot besteht bei der Tages- und Nachtpflege sowie bei der Kurzzeitpflege. Im Gegensatz dazu weist die vollstationäre Pflege gesamtstädtisch deutliche Defizite auf. Der Bottroper Süden ist von dieser Situation besonders betroffen, da sich vorhandene Pflegeplätze auf die Stadtmitte und die nördlich gelegenen Stadtteile konzentrieren (vgl. Kommunaler Pflegebedarfsplan für den Prognosezeitraum 1998-2002, Stadt Bottrop1998b, sowie Prognosetabellen und Aussagen des Sozialamtes zur Neufassung des Kommunalen Pflegebedarfsplanes). In Lehmkuhle und Ebel gibt es keine lokalen Einrichtungen der Altenpflege. Bei der ambulanten Pflege ist laut Pflegebedarfsplan davon auszugehen, dass sich Angebot und Nachfrage frei regeln. Die Weiterentwicklung dezentral und ortsnah angebotener komplementärer ambulanter Dienste wird laut Pflegebedarfsplan und Sozialamt als sinnvolles und notwendiges Zusatzangebot erachtet (wie z.B. Haushaltshilfe, Hausnotrufdienst, Fahrdienste).

Hoher Bedarf an Altenwohnungen

Der Bestand an Altenwohnungen ist im gesamten Untersuchungsraum sehr gering. Lediglich an der Essener Straße und am Südring stehen insgesamt 32 öffentlich geförderte bzw. frei finanzierte Ein- und Mehrpersonen-Wohnungen zur Verfügung. Die Unterversorgung der südlichen Stadtteile und der hohe Anteil älterer Menschen in den Stadtteilen verdeutlichen den Bedarf an Wohnungen für diese Bevölkerungsgruppe. Dabei ist sowohl der Ausbau des Bestandes an öffentlich geförderten Wohnungen als auch der Ausbau des Bestandes an freifinanzierten Wohnungen - den der Seniorenbeirat für Ebel besonders hervorhebt - erforderlich.

Gewünscht sind kleinteilige Wohn- und Pflegeangebote

Im Hinblick auf die Ergänzung bzw. Neuschaffung von Pflege- und Wohnangeboten plädieren der Seniorenbeirat und verschiedene Stadtteilakteure dafür, kleinteilige, dezentrale Strukturen durch die Integration unterschiedlicher Wohnformen zu schaffen und diese mit Pflege-, Hilfs- und Freizeitangeboten zu kombinieren.

Beratungs- und Freizeitangebote für ältere Menschen

Beratungsangebote derzeit vor Ort nicht vorhanden

Kontakt- und Beratungsmöglichkeiten für Seniorinnen und Senioren bietet - neben den Angeboten der einzelnen Träger - das innerstädtisch angesiedelte städtische Seniorenbüro ("Pflegebüro Bottrop"). Eine wohnortnahe Informations- und Beratungsstelle für Senioren gibt es in Ebel und Lehmkuhle nicht. Die im angrenzenden Stadtteil Welheimer Mark angesiedelte Stadtteilberatung für Seniorinnen und Senioren wurde nach Aussage des Sozialamtes mangels Resonanz nach 14 Monaten wieder eingestellt. Die sozialen Träger und der Seniorenbeirat halten ein niederschwelliges Beratungsangebot im Untersuchungsraum dennoch für sinnvoll, wenn eine zielgruppenspezifische Ausrichtung des Beratungsangebotes u.a. durch eine Zusammenarbeit von Sozialamt, Stadtteilorganisationen und kirchlichen Trägern gewährleistet ist. Beratungsbedarf sieht das Sozialamt in einem Ausbau der Wohnberatung, die derzeit zwar stattfindet, aber im Hinblick auf spezifische Beratungsangebote zur altengerechten Wohnungsausstattung insbesondere in den Bergbausiedlungen (z.B. sanitäre Einrichtung, Treppenaufgänge etc.) ergänzungsbedürftig ist.

Kirchliche Treff- und Begegnungsangebote spielen wichtige Rolle

Treff- und Begegnungsmöglichkeiten für Senioren bieten in Lehmkuhle und Ebel in erster Linie die Kirchen an, wie z.B. die St. Matthias-Gemeinde in Ebel, in der eine aktive Seniorengemeinschaft besteht. Auch der Knappenverein hat für viele Ältere eine wichtige Bedeutung. Aus Sicht des Seniorenbeirates mangelt es in Ebel an multifunktional nutzbaren Räumlichkeiten, um die Freizeit- und Begegnungsangebote für Seniorinnen und Senioren (und anderer Gruppen im Stadtteil) in Zusammenarbeit mit Kirche und Bürgerverein auszubauen.

Gesundheitsförderung

Gesundheitsfördernde Maßnahmen ergänzend berücksichtigen

Die Gesundheitsförderung ist ein oftmals vernachlässigtes Handlungsfeld, insbesondere, wenn es sich um stadtteilbezogene Maßnahmen handelt. Obwohl stadtteilbezogene Untersuchungen, die Aufschluß über genauere Bedarfe geben, fehlen, ist aufgrund des vergleichsweise hohen Anteiles an sozial benachteiligten Familien davon auszugehen, daß gesundheitsfördernden Lebensweisen oftmals zu wenig Beachtung geschenkt wird.

Ziele

• Ausbau integrationsfördernder Maßnahmen an Kindergarten, Grund- und Hauptschule: Die Sprachentwicklung deutscher und ausländischer Kinder ist als wesentliche Grundlage für die kindliche Entwicklung zu fördern.

• Sicherung und Erweiterung der Betreuungs- und Hilfsangebote für Jugendliche an weiterführenden Schulen: Schwierigkeiten von Jugendlichen bei der Alltagsbewältigung als auch beim Übergang von der Schule in den Beruf sollen aufgefangen und Gewaltpotenzialen vorgebeugt werden, so dass mittel- und langfristig die Unterrichtsqualität davon profitiert.

• Ergänzung der Freizeit- und Betreuungsangebote für Kinder und Jugendliche: Ziel ist es, für Kinder und Jugendliche sowohl das freizeitpädagogische Angebot zu erweitern als auch niederschwellige Hilfs- und Betreuungsangebote in den Freizeiteinrichtungen zu verstärken.

• Stärkung der Freizeit-, Betreuungs- und Wohnperspektive älterer Menschen: Die Lebenssituation älterer Menschen und ihr Verbleib im Stadtteil soll durch kleinteilige, integrierte Wohnangebote sowie spezifische Pflege- und Freizeitangebote verbessert werden

• Förderung des nachbarschaftlichen Zusammenlebens verschiedener Bevölkerungsgruppen: Der teilweise deutliche Wandel der Stadtteilbevölkerung im letzten Jahrzehnt erfordert Maßnahmen, die das Miteinander der Stadtteilbewohnerinnen und -bewohner stärkt, Konflikten vorbeugt und die Identifikation mit dem Stadtteil unterstützt.

• Gesundheitsförderung: Ziel ist es, Maßnahmen der Gesundheitsförderung z.B. in Kindergarten und Schule sowie in sozialen Einrichtungen projektbezogen durchzuführen.

Maßnahmen und Projekte

Ausbau integrationsfördernder Maßnahmen an Kindergarten und Grundschule

• „Sprachförderung im Elementarbereich" am St. Matthias-Kindergarten

Sprachfördernde Maßnahmen in türkischer Mutter-Kind-Gruppe bereiten auf Kindergarten vor

Maßnahme: Das Projekt (ein Vorschlag der RAA aufbauend auf einem bereits praktizierten Ansatz) dient dazu, den frühkindlichen Erwerb der Muttersprache ausländischer Kindergartenkinder (als Voraussetzung für das Erlernen einer Fremdsprache) in Zusammenarbeit mit den Müttern gezielt zu fördern. Dazu werden ausländische Mütter und ihre Kinder zunächst in der Muttersprache spielerisch mit Thematiken sowie Arbeitsmaterialien und -techniken vertraut gemacht, die später im Kindergarten in gemischt-nationalen Gruppen auf Deutsch angeboten werden. Das Projekt umfasst die Betreuung der Mutter-Kind-Gruppen, in der sowohl den Kindern Förderangebote (z.B. Sprach- und Konzentrationsübungen, Training von aufgabenorientiertem Verhalten etc.) als auch den Müttern Qualifizierungsangebote bereitstehen (z.B. Vermittlung von spielerischen Formen der Lernförderung, Erwerb von Grundwissen zum systematischen Spracherwerb, familienbezogene Beratung zu Erziehungsfragen). Zudem sollen ausländische Mütter als Multiplikatorinnen weitergebildet werden, um das Wissen breit weiterzugeben.

Umsetzung: Derzeit ist die Personalsituation nicht gesichert, so dass für die Umsetzung des beschriebenen Projektansatzes nach Angaben der RAA zwei Erzieherstellen benötigt werden. Um zumindest das bisherige Angebot aufrecht zu erhalten, sollte als erster Schritt kurzfristig eine Stelle eingerichtet werden.

• Zusätzliche Kindergartengruppen in Ebel und Lehmkuhle

Personal/Räume für vorübergehende Kindergartenplätze

Die Unterversorgung mit Kindergartenplätzen soll durch die Neuschaffung einer Kindergartengruppe z.B. am St. Matthias-Kindergarten (15 Plätze) und von zwei Kindergartengruppen (35 Plätze) in Lehmkuhle (an welcher Einrichtung ist genauer zu untersuchen) behoben werden. Zu prüfen ist, inwieweit zunächst kurzfristig (bis 2002) Räume und Personal eingesetzt werden können, um je nach demographischer Entwicklung im Wohngebiet das Angebot später zu verstetigen bzw. wieder zu reduzieren.

