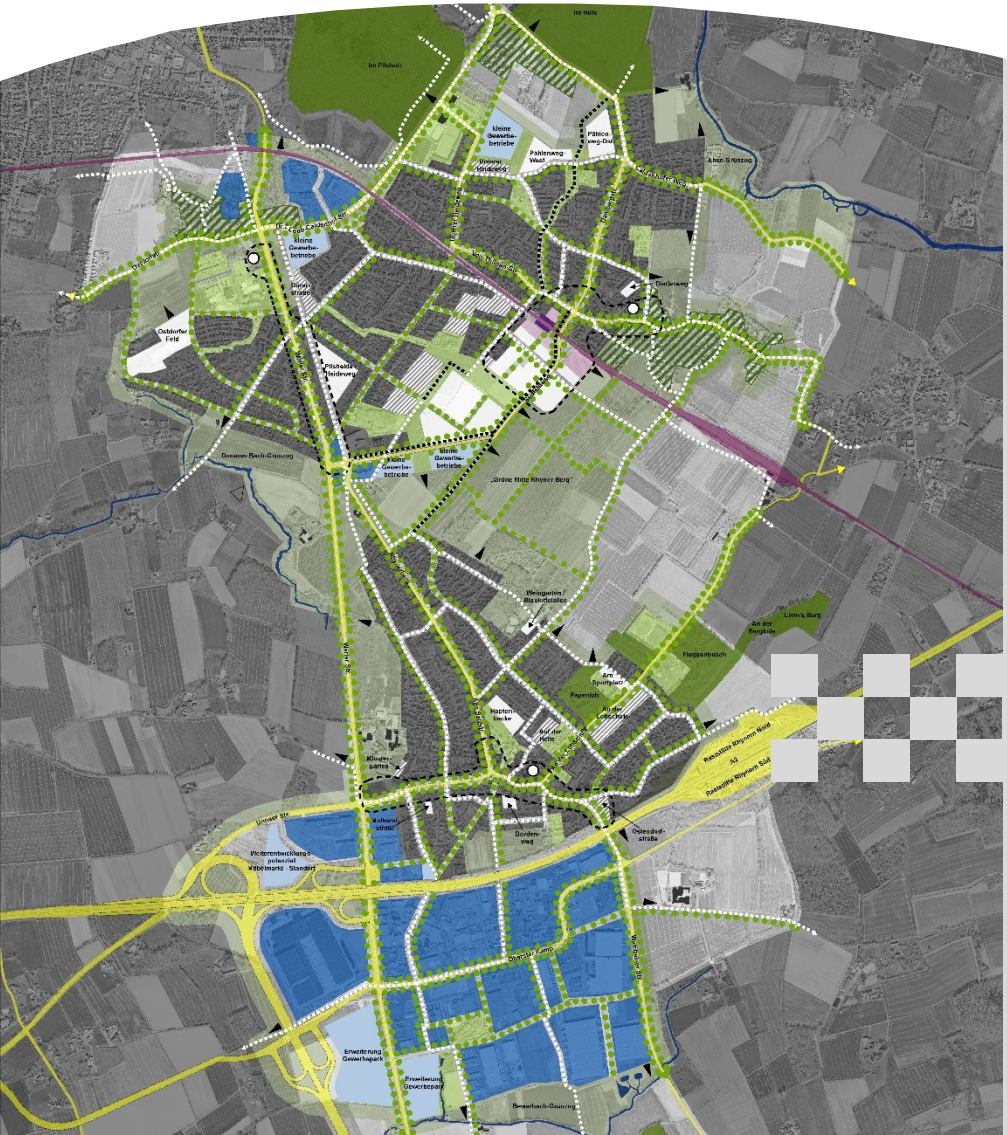
Hamm:

elephantastisch!



Städtebauliche Rahmenplanung Berge, Westtünnen, Rhynern

Endbericht

Städtebauliche Rahmenplanung Berge, Westtünnen, Rhynern
Endbericht

Stadt Hamm, Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt

Gustav-Heinemann-Straße 10
59065 Hamm

Verantwortlich:
Heinz-Martin Muhle

Bearbeitung und Ansprechpartner:
Abteilung Gesamtstädtische Planung und Stadtteilentwicklung
Joachim Horst, Tel.: 02381-174142
Mail: Joachim.Horst@Stadt.Hamm.de

Ulrike Mentz, Tel.: 02381-174156
Mail: MENTZU@Stadt.Hamm.de

Thomas Doert, Tel.: 02381-174158
Mail: Doert@Stadt.Hamm.de

Mitarbeit:
Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH, Dortmund
rha reicher haase assoziierte GmbH, Architekten Stadtplaner Ingenieure, Dortmund
Brilon Bondzio Weiser, Bochum

Carina Steffens, Melissa Tanklay, Frederick Lang,
Florian Kreisherr, Eleni Ackermann, Elias Kändler

Webseite:
https://www.hamm.de/planen-bauen-wohnen/planen-und-entwickeln/planungen-in-den-stadtbezirken/rhynern

Fotos und Pläne in Endbericht und Anlage soweit nicht anders angegeben:
Stadt Hamm, Stadtplanungsamt

Stand: Januar 2021

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	6
2.	Bestehende Planungen und Strukturdaten	10
2.1	WerkStadt Hamm – Strukturkonzept Rhynern	10
2.2	Flächennutzungsplan (FNP)	11
2.3	Regionalplan – Entwurf	12
2.4	Strukturdaten: Bevölkerungsentwicklung und –prognosen	13
3.	Bestandsanalyse	16
3.1	Stadtgestaltung und Öffentlicher Raum	16
3.2	Freiraum	18
3.3	Wohnen	20
3.4	Gewerbe	22
3.5	Versorgung sowie Soziale und Medizinische Infrastruktur	24
3.6	Verkehr	28
4.	Öffentlicher Dialog / Beteiligung Träger öffentlicher Belange	30
4.1	Bürgerwerkstatt „Wohnen und Leben im Stadtbezirk Rhynern“	30
4.2	Bürgerwerkstätten für Rhynern und Berge / Westtünnen	31
4.3	Weitere Informations- und Beteiligungs-möglichkeiten	31
4.4	Beteiligung Träger öffentlicher Belange	32
5.	Ideen-Workshops	33
6.	Rahmenplan Berge, Westtünnen, Rhynern	38

7.		Handlungsfelder	42
7.1		Stadtgestaltung und Freiraum	42
	7.1.1	Ziele	42
	7.1.2	Erläuterung Strukturkonzept	44
7.2		Wohnen	49
	7.2.1	Ziele	49
	7.2.2	Erläuterung Strukturkonzept	50
7.3		Gewerbe	56
	7.3.1	Ziele	56
	7.3.2	Erläuterung Strukturkonzept	57
7.4		Versorgung und Soziale Infrastruktur	58
	7.4.1	Ziele	58
	7.4.2	Erläuterung Strukturkonzept	60
7.5		Verkehr	63
	7.5.1	Ziele	63
	7.5.2	Erläuterung Strukturkonzept	65

8.		Vertiefungsbereiche	69
8.1		Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen	69
	8.1.1	Grundkonzeption und Ziele	69
	8.1.2	Variante „Pesch Partner“	74
	8.1.3	Variante „Reicher Haase“	76
	8.1.4	Verkehrsuntersuchung	81
8.2		Ortsmitte Rhynern	86
	8.2.1	Grundkonzeption der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung	86
	8.2.2	Fortschreibung der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung (Entwurf)	86
	8.2.3	Darstellungsperspektiven – Büro Reicher Haase	89
9.		Ausblick	92

1. Einleitung

Eine Rahmenplanung ist ein informelles Planungsinstrument, welches die nachfolgenden Funktionen hat:

- Eine Rahmenplanung formuliert Leitbild, Leitlinien und Ziele für die städtebauliche Entwicklung.
- Sie gilt insbesondere für die nachgeordnete, konkretisierende Ebene der Bauleitplanung.
- Die Rahmenplanung ist Orientierungs- und Handlungsgrundlage bei allen zukünftigen Entscheidungsprozessen.
- Eine Rahmenplanung hat daher eine vermittelnde Funktion zwischen den formellen Planungsebenen Flächennutzungsplanung und Bebauungsplanung.

Ein wesentlicher Grund für die Erarbeitung ist, dass die vorhandenen planerischen Handlungsgrundlagen nicht mehr ausreichend sind, um die räumliche Entwicklung zu steuern:

- Strukturkonzept WerkStadt Hamm (2005)
- Flächennutzungsplan (2008)

Zudem sind für den neuen Regionalplan des Regionalverbandes Ruhr von städtischer Seite weitere Entwicklungsbereiche festzulegen.

Insbesondere sind neue Wohnbauflächen zu verorten. Hierbei kommt in Zeiten des Klimawandels den Themen Klimaschutz und Klimafolgenanpassung eine immer wichtiger werdende Rolle zu. Die damit verbundenen Herausforderungen für die zukünftige städtebauliche Entwicklung gilt es bereits auf der Ebene der Rahmenplanung zu berücksichtigen. Gemeinsam mit dem „Kommunalen Klimaaktionsplan Hamm 2020-2025“ stellt die Rahmenplanung hierfür eine wesentliche Planungsgrundlage dar. Sie gibt Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung vor und hat längerfristige städtebauliche Ziele im Blick.

Neben der Auswahl wohnbaulicher Entwicklungsflächen stellt die Rahmenplanung auch die Frage nach Perspektiven für die gewerbliche Entwicklung sowie die Sicherung und Entwicklung von Freiflächen.

Darüber hinaus sind Fragen der Versorgung und Zentrenentwicklung zu klären (u.a. Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für den Ortskern Rhynern).

Die Rahmenplanung bietet zudem die Möglichkeit, eine räumlich auf die Ortsteile fokussierte integrierte Sichtweise zu erarbeiten.

Die Bezirksvertretung Rhynern hat die Verwaltung am 05. Juli 2018 mit der Erarbeitung einer Rahmenplanung beauftragt. Die Bearbeitung erfolgt durch das Stadtplanungsamt unter Beteiligung weiterer Fachämter und –behörden sowie verschiedener Planungsbüros.

Ziel ist die Entwicklung einer Gesamtkonzeption für die drei großen Siedlungsbereiche Berge, Westtünnen und Rhynern.

Die Rahmenplanung leistet so einen Beitrag zur baulich-räumlichen Entwicklung und funktionalen Sicherung der Ortsteile. Sie stellt eine konkrete und nachhaltige Planungsgrundlage für zukünftige Investitions- und Veränderungserfordernisse dar.

Der Öffentlichkeitsbeteiligung wird bei der Erarbeitung der Rahmenplanung eine große Bedeutung eingeräumt. Der Rahmenplanungsprozess ist durch ein hohes Maß an öffentlicher Transparenz gekennzeichnet, zu der die Durchführung von Bürgerwerkstätten, die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange sowie eine öffentliche Auslegung der Planunterlagen gehört.

.

Untersuchungsraum der Rahmenplanung

Das Rahmenplangebiet umfasst die drei großen Siedlungsbereiche Berge, Westtünnen und Rhynern.

Im Norden umfasst das Rahmenplangebiet den Bereich Ostdorf und grenzt an die Waldgebiete Pilsholz und Hüls an.

Im Osten grenzt der Untersuchungsraum an die Ahse und verläuft dann entlang einer Linie Kuhstraße / An der Lohschule bis zum Tünner Berg.

Im Süden umschließt die Rahmenplanung die Raststätte Rhynern sowie den kompletten Gewerbepark Rhynern.

Im Westen verläuft die Grenze des Rahmenplangebietes entlang der geplanten Trasse der BAB 445, umfasst das Areal des Möbelkompetenzzentrums Unnaer Straße und erstreckt sich weiter entlang der Werler Straße und des Donauer Baches. Im Ortsteil Berge bilden dann Fischerstraße und Hellweg bis an die Bahnlinie Hamm-Soest den westlichen Abschluss.

Abb.1: Untersuchungsraum der Rahmenplanung

Vorgehensweise

In einem ersten Schritt wird eine Bestandsaufnahme für die vorrangig relevanten Handlungsfelder Stadtgestaltung und Öffentlicher Raum, Freiraum, Wohnen, Gewerbe, Versorgung und Soziale Infrastruktur sowie Verkehr durchgeführt.

Daran schließt sich eine nach den Handlungsfeldern gegliederte Bewertung der Stärken, Schwächen und Chancen des Untersuchungsraumes an.

Einen weiteren wichtigen Schritt bildet der öffentliche Dialog. Hierbei werden die Ergebnisse aufgezeigt, mit denen sich die Öffentlichkeit aus Berge, Westtünnen und Rhynern aktiv in den Planungsprozess eingebracht und ihre Wünsche und Vorstellungen an die zukünftige Entwicklung ihrer Ortsteile formuliert hat.

Ebenfalls am Planungsprozess beteiligt worden sind die relevanten Träger öffentlicher Belange, deren Stellungnahmen planerisch gewürdigt, abgewogen und soweit wie möglich in die Rahmenplanung integriert worden sind.

Im Zentrum der Rahmenplanung steht die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes, das sowohl grafisch als auch textlich die wesentlichen Ziele und Inhalte für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes herausstellt. Im Ergebnis stehen hier der Rahmenplan und die nach Handlungsfeldern gegliederten Strukturkonzepte.

Darauf folgen die im Rahmen der planerischen Bearbeitung identifizierten Vertiefungsbereiche – der Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen und die Ortsmitte Rhynern. Für beide Bereiche werden die wesentlichen Konzeptinhalte erläutert und die damit verbundenen Ziele vorgestellt.

Abschließend wird ein Ausblick auf die Weiterführung der erarbeiteten Planungsziele und Konzeptinhalte gegeben, die im Fokus der zukünftigen planerischen Bearbeitung im Stadtbezirk stehen sollen.

2. Bestehende Planungen und Strukturdaten
2.1 WerkStadt Hamm – Strukturkonzept Rhynern

Im Vorfeld der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes ist 2005 der Bericht „WerkStadt Hamm – Strukturkonzept zur Stadtentwicklung“ verfasst worden. Die damals getroffenen Schwerpunkte der zukünftigen stadträumlichen Entwicklung für den Stadtbezirk Rhynern und deren jeweilige Zielaussagen werden nachfolgend aufgeführt:

- **Grüne Mitte Rhynern**: Der Wohnungsbau in Rhynern Mitte soll zukünftig behutsam arrondiert, bei der Neugestaltung des Knotens BAB 2 / BAB 445 sollen Mitfahrerparkplätze geschaffen werden.
- **Neue Flächen für Arbeit und Wirtschaft in Rhynern-Süd**: Während der Gewerbepark nach Süden mit einem Grünpuffer erweitert werden soll, ist im Kreuzungsbereich BAB 2 / BAB 445 ein neuer Logistikstandort und zudem nördlich der BAB 2 ein regionaler Möbelstandort zu entwickeln.
- **Links und rechts der Werler Straße in Berge**: Neben einer Entwicklung der Freiflächen im Bereich Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße / Werler Straße für eine Gewerbeansiedlung mit einem attraktiven Grünwegenetz können weitere Siedlungsflächen im Norden von Berge entstehen.
- **Westtünnen**: Über eine wohnbauliche Erweiterung der Freiflächen nördlich des Pählenweges hinaus, besteht der Wunsch nach zusätzlichen Flächen für Wald, den Ausbau von Grünzügen und Wegen in der Landschaft.

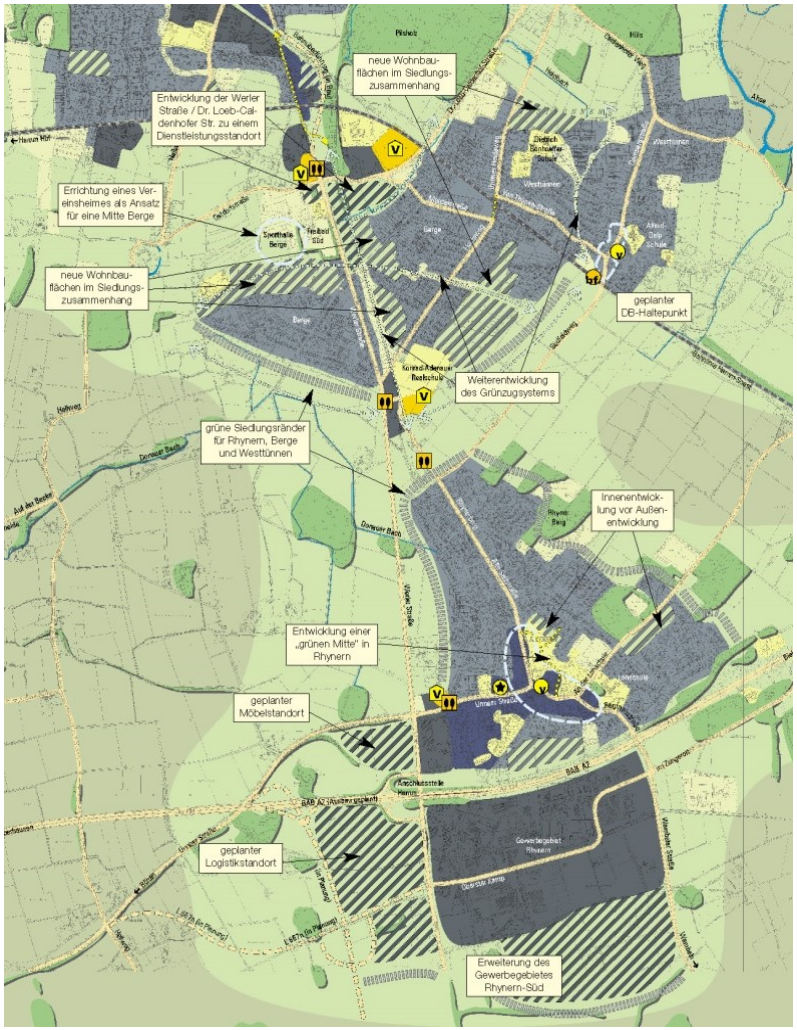


Abb.2: WerkStadt Hamm, Strukturkonzept Rhynern
(Büro scheuvens + wachten, 2005)

2.2 Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan stellt die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen in den Grundzügen dar.

Der aktuell gültige FNP für die Stadt Hamm stammt aus dem Jahr 2008. Er ist durch mittlerweile 16 Änderungen und 32 Berichtigungen rechtskräftig an aktuelle Entwicklungen angepasst worden.

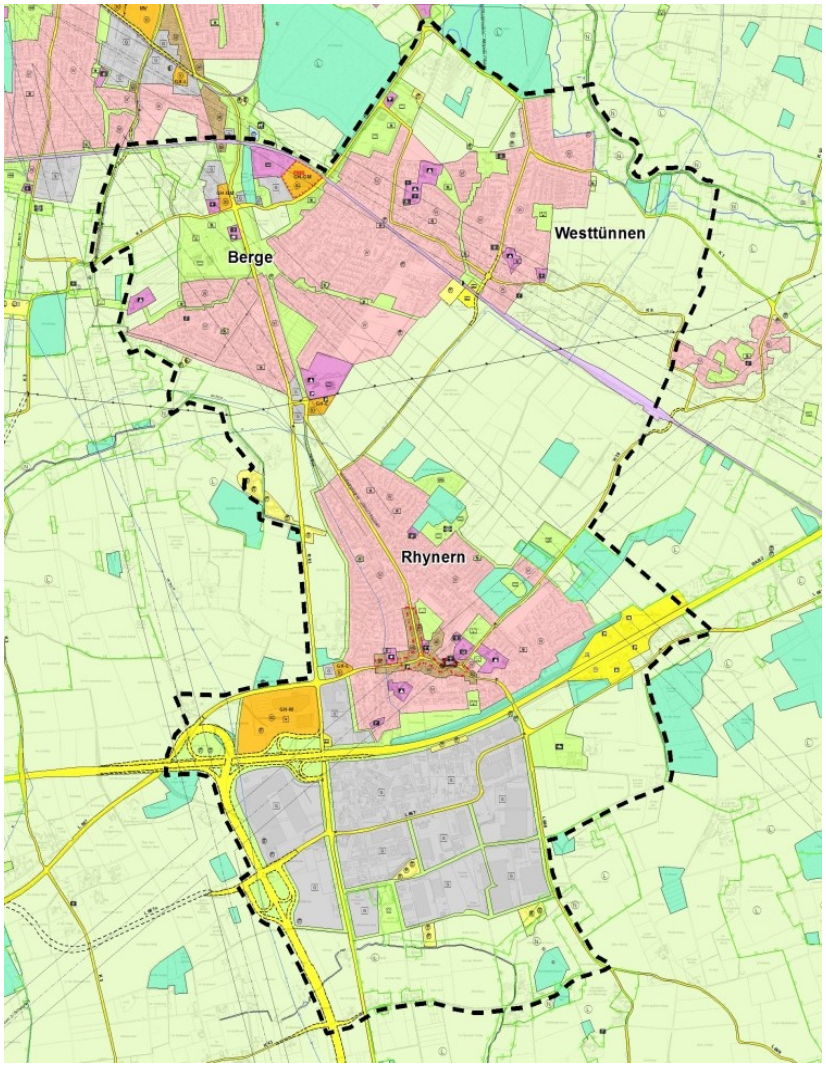


Abb.3: Auszug Flächennutzungsplan

2.3 Regionalplan – Entwurf

Bisher legt der Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Dortmund – westlicher Teil (Dortmund, Unna, Hamm) aus dem Jahr 2004 die regionalen Ziele für die Stadt Hamm fest.

In seiner neuen Funktion als Regionalplanungsbehörde bereitet der Regionalverband Ruhr (RVR) die Aufstellung eines neuen Regionalplans vor. Dieser liegt seit Anfang 2019 im Entwurf vor und stellt für den Untersuchungsraum der Rahmenplanung insbesondere zwei Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) sowie einen Gewerbe- und Industriebereich (GIB) dar:

- Der Allgemeine Siedlungsbereich für Rhynern deckt sich mit der heute bestehenden Siedlungsgestalt des Ortsteils.
- Der zweite Allgemeine Siedlungsbereich umfasst die beiden zusammenhängenden Ortsteile Berge und Westtünnen und bezieht insbesondere den Entwicklungsbereich südlich des zukünftigen Bahn-Haltepunktes Westtünnen mit ein.
- Der im FNP als Gewerbefläche dargestellte Gewerbepark Rhynern deckt sich mit dem im Regionalplan-Entwurf gekennzeichneten Gewerbe- und Industriebereich.

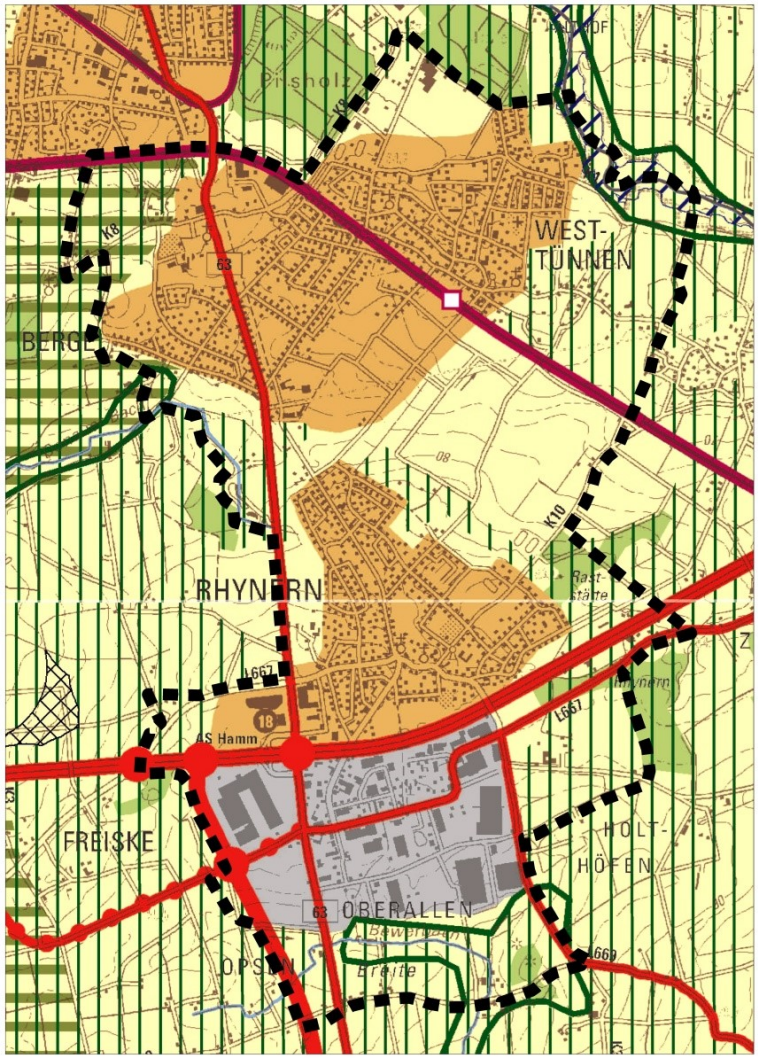


Abb.4: Auszug Regionalplanentwurf (RVR)

2.4 Strukturdaten: Bevölkerungsentwicklung und –prognosen

Ein wichtiger Faktor für die zukünftige städtebauliche Entwicklung ist die durch den demographischen Wandel geprägte Entwicklung der Bevölkerung. Bis zum Jahr 2008 stieg die Einwohnerzahl des Stadtbezirks Rhynern nahezu kontinuierlich auf 18.781 Einwohner an. Seitdem ist ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Ende 2019 lag die Einwohnerzahl bei 18.327, zum letzten ausgewerteten Stichtag am 30.09.2020 bei 18.296.

Die Bevölkerungsprognose der Stadt Hamm 2018-2035 weist einen anhaltenden Bevölkerungsrückgang aus. Im Rahmen dieser Entwicklung wird mit einem Rückgang der jüngeren und einem Zuwachs der älteren Einwohner gerechnet. Der Anteil an Einwohnern über 65 Jahren lag 2017 bei 23,2 %. Bis 2035 soll der Anteil auf bis zu 29,7 % ansteigen. Im Gegensatz dazu nimmt die Zahl der Bevölkerung unter 18 Jahren weiter ab.

