

elephantastisch
Hamm:



Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden

Zwischenstand

**Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden
Zwischenstand**

Stadt Hamm, Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt

Gustav-Heinemann-Straße 10
59065 Hamm

Verantwortlich:
Joachim Horst

Bearbeitung und Ansprechpartner:
Abteilung Gesamtstädtische Planung und Stadtteilentwicklung
Ulrike Mentz, Tel.: 02381-174156
Mail: ulrike.mentz@Stadt.Hamm.de

Johanna Velmerig, Tel.: 02381-174159
Mail: johanna.velmerig@Stadt.Hamm.de

Mitarbeit: Leo Düchting, Till Mangel

RHA - Reicher Haase Assoziierte GmbH
Oppenhoffallee 74
52066 Aachen

Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund

Webseite: <https://www.hamm.de/rahmenplanung-hamm-norden>

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

April 2023

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4	5.	Beteiligung der Öffentlichkeit	32
			5.1	Workshop „Kinder- und Jugendbeteiligung“	32
2.	Bestehende Planungen	6	5.2	Stadtteilstadt Hamm-Norden	33
2.1	WerkStadt Hamm – Strukturkonzepte Heessen und Bockum-Hövel	6	5.3	Planungswerkstatt „Unser Hammer Norden“	33
2.2	Flächennutzungsplan (FNP)	7	5.4	Zukunftswerkstatt Hamm-Norden	34
2.3	Regionalplan und Regionalplan – Entwurf (RVR)	8	5.6	Weitere Beteiligungsmöglichkeiten	34
2.4	Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden (1997)	9	5.7	Dokumentation der Anregungen	34
2.5	Städtebauliche Rahmenplanung Heessen-West (1997)	10	6.	Rahmenplan Hamm-Norden	35
2.6	Förderprogramm „Soziale Stadt“ Hamm-Norden (1993-2009)	10	7.	Handlungsfelder	37
2.7	Strukturdaten: Bevölkerungsentwicklung und -prognosen	11	7.1	Grün- und Freiraumstruktur	37
3.	Bestandsanalyse	12	7.2	Klimaschutz und Klimaanpassung	40
3.1	Grün- und Freiraumstruktur	12	7.3	Stadtgestaltung	43
3.2	Klimaschutz und Klimaanpassung	14	7.4	Bauliche Nutzung	46
3.3	Stadtgestaltung	16	7.5	Verkehr und Mobilität	50
3.4	Bauliche Nutzung	18	8.	Exkurs: Sonderprogramm/Förderrichtlinie „Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft (KRIS)“	53
3.5	Verkehr und Mobilität	24	9.	Ausblick	54
4.	Ideen-Workshops	27			

1. Einleitung

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

- Eine Rahmenplanung formuliert Leitlinien und Ziele für die städtebauliche Entwicklung.
- Sie gilt insbesondere für die nachgeordnete, konkretisierende Ebene der Bauleitplanung sowie Planungen, die vorrangig den öffentlichen Raum betreffen (z. B. Straßenausbau- und Radwegeplanungen).
- 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 einer Rahmenplanung für den Sozialraum Hamm-Norden ist, dass die planerischen Handlungsgrundlagen als nicht mehr ausreichend zu bezeichnen sind.

Im Zuge der immer stärker bemerkbaren Auswirkungen des Klimawandels und der hohen Bedeutung von Frei- und Grünräumen für die Klimawandelanpassung sind die Freiraumplanung, der Klimaschutz und die Klimawandelanpassung aktuell zentrale Themen der Stadtplanung. Die damit verbundenen Herausforderungen für die zukünftige städtebauliche Entwicklung gilt es bereits auf der Ebene der Rahmenplanung zu berücksichtigen.

Aus den zuvor genannten Gründen sollen die zentralen Themen der Städtebaulichen Rahmenplanung Hamm-Norden „Freiraum“ und „Klimaschutz/Klimaanpassung“ sein. Der Hammer Norden ist teilweise dicht bebaut und liegt zwischen stark befahrenen Verkehrsachsen.

Es besteht daher ein erhöhtes Potential, dass sich die negativen Auswirkungen des Klimawandels zukünftig in diesem Bereich verstärken.

Weitere Themen, die aus planerischer Sicht eine Gesamtbetrachtung des Stadtteils mit dem Instrument einer städtebaulichen Rahmenplanung erforderlich machen, sind insbesondere die Themenkomplexe Stadtgestaltung, bauliche Nutzung und Verkehr/Mobilität. Das Themenfeld Stadtgestaltung beschäftigt sich vor allem mit Fragen nach der Erhaltung und Förderung attraktiven Städtebaus und öffentlicher Räume. Im Bereich bauliche Nutzung ist der Fokus auf die Weiterentwicklung von Wohn-, Gewerbe- und Versorgungsflächen zu legen. Im Bereich Verkehr/Mobilität soll insbesondere die Förderung einer sicheren und klimafreundlichen Mobilität im Stadtteil verfolgt werden.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Mobilität hat am 30.11.2021 die Erarbeitung einer städtebaulichen Rahmenplanung für den Hammer Norden beschlossen (siehe Beschlussvorlage Nr. 0482/21). Die Bearbeitung erfolgt durch das Stadtplanungsamt unter Beteiligung weiterer Fachämter und -behörden.

Ziel ist die Entwicklung einer Gesamtkonzeption für den Hammer Norden. 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 Beteiligungsformaten für die Öffentlichkeit als auch die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange gehört.

Vorgehensweise

Zum Start der Erarbeitung der Rahmenplanung werden zunächst die Rahmenbedingungen wie insbesondere die Aufgabenstellung und Zielsetzung festgelegt.

Anschließend wird das Untersuchungsgebiet abgegrenzt, die bisherige städtebauliche Entwicklung skizziert sowie die Entwicklung der Bevölkerung beleuchtet.

Im nächsten Schritt wird eine Bestandsanalyse für die vorrangig relevanten Handlungsfelder Grün- und Freiraumstruktur, Klimaschutz/ Klimaanpassung, Stadtgestaltung, bauliche Nutzung und Verkehr/ Mobilität durchgeführt.

Daran schließt sich eine Bewertung im Rahmen einer sog. SWOT-Analyse an, bei der die Stärken und Schwächen sowie die Potenziale des Untersuchungsraumes - nach den genannten Handlungsfeldern gegliedert - aufgezeigt werden.

Um eine möglichst vollumfassende Bestandsanalyse zu erhalten, wurde der Planungsprozess durch Anregungen und Ideen sowohl von internen Fachämtern als auch von externen Planungsbüros unterstützt.

Einen weiteren wichtigen Schritt bildet der Öffentlichkeitsdialog. Hierbei werden die Angebote und Ergebnisse aufgezeigt, mit denen sich die im Stadtteil lebenden Menschen aktiv in den Planungsprozess eingebracht und ihre Wünsche und Vorstellungen an die zukünftige Entwicklung ihres Ortsteils formuliert haben. Weiterhin werden auch verschiedene Fachämter und weitere Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Im Zentrum steht die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes mit der Entwicklung von Leitlinien und daraus abgeleiteten, nach den relevanten Handlungsfeldern gegliederten Zielen.

Dieser Bericht ist ein Zwischenstand zur Rahmenplanung Hamm-Norden, der noch nicht die finalen Ergebnisse der Rahmenplanung abbildet. Auf Grundlage dieses Zwischenstandes wird eine zweite Beteiligungsphase erfolgen, deren Ergebnisse die Grundlage für den Endbericht zur Rahmenplanung bilden.

Untersuchungsraum der Rahmenplanung

Im Norden umfasst der Untersuchungsbereich die landwirtschaftlich genutzten Flächen nördlich der Warendorfer Straße sowie die Wohngebiete „Heimshof“ und „Heimshof Ost“.

Im Osten verläuft das Rahmenplangebiet entlang des Sachsenrings/ Afyonrings bis zur Lippeaue.

Im Süden verläuft die Untersuchungsgebietsgrenze entlang der Lippeaue vom Flugplatz bis zur Naherholungsfläche „Nienbrügger Berg“.

Im Westen bildet zunächst die Römerstraße die Untersuchungsgebietsgrenze, während im weiteren Verlauf die gewerblichen Flächen nördlich des Werner-Lippmann-Weges und der Waldzug um die Geinegge als westliche Grenze des Untersuchungsgebietes gelten.

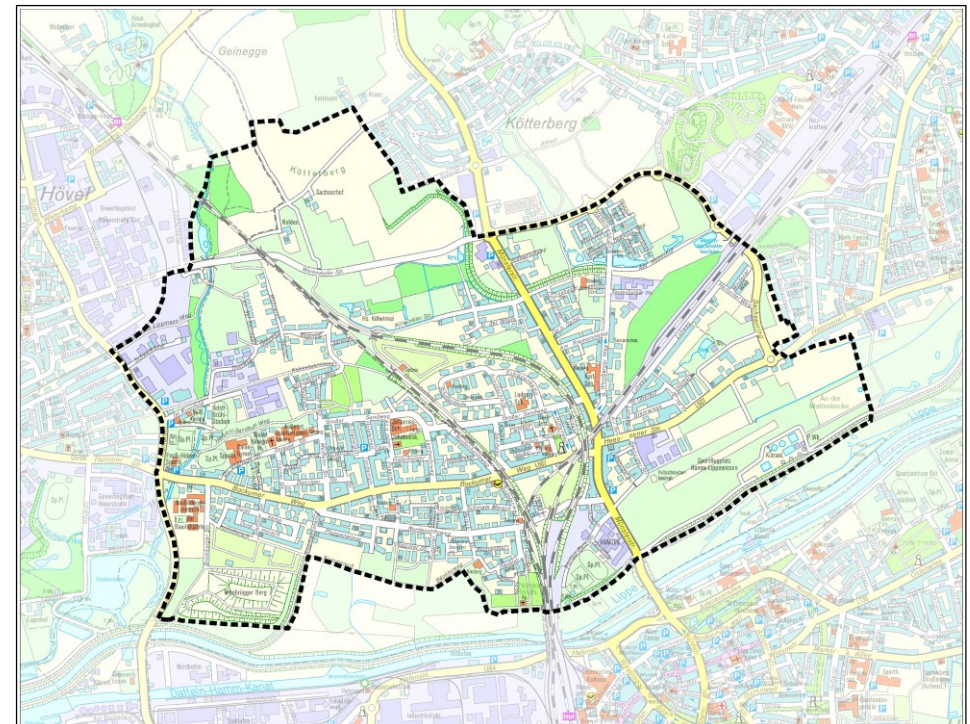


Abb. 1: Untersuchungsraum der Rahmenplanung

2. Bestehende Planungen

2.1 WerkStadt Hamm – Strukturkonzept zur Stadtentwicklung

Im Vorfeld der Flächennutzungsplan-Neuaufstellung ist 2005 der Bericht „WerkStadt Hamm – Strukturkonzept zur Stadtentwicklung“ verfasst worden. Die damals getroffenen Schwerpunkte der zukünftigen Stadtraumentwicklung für den Bereich Hamm-Norden und deren Zielaussagen werden nachfolgend aufgeführt:

- **Aufwertung Geinegge-Grünzug:** Das Wegesystem an der Geinegge soll eine Aufwertung erhalten. Des weiteren sollen historische Anlagen am Grünzug zugänglich gemacht werden.
- **Freizeit, Erholung und Industrienatur in den Lippe-Auen:** Auf der ehemaligen Mülldeponie sollen Freizeitnutzungen geschaffen werden. Heute befindet sich an dieser Stelle das Naherholungsgebiet „Nienbrügger Berg“.
- **Neue Nachbarschaften im Westen von Heessen:** Die Wohnbaulandpotenziale im Westen von Heessen sollen genutzt werden, um die Infrastruktur des Bezirks auch zukünftig auslasten zu können. Die wertvollen Grünbestandteile sind zu erhalten, neue Wohngebiete als identitätsstarke Nachbarschaften ausprägen. Heute befindet sich an dieser Stelle im Untersuchungsgebiet das Wohngebiet „Heimshof“. Dieses wird aktuell in Richtung Osten erweitert.



Abb. 2: WerkStadt Hamm, Strukturkonzept zur Stadtentwicklung, Ausschnitt Hamm-Norden mit Untersuchungsgebietsabgrenzung (nach Büro scheuven + wachen, 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. Dabei geht es nicht nur um die Ausweisung neuer Flächen für kommende oder andere Nutzungen, sondern auch um die Sicherung und die Festigung der vorhandenen städtebaulichen Struktur und vorhandener Grün- und Freiflächenstrukturen. Die Nutzung der gesamten Flächen in der Gemeinde ist so zu steuern, dass eine möglichst konfliktfreie Flächenverteilung der vorhersehbaren Nutzungsansprüche abgewogen werden kann.

Für das Untersuchungsgebiet der Rahmenplanung weist der FNP vorrangig Wohngebiete sowie vereinzelte Misch- und Gewerbegebiete aus. Ins Auge springen ebenfalls die zahlreichen Grünflächen sowie die im Untersuchungsgebiet stark ausgeprägten Bahnflächen.

Der aktuell gültige FNP für die Stadt Hamm stammt aus dem Jahr 2008. Eine Neubekanntmachung des FNP gemäß § 6 (6) BauGB ist zum 17.08.2021 erfolgt.

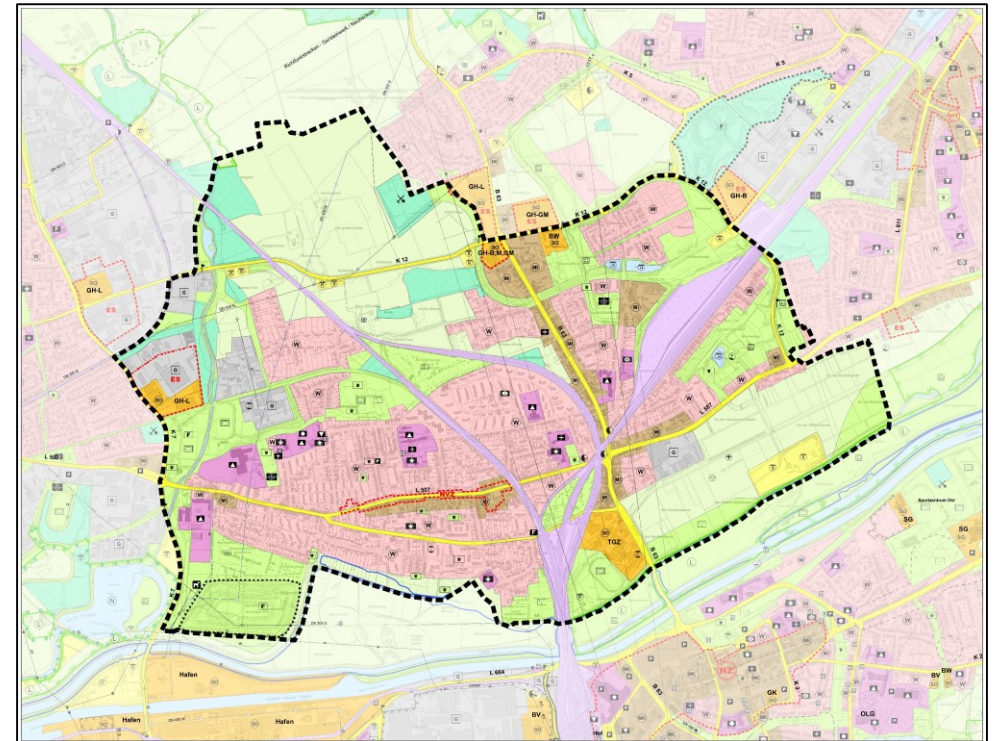


Abb. 3: Auszug Flächennutzungsplan in der Fassung der Neubekanntmachung von August 2021

2.3 Regionalplan und Regionalplan-Entwurf (RVR)

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, da der RVR in dieser Funktion auch die Zuständigkeit für einen neuen Flächenumriss hat, die Metropole Ruhr. Der Planentwurf befindet sich in der Aufstellung, die dritte Offenlage wurde aktuell abgeschlossen. Der Entwurf stellt für den Untersuchungsraum der Rahmenplanung insbesondere Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) sowie einen regionalen Grünzug dar:

- Der Allgemeine Siedlungsbereich für Hamm-Norden deckt sich mit den bestehenden Siedlungsflächen des Sozialraums. Größere Siedlungserweiterungen sind nicht vorgesehen.
- Der regionale Grünzug umfasst die Lippeaue und das Naherholungsgebiet „Nienbrügger Berg“.
- Des Weiteren wird eine Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung für eine Umgehung der Kreuzung Münsterstraße/ Bockumer Weg/Heessener Straße ausgewiesen.

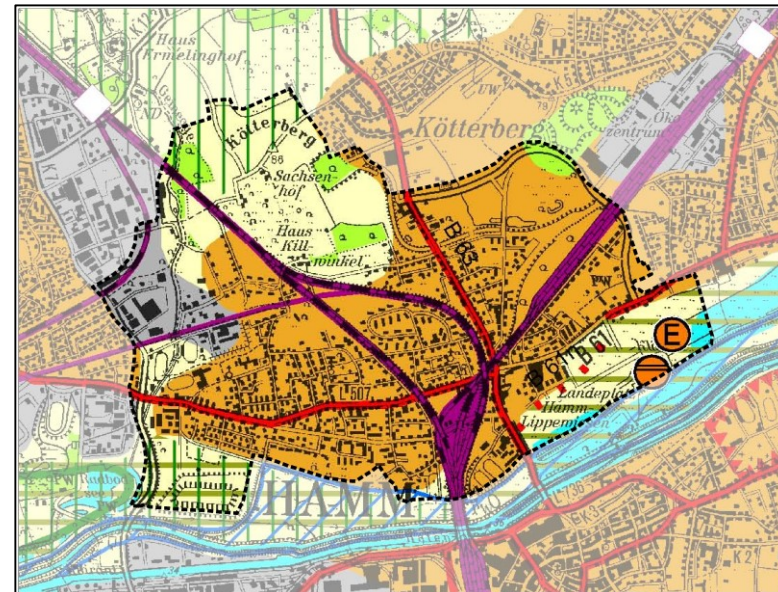


Abb. 4: Auszug Regionalplan (Bezirksregierung Arnsberg)

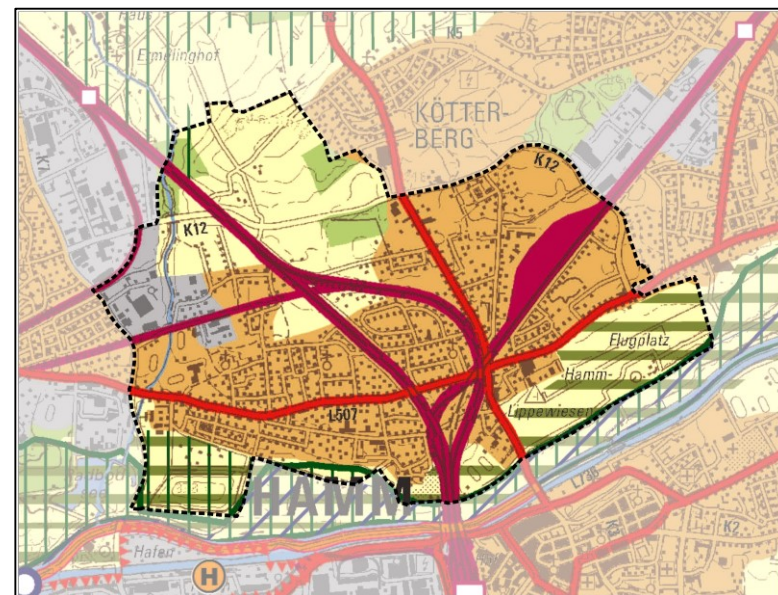


Abb. 5: Auszug Regionalplan – Entwurf (RVR, 2022)

2.4 Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden (1997)

Das Büro „BASTA – Büro für Architektur und Stadtentwicklung“ hat 1997 im Auftrag der Stadt Hamm eine städtebauliche Rahmenplanung für den Hammer Norden erarbeitet.

Hauptgrund für die Erstellung waren räumlich-bauliche Defizite im Stadtteil, die zu einer Imageverschlechterung des Hammer Nordens beitragen. Ziele waren die Erarbeitung von Rahmenkonzepten in den Bereichen Nutzungen, Ortsbild, Grün- und Freiräume sowie Verkehr.

Wesentliche Inhalte der damaligen Rahmenplanung waren:

- Bestandsverbesserungen unterschiedlicher Wohngebiete (u. a. Schottschleife, Mattenbecke, Westberger Weg).
- Der Ausbau der sozialen Infrastruktur im Hammer Norden (u. a. Errichtung eines Stadtteilzentrums und Schaffung Angebote für Kinder und Jugendliche).
- Die Umgestaltung des Rheinsberger Platzes, des Karlsplatzes und des Tondernplatzes.
- Die naturnahe Gestaltung der Geinegge und der Anbindung der Kohlebahntrasse an das Ökozentrum.
- Die Schaffung von zusätzlichen Spielplätzen (u. a. Oranienburger Straße und Bramwiese).
- Straßenraumgestaltungen des Bockumer Weges, der Heessener Straße und des Kreuzungsbereiches Münsterstraße/Heessener Straße/Bockumer Weg.
- Ergänzungen des Fuß- und Radwegenetzes.

