



STADT HAMM | PERSPEKTIVE INNENSTADT 2030

TEIL I | Städtebaulicher Rahmenplan

Stadt Hamm | Perspektive Innenstadt 2030

Teil I | Städtebaulicher Rahmenplan

Auftraggeber:

Stadt Hamm, der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt
Technisches Rathaus | Gustav-Heinemann-Str. 10
59065 Hamm

Verantwortlich: Heinz-Martin Muhle

Ansprechpartner Rahmenplan:

Joachim Horst, Thomas Doert, Andrea Pohl
Ansprechpartner ISEK:
Stephan Aumann, Inga Bergmann, Christine Chudasch,
Simone Düchting

gefördert durch:

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und
Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV)
Jürgensplatz 1 | 40219 Düsseldorf

Bearbeitung:

pp als
pesch partner architekten stadtplaner
Hörder Burgstraße 11 | 44263 Dortmund

Verkehrsfachliche Begleitung:

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Universitätsstraße 142 | 44799 Bochum

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

Fotos und Pläne soweit nicht anderes angegeben:

pp als pesch partner architekten stadtplaner

Hamm / Dortmund, März 2015

STADT HAMM | PERSPEKTIVE INNENSTADT 2030

TEIL I | Städtebaulicher Rahmenplan

RAHMENBEDINGUNGEN

1.	Anlass und Zielsetzung des Städtebaulichen Rahmenplans	6
2.	Vorgehensweise	6
3.	Status quo der Innenstadtentwicklung	7
4.	Der Untersuchungsraum	9

ANALYSE

5.	Gesamtstädtische Rahmenbedingungen	10
5.1	Hamm – Ein Überblick	10
5.2	Bestehende Entwicklungsziele und Planungen	13
6.	Die Hammer Innenstadt – Ein Standortprofil	14
6.1	Stadtstruktur, Gestaltung und Denkmalschutz	14
6.2	Einzelhandel, Nahversorgung und Akteursstruktur im Handel	16
6.3	Wohnen, Quartiere und Sozialstruktur	22
6.4	Soziale Infrastruktur, Kultur	26
6.5	Freiraumsituation, Spiel- und Sportanlagen, Klima	28
6.6	Mobilität und Barrierefreiheit	31
7.	Stärken, Defizite, Herausforderungen, Potenziale (SWOT-Analyse)	36
7.1	Stärken	38
7.2	Defizite / Herausforderungen	40
7.3	Potenziale	42
8.	Innenstadtdialog	44

LEITZIELE UND GESAMTKONZEPT

9.	Leitziele	48
10.	Städtebauliches Rahmenkonzept	51
10.1	Stadtstruktur, Gestaltung und Denkmalschutz	51
10.2	Einzelhandel, Nahversorgung und Akteursstruktur im Handel	53
10.3	Wohnen, Quartiere und Sozialstruktur	54
10.4	Soziale Infrastruktur, Kultur	56
10.5	Freiraumsituation, Spiel- und Sportanlagen, Klima	57
10.6	Mobilität und Barrierefreiheit	58
11.	Projekte und Maßnahmen	60
11.1	Leitprojekte	60
11.2	Begleitende Projekte	80
	Quellenverzeichnis und Anlagen	86

1. Anlass und Zielsetzung des städtebaulichen Rahmenplans

Die Stadt Hamm betreibt seit vielen Jahrzehnten aktiv die Entwicklung ihrer Innenstadt. Handlungsbasis ist eine Rahmenplanung als informelles Planungsinstrument, welches sich seit mehreren Jahrzehnten bewährt hat.

Die letzte Fortschreibung der Rahmenplanung stammt aus dem Jahr 1997 und war auf einen Zeitraum von ca. 10-15 Jahren angelegt. Die zwischenzeitliche Entwicklung der Stadt Hamm sowie zahlreiche Veränderungen und neue Herausforderungen machen eine Überarbeitung der Rahmenplanung erforderlich. Der Rat der Stadt Hamm hat daher am 07.11.2012 die Neuaufstellung der Rahmenplanung beschlossen.

Ausgangspunkt ist die zentrale Fragestellung, wie der Untersuchungsraum in absehbarer Zukunft räumlich organisiert und gestaltet werden soll, damit sowohl die Lebensqualität als auch die wirtschaftliche Entfaltung sichergestellt sind. Die Rahmenplanung der Hammer Innenstadt ist ein fachübergreifendes Planungswerk, in dem die Vorgaben und Zielsetzungen für die zukünftige Entwicklung des Untersuchungsraumes festgehalten werden. Sie dient als Orientierungsrahmen für die zukünftige Innenstadtentwicklung, als Grundlage für weitere Planungsschritte wie Gutachten oder Wettbewerbe und als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die Öffentlichkeit, private und institutionelle Akteure sowie politische Gremien.

Mit der Rahmenplanung werden bestehende Vorhaben, Planungen und Prognosen in einem Planwerk zusammenfügt, welches die weitere Innenstadtentwicklung darstellt, die räumlichen und funktionalen Schwerpunkte der Entwicklung herausarbeitet und die organisatorische Umsetzung darlegt.

Auf der Basis der Rahmenplanung wird im Teil II der „Perspektive Innenstadt 2030“ ein „Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie“ erstellt, welches zusammen mit dem Rahmenplan als „Integriertes Handlungskonzept“ fungiert. Es bildet damit die Grundlage für einen Antrag auf Städtebauförderungsmittel gemäß den Förderrichtlinien oder auch anderen Förderwegen (z.B. gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)).

2. Vorgehensweise

Die Vorgehensweise zur Erstellung des Rahmenplans besteht aus drei Arbeitsphasen:

- ▶ PHASE 1: Vorbereitung und Analyse
In dieser Phase werden der zeitliche und organisatorische Ablauf geklärt und die bestehenden Datengrundlagen ausgewertet. In der anschließenden Analyse werden einzelne Handlungsfelder detailliert untersucht und eine SWOT-Analyse (Stärken-Schwächen-Analyse) erarbeitet.
- ▶ PHASE 2: Formulierung von Leitlinien und Vorentwurf
In der zweiten Phase werden grundsätzliche Leitlinien und Ziele der Innenstadtentwicklung definiert. Der darauffolgende Vorentwurf erarbeitet erste konkrete Maßnahmen zur Problemlösung.
- ▶ PHASE 3: Gesamtkonzept und Vertiefung von Teilbereichen
Abschließend werden die Leitprojekte intensiv diskutiert, überarbeitet, und zu einem abgestimmten, schlüssigen Gesamtkonzept zusammengefügt. Einzelne Teilbereiche werden dabei vertieft behandelt.

Die Rahmenplanung versteht sich als fortlaufendes, informelles Planungsinstrument für die integrierte Stadtentwicklung. Die Erarbeitung des Rahmenplans berücksichtigt dabei alle räumlich relevanten Daten wie:

- ▶ bestehende Konzepte und laufenden Planungen,



- ▶ die vorhandenen Bestandsdaten, wie Katasterpläne, Luftbilder und statistische Daten, die bezogen auf den Untersuchungsraum ausgewertet werden,
- ▶ sowie generelle Trends und Zukunftsprognosen

Die Rahmenplanung zur Innenstadtentwicklung ist eingebunden in einen umfangreichen Beteiligungsprozess. In diesem dialogorientierten Prozess dient der jeweilige Entwurfsstand des Rahmenplans als Diskussionsgrundlage. Die Ergebnisse und Anregungen des „Innenstadtdialogs“ (vgl. Kapitel 8 und Anlage) wurden fortlaufend in den Rahmenplan eingearbeitet. Auf diese Weise wurden gemeinsam erarbeitete Ergebnisse erzielt. Die Erarbeitung erfolgt dabei stufenweise über die Formulierung genereller Zielsetzungen, der Erstellung eines Gesamtkonzepts und der Vertiefung von Teilbereichen. Eine umsetzungsorientierte Konzeption von konkreten Projekten und Maßnahmen erfolgt im Teil „Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie“, dem bereits erwähnten Teil II der „*Perspektive Innenstadt 2030*“.

Die Erarbeitung des Rahmenplans wurde darüber hinaus über den gesamten Zeitraum von verschiedenen städtischen Fachbereichen, De-

zernaten und Ämtern sowie Schlüsselakteuren begleitet. Daneben wurde durch eine Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange (TÖBs) gewährleistet, dass die Planungen auch anderer Stellen aufeinander abgestimmt sind. Dadurch konnten aktuelle Anregungen und Planungen eingearbeitet und die Aussagen des Rahmenplans laufend überprüft und angepasst werden.

Während des gesamten Prozesses der „*Perspektive Innenstadt 2030*“ lag die Gesamtkoordination zur Vorbereitung, Umsetzung und fachübergreifenden Beratung bei einer verwaltungsinternen Projektgruppe, welche sich aus Vertretern aller relevanten Fachbereiche, Dezernate und Ämter zusammensetzt. Die Geschäftsstelle wurde beim Planungsamt eingerichtet. In dieser Gruppe wurden sowohl die städtebaulichen und verkehrlichen Fragestellungen als auch soziale und Umweltaspekte behandelt und vertieft. Von dieser Stelle wurden alle Planungen koordiniert und Aufgaben in die Fachressorts verteilt.

3. Status quo der Innenstadtentwicklung

Neben der Rahmenplanung hat die Stadt Hamm in den letzten Jahren eine Vielzahl weiterer Planungen erarbeitet, die sich mit der städtebaulichen Entwicklung von Innen- und

Gesamtstadt beschäftigen. Für die gesamtstädtische Ebene liegen unter anderem das Stadtentwicklungskonzept „WerkStadt Hamm – Strukturkonzept zur Stadtentwicklung“ aus dem Jahr 2005, der „Masterplan Verkehr“ von 2007 sowie das aktuelle „Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept“ aus dem Jahr 2010 vor. Für den Themenbereich Wohnen, Pflege und soziale Struktur wurde mit einer Analyse des vhw (Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung), dem städtischen „Handlungskonzept Wohnen 2015“ aus dem Jahr 2005 sowie dem „Handlungskonzept Wohnen und Pflege 2025“ eine umfangreiche Datengrundlage geschaffen. Das „Stadtumbaukonzept für das Bahnhofsquartier“ von 2005, der Masterplan „Hamm ans Wasser“ aus 2001 sowie das „Entwicklungs- und Gestaltungskonzept“ für die Ringanlagen sind thematische und teilträumliche Planungen mit konkreten Maßnahmen. Die genannten Konzepte dienten vielfach als Vorbereitung und Grundlage von wichtigen städtebaulichen Entwicklungsprojekten. Zu nennen sind dabei in erster Linie die zahlreichen innerstädtischen Projekte, die ab Mitte der 1990er Jahre realisiert wurden, unter anderem:

- ▶ Errichtung des Allee-Centers auf der Fläche der ehemaligen Isenbeck-Brauerei
- ▶ Bau der Ritterpassage als Verbindungselement zwischen Allee-Center und Ritterstraße / Weststraße
- ▶ Umgestaltung der Fußgängerzone Weststraße
- ▶ Teilweise Bebauung des Chattanoogaplatzes mit einem Kino
- ▶ Umbau von Südstraße, Martin-Luther-Platz, Willy-Brandt-Platz
- ▶ Neubau des Gustav-Lübcke-Museums
- ▶ Umbau eines Teils des ehemaligen Paketumschlagzentrums zum Technischen Rathaus inkl. Bauhof
- ▶ Bau des HELIOS Theater

Nicht zuletzt hat das – seit 2005 mit öffentlichen Fördermitteln der EU, des Bundes- und

des Landes NRW ausgestattete – Stadtumbauprogramm für das Bahnhofsquartier den notwendigen städtebaulichen Entwicklungsschub unterstützt. Die konsequente Umsetzung der im Stadtumbaukonzept Bahnhofsquartier gefassten, mit der Öffentlichkeit abgestimmten Schwerpunktmaßnahmen kam 2014 zu ihrem Abschluss. Der frühzeitige Investitionsimpuls durch bedeutende öffentliche Maßnahmen führte letztlich zu erheblichen privaten Investitionen im Quartier. Der Charakter einer Initialzündung kommt dabei folgenden Projekten zu:

- ▶ Neubau des Heinrich-von-Kleist-Forums (VHS, Zentralbibliothek, private Hochschule / SRH) mit Platz der Deutschen Einheit,
- ▶ Straßenumbaumaßnahmen in der FGZ Bahnhofstraße,
- ▶ Neuen Bahnhofstraße und der Heinrich-Reinköster-Straße,
- ▶ Nachnutzung der Kaufhalle als Elektronikfachmarkt (bedeutender Frequenzbringer für den Einkaufsstandort Hamm) und Bürogebäude,
- ▶ Nachnutzung des ehemaligen, sanierungsbedürftigen Stadtbadgeländes (1,1 ha) mit Hallenbad, Feuerwehr und E-Werk zu einem innerstädtischen Wohnquartier (Museumsquartier),
- ▶ Entwicklung des seit 2009 leer stehenden C&A-Warenhauses zum Hotelneubau direkt am Hauptbahnhof Hamm.

Ein weiteres mit Städtebauförderungsmitteln unterstütztes Projektpaket wurde durch die Stadt im Rahmen des Programms „Hamm ans Wasser“ umgesetzt. Das dafür eingerichtete städtebauliche Sanierungsgebiet umfasste weite Teile der Innenstadt, schwerpunktmäßig den Bereich innerhalb der Ringanlagen. Hier sind folgende Maßnahmen hervorzuheben:

- ▶ abschnittsweise Aufwertung der Ringanlagen,
- ▶ Lichtinszenierungen, insbesondere der Brücken über Lippe und Dateln-Hamm-Kanal,

- Aufwertung des Stadtufer am Kanal,
- Entwicklung des Citykais (westlich an das Plangebiet anschließend).

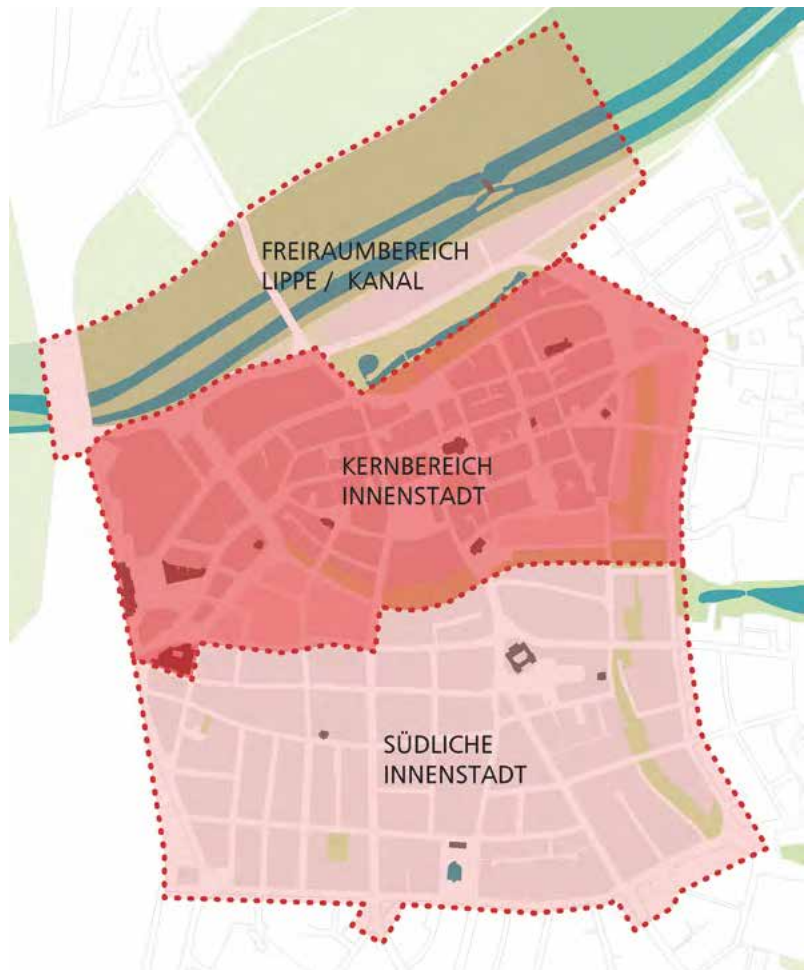
Zudem gibt es einige weitere private Initiativen und Investitionen im weiteren Innenstadtbereich, die Ansätze und Synergien für die Entwicklung bieten. So entwickelt sich das Quartier um den Martin-Luther-Platz durch Aktivitäten Privater und der öffentlichen Hand zu einem Kunst- und Kreativviertel. Gastronomiebetriebe und kulturelle Einrichtungen setzen einen neuen Nutzungsbaustein in die Innenstadt.

4. Der Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum gliedert sich in einen engeren und einen erweiterten Untersuchungsraum. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihrer strukturellen und funktionalen Bedeutung und werden in der Rahmenplanung mit entsprechend unterschiedlicher Intensität behandelt. Die Abgrenzung des Plangebietes erfolgt wie folgt:

Der engere Untersuchungsraum

Der rd. 60 ha große engere Untersuchungsraum (im weiteren Text auch als „Kernbereich Innenstadt“ bezeichnet) setzt sich aus der historischen Hammer Innenstadt und dem westlich angrenzenden „Stadtumbaugebiet Bahnhofsquartier“ zusammen. Das Gebiet wird im Westen durch den Hauptbahnhof und die Bahnlinie, im Norden durch die Hafenstraße, den Nordring und den Nordenwall sowie im Osten durch die Hesslerstraße begrenzt. Im Süden verläuft die Grenze entlang der Friedrichstraße und dem Südring, im südwestlichen Abschnitt entlang der Hohen Straße und Ferdinand-Poggel-Straße. Neben den traditionellen Einkaufslagen in der Weststraße und im Bahnhofsquartier ist das innerstädtische Einkaufszentrum Allee-Center ein Einzelhandelschwerpunkt. Für den beschriebenen engeren Innenstadtbereich ist aufgrund des funktionalen Wirkungsgefüges eine vertiefende Betrachtung erforderlich.



Der erweiterte Untersuchungsraum

Der erweiterte Untersuchungsraum umfasst die südlich des Kernbereichs Innenstadt liegende „Südliche Innenstadt“ bis zur Allee-straße (rd. 80 Hektar) sowie den nördlich angrenzenden „Freiraumbereich Lippe / Kanal“. Die Grenze der südlichen Innenstadt verläuft entlang der im Westen verlaufenden Bahnlinie und im Süden entlang der Allee-straße und der Ahornallee. Die östliche Grenze bilden die Ludwig-Erhard-Straße und die Hesslerstraße. Nördlich schließt sie an den Kernbereich Innenstadt an. Der Freiraumbereich Lippe / Kanal wird nach Norden durch den Jupp-Eickhoff-Weg und nach Süden durch den Kernbereich Innenstadt begrenzt. Im Westen umfasst das Gebiet die Eisenbahnbrücke, nach Osten verläuft die Begrenzung durch die Lippeaue in Höhe des Tennisplatzes.

Untersuchungsraum

5. Gesamtstädtische Rahmenbedingungen

Um eine fundierte Analyse und Bewertung der Hammer Innenstadt zu ermöglichen, soll zunächst die gesamtstädtische Situation Hamms betrachtet werden. Zu den zentralen Rahmenbedingungen zählen sowohl die Bevölkerungsstruktur, die Handels- und Wirtschaftssituation als auch die städtischen Entwicklungsziele und die verkehrliche Anbindung.

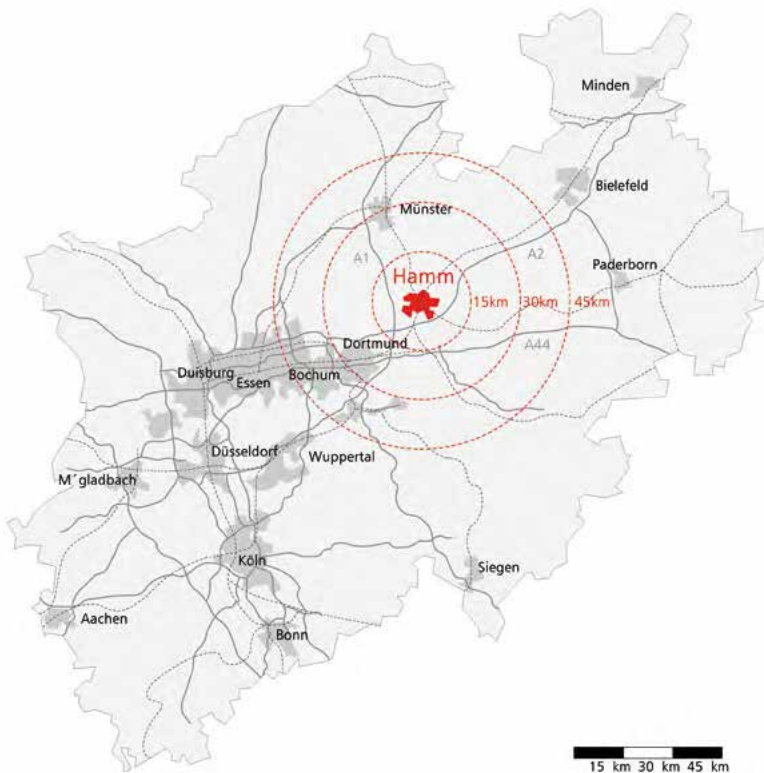
5.1 Hamm – Ein Überblick

Die kreisfreie Stadt Hamm bildet den östlichen Abschluss des Ruhrgebiets. Nach Norden schließt sich das Münsterland an, im Osten befindet sich die Region Ostwestfalen-Lippe. Die nächstgelegenen größeren Städte sind Dortmund im Südwesten und Münster im Nordwesten (beide etwa 35 km entfernt). Im Zuge der kommunalen Gebietsreform 1975 wurde Hamm mit den einst eigenständigen Gemeinden Bockum-Hövel, Heessen, Herringen, Pelkum, Rhynern und Uentrop zur Groß-

stadt Hamm mit einer Gesamtfläche von rund 226 km² zusammengeschlossen. Neben Hamm-Mitte bilden diese heute die sieben Hammer Stadtbezirke.

Die Siedlungsstruktur der Stadt Hamm ist geprägt von deutlich ablesbaren Siedlungskernen der Innenstadt und der einzelnen Stadtteile, die von einem eher ländlich geprägten Umland umrahmt werden. Mehrere Stadtteile verfügen über eigene Zentren und funktionieren weitgehend autonom von der Innenstadt. Zudem stellen der breite ost-westlich verlaufende Landschaftsraum mit Lippeaue und Datteln-Hamm-Kanal sowie das nord-südlich verlaufende Bahnareal starke Trennungslinien innerhalb der Stadt dar. Rund drei Viertel des Stadtgebiets sind Freiflächen. Mit einem Waldanteil von lediglich 7,9 Prozent gehört Hamm jedoch zugleich zu den waldärmsten Regionen in NRW.

Das Stadtgebiet von Hamm wird von zwei bedeutenden Autobahnen (A1 und A2) tangiert und von weiteren überregional bedeutsamen Hauptverkehrsstraßen (B 63 und L 664) durchquert. Darüber hinaus verfügt Hamm mit dem Hauptbahnhof über einen wichtigen Knotenpunkt im Nah- und Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn und ist mit dem Datteln-Hamm-Kanal an das europäische Wassernetz angeschlossen. Mit rd. 178.000 Einwohnern gehört Hamm zu den 20 bevölkerungsreichsten Städten in Nordrhein-Westfalen. Hamm-Mitte bildet mit rd. 35.000 Einwohnern den Stadtbezirk mit der zweithöchsten Einwohnerzahl nach Bockum-Hövel. Die verschiedenen Bevölkerungsprognosen für Hamm gehen weit auseinander. Gemein ist ihnen, dass Hamm für die Zukunft ein Bevölkerungsrückgang vorausgesagt wird. Entgegen den Annahmen, die nach der Jahrtausendwende teilweise von einem Rückgang der Bevölkerung von über fünf Prozent in 15



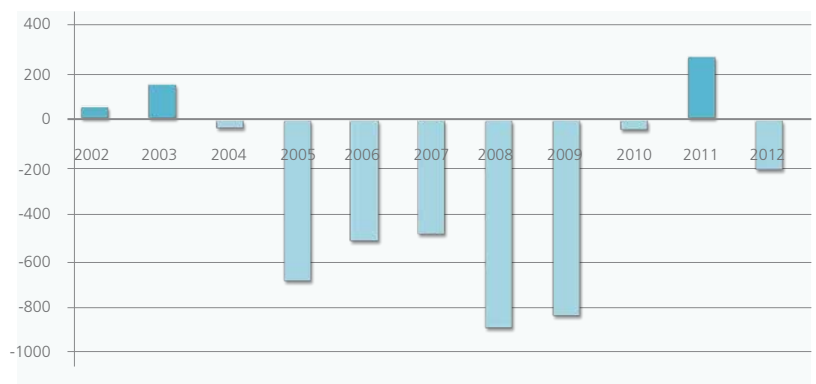
Einbindung

Jahren ausgingen, ist dieser Rückgang bis heute tatsächlich moderater verlaufen. Von 181.420 Einwohnern im Jahr 2002 hat die Bevölkerungszahl bis 2012 um lediglich knapp 1,8 Prozent auf 178.149 Einwohner abgenommen. Die Bevölkerungsentwicklung in Hamm-Mitte nahm einen ähnlichen Verlauf. Nach einem leichten Bevölkerungsrückgang in der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre blieb hier die Bevölkerungszahl in den vergangenen Jahren konstant.

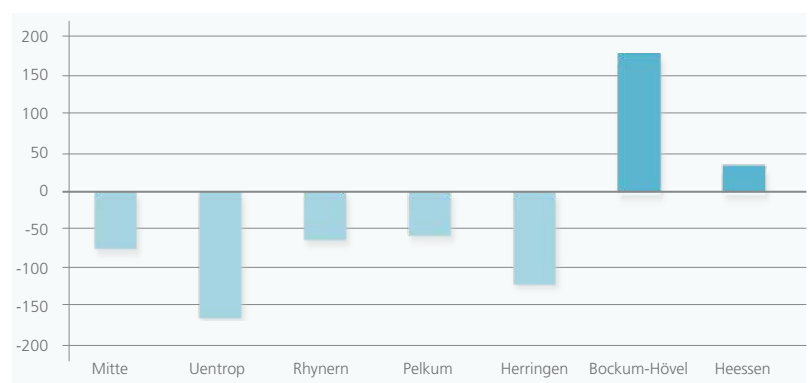
Bei einer rückläufigen natürlichen Bevölkerungsentwicklung, wie sie bei den meisten deutschen Städten heute anzutreffen ist, weist Hamm trotz einer Zunahme der Fortzüge zuletzt einen positiven Wanderungssaldo von 235 Personen auf. Insbesondere für hochverdichtete Wohnlagen der Stadt, wie sie unter anderem die Innenstadtbereiche vorhalten, kann Zuwanderung auch soziale Probleme zur Folge haben.

Auch in Hamm wird mit einer bedeutenden Zunahme der Haushalte mit älteren Menschen gerechnet. Die Zunahme der Bevölkerung in den Altersgruppen 61-64 Jahre fällt mit +7,9 Prozent am stärksten aus.

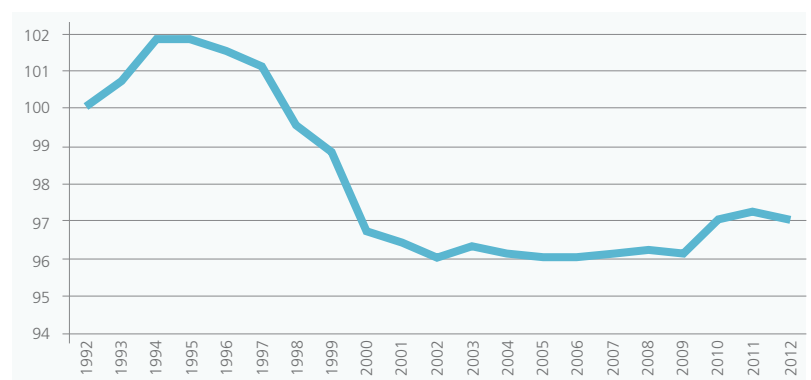
Bei einer vergleichsweise konstanten Bevölkerungsentwicklung hat Hamm eine Zunahme an Haushalten sowie der Pro-Kopf-Wohnfläche zu verzeichnen. Dies hat weitreichende Veränderungen für den Wohnflächenkonsum zur Folge. Auch weiterhin wird mehr Wohnfläche nachgefragt als durch den Bestand bedient werden kann. Um abwanderungswillige Haushalte mit nachfragegerechten Wohnflächenangeboten halten bzw. neue Haushalte anziehen zu können, bedarf es entsprechender Angebote und Strategien. Neben der behutsamen Ausweisung weiterer Wohnbauflächen rückt insbesondere die Qualifizierung der Bestände in den Vordergrund. Mit dem „Handlungskonzept Wohnen und Pflege



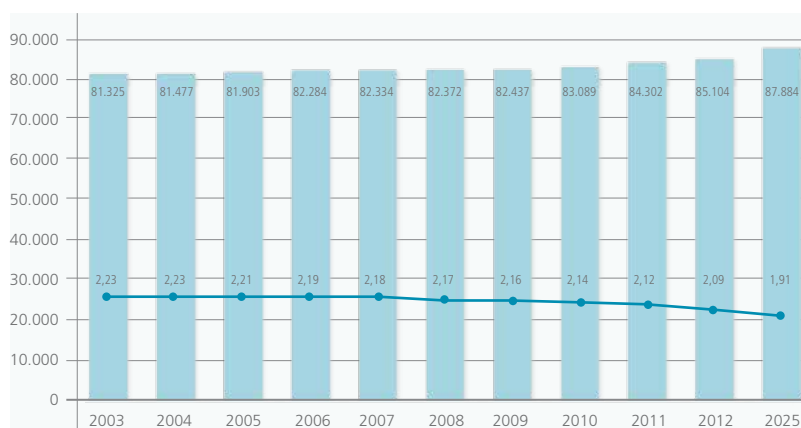
Bevölkerungsbilanz: Stadt Hamm seit 2002 (Quelle: Stadt Hamm, Teilbericht Bevölkerung 2012)



Bevölkerungsbilanz: Stadtbezirke Hamm 2012 (Quelle: Stadt Hamm, Teilbericht Bevölkerung 2012)



Bevölkerungsentwicklung in Hamm-Mitte - Indexreihen (1992 = 100) von 1992 bis 2012 (Quelle: Stadt Hamm, Teilbericht Bevölkerung 2012)

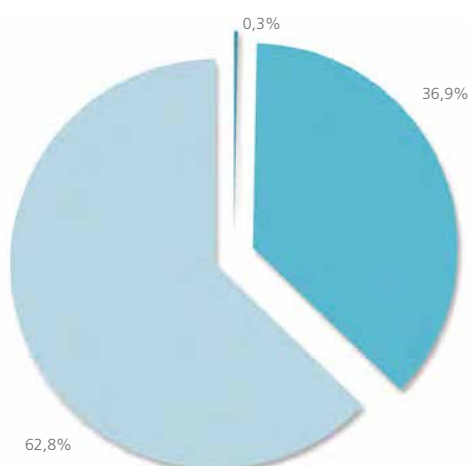


Prognostizierte Haushaltsveränderungen 2002-2025

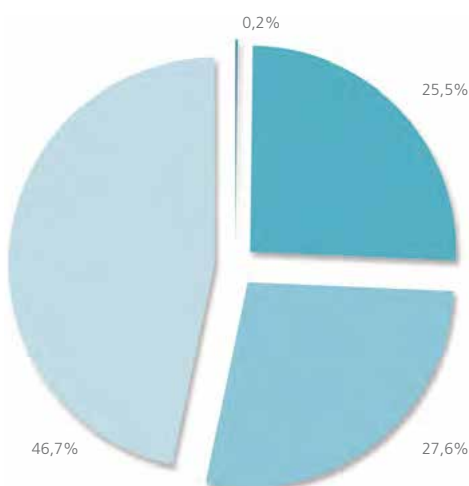
Quelle: Planlokal; Handlungskonzept Wohnen und Pflege 2025; 2013)

Anteil der Wirtschaftsbereiche an der Bruttowertschöpfung der Stadt Hamm 2010
Quelle: IHK Wirtschaftsdaten 2013)

- Dienstleistungsbereich
- Produzierendes Gewerbe
- Land- und Forstwirtschaft, Fischerei

Anteil der Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen 2012
Quelle: IHK Wirtschaftsdaten 2013

- Produzierendes Gewerbe
- Handel, Verkehr und Gastgewerbe
- sonstige Dienstleistungen
- Land- und Forstwirtschaft, Fischerei



2025“ verfügt die Stadt über eine umfangreiche Konzeption zu diesem Themenfeld.