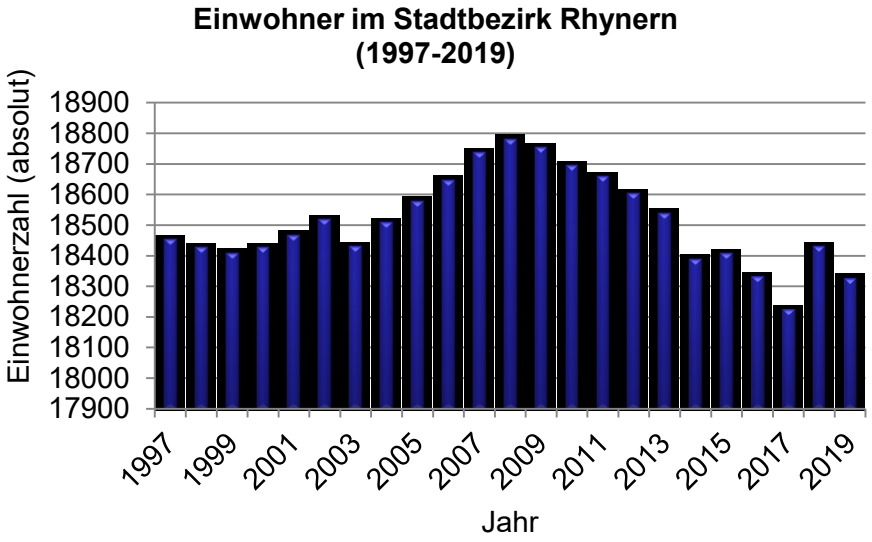


Abb.5: Einwohnerentwicklung Stadtbezirk Rhynern

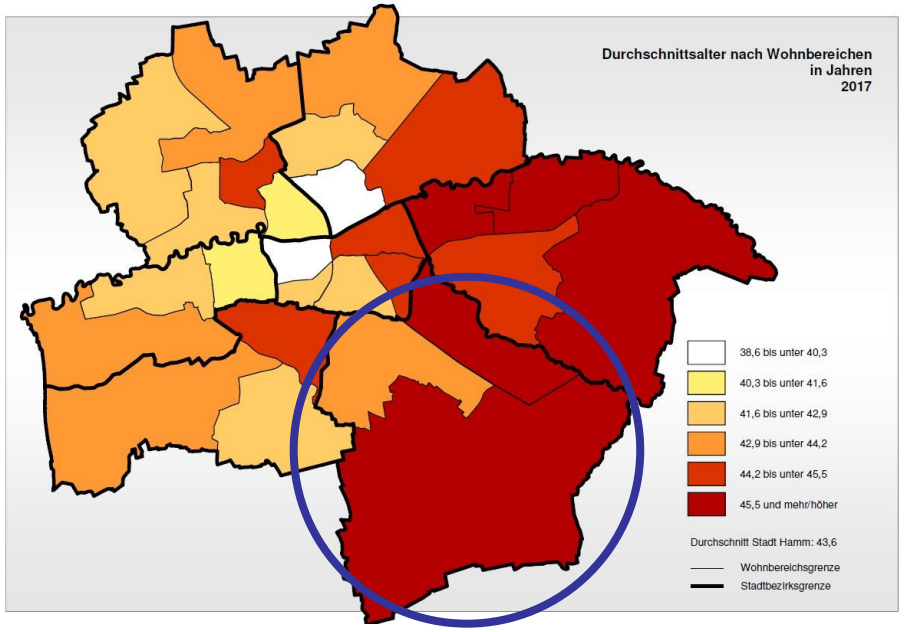


Abb.6: Bevölkerungsprognose 2018-2035
Durchschnittsalter nach Wohnbereichen

Anteil der Singlehaushalte

Neben der Alterung der Bevölkerung lässt sich auch ein Trend zu mehr Single-Haushalten im Stadtbezirk Rhynern beobachten: Während ihr Anteil im Jahr 2003 noch 31,2 % betrug, stieg dieser bis 2017 auf 37,3 % an. Damit liegt der Anteil an Single-Haushalten im Stadtbezirk jedoch deutlich unter dem städtischen Durchschnitt in Höhe von 44,6 % (2017).

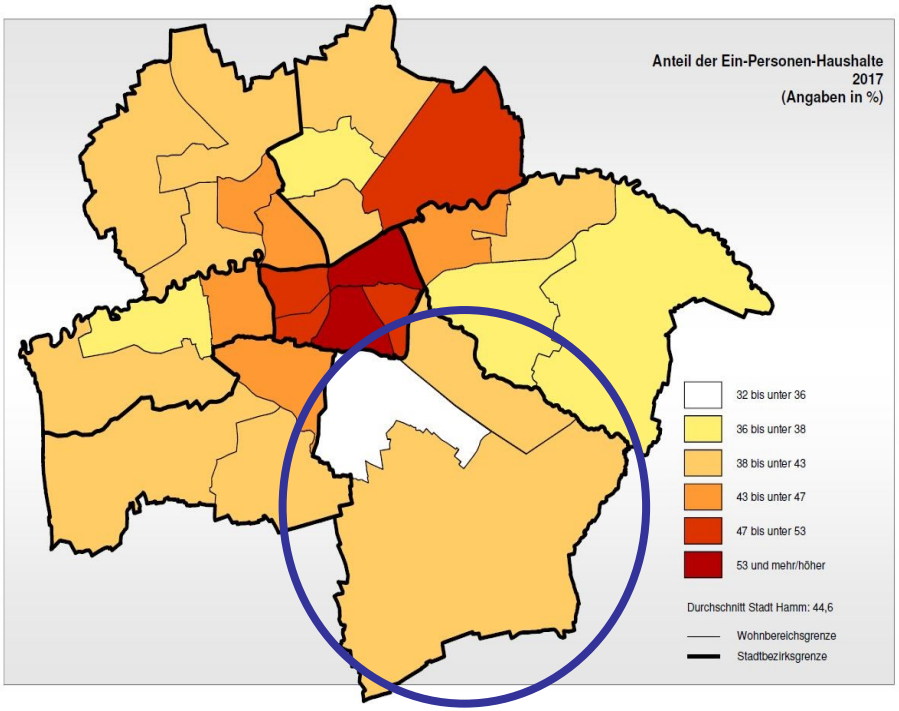


Abb.7: Bevölkerungsprognose 2018-2035
Anteil der Ein-Personen-Haushalte

Größe der Haushalte

Mit dem Trend zum Single-Haushalt einhergehend, ist auch die durchschnittliche Größe der Haushalte in Rhynern in den letzten Jahren durchgängig gesunken. Im Jahr 2003 betrug die durchschnittliche Haushaltsgröße 2,3 Personen pro Haushalt, bis 2017 sank diese auf rund 2,1 Personen, sie liegt damit aber immer noch über dem städtischen Durchschnitt von 2,0 Personen.

Anteil der ausländischen Bevölkerung

Der Anteil der ausländischen Bevölkerung im Stadtbezirk Rhynern liegt mit 3,6 % im Jahr 2017 deutlich unter dem städtischen Mittel von 14,9%.

Den Prognosen folgend wird der Anteil an Personen mit Migrationshintergrund im Stadtbezirk von 13,4% (2017) bis 2035 auf 20% ansteigen. Damit liegt der Anteil der ausländischen Bevölkerung deutlich unter der gesamtstädtischen Prognose, die von einem Anteil von 43% ausgeht.

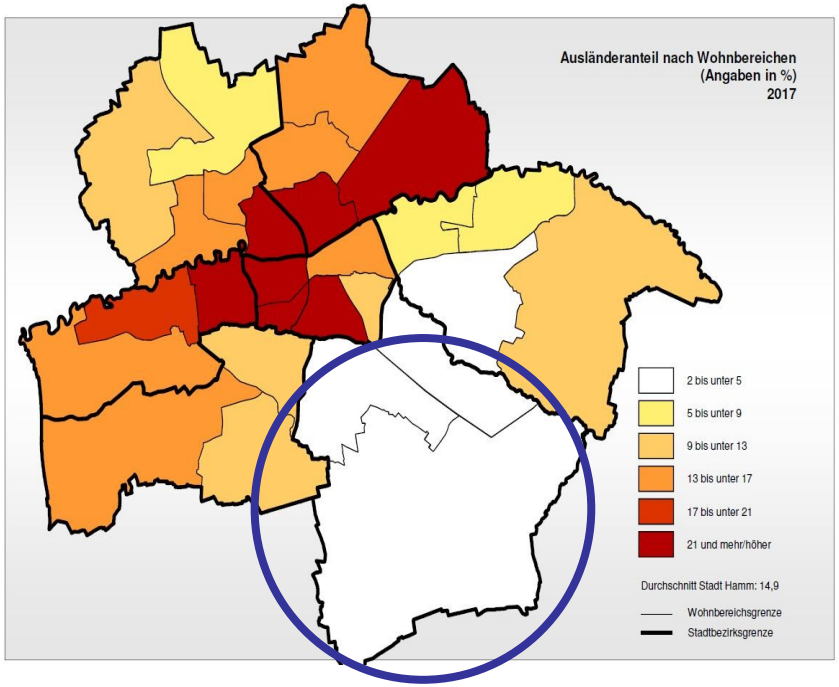


Abb.8: Bevölkerungsprognose 2018-2035
Ausländeranteil nach Wohnbereichen

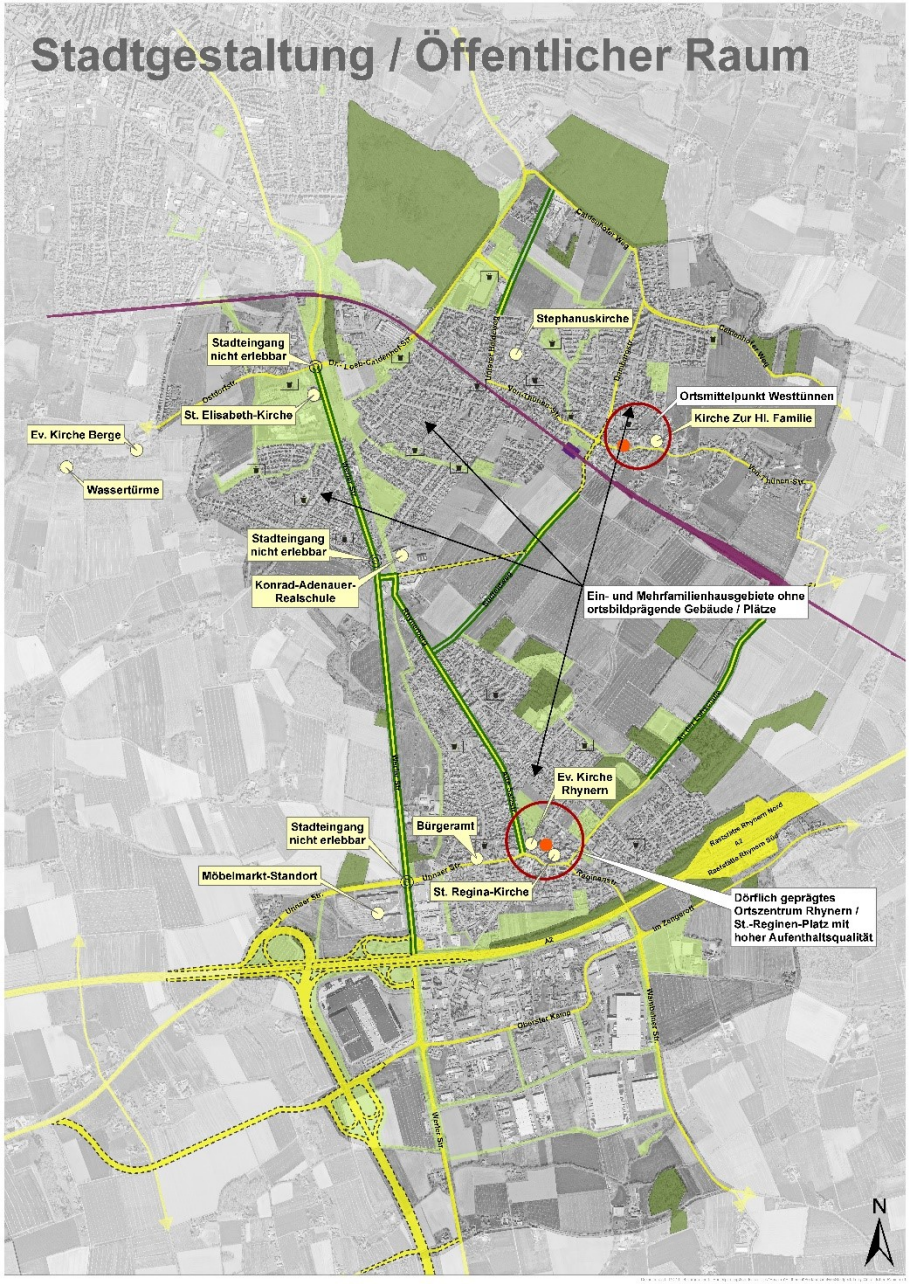
3. Bestandsanalyse
3.1 Bestandsanalyse Stadtgestaltung und Öffentlicher Raum

- Städtebaulich herausragend ist das dörflich geprägte Zentrum von Rhynern mit dem Platz rund um die St. Regina Kirche.
- Der öffentliche Raum weist in allen drei Ortsteilen ein gepflegtes äußeres Erscheinungsbild auf.
- Die Stadtgestalt ist ansonsten in allen drei Siedlungsbereichen durch Wohngebiete gekennzeichnet, die kaum ortsbildprägende Strukturen – z.B. prägnante Gebäude oder Plätze – aufweisen. Häufig fehlen Orientierungsmöglichkeiten, die dem öffentlichen Raum eine klare Struktur verleihen, z.B. Stadteingangssituationen an Hauptzufahrtsstraßen.
- In Berge und Westtünnen fehlt ein Ortsmittelpunkt.
- Die Ortsdurchfahrt entlang der Werler Straße in Berge stellt aufgrund der unmittelbar angrenzenden Wohnnutzung und der hohen Verkehrsbelastung eine konfliktreiche Situation dar. Funktionale und gestalterische Defizite zeigen sich z.B. in der Radverkehrsführung sowie im Mangel an Baumpflanzungen im Straßenraum.
- Der Standort am sog. Dreiländereck mit großflächigem Einzelhandel, Realschule und weiteren geplanten Versorgungsangeboten ist städtebaulich unzureichend eingebunden.

Stadtgestaltung und Öffentlicher Raum
Stärken, Schwächen, Chancen

Stärken
• Dörflich geprägtes Zentrum in Rhynern mit dem Platz rund um die St. Regina Kirche • Gepflegtes äußeres Erscheinungsbild in allen drei Ortsteilen
Schwächen
• Viele Wohngebiete ohne ortsbildprägende Strukturen, fehlende Orientierungsmöglichkeiten • Stadteingangssituationen zum Teil nicht erlebbar
Chancen
• Gestaltung geeigneter öffentlicher Räume zur Begegnung und Identitätssteigerung, insbesondere in Berge und Westtünnen • Entwicklung des historischen Siedlungskerns Ostdorf in Berge

Stadtgestaltung / Öffentlicher Raum



Bestandsanalyse Stadtgestaltung / Öffentlicher Raum

Legende

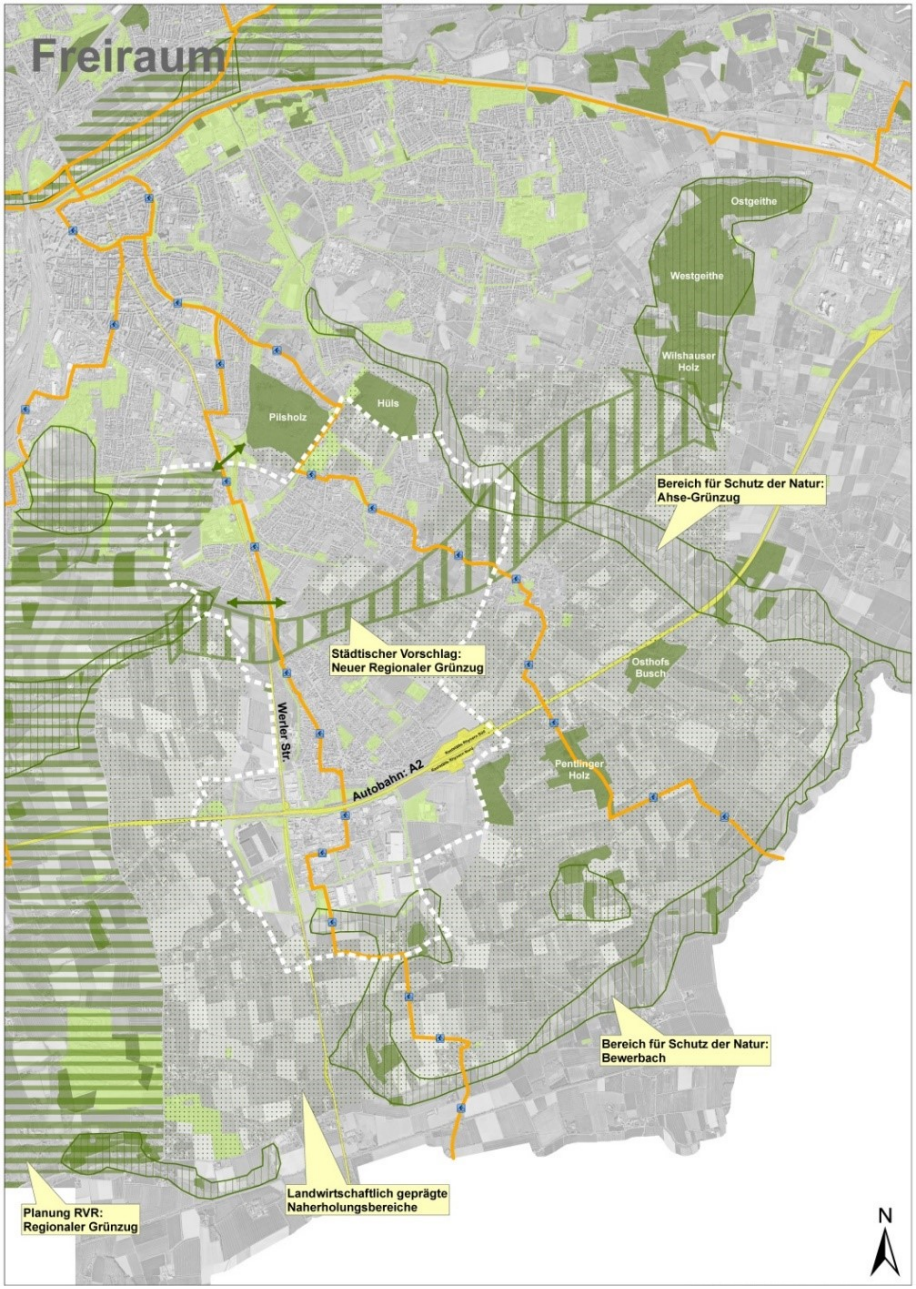
- Stadteingang nicht erlebbar
- Ortsbildprägende Gebäude
- Spielplatz / Bolzplatz
- Grünflächen (nach FNP)
- Wald / Gehölzstreifen
- Potenzielle Baumalleen
- Ortsbildprägender Platz
- Ortszentrum / Ortsmittelpunkt
- Bahnanlage
- Haltepunkt Westünnen
- Hauptverkehrsstraße (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Planung)

3.2 Bestandsanalyse Freiraum

- Stärken des teilweise ländlich geprägten Untersuchungsbereiches sind ausgedehnte Freiraumflächen sowie einige Waldgebiete, die Möglichkeiten zur Naherholung bieten.
- Der regionale Grünzug, sowohl im Entwurf des Regionalplans als auch im wirksamen Regionalplan, erstreckt sich vom Tierpark bis hin nach Süden zur Stadtgrenze. Östlich des Untersuchungsbereiches erstreckt sich entlang der Ahse ein lokaler Grünzug mit gesamtstädtischer Bedeutung.
- Schwächen liegen in der teilweise schlechten Zugänglichkeit der Freiraumbereiche, insbesondere der landschaftlich attraktiven Ahseaue. Die Wegeverbindungen zwischen den Freiräumen und Siedlungen sind z.T. unzureichend. Es sind zudem wenige öffentliche Parks und Grünflächen vorhanden.
- Die stärkere Verknüpfung der vorhandenen Freiräume bietet die Chance, die Freiraumqualität deutlich zu verbessern. Ein Entwicklungspotenzial besteht in der Optimierung des Wegesystems zwischen Wohnsiedlungen und Freiräumen.
- Für den in Aufstellung befindlichen Regionalplan des RVR schlägt die Stadt Hamm einen neuen Regionalen Grünzug als Verbindung zwischen dem Regionalen Grünzug im Westen des Plangebiets über den lokal bedeutsamen Ahse-Grünzug bis zu den Waldgebieten rund um die Geithe vor.

Freiraum
Stärken, Schwächen, Chancen

Stärken
• Ausgedehnte Freiraumflächen sowie einige Waldgebiete als Möglichkeit zur Naherholung • Regionaler Grünzug vom Tierpark bis südliche Stadtgrenze • Lokaler Grünzug mit gesamtstädtischer Bedeutung entlang der Ahse
Schwächen
• Zugänglichkeit der landschaftlich attraktiven Ahseaue • Wegeverbindungen zwischen Freiräumen und Wohnsiedlungen • Wenige öffentliche Grünflächen / Parks
Chancen
• Stärkere Verknüpfung der vorhandenen Freiräume • Schaffung eines neuen regionalen Grünzuges als Verbindung zwischen dem bestehenden regionalen Grünzug über den Ahse-Grünzug bis hin zu den Waldgebieten an der Geithe • Optimierung des Wegesystems



Bestandsanalyse Freiraum

Legende

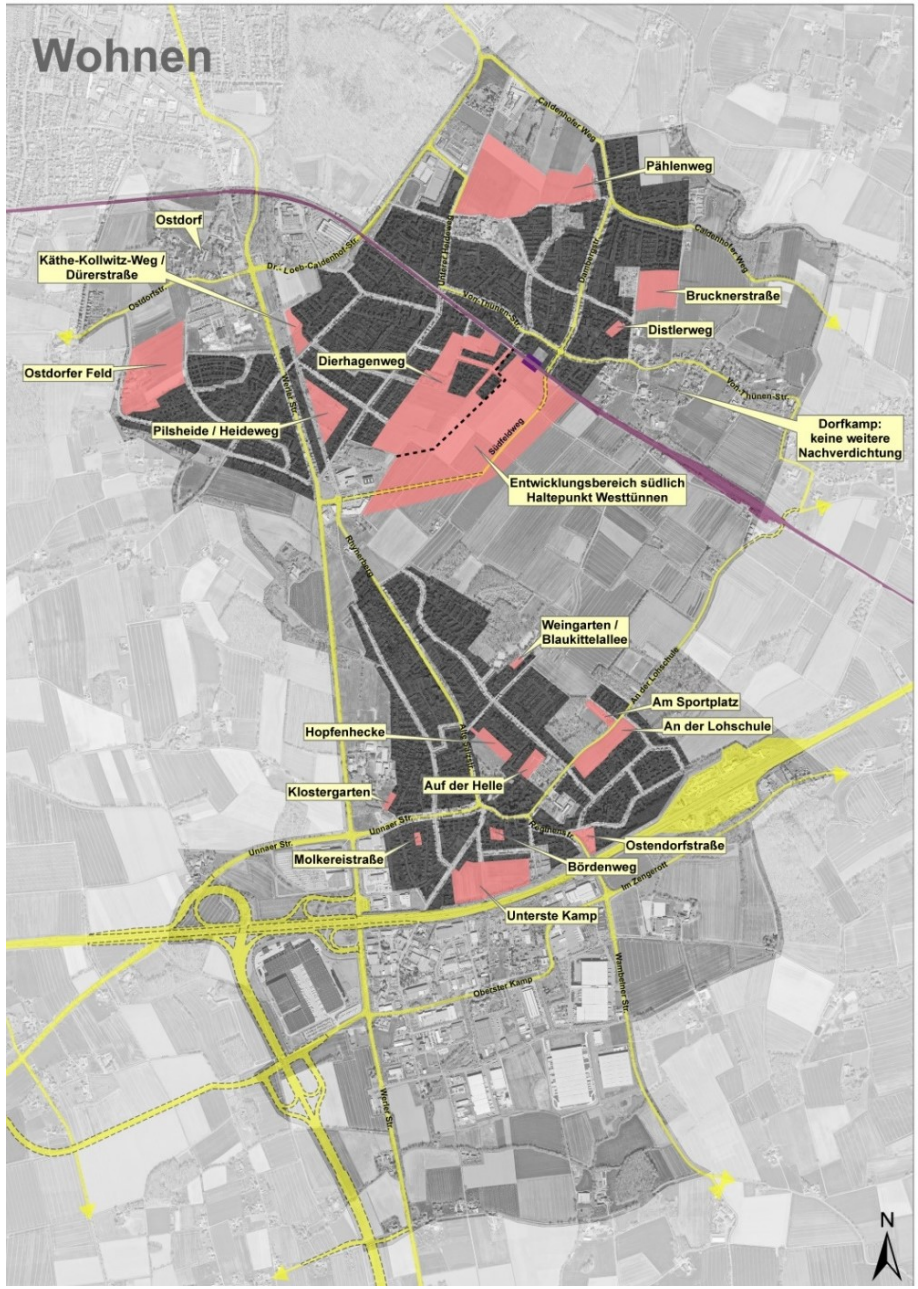
- Plangebietsabgrenzung
- größere Waldfläche
- öffentliche Grünfläche
- Schutz der Natur
- Landwirtschaftlich geprägte Naherholungsbereiche
- Neuer Regionaler Grünzug (Städt. Vorschlag)
- Regionaler Grünzug
- Hauptradwege
- Hauptverkehrsstraße
- Bedarf Grünvernetzung

3.3 Bestandsanalyse Wohnen

- Der größte Teil der Siedlungsflächen besteht aus Wohnbauflächen.
- Die Stärke des Stadtbezirks Rhynern als attraktiver Wohnstandort mit hoher Lebensqualität ergibt sich insbesondere aus einem der Naherholung dienenden großen Potenzial an ausgedehnten Freiraumflächen und Waldgebieten sowie einer überaus guten Verkehrsanbindung an die B 63 und die BAB 2. Im Ortsteil Rhynern kommt der bis heute weitgehend erhaltene dörfliche Charakter im Ortskern hinzu.
- Problematisch ist die tatsächliche Verfügbarkeit der Wohnbauflächenreserven.
- Ein herausragendes Potenzial für eine attraktive, gemischte Wohnbaulandentwicklung bieten die zusätzlichen Siedlungsflächen des Regionalplanentwurfs des RVR in Westtünnen südwestlich des geplanten Bahnhaltepunktes. Für einen 23 ha großen Bereich ist bereits ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Neues Wohnen am Dierhagenweg“ gefasst worden. Insgesamt umfasst der Entwicklungsbereich eine Fläche von über 50 ha.
- Neben der Nutzung weiterer kleinflächiger Wohnbauflächenreserven zur Nachverdichtung bietet insbesondere die Entwicklung des Wohnungsbestandes eine Chance zum Ausbau weiteren Wohnraums im Untersuchungsraum.