• Koordinierte Alphabetisierung und PC-gestütztes Wortschatztraining an der Grundschule Ebel

neues Konzept der Alphabetisierung erproben

Maßnahme: Die Koordinierte Alphabetisierung (KOALA) setzt am Sprachvergleich Deutsch-Türkisch an. Der Vorschlag der RAA knüpft dabei an Modellversuche in Hessen an, die dies bereits erfolgreich umsetzen. Schülerinnen und Schüler erlernen Lesen und Schreiben, indem Gemeinsamkeiten und Unterschiede der beiden Sprachen systematisch benannt und erarbeitet werden. Zudem soll durch ein PC-gestütztes Wortschatztraining (bereits an zwei Schulen im Stadtgebiet erprobt) der bisherige Einsatz neuer Medien an der Grundschule sinnvoll ausgebaut und personell begleitet werden.

Umsetzung: Die Realisierung bedarf nach Angaben der RAA neben Sach- und Fortbildungskosten einer zusätzlichen Lehrerstelle, was mittelfristig anzustreben ist.

Sicherung und Erweiterung der Betreuungs- und Hilfsangebote für Jugendliche an weiterführenden Schulen

• Sicherung der Sozialpädagogischen Anlaufstelle

Sozialpädagogische Anlaufstelle als festes Angebot einrichten

Maßnahme: Das an der Hauptschule Lehmkuhle bis Anfang 2000 vorhandene Angebot einer sozialpädagogischen Betreuung und Untersützung von Jugendlichen mit sozialen Schwierigkeiten ist mit den bisherigen Inhalten (Einzel- und Gruppenberatungen sowie spezielle Arbeitsgruppenangebote) und dem personellen Umfang fortzusetzen.
Umsetzung: Das Projekt erhält höchste Priorität, da die Schülerstruktur der Hauptschule (siehe unter Bestand) dies nahegelegt und damit gewaltpräventive Ziele erreicht werden. Eine feste sozialpädagogische Fachkraft ist notwendig, da ein kontinuierliches und fachlich qualifiziertes Angebot sowie persönliche Kontakte und Bindungen zu der Person für den Erfolg von ausschlaggebender Bedeutung sind.

• Hilfs- und Unterstützungsangebote bei der Berufssuche

Berufseinstieg unterstützend begleiten

Maßnahme: Als wichtige Ergänzung der sozialpädagogischen Anlaufstelle dienen Förder- und Unterstützungsmaßnahmen für Schulabgängerinnen und -abgänger, die ihnen durch Bewerbungstraining, Hilfen bei der Stellensuche und dem Bewerbungsverfahren den Einstieg in den Beruf erleichtern (Projekt in Kooperation mit anderen Schulen). Parallel könnte das bisherige kurze Berufspraktikum zu einem halbjährigen Betriebspraktikum umgestaltet und begleitet werden (siehe Kap. 3.4).
Umsetzung: Die Umsetzung dieses Projektvorschlages der RAA macht nach ihren Angaben die Einstellung eine sozialpädagogische Fachkraft erforderlich.

Ergänzung der Freizeit- und Betreuungsangebote für Kinder und Jugendliche

• Neue Jugendeinrichtung als Teil eines Stadtteilzentrums am Bahnhof

Geplante, neue Jugendeinrichtung mit anderen Angeboten verknüpfen

Die Bemühungen des Jugendamtes und anderer Ämter der Stadt Bottrop, ein Treff- und Beratungsangebot am Bahnhof zu verankern, sind bei der Umsetzung des Handlungskonzeptes zu unterstützen. Dabei ist zu prüfen, inwieweit die Angebotspalette auch die Zielgruppe Kinder - in diesem Bereich unterversorgt - zukünftig abdecken kann. Das Treff- und Beratungsangebot könnte zudem mit der Einrichtung eines Stadtteilbüros verzahnt werden, so dass ein Stadtteilzentrum mit weiteren Angeboten entsteht.

• Erweiterte Angebote und neue Räumlichkeiten für das Spielhaus Ebel

Spezifische Angebote u.a. für Kinder mit erhöhtem Förderbedarf

Maßnahme: Ziel ist es, die bisherige sozialen Hilfsangebote (wie z.B. die Hausaufgabenhilfe) auszubauen und durch weitere spezifische Angebote für Kinder mit auffälligem Sozialverhalten und Lernschwächen zu erweitern. Neben regelmäßigen Förder- und Betreuungsangeboten dienen thematische Workshops der sozialen Entwicklung und Stabilisierung (Tanz- und Bewegung, Selbtsverteidigung etc.). Dem hohen Anteil ausländischer Kinder in Ebel ist bei der Angebotskonzipierung und personellen Besetzung Rechnung zu tragen.
Umsetzung: Die kurz- bzw. mittelfristig angedachte Angebotserweiterung erfordert nach Angaben des Jugendamtes eine zusätzliche Erzieherin oder Sozialpädagogin. Während vorübergehend Räume der angrenzenden Grundschule für die zusätzlichen Angebote mitgenutzt werden könnten, sind mittelfristig neue Räumlichkeiten im Stadtteil zu erschließen (siehe unter Schaffung multifunktional nutzbarer Räume).

• Ausbau der Angebote und Räumlichkeiten der Heißen Kiste

In Verbindung mit dem Ausbau des inhaltlichen und räumlichen Angebotes des Spielhauses Ebel sollten auch die Angebote für Jugendliche kurz- bis mittelfristig erweitert werden.

Freizeitangebote für Jugendliche in Ebel stärken

• Zusätzliche Hilfs- und Betreuungsangebote an der Arche Noah

Die Angebote niederschwelliger Beratung und Unterstützung von besonderen Zielgruppen (z.B. Kinder und Jugendliche mit auffälligen Lernschwächen) sowie projektbezogene Angebote zur Förderung des Berufseinstiegs (Workshops) ergänzen die bisherige Arbeit. Auch das Gelände bietet Potenziale, die durch zusätzliche personelle Mittel genutzt werden könnten (Ausbau des ökopädagogischen Angebotes).

Bestehendes Angebot bietet Potential zur Erweiterung

• Freizeit- und Hilfsangebote für Kinder im Wohngebiet an der Knappenstraße

Im Wohngebiet an der Knappenstraße sollte - z.B. im Zusammenhang mit dem Spielplatz an der Knappenstraße - eine Freizeiteinrichtung geschaffen werden, die sich insbesondere an Kinder richtet und an mehreren Nachmittagen offene Freizeitangebote als auch niederschwellige Hilfsangebote (z.B. Hausaufgabenhilfe, thematische Workshops) bereithält. Zu prüfen ist, ob sich dies räumlich und evtl. auch personell mit Angeboten für Jugendliche verknüpfen lässt. Die laut Jugendamt derzeit dort wohnenden 204 Kinder und Jugendlichen im Alter von 0 bis 17 Jahren sowie die 176 jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 27 Jahren legen ein eigenständiges Angebot für dieses Wohngebiet nahe. Der hohe Ausländeranteil sollte sich in der personellen Besetzung niederschlagen.

Unterversorgung mit Freizeitangeboten abbauen

• Stadtteilbezogene Schulprojekte

Die bisherigen Ansätze, z.B. an der Ebelgrundschule, sind aufzugreifen, so dass im Zusammenhang mit der Umsetzung des Handlungskonzeptes gemeinsam mit der Lehrerschaft Projektwochen, Workshops (zur Schulhofumgestaltung, zum Stadtteilimage, zum Wandel des Stadtteils etc.) stattfinden können.

Projektbezogene Verknüpfung von Schulen und Stadterneuerung

• Sportangebote zur Integrationsförderung und Gewaltprävention

Sportvereine richten in Zusammenarbeit mit Jugendeinrichtungen, Schulen, der örtlichen Polizei, Stadtteilvereinen u.a. Turniere (Fußball, Basketball etc.), besondere sportliche Events u.ä. aus und laden Stars dazu ein. Für Mädchen finden besondere Tanz- und Gymnastik bzw. Ballsportangebote (z.B. Badminton) statt, die durch Aufführungen und spezielle Turniere ebenfalls einen besonderen Charakter erhalten sollen.

Sportangebote durch Kooperationen umsetzen

<u>Stärkung der Freizeit-, Betreuungs- und Wohnperspektive für ältere Menschen</u>

• Bedarfe ausländischer Senioren ermitteln

Maßnahme: Um die Angebote zielgruppen- und ortsspezifisch zuzuschneiden, wird eine stadtteilbezogene aktivierende Umfrage zu den lokalen Wohn- und Pflegebedarfen deutscher und ausländischer Bewohnerinnen und Bewohner in Ebel (und ggf. auch Lehmkuhle) als hilfreich erachtet.
Umsetzung: Die Befragung sollte kurzfristig erfolgen, um die im weiteren genannten Maßnahmen darauf aufbauend zu konkretisieren.

Aktivierende Befragung

• Ausbau der Treff- und Begegnungsangebote

Multifunktional nutzbare Räume gewünscht

Der Vorschlag des Seniorenbeirates, in Ebel Räumlichkeiten für zusätzliche Treff- und Begegnungsangebote zu schaffen, kann in Verbindung mit der Einrichtung von multifunktional nutzbaren Räumlichkeiten auch für andere Zielgruppen erfolgen (Projektvorschlag, siehe unten).

• Neuschaffung von Altenwohnungen kombiniert mit Hilfs- und Pflegeangeboten

Kleinteilige dezentrale Wohnangebote

Um älteren Menschen den Verbleib im Stadtteil zu ermöglichen, sollten im Falle von Siedlungsergänzungen auf Seniorinnen und Senioren zugeschnittene kleinteilige und dezentrale Wohnungsangebote geschaffen werden. Neben der gewünschten Integration dieses Angebotes in andere Wohnformen sollten sowohl freifinanzierte als auch geförderte Altenwohnungen entstehen. Zudem ist zu prüfen, welche Hilfs- und Pflegeangebote im Zusammenhang mit dem Wohnungsangebot zu kombinieren sind. Für die Umsetzung bietet sich die Kooperation mit geeigneten Trägern sowohl für den Wohnungsbau als auch für die späteren Dienstleistungs- und Pflegeangebote an (vgl. Kap. 3.1).