Wie viele andere Kommunen im Ruhrgebiet wuchs auch Hamm im 19. und 20. Jahrhundert zu einer bedeutenden Industriestadt heran. Die wichtigsten Wirtschaftszweige stellten dabei der Bergbau und die metallverarbeitende Industrie dar. Ab 1900 entstanden auf dem Stadtgebiet insgesamt fünf Zechen, welche im Zuge des Zechensterbens mittlerweile alle stillgelegt wurden. So ist Hamm mit 20.000 direkt betroffenen Arbeitsplätzen, Familien und Zulieferern in gerade einmal 25 Jahren eine vom Strukturwandel übermäßig stark betroffene Stadt. Die Arbeitslosenquote lag im Jahr 2011 bei rd. 11 Prozent und damit rd. 4 Prozentpunkte über dem Bundesdurchschnitt. Heute besitzt Hamm eine sehr diversifizierte Industriestruktur mit den Schwerpunkten Metallverarbeitung, Maschinenbau, chemische Industrie sowie Elektrotechnik. Der Dienstleistungssektor nimmt in Hamm mit rund 73 Prozent der stadtweiten Wertschöpfung den größten Stellenwert ein. Die wichtigsten Branchen in diesem Sektor sind öffentliche und private Dienstleistungen, Handel sowie das Grundstückswesen und die Vermietung. Aus diesen Entwicklungen, insbesondere im Dienstleistungssektor, resultieren konkrete Flächenbedarfe, für die Vorsorge getroffen werden muss. Der große Stellenwert des Dienstleistungssektors schlägt sich auch in den Beschäftigtenzahlen nieder. So arbeiten rund drei Viertel aller Beschäftigten in den Bereichen Handel, Verkehr und Gastgewerbe sowie in den sonstigen Dienstleistungen. Hamm verfügt über oberzentrale Einrichtungen wie Gerichte sowie weitere zentrale öffentliche und private Behörden und Dienstleistungsunternehmen. Wichtigste Einrichtung ist in diesem Zusammenhang das Oberlandesgericht. Rund ein Viertel der Beschäftigten arbeitet im produzierenden Gewerbe. Wie in allen Städten Deutschlands spielt die Landwirtschaft nur noch eine untergeordnete wirtschaftliche Rolle. Auf einer Fläche, die rund 57 Prozent des

Stadtgebietes einnimmt, werden im primären Sektor gerade einmal 0,6 Prozent der ökonomischen Wertschöpfung von etwa 0,2 Prozent aller Beschäftigten erwirtschaftet.

Die relativ hohe Arbeitslosigkeit wirkt sich auch auf die Kaufkraft Hamms auf. Sie liegt mit 91,9 rd. 8 Prozentpunkte unter dem Bundesdurchschnitt. Vergleichsweise niedrig ist auch die Umsatzkennziffer der Stadt mit 93,0. Als Quotient dieser beiden Kenngrößen ergibt sich für Hamm damit eine Handelszentralität von 101,2. Der Wert zeigt, dass die Stadt Hamm nur geringfügig mehr Kaufkraft aus ihrem Umland dazugewinnen kann, als sie an dieses abgibt. Begründet liegt dies in der unmittelbaren räumlichen Nähe zu den sehr starken Oberzentren Dortmund und Münster sowie einer Vielzahl konkurrierender Mittelzentren wie Ahlen, Werne, Unna, Kamen, Bergkamen und Werl. Aufgrund dieser Nähe besteht grundsätzlich die Gefahr, dass Kaufkraftabflüsse aus Hamm nicht durch Zuflüsse aus der Region kompensiert werden können.

Indices für Stadt Hamm	2012
Kaufkraftkennziffer/ Einwohner	91,9
Umsatzkennziffer/ Einwohner	93,0
Zentralität	101,2

Quelle: BBE - Handelsdaten für 2012

5.2 Bestehende Entwicklungsziele und Planungen

Das Leitziel der künftigen Stadtentwicklung ist grundsätzlich die Stärkung aller Stadtbezirke unter Bewahrung ihrer Eigenständigkeit. Um dies zu erreichen, soll den Bezirken ein angemessener Entwicklungsspielraum gewährt werden. Im Verfahren zur „WerkStadt Hamm“ wurden im Jahr 2005 folgende programmatischen Schwerpunkte erarbeitet, die durch nachfolgende Planungen vertieft und ausdifferenziert wurden (Flächennutzungsplan (Fortschreibung), Masterplan Verkehr, Stadtbau West, Masterplan Hamm ans Wasser, Einzelhandels- und Zentrenkonzept, Handlungskonzept Wohnen und Pflege 2025):

- ▶ **NEUE UND ALTE NACHBARSCHAFTEN:** Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität durch eine Qualifizierung des Bestandes sowie Stabilisierung der Bevölkerungszahl durch eine bedarfsgerechte Erweiterung des Wohnbauflächenangebots.
- ▶ **FLÄCHEN FÜR ARBEITEN UND WIRTSCHAFT:** Schaffung eines auf den Ausbau der Stärken der lokalen Wirtschaftsstruktur ausgerichteten bedarfsgerechten Flächenangebots. Ziel ist die stärkere Profilierung Hamms als Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsstandort im Rahmen des sich verschärfenden kommunalen Wettbewerbs um Unternehmen und Arbeitsplätze.
- ▶ **MOBILITÄT IN DER STADT:** Gewährleistung einer möglichst guten verkehrlichen Anbindung aller Entwicklungsbereiche sowie Verknüpfung der Siedlungsbereiche untereinander.
- ▶ **VITALE STADT- UND ORTSTEILMITTEN:** Stärkung der Funktionsfähigkeit, Gestaltqualität und Identität der Innenstadt hinsichtlich ihrer mittelzentralen Aufgaben für die Gesamtstadt und die Region sowie der Stadt- und Ortsteilzentren hinsichtlich ihrer Grundversorgungsaufgaben für die Stadtbezirke.
- ▶ **NEUE FREIZEITLANDSCHAFTEN UND „HAMM ANS WASSER“:** Erhalt und Erweiterung eines möglichst zusammenhängenden Freiraumsystems auf allen Planungsebenen durch Nutzung der vielfältigen Freiraumpotenziale der Stadt als zunehmend wichtige Standortfaktoren, zur Verbesserung der Lebensqualität der Wohnbevölkerung und zur nachhaltigen Sicherung der Naturraumqualitäten. Wesentlichen Einfluss nehmen hier auch die Potenziale, die sich durch die Gewässer im Stadtgebiet, ihre historische Bedeutung und ihren Beitrag zur Identifikationssteigerung mit der Stadt ergeben. Auch heute noch besitzt die Lippeaue in Verbindung mit dem Datteln-Hamm-Kanal als überregionale Klimaaachse eine hohe Bedeutung für Natur, Hochwasserschutz, Stadtklima sowie Freizeit und Tourismus.

6. Die Hammer Innenstadt – Ein Standortprofil

Die Hammer Innenstadt umfasst den historischen Stadtkern mit dem zentralen Geschäftsbereich sowie die südlich und westlich angrenzenden Quartiere aus der Vorkriegszeit. Die Attraktivität der Innenstadt wurde in den letzten Jahren durch eine Vielzahl öffentlicher und privater Maßnahmen sukzessive erhöht. Stellvertretend neben einigen Einzelprojekten wie der Ansiedlung des Allee-Centers auf dem ehemaligen Gelände der Isenbeck-Brauerei oder der Wandlung des Martin-Luther-Viertels in ein Kreativ-Quartier sei an dieser Stelle das durch Mittel der Städtebauförderung geförderte Stadtumbaugebiet „Bahnhofsquartier“ genannt. Hier konnten beispielsweise durch die Errichtung des Heinrich-von-Kleist-Forums am Standort des ehemaligen Horten-Waren-

hauses und die Neuordnung der Fußgängerzone bedeutende private Investitionen angestoßen werden. Insbesondere aufgrund des veränderten Konsum- und Freizeitverhaltens der Bevölkerung sowie der Nähe zu den umliegenden Groß- und Mittelstädten wie Münster oder Dortmund muss die Hammer Innenstadt ihre Angebots- und Aufenthaltsqualität steigern. Im Folgenden wird die Innenstadt in einem Standortprofil hinsichtlich der Stadtstruktur, des Einzelhandels, des Verkehrs sowie der Freiraumsituation untersucht.

6.1 Stadtstruktur, Gestaltung und Denkmalschutz

Die Stadt Hamm entstand im Jahr 1226 als „Hauptstadt“ der Grafschaft Mark am Zusammenfluss von Lippe und Ahse. Der Stadtgrundriss wurde im Zuge der Stadtgründung

Stadtsilhouette aus dem Jahr 1647
Quelle: Hamm – Historische Karten und Pläne



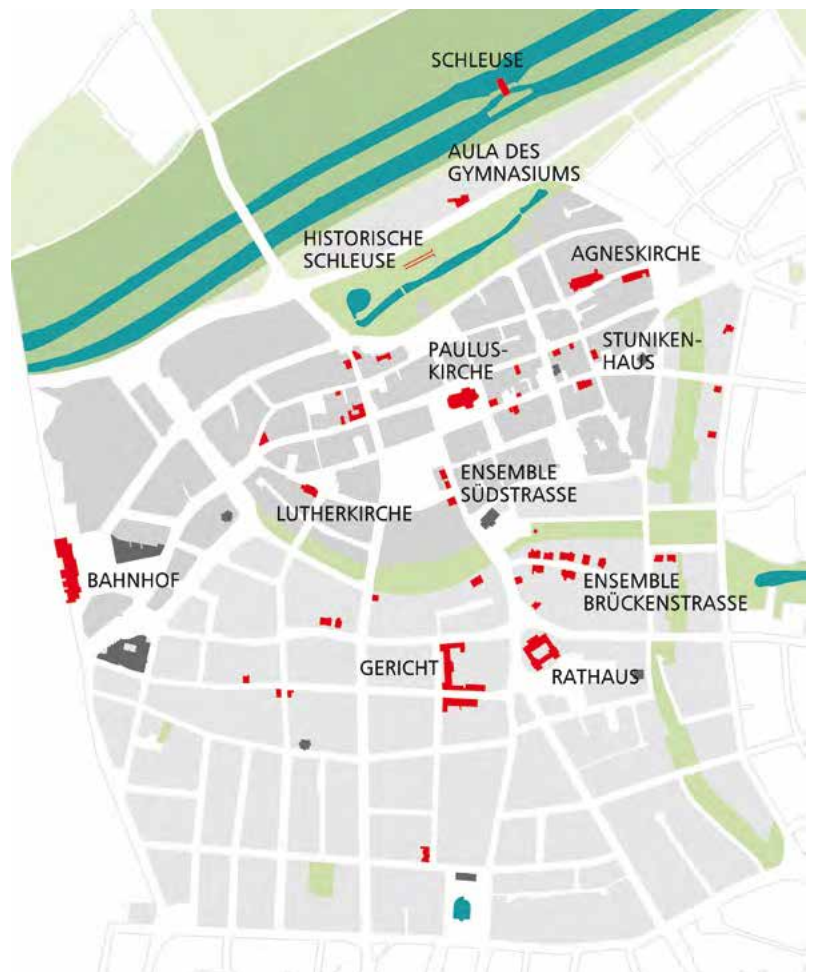
Stadtgrundriss 1734 und 1911
Grundlage: Hamm – Historische Karten und Pläne

Stadtgrundriss 2014



planmäßig angelegt. Zur Befestigung der Stadt wurden darüber hinaus zwei Stadtgräben und weitere Befestigungsgräben und -anlagen angelegt, sodass die gesamte Stadt von Wasser umschlossen war.

In diesem geschützten Raum entstand in den Jahrzehnten nach der Stadtgründung um die Pauluskirche das historische Stadtgebiet. Aufgrund einiger Hochwasser wurden im Laufe des 18. und 19. Jahrhunderts sämtliche Fließgewässer aus der Hammer Innenstadt entfernt bzw. umgeleitet und zu Beginn des 20. Jahrhunderts der Datteln-Hamm-Kanal erbaut. Die ehemaligen Verläufe der Gewässer sind allerdings noch heute anhand der historischen Ringanlagen deutlich im Stadtgrundriss ablesbar. Nach der weitgehenden Zerstörungen der Innenstadt im zweiten Weltkrieg wurde der Stadtgrundriss weitgehend nach historischem Vorbild wiederhergestellt, vielfach kam es allerdings zu einer Verbreiterung der Straßen. Die starke Kriegszerstörung der Bausubstanz bedingt in der Kernstadt eine relativ geringe Anzahl historischer Gebäude und zugleich eine prägende Architektursprache der 50er- bis 90er Jahre. Mit rd. 60 Baudenkmälern in der gesamten Innenstadt verfügt Hamm über vergleichsweise wenig denkmalgeschützte Bauten. Denkmäler von hoher Bedeutung für das Stadtbild stellen die drei Kirchen (Pauluskirche, Agneskirche, Lutherkirche), der Hauptbahnhof, das Rathaus mit den benachbarten Verwaltungs- und Gerichtsgebäuden sowie die baulichen Ensembles in der Südstraße und Brückenstraße dar. Auch das Stunikenhaus, die historische Schleuse am Nordring und das Schleusengebäude am Kanal haben eine große Bedeutung für die Hammer Stadtgeschichte. Ergänzt werden die vereinzelt historischen Bauten durch einige moderne, aber nicht weniger prägende Baukörper wie bspw. das Heinrich-von-Kleist-Forum oder die



neu gestaltete Musikschule. Dem gegenüber stehen auffällig viele Bauten im Kernbereich der Innenstadt, die einen gestalterischen und baulichen Aufwertungsbedarf aufweisen. Hier sind in mehreren Teilbereichen, die sich über den gesamten engeren Untersuchungsbereich verteilen, Substanzschwächen der Bebauung erkennbar (Baulücken, untergenutzte Grundstücke, Investitionsstau bei Gebäuden). Diese tragen maßgeblich zu den stellenweise auftretenden Qualitätsmängeln im Stadtbild der Hammer Innenstadt bei. Zudem ergibt sich durch die Außendarstellung der Ladenlokale mit teilweise störenden Werbeanlagen, Außenverkaufsständen sowie Schaufensterbekle- bungen ein heterogenes Erscheinungsbild.

Denkmalgeschützte Gebäude in der Innenstadt Hamm

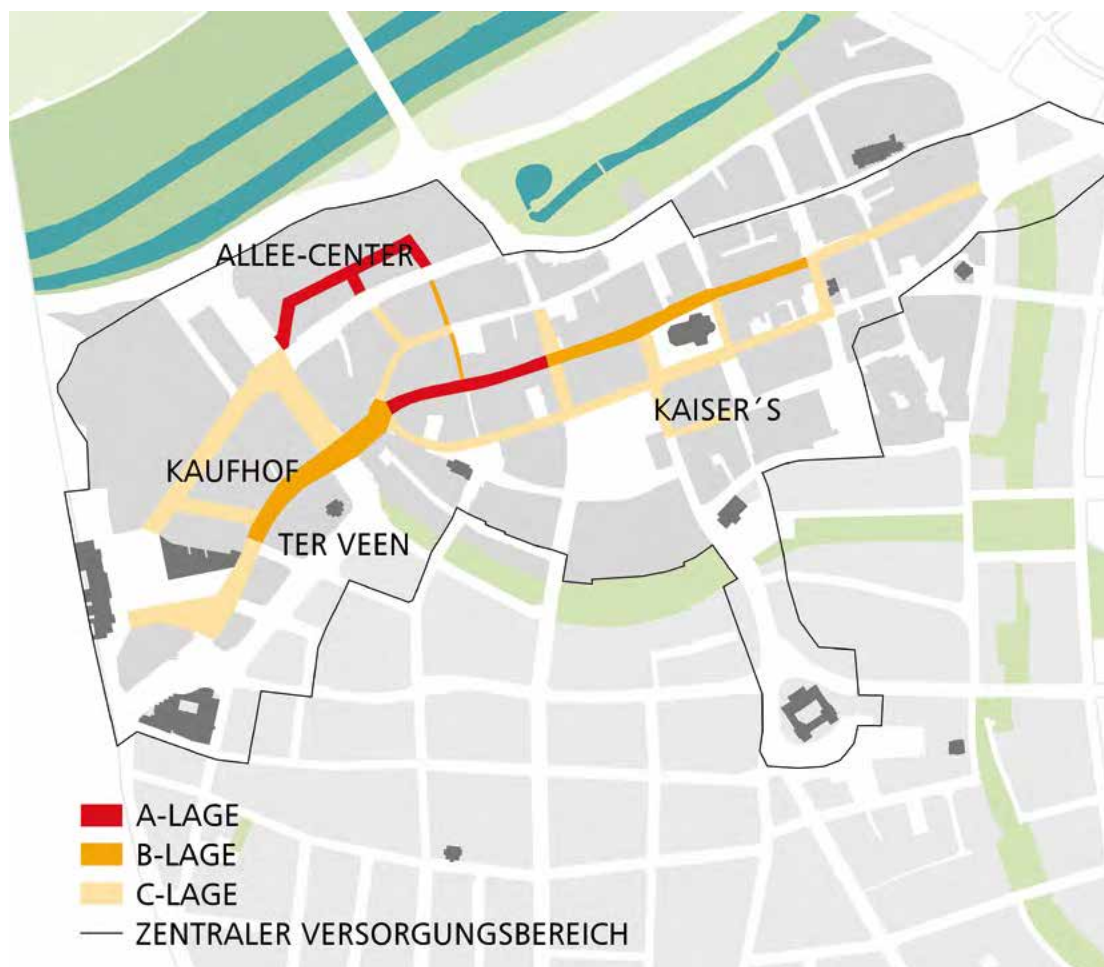
6.2 Einzelhandel, Nahversorgung und Akteursstruktur im Handel

Die Innenstadt bildet traditionell den Hauptstandort für verschiedenste Anbieter zentrenrelevanten Waren und Dienstleistungen, insbesondere für Warenhäuser und Bekleidungsanbieter. Gemäß dem Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept erstreckt sich der zentrale Versorgungsbereich Innenstadt über den gesamten mittleren und westlichen Bereich der Altstadt, zusätzlich umfasst er auch das Allee-Center, das Bahnhofsquartier, die Südstraße bis zum Theodor-Heuss-Platz sowie die gesamte Oststraße und einen Teil der Ostallee. Gemeinsam mit den Flächenentwicklungen der vergangenen Jahre (z.B. Berlet-Fachmarkt), verfügt der zentrale Versorgungsbereich über eine Verkaufsfläche von ca. 60-65.000 Quadratmetern, dies entspricht

etwa einem Fünftel der gesamtstädtischen Verkaufsfläche.

Der Angebotsschwerpunkt liegt mit rd. zwei Dritteln der Fläche eindeutig bei zentrenrelevanten Sortimenten. Mit Kaufhof, Saturn, C&A sowie Peek & Cloppenburg befinden sich mehrere Anbieter mit einer Verkaufsfläche von jeweils mindestens 3.000 qm innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs. Im stadtinternen Vergleich fällt der Stadtbezirk Mitte durch eine überdurchschnittliche Leerstandsquote auf. Hinsichtlich der Entwicklung von Anbietern zentrenrelevanter Warenangebote an nicht integrierten Standorten auf der sogenannten grünen Wiese bestehen in Hamm aufgrund einer stringenten Stadtentwicklungspolitik in der Vergangenheit keinerlei Probleme.

Einzelhandelslagen in der City Hamm
Grundlage: Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept Stadt Hamm- Fortschreibung 2010, BBE RETAIL EXPERTS



Die Handelslagen der Innenstadt weisen hinsichtlich ihrer Charakteristik und ihres Warenangebots unterschiedliche Ausprägungen auf. Der Plan zeigt die Einkaufslagen der Hammer Innenstadt aus dem aktuellen Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept.

Auffällig ist die Existenz von zwei nicht zusammenhängenden A-Lagen: Dies ist zum einen der mittlere Abschnitt der Weststraße, welcher sich als typische Fußgängerzone darstellt, und zum anderen das Einkaufszentrum „Allee-Center“ mit einer Verkaufsfläche von rd. 24.000 qm. Mit der Ansiedlung des Centers im Jahr 1992 gingen weitreichende Veränderungen für den Einzelhandel in der Hammer Innenstadt einher. Während der Einzelhandelsstandort insgesamt seit Bestehen des Allee-Centers sein Einzugsgebiet vergrößern und zunächst an Zentralität gewinnen konnte, sind einige Bereiche der Fußgängerzone durch das erweiterte Verkaufsflächenangebot von Abwertungsprozessen (sog. „trading-down-Prozessen“) und partiellen Leerständen betroffen. Die eingeschränkte Attraktivität lässt sich auch der Passantenfrequenz ablesen, welche mit rd. 1.500 Personen / Stunde (Samstag mittags) im untersten Bereich aller Großstädte in NRW liegt (vgl. vhw (Hg.) 2015: Vertiefungsbereich Innenstadt –Anlage zum Endbericht: 5). Insbesondere im mittleren, zentralen Bereich der Weststraße stellt aufgrund der prominenten Lage Leerstand ein besonderes Problem dar. Im Bereich der B- und C-Lagen lassen sich somit Funktionsschwächen ausmachen, die zwar nicht durchgängig, jedoch im Gesamtbereich verteilt auffallen. Problematisch ist außerdem, dass sich alle klassischen Magnetbetriebe der Innenstadt außerhalb des zentralen Abschnitts der Weststraße und überwiegend innerhalb des Allee-Centers befinden.

Die Trennung der beiden A-Lagen resultiert aus einer unzureichenden Wegeverbindung zwischen Center und Fußgängerzone. Die als Verbindungsachse gedachte Rödinghau-

serstraße entspricht hinsichtlich Attraktivität und Gestaltung nicht mehr den aktuellen Standards. Die Ritterpassage (in Verlängerung der Rödinghauserstraße) ist partiell von Leerständen betroffen und befindet sich in einem Re-strukturierungsprozess. In diesem Bereich zwischen Allee-Center und Weststraße sind die Funktionsdefizite besonders auffällig.

Der Bereich der Fußgängerzone östlich der Sternstraße / Nordstraße ist geprägt durch überwiegend kleinteilige und inhabergeführte Einzelhandelsbetriebe sowie gastronomische Angebote. Der Bereich der Bahnhofstraße wurde in der Vergangenheit besonders durch die großen Warenhäuser geprägt. Er befindet sich in einem grundlegenden Veränderungsprozess aufgrund der Abwanderung und Schließung einiger dieser Warenhäuser inner-



Weststraße



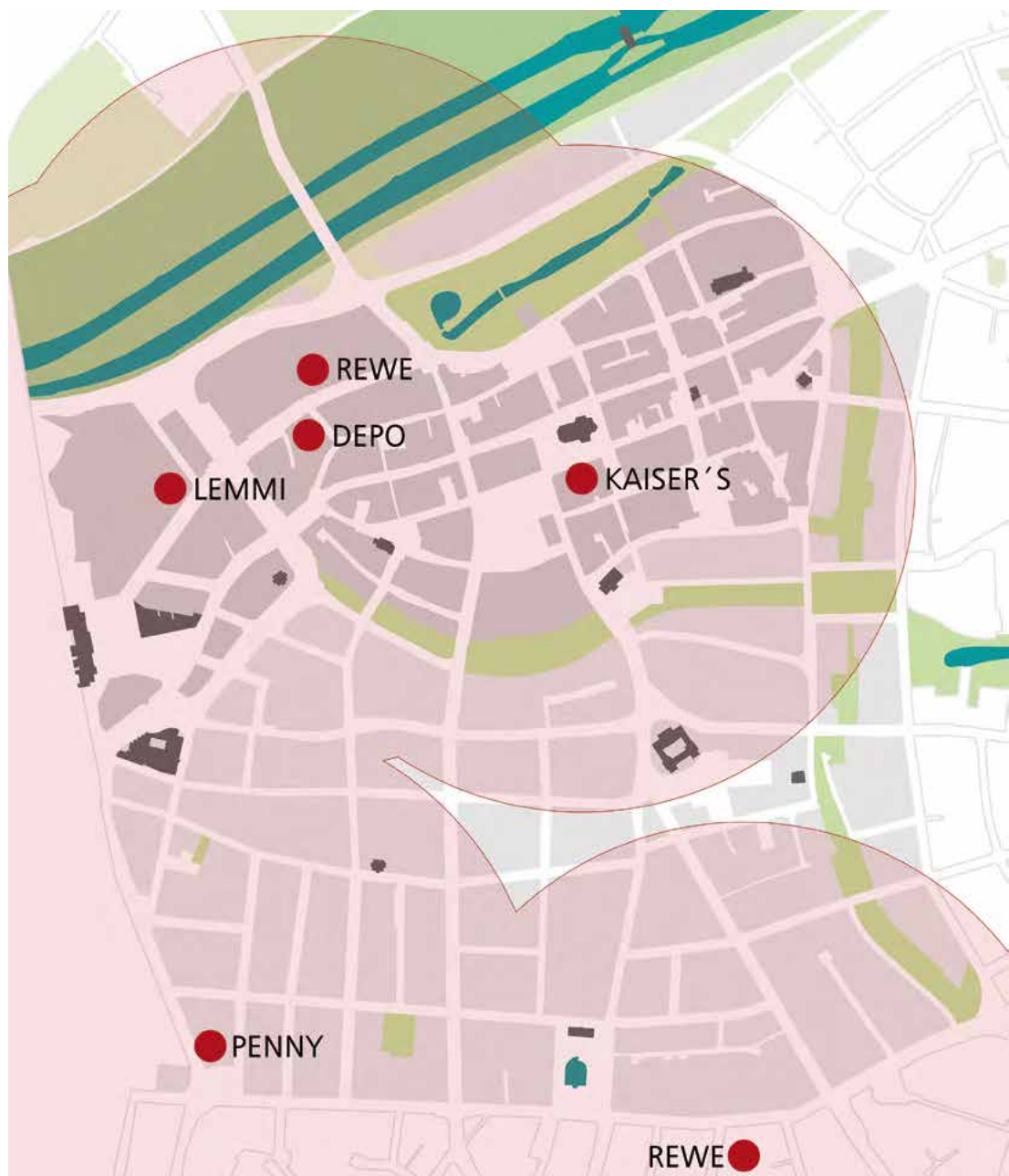
Allee-Center

halb der letzten zehn Jahre. Mit dem Bau des Ärztehauses in der Bahnhofstraße, des Heinrich-von-Kleist-Forums, dem neu geschaffenen Platz der Deutschen Einheit sowie der Neugestaltung dieses Bereichs der Fußgängerzone sind bereits deutliche Schritte für eine Aufwertung unternommen worden. Gerade diese Entwicklungen begünstigen nunmehr privatwirtschaftliche Investitionen in der Innenstadt,

wie die Neubauvorhaben Berlet-Fachmarkt und eines B&B Hotels zeigen.

Eine Sonderstellung nehmen die Geschäftslagen rund um die Martin-Luther-Kirche ein. Im Martin-Luther-Viertel konnten einige Leerstände durch kulturelle und künstlerische Zwischen- und Folgenutzungen beseitigt und eine kreative Atmosphäre geschaffen werden.

Nahversorgung



Auch die Südstraße als sogenannte „Meile“ nimmt als Kneipen- und Gastronomiestandort eine Sonderstellung ein. Generell wird die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten (Spielhallen, Diskotheken, Nachtlokale) in der Innenstadt durch das städtische „Vergnügungsstättenkonzept“ aus dem Jahr 2010 geregelt. Ergänzt werden die Handelslagen der Hammer City durch die Geschäfte im Bereich der Werler Straße. Ausgehend von der Südstraße mit einem stark ausgeprägten gastronomischen Angebot erstrecken sich bis zum Theodor-Heuss-Platz zahlreiche Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe insbesondere aus dem Bereich der medizinischen Versorgung. Im weiteren Verlauf der Werler Straße schließt sich das Nahversorgungszentrum „Werler Straße/ Hammer Süden“ an, welches über einen Supermarkt sowie mehrere Fachgeschäfte verfügt. Der Schwerpunkt des Zentrums befindet sich im Kreuzungsbereich von Werler Straße und Alleestraße.

Die Nahversorgung (wohnungsnahe Grundversorgung) in der Innenstadt kann als hinreichend eingestuft werden. Nach der Schließung des Real-Markts im Allee-Center wird die Versorgung durch einen Rewe-Markt im Allee-Center, einen Kaiser's-Markt am Marktplatz, einen Depo-Markt am Westenwall sowie einen Penny-Discounter in der südlichen Innenstadt gewährleistet. In der Gustav-Heinemann-Straße gibt es darüber hinaus einen „Lemmi-Markt“, der spezielle Lebensmittel und Restposten sehr preisgünstig anbietet. Unmittelbar südlich des Plangebiets befindet sich der bereits erwähnte Rewe-Markt im Bereich der Alleestraße / Werler Straße. Insgesamt ist von nahezu jedem Punkt der In-

nenstadt ein Lebensmittelmarkt in maximal 500 Meter Luftlinie (dies entspricht i.d.R. den geforderten 700 Meter Fußweg gemäß Einzelhandelserlass NRW) erreichbar. Lediglich kleinere Teile der südlichen Innenstadt liegen nicht innerhalb der Einzugsbereiche und sind somit unterversorgt. Zusätzlich finden auf dem Marktplatz und auf dem Vorplatz der Liebfrauenkirche Wochenmärkte statt, die aufgrund ihres temporär begrenzten Angebots allerdings nicht zur Nahversorgung gerechnet werden können.

Neben dem rein quantitativen Besatz spielt auch die Akteursstruktur sowie die Kooperation innerhalb der Händlerschaft eine Rolle für die Positionierung und Vermarktung eines Handelsstandorts. Aktuell existiert für die Gesamtstadt Hamm ein Stadtmarketing (Verwaltungsdienststelle und städtische GmbH), für das die Positionierung der Innenstadt ein zentrales Thema darstellt. Darüber hinaus gibt es bei der Wirtschaftsförderung Hamm eine Stelle im Bereich der Standortentwicklung für die Innenstadt, welche sich um die Reaktivierung von Leerständen kümmert. Zur Interessenvertretung der Händlerschaft wurde der Beirat Einzelhandel ins Leben gerufen. Dieser begleitet die Weiterentwicklungen der Handelsstruktur in der Innenstadt aktiv mit. Im Jahr 2005 forcierte die Stadt Hamm zudem die Gründung einer „Immobilien- und Standortgemeinschaft“ (ISG), um private und öffentliche Investitionen in den öffentlichen Raum, den Gebäudebestand sowie für Veranstaltungen und Marketing zu generieren. Aufgrund interner Unstimmigkeiten wurde die ISG nach wenigen Jahren allerdings wieder aufgelöst.

Exkurs: Trends für Einzelhandel und Nahversorgung

Der Warenaustausch und die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern hat für die Innenstadt seit jeher eine Leitfunktion. Aufgrund der Flächenexpansion vieler Einzelhandelsanbieter steht die Innenstadt jedoch seit mehreren Jahrzehnten in Konkurrenz zu Standorten am Stadtrand („Grüne Wiese“), mit deutlich niedrigeren Bodenpreisen.

In den vergangenen Jahren lässt sich allerdings bei vielen Investoren eine Rückbesinnung auf innerstädtische Standorte feststellen. Dies betrifft hauptsächlich die Errichtung von innerstädtischen Einkaufszentren, wie beispielsweise in Dortmund (Thier-Galerie), Essen (Limbecker Platz) oder Duisburg (Forum). Grundsätzlich können diese Zentren zur Aufwertung der Innenstadt beitragen, sie bergen aber auch Risiken, da sie bei einer schlechten Integration oder einer zu großen Dimensionierung zu vermehrtem Leerstand und der Abwertung bestehender Innenstadtlagen führen können (trading-down-Effekte).

Eine weitere Bedrohung stellt der aktuell sehr starke Trend zum Online-Shopping dar. Neben der bequemen Bestellung und Lieferung liegt hier der Vorteil vor allem in der sehr großen Auswahl, welche von innerstädtischen Anbietern kaum zu realisieren ist. Neben einer Verlagerung der Marktanteile hat dieser Trend aber auch Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung. In vielen Innenstädten kann bereits heute vielfach beobachtet werden, wie Transporter der verschiedenen Paketdienste den Verkehrsablauf auf den Straßen behindern. Die Veränderungen im Einkaufsverhalten der Kunden haben bereits zu weitreichenden Veränderungen im Einzelhandelsangebot der Innenstädte geführt. Dies betrifft in erster Linie die großen Warenhäuser, deren Schließung oftmals zu einer bedeutenden Einschränkung der Vitalität der Innenstädte führt, sowie mittelständische und charakteristische Fachgeschäfte, die in Folge sinkender Marktanteile schließen müssen oder durch Filialisten verdrängt werden.

Entsprechend gilt es Ansätze zu entwickeln, wie große Shopping-Center besser in die bestehenden Strukturen integriert werden können, gewachsenen Einzelhandelslagen gestärkt und traditionelle Anbieter im Wettbewerb um die Kunden besser aufgestellt werden können.

Die ersten Ansätze hierzu sind bereits in Form von neuen Geschäftskonzepten zu beobachten. Beispielhaft können hier namhafte Möbelhäuser oder Baumärkte genannt werden, die zuletzt die Innenstädte als Standorte für kleinere Ableger ihrer Ketten entdeckt haben. Ähnliches gilt für große Lebensmittelketten, die nach langjährigem Rückzug wieder vermehrt kleinräumige „convenience-stores“ in den Innenstädten eröffnen. Das dort angebotene Sortiment ist bewusst auf kleinere Haushalte bzw. Single-Haushalte zugeschnitten, welche keine Vorratskäufe tätigen, sondern nahezu täglich einkaufen gehen.