Wohnen
Stärken, Schwächen, Chancen

Stärken
• Attraktiver Wohnstandort (wohnortnahe ländliche Freiraumstrukturen, teilweise dörflicher Charakter, gute MIV-Anbindung) • Ausreichendes Potenzial an Wohnbauflächenreserven
Schwächen
• Tatsächliche Verfügbarkeit der Wohnbauflächenreserven
Chancen
• Wohnbaulandentwicklung in Westtünnen südwestlich des geplanten Bahnhaltepunktes in Form des B-Plangebietes „Neues Wohnen am Dierhagenweg“ und der weiteren Potentialfläche „Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen“ • Entwicklung des Wohnungsbestandes



Bestandsanalyse Wohnen

Legende

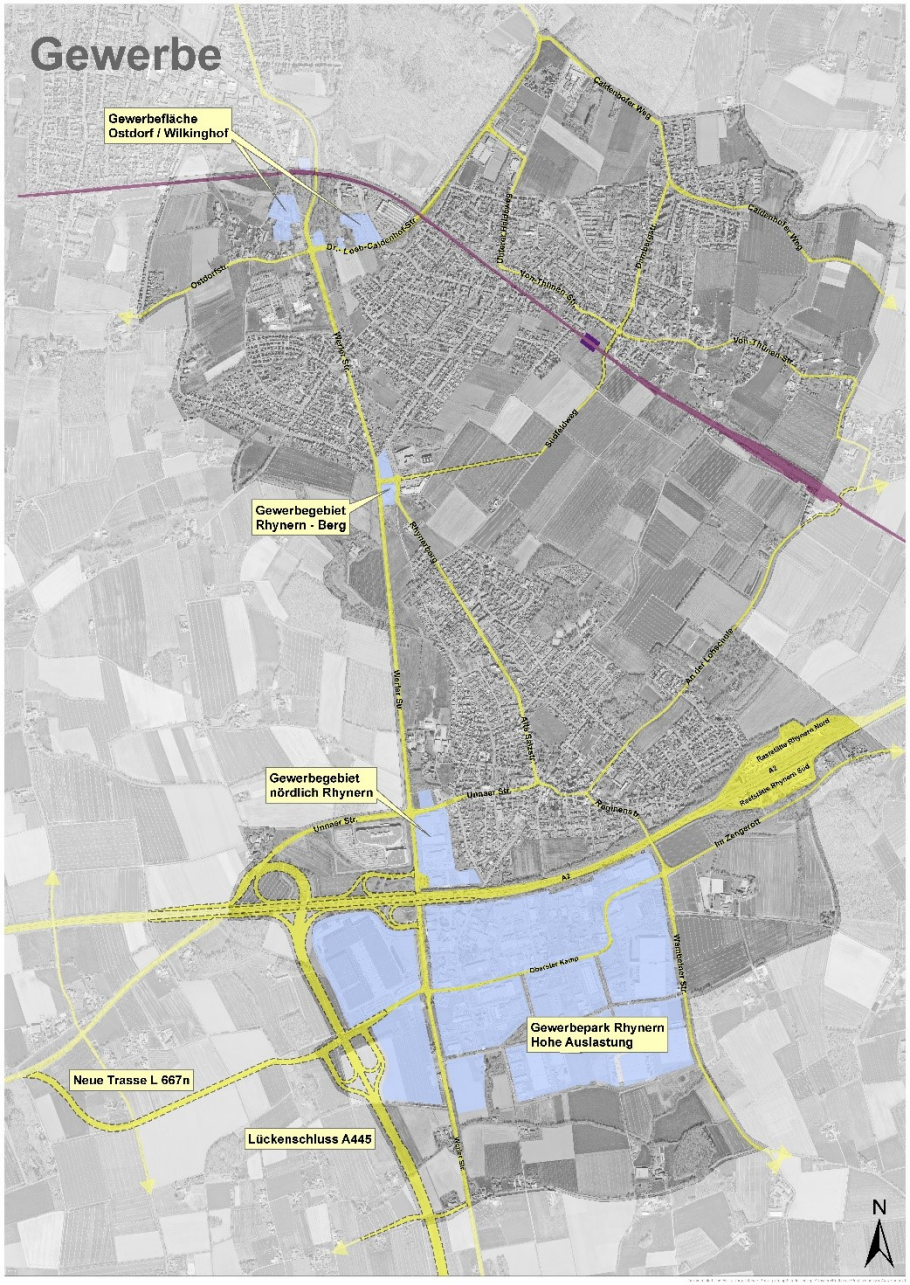
- Potenzielle Fläche für wohnbauliche Entwicklung
- Wohnen und Mischnutzung Bestand
- Bahnanlage
- Haltepunkt Westünnen
- Hauptverkehrsstraße (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Planung)

3.4 Bestandsanalyse Gewerbe

- Die Gewerbeflächenreserve im Untersuchungsraum beträgt 16,44 ha (ruhrFIS Flächeninformationssystem Ruhr 2017). Gegenüber der 2013 ermittelten Reserve in Höhe von 22,90 ha, ergibt sich ein Verbrauch von 6,46 ha. Der größte Teil des Gewerbeflächenverbrauchs hat im Gewerbepark Rhynern stattgefunden. In den anderen Gewerbegebieten hat sich entweder kein oder nur ein geringer Flächenverbrauch ergeben.
- Der durch die BAB 2 vom Ortskern getrennte Gewerbepark Rhynern hat eine regionale Strahlkraft. Durch die verkehrsgünstige Lage im Knotenpunkt B 63 und BAB 2 mit der Anschlussstelle Hamm, ist er einer der stadtweit wichtigsten und größten Gewerbestandorte. Die attraktive Standortlage des Gewerbeparks hat zu einer hohen Auslastung geführt.
- Weitere Potenzialflächen für gewerbliche Entwicklungen sind im Stadtbezirk kaum vorhanden. Daher gilt es, neue Standorte vor allem für kleine und mittlere Betriebe zu erschließen.
- In den vorhandenen Gewerbegebieten, insbesondere im Gewerbepark Rhynern, ist der Bestand zu pflegen und zu sichern. Der teilweise wenig attraktive öffentliche Raum soll aufgewertet werden.

Gewerbe
Stärken, Schwächen, Chancen

Stärken
• Verkehrsgünstig gelegener Gewerbepark Rhynern als einer der stadtweit wichtigsten und größten Gewerbestandorte unter anderem im Logistikbereich
Schwächen
• Hoher Auslastungsgrad und geringes Entwicklungspotenzial des Gewerbeparks Rhynern als auch der weiteren Gewerbeflächen • Mangel an kleinen Flächen für klein- und mittelständige Unternehmen
Chancen
• Ausweisung potenzieller Gewerbestandorte für kleine und mittlere Betriebe 1. in Berge an der Werler Straße / Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße und 2. in Westtünnen östlich Unterer Heideweg • Bestandspflege und Sicherung des Gewerbebestandes sowie Aufwertung des öffentlichen Raumes



Bestandsanalyse Gewerbe

Legende

- Gewerbliche Bauflächen
- Bahnanlage
- Haltepunkt Westünnen
- Hauptverkehrsstraße (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Planung)

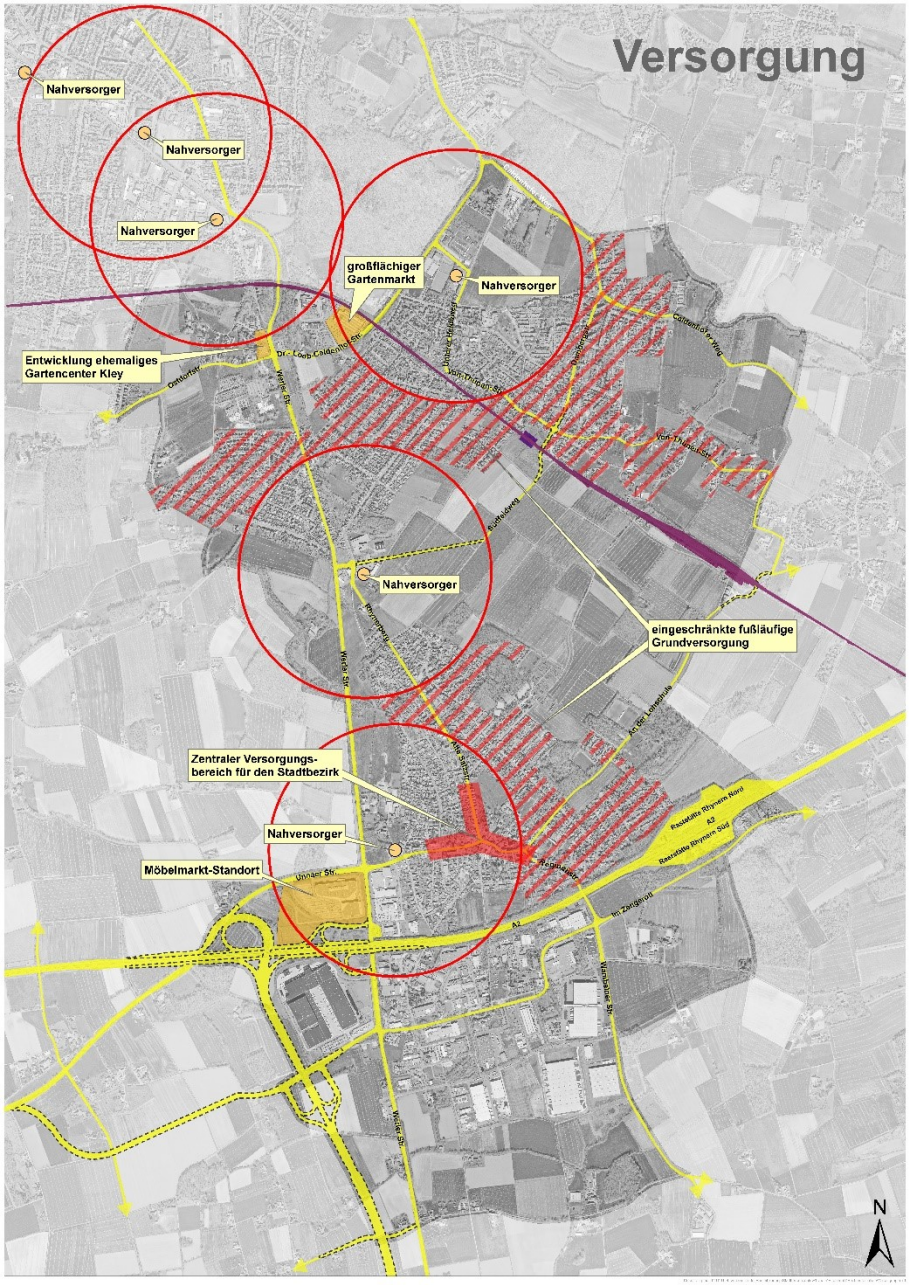
3.5 Bestandsanalyse Versorgung sowie Soziale und Medizinische Infrastruktur

Bestandsanalyse Versorgung

- Die Nahversorgungsstruktur im Untersuchungsbereich ist geprägt durch das Stadtteilzentrum Rhynern mit seinem zentralen Versorgungsbereich und den beiden Grundversorgungsstandorten in Berge und Westtünnen.
- Alle drei Standorte zusammen bieten eine tragfähige Grundstruktur für die Nahversorgung. Hinzu kommt der Standort an der Unnaer Straße mit dem Sondergebiet für einen großflächigen, regional agierenden Möbelmarkt.
- Die fußläufige Erreichbarkeit eines Nahversorgers ist in den von den drei großflächigen Lebensmittelmärkten weiter entfernten Bereichen nicht optimal. Eine weitere Schwäche ist die nur teilintegrierte Lage des größten Nahversorgers und einzigem Vollsortimenter im gesamten Stadtbezirk im sog. Dreiländereck.
- Eine Chance, die Nahversorgungssituation im Plangebiet zu optimieren, besteht in der Weiterentwicklung der vorhandenen Grundstruktur. Zwingende Voraussetzung für die Ansiedlung eines weiteren wohnortnahen großen Nahversorgers im Stadtteilzentrum ist die Verbesserung der liegenschaftlichen Ausgangssituation, um eine ausreichend große Potenzialfläche zu entwickeln.

Versorgung
Stärken, Schwächen, Chancen

Stärken
• Stadtteilzentrum Rhynern und Grundversorgungsstandorte in Westtünnen und Berge bieten tragfähige Grundstrukturen • Großflächiger, regional agierender Möbelmarkt
Schwächen
• Keine fußläufige Erreichbarkeit eines Nahversorgers in Teilen von Berge und Westtünnen • Nur teilintegrierte Lage des größten Nahversorgers im „Dreiländereck“
Chancen
• Weiterentwicklung der Grundstruktur, Verbesserung der liegenschaftlichen Ausgangssituation für Ansiedlungen in den integrierten Lagen



Bestandsanalyse Versorgung

Legende

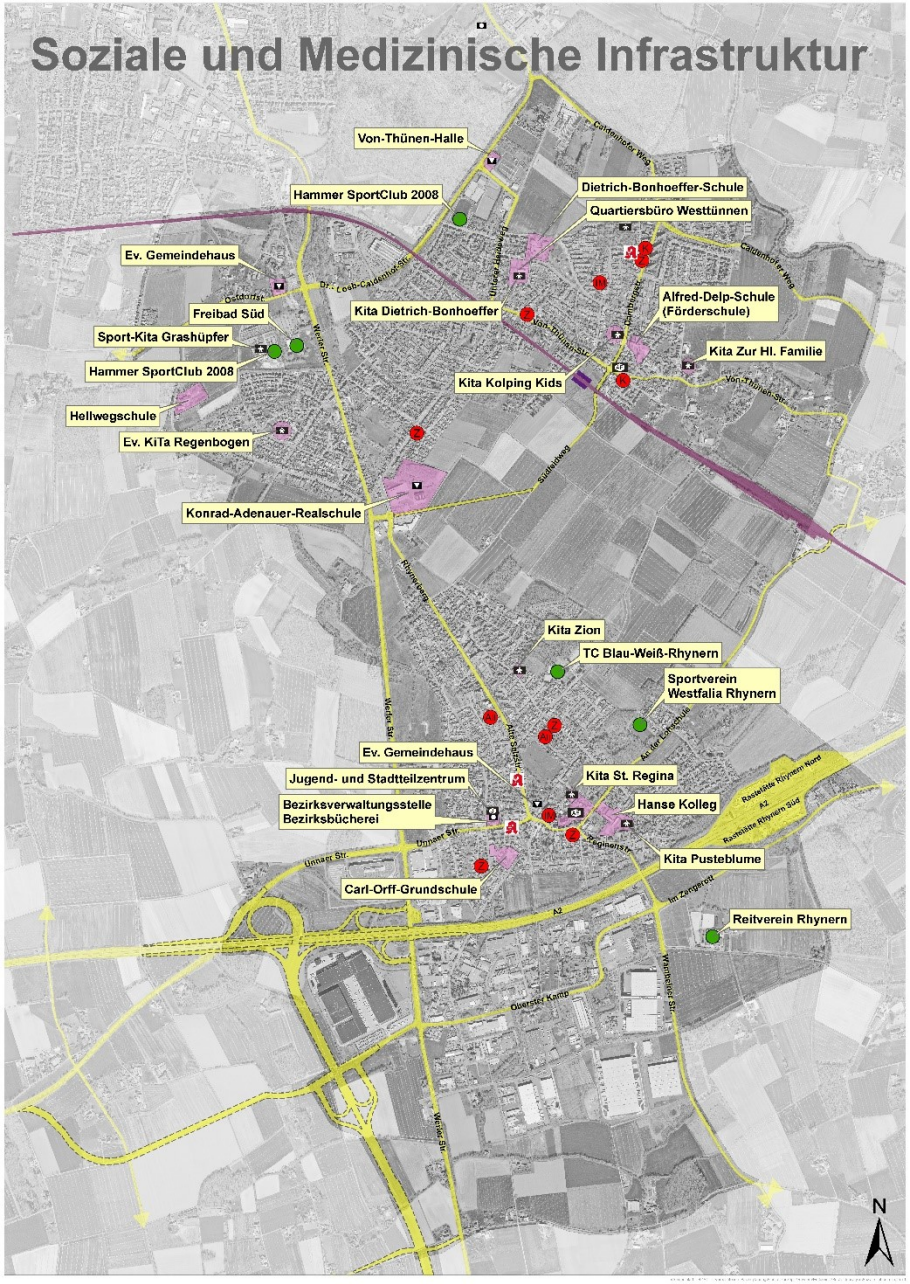
- Siedlungsbereich ausserhalb der fußläufigen Erreichbarkeit (700 m - Radius) der Nahversorger
- Zentraler Versorgungsbereich
- Nahversorger
- Nahversorger, 700 m - Radius fußläufige Erreichbarkeit
- Sondergebiet - Großflächiger Handel
- Bahnanlage
- Haltepunkt Westünnen
- Hauptverkehrsstraße (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Planung)

Bestandsanalyse Soziale und Medizinische Infrastruktur

- Die soziale Infrastruktur ist in allen drei Ortsteilen grundsätzlich vielfältig.
- Das Angebot an öffentlichen Sport- und Freizeiteinrichtungen ist positiv hervorzuheben. Hierzu zählen das Freibad Süd, die bestehenden und zukünftig neuen Sportplatzanlagen von Westfalia Rhynern sowie die Tennisplätze des TC Blau-Weiß-Rhynern und die Anlagen des Reitvereins Rhynern. Hinzu kommen die bestehenden Sportanlagen des HSC 08 in Berge am Südbad und der Umbau der Sportanlagen In der Fuchshöhle in Westtünnen zu einem Leichtathletik-Stadion.
- Eine weitere Stärke ist die Ausstattung mit Räumlichkeiten für kulturelle und gesellschaftliche Veranstaltungen. Hier sind das Forum der Konrad-Adenauer-Realschule und die Von-Thünen-Halle zunächst zu nennen. Hinzu kommen Räumlichkeiten der Kirchengemeinden in allen drei Ortsteilen.
- In Berge fehlt es an einem Ortstreffpunkt zur Förderung der Begegnung und Identitätssteigerung. Mangels eines Treffpunktes im öffentlichen Raum, ist das Vereinsheim des HSC 08 hierfür eine geeignete Alternative. Eine zusätzliche Chance besteht im Aufbau nachbarschaftlicher Quartiers-Treffpunkte im öffentlichen Raum der Ein- und Mehrfamilienhausgebiete wie dies z.B. in Westtünnen im Rahmen der dort angelaufenen Quartiersarbeit angestrebt wird.

Soziale Infrastruktur
Stärken, Schwächen, Chancen

Stärken
• Öffentliche Sport- und Freizeiteinrichtungen (Freibad Süd, Sportplatz Westfalia Rhynern, Sportanlagen Hammer Sport-Club 2008, TC Blau-Weiß-Rhynern, Reitverein Rhynern) • Räumliche Ausstattung für kulturelle / gesellschaftliche Veranstaltungen
Schwächen
• Fehlender Ortstreffpunkt in Berge
Chancen
• Entwicklung eines Ortstreffs für Berge am Vereinsheim des HSC Hamm 08 • Aufbau nachbarschaftlicher Treffpunkte in den Wohnquartieren



Bestandsanalyse
Soziale und Medizinische Infrastruktur

Legende

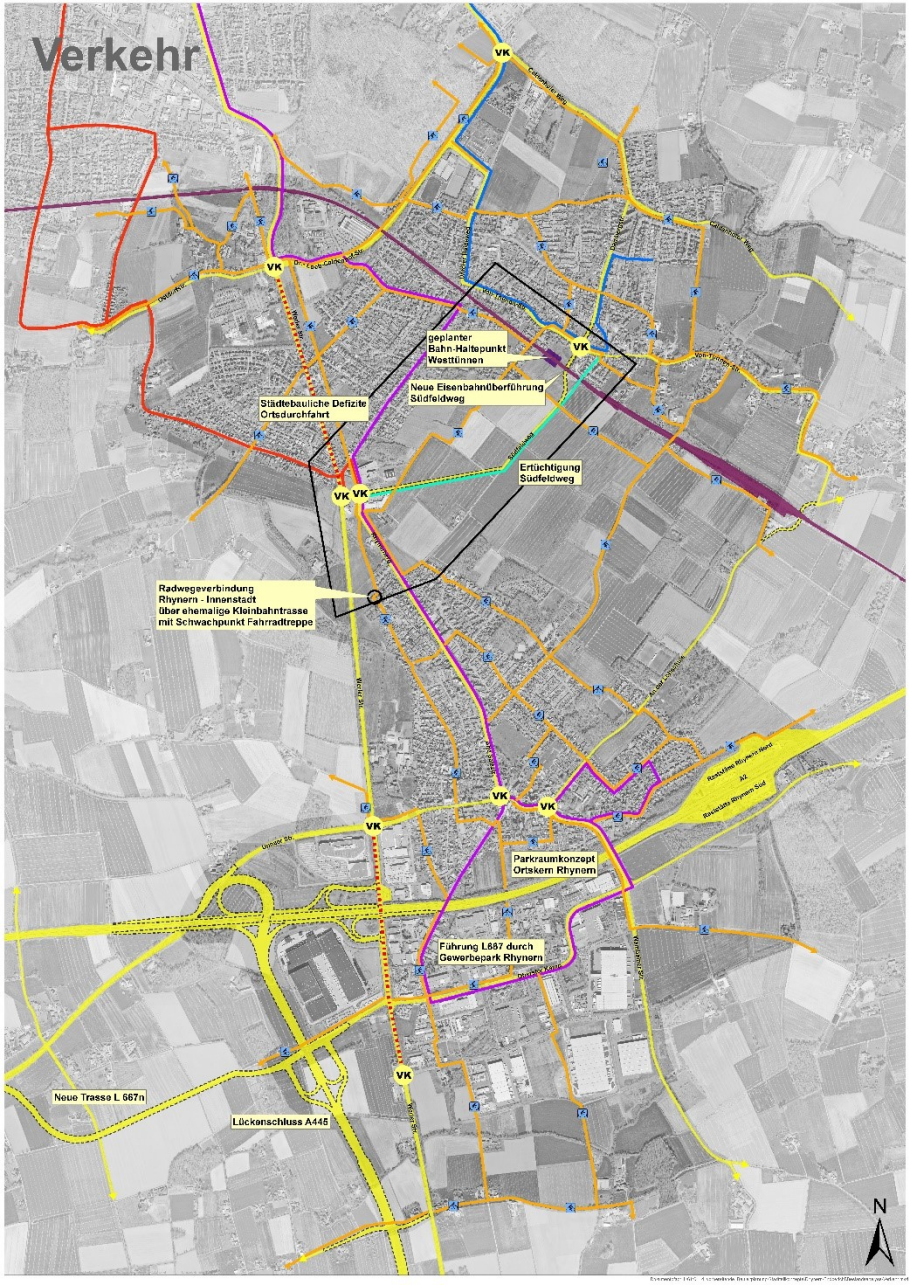
- Allgemeinmediziner
- Innere Medizin
- Kinderärzte
- Zahnärzte
- Apotheken
- Gemeinbedarf
- Anlagen und Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung
- Anlagen und Einrichtungen für kulturelle Zwecke
- Einrichtung für Kinder (Kindergarten)
- Einrichtungen für Jugendliche
- Seniorenzentrum
- Sportvereine
- Bahnanlage
- Haltepunkt Westünnen
- Hauptverkehrsstraße (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Planung)

3.6 Bestandsanalyse Verkehr

- Es wurde sowohl der motorisierte Individualverkehr als auch der Umweltverbund (ÖPNV, Rad-, Fußverkehr) betrachtet.
- Eine Stärke des Plangebietes ist die sehr gute Verkehrsanbindung an die BAB 2 über die B 63 als Zubringer.
- Problematisch ist die hohe Verkehrsbelastung entlang der B 63 – insbesondere in der Ortsdurchfahrt Berge und der Anschlussstelle Hamm der BAB 2 – sowie durch die Lärm- und Schadstoffemissionen in Rhynern entlang der BAB 2. Eine Chance, die hohen Verkehrsbelastungen zu verringern, besteht mit den Neubauten der BAB 445 und der L 667n.
- Mit dem geplanten Haltepunkt Westtünnen wird die fehlende ortsnahe Anbindung an den Schienenverkehr geschaffen.
- Die ÖPNV-Qualität insbesondere im Ortsteil Rhynern leidet unter den relativ langen Busfahrzeiten. Eine Chance zur Verbesserung wird mit der Neuordnung des Busliniennetzes genutzt. Insbesondere sollen zusätzliche Direktverbindungen in weitere Stadtbezirke geschaffen werden.
- Die Radwegeverbindung zur Innenstadt über die ehemalige Kleinbahntrasse ist ebenfalls attraktiv. Ein Schwachpunkt stellt die Fahrradtreppe in Höhe der Straße „Am Bach“ dar.

Verkehr
Stärken, Schwächen, Chancen

Stärken
• Überregionale Verkehrsanbindung (BAB 2, B 63) • Radweg zur Innenstadt (Kleinbahntrasse)
Schwächen
• Verkehrsbelastung B 63, Lärm- und Schadstoffemissionen BAB 2 • Anbindung Schienenverkehr • Relativ lange Busfahrzeiten in die Innenstadt
Chancen
• Neubau BAB 445 (Werl – Hamm) • Netzschluss L 667n • Bahn-Haltepunkt Westtünnen als ortsnahe Anbindung an den Schienenverkehr • Neuordnung des Busliniennetzes mit zusätzlichen Direktverbindungen in weitere Stadtbezirke • Schaffung von Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilzentren, zum zukünftigen Haltepunkt Westtünnen sowie in die freien Landschaftsräume



Bestandsanalyse Verkehr

Legende

- Hauptverkehrsstraße (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Planung)
- VK Verkehrs-Knotenpunkte
- Hohe Verkehrsbelastung
- Bahnanlage
- Park + Ride
- Haltepunkt Westünnen
- Verkehrsuntersuchung für den Entwicklungsbereich erforderlich
- Radwege
- Neue Bus-Durchmesserlinie 2 mit Verlängerung in Gewerbepark Rhynern
- Buslinie 7
- Neue Bus-Durchmesserlinie 11
- Anpassung Busnetz nach Fertigstellung Bahn-Haltepunkt Westünnen und Neubau Haupterschließungsstraße für Entwicklungsbereich

4. Öffentlicher Dialog / Beteiligung Träger öffentlicher Belange
4.1 Bürgerwerkstatt „Wohnen und Leben im Stadtbezirk Rhynern“

Der öffentliche Start zur Erarbeitung der Rahmenplanung fand am 23.11.2018 mit einer Bürgerwerkstatt im Forum der Konrad-Adenauer-Realschule statt.

An der Bürgerwerkstatt – ein Beteiligungsformat um sich aktiv in den Planungsprozess einzubringen – nahmen mehr als 100 Bürgerinnen und Bürger teil. Dabei haben sie das Angebot genutzt, ihre Wünsche und Vorstellungen an die zukünftige Entwicklung ihrer Ortsteile zu äußern.

Die aktive Mitarbeit erfolgte in den nachfolgend aufgeführten vier Themenecken.

- Wohnen
- Verkehr / Gewerbe
- Freiraum / Öffentlicher Raum / Stadtgestaltung und
- Versorgung / Soziale Infrastruktur

Bürgerwerkstatt Stadtbezirk Rhynern

Bürgerwerkstatt Stadtbezirk Rhynern

4.2 Bürgerwerkstätten für Rhynern und Berge / Westtünnen

Mit der Zustimmung zu dem im Dezember 2019 vorgelegten Zwischenbericht zur Rahmenplanung hat die Bezirksvertretung Hamm-Rhynern den Beschluss zu einer weiteren Beteiligung der Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange gefasst. Zur öffentlichen Vorstellung und Diskussion der Zwischenstands-Ergebnisse wurden Anfang 2020 zwei weitere Bürgerwerkstätten durchgeführt – eine für den Ortsteil Rhynern, eine zweite für die beiden Ortsteile Berge und Westtünnen. Ziel war es, weitere Bürgeranregungen und -ideen in den Planungsprozess aufzunehmen.