• Intensivierung der ortsnahen Beratungsarbeit

Wohnungsanpassungsberatung durch dezentrale Angebote

Ein niederschwelliges und ortsnahes Beratungsangebot kann, z.B. in Ebel, die Umsetzung zielgruppenspezifischer Maßnahmen unterstützen. Dabei kann eine enge Zusammenarbeit von Sozialamt, Stadtteilorganisationen und kirchlichen Trägern die Angebotsqualität und -nachfrage fördern. Bereits 1997 wurde seitens des Sozialamtes ein Antrag zur Wohnungsanpassungsberatung im Rahmen eines Modellversuches des Ministeriums für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport gestellt. Der dortige Beratungsansatz zielt auf eine altengerechte Wohnungsausstattung insbesondere in Bergarbeitersiedlungen. Somit erscheint dieser Modellversuch geeignet, um ihn als Ausgangspunkt für die Einrichtung eines dezentralen Beratungsangebotes in Lehmkuhle und Ebel zu nutzen.

<u>Förderung des nachbarschaftlichen Zusammenlebens verschiedener Bevölkerungsgruppen</u>

• Multifunktionaler Treff in Kombination mit einem Stadtteilbüro in Ebel

Raumbedarfe unterschiedlicher Zielgruppen zusammenfassen

Die von verschiedenen Zielgruppen (Kinder, Jugendliche, ältere Menschen) geäußerten Raumbedarfe sollten zu einem multifunktionalen Treff zusammen- fasst werden. Damit dies möglich ist, müssen entsprechende Räumlichkeiten (wie z.B. leerstehendes Verwaltungsgebäude von Thyssen-Sonnenberg o.ä.) zur Verfügung stehen. Das für die ersten Jahre in Ebel geplante Stadtteilbüro (vgl. Kap. 3.6) könnte ebenfalls dort angesiedelt sein.

• Anlaufstelle für Nachbarschaftskonflikte und Nachbarschaftsforum

Neuzuzug moderierend begleiten

Der Zuzug von Migrantinnen und Migranten sowie der Zuzug neuer Bewohnerinnen und Bewohner, z.B. im Falle einer Siedlungserweiterung, sollte - um Konflikten vorzubeugen bzw. vorhandene zu entschärfen - moderiert werden. Dazu können z.B. ein Konfliktmanagement sowie ein Nachbarschaftsforum - als Plattform für den Dialog und für gemeinsame Aktionen der deutschen und ausländischen Bewohnerschaft - dienen. Die Erfahrungen von fünf in NRW derzeit laufenden Modellprojekten zum Konfliktmanagement können hierfür genutzt werden.

• Initiierung von Stadtteilfesten, Straßenfesten etc.

Phasen der Erneuerung durch Feste begleiten

Die Umsetzung erster Initialprojekte sowie nachfolgende wichtige Erneuerungsphasen sollten durch Stadtteil- bzw- Straßenfeste, wie z.B. eine 100-Jahr-Feier des Stadtteils Ebel, gefeiert werden, um u.a. die Stadtteilidentifikation und das Stadtteilimage zu fördern.

Gesundheitsförderung

Maßnahmen zur Gesundheitsförderung stellen eine wichtige Ergänzung zu anderen Projekten der Stadtteilentwicklung dar. Dabei bietet es sich an, bestehende Projektvorschläge - wie Gesundheitstage, Unterrichtsreihen und Elternabende zu Gesundheitsfragen o.ä. - weiterzuverfolgen. Von Stadtteilakteuren aus Ebel wurde zudem der Bedarf nach einer für alle Sportarten nutzbaren Sporthalle geäußert.

3.6 Stadtteilmanagement, Projektsteuerung und Partizipation

Die Umsetzung und Weiterentwicklung des integrierten Handlungskonzeptes Lehmkuhle/Ebel setzt entsprechende organisatorische und administrative Rahmenbedingungen voraus. Dazu zählen neben Verwaltungsstrukturen, die auf die spezifischen lokalen Anforderungen zugeschnitten sind, eine Präsenz vor Ort, die Einbeziehung der Bewohnerschaft und Akteure im Stadtteil sowie eine stadtteilbezogene Öffentlichkeitsarbeit.

Bestand und Bedarfe

Sozialräumlicher und ressortübergreifender Ansatz

Innerhalb der Verwaltung sind derzeit eine Vielzahl von Ämtern und Dienststellen mit ihren jeweiligen Fachaufgaben für die Stadtteile Lehmkuhle und Ebel zuständig. Diese Verwaltungseinheiten arbeiten nur teilweise mit sozialräumlicher Orientierung; ein auf Stadtteile und Quartiere bezogenes, abgestimmtes Handeln ist daher erst in Ansätzen zu konstatieren. Die im Zuge der Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes durchgeführten Experteninterviews und das Werkstattgespräch hatten insofern bereits eine wichtige Funktion im Hinblick auf eine stärker stadtteilbezogene Sichtweise und Bedarfsdefinition. Die Erarbeitung des Handlungskonzeptes wurde durch eine Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern des Stadtplanungsamtes und der Dezernatskoordinierung (in Form eines regelmäßigen Jour fixe) begleitet. Unter allen Beteiligten besteht Konsens, dass für eine erfolgreiche Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes die Verwaltungszuständigkeiten stadtteilbezogen und ressortübergreifend zu definieren sind.

Vorhandene Partizipationsstrukturen ausbauen

Eine Einbeziehung der Bewohnerschaft und der Stadtteilöffentlichkeit in Ebel und Lehmkuhle erfolgt bisher lediglich in Form der gesetzlich vorgebenen Verfahren, z.B. im Zuge der Bürgerbeteiligung nach § 3 BauGB. Neben diesen eher formalen Mitwirkungsmöglichkeiten haben sich insbesondere in Ebel verschiedene Organisations- und Partizipationsstrukturen herausgebildet, die bei der Umsetzung des Handlungskonzeptes beachtet, genutzt und weiterentwickelt werden sollten. Dazu zählen der Bürgerverein, die für die Belegung der Bergbauwohnungsbestände zuständigen Wohnungsausschüsse, die Kirchengemeinden, der Sportverein VfR Ebel und die vielen anderen Einrichtungen und Träger vor Ort mit Angeboten für die Ebeler und Lehmkuhler Bevölkerung (z.B. Schulen, Kindergärten, Jugendeinrichtungen u.a.). Kennzeichnend für diese Angebote sind einerseits ihr großes Potenzial und Engagement für die jeweiligen Zielgruppen, andererseits aber auch Defizite in der Vernetzung und Abstimmung dieser Aktivitäten untereinander.

Gute Erfahrungen mit stadtteilbezogenem Ansatz in Boy/ Wellheim

Im Hinblick auf stadtteilorientiertes Handeln ist „ein Blick über den Zaun“ in den benachbarten Stadtteil Boy/Welheim hilfreich. Nachdem in diesem Stadtteil bereits seit mehreren Jahren Stadterneuerungsmaßnahmen mit Förderung aus dem Landesprogramm „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“ durchgeführt werden, wurde im letzten Jahr ein Stadtteilbüro eingerichtet. Das Büro ist als Außenstelle der Stadtverwaltung konzipiert und mit einem Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes besetzt; es dient als Anlauf-, Kontakt- und Informationsstelle vor Ort. Darüber hinaus besteht ein Arbeitskreis mit Trägern und Einrichtungen aus dem Stadtteil und mit Vertretern der Fachämter der Dezernate Bau, Soziales/Gesundheit, Schule/Kultur unter Federführung des Stadtplanungsamtes; der Arbeitskreis hat Beratungs-, Projektentwicklungs- und Koordinierungsaufgaben. Die Erfahrungen mit einer derartigen Präsenz vor Ort und der Unterstützung durch eine beglei-

tende Arbeitsgruppe sind - vergleichbar auch mit den Erfahrungen anderer Städte mit derartigen Ansätzen - durchweg positiv und werden von den Beteiligten als im Grundsatz übertragbar für den Nachbarstadtteil Lehmkuhle/Ebel angesehen.

Aktive, stadtteilbezogene Öffentllichkeitsarbeit

Eine quartiers- und stadtteilbezogene Öffentlichkeitsarbeit, die sich sowohl nach innen an die Bewohnerschaft und Akteure im Stadtteil, als auch an Außenstehende richtet, findet derzeit nicht statt. Gerade hier liegen jedoch große Potenziale zur Information über die Stärken (und Schwächen) des Stadtteils, über erfolgreiche Aktivitäten und Projekte. Eine derartige Öffentlichkeitsarbeit ist auch ein Mittel zur Bewohneraktivierung und zur Imageverbesserung. Dem neuen Bottroper Hauptbahnhof kann in diesem Kontext besondere Bedeutung zufallen.

Ziele

Schaffung administrativer und organisatorischer Rahmenbedingungen: Schwerpunkte sind die Entwicklung eines Organisations- und Finanzierungskonzeptes, die Einrichtung umsetzungsorientierter Gremien und eines Stadtteilbüros als Anlauf- und Kontaktstelle vor Ort.

Sicherung einer frühzeitigen und intensiven Bewohnerbeteiligung: Zur Entwicklung von erfolgreichen Projekten mit passgenauen Lösungen, breiter Akzeptanz und damit größerer Nachhaltigkeit ist die Einbeziehung der betroffenen Bewohnerschaft und Akteure auf der Grundlage von Qualitätsstandards unabdingbar.

Entwicklung einer quartiers- und stadtteilbezogenen Öffentlichkeitsarbeit: Auf der Grundlage eines abgestimmten Konzeptes sollen vielfältige Bausteine einer Öffentlichkeitsarbeit umgesetzt werden, die sich nach innen (in den Stadtteil) und nach außen richten.