Ein weiterer Trend bei großen Markenartikelherstellern (insbesondere im Modebereich) geht zur Eröffnung von „flagship-stores“ mit einer großen Auswahl an Produkten der eigenen Marke sowie einer hochwertigen und oftmals spektakulären Warenpräsentation. Weiterhin bildet der sogenannte „multi-channel“ bzw. „cross-channel“-Ansatz einen bedeutenden Trend im Einzelhandel. Das Konzept verknüpft dabei den stationären Einzelhandel mit den Vorteilen des Online-Handels. Bei Geschäften mit einem multi-channel-Konzept ist es für Kunden möglich, im Internet bestellte Waren im Geschäft anzuprobieren oder umzutauschen. Erste Ansätze legen die Vermutung nahe, dass viele reine Internetanbieter in Zukunft auch in den stationären Handel einsteigen.



Zalando-Outlet Frankfurt



IKEA Hamburg-Altona
Foto: Hagen Stier

REWE to go

6.3 Wohnen, Quartiere und Sozialstruktur

Die Innenstadt spielt nicht nur als Handelsstandort, sondern auch als Wohnstandort eine wichtige Rolle. Gegenwärtig existieren in Hamm-Mitte rd. 18.700 Haushalte; dies entspricht rd. 22 Prozent aller Haushalte in Hamm. Mehr als 50 Prozent aller Haushalte in Hamm-Mitte sind Einpersonenhaushalte.

Das Wohnungsangebot konzentriert sich in der Hammer Innenstadt – abgesehen von einigen Wohneinheiten im Hauptgeschäftsbereich – auf die südlich und östlich an die City grenzenden Stadtquartiere. Die südliche Innenstadt ist dabei vornehmlich durch Mehrfamilienhäuser in klassischer Blockrandbebauung aus der Jahrhundertwende geprägt. Im östlichen Bereich und insbesondere entlang der Grünzüge der Ringanlagen und am Rothebach ist eine eher lockere und höherwertige Wohnbebauung, die zum Teil aus Stadtvillen besteht, vorzufinden. Ergänzt durch den Wohnraum in den oberen Etagen des Hauptgeschäftsbereichs sowie die Mehrfamilienhäuser innerhalb der City ergibt sich damit ein differenziertes Wohnraumangebot für die Hammer Innenstadt.

Laut den Ergebnissen der vhw-Untersuchung profitiert der Wohnstandort Innenstadt von seiner zentralen Lage, der sehr guten verkehrlichen Anbindung und der Nähe zu zentralen Grünanlagen sowie dem Landschaftsraum der Lippe. (vgl. vhw (Hg.) 2013: Begleitende Analyse zum Beteiligungsprozess Hamm-Mitte: 36 f).

Das Angebot für Miet- und Eigentumswohnungen bewegt sich in der Hammer Innenstadt eher im niedrigpreisigen Bereich. Die mittlere Angebotsmiete (Nettokaltmiete) lag im Jahr 2013 mit rd. 5 €/m² deutlich unter dem Vergleichswert in Dortmund von rd. 6,5 €/m² (vgl. vhw (Hg.) 2015: Vertiefungsbereich Innenstadt – Anlage zum Endbericht: 6).

Problematisch stellen sich die deutliche Lärmbelastung und die Sozialstruktur (hohe Ar-

beitslosenquote, niedriges Durchschnittseinkommen) dar. Laut der vhw-Untersuchung verfügen mehr als Dreiviertel der Haushalte in der Innenstadt über weniger Kaufkraft als beim Medianeinkommen (vgl. vhw (Hg.) 2015: Vertiefungsbereich Innenstadt – Anlage zum Endbericht: 4). Auch der Zustand der Gebäude ist im stadtweiten Vergleich unterdurchschnittlich, dies trifft besonders auf Teile der südlichen Innenstadt zu. Nach einer Untersuchung der Stadt Hamm gibt es dort in einigen Straßenzügen eine Häufung von sanierungsbedürftigen Gebäuden, wie beispielsweise in der Friedrichstraße, der Grünstraße, den westlichen Abschnitten von Hohe Straße, Alleestraße und Feidikstrasse sowie dem Bereich östlich des Schillerplatzes. Die Versorgungsinfrastruktur wird für den Kernbereich Innenstadt und die südliche Innenstadt sehr unterschiedlich bewertet. Während es im Altstadtbereich einige soziale, medizinische und sonstige Dienstleistungseinrichtungen sowie einige Lebensmittelmärkte gibt, ist die Versorgungssituation in der südlichen Innenstadt deutlich schlechter. Trotz der genannten Probleme stellt die Innenstadt für viele Bevölkerungsgruppen ein beliebtes Wohngebiet dar. Generell wird die Innenstadt gemäß der vhw-Untersuchung überwiegend durch Personen des traditionell-bürgerlichen Milieus und durch Studierende, Auszubildende und Schüler sowie durch Personen aus einkommensschwächeren Milieus bewohnt. (vgl. vhw (Hg.) 2013: Begleitende Analyse zum Beteiligungsprozess Hamm-Mitte: 12 f) Die Einwohnerstruktur kann sich je nach Teilbereich deutlich unterscheiden: In der südlichen Innenstadt ist der Anteil an Personen aus einkommensschwachen Milieus deutlich höher; in der Altstadt und der östlichen Innenstadt findet sich verstärkt das traditionelle Milieu sowie „Leitmilieus“ mit hoher Kaufkraft. Für Personen des jungen kreativen Milieus stellen das Martin-Luther-Viertel sowie die südwestliche Innenstadt bevorzugte Wohnstandorte dar. Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt auch das städtische Handlungskonzept Woh-

Wohnstandort Altstadt



Südliche Innenstadt (links)



Martin-Luther-Viertel





Wohnbauprojekt Goethegärten
Foto: Stadt Hamm

nen und Pflege 2025. Laut der Untersuchungen hat die südliche Innenstadt mit rd. 62% aller Haushalte den höchsten Anteil an Einpersonenhaushalten im Stadtgebiet (Stadt Hamm (Hg.) 2015: Handlungskonzept Wohnen und Pflege 2025 Anhang II: 29f). Gleichzeitig liegt der Anteil von 25- bis 34-jährigen Bewohnern deutlich höher als in anderen Quartieren, dies lässt auf einen hohen Anteil an Studierenden schließen. Die Bevölkerungsgruppe der Personen über 60 Jahre ist mit rd. 22% hingegen relativ schwach vertreten. Der Anteil an Einwohnern mit Migrationshintergrund liegt in der südlichen Innenstadt mit rd. 36% deutlich über dem der Gesamtstadt (rd. 29%).

Auch das Thema studentischer Wohnraum gewinnt in der Stadtentwicklung immer mehr an Bedeutung. Mit dem Bau von Studierendenapartments (CSI:Q CampusLiving) gegenüber der Hochschule Hamm-Lippstadt entsteht Wohnraum in unmittelbarer Campusnähe. Darüber hinaus befinden sich derzeit in

der Innenstadt ein Wohnprojekt des Studentenwerks Paderborn an der Brüderstraße sowie ein Atelierhaus im Museumsquartier im Bau. Zudem lässt sich aufgrund des stark angespannten Wohnungsmarkts für Studenten in Münster in der jüngsten Vergangenheit beobachten, dass Münsteraner Studenten ihren Wohnsitz in das verkehrsgünstig gelegene Hammer Bahnhofsumfeld verlegen. Mit Blick auf aktuelle Entwicklungen, wie z.B. der studentischen Wohnraumversorgung in benachbarten Hochschulstädten, wird das Thema studentisches Wohnen auch zukünftig für Hamm von Bedeutung sein. Auch sind der Einfluss von Studierenden auf die Stadtgesellschaft und die damit einhergehenden Chancen wichtige Aspekte für die Zukunft der Stadt Hamm.

Zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort und zur Befriedigung der voraussichtlich anwachsenden Nachfrage nach zeitgemäßem, innerstädtischem Wohnraum wird in der Hammer Innenstadt gegenwärtig eine intensive Mobilisierung und Reaktivierung von Brachflächen betrieben. Das Angebot an neuen Bauflächen in der Innenstadt ist naturgemäß rar. Umso größer ist der Stellenwert von Maßnahmen der Nachverdichtung und Baulückenschließung. Aktuell gibt es in der Hammer Innenstadt mehrere Projekte zum Ausbau des Wohnraumangebots insbesondere im Bereich des Geschosswohnungsbaus. Zu nennen sind hier bspw. das Museumquartier auf dem Areal des alten Stadtbads und der alten Feuerwache sowie das Projekt „Goethegärten“ der Hammer Gemeinnützigen Baugesellschaft mbH (HGB) an der Kreuzung Allee-straße/ Goethestraße.

Exkurs: Trends für innerstädtisches Wohnen im Quartier

Heute ist die Innenstadt im Normalfall nicht mehr der bestimmende Wohnstandort einer Stadt. Nach Jahren des Bevölkerungsverlustes ist aber insbesondere in den größeren Städten eine Trendwende erkennbar, da die Innenstadt und innenstadtnahe Quartiere mit ihrer baulichen Dichte und Angebotsvielfalt, der vielfältigen Bausubstanz und ihrer hervorragenden Infrastruktur verstärkt als attraktive Wohnstandorte wahrgenommen werden.

Dieser positive Trend geht in der Regel von der Altersgruppe der jungen Erwachsenen (unter 30 Jahren) aus. Für diese liegen die Vorteile primär in den günstigen Mieten sowie der unmittelbaren räumlichen Nähe zwischen Wohnen und Bildung, Versorgung sowie Freizeitmöglichkeiten. Vorteile des innerstädtischen Wohnens ergeben sich allerdings auch für andere Altersgruppen. Für Erwachsene bestehen diese Vorteile in der hohen Angebotsqualität von Innenstädten und der guten Vereinbarkeit von Wohnen und Arbeiten. Ebenso können sich Vorteile für ältere Bevölkerungsgruppen ergeben, die häufig in ihrer Mobilität eingeschränkt sind und in der Innenstadt eine gute Versorgungssituation vorfinden. Zwar ist der quantitative Bevölkerungsgewinn der Innenstädte in den letzten Jahren nur relativ gering ausgefallen; die deutliche qualitative Veränderung mit einem Zuzug von einkommensstarken Bevölkerungsgruppen lässt aber auf einen Bedeutungsgewinn in der nahen Zukunft schließen.

Neben der öffentlichen Versorgung ist selbstverständlich auch das Wohnungsangebot ausschlaggebend für die Qualität eines Quartiers. In Zukunft wird dabei in erster Linie die Modernisierung und Sanierung des Wohnungsbestandes von Bedeutung sein. Im Vordergrund steht die energetische Sanierung der Bausubstanz wie z.B. Wärmedämmung, Anlagen zur Nutzung alternativer Energieträger oder auch effizienter Heizungssysteme. Auch bei Neubauten spielt das Thema der Energieeffizienz eine große Rolle. Mit der Errichtung von „Passivhäusern“ können Gebäude losgelöst von der Versorgung durch externe Energiequellen unterhalten werden.

Eine besondere Form des Wohnens im Quartier bilden gemeinschaftliche Wohnprojekte, welche in den letzten Jahren einen regelrechten Boom erfahren haben. Zentrale Themen dieser Vorhaben sind das bürgerliche Engagement und der Gemeinschaftsgedanke. Viele Projekte besitzen gemeinschaftlich nutzbare Grünflächen oder Veranstaltungsräume, auch der Gedanke der nachbarschaftlichen Hilfe und des generationenübergreifenden Zusammenlebens sind wichtig. In vielen Fällen werden gemeinschaftliche Wohnprojekte in Baugruppen realisiert, bei denen die späteren Bewohner von Beginn an großen Einfluss auf die konkreten Planungen beim Neu- oder Umbau ihrer Wohnungen haben. Ungebrochen ist der Trend des Wohnens am Wasser, insbesondere an innerstädtischen oder innenstadtnahen Standorten. Sowohl im Ausland als auch in Deutschland wurde in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von derartigen Projekten entwickelt, bei denen neben der Entwicklung hochwertiger Wohnlagen an Flüssen, Kanälen und Häfen auch die Aufwertung von Stadtquartieren und die bessere Vernetzung von Wasser und Innenstadt im Fokus standen. Internationale Beachtung fanden beispielsweise Projekte wie die Hafencity in Hamburg oder die Umwandlung des Innenhafens in Duisburg.

Einen bedeutenden Trend, der sich aus der räumlichen Begrenztheit des Freiflächenpotenzials für Bewohner in Innenstädten ergibt, bildet das „Urban Gardening“. Die Bewohner eignen sich Brachflächen, Hinterhöfe oder Dächer an, um sie gärtnerisch oder landwirtschaftlich zu nutzen. Der Kerngedanke ist dabei die umweltverträgliche, lokale und sozial gerechte Produktion von Nahrungsmitteln sowie eine Stärkung der Gemeinschaft und die Verbesserung des städtischen Mikroklimas. In vielen politischen Diskussionen und auch in der Stadtentwicklung gibt es einen immer stärkeren Wunsch nach einer umfangreicheren Bürgerbeteiligung. Der Trend geht daher zu einer Quartiersentwicklung mit umfangreicheren Angeboten zur Partizipation an Planungsprozessen. Dies kann Gremien (z.B. Seniorenvertretungen), „Runde Tische“ und Workshops aber auch Ansprechpersonen (Quartiersmanager) umfassen. Die zeitgemäße Gestaltung von Plätzen gehört zu den zentralen Maßnahmen bei Quartiersaufwertungen. In den vergangenen Jahren gibt es zahlreiche Beispiele, bei denen monofunktionale Flächen in Anlagen mit vielfältigen, generationsübergreifenden Nutzungen und einer hohen Gestaltungsqualität gemeinschaftlich umgewandelt wurden.

Hafen Duisburg (links)

Wohnen am Kanal, Göteborg (rechts)

Urban Gardening
Foto: Marco Clausen · Prinzessingarten, Berlin

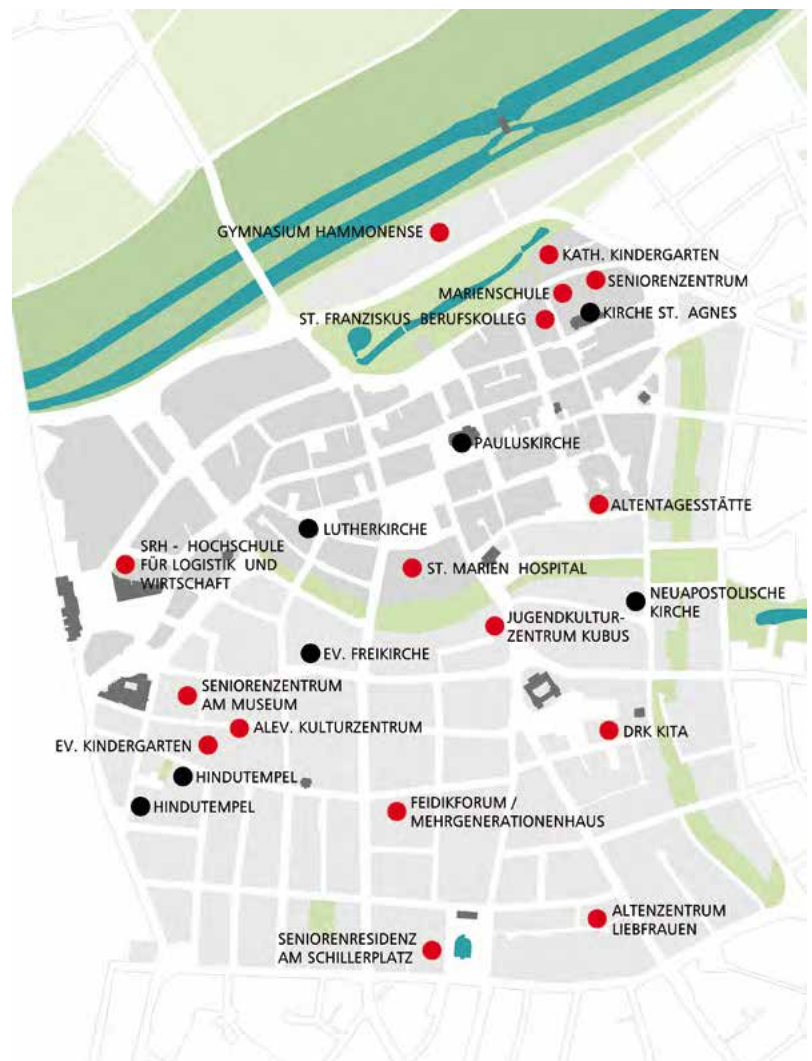
6.4 Soziale Infrastruktur, Kultur

Im Untersuchungsraum befinden sich mehrere soziale und kulturelle Einrichtungen sowie Bildungseinrichtungen. Die wichtigsten Bildungsinstitutionen sind das Gymnasium Hammonense, die Volkshochschule sowie die Zentralbibliothek (beide im Heinrich-von-Kleist-Forum). Das Forum beinhaltet darüber hinaus die private Hochschule für Wirtschaft und Logistik (SRH), die Musikschule befindet sich am nordöstlichen Rand des Untersuchungsgebiets. Grundschulen oder sonstige weiterführende Schulen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden, es befinden sich aber mehrere Grundschulen in unmittelbarer Nachbarschaft des Gebiets. Darüber hinaus existieren eine Vielzahl an weiteren sozialen und kulturellen Einrichtungen, wie Kirchen, Kitas, Einrichtungen für ältere Menschen und kleineren Bildungseinrichtungen. Am nordöstlichen Rand der Innenstadt findet sich rund um die Kirche St. Agnes eine Konzentration von Einrichtungen der katholischen Kirche. Im näheren Umfeld des Rathauses lässt sich eine Bündelung von öffentlichen Ämtern feststellen. Für die Stadtteil- und Jugendarbeit stellen das Feidikforum und das Jugendkulturzentrum KUBUS wichtige Einrichtungen dar. Insbesondere das Feidikforum spielt für das soziale und kulturelle Leben der südlichen Innenstadt eine zentrale Rolle. Aufgrund der bereits erwähnten sozialräumlichen Probleme dieses Bereiches ist das Angebot des Forums noch ausbaubar.

Der Schwerpunkt des Kulturangebots in der Hammer Innenstadt findet sich im Bahnhofsquartier und dem benachbarten Martin-Luther-Viertel. Im Bahnhofsquartier liegen das Heinrich-Kleist-Forum sowie das HELIOS Theater; weiterhin existiert mit dem Gustav-Lübcke-Museum eine große Sammlung mit den Schwerpunkten Archäologie sowie moderne Kunst.

2005 konnte zunächst die SRH Hochschule für Logistik und Wirtschaft in Hamm angesiedelt werden. Sie bietet verschiedene Studienmodelle von Präsenz- über Duales Studium bis hin zum Fernstudium an. Künftig wird es auch möglich sein, den Bachelorstudiengang Soziale Arbeit zu studieren. Die Fokussierung auf das Thema Logistik korrespondiert mit dem Wandel der Wirtschaftsstruktur: Hamm zählt heute zu den führenden nordrhein-westfälischen Logistikstandorten. Am 1. Mai 2009 wurde die Hochschule Hamm-Lippstadt (HSHL) gegründet, die bereits am 21. September 2009 ihren Studienbetrieb aufnahm. Die Studiengänge sind auf die sogenannten MINT-Fächer ausgerichtet und reichen von Biomedizinischer Technologie bis Technisches

Soziale und Bildungseinrichtungen



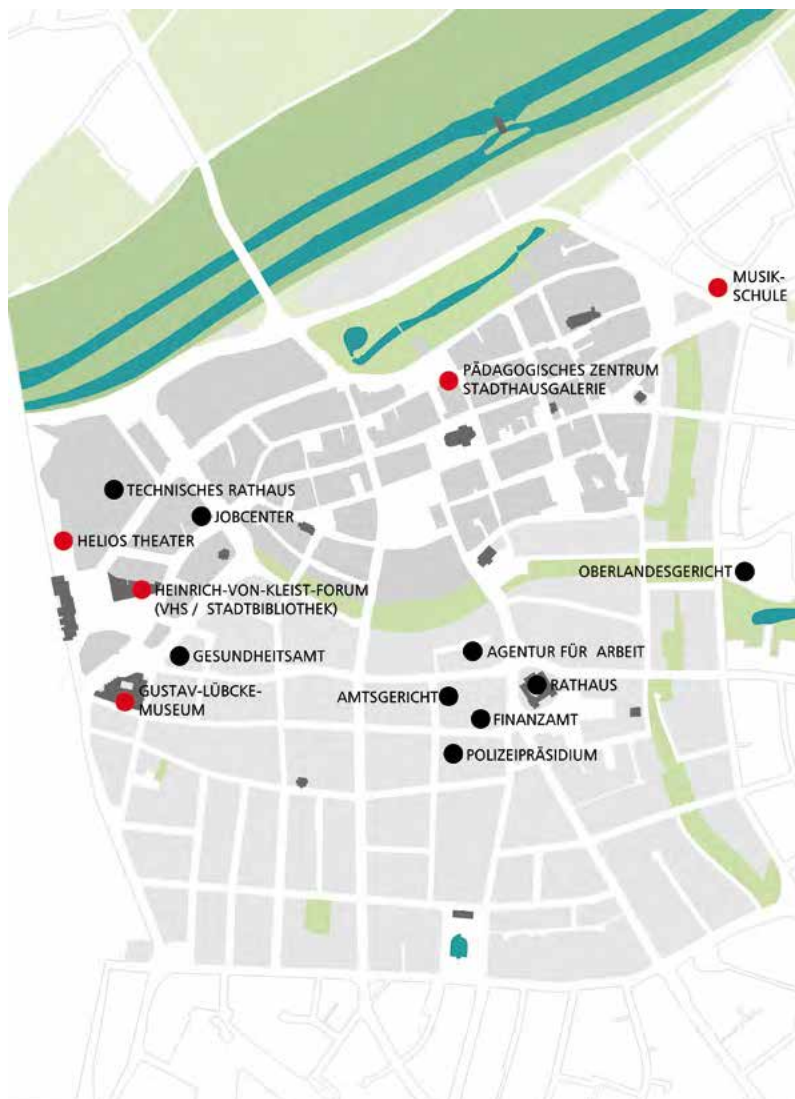
Management und Marketing. Das Fächerspektrum beider Hochschulen ist praxisorientiert und unternehmensnah ausgerichtet und korrespondiert sehr stark mit der Wirtschaftsstruktur in Stadt und Region.

Die Zahl der Studierenden hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen: Startete die Hochschule Hamm-Lippstadt 2009 mit rund 80 Studierenden an beiden Standorten, so sind es mittlerweile über 3.000 Studierende, davon rund 1.900 in Hamm. Insgesamt bietet der Doppel-Campus der HSHL Raum für ca. 4.000 Studierende. Auch die SRH Hochschule für Logistik und Wirtschaft verzeich-

nete in den letzten Jahren einen Zuwachs der Studenten; aktuell studieren hier über 600 Personen. Für beide Hochschulen ist auch in naher Zukunft mit einer anwachsenden Studentenzahl zu rechnen.

Die positive Entwicklung der Studierendenzahlen geht einher mit der sichtbaren Veränderung in der städtebaulichen Struktur. Nachdem die SRH Hochschule für Logistik und Wirtschaft sich im neuen Heinrich-von-Kleist-Forum in der Innenstadt etabliert hat, ist mit dem Campusneubau der Hochschule Hamm-Lippstadt auf der ehemaligen Paracelsus-Kaserne an der Marker Allee im Hammer Osten ein zweiter räumlicher Kristallisationspunkt in der jungen Hochschulstadt entstanden. Die positive Entwicklung der Hochschulen schlägt sich auch auf den Wohnungsmarkt nieder (siehe Kapitel 6.3).

Kultur und Verwaltung



6.5 Freiraumsituation, Spiel- und Sportanlagen, Klima

Die Innenstadt verfügt neben der etwa 900 Meter langen Fußgängerzone über zahlreiche Freiräume in Form von Plätzen, Parkanlagen und Grünflächen unterschiedlicher Größe. Bedeutende Plätze sind der Marktplatz rund um die Pauluskirche als historischer Mittelpunkt der Stadt Hamm, der Martin-Luther-Platz vor der gleichnamigen Kirche als Mittelpunkt des Kreativ-Quartiers Martin-Luther-Viertel sowie der Willy-Brandt-Platz als Bahnhofsvorplatz in Verbindung mit dem südlich angrenzenden Platz der Deutschen Einheit, der im Jahr 2010 eröffnet wurde und den neuen Eingang zur Hammer Fußgängerzone darstellt. Ergänzt werden diese Plätze um einige kleinere Eckplätze an den umliegenden Straßenkreuzungen.

Die größten zusammenhängenden Freiflächen im Untersuchungsraum ergeben sich durch die um 1913 entstandenen Ringanlagen. Es handelt sich dabei um unterschiedlich ausgeprägte Grünflächen und Parkanlagen, die wie

ein Band die Kernstadt umschließen. Lediglich im Bereich des Westrings, im Bereich des Universahauses sowie an der Verknüpfung von Ostring und der Parkanlage am Nordring ist die Durchgängigkeit der Ringanlagen teilweise unterbrochen. Teile der Ringanlagen wurden in den letzten Jahren gemäß der Konzeption „Ringanlagen Hamm: Entwicklungs- und Gestaltungskonzepts“ aus dem Jahr 2005 umgebaut und aufgewertet. Die Parkanlage am Nordring ist die größte im Untersuchungsraum. Neben einer größeren Teichfläche, die die Aufenthaltsqualität stärkt, wird die historische Bedeutung dieses Freiraums durch ein freigelegtes Teilstück der alten Lippeschleuse unterstrichen. Darüber hinaus bietet die Parkanlage Freizeitflächen insbesondere für jüngere Bevölkerungsgruppen. Der südliche, direkt am Nordenwall gelegene Teil des Parks ist durch die angrenzende Parkplatznutzung sowie die starke Frequentierung durch problematische Nutzergruppen und deren Alkohol- und Drogenkonsums in seiner Attraktivität eingeschränkt. Dies wurde in den Veranstaltungen des Bürgerdialogs mehrfach bemängelt.

Die Parkanlage am Nordring bildet zugleich den Übergang von der Hammer Innenstadt zum nördlichen anschließenden Landschaftsraum von Kanal und Lippe. Dieser tangiert die Innenstadt in Ost-West-Richtung und verknüpft den urbanen Raum mit der Landschaft. Der Landschaftsraum ist von hoher landschaftlicher Qualität, das Freizeitangebot und Wegesystem ist insgesamt ausbaufähig. Auch die Wegeverbindung von Innenstadt und Lippeaue durch den Nordring ist zurzeit nicht ideal gelöst. Ein besonderes Potenzial zur Steigerung der Attraktivität bietet die Kanalschleuse, welche bislang für Besucher und Touristen nicht zugänglich ist. Aktuell gibt es Planungen, den Datteln-Hamm-Kanal langfristig zu verbreitern und mit neuen Schleusen auszustatten, das historische Schleusengebäude soll hierbei erhalten werden.

Ergänzt werden die genannten Freiräume innerhalb der City und der Ringanlagen durch weitere, teilweise verstreute Freiräume. Im Süd-Osten stellt beispielsweise der Grünzug am Rothebach als „verlängerter“ Arm des Ostrings einen bedeutenden Freiraum im Untersuchungsraum dar. Darüber hinaus verfügt die südliche Innenstadt über einige quartiersbezogene Plätze. Herausgehoben werden kann hier der Schillerplatz am südlichen Rand des Untersuchungsraums mit einer Wasserfläche und kleineren Grünflächen im Randbereich. Auch die Platzfläche vor der Liebfrauenkirche stellt für das unmittelbar angrenzende Quartier einen wichtigen Treffpunkt dar.

Platz der deutschen Einheit und Hauptbahnhof (oben)

Nordring (unten)



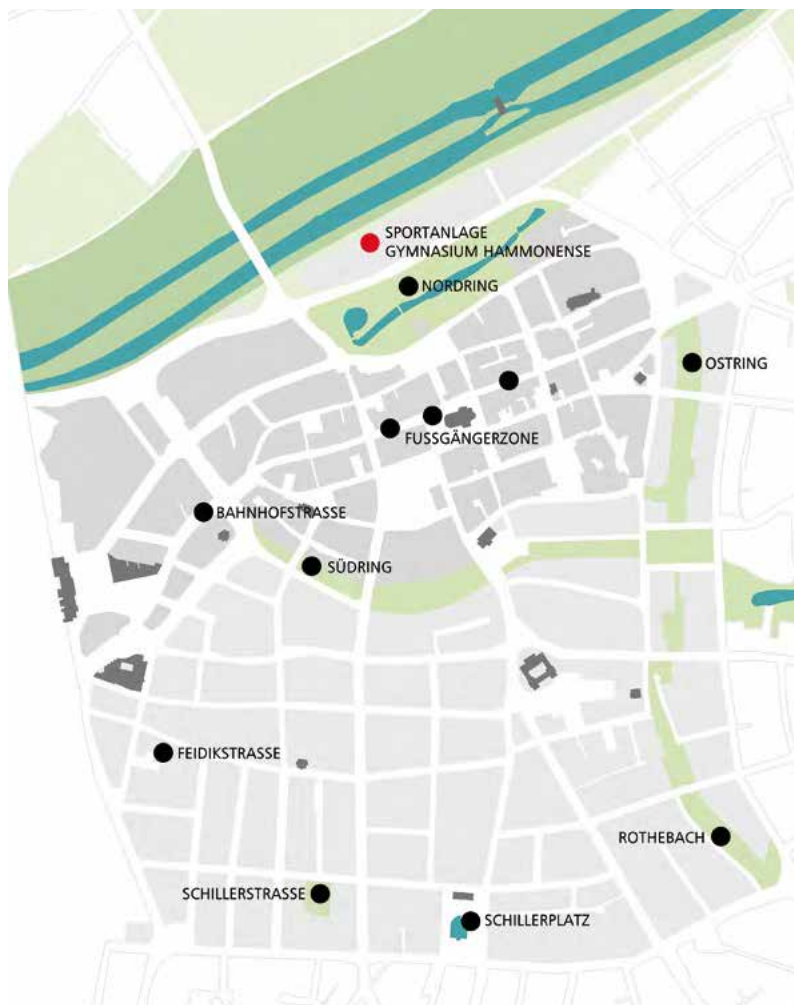
Darüber hinaus sind in den Wohnquartieren der südlichen Innenstadt vereinzelt Freiflächen etwa in Form von Spielplätzen innerhalb einiger kleinerer und größerer Baulücken zu finden.

Zusammenfassend weisen die öffentlichen Räume zum überwiegenden Teil keine hochwertige, aber eine solide Gestaltqualität auf. Allerdings fehlen dabei durchgängige Gestaltungsmuster und teilweise werden die Gestaltleitlinien verlassen. Qualitäten, an die angeknüpft werden kann, lassen sich insbesondere bei den Wohnstraßen in der östlichen und südlichen Innenstadt erkennen.

Aufgrund der relativ hohen Bebauungsdichte verfügt die Hammer Innenstadt – wie vie-

le vergleichbare Innenstädte – über eine relativ schlechte Ausstattung an Spiel- und Sporteinrichtungen. Die einzige größere Sporteinrichtung ist der Sportplatz des Gymnasiums Hammonense am Datteln-Hamm-Kanal. Die Spielmöglichkeiten im Bereich der Kernstadt und der südlichen Innenstadt sind insgesamt ausbaufähig. Innerhalb der Altstadt existieren nur in der Fußgängerzone vereinzelt kleinere Spielgelegenheiten; größere und attraktive Spielplätze gibt es allerdings innerhalb der Ringanlagen (Nordring, Ostring und Südring) sowie im Freiraumzug Rothebach. Auch für den wichtigen Wohnstandort der südlichen Innenstadt ist die Spielplatzversorgung verbesserungsfähig, hier gibt es lediglich einen großen Platz in der Schillerstraße, einen kleinen Spielplatz in einer Baulücke in der Feidikstraße sowie Spielmöglichkeiten auf dem Schillerplatz.

Spiel- und Sportanlagen



Neben ihrer Freizeitfunktion erfüllen die Grünflächen auch wichtige stadtklimatische Aufgaben. Die innenstadtnahe Lippeaue ist aufgrund ihrer Breite und der Ost-West-Orientierung eine sehr gute Kaltluftleitbahn und sorgt im Sommer für eine Abkühlung der dicht besiedelten Innenstadt. Darüber hinaus sind auch die Ringanlage, der Nordring, der Schillerplatz sowie der Grünzug am Rothebach von großer Bedeutung für das lokale Klima. Positiv im Hinblick auf ihre klimatische Funktion sind die Alleen und begrünten Straßenräume im Untersuchungsgebiet (bspw. Adenauerallee, Neue Bahnhofstraße, Albertstraße, Abschnitte der Schillerstraße) zu bewerten. Bei vielen Straßenräumen, gerade an den Hauptverkehrsstraßen, bestehen aber noch Entwicklungspotenziale (bspw. Werler Straße, Alleestraße, Goethestraße). Aspekte der energetischen Erneuerung können aufgrund der Maßstabsebene und fehlender Daten hier nicht ausgeführt werden. Dachbegrünungen und Solaranlagen sind bislang an relativ wenigen Gebäuden vorzufinden.