Bürgerwerkstatt für den Ortsteil Rhynern

Die Bürgerwerkstatt für den Ortsteil Rhynern fand am 31.01.2020 mit über 40 Bürgerinnen und Bürgern in der ehemaligen Lohschule statt. Diese äußerten weitere Wünsche und gaben Anregungen für die zukünftige Entwicklung ihres Ortsteils. Moderiert durch Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes erfolgte dies in Themen-Ecken zu den Handlungsfeldern Wohnen, Freiraum, Öffentlicher Raum und Stadtgestaltung, Verkehr, Gewerbe sowie Versorgung und Soziale Infrastruktur.

Bürgerwerkstatt für die Ortsteile Berge und Westtünnen

Die Bürgerwerkstatt für Berge und Westtünnen wurde am 07.02.2020 mit rund 120 interessierten Bürgerinnen und Bürgern in der Konrad-Adenauer-Realschule durchgeführt. Die Beteiligung folgte dem Format der Bürgerwerkstatt Rhynern. Auch diese Veranstaltung brachte zahlreiche Ideen zur zukünftigen Entwicklung der beiden Ortsteile hervor.

Dokumentation und Abwägung der Bürgeranregungen

Sämtliche bei den Bürgerwerkstätten geäußerten Anregungen sind schriftlich festgehalten und dokumentiert worden. Im Rahmen der nachträglichen Bearbeitung wurden die zahlreichen Anregungen, Ideen und konstruktiven Kritiken von der Verwaltung planerisch bewertet und im Kontext der verschiedenen öffentlichen und privaten Belange abgewogen. Die Anregungen im Einzelnen sind der Anlage 2 mit der Dokumentation der Bürgeranregungen zu entnehmen.

4.3 Weitere Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten

Über die Bürgerwerkstätten hinaus gab es zwei weitere Möglichkeiten sich aktiv am Planungsprozess zu beteiligen.

Dazu zählte zum einen, nach öffentlicher Bekanntmachung im Westfälischen Anzeiger am 14.12.2019, eine Auslegung des Zwischenstandes vom 06.01. bis 14.02.2020 im Technischen Rathaus sowie im Bürgeramt Rhynern. Während der Auslegungszeit konnten schriftlich, per E-Mail oder vor Ort per Niederschrift Stellungnahmen oder Anregungen bei der Stadtverwaltung abgegeben werden.

Eine aktive Beteiligungsmöglichkeit bot zum anderen auch das Internet-Bauportal der Stadt Hamm, wobei die Planunterlagen eingesehen und ebenfalls online Stellung bezogen werden konnte.

4.4 Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Im Zuge der Erarbeitung der Rahmenplanung sind die nachfolgend aufgeführten relevanten Träger öffentlicher Belange (TÖB) am Planungsprozess beteiligt worden:

- Dezernat 25 und 31 der Bezirksregierung Arnsberg
- Emschergenossenschaft / Lippeverband
- Handwerkskammer
- Industrie- und Handelskammer zu Dortmund
- Landesbetrieb Straßenbau NRW
- Landesbüro der Naturschutzverbände
- Landwirtschaftskammer Westfalen-Lippe
- Landwirtschaftsverband Kreisverband Ruhr-Lippe
- Regionalverband Ruhrgebiet (RVR)
- Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH
- Stadtwerke Hamm
- PLEdoc GmbH
- Westnetz GmbH Regionalzentrum Recklinghausen.

Diese TÖB wurden gebeten eine Stellungnahme über beabsichtigte oder bereits eingeleitete Planungen oder sonstige Maßnahmen abzugeben, soweit sie für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung des Gebietes von Bedeutung sein könnten. Die eingereichten Stellungnahmen sind planerisch bewertet, im Kontext der verschiedenen öffentlichen und privaten Belange abgewägt und soweit wie möglich in die Rahmenplanung integriert worden.

Die Stellungnahmen der TÖBs sind der Anlage 2 mit der Dokumentation und Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu entnehmen.

5. Ideen-Workshops

Am 25.06. und 05.07.2019 hat das Stadtplanungsamt zwei ganztägige Ideen-Workshops unter Beteiligung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Stadtplanungsamtes, weiterer relevanter Fachämter und Mitarbeitern zweier externer Planungsbüros durchgeführt.

Ziel war die Erarbeitung von weiterführenden Konzeptansätzen für die wesentlichen Fragestellungen der städtebaulichen Entwicklung im Rahmenplangebiet.

Ideen-Workshop I - Gesamter Untersuchungsbereich

Der Untersuchungsraum des ersten Workshops erstreckte sich über das gesamte Rahmenplangebiet. Ziel war die Erarbeitung von zwei Varianten eines Strukturkonzeptes im Maßstab 1:2.500 bis 1:5.000.

Behandelt wurden vorrangig die Themen wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung, Zentren, Versorgungsbereiche und Handel, Freiraumstruktur und bedeutende Straßen bzw. Plätze sowie die verkehrliche Struktur.

Die beiden von den Büros erarbeiteten Strukturkonzept-Varianten werden in diesem Kapitel nachfolgend grafisch und textlich vorgestellt.

Ideen-Workshop II - Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen

Der Untersuchungsraum des zweiten Workshops bildete den Entwicklungsbereich südlich des Bahnhaltepunktes Westtünnen ab. Ziel war die Erarbeitung von zwei Varianten eines städtebaulichen Entwurfs im Maßstab 1:1.000.

Dabei standen die Themen zukünftige Nutzungsstruktur, verkehrliche Erschließung, Erhalt und Entwicklung der Freiraumstruktur sowie die Mischung von Bebauungsformen im Fokus.

Die Ergebnisse finden sich in Kapitel 8.1.1 – Grundkonzeption zum Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen.

Ideen-Workshop I

Strukturkonzept-Variante I - Büro Pesch Partner

- **Zentrenentwicklung**: Unter den drei Ortsteilen mit zentralen Funktionen wird eine Aufgabenteilung angestrebt. Der Ortskern Rhynern als gewachsene Mitte mit zentralen Funktionen ist zu sichern und zu stärken. Ziel ist eine Mischstruktur, die den kleinteiligen städtebaulichen Maßstab berücksichtigt. In Westtünnen bietet der neue Haltepunkt die Chance, die vorhandenen Versorgungsangebote zu sichern, auf der südlichen Bahnseite zu ergänzen und miteinander zu verknüpfen. Der Haltepunkt und neue Wohngebiete sichern die Tragfähigkeit bestehender und neuer Angebote. Mit dem großflächigen Handel, der Konrad-Adenauer-Schule und weiteren geplanten Versorgungsangeboten in Berge hat der Bereich im sog. Dreiländereck bereits Versorgungsfunktionen für den Stadtteil übernommen. Es gilt, diesen Standort städtebaulich besser einzubinden sowie die Wegebeziehungen zu den umliegenden Ortsteilen zu optimieren.

- **Neues Wohnbauland:** Neben dem Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen und den punktuellen Flächenangeboten im Innenbereich Rhynern bietet das Plangebiet eine Reihe ergänzender Wohnbauflächen. In Berge, das Wohngebiet östlich Hellwegschule, der Blockinnenbereich Pilsheide und punktuelle Wohnbauergänzungen im Ostdorf. Weitere Wohnbauflächen in Westtünnen sind insbesondere die Wohngebiete Nördlich Pählenweg und Brucknerstraße.

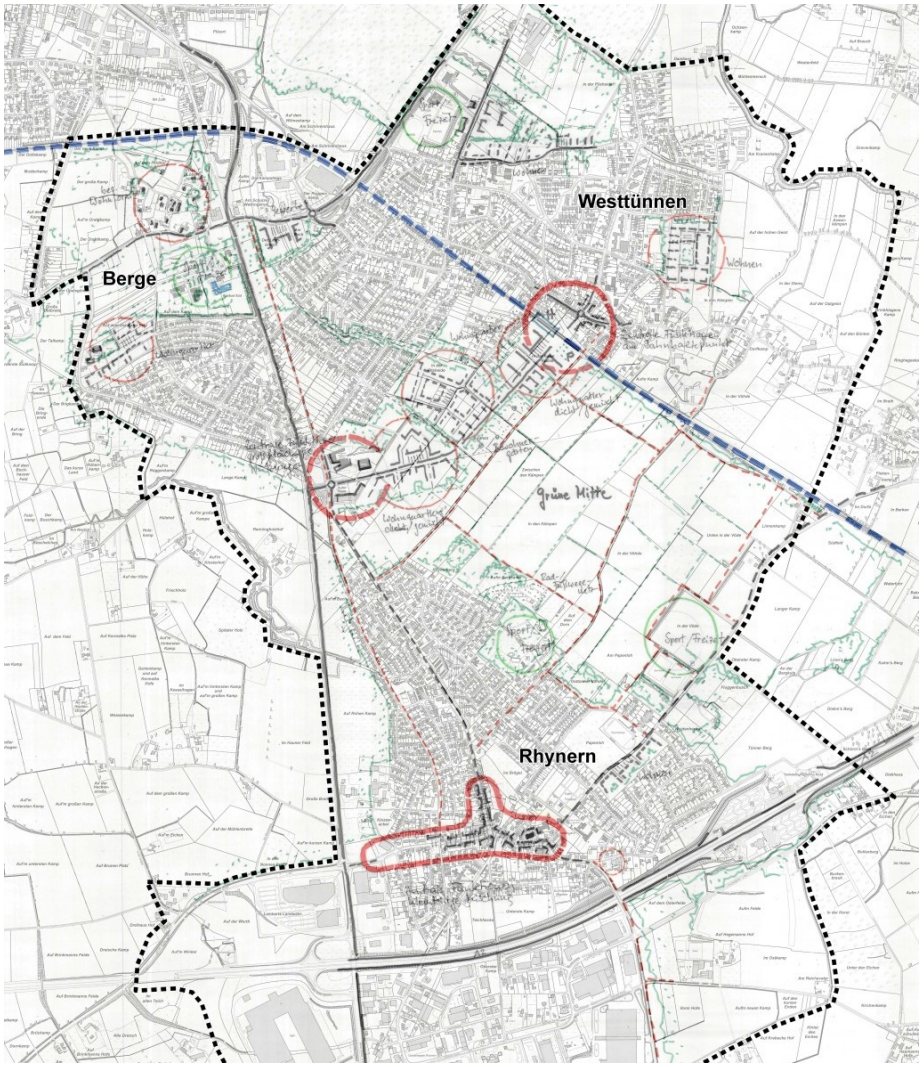


Abb.9: Strukturkonzept -Variante I (Büro Pesch Partner)

- **Gewerbeflächenentwicklung:** Zur Erschließung eines Gewerbehofes kommt eine Fläche südlich der Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße zwischen ehemaliger Bahntrasse und Einmündung Menzelstraße in Betracht. Eine Ergänzung mit nicht störendem Kleingewerbe könnte östlich Unterer Heideweg zwischen Von-Thünen-Halle und dem neuem Wohnquartier am Pählenweg entstehen.

- **Grünflächen:** Der regionale Grünzug zwischen Rhynern und Berge / Westtünnen soll auch in Zukunft die Ortsteile deutlich voneinander trennen. Die „Grüne Mitte Rhyner Berg“ ist als überwiegend landwirtschaftlich genutzter Landschaftsraum mit wegebegleitender Begrünung und Radwegevernetzung zu erhalten. Aus den Ortsteilen sollen Grünvernetzungen in diese grüne Mitte entwickelt werden. Die Grünflächen zwischen Werler Straße und alter Bahntrasse sind zu erhalten. Der an den Gewerbepark angrenzende Ortsrand ist landschaftlich zu gestalten. Der Freiraum nördlich des Möbelmarkt-Standortes entlang der Werler Straße ist als offener Landschaftsraum zu erhalten.

- **Mobilität:** Die Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilzentren, zum zukünftigen Haltepunkt und in die Landschaft sind zu stärken und auszubauen. Der neue Haltepunkt soll als Mobilitäts-Hub genutzt werden – mit Anbindung an das Busnetz, Schaffung von P+R-Anlagen und einer Einbindung in das bestehende, zukünftig auszubauende Fuß- und Radwegenetz. Der zügige Bau der BAB 445 ist weiterzuverfolgen, ebenso wie die L 667n als Zubringer zur BAB 445 sowie als Entlastung der Ortslage Freiske.

Strukturkonzept-Variante II - Büro Reicher Haase

- **Zentrenentwicklung:** Es ist eine funktionale Differenzierung der Zentren anzustreben. Im Stadtteilzentrum Rhynern soll die kleinteilige Versorgung gesichert und gestärkt werden. In Westtünnen steht eine perspektivische Stärkung der Versorgung ausgehend vom neuen Haltepunkt, bis in den Bestandsbereich nördlich der Bahn im Vordergrund. Die großflächige Versorgung im sog. Dreiländereck in Berge soll beibehalten aber nicht mehr erweitert werden. Zur Stärkung des öffentlichen Raums an der Werler Straße in Berge ist eine Strategie zu entwickeln.

- **Neues Wohnbauland:** Folgende Flächen werden für neue Wohnquartiere und Ergänzungen vorgeschlagen. Rhynern: Wohngebiete „An der Lohschule“, „Bördenweg“, „Weingarten / Hopfenhecke“ und „Auf der Helle“ sowie eine Nachverdichtung an der Molkereistraße. Berge: Wohngebiet Ostdorfer Feld an der Hellwegschule, kleinteilige Arrondierung im Blockinnenbereich an der Pilsheide sowie behutsame Ergänzungen des Ostdorfs. Westtünnen: Wohngebiet „Unterer Heideweg/Pählenweg“, Wohnbebauung „Caldenhofer Weg/Pählenweg“ und die Ergänzung bestehender Strukturen an der Brucknerstraße. In Osttünnen soll keine weitere Nachverdichtung erfolgen.

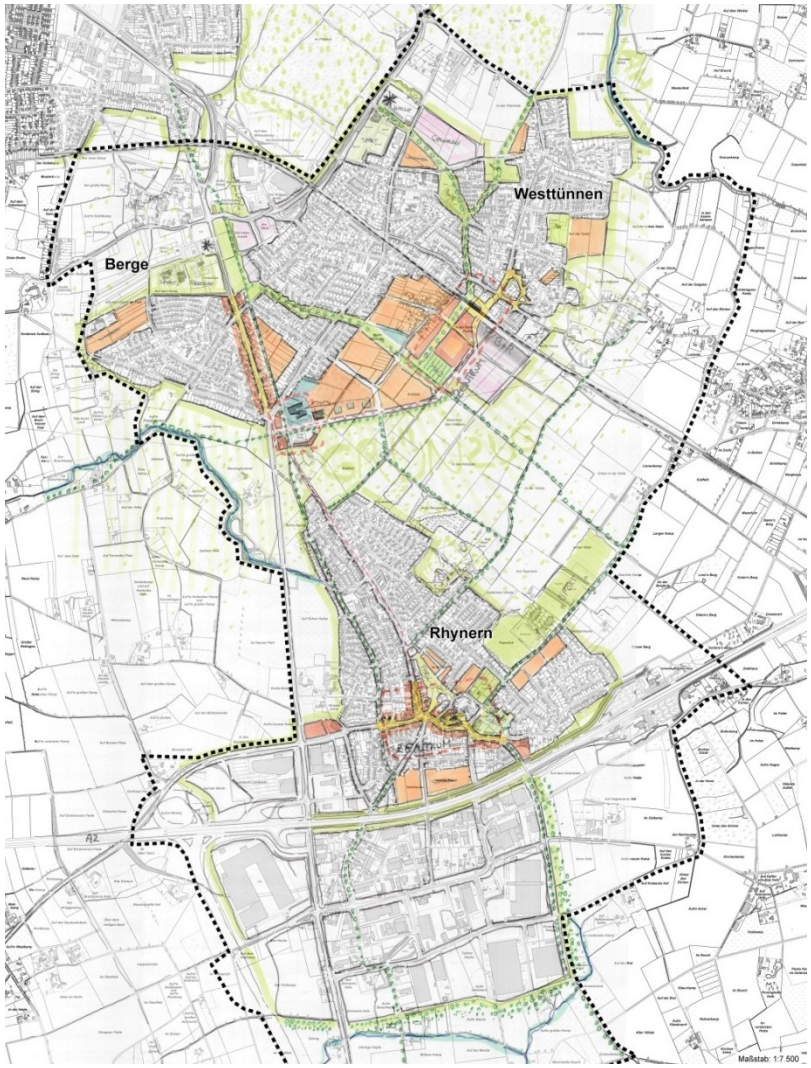


Abb.10: Strukturkonzept -Variante II (Büro Reicher Haase)

- **Gewerbeflächenentwicklung:** Eine Potenzialfläche für klein- und mittelgroßes Gewerbe besteht in Berge südlich Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße bis Menzelstraße. In Westtünnen, auf der Fläche am Unteren Heideweg gegenüber der Von-Thünen-Halle, könnte nicht störendes Kleingewerbe angesiedelt werden. Der Gewerbepark Rhynern soll im Bestand weiter entwickelt werden. Die Verkehrsknotenpunkte sollen ertüchtigt und die Parkränder eingegrünt werden.

- **Grünflächen:** Der regionale Grünzug zwischen Rhynern und Berge / Westtünnen soll auch in Zukunft die Ortsteile klar voneinander trennen. Die „Grüne Mitte Rhyner Berg“ ist als landwirtschaftlicher Landschaftsraum mit Alleestrukturen und Radwegevernetzungen zu erhalten. Weitere zu entwickelnde bzw. erhaltenswerte Grünstrukturen sind: die schmalen Grün- und Wegeverbindungen in Westtünnen, die Parkstrukturen an „Zelterstraße“ und „Pählenweg“, die Grünflächen zwischen Werler Straße und alter Bahntrasse (Berge), die Grünverbindung durch Berge und das Sportareal in Rhynern. Hinzu kommt eine aufwertende Gestaltung der öffentlichen Räume und Stärkung bestehender Grünflächen im Zentrum von Rhynern, die perspektivische Entwicklung eines „Bürgerparks“ nördlich der Ev. Kirche Rhynern, die Randeingrünung am Gewerbepark, der Erhalt des Freiraums nördlich des Möbelzentrums entlang der Werler Straße sowie der Ackerflächen am westlichen Siedlungsrand von Rhynern als Grüne Fuge zur Werler Straße.

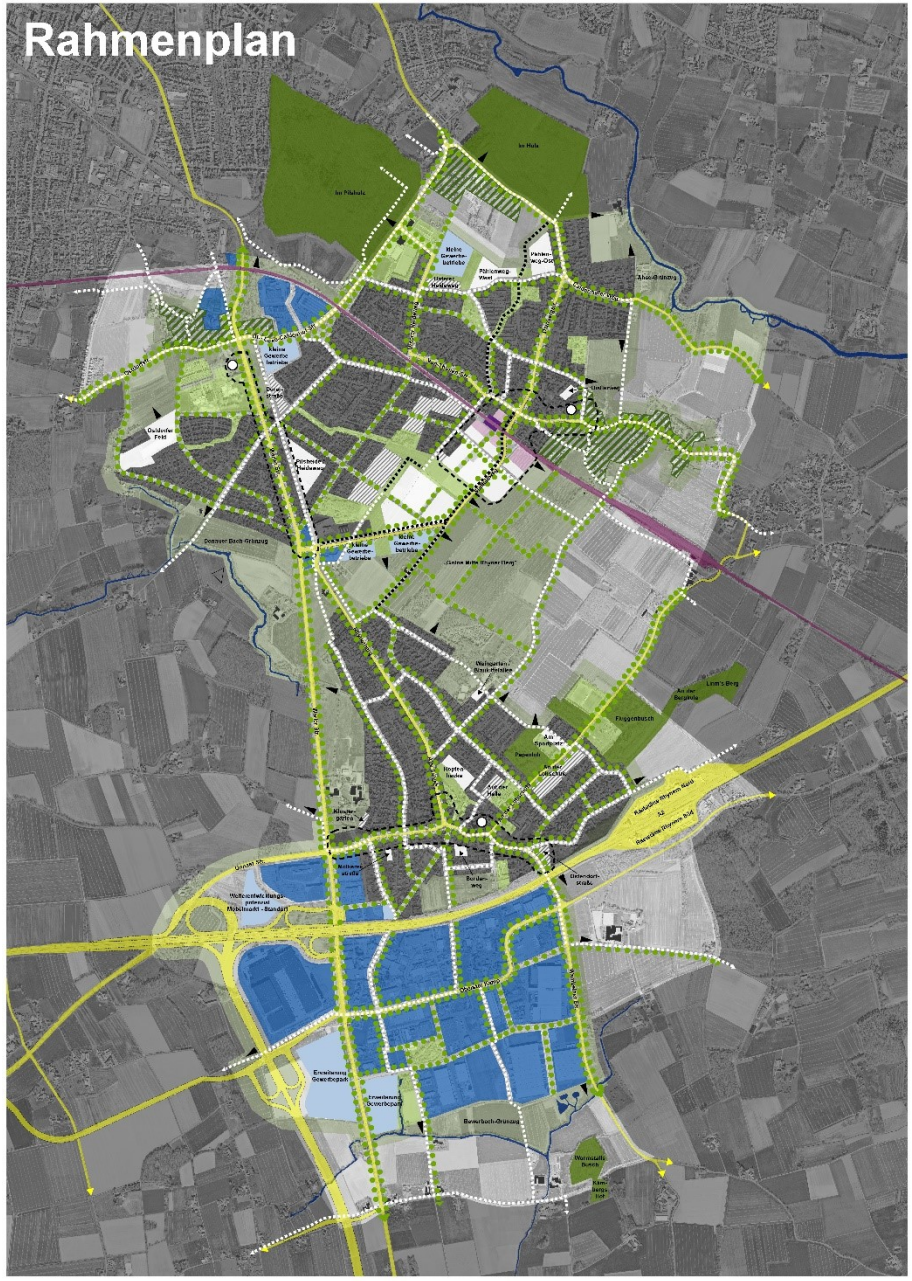
- **Mobilität:** Die Radwegeverbindungen, insbesondere zwischen den Ortsteilzentren, zum zukünftigen Haltepunkt und in der Landschaft sollen gestärkt und ausgebaut werden. Der neue Haltepunkt soll als Mobilitäts-Hub mit Anbindung an das Busnetz und zur Schaffung einer P+R-Anlage genutzt werden. Der zügige Bau der BAB 445 ist weiterzuverfolgen, ebenso wie die L 667n als Zubringer zur BAB 445 sowie als Entlastung der Ortslage Freiske.

6. Rahmenplan Berge, Westtünnen, Rhynern

Aus der Bestandsanalyse, dem Bürgerdialog und den Ergebnissen der Ideen-Workshops ist ein Gesamtkonzept für die zukünftige Entwicklung erarbeitet worden, dessen Schwerpunkte im Folgenden erläutert und planerisch dargestellt werden. Ziele und weitere Konzeptinhalte werden für jedes Handlungsfeld in Kapitel 7 aufgeführt.

Wesentliche Inhalte des Gesamtkonzeptes sind:

- Die Grundstruktur der drei Ortsteile mit Rhynern als Stadtbezirkszentrum ist zu sichern und weiter zu entwickeln.
- Die in allen drei Siedlungsstrukturen vorrangige Nutzung als attraktiver Wohnstandort soll erhalten bleiben und an ausgewählten Standorten ausgebaut werden.
- Schwerpunkt der Wohnbauflächenentwicklung ist der Entwicklungsbereich südwestlich des geplanten Bahnhaltepunktes, bestehend aus dem Bereich des Bebauungsplans „Neues Wohnen am Dierhagenweg“ und der daran angrenzenden potenziellen Entwicklungsflächen zwischen Dierhagenweg und Südfeldweg. Die zu planenden Wohnquartiere sollen vorrangig und soweit wie möglich als Klima-Quartiere mit Modellcharakter umgesetzt werden.
- Zwischen den Siedlungsschwerpunkten Berge / Westtünnen und dem Ortsteil Rhynern wird unter Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Nutzung die „Grüne Mitte Rhyner Berg“ entwickelt und durch die Vernetzung mit den im Entwicklungsbereich vorgesehenen Grünfugen verstärkt.
- Das dörflich geprägte Zentrum von Rhynern ist zu sichern und zu stärken sowie in ausgewählten Teilen neu zu strukturieren.
- In Westtünnen ist um den Bahnhaltepunkt Westtünnen ein ortsbildprägender, zur Kommunikation und Begegnung einladender Ortsmittelpunkt zu entwickeln. Die wohnbaulichen Entwicklungen bringen zudem das Potenzial zur Ansiedlung eines großflächigen Nahversorgers und weiterer Einzelhandels- und Dienstleistungsanbieter in integrierter Lage mit sich. Diese sollen mit den bereits vorhandenen Versorgungsangeboten im Bereich Ewald-Wortmann-Weg / Dambergstraße verbunden werden und dadurch den Ortskern stärken.
- Der Haltepunkt Westtünnen soll ab 2022 realisiert werden. Er soll als Mobilitäts-Hub die Gestaltung einer klimafreundlichen Mobilität in Berge, Westtünnen und Rhynern initiieren.
- Die Freiräume im Bereich der Ortsdurchfahrt Berge entlang der Werler Straße, die aufgrund der hohen Verkehrsbelastung eine konfliktreiche Situation darstellt, sind neu zu strukturieren. Ziel ist es, in diesem Bereich den Ortsmittelpunkt von Berge gestalterisch erkennbar zu machen.
- Die Planungen zum Bau der BAB 445 zwischen Hamm und Werl sowie der damit einhergehende Netzanschluss der L 667n sind zur Entlastung der Ortsdurchfahrten in Berge und Rhynern hinsichtlich Lärm- und Schadstoffemissionen voranzutreiben.

