



Städtebaulicher Rahmenplan Herringen

ABSCHLUSSBERICHT

IMPRESSUM

Städtebaulicher Rahmenplan Herringen

ABSCHLUSSBERICHT

Januar 2026

AUFTRAGGEBER UND HERAUSGEBER

Stadt Hamm, Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt

Gustav-Heinemann-Straße 10
59065 Hamm

Verantwortlich:

Philipp Röhnert

Ansprechpartnerinnen:

Abteilung Gesamtstädtische Planung und
Stadtteilentwicklung

Ulrike Mentz
02381 174156
ulrike.mentz@stadt.hamm.de

Agnes Tönsing
02381 174111
agnes.toensing@stadt.hamm.de

Kathrin Dikus
02381 174142
kathrin.dikus@stadt.hamm.de

AUFTRAGNEHMER

bjp | bläser jansen partner GbR
städtebau | stadtplanung | strategie

Hörder Phoenixseeallee 162a
44263 Dortmund

+49 (0)231 1347 0087
info@bjp-planer.de
www.bjp-planer.de

Bearbeitende Mitarbeiter

Daniel Bläser
Vinzenz Rosenberg
Jonas Koban

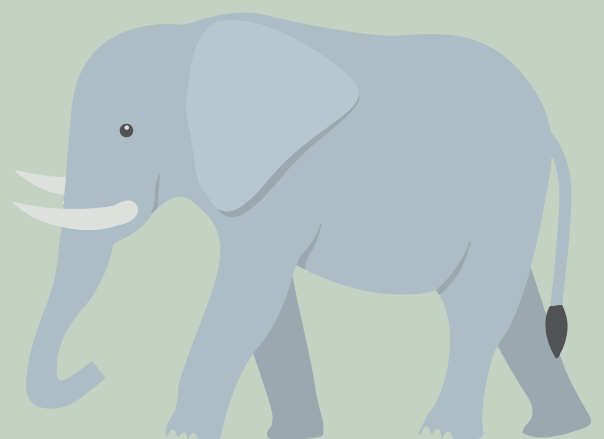
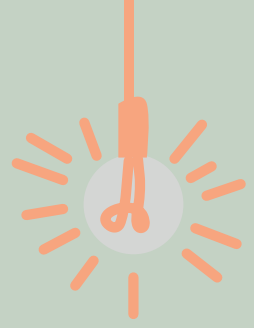
ABBILDUNGSNACHWEIS

Karten / Grafiken / Abbildungen / Fotos

bjp | bläser jansen partner GbR, © Stadt Hamm,
© Hans Blossey, © Regionalverband Ruhr



bläser jansen partner
städtebau | stadtplanung | strategie



INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	12
1.1 Anlass und Problemstellung.....	13
1.2 Untersuchungsgebiet	14
1.3 Ziel des Rahmenplans	14
1.4 Verfahrensablauf und Kommunikation	16
2. BESTANDSANALYSE.....	20
2.1 Planerische Ausgangslage	21
2.2 Raumbild	26
2.3 Sektorale Analysen.....	28
2.3.1 Nutzungen und Funktionen	28
2.3.2 Grün- und Freiraum	31
2.3.3 Mobilität und Verkehr	34
2.3.4 Stadtbild und städtebauliche Struktur.....	37
2.3.5 Klima und Umwelt.....	40
2.4 SWOT-Analyse	44
3. BETEILIGUNGSFORMATE	46
3.1 Öffentliches Auftaktforum.....	48
3.2 Online-Beteiligung	50
3.3 Stadtspaziergang	52
3.4 Kinder- und Jugendbeteiligung.....	54
3.5 Weitere Beteiligungsformate	56
3.6 Dokumentation der Beteiligung.....	56
3.7 Öffentliches Abschlussforum	56
4. Kernaussagen der Analyse und Beteiligung	60
5. SEKTORALE KONZEPTE	64
5.1 Sektoralkonzept Nutzung und Struktur	65
5.2 Sektoralkonzept Grün- und Freiraum	70
5.3 Sektoralkonzept Mobilität und Verkehr	74
5.4 Sektoralkonzept Stadtbild und öffentlicher Raum	78
5.5 Sektoralkonzept Klima und Energie	82
6. STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN	86

7. ZUKUNFTSBILDER	92
7.1 Zukunftsperspektive Herringer Markt	94
7.2 Zukunftsbild Fritz-Husemann-Straße	96
7.3 Qualifizierung der Dortmunder Straße	99
7.4 Schaffung von Quartiersplätzen.....	100
7.5 Einrichtung von Mobilstationen	101
7.6 Schaffung lebenswerter Straßen	102
7.7 Qualifizierung der Freifläche Lippepark.....	104
7.8 Sichere Wegeverbindungen für Kinder und Jugendliche	106
7.9 Wohnbauentwicklung Glück-Auf-Stadion	108
8. FAZIT UND AUSBLICK	110

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Luftbild Herringens mit Lage des Plangebiets.....	10
Abb. 2: Lage und Einordnung des Plangebiets	15
Abb. 3: Der Rahmenplan-Prozess.....	16
Abb. 4: Luftbildaufnahme Herringens	18
Abb. 5: Übersicht über bestehende Konzepte	22
Abb. 6: Ausschnitt Regionaplan Ruhr	25
Abb. 7: Ausschnitt Flächennutzungsplan Stadt Hamm	25
Abb. 8: Raumbild	26-27
Abb. 9: Neubaugebiet in der Herringer Heide.....	28
Abb. 10: LEG-Siedlung Bachstraße.....	28
Abb. 11: Analyse Nutzungen und Funktionen	29
Abb. 12: Fritz-Husemann-Straße	30
Abb. 13: Lippe-Carrée	30
Abb. 14: Arnold-Freymuth-Gesamtschule	30
Abb. 15: Lessingschule.....	30
Abb. 16: Felder und Wiesen in Herringen-Süd	31
Abb. 17: Grünanlage in der Herringer Heide.....	31
Abb. 18: Analyse Grün- und Freiraum	32
Abb. 19: Freianlagen im Lippepark.....	33
Abb. 20: Sportanlagen im Lippepark	33
Abb. 21: Ort der interreligiösen Begegnung im Lippepark.....	33
Abb. 22: Südlicher Lippepark	33
Abb. 23: Radraupthoute Dortmunder Straße	34
Abb. 24: Ruhender Verkehr auf dem Marktplatz	34
Abb. 25: Analyse Mobilität und Verkehr.....	35
Abb. 26: E-Ladesäule im Zentrum	36
Abb. 27: Dortmunder Straße am Lippepark	36
Abb. 28: Isenbecker Hof	37
Abb. 29: Entsorgungssituation Herringer Heide	37
Abb. 30: Analyse Mobilität und Verkehr	38
Abb. 31: Haldenzeichen	39
Abb. 32: Zeilensiedlung Herringer Heide	39
Abb. 33: Alter Bauhof	39
Abb. 34: Dortmunder Straße am Lippepark.....	39
Abb. 35: Wohnungsnahe Grünfläche in Heidhof	40
Abb. 36: Südlicher Eingang zum Lippepark.....	40