6.6 Mobilität und Barrierefreiheit

Die Innenstadt ist verkehrstechnisch sehr gut und in vielfältiger Weise mit dem Umland verbunden. Große Bedeutung kommt dabei dem motorisierten Individualverkehr zu. Die Innenstadt wird von der Bundesstraße B63 sowie der Landesstraße L664 durchquert bzw. tangiert, welche den Kernbereich Innenstadt an die umliegenden Städte bzw. an das überregionale Straßennetz anschließen. Zudem verfügt die Innenstadt über ein weit verzweigtes Straßennetz, das sie mit den anderen Stadtteilen sowie die einzelnen Innenstadtbereiche untereinander verbindet. Die gute Anbindung hat allerdings eine überdurchschnittliche Verkehrsbelastung des Untersuchungsraums zur Folge. Wie das positive Beispiel der Umgestaltung der Neuen Bahnhofstraße zeigt, fehlt es den Hauptverkehrsachsen, wie Goethestraße und Werler Straße, an einer stadtverträglichen Straßenraumgestaltung, die auch die Randnutzungen berücksichtigt und eine Aufwertung der Wohn- und Lebensqualität bewirken könnte. Auch die Hauptknotenpunkte wie Theodor-Heuss-Platz oder die Kreuzung Hafenstraße/Westring können in Dimensionierung und Gestaltung überdacht werden. Ferner stellt die Tatsache einer fehlenden Innenstadtumfahrung für den Individualverkehr, insbesondere den Schwerlastverkehr, eine deutliche Funktionsschwäche der Innenstadt dar.

Das Kfz-Aufkommen ist in besonderem Maße vom Durchgangsverkehr geprägt, der mit knapp 70.000 Kfz-Fahrten in der Innenstadt pro Tag zwischen 50 % und 70 % des Gesamtverkehrs ausmacht. Bedingt durch die Trennwirkung von Kanal, Lippe und Eisenbahn bündeln sich die Nord-Süd-Verkehre in Hamm auf wenige Brückenbauwerke. In der Folge nehmen die auf die Münsterstraße ausgerichteten Straßenzüge erhebliche Verkehrsmengen auf, die den Stadtkern an sensiblen Stellen besonders belasten und den Einkaufsbereich mehrfach zerschneiden. Die Hammer Verkehrsplanung hat diese Problematik

frühzeitig aufgegriffen und zur Bündelung der Durchgangsverkehre den Bau von Umgehungsstraßen vorgesehen. Geplant ist eine ‚Westumgehung Innenstadt‘, bestehend aus B 63n und RLG-Trasse. Angesichts der sehr langfristigen Realisierungsperspektive für diese Umgehung befasst sich dieses Verkehrskonzept aber auch mit der Frage, wie die Verkehrsmengen bereits im bestehenden Straßennetz durch moderate Ausbau- und Lenkungsmaßnahmen verträglicher abgewickelt werden können.

Die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs spiegelt sich auch im Angebot für den ruhenden Verkehr wider. Hier ist die Hammer Innenstadt sehr gut aufgestellt. Mit mehr als 6.000 öffentlichen und privaten Parkplätzen, die sich auf die gesamte City verteilen, verfügt Hamm über ein hervorragendes Parkraumangebot. Das größte Angebot an Parkierungsflächen hält dabei das Allee-Center mit über 1.300 sowohl überdachten als auch nicht überdachten Stellplätzen auf zwei Parkebenen vor. Das Angebot an Parkraum in Baulücken stellt dagegen eine Mindernutzung z.T. hochwertiger Grundstückslagen dar. Hierfür sollten Nutzungsalternativen entwickelt werden, die vor allem den Gestaltwert erhöhen und somit auch das Umfeld aufwerten. Auch einzelne Parkgaragen, wie beispielsweise die Tiefgarage Chatanoogaplatz sind in ihrer Gestaltung verbesserungswürdig.

Mit dem Hauptbahnhof verfügt Hamm über einen der größten Bahnknoten des Landes NRW. Der Bahnhof bietet Zugang zum ICE-, IC-, RE- und Regionetz und ist über die Fahrradstation und den 2000/2001 neu geordneten Busbahnhof optimal mit allen Verkehrsträger des Umweltverbundes vernetzt. Er bringt täglich über 20.000 Menschen in die City. Aufgrund der Angebotsverbesserungen der vergangenen Jahre hat sich das Fahrgastaufkommen auf den Hauptstrecken nach Dortmund und Münster seit 1995 mehr als ver-

doppelt. Hamm wird ab 2018 auch Systemhalt der neuen Regional-Expresslinie Rhein-Ruhr (RRX). Für 37.000 Busfahrgäste (80 % der Hammer ÖPNV-Nutzer) ist die Innenstadt das Ziel.

Ebenfalls sehr gut ist das ÖPNV-Angebot innerhalb der Hammer Innenstadt. Über eine Vielzahl von Buslinien ist die Innenstadt aus allen Hammer Stadt- und Ortsteilen gut zu erreichen. Die unmittelbare Erschließung des Einkaufsbereichs mit kurzen Wegen zur nächsten Haltestelle ist das wichtigste Qualitätsmerkmal des Hammer Busverkehrs in der City. Die zentral in der Fußgängerzone gelegene Haltestelle Westentor weist mit ca. 7.500 Fahrgästen / Tag nach dem Willy-Brandt-Platz (ca. 11.000 Fahrgäste / Tag) das höchste Fahrgastaufkommen auf. Durch die fehlende Barrierefreiheit und die räumlichen Probleme für Fußgänger und Radler besteht hier ein besonderer Handlungsbedarf.

Die Innenstadt kann auch im Hinblick auf den Radverkehr als sehr gut erschlossen eingestuft werden. Fast alle bedeutenden Ein- und Ausfallstraßen (mit Ausnahme der Goethestraße) verfügen über separate Fahrradwege bzw. Radfahrstreifen. Herzstück des Radwegenetzes ist die Fahrradpromenade, die den Kernbereich der Innenstadt ringförmig umschließt. Hier ist allerdings der Abschnitt zwischen Westenwall und Sternstraße zu verbessern. Radverkehrstechnisch ist die Innenstadt an das Umland zudem über mehrere Radwege in verschiedenen Grünzügen etwa entlang des

Kanals angeschlossen. Der westliche Teilabschnitt der Fußgängerzone (Bahnhofstraße) ist vollständig für den Radverkehr freigegeben, in den anderen Abschnitten besteht eine zeitweise Freigabe außerhalb der Geschäftszeiten. Die Verzahnung der Radverkehrswege in die angrenzenden Stadtquartiere kann jedoch verbessert werden. Auch zukünftige Ziele des Radverkehrs, wie beispielsweise die neue Hochschule, sollten in das vorhandene Radverkehrsnetz integriert werden. Einige Schwachstellen des Radverkehrsnetzes (wie beispielsweise Ecke Martin-Luther-Straße/ B63) wurden im Zuge des Innenstadtdialogs erfasst, sind jedoch aufgrund der Maßstäblichkeit der Rahmenplanung Gegenstand nachfolgender Planungen.

Die Stadt Hamm ist mit dem geplanten Radschnellweg RS1 an dem landesweit ersten Radschnellwegprojekt beteiligt. Der RS1 wird über den Mitteldeich zwischen Lippe und Kanal kommend in den zentralen Innenstadtbereich führen und über Querverbindungen mit angrenzenden Stadtteilen vernetzt. Voraussetzung für den Bau ist die Erneuerung der Eisenbahnbrücke, welche laut der DB Netz AG voraussichtlich ab 2021 beginnt. Die bereits vorhandene Fahrradstation am Hauptbahnhof Hamm sollte zur zentralen Drehscheibe für alle Formen der Nahmobilität und insbesondere der Elektromobilität weiterentwickelt werden, die entsprechende Serviceleistungen sowie Verleihsysteme aus einer Hand bereitstellt.

Ebenfalls umfangreich ist das Angebot für den Fußgängerverkehr. Neben der Fußgängerzone verfügt die Hammer Innenstadt über ein weitverzweigtes Netz aus Fußwegen sowohl straßenbegleitend als auch in den Grünflächen der Ringanlagen. Allerdings gibt es häufig dort Defizite, wo wichtige Verkehrsstraßen gequert werden müssen. Dies ist beispielsweise bei den Querungsbereichen der Fußgängerzone am Westring oder Sternstraße/Nordstraße der Fall. Hier existieren Barrieren, die den Komfort der eigentlich hochwertigen und durchgängigen Fußwegeverbindungen teilweise stark einschränken. Der bereits erwähnte Neubau der Eisenbahnbrücke bietet die Gelegenheit, unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit, grundlegende Verbesserungen im beengten Unterföhrungsbereich und im Umfeld umzusetzen. Dies umfasst eine durchgehende Uferpromenade mit Geh-/Radweg am südlichen Kanalufer, einen straßenbegleitenden Geh- und Radweg entlang der Hafenstraße, die Wiederherstellung des Geh-/Radwegs an der Westseite des DB-Brückenbauwerks sowie die Berücksichtigung des geplanten Rad-schnellwegs RS1 auf dem Mitteldeich (Anbindung an den Brückenradweg mittels Rampe). Bei den Baumaßnahmen der letzten Jahre wurde bereits auf ein hohes Maß an barrierefrei gestalteten Räumen Wert gelegt. In der Innenstadt existieren aber weiterhin zahlreiche Straßenräume und Kreuzungsbereiche mit einem deutlichen Verbesserungspotenzial. Dies betrifft beispielsweise die Fußgängerzone (insb. Haus- und Geschäftseingänge), das Kanalufer oder die Wegeverbindung aus der Innenstadt zum Nordring.

Die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen muss fortgesetzt und ausgebaut werden. Dies betrifft zum Beispiel die Vervollständigung des Systems aus taktilen Leitstreifen, die Beseitigung von Stufen, die Überprüfung von Oberflächenmaterialien bis hin zu besonderen Angeboten wie Spielpunkte oder spezielle Informationssysteme.

Ein Verkehrsprojekt, was die Innenstadt betrifft, ist der Ausbau (insbesondere Verbreiterung) des Datteln-Hamm-Kanals. Diese Verkehrsmaßnahme, die als wasserbauliche Maßnahme nicht durch die Stadt, sondern durch Dritte geplant und gebaut wird, soll allerdings nur langfristig und somit außerhalb des mittelfristigen Betrachtungsraumes der Rahmenplanung umgesetzt werden.

Insgesamt ergeben sich aus dem Verkehrskonzept für den Rad- und Fußverkehr folgende Handlungsschwerpunkte:

- ▶ Minderung der Trennwirkung von Westentor, Sternstraße und Antonistraße für die Fußgängerzone,
- ▶ Funktionale Aufwertung der Fahrrad-Promenade im Abschnitt von Westenwall bis Sternstraße,
- ▶ Schaffung „grüner“ Rad- und Fußwegachsen von der City in die innenstadtnahen Wohnquartiere,
- ▶ Lücken im Radwegenetz (Hierauf haben die Bürger bei den Bürgerinformationsveranstaltungen hingewiesen).

Exkurs: Trends für Verkehr + Mobilität

Im Bereich der Mobilität steht nicht der Ausbau der – in deutschen Städten bereits sehr guten – Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund, sondern vielmehr die verbesserte Integration der verschiedenen Verkehrsträger sowie ein intelligentes Verkehrsmanagement. Ein besonderer Stellenwert kommt hier der Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie der Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu. Durch steigende Mobilitätskosten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gewinnen die alternativen Verkehrsträger zunehmend an Bedeutung. Begünstigt wird diese Entwicklung durch die fortwährenden Parkplatzprobleme in der Innenstadt sowie einem zunehmenden Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein. So kann beispielsweise der aktuelle Trend zu Elektrofahrrädern – den sogenannten „E-Bikes“ – dazu beitragen, dass das Rad als Verkehrsträger wieder stärker und insbesondere für weitere Strecken benutzt wird. Dabei findet das Rad nicht mehr überwiegend im Freizeitverkehr seinen Einsatz, sondern auch vermehrt zur täglichen Nutzung im Alltags- oder Pendlerverkehr zur Arbeit.

Da etwa 47 % der PKW-Pendlerfahrten in NRW in einem Entfernungsbereich unter 10 km erfolgen, besitzt der Fahrradverkehr ein hohes Potenzial in diesem Entfernungsbereich. Zudem ist anzunehmen, dass sich der Berufsverkehr aufgrund ähnlicher Start- und Zielrelationen gut bündeln lässt. Aus diesem Grund besteht die Forderung nach schnellen und leistungsfähigen Radverkehrsverbindungen, die das Fahrrad als Alternative zum Auto fördern. Eine Möglichkeit zur Stärkung der Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und der Innenstadt stellt der Bau von „Radschnellwegen“ mit großzügigen Spuren und einer möglichst kreuzungsfreien Wegführung dar. In den Niederlanden finden sich Wegesysteme dieser Art bereits in vielen Städten, in Deutschland sind mehrere Systeme dieser Art in Planung. Eine weitere Maßnahme zum Ausbau des Radverkehrsanteils ist der Bau von Fahrradstationen. Komfort und Sicherheit erhalten bei der Fahrradnutzung einen immer höheren Stellenwert. Dabei ist auch an Fahrradabstellplätze, Beleuchtung, Fahrradwegweisung und Informationstafeln, Luftstationen oder Überdachungen zu denken. Der steigende Bedarf an sicheren Unterstellmöglichkeiten für das Verkehrsmittel Fahrrad an allen wichtigen Verkehrsknotenpunkten wie z.B. (Bus-)Bahnhöfen ist ein weiterer wesentlicher Trend eines veränderten Mobilitätsverhaltens. In diesem Zusammenhang sind E-Bike-Stationen zu nennen. An den bedeutendsten Orten einer Stadt gelegen eröffnen diese auf der einen Seite die Möglichkeit das eigene E-Bike aufzuladen. Auf der anderen Seite bieten sie die Gelegenheit, ein bspw. durch die Stadt oder ein Verkehrsunternehmen bereitgestelltes E-Bike auszuleihen.

Radschnellweg Ruhr
Quelle: Regionalverband
Ruhr

Carsharing-Station



Im Bereich des ÖPNV stehen insbesondere die Optimierung und bedarfsgerechtere Gestaltung der bestehenden Angebote im Vordergrund. Ziel ist es, die Frequentierung der Innenstädte sicherzustellen und zugleich die Umweltqualität und die Lebensqualität ihrer Besucher und Bewohner zu erhöhen.

Der MIV wird auch bei einer wachsenden Bedeutung des Umweltverbundes einen erheblichen Teil der Verkehrsleistung tragen. Daher müssen die Potenziale, den Kraftfahrzeugverkehr möglichst stadtverträglich und umweltschonend abzuwickeln, konsequent genutzt werden:

- ▶ *Für Innenstadtbesucher, die auf die Nutzung des Pkw angewiesen sind, steht bereits ein umfassendes Stellplatzangebot in Parkhäusern und Tiefgaragen zur Verfügung. Um Parksuchverkehre zu vermeiden und die Attraktivität der Einkaufsbereiche zu stärken, ist eine Harmonisierung der Tarife und Öffnungszeiten anzustreben.*
- ▶ *Der Trend zum Carsharing birgt die Chance, gerade in den dicht besiedelten Innenstadtwohnquartieren den knappen öffentlichen Parkraum effektiv auszunutzen und Kraftfahrzeugverkehr zu vermindern. Der Wunsch, ein eigenes Auto zu besitzen, weicht zunehmend der flexiblen Pkw-Nutzung. Für die stetig wachsende Zahl von Carsharing-Fahrzeugen sind geeignete Stellflächen einzurichten.*
- ▶ *Die Elektromobilität ist als emissionsfreie Antriebsform für die stärker belasteten Straßenräume der Innenstadt von besonderer Bedeutung. Durch die Einrichtung von weiteren E-Ladestationen an geeigneten Standorten sind diese vergleichsweise umweltschonenden Fahrzeuge zu fördern.*

Die Grenzen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten werden insgesamt zunehmend fließender. In Zeiten von Smartphone und mobilem Internet werden der Zugang zu den verschiedenen Mobilitätsangeboten und deren intermodale Verknüpfung wesentlich erleichtert. Dies senkt die Hemmschwelle für den Wechsel auf andere Verkehrsträger und eröffnet die Chance, die Potenziale des Umweltverbundes besser zu nutzen. Zugleich wird damit insbesondere die heranwachsende Generation angesprochen, die mit ihrem Mobilitätsverhalten den Stadtverkehr der Zukunft prägen wird.



E-Bike-Station

7. Stärken, Defizite, Herausforderungen, Potenziale (SWOT-Analyse)

	Stärken	Defizite/ Herausforderungen	Potenziale
Stadtstruktur, Gestaltung und Denkmalschutz	► Insgesamt stabile Stadtstruktur ► Einige historische und stadtbildprägender Gebäude ► Teilweise große stadträumliche Qualitäten in Einzelhandelslagen ► Vereinzelt Plätze mit hohem Identifikations- und Orientierungswert ► Hohe Qualität bei Neuplanungen der letzten Jahre (vor allem im Bahnhofsquartier)	► Viele offene Blockränder und Baulücken sowie Unternutzungen und bauliche Mängel an Gebäuden im Kernbereich (engerer Untersuchungsraum) ► Größtenteils undefinierte und wenig gestaltete Stadteingänge ► Teilweise fehlende Nutzungsimpulse im öffentlichen Raum ► Monoton gestaltete Straßenräume entlang der Hauptverkehrsstraßen ► Kein erkennbarer, durchgehender Gestaltungsduktus (Oberflächen, Möblierung) ► Mindernutzung von Bauflächen durch Parkplätze	► Hohes Entwicklungspotenzial hinsichtlich Gestaltung/ energetischer Sanierung ► Abschluss des Siedlungskörpers im Norden entlang des Kanals ► Baulücken bieten Potenziale zur Nachverdichtung
Einzelhandel, Nahversorgung und Akteursstruktur im Handel	► Das Allee-Center als Hauptmagnet mit Anziehungskraft für gesamte Region ► Teillagen der Weststraße ► Teilweise kleinteilige Mischung aus Handel, Gastronomie und Dienstleistungen, insb. in der östlichen Altstadt	► Abwertungstendenzen bzw. potentielle Gefährdung der Einzelhandelslagen der Fußgängerzone aufgrund der Konkurrenzsituation zum Allee-Center ► Teilweise problematische Ausgangslage für zeitgemäßen Handel in B-Lagen; insb. zwischen den beiden A-Lagen ► Gefahr der Abwärtsentwicklung der Werler Straße	► Vereinzelt Einrichtungen und Teilräume mit positivem Entwicklungspotenzial innerhalb des Hauptgeschäftsbereichs ► Vielfalt der Fußgängerzone ► Aufgabe von Handelslagen/ Schrumpfung ► Zusammenschluss von kleineren Verkaufsflächeneinheiten ► Teilweise gut organisierte Händlerschaft
Wohnen, Quartiere und Sozialstruktur	► Sehr attraktive Wohnlagen entlang der Ringanlagen ► Wohnquartiere profitieren von innerstädtischem Angebot (Handel, Dienstleistungen, Kultur, Bildung, Freiraum, Verkehr,...)	► Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe südlich des Gustav-Lübcke-Museums ► Gesteigertes Risiko der Quartiersabwertung in den südlichen Wohnquartieren	► Gute Voraussetzungen zur Schaffung neuer Ankerpunkte zur Steigerung der Quartiersidentität ► Wohnbauflächenpotenzial vorhanden (insbesondere für studentisches Wohnen und hochwertiges Wohnen)

	Stärken	Defizite/ Herausforderungen	Potenziale
Soziale Infrastruktur, Kultur	► Umfangreiches Kultur- und Bildungsangebot ► Kreativ-Quartier Martin-Luther-Platz	► Stärkere Unterstützung der südlichen Innenstadt durch kulturelle und soziale Infrastruktur notwendig	► Kulturelles Angebot als Grundlage für attraktive Stadtquartiere ► Ausbau und stärkere Vernetzung der Angebote für südliche Innenstadt
Freiraumsituation, Spiel und Sport, Klima	► Ringanlagen liefern innenstadtnahe Grünflächen ► Unmittelbarer Anschluss an den Landschaftsraum von Lippe und Kanal	► Fehlende oder schlecht gestaltete Zugänge zu Freiflächen und insbesondere zum Wasser ► Teilweise fehlende Freiraumvernetzung (z.B. an West- und Nordring) ► Fehlende Grünflächen innerhalb der Quartiere ► Teilweise fehlende Spiel-, Sport-, und Freizeitflächen (bzw. nicht dem heutigen Bedarf entsprechend)	► Großes Potenzial zur freiräumlichen Vernetzung durch die Ringanlagen ► Freiraum- und Freizeitpotenziale zur Verschmelzung von Stadt, Wasser und Landschaft aufgrund der guten Lage ► Potenziale zur Schaffung neuer Querungen über die Gewässer ► Touristische Nutzung der Schleuse in Verbindung mit Lippeaue ► Etablierung neuer Spiel-, Sport-, und Freizeitflächen zusammen mit Kindern und Jugendlichen
Mobilität und Barrierefreiheit	► Gute Anbindung an das Umland durch alle Verkehrsträger ► z. T. getrennte Verkehrssysteme MIV vs. Fuß- und Radverkehr ► Überwiegend Fahrrad- und Fußgängerfreundlich ► Dichtes Busliniennetz ► Sehr gute Ausstattung an Parkplatzanlagen	► Teilweise starke Verkehrsbelastungen/ hohe Verkehrsemissionen entlang der Hauptverkehrsstraßen ► Hohe Barrierewirkung insbesondere durch die Bahnlinie und Hauptverkehrsstraßen (insb. in Bereichen Westentor, Antonistraße und Sternstraße) ► Lücken in Fahrradpromenade ► Fehlende Innenstadtumfahrung ► Zugänglichkeit von Ladenlokalen in Teilen nicht barrierefrei ► Fehlende Rad- und Fußwegeverbindungen in die Wohnquartiere	► Große Aufwertungspotenziale im Hinblick auf die Verknüpfungspunkte der Teilbereiche der Fußgängerzone ► Stärkung der Freizeitverkehrs für Rad- und Fußverkehr; getrennte Verkehrssysteme MIV vs. Fuß- und Radverkehr ► Reduzierung von Barrieren und Belastungen

7.1 Stärken

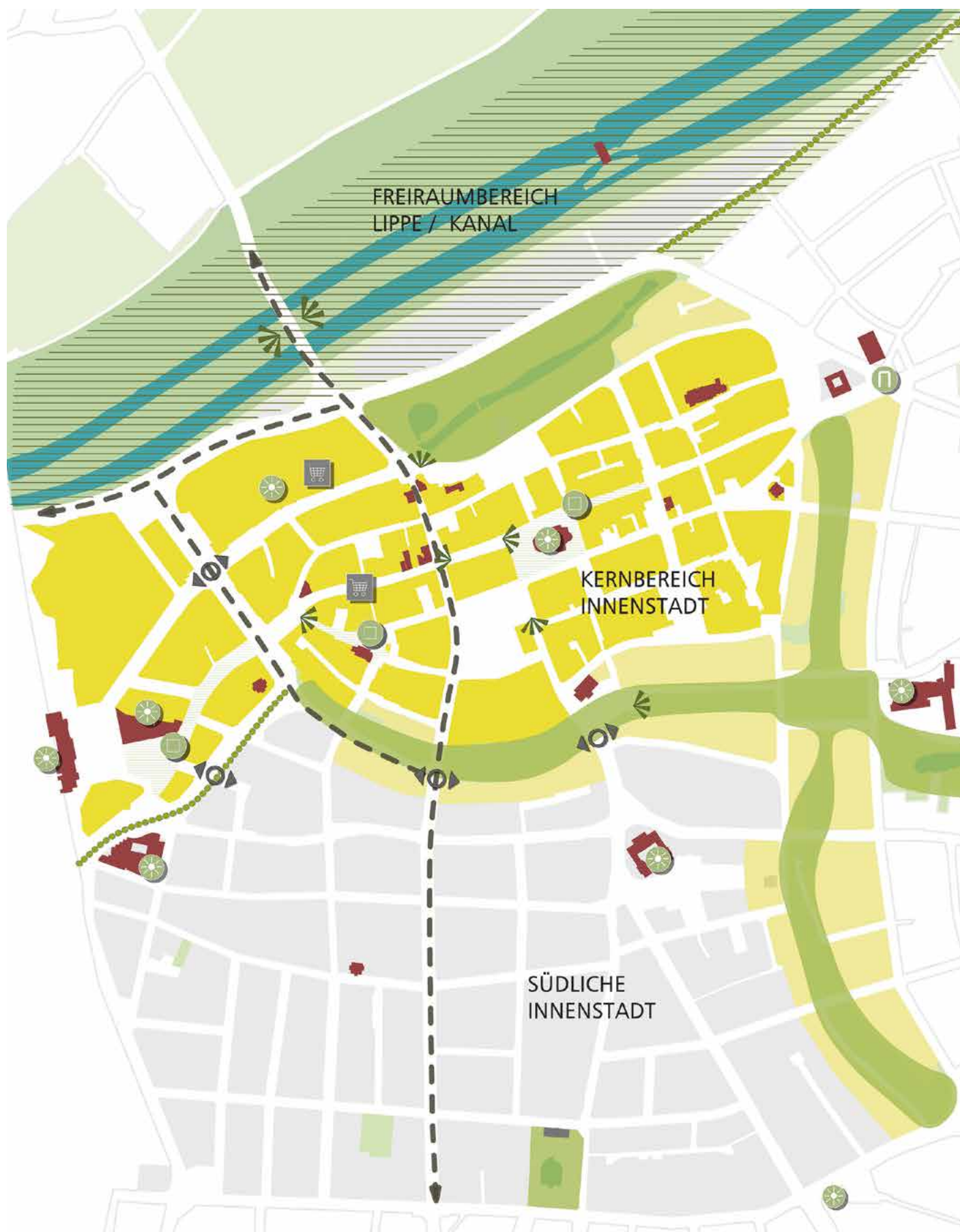
Eine große Stärke der Hammer Innenstadt ist ihr stabiles Stadtgerüst. Die Stadtstruktur des Kernbereichs entspricht in weiten Teilen noch der historischen Situation aus dem Urkataster um 1828. Auch die südlich angrenzenden gründerzeitlichen Stadtquartiere weisen mit einer in weiten Teilen durchgängigen Blockstruktur ein hohes Maß an stadträumlicher Konsistenz auf. Die Innenstadt verfügt, trotz weitreichender Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, insbesondere im zentralen Bereich über historisch bedeutsame und stadtbildprägende Gebäude.

Eine weitere Stärke, die ebenfalls von großer historischer Kontinuität in der Stadtstruktur zeugt, sind die Grünflächen der Ringanlagen. Diese Grünanlagen dienen als wichtiger, innenstadtnaher Freiraum und gliedern die Stadtstruktur als räumliche Begrenzung der Innenstadt. Darüber hinaus vernetzen sie die Innenstadt mit den umliegenden Wohngebieten. Ebenfalls positiv ist die Nähe der Hammer Innenstadt zum Landschaftsraum von Datteln-Hamm-Kanal und Lippe. Mit der direkten Lage am Wasser und an der Landschaft weist Hamm Standortvorteile gegenüber vielen anderen industriell geprägten Städten des Ruhrgebiets auf. Darüber hinaus bietet Hamm mit einigen bedeutenden Plätzen wie dem Marktplatz, dem Martin-Luther-Platz oder dem Platz der Deutschen Einheit einige wichtige Ankerpunkte im öffentlichen Raum, die innerhalb der Innenstadt gute Orientierung bieten und als identitätsstiftende Bauten und öffentliche Räume der Innenstadt wahrgenommen werden.

Die Innenstadt ist hervorragend an die übrigen Stadtbezirke sowie das Umland angebunden. Die City ist mit allen Verkehrsträgern sehr gut zu erreichen und darüber hinaus gut erschlossen. Hamm besitzt insbesondere aufgrund des gut ausgebauten Radwegenetzes, der Freiraumsituation, der Ringanlagen und der Nähe zur Landschaft gute Voraussetzungen für eine fahrrad- und fußgängerfreundliche Siedlungsstruktur. Die Ausstattung mit Parkplätzen für Besucher der Innenstadt ist insgesamt überdurchschnittlich, wobei in Teilsegmenten (z.B. Langzeitparker) in einigen Teilbereichen Defizite bestehen.

In den Randlagen der Ringanlagen und auch im Umfeld des Rothebachgrünzuges befinden sich einige hochwertige Wohnquartiere. Teilweise mit den Gärten zu den Ringanlagen orientiert, teilweise durch die parallel zu den Ringanlagen verlaufenden Wege und Straßen erschlossen, bieten diese Wohnquartiere eine hohes Maß an Wohnqualität in zentraler Lage. Die Hammer Innenstadt ist insgesamt im Hinblick auf ihre breite Handelsstruktur hervorzuheben. Die Qualitäten liegen zum einen in der Kleinteiligkeit einiger Teilbereiche der Fußgängerzone wie bspw. der Oststraße oder dem Luther-Viertel und zum anderen in der Angebotsvielfalt und regionalen Zentralität des Allee-Centers.

Darüber hinaus stellt das umfangreiche Bildungs- und Kulturangebot eine Stärke der Innenstadt dar.



- | | | | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|--|---|---|
| Kernbereich Innenstadt | Positive Sichtachsen | Stärke öffentlicher Raum (Park- und Grünanlagen) | Stadträumliche Qualitäten in Einzelhandelslagen | Überörtliche Erschließung |
| Attraktive Wohnlagen an Grünzügen | Attraktive Stadteingänge | Landschaftsraum | Integrierter Versorgungsschwerpunkt | Wichtige Querungen im Erschließungsnetz |
| Stadtbildprägende/bedeutsame Gebäude | Einrichtungen mit hohem Imagewert | Positive Gestaltung der Allee | | |

7.2 Defizite / Herausforderungen

Im Hinblick auf die bauliche Struktur liegen Defizite und Risiken insbesondere in der Vielzahl von Baulücken und Fassaden mit Gestaltungsmängeln, den mindergenutzten Grundstücken sowie den offenen bzw. einsehbaren Blockinnenbereichen, die als Brüche in der durchgängigen Stadtstruktur wahrgenommen werden. Ein weiterer Mangel der Stadtstruktur besteht in den nur unzureichend gestalteten Stadteingängen. Substanzschwächen im Sinne baulicher Mängel und Investitionsstau sowie mindergenutzte Grundstücke sind in einigen Stadtbereichen, wie dem Kernbereich sowie in der südlichen Innenstadt (entlang der Werler Straße und zwischen Goethestraße und Bahnanlagen) erkennbar.

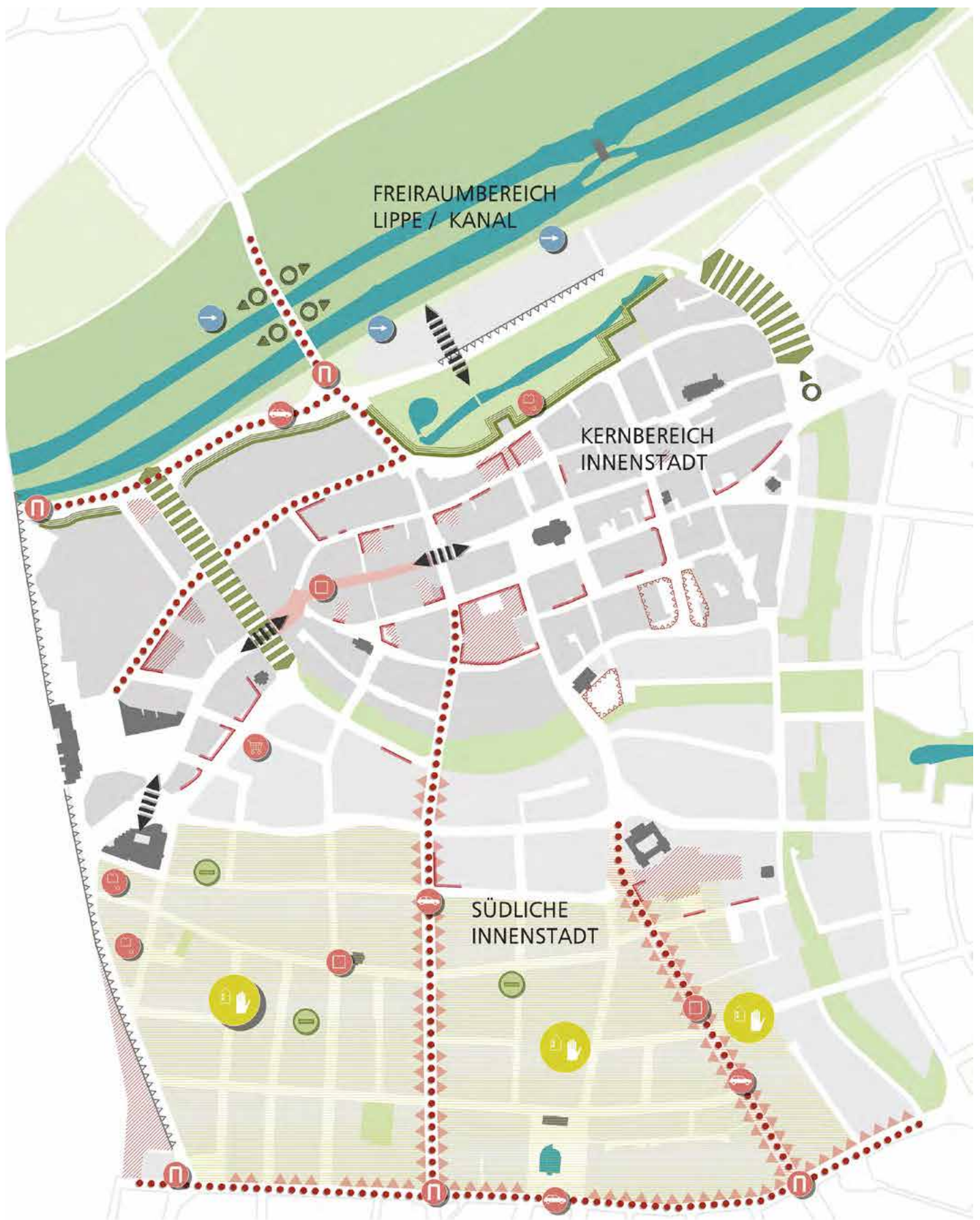
Auch hinsichtlich der Freiraumsituation und der Beschaffenheit des öffentlichen Raums ergeben sich für die Hammer Innenstadt einige Defizite. Zum einen gibt es Flächen mit fehlenden Nutzungsimpulsen im öffentlichen Raum. Dadurch werden die Zugänglichkeit und die Aufenthaltsqualität der Freiflächen stark eingeschränkt. Darüber hinaus sind die Straßenräume der bedeutenden Ein- und Ausfallstraßen vergleichsweise monoton gestaltet. Dieser Umstand trägt ebenfalls dazu bei, dass die Erlebbarkeit des öffentlichen Raums eingeschränkt wird. Im Hinblick auf die Grünstrukturen liegen Schwächen auf den unterschiedlichen Maßstabsebenen vor. Zum einen fehlt teilweise eine großräumige Freiraumvernetzung aufgrund des fehlenden Ringschlusses im Nord-Westen und Nord-Osten der Innenstadt zum Landschaftsraum. Zum anderen sind die Zugänge zu den Grünflächen bzw. zum Wasser teilweise verbaut und nicht vorhanden oder schlecht gestaltet. Zuletzt mangelt es an öffentlichen Grün- und Freiflächen innerhalb der einzelnen Quartiere. Die Ringanlagen versorgen zwar weite Teile der Innenstadt mit Grünflächen, innerhalb der meisten Quartiere und insbesondere im südlichen Bereich der Innenstadt ist eine ausreichende Versorgung allerdings nur eingeschränkt vorhan-

den. Insgesamt lässt sich ein Mangel an Spiel-, Sport-, und Freizeitflächen für ältere Personen, Familien, Jugendliche und Kinder in der Hammer Innenstadt feststellen.