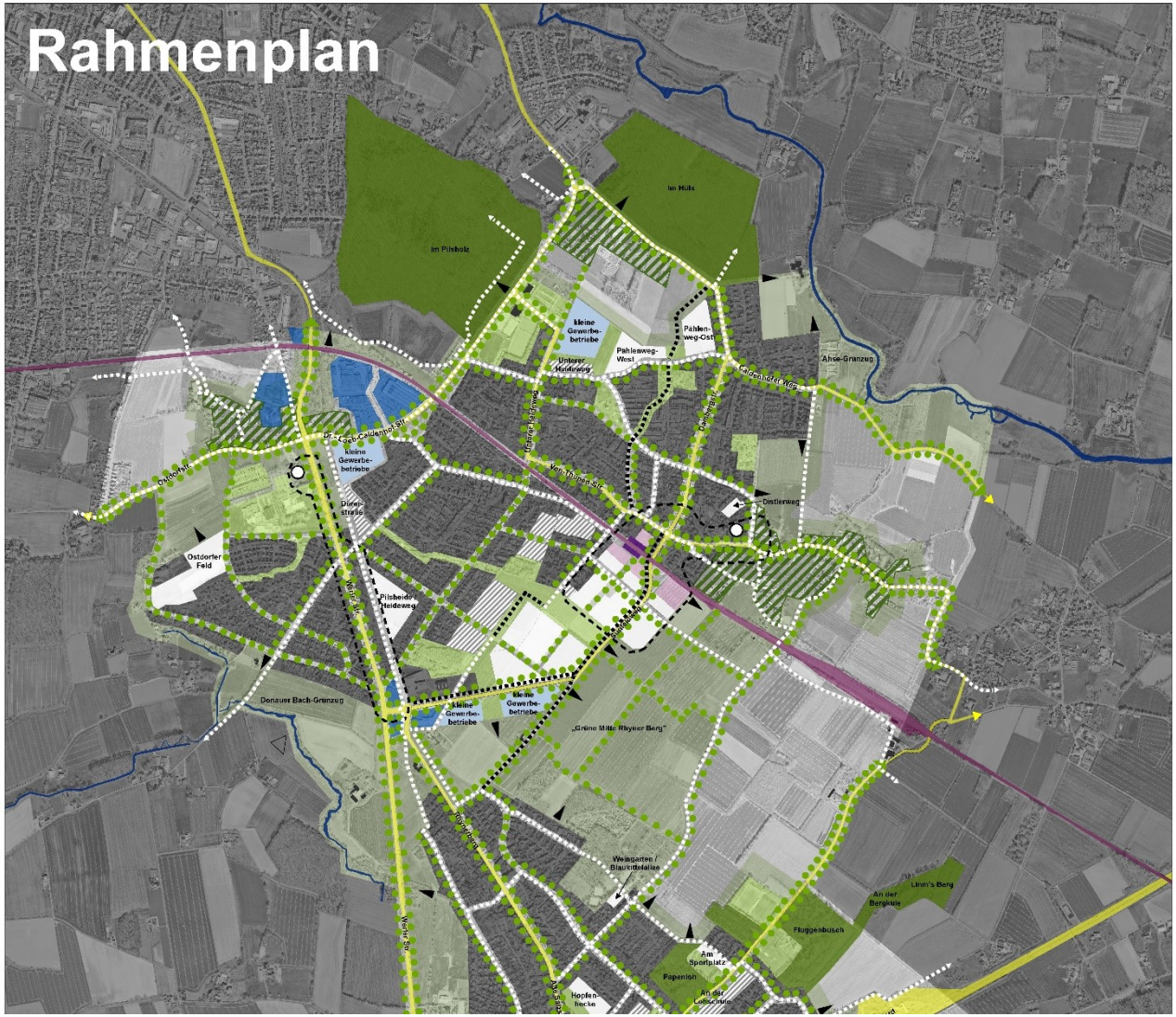


Rahmenplan

Legende

- Städtebauliche Dominante
- Stärkung / Entwicklung der Ortsmittelpunkte
- Wohnen und Mischnutzung (Bestand)
- Wohnbauliche Entwicklungsfläche im B-Plan Verfahren
- Weitere Potenzialfläche für wohnbauliche Entwicklung
- Solitärgebäude / Hofanlage
- Gewerbe und Sondernutzung (Planung)
- Gewerbe und Sondernutzung (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Planung)
- Bahnanlage
- Park + Ride
- Haltepunkt Westünnen
- Radweg (Bestand)
- Radweg (Planung)
- Zugang zur Landschaft
- Straßenraumbegrünung
- Erhalt der aufgelockerten Siedlungsstruktur
- größere Waldfläche
- öffentliche Grünfläche
- Landwirtschaftliche Fläche am Ortsrand mit Erholungsfunktion, Ortsrandeingrünung
- Wasser

Rahmenplan – Ausschnitt: Ortsteile Berge und Westtünnen



Rahmenplan

Legende

- Städtebauliche Dominante
- Stärkung / Entwicklung der Ortsmittelpunkte
- Wohnen und Mischnutzung (Bestand)
- Wohnbauliche Entwicklungsfläche im B-Plan Verfahren
- Weitere Potenzialfläche für wohnbauliche Entwicklung
- Solitärgebäude / Hofanlage
- Gewerbe und Sondernutzung (Planung)
- Gewerbe und Sondernutzung (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Planung)
- Bahnanlage
- Park + Ride
- Haltepunkt Westünnen
- Radweg (Bestand)
- Radweg (Planung)
- Zugang zur Landschaft
- Straßenraumbegrünung
- Erhalt der aufgelockerten Siedlungsstruktur
- größere Waldfläche
- öffentliche Grünfläche
- Landwirtschaftliche Fläche am Ortsrand mit Erholungsfunktion, Ortsrandeingrünung
- Wasser

Rahmenplan – Ausschnitt: Ortsteil Rhynern

Rahmenplan

Legende

- Städtebauliche Dominante
- Stärkung / Entwicklung der Ortsmittelpunkte
- Wohnen und Mischnutzung (Bestand)
- Wohnbauliche Entwicklungsfläche im B-Plan Verfahren
- Weitere Potenzialfläche für wohnbauliche Entwicklung
- Solitärgebäude / Hofanlage
- Gewerbe und Sondernutzung (Planung)
- Gewerbe und Sondernutzung (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Planung)
- Bahnanlage
- Park + Ride
- Haltepunkt Westünnen
- Radweg (Bestand)
- Radweg (Planung)
- Zugang zur Landschaft
- Straßenraumbegrünung
- Erhalt der aufgelockerten Siedlungsstruktur
- größere Waldfläche
- öffentliche Grünfläche
- Landwirtschaftliche Fläche am Ortsrand mit Erholungsfunktion, Ortsrandeingrünung
- Wasser

7. Handlungsfelder

7.1 Handlungsfeld Stadtgestaltung und Freiraum

7.1.1 Ziele

- Der dörflich geprägte, kleinteilig strukturierte Ortsmittelpunkt in Rhynern als gewachsene Mitte des Stadtbezirkes mit zentralen Funktionen und seiner hohen Freiraum- und Aufenthaltsqualität ist zu sichern und weiterzuentwickeln.
- Die vor 30 Jahren beschlossene Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für den Ortskern von Rhynern soll aufgrund des bereits vollzogenen und auch weiterhin anstehenden städtebaulichen Wandels überprüft und fortgeschrieben werden.
- In Berge und Westtünnen sind die Ortszentren gestalterisch zu entwickeln bzw. aufzuwerten.
- In Bereichen mit aufgelockerter Siedlungsstruktur soll auch die zukünftige Entwicklung behutsam und erhaltend erfolgen.
- Entlang der Werler Straße sollen attraktive, erlebbare Stadteingangssituationen geschaffen werden.
- Im Ortsteil Rhynern sollen die Grünstrukturen rund um das bestehende und das neue Sportareal am Tünner Berg samt Waldgebiet Papenloh, der katholische und evangelische Friedhof sowie der Ehrenfriedhof und die Freiflächen nördlich des Bürgeramts erhalten, gestärkt und vernetzt werden.
- Die bestehenden und neu zu planenden öffentlichen Räume sollen durch eine attraktive, ökologische Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität, großem Wiedererkennungswert und als Orte der Begegnung erhalten bzw. entwickelt werden.
- Insbesondere im Hauptnetz sollen Straßenräume zur Durchgrünung der Siedlungsbereiche, zur Vernetzung vorhandener Grünstrukturen und zur Verbesserung des Mikroklimas durch Baumanpflanzungen, möglichst in Form von Alleen, aufgewertet werden.

St.-Reginen-Platz, Rhynern

- Der überwiegend landwirtschaftlich genutzte Landschaftsraum mit wegebegleitenden Alleestrukturen und Radwegevernetzung zwischen den Siedlungsschwerpunkten Berge / Westtünnen und dem Ortsteil Rhynern ist unter Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Nutzung als „Grüne Mitte Rhyner Berg“ für die Naherholung zu erhalten und zu entwickeln sowie auch ökologisch aufzuwerten und durch die Ausweisung als regionaler Grünzug planerisch zu sichern. Naherholungsfunktion und ökologische Qualität werden durch die Vernetzung mit den im Entwicklungsbereich vorgesehenen Grünfugen zusätzlich verstärkt.
- Der Landschaftsraum soll, eingebettet in einen Regionalen Grünzug, auch zukünftig die Siedlungsstrukturen von Berge / Westtünnen und Rhynern deutlich erkennbar voneinander trennen.
- Aus den Ortsteilen sollen Grünvernetzungen in die „Grüne Mitte Rhyner Berg“ entwickelt werden. Die insbesondere in Westtünnen vorhandenen Grün- und Wegeverbindungen sind dazu aufzugreifen und fortzuführen.
- Die beiden miteinander verbundenen „Bereiche für den Schutz der Natur“ – der Ahse-Grünzug im Osten und der Bewerbach im Süden – sind zu erhalten und zu stärken.
- Die Zugänglichkeit der Freiräume soll durch eine Optimierung des Wegesystems verbessert werden.
- Die vorhandenen Wegeverbindungen zwischen den Freiräumen und Wohnsiedlungen sollen im Sinne einer verbesserten Naherholung miteinander verknüpft werden.
- Die Siedlungsränder aller drei Ortsteile sollen zur Stärkung der Erholungsfunktion als Ortsrandeingrünungen entwickelt und landschaftlich gestaltet werden.
- Es sollen naturnah gestaltete, öffentliche Grünanlagen als Orte der Begegnung geschaffen und qualitativ ausgebaut werden, z.B. ein „Bürgerpark“ in der Ortsmitte Rhynern auf der Freifläche nördlich der Ev. Kirche, oder auf dem Areal rund um das Bürgeramt an der Unnaer Straße.

7.1.2 Erläuterung Strukturkonzept

Berge

- In der Ortsdurchfahrt Berge wird zur Verbesserung der städtebaulichen Situation der Ortsmitte der öffentliche Raum entlang der Werler Straße neu gestaltet und aufgewertet.
- Die städtebauliche Struktur des historischen Siedlungskerns Ostdorf in Berge mit seiner aufgelockerten, ländlichen Bebauung wird erhalten.
- Die vorrangig landwirtschaftlich genutzten Flächen zwischen Werler Straße (Westen) und ehemaliger Kleinbahntrasse (Osten) im Bereich Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße (Norden) bis Dürerstraße (Süden) werden beibehalten. Zusammen mit den Freiflächen rund um die St. Elisabeth-Kirche und dem Freibad südwestlich der Werler Straße – als einem geeigneten Gegenüber – prägen sie die Ortsdurchfahrt in Berge-Nord und bilden ein „Grünes Entrée“ in Richtung Stadtmitte.
- Die Grünstrukturen in Berge-Nord werden in Richtung des Entwicklungsbereichs südlich Haltepunkt Westtünnen fortgesetzt und auch innerhalb der geplanten Wohnquartiere weitergeführt. Ihre Ausgestaltung als Waldflächen oder waldähnliche Strukturen werden in der weiteren Umsetzung geprüft.
- Der Freiraum westlich Werler Straße zwischen Fischerstraße und Unnaer Straße sowie östlich Werler Straße zwischen der Tankstelle am Heideweg und dem Reiterhof am Klostergarten wird als offener Landschaftsraum erhalten.

„Dreiländereck“ und Rhynerberg (Foto: Hans Blossey)

Westtünnen

- Der Landschaftsraum zwischen Berge / Westtünnen und dem Ortsteil Rhynern wird als „Grüne Mitte Rhyner Berg“ für die Naherholung erhalten, entwickelt und ökologisch aufgewertet sowie durch die Ausweisung als regionaler Grünzug planerisch gesichert. Insbesondere die Funktion als Naherholungsgebiet wird durch die Vernetzung mit den im Entwicklungsbereich vorgesehenen Grünfugen gesteigert.
- Im Ortsteil Westtünnen wird beiderseits des zukünftigen Haltepunktes ein ortsbildprägender, zur Kommunikation einladender Ortsmittelpunkt entwickelt.
- Die Grün- und Wegeverbindungen innerhalb von Westtünnen werden erhalten und zur Verknüpfung mit dem zukünftigen Haltepunkt sowie in Richtung der Von-Thünen-Halle als Grünzug zwischen den vorgeschlagenen Wohngebieten am Pählenweg und den nördlich davon angedachten Gewerbeflächen weiterentwickelt.
- Die Parkstrukturen in Westtünnen an der Zelterstraße und am Pählenweg werden gesichert und so weit wie möglich aufgewertet.

Westtünnen (Foto: Hans Blossey)

Parkstrukturen Zelterstraße, Westtünnen

Rhynern

- Die dörflich geprägte, kleinteilig strukturierte Ortsmitte in Rhynern als gewachsener Kern des Stadtbezirkes mit seiner hohen Aufenthaltsqualität wird gesichert und gestärkt. Dies gilt insbesondere für die Mischstruktur im Bereich entlang Alte Salzstraße / Unnaer Straße / Reginenstraße und dem Umfeld der St. Regina-Kirche. Die öffentlichen Räume in diesem Bereich werden gestalterisch so weit wie möglich weiter aufgewertet.
- Die 1990 vom Rat der Stadt Hamm beschlossene und bis heute als planerische Handlungsgrundlage geltende Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für den Ortskern von Rhynern wird zur Sicherung und Weiterentwicklung ortstypischer Gestaltmerkmale beibehalten. Es wird allerdings überprüft, ob die Satzung in der bestehenden Fassung den heutigen städtebaulichen Erfordernissen noch gerecht wird oder – um neuen städtebaulichen Entwicklungen nicht entgegen zu stehen – entsprechend anzupassen und fortzuschreiben ist. Die Ergebnisse finden sich in einem ersten Entwurf in Kap. 8.2 zur Ortsmitte Rhynern.

St.-Reginen-Platz, Rhynern

- Im Ortsteil Rhynern werden mehrere Grünflächen erhalten, gestärkt und vernetzt. Damit werden sie in ihrer wertvollen ökologisch-klimatischen Funktion gesichert und als zentrumsnahe Flächen für die Naherholung nachhaltig gewonnen. Hierzu zählen die Grünstrukturen rund um das erweiterte Sportareal am Tünner Berg mit dem Waldgebiet Papenloh, der katholische und evangelische Friedhof sowie der Ehrenfriedhof und die Freiflächen nördlich des Bürgeramts.

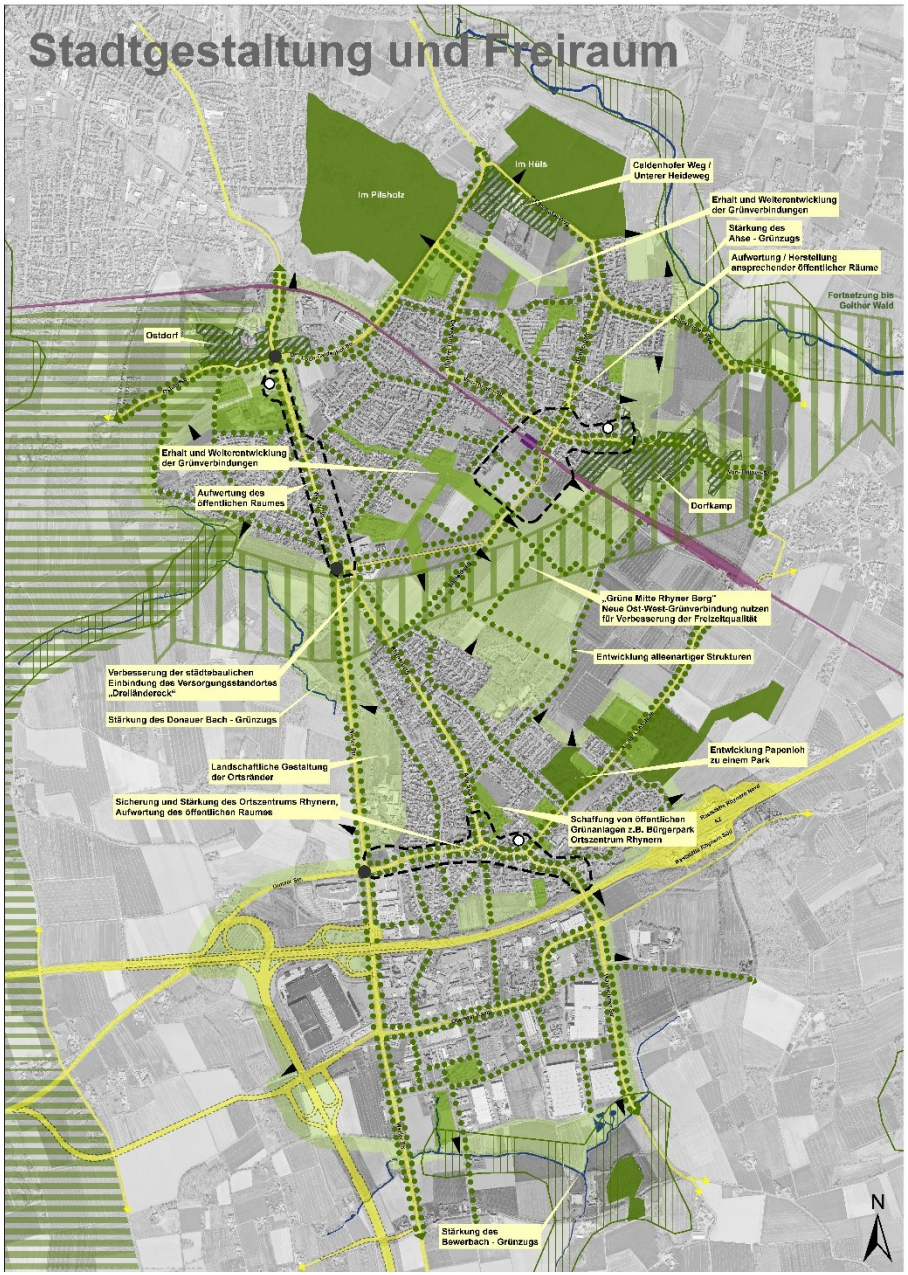
- Der Sportplatz Papenloh und das angrenzende Waldgebiet bieten die Chance zur Entwicklung eines kleinen, attraktiven Parks.

- Das in der Ortsmitte an die evangelische Kirche angrenzende Areal (Hofgelände Schulze-Velmede) wird zu einem „Bürgerpark“ mit Naherholungs- und Aufenthaltsqualität entwickelt.

- Insgesamt werden auf bislang vorrangig landwirtschaftlich genutzten Flächen im Zuge der wohnbaulichen Entwicklungen im Untersuchungsraum rd. 18 ha neue öffentliche Grünflächen für die Naherholung geschaffen. Hinzu kommt die Aufwertung landwirtschaftlicher Flächen im Verlauf des regionalen Ost-West-Grünzuges, der auf einer Breite von ca. 200-300 m das Untersuchungsgebiet auf eine Länge von ca. 3,5 km durchquert. Die Gesamtheit der den Untersuchungsraum umspannenden Ortsrandeingrünungen bemisst sich auf eine Länge von rd. 20 km.

- In allen drei Ortsteilen werden insbesondere die Straßenräume des Hauptnetzes zur Durchgrünung der Siedlungsbereiche, zur Vernetzung vorhandener Grünstrukturen und zur Verbesserung des Mikroklimas durch Baumanpflanzungen, möglichst in Form von Alleen aufgewertet. Die verschiedenen Ansprüche an den Straßenraum sind dabei zu berücksichtigen. Die Prüfung geeigneter Standorte für potenzielle Baumanpflanzungen beschränkt sich keineswegs nur auf den öffentlichen Raum, sondern bezieht vielmehr auch private Vorgärten mit ein.

Rhyner Berg (Foto: Hans Blossey)



Strukturkonzept Stadtgestaltung und Freiraum

Legende

- Schaffung einer attraktiven Stadteingangssituation
- Zugang zur Landschaft
- Städtebauliche Dominante
- Stärkung / Entwicklung der Ortsmittelpunkte
- Straßenraumbegrünung Hauptnetz (Anlegen von Alleen)
- Erhalt der aufgelockerten Siedlungsstruktur
- größere Waldfläche
- öffentliche Grünfläche
- Landwirtschaftliche Fläche am Ortsrand mit Erholungsfunktion, Ortsrandeingrünung
- Schutz der Natur
- Neuer Regionaler Grünzug (Städt. Vorschlag)
- Regionaler Grünzug
- Wasser
- Hauptverkehrsstraße (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Planung)
- Bahnanlage
- Haltepunkt Westünnen

7.2 Handlungsfeld Wohnen
7.2.1 Ziele

- Die Bevölkerungszahl im Stadtbezirk soll stabilisiert werden.
- Neue Wohnquartiere sollen in allen drei Ortsteilen entstehen und in die Umgebung eingefügt werden. Flächen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile, auf denen sich Möglichkeiten einer Nachverdichtung anbieten, sind im Einzelfall zu prüfen und im Falle einer Machbarkeit zu nutzen. Schützenswerte grüne Blockinnenbereiche sollen nicht weiter verdichtet werden.
- Es sollen bedarfsgerecht Wohnraumangebote für breite Bevölkerungsschichten geschaffen werden – auch im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus.
- Neue Wohnquartiere sind klimaneutral zu planen und zu realisieren. Um für eine ökologische Nachhaltigkeit der Wohnanlagen und des Freiraumes zu sorgen, ist u.a. auf einen niedrigen Gebäudeenergiebedarf, den Einsatz regenerativer Energiequellen, die Verwendung natürlicher Baustoffe, flächensparendes Bauen, eine stärkere Berücksichtigung von Grünstrukturen sowie die Umsetzung zukunftsweisender Entwässerungskonzepte zu achten.
- Der Entwicklungsbereich südlich des zukünftigen Haltepunktes ist vorrangig zu wohnbaulichen Zwecken zu entwickeln. Zudem sollen hier auch weitere Funktionen integriert werden (gemischter Stadtteil mit Zentrum am Haltepunkt). Der Bereich soll verschiedene Bevölkerungsgruppen mit vielfältigen Wohnformen ansprechen. Die Wohnquartiere des Entwicklungsbereichs sollen vorrangig und soweit wie möglich als Klima-Quartiere mit Modellcharakter umgesetzt werden.
- Die Entwicklung des Gesamtareals soll in Teilabschnitten und nur nach abschnittsweiser Bedarfsprüfung erfolgen. Ferner soll das Gebiet nicht ausschließlich durch einen einzelnen Investor entwickelt werden. Es sollen ausreichend Grundstücke als Kaufmöglichkeit für private Bauherren angeboten werden.
- Bei der Schaffung von neuem Wohnraum sind die im Handlungskonzept „Wohnen und Pflege 2025“ aufgeführten und sich aus dem demographischen Wandel ergebenden Anforderungen zu berücksichtigen.
- Neben den Neuentwicklungen soll auch der Wohnungsbestand modernisiert werden. Auch hierbei sind die Ziele des Klimaschutzes zu berücksichtigen.

7.2.2 Erläuterung Strukturkonzept

- Um die Bevölkerungszahl im Stadtbezirk zu stabilisieren, werden neue, sich in die Umgebung einfügende Wohnquartiere in allen drei Ortsteilen entwickelt. Dabei werden bedarfsgerecht Wohnraumangebote für breite Bevölkerungsschichten geschaffen – auch im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus. Flächen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile, auf denen sich Möglichkeiten einer Nachverdichtung angeboten haben, sind im Einzelfall geprüft und im Falle einer Machbarkeit berücksichtigt worden. Schützenswerte grüne Blockinnenbereiche sind dabei von einer weiteren Entwicklung ausgeschlossen worden.

- Mit dem Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen werden insgesamt rund 50 ha für die Ausweisung neuer Wohnbauflächen bereitgestellt. Davon entfallen rund 23 ha auf das B-Plangebiet „Neues Wohnen am Dierhagenweg“. Die weitere rund 30 ha große Fläche steht perspektivisch zur abschnittsweisen Bebauung zur Verfügung.

- Im Folgenden werden die wohnbaulichen Neuentwicklungen in den drei Ortsteilen im Einzelnen vorgestellt. Ortsteilübergreifend sind die Möglichkeiten zur Entwicklung des Wohnungsbestandes aufzugreifen.

Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen (Foto: Hans Blossey)

Berge

Im Ortsteil Berge werden vier ergänzende Wohnbauflächen entwickelt:

- Neues Wohnquartier „Ostdorfer Feld“ (Fläche 4,6 ha) zwischen Fischerstraße (im Westen u. Süden), Ursulastraße (im Osten) und einer nördlichen Begrenzung in der Verlängerung des Carolinenweges zur städtebaulichen Einbindung der Hellwegschule.
- Kleinteilige Arrondierung des Wohngebiets im Blockinnenbereich an der Pilsheide / Heideweg (Fläche 2,8 ha).
- Neues Wohnquartier am Käthe-Kollwitz-Weg / Dürerstraße (B-Plan Nr. 03.099 – Fläche 1,7 ha).
- Im Ostdorf wird die aufgelockerte Siedlungsstruktur erhalten.

Berge (Foto: Hans Blossey)

Ostdorf , Berge

Westtünnen

Schwerpunkt und größte Potenzialfläche für eine wohnbauliche Entwicklung im Stadtbezirk stellt der Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen dar.

- Der Entwicklungsbereich umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 54 ha und erstreckt sich südöstlich des Heidewegs über Dierhagenweg und noch weiter über den Südfeldweg hinaus und grenzt nordöstlich an die Bahnlinie an. Der in Aufstellung befindliche Regionalplan des RVR sieht den gesamten Bereich als Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB-Fläche) vor.

- Ein rd. 23 ha großer Teil dieses Areals – von dem 16 ha entwickelbar sind – ist im FNP bereits als Wohnbaufläche dargestellt. Zu deren Entwicklung ist ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Neues Wohnen am Dierhagenweg“ gefasst worden. Die weiteren Flächen des Entwicklungsbereichs sind nicht Teil des laufenden Bauleitplanverfahrens und werden im FNP als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt.

Als erste Orientierung über die Anzahl der Wohneinheiten (WE), die in diesem Bereich errichtet werden können, dient folgender Wert:

- Im Gebiet des B-Plans Nr. 03.064 „Neues Wohnen am Dierhagenweg“ können rd. 400 WE geschaffen werden.

Der Entwicklungsbereich bietet die Chance, modellhaft Gebäude und Wohnanlagen zu bauen, die den Zielen der Klimaneutralität, des sparsamen Flächenverbrauches und dem weitgehenden Schutz des Freiraumes entsprechen. Die Chance auf eine nachhaltige Entwicklung des neuen Siedlungsbereiches wird durch die mit dem zukünftigen Bahnhaltepunkt entstehende attraktive ÖPNV-Verbindung – als Kernelement der angestrebten autoarmen Siedlungsplanung – noch weiter verstärkt.

- Im Zuge der Planungen des Entwicklungsbereichs werden vielfältige Wohnformen bedarfsgerecht für verschiedene Bevölkerungsgruppen angeboten.

- Die Entwicklung des Gesamtareals wird abschnittsweise erfolgen und nicht einem einzelnen Investor überlassen. Es werden ausreichend Grundstücke als Kaufmöglichkeit für private Bauherren angeboten.

Im Ortsteil Westtünnen werden vier weitere Bereiche als ergänzende Wohnbauflächen entwickelt.

- Für die 2,4 ha große potenzielle Wohngebietsfläche „Unterer Heideweg / Pählenweg“ ist bereits 2009 ein Aufstellungsbeschluss gefasst worden (B-Plan Nr. 03.089). Das Verfahren ist aus immissionsschutzrechtlichen Gründen nicht weitergeführt worden und ruht bis heute. Grund ist ein nicht ausreichender Abstand zu den lärmemittierenden Nutzungen an der Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße / In der Fuchshöhle (Von Thünen-Halle, Sportplätze HSC08 Hamm). Mit geeigneten städtebaulichen Maßnahmen, u.a. einem ausreichenden Abstand zur Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße, und einem an der nördlichen Gebietsgrenze anzulegenden Grünzug als Abgrenzung zur geplanten gewerblichen Entwicklung soll der Bereich für eine wohnbauliche Entwicklung nutzbar gemacht werden.