Abb. 37: Analyse Klima und Umwelt	41
Abb. 38: Herringer Bach	41
Abb. 39: Klimarelevante Freiräume	41
Abb. 40: Verkehr auf der Dortmunder Straße.....	42
Abb. 41: Beverbach in der Herringer Heide	42
Abb. 42: Luftbildaufnahme Heidhof	43
Abb. 43: SWOT-Analyse	45
Abb. 44: Verteilung der Kommentare nach Sektor	48
Abb. 45-49: Impressionen aus dem öffentlichen Auftaktforum	49
Abb. 50: Verteilung der Kommentare nach Sektor	50
Abb. 51-53: Impressionen aus der Online-Beteiligung.....	51
Abb. 54: Route des Stadtspaziergangs.....	52
Abb. 55-57: Impressionen aus dem Stadtspaziergang	53
Abb. 58: Verteilung der Kommentare nach Ort.....	53
Abb. 59-60: Impressionen aus der Kinder- und Jugendbeteiligung.....	54
Abb. 61-62: Beispielhafte Fragestellungen aus der Kinder- und Jugendbeteili- gung.....	55
Abb. 63-64: Impressionen aus der Kinder- und Jugendbeteiligung.....	55
Abb. 65-67: Impressionen aus dem öffentlichen Abschlussforum	57
Abb. 68: Luftbildaufnahme Herringens	59
Abb. 69: Luftbildaufnahme Herringer Heide	63
Abb. 70: Sektorales Konzept Nutzung und Struktur.....	66
Abb. 71: Luftbildaufnahme Herringer Zentrum.....	69
Abb. 72: Sektorales Konzept Grün- und Freiraum	72
Abb. 73: Sektorales Konzept Mobilität und Verkehr	76
Abb. 74: Sektorales Konzept Stadtbild und öffentlicher Raum	80
Abb. 75: Sektorales Konzept Klima und Energie	84
Abb. 76: Städtebaulicher Rahmenplan	90
Abb. 77: Übersicht der Zukunftsbilder	93
Abb. 78: Zukunftsperspektive Herringer Markt	94
Abb. 79: Lageplan Zukunftsperspektive Herringer Markt	95
Abb. 80: Lageplan Zukunftsbild Fritz-Husemann-Straße	97
Abb. 81: Zukunftsbild Fritz-Husemann-Straße	98
Abb. 82: Qualifizierung der Dortmunder Straße.....	99
Abb. 83: Schaffung von Quartiersplätzen	100
Abb. 84: Einrichtung von Mobilstationen.....	102
Abb. 85: Isometrie Kanalstraße	103
Abb. 86: Straßenquerschnitt Kanalstraße.....	103
Abb. 87: Lageplan Freifläche Lippepark	105

Abb. 88: Sichere Wegeverbindungen für Kinder und Jugendliche	107
Abb. 89: Lageplan V1 Wohnbauentwicklung Glück-Auf-Straße	108
Abb. 90: Lageplan V2 Wohnbauentwicklung Glück-Auf-Straße	109
Abb. 91: Luftbildaufnahme Herringen	112





Abb. 1: Luftbild Herringens mit Lage des Plangebiets.
© TIM Online

EINLEITUNG



1. EINLEITUNG

Der Stadtbezirk Herringen liegt im Westen des Hammer Stadtgebiets, erstreckt sich über rund 15,2 km² und hat rund 20.000 Einwohner:innen. Aufgrund seiner Lage bildet Herringen eine Schnittstelle zwischen dem urbanen Zentrum der Stadt und den angrenzenden, stärker ländlich geprägten Räumen der Nachbarkommunen Bergkamen, Kamen und Bönen. Zugleich verfügt der Stadtbezirk über eigenständige räumliche Qualitäten sowie besondere Potenziale für eine zukunftsfähige Entwicklung. Wie viele Ruhrgebietsstädte wurde Hamm und damit auch Herringen viele Jahrzehnte durch den Strukturwandel geprägt. Mit dem Konzept „Im Westen was Neues“ (2009) wurde das Gelände der ehemaligen Zeche „Schacht Franz“ überplant und der Lippepark entwickelt. Die entstandene Parkanlage und Haldenlandschaft ist prägend für den Stadtbezirk und gilt als positives Zeichen der Bewältigung des Strukturwandels. Heute stellen die Auswirkungen des Klimawandels, des demografischen Wandels oder die Digitalisierung aktuelle Herausforderungen in Bezug auf die Entwicklung der Zentren und Wohnquartiere dar. Durch vielschichtige Veränderungen werden neue Anforderungen an die städtebauliche Planung und an die Qualifizierung des öffentlichen Raumes gestellt.

1.1 ANLASS UND PROBLEMSTELLUNG

In den vergangenen Jahren wurden städtebauliche Rahmenpläne in verschiedenen Stadtbezirken der Stadt Hamm erarbeitet und aktualisiert. Hiermit soll nach Möglichkeit eine aktuelle städtebauliche Planungsgrundlage als Orientierung für die zukünftige Entwicklung in allen Stadtbezirken geschaffen werden. Für weite Teile des Stadtbezirks Herringen lag bisher kein aktuelles stadtteilbezogenes Konzept vor. Lediglich der Bereich östlich des Isenbecker Hofs wurde als Bestandteil des Sozialraums Hamm-Westen bereits in die städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Weststadt aus dem Jahr 2016 integriert. Als Planungsgrundlage der übrigen Teile des Stadtbezirks Herringen dienten die Planungskonzeption „Im Westen was Neues“ (2009) für den heutigen Lippepark oder gesamtstädtische Konzepte, wie der Masterplan Freiraum (2021), der Masterplan Wohnen (2024) oder der Masterplan Mobilität (2024). Daher war es erforderlich, mit dem städtebaulichen Rahmenplan Herringen auch für die bisher nicht betrachteten Teilräume eine eigenständige, integrierte Entwicklungsperspektive zu formulieren und die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen und Potenziale des Stadtbezirks zu adressieren.

1.2 UNTERSUCHUNGSGEBIET

Abb. 2 zeigt das Untersuchungsgebiet des städtebaulichen Rahmenplans für Herringen. Der Untersuchungsraum umfasst die zentralen Siedlungs- und Versorgungsbereiche sowie die angrenzenden Freiräume des Sozialraums Herringen. Der Rand der Siedlung Isenbecker Hof bildet die östliche Grenze des Untersuchungsraumes. Bestandteil des Untersuchungsraumes sind außerdem die Bereiche südlich der Johannes-Rau-Straße (K17) und östlich der Bebauung entlang der Carlo-Schmid-Straße/Karl-Marx-Straße. Dazu zählen die Kolonien westlich des Lippeparks sowie die Herrer Heide und die Bereiche um den historischen Ortskern. Im Süden wird der Untersuchungsraum durch den südlichen Rand der Wohnsiedlung Heidhof begrenzt.

1.3 ZIEL DES RAHMENPLANS

Der städtebauliche Rahmenplan dient als zentrales Instrument der Stadtentwicklungsplanung und damit der Steuerung und Koordination der räumlichen, funktionalen und gestalterischen Entwicklung des Untersuchungsgebietes. Er bildet als informelles Planwerk die strategische Grundlage für künftige Planungen, Projekte und bauliche Maßnahmen und stellt sicher, dass die Weiterentwicklung Herringens im Einklang mit den übergeordneten städtebaulichen Zielen der Stadt Hamm erfolgt. Darüber hinaus dient er als Gesamtkonzeption als Grundlage zur strategischen und integrierten Bearbeitung der vielfältigen aktuellen und künftigen Herausforderungen vor Ort. Der Rahmenplan umfasst ein breites Spektrum an thematischen Schwerpunkten: Er beinhaltet Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen und zur Stärkung nachhaltiger Mobilität, zur Schaffung und Qualifizierung von Wohn- und Geschäftsstandorten sowie zur besseren Integration und Aufwertung von Grün- und Freiflächen. Ebenso spielen die Weiterentwicklung und Sicherung attraktiver öffentlicher Räume eine wichtige Rolle, um die Lebensqualität im Stadtteil langfristig zu sichern und das Umfeld sozialer und kultureller Einrichtungen im Stadtbezirk zu stärken. Ziel ist eine nachhaltige, geordnete und partizipative Stadtteilentwicklung, die den Charakter Herringens bewahrt, vorhandene Potenziale stärkt und neue Perspektiven für eine lebenswerte Zukunft eröffnet.