In verkehrstechnischer Sicht sind zum Teil Funktionsschwächen vorhanden. So ergeben sich die Defizite insbesondere durch die das Zentrum querenden Hauptverkehrsstraßen. Diese tragen durch die starke Verkehrsbelastung zu hohen verkehrsbedingten Emissionen und damit zu einer eingeschränkten Wohn- und Aufenthaltsqualität in den angrenzenden Straßenzügen bei. Auch die Fußgängerfreundlichkeit wird durch die Hauptverkehrsstraßen beeinträchtigt. Dies trifft insbesondere auf die Querungen der Fußgängerzone im Bereich der Sternstraße und des Westrings zu. Darüber hinaus ist die Barrierefreiheit in Teilbereichen (bspw. Fußgängerzone) ausbaubar. Für Dauerparker ist das Parkplatzangebot in Quartieren mit hoher Arbeitsplatzdichte ausbaubar.

Weitere Schwächen im Hinblick auf die Wohnnutzungen sind insbesondere im Bereich südlich des Gustav-Lübcke-Museums durch die Gemengelage zwischen Wohnen und den dort ansässigen Gewerbebetrieben festzustellen. Weiterhin besteht in den Wohnquartieren der südlichen Innenstadt das Risiko der generellen Quartiersabwertung. Vereinzelt existieren soziale Problemlagen, die zu einer Abwertung der Quartiere beitragen können.

In der Handelsstruktur ergibt sich durch das Allee-Center eine besondere Situation für die Hammer Innenstadt. Das Einkaufszentrum bildet mit seiner Verkaufsfläche zwar einen Kundenmagnet für die gesamte Region, durch die unzureichende Verknüpfung mit der Fußgängerzone kann die restliche Hammer Innenstadt aber nicht stark genug von den Passantenströmen profitieren. Hier mangelt es an attraktiven Rundgängen, die funktional ausreichend besetzt sind. Darüber hinaus wirken die kreuzenden Hauptverkehrsstraßen als Zäsuren, die die Fußgängerzone in Teilabschnit-



- | | | | | | |
|--------------------------|---|--------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| Mindergenutzte Flächen | Stadträumliche Defizite in Einzelhandelslagen | Hohe Verkehrsbelastung | Mangelnde Gestaltung von Ortsrand | Fehlende Verbindungen zum Freiraum | Nutzungskonflikte |
| Fehlende Nutzungsimpulse | Gestaltungsdefizite wichtiger Straßenräume | Eingeschränkte Wohnqualität | Unterversorgung an Grünflächen | Fehlender Zugang zum Gewässer | Stadteingang mit Gestaltungsdefizit |
| Fehlende Raumkanten | Barrierewirkung | Eingeschränkte fußläufige Verbindung | Fehlender Ringschluss | Risiko der Quartiersabwertung | |

Defizite / Herausforderungen der Hammer Innenstadt

te separieren. Als Resultat befinden sich fast alle „Magnetbetriebe“ - welche üblicherweise in der Fußgängerzone einer Stadt liegen - innerhalb des Allee-Centers; die Fußgängerzone weist dementsprechend einen qualitativ und quantitativ unterdurchschnittlichen Handelsbesatz auf. Erschwert wird dies in der Fußgängerzone durch das nicht ausreichende Angebot an großen Flächenzuschnitten, die von diesen Betrieben benötigt werden. Darüber hinaus ist der innerstädtische Einzelhandel auch durch den stark wachsenden Anteil des Internethandels, den demografischen Wandel sowie die starke Konkurrenz durch die benachbarten Ober- und Mittelzentren bedroht. Die beschriebenen Funktionsschwächen im Handel machen sich insbesondere in den 1B-Lagen bemerkbar. Weitere Defizite bestehen in der Außendarstellung der Gastronomie, dem architektonischen Erscheinungsbild sowie der heterogenen Gestaltung der Werbeanlagen.

7.3 Potenziale

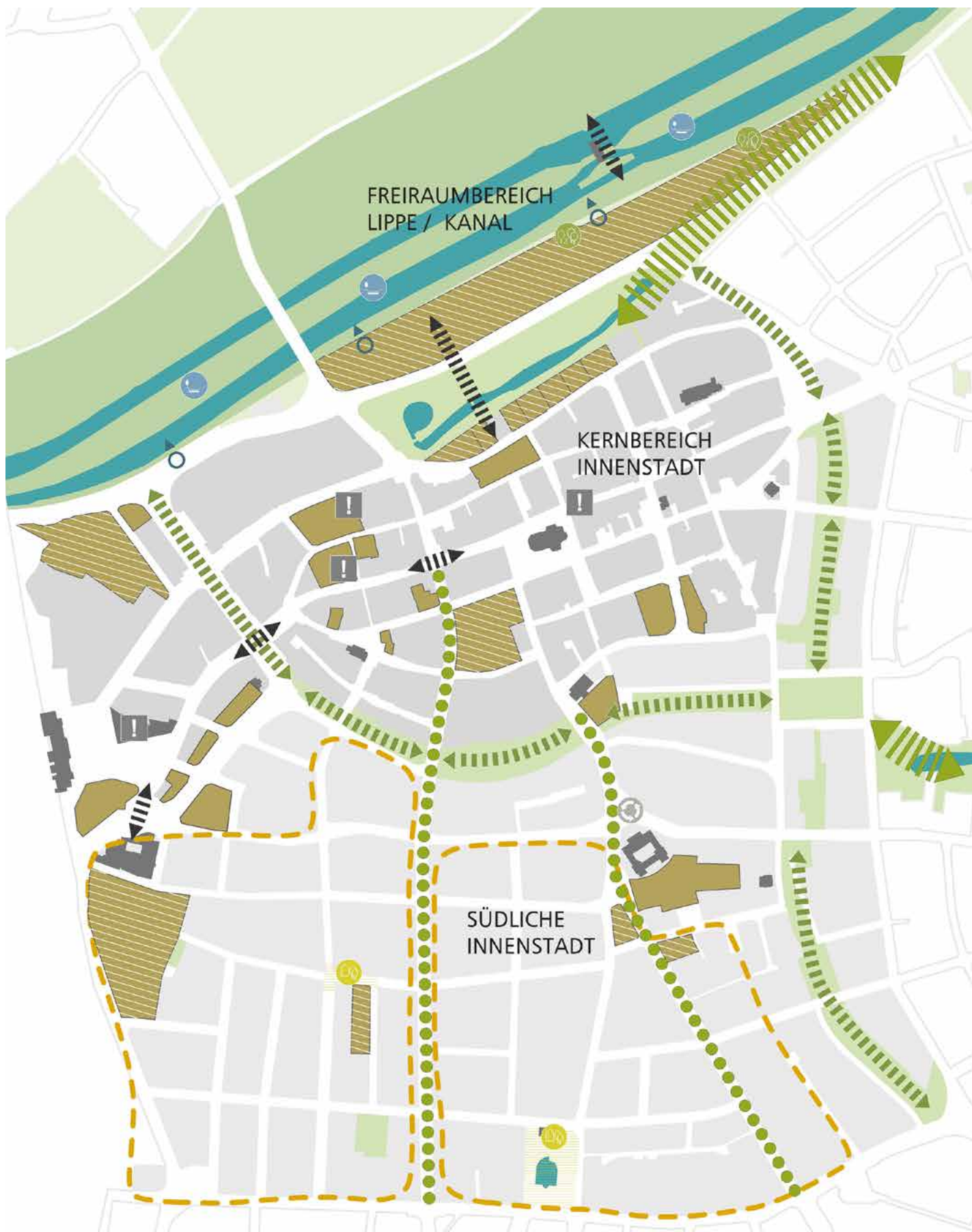
Die Innenstadt bietet aufgrund der Vielzahl an Baulücken und mindergenutzter Grundstücke vor allem im nördlichen Teil des Kernbereichs Innenstadt hohe bauliche Entwicklungspotenziale. Verstreut auf die Innenstadt sind Flächenpotenziale vorhanden, die sich für eine bauliche Entwicklung eignen. Ergänzt werden diese um weitere heute anderweitig genutzte Flächen, die sich längerfristig gut für eine Neuentwicklung eignen. Hervorzuheben sind insbesondere die Flächen am Wasser, die lagebedingt besondere Potenziale für eine städtebauliche Entwicklung bieten.

Große Chancen zur weiteren freiräumlichen Vernetzung ergeben sich durch die Ringanlagen. Sie können die einzelnen Innenstadtbereiche miteinander verbinden und gleichzeitig die Innenstadt an das großräumige Freiraumsystem der Stadt heranführen. Diese Anbindung besteht zum einen nach Osten über den Otto-Kraft-Platz und die Grünfläche südlich des Oberlandesgerichts und zum anderen nach Norden und Nord-Osten über die direkte

Anbindung an den Landschaftsraum von Kanal und Lippe. Letzterer birgt zugleich ein weiteres bedeutendes Freiraumpotenzial für die Hammer Innenstadt. Aufgrund der guten Lage am Wasser und an der Landschaft besteht die Möglichkeit, den Stadtraum im Norden der Innenstadt mit der Landschaft zu verknüpfen. Daher bieten sich weitere Querungen über Kanal und Lippe für Fußgänger und Radfahrer an. Die derzeitige Querung zur Innenstadt aus Richtung Norden für Fußgänger und Radfahrer über Lippe und Datteln-Hamm-Kanal ist lediglich straßenbegleitend neben zwei Bundesstraßen (B61/ B63) möglich. Im Zusammenhang mit der geplanten Erneuerung der Eisenbahnbrücke über Kanal und Lippe und mit der Realisierung des Radschnellweges ergeben sich diesbezüglich neue Potenziale für das Radverkehrsnetz.

Im zentralen Innenstadtbereich ergeben sich wichtige Entwicklungschancen insbesondere an den Querungspunkten der Fußgängerzone mit den Hauptverkehrsstraßen wie beispielsweise an der Stern-/Nordstraße und am Westentor. Die Verbindung ist an diesen Punkten teilweise stark eingeschränkt, sodass dort mit baulichen Maßnahmen verbesserte Querungsmöglichkeiten geschaffen werden können. Darüber hinaus gibt es im zentralen Bereich der Innenstadt sowie in den angrenzenden Quartieren vereinzelt Potenziale, neue Ankerpunkte für eine bessere Quartiersidentität zu schaffen.

Ein weiteres Potenzial bildet die in weiten Teilen bereits vorhandene außergewöhnlich gute Mischung zentraler Funktionen (Hochschule, Bildung, Verwaltung, Handel und Kultur), die in Zukunft weiter ausgebaut werden kann. Aufgrund der guten Verkehrsanbindung, der Freiraumsituation sowie der bestehenden Flächenpotenziale ergibt sich zudem Potenzial für einen Ausbau von Wohnen, Büro und Verwaltung. Auch die Handelsstruktur der Hammer Innenstadt besitzt Entwicklungspotenziale zur Profilierung und Vernetzung einzelner



- | | | | |
|--|---|--|---|
|  Mögliche Umstrukturierungsflächen (1. Ordnung) |  Aufwertungspotential des Straßenraums durch Allee |  Hochwertiger innerstädtischer Freiraum |  Potentielle Standorte für neue Identitätspunkte in den Quartieren |
|  Mögliche Umstrukturierungsflächen (2. Ordnung) |  Aufwertungspotential des Kreuzungsbereichs |  Aufwertung der Zugänge zum Wasser |  Potential zur Quartiersaufwertung |
|  Einrichtungen/ Teilbereiche mit positivem Entwicklungspotenzial |  Aufwertungspotential der fußläufigen Verbindungswirkung |  Attraktive Gewässersituation |  Potentieller Standort für neue Freizeitnutzung am Wasser |

Standorte in der Innenstadt. Durch Verkleinerungen und Zusammenlegungen von Handelslagen können zeitgemäße und funktionale Nutzungsgefüge entstehen.

Die geplante westliche Innenstadtumfahrung mit der B 63n und der RLG-Trasse hat erhebliche Potenziale für eine Beruhigung der Innenstadt und der südlich gelegenen Wohnquartiere. In Abhängigkeit von der Realisierungsperspektive für die B 63n sollen jedoch auch Alternativen geprüft werden, die im bestehenden Straßennetz eine verträglichere Abwicklung der Durchgangsverkehre erreichen. Insbesondere im Bereich Westring und Südring ist die Verkehrsführung vor dem Hintergrund der Entlastung Stern-/ Nordstraße zu prüfen.

8. Innenstadtdialog

Die politischen, sozialen und ökonomischen Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung erfordern ein strategisches und zwischen allen Beteiligten abgestimmtes Vorgehen. Durch die frühzeitige Einbeziehung von Bürgern und wichtigen Akteuren in Planungsprozesse kann die Planung besser auf die Bedürfnisse der direkt Betroffenen zugeschnitten werden. Auf diese Weise werden die Identifikation und Zufriedenheit der Bürger mit ihrer Gemeinde gestärkt und gleichzeitig spätere Konflikte bei der Umsetzung der Planungen verringert. Die Rahmenplanung für die Stadt Hamm ist durch intensive Mitwirkungsmöglichkeiten von Verfahrensbeginn an geprägt. Das Büro „Quaestio – Forschung+Beratung“ sowie das Büro „urbano“ haben die Veranstaltungen im Rahmen des Innenstadtdialoges im Auftrag der

Stadt begleitet. Folgende Termine fanden statt:

- ▶ Auftaktveranstaltung „Hamm Zukunft Innenstadt“ am 03.02.2013,
- ▶ Workshop zu Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten bei der Innenstadtentwicklung am 19.03.2013,
- ▶ Workshop „Wohnen und Wohnumfeld“ am 08.07.2013,
- ▶ Workshop „Kultur, Freizeit und Bildung“ am 18.07.2013,
- ▶ Öffentliche Präsentation der Zwischenergebnisse am 14.09.2013,
- ▶ Workshop „Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung“ am 23.09.2013,
- ▶ öffentlicher Dialog am verkaufsoffenen Sonntag am 27.10.2013,
- ▶ Bürger-Projekttag am 01.02.2015.

Die Veranstaltungen sind in einer zusammenfassenden Broschüre dokumentiert (siehe Anlagen). Mit dem breit angelegten Dialog wurden zum einen wesentliche Ideen und planungsrelevante Anregungen aus der Bürgerschaft gesammelt, die für die Konzepterarbeitung dieses Rahmenplans wichtige Impulse darstellen. Zum anderen wurde die Etablierung einer „gesellschaftlichen Allianz“ für die Innenstadt Hamm untersucht, um bürgerschaftliches Engagement für die Innenstadt zu bündeln.

Im Rahmen des Innenstadtdialogs wurden unter anderem die nachfolgend erläuterten zentralen Themenfelder und Anmerkungen gesammelt.

Räumliche Bewertungen
im Rahmen des Innenstadt-
dialogs

Innenstadtdialog



EINKAUFEN / EINZELHANDEL, GASTRONOMIE UND DIENSTLEISTUNGEN. Viele Anregungen bezogen sich auf eine attraktivere Gestaltung der Weststraße und den „Ausbau zur 1A-Lage“. Hierbei wurde auch die Stärkung der Verbindung zwischen Allee-Center und Weststraße hervorgehoben. Aber auch die Kanalkante wurde in Betracht gezogen, hier wurde unter anderem mehr Gastronomie angeregt. Auch auf die Situation des Handels an der Werler Straße und in der gesamten südlichen Innenstadt wurde Bezug genommen. Weitere wesentliche Hinweise und Anregungen waren:

- ▶ Einführung eines Fußgängerleitsystems in der Innenstadt mit Angaben zu Geschäften und deren Angeboten
- ▶ Werbegemeinschaft in der Weststraße aktivieren und unterstützen
- ▶ Eignungsanalyse zur Ermittlung der Qualitäten der Quartiere
- ▶ Stärkung des Wochenmarktes an der Pauluskirche
- ▶ Steigerung der Kaufkraft und Bindung von Bewohnern mit hoher Kaufkraft
- ▶ Umsätze nach Hamm ziehen und Alleinstellungsmerkmale entwickeln
- ▶ Verbesserung der Sicherheit und Sauberkeit
- ▶ Bessere Vernetzung und Netzwerkbildung von Einzelhandel und Gastronomie
- ▶ Einheitlicher Internetauftritt der Händler
- ▶ Leerstände in der Fußgängerzone mit Galerien, Ausstellungen überbrücken
- ▶ Verbesserung der Qualität der Außengastronomie

BILDUNG, KULTUR UND FREIZEIT. Die Kulturidentität des historischen Hammer Stadtkerns und dessen Stärkung war vielen Akteuren und der Öffentlichkeit bei den Veranstaltungen ein wichtiges Thema. Konkrete Verbesserungen wurden jedoch genauso angesprochen, wie ein „Naherholungsgebiet“ an der Lippe, wobei hier Gastronomie-, Sport- und Freizeiteinrichtungen vorgeschlagen wurden. Daneben wurden unter anderem folgende Anregungen gegeben:

- ▶ (Kulturelle) Zwischennutzung von Leerständen (z.B. Kunstcafé, Kinderbetreuung, Angebote für Kinder und Jugendliche)
- ▶ Straßenkunst und öffentliche Musikveranstaltungen (z.B. in Ringanlagen)
- ▶ Interkulturelle Begegnungsstätte
- ▶ Meile (Südstraße) attraktiver für Studenten machen
- ▶ Bürgerbüro in der Fußgängerzone; Ansprechpartner Einzelhandel, Touristik, Marktmeister, Gastronomie, Veranstaltungen, Ordnungsdienst
- ▶ Fördereinrichtung für behinderte Menschen nach Schulende
- ▶ Einrichtung eines Kindercafés in der Innenstadt
- ▶ Pavillon neben dem Gesundheitsamt als Galerie nutzen
- ▶ Entwicklung der Vereine am Kanal muss möglich bleiben
- ▶ Marketing für Kulturveranstaltungen intensivieren

WOHNEN UND WOHNUMFELD. Allgemein wurde eine weitere Attraktivierung der Gestaltung des Wohnumfeldes durch öffentliche und private Akteure angeregt. Von den Bürgern wurde ferner häufiger der Mangel an sanierten Wohnungen angesprochen. Angeregt wurde in diesem Zusammenhang z.B. konkret, Unterstützung und Beratung von Eigentümern aufzuzeigen (Möglichkeiten aufzeigen und den „Eigentümer an die Hand nehmen“). Weitere Anregungen waren:

- ▶ Baugruppen als neue Investoren
- ▶ Baulücken im Hammer Osten schließen
- ▶ Kanalkante: nicht nur Wohnen, sondern auch Hotel zulassen
- ▶ Bei einer Wohnbauentwicklung im Nordring Umgang mit Drogentreff klären
- ▶ Mehrgenerationenwohnen fördern
- ▶ Fehlende Stellplätze für Mieterinnen und Mieter
- ▶ Zu wenige Spielplätze für kleine Kinder
- ▶ Kritik an der Rolle der Stadt als Marktteilnehmer und Konkurrent für private Eigentümer (z.B. Studentenwohnheime)

- ▶ Ansprechpartner in der Verwaltung bekanntmachen, wenn Eigeninitiative für die Gestaltung des öffentlichen Raums gewünscht wird
- ▶ Einführung eines Quartiersarchitekten zur Beratung von Hauseigentümern
- ▶ Forcierung von Wohnformen für junge Familien
- ▶ Weiterentwicklung des Wohnumfeldes am Museumsquartier
- ▶ Spielstraßen einrichten (Sedan-, Taubenstraße)
- ▶ Stärkere Einbindung des Inklusions- und des Integrationsgedankens
- ▶ Schaffung von attraktivem Wohnraum für Studenten in der Innenstadt
- ▶ Nutzung des Mehrgenerationenhauses Feidikstraße zur Attraktivierung des Wohnumfeldes in der südlichen Innenstadt

GESTALTUNG UND AUFENTHALTSQUALITÄT. Ein hohes Interesse bestand auch an der Verbesserung der Gestaltung und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Dies bezog sich sowohl auf die stark frequentierten (Einkaufs-) Zonen, als auch auf das Wohnumfeld. So wurde häufig das Schließen der Baulücken in der Innenstadt gefordert. Als größeres Projekt wurde dabei der Santa-Monica-Platz angesprochen und hier eine Bebauung mit Tiefgarage gefordert. Auch das Westentor bzw. der Eingang zur Weststraße soll nach Meinung mehrerer Bürger aufgewertet werden. Eine weitere konkrete Maßnahme wurde mit der Alleestraße angesprochen. Diese solle wiederbelebt und zu einer Allee entwickelt werden. Weitere wesentliche Hinweise und Anregungen waren:

- ▶ Schaffung von weiteren Verweil- und Ruhezonen in der Fußgängerzone
- ▶ Mehr Sitz- und Spielmöglichkeiten für Jung und Alt
- ▶ Abbau von Angsträumen
- ▶ Öffentliche zugängliche und behindertengerechte Toiletten
- ▶ Kunst im öffentlichen Raum

- ▶ Mangelndes Sicherheitsgefühl in den Ringanlagen (insb. Nordring) und Kanal
- ▶ Beleuchtung in die Ringanlagen
- ▶ Öffentlichen Raum vor dem Allee-Center anlegen
- ▶ Aufenthaltsqualität in südlicher Innenstadt durch Verkehrsberuhigung erhöhen
- ▶ Der Vermüllung in der City entgegentreten
- ▶ Fassaden interessanter/ bunter gestalten
- ▶ Mehr Aufenthaltsqualität auf dem Markt
- ▶ Lärmbelästigung im Sommer im Bereich der Wallanlagen, insbesondere Ostring

VERKEHR. Viele Bürger beschäftigt insbesondere die Situation für Radfahrer und Fußgänger. So wird eine Nachverdichtung des vorhandenen Radwegenetzes angeregt. Aber auch die starke Belastung durch die Hauptverkehrsstraßen wird angesprochen. So wurde die Reduzierung des LKW-Durchgangsverkehrs durch die Innenstadt gewünscht. Weitere Anmerkungen und Anregungen waren:

- ▶ „Bike + Ride“ vor Bahnhof vergrößern
- ▶ stärkere Abgrenzung von Fußgängerwegen und Fahrradwegen, um die allgemeine Sicherheit zu gewährleisten
- ▶ Optimierung der Beschilderung für Radfahrer in Einbahnstraßen, z.B. Martin-Luther-Straße in Richtung Westentor
- ▶ Bürgersteige absenken, weniger Kopfsteinpflaster
- ▶ Teilverbannung von Verkehr aus der Innenstadt
- ▶ Bau weiterer Kreisverkehre
- ▶ Verkehrsberuhigung bzw. Einrichtung von Spielstraßen in der Sedanstraße, der Taubenstraße und der Grünstraße in der südlichen Innenstadt
- ▶ Umgestaltung Bushaltestelle Westentor

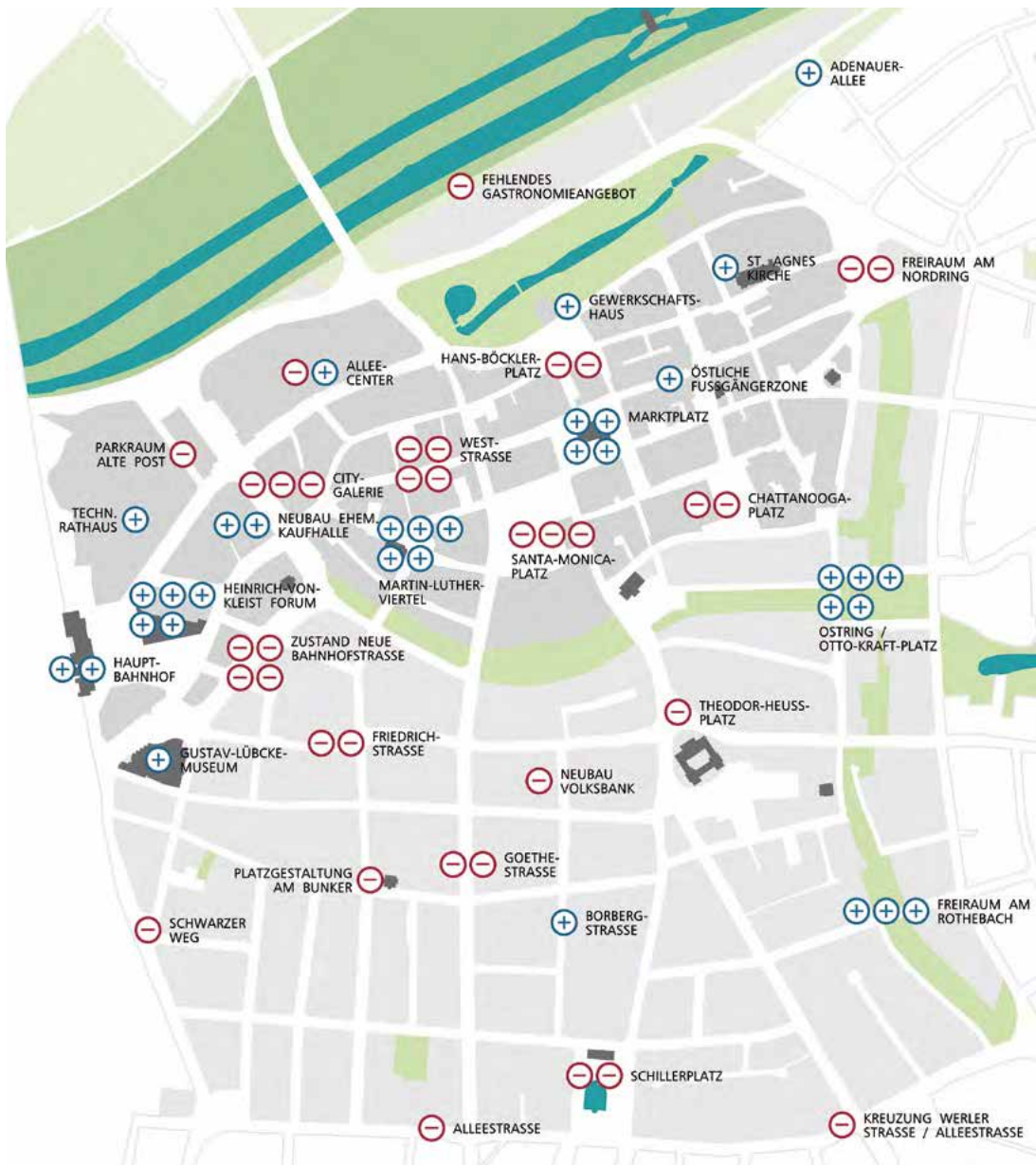
Viele Anregungen waren wichtige Hinweise für die Rahmenplanerarbeit und wurden entsprechend berücksichtigt. Einige Anregungen sind für die weitere Detailplanung von Bedeutung und sind daher grundsätzlich für die



Bürgerprojekttag

planenden Ämter der Stadt Hamm hilfreich. Für die Ebene und Maßstäblichkeit der Rahmenplanung waren sie daher noch nicht verwertbar. Daher wurden diese Anregungen mit der Bitte um zukünftige Berücksichtigung an die Fachämter weitergeleitet. In der weiteren Projektebene werden diese Anregungen auf Umsetzbarkeit geprüft. Eine Vielzahl der genannten Hinweise ist in die konkreten Projekte und Maßnahmen eingeflossen, welche in Teil II der „Perspektive Innenstadt 2030“, also dem Part „Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie“ dargestellt werden.

Parallel zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurden auch die für die Innenstadt maßgeblichen Institutionen und Akteure beteiligt. Hierzu zählen in erster Linie die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (Polizei, IHK, etc.) als auch Vertreter der Händlerschaft und sonstiger Verbände sowie verschiedene Grundstückseigentümer. Darüber hinaus wurden auch mehrere städtische Fachämter sowie das Stadtmarketing und die Wirtschaftsförderung Hamm WFH in das Planungsverfahren eingebunden (vgl. auch Kapitel 2).



Kartierung der Bewertungen durch Bürger im Rahmen der Veranstaltungen am 14.09.13 und 27.10.13.

9. Leitziele

Aus der Analyse und dem Beteiligungsprozess wurden die nachfolgenden generellen Zielsetzungen als Vorgabe der Rahmenplankonzeption für die Hammer Innenstadt abgeleitet:

1. Einzelhandel und Nahversorgung stärken
2. Wohnstandorte sichern und entwickeln
3. Räumliche und gestalterische Qualität der Innenstadt verbessern
4. Potenziale der Lage am Wasser nutzen
5. Quartiere profilieren
6. Verkehr innenstadtverträglich organisieren
7. Beitrag zu Stadtökologie, Klimazielen und Freiraumqualität leisten

EINZELHANDEL UND NAHVERSORGUNG STÄRKEN. Die gegenwärtige Situation des Einzelhandels in der Hammer Innenstadt war ein wesentlicher Anlass zur Fortschreibung der Rahmenplanung. Aufgabe ist es, die Hammer Innenstadt als zentralen Versorgungsbereich besser aufzustellen und so auch die Gesamtstadt im Vergleich mit anderen Städten – insbesondere den umliegenden Mittelzentren wie Soest oder Unna – konkurrenzfähig zu halten. Daraus leiten sich folgende Ziele ab:

- Die unterschiedlichen Handelslagen, insbesondere die 1A-Lagen, sollen miteinander verknüpft werden. Dabei ist das Alleecenter besser in das Stadtgefüge einzubinden.
- In der südlichen Innenstadt soll die wohnortnahe Versorgung so weit wie möglich gestützt werden.
- Die Gebäudegestaltung und der öffentliche Raum insbesondere im Kernbereich der Innenstadt sowie in stark frequentierten Stadtbereichen sollen ein attraktives Gesamtbild ergeben und eine hohe Aufenthaltsqualität ermöglichen.
- Das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept sowie das Vergnügungsstättenkonzept sollen weiterhin die Basis der Handelsentwicklung und der Versorgung bilden.

WOHNSTANDORTE SICHERN UND ENTWICKELN. Gegenwärtig wird die Innenstadt als Wohnstandort wiederentdeckt und ist zunehmend mit einem positiven Image versehen. Die Hammer Innenstadt soll zukünftig in der Bedeutung als Wohnstandort noch gewinnen und ein attraktives Angebot an Wohnungen für breit gefächerte Nachfragegruppen bereithalten. Hieraus ergeben sich folgende Ziele:

- Urbanes Wohnen in der Innenstadt soll gestärkt werden. Dabei ist der Bedarf an senioren-, behinderten- und familiengerechtem Wohnen sowie an zukunftsweisenden Wohnformen zu berücksichtigen.
- Es sollen sowohl für breite Bevölkerungsgruppen als auch für sozial schwächere sowie für Bevölkerungsgruppen mit höheren Wohnansprüchen Angebote in der Innenstadt vorhanden sein.
- Die Dichte der Bebauung soll dem innerstädtischen Kontext einer mehrgeschossigen Bauweise Rechnung tragen, die Maßstäblichkeit der Bebauung soll dabei in Bezug zu den Straßen, Wegen und Plätzen berücksichtigt werden.
- Inklusion und Integration sollen gefördert werden. Insbesondere soll die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, aber auch bei Zugängen zu Gebäuden gewährleistet werden.