Von den zuvor genannten Punkten wurden verschiedene Inhalte bereits umgesetzt, beispielsweise der Ausbau der sozialen Infrastruktur im Hammer Norden, Bestandsverbesserungen in der Schottschleife und die Schaffung zusätzlicher Spielplätze.

Auf der anderen Seite sind unter anderem die Straßenraumgestaltung des Bockumer Weges und der Kreuzung Münsterstraße/Heessener Straße/Bockumer Weg weiterhin Aufgabenstellungen der Stadtplanung.

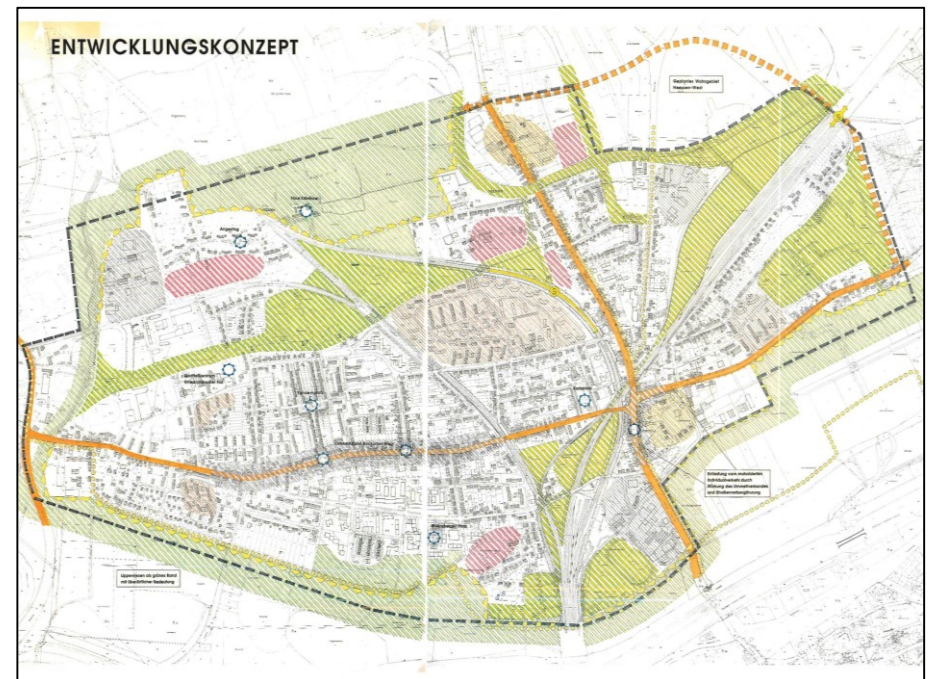


Abb. 6: Auszug aus dem Entwicklungskonzept der städtebaulichen Rahmenplanung Hamm-Norden (Büro BASTA, 1997)

2.5 Städtebauliche Rahmenplanung Heessen-West (1997)

Der vom Büro Boockhoff & Rentrop erarbeitete Rahmenplan Heessen-West wurde 1997 vom Rat der Stadt Hamm als Handlungsrahmen für die bauliche Entwicklung beschlossen. Eine bauliche Realisierung hat bis heute nicht in dem damals beabsichtigten Umfang stattgefunden.

Lediglich die Wohnbaufläche Heimshof südlich des Sachsenrings ist in einem ersten Bauabschnitt realisiert worden. Aktuell befindet sich mit Heimshof Ost ein zweites Baugebiet kurz vor Abschluss der Umsetzung.

Diese Rahmenplanung wurde (ebenfalls durch das Büro Helmut Rentrop Architekten) im August 2022 fortgeschrieben. Im Zuge der Fortschreibung wurden insbesondere die Flächen nördlich des Sachsenrings in den Blick genommen. Diese Flächen sind ein Vertiefungsbereich der städtebaulichen Rahmenplanung Heessen.

2.6 Förderprogramm „Soziale Stadt“ Hamm-Norden (1993-2009)

Im Zuge des Förderprogramms „Soziale Stadt“ wurden im Hammer Norden zahlreiche arbeitsmarktpolitische, städtebauliche und soziale Projekte unter der Nutzung von Städtebaufördermitteln realisiert. Der Stadt ist es gelungen, nach Auslauf der Förderung durch Bereitstellung kommunaler Mittel die aufgebaute soziale Infrastruktur und das damit verbundene Netzwerk vieler Akteure aufrechtzuerhalten. Auch nach dem Ende der Programmlaufzeit konnten weitere Projekte und Aktionen dieser Art im Hammer Norden durchgeführt werden.

Beispiele umfassen u. a. die Errichtung des Stadtteilzentrums Hamm-Norden an der Sorauer Straße. Das Zentrum beinhaltet bspw. das Stadtteilbüro und ein familienpädagogisches Zentrum sowie weitere soziale Einrichtungen. Der historische „Griesskamp´sche Hof“ wurde zu einer Kita und einem Bürgertreff umfunktioniert. Neben diesen städtebaulichen Maßnahmen wurden auch weitere Sozialprojekte umgesetzt, wie bspw. die Einrichtung eines „Jobtreffs“ der AWO.

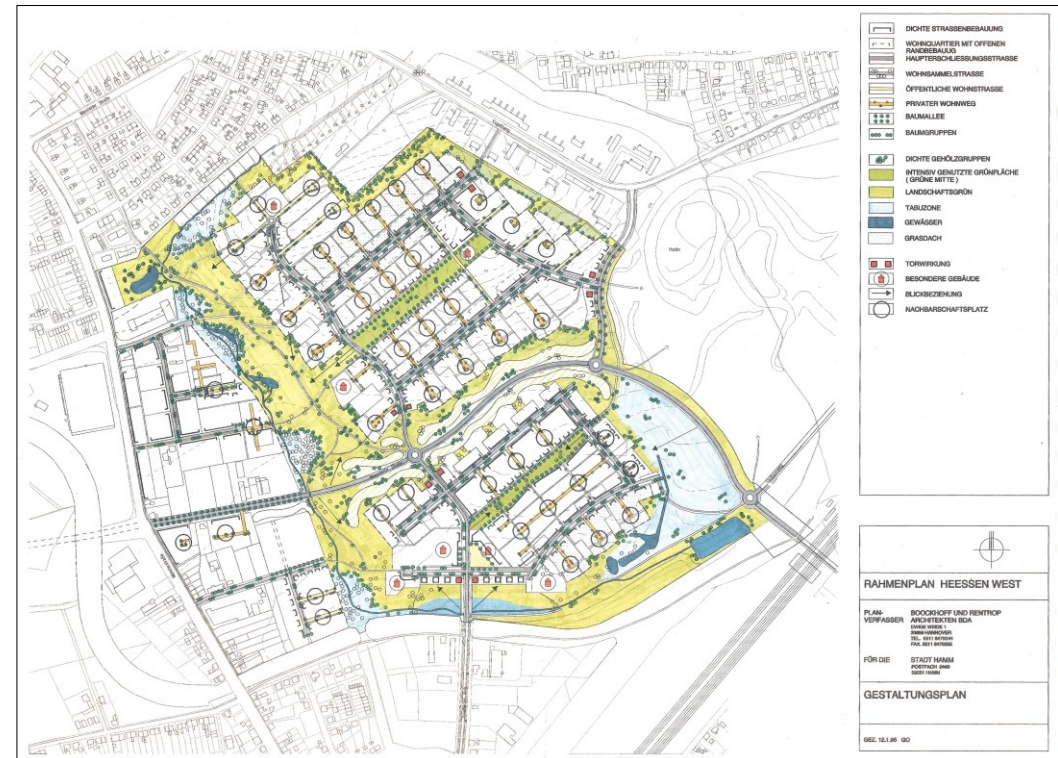


Abb. 7: Rahmenplan Heessen-West (Büro Boockhoff & Rentrop, 1997)

2.7 Strukturdaten: Bevölkerungsentwicklung und -prognosen

Ein wichtiger Faktor für die zukünftige städtebauliche Entwicklung ist die durch den demographischen Wandel geprägte Entwicklung der Bevölkerung. Die Bevölkerungsprognose der Stadt Hamm 2018-2035 bezieht sich auf den Sozialraum Hamm-Norden, der sich hinsichtlich der Siedlungsflächen mit dem Untersuchungsgebiet der Rahmenplanung deckt.

Die Einwohnerzahl des Sozialraums lag demnach 2003 bei 12.854 und ist bis Ende 2020 auf 13.808 Einwohner gestiegen. Die Prognose weist bis 2025 mit 14.020 Einwohnern eine steigende Bevölkerungszahl aus. Bis zum Jahr 2035 wird die Bevölkerungszahl voraussichtlich leicht weiter steigen und dann bei 14.172 Einwohnern liegen.

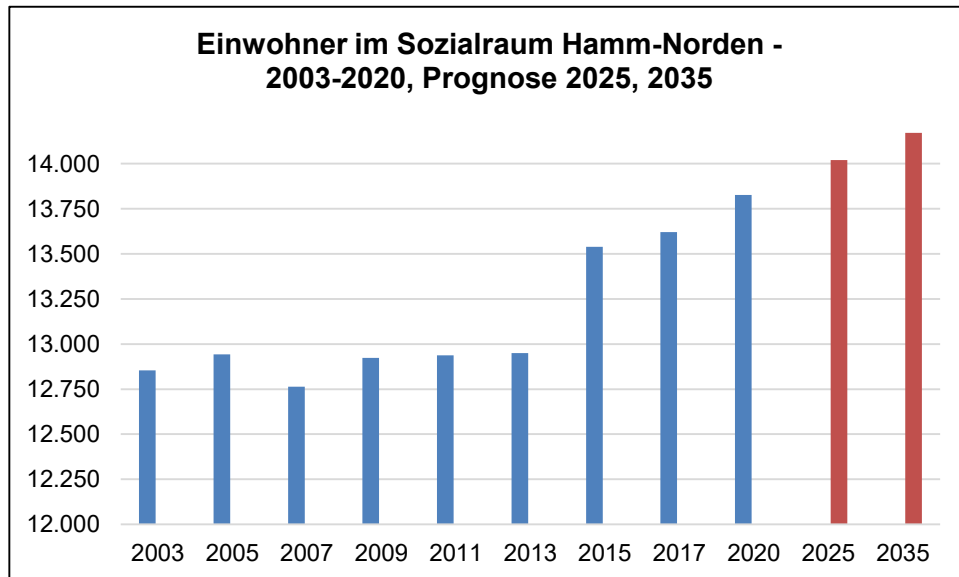


Abb. 8: Einwohnerentwicklung und -prognose Sozialraum Hamm-Norden

Anteil der Altersgruppen

Die Bevölkerungsprognose der Stadt Hamm 2018-2035 rechnet mit einem Anstieg sowohl der jüngeren als auch der älteren Bevölkerung. Im Sozialraum Hamm-Norden lag der Anteil an Einwohnern über 65 Jahren 2020 bei 17,3 %. Bis 2035 soll der Anteil auf bis zu 18,3 % ansteigen. Die Zahl der jüngeren Bevölkerung zwischen 0 und 24 Jahren wird bis 2035 ebenfalls ansteigen und ca. 33 % der Bevölkerung ausmachen. Im Jahr 2017 lag der Anteil der 0-24 Jährigen bei ca. 31 %.

Anteil der Singlehaushalte

Neben der Alterung der Bevölkerung lässt sich auch ein Trend zu mehr Single-Haushalten im Sozialraum Hamm-Norden beobachten: Während ihr Anteil im Jahr 2003 noch 38,1 % betrug, stieg dieser bis 2020 auf ca. 41 % an. Damit liegt der Anteil an Single-Haushalten im Sozialraum leicht unter dem städtischen Durchschnitt in Höhe von 42,0 % (2020).

Größe der Haushalte

Mit diesem Trend einhergehend ist auch die durchschnittliche Haushaltsgröße im Sozialraum Hamm-Norden in den letzten Jahren gesunken. Im Jahr 2003 betrug die durchschnittliche Haushaltsgröße 2,24 Personen pro Haushalt, bis 2020 sank diese auf 2,19 Personen, sie liegt damit aber immer noch über dem städtischen Durchschnitt von 2,06 Personen (2020).

3. Bestandsanalyse

3.1 Grün- und Freiraumstruktur

Stärken/Potenziale

- Vor allem der Norden des Untersuchungsgebietes ist stark durchgrünt. Über diesen Bereich verläuft auch der „Grüne Ring“ des Masterplan Freiraum, der stadtnahe Landschaftsräume verknüpfen soll. Hier befinden sich weitläufige Grünstrukturen in Form von Landwirtschafts- und Grünflächen.
- Im Untersuchungsgebiet ist eine nahezu durchgängige West-Ost-Grünverbindung zwischen Bockum-Hövel und Heessen vorhanden (Kohlebahntrasse), wodurch sich Potenziale einer attraktiven Wegeggestaltung ergeben.
- Der Bürgerpark Katzenkuhle und das Adolf-Brühl-Stadion bieten unterschiedliche Aktivitätsmöglichkeiten und haben eine hohe Aufenthaltsqualität. Sowohl für Kinder als auch ältere Personen gelten sie als bedeutende Naherholungsfläche.
- In unmittelbarer Nähe zum Untersuchungsgebiet befindet sich die Lippeaue, die ein hohes Naherholungs- und Freizeitpotenzial bietet. Die Gestaltung des „Erlebensraum Lippeaue“ kann ihre Naherholungsfunktion weiter stärken und Synergieeffekte für den Hammer Norden erzeugen.
- Der Nienbrügger Berg gilt vor allem bei älteren Personen als wichtige Naherholungsfläche. Durch den neuen „Erlebensraum Lippeaue“ besteht das Potenzial, ihn als Naherholungsgebiet weiter zu qualifizieren.
- Im Hammer Norden existieren mehrere Gemeinschaftsprojekte zur Freiraumgestaltung und -nutzung. Als Beispiele seien das „Urban Gardening“-Projekt in der Lippeaue und die Anlage von Hochbeeten an der Oranienburger Straße genannt.
- Der Verlauf der ehemaligen Werksbahntrasse im Kreuzungsbereich Münsterstraße/Killwinkler Straße bietet Potenziale, eine neue Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen.

Schwächen

- In Nord-Süd-Richtung lassen sich nur wenige begehbare Grünverbindungen, insbesondere in thermisch belasteten Siedlungsbereichen identifizieren.
- Die Wegeverbindung zwischen der Kreuzung Römerstraße/ Bockumer Weg und dem Radbodsee ist für Außenstehende nicht erkennbar. Zudem weisen der Pflegezustand und die Gestaltung erhebliche Mängel auf.
- An einzelnen Grünzügen sind nur wenige oder keine Aufenthalts- oder Pausenmöglichkeiten vorhanden.
- Die fußläufige Erreichbarkeit von Spiel- und Bolzplätzen ist für Kinder unter sechs Jahren (Entfernung: 200 m) nicht überall im Hammer Norden gegeben.
- Die innere Erschließungssituation und Ausstattung einzelner Spielplätze im Untersuchungsgebiet weisen Defizite auf.
- Die Erschließung und Anbindung der Sportanlagen des BV 09 Hamm und des HTC Hamm, die eine hohe Bedeutung für die Anwohnenden des Hammer Nordens haben, sind unzureichend.
- Die Wege im Bürgerpark Katzenkuhle sind teilweise uneben und für Personen mit körperlichen Einschränkungen nur schwer begehbar. Gleiches gilt stellenweise für den Oberflächenbelag des Herbert-Sandhoff-Wegs zwischen Katzenkuhle und Adolf-Brühl-Stadion. Weiterhin wirken einzelne Attraktionen in der Katzenkuhle sanierungsbedürftig, wie beispielsweise die Skateanlage.
- Insgesamt existieren nur wenige Waldflächen im Hammer Norden.

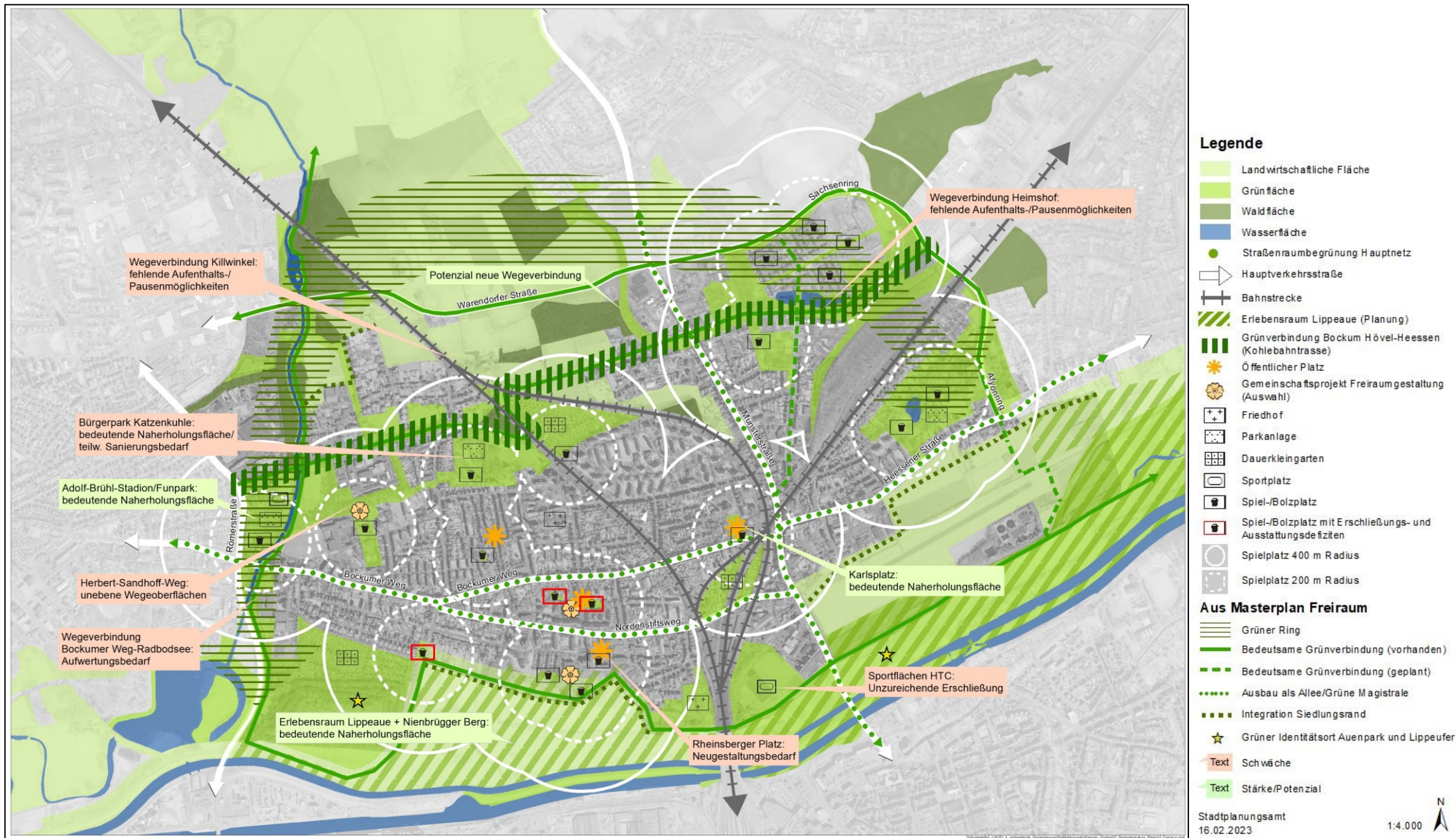


Abb. 9: Bestandsanalyse Grün- und Freiraumstruktur

3.2 Klimaschutz und Klimaanpassung

Stärken/Potenziale

- Der Großteil der vorhandenen Grünflächen hat eine sehr hohe thermische Ausgleichsfunktion. So können thermisch belastete Siedlungsbereiche in unmittelbarer Umgebung durch die angrenzenden Grünflächen „abgekühlt“ werden.
- In unmittelbarer Nähe zum Hammer Norden befinden sich drei bedeutende Frischluftschneisen bzw. Kaltluftvolumenströme, die Frischluft in die Siedlungsbereiche transportieren und ebenfalls zur besseren Durchlüftung beitragen können.
- Die Begrünungsrate im Hammer Norden ist vor allem an den Siedlungsrändern des Untersuchungsgebietes hoch. Diese Grünflächen haben ebenfalls eine hohe Bedeutung für den Kaltluftvolumenstrom und die Kaltluftproduktionsrate, die maßgeblich zur Abkühlung der Siedlungsbereiche beitragen.
- Einzelne Siedlungskomplexe haben nach Angaben des LANUV ein hohes Dachbegrünungspotenzial, u. a. die Schottschleife/ Schlagenkamp, die Umgebungsbebauung des Rheinsberger Platzes sowie zahlreiche Gewerbe- und Schulgebäude.
- In den Siedlungsbereichen südlich des Bockumer Weges und zwischen Bockumer Weg, Großem Sandweg und Landwehrweg existiert eine hohe Eignung der Dachflächen für Solaranlagen. Hierdurch entsteht ein Potenzial zur Erhöhung der Nutzung von erneuerbaren Energien.
- Die Gefahr von Überschwemmungen und Hochwasser durch Starkregenereignisse ist im Hammer Norden (bis auf eine Ausnahme) vergleichsweise gering.
- Die Schadstoffbelastung an der stark befahrenen Münsterstraße hat sich nach Angaben des Lippeverbandes in den vergangenen Jahren gebessert.