Abb. 2: Lage und Einordnung des Plangebiets,
eigene Darstellung

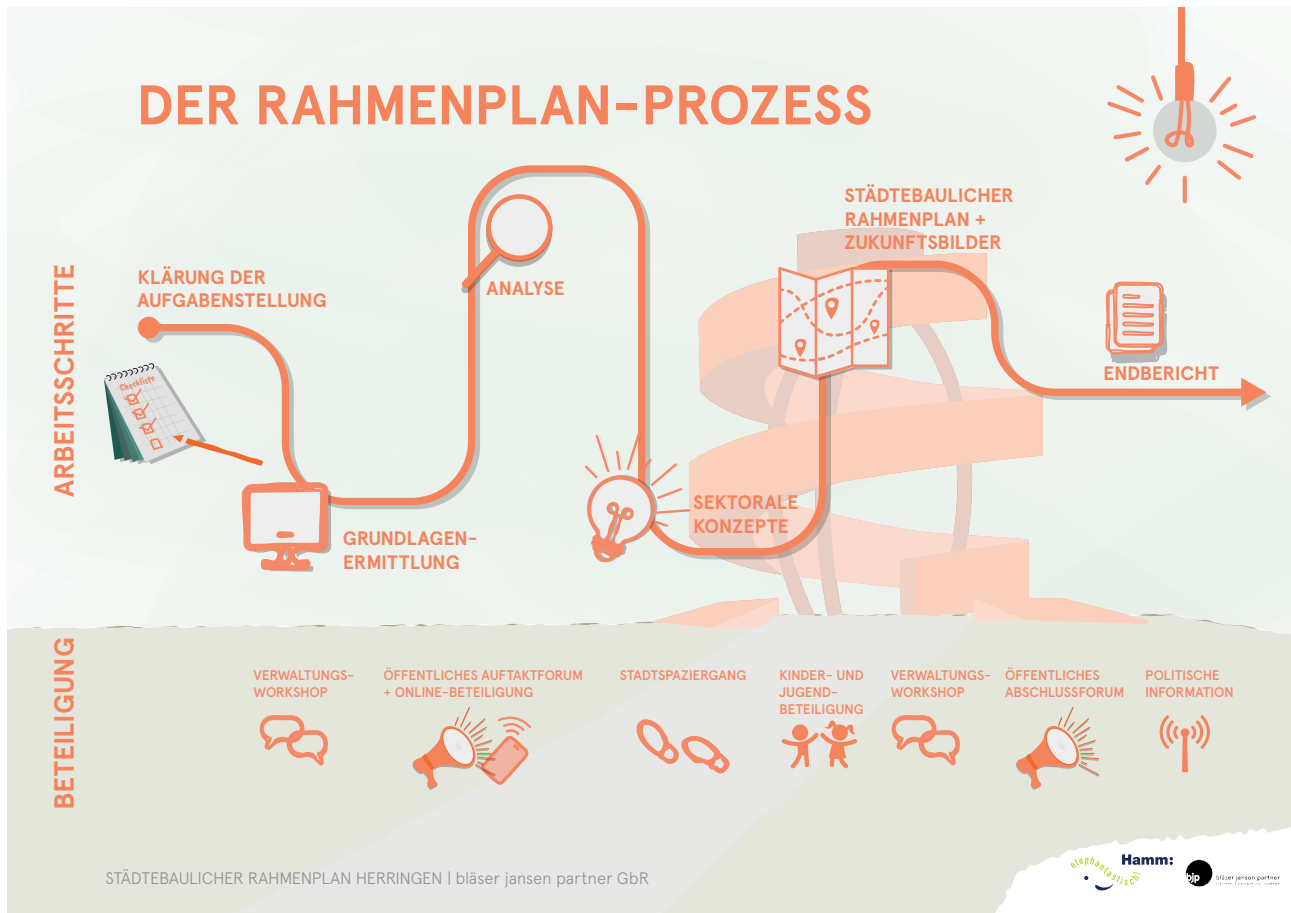


Abb. 3: Der Rahmenplan-Prozess, eigene Darstellung

1.4 VERFAHRENSABLAUF UND KOMMUNIKATION

Das Verfahren zur Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplans hat im August 2024 begonnen. Mit der Grundlagenermittlung, in der alle relevanten Bestandsdaten, Konzepte und Pläne gesichtet und ausgewertet wurden und die durch eine Ortsbegehung ergänzt wurde, wurden die in Herringen vorherrschenden Rahmenbedingungen zusammengetragen. Daneben wurden Analysen in verschiedenen Themenfeldern durchgeführt. Sie bilden die fachliche Basis für die weitere Planung. Im Anschluss wurden sektorale Konzepte für die jeweiligen Themenfelder erarbeitet. In den sektoralen Konzepten werden Leitlinien, Entwicklungsschwerpunkte und Handlungsperspektiven für jeden Themenbereich dargestellt. Sie dienen dazu, fachliche Positionen zu schärfen, Abhängigkeiten zu erkennen und die unterschiedlichen Sektoren systematisch aufeinander abzustimmen.

Darauf aufbauend wurde der städtebauliche Rahmenplan erarbeitet. Hier werden die Inhalte der sektoralen Konzepte in eine integrierte gesamtplanerische Darstellung überführt. Im Rahmenplan werden die wesentlichen städtebaulichen Strukturen, Nutzungen, Freiraumbeziehungen sowie Erschließungs- und Entwicklungsperspektiven definiert. Damit bildet der Rahmenplan das übergeordnete räumliche Leitbild für die langfristige Entwicklung Herringens.

Den Abschluss des Prozesses bilden neun Zukunftsbilder, die aus dem Rahmenplan abgeleitet wurden. Sie zeigen bildlich mögliche räumliche Entwicklungsperspektiven und machen die zuvor theoretisch abstrakt beschriebenen Ideen und Ansätze greifbar.

Ein wesentlicher Bestandteil des Erarbeitungsprozesses war die aktive Beteiligung der Bürger:innen. Ihre Ideen, Bedürfnisse und Anregungen wurden über verschiedene Beteiligungsformate vor Ort und digital umfassend einbezogen. Dieser breit angelegte Beteiligungsprozess gewährleistet, dass der Rahmenplan nicht nur fachlich fundiert, sondern auch gesellschaftlich legitimiert ist.





Abb. 4: Luftbildaufnahme Herringens,
© Hans Blossey

BESTANDSANALYSE

2

2. BESTANDSANALYSE

In der Bestandsanalyse werden bestehende raumprägende Elemente und Strukturen erfasst sowie laufende Projekte einbezogen. Als Grundlage dienen Pläne und Konzepte der Stadt Hamm und anderer offizieller Stellen sowie Ortsbegehungen durch das zuständige Planungsbüro. Die Ergebnisse werden im Folgenden dargelegt und fließen anschließend in Analysekarten ein.

2.1 PLANERISCHE AUSGANGSLAGE

In den vergangenen Jahren hat die Stadt Hamm eine Reihe strategischer und thematischer Planwerke erarbeitet bzw. fortgeschrieben und politisch beschlossen. Diese gesamtstädtischen und teilräumlichen Konzepte bilden die fachlichen und politischen Leitplanken für räumliche Entwicklungen in Herringen sowie im Hammer Westen und sind daher für den vorliegenden städtebaulichen Rahmenplan maßgeblich. Sie definieren Zielbilder, Standards und Prioritäten für Wohnen, Versorgung, Freiraum, Mobilität sowie Klimaschutz und Klimaanpassung und dienen zugleich als Abwägungs- und Begründungsunterlagen für Bauleitplanung und Förderstrategien. Die wichtigsten Konzepte, deren Inhalte als Grundlage in den Rahmenplan eingeflossen sind, werden in Abb. 5 aufgezeigt.