RÄUMLICHE UND GESTALTERISCHE QUALITÄT DER INNENSTADT VERBESSERT. Die Hammer Innenstadt soll ihre gestalterische Qualität ausbauen und dabei die Potentiale ihres historischen Stadtgrundrisses nutzen. So wird die Innenstadt zu einem Aushängeschild für die Gesamtstadt. Durch folgende Ziele sollen sowohl die Qualitäten des Gebäudebestands als auch des Freiraums und des öffentlichen Raums verbessert werden:

- Bei der Gestaltung und Anordnung von Gebäuden sollen der historische Stadtgrundriss und historische Gebäudeabmessungen berücksichtigt werden.

- ▶ Die bestehenden Baulücken in der Randbebauung sollen durch attraktive innerstädtische Bebauung geschlossen werden.
- ▶ Auf rückwärtigen, mindergenutzten und an den öffentlichen Raum angrenzenden Grundstücksteilen sollen zum öffentlichen Raum Raumkanten geschaffen werden, wenn möglich durch bauliche Ergänzungen, wenn dies nicht möglich ist, alternativ auch durch Mauern, geschnittene Hecken oder Baumreihen. Ebenerdige Stellplätze sollen vermieden werden.
- ▶ Die Maßstäblichkeit der bestehenden Gebäude soll erhalten bleiben. Die vorhandenen baulichen Großstrukturen sollen sich in diese integrieren, während neue Großprojekte auf ihre Stadtverträglichkeit geprüft und in die bestehenden Strukturen eingebunden werden sollen.
- ▶ Gebäudefassaden sowie Werbeanlagen sollen attraktiv gestaltet werden, wobei insbesondere eine ansprechende Erdgeschosszone zu schaffen ist.
- ▶ Die Stadteingänge sollen deutlich markiert und erfahrbar gemacht werden. Bestehende attraktive Stadteingangssituationen sollen in ihrer baulichen Struktur erhalten und nicht beeinträchtigt werden.
- ▶ Das Netz der öffentlichen Räume soll entsprechend dem historischen Stadtgrundriss erhalten werden. Die Oberflächen und Ausstattungselemente insbesondere der fußgängerfreundlichen Bereiche soll attraktiv sein und einem durchgängigen Gestaltungsprinzip folgen.

POTENZIALE DER LAGE AM WASSER NUTZEN. Die unmittelbare Lage der Innenstadt an Kanal und Lippe bedeutet einen Standortvorteil gegenüber anderen Städten in der Region. Diese Potenziale gilt es in Zukunft insbesondere in den Bereichen Tourismus, Freizeit und Wohnen auszubauen. Hieraus ergeben sich folgende Ziele:

- ▶ Die Innenstadt soll sich dem Wasser zuwenden, die baulichen und freiräumlichen Entwicklungspotentiale am Kanal sol-

len genutzt werden. Die Öffentlichkeit soll so weit wie möglich Zugang zum Kanalufer haben.

- ▶ Bestehende Nutzungen am Kanal sollen so weit wie möglich integriert werden, Mindernutzungen der attraktiven Lagen sollen vermieden werden.
- ▶ Die Lippe soll durch Brückenverbindungen und Wegebeziehungen erlebbar gemacht und in das innerstädtische Freiraumsystem stärker eingebunden werden.
- ▶ Die Wasserlagen sollen insbesondere auch vor dem Hintergrund der touristischen Attraktivität Hamms weiterentwickelt und ergänzend auch mit Freizeit- und Gastronomienutzungen ausgestattet werden.

QUARTIERE PROFILIEREN. Die stärkere Profilierung der einzelnen Quartiere ist ein wichtiges Entwicklungsziel. Es bietet sich an, in den Quartieren Beteiligungs- und Mitwirkungsprozesse anzustoßen, um Quartiersbewusstsein und die Quartiersidentität zu stärken und wichtige Projekte zu entwickeln. Daraus resultieren folgende Ziele:

- ▶ Die Stärkung urbanen Wohnens in der Innenstadt soll lebendige Stadtquartiere befördern.
- ▶ Quartiersmittelpunkte und Verbindungsachsen für Radfahrer und Fußgänger in den Kernbereich der Innenstadt sollen aufgewertet werden. Dabei sind die unterschiedlichen Funktionen des öffentlichen Raums und angrenzende Nutzungen mit einzubeziehen.
- ▶ Identitätsstiftende und historische Gebäude sollen erhalten und aufgewertet oder umgenutzt werden.
- ▶ Die Straßenbeleuchtung sowie die Anstrahlung von Gebäuden sollen sich einem Gesamtkonzept unterordnen. Hierbei sollen identitätsstiftende Gebäude und Orte besonders zur Geltung kommen.
- ▶ Unübersichtliche und/oder schlecht beleuchtete Raumsituationen (sog. „Angsträume“) sollen in allen Innenstadtquartieren vermieden werden.

- Bei baulichen Maßnahmen sollen, sofern möglich, Mitwirkungsprozesse und Beteiligungsformate angeboten werden.

VERKEHR INNENSTADTVERTÄGLICH ORGANISIEREN. Die deutliche Verkehrsbelastung der Innenstadt soll zukünftig reduziert und eine bessere Verträglichkeit von Autoverkehr und Innenstadtnutzungen (Handel, Wohnen) erreicht werden. Gleichzeitig sollen öffentlicher Personennahverkehr und Radverkehr gestärkt werden.

- Die Straßenverkehrsbelastung (insb. Durchgangsverkehr) soll reduziert und verträglicher gestaltet werden. Der Bau einer Innenstadturnfahung wird seitens der Stadt weiter angestrebt. Alternativ sollen Potenziale im vorhandenen Straßennetz geprüft werden, um die Belastungen des Durchgangsverkehrs zu mindern.
- Die Fußgängerzone soll möglichst durchgängig und an den Querungspunkten mit befahrenen Straßen fußgängerfreundlich sein.
- Die Qualitäten des Rad- und Fußwegenetzes sollen weiter ausgebaut werden, wobei insbesondere die Rad- und Fußwegeverbindungen durch die Ringanlagen zu berücksichtigen sind. An den Hauptverkehrsstraßen sollen die Potenziale für Begrünung sowie der Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer so weit wie möglich ausgeschöpft werden.
- Die Belastung des Stadtraumes durch den ruhenden Verkehr soll so gering wie möglich gehalten werden. Die Parkplätze sind daher in Platz sparender Form, nach Möglichkeit in Tiefgaragen oder Parkhäusern und in guter Lage zu den Hauptverkehrsstraßen anzuordnen.

BEITRAG ZU STADTÖKOLOGIE, KLIMAZIELEN UND FREIRAUMQUALITÄT LEISTEN . Bei allen Maßnahmen der künftigen Innenstadtentwicklung sind stadtökologische und klimatische Ziele integraler Bestandteil.

- Die Ringanlagen, der Freiraumbereich an Lippe und Kanal und der Rothebachgrünzug sowie deren verbindende Elemente sind zu erhalten und weiterzuentwickeln. Daneben sollen bestehende kleinteilige Grünanlagen in der Innenstadt erhalten werden. Es soll bei Grünanlagen eine übersichtliche Gestaltung erfolgen.
- Grünanlagen und Grünanlagen an Straßen sind nach einem durchgängigen, hochwertigen Gestaltungsprinzip zu gestalten und zu pflegen. Insbesondere an den Straßenräumen der Hauptverkehrsstraßen sollen Grünelemente im Straßenraum angelegt werden (Alleen).
- Bestehende Höfe, Innenhöfe und Gärten, die neben ökologischen Funktionen dem Aufenthalt, dem Kinderspiel und der Erholung dienen, sollen in ihrer Qualität erhalten und weiterentwickelt werden.
- Die energetische Sanierung von öffentlichen Gebäuden soll weiter vorangetrieben werden. Private Gebäudeeigentümer sollen bei der energetischen Sanierung Unterstützung und Beratung erhalten.
- Die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsträger (Fuß- und Fahrradverkehr, e-mobility) soll durch den Ausbau der Infrastruktur erleichtert werden.
- Die Nutzung von Fernwärme soll in der Innenstadt gesichert – und wenn möglich – ausgebaut werden.

10. Städtebauliches Rahmenkonzept

Das Gesamtkonzept für die Hammer Innenstadt ist stufenweise aufgebaut. Es fußt auf den bereits aufgezeigten grundlegenden Untersuchungen sowie den daraus abgeleiteten Handlungsfeldern und Leitzielen.

Das vorliegende Konzept ist eine Zusammenführung der Maßnahmen zur Entwicklung und Aufwertung der Hammer Innenstadt, mit dem Ziel, Synergien zu erzeugen und eine abgestimmte und ausgewogene Innenstadtentwicklung zu gewährleisten. Dabei wurden bestehende Planungen überprüft und integriert, sowie Anregungen der Öffentlichkeit aufgegriffen.

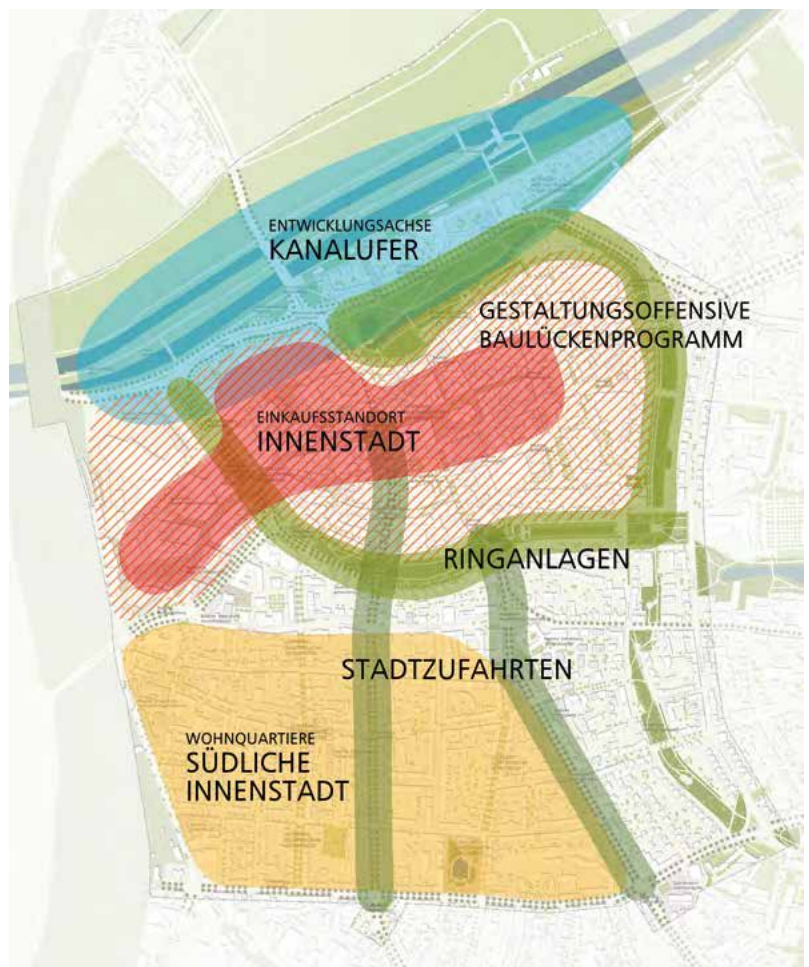
Die Beschreibung des Konzepts ist – ähnlich wie die Analyse – nach Themenfeldern gegliedert und soll erläutern, wie die einzelnen Maßnahmen zusammenwirken. Das Konzept setzt gezielt auch räumliche Schwerpunkte, die neben dem Kernbereich der Innenstadt auch das Kanalufer im Norden und die Wohnquartiere der Südlichen Innenstadt umfassen.

10.1 Stadtstruktur, Gestaltung und Denkmalschutz

Die Struktur der Hammer Innenstadt verfügt über ein starkes städtebauliches Grundgerüst, weist aber auch erhebliche gestalterische Mängel auf.

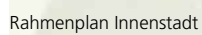
Einen wichtigen Baustein zur Aufwertung des Stadtraums bilden die Ringanlagen. Diese gilt es im Sinne des bereits in Teilen umgesetzten Ringanlagenkonzepts als Begrenzung der Innenstadt zu komplettieren. So ist die Innenstadt in der räumlichen Struktur besser zu ordnen und an den Landschaftsraum im Norden anzuschließen.

Die Aufwertung des öffentlichen Raums bietet einen weiteren Beitrag zur Verbesserung der räumlichen Struktur. Straßen, Wege und Plätze sollen benutzerfreundlicher gestaltet und auf die verschiedenen Zielgruppen (z.B. Seni-



oren, Kinder, Jugendliche) zugeschnitten werden. Dabei ist die Gestaltungsqualität durch die Wahl hochwertiger Bodenbeläge und anspruchsvoller Ausstattung zu sichern. Eine auf die Bedürfnisse des Fußgängers ausgerichtete Beleuchtung des öffentlichen Raums soll erfolgen, welche die Orientierung in den Quartieren verbessert. Unübersichtliche und/oder schlecht beleuchtete Raumsituationen (sog. „Angsträume“) sollen vermieden werden. Eine nächtliche dezente Anstrahlung stadträumlich wichtiger Gebäude wird angestrebt (Beleuchtungskonzept). Darüber hinaus sollen die Stadteingänge deutlich markiert und erfahrbar gemacht werden. Bestehende attraktive Stadteingangssituationen sollen in ihrer baulichen Struktur erhalten und nicht beeinträchtigt werden. Die Hauptverkehrsstraßen sollen als attraktive Stadtzufahrten gliedernde Strukturelemente der Innenstadt darstellen.

Schwerpunkte Rahmenplanung



Weiter gilt es, den Stadtgrundriss zu reparieren. Ziel ist nicht eine historische Rekonstruktion um jeden Preis, sondern ein Stadtgrundriss, der nach Möglichkeit durchgängige Raumkanten ausbildet und so eine klare Trennung zwischen bebautem Raum und den angrenzenden Straßen- und Freiräumen bietet. Hierbei ist der mittelalterliche Grundriss besonders hervorzuheben. Auch der gründerzeitliche Grundriss der Quartiere entlang der Ringanlagen, der südlichen Innenstadt und des Bahnhofquartiers ist von hoher Qualität, welche erhalten werden soll. Ebenso haben denkmalpflegerische Aspekte sowie auch die Bodendenkmalpflege (hier sei auf die Stadtmauer der Stadt Hamm verwiesen, deren Reste teilweise unter der Bodenoberfläche noch erhalten sind) eine große Bedeutung für die Innenstadt. Von großer Relevanz ist hier der Umgang mit bzw. die Schließung von offenen Blockrändern und Baulücken. Bei Neubauten ist auf ein harmonisches Einfügen in die Bestandsbebauung zu achten. Hierzu sollte sich die Bebauung an der vorherrschenden Maßstäblichkeit, Baufluchten, den Geschosshöhen bzw. Traufhöhen, den Dachformen und der Materialwahl orientieren. Grundsätzlich ist die vorhandene historische Bausubstanz zu erhalten und zu schützen, dies schließt eine Anpassung an zeitgemäße Anforderungen nicht aus. Neue Großprojekte sollen auf ihre Stadtverträglichkeit geprüft und in die bestehenden Strukturen eingebunden werden. Durch eine im öffentlichen Raum wahrnehmbare ansprechende und einladende Gestaltung der Erdgeschosszonen, die nicht abweisend und monoton wirkt, sowie durch barrierefreie und transparent gestaltete Zugänge sollen im Innenstadtbereich belebte Erdgeschossbereiche geschaffen werden.

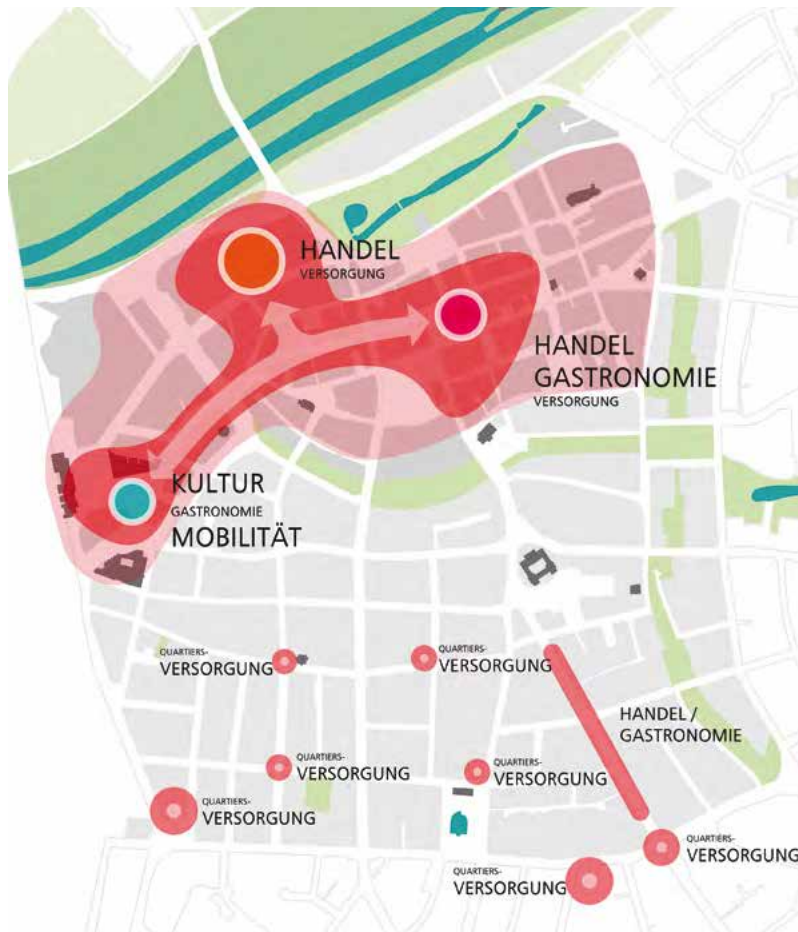
Insgesamt wird ein klar gegliedertes Stadtbild angestrebt, in dem vereinzelt besondere Orte mit Identifikations- und Orientierungswert - wie beispielsweise Quartiersplätze - entwickelt werden.



10.2 Einzelhandel, Nahversorgung und Akteursstruktur im Handel

Die Stärke der Hammer Innenstadt ist begründet in den vielfältigen Einkaufslagen mit ihren unterschiedlichen Ausprägungen. Durch eine stärkere Profilierung der einzelnen Teilquartiere kann in Hamm ein insgesamt abwechslungsreiches Einzelhandelsangebot geschaffen werden. In der Innenstadt soll es künftig drei Pole geben, zwischen denen sich der Handelsbereich aufspannt. Handelsschwerpunkt bildet das Allee-Center, die Weststraße sowie der Verbindungsbereich, der Marktplatz mit angrenzenden Straßenräumen wird als gastronomischer Schwerpunkt ausgebaut, das Bahnhofsquartier wird mit dem Schwerpunkt Kultur weiterentwickelt. Die drei Pole werden durch die Achse Weststraße – Bahnhofsstraße miteinander verbunden.

Rahmenkonzept Stadtstruktur und -gestalt mit Urkataster 1828 in rot



Rahmenkonzept Einzelhandel und Nahversorgung

Ein bedeutendes Potenzial der Einzelhandelsstruktur ist die Anbindung des Allee-Centers an die Fußgängerzone. Das Allee-Center ist ein wichtiger Anziehungspunkt für den Einzelhandelsstandort Hamm. Es liegt jedoch in einer von der Fußgängerzone abgesetzten Lage und weist nur eine schwache Anbindung an diese auf. Durch eine verbesserte Verknüpfung des Allee-Centers mit dem zentralen Fußgängerbereich können Synergieeffekte durch das Center für beide Standorte freigesetzt werden. Zukünftig soll die Innenstadt den Kunden sowohl das bequeme Einkaufserlebnis in einem Shoppingcenter als auch den gemütlichen Innenstadtbummel bieten. Bedeutend für eine positive Gesamtentwicklung ist eine bessere Verknüpfung der unterschiedlichen Standorte. Hierbei müssen in erster Linie die Kreuzungsbereiche von Bundesstraßen und Haupteinkaufsstraßen passantenfreundlicher gestaltet werden.

Generell ist auch die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität der Einzelhandelslagen und deren Umgebung zu verbessern. Hierzu sollen die Gebäudefassaden aufgewertet sowie störende Werbeanlagen und Ausleger beseitigt oder durch ansprechendere ersetzt werden. Sondernutzungen im öffentlichen Raum (Insb. private Verkaufsstände und Möblierung) sollen die Durchgängigkeit und das Erscheinungsbild der Straßen und Plätze nicht beeinträchtigen und einen geordneten Eindruck machen. Ebenso sollen die Gestaltungsqualität der Außengastronomie erhöht und mehr Sitz- und Spielgelegenheiten geschaffen werden.

In den südlich und südöstlich an die City grenzenden Wohnquartieren ist die Einzelhandelsstruktur ebenfalls zu verbessern. Hier gilt es, die bestehenden Versorgungsschwerpunkte zu stärken und deren barrierefreie Erreichbarkeit aus den Quartieren sicherzustellen. Das aktuell gültige Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept besitzt eine für diese Rahmenplanung ausreichende Aktualität und Tragfähigkeit. Die Fortschreibung des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzepts sollte daher nur im Bedarfsfall neu abstimmt werden.

Die positive Zusammenarbeit von Händler-schaft, Stadt und Bürgern während des Innenstadtdialogs und der Erarbeitung des Rahmenplans soll auch für zukünftige Projekte weitergeführt werden.

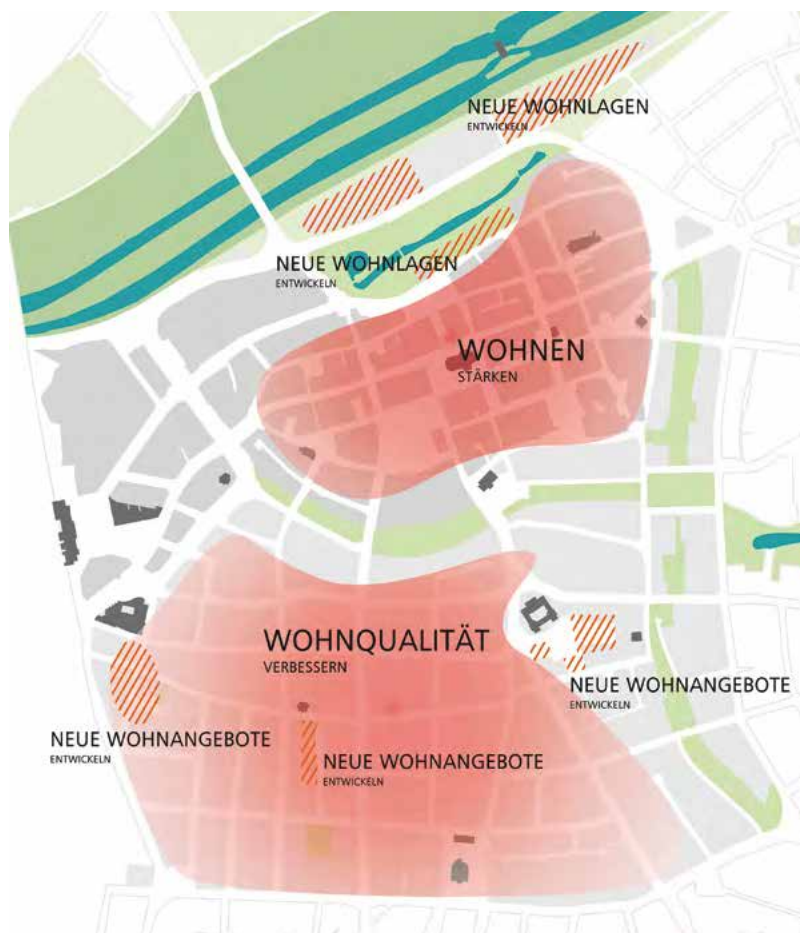
10.3 Wohnen, Quartiere und Sozialstruktur

Gegenwärtig zeichnet sich in weiten Bevölkerungsgruppen ein neuer Trend zum innerstädtischen Wohnen ab. Die Innenstadt wird als Wohnstandort wiederentdeckt und ist zunehmend mit einem positiven Image versehen.

Im Kernbereich Innenstadt und in deren unmittelbaren Umfeld bietet die Stadt ein umfangreiches Wohnungsangebot mit optimaler Anbindung für Pendler. Hier gilt es, den Woh-

nungsbestand aufzuwerten und an die veränderte Nachfrage anzupassen. Die Haushalte werden zunehmend kleiner, zudem nimmt der Pro-Kopf-Bedarf an Wohnfläche zu. In Zukunft muss daher mehr Wohnraum für Studenten, Singles und kleinere Haushalte geschaffen werden. In Ergänzung zur Anpassung des Bestands bedarf es der Entwicklung neuer Wohnstandorte in attraktiven Innenstadtlagen. Ein gutes Beispiel ist hier das Museumsquartier, in dem aktuell auf der Fläche des alten Stadtbads hochwertiger Wohnraum geschaffen wird. Um dem bestehenden Mangel an hochwertigen Wohnungsangeboten entgegenzuwirken, sollen mehrere neue Wohnlagen erschlossen werden. Die wichtigsten Vorhaben sind die beiden neuen Wohnquartiere am Datteln-Hamm-Kanal, wobei im Kanalquartier überwiegend hochwertige Eigentumswohnungen und im Schleusenquartier Einfamilienhäuser geschaffen werden. Weiter sollen auch am Nordring, am Rathaus, an der Ferdinand-Poggel-Straße und an der Sedanstraße neue Wohnanlagen entstehen.

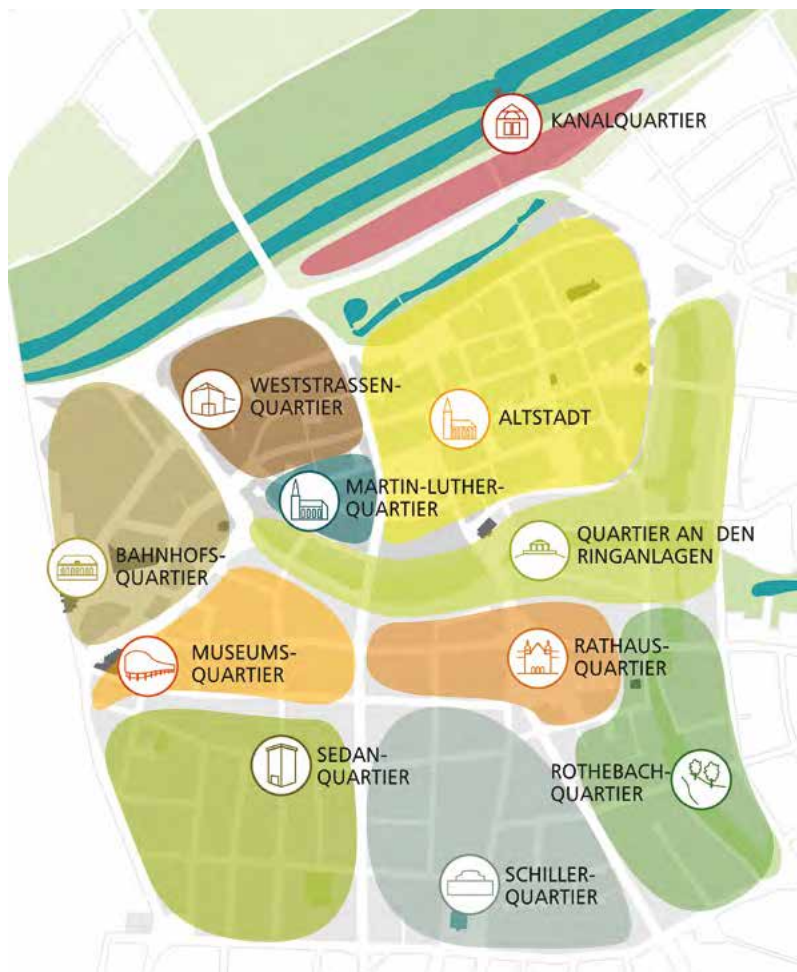
Die südliche Innenstadt wird als durchmischter Wohnstandort erhalten und gestärkt. Durch die Aufwertung des öffentlichen Raums, den Neubau von Wohnungen, die Sanierung des Bestands und eine Verbesserung der Wegeverbindungen sollen neue Impulse gesetzt werden. Die einzelnen Projekte sollen durch eine intensive Bürgerbeteiligung begleitet werden. Ziel muss es sein, die Nutzungsvielfalt als Standortfaktor dahingehend auszubauen, dass die Innenstadt für alle Bevölkerungsgruppen – also junge Menschen, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen, Familien, Menschen mit Migrationshintergrund, Menschen mit hoher und weniger hoher Bildung – gleichermaßen attraktiv ist. Behinderte und mobilitätseingeschränkte Personen sollen sich ohne Einschränkung in der Innenstadt bewegen können (Barrierefreiheit). Das Ermöglichen von Inklusion und Integration wurden in den Bürgerbeteiligungen wiederholt angeregt.



Rahmenkonzept Wohnen

Bei Umbau bestehender und Schaffung neuer Wohnangebote sind unterschiedliche heutige und potentielle Bewohnergruppen in der Innenstadt zu berücksichtigen. Hierbei ist die Berücksichtigung der Milieukonstellation in der Innenstadt und auch der Milieuprognose, wie sie der vhw untersucht hat, hilfreich. Die Ergebnisse sind in einer gesonderten Veröffentlichung dokumentiert (siehe Anlage).

Neben der allgemeinen Stärkung des Wohnangebots soll die Ausbildung lebendiger Stadtquartiere vorangetrieben werden. Das bisher diffus als „südliche Innenstadt“ bezeichnete Wohngebiet soll sich – wie bereits im Kernbereich Innenstadt – zukünftig in kleinere Untereinheiten bzw. Quartiere mit eigenen Identitäten aufteilen. Wichtig sind dafür markante Gebäude bzw. Plätze, die als Identifikationsmerkmal und Treffpunkte dienen. Für



Rahmenkonzept Quartiere

die südliche Innenstadt können das der Hochbunker an der Sedanstraße, der Schillerplatz mit dem umgebauten Bunker oder der zentrale Grünzug „Rothebach“ sein. Die tatsächliche Benennung und Aneignung der Quartiere kann zwar unterstützt werden, muss letztendlich aber durch die Bewohnerschaft selbst geschehen. Die neuen Quartiersmittelpunkte sollen durch verbesserte Rad- und Fußwegeverbindungen besser an das Quartier und die Altstadt angebunden werden.

Die Außenfassaden von markanten, identitätsstiftenden und historischen Gebäuden, wozu auch die Bunker zählen, sollen erhalten und durch Lichtinszenierungen betont werden. Weiterhin sollen unübersichtliche und/oder schlecht beleuchtete „Angsträume“ in allen Innenstadtquartieren vermieden werden. Durch

die attraktive Gestaltung sollen das allgemeine Wohlbefinden im öffentlichen Raum gestärkt und Vandalismus sowie Kriminalität generell reduziert werden (städtebauliche Kriminalprävention).

Für den Erfolg der einzelnen Maßnahmen ist eine möglichst intensive Beteiligung von Anwohnern notwendig. Daher sollen im weiteren Verlauf umfangreiche Mitwirkungsprozesse und Beteiligungsformate angeboten werden.

10.4 Soziale Infrastruktur, Kultur

Das bestehende Angebot an sozialen und kulturellen Einrichtungen soll auch in Zukunft eine Grundlage für den lebendigen und vielfältigen Wohnstandort Innenstadt bilden. Die bestehenden Einrichtungen sollen daher gehalten und – wenn sinnvoll – ausgebaut werden. Hierbei sind drei Schwerpunkte zu nennen:

- ▶ Im kulturellen Bereich sollen das Kreativquartier Martin-Luther-Viertel sowie das neue Bahnhofsumfeld gestärkt werden,
- ▶ Die südliche Innenstadt zeigt aktuell verschiedene sozialräumliche Probleme auf und sollte daher bei sozialen Projekten vorrangig behandelt werden. Mit dem Feidikforum verfügt das Quartier bereits über ein gut funktionierendes soziales Zentrum. Durch einen weiteren Ausbau der Angebote soll das Forum noch stärker als bisher zur Bündelung der Stadtteilangebote und zur Kriminalprävention beitragen sowie eine Vielzahl von Angeboten im Bereich Bildung, Berufsorientierung sowie Wohnen, Pflege und Mobilität bereitstellen. Die Serviceangebote sollen den integrativen Austausch und Zusammenhalt im Quartier fördern.
- ▶ Das Angebot für Jugendliche soll ausgebaut werden. Hierzu dienen neben dem Ausbau des Feidikforums auch die Sanierung des Jugendkulturzentrums KUBUS und die Erarbeitung eines Spiel- und Freizeitkonzepts.

10.5 Freiraumsituation, Spiel- und Sportanlagen, Klima

Die Hammer Innenstadt weist bereits heute einen hochwertigen innenstadtnahen Freiraum auf, der in Teilbereichen noch verbessert werden kann. Wichtigster Baustein ist die Vervollständigung und Aufwertung der Ringanlagen. Die Grünanlagen sollen gemäß ihrem ursprünglichen oder dem neu geplanten Charakter einheitlich erhalten, gepflegt und aufgewertet werden.