Schwächen

- Insbesondere der Siedlungsbereich nördlich des Bockumer Weges sowie die begleitenden Siedlungsflächen der Münsterstraße haben nach Angaben des LANUV eine ungünstige thermische Situation. In diesen Bereichen liegt gleichzeitig ein hoher Versiegelungsgrad der Siedlungsflächen vor. Das Risiko einer verringerten Versickerungsrate von Niederschlagswasser und einer Überhitzung steigt hierdurch. Infolgedessen ergibt sich ein erhöhtes Risiko für Hochwasser und Gesundheitsbelastungen der Anwohner durch Hitzeereignisse.
- Im Bereich der „Mattenbecke“ besteht aufgrund einer Bergbausenkung ein erhöhtes Risiko für Hochwasser/ Überschwemmungen durch Starkregen. Für eine angemessene Entwässerung ist das Pumpwerk des Lippeverbandes vor Ort von großer Bedeutung.
- Nahezu alle Siedlungsbereiche im Untersuchungsgebiet mit weniger günstiger thermischer Situation sind Klimawandel-Vorsorgebereiche. Die Ausweisung von Klimawandel-Vorsorgebereichen zeigt das Risiko, dass sich die thermische Belastung durch den Klimawandel in diesen Bereichen zukünftig erhöhen wird.
- Vor allem im Siedlungsbereich zwischen Kohlebahntrasse, Bockumer Weg und der westlichsten Bahntrasse ist das Potenzial für Dachbegrünungen und den Aufbau von Solaranlagen auf Dächern aufgrund der Ausrichtung der Dächer und der vorhandenen Dachformen nach Angaben des LANUV und des RVR gering.

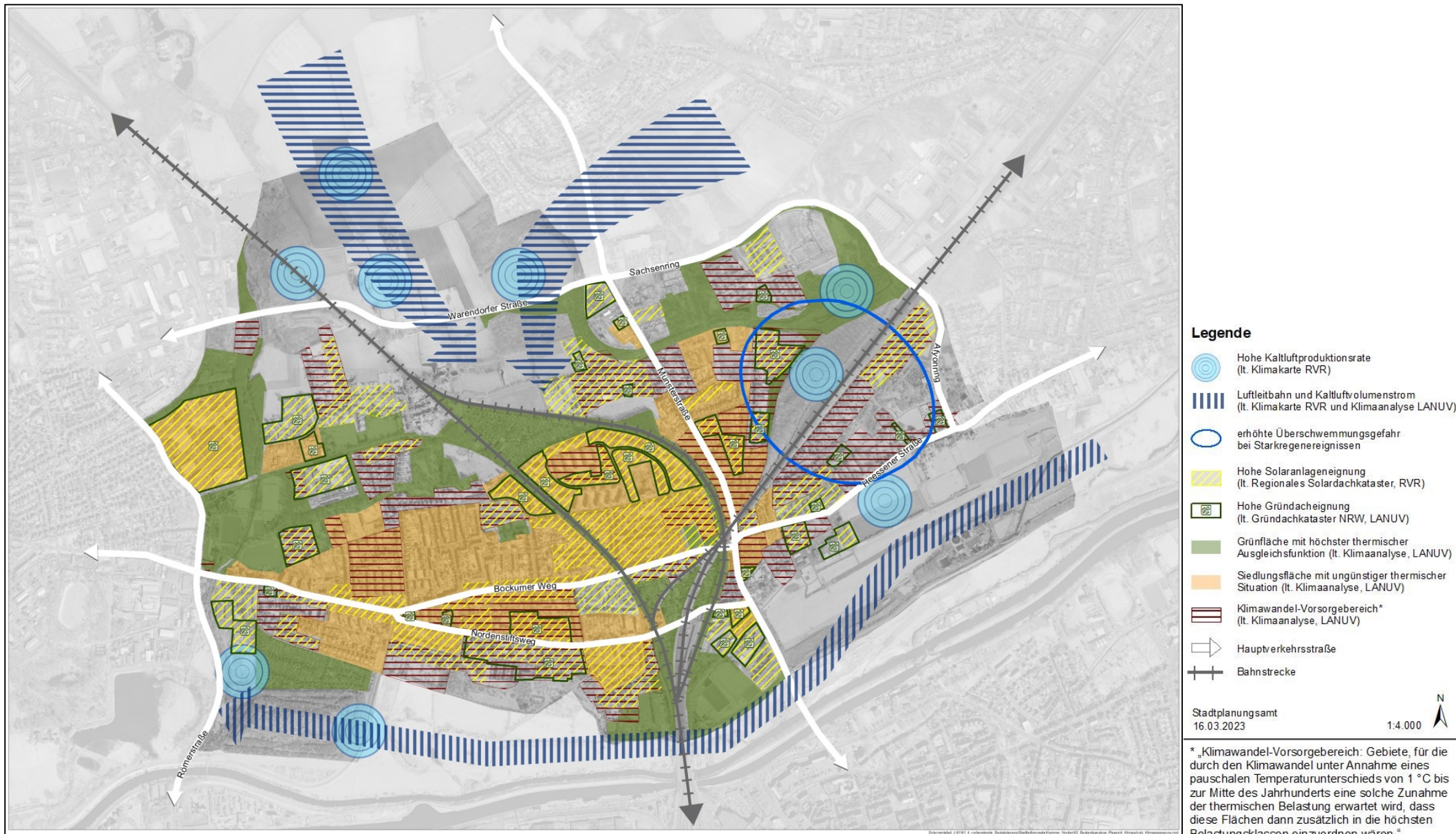


Abb. 10: Bestandsanalyse Klimaschutz und Klimaanpassung; Quelle: LANUV 2020; Regionalverband Ruhr 2021

3.3 Stadtgestaltung

Stärken/Potenziale

- Im Untersuchungsgebiet existieren städtebaulich prägnante Quartiere. Beispiele sind die Bebauung im Bereich Tondern-, Schleswig- und Holsteinstraße sowie gründerzeitliche Einzelgebäude am Bockumer Weg. Durch diese städtebauliche Qualität wird auch die Wohnumfeldqualität gesteigert.
- Der Karlsplatz im Zentrum des Untersuchungsgebietes wurde vor kurzem neu gestaltet und bietet die Möglichkeit für eine wohnortnahe Freizeitgestaltung und Erholung. Er gilt weiterhin als ein beliebter Aufenthaltsort von Kindern und Jugendlichen.
- Der Tondernplatz und die Platzfläche an der Oranienburger Straße bieten durch ihre zentrale Lage in angrenzenden Quartieren das Potenzial als Quartiersplätze und -treffpunkte.
- Im Hammer Norden finden mehrere gemeinschaftliche Aktionen zur Aufwertung des Wohnumfeldes statt (z. B. Mosaik- und Hochbeetprojekte des Stadtteilbüros an der Oranienburger Straße). Durch ein solches gesellschaftliches Engagement kann die Identifikation der Anwohnenden mit dem Stadtteil und ihrem Quartier gestärkt werden.
- Durch den angestrebten Umbau des Bockumer Weges zwischen Geinegge und Posener Straße sowie der Heessener Straße besteht das Potenzial, den Straßenzug zusätzlich zu begrünen und den öffentlichen Raum aufzuwerten.
- Die Münsterstraße wurde nördlich der Kreuzung Bockumer Weg/ Heessener Straße vor kurzem durch die Stadt Hamm hinsichtlich ihrer Straßenbegrünung weiterentwickelt, beispielsweise wurden vorhandene Baumscheiben gestaltet.
- Durch die neu geplante Bebauung am Kreisverkehr Münsterstraße/Sachsenring ergibt sich das Potenzial, den Bereich städtebaulich aufzuwerten.

Schwächen

- Die Münsterstraße weist hinsichtlich ihrer Gestaltung, angrenzenden Bebauung und des öffentlichen Raumes städtebauliche Defizite auf. So sind Teilabschnitte beispielsweise nur wenig begrünt und werden durch Leerstände geprägt.
- Der Rheinsberger Platz am Nordenstiftsweg weist bauliche und gestalterische Defizite sowie Mängel in seinem Pflegezustand, seiner Begrünung und seinen Nutzungsmöglichkeiten auf.
- Der Tondernplatz weist wenige Begrünungselemente und eine hohe Versiegelung auf. Hierdurch steigt unter anderem das Risiko einer Überhitzung des Platzes bei hohen Temperaturen.
- Mehrere Bereiche im Hammer Norden weisen eine eher heterogene Bebauungsstruktur auf. Hierdurch entsteht an manchen Orten der Eindruck einer ungeordneten Siedlungsstruktur. Beispiele hierfür sind rückwärtige Bereiche der Münsterstraße sowie die Bebauungsstrukturen im Bereich Memeler Straße/Danziger Straße.
- Im Hammer Norden sind punktuell Wohngebäude vorhanden, die eine schlechte Wohnqualität haben und gleichzeitig das Wohnumfeld negativ beeinflussen.
- Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Bahnanlagen wirken als räumliche Barriere und beeinflussen das Ortsbild negativ.
- Aufgrund seiner historischen Entwicklung hat sich im Hammer Norden keine zentral gelegene Ortsmitte ausgebildet.

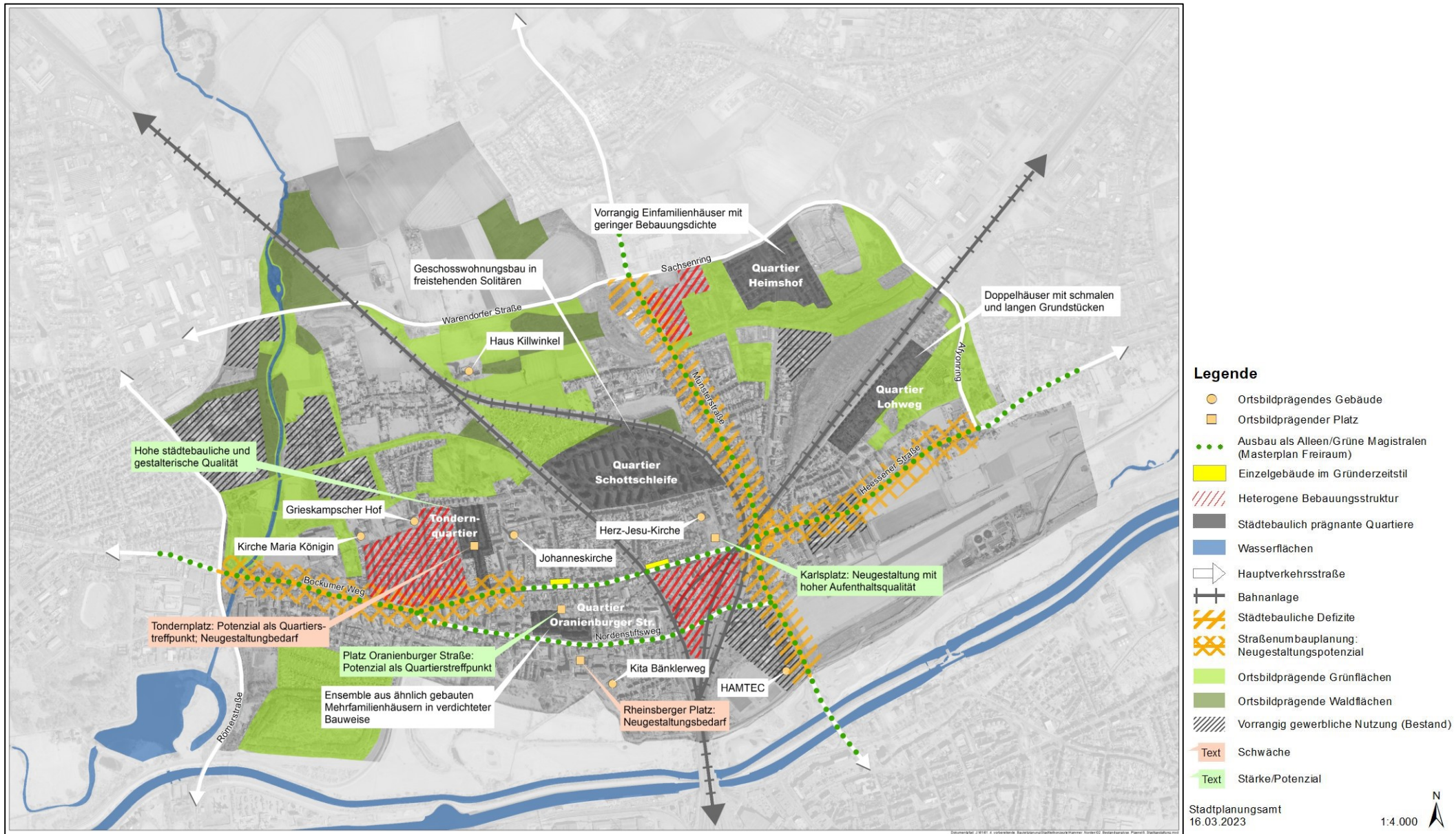


Abb. 11: Bestandsanalyse Stadtgestaltung

3.4 Bauliche Nutzung

3.4.1 Wohnen

Stärken/Potenziale

- Die vorhandenen Wohnbauflächen sind in ihrer Bebauungsart und Gestaltung sehr vielfältig. Hierdurch ergibt sich ein vielfältiges Wohnraumangebot für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen. So entsteht ein Potenzial für eine diversifizierte Bevölkerungsstruktur im Hammer Norden.
- Vor allem in den Randlagen des Untersuchungsgebietes ergibt sich durch die räumliche Nähe zu großflächigen Grünstrukturen ein attraktives Wohnumfeld. Hierdurch kann die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner gesteigert werden.
- Durch die Ausweisung neuen Wohnraums an der Seeburger Straße wurde zusätzliches Wohnen in barrierefreier, energieeffizienter und klimafreundlicher Bauweise im Hammer Norden ermöglicht. Das oben genannte Potenzial einer diversifizierten Bevölkerungsstruktur wird durch die Schaffung von altersgerechtem Wohnraum unterstützt.
- Das Neubaugebiet „Heimshof Ost“ weist ebenfalls viel zusätzlichen Wohnraum für den Hammer Norden aus und ist stark gefragt. An dieser Stelle wurden sowohl Einfamilien- als auch Mehrfamilienhäuser entwickelt. Hier wird auch geförderter Wohnraum geschaffen.

Schwächen

- Die Flächenpotenziale für den Neubau sind im Hammer Norden so gut wie ausgeschöpft. Die vorhandenen Potenzialflächen für Wohnen sind größtenteils kleine Flächen, über welche Nachverdichtungen entwickelt werden können (siehe S. 23). Es gilt zu prüfen, inwieweit im Hammer Norden Nachverdichtungen in Form von Gebäudeaufstockungen erfolgen können. Diese Aufstockungen sind jedoch meistens nur im Einzelfall möglich.
- Die Wohnsituation entlang der Münsterstraße wird durch Lärm- und Schadstoffimmissionen aufgrund des stark erhöhten Kfz- und Bahnverkehrsaufkommens beeinträchtigt.
- Im Hammer Norden finden sowohl Alleinerziehende als auch junge Familien trotz der in jüngerer Vergangenheit umgesetzten Neubauvorhaben nur schwierig angemessenen Wohnraum.

Potenzialflächen für wohnbauliche Entwicklungen
(Stand März 2023)

Wohnbauliche Entwicklungsflächen im B-Plan Verfahren	
<p>Sorauer Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan 06.010, 5. Änderung, Satzungsbeschluss 23.06.2015 • Flächengröße ca. 0,3 ha • ca. 10 Wohneinheiten (WE) 	<p>Am Beisenort</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan 07.105, Aufstellungsbeschluss 15.05.2018 • Flächengröße: 0,5 ha • Insgesamt knapp 50 WE geplant (sowohl gefördert als auch freifinanziert)
<p>Heessener Straße/Sachsenring</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan 07.095, Aufstellungsbeschluss 12.04.2011 • Flächengröße: 0,2 ha • ca. 6 WE 	<p>Neuruppiner Straße (Wohnbaureservefläche Siedlungsflächenmonitoring (SFM) Ruhr*)</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan 06.051, 1. Änderung, Satzungsbeschluss 10.08.1999 • Flächengröße: ca. 0,2 ha • ca. 6 WE

Weitere potenzielle Wohnbau-Entwicklungsflächen	
<p>Goorweg/Angerring (u. a. Wohnbaureservefläche SFM Ruhr)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flächengröße: ca. 2,7 ha • FNP: Wohnbaufläche • ca. 30 WE 	<p>In der Wüste (Wohnbaureservefläche SFM Ruhr)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flächengröße: ca. 0,2 ha • FNP: Wohnbaufläche • ca. 6 WE
<p>Heessener Straße/Afyonring</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flächengröße: ca. 0,1 ha • FNP: Wohnbaufläche • ca. 12 WE 	

*Siedlungsflächenmonitoring Ruhr: Der Regionalverband Ruhr ermittelt als Regionalplanungsbehörde die in den kommunalen Flächennutzungsplänen gesicherten Flächenreserven für Wohnen und Gewerbe. Das Siedlungsflächenmonitoring wird alle drei Jahre fortgeschrieben.

Sonstige potenzielle Entwicklungsflächen (Stand März 2023)

Entwicklungsflächen im B-Plan Verfahren	Weitere Entwicklungsflächen
<p>Östlich Seeburger Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan 07.107 • Flächengröße: ca. 6,9 ha 	<p>Sorauer Straße/Stadtteilzentrum</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flächengröße: ca. 0,4 ha • FNP: Fläche für den Gemeinbedarf
	<p>Römers Wiese</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flächengröße: ca. 2,1 ha • FNP: Grünfläche

3.4.2 Gewerbe

Stärken/Potenziale

- Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Gewerbegebiete werden größtenteils durch kleine bis mittelständische Betriebe geprägt. Gewerbeflächen sind größtenteils auf gemischten Bauflächen des FNP sowie in allgemeinen Siedlungsbereichen der Regionalplanung angesiedelt, wodurch die Wohnverträglichkeit des Gewerbes planungsrechtlich gesichert wird.
- Das Gewerbegebiet Phillip-Reis-Straße/HAMTEC bietet ein attraktives Erscheinungsbild mit begrüntem Zufahrtsstraßen und einer ausgeprägten Stellplatzbegrünung. Seine Gestaltung kann eine Vorbildfunktion für andere Gewerbegebiete einnehmen.
- Der aufgegebene Standort der Firma Leithäuser an der Heessener Straße soll zukünftig eine neue Nutzung erfahren.
- Der ehemalige „ATU“-Standort an der Heessener Straße soll zukünftig einer neuen Nutzung zugeführt werden. An dieser Stelle befindet sich ebenfalls der Bebauungsplan 07.107 „Östlich Seeburger Straße“ im laufenden Verfahren, um Neuansiedlungen an den ehemaligen Standorten der Firmen ATU und Leithäuser zu steuern.
- Die aktuell brachliegende Gewerbefläche nördlich des Dr.-Wilhelm-Lippmann-Weges im Gewerbegebiet „Loddenkamp“ wird zukünftig wieder für gewerbliche Zwecke genutzt werden.
- Die Brachfläche des ehemaligen „Praktiker“-Marktes an der Münsterstraße wird zukünftig eine neue gewerbliche Nutzung erfahren.
- Durch die geplanten Reaktivierungen vorhandener Gewerbebrachen besteht das Potenzial, die Gewerbestruktur im Hammer Norden zu erweitern bzw. weiter zu diversifizieren.

Schwächen

- Die Flächenpotenziale für zusätzliche Gewerbeansiedlungen (außerhalb der zuvor genannten Reaktivierungen von Brachflächen) im Hammer Norden sind weitgehend ausgeschöpft.
- Das Gewerbegebiet Goorweg hat ein negatives Erscheinungsbild mit teilw. renovierungsbedürftigen Gebäuden, Straßenoberflächen in schlechtem Zustand und nur wenigen Begrünungselementen. Auch die Zuwegungen zum Gewerbegebiet Goorweg sind ausbaufähig. Dies liegt unter anderem an unebenen Wegeoberflächen und schmalen straßenbegleitenden Fußwegen.
- Das ehemalige „Praktiker-Gelände“ an der Münsterstraße sowie der ehemalige „ATU“-Standort an der Heessener Straße sind ungeordnete Bereiche, die das Ortsbild negativ beeinflussen. Beide Flächen befinden sich zudem an Ortseingängen in den Hammer Norden. Der negative Einfluss auf das Ortsbild wird hierdurch verstärkt.