Maßnahmen und Projekte

Administrative und organisatorische Rahmenbedingungen

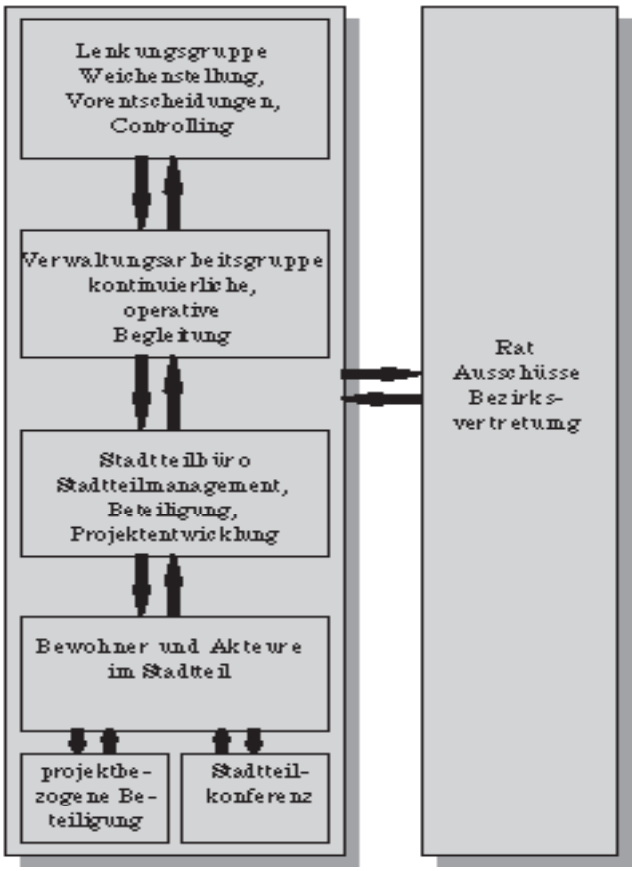
• Erstellung eines Organisations- und Finanzierungskonzeptes

Schaffung finanzieller und organisatorischer Voraussetzungen durch die Einrichtung ...

Um die Empfehlungen des integrierten Handlungskonzeptes umzusetzen und weiterzuentwickeln, sind die erforderlichen finanziellen Eigenmittel der Stadt Bottrop bereitzustellen und entsprechende Fördermittel zu beantragen. Es wird vorgeschlagen, über die aktuellen Haushaltsplanungen hinaus ein Mittelkontingent in die mittelfristige Finanzplanung einzustellen, um für den Stadterneuerungsprozess in Lehmkuhle/Ebel eine gewisse Planungssicherheit zu geben. Folgende organisatorische Struktur, die an den konkreten Ausgangsbedingungen vor Ort und den Erfahrungen in Boy/Welheim und in anderen Stadtteilen mit besonderem Erneuerungsbedarf anknüpft, wird vorgeschlagen:

Das Schaubild verdeutlicht, dass die abschließende Diskussion, Beratung und Entscheidung in den zuständigen politischen Gremien stattfindet, auf Grundlage der Vorarbeiten und Empfehlungen von Stadtteilbüro, Verwaltungs-Arbeitsgruppe und Lenkungsgruppe.

Organisatorische Struktur des Stadterneuerungsprozesses in Lehmkuhle/Ebel



eigene Abbildung

• Einrichtung einer Lenkungsgruppe

... einer Lenkungsgruppe

Zu den Aufgaben dieses Gremiums zählen die Weichenstellungen und Weiterentwicklung des Erneuerungsprozesses, das Treffen von Vorentscheidungen, das Herstellen einer breiten Akzeptanz und das Controlling. Die Lenkungsgruppe sollte zwei- bis viermal jährlich zusammenkommen und sich aus leitenden Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung und weiterer im Stadtteil tätiger Einrichtungen und Akteure zusammensetzen.

• Einrichtung einer Verwaltungs-/ Arbeitsgruppe

... einer Verwaltungs-/Arbeitsgruppe

Die Arbeitsgruppe ist zuständig für die kontinuierliche operative Begleitung des Erneuerungsprozesses, die dienststellenübergreifende Konsensbildung, die Bewertung von Projekt- und Maßnahmenvorschlägen, die Diskussion der Arbeitsprogramme des Stadtteilbüros sowie für Kontakte zu Bezirksregierung und Ministerien. Die Arbeitsgruppe trifft sich einmal monatlich unter Federführung des Stadtplanungsamtes. Außerdem sollten entsprechend den jeweiligen Bedarfen Vertreterinnen und Vertreter weiterer Fachämter und Stadtteilakteure teilnehmen.

• Einrichtung eines Stadtteilbüros

... und eines Stadtteilbüros

Das Stadtteilbüro als lokale Anlauf- und Kontaktstelle und als Kristallisationspunkt in Lehmkuhle/Ebel hat folgende Management-, Beteiligungs- und Projektentwicklungsaufgaben:

- Information und Beratung zu Stadterneuerungsmaßnahmen
- Organisation und Moderation der Beteiligung der Bewohnerschaft und Akteure (primär projektbezogen; themenorientiert in Stadtteilwerkstätten; übergreifend in Stadtteilkonferenzen)
- Vernetzung von Trägern, Einrichtungen, Gruppen, Vereinen, Schlüsselpersonen

- Entwicklung von baulichen und sozialen Erneuerungsprojekten (jeweils in Kooperation mit der Fachverwaltung und den Trägern/Einrichtungen bzw. den Projektdurchführern)
- Förderung der Stadtteil-Ökonomie als integralem Bestandteil des Erneue rungsprozesses (in Kooperation mit der Wirtschaftsförderung). Aufgrund der Bedeutung des Themas 'Förderung der Stadtteil-Ökonomie' ist alternativ zur Anbindung an das Stadtteilbüro auch eine weitere Variante vorstellbar: So könnte die Aufgabe auch von der Wirtschaftsförderung hauptverantwortlich bearbeitet werden.

Präsenz vor Ort ...

Eine Voraussetzung für die erfolgreiche Arbeit des Stadtteilbüros ist eine Präsenz vor Ort. Als kurzfristig realisierbare Möglichkeit zur Unterbringung des Stadtteilbüros empfiehlt sich die Anmietung von leerstehenden Räumlichkeiten in Ebel (ggf. Ladenlokal, ehemaliges Verwaltungsgebäude von Thyssen Sonnenberg, ehemaliger Konsum (z. Zt. bewohnt) Ecke Hafen-/Ebelstraße). Dies hätte neben der zügigeren Umsetzbarkeit den Vorteil, dass die Vor-Ort-Präsenz des Stadtteilbüros sich zunächst stärker auf den Bereich Ebel mit seinem vorrangigen Erneuerungsbedarf konzentriert. Perspektivisch können dann im Zuge der Neubebauung im Bahnhofsumfeld Räumlichkeiten geschaffen werden. Dieser Standort hat nicht nur den Vorteil der zentralen Lage und einer größeren Öffentlichkeitswirksamkeit (auch für Außenstehende), er bietet auch die Chance für die räumliche Zuordnung weiterer stadtteilbezogener Angebote, z.B. im Zusammenhang mit einem multifunktional nutzbaren Raumangebot und dem projektierten Jugendtreff.

... zunächst in Ebel ...

... dann in Lehmkuhle am Haupt-

Verschiedene Möglichkeiten zur Einbindung des Stadtteilbüros, z.B. als ...

Im Hinblick auf die organisatorische Einbindung des Stadtteilbüros in die Strukturen vor Ort und in die städtische Verwaltung sind grundsätzlich drei Modelle möglich:

a) stadtteilbezogene Außenstelle der Verwaltung
b) verwaltungsexterne Zwischeninstanz (Beauftragung eines auf dem Gebiet erfahrenen Dienstleisters)
c) ortsansässige Trägerinstitution

Für alle drei Grundmodelle gibt es erfolgreiche Beispiele in den nordrhein-westfälischen Stadtteilen mit besonderem Erneuerungsbedarf, und es existieren eine Reihe von Mischformen, die die Vorteile der unterschiedlichen Konstruktionen kombinieren. Der Erfolg beruht darauf, daß sie eine gut funktionierende Schnittstelle zur Verwaltung haben, auf externes fachliches Know-how (Beratung, Planung, Projektentwicklung) zurückgreifen und die endogenen Potenziale des Stadtteiles nutzen, indem das Know-how der Akteure vor Ort - z.B. in Form von Honorar-/Werkverträgen auch bei der Bürobesetzung - einbezogen wird.

... Außenstelle der Verwaltung, ...

Das Modell c) kommt angesichts der Trägerstruktur in Lehmkuhle/Ebel nicht in Betracht, da Träger gefordert sind, die über Erfahrungen im Stadtteilmanagement verfügen.

Die beiden anderen Modelle haben jeweils folgende Vorteile:

- Außenstelle der Verwaltung:
  - 'kurze Drähte' zu den Informationen der Verwaltung
  - zusätzliche „Kümmerer" für Lehmkuhle/Ebel in der Verwaltung
  - höhere verwaltungsinterne Akzeptanz für die Stadterneuerungsvorhaben in Lehmkuhle/Ebel
  - einfachere haushalts- und verfahrensrechtliche Abwicklung (u.a. Finanzierung, Förderung)

• verwaltungsexterne Zwischeninstanz:
- einfacherer Zugang zur Bewohnerschaft und zu anderen Akteuren vor Ort (Akzeptanzprobleme städtischer Vertreterinnen und Vertreter wegen ggf. negativer Vorerfahrung mit der Ordnungs- und Sozialverwaltung werden vermieden)
- Puffer- und Vermittlerfunktion zwischen Bürgerinnen und Bürgern/anderen Akteuren und Stadtverwaltung/Politik
- „unvorbelastete" Zusammenführung unterschiedlicher Ressorts zu übergreifenden Projekten/Maßnahmen
- größere Erfahrung mit kleinteiligem, dialogorientiertem und integriertem Vorgehen
- flexiblerer Einsatz (beeinflussbares Stundenkontingent) und einfachere Handhabung (Honorarvertrag)

... als verwaltungsexterne Zwischeninstanz ...