- Zwei daran angrenzende Potenzialflächen für eine wohnbauliche Entwicklung bilden das durch einen Grünstreifen getrennte, östlich anschließende Wohngebiet „Pählenweg-West“ mit einer Flächengröße von 2,1 ha sowie das durch einen weiteren Grünstreifen vom Wohngebiet „Pählenweg-West“ getrennte und bis zum Caldenhofer Weg reichende Areal „Pählenweg-Ost“ mit einer Fläche von 2,4 ha.

- Eine weitere 0,4 ha große Potenzialfläche für den Wohnungsbau befindet sich am „Distlerweg“. Dieses Areal ist bereits im FNP als Wohnbauflächenreserve dargestellt.

- Im Dorfkamp und im Bereich Caldenhofer Weg / Unterer Heideweg wird die aufgelockerte Siedlungsstruktur erhalten.

Nördlich Brehmstraße, Westtünnen (Foto: Hans Blossey)

Rhynern

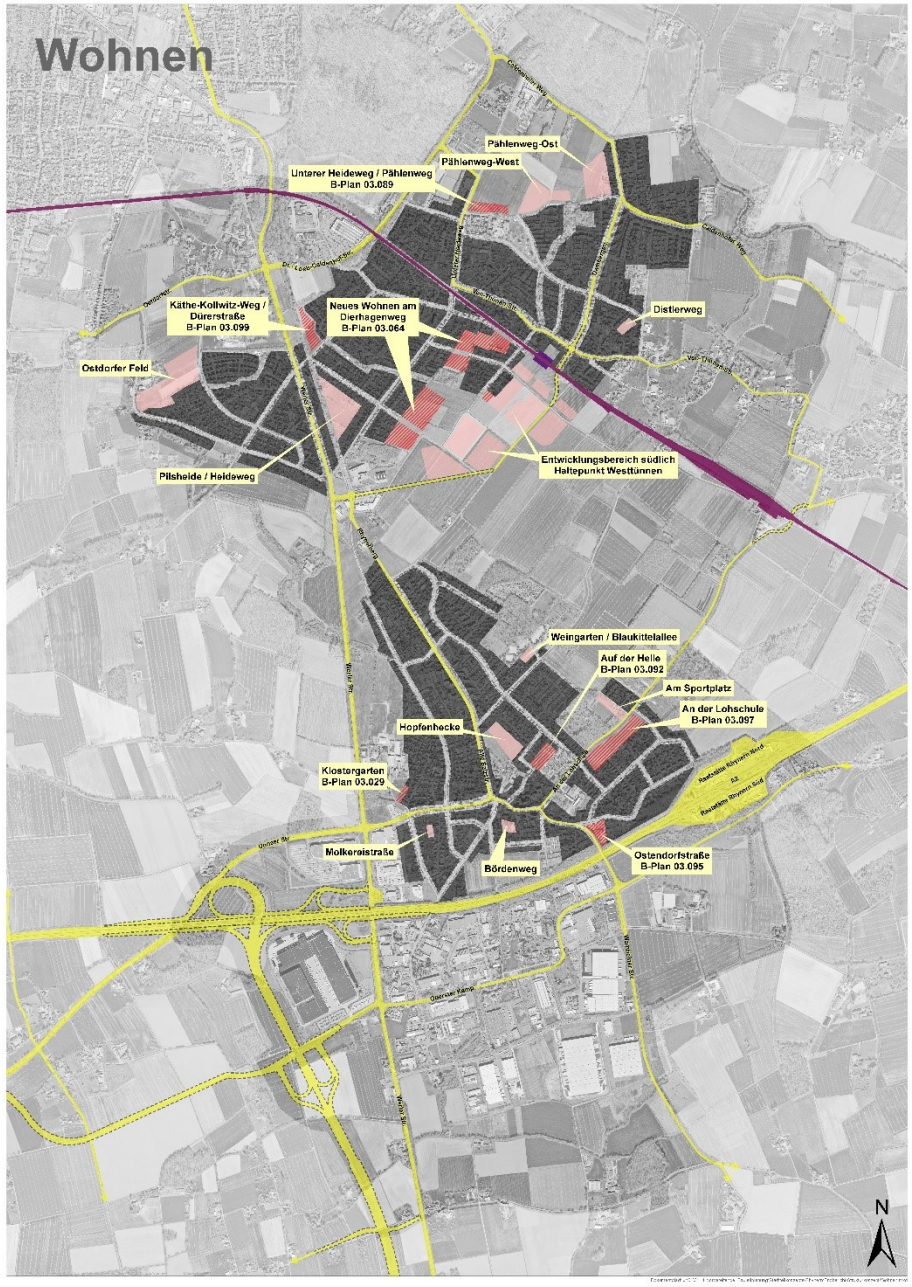
Im Ortskern Rhynern werden im Innenbereich punktuell Flächen zu wohnbaulichen Zwecken genutzt. Hierzu zählt insbesondere die Entwicklung folgender Wohnquartiere:

- Wohnquartier „An der Lohschule“ (B-Plan Nr. 03.097 – Fläche 3,6 ha),
- Wohnquartier „Auf der Helle“ (B-Plan Nr. 03.092 – Fläche 1,0 ha),
- Wohnquartier „Ostendorfstraße“ (B-Plan Nr. 03.095 – Fläche 0,9 ha).
- Das Wohnquartier „Hopfenhecke“ am vorgeschlagenen neuen Bürgerpark ist im FNP als Wohnbaufläche dargestellt und bietet mit einer Fläche von 1,2 ha Raum für eine wohnbauliche Entwicklung.
- Eine weitere Potenzialfläche für eine Straßenrandbebauung befindet sich „Am Sportplatz“ auf einer 0,7 ha großen Fläche.

Eine Nachverdichtung der heute noch unbebauten Blockinnenbereiche bietet sich an folgenden Standorten an:

- „Klostergarten“ (B-Plan „Talstraße“ Nr. 03.029 – Fläche 0,8 ha),
- „Weingarten / Blaukittelallee“ (im FNP dargestellte Wohnbauflächenreserve – Fläche 0,2 ha),
- „Bördenweg“ (im FNP dargestellte Wohnbauflächenreserve – Fläche 0,4 ha) und
- „Molkereistraße“ (im FNP dargestellte Wohnbauflächenreserve – Fläche 0,2 ha).

Entwicklungsfläche „An der Lohschule“, Rhynern (Foto: Hans Blossey)



Strukturkonzept Wohnen

Legende

- Wohnen und Mischnutzung Bestand
- Wohnbauliche Entwicklungsfläche im B-Plan Verfahren
- Weitere Potenzialfläche für wohnbauliche Entwicklung
- Hauptverkehrsstraße (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Planung)
- Bahnanlage
- Haltepunkt Westünnen

7.3 Handlungsfeld Gewerbe
7.3.1 Ziele

- Der verkehrsgünstig gelegene Gewerbepark Rhynern ist als einer der stadtweit wichtigsten und größten Gewerbestandorte im Bestand zu pflegen und zu sichern. Eine Weiterentwicklung des stark ausgelasteten Standortes ist insbesondere im Bestand möglich, etwa durch eine Parzellierung aufgegebener großflächiger Grundstücke. So könnte auch der Gewerbepark einen Beitrag dazu leisten, der starken Nachfrage zur Ansiedlung kleiner und mittlerer Betriebe nachzukommen. Der zum Teil wenig attraktive öffentliche Raum soll aufgewertet werden.

- Nur an wenigen weiteren Stellen im Untersuchungsgebiet sollen außerhalb des Gewerbeparks Rhynern Gewerbegebiete für die Ansiedlung kleiner und mittlerer Betriebe entwickelt werden. Hierfür geeignet sind zwei Flächen kleineren Maßstabs, in Berge südlich Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße zwischen ehemaliger Kleinbahntrasse und Menzelstraße sowie in Westtünnen östlich Unterer Heideweg.

- Zudem sollen im Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen zwei, zusammen rd. 4 ha große Gewerbeflächen südlich der neuen Erschließungsstraße für eine nichtstörende gewerbliche Nutzung ausgewiesen werden.

Gewerbepark Rhynern (Foto: Hans Blossey)

Entwicklungsfläche südlich Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße (Foto: Hans Blossey)

7.3.2 Erläuterung Strukturkonzept

Insgesamt werden im Untersuchungsraum rd. 31 ha für die Ausweisung neuer Gewerbeflächen bereitgestellt.

´ Berge

- Der starken Nachfrage nach Gewerbeflächen zur Ansiedlung kleiner und mittlerer Betriebe mit nicht störendem Gewerbe wird durch die Ausweisung eines neuen rd. 2,5 ha großen Gewerbestandortes in Berge südlich Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße zwischen ehemaliger Kleinbahntrasse und Menzelstraße nachgekommen. Die Realisierung erfolgt nach dem Muster des Gewerbequartiers Hohefeld in der Mark. Bei der Erschließung der Gewerbeflächen über die Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße wird auf einen ausreichenden Abstand zur Wohnbebauung am Käthe-Kollwitz-Weg geachtet.

- Der neue Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen bietet neben der vorrangigen wohnbaulichen Entwicklung auch die Möglichkeit, einige Grundstücke für eine nichtstörende gewerbliche Nutzung auszuweisen. Voraussetzung hierfür sind ein angemessener städtebaulicher Auftritt und eine gute landschaftliche Einbindung. Hierfür kommen zwei, zusammen rd. 4 ha große Gewerbeflächen in Frage, die durch einen Grünstreifen getrennt, auf der südlichen Seite der neuen Erschließungsstraße liegen.

Westtünnen

- Eine weitere Ansiedlung kleiner und mittlerer Betriebe wird auf dem rd. 3,7 ha großen Areal östlich Unterer Heideweg zwischen Von-Thünen-Halle / Sportareal HSC 08 und dem neuen Wohnquartier „Unterer Heideweg“ angestrebt. Die neuen Gewerbe- und Wohnbauflächen werden durch Grünstreifen voneinander getrennt.

Rhynern

- Der Gewerbepark Rhynern hat heute einen hohen Auslastungsgrad erreicht und verfügt nur noch über ein geringes Entwicklungspotenzial. Im Umfeld des Gewerbeparks ist die Ausweisung neuer Gewerbeflächen in einem größeren Umfang nicht absehbar.

- Die wenigen Erweiterungsflächen des Gewerbeparks südlich der BAB 2 in einer Größenordnung von rd. 16,3 ha werden für die Ansiedlung weiterer Betriebe verfügbar gemacht.

- Dies gilt auch für eine ca. 4 ha große Fläche westlich des Möbelmarkt-Standortes, die als Weiterentwicklungsfläche für den Möbelmarkt im Flächennutzungsplan dargestellt ist.

Das Strukturkonzept Gewerbe ist mit dem Strukturkonzept Versorgung / Soziale Infrastruktur zusammengefasst worden (s. S. 62).

7.4 Handlungsfeld Versorgung und Soziale Infrastruktur
7.4.1 Ziele

- Die in der 2. Fortschreibung des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes festgelegte, tragfähige Nahversorgungsstruktur mit dem Stadtbezirkszentrum Rhynern und den beiden Grundversorgungsstandorten Westtünnen und Berge ist zu sichern und weiterzuentwickeln.

- Der Standort Heideweg / Rhynerberg soll städtebaulich eingebunden werden. Die Wegebeziehungen zu den Ortsteilen Rhynern, Westtünnen und Berge sollen so weit wie möglich optimiert werden. Von zusätzlichen Ansiedlungen mit zentralen Funktionen ist abzusehen.

- Eine fußläufige Erreichbarkeit insbesondere der großflächigen Nahversorger ist heute für Teile der Bürgerschaft nicht ausreichend vorhanden. Zur Verbesserung dieser Situation, die sich aus deren teilintegrierter Lage ergibt, werden grundsätzlich Planungen zur wohnortnahen Ansiedlung sowohl großflächiger Lebensmittelmärkte als auch kleinteiliger Handelsstrukturen unterstützt.

- Die Ansiedlung von Unternehmen aus dem Dienstleistungsbereich wird räumlich für den zentralen Versorgungsbereich im Ortsteil Rhynern und im geplanten Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen angestrebt und favorisiert.

Ortsmitte Rhynern

- Der seit langem bestehende Leerstand des ehemaligen Gartencenters Kley in exponierter Lage an der Werler Straße soll durch eine standortgerechte Nachnutzung beseitigt und baulich entwickelt werden, die der besonderen Lage als Stadteingang gerecht wird.
- In allen drei Ortsteilen stehen zahlreiche öffentliche sowie in privater Hand befindliche Sport- und Freizeiteinrichtungen zur Verfügung, die um zusätzliche Angebote mit zeitgemäßen Aktivitäten erweitert werden können. Diese Anlagen sind zu sichern und zu stärken.
- Die in den Ortsteilen vorhandene Ausstattung mit Räumen und Flächen für kulturelle, gesellschaftliche und sonstige Freizeitaktivitäten sind den unterschiedlichen Bedürfnissen der Generationen entsprechend zu sichern und weiterzu-entwickeln.
- In neuen Wohnquartieren sollen zeitgemäße Spielplätze errichtet werden. Bestehende Spielplätze sollen qualitativ aufgewertet d.h. mit neuen Spielgeräten ausgestattet werden.
- Nach dem Kauf durch die Stadt Hamm sollen Nachnutzungsmöglichkeiten für das ehemalige Kleinbahn-Bahnhofsgebäudes in Rhynern gefunden werden.
- Im Entwicklungsbereich sollen Quartiersplätze zur Begegnung und Kommunikation im öffentlichen Raum geschaffen werden.
- In den Ein- und Mehrfamilienhausgebieten sollen wohnungsnahe Treffpunkte im öffentlichen Raum zur stärkeren inneren Vernetzung und zur Förderung der Kommunikation im Quartier aufgebaut werden.

Freibad Süd, Berge (Foto: Hans Blossey)

7.4.2 Erläuterung Strukturkonzept

Berge

- Mit der wohnbaulichen Entwicklung südlich des geplanten Haltepunkts wird der heutigen, nur teilintegrierten Lage des einzigen Vollsortimenters im gesamten Stadtbezirk entgegengewirkt. Der Bestand an Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben im sog. Dreiländereck wird beibehalten, der Standort aber nicht weiter ausgebaut.
- Mangels eines öffentlichen Treffpunktes in Berge, wird die Möglichkeit geprüft, die Räumlichkeiten im Vereinsheim des HSC 08 hierfür zu nutzen.
- Der Leerstand des ehemaligen Gartencenters Kleys in exponierter Lage an der Werler Straße wird durch eine standortgerechte Nachnutzung beseitigt und baulich entwickelt.

Westtünnen

- Mit der Entwicklung des neuen Haltepunktes und des südlich gelegenen Areals als Wohnstandort wird angestrebt, einen Lebensmittelmarkt in zentraler Lage von Westtünnen anzusiedeln. Damit werden die bestehenden Versorgungsangebote im Bereich Ewald-Wortmann-Weg / Dambergstraße ergänzt und der Einkaufsstandort Westtünnen gestärkt.
- Im Entwicklungsbereich werden Quartiersplätze zur Begegnung und Kommunikation im öffentlichen Raum geschaffen.

Sportanlagen HSC 08 Hamm, Westtünnen (Foto: Hans Blossey)

„Dreiländereck“ (Foto: Hans Blossey)

Rhynern

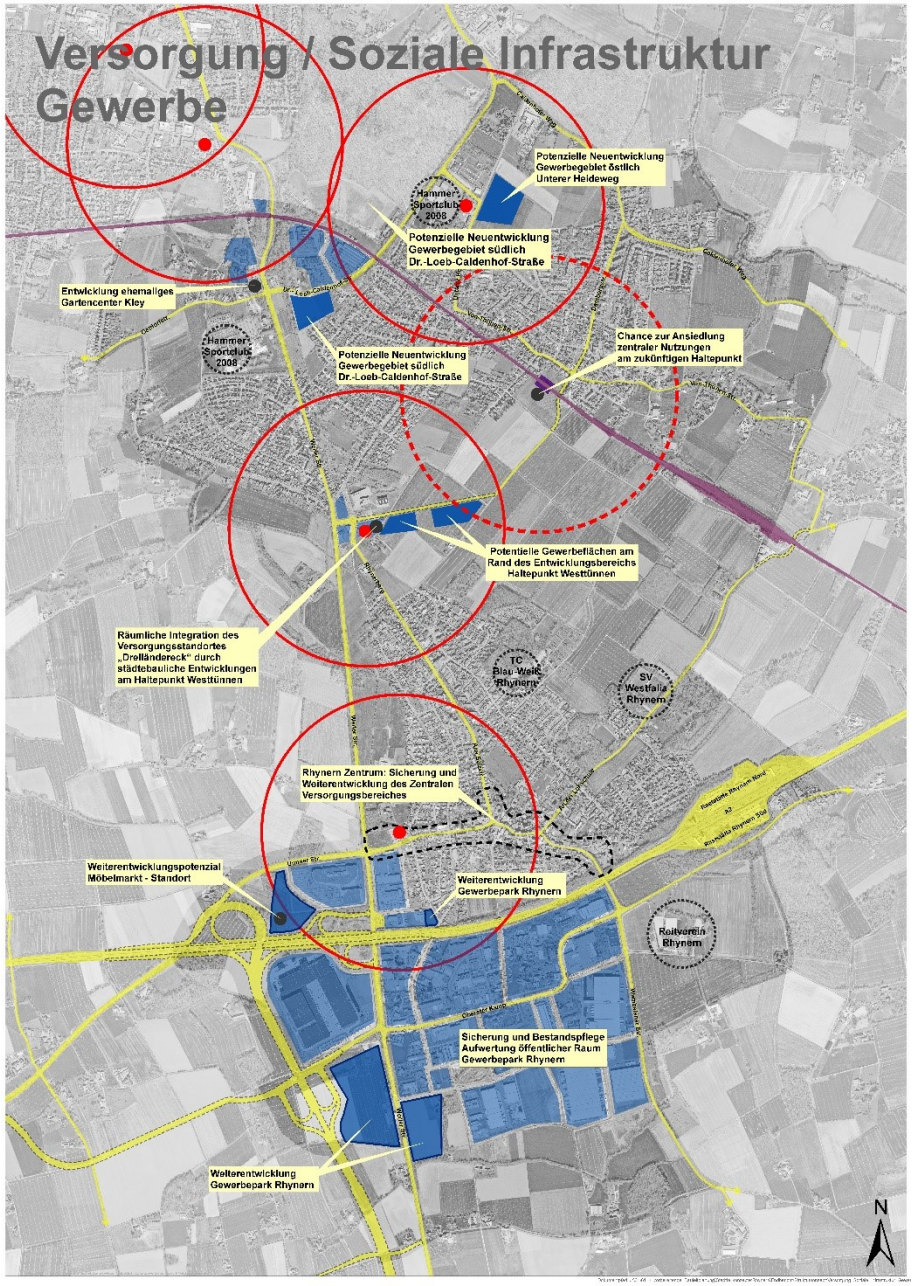
- Eine fußläufige Erreichbarkeit eines großflächigen Nahversorger ist heute für Teile der Bürgerschaft nicht ausreichend vorhanden. Zur Verbesserung dieser Situation sollen grundsätzlich Planungen zur wohnortnahen Ansiedlung sowohl großflächiger Lebensmittelmärkte als auch kleinteiliger Handelsstrukturen unterstützt werden.

- Der für ein Stadtteilzentrum vergleichsweise geringe Geschäftsbesatz mit rd. 20 Einzelhandels- und ergänzenden Dienstleistungsbetrieben auf einer Verkaufsfläche von rd. 2.300 m^2 wird mit Blick auf eine Stärkung der Nahversorgungsfunktion weiterentwickelt.

- Für eine mögliche Standorterweiterung des regional agierenden Möbelmarktes an der Unnaer Straße steht bei Bedarf eine ca. 4 ha große Fläche westlich des bestehenden Möbelmarktes zur Verfügung.

- Nach dem Kauf durch die Stadt Hamm werden aktuell Nachnutzungsmöglichkeiten für das ehemalige Kleinbahn-Bahnhofsgebäude in Rhynern geprüft.

Dohmwirthof, Ortsmitte Rhynern



Hamm: elephantastisch!

Strukturkonzept
Versorgung / Soziale Infrastruktur
Gewerbe

Legende

- Entwicklungsschwerpunkte
- Stärkung / Entwicklung der Ortsmittelpunkte
- Sicherung und Stärkung der großen Sport- und Freizeiteinrichtungen
- Nahversorger
- Nahversorger, 700 m - Radius fußläufige Erreichbarkeit
- Potenzieller Nahversorger, 700 m - Radius fußläufige Erreichbarkeit
- Gewerbefläche und Sondergebiete / Bestand
- Gewerbefläche und Sondergebiete im FNP / Planung
- Gewerbeflächen-Neuausweisung / Planung
- Hauptverkehrsstraße (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Planung)
- Bahnanlage
- Haltepunkt Westünnen

7.5 Handlungsfeld Verkehr
7.5.1 Ziele

- Die Planungen zum Bau der BAB 445 zwischen Hamm und Werl, der damit einhergehende Netzanschluss der L 667n sowie der B 63n sollen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten in Berge und Rhynern hinsichtlich Lärm- und Schadstoffemissionen vorangetrieben werden.
- Die seit langem bestehenden Planungen zum Bau des Haltepunkts Westtünnen zur ortsnahen Anbindung an den Schienenverkehr sollen umgesetzt werden.
- Der zukünftige Haltepunkt soll als „Mobilitäts-Hub“ mit attraktiven und aufeinander abgestimmten Angeboten für Bus und Bahn genutzt werden. Hinzu kommen weitere Angebote für Fahrräder und E-Bikes wie z.B. sichere und wetterfeste Fahrradabstellplätze und Ladestationen sowie eine attraktive Einbindung in das Fuß- und Radwegenetz. Bei der Schaffung der P+R-Anlagen ist die Förderung der E-Mobilität, z.B. mit der Installation entsprechender Ladestationen, zu berücksichtigen.
- Der Entwicklungsbereich soll im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung und bedingt durch die mit dem zukünftigen Bahnhaltepunkt entstehende attraktive ÖPNV-Verbindung autoarm gestaltet werden.
- Im Entwicklungsbereich sollen zur Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Beeinträchtigungen, die öffentlichen Straßen und Wege barrierefrei angelegt werden, sodass sie ohne zusätzliche Hilfen genutzt werden können.
- Das Buslinienetz soll zukünftig insbesondere zusätzliche Direktverbindungen in weitere Stadtbezirke sowie eine schnelle Verbindung in die Hammer Innenstadt bereitstellen.

BAB 2 Anschlussstelle Hamm (Foto: Hans Blossey)

- Die Erschließung der vorgeschlagenen, neu zu entwickelnden gewerblichen und wohnbaulichen Strukturen ist in den auf die Rahmenplanung folgenden Planungsstufen weiter zu untersuchen und zu präzisieren.
- Die Unterführung des Südfeldwegs am Haltepunkt Westtünnen soll baulich hell und freundlich gestaltet werden, sodass ein angstfreier Raum entsteht.
- Die Radwegeverbindungen sollen gestärkt, vernetzt und – soweit erforderlich und möglich – weiter ausgebaut werden. Dies gilt insbesondere für die Verbindungen zwischen den Ortsteilzentren, zum zukünftigen Haltepunkt Westtünnen sowie in die freien Landschaftsräume.
- Der Ausbau des Südfeldwegs zum Haltepunkt Westtünnen – als künftig neuem, bedeutsamen Verkehrsziel – soll zweispurig mit begleitenden Rad- und Gehwegen erfolgen. Für eine weitere attraktive Radwegeverbindung zwischen Ortzentrum Rhynern und dem Haltepunkt soll der Abschnitt des Südfeldwegs zwischen Bergstraße und der neuen Erschließungsstraße ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten sein.
- In den Siedlungsbereichen sollen attraktive Wegeverbindungen für Fußgänger geschaffen werden.
- Die Verlängerung der Telemannstraße als gute Fuß- und Radwegeverbindung zum geplanten Haltepunkt soll erhalten werden.

Südfeldweg und Dierhagenweg, Westtünnen (Foto: Hans Blossey)

7.5.2 Erläuterung Strukturkonzept

Berge

- Die Weiterführung der BAB 445, der Neubau der L 667n und der B 63n sind geeignet, die durch die hohe Verkehrsbelastung entstehenden Lärm- und Schadstoffemissionen in den Ortsdurchfahrten Berge und Rhynern signifikant zu verringern.
- Überprüfung der verkehrlichen Situation am „Hellweg“ (insbesondere Bahnübergang und Straßenklassifizierung)

Westtünnen

- Für die Erschließung und verkehrliche Anbindung des Entwicklungsbereichs inklusive der Anschlüsse an das Buslinien- und Radwegenetz ist parallel zur Erarbeitung der Rahmenplanung eine Verkehrsuntersuchung durch das Büro Brilon Bondzio Weiser durchgeführt worden (vgl. Kap. 8.1.4).
- Vorrangig ist der Südfeldweg als Hauptsammelstraße für die Erschließung des Entwicklungsbereichs und zur Entlastung der bestehenden, angrenzenden Wohngebiete zu ertüchtigen, auszubauen und mit einer kurzen Neubautrasse an den Kreisverkehr Rhynerberg anzubinden.
- Lediglich ein Teil der Baugebiete nördlich des Dierhagenwegs wird über Eulerstraße bzw. Brahestraße erschlossen, die beide keine Durchfahrungsmöglichkeit für den MIV zum Südfeldweg erhalten.
- Der zukünftige Haltepunkt wird als „Mobilitäts-Hub“ mit attraktiven und aufeinander abgestimmten Angeboten für Bus und Bahn ausgebaut und ausgestattet. Hinzu kommen weitere Angebote für Fahrräder und E-Bikes, wie sichere und wetterfeste Abstellplätze und Ladestationen. Zur Förderung der E-Mobilität sind bei der Schaffung der P+R-Anlagen entsprechende Ladestationen zu installieren.
- Im Entwicklungsbereich werden, zur Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Beeinträchtigungen, die öffentlichen Straßen und Wege barrierefrei angelegt, sodass sie ohne zusätzliche Hilfen genutzt werden können.
- Der geplante Straßenneu- und ausbau zwischen dem Kreisverkehr Rhynerberg und dem Haltepunkt Westtünnen wird neue Optionen für eine attraktive, abschnittsweise straßenunabhängige Führung des Radverkehrs zwischen Rhynern und Westtünnen eröffnen. Die konkrete Ausgestaltung der Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer ist im Rahmen der Verkehrsuntersuchung erfolgt. Danach soll der Ausbau des Südfeldwegs zweispurig mit begleitenden Rad- und Gehwegen erfolgen (vgl. Kap. 8.1.4). Für eine weitere attraktive Radwegeverbindung zwischen Ortzentrum Rhynern und dem Haltepunkt soll der Abschnitt des Südfeldwegs zwischen Bergstraße und der neuen Erschließungsstraße zukünftig ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten sein.