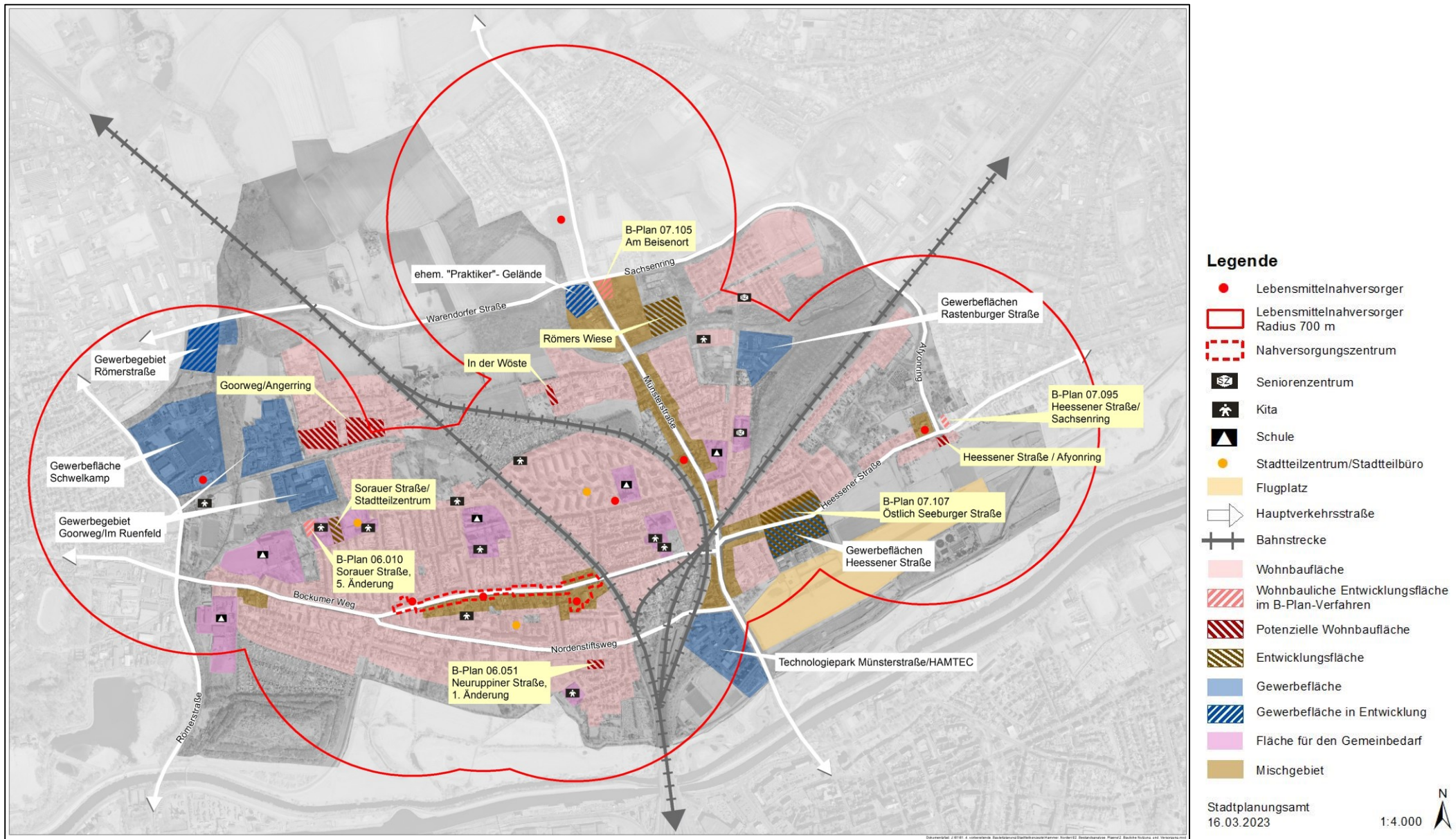
3.4.3 Versorgung

Stärken/Potenziale

- Die Nahversorgung im Untersuchungsgebiet ist gut. Mehrere großflächige Nahversorger in Form von Discountern sind in fußläufiger Erreichbarkeit zu Wohngebieten angesiedelt.
- Das Nahversorgungszentrum Bockumer Weg bietet eine Mischung aus Lebensmittelnahversorgung und Dienstleistungen in zentraler Lage des Hammer Nordens.
- Das Stadtteilzentrum Hamm-Norden bietet eine große Anzahl an Einrichtungen, Veranstaltungen und Kursen an. Durch die zwei vorhandenen Außenstandorte des Stadtteilbüros ist außerdem ein quartierseigenes Angebot an Beratungen und Veranstaltungen gesichert. Hierdurch wird die soziale Infrastruktur und das zivilgesellschaftliche Engagement im Hammer Norden (auch nach Auslauf des Förderprogramms „Soziale Stadt“) gestärkt.
- Im Hammer Norden existiert ein ausgeprägtes Akteursnetzwerk im sozialen Bereich, welches viele unterschiedliche Angebote für die Bevölkerung stellt. Hierzu zählen beispielsweise Beratungs-, Förderungs-, Freizeit- und Sportangebote für unterschiedliche Personen- und Altersgruppen.
- Im Hammer Norden ist eine neue Großtagespflegestelle und der Neubau von zwei viergruppigen Kitas vorgesehen. Hierdurch ergibt sich das Potenzial, insbesondere die U3-Betreuung im Hammer Norden zu erweitern.

Schwächen

- Im Hammer Norden existiert kein „Marktplatz“ im klassischen Sinne beziehungsweise kein Wochenmarkt. Die Ansiedlung eines Wochenmarktes bietet das Potenzial, das Nahversorgungsangebot im Hammer Norden zu erweitern und den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, regional produzierte Lebensmittel zu erwerben. Hierdurch könnte ebenfalls eine nachhaltige und klimaschonende Nahversorgung gefördert werden.
- Nach den Analyseergebnissen des Berichtes zur frühkindlichen Bildung der Stadt Hamm für das Kita-Jahr 2021/2022 liegt die Versorgungsquote der Kinder zwischen vier Monaten und drei Jahren mit Kita-Plätzen im Hammer Norden nur bei 36 %. Dies ist der niedrigste Wert aller Sozialräume in Hamm. Als Handlungsansatz wird die Schaffung von knapp 70 zusätzlichen U3-Kitaplätzen im Hammer Norden bis 2027/2028 angestrebt. Hierdurch ergibt sich die Notwendigkeit, zusätzliche Kita-Plätze für die U3-Betreuung, insbesondere im Hammer Norden, zu schaffen.



3.5 Verkehr und Mobilität

Stärken/Potenziale

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Der Hammer Norden ist in das überörtliche Hauptverkehrsnetz mit Münsterstraße (B 63 Richtung Münster), Heessener Straße (Richtung Beckum und Lippetal), Bockumer Weg und Warendorfer Straße (Richtung Werne und Lünen) eingebunden. Somit liegt eine gute Erreichbarkeit des Stadtteils für den MIV vor.
- Innerörtliche Direktanbindungen bestehen nach: Bockum-Hövel über die Warendorfer Straße und den Bockumer Weg, in die Innenstadt über die Münsterstraße sowie nach Heessen über die Heessener Straße und den Sachsenring/Afyonring. Hierdurch ist der Stadtteil auch innerörtlich gut per MIV erreichbar.

Fuß- und Radverkehr

- Nahezu alle Hauptverkehrsstraßen (Bockumer Weg, Nordenstiftsweg, Münsterstraße, Heessener Straße, Sachsenring, Warendorfer Straße) sind mit Radwegen ausgestattet oder die Bürgersteige sind für Radfahrende freigegeben. Eine besonders hohe Qualität der begleitenden Rad- und Fußwege liegt am Sachsenring/Afyonring und an der Warendorfer Straße vor. Auch die Verkehrsknotenpunkte an den Hauptverkehrsstraßen sind größtenteils gut für den Rad- und Fußverkehr ausgestattet. Dies sind wichtige Voraussetzungen für einen stark ausgeprägten und sicheren Rad- und Fußverkehr im Stadtteil.
- Die eigenständig geführten Rad- und Fußwegeverbindungen im Untersuchungsbereich sind größtenteils gut befahrbar und breit.
- Bockum-Hövel und Heessen werden über den Hammer Norden durch eine begrünte Rad- und Fußwegachse verbunden (Kohlebahntrasse). So können beide Stadtbezirke ohne größere Umwege vom Hammer Norden aus erreicht werden.

Öffentlicher Personennahverkehr, Sharing-Angebote, Elektromobilität

- Im Februar 2023 wurde am Stadtteilzentrum Hamm-Norden ein erster Standort für ein Carsharing-Auto ausgewiesen. Hierdurch ergibt sich das Potenzial, diese Art der Mobilität im Hammer Norden zu fördern.
- Mit dem Beschluss des Elektromobilitätskonzeptes für die Stadt Hamm ergeben sich neue Potenziale für die Ausweitung von Angeboten der Elektromobilität im Hammer Norden. Beispiele hierfür sind der Ausbau der Ladeinfrastruktur oder Informationsangebote auf Stadtteil- oder Quartiersebene. So können zukünftig Emissionen des Straßenverkehrs eingespart werden.
- Insgesamt ist die Buslinienanbindung des Hammer Nordens gut: Innerörtlich bestehen direkte ÖPNV-Verbindungen in die Innenstadt sowie in die Stadtteile Bockum-Hövel, Heessen, Rhynern, Westtünnen und Werries. Überörtlich bestehen direkte Verbindungen nach Beckum, Werne und Lünen.
- Allgemein liegt eine gute Erreichbarkeit der Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet vor (s. Analysekarte S. 26). Dies ist eine wichtige Grundvoraussetzung für eine gesteigerte ÖPNV-Nutzung durch die Einwohner des Hammer Nordens.

3.5 Verkehr und Mobilität

Schwächen

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Entlang der B63 (Münsterstraße), der Heessener Straße, dem Bockumer Weg, dem Nordenstiftsweg sowie dem Sachsen- und Afyonring liegt eine starke Verkehrsbelastung vor. Am stärksten befahren ist der Abschnitt der Münsterstraße zwischen den Lippebrücken und der Kreuzung mit dem Bockumer Weg/Heessener Straße, über welchen durchschnittlich zwischen 12.500 und 30.000 Fahrzeuge täglich fahren.
- Der Untersuchungsbereich wird durch mehrere kreuzende Bahntrassen zusätzlich mit Lärmemissionen belastet.
- Die Verkehrssituation im Bereich der Unterführungen am Nordenstiftsweg wird von Anwohnenden als stark lärmemittierend und gefährlich angesehen.
- An folgenden Verkehrsknotenpunkten liegen unzureichende und verkehrgefährdende Kreuzungssituationen vor:
 - Kreuzung Münsterstraße/Bockumer Weg/Heessener Straße
 - Kreuzung Bockumer Weg/Nordenstiftsweg

Die genannten Knotenpunkte befinden sich für viele Schülerinnen und Schüler auf ihrem Schulweg. Hierdurch ergeben sich besondere Sicherheitsanforderungen.

Fuß- und Radverkehr

- Die Radwege an den Hauptverkehrsachsen sind teilweise sehr schmal und uneben (z. B. am Bockumer Weg, der Heessener Straße und der Münsterstraße).

- Die Rad- und Fußwegeverbindung in Richtung Innenstadt entlang der Bahngleise wirkt aufgrund ihrer mangelhaften Qualität als Gefahrenstelle und Angstraum.
- Für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende gibt es entlang der Heessener Straße nur wenige Querungsmöglichkeiten.
- Die Wegeverbindung zwischen der Kreuzung Römerstraße/Bockumer Weg und dem Radbodsee ist für Außenstehende nicht ersichtlich. Der Pflegezustand weist erhebliche Mängel auf.

Öffentlicher Personennahverkehr, Sharing- Angebote, Elektromobilität

- In den Abendstunden ist die Taktung der ÖPNV-Verbindungen in Richtung Innenstadt nach Angaben der Bürgerinnen und Bürger zu gering. An einzelnen Haltestellen fährt nach 19 Uhr sowohl unter der Woche als auch am Wochenende nur alle 30 Minuten ein Bus.
- Es gibt keine öffentliche Elektroladeinfrastruktur für Pkw oder E-Bikes sowie Bikesharing-Angebote im Untersuchungsbereich. Auch Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum findet man im Hammer Norden nur vereinzelt.

Straßenbau

- Der Westberger Weg ist teilweise ausbaubedürftig. Hier befinden sich unter anderem unbefestigte und unebene Fußwege, die eine Gefahr für körperlich eingeschränkte Menschen darstellen können. Die Beleuchtung wird in Teilen von vor Ort ansässigen Unternehmen als mangelhaft angesehen.
- Auch die Verkehrsflächen am Sudetenweg sind ausbaubedürftig.

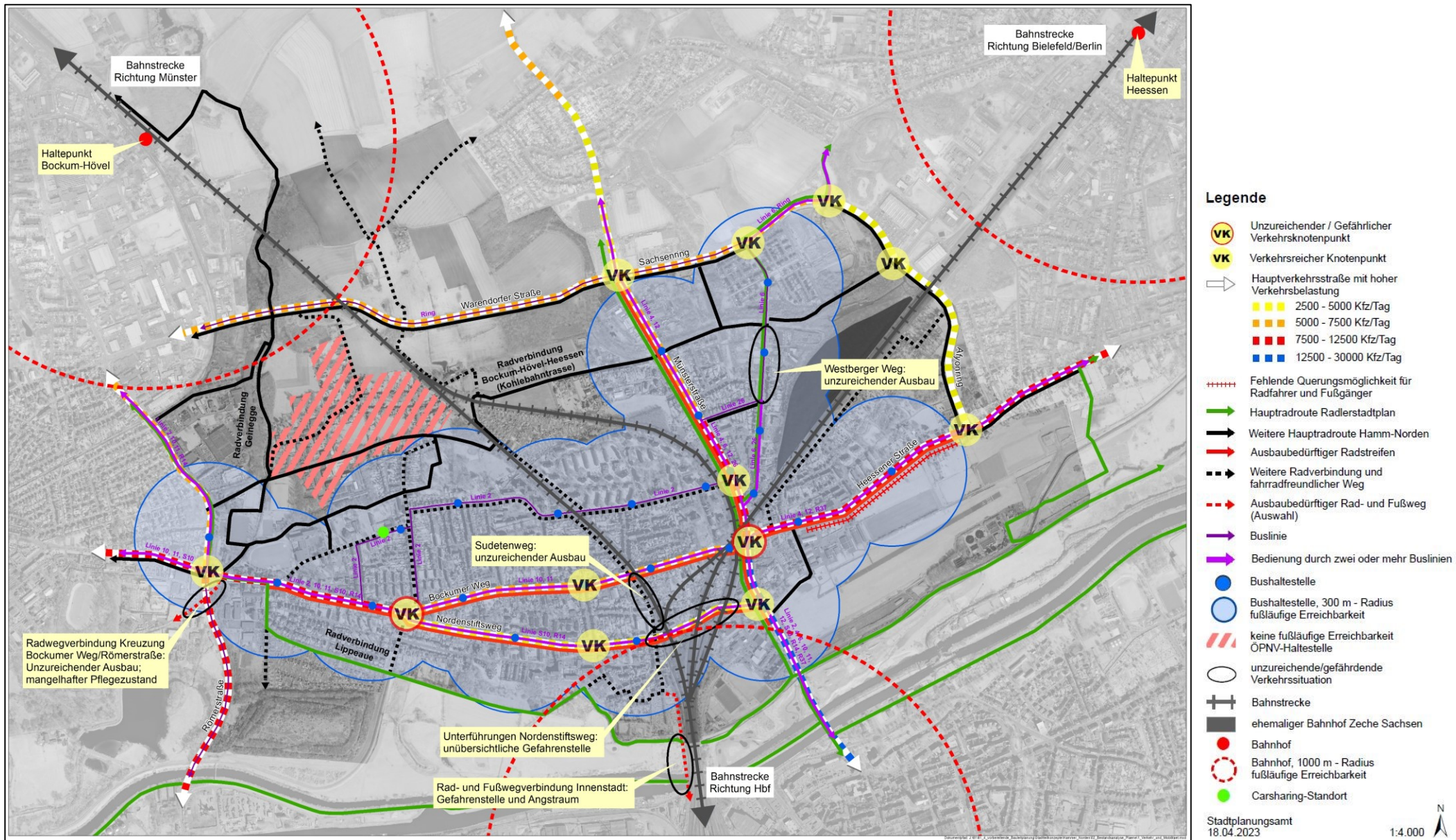


Abb. 13: Bestandsanalyse Verkehr und Mobilität

4. Ideen-Workshops

Das Stadtplanungsamt hat zwei ganztägige Ideen-Workshops unter Beteiligung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Stadtplanungsamtes, relevanten Fachämtern und zwei externen Planungsbüros durchgeführt.

Ziel war die Erarbeitung von Konzeptansätzen für die städtebauliche Entwicklung im Rahmenplangebiet.

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

Behandelt wurden vorrangig die Themen Stadtgestaltung, Grün- und Freiraumstruktur, Klimaschutz und Klimaanpassung, Nutzungsstruktur (Wohnen, Gewerbe, Versorgung) und Verkehr/Mobilität.

Weiterhin wurden erste Überlegungen zu Vertiefungsbereichen entwickelt, die eine tiefere planerische Betrachtung erfordern. Die Vertiefungsbereiche werden im Zuge des weiteren Planungsprozesses behandelt.

Die beiden von den Büros erarbeiteten Strukturkonzept-Varianten für das gesamte Rahmenplangebiet werden nachfolgend grafisch und textlich vorgestellt.



Abb. 14-15: Ideen-Workshops

Strukturkonzept Variante I – Büro Reicher Haase Assoziierte

Die im Hammer Norden vorhandenen Freiraumstrukturen werden im Strukturkonzept dargestellt, aber auch ergänzt. Zwischen der Lippe, den Freiflächen am Sachsenring und dem Flusslauf der Geinegge kann eine nahezu durchgängige Freiraumverbindung, die sich als „Grüner Ring“ um die Siedlungsbereiche des Hammer Nordens legt, hergestellt werden.

Durch die vorhandene Grünverbindung über die ehemalige Kohlenbahntrasse zwischen den Stadtbezirken Heessen und Bockum-Hövel kann der Grüne Ring um eine zusätzliche Ost-West-Grünverbindung ergänzt werden. Entlang dieser Verbindung sollen solche öffentlichen Freiräume, an denen sich verschiedene Straßen und Wege treffen, als „Knotenpunkte“ aufgewertet und inszeniert werden, um an diesen Stellen eine besondere Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu generieren. Das Konzept sieht weiterhin vor, dass zukünftig auch die Freiflächen zwischen Lippe und Siedlungsflächen in Richtung Wasser qualifiziert werden, um bereits in Umsetzung befindliche Maßnahmen, wie z.B. des neuen Plateaus mit Freitreppe gegenüber des „HAMTEC-Areals“ im Erlebensraum Lippeaue, zu vervollständigen.

Im Freiraumbereich südlich der Straße „Kornmersch“ befinden sich zudem der Nienbrügger Berg und der vermutete Standort der Hammer Burg. Diese Elemente sollen künftig in eine durchgehende Gestaltung dieses Freiraumbereiches integriert werden.

Der nördlich der Warendorfer Straße befindliche Teil des angedachten Grünzugs verläuft teilweise über Flächen, die künftig für eine eventuelle Bebauung vorgesehen sind. Das Konzept schlägt hierzu vor, innerhalb dieser Freiflächen einzelne Quartiere als „bebaute Inseln“ anzulegen, die den Grünzug jedoch nicht vollständig unterbrechen.

In den neu zu entwickelnden Quartieren könnte das Thema „Grün“ auch thematisch auf baulich-planerischer Ebene diskutiert werden, indem im Zuge der Planung neben den vorgeschlagenen Gewerbe- und Wohnnutzungen auch Beiträge für eine ökologische und klimafreundliche Stadtentwicklung entwickelt werden.

Die „Eingänge“ in den Sozialraum Hamm-Norden an der Kreuzung Münsterstraße/Sachsenring und der Heessener Straße sollen zukünftig eine stärkere Qualifizierung als Stadteingang erfahren, um so ihrer Bedeutung als „Tor zum Hammer Norden“ gerecht zu werden.

Die derzeit leerstehenden Gewerbeareale im Bereich der Heessener Straße (u. a. ehemals Firma Leithäuser und ATU) sollen zukünftig als gemischt genutzte Quartiere entwickelt werden. Hier ist die Ansiedlung von Bildungseinrichtungen ebenso denkbar wie die Ansiedlung von gewerblichen oder teilweise auch Wohnnutzungen. So soll die derzeit unbefriedigende städtebauliche Situation vor Ort aufgewertet werden.

Auch der südliche Eingang in den Hammer Norden zwischen HAMTEC und Flugplatz könnte im Bereich der Einmündung zum Nordenstiftsweg eine Funktion als „Tor“ erfüllen. Hier sollte zudem eine direkte Sichtachse zum Flugplatz als „Eyecatcher“ bewusst freigehalten und als besondere Qualität begriffen werden.

Aus verkehrlicher Sicht werden im Konzept insbesondere die vorhandenen und neu herzustellenden Radwegeverbindungen im Untersuchungsbereich in den Blick genommen. Die zentrale Verbindung über die Kohlenbahntrasse soll in Richtung Süden zur Innenstadt erweitert und qualifiziert werden. Auf diese Weise kann ebenfalls der in Planung befindliche Radschnellweg (RS) 1 vom Hammer Norden aus gut mit dem Fahrrad erreicht werden.