SIEDLUNGSKULTUR IN QUARTIEREN DES RUHRGEBIETS (2017)

- Herringen mit den Zechen Heinrich-Robert und Schacht Franz als bergbaulich geprägter Stadtbezirk
- Arbeitersiedlungen als wichtiger Stadtbaustein Herringens
- Heterogenes Erscheinungsbild durch großflächige Einzelprivatisierung der Koloniehäuser, teilweise Überformung der historischen Gestaltqualitäten
- Empfehlungen:
 - Entwicklung einer langfristig einheitlichen Trägerschaft für die Siedlung
 - Stärkung einer langfristigen Positionierung am Mietwohnungsmarkt
 - Stärkung der Einbindung / Verknüpfung der Siedlung mit dem Lippepark

EINZELHANDELSKONZEPT (FORTSCHREIBUNG 2019)

- Einstufung Herringens als Nebenzentrum
- Konzentrierung des Einzelhandels auf Lebensmittel und Nahversorgung
- Leichter Anstieg der Verkaufsfläche seit 2010, jedoch rückläufige Anzahl der Betriebe
- Spürbarer Anstieg der Leerstände
- Lippe-Carrée als zentraler Nahversorgungsstandort in Herringen

KLIMAFOLGENANPASSUNGSKONZEPT (2020)

- Benennung Herringens als eines der Hammer Quartiere, in denen Überflutungsrisiken durch Starkregen bei hoher Versiegelung und fehlender natürlicher Vorflut besonders zu beachten sind
- Empfehlung:
 - Realisierung von Schwammstadt-Ansätzen zur Verbesserung des Wasserhaushalts
 - Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen zur Regenrückhaltung und Regenversickerung
 - Schaffung von mehr Stadtgrün zur Reduktion der Hitzebelastung

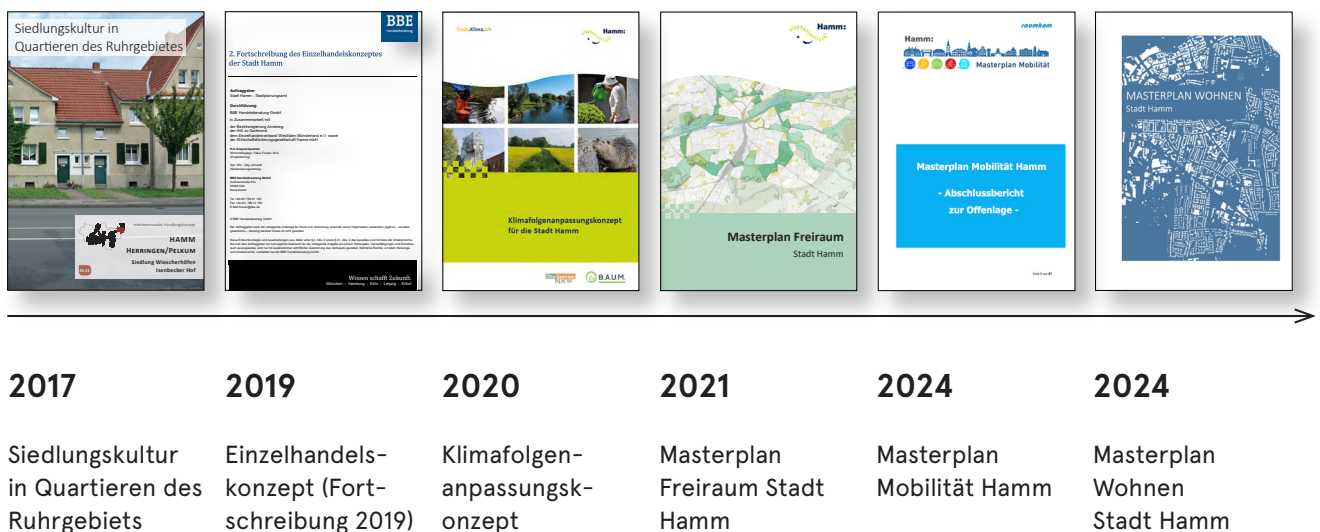


Abb. 5: Übersicht über bestehende Konzepte, eigene Darstellung

MASTERPLAN FREIRAUM (2021)

- Beschreibung Herringens als Ortsteil mit einem verkehrlich überformten Ortskern, in welchem zentrale Orte (z. B. Marktplatz als Stellplatzflächen genutzt werden)
- Lippepark als „Grüner Identitätsort“ von gesamtstädtischer Bedeutung mit Halden als Aussichtspunkte
- Empfehlungen:
 - Teilweise Befreiung öffentlicher Flächen vom ruhenden Verkehr
 - Belebung von Plätzen mit größerer Aufenthaltsqualität und Freiraumnutzungen
 - Verbesserung der Anbindung an bestehende Grünflächen und Herstellung durchgängiger Grünverbindungen zur Lippeaue und zu westlichen Quartieren
 - Weiterentwicklung der Haldenareale als klimaangepasste Freiräume

MASTERPLAN WOHNEN (2024)

- Prognostizierung des Wohnraumbedarfs in Herringen bis 2035: ca. 500 Wohneinheiten
- Identifizierung von neun Flächen mit Wohnbaupotenzial, u. a.:
 - Flächen besonderer Eignung: Umfeld Glück-Auf-Stadion und Wiesen-
teich
 - Weitere Flächen: Kanaltrasse, Holzstraße
 - Arrondierungen: südlicher Bereich Herrerger Heide, westlich des Herrerger Zentrums

MASTERPLAN MOBILITÄT (2024)

- Ziel bis 2035: deutliche Stärkung des Umweltverbunds (Rad, Fuß, ÖPNV)
- Fokussierung auf intermodale, klimaverträgliche Mobilität
- Empfehlungen:
 - Sicherstellung einer fußläufigen bzw. wohnortnahen Erreichbarkeit von Nahversorgungsangeboten
 - Erstellung bezirksbezogener Nahmobilitätskonzepte, die Rad- und Fußverkehr sowie deren Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln konkret vor Ort verbessern sollen
 - Einrichtung von Fahrradachsen und -zonen, Verbesserung des Parkraummanagements, mehr Radabstellanlagen und attraktive Gestaltung der Straßenräume
 - Schaffung von Sharing-Angeboten (Bike-, E-Scooter- und Car-Sharing)

REGIONALPLAN

- Einbettung Herringens in nördliche und südliche regionale Grünzüge
- Darstellung der Quartiere als Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB)
- Darstellung von Flächen des ASB im Westen auch auf heute landwirtschaftlich genutzten Flächen
 - Markierung langfristiger Entwicklungsspielräume
- Verkehrlich bedeutsame Straßen: Johannes-Rau-Straße und Zum Torksfeld

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

- Überwiegende Darstellung Herringens als Wohnstandort
- Klassifizierung der zentralen Bereiche (Herringer Markt, Lippe-Carrée, nördlich davon gelegener Versorgungsstandort) als Stadtteilzentrum
- Entwicklungsabsicht an der Beverstraße: Gewerbestandort mit Erweiterungsoption
- Vorbereitung der Wohnbaupotenzialflächen aus dem Masterplan Wohnen: Darstellung der heute noch landwirtschaftlichen Flächen im FNP bereits als Wohnbauflächen