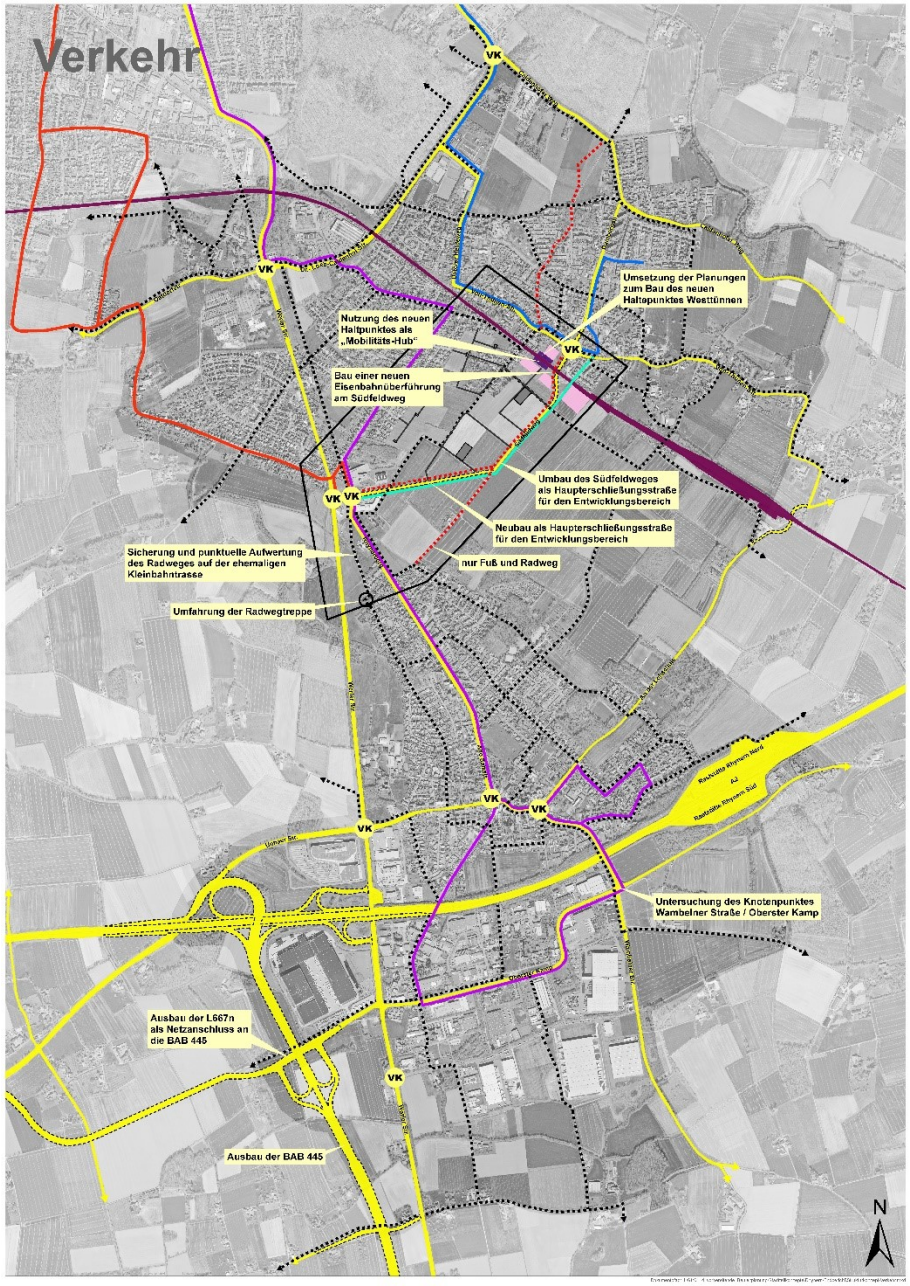
- Die Unterführung des Südfeldwegs am Haltepunkt Westtünnen wird baulich hell und freundlich gestaltet, sodass ein angstraumfreier Raum entsteht.
- Die Verlängerung der Telemannstraße als gute Fuß- und Radwegeverbindung zum geplanten Haltepunkt soll erhalten werden.

Rhynern

- Zur weiteren Entlastung des Ortskerns Rhynern vom Durchgangsverkehr wird der Neubau der L667n an den weiterführenden Ausbau der BAB 445 geknüpft.
- Der attraktive Radweg von Rhynern entlang der Kleinbahntrasse durch Berge in die Innenstadt wird gesichert. Der durch die Radwegtreppe in Höhe der Straße „Am Bach“ bestehende offensichtliche Qualitätsverlust wird durch einen qualitätsvollen Ausbau des Radweges an dieser Stelle beseitigt. Eine signifikante Erhöhung der Radwegenutzung wird infolge der vorhandenen Gastransportleitung nur durch den Bau einer aufwändig zu errichtenden Rampe erreicht werden können.
- Die Fuß- und Radwegeverbindungen aus den Ortsteilen zum Sportareal am Tünner Berg werden ausgebaut.
- Eine Änderung der Vorfahrtsregelung sowie der Umbau der Kreuzung zu einem Kreisverkehr im Knotenpunkt Wambelner Straße / Oberster Kamp – zur besseren Lenkung des LKW-Verkehrs durch den Gewerbepark und der damit verbundenen Entlastung des Ortskerns Rhynern – wird untersucht.
- Die Steuerung der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Werler Straße / Unnaer Straße ist mit Blick auf die lange Wartezeit für Fußgänger nach Bedarfsanforderung zu prüfen.

Radweg „Kleinbahntrasse“, Rhynern

- Mit der Ende 2019 beschlossenen Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) ist auf gesamtstädtischer Ebene das Busliniennetz durch die Einrichtung weiterer Durchmesserlinien optimiert und vereinfacht worden. So konnte auch die Erreichbarkeit prägnanter Stellen im gesamten Stadtbezirk Rhynern sowie anderer Stadtbezirke von Rhynern aus verbessert werden. Hierzu zählen insbesondere:
    - eine neue Durchmesserlinie 2 (Rhynern – Hbf. – Bockum-Hövel),
    - die Verlängerung der Linie 2 in den Gewerbepark,
    - eine neue Durchmesserlinie 11 (Westtünnen – Hbf. – Heessen) und
    - eine gesamtstädtische Ringbuslinie mit direkten Verbindungen in die Bezirkszentren Werries und Pelkum.
    - Ein Bürgerbus für die ländlichen Bereiche ist im Aufbau.
- Der großen Bedeutung des zukünftigen Haltepunkts Westtünnen für den ÖPNV entsprechend, wird das Busliniennetz nach Fertigstellung des Haltepunkts angepasst.



Strukturkonzept Verkehr

Legende

- Hauptverkehrsstraße (Bestand)
- Hauptverkehrsstraße (Planung)
- VK Verkehrs-Knotenpunkte
- Bahnanlage
- Park + Ride
- Haltepunkt Westünnen
- Radweg (Planung)
- Radweg (Bestand)
- Verkehrsuntersuchung für den Entwicklungsbereich
- Neue Bus-Durchmesserlinie 2 mit Verlängerung in Gewerbepark Rhynern
- Buslinie 7
- Neue Bus-Durchmesserlinie 11
- Anpassung Busnetz nach Fertigstellung Bahn-Haltepunkt Westünnen und Neubau Haupterschließungsstraße für Entwicklungsbereich
- Quartiersplatz Entwicklungsbereich
- Erschließung Entwicklungsbereich

8. Vertiefungsbereiche

8.1 Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen

8.1.1 Grundkonzeption und Ziele

Grundkonzeption

Der Stadtbezirk Rhynern verfügt über 15 kleinere Wohnbauflächen mit insgesamt rd. 22 Hektar. Die Entwicklung vieler dieser Flächen ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden, wie z.B. dem fehlenden Entwicklungsinteresse der Eigentümerinnen und Eigentümer.

Obwohl der Stadtbezirk über ein ausreichendes Wohnungsbaupotenzial verfügt, sind die tatsächlichen wohnbaulichen Entwicklungen in den letzten Jahren hinter dem Bedarf zurückgeblieben. Das Angebot an Wohnbauflächen konnte die Nachfrage interessierter Haushalte an bebaubaren Grundstücken zur Schaffung neuen Wohnraums nicht bedienen und auch der Bestandsmarkt konnte den Nachfrageüberhang nicht ausgleichen.

Die Flächen des aktuell bearbeiteten B-Plans „Neues Wohnen am Dierhagenweg“ (Nr. 03.064) und sofern erforderlich, in einer längerfristigen Perspektive das Areal des Entwicklungsbereichs südlich Haltepunkt Westtünnen, bieten aktuell eine Chance, bedarfsgerecht und schrittweise Wohnbauland auf einer größeren zusammenhängenden Fläche für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung zu aktivieren. Eine Umsetzung der Planungen wird in einzelnen Etappen angestrebt, für die jeweils ein Bebauungsplan aufzustellen ist. Dadurch können die Ausmaße der tatsächlichen baulichen Entwicklung dem Bedarf angepasst werden. Ein erster Start ist mit dem Aufstellungsbeschluss zum B-Plan „Neues Wohnen am Dierhagenweg“ erfolgt.

Für die bisher problematische Entwässerungssituation, die in den 1990er Jahren noch zu einer Beendigung des B-Planverfahrens am Dierhagenweg geführt hat, ist zwischenzeitlich eine Lösung gefunden worden. Durch die Umsetzung der damit verbundenen, umfangreichen Tiefbaumaßnahmen sind heute die Voraussetzungen für eine wohnbauliche Entwicklung des gesamten Areals gegeben.

Die Flächen sind aufgrund ihrer Größe, ihrer zusammenhängenden Lage und ihrer Verfügbarkeit geeignet, einen großen Anteil am Bedarf potenzieller Wohnbauflächen im Stadtbezirk zu decken.

Der Entwicklungsbereich als auch der Geltungsbereich des B-Plans verfügen über eine teilweise bereits integrierte Lage im Siedlungsbestand, teilweise schließen sie unmittelbar an die Bestandsbebauung an. Eine weitere wohnbauliche Entwicklung stellt somit eine sinnvolle Ergänzung der bereits bestehenden Bebauung dar.

Aufgrund seiner Flächengröße bietet der Entwicklungsbereich im Gegensatz zu den kleineren Wohnbauflächenreserven im Stadtbezirk die Möglichkeit, differenzierte Wohnquartiere zu schaffen und neue Wohnkonzepte zu erproben. Innovative Energiekonzepte, moderne Mobilitätslösungen, soziale Dienstleistungen und Plätze zur Begegnung und Kommunikation im öffentlichen Raum sind aufgrund der erforderlichen Größenordnungen in der Regel an entsprechende „Quartierskonzepte“ gebunden. Die Flächen am Haltepunkt sind mehr als alle anderen geeignet, Platz für zukunftsorientierte Lösungen anzubieten und so als Vorbild zu wirken.

Die Planungen für den Entwicklungsbereich empfehlen sich vor allem durch den Haltepunkt Westtünnen. Keine andere Neuentwicklung eines Wohnstandortes dieser Dimensionierung in Hamm bietet die Vorteile einer unmittelbaren Anbindung an den ÖPNV. Die Planungen stimmen mit dem Leitbild der schienenorientierten Siedlungsentwicklung überein. Dies hat auch die Landesregierung NRW mit dem Programm „Bauland an der Schiene“ aufgegriffen, mit dem Flächenpotenziale für den Wohnungsbau an Schienenhaltepunkten gefördert werden. Der Entwicklungsbereich ist 2020 in dieses Förderprogramm aufgenommen worden.

Die Anbindung an den Schienenverkehr wird den Stadtbezirk als Wohnstandort aufwerten und die Chance, neue Haushalte an den Standort zu bringen, erhöhen. Der Haltepunkt bietet für die zukünftig dort wohnenden Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, vermehrt auf den eigenen Pkw zu verzichten und die sehr gute ÖPNV-Anbindung zu nutzen.

Der durch die Flächeninanspruchnahme verursachte Verlust an landwirtschaftlich genutzten Flächen erscheint im Rahmen der planerischen Abwägung insbesondere im Stadtbezirk Rhynern vertretbar, der bis heute im stadtweiten Vergleich weitgehend ländlich geprägt ist und mit ca. 70% der Katasterfläche aus Grün- und Ackerland besteht.

Mit dem Wegfall der landwirtschaftlichen Nutzflächen in Folge einer Bebauung würden diese an die Bestandsbebauung angrenzenden Flächen nicht mehr als Naherholungsareal zur Verfügung stehen. Das Gebiet macht jedoch nur einen Teil des gesamten Freiraums aus, der heute und auch zukünftig die Siedlungsstrukturen von Berge / Westtünnen und Rhynern als „Grüne Mitte Rhyner Berg“ deutlich voneinander trennt und zudem noch eine planerische Stärkung als neuer regionaler Grünzug erfahren soll.

Die aus den städtebaulichen Entwurfsskizzen in den Rahmenplan übernommenen breiten und attraktiven Grünstrukturen für eine Durchwegung der Bebauung, schaffen eine Naherholungsfunktion innerhalb der Siedlungsstruktur. Solche durchgrünten Wohngebiete können gegenüber intensiv bewirtschafteten landwirtschaftlichen Flächen eine durchaus höhere ökologische Wertigkeit erlangen.

Auswirkungen einer Bebauung im Entwicklungsbereich auf die klimatischen Bedingungen in der Stadt Hamm sind in den nachfolgenden Planungen noch detailliert zu prüfen. Sie sind allerdings in einer ersten Stufe im Rahmen der Umwelterheblichkeitsprüfung zur Neuaufstellung des FNP bereits untersucht worden. Negative klimatische Auswirkungen sind demnach nicht begründet, da die Fläche „weder bioklimatisch noch lufthygienisch besondere Funktionen übernimmt“. Die Fläche ist nicht unmittelbarer Bestandteil der Luftleitbahnen, die Frischluftmassen in Richtung Stadtzentrum transportieren, wirkt aber als Kaltluftentstehungsgebiet wie der gesamte Außenbereich unterstützend.

Nachfolgend werden weitere Gründe aufgeführt, die – auch bei prognostizierten, sinkenden Einwohnerzahlen – generell für die Entwicklung neuer Baugebiete im Stadtbezirk und mit Blick auf die zuvor genannten Gründe insbesondere für die Planungen des Entwicklungsbereichs sprechen. Im einzelnen sind dies

- die Nachfrage nach neuen technischen Standards etwa im Energiebereich,
- sich ändernde ästhetischen uns ökologische Vorstellungen und Ansprüche in Architektur und Städtebau,
- die Vermeidung von Risiken bei der Instandhaltung einer Gebrauchtimmobilie,
- die Wirkung von Neubauvorhaben als sichtbares Zeichen einer baulichen Erweiterung von Stadtbild und Image sowie
- die Bedienung der Wohnungsnachfrage, um sie nicht an das Umland zu verlieren und die daraus resultierenden Vorteile für die Stadtentwicklung zu nutzen.

Ein weiterer Grund für die Forcierung neuer wohnbaulicher Entwicklungen hängt ursächlich auch mit der Zunahme älterer Haushalte zusammen. Bei der älteren Bevölkerung ist die Neigung für einen Wohnstandortwechsel weniger stark ausgeprägt d.h. die eigene Immobilie wird länger bewohnt. Dies führt zu einer Angebotsverringerung von Bestandsgebäuden, sodass diese für junge Haushalte mit einem Interesse am Wohnstandort Rhynern nur in reduziertem Umfang zur Verfügung stehen.

Eine Nachfragebindung d.h. die Verhinderung von Abwanderung und eine Nachfragemobilisierung d.h. die Generierung von Zuwanderung, ist vor allem an bevorzugten Standorten im Stadtgebiet erfolgsversprechend, zu denen der Stadtbezirk Rhynern im Besonderen gehört.

Ziele

Mit der Aufstellung des B-Plans „Neues Wohnen am Dierhagenweg“ (Nr. 03.064) und den weiteren Planungen zum Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen werden insbesondere die folgenden Ziele verfolgt:

- Bedarfsgerechte und schrittweise Aktivierung von neuem Wohnbauland auf einer größeren zusammenhängenden Fläche für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, mit welcher der Bedarf an Wohnbauflächen gedeckt werden kann.
- Realisierung einer wohnbaulichen Entwicklung in integrierter Lage, als sinnvolle Ergänzung zu der bereits bestehenden und zudem gut angebundenen Bebauung.
- Schaffung einer wohnbaulichen Mischstruktur, bestehend aus differenzierten Wohnquartieren für den Eigenheimbau, für Eigentums- und geförderten Wohnungsbau sowie für die Erprobung besonderer Wohnungsangebote.
- Als Grundkonzept der Quartiersentwicklung sollen die Flächen des Entwicklungsbereichs in überschaubare Quartiere mit unterschiedlichen Nutzungsprofilen, Charakteren und baulichen Dichten aufgeteilt werden. Bei der Gebietsentwicklung ist insbesondere darauf zu achten, dass ein aufeinander abgestimmtes städtebauliches Bild entsteht.
- Die neuen Quartiere sind vorrangig und soweit wie möglich klimaschützend und klimaangepasst mit zukunftsweisenden Energie-, Entwässerungs- und Begrünungskonzepten zu entwickeln.
- Zudem sind sie flächensparend zu bauen und durch Grünflächen und Grünfugen zu gliedern. Sie sollen die vorhandenen Grünzüge aufgreifen und einen deutlichen Bezug zur „Grünen Mitte Rhyner Berg“ herstellen. Die erforderlichen Entwässerungsmaßnahmen sind hierbei als gestaltendes Element zu nutzen.
- Der Entwicklungsbereich bietet aufgrund seiner besonderen Lagegunst beim ÖPNV die Chance, dass in seinem Gebiet das im „Klimaaktionsplan 2020-2025“ angestrebte Projekt eines Modellquartiers „Klima-Siedlung Hamm“ initiiert wird – einem Quartier, das mit seinen Zielen und Ansprüchen über den ökologischen und klimatischen „Standard“ deutlich hinausreicht.

- Am zukünftigen Bahnhaltepunkt Westtünnen ist eine im Vergleich zu den anderen neuen Quartieren höhere bauliche Verdichtung und Konzentration ergänzender Versorgungsfunktionen anzustreben. Die Anordnung der Gebäude ist dabei mit den verkehrlichen Erfordernissen und dem Flächenbedarf des Haltepunktes (Stellplätze, Radabstellanlagen, Zuwegungen, ggf. weitere Mobilitätsangebote) vorausschauend abzustimmen.
- Neuentwicklung eines Wohnstandortes am zukünftigen Haltepunkt Westtünnen und Nutzung der damit verbundenen Vorteile einer unmittelbaren Anbindung an den schienengebundenen ÖPNV.
- Die Siedlungs- und Erschließungsstrukturen sind mit einer Priorität für Verkehrsmittel des Umweltverbundes anzulegen.
- Die soziale Infrastruktur – insbesondere die Entwicklung neuer Kindertagesstätten, Schulen und Seniorenzentren – ist im Zuge der Planungen für den Entwicklungsbereich zu überprüfen und anzupassen.
- Die gewünschte Bindung und Mobilisierung der Wohnraumnachfrage ist insbesondere im Stadtbezirk Rhynern erfolgsversprechend voranzutreiben, da dieser zu den bevorzugten Standorten im Stadtgebiet zählt.

Standort zukünftiger Haltepunkt Westtünnen
(Foto: Hans Blossey)

8.1.2 Variante „Pesch Partner“

In diesem und dem folgenden Kapitel werden die Ergebnisse des in Kapitel 5 vorgestellten Ideen-Workshops II zum Entwicklungsbereich erläutert. Diese umfassen die beiden von den Büros Pesch Partner und Reicher Haase erarbeiteten städtebaulichen Entwurfsvarianten inklusive Erläuterungen.

Der überwiegende Teil der neuen Quartiere wird von einer neuen Sammelstraße erschlossen. Diese startet im Westen als Verlängerung des Rhynerbergs / Heidewegs, folgt dann der Stromleitungstrasse bis zum Südfeldweg und führt entlang des Südfeldwegs weiter bis zur Verdistraße und der geplanten Bahnunterführung bis zur Von-Thünen-Straße nordöstlich der Bahnlinie.

Die neue Sammelstraße erschließt auf der nördlichen Seite die nachfolgend aufgeführten Wohnquartiere:

- Nördlich der neuen Sammelstraße und östlich der Konrad-Adenauer-Realschule bietet ein relativ dicht bebautes Wohnquartier (bis zu drei Geschosse) Platz für Eigentums- und Mietwohnungen im Geschosswohnungsbau sowie für besondere Wohnungsangebote.
- Von der Eulerstraße wird eine kleine, an die Gaußstraße angrenzende Fläche für den Eigenheimbau erschlossen.
- Nördlich der Grünfuge in der Verlängerung der Eulerstraße entstehen zwei Wohnquartiere mit einem gartenstädtischen Charakter, nach außen durch Grünflächen gegliedert und nach innen jeweils durch eine Quartiersmitte definiert.
- Nördlich dieser beiden Wohnquartiere schließt sich – ebenfalls durch einen in Nordwest-Südost-Richtung verlaufenden Grünzug gegliedert – das Quartier am neuen Haltepunkt an. In diesem Quartier sind eine gemischte Nutzung und eine höhere Dichte (drei Geschosse) vorgesehen.

Auf der südlichen Seite der geplanten Sammelstraße zwischen Südfeldweg und dem Kreisverkehr im sog. Dreiländereck werden einige wenige Grundstücke für eine nicht störende gewerbliche Nutzung mit einem angemessenen städtebaulichen Auftritt und einer guten landschaftlichen Einbindung angeboten.

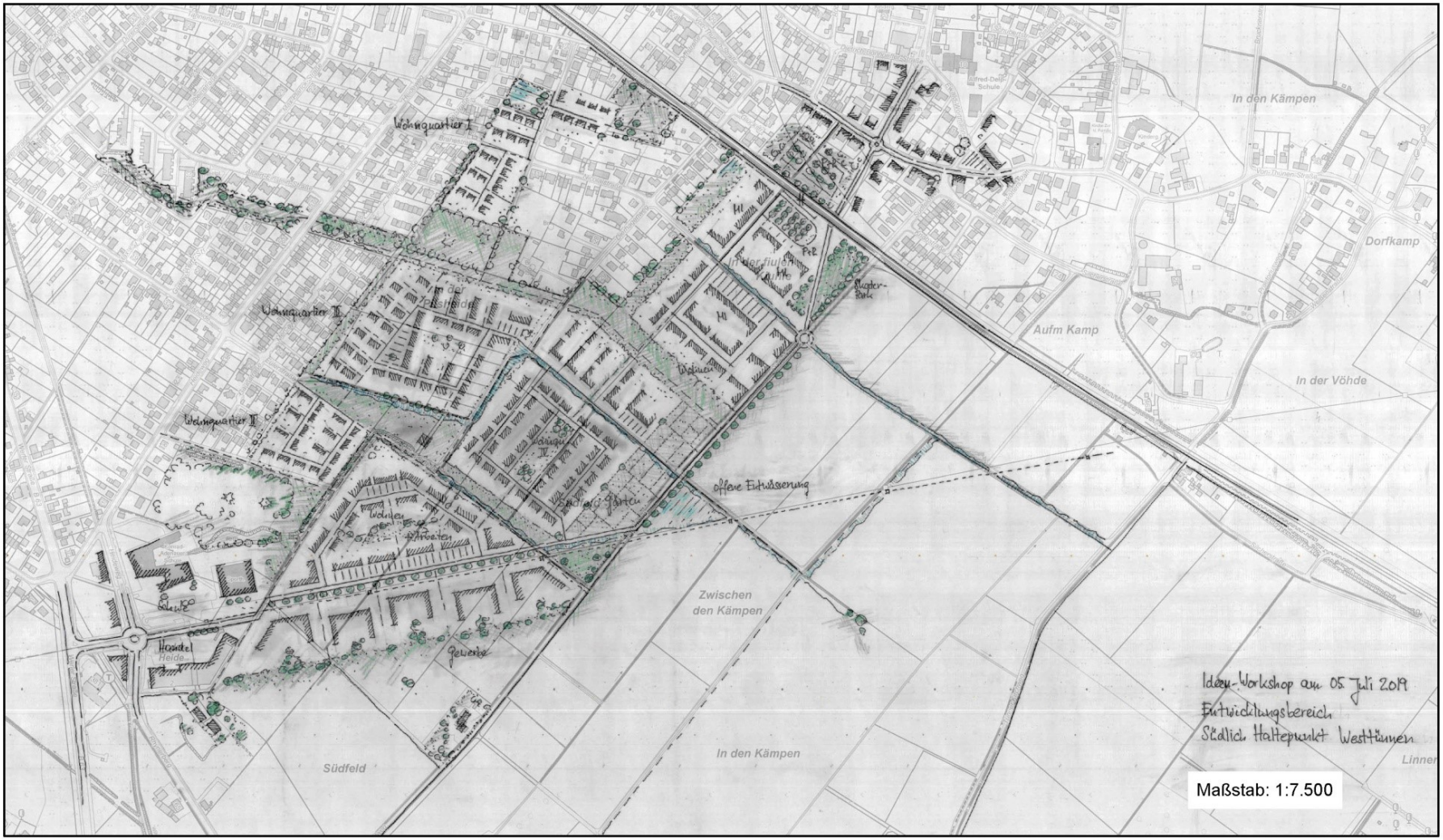


Abb.11: Städtebauliche Entwurfsskizze Entwicklungsbereich – Variante Pesch Partner

8.1.3 Variante „Reicher Haase“

An dem neuen Haltepunkt südlich angrenzend soll ein nutzungsgemischtes Wohngebiet mit folgenden städtebaulichen Merkmalen entstehen:

- verdichtete Bebauung mit einem überwiegenden Anteil an Geschosswohnungsbau,
- aktive Erdgeschosszonen mit Versorgungsfunktionen insbesondere am Haltepunkt und neuen Quartiersplatz,
- Nutzung des Haltepunktes als Mobilitäts-Hub für Bus, Rad und E-Mobilität,
- Ansiedlung eines Nahversorgers, der von der neuen Verbindungsstraße unter der Bahnlinie angefahren werden kann und bei dem ein Parken im Untergeschoss vorgesehen ist sowie
- eine innere Quartiersgliederung durch Grünfugen und offene Entwässerungssysteme.

Angelehnt an den Südfeldweg als nördliche Grenze soll ein für Wohnen und Arbeiten zukunftsfähiges Quartier in einer Mischung von Wohn- und Gewerbetypologien geschaffen werden. Die Gruppierung der Gebäude orientiert sich an einem zentral gelegenen Quartiersplatz. Entlang des Südfeldwegs wird eine gewerbliche Nutzung mit einer grünen Vorzone unter der freizuhaltenden Hochspannungstrasse vorgesehen.

An den in nordwestlicher Richtung gelegenen Wohnungsbestand sollen unmittelbar angrenzend neue Wohnquartiere entstehen, die sich in ihrem wohnbaulichen Charakter, ihrer baulichen Dichte und in ihrer Erschließung wie folgt unterscheiden:

- Erschließung über die Eulerstraße: Schaffung eines neuen kleinteiligen Wohnquartiers mit Einfamilienhauscharakter als ein eigenständiger, grün gefasster Siedlungsbaustein und
- Erschließung über die Brahestraße: Im Wohnungsbestand soll hier lediglich eine kleinteilige Arrondierung vorgesehen werden. Für den MIV soll es keine Durchfahrungsmöglichkeit zum Haltepunkt geben.