Die Vorteile beider Modelle können ggf. gebündelt werden, indem das Stadtteilbüro mit einer/einem Mitarbeiter/in der Verwaltung und einer/einem externen Mitarbeiter/in besetzt wird.

... oder als Mischform

Zur Glaubwürdigkeit und Effektivität des Stadtteilbüros trägt die kurzfristige Umsetzbarkeit von - auch kleinen - Projekten bei. Dafür ist es hilfreich, einen 'Feuerwehrtopf' oder 'Aktionsfonds' - mit einem Umfang von 20.000 bis 30.000 DM pro Jahr - einzurichten, über den das Stadtteilbüro direkt verfügen kann und der z.B. für Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit Bewohnerbeteiligung, für kleinteilige baulich-investive Maßnahmen und für Honorarverträge verwendet werden kann.

'Feuerwehrtopf' für kurzfristige Maßnahmen hilfreich

• Stadtteilkonferenzen

Diese Versammlungen dienen der breiten Information und Rückkoppelung des Erneuerungsprozesses. Eingeladen werden sollten die Bewohnerschaft aus Lehmkuhle/Ebel, die Einrichtungen, Träger, politischen Vertreterinnen und Vertreter und andere Stadtteilakteure. Es sollten - möglichst niederschwellige - Möglichkeiten zur Äußerung von Vorschlägen, Stellungnahmen und Kritik gegeben sein. Am ehesten gelingt dies, wenn die Informationen über attraktive Medien - z.B. Video, Fotoausstellung, Talk-Runde - transportiert werden und eine derartige Versammlung ein kleines Kulturprogramm beeinhaltet. Je nach Bedarf können sich einzelne Stadtteilkonferenzen auf Teilräume des Erneuerungsgebietes (z.B. Ebel), auf bestimmte Zielgruppen (z.B. Kinder und Jugendliche) oder auf bestimmte Themen konzentrieren.

Stadtteilkonferenzen zur breiten Information und Rückkoppelung

Bewohnerbeteiligung

• Entwicklung und Umsetzung modellhafter Beteiligungsansätze bei Pilotprojekten der Stadterneuerung

Zunächst sollten Pilotprojekte aus dem baulichen und sozialen Bereich identifiziert werden, die zeitnah realisierbar sind und gute Erfolgsaussichten haben („die Kraft des guten Beispiels"). Indizien dafür sind - neben einer gesicherten Finanzierung/Förderung - die Mitwirkungsbereitschaft und ein zielgerichtetes Engagement der Beteiligten, die Überschaubarkeit der Projektstrukturen, eine möglichst geringe Abhängigkeit von externen Entscheidungen und die 'Breitenwirkung' des Projektes in der Stadtteilöffentlichkeit. Mögliche Pilotprojekte für die Integration modellhafter Bewohnerbeteiligung (und ggf. von Beschäftigung und Qualifizierung) können z.B. sein: Umgestaltung der Schulgelände der Grundschule Ebel und

Pilotprojekte mit beispielhafter Partizipation...

der Hauptschule Lehmkuhle; Neugestaltung von Spielplätzen; Modernisierung und Neubau von Wohnungen (im Eigentum von Wohnungsgesellschaften); Umbau von Räumlichkeiten bzw. Neubau eines Stadtteiltreffs und eines Jugendtreffs. Die modellhaften Ansätze sollten nicht nur die Bewohnerschaft, sondern auch andere beteiligte Akteure aktiv miteinbeziehen.

• Entwicklung von Qualitätsstandards für Bewohnerbeteiligung

... als Grundlage für Qualitätsstandards

Anknüpfend an die Erfahrungen der Pilotprojekte und weiteres Know-how - z.B. aus Boy/Welheim, im IBA-Kontext - sollen Qualitätsstandards in Form von Beteiligungs-Bausteinen entwickelt werden. Diese Bausteine sind zu differenzieren nach Projektinhalten - z.B. Wohnumfeldverbesserung, Bauprojekte, Soziale Projekte - und Zielgruppen und können von Projektbeteiligten abgerufen werden. Sie verstehen sich nicht als vorgegebenes 'Rezeptbuch', sondern sollen Akteure zur Bewohnerbeteiligung ermutigen. Neben gesetzlichen und vertraglichen Regelungen (Bebauungsplan-Festsetzungen, Grundstückskaufverträge u.ä.) sollten 'weiche' Instrumente die Akzeptanz von Bewohnerbeteiligung fördern (Beratung, Wettbewerbe, positive öffentliche Darstellung/Vermarktung der Objekte u.ä.).
Im Rahmen von Stadterneuerungsprozessen haben sich stärker zugehende Formen der Partizipation - wie sie z.B. in der Gemeinwesenarbeit bekannt sind - und die Verknüpfung zielgruppenübergreifender mit zielgruppenbezogenen Ansätzen (z.B. Kinder, Jugendliche, Frauen, ältere Menschen) bewährt. Entscheidend für die Qualität und den Erfolg von Beteiligungsprozessen sind dabei

Kriterien für Erfolg und Qualität für Beteiligung

- die Rückkoppelung mit entscheidungs- und umsetzungsrelevanten Akteuren,
- der Austausch zwischen den Projektbeteiligten,
- die Entwicklung konsensfähiger Lösungen,
- die Förderung von Kreativität und Engagement,
- die Zusammenarbeit über Ressortzuständigkeiten hinweg,
- die Kontinuität der Prozesse und Präsenz vor Ort,
- die Verknüpfung verschiedener Handlungsfelder.

Kommunikations- und Beteiligungsverfahren

Erkunden von Interessen + Meinungen	Informieren und Meinungen bilden
Haushaltsbefragung Interview Haustürgespräch aktivierende Befragung	Wurfsendung und Aushang Ausstellung Presse und Lokalradio Bürgerversammlung Stadtteilkonferenz Diskussionsveranstaltung Ortsbegehung und Exkursion
Beteiligen	**Kooperieren**
Formaldefinierte Instrumente Öffentliche Auslegung und Anhörung Petition, Bürgerantrag, Bürgerbegehren Beirat, Ausschuß und Bürgerbeauftragte Informelle Instrumente Arbeitsgruppe, Planungszelle Zukunftswerkstatt bürgernahe Beratung Zielgruppenbeteiligung	Runder Tisch, Forum Anwaltsplanung Kooperativer Workshop Mediation Community Organizing Gemeinwesenarbeit Lokale Partnerschaften Open Space Zukunfskonferenz

vgl. Bischoff, Selle, Sinning: Informieren, Beteiligen, Kooperieren, Dortmund 1996

Stadtteilbezogene Öffentlichkeitsarbeit

• Öffentlichkeitsarbeit

Vielfältige Bausteine einer aktiven Öffentlichkeitsarbeit

Folgende Bausteine einer aktiven und stadtteilbezogenen Öffentlichkeitsarbeit werden vorgeschlagen:

- Durchführung einer ersten Stadtteilkonferenz als Startschuss für das Erneuerungsprojekt und zur breiten Erstinformation über die beabsichtigten Projekte, Maßnahmen und Organisationsstrukturen
- Erstellung einer Stadtteilbroschüre zum integrierten Handlungskonzept (ähnlich der Broschüre zur Stadterneuerung in Bottrop-Boy/Welheim) und eines Faltblattes zur Arbeit des Stadtteilbüros
- Intensivierung der Presse- und Medienarbeit
- Einführung von regelmäßigen schriftlichen Informationen der Stadtteilöffentlichkeit: Mögliche Medien sind z.B. eine Stadtteilzeitung, die zunächst stärker von Profis und später von einer Bewohner-/Redaktionsgruppe erstellt wird; ein regelmäßiger Info-Brief, ggf. als Wurfsendung an alle Haushalte; Infokästen, z.B. am Hauptbahnhof, an den beiden Ebeler Quartiersplätzen, an der nördlichen Essener Straße. Neben Informationen zum Erneuerungsprozeß können hier auch andere ‘große und kleine’ Neuigkeiten aus Lehmkuhle/Ebel ein Forum finden. Die Vereine und andere Aktive aus dem Stadtteil sollten daher ein bezogen werden.
- Entwicklung eines Stadtteil-Logos für alle Materialien der Öffentlichkeitsarbeit
- Stadtteilfeste initiieren bzw. zur Information über Stadterneuerung nutzen
- Regelmäßige Einbeziehung des Landes und der Bezirksregierung, z.B. in Form von halbtägigen Workshops mit Stadtteilrundgang, auf dem u.a. der aktuelle Sachstandsbericht erläutert und rückgekoppelt wird.
- Erstellung regelmäßiger Sachstandsberichte: Zur Dokumentation, Legitimation und als Grundlage für Controlling/Evaluation sollten regelmäßige Berichte (z.B. einmal jährlich) zur Arbeit des Stadtteilbüros, zum Sachstand der Projekte und zum zukünftigen Arbeitsprogramm verfasst werden. Adressat ist in erster Linie die Fachöffentlichkeit (Politik, Verwaltung, ‘Stadtteil-Profis’, externe Fachinteressierte).

4. Maßnahmen und Projekte im Überblick

Die nachfolgende Matrix vermittelt abschließend einen Überblick über die Maßnahme- und Projektvorschläge der einzelnen Handlungsfelder des Integrierten Stadterneuerungskonzeptes sowie eine erste Einschätzung zu den Umsetzungsprioritäten.

Die Auflistung der Projekte und Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern erfolgt an Hand der in den vorangegangenen Kapiteln entwickelten übergeordneten Zielsetzungen. Dort sind auch die Herleitung und die Begründungszusammenhänge für die einzelnen Vorschläge sowie konkrete Hinweise zu deren Umsetzung umfassend dargelegt. Die maßnahme- und projektbezogene Zuordnung der Akteure geschieht auf heutigem Kenntnisstand und ist entsprechend den Projektanforderungen ggf. auszuweiten. Projektentwicklung und Planung sollten grundsätzlich möglichst offen gestaltet werden, so dass alle wesentlichen Akteure und Betroffenen eine Chance zur Mitwirkung erhalten und auch diejenigen Berücksichtigung finden, die artikulationsschwach sind oder verspätet ein Interesse äußern.