Die nördlich der Innenstadt liegende Lippeaue soll zukünftig einen höheren Freizeitwert besitzen. Hierzu sollen das Wegenetz erneuert und neue Brücken- bzw. Wegeverbindungen zur Innenstadt geschaffen werden. Als neues touristisches Highlight soll ein neues Besucherzentrum die Technik der historischen Schleuse erläutern. Die bestehenden Freizeitnutzungen am Kanal sollen erhalten und in die Konzeptionen integriert werden. Die Eingänge zur Innenstadt und die Hauptzufahrtsstraßen werden durch Neupflanzungen von Bäumen bzw. Alleen gestalterisch aufgewertet. Grünelemente an Straßen, Wegen und auf Plätzen sollen nicht beliebig, sondern einem durchgängigen Gestaltungsprinzip folgend angepflanzt werden. Insbesondere an den Straßenräumen der Hauptverkehrsachsen sollen Grünelemente im Straßenraum angelegt werden (Alleen). Bestehende Höfe, Innenhöfe und Gärten, die neben ökologischen Funktionen dem Aufenthalt, dem Kinderspiel und der Erholung dienen, sollen in ihrer Qualität erhalten und weiterentwickelt werden. Die Verbindung von Bahnhof und Pauluskirche wird als Fußgängerzone weiter gestärkt, welche sich auch weiter nach Osten bis zur Antonistraße fortsetzt. Auch die Kirche St. Agnes wird in das System fußgängerfreundlicher öffentlicher Räume einbezogen. Die Quartiere sollen durch attraktive öffentliche Räume mit dem Kernbereich Innenstadt sowie untereinander vernetzt werden (Quartiersverbindungen). Hier werden insbesondere Quartiersmittelpunkte de-



Rahmenkonzept Soziale Infrastruktur, Kultur



Klimaschutz und Umsetzung



Rahmenkonzept Freiraum

finiert, die gestalterisch aufgewertet werden (u.a. Schillerplatz und Sedan- / Taubenstraße). Mit einem Spiel- und Freizeitkonzept soll die planerische Grundlage gelegt werden, um das Spiel- und Freizeitangebot für die Innenstadt aufzuwerten. Denkbar ist hier insbesondere eine Aufwertung und Erweiterung der bestehenden Spielplätze sowie die Errichtung von neuen Spielangeboten (bspw. am Kanal oder in der Fußgängerzone).

Integraler Bestandteil aller Maßnahmen der künftigen Innenstadtentwicklung ist ihr Beitrag zur Stadtökologie und den gesamtstädtischen Klimazielen. Einen wichtigen ökologischen Baustein bilden die Lippe und ihre Flussaue nördlich der Innenstadt. Sollte der Datteln-Hamm-Kanal weiter ausgebaut werden,

so könnte mit einer Renaturierung der Lippe eine entsprechende ökologische Ausgleichsmaßnahme geschaffen werden. Aber auch die Begrünung der stark frequentierten Hauptstraßen der Hammer Innenstadt sind wichtige stadtökologische und -klimatische Beiträge. Mögliche Ansätze, die ggf. in ein städtisches Klimaschutzkonzept einfließen können, sind hier die Förderung einer klimaschonenden Verkehrsentwicklung, die Berücksichtigung der Klimaschutzziele bei der Aufwertung des Wohnungsbestands, die Begrünung der öffentlichen Räume zur Verbesserung des Innenstadtklimas sowie die Nutzung der Hochbunker als Energiespeicher.

10.6 Mobilität und Barrierefreiheit

Die Verkehrssituation ist für die Hammer Innenstadt Potenzial und Herausforderung zugleich. Auf der einen Seite ist die Innenstadt durch die unterschiedlichen Verkehrsträger hervorragend erschlossen und an das Umland angebunden. Auf der anderen Seite ergeben sich durch die beiden unmittelbar durch das Stadtzentrum verlaufenden Bundesstraßen Beeinträchtigungen für die Wohnqualität der angrenzenden Wohnblöcke. Insgesamt muss der Verkehr innenstadtverträglicher gestaltet werden. Dies betrifft ausdrücklich neben den verkehrstechnischen auch die gestalterischen Anforderungen an den Straßenraum.

Im Hinblick auf den ruhenden Verkehr besteht nicht die Anforderung, wie aktuell an vielen Stellen innerhalb der Ringanlagen sichtbar, Freiflächen als Stellplätze zu nutzen. Das Angebot an Stellplätzen in Tiefgaragen und Parkhäusern ist komfortabel. Die Neuanlage von Stellplatzanlagen auf den Freibereichen der Grundstücke in der Innenstadt, insbesondere in Baulücken, sollte daher vermieden werden, wo möglich sollten Bestandsanlagen auch zurückgebaut werden. Hier sollten gezielt alternative Nutzungskonzepte und Investitionsangebote für die Parkierungsflächen in Baulücken entwi-

ckelt werden, die auch zu einer gestalterischen Aufwertung der Innenstadt beitragen können. Auch ein Ersatz durch eine gestapelte Parkierungslösung zur besseren Flächenausnutzung kann gute Gestaltlösungen hervorbringen.

Das Fuß- und Radwegenetz soll zwischen den wichtigen Innenstadtzielen gesichert, partiell ergänzt und attraktiv gestaltet werden. Wichtig sind eine attraktive Radwegeverbindung zur neuen Hochschule, eine bessere Verknüpfung zwischen Innenstadt und Lippeaue, eine bessere Radverbindung in die südliche Innenstadt sowie der Anschluss an den neuen Rad-schnellweg Ruhr. An den Hauptverkehrsstraßen sollen die Potentiale für Begrünung (Alleen) sowie der Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer so weit wie möglich ausgeschöpft werden. Die Fußgängerzone soll möglichst durchgängig und an den Querungspunkten mit befahrenen Straßen fußgängerfreundlich sein. Hierfür ist ein Umbau des Bereiches Westentor/ Westring sowie der Querung Sternstraße/Fußgängerzone notwendig.

Die ÖPNV-Erschließung in der Innenstadt ist zu optimieren. Zwar kann die zentrale Lage der Haltestellen und die ÖPNV-Anbindung der Hammer Ortsteilzentren als hervorragend eingestuft werden, es besteht jedoch der Bedarf, aufkommensstarke Haltepunkte wie das Westentor den Anforderungen an eine zeitgemäße und barrierefreie Gestaltung anzupassen.

Der motorisierte Individualverkehr soll innenstadtfreundlich abgewickelt werden. Problem-lagen durch die querenden Bundesstraßen gilt es – soweit möglich - zu beheben. Das Angebot für den ruhenden Verkehr ist ausreichend und kann als zufriedenstellend beurteilt werden. Gegebenenfalls können vorhandene Rückbau- und Anpassungspotenziale für eine bauliche Entwicklung genutzt werden. Der Ausbau der westlichen Innenstadtum-fahrung (und damit der Bau der B63n sowie der



Gesamtstädtisches Verkehrskonzept mit Umfahrung (links)

Gesamtstädtisches Verkehrskonzept ohne Umfahrung



Rahmenkonzept Verkehr

RLG-Trasse) wird seitens der Stadt weiter angestrebt. Alternativ sollen Potentiale im vorhandenen Straßennetz geprüft werden, um die Belastungen des Durchgangsverkehrs zu mindern.

Darüber hinaus sollen einzelne, wichtige Knotenpunkte wie der Theodor-Heuss-Platz und das Ostentor den aktuellen Anforderungen angepasst und mit Kreisverkehren ausgestattet werden. Bei allen Planungen und Maßnahmen ist eine barrierefreie Gestaltung im Bereich der Rad- und Gehwege zu sichern und auszubauen.

11. Projekte und Maßnahmen

Um eine umsetzungsorientierte Innenstadtentwicklung zu betreiben, sind neben Leitziele und einem Rahmenkonzept konkrete Projekte unverzichtbar. Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen für die Hammer Innenstadt detailliert und erläutert. Die Projekte werden dabei in „Leitprojekte“ und „Begleitende Projekte“ unterteilt.

11.1 Leitprojekte

Die Rahmenplanung sieht für die Entwicklung der Hammer Innenstadt sechs Leitprojekte vor, durch die die Qualität der Innenstadt entscheidend verbessert werden kann. Bei der zukünftigen Entwicklung haben diese Vorhaben erste Priorität. Ziel ist es, durch die Nutzung und den Ausbau der vorhandenen Stärken und Potentiale die Defizite in der Hammer Innenstadt so weit wie möglich abzubauen. Jedes Leitprojekt setzt sich aus mehreren Maßnahmen zusammen. Die sechs Leitprojekte sind:

- Leitprojekt 1: Einkaufsstandort Innenstadt
- Leitprojekt 2: Entwicklungsachse Kanalufer
- Leitprojekt 3: Ringanlagen
- Leitprojekt 4: Stadtzufahrten
- Leitprojekt 5: Wohnquartier südliche Innenstadt
- Leitprojekt 6: Gestaltungsoffensive/Baulückenprogramm





11.1.1 LEITPROJEKT 1:

EINKAUFSSTANDORT INNENSTADT

Leitprojekt 1 zielt auf die Stärkung und Entwicklung des Einkaufsstandorts Innenstadt. Die Weststraße soll als Haupteinkaufsstraße profiliert, gestärkt und in den von trading-down-Prozessen betroffenen Bereichen wiederbelebt werden. Einen wichtigen Beitrag hierzu leistet eine Verbesserung der Verbindung zwischen den einzelnen Teilbereichen der Fußgängerzone. Darüber hinaus soll eine Verknüpfung dieser gewachsenen Einkaufslage mit dem frequenzstarken Einzelhandelspol Allee-Center hergestellt werden. Hinsichtlich der Profilierung des Einkaufsstandorts lassen sich drei Teilbereiche identifizieren, die sich durch unterschiedliche Ausprägungen auszeichnen:

- Der westliche Bereich des Einkaufsstandorts rund um das Heinrich-von-Kleist-Forum bildet die „Bahn- und Bildungsstadt Hamm“. Er zeichnet sich insbesondere durch die Nähe zur Hochschule, aber auch zum Bahnhof sowie zu kulturellen Einrichtungen wie dem Museum oder dem HE-LIOS Theater aus. Das angestrebte Profil dieses Bereichs wird daher bestimmt durch Kultur, Bildung und Gastronomie.

- Der östliche Teilbereich rund um Marktplatz und Pauluskirche bildet die „Marktsstadt Hamm“. Das in Ansätzen vorhandene Altstadt-Flair soll gestärkt werden und die Besucher zum Flanieren einladen. Hierzu sind die dort bereits vorhandenen guten Ansätze für eine lebendige Gastronomie bzw. Außengastronomie weiter auszubauen. Die Ausstattung sollte in Teilbereichen überprüft werden.
- Der zentrale Bereich der Weststraße sowie des Allee-Center bildet die „Einkaufsstadt Hamm“. Durch ein Heranrücken des Allee-Centers an die gewachsene Einkaufslage bzw. dessen Verknüpfung über den öffentlichen Raum wird in diesem Bereich ein intensives Shopperlebnis ermöglicht und die Fußgängerzone stärker frequentiert sowie belebt.

Der Umsetzung des ersten Leitprojekts dienen unterschiedliche Einzelmaßnahmen. Zentrale Maßnahme ist die verbesserte Verbindung von Allee-Center und Weststraße (Fußgängerzone). Aufgrund der hohen Bedeutung dieses Projekts für die Innenstadt wurden im Laufe des Planungsprozesses eine Vielzahl von Varianten entwickelt und diskutiert. Zum jetzigen Stand sollen zunächst drei Varianten dargestellt werden. Diese verstehen sich ausdrücklich als Grundüberlegungen für die weiteren Prozessschritte:

Als optimale Lösung wird **Variante I** angesehen. Die stark bestandsorientierte Entwicklung öffnet den Bereich zwischen Westenwall und Ritterstraße zu einem großzügigen und attraktiven Platzraum mit angrenzenden Gastronomie- und Handelsnutzungen. Über einen Durchgang werden die Platzfläche und die bauliche Erweiterung mit der Passage im Bestand verbunden. Die heutige Tiefgarageneinfahrt wird dabei in den Baukörper verlegt. In den Erdgeschossflächen des Anbaus befinden sich Einzelhandels- und Gastronomieangebote, die zur Belebung der Platzfläche beitragen. Die Lösung bietet u.a. die Möglichkeit von durch-

gesteckten Handelsflächen zwischen der Passage und dem öffentlichen Platzraum. Für die Obergeschosse des Neubaus bietet sich eine Nutzung mit Büro- oder Wohnangeboten an. Der Hauptaussgang des Allee-Centers kann an den nördlichen Platzkopf verlegt werden. Dabei sollen sich die an den Platz angrenzenden Erdgeschossflächen des Allee-Centers mit eigenen Zugängen und Auslagen in Richtung Innenstadt öffnen.

Der neue Platzraum erhält eine eigene Gestaltung mit Baumgruppen sowie Wasserbecken oder –spielen, der eine hohe Aufenthaltsqualität bietet. Wichtig hierbei sind jedoch auch breite Laufräume zur Querung des Platzes in Richtung Ritterstraße. Die Errichtung eines öffentlichen Platzes vor dem Allee-Center wurde mehrfach seitens der Bürgerschaft angeregt.

Die Rödinghauserstraße bleibt ein wichtiges Bindeglied zwischen Weststraße und Ritterstraße. Die Laufwege durch diese schmale Gasse sollen durch eine Neugestaltung (Bodenbeläge und Beleuchtung) attraktiviert werden. Das östliche Eckgrundstück Ritterstraße / Rödinghauserstraße kann mit Wohn- und Geschäftsnutzungen entwickelt werden. Weitere Baulücken und untergenutzte Grundstücke können mit attraktiven Gebäuden, die sich in die innerstädtische Baustruktur einfügen, geschlossen werden. Alle Straßenabschnitte, in denen verstärkt Fußgänger queren, werden als „shared-space“ ausgebaut, um die Passantenfreundlichkeit zu erhöhen.

Variante II sieht eine großflächige Erweiterung der Ritterpassage - das neue „Ritter-Carrée“ - auf der westlich angrenzenden heutigen Parkplatz- und Brachfläche vor. Es handelt sich dabei um ein Geschäftshaus, welches im Erdgeschoss großflächige Einzelhandelsangebote mit Gastronomie sowie Büros (oder Einzelhandel) in den Obergeschossen beinhaltet. Zur Stärkung der Verbindung zwischen Allee-Center und Fußgängerzone wird der Bereich zwischen Ritterstraße und Weststraße

städtebaulich neu geordnet. Es werden mehrere südlich gelegene Gebäude zugunsten eines großzügigen, öffentlichen Platzraums zurückgebaut. Die Platzfläche öffnet die Weststraße und schafft so eine klare Verbindung in Richtung Ritter-Carrée.

Die Platzfläche selbst ist mit Wasserspiel gestaltet, die östliche Baumreihe markiert den Verlauf der Rödinghauserstraße. Der Platz wird auf beiden Seiten von neuen Gebäuden eingerahmt. Im Westen entsteht ein neues Geschäftshaus mit Büros, Handel und Gastronomie; im Osten entsteht in der Baulücke ein winkelförmiges Gebäude mit Handelsnutzung zum Platz und einer Wohnnutzung in der Ritterstraße.

Ähnlich wie bei der vorangegangenen Variante sollen die zu querenden Straßenräume zwischen Weststraße und Allee-Center als „shared-space“ ausgebaut werden.

Variante III sieht den Rückbau der Ritterpassage zugunsten einer öffentlichen Wegeverbindung (Wiederherstellung der ursprünglichen Rödinghauserstraße) vor. Zwischen Ritterstraße und Weststraße spannt sich ein neuer Platzraum, der die Weststraße nach Norden hin öffnet und aufwertet. Dadurch wird zwischen Allee-Center und der Kernzone der Hammer Fußgängerzone eine großzügige Anbindung und direkte Sichtbeziehung geschaffen, die beide Handelslagen optimal miteinander verbindet. Der neue Platzraum wird durch Angebote mit Außengastronomie belebt.

Auch hier werden die Straßenabschnitte, in denen verstärkt Fußgänger queren, als „shared-space“ ausgebaut.

Das Ritter-Carrée stellt in diesem Gefüge einen attraktiven „Trittsstein“ für die funktionale Verzahnung dar. Durch die Neuentwicklung der Fläche kann ein nachfrageorientiertes Handelsangebot geschaffen werden, welches den Handelsstandort Innenstadt insgesamt stärkt.

Weststraße Variante I



Weststraße Variante II





Weststraße Variante III



Roter Teppich Bochum
Foto: Lutz Leitmann

Das Ritter-Carrée erhält eine großflächige Einzelhandelsnutzung im Erdgeschoss. Die Ein- und Ausgänge sollten am Platz in Richtung Weststraße und zum Allee-Center orientiert sein, um eine innere Durchwegung zu ermöglichen. Neue hochwertige Wohnangebote in den Obergeschossen beleben diesen Stadtraum auch abends und schaffen ein gemischtes urbanes Viertel.

Die weiteren Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des Einkaufsstandorts zielen auf die Stärkung der Verbindung der einzelnen Teilabschnitte der Fußgängerzone. Zum jetzigen Zeitpunkt wird die durchgängige Erlebbarkeit der Fußgängerzone durch die Barrierewirkung der kreuzenden Hauptverkehrsstraßen

Westring, Sternstraße und Antonistraße stark beeinträchtigt. Die Wirkung dieser Einschnitte zeigt sich in der Fußgängerfrequenz, die in der Bahnhofstraße und in der Oststraße um ca. 30 % niedriger ausfällt als in der zentralen Weststraße.

Ein wesentlicher Baustein zur Verknüpfung ist die Umgestaltung des Westentors. Durch den Rückbau eines Bussteigs und die Neuordnung der Busspuren wird die Fläche des Fußgänger- und Radfahrerbereichs erweitert und so der Zugang zur Weststraße erleichtert. Eine Erneuerung des Bodenbelags und der veralteten Ausstattung tragen dazu bei, dass die Aufenthalts- und Gestaltqualität gesteigert werden. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Westentors sollte am Martin-Luther-Platz geprüft werden, ob die Platzfläche über die Martin-Luther-Straße erweitert werden kann und hier ein „shared space“ realisiert werden kann. Hierbei handelt es sich um einen niveaugleichen Verkehrsraum, der von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt genutzt wird. Ziel ist es, die Dominanz von PKW auf der Straße zu reduzieren und stattdessen eine höhere Aufenthaltsqualität und eine stärkere Rücksichtnahme der einzelnen Verkehrsteilnehmer zu erzielen. Das Konzept ist vor allem in den Niederlanden stark verbreitet, wird aber inzwischen auch vermehrt in anderen Ländern eingesetzt.

In Verbindung mit der Umgestaltung des Westentors wird mit einer weiteren Einzelmaßnahme die Querung über den Westring verbessert. In gleicher Weise kann die Querung der Fußgängerzone von Sternstraße/ Nordstraße gekennzeichnet werden. Dort wird durch eine deutliche Verlängerung des Fußgängergrüns sowie durch die Erneuerung der Gehwege



einschließlich angrenzender Bushaltestelle ein ablesbar gestalteter Zusammenhang der Fußgängerzone geschaffen.

Das hohe Verkehrsaufkommen der Stern-/Nordstraße aufgrund des starken Durchgangsverkehrs erfordert weiterhin eine zweistreifige Fahrbahn. Allerdings kann aufgrund aktueller Berechnungen die Grünzeit für die Fußgänger durch eine Optimierung der Signalsteuerung nahezu verdoppelt werden, ohne die grüne Welle zu beeinträchtigen. Neben dieser Sofortmaßnahme wurde auch die Situation nach Entlastung durch die B 63n betrachtet. Durch die Reduzierung des Verkehrsaufkommens um ca. 30 % wird es möglich, auf eine Fahrspur zu verzichten.

Auch am östlichen Ende der Fußgängerzone ist die Verbesserung der Quermöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. Die Aufweitung und Markierung der Furt im Kreuzungsbereich Oststraße / Antonistraße folgt ebenfalls dem Gestaltungsprinzip eines „roten Teppichs“ für die Hauptlaufrichtung.

Neben den genannten Maßnahmen werden begleitende „weiche“ Projekte, also Projekte ohne bauliche Maßnahmen vorgeschlagen, welche unter anderem zur Aufwertung des Einkaufsstandorts beitragen (z.B. qualitätssichernde Verfahren, Bündelung privaten Engagements, Beratungsangebote, weiterführende Konzepte wie Spiel- oder Beleuchtungskonzepte).



11.1.2 LEITPROJEKT 2:

ENTWICKLUNGSACHSE KANALUFER

Neben der Entwicklung des Handelsstandorts ist die Neuorientierung Hamms zur Lippeaue ein Leitprojekt. Zurzeit wird die direkte Nähe der Innenstadt zur Lippe und zum parallel geführten Datteln-Hamm-Kanal kaum genutzt. Diese historisch gewachsene „Abwendung“ der Stadt vom Wasser soll in eine Zuwendung umgekehrt werden. Auf gesamtstädtischer Ebene wurden auf der Grundlage des Masterplans „Hamm ans Wasser“ in den letzten Jahren bereits zahlreiche Maßnahmen zur Aufwertung und Verknüpfung des Flussraums durchgeführt.

Heute wird die Innenstadt durch das Hammonense-Gymnasium mit seinem zugehörigen Sportplatz sowie das Gelände des Wasser- und Schifffahrtsamts vom Kanal getrennt. Auf diesen beiden Flächen soll zukünftig mit dem neuen „Kanalquartier“ erstmals die Möglichkeit eines hochwertigen innerstädtischen Wohnquartiers am Wasser genutzt werden. Fußläufig wird das Kanalquartier über eine Wegeverbindung vom Marktplatz über die Museumsstraße, den Nordring und die

Adenauerallee an die Innenstadt angebunden. Die Umsetzung dieses ambitionierten Stadtentwicklungsschritts ist mit einer im Zuge der Projektumsetzung zu findenden Ersatzlösung für die jetzige Sportstätte verbunden.

Zur Veranschaulichung der planerischen Möglichkeiten wurden zwei Bebauungsvarianten für das Quartier entwickelt. Bei Variante I setzt sich die Bebauung aus drei Blöcken zusammen, die zur südlichen Adenauerallee durch Mehrfamilienhäuser begrenzt werden und in Richtung des Kanals mit Stadtvillen bebaut sind. Die Öffnung der Blöcke zum Wasser ermöglicht nahezu allen Wohnungen einen Blick in die Lippeaue. Die flexible Bebauungsstruktur erlaubt eine Quartiersentwicklung sowohl ohne einen Abriss des Amtsgebäudes als auch mit einer kompletten Überplanung des Gebiets. Am Kanalufer entsteht darüber hinaus eine neue Promenade sowie ein Platz, an dem sich Gastronomie entwickeln kann. Variante II verfügt über einen deutlich größeren städtischen Platz, welcher viel Raum für Aufenthalt, Gastronomie und Spielmöglichkeiten bietet. Südlich des Platzes ist ein solitäres Geschäftsgebäude vorgesehen, das sich für Büros, Dienstleistungsbetriebe, aber auch Gastronomie oder ein Hotel eignet und somit zu einer Nutzungsmischung und Belebung des Viertels beiträgt. Die übrigen drei Blöcke sind wie in der ersten Variante mit Mehrfamilienhäusern und Stadtvillen bebaut, zeichnen sich aber durch eine geringere Dichte und somit größere private Grünflächen aus. Die Erdgeschosszone eignet sich in beiden Varianten nicht nur für eine Wohnnutzung sondern auch für gemischte Nutzungen wie Gastronomie, Handel oder Dienstleistungen.



Entwurf Kanalquartier Variante I



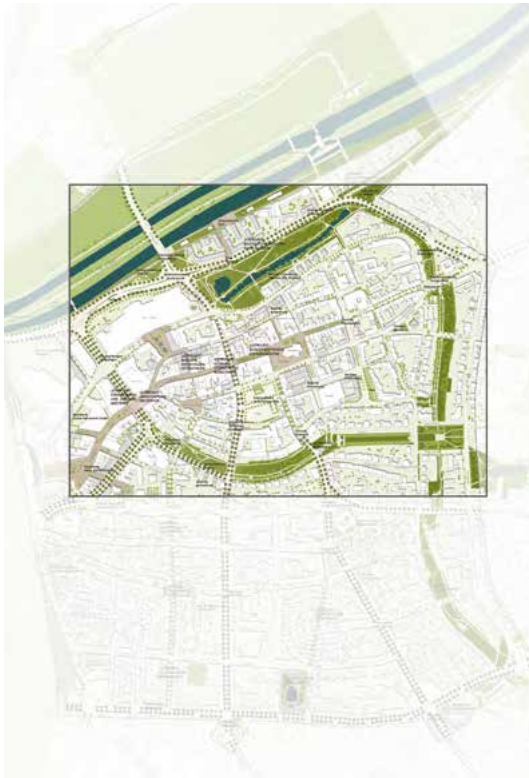
Visualisierung Variante I

Entwurf Kanalquartier
Variante II

Auch der Bereich östlich der Schleuse soll zukünftig stärker für Wohnzwecke genutzt werden. Die vorhandene Bebauung wird im rückwärtigen Bereich um individuellen Wohnungsbau ergänzt. Neben diesen Maßnahmen soll das gesamte Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer in der Lippeaue ausgebaut werden. Die Entwicklung der Flächen am Wasser wurde von den Teilnehmern der Bürgerinformationsveranstaltungen verstärkt gewünscht. Bei allen Planungen sind die Belange der ansässigen Wassersportvereine einzubeziehen. Die Schleuse soll in Zukunft zu einem Anziehungspunkt für Touristen ausgebaut werden. Ein neues Besucherzentrum erläutert die Historie und Technik, zusätzlich wird das Schleusengelände geöffnet und eine neue Wegeverbindung über den Kanal und die Lippe errichtet.

Auch wenn der Eigentümer und Betreiber der Schleuse diese Planungen nicht befürwortet, wird empfohlen, dieses Vorhaben, ggf. auch als Langzeitperspektive, aufrecht zu erhalten.

In konkreter Planung befindet sich der Rad-schnellweg Ruhr, welcher von Westen kommend durch die Lippeaue geführt wird und durch eine neue Brücke auf Höhe des West-rings an die Innenstadt angeschlossen wird (siehe Anlage 1). In dem angrenzenden Abschnitt des Landes soll entlang der Hafenstraße ergänzend eine Aufwertung der Uferpromenade erfolgen. Eine weitere ergänzende Maßnahme ist die Verbesserung der Fußgängerwegebeziehungen zwischen den neuen Quartieren am Kanal und der Handelslage um die Fußgängerzone (durch den Nordring).



11.1.3 LEITPROJEKT 3: RINGANLAGEN

Die Ringanlagen haben stadt- und freiräumlich einen hohen Stellenwert für die Hammer Innenstadt. Mit dem Entwicklungs- und Gestaltungskonzept aus dem Jahr 2005 (siehe Stadt Hamm (Hg.) 2005: Ringanlagen Hamm > Entwicklungs- und Gestaltungskonzept) gibt es ein ausführliches Planwerk zur Weiterentwicklung der Anlagen, welches in Teilen (z.B. am Ostring und am Otto-Kraft-Platz) bereits umgesetzt wurde. In Zukunft sollen auch die bisher noch nicht aufgewerteten Teilbereiche entwickelt werden. Die wichtigsten Maßnahmen sind dabei die „Lückenschließungen“

am Universahaus und am Nordring. In beiden Fällen werden die Parkplatzanlagen zurückgebaut und der Wall in seiner ursprünglichen Form wieder hergestellt. Die entfallenen öffentlichen Parkplätze können auf den benachbarten Anlagen kompensiert werden.

An der Kreuzung Südring / Sedanstraße wird der „Rosengarten“ gestalterisch aufgewertet und die bislang beengte Fahrradpromenade bis zur Goethestraße verbessert. Der Westring sowie Teile des Nordrings erhalten eine neue Bepflanzung mit Baumreihen. Mit der Neugestaltung der Ringanlagen haben sich deren Randbereiche der Grünanlage als hochwertige innerstädtische Wohn- und Geschäftslage etabliert. Eine der wenigen Flächenressourcen in diesem Bereich betrifft die Fläche des ehem. Bergamts an der Goethestraße sowie die westlich benachbarten Grundstücke am Südring, die zukünftig mit privatwirtschaftlichen Investitionen als hochwertige Adresse entwickelt werden können. Hierfür ist jedoch zunächst entsprechendes Planungsrecht zu schaffen.

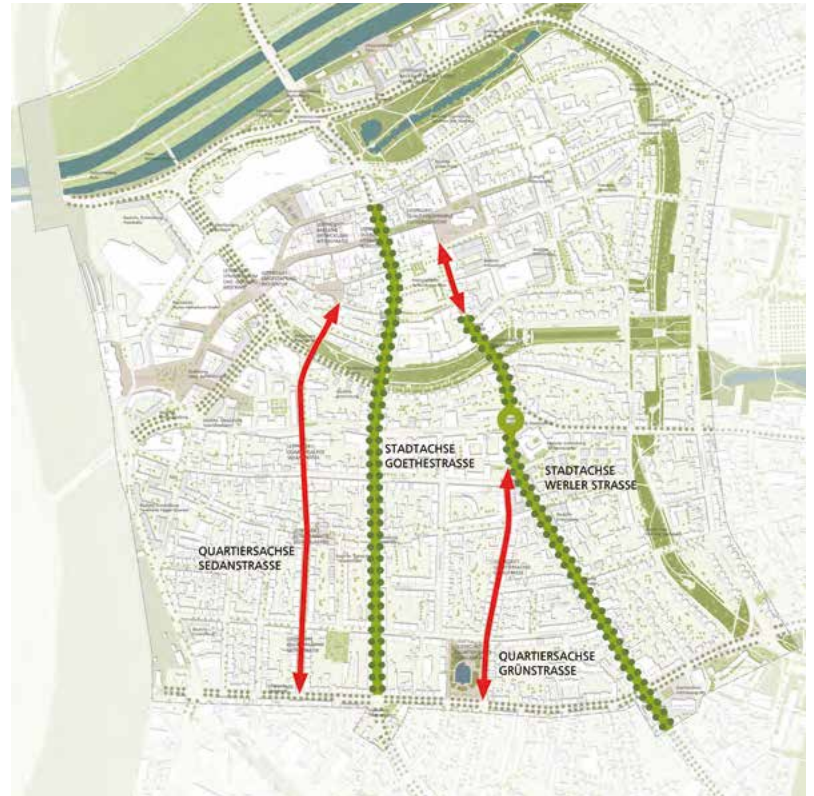
Eine weitere Flächenreserve befindet sich am Nordenwall. Auch hier kann mit einem privaten Bauprojekt attraktiver innerstädtischer Wohnraum geschaffen werden. Gleichzeitig wird der Stadtraum um den Nordring – ergänzend in der Entwicklungsachse Kanalufer – stadträumlich gefasst und somit besser ablesbar. Hierbei ist eine Lösung für den Standort, der dem Aufenthalt problematischer Nutzergruppen dient, zu finden.

Innenstadt und Ringanlagen



Bebauungskonzept Südring
/ Goethestraße





11.1.4 LEITPROJEKT 4: STADTZUFahrTEN

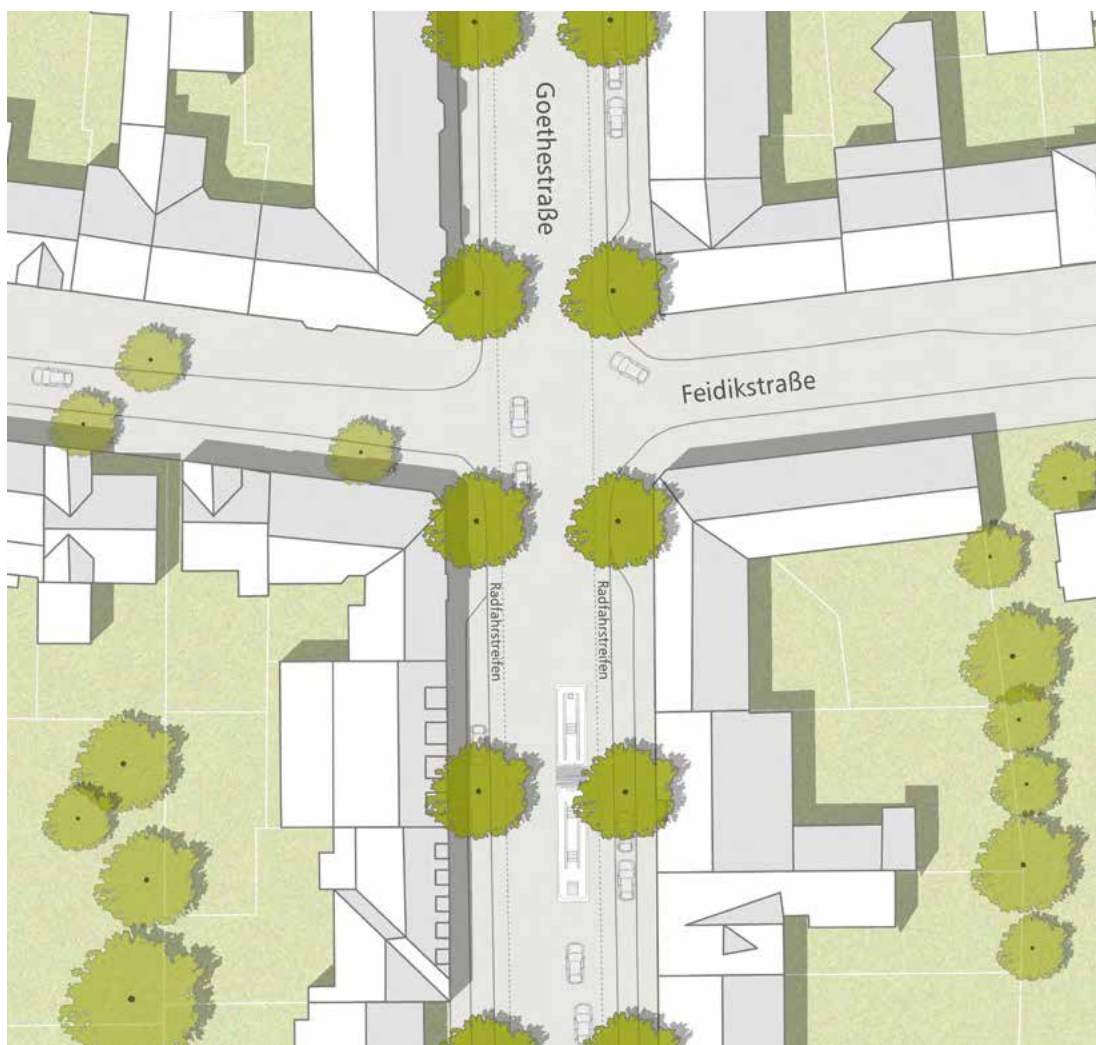
Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Ringanlagen ist die Aufwertung der Hauptzufahrtsstraßen ein Leitprojekt für die Hammer Innenstadt. Bislang haben sowohl die Goethestraße als auch die Werler Straße als Hauptzufahrtsstraßen von Süden erhebliche gestalterische Mängel und sind kein angemessenes Entrée in die Innenstadt. Der Aspekt dieser innerstädtischen Verkehrsachsen als Stadteingänge sollte daher bei einer Umgestaltung, auch von Teilbereichen, eine besondere Berücksichtigung erfahren.