Strukturkonzept Variante I – Büro Reicher Haase Assoziierte

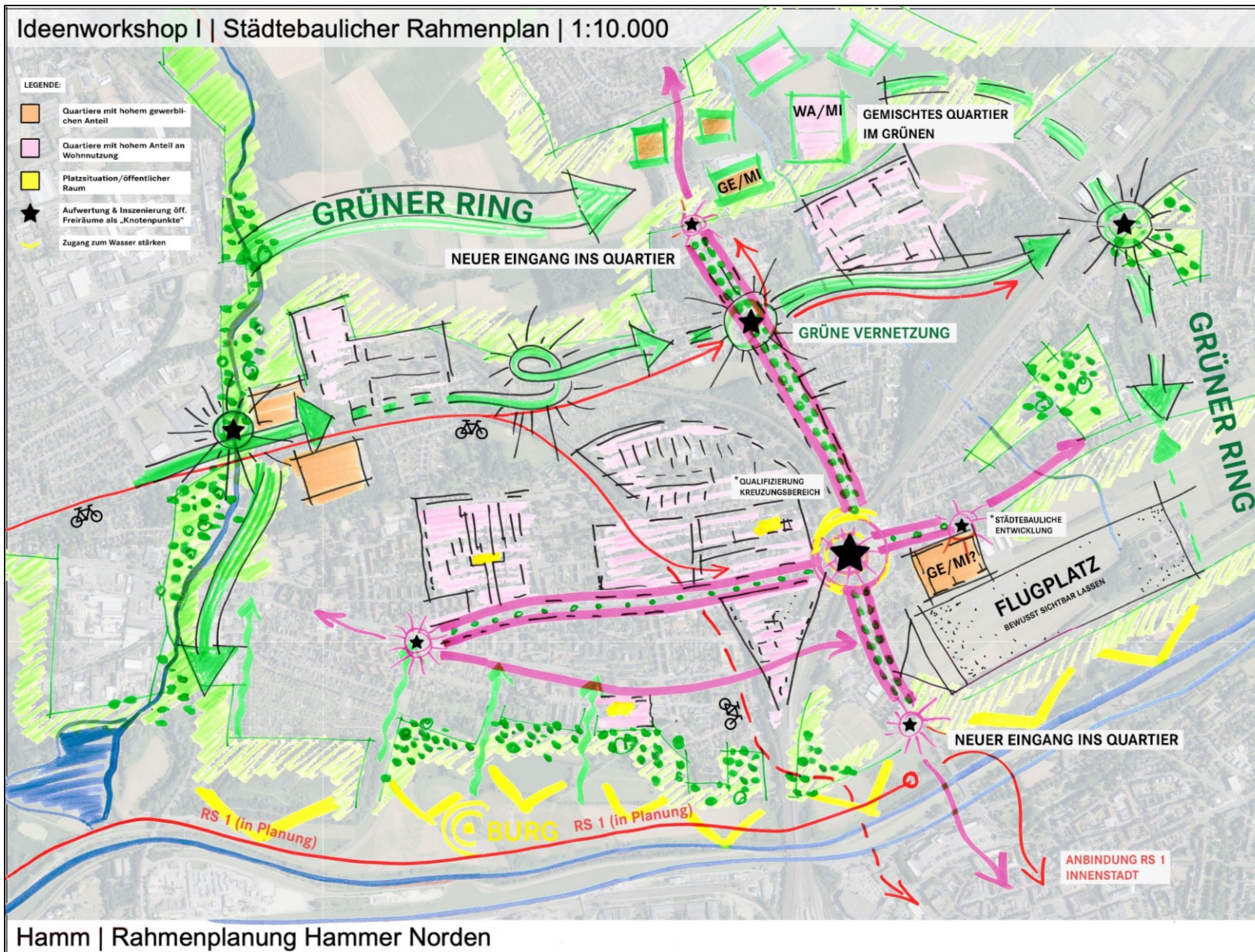


Abb. 16: Strukturkonzept Büro RHA (RHA 2021)

Strukturkonzept Variante II - Büro Pesch + Partner

Dieses Strukturkonzept wurde unter der übergeordneten Leitidee „Der Norden der Quartiere“ erarbeitet. Die Leitidee besagt, dass es nicht „den einen“ Hammer Norden gibt, sondern dass dieser Stadtteil aktuell eher aus verschiedenen Quartieren mit unterschiedlicher - auch städtebaulicher - Prägung besteht. So definiert das Strukturkonzept insgesamt neun verschiedene Quartiere im Hammer Norden. Diese sind (siehe Abbildung 17):

1. Die Bebauung entlang der Münsterstraße als „Schaufenster des Nordens“.
2. Das Quartier Heimshof, welches vor kurzem durch das Neubaugebiet „Heimshof Ost“ erweitert wurde.
3. Die Wohn- und Mischflächen im Quartier „Lohweg“, die sich in unterschiedlicher Bauweise um eine grüne Mitte in Form der Grünfläche „Bramwiese“ angesiedelt haben.
4. Die Solitär-Bebauung (Geschosswohnungsbau in freistehenden Hochhäusern) im Bereich „Schottschleife/Schlagenkamp“.
5. Das „Herz“ des Hammer Nordens, welches aus mehreren kleinen Quartieren im Bereich zwischen Bahnlinie, Bockumer Weg und den Grünanlagen am Herbert-Sandhoff-Weg besteht.
6. Das „Lippequartier“, welches sich aus der Bebauung zwischen den Bahnlinien, dem Bockumer Weg, der Lippeaue und der Bromberger Straße zusammensetzt.
7. Vereinzelt landwirtschaftliche Hofstätten nördlich der Warendorfer Straße, die das Quartier „Höfe in der Landschaft“ bilden.
8. Die Wohnbebauung im Bereich Goorweg, Angerring und Graudenzer Weg, die durch ihre klar ablesbare städtebauliche Struktur als das „Quartier am Graudenzer Weg“ abgegrenzt werden kann.
9. Die Gewerbeflächen am Goorweg und der Römerstraße, die zukünftig als „grünes“ Gewerbegebiet entwickelt werden sollen.

Für jedes Quartier soll weiterhin eine eigene Mitte geschaffen werden, die unterschiedlich gestaltet und genutzt werden kann. Beispiele sind eine Entwicklung als sozialer Treffpunkt, als vielfältig nutzbarer Platz oder als öffentlicher Park. Diese Qualifizierung des öffentlichen Raumes kann sowohl neue Orte des Zusammenkommens für die Bevölkerung schaffen bzw. aufwerten. Durch verschiedene Grünstrukturen kann auch das Mikroklima in dicht besiedelten Bereichen verbessert werden.

Weiterhin sieht das Konzept eine Inszenierung der Stadtteileingänge und städtebaulich herausragender Orte als „Merkmale“ vor. So können ebendiese Eingänge und Orte für die Öffentlichkeit sichtbar gemacht werden und zur Identitätsbildung der Bevölkerung im Hammer Norden beitragen.

Zentrale Hauptverkehrsstraßen im Hammer Norden (zum Beispiel die Münsterstraße, der Bockumer Weg und die Heessener Straße), sollen als „grüne Verkehrsbänder“ gestärkt beziehungsweise umgestaltet werden, um den Straßenraum optisch aufzuwerten und weitere Beiträge zur Verbesserung des Mikroklimas der angrenzenden Quartiere zu liefern.

Das Strukturkonzept sieht weiterhin vor, bedeutsame Routen des Radverkehrs sowohl entlang der zuvor erläuterten „grünen Verkehrsbänder“ zu führen als auch eigenständig geführte Rad- und Fußwege im Hammer Norden zu stärken beziehungsweise das bestehende Radwegenetz zu ergänzen. Hierdurch kann eine nachhaltige und klimaschonende Verkehrsführung im Hammer Norden gefördert werden. Ergänzungen des Radwegenetzes sieht das Konzept insbesondere entlang des Bockumer Weges sowie in Nord-Süd-Richtung zur Innenstadt und in die Landschaft nördlich des Hammer Nordens vor.

Strukturkonzept Variante II - Büro Pesch und Partner

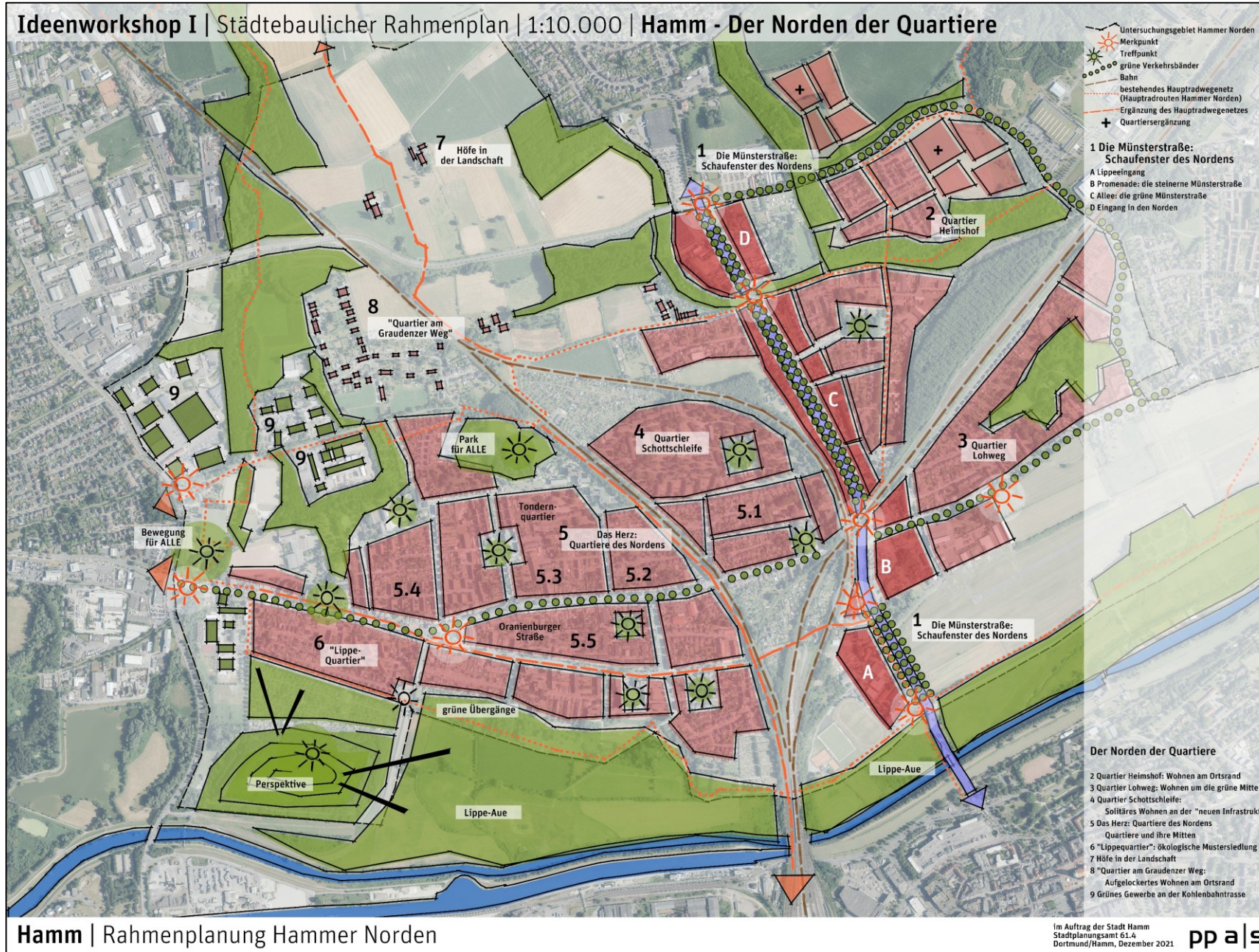


Abb. 17: Strukturkonzept Büro Pesch und Partner (Pesch und Partner 2021)

5. Beteiligung der Öffentlichkeit

An der Erarbeitung der Rahmenplanung Hamm-Norden werden sowohl die Öffentlichkeit als auch verschiedene Träger öffentlicher Belange (TÖB) beteiligt. Hierfür werden den Bürgerinnen und Bürgern sowie den TÖB verschiedene Möglichkeiten gegeben, ihre Meinungen, Wünsche und Interessen in die Rahmenplanung einzubringen.

Der Hammer Norden zeichnet sich im stadtweiten Vergleich durch eine überdurchschnittlich junge Bevölkerung aus. Um möglichst viele Anwohnerinnen und Anwohner bei der Rahmenplanung angemessen mit einzubeziehen, werden daher neben Teilnehmungsformaten für die Allgemeinheit auch Formate erarbeitet, die sich gezielt an Kinder und Jugendliche sowie Familien richten.



5.1 Workshop „Kinder- und Jugendbeteiligung“

Am 09.06.2022 wurde im Vorfeld der eigentlichen Öffentlichkeitsbeteiligung ein Workshop mit unterschiedlichen Vertretenden aus Verwaltung, Stadtteil- und Jugendarbeit sowie dem Schulwesen veranstaltet. Durchgeführt und moderiert wurde der Workshop vom Planungsbüro Stadtkinder GmbH aus Dortmund, das über vielfältige Erfahrungen in den Bereichen „Familienfreundliche Stadtplanung“ und „Kinder- und Jugendbeteiligung“ verfügt.

Als Ergebnis des Workshops wurden unterschiedliche Beteiligungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche im Hammer Norden entwickelt. Mehrere Nordener Schulen erklärten sich bereit, eigene Formate mit den Schülerinnen und Schülern durchzuführen (siehe Kap. 5.5).



Abb. 18-19: Workshop „Kinder- und Jugendbeteiligung“

5.2 Stadtteilstfest Hamm-Norden

Als Auftakt zur Öffentlichkeitsbeteiligung für die Rahmenplanung Hamm-Norden hat das Stadtplanungsamt am 20.08.2022 mit einem Stand am Stadtteilstfest Hamm-Norden teilgenommen.

Ziel war es, basierend auf unterschiedlichen Fragen die Meinung der Bürgerinnen und Bürger zu ihrem Stadtteil zu erfahren. Die Ergebnisse wurden in Form einer sogenannten „Fähnchen“-Aktion“ festgehalten.

Des Weiteren wurden die Ergebnisse jeweils auf einem Stadtplan für Kinder und Jugendliche und einem für die Erwachsenen festgehalten und ausgewertet.



Abb. 20: Stadtteilstfest Hamm-Norden

5.3 Planungswerkstatt „Unser Hammer Norden“

Unter dem Motto „Unser Hammer Norden“ fand am 09.09.2022 eine Planungswerkstatt mit den Bürgerinnen und Bürgern des Hammer Nordens in der Aula des Stadtteilzentrums Hamm-Norden statt.

Rund 30 Bürgerinnen und Bürger nahmen an der Werkstatt teil. Sie äußerten ihre Anregungen, Wünsche und Vorstellungen zur zukünftigen Entwicklung des Hammer Nordens.

Die Arbeit der Planungswerkstatt erfolgte in den vier Themen-Ecken „Freiraum/Klimaschutz“, „Bauliche Nutzung“, „Stadtgestaltung“ und „Verkehr/Mobilität“.



Abb. 21: Planungswerkstatt „Unser Hammer Norden“

5.4 Zukunftswerkstatt Hamm-Norden

Ein weiterer Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung war die Teilnahme des Stadtplanungsamtes an der „Zukunftswerkstatt Hamm-Norden“ am 22.09.2022. Verschiedene Akteure aus dem Hammer Norden, vorrangig aus dem Bereich der Stadtteil- und Sozialarbeit, kamen an diesem Tag zusammen. Ziel der Veranstaltung war es, anhand unterschiedlicher Fragestellungen Ideen und Wünsche für die zukünftige Ausrichtung der Sozialarbeit im Hammer Norden zu diskutieren.

Auch für die Rahmenplanung Hamm-Norden wurden mehrere relevante Themen angesprochen. Hierzu zählen beispielsweise das Vorhandensein von Angsträumen, Wünsche zum Ausbau der Fahrradinfrastruktur und der Schaffung von Treffpunkten für Jugendliche im Stadtteil.

5.5 Kinder- und Jugendbeteiligung an Schulen im Hammer Norden

Basierend auf den Ergebnissen des Workshops „Kinder- und Jugendbeteiligung“ wurden zwischen Juni 2022 und Februar 2023 verschiedene Beteiligungsformate mit Kindern und Jugendlichen an mehreren Schulen des Hammer Nordens durchgeführt. Die Schülerinnen und Schüler wurden beispielsweise zu ihren Lieblingsorten, Angsträumen und gefährlichen Verkehrsstellen im Hammer Norden befragt. Beispiele für Formate sind Aktionen im Rahmen von Projektwochen, die Nutzung von Apps zur Stadtteilerkundung und die Durchführung von „Streifzügen“ durch den Hammer Norden.

5.6 Weitere Beteiligungsmöglichkeiten

Neben den zuvor genannten Formaten zur Öffentlichkeitsbeteiligung konnten und können sich die Bürgerinnen und Bürger auch unabhängig von den Veranstaltungen aktiv am Planungsprozess beteiligen.

Hierfür wurde ein Online-Portal unter www.hamm.de/rahmenplanung-hamm-norden eingerichtet, über welches weitere Anregungen und Ideen für die zukünftige Entwicklung des Stadtteils in den Rahmenplanprozess mit eingebracht werden können. Anregungen können ebenfalls per Mail an johanna.velmerig@stadt.hamm.de oder telefonisch unter 02381 174159 eingereicht werden.

5.7 Dokumentation der Anregungen

Sämtliche Anregungen, die sowohl aus den verschiedenen Beteiligungsformaten als auch dem Online-Dialog hervorgegangen sind, wurden schriftlich festgehalten und dokumentiert. Im Zuge der nachträglichen Bearbeitung werden die zahlreichen Anregungen, Ideen, Wünsche und konstruktive Kritiken seitens der Verwaltung planerisch bewertet und im Kontext der verschiedenen öffentlichen und privaten Belange abgewogen. Die Anregungen sind weiterhin in einer Dokumentation zusammengefasst worden und können der Anlage zu diesem Zwischenstand entnommen werden. Die Dokumentation steht ebenfalls im Internet unter www.hamm.de/rahmenplanung-hamm-norden/bisherige-oeffentlichkeitsbeteiligung zur allgemeinen Einsicht zur Verfügung.

6. Rahmenplan Hamm-Norden

Der erste Entwurf des Rahmenplans Hamm-Norden wurde basierend auf den Bestandsanalyseergebnissen, den Ergebnissen der Ideen-Workshops und den bisher erhaltenen Anregungen aus den Öffentlichkeits- und TÖB-Beteiligungen entwickelt. Er hat die Funktion eines Gesamtkonzeptes für die zukünftige städtebauliche Entwicklung des Hammer Nordens und zeigt erste Handlungsschwerpunkte im Stadtteil auf.

Die wesentlichen Handlungsschwerpunkte des Gesamtkonzeptes werden im Folgenden erläutert. Im Anschluss daran wird der Rahmenplan in zeichnerischer Form dargestellt.

Der inhaltliche Fokus der Rahmenplanung Hamm-Norden liegt auf den Themen „Freiraum“ und „Klimaschutz/Klimaanpassung“. Daher werden im Rahmenplan besonders in diesen Themenbereichen planerische Schwerpunkte gesetzt. Im Hammer Norden gibt es eine große Anzahl an öffentlichen und privaten Grünflächen, die das Wohnumfeld positiv beeinflussen. Die öffentlichen Grünflächen sollen gesichert, weiterentwickelt und somit stärker vernetzt werden. Hierdurch kann der teilweise bereits vorhandene „Grüne Ring“ um den Hammer Norden gestärkt werden. Insbesondere in dicht besiedelten Bereichen mit ungünstigen thermischen Situationen sollen nach Möglichkeit zusätzliche Grünflächen und/oder -elemente geschaffen werden, um das Mikroklima vor Ort zu verbessern und das Wohnumfeld zu attraktivieren. Weiterhin sollen grüne Übergänge zwischen Siedlungsbereichen und dem „Erlebensraum Lippeaue“ geschaffen werden, um die Grünstrukturen im Außenbereich des Hammer Nordens in den besiedelten Raum zu erweitern.

Bei der Neuansiedlung von Gewerbe ist darauf zu achten, dass hochwertiges und „grünes“ Gewerbe (Gewerbegebiete, die sich u. a. durch eine hohe Ressourcen- und Energieeffizienz sowie eine nachhaltig gestaltete Infrastruktur auszeichnen) geschaffen wird. Gleiches gilt für bestehende Gewerbegebiete, die begrünt und klimafreundlich gestaltet werden sollen.

Neben der Begrünung von Wohn- und Gewerbegebieten sollen auch die Straßen, insbesondere die Hauptverkehrsachsen, im Hammer Norden stärker begrünt werden. Somit kann neben der Steigerung der Aufenthaltsqualität ebenfalls zur Verbesserung des Mikroklimas und der Versickerung von Niederschlagswasser beigetragen werden.

Der Hammer Norden kann (im Sinne eines „Nordens der Quartiere“, siehe S. 30 f.) in mehrere Quartiere aufgeteilt werden. Für jedes dieser Quartiere soll mindestens ein „Treffpunkt“ für die Anwohnenden geplant und umgesetzt werden. Weiterhin sollen im gesamten Hammer Norden verschiedene „Merkmale“ geschaffen werden, die städtebaulich besonders inszeniert werden.

Neben den genannten Merkmalen sollen auch die Ortseingänge in den Hammer Norden besonders gestaltet werden, um ihre „Torfunktion“ zu verdeutlichen. Durch die Schaffung von Treff- und Merkmalen im Hammer Norden sollen die Identitätsbildung der Bürgerinnen und Bürger mit ihrem Stadtteil gestärkt werden und neue Begegnungsorte entstehen.