Hinsichtlich des Realisierungshorizontes für das jeweilige Projekt ist eine erste Bewertung und Einschätzung erfolgt. Eine Verschiebung der Prioritäten im Zuge der Erörterung und Diskussion des vorliegenden Entwurfes sowie dessen politischer Bewertung bleibt hiervon ausdrücklich ausgenommen. Im Hinblick auf den Umsetzungszeitraum wurde zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Projekten unterschieden; wobei Mehrfachnennungen zu finden sind, wenn z.B. kurzfristig erste Schritte einzuleiten, eine umfassende Lösung jedoch erst mittel- und langfristig möglich erscheint. Desweiteren sind Initialprojekte gekennzeichnet. Dabei handelt es sich um Projekte:

- deren Realisierung zeitnah möglich erscheint,
- für deren jeweiligen Projektzusammenhang ein offensichtlich großer Handlungsdruck besteht
- oder mit dem einzelnen Projekt die Chance verknüpft ist, eine möglichst große Breitenwirkung zu entfalten und eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure an der Planung und Umsetzung zu beteiligen.

Zudem ist darauf geachtet worden, dass jedem Handlungsfeld mindestens ein Initialprojekt zugeordnet ist. Für diese durch politischen Beschluß noch endgültig festzulegenden Initialprojekte sollte in den ersten beiden Jahren ein für die Realisierung erforderlicher Mittelansatz im städtischen Haushalt enthalten sein. Eine detaillierte Kostenermittlung für die Initialprojekte steht daher im Vordergrund der weiteren vorbereitenden Arbeiten zum Integrierten Stadterneuerungsvorhaben in Lehmkuhle und Ebel.

Matrix der Maßnahme- und Projektvorschläge

Handlungsfeld	Maßnahme/Projekt	Akteure	kurzfr.	mittelfr.	langfr.	Initialprojekt
Städtebau und Siedlungs-entwicklung	***Verbesserung der Stadt(teil)eingangssituationen***					
	• Stadteingangssituation Essener Straße - Neubebauung des Bahnhofumfeldes	• Stadt, Wohnungsbaugesellschaften, andere Investoren		x		
	• Stadtteileingang Ebel-Nord: „Tor nach Ebel“, gestalterische Aufwertung des Bereiches zwischen Polderstraße und Asbeckstraße	• Stadt, angrenzende Grundstückseigentümer, Emschergenossenschaft, Ebeler Bürger		x		
	Aufwertung bedeutsamer Straßenräume					
	• Aufwertung der Magistrale L 631 und Verbesserung des Kreuzungsbereiches Essener Str./ Friedrich-Ebert-Straße und Bahnhofstraße	• Stadt, Land, angrenzende Grundstückeigentümer			x	
	• Aufwertung der Bahnhofstraße	• Stadt, angrenzende Grundstückseig.	x			
	• Aufwertung des nördlichen Abschnitts der Essener Straße	• Stadt, angrenzende Grundstückseig., ansässige Einzelhändlerschaft		x		x
	• Aufwertung südl. Bahnhofzugang und teilw. Umbau der Lehmkuhler Straße	• Stadt, angrenzende Grundstücks- und Wohnungseigentümer, Anwohner		x	x	
	Attraktivierung des öffentlichen Raumes in Ebel					
	• Schaffung von Stadtteilplätzen in Ebel	• Stadt, Rhein-Lippe Wohnstätten, Ebeler Bürger	x	x		x
	• ergänzende Maßnahmen - Kunstobjekte und Kulturaktionen - Baumpflanzungen im Straßenraum - Rückbau der Einfahrt in die Oskarstraße	• Stadt, Rhein-Lippe Wohnstätten, andere angr. Grundstückseig., Ebeler Bürger, örtliche Schulen, Künstler	x	x		
	Erhalt und behutsame Entwicklung der Arbeitersiedlungen					
	• Instandsetzung und Modernisierung des Wohnungsbestandes	• Stadt, Wohnungsbaugesellschaften, zuständige Wohnungsausschüsse, Mieterschaft	x	x		
	• Prüfung und Entwicklung von Rahmenvorgaben für die Siedlungsergänzung		x			

Matrix der Maßnahme- und Projektvorschläge

Handlungsfeld	Maßnahme/Projekt	Akteure	kurzfr.	mittelfr.	langfr.	Initialprojekt
Verkehr	***Verbesserung der verkehrlichen Situation und Entlastung der Siedlungsbereiche durch ein Stufenkonzept***					
	• Stufe 1: LKW-Leitsystem sowie ordnungsrechtliche und bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	• Stadt, Land, Gewerbetreibende	x	x		x
	• Stufe 2: Beseitigung Engstelle an der Brücke Prosperstr.			x	x	
	• Stufe 3: Neuer Autobahnanschluß				x	
	• ergänzende Maßnahmen:					
	- Erstellung eines Lärmminderungsplanes (Siedlungsbereich)		x	x		
	- Erschließung Sturmshof,				x	
	- Verlegung der südl. Knappenstraße,				x	
	- Erschließung Thyssen-Sonnenberg				x	
	Punktuelle Neuordnung des ruhenden Verkehrs					
	• Anlage und Neuordnung von Stellplätzen in einigen Straßenabschnitten, wie z.B.: Bahnhofstraße, Lehmkuhler Straße, nördl. Essener Straße sowie LKW-Übernachtungsparkplatz im Gewerbegebiet	• Stadt, Anwohner, Einzelhändler		x		
	Ergänzung bzw. Erneuerung von Fuß- und Radwegen					
	Besonders die Verbindungen in die Innenstadt und in die Naherholungsräume sind zu entwickeln, mit Priorität:	• Stadt, Bürgerverein Ebel, ggf. Anwohner				
	• L 631		x	x		
	• Bahnhofstraße		x	x		x
	• Oskar-, Ebelstraße		x			
	• nördliche und südliche Essener Straße			x		
	• Polderstraße/Kortzbach		x			x
	• Piekenbrocksbach		x			
	Gefahrenbeseitigung und Verbesserung von Straßenquerungen und -engstellen					
	Anlage neuer und Sicherung bestehender Fuß- und Radwege an Über-/Unterquerungen an Bahnstrecken, Straßen; dabei mit Priorität	• Stadt, Land, Bürgerverein Ebel, ggf. Anwohner				
	• Bahnhofstraße/Brücke in Richtung Ebel		x		x	x
	• Ebelstraße/Bernebrücke		x		x	x
	• L 631			x		
	• Bahnunterführungen, z.B. Knappenstr., Prosperstr., Brakerstr. (Maßn. zur Gefahrenentschärfung und ggf. Brückenumbau)		x		x	

BASTA STADTBÜRO

Matrix der Maßnahme- und Projektvorschläge

Handlungsfeld	Maßnahme/Projekt	Akteure	kurzfr.	mittelfr.	langfr.	Initialprojekt
Ökonomie	***Verbesserung der Versorgungssituation***					
	• Wochenmarkt in Lehmkuhle	• Stadt, Marktbetreiber	x			x
	• Bringedienste - Versorgung der Stadtteilbevölkerung durch Bring- und Kurrierdienste	• Stadt, Beschäftigungsträger, Einzelhändler, Arbeitsamt	x	x		
	• Fahrende Händler zur Versorgung in unterversorgten Siedlungsbereichen	• Stadt, Fahrende Händler	x			
	• Aufbau von Servicestationen in Ebel und im Siedlungsbereich Knappenstraße	• Stadt, Post, Sparkasse, Kioskbetreiber		x		
	• Neue Versorgungseinheit im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofumfeldes	• (vgl. Handlungsfeld Städtebau und Siedlungsentwicklung)		x		
	Stadtteilbezogene Ansätze der Wirtschaftsförderung					
	• Unternehmensbefragung durchführen, Unternehmen über Stadtteilaktivitäten informieren	• Stadt, Unternehmen	x			x
	• Ergänzung des Branchenmix in den Gewerbegebieten	• Stadt, Unternehmen		x	x	
	• Zusammenarbeit und Kooperation der Unternehmen stärken und über Projekte in den Stadterneuerungsprozeß einbeziehen	• Stadt, Unternehmen		x		
	Verbesserung der Ausbildung, Beschäftigung und Qualifizierung					
	• Lokale Lehrstellenkampagne und Ausbau der Berufspraktika	• Wirtschaftsförderung, Unternehmen, Schule	x			x
	• Zusätzliche Betreuung der Auszubildenden	• Unternehmen, Beschäftigungsträger, Wirtschaftsförderung, RAA, Schulen		x		
	• Initiierung von Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen im Stadterneuerungskontext	• Wirtschaftsförderung,Beschäftigungsträger,Bauherren, Investoren, RAA	x	x	x	x
	• Kooperation der Beschäftigungsträger	• Beschäftigungsträger	x	x		