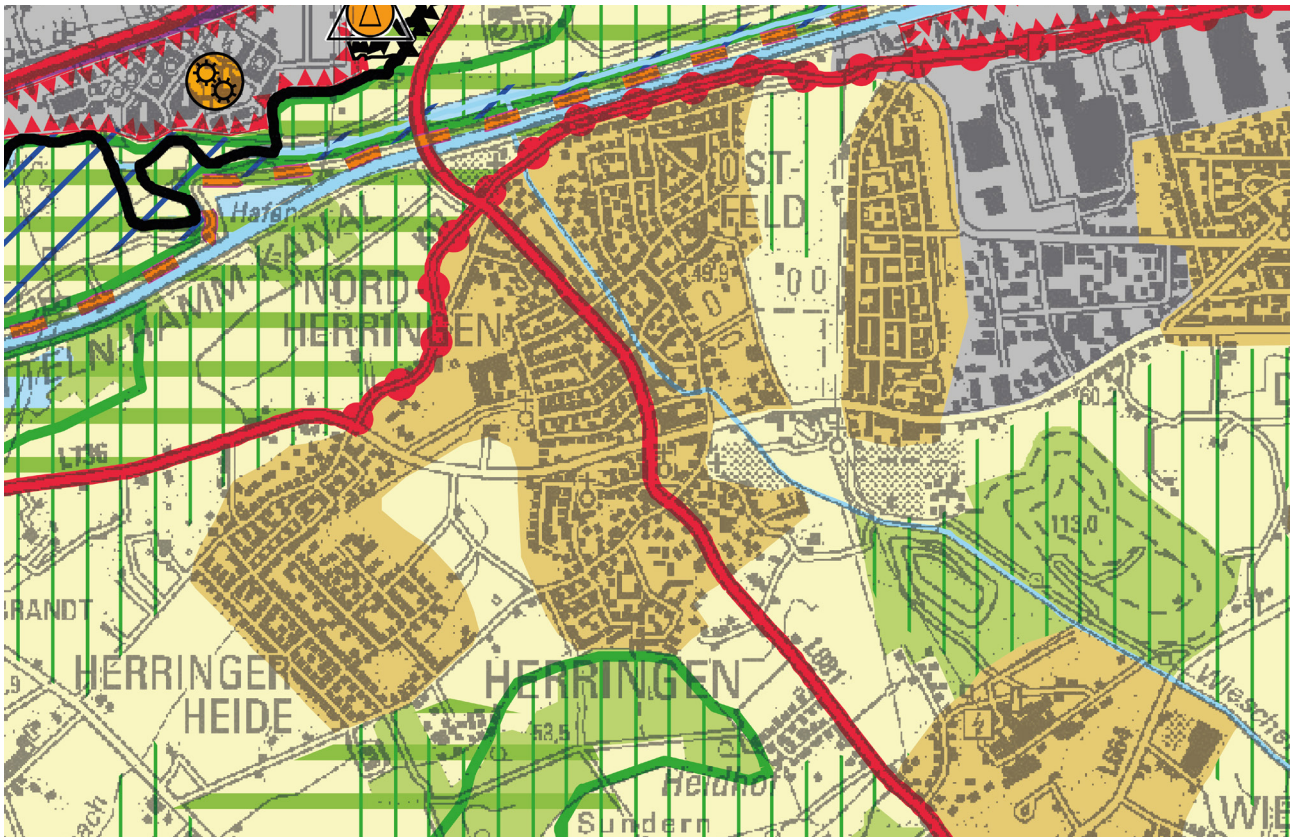


Abb. 6: Ausschnitt Regionaplan Ruhr,
© Regionalverband Ruhr

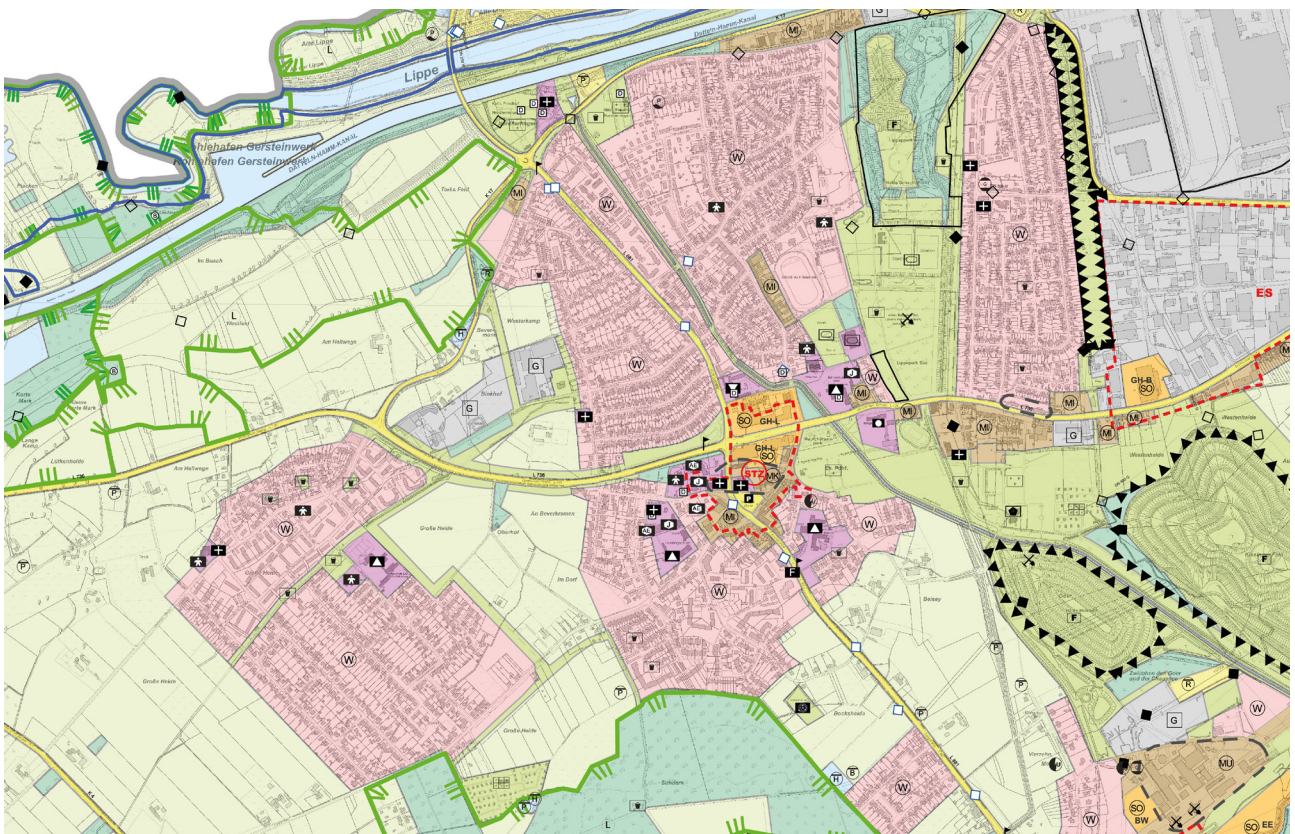
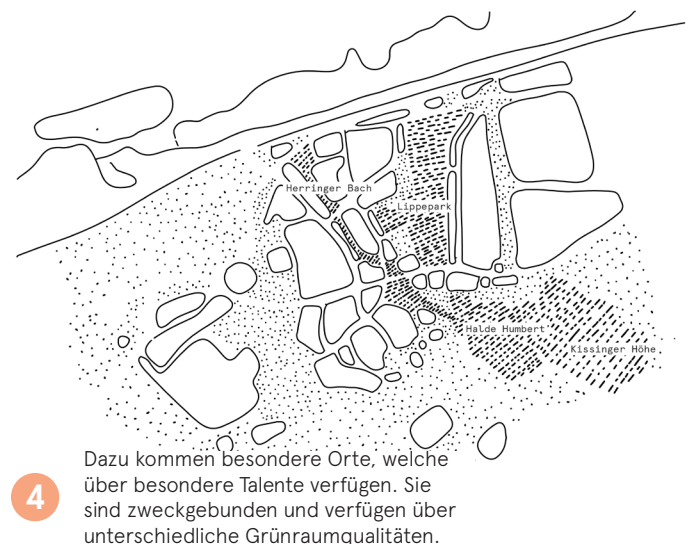
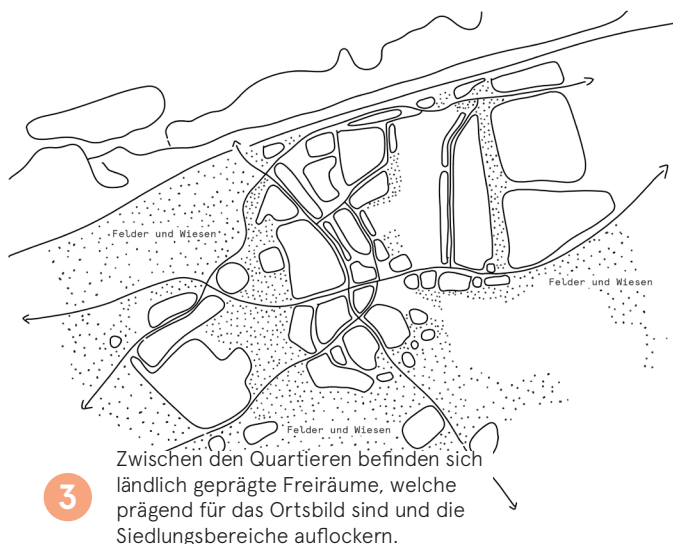
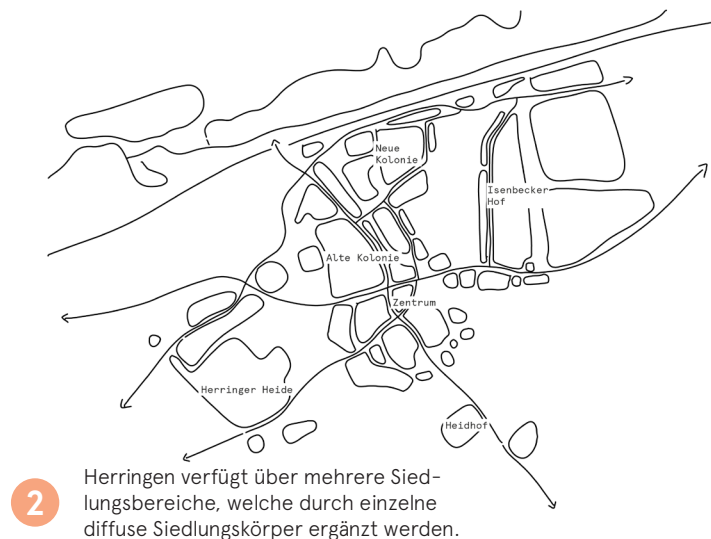