Die Münsterstraße, ihre angrenzende Bebauung sowie die angrenzenden Bereiche des Bockumer Weges und der Heessener Straße sollen städtebaulich und verkehrstechnisch aufgewertet werden. So können vorhandene Mängel hinsichtlich der Aufenthaltsqualität, Begrünung und Sicherheit behoben und die Münsterstraße als „Schaufenster des Nordens“ (siehe S. 30 f.) ausgebildet werden.

Die wenigen im Hammer Norden vorhandenen Wohnbaupotenziale sollen ausgeschöpft werden, um neuen Wohnraum für unterschiedliche Personengruppen und Haushalte zu schaffen. Auch sonstige potenzielle Entwicklungsflächen sollen einer angemessenen Nutzung zugeführt werden.

Das Fuß- und Radwegenetz soll im Hammer Norden gesichert und weiter ausgebaut werden. Hierdurch wird die Fortbewegung im Stadtteil zu Fuß oder mit dem Fahrrad erleichtert und sicherer gemacht.

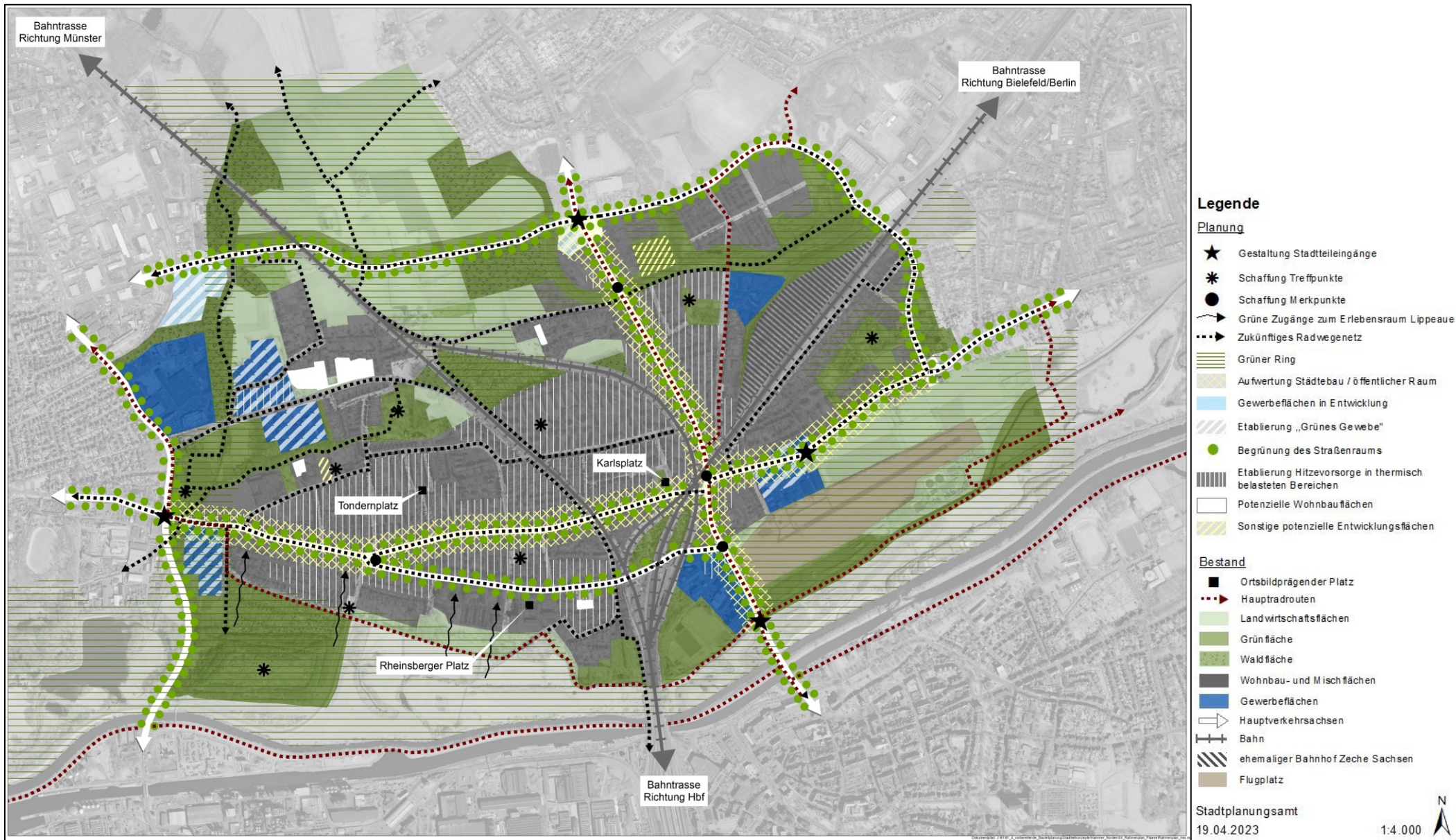


Abb. 22: Rahmenplan Hamm-Norden

7 Handlungsfelder

7.1 Grün- und Freiraumstruktur

7.1.1 Ziele

Sicherung, Entwicklung und Vernetzung bestehender Grün- und Freiräume

- Die vorhandenen Grünflächen, die sich bereits heute wie ein „Ring“ um die Siedlungsbereiche des Hammer Nordens legen, sind zu sichern und weiterzuentwickeln. Im gesamten Bereich des „Grünen Rings“ sollen attraktive Wegeverbindungen und Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden. Hierbei sind insbesondere die durchgängige Ost-West-Grünverbindung über die ehemalige Kohlebahntrasse und der Grünzug entlang der Geinegge in Nord-Süd-Richtung zu sichern und weiterzuentwickeln. Insbesondere der Abschnitt zwischen Bockumer Weg und Radbodsee ist ganzheitlich zu qualifizieren.
- Der Nienbrügger Berg soll im Zuge der Schaffung des „Erlebensraum Lippeaue“ stärker als Naherholungsgebiet qualifiziert werden.
- Der Bürgerpark „Katzenkuhle“ soll gesichert und zukünftig ganzheitlich weiterentwickelt werden. Ein Gesamtkonzept zur Weiterentwicklung des Parks unter Einbeziehung der Anwohnenden soll erstellt werden. Weiterhin soll die Wegequalität des angrenzenden Herbert-Sandhoff-Weges verbessert werden.
- In bestehenden und neu anzulegenden Grünflächen sollen, je nach räumlicher Situation, die Belange von Seniorinnen und Senioren sowie Kindern und Jugendlichen berücksichtigt werden.
- Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Spiel- und Sportflächen sind zu erhalten und zu entwickeln. Insbesondere bei einzelnen Spielplätzen sind Defizite hinsichtlich der Ausstattung und der inneren Erschließung zu beheben (siehe S. 39).
- In bestehenden und in neu anzulegenden Grünstrukturen sollen zur Förderung der biologischen Vielfalt die Prinzipien der Biodiversität angewendet werden.

- Vorhandene Gemeinschaftsprojekte zur Freiraumgestaltung und Wohnumfeldverbesserung im Hammer Norden sollen gefördert und in ihrem Angebot erweitert werden. Hierfür sind geeignete Standorte in nachfolgenden Planungsstufen zu ermitteln.
- Bestehende Platzstrukturen im Hammer Norden, insbesondere der Karlsplatz, der Tondernplatz und der Rheinsberger Platz, sollen zusätzlich begrünt und freiraumplanerisch gestaltet werden. Die Aufenthaltsqualität an den genannten Plätzen soll verbessert werden. Ferner sollen zusätzliche Spielflächen an den Plätzen errichtet werden.

Schaffung zusätzlicher Begrünungen in dicht besiedelten Bereichen

- Das Hauptstraßennetz im Hammer Norden soll begrünt bzw. im Sinne des Masterplan Freiraum als Alleen ausgebildet werden. Hierdurch wird die Aufenthaltsqualität vor Ort gesteigert und zusätzliche Klimawandelanpassungsmaßnahmen geschaffen.
- Die Übergänge zwischen „Erlebensraum Lippeaue“ und den nördlich angrenzenden Siedlungsbereichen sollen freiraumplanerisch gestaltet und aufgewertet werden. Hierdurch sollen ebenfalls zusätzliche Nord-Süd-Grünachsen in hoch versiegelten Siedlungsbereichen geschaffen werden.
- Der Verlauf der ehemaligen Werksbahntrasse zwischen der ehemaligen Halde Sachsen und dem Schacht III nördlich der Warendorfer Straße soll als zusätzliche grüne Wegeverbindung entwickelt werden.

7.1.2 Erläuterung Strukturkonzept Grün- und Freiraumstruktur

Die Siedlungsbereiche des Hammer Nordens werden nahezu vollständig von Grünstrukturen umgeben. Dieser sogenannte „Grüne Ring“ wird gesichert und weiterentwickelt.

Auch die Ost-West-Grünverbindung „Kohlebahntrasse“ wird gesichert und zukünftig naturnah gestaltet. Hierbei werden insbesondere die Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten und die Förderung der Biodiversität berücksichtigt.

Der Grünzug entlang der Geinegge wird als gut ausgestattete Nord-Süd-Grünverbindung gestaltet und erweitert. Auch an dieser Achse wird unter anderem die Anlage von Aufenthaltsmöglichkeiten, die Förderung der Biodiversität und eine barrierearme Wegegestaltung beachtet.

Die Wegeverbindung zwischen Bockumer Weg und Radbodsee wird ausgebaut. Hierdurch werden Sicherheits- und Gestaltungsdefizite behoben, um eine attraktive und sichere Fuß- und Radwegverbindung zum Radbodsee zu schaffen bzw. die vorhandene Wegeverbindung aufzuwerten.

Auch innerhalb der Siedlungsflächen des Hammer Nordens werden zusätzliche Nord-Süd-Grünverbindungen geschaffen. So werden neben der Attraktivierung des Wohnumfelds auch die Auswirkungen des Klimawandels auf bebaute Strukturen gemindert. Auch die Übergänge zwischen Erlebensraum Lippeaue und den Siedlungsflächen werden vor diesem Hintergrund gestaltet. Ferner wird das Hauptstraßennetz im Hammer Norden zusätzlich begrünt.

Die Wegequalität des Herbert-Sandhoff-Weges wird erhöht. So wird die Nutzung dieses Weges durch den Fuß- und Radverkehr sicherer.

Der Bürgerpark Katzenkuhle wird gesichert und weiterentwickelt. So wird der Park als wohnortnaher Treffpunkt und Freizeitort mit unterschiedlichen Spiel- und Sportangeboten stärker qualifiziert.

Hierfür soll vor allem die Wege im Bürgerpark erneuert und einzelne Ausstattungen wie beispielsweise die Skateanlage und der Kinderspielplatz saniert werden.

Der Nienbrügger Berg wird weiter als Naherholungsgebiet qualifiziert. Er wirkt als westliche Ergänzung zum „Erlebensraum Lippeaue“ und bietet so der Nordener Bevölkerung zusätzliche Freizeitnutzungen.

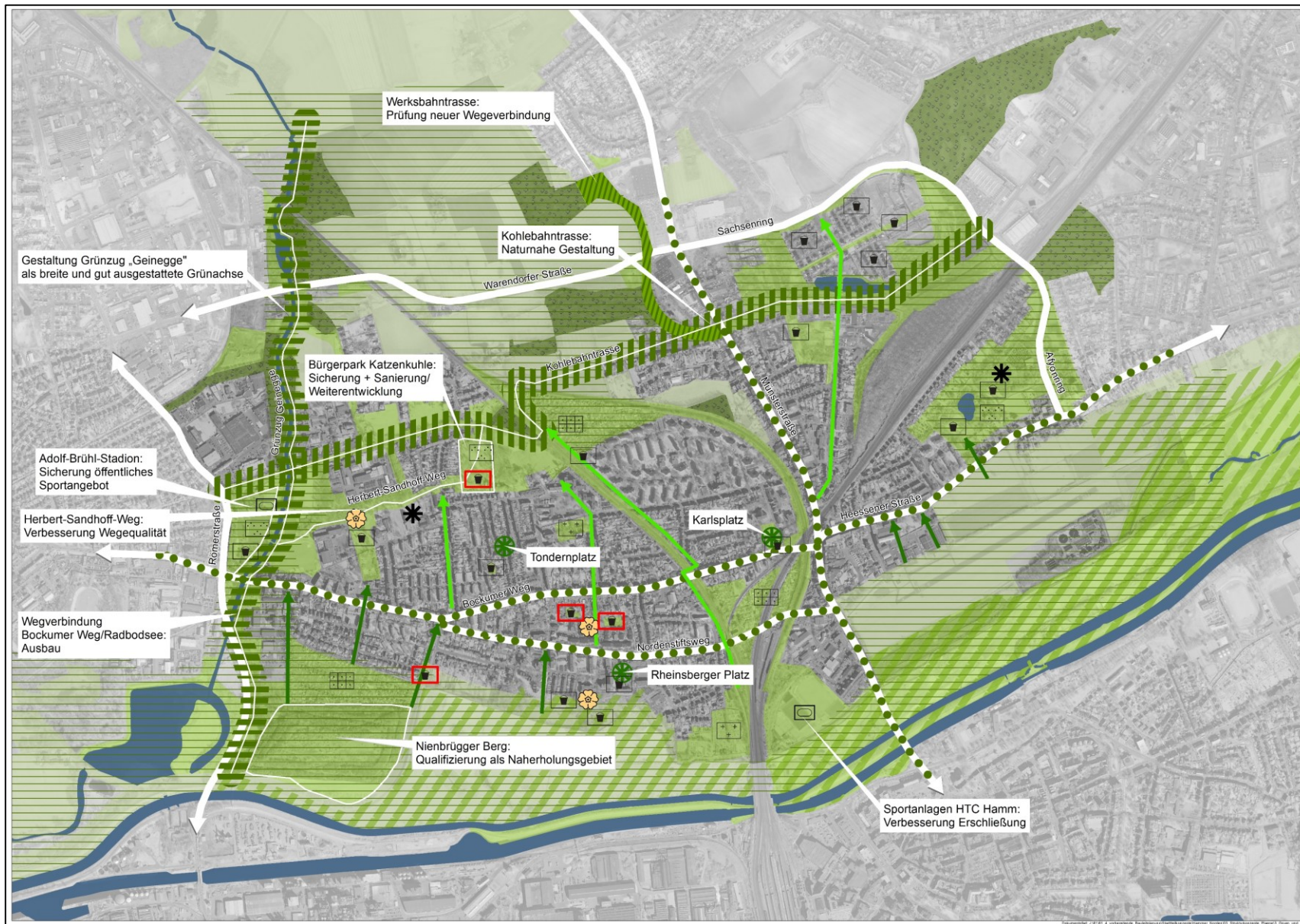
Spiel- und Bolzplätze, die Defizite in ihrer Erschließung und Ausstattung aufweisen, werden erneuert bzw. saniert. So wird das Spielraumangebot im Hammer Norden gesichert und weiter qualifiziert. Weiterhin wird die Erschließungssituation der Sportanlagen des HTC Hamm zu verbessert.

Bei einer Neugestaltung von vorhandenen Plätzen im Hammer Norden (vornehmlich der Karlsplatz, der Tondernplatz und der Rheinsberger Platz) wird besonders auf die Schaffung zusätzlicher Begrünungselemente geachtet. Neben der Erhöhung der Aufenthaltsqualität werden hierdurch ebenfalls Klimawandelanpassungsmaßnahmen umgesetzt.

An unterschiedlichen Stellen im Hammer Norden werden Blühstreifen angelegt, um die Biodiversität entlang von Grünverbindungen und auf Grünflächen zu fördern. Hierbei werden zunächst die zentralen Grünverbindungen in den Blick genommen.

Es wird geprüft, inwiefern eine neue begrünte Wegeverbindung über die ehemalige Werksbahntrasse an der Kreuzung Münsterstraße/Killwinkler Straße geschaffen werden kann. So wird die Grünvernetzung im Hammer Norden gefördert.

Das Angebot an bereits vorhandenen Gemeinschaftsprojekten zur Freiraumgestaltung wird erweitert. Denkbar wären Projekte zum Beispiel in Kooperation mit dem Stadtteilzentrum Hamm-Norden oder im Bereich der Bramwiese.



- Legende**
- Planung:**
- Erlebensraum Lippeaue (Planung)
 - Übergeordnete Grünverbindung
 - Potenzielle neue Wegeverbindung
 - Grüner Ring
 - Nord-Süd Grünverbindungen
 - Grüne Übergänge zwischen Siedlungsbereich und Lippeaue
 - Straßenraumbegrünung Hauptnetz
 - Potenzieller Standort Gemeinschaftsprojekt
 - Freiraumgestaltung Platz
 - Behebung der Erschließungs- und Ausstattungsdefizite von Spiel-/Bolzplätzen
- Bestand:**
- Vorhandenes Gemeinschaftsprojekt Freiraumgestaltung (Auswahl)
 - Landwirtschaftliche Fläche
 - Grünfläche
 - Waldfläche
 - Wasserfläche
 - Hauptverkehrsstraße
 - Bahnstrecke
 - Friedhof
 - Parkanlage
 - Dauerkleingarten
 - Sportplatz
 - Spiel-/Bolzplatz

Abb. 23: Strukturkonzept Grün- und Freiraumstruktur

7.2 Klimaschutz und Klimaanpassung

7.2.1 Ziele

Verbesserung der thermischen Situation im Hammer Norden

- Grünflächen im Untersuchungsgebiet, die eine hohe thermische Ausgleichsfunktion für angrenzende bebaute Bereiche haben, sollen zukünftig gesichert und in ihrer Ausgleichsfunktion gestärkt werden.
- In hitzebelasteten Siedlungsbereichen sollen zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas getroffen werden. Hierfür sollen insbesondere in hoch versiegelten Bereichen im Hammer Norden zusätzliche Begrünungselemente geschaffen werden.
- Bereiche des öffentlichen Raumes, die stark genutzt werden, sind vor Überhitzung durch Sonneneinstrahlung zu schützen. Denkbar wären beispielsweise die Anpflanzung zusätzlicher Bäume oder die Errichtung von Pavillons, Sonnensegeln etc.
- Vorhandene Frischluftleitbahnen sollen erhalten und in ihrer Funktion gesichert werden.

Lokale Versickerung

- Im Untersuchungsgebiet sind Maßnahmen zur lokalen Niederschlagswasserversickerung zu fördern. Dies gilt sowohl für Neubaumaßnahmen als auch nachträgliche Maßnahmen im Bestand. Hierbei sind insbesondere stark versiegelte Siedlungsflächen zu überprüfen.
- In hochwassergefährdeten Bereichen im Hammer Norden sind gegensteuernde Maßnahmen, beispielsweise ergänzende Versickerungs- und Abflussmöglichkeiten, zu treffen.

Klimafreundliches Bauen und Sanieren

- Potenziale zur nachträglichen Dachbegrünung und zur Errichtung von Solaranlagen auf Dachflächen sollen ausgeschöpft werden. Um dies zu erreichen, soll auf Förder- und Beratungsangebote für Eigentümerinnen und Eigentümer, aber auch für Wohnungsbaugesellschaften hingewiesen werden. Städtische Gebäude sind weiterhin hinsichtlich ihrer Eignung für Dachbegrünung oder Solaranlagen zu prüfen.
- Zukünftige Bauvorhaben für Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete im Hammer Norden sollen klimaneutral geplant und umgesetzt werden.
- Das Untersuchungsgebiet der Rahmenplanung Hamm-Norden wurde als Betrachtungsraum für das Sonderprogramm/die Förderrichtlinie „Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft“ (KRIS) vorgeschlagen. Weitere Informationen zur Förderrichtlinie werden in Kapitel 8 gegeben.

7.2.2 Erläuterung Strukturkonzept Klimaschutz und Klimaanpassung

Die Grünflächen im Hammer Norden, die die höchste thermische Ausgleichsfunktion für ihre angrenzenden Siedlungsbereiche haben, werden gesichert. So kann den Auswirkungen des Klimawandels entgegengewirkt werden.

Vorhandene Frischluftleitbahnen und der Kaltluftvolumenstrom werden in ihrer Funktionsfähigkeit erhalten. Hierdurch wird die Zufuhr von Frisch- und Kaltluft in das Untersuchungsgebiet gefördert.

In Siedlungsbereichen mit ungünstigen thermischen Verhältnissen werden nach Möglichkeit Maßnahmen zur Hitzevorsorge getroffen, um die gesundheitlichen Auswirkungen von Hitze auf die Bevölkerung zu verringern. Möglich wären beispielsweise Entsiegelungs- oder Versickerungsmaßnahmen. Vorrangig ist hierfür der Siedlungsbereich zwischen der Bahnlinie in Richtung Münster und der Lippeaue in den Blick zu nehmen.