Matrix der Maßnahme- und Projektvorschläge

Handlungsfeld	Maßnahme/Projekt	Akteure	kurzfr.	mittelfr.	langfr.	Initialprojekt
Freiraum-entwicklung	***Erhalt und Qualitätssicherung privater Freiflächen***					
	• Abwägungs- und Abstimmungsprozeß mit den potenziellen Wohnungsbauträgern über neu zu erschließende Wohnbauflächen und von der Bebauung freizuhaltenden Freiflächen (B-Planinhalte, städtebauliche Verträge, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)	• Stadt, Wohnungsbaugesellschaften, Emschergenossenschaft, KVR	x			
	Entwicklung von multifunktional nutzbaren Grünachsen					
	• Grünzug „Von Ebel zum Tetraeder in Batenbrock“		x		x	x
	• Grünzug „Von der Knappenstraße in die Erholungsräume rund um Vonderort“	• Stadt, Emschergenossenschaft, KVR, Grundstückseigentümer, Bürgerverein, Beschäftigungsträger	x		x	
	• Grünzug „Am Rhein-Herne-Kanal“				x	
	• Grünzug „An der Emscher“		x		x	
	Erhalt und naturnahe Entwicklung großflächiger Freiflächen					
	• Grünverbindung vom Stadtteilpark in Richtung Vonderort			x	x	
	• Sicherung und Rekultivierung des Donnerberges	• Stadt, Grundstückseigentümer		x	x	
	• Rückgewinnung von Freiflächen am Tanklager				x	
	• Freiraumachse in Richtung der Halden in Batenbrock über das Gelände von Prosper II				x	
	Umgestaltung bzw. Neuschaffung von Spielplätzen					
	• Neuanlage von Spielplätzen: altersgruppengerecht, naturnah, bewegungsfördernd; zur Bedarfsdeckung in den verschiedenen Siedlungsbereichen, wie z.B.:	• Stadt, Grundstückseigentümer, Anwohner, Spielhaus Ebel, andere Kinder- und Jugendeinrichtungen, ggf. Schulen, Beschäftigungsträger				
	- Berne-Uferweg,		x			x
	- Haßlacher Straße,		x			
	- Piekenbrocksbach,			x		
	- Bahnhof			x		
	Neugestaltung von Schulhöfen					
	Attraktive Aufenthaltsbereiche und neue Spielangebote, Öffnung der Schule zum Stadtteil					
	• Mit Priorität: Schulhofumgestaltung an der Grundschule Ebel	• Stadt, Schulen, Eltern, Schüler, Spielhaus Ebel, Beschäftigungsträger	x			x
	• weitere Schulgelände im Untersuchungsraum, wie z.B. Hauptschule Lehmkuhle, Schillerschule, Droste-Hülshoff-Schule			x		

Matrix der Maßnahme- und Projektvorschläge

Handlungsfeld	Maßnahme/Projekt	Akteure	kurzfr.	mittelfr.	langfr.	Initialprojekt
Soziale Infrastruktur	***Integrationsfördernde Maßnahmen an Kindergärten und Grundschulen***					
	• Sprachförderung im Elementarbereich des Kinderg. Ebel	• Stadt, Kindergärten, Grundschulen, Elternsprecher/Elternpflegschaften, RAA, Ausländerbeirat	x			x
	• Zusätzliche Kindergartengruppen in Ebel u. Lehmkuhle		x	x		
	• Koordinierte Alphabetisierung an Grundschule Ebel			x		
	Betreuungs- und Hilfsangebote für Jugendliche an weiterführenden Schulen					
	• Sicherung der sozialpädagogischen Anlaufstelle	• Stadt, Hauptschule, RAA, Elternpflegschaft	x			x
	• Hilfs- und Unterstützungsangebote bei der Berufssuche		x	x		
	Freizeit- und Betreuungsangebote für Kinder und Jugendliche					
	• Neue Jugendeinrichtung am Bahnhof	• Stadt, Vertreter der Einrichtungen im Stadtteil: Spielhaus Ebel, Heiße Kiste, Arche Noah, Schulen, Sportvereine		x		
	• Erweiterte Angebote und teilw. neue Räume für bestehende Einrichtungen:					
	- Spielhaus Ebel und Heiße Kiste		x	x		
	- Arche Noah			x		
	• Neue Angebote für das Wohngebiet an der Knappenstraße			x		
	• Stadtteilbezogene Schulprojekte		x	x	x	
	• Sportangebote zur Integrationsförderung und Gewaltprävention		x	x	x	
	Freizeit- und Betreuungsangebote für ältere Menschen					
	• Bedarfe für ausländische Senioren ermitteln	• Stadt, Seniorenbeirat, Ausländerbeirat, Wohnungsbaugesellschaften	x			
	• Ausbau der Treff- und Begegnungsangebote			x		
	• Neuschaffung von Altenwohnungen mit Hilfs- und Pflegeangeboten			x	x	
	• Intensivierung der ortsnahen Beratungsarbeit			x		
	Förderung des nachbarschaftlichen Zusammenlebens					
	• Multifunktionaler Treff	• Stadt, RAA, Ausländerbeirat, Bürgerverein und andere Vereine	x	x		
	• Konfliktmanagement und Nachbarschaftsforum			x		
	• Stadtteilfeste		x	x	x	
	• Gesundheitsförderung			x		

Matrix der Maßnahme- und Projektvorschläge

Handlungsfeld	Maßnahme/Projekt	Akteure	kurzfr.	mittelfr.	langfr.	Initialprojekt
Stadtteil-management	***Administrative und organisatorische Rahmenbedingungen***					
	• Erstellung eines Organisations- und Finanzierungskonzeptes	• Politik, Fachverwaltungsstellen, Grundstücks- und Wohnungseigentümer, Einrichtungen und Träger	x			
	• Einrichtung einer Lenkungsgruppe		x			
	• Einrichtung einer Verwaltungs-Arbeitsgruppe		x			
	• Einrichtung eines Stadtteilbüros		x			x
	• Stadtteilkonferenzen		x			x
	Bewohnerbeteiligung					
	• Entwicklung und Umsetzung modellhafter Beteiligungsansätze bei Pilotprojekten	• Stadt, div. Projektträger, Investoren, unterschiedliche Zielgruppen: Anwohner, Mieter, Kinder, Jugendliche	x	x	x	x
	• Entwicklung von Qualitätsstandards für Bewohnerbeteiligung		x			
	Stadtteilbezogene Öffentlichkeitsarbeit					
	• Methoden, Bausteine auf unterschiedlichen Ebenen: Stadtteilbroschüre, Presse- und Medienarbeit, Stadtteil-Logo, Stadtteilfeste, regelmäßige Sachstandsberichte	• Stadt, div. Projektträger, Investoren	x	x	x	x

Anhang

Liste der Expertengespräche, Arbeitsgruppensitzungen und des Jour fixe

- Stadtplanungsamt, Bauverwaltungsamt; Thema Planung, Umwelt, Freiraum - 31.08.1999
- Jugendamt - 07.09.1999
- Sozialamt - 21.09.1999
- Wirtschaftsförderung I - 21.09.1999
- Stadtplanungsamt; Thema Verkehr I - 23.09.1999
- Wohnungsamt - 13.10.1999
- Interviews mit drei Geschäften Essener Straße - 13.10.1999
- Seniorenbeirat, Arbeitsgemeinschaft der Wohlfahrtsverbände; Thema soziale Infrastruktur 26.10.1999
- Arbeitsamt, Dachverband Soziale Dienste e.V. und GeDiRec; Thema Arbeitsmarkt, Beschäftigung und Qualifizierung - 26.10.1999
- Stadtplanungsamt; Thema Bauleitplanung und Denkmalschutz - 30.10.1999
- Stadtplanungsamt; Thema Verkehr II, - 22.11.1999
- Hauptschule Lehmkuhle, RAA, Arche Noah; Thema Kinder und Jugendliche - 02.11.1999
- Firma MC Bauchemie - 05.11.1999
- Vertreter der Politik (Rat, Bezirksvertretung), des VfR Ebel und des Bürger- und Verkehrsvereins Ebel - 10.12.1999
- Firma Deichmann - 19.11.1999
- Rhein Lippe Wohnstättengesellschaft - 26.11.1999
- Firma ASTrans - 07.12.1999
- THS - 14.12.1999
- Thyssen Immobilien - 11.01.2000
- Stadtplanungsamt; Thema Siedlungsentwicklung I - 11.01.2000
- Stadtplanungsamt, Dezernatskoordinierung; Thema Stadtteilmanagement, Projektsteuerung 15.03.2000
- Grundschule Ebel, Hauptschule Lehmkuhle, RAA, Schulverwaltungsamt - 15.03.2000
- KVR, Emschergenossenschaft, Stadtplanungsamt; Thema Freiraumentwicklung - 22.03.2000
- Wirtschaftsförderung II - 31.03.2000
- Stadtplanungsamt, Dezernatskoordinierung; Thema Siedlungsentwicklung II - 06.04.2000

- Werkstattgespräch zu Ansatz, Zielen und Projekten des Handlungskonzeptes - 09.02.2000

- Jour Fixe I Stadt Bottrop 18.08.1999
- Jour Fixe II Stadt Bottrop 29.09.1999
- Jour Fixe III Stadt Bottrop 02.11.1999
- Jour Fixe IV Stadt Bottrop 08.12.1999
- Jour Fixe V Stadt Bottrop 19.01.2000
- Jour Fixe VI Stadt Bottrop 23.02.2000

SPD Bottrop 1999: Positionspapier der SPD, „Anregungen aus ‘Der Stadtteil Ebel aus Kindersicht’ in das städtebauliche Konzept Ebel aufnehmen”, Bottrop.

Stadt - Haus - Plan - GmbH 1999: Haßlacher Straße in Bottrop-Ebel, Neubebauung, Gelsenkirchen.

Stadt Bottrop 1987: Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 6.08/1 vom 2.9.1987, Schürmannstraße - Lichtenhorst, Bottrop.

Stadt Bottrop 1988: Verkehrstechnischer Vorentwurf Lichtenhorst/Knappenstraße vom 23.12.1988, Bottrop.

Stadt Bottrop 1989a: Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 6.08/2 vom 22.6.1989, Lichtenhorst - Sturmshof, Bottrop.

Stadt Bottrop 1989b: Erläuterungsbericht zum geplanten Ausbau der Verlängerung der Straße ‘Lichtenhorst’ bis ‘Sturmshof’, Bottrop.

Stadt Bottrop 1990: Erläuterungsbericht für die Verlegung der Knappenstraße von Am Kruppwald bis An der Knippenburg, Bottrop.

Stadt Bottrop 1992a: Grundlagen und Ziele zukünftiger Altenpolitik in Bottrop, Bedarfsanalyse zur Altenplanung, Bottrop.