Abb. 7: Ausschnitt Flächennutzungsplan Stadt Hamm,
© Stadt Hamm

2.2 RAUMBILD

Das Raumbild zeigt den Raum in abstrakter Form und rückt somit die wesentlichen Raumelemente in den Fokus. Das Raumbild für Herringen besteht aus vier Schichten: Verkehrswege, Quartiere, Grün- und Freiräume und besondere Orte. Diese Schichten ergeben überlagernd ein Gesamtbild und den Status-quo der Raumstruktur.

Herringen ist mäßig dicht strukturiert. Neben verdichteten Bereichen im Zentrum dominieren vor allem locker bebaute Ein- und Zweifamilienhausbereiche. Raumdefinierende Achsen bilden die Dortmunder Straße sowie die Fangstraße zusammen mit Zum Torksfeld. In deren Kreuzungsbereich befindet sich das Zentrum Herringens. Ausgehend vom Zentrum breiten sich zusammenhängende Siedlungsbereiche



che aus. Hervorzuheben sind dabei die historischen Zechensiedlungen wie die Alte Kolonie, die Neue Kolonie und der Isenbecker Hof. Die peripher gelegenen Ortsteile Herringer Heide und Heidhof sind durch landwirtschaftlich genutzte Freiräume sowie durch die von Halden geprägte Bergbaufolgelandschaft vom Herringer Zentrum getrennt. Neben den umgebenden Feldern und Wiesen wird Herringen durch den Datteln-Hamm-Kanal sowie die parallel verlaufende Lippe im Norden begrenzt. Wichtige landschaftsprägende Grünräume stellen die Halde Humbert und die Kissinger Höhe dar. Durch die Aufschüttung von Grubenaushub aus rund 100 Jahren Bergbaugeschichte sind hier zwei kulturlandschaftliche Hochpunkte entstanden. Von den Halden ausgehend erstrecken sich die Grünräume des Herringer Bachs, der in den Kanal mündet, und des Lippeparks, der sich ebenfalls bis zum Kanal erstreckt und den Stadtbezirk durchdringt.

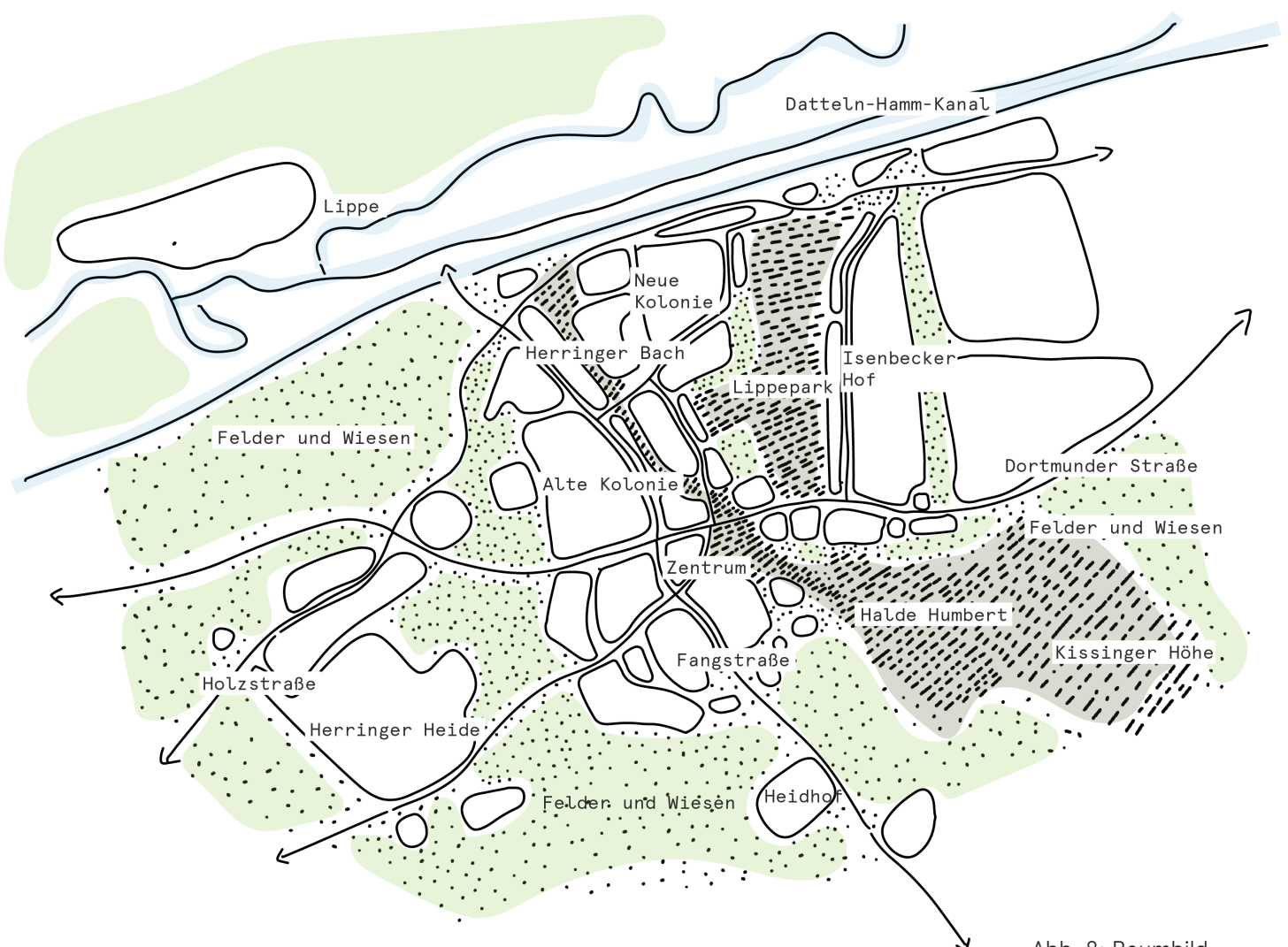


Abb. 8: Raumbild, eigene Darstellung

2.3 SEKTORALE ANALYSEN

Als Grundlage für die weitere Auseinandersetzung mit Herringen erfolgte eine umfassende Analyse der Bestandssituation. Sie bildet den Ausgangspunkt für die folgenden Konzepte und ermöglicht eine integrierte Sicht auf den Status quo des Stadtbezirks. Betrachtet wurden dabei die zentralen Themenfelder Nutzungen und Funktionen, Grün- und Freiraum, Mobilität und Verkehr, Stadtbild und städtebauliche Struktur sowie Klima und Umwelt.