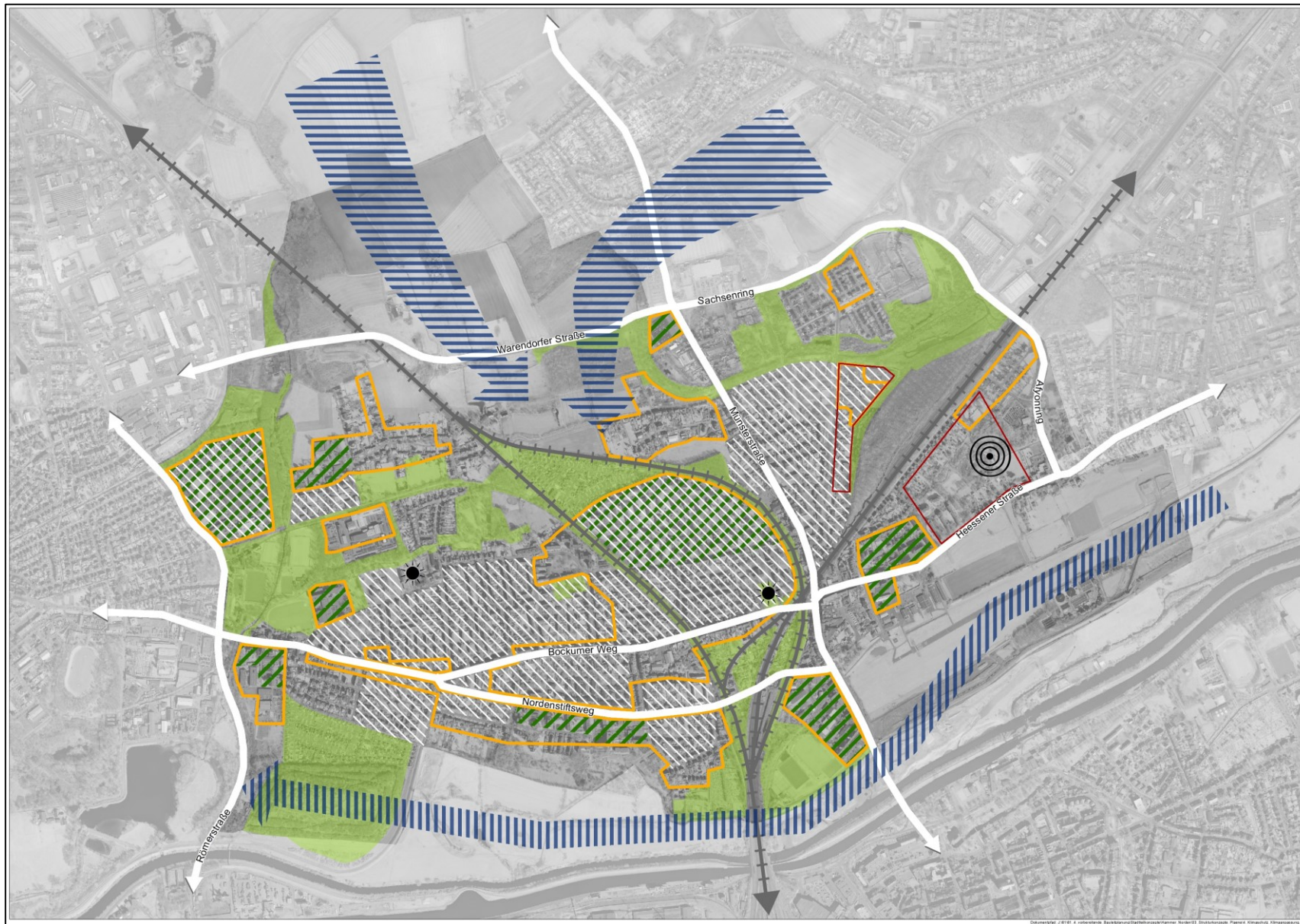
Die nachträgliche Errichtung von Dachbegrünungen auf Bestandsgebäuden wird gefördert. Hierzu werden vorrangig Beratungsangebote für Eigentümerinnen und Eigentümer geschaffen. Auch die Errichtung von Solarenergieanlagen auf geeigneten Dächern wird durch Beratungsangebote gefördert. Hierbei sind ebenfalls Wohnungsbaugesellschaften mit einzubeziehen.

Das Pumpwerk „Mattenbecke“ des Lippeverbands ist für die Entwässerung vor Ort insbesondere im hochwassergefährdeten Bereich „An der Mattenbecke/Westberger Weg“, von besonderer Bedeutung. Dies wird in den Zielen der Rahmenplanung berücksichtigt. Vor allem in diesem Bereich werden nach Möglichkeit zusätzliche Versickerungsmaßnahmen für Regenwasser geschaffen.

Insbesondere am Stadtteilzentrum Hamm-Norden und am Karlsplatz gibt es zu wenige Schattenspender, die bei starker Sonneneinstrahlung und Hitzeereignissen schattige Rückzugsorte erzeugen können. Diese Schattenspender werden an den zuvor genannten Orten errichtet.



Abb. 24: Solaranlage (Beispielfoto) (© Thorsten Hübner, Stadt Hamm)



Legende

- Schaffung zusätzlicher Verschattung (Auswahl)
- Pumpwerk Mattenbecke
- Sicherung Luftleitbahn und Kaltluftvolumenstrom
- Förderung Solarenergienutzung
- Etablierung von hitzeversorgenden Maßnahmen
- Förderung Dachbegrünung
- Etablierung von Versickerungsmaßnahmen
- Erhalt von Grünflächen mit höchster thermischer Ausgleichsfunktion
- Hauptverkehrsstraße
- Bahnstrecke

Stadtplanungsamt
 19.04.2023

1:4.000

Abb. 25: Strukturkonzept Klimaschutz und Klimaanpassung

7.3 Stadtgestaltung

7.3.1 Ziele

Identitätsbildung im Hammer Norden

- Der Hammer Norden besteht aus mehreren Quartieren, die gemeinsam den Stadtteil bilden. Für jedes dieser Quartiere soll ein eigener öffentlicher „Treffpunkt“ gebildet werden. Hierdurch kann die Identifizierung der Anwohnenden des Hammer Nordens mit ihrem Wohnumfeld gestärkt werden.
- Städtebaulich qualitätsvolle Ensembles, wie zum Beispiel der Bereich Tondern-/ Schleswig-/Holsteinstraße, sollen gesichert werden.
- An unterschiedlichen Stellen im Stadtteil sollen sogenannte „Merkmale“ städtebaulich inszeniert werden, um die Identitätsbildung im Hammer Norden zusätzlich zu fördern. Hierzu zählen insbesondere die Ortseingänge in den Hammer Norden sowie städtebaulich herausragende Situationen, beispielsweise bestimmte Kreuzungssituationen entlang der Münsterstraße und des Bockumer Weges.

Städtebauliche Aufwertung

- Die städtebaulichen Defizite entlang der Münsterstraße sowie der angrenzenden Bereiche des Bockumer Weges und der Heessener Straße sollen langfristig behoben werden. Hierfür sollen unter anderem die Gestaltung des öffentlichen Raumes, die Gestaltung der angrenzenden Gebäude, die Straßenraumbegrünung und Verkehrssicherheitsmaßnahmen angegangen werden.
- Im Zuge der geplanten Straßenumbaumaßnahmen am Bockumer Weg und an der Heessener Straße sollen die Straßenräume weitreichend begrünt und der öffentliche Raum entlang der Straßenzüge attraktiviert werden.

- Bei Neuplanungen sollen bestehende Raumkanten aufgegriffen oder, je nach Bedeutung der angrenzenden öffentlichen Räume, Raumkanten geschaffen werden.
- Im Bestand und bei Neuplanungen sollen die Baustrukturen u. a. mit Blick auf die Höhenentwicklung und Bauweise an die Umgebung angepasst werden.

Sicherung und Entwicklung multifunktionaler, attraktiver und sicherer öffentlicher Räume

- Es sollen zusätzliche Aufenthaltsmöglichkeiten, insbesondere entlang von bedeutsamen Wegeverbindungen und an öffentlichen Grünflächen, geschaffen werden.
- Bestehende Platzstrukturen im Hammer Norden sollen gestalterisch weiterentwickelt und aufgewertet werden. Hierzu zählen insbesondere der Karlsplatz, der Tondernplatz und der Rheinsberger Platz. Insbesondere die beiden letztgenannten Plätze sollen neu gestaltet werden. So können neue Quartierstreffpunkte geschaffen werden.
- Die zahlreichen im Hammer Norden vorhandenen Bahndämme und Bahnunterführungen sollen ansprechend gestaltet werden. Auch die Sicherheit an den Unterführungen soll hierbei beachtet werden.
- Auch an einzelnen Nebenstraßen im Hammer Norden soll der Straßenraum aufgewertet werden. Hierzu zählen beispielsweise die Straßen im Bereich Lohweg/An der Mattenbecke.
- Die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum im Hammer Norden soll verbessert werden.

7.3.2 Erläuterung Strukturkonzept Stadtgestaltung

Die Münsterstraße sowie die angrenzenden Bereiche des Bockumer Weges und der Heessener Straße weisen hinsichtlich ihrer städtebaulichen Gestaltung Defizite auf. Diese Defizite werden in den genannten Bereichen behoben. Insbesondere der öffentliche Raum entlang der genannten Straßen wird aufgewertet. Entlang der Münsterstraße, des Bockumer Weges und der Heessener Straße werden städtebauliche „Merkmale“ geschaffen, die zur Identitätsbildung im Hammer Norden beitragen. An allen genannten Straßenzügen sowie am Nordenstiftsweg wird weiterhin die teilweise bereits vorhandene Straßenbegrünung erweitert, um den Straßenraum weiter aufzuwerten.

Die Ortseingänge in den Hammer Norden sind nicht klar erkennbar. Sie werden städtebaulich hervorgehoben, indem eine „Tor“-Situation in den Hammer Norden geschaffen wird. Dies kann beispielsweise durch die Schaffung besonderer Grünelemente, die Gestaltung von Gebäudefassaden oder Kunst im öffentlichen Raum erreicht werden.

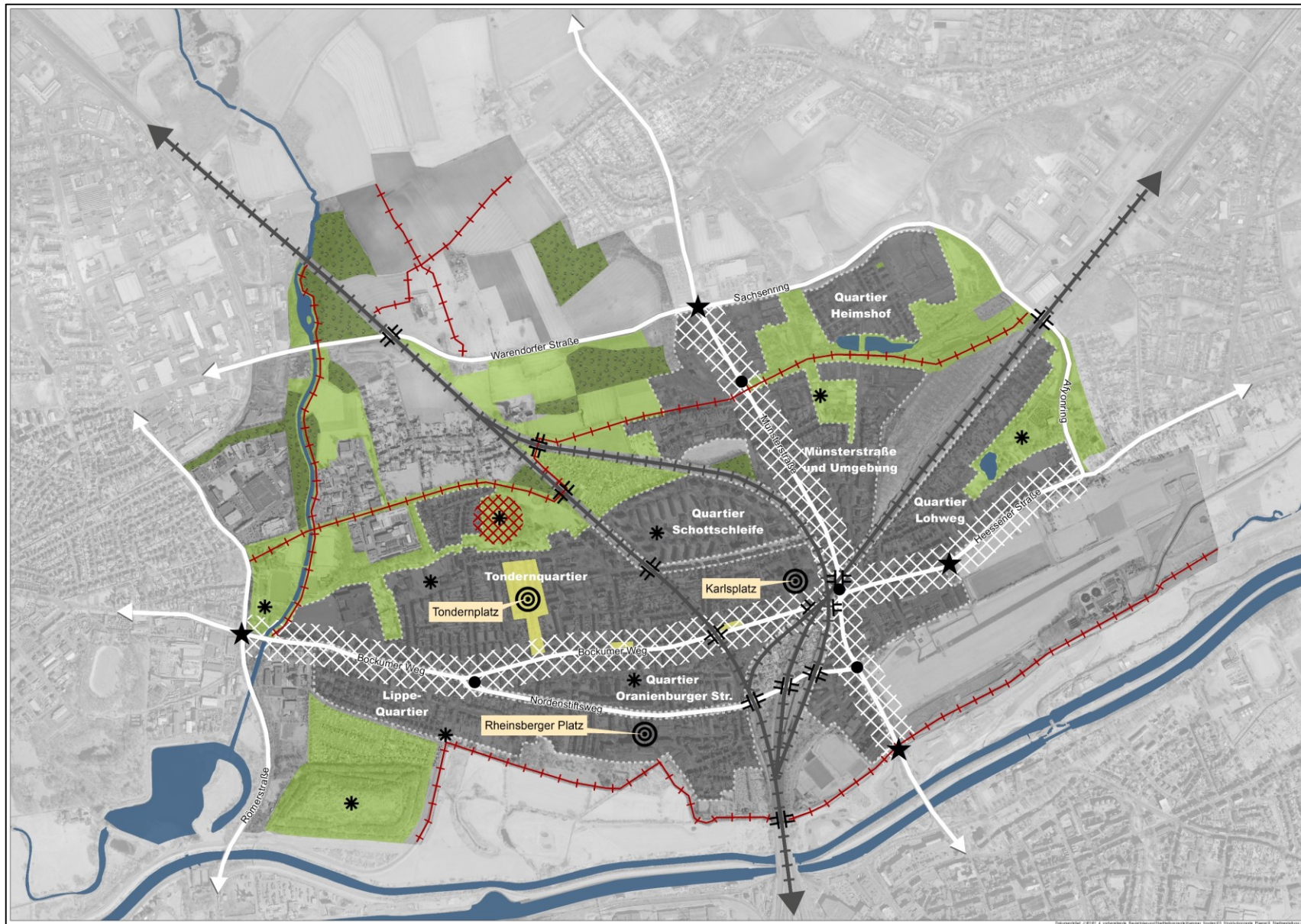
Der Karlsplatz, der Tondernplatz und der Rheinsberger Platz gelten als bedeutende Platzstrukturen im Hammer Norden. Bislang weisen die Plätze jedoch unterschiedliche Defizite in ihrer Gestaltung auf. Diese Defizite werden durch eine Neugestaltung bzw. Weiterentwicklung behoben. So wird die Aufenthaltsqualität und die Treffpunktfunktion der Plätze gefördert.

Im Hammer Norden verlaufen mehrere Bahntrassen mit zahlreichen Bahnunterführungen. Diese gelten für viele Bürgerinnen und Bürger als Gefahrenstelle bzw. Angsträume. Die Unterführungen im Hammer Norden werden sobald möglich und in Abstimmung mit der Deutsche Bahn AG gestaltet, aufgewertet und sicherer gemacht.

Die Quartiersstrukturen im Hammer Norden werden gesichert und weiterentwickelt. Jedes der einzelnen Quartiere im Hammer Norden bekommt einen oder mehrere „Treffpunkte“, beispielsweise in Form einer

Platzstruktur oder einer dementsprechend gestalteten Grünfläche. Ziel ist es, den Quartiersgedanken bei den Bürgerinnen und Bürgern weiter zu stärken. Hierzu können beispielsweise Grünflächen entsprechend gestaltet werden.

Entlang von bedeutsamen Wegeverbindungen und stärker frequentierten Grünflächen fehlen häufig Bereiche zum Sitzen, Ausruhen und Verweilen. Daher werden zusätzliche Aufenthaltsmöglichkeiten im Hammer Norden geschaffen. Besonders in den Blick zu nehmen sind unter anderem die Wege entlang der Geinegge und der Lippeaue, der Bürgerpark Katzenkuhle sowie die Feldwege am Kötterberg.



Legende

- ⊙ Neugestaltung / Weiterentwicklung Platz
- Schaffung städtebaulicher Merkmale
- * Schaffung Treffpunkte
- ★ Gestaltung Ortseingänge
- ≡ Gestaltung Unterführungen
- +— Schaffung Aufenthaltsmöglichkeiten
- ⊞ Schaffung Aufenthaltsmöglichkeiten
- ⊞ Städtebauliche Aufwertung öffentlicher Raum
- Erhaltung Städtebaulich qualitatives Ensemble
- Quartiere
- Wasserflächen
- Ortsbildprägende Grünflächen
- Ortsbildprägende Waldflächen
- ➡ Hauptverkehrsstraße
- ⊞ Bahnanlage

Stadtplanungsamt
 19.04.2023

1:4.000

Abb. 26: Strukturkonzept Stadtgestaltung

7.4 Bauliche Nutzung

7.4.1 Ziele

Wohnen

Entwicklung von bestehendem und neuem Wohnraum

- Insbesondere im Wohnraum-Bestand sollen Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen umgesetzt werden, da trotz der wenigen vorhandenen Neubaupotenziale im Untersuchungsgebiet attraktiven Wohnraum anbieten zu können. Hierbei sind vor allem die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung zu beachten.
- Die wenigen vorhandenen Wohnbaupotenziale im Untersuchungsgebiet sollen entwickelt werden, um zusätzlichen attraktiven Wohnraum im Hammer Norden zu schaffen.

Förderung eines diversifizierten und klimafreundlichen Wohnraumangebots

- Bei der Schaffung zusätzlichen Wohnraums soll darauf geachtet werden, dass insbesondere bezahlbarer Wohnraum für größere Familien, aber auch Alleinerziehende geschaffen wird.
- Bei Wohnungsneubau und -instandhaltungsmaßnahmen soll vor dem Hintergrund des demografischen Wandels verstärkt barrierefreier Wohnraum geschaffen werden.
- Neue Wohnquartiere im Hammer Norden sollen als klimaneutrale Quartiere entwickelt werden, um den Anforderungen des Klimawandels gerecht zu werden.
- Im Rahmen der Entwicklung von klimaneutralen Quartieren soll bei der Schaffung von Wohnraum im Hammer Norden eine höchstmögliche Flächenentsiegelung und teilweise Erhaltung von Freiflächen garantiert werden.

- Es soll ein attraktives und sicheres Wohnumfeld mit vielen Grünflächen, Naherholungsmöglichkeiten und MIV-armen Verkehrsstrukturen gesichert und gefördert werden, um den Wohnraum im Hammer Norden zusätzlich zu qualifizieren.
- Insbesondere entlang der Münsterstraße sollen bei Wohnungsneu- und Wohnungsumbauten Maßnahmen zum Emissions- bzw. Lärmschutz umgesetzt werden.

Nutzung weiterer potenzieller Entwicklungsflächen

- Für die Fläche zwischen Stadtteilzentrum Hamm-Norden und der Kita Maria Königin (Fläche „Stadtteilzentrum/Sorauer Straße, siehe S. 49) soll eine angemessene Nachnutzung festgelegt werden.
- Auch der Bereich südlich der städtischen Fläche, die an den Gemeinnützigen Kulturverein der Sinti in Hamm-Westfalen e. V. verpachtet ist und von ihm genutzt wird („Römers Wiese“), soll zukünftig entwickelt werden.

7.4 Bauliche Nutzung

7.4.1 Ziele

Gewerbe und Versorgung

Schaffung von hochwertigem und „grünem“ Gewerbe

- Im Hammer Norden soll hochwertiges und „grünes“ Gewerbe geschaffen werden, um die Klimawandelanpassung im Hammer Norden zu fördern. Neu anzusiedelnde Gewerbebetriebe sollen mit hochwertiger Architektur, flächensparend, weitreichenden Begrünungsmaßnahmen und einer nach Möglichkeit klimaschonenden Energieversorgung geplant werden. So kann neben der Klimawandelanpassung auch die Standortqualität für Gewerbe im Hammer Norden gefördert werden.
- An den Gewerbeflächen im Bereich Rastenburger Straße sollen vorhandene Flächenpotenziale ausgeschöpft werden.
- Die ehemaligen Standorte der Firmen Leithäuser und ATU an der Heessener Straße sollen bedarfsgerecht entwickelt werden und sich in die Umgebung einfügen. Für den Bereich nördlich der Heessener Straße (u. a. ATU) sollte der vorhandenen gewerblichen Prägung Rechnung getragen werden. Auch Wohnnutzungen wären denkbar. Für den Bereich südlich der Heessener Straße (ehemaliger Standort Leithäuser) bietet sich für die Ansiedlung von Bildungseinrichtungen, ergänzend auch für andere Nutzungen wie Wohnen, an. Weiterhin sollte bei der Entwicklung dieses Bereiches die Ortseingangsgestaltung in den Hammer Norden mitgedacht werden.

Sicherung und Ergänzung des Nahversorgungs- und Sozialangebots

- Die gute Nahversorgungssituation im Hammer Norden mit dem Nahversorgungszentrum am Bockumer Weg soll gesichert und erweitert werden.
- Das weitreichende Angebot sowie das stark ausgeprägte Akteursnetzwerk im Sozialbereich soll gesichert und weiterentwickelt werden.
- Es sollen weitere Kita-Standorte aufgrund des Bedarfes an zusätzlichen Kinderbetreuungsangeboten ausgewiesen werden. Insbesondere sollen auch zusätzliche Plätze für Kinder unter drei Jahren geschaffen werden, um diesen aktuell vorhandenen Engpass im Kinderbetreuungsangebot des Hammer Nordens zu beheben.

7.4.2 Erläuterung Strukturkonzept Bauliche Nutzung

Wohnen

Der Siedlungsbereich des Hammer Nordens besteht zu einem Großteil aus Wohnflächen, die Wohnraum für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen und -bedarfe bieten. Durch die Nähe zu ausgeprägten Grünstrukturen und einer sehr guten Versorgungssituation ergibt sich ein attraktives Wohnumfeld. Das Wohnraumangebot und das Wohnumfeld werden gesichert und gefördert.