Zentrale Maßnahmen sind der Umbau der Seitenbereiche mit Fuß- und Radwegen sowie eine beidseitige Bepflanzung mit Bäumen (siehe beispielhafter Gestaltungsvorschlag für die Goethestraße). Die neuen Alleen tragen darüber hinaus zur Verbesserung der Wohnlage und zur Aufwertung der südlichen Stadtquartiere bei. Im nördlichen Bereich der Wer-

ler Straße sollte der Straßenraum zukünftig besser räumlich gefasst werden. Aus diesem Grund sollten der südlich des Rathauses gelegene Parkplatz sowie das Grundstück des Autohauses langfristig mit Wohn- und Geschäftshäusern überbaut werden. Vor dem Rathaus ist der Verkehrsplatz attraktiver und repräsentativer zu gestalten. Hier wird eine Kreisverkehrslösung vorgeschlagen. Richtung Südstraße sollen bessere Fußgängerquerungen geschaffen werden. Als Vorbedingung der vorgesehenen Alleepflanzungen bedarf es einer umfangreichen Verlagerung von Ver- und Entsorgungsleitungen im Straßenprofil; daher kann auch ein alternativer Teilumbau ohne Verlegung der Infrastrukturstränge, ggf. mit einseitiger Baumreihung oder mit einer abschnittswisen Bepflanzung als kostengünstigere Lösung in Erwägung gezogen werden. Die Aufwertung und Begrünung der Alleestraße wurde von der Bürgerschaft mehrfach thematisiert. Ergänzend hierzu sollen auch hier die Fassaden entlang des stark frequentierten Stadtraums aufgewertet werden.

Südliche Zufahrtsstraßen

Umgestaltung Goethestraße
als Prinzipdarstellung



Straßenraumschnitt der
Goethestraße als Prinzipdar-
stellung





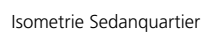
11.1.5 LEITPROJEKT 5: WOHNQUARTIERE DER SÜDLICHEN INNENSTADT

Ein weiteres Leitprojekt ist die Aufwertung von zentral gelegenen Stadtquartieren in der südlichen Innenstadt, wie bspw. dem Sedanviertel westlich der Goethestraße und dem Schillerquartier östlich der Goethestraße. Die Namensgebungen sind dabei Arbeitstitel und in der Bevölkerung so nicht gebräuchlich. Es soll jedoch dadurch verdeutlicht werden, dass diese Teilbereiche der südlichen Innenstadt eine eigene Quartiersidentität erhalten sollen, auch, um damit einen Imagewandel dieser Bereiche zu unterstützen. Um dies zu erreichen, müssen strukturelle und gestalterische Mängel im öffentlichen Raum beseitigt werden. Ergänzend dazu können weiche Instrumente wie Beratungsangebote für Private und ergänzende Unterstützung privater Maßnahmen,

die zur Fassaden- oder auch Innenhofaufwertung dienen, eingesetzt werden.

Im westlichen Teilquartier um die Sedanstraße entsteht eine neue Quartiersmitte, die als zentraler Begegnungs- und Identifikationspunkt dient. Einen idealen Standort bildet hierfür der Vorplatz des Hochbunkers an der Kreuzung Sedanstraße / Feidikstraße. Der kleine Platz soll zusammen mit den Straßen im Kreuzungsbereich zu einer hochwertig gestalteten shared-space-Fläche umgebaut werden. Durch die Umgestaltung werden die vorhandenen Erdgeschossnutzungen (Kiosk, Gastronomie, Dienstleistungen) besser verknüpft und die Möglichkeit für eine stärkere Außengastronomie gegeben.

Der 7-geschossige Hochbunker dient zukünftig als weit sichtbares Identifikationsmerkmal des Quartierszentrums. Sinnvoll ist eine Umnutzung des Gebäudes. Hier gibt es bereits eine Vielzahl von realisierten Beispielen in Hamm und andernorts: so ist grundsätzlich ein Umbau zu Wohnungen, Ateliers und Proberäumen oder zu einem Gastronomiebetrieb denkbar. Eine weitere Möglichkeit könnte die Einrichtung eines „Energiebunkers“ darstellen, bei dem in einem Blockheizkraftwerk Energie im Quartier produziert und hier zwischengespeichert werden kann. Hier besteht die Chance, in Kooperation mit dem örtlichen Energieversorgungsunternehmen eine Nachnutzung für Hochbunker als Pilotprojekt umzusetzen. Eine Nutzung des Dachs oder eine Aufstockung (wie beim Bunker an der Stiftstraße) ist aufgrund der intensiven Nutzung für Mobilfunk-Sendemasten aktuell eher unwahrscheinlich, im Idealfall gelingt jedoch deren Verlagerung.

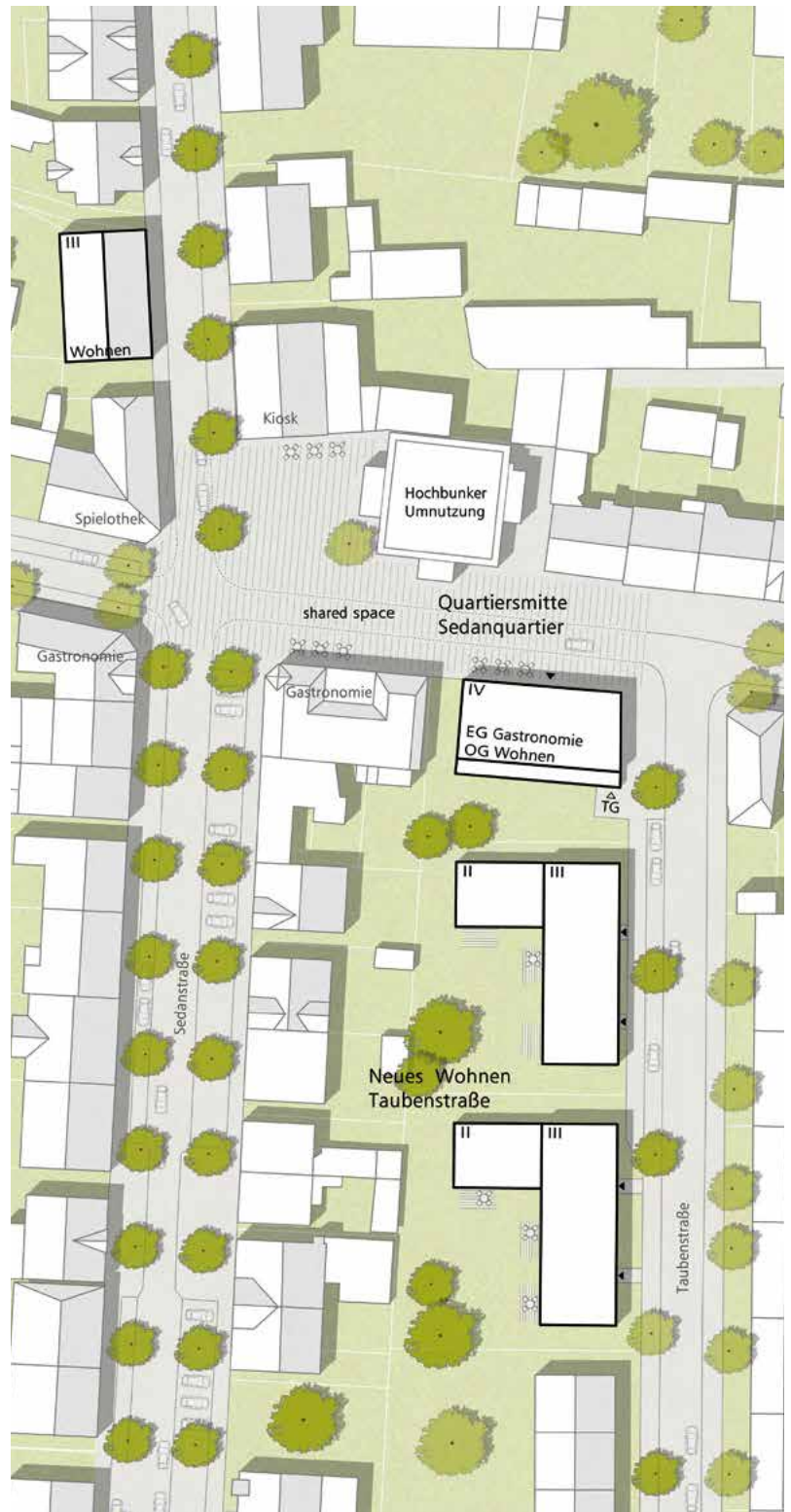




„Energiebunker“ IBA Hamburg

Die Quartiersmitte wird durch eine neue Wohnbebauung auf dem Grundstück der nicht mehr zu sakralen Zwecken genutzten Heilig-Geist-Kirche ergänzt. Hier könnte im Erdgeschoss des nördlichen Kopfgebäudes eine neue Gastronomienutzung mit direktem Zugang zum Platz entstehen. Die Bebauung des restlichen Grundstücks ist relativ flexibel handhabbar.

Um ein harmonisches Straßenbild in der Taubenstraße zu erhalten, empfiehlt sich eine Baustruktur aus dreigeschossigen Mehrfamilienhauszeilen oder aus dreigeschossigen Zeilen mit Stadthäusern. Als weitere Maßnahme wird die Sedanstraße zur neuen Quartiersachse aufgewertet. Sie wird durch Fahrbahnmarkierungen, Fahrbahneinfärbungen, Beschilderung oder sonstige punktuelle Maßnahmen aufgewertet und dient zukünftig als Haupt-radwegeverbindung zwischen der südwestlichen Innenstadt, dem neuen Quartierszentrum und der Innenstadt. Ein ähnliches Maßnahmenbündel soll auch für das weiter östlich gelegene Teilquartier um die Grünstraße entwickelt werden. Ähnlich wie die Sedanstraße soll auch die Grünstraße zu einer Nord-Süd-Fahrradachse ausgebaut werden. Der südlich anschließende Schillerplatz fungiert bereits als eine Art Quartiersmitte, er soll jedoch gestalterisch weiter aufgewertet und für alle Quartiersbewohner ein attraktiver Begegnungsort werden.



Sedanquartier

11.1.6 LEITPROJEKT 6: GESTALTUNGSOFFENSIVE / BAULÜCKENPROGRAMM

Durch eine „Gestaltungsoffensive“ soll die räumliche Qualität der gesamten Innenstadt gesteigert werden. Wegen seiner industriellen und verkehrlichen Bedeutung wurde Hamm im 2. Weltkrieg stark bombardiert und zerstört. Hieraus resultiert die heutige Stadtstruktur, die durch ungewöhnlich viele Baulücken, innerstädtische Brachflächen, schlecht gefasste Stadträume und eine geringe Anzahl historischer Gebäude gekennzeichnet ist. Ziel dieses Projekts ist es, durch Schließung von Baulücken, die Beseitigung bzw. Aufwertung von störenden Flächen (z.B. ungestalteten Parkplätzen) und die Aufwertung von Fassaden das Gesamtbild der Stadt aufzuwerten. Hierdurch werden die Aufenthaltsqualität für Besucher und Bewohner erhöht, die Identifikation mit der Stadt gefördert sowie der Handels- und Gastronomiestandort gestärkt:

- ▶ Investition in Bestandsgebäude (Förderung)
- ▶ Höhere Qualität bei Neubauten (Wettbewerbe, Förderung etc.)

Die Fassaden bilden mit dem öffentlichen Raum das „Gesicht“ der Innenstadt. Ein attraktives Stadtbild zieht Innenstadtbesucher an und erhöht die Aufenthaltsqualität sowie die Verweildauer. Die in Teilen vorhandene historische Bausubstanz soll wirksam herausgearbeitet und ergänzt werden, um die Besonderheit des Standortes zu stärken und das Flanieren und das Einkaufserlebnis zu steigern. Mit einer Aufwertung der Fassaden werden das Image gesteigert und die Standortattraktivität für potenzielle Investoren sowie weitere private Investitionen erhöht.

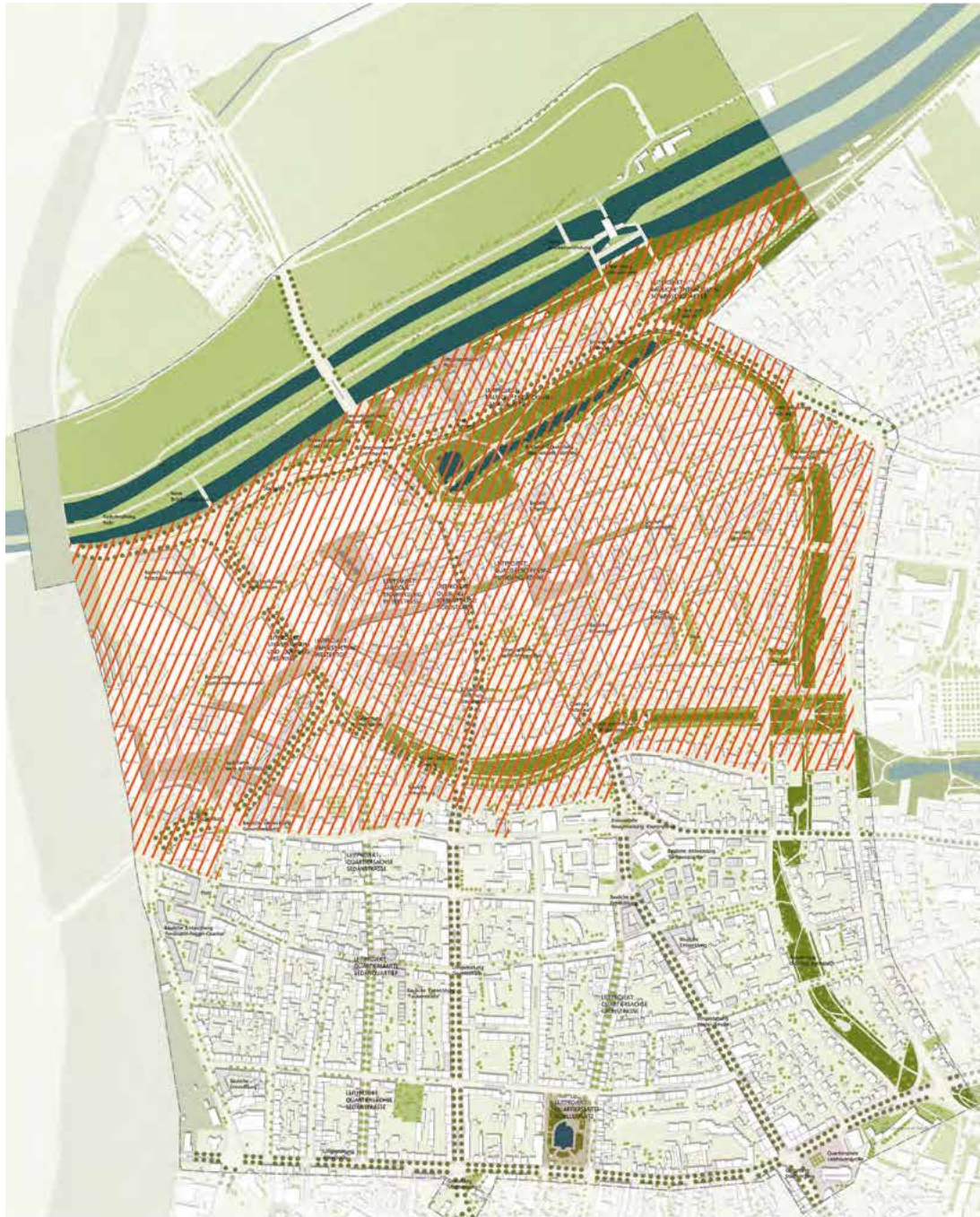
Dem Sanierungstau von Gebäuden sowie der teilweise mangelhaften Fassadengestaltung soll durch Investitionsanreize entgegengetreten werden. Bezug nehmend auf das Fassadenprogramm im Hammer Westen, wünschen sich die Bürger ein solches Programm auch für die Innenstadt. Eine Anschubfinanzierung er-

höht die Investitionsbereitschaft. Dieses wurde bei den Veranstaltungen des Innenstadtdialogs verdeutlicht. Erfahrungen zeigen, dass die Vorbildwirkung sichtbarer Eigentümeraktivitäten zu einem „Schneeballeffekt“ führt. Zudem kann ein hohes energetisches Sanierungspotenzial erschlossen und so ein Beitrag zu den Klimaschutzziele geleistet werden. Es kann eine kommunale Richtlinie erarbeitet werden, die Aussagen trifft zu förderfähigen Objekten und Maßnahmen, zur Förderhöhe, zum Geltungsbereich und zu Schwerpunktaspekten. Die Förderhöhe kann sich auf den Quadratmeter bzw. prozentual auf die Gesamtkosten mit einem maximalen Förderbetrag beziehen. Diese steht in Abhängigkeit zum Geltungsbereich und den Schwerpunktaspekten.

Um eine qualitätsvolle Fassadenaufwertung zu sichern, sollte ein Antragsteller eine fachliche Beratung nachweisen, die sowohl architektonische sowie städtebauliche Aspekte umfasst. So wird sichergestellt, dass die Immobilieneigentümer umfangreich zu unterschiedlichsten Aspekten (auch weitreichender als über eine Fassadensanierung) informiert werden. Ein weitergehender Baustein der Gestaltungsoffensive kann ein Beirat sein, dessen Einrichtung ggf. in Erwägung gezogen werden kann.

Um die Inhalte, Ziele und Vorteile des Programms zu transportieren, müssen die wesentlichen Aspekte über eine aktive Öffentlichkeitsarbeit (Internet, Printprodukte sowie ggf. auch thematische Veranstaltungen) zugänglich, anschaulich und verständlich aufgearbeitet sein. Bei Umbaumaßnahmen einer historischen Fassade sollte insbesondere die historische Gliederung, insbesondere der Erdgeschosszone, berücksichtigt werden.

Das Maßnahmengebiet für die Gestaltungsoffensive umfasst alle Bereiche mit hohen Besucherfrequenzen und / oder zentralen innerstädtischen Funktionen, also die historische Altstadt sowie das Bahnhofsquartier. Eine Ein-



Maßnahmengebiet Gestaltungsoffensive / Baulückenprogramm

Maßnahmengebiet Gestaltungsoffensive / Baulückenprogramm

beziehung der Wohnquartiere der südlichen Innenstadt insbesondere in das Maßnahmengebiet der Gestaltungsoffensive kann eine ergänzende Maßnahme sein, um das Wohnumfeld sowie das Außenbild dieser Quartiere und somit deren Image aufzuwerten.

Es ist erforderlich, ein Gestaltungshandbuch zu erarbeiten, das sich an den in Hamm vorhandenen Gebäudetypen mit ihren Charakteristika orientiert. Mit einem Gestaltungshandbuch wird den Eigentümern ein Leitfaden an die Hand gegeben, der Hilfestellung bei der Gestaltung der baulichen Anlagen gibt und der zeigt, wie der Bauherr bei seinen Umgestaltungsmaßnahmen in den Genuss einer finanziellen Unterstützung durch das kommunale Förderprogramm kommen kann. Parallel soll ein Gestaltungshandbuch für den öffentlichen Raum (Sondernutzungen, Möblierung, Oberflächen, etc.) erarbeitet werden. Regelungen zu der Anbringung oder Aufstellung von Werbeanlagen können über eine Ortssatzung im Zusammenhang mit entsprechenden Vorgaben aus dem Gestaltungshandbuch erstellt werden.

Es bedarf, insbesondere im Kernbereich der Innenstadt sowie einigen Bereichen der südlichen Innenstadt, einer finanziellen Unterstützung, um das Straßenbild wirksam aufzuwerten. Die Durchführung der einzelnen Modernisierungsmaßnahmen muss im öffentlichen Interesse liegen. Es sollen Maßnahmen gefördert werden, die durch eine Modernisierung neue Nutzungen ermöglichen und somit zu einer Funktionsvielfalt der Innenstadt beitragen. Modernisierungsmaßnahmen kommen für Gebäude in Betracht, die bei der Durchführung der Sanierung und Entwicklung erhalten bleiben und nach ihrer inneren oder äußeren Beschaffenheit in einer objektiven Gesamtbeurteilung Missstände aufweisen, deren Beseitigung oder Behebung durch Modernisierung möglich ist. Das Fassaden- und Hofprogramm soll hier ergänzend gezielte Anreize schaffen. Die Anschubfinanzierung dient der Erhaltung

der Nutzungsvielfalt, der Stärkung der Aufenthalts- und Gestaltqualität sowie der Vermeidung bzw. Beseitigung von Leerständen. Eine wünschenswerte städtebauliche Aufwertung der Innenstadt setzt die Modernisierung von stadtbildprägenden Gebäuden voraus. Neben der Sanierung der Bausubstanz gilt es, innerstädtisches Wohnen, Dienstleistungen und gewerbliche Nutzungen zu ermöglichen und zu stärken.

Ein weiterer Anreiz für eine qualitätvolle Gestaltung von Gebäuden kann durch die Auslobung eines Architektur- oder Fassadenpreises gegeben werden. Die Stadt kann hierbei in regelmäßigen Zeitabschnitten Preise für eine hochwertige Gestaltungen von Privathäusern vergeben. Die Übergabe der Geldpreise kann in Rahmen von Stadtfesten oder ähnlichen medienwirksamen Veranstaltungen erfolgen.

11.2 Begleitende Projekte

Neben den strategischen Leitprojekten gibt es eine Vielzahl von „begleitenden Projekten“. Es handelt sich dabei um Maßnahmen mit hoher Bedeutung für das direkte Umfeld oder das jeweilige Quartier, aber ohne prioritäre Bedeutung für die Entwicklung der Gesamtstadt. Zur einfacheren Beschreibung werden die einzelnen Projekte im Folgenden nach Teilräumen gebündelt beschrieben.

11.2.1 PROJEKTE IN DER MITTLEREN UND ÖSTLICHEN ALTSTADT

Ergänzend zur Haupteinkaufslage soll auch der östliche Bereich der Innenstadt gestalterisch aufgewertet werden. Zur besseren räumlichen Fassung des Marktplatzes wird vorgeschlagen, die südliche Platzkante mit einem neuen Geschäftsgebäude in angemessener Höhe und mit einer zeitgemäßen Fassadengestaltung zu bebauen. Der Chattanooga-Platz ist in seiner jetzigen Gestaltung und Funktion für das Teilquartier überflüssig. Auch hier wird eine Neubebauung mit einem Wohn- und Geschäftshaus vorgeschlagen. Der gegenüberliegende Parkplatzstreifen an der Antonistraße



soll hingegen zu einem schmalen Pocket-Park umgewandelt werden und als Ersatz dienen.

Langfristig ist auch die (teilweise) bauliche Nutzung des Santa-Monica-Platzes in Betracht zu ziehen; dies wurde bei der Bürgerbeteiligungsterminen mehrfach als Wunsch der Teilnehmer genannt. Diese Fläche wird als hochwertige innerstädtische Ressource angesehen, die sich aufgrund ihrer Nähe zum Markt und der gut integrierten verkehrlichen Lage hervorragend für eine großflächige gemischte Entwicklung mit innerstädtischen Nutzungen im Erdgeschoss eignet. Auch für das innerstädtische Wohnen ist die Fläche geeignet. Vorbedingung ist allerdings die Lösung der Stellplatzfrage an der Stelle und die Überprüfung der Verträglichkeit mit der umgebenden Bebauung. Daher wird für den Zeitraum der Gültigkeit des Rahmenplans eine Beibehaltung der Nutzung als öffentliche Parkierungsfläche befürwortet. Darüber hinaus soll die Wegeverbindung für Fußgänger Richtung Süden durch

die Einrichtung einer bisher fehlenden Querung im Bereich Osterwall / Südstraße verbessert werden. Der Bunker an der Widumstraße ist als stadtbildprägende Dominante, wenn möglich, zu erhalten und sollte umgenutzt werden. Das Umfeld soll attraktiver gestaltet werden (insbesondere der Platz mit kleiner Brunnenanlage).

11.2.2 PROJEKTE IM RATHAUSUMFELD

Im südlichen Umfeld des Rathauses ergibt sich die Möglichkeit, die Gestaltung des Quartiers durch Schließung von Baulücken und die Neubebauung untergenutzter Flächen aufzuwerten. Hierzu wird der neugestaltete Straßenraum der Werler Straße (siehe Leitprojekt „Stadtzufahrten“) durch die Bebauung des Parkplatzes bzw. Tankstellengeländes im Kreuzungsbereich mit der Feidikstraße besser gefasst. Auch das als Autowerkstatt genutzte Gelände auf der gegenüberliegenden Straßenseite sollte langfristig mit einem Wohn- und Geschäftshaus bebaut werden, welches sich in

Projekte im Rathausumfeld



Höhe und Maßstab der angrenzenden Bebauung anpasst. Auch der Knotenpunkt Theodor-Heuss-Platz soll zu einem Kreisverkehr umgebaut und zusammen mit dem Vorplatz des Rathauses gestalterisch aufgewertet werden.

Eine weitere Maßnahme betrifft den direkt an das Rathaus angrenzenden Baublock. Der bislang weitestgehend brachliegende Innenbereich soll unter dem Titel „Rathausquartier“ zu einem hochwertigen Wohnstandort entwickelt werden. Die neuen Stadtvillen gruppieren sich um zwei kleine Wohnhöfe und orientieren sich an der umliegenden Bebauung des Blocks. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Werler Straße sollte die Einrichtung eines Kreisverkehrs im Eingangsbereich des Rathauses am Knotenpunkt Werler Straße / Caldenhofer Weg / Bismarckstraße überprüft werden, um durch den Umbau die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern und die Platzränder aufzuwerten.

11.2.3 PROJEKTE IM BAHNHOFQUARTIER

Im Bahnhofsquartier wurden in den letzten Jahren bereits zahlreiche Maßnahmen durchgeführt, so das Heinrich-von-Kleist-Forum oder der Platz der Deutschen Einheit. Zukünftig sollen auch die Bereiche in der „zweiten Reihe“, entlang der Neuen Bahnhofstraße, eine gestalterische Aufwertung erfahren. Durch drei neue Wohn- und Geschäftshäuser soll der Hinterhofcharakter der Neuen Bahnhofstraße beseitigt und eine angemessene räumliche Fassung entwickelt werden. Den nördlichen Abschluss der Straße bildet der Hochbunker an der Kreuzung zum Westring. Das bislang leer stehende Gebäude soll zukünftig umgebaut werden. Mögliche Nutzungen sind (ähnlich wie in der Sedanstraße) Wohnen, Ateliers, Proberäume, Gastronomie oder eine Verwendung als „Energiebunker“. Der ehemalige C&A- Baublock am Willy-Brandt-Platz wurde im Jahr 2014 zu einem B&B-Hotel umgewandelt, für das benachbarte



Projekte im Bahnhofsviertel



Mögliche Bebauung Gesundheitsamt

Areal rund um das Gesundheitsamt sind unterschiedliche städtebauliche Neuordnungen vorstellbar, von der „Minimalvariante“ (Schließung des Blockrandes zur neuen Bahnhofstraße und weitgehendem Erhalt der Bestandsbebauung) bis zur baulichen und funktionalen Umstrukturierung des gesamten Baublocks mit weitergehendem Neubau. Für die Rah-

menplanung wurde eine Variante mit Schließung des Blockrandes und Neubau des Gesundheitsamts sowie Beibehaltung der übrigen Bebauung dargestellt. Die funktionale Neuordnung der Gustav-Heinemann-Straße ist zu prüfen. Hierbei sollte eine punktuelle Gestaltungsaufwertung mit bedacht werden.

Projekte Ferdinand-Poggel-Straße



11.2.4 PROJEKTE ENTLANG DER FERDINAND-POGGEL-STRASSE

Eine Chance für die Entwicklung eines neuen Wohnquartiers ergibt sich im südwestlichen Bereich der Innenstadt. Die Autohäuser und Gewerbebetriebe entlang der Ferdinand-Poggel-Straße werden in ihrem Bestand nicht infrage gestellt. Sollten sich jedoch Umstrukturierungen betrieblicherseits ergeben, so soll langfristig eine Neuordnung und Umgestal-

tung zu einem Wohnquartier erfolgen. Südlich des Gustav-Lübcke-Museums kann ein neuer attraktiver Platz entstehen, welcher als Identifikations- und Treffpunkt für das Stadtquartier dient. Die Gebäudestruktur orientiert sich an der vorherrschenden Blockrandbebauung und ist in mehreren Teilabschnitten realisierbar. Denkbar ist auch die Realisierung eines gesamten Baublocks als altersgerechtes Wohnprojekt oder als Mehrgenerationenwohnen.

- ▶ Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung (vhw) (Hg.) 2013: Begleitende Analyse zum Beteiligungsprozess Hamm Mitte (Zwischenstand). Berlin
- ▶ Industrie- und Handelskammer (IHK) Dortmund (Hg.) 2013: Wirtschaftsdaten 2013. Dortmund
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 1976: Hamm – Historische Karten und Pläne. Hamm
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 1997: Rahmenplan Hamm-Mitte (Fortschreibung, Bearbeitung durch Büro für Stadtplanung und Stadtforschung Zlonicky Wachten Ebert). Hamm, Dortmund
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 2001: Masterplan Hamm ans Wasser (Bearbeitung durch Davids, Terfrüchte + Partner Landschaftsarchitekten, Essen). Hamm, Essen
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 2005: Stadtumbaukonzept für das Bahnhofsquartier in Hamm (Bearbeitung durch Junker und Kruse Stadtforschung, Dortmund und Noweck + Pahlmeyer Architekten, Hamm). Hamm, Dortmund
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 2005: Ringanlagen Hamm > Entwicklungs- und Gestaltungskonzept (Bearbeitung durch scape Landschaftsarchitekten, Düsseldorf). Hamm, Düsseldorf
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 2005: Handlungskonzept Wohnen 2015 (Bearbeitung durch InWIS Forschung & Beratung, Bochum). Hamm, Bochum
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 2005: WerkStadt Hamm Strukturkonzept zur Stadtentwicklung (Bearbeitung durch Scheuven+ Wachten, Dortmund). Hamm, Dortmund
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 2007: Masterplan Verkehr. Hamm
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 2007: Bevölkerungsprognose 2007 – 2025. Hamm
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 2008: Flächennutzungsplan Fortschreibung 2008. Hamm
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 2010: Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept. Stadt Hamm – Fortschreibung 2010 (Bearbeitung durch BBE Handelsberatung, Köln). Hamm, Köln
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 2011: Statistisches Jahrbuch der Stadt Hamm 2011. Hamm
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 2013: Bevölkerungsbericht 2013. Hamm
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 2013: Statistik Einwohner und Haushalte am 31.12.2012. Hamm
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 2015: Handlungskonzept Wohnen und Pflege 2025 (Bearbeitung durch plan-lokal, Dortmund). Hamm, Dortmund
- ▶ Stadt Hamm (Hg.) 2015: Handlungskonzept Wohnen und Pflege 2025 Anhang II (Bearbeitung durch plan-lokal, Dortmund). Hamm, Dortmund

Anlagen

- ▶ Anlage 1:
Planzeichnung: Städtebaulicher Rahmenplan (DIN A2)
- ▶ Anlage 2:
Innenstadtdialog - Dokumentation aller Ideen und Anregungen
- ▶ Anlage 3:
Dokumentation vhw Städtenetzwerk – Vertiefungsbereich Innenstadt