2.3.1 NUTZUNGEN UND FUNKTIONEN

Herringen ist überwiegend wohnbaulich geprägt, mit Siedlungsstrukturen, in denen Wohnen klar von Arbeiten, Handel und Dienstleistungen getrennt ist. Gemischt genutzte Quartiere, die Wohnen mit gewerblichen oder dienstleistungsorientierten Funktionen kombinieren, sind nur in sehr begrenztem Umfang vorhanden. Zu Sicherung der Wohnattraktivität wurden im Masterplan Wohnen aus dem Jahr 2024 Potenzialflächen identifiziert, die in der sektoralen Analyse „Nutzungen und Funktionen“ als Entwicklungsgebiete gekennzeichnet sind.

Die zentralen Nutzungen für den täglichen Bedarf konzentrieren sich insbesondere im Bereich rund um den Herringer Markt und die angrenzenden gewerblichen Strukturen sowie das 2013 eröffneten Lippe Carrée. Hier befindet sich ein Stadtteilzentrum mit Supermärkten, kleineren Einzelhandelsgeschäften sowie ergänzenden gastronomischen Einrichtungen. Dieser Bereich nimmt insgesamt eine zentrale Rolle für die Grundversorgung der Bevölkerung in Herringen und teilweise auch der angrenzenden Stadtbezirke ein. Daneben ist die Fritz-Husemann-Straße überwiegend von Dienstleistungsangeboten geprägt.



Abb. 9: Neubaugebiet in der Herringer Heide, eigene Aufnahme



Abb. 10: LEG-Siedlung Bachstraße, eigene Aufnahme

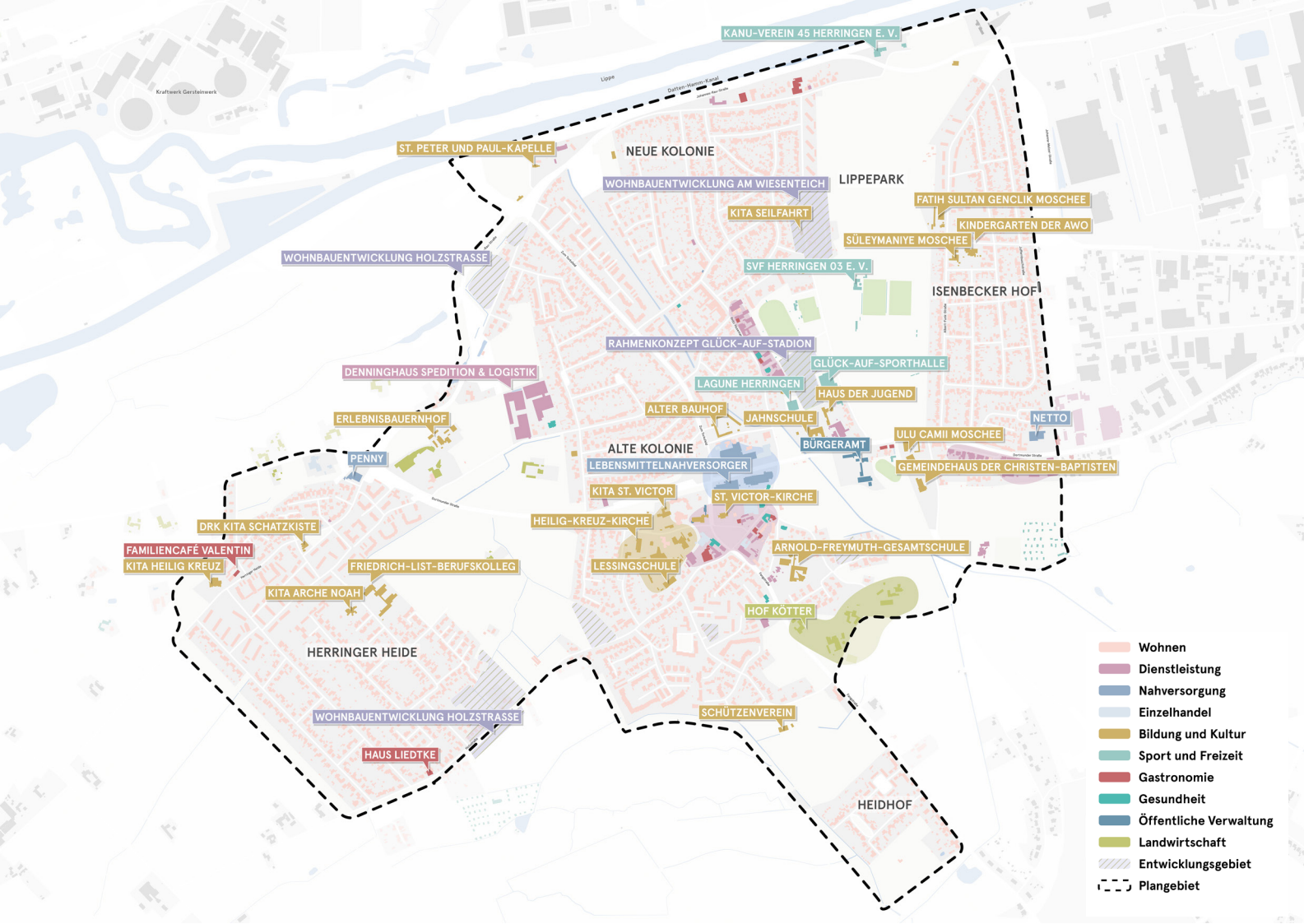


Abb. 11: Analyse Nutzungen und Funktionen, eigene Darstellung

Im östlichen Bereich der Dortmunder Straße befinden sich weitere gewerbliche Ansiedlungen, unter anderem mit einem Nahversorger. Leerstände sind in Herringen punktuell vor allem entlang der Fritz-Husemann-Straße zu beobachten.

Die soziale Infrastruktur in Herringen ist insgesamt gut ausgebaut und stellt für die Bevölkerung eine wichtige Grundlage der Lebensqualität dar. Besonders hervorzuheben sind die zahlreichen religiösen und sozialen Einrichtungen, die im Stadtteil fest verankert sind. Hierzu zählen unter anderem die Kirche Hl. Kreuz und das Seniorenheim St. Josef, die zentral gelegene St. Victor-Kirche, die einen historischen und kulturellen Bezugspunkt bildet, sowie die Ulu Camii Moschee, die einen wichtigen Ort des sozialen und religiösen Lebens für viele Bewohner:innen darstellt.

Auch im Bildungsbereich ist Herringen gut ausgestattet. Mehrere Kindertagesstätten, die nicht nur im Zentrum zu finden sind, sondern auch im Bereich des Isenbecker Hofes oder in der Herringer Heide, sichern die Versorgung im Bereich Bildung und sozialer Infrastruktur. Daneben prägen auch einige Schulgebäude das Bild des Stadtbezirks. Neben der Lessingschule an der Holzstraße ist hier das historische Gebäude der Jahn- und Lindenschule in zentraler Lage an der Dortmunder Stra-



Abb. 12: Fritz-Husemann-Straße,
eigene Aufnahme



Abb. 13: Lippe-Carrée,
eigene Aufnahme

ße hervorzuheben. Gleichzeitig zeigen sich mit den Neubauten der Arnold-Frey-muth-Gesamtschule deutliche Modernisierungs- und Entwicklungsschritte. Letzte-re trägt wesentlich dazu bei, die Bildungslandschaft Herringens zu stärken und das Angebot zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Für die Herringer Heide ist zudem das dort ansässige Friedrich-List-Berufskolleg prägend, das auch über den Stadtteil hi-naus eine wichtige Rolle für schulische und berufliche Bildung einnimmt.

Neben religiösen, sozialen und schulischen Einrichtungen spielen auch Sport- und Freizeitangebote eine wichtige Rolle in Herringen. Insbesondere rund um den Lip-pepark sind vielseitige Sportangebote zu finden. Hier befinden sich unter anderem das Schwimmbad „Lagune“, die Glück-Auf-Sporthalle sowie mehrere Sportfelder. Mit der geplanten Sanierung des Barbara-Stadions und den Modernisierungen der Sportanlagen am Glück-Auf-Stadion wird das sportliche Angebot in Herringen künftig weiter aufgewertet. Diese Investitionen unterstreichen die Bedeutung des Stadtbezirks nicht nur als Wohnort, sondern auch als Standort für Freizeit, Begeg-nung und sportliche Aktivitäten.