Abb.12: Städtebauliche Entwurfsskizze Entwicklungsbereich – Variante Reicher Haase

Darstellungsperspektiven – Büro Reicher Haase

Abb.13: Perspektive 1 – Blick vom Dierhagenweg in Richtung Süden

Abb.14: Perspektive 2 – Blick von Herschel- und Mercatorstraße in Richtung Süden

Abb.15: Perspektive 3 – Blick von Konrad-Adenauer-Realschule in Richtung Südosten

8.1.4 Verkehrsuntersuchung

Im Rahmen des B-Planverfahrens „Neues Wohnen am Dierhagenweg“ hat der Rat der Stadt Hamm im April 2019 die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Berge, Westtünnen aus dem Jahr 1992 beschlossen. Mit der Erarbeitung dieser Verkehrsuntersuchung hat das Stadtplanungsamt Ende 2019 das Planungsbüro Brilon Bondzio Weiser beauftragt. Aufbauend auf dem Verkehrskonzept aus den 1990er Jahren, den seitdem eingetretenen verkehrlichen Änderungen und Weiterentwicklungen im Untersuchungsraum, der aktuellen Verkehrssituation und den Planungen für den Entwicklungsbereich hat sich das Büro sowohl mit der äußeren Erschließung als auch mit der gebietsinternen Verkehrsführung befasst. Nachfolgend werden die wichtigsten Ergebnisse und Empfehlungen der Untersuchung zusammengefasst.

Verkehrsaufkommen und -verteilung

Bei den Berechnungen des Verkehrsaufkommens ist das Büro von folgenden Prämissen ausgegangen:

- Berücksichtigung von Nutzungen und Struktur der Neubaugebiete, der Nähe zum geplanten Haltepunkt Westtünnen und einer guten Einbindung ins Radverkehrsnetz
- Entwicklung eines vergleichsweise autoarmen Siedlungsgebiets
- Stufenweise Berechnung getrennt für das B-Plan-Gebiet am Dierhagenweg und den weiteren Entwicklungsbereich
- Nutzung des derzeitigen Modal Splits

Im Ergebnis der Berechnungen erzeugen beide Gebiete zusammen rd. 13.000 werktägliche Fahrten und Wege. Circa 40% davon erfolgen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV, Rad, Fußverkehr und PKW-Mitfahrer). Für den KFZ-Verkehr sind 8.000 Fahrten/Tag ermittelt worden, die sich wie folgt aufteilen:

- B-Plangebiet Dierhagenweg: 2.000 KFZ-Fahrten/Tag
- Zusätzliche Flächen Entwicklungsbereich: 6.000 KFZ-Fahrten/Tag

Mit 85% aller KFZ-Fahrten ist das vorrangig in nördlicher Richtung angefahrene Hammer Stadtgebiet das am stärksten angefahrene Ziel. Nur 15% fahren – über die in südlicher Richtung liegende A2 – zu Regional- und Fernzielen.

Die daraus resultierende Belastung der umliegenden Straßenzüge stellt die nachfolgende Tabelle dar. Diese zeigt die bestehende Verkehrsbelastung, die Prognose für den Endausbau mit dem Zeithorizont 2035, sowie die Differenz zwischen beiden Werten. Die Prognose berücksichtigt auch geplante Straßenbauprojekte – den Ausbau des Südfeldwegs, den Weiterbau der A 445 und die Neubautrasse der B 63n.

Straße	Bestand	Prognose 2035	Differenz
	KFZ/24 h		
B63 Werler Straße (Berge)	24.000	24.000	---
B63 Werler Straße (südlich Rhynerberg)	21.000	19.000	- 2.000
Von-Thünen-Straße (Robert-Stolz-Straße)	2.400	3.200	+ 800
Dambergstraße	800	2.200	+ 1.400
Rhynerberg (Eulenplatz)	8.000	6.600	- 1.400
Südfeldweg	3.000	6.200	+ 3.200
Heideweg	2.200	3.000	+ 800
Menzelstraße	1.600	2.000	+ 400
Eulerstraße	300	1.500	+ 1.200
Brahestraße	300	1.000	+ 700

Aus den Prognosen für die Anzahl der zukünftigen KFZ-Fahrten infolge der wohnbaulichen Planungen des Entwicklungsbereichs ergeben sich die nachfolgend skizzierten verkehrlichen Auswirkungen, die bei der zukünftigen Gestaltung des Straßen- und Wegenetzes zu berücksichtigen sind.

Diese werden untergliedert nach den drei Kategorien – Ausbau Südfeldweg, Innere KFZ-Erschließung sowie Fuß- und Radverkehr, ÖPNV – näher erläutert.

Ausbau Südfeldweg

Der Südfeldweg ist im heutigen Ausbauzustand für die Abwicklung des zukünftigen Verkehrsaufkommens nicht ausgelegt. Es fehlen Radwege und Nebenanlagen, die Fahrbahn ist zu schmal und für schwere Fahrzeuge nicht geeignet. Für den Entwicklungsbereich schafft ein ausgebauter Südfeldweg die Möglichkeit, den Großteil des prognostizierten Verkehrs aufzunehmen und zur Werler Straße abzuleiten. Damit wird sichergestellt, dass die angrenzenden Wohngebiete um Heideweg und Menzelstraße einen deutlich geringeren Teil des Neuverkehrs aufnehmen und somit erheblich weniger belastet werden.

Ein maßvoller Ausbau des Südfeldwegs ist durch den Haltepunkt Westtünnen ohnehin erforderlich. Dieser stellt künftig ein neues, bedeutsames Verkehrsziel im Hammer Süden dar und wird mit der neuen Bahnunterführung als innerörtliche Straßenverbindung zwischen Rhynern, Berge und Westtünnen zunehmend attraktiver.

Der Ausbau soll zweispurig mit begleitenden Rad- / Gehwegen erfolgen. Zudem wird eine direkte Anbindung des Südfeldwegs an den Kreisverkehr Rhynerberg über eine kurze Neubautrasse empfohlen.

Innere KFZ-Erschließung

Der Ausbau der Erschließungsstraßen des Entwicklungsbereichs soll stufenweise erfolgen.

- Die beiden kleineren Baugebiete A und B werden über eine Verlängerung der Eulerstraße und Brahestraße an den Heideweg angebunden. Beide Straßen erhalten eine Erschließungsfunktion für das Neubaugebiet mit einem moderat erhöhten Verkehrsaufkommen. Durch einen verkehrsberuhigten Ausbau mit Gehwegen können sie für die zukünftige Aufgabe ertüchtigt werden.
- Die Erschließung der Baugebiete C und D erfolgt allein über den Südfeldweg. Schleichverkehre zwischen Heideweg und Südfeldweg sind somit ausgeschlossen.
- Eine KFZ-Verbindung zwischen Brahestraße und Nicolaistraße ist nicht vorgesehen. Dierhagenweg, Nicolai- und Verdistraße werden allein vom ausgebauten Südfeldweg erschlossen.
- Die Wegeverbindungen zwischen allen Teilgebieten werden ausnahmslos für den Ausbau eines attraktiven Rad- und Fußverkehr vorgesehen.

Durch die konsequente Trennung der KFZ-Erschließung wird erreicht, dass rd. 75% des prognostizierten KFZ-Verkehrs über den Südfeldweg und nur 25% über Heideweg und Menzelstraße ins städtische Straßennetz fließt.

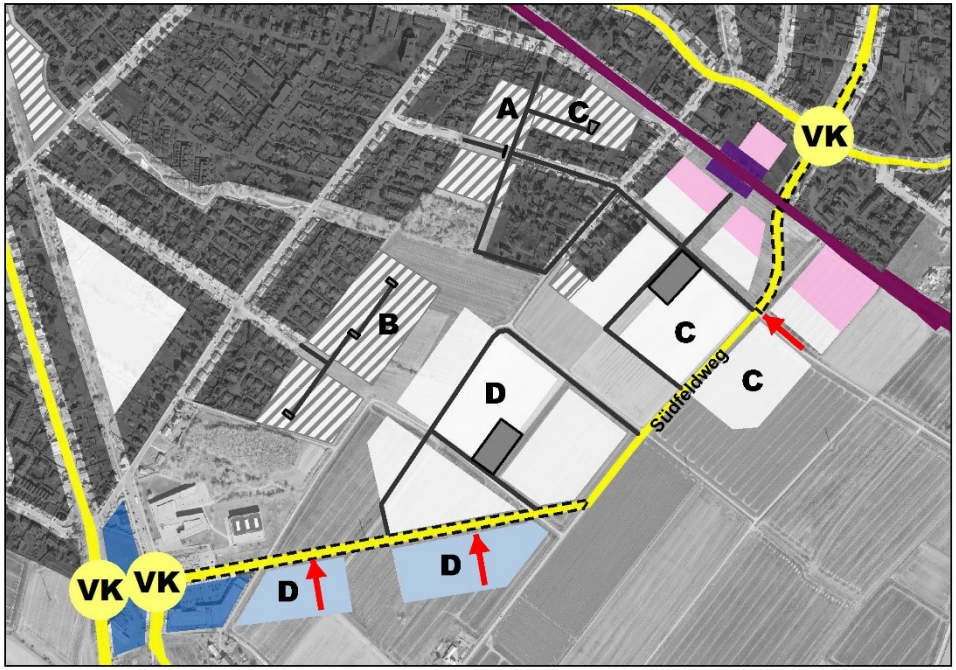


Abb.16: KFZ-Erschließungssystem Entwicklungsbereich mit Neubautrasse sowie Ausbau Südfeldweg und neuer Eisenbahnüberführung

ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger

Der künftige Haltepunkt Westtünnen ist das Kernelement der angestrebten autoarmen Siedlungsentwicklung. Um seiner Funktion als zukünftiger zentraler ÖPNV-Knotenpunkt gerecht zu werden, ist eine optimale Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln zu schaffen. Zudem sind soweit möglich am Haltepunkt selbst und in dessen Umfeld verkehrsaffine Dienstleistungen anzusiedeln (Mobilstation bzw. Mobilitäts-Hub). Dies sind insbesondere Angebote wie z.B. sichere und wetterfeste Fahrradabstellplätze und Ladestationen für E-Bikes. Bei der Schaffung der P+R-Anlagen ist die Förderung der E-Mobilität zu berücksichtigen.

Ein Element für einen verminderten MIV ist es, die heute bestehenden gebietsnahen Bushaltestellen an der Konrad-Adenauer-Realschule und im Heideweg durch Weitere an der projektierten Buslinie Rhynern-Westtünnen über den zukünftig ausgebauten Südfeldweg zu ergänzen.

Eine weitere Voraussetzung zur Förderung einer autoreduzierten Mobilität im neuen Siedlungsbereich ist eine hochwertige Anbindung an das Hammer Radwegenetz. In der inneren Erschließung sollen alle Teilbereiche durch ein grünes, straßenunabhängiges, nur für Radfahrer und Fußgänger durchlässiges Wegenetz miteinander verbunden werden.

In der weiteren Erschließung soll der Entwicklungsbereich in das Radroutennetz eingebunden werden. Hierfür ist eine Verbindung vom Kreisverkehr Rhynerberg zum künftigen Haltepunkt sowie eine weitere Achse vom Heideweg zum Südfeldweg erforderlich. Über diese Achsen werden alle wichtigen Ziele erreicht – die Ortszentren Rhynern, Berge und Westtünnen, die Innenstadt, der Haltepunkt, die Konrad-Adenauer-Realschule, die Einzelhandelsstandorte sowie die Naherholungs- und Landschaftsräume (vgl. Abb. 17).

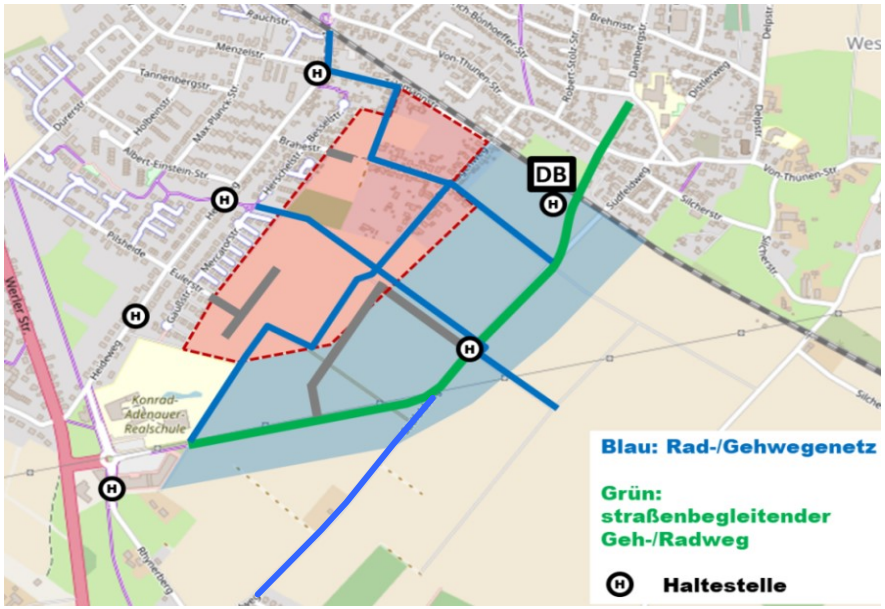


Abb.17: Erschließung Entwicklungsbereich ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger

8.2 Ortsmitte Rhynern

8.2.1 Grundkonzeption der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung

Der Wunsch nach einer Überprüfung und Fortschreibung der 30-Jahren alten Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für den Ortskern Rhynern ist auch Inhalt und Ziel des Antrags der BV Rhynern (Nr. 0845/18) vom November 2018.

Vorrangiger Anlass für die Überprüfung der Satzung ist der in den letzten 30 Jahren bereits vollzogene und auch weiterhin anstehende Wandel im Ortskern Rhynern. Dieser hat neue Herausforderungen mit sich gebracht, die durch neue Bauvorhaben hervorgerufen oder durch Veränderungen im Gebäudebestand gekennzeichnet sind, wie z.B. dem Wunsch nach energetischer Sanierung.

Für die Überprüfung der Satzung konnte das Büro Pesch Partner gewonnen werden, welches bereits die bestehende Satzung aus dem Jahr 1990 erarbeitet hat. Nachfolgend werden die Eckpunkte eines ersten vom Büro erarbeiteten Entwurfes für eine neue Erhaltungs- und Gestaltungssatzung skizziert.

8.2.2 Fortschreibung der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung (Entwurf)

Die nachfolgend skizzierten Ansätze sind ein erster Schritt zur Überarbeitung der geltenden Satzung. Für eine vollständig überarbeitete Satzung, die als Ortsrecht der Bezirksvertretung Rhynern zur Beschlussfassung vorgelegt werden kann, ist es in einem zweiten Schritt sinnvoll, neben dem eigentlichen Satzungsentwurf ein Gestaltungshandbuch zu erarbeiten. Dieses soll nach Fertigstellung der Rahmenplanung und dem Vorliegen eines entsprechenden politischen Beschlusses beauftragt und erarbeitet werden.

Das Gestaltungshandbuch soll neben einer Visualisierung der Gestaltungsgrundsätze, eine Stadtbildanalyse und zudem Empfehlungen zur Gestaltung von Sondernutzungen im öffentlichen Raum beinhalten. Es soll als Grundlage und Begründung der Satzung dienen, aus dem Leitlinien und Ziele abgeleitet werden können. Das Handbuch soll zudem eine Gebäudetypologie mit den typischen Merkmalen der jeweiligen Bauepoche beinhalten, an denen sich bauliche Maßnahmen zukünftig orientieren sollen.

Wichtige Eckpunkte der Überarbeitung sind:

- Der Geltungsbereich wird aufgrund der in den letzten Jahrzehnten erfolgten städtebaulichen Entwicklungen in Teilen vergrößert (vgl. Plan). Neu hinzukommen die Bereiche an der Unnaer Straße von Alte Salzstraße bis Kleinbahnstraße, am östlichen Ende bis zur Alois-Wiehagen-Straße, der katholische Kindergarten und das Reginenhaus sowie die Bebauung westlich Auf dem Tigge.
- Ein zusätzlicher Grund besteht in der Eintragung von zwei weiteren Denkmälern, dem Haus Auf dem Tigge 1 und dem Heimathaus an der Unnaer Straße.

Grundlegende Erkenntnis der Überprüfung ist es, dass aufgrund der unterschiedlich hohen historischen und gestalterischen Werte der baulichen Anlagen im Ortskern Rhynern auch weiterhin abgestufte Gestaltungsvorgaben berücksichtigt werden sollen. Statt der bisherigen drei „Sorgfaltsbereiche“ werden zur besseren Handhabung nur zwei unterschiedliche Zonen vorgeschlagen:

- Zone 1 (Kernzone): Umfasst den historischen Ortskern rund um den St.-Reginen-Platz.
- Zone 2: Alle angrenzenden Bereiche innerhalb des Geltungsbereichs. Dies schließt auch die Geltungsbereiche von Bebauungsplänen ein, in denen bereits örtliche Bauvorschriften festgelegt sind.

Eine überarbeitete Satzung sollte die bislang separat aufgeführten Vorschriften und Anforderungen für Neubauten und bestehende Gebäude zusammenfassen. Dies gilt z.B. für Fassaden, Dächer, Einfriedungen, Werbeanlagen u.a.m. Gegenüber der bestehenden Satzung sorgt dies für eine bessere Übersichtlichkeit.

Ein größerer Gestaltungsspielraum insbesondere im Falle von Neubauten ist zu prüfen. So könnten bestimmte Vorgaben modifiziert werden:

- Fassadenöffnungs-Abstände, Gebäudebreiten,
- Fensterformate und Dachziegelfarben,
- Gebäudesockel, Eingangsstufen- und Treppenanlagen,
- Photovoltaik- und Solarthermieanlagen sowie
- Dachformen von Nebengebäuden, u.a.m.

Bei Umbauten im Gebäudebestand müssen nach wie vor die Merkmale der Gebäude erhalten bleiben, die dem jeweiligen Gebäudetyp und der Bauzeit entsprechen.

Abb.18: Neuer Geltungsbereich Erhaltungs- und Gestaltungsatzung Ortskern Rhynern (Entwurf) (Büro Pesch Partner)

8.2.3 Darstellungsperspektiven

Das Büro Reicher Haase hat im Rahmen der im Sommer 2019 durchgeführten Ideen-Workshops eine städtebauliche Entwurfsskizze für die Ortsmitte von Rhynern erarbeitet. Diese beinhaltet im wesentlichen erste Vorschläge für eine potenzielle wohnbauliche und freiraumplanerische Entwicklung und skizziert eine mögliche Erweiterung des Geltungsbereiches der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für den Ortskern Rhynern.

Nach dem politischen Beschluss zum Zwischenstand wurde das Büro mit der Erstellung von zwei skizzenhaften Darstellungsperspektiven für die Ortsmitte Rhynern beauftragt. Diese sind auf den folgenden Folien zu sehen. Beide Perspektiven lenken den Blick von Süden kommend aus der Vogelflugperspektive auf die Ortsmitte.

Die Perspektive 1 legt den Fokus auf potenzielle neue Baugebiete und geplante bzw. in jüngster Zeit realisierte Einzelbauvorhaben. Diese werden gegenüber ihrer baulichen Umgebung mit einem dunkleren Farbton hervorgehoben. Bei Perspektive 2 ist der Fokus auf die Ortsdurchfahrt entlang Unnaer Straße und Reginenstraße gelegt worden. Dabei stehen Straßenraum und angrenzende Gebäude farblich heraus.

Abb. 19: Perspektive 1 – Neue Baugebiete und aktuell geplante / realisierte Einzelbauvorhaben

RHA REICHER HAASE ASSOZIERTE ARCHITEKTEN STADTPLANER HEIDELBERG

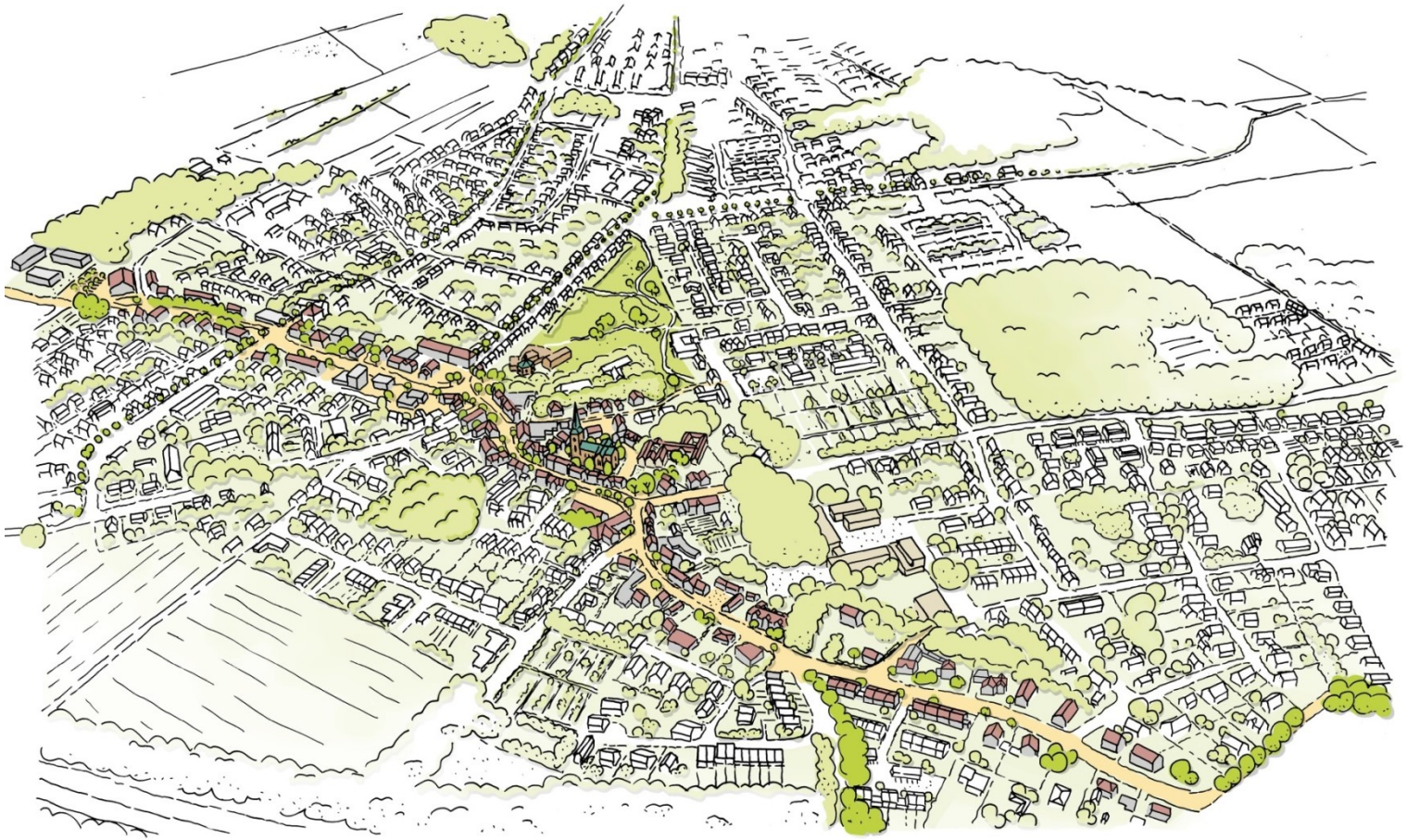


Abb. 20: Perspektive 2 – Fokussiert die Ortsdurchfahrt entlang Unnaer Straße und Reginenstraße

RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE

9. Ausblick

Mit der städtebaulichen Rahmenplanung Berge, Westtünnen, Rhynern wird eine aktuelle planerische Handlungsgrundlage für die nächsten Jahre vorgelegt. Sie stellt eine städtebauliche Gesamtkonzeption für die Siedlungsbereiche des Stadtbezirks dar, die zur baulich-räumlichen sowie funktionalen Sicherung und Entwicklung dieser Ortsteile beiträgt.

Die Rahmenplanung ist ein informelles Planungsinstrument, mit der die Leitlinien der städtebaulichen Entwicklung als Orientierungsrahmen für alle den Stadtbezirk betreffenden planerischen Entscheidungen festgelegt werden. Dies gilt insbesondere für nachfolgende Planungen, wie Bebauungspläne oder anstehende bauliche Maßnahmen im öffentlichen Raum (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB). Sie beinhaltet konkrete und nachhaltige Vorgaben für die städtebauliche Entwicklung der Ortsteile, ist jedoch ausreichend flexibel, um zukünftige Investitions- und Veränderungserfordernisse zuzulassen.

Die erarbeiteten planerischen Ziele sowie die Konzeptinhalte bilden für die zukünftige Entwicklung der Ortsteile die maßgebliche Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung. Dies gilt insbesondere für die untersuchten zentralen Handlungsfelder Stadtgestaltung und Freiraum, Wohnen, Gewerbe, Versorgung und Soziale Infrastruktur sowie Verkehr.

Die Rahmenplanung hat mit der Fortführung der städtebaulichen Planungen zum Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen und der Fortschreibung der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für den Ortskern Rhynern zwei Vertiefungsbereiche näher betrachtet (vgl. Kap. 8). Diese sollen im Fokus der zukünftigen planerischen Bearbeitung im Stadtbezirk stehen.

Fortführung der städtebaulichen Planungen zum Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen

Für den 23 ha großen Bereich des B-Plans „Neues Wohnen am Dierhagenweg“ (Nr. 03.064) – die Flächen sind im FNP bereits als Wohnbaufläche dargestellt – ist Ende 2018 bereits ein Aufstellungsbeschluss gefasst worden. Damit befindet sich aktuell eine erste wohnbauliche Flächenentwicklung in dem insgesamt über 50 ha umfassenden Entwicklungsbereich südlich Haltepunkt Westtünnen in der planerischen Bearbeitung.

Die zusätzlichen Siedlungsflächen des Regionalplanentwurfs des RVR in Westtünnen bieten ein herausragendes Potenzial für eine attraktive, gemischte Wohnbaulandentwicklung. Ziel ist es, in einer längerfristigen Perspektive auf den zusätzlichen Flächen des Entwicklungsbereichs bedarfsgerecht und schrittweise Wohnbauland sowie begleitend Grünflächen und ergänzende Nutzungen für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung zu aktivieren.

Fortschreibung der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für den Ortskern Rhynern

Im Zuge der Erarbeitung dieser Rahmenplanung ist die Verwaltung dem Wunsch der Politik nach einer Überprüfung und Fortschreibung der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für den Ortskern Rhynern aus dem Jahr 1990 nachgekommen. Das Büro Pesch Partner hat erste Ansätze einer Überarbeitung skizziert (vgl. Kap. 8.2.2).

In einem nächsten Schritt sollen diese Ansätze zu einem Entwurf einer Fortschreibung der Satzung ausgearbeitet werden. Ziel ist ferner die Entwicklung eines Gestaltungshandbuchs, das den reinen Satzungstext mit seinen Gestaltungsgrundsätzen visuell veranschaulicht und diese somit leicht nachvollziehbar macht. Nach Fertigstellung soll dann die Satzung in einer eigenen Vorlage zum politischen Beschluss vorgelegt werden.