Stadt Bottrop 1992b: Landschaftsplan der Stadt Bottrop, Kommunalverband Ruhrgebiet, Essen.

Stadt Bottrop 1993: Dokumentation zur Jugendhilfeplanung, Bottrop.

Stadt Bottrop 1993: VEP Verkehrsentwicklungsplan Stadt Bottrop, Schlegel-Spiekermann, Düsseldorf.

Stadt Bottrop 1994: Übersicht über die Bevölkerungsverteilung (ab 60 J.) und die Seniorenseinrichtungen in der Stadt Bottrop, Abteilung für Seniorenangelegenheiten der Stadt Bottrop, Bottrop.

Stadt Bottrop 1995a: Dokumentation zur Jugendhilfeplanung, Teil 2, Sozialatlas, Bottrop.

Stadt Bottrop 1995b: Schulentwicklungsbericht - Gebäude und Grundstücke -Schule Ebel, Bottrop.

Stadt Bottrop 1996: Zahlenspiegel Bottrop, Bottrop.

Stadt Bottrop 1997a: Der Wohnungsmarkt in der Stadt Bottrop bis zum Jahr 2010, Pestel Institut für Systemforschung e.V., Hannover.

Stadt Bottrop 1997b: Grobscreening § 40(2) BImSchG, Bottrop.

Stadt Bottrop 1997c: Kindergartenbedarfsplan, 7. Fortschreibung, Bottrop.

Stadt Bottrop 1997d: Langfristige Kanalbau-, Straßenbau- u. Beleuchtungs-, Spielplatz- und Radwegeprogramme 1998 - 2002, Bottrop.

Literatur

Arbeitsamt Gelsenkirchen 1999: Der Arbeitsmarkt. Presse-Info des Arbeitsamtes Gelsenkirchen, September 1999, Gelsenkirchen.

Arbeitsgemeinschaft der freien Wohlfahrtsverbände Bottrop 1994: Armutsbericht Bottrop, Bottrop.

Arbeitskreis Altenarbeit der Stadt Bottrop 1997: Alt werden in Bottrop, Abteilung für Seniorenangelegenheiten der Stadt Bottrop, Bottrop.

Bischoff, Ariane; Selle, Klaus; Sinning, Heidi 1996: Informieren, Beteiligen, Kooperieren - Kommunikation in Planungsprozessen - Formen, Verfahren, Methoden und Techniken, Dortmund.

Davids, Terfrüchte und Partner o.J.: Waldband Welheimer Mark, Vorentwurf im Auftrag des Kommunalverbandes Ruhrgebiet, Essen.

Dickmann, Ursula 1999: Redebeitrag zur ILS-Veranstaltung am 20. Mai 1999, Vollständiger Neubau des Empfangsgebäudes, unveröffentliches Manuskript, Bottrop.

Econ-Consult 1998: Nischenkonzept Stadtmarketing Bottrop, Köln.

Interkommunale Arbeitsgemeinschaft Regionaler Grünzug B 1995: Emscher Landschaftspark Grünzug B, Dokumentation, Essen.

Kienbaum Management Consultants GmbH 1999: Kennzahlenvergleich in der Hilfe zum Lebensunterhalt, Düsseldorf.

KVR (Kommunalverband Ruhrgebiet) 1997: Karte zum Emscher Landschaftspark/Ost-West-Grünzug, Kanaluferpark Essen, Essen.

Ministerium für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes NRW (MASSKS) 1999: Zuwanderungsstatistik NRW, Ausgabe 1998, Düsseldorf.

Planungsgemeinschaft Regionaler Grünzug B 1994: Landschaftspark im Dreistädteeck Bottrop/Essen/Oberhausen, Essen.

Regierungsbezirk Münster 1994: Gebietsentwicklungsplan, Teilabschnitt nördliches Ruhrgebiet, Stand 26.09.1994, Münster.

Reimers, Martin, 1986: Räumlich abgrenzbare Energie-Versorgungsmuster von Arbeitersiedlungen (an Beispielen aus dem Bottroper Raum), Diplomarbeit vorgelegt bei der Abt. XIII Geowissenschaften der Ruhr-Universität, Bochum.

Rhein Lippe Wohnstättengesellschaft mbH 1999: Geschäftsbericht 1997/1998, Duisburg.

Ruhr-Nachrichten vom 17.06.1999: „Lehmkuhler Straße wird zur Rennstrecke. SPD-Ortsverein fordert Kontrollen“

RWTÜV 1998: Bericht über das Feinscreening für die Essener Straße (Bereich A 42) in Bottrop, Essen.

Stadt Bottrop 1999i: Statistisches Jahrbuch 1997/1998, Bottrop.

Stadt Bottrop 1999j: Betrachtungsraum Bottrop-Lehmkuhle/Ebel, Darstellung privater und öffentlicher Infrastrukturstandorte, Bottrop.

Stadt Bottrop 1999k: Entwurf für die Satzung der Stadt Bottrop für den 'Denkmalbereich Bergarbeitersiedlung Ebel', Bottrop.

Stadt Bottrop 1999l: Karte zum Thema: Verkehrsbelastung auf verschiedenen Straßenzügen für den Bereich Lehmkuhle/Ebel, Auswertung unterschiedlicher Verkehrszählungen im Zeitraum von 1989 bis 1998, Bottrop.

Stadt Bottrop 1999m: Kindergartenbedarfsplan, 2. Aktualisierung der 7. Fortschreibung, Bottrop.

Stadt Bottrop 1999n: Langfristige Kanalbau-, Straßenbau- u. Beleuchtungs-, Spielplatz- und Radwegeprogramme 2000 - 2004, Bottrop.

Stadt Bottrop 1999o: Kommunalwahlergebnisbericht 1999, Bottrop.

Stadt Bottrop 1999p; Standortprofil Stadt Bottrop, Bottrop

Stadt Bottrop 1999q: Report Einwohnerstatistik 1999, Bottrop.

Stadt Bottrop 1999r: Veranstaltungskalender 1999 für Seniorinnen und Senioren, Bottrop.

Stadt Bottrop 2000: Karten zum Thema: Verkehrsbelastung auf verschiedenen Straßenzügen im Bereich Lehmkuhle und Ebel, Belastung von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr, Belastung von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr sowie absolute Spitzenstunde, Auswertung einer Verkehrszählung im Auftrag des Stadtplanungsamtes, Bottrop.

Stadt Bottrop o.J.: Wegweiser Pflege, Bottrop.

Stadt Gelsenkirchen 1998: Wege in die Beschäftigung: Arbeitsplätze schaffen - Stadtteile erneuern G.I.B., Bottrop.

Stadtjugendring Bottrop 1997: 50 Jahre Stadtjugendring Bottrop, Bottrop.

THS Treuhandstelle für Bergmannswohnstätten 1997: Zusammenfassung der Ergebnisse der Standortanalyse und der Mieterbefragung in drei Beständen der THS, Essen.

THS Treuhandstelle für Bergmannswohnstätten 1997: Grundlagen für ein kundenorientiertes Wohnungsmanagement, Essen.

THS Treuhandstelle für Bergmannswohnstätten 1999: Geschäftsbericht 1998, Essen.

Vestische 1999: Fahrplan-Info, Jetzt geht's rund in Bottrop, Die Ringlinie 256

Stadt Bottrop 1997e: Der Wohnungsmarkt in Nordrhein-Westfalen Stadt Bottrop, Hannover.

Stadt Bottrop 1997f: Mietspiegel der Stadt Bottrop 1997, Bottrop.

Stadt Bottrop 1998a: Jugendhilfeplanung - Freizeitstättenbedarfsplan, Bottrop.

Stadt Bottrop 1998b: Kommunaler Pflegebedarfsplan - Pflegebericht nach Phase I und II, Bottrop.

Stadt Bottrop 1998c: Luftbelastung in Bottrop 1985-1997, Bottrop.

Stadt Bottrop 1998d: Nahverkehrsplan, Spiekermann GmbH & Co, Düsseldorf.

Stadt Bottrop 1998e: Schulentwicklungsbericht 1994/95 - 1998/99, Bottrop.

Stadt Bottrop 1998f: Zählliste Ausländer/Deutsche nach Altersgruppen und Ortsteilen, Bottrop.

Stadt Bottrop 1998g: Karte zum Thema: Betrachtungsraum Bottrop - Süd, Defizite der Raumentwicklung, Bottrop.

Stadt Bottrop 1998h: „Der Stadtteil Ebel aus Kindersicht", Spielraumanalyse des Kinderreferates vom Jugendamtes und der Grundschule Ebel, Bottrop.

Stadt Bottrop 1998i: Biotop- und Nutzungstypenkartierung der Stadt Bottrop, Bottrop.

Stadt Bottrop 1998j: öffentliche Beschlußvorlage 0314/98 zur Luftbelastung in Bottrop 1985 - 1997, Bottrop.

Stadt Bottrop 1999a: Thematische Karten zum Grünentwicklungsplan Bottrop, Entwurf 09.1999, Bottrop.

Stadt Bottrop 1999b: Deponie Donnerberg, Rekultivierungsplan „Inertbereich West" vom 21.12.1999, Bottrop.

Stadt Bottrop 1999c: Flächennutzungsplan Stadt Bottrop, Stand Juni 1999, Bottrop.

Stadt Bottrop 1999d: Auszug aus dem Altlastenkataster, Bereich südliches Bottrop, Bottrop.

Stadt Bottrop 1999e: Arbeitsbericht des Amtes für Wohnungswesen 1998, Bottrop.

Stadt Bottrop 1999f: Auszug aus der „Klimaanalyse Stadt Bottrop" des KVR, Klimaökologische Auswirkung ausgewählter Freiflächen, Stadt Bottrop.

Stadt Bottrop 1999g: Auszug aus der „Klimaanalyse Stadt Bottrop" des KVR - Verteilung der Lufttemperatur (Nachtsituation), Bottrop.

Stadt Bottrop 1999h: Bebauungsplanübersicht, Stand Juni 1999, Bottrop.