Abb. 14: Arnold-Frey-muth-Gesamtschule,
eigene Aufnahme



Abb. 15: Lessingschule,
eigene Aufnahme

2.3.2 GRÜN- UND FREIRAUM

Herringen besitzt ein deutlich grünes, landschaftlich geprägtes Erscheinungsbild, das wesentlich zur hohen Lebensqualität im Stadtbezirk beiträgt. Von herausragender Bedeutung für Herringen ist der Lippepark, der auf dem Gelände der ehemaligen Zeche „Schacht Franz“ entstanden ist. Hier wurde auf Grundlage des Entwicklungskonzeptes „Im Westen was Neues“ aus dem Jahr 2009 eine großzügige, zweckgebundene Grünfläche geschaffen, die heute die zentrale Park- und Freizeitanlage darstellt. Der Lippepark weist eine hochwertige Gestaltung auf und verbindet funktionale Aspekte wie Wegeführung, Sport- und Spielflächen mit gestalterischen Elementen, die die industrielle Geschichte des Ortes aufgreifen. Als grüner Baustein ist er nicht nur für Herringen selbst, sondern auch für die gesamte Stadt Hamm von erheblicher Bedeutung. Er fungiert zugleich als Verbindungsraum, indem er den Stadtbezirk mit den Grünstrukturen entlang des Datteln-Hamm-Kanals verknüpft und nach Süden hin eine direkte Verbindung in die Bergbaufolgelandschaften herstellt. Insbesondere die Halde Humbert sowie die Kissinger Höhe bilden dabei attraktive Ziele für Freizeit, Naherholung und Naturerlebnis, sodass der Lippepark in ein großräumiges Freiraumsystem eingebunden ist.

Neben dem Lippepark prägen weitere Grünflächen das Stadtbild. Viele dieser Flächen sind landwirtschaftlich genutzt und liegen oft zwischen den Siedlungsbereichen. Besonders deutlich wird dies zwischen dem Zentrumsbereich und der Herringer Heide sowie im Umfeld der Siedlung Heidhof, wo großzügige Freiräume das städtische Gefüge gliedern und durch ihre offene Struktur wichtige Naherholungs- und Landschaftsfunktionen übernehmen. Diese Bereiche sorgen für Durchlüftung, schaffen Weitläufigkeit und erhalten den kleinteiligen Wechsel zwischen bebauten und unbebauten Flächen, der das Erscheinungsbild Herringens charakterisiert.



Abb. 16: Felder und Wiesen in Herringen-Süd, eigene Aufnahme



Abb. 17: Grünanlage in der Herringer Heide, eigene Aufnahme

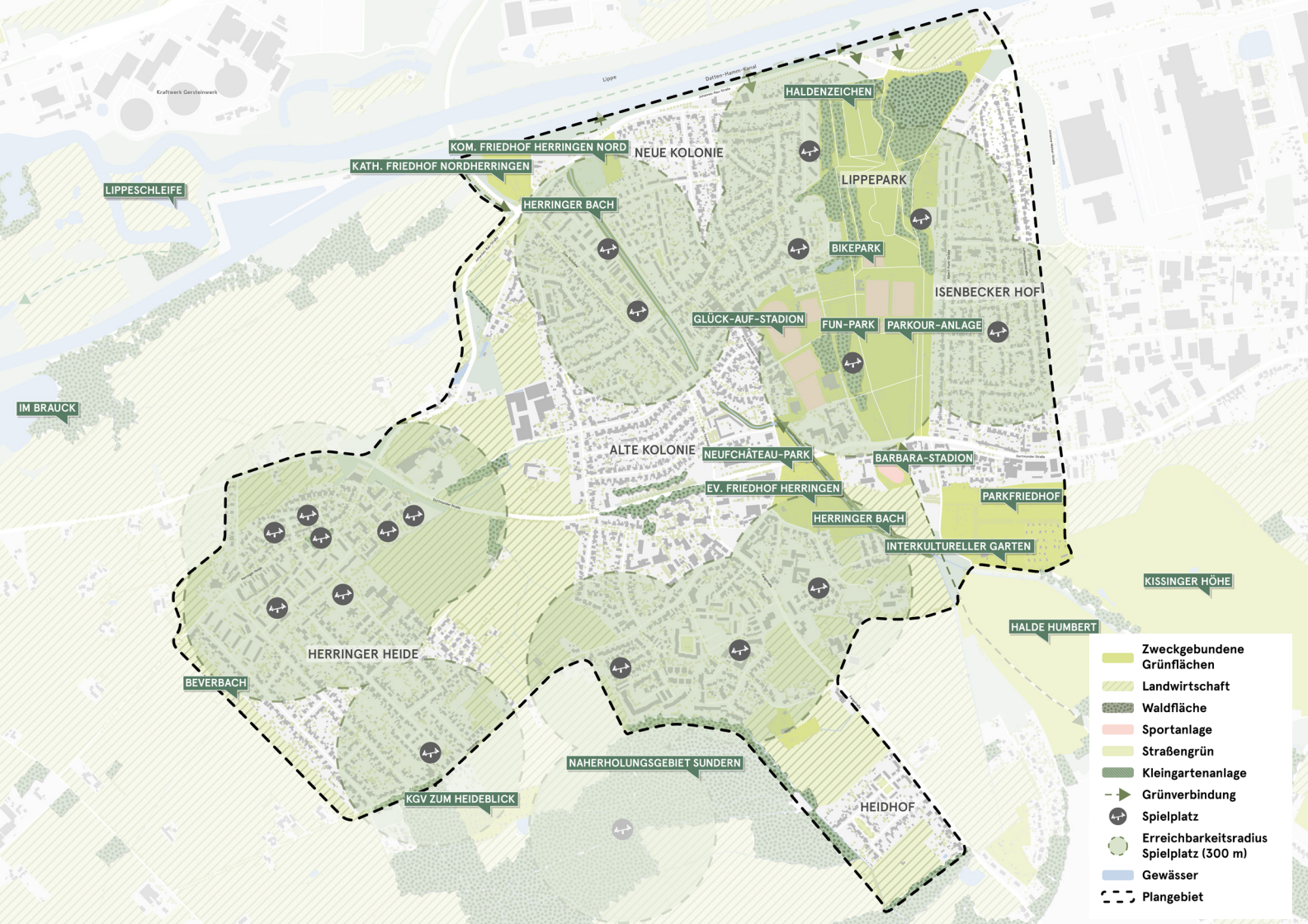


Abb. 18: Analyse Grün- und Freiraum,
eigene Darstellung

Auch die Nähe zu Gewässern trägt entscheidend zum grünen Charakter bei. Der Datteln-Hamm-Kanal sowie die Lippe am nördlichen Rand des Stadtbezirks stellen markante landschaftliche Strukturen dar, die nicht nur ökologische, sondern auch freizeitorientierte Funktionen erfüllen. Spazier- und Radwege entlang der Wasserläufe bieten attraktive Möglichkeiten der Naherholung und sorgen für eine Vernetzung der Grünstrukturen. Ergänzend hierzu liegt südlich des Plangebiets das Naherholungsgebiet Sundern, das mit seinen Wald- und Wiesenflächen zusätzliche Qualitäten für Freizeit und Naturerlebnis bereithält. Damit verfügt Herringen sowohl innerhalb des Stadtbezirks als auch in unmittelbarer Umgebung über vielfältige Freiraumangebote, die eine hohe Aufenthaltsqualität schaffen. Der Herringer Bach fließt durch zentrale Bereiche Herringens und ist Teil des Lippe-Flusssystems. Derzeit ist er noch in einer Betonsohlschale eingefasst, soll aber in Zukunft renaturiert und mit einem naturnahen Ufer ausgestaltet werden.

Trotz dieser grundsätzlich positiven Ausgangslage zeigen sich in Bezug auf