Im Hammer Norden existieren jedoch nur wenige Neubaupotenzialflächen für Wohnraum. Zur Erweiterung des Angebotes an Wohnraum werden die wenigen vorhandenen Wohnbaupotenzialflächen entwickelt. Prioritär sollten zunächst die Potenzial-flächen betrachtet werden, die sich bereits im B-Plan-Verfahren befinden. Hier ist insbesondere der Bebauungsplan 07.105 „Am Beisenort“ zu nennen. Weiterhin ist von den zusätzlichen Wohnbaupotenzialen die Fläche „Goorweg/Angerring“ prioritär zu entwickeln, da sie momentan das größte Wohnbaupotenzial im Hammer Norden bietet. Hierbei wird im Sinne der beschlossenen „Klima-Standards“ für klimawandelgerechtes Bauen eine möglichst flächenschonende Bauweise umgesetzt, im Zuge welcher klimaschonende Materialien, ein stark begrüntes Wohnumfeld und Möglichkeiten zur nachhaltigen Energiegewinnung umgesetzt werden.

Bei der Neuentwicklung von Wohnraum wird die Schaffung von unterschiedlichen Wohnungsgrößen und von bezahlbarem Wohnraum beachtet, um weiterhin für möglichst viele Bevölkerungsgruppen Wohnraum anbieten zu können. Hierbei wird das Ziel der Stadt Hamm, bei Neubauvorhaben mindestens 35 % geförderten Wohnraum zu schaffen, berücksichtigt. Insbesondere größere Familien, aber auch Alleinerziehende finden im Hammer Norden weniger angemessenen Wohnraum als andere Gruppen. Sowohl bei Instandhaltungs- als auch Neubaumaßnahmen wird vor dem Hintergrund des demographischen Wandels die Schaffung von barrierefreiem Wohnraum priorisiert.

Neben den ausgewiesenen Wohnbaupotenzialflächen werden auch solche Potenzialflächen, denen noch keine konkrete zukünftige Nutzung zugewiesen wurden, entwickelt.

Hierfür wird die geeignetste Nutzung unter Berücksichtigung der Belange von möglichst vielen Akteuren ermittelt.

Für die Fläche zwischen Stadtteilzentrum Hamm-Norden und der Kita Maria Königin wäre, basierend auf dem geltenden Planungsrecht, beispielsweise ein Standort für eine neue Kita denkbar, der unter Umständen auch durch Wohnnutzungen ergänzt werden könnte.

Gewerbe und Versorgung

Die vorhandenen Gewerbegebiete im Hammer Norden werden gesichert und weiterentwickelt. Insbesondere im Gewerbegebiet Goorweg wird der Ansatz von „Grünem Gewerbe“ weiterverfolgt, indem beispielsweise Begrünungs- und Entsiegelungsmaßnahmen im öffentlichen Raum, eine Versorgung aus erneuerbaren Energien und eine klimafreundliche Mobilität gefördert werden.

An den Gewerbeflächen im Bereich Rastenburger Straße werden bestehende Flächenpotenziale ausgeschöpft, um die Gewerbestruktur im Hammer Norden zu erweitern.

Der Bereich Leithäuser/ATU an der Heessener Straße wird entwickelt. Für den Bereich nördlich der Heessener Straße (u. a. ATU) wäre ein hochwertiges und durchgrüntes Gewerbegebiet denkbar. Für den Bereich südlich der Heessener Straße haben sich mit dem Ratsbeschluss der Vorlage 1023/23 Überlegungen für die Errichtung eines Bildungszentrums am ehemaligen Standort der Firma Leithäuser konkretisiert. Gleichzeitig wird auch die Ortseingangsgestaltung in den Hammer Norden mitgedacht.

Die bestehende gute Lebensmittel-Nahversorgung im Hammer Norden, insbesondere das Nahversorgungszentrum Bockumer Weg, wird gesichert.

Auch das soziale Angebot im Hammer Norden ist stark ausgeprägt und wird zukünftig gesichert und erweitert, um den Anwohnenden des Hammer Nordens auch zukünftig hochwertige soziale Unterstützung und Leistungen garantieren zu können.

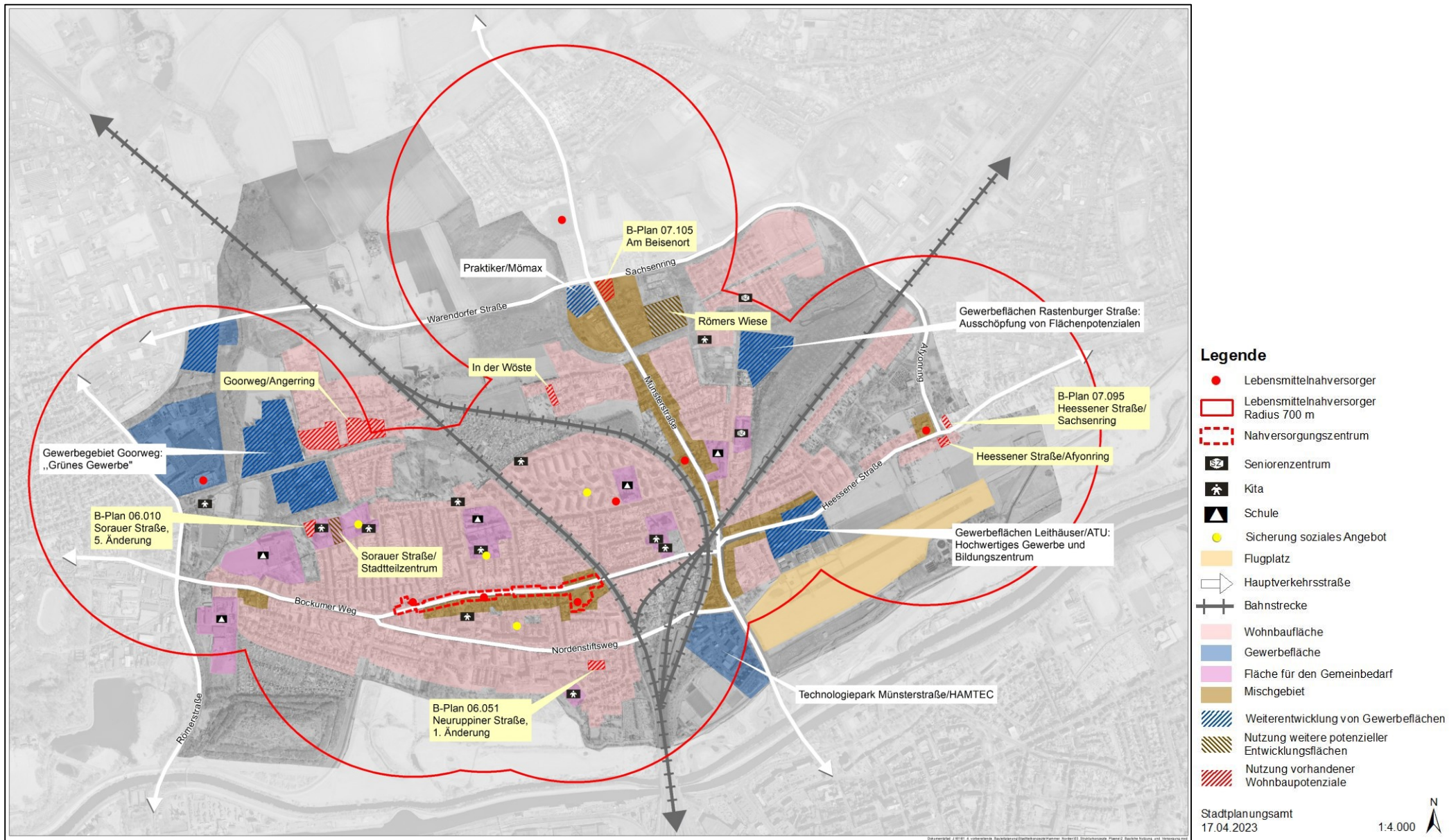


Abb. 27: Strukturkonzept Bauliche Nutzung

7.5 Verkehr und Mobilität

7.5.1 Ziele

Sicherung und Förderung des Fuß- und Radverkehrs

- Das Rad- und Fußwegenetz im Hammer Norden soll gesichert und weiter ausgebaut werden, um den Rad- und Fußverkehr im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität zu fördern. Lücken im Radwegenetz sind zu schließen, während straßenbegleitende Radfahrstreifen insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen auszubauen sind.
- Auch die Fuß- und Radwegeverbindungen „Bockumer Weg-Radbodsee“ und „Hamm Norden-Innenstadt“ entlang der Bahngleise sind auszubauen und zu qualifizieren. Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sollen weitgehend vermieden werden.
- An geeigneten Stellen sind ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen.
- Der Westberger Weg soll besser für den Fußverkehr qualifiziert werden. Hierfür sollen insbesondere die straßenbegleitenden Fußwege und die Straßenbeleuchtung ausgebaut werden.
- Entlang der Heessener Straße sollen zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Zu-Fuß-Gehende (auch in Richtung des Erlebnisraum Lippeaue) geschaffen werden, um die Verkehrssicherheit in diesem Bereich zu erhöhen.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

- Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden soll insbesondere entlang der stark befahrenen Hauptverkehrsachsen im Hammer Norden sowie im Bereich des Großen Sandwegs gewährleistet werden.
- Die Verkehrssituation im Bereich der Unterführung am Nordenstiftsweg ist zu verbessern.

- Auch an den Verkehrsknotenpunkten Münsterstraße/Bockumer Weg/Heessener Straße sowie Bockumer Weg/Nordenstiftsweg sollen insbesondere für den Fuß- und Radverkehr Sicherheitsmaßnahmen umgesetzt werden.

Erhalt und Ausbau des vorhandenen Straßennetzes

- Bei zukünftigen Planungen soll die günstige Einbindung des Hammer Nordens in das inner- und überörtliche Straßennetz gleichrangig für alle Verkehrsmittel gesichert und weiterentwickelt werden.
- Der Endausbau des Sudetenweges und der Wegeverbindung zu den Sportanlagen am HAMTEC soll weiterverfolgt werden.

Sicherung und Förderung des ÖPNV, der Elektromobilität und von Sharing-Angeboten

- Die gute ÖPNV-Anbindung im Hammer Norden soll gesichert werden.
- Die Taktung der Busse im Untersuchungsbereich soll in angemessenem Maße in den Abendstunden ausgeweitet werden, um die Erreichbarkeit des Hammer Nordens per ÖPNV auch abends zu garantieren.
- Langfristig sind die Bushaltestellen im Untersuchungsbereich barrierefrei und für Personen mit körperlichen Einschränkungen angemessen auszubauen.
- Es sind Bike- und weitere Carsharing-Angebote im Hammer Norden zu entwickeln.
- Weiterhin sollen öffentliche Elektroladestationen für Pkw und E-Bikes errichtet werden, um die Ladeinfrastruktur auch im Hammer Norden auszubauen.

7.5.2 Erläuterung Strukturkonzept Verkehr und Mobilität

Die gute verkehrliche Anbindung des Hammer Nordens in das inner- und überörtliche Straßennetz wird gesichert und unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden weiterentwickelt.

Die Verkehrssicherheit für alle wird hierbei insbesondere an der Münsterstraße, dem Nordenstiftsweg, dem Westberger Weg und dem Großen Sandweg verbessert. Auch an den Verkehrsknotenpunkten Münsterstraße/ Bockumer Weg/Heessener Straße sowie Bockumer Weg/ Nordenstiftsweg werden insbesondere für den Fuß- und Radverkehr Sicherheitsmaßnahmen umgesetzt. Zu beachten sind die besonderen Sicherheitsanforderungen an Schulwege, da sich beide Knotenpunkte und insbesondere der Große Sandweg und der Westberger Weg auf den Schulwegen zahlreicher Schülerinnen und Schüler befinden.

Die Radwegequalität wird insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen verbessert. Dies betrifft vor allem die straßenbegleitenden Fahrradstreifen und Radwege. Auch weitere Wegeverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen, maßgeblich die Wegeverbindung Bockumer Weg/Radbodsee, der Herbert-Sandhoff-Weg und die Wegeverbindung zum Hauptbahnhof entlang der Bahngleise, werden ausgebaut und qualifiziert. Im Falle eines Abrisses der Rad- und Fußwegebrücke entlang der Bahngleise wird ersatzweise ein neuer Brückenschlag für den Fuß- und Radverkehr über die Lippe und den Kanal geschaffen.

Die bestehende Radwegeinfrastruktur wird zudem an geeigneten Stellen in den „Erlebensraum Lippeaue“ erweitert, um auch dieses bedeutsame Naherholungsgebiet angemessen zu Fuß und mit dem Fahrrad erschließen zu können.

Auf bestehenden Fuß- und Radverkehrsachsen, insbesondere der Kohlebahntrasse, dem Herbert-Sandhoff-Weg und dem Weg entlang der Bahngleise Richtung Hauptbahnhof, werden Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr behoben.

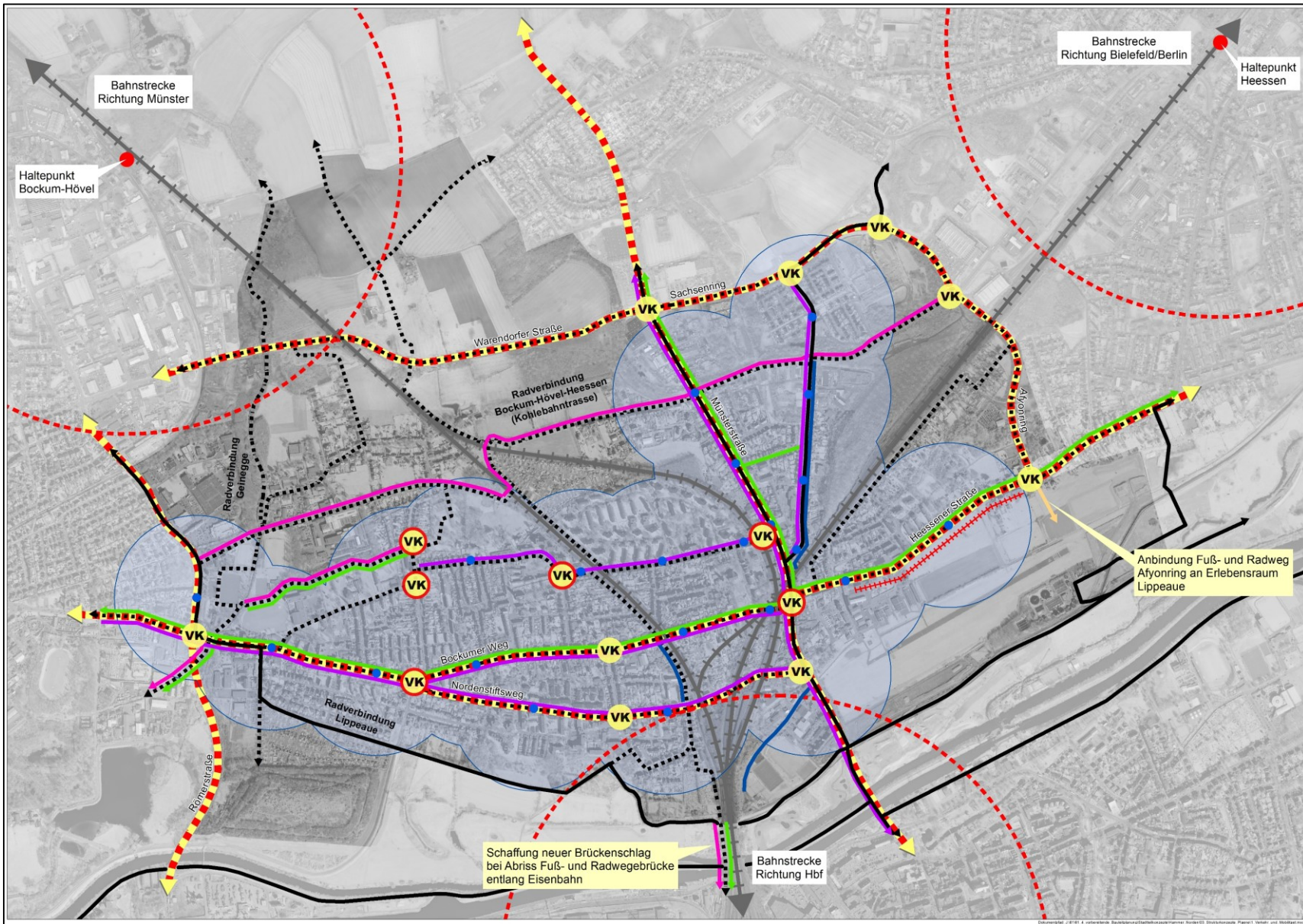
Im Bereich der Heessener Straße werden zusätzliche Querungsmöglichkeiten geschaffen, damit diese stark befahrene Hauptverkehrsachse auch von benachteiligten Verkehrsteilnehmenden sicher überquert werden kann.

Die Verkehrsflächen am Westberger Weg, dem Sudetenweg und der Wegeverbindung zu den Sportanlagen am HAMTEC werden verbessert, um eine angemessene Erschließung dieser Straßen für alle zu garantieren.

Bei den Planungen sind neben den verkehrlichen Belangen auch die übrigen Anforderungen an den Straßenraum (Gestaltung, Begrünung, Technik u. Ä.) zu berücksichtigen.



Abb. 28: Straßenbegleitender Fahrradstreifen (Beispielfoto)
 © Thorsten Hübner, Stadt Hamm



- Legende**
- Erhöhung Verkehrssicherheit an Verkehrsknotenpunkt
 - Verkehrsreicher Knotenpunkt
 - Hauptverkehrsstraße mit hoher Verkehrsbelastung
 - Schaffung Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger
 - Schaffung neuer Wegeverbindungen
 - Erhöhung Verkehrssicherheit
 - Konfliktminimierung zwischen Rad- und Fußverkehr
 - Verbesserung Radwegequalität
 - Verbesserung Verkehrsfläche
 - Radwegenetz (Zielplanung)
 - Hauptradrouten
 - Bushaltestelle
 - Bushaltestelle, 300 m - Radius fußläufige Erreichbarkeit
 - Bahnhof
 - Bahnhof, 1000 m - Radius fußläufige Erreichbarkeit

Abb. 29: Strukturkonzept Verkehr und Mobilität
52

8. Exkurs: Sonderprogramm/Förderrichtlinie „Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft (KRIS)“

Der Rat der Stadt Hamm hat in seiner Sitzung am 14.09.2021 die Teilnahme der Stadt Hamm am Sonderprogramm „Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft (KRIS)“ beschlossen (siehe Beschlussvorlage 0457/21). Im Juni 2020 hatte der Lippeverband dieses Projekt im Rahmen der Zukunftsinitiative „Wasser in der Stadt von morgen“ (heute: „Zukunftsinitiative KlimaWerk“) gestartet, im Jahr 2022 wurde als Resultat des Projektes eine Förderrichtlinie vom Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz des Landes NRW (MULNV NRW) erlassen.

Die Gebietskulisse des Projektes als auch der Förderrichtlinie umfasst die 53 Kommunen innerhalb des Regionalverbands Ruhr, es sind allerdings auch Maßnahmen von einzelnen Unternehmen förderfähig. Das Förderprogramm läuft bis zum 30.12.2030 und umfasst ein Budget von 250 Mio. €. Ziel der Förderung soll es sein, bis 2040 25 % der befestigten Flächen von der Mischkanalisation abzukoppeln sowie die Verdunstungsrate in den Städten um 10 % zu steigern.

Förderfähig sind unter anderem folgende Maßnahmen:

- Flächenentsiegelungen,
- Förderung der Niederschlagsversickerung,
- Dach- und Fassadenbegrünungen,
- Aufstellen von Machbarkeitsstudien für zielrelevante Maßnahmen.

Eine Fördervoraussetzung ist die Festlegung von sogenannten Betrachtungsräumen. Mit „Betrachtungsraum“ ist hierbei ein räumlich abgegrenzter Bereich im Stadtgebiet gemeint, in dem sich die zu fördernden Maßnahmen befinden.

Die Eignung des Hammer Nordens als Betrachtungsraum wird im Rahmen einer über KRIS geförderten Machbarkeitsstudie geprüft.

Das Ergebnis der Prüfung wird im weiteren Planungsprozess gegebenenfalls berücksichtigt.



Abb. 30: Dachbegrünung (Beispielfoto) © miss_mafalda - stock.adobe.com

9. Ausblick

Für die weitere Bearbeitung der städtebaulichen Rahmenplanung Hamm-Norden werden in einem nächsten Schritt die in diesem Zwischenstand dargestellten Ergebnisse in einer weiteren Beteiligungsphase zur Diskussion gestellt. In der nächsten Arbeitsphase ist unter anderem eine weitere Planungswerkstatt vorgesehen, um die Bürgerinnen und Bürger einzubeziehen. Hierbei wird es darum gehen, die bisherigen Planungsergebnisse vorzustellen und zu diskutieren. Zum jetzigen Zeitpunkt konnten einzelne Inhalte und Belange noch nicht abschließend geprüft werden.

Aktuell werden im Zusammenhang mit der Rahmenplanung bereits einzelne Beteiligungsmaßnahmen speziell für Kinder und Jugendliche von den Schulen im Hammer Norden durchgeführt beziehungsweise vorbereitet. Die Ergebnisse aus diesen Beteiligungen fließen in den weiteren Rahmenplanprozess ein.

Zusätzlich werden Vertiefungsbereiche im Untersuchungsgebiet herausgearbeitet und betrachtet. Auch diese Bereiche werden in der folgenden Beteiligungsphase vorgestellt.

Nach der Einarbeitung der erhaltenen Anregungen wird ein Endbericht erarbeitet, der dann den politischen Gremien erneut zum Beschluss vorgelegt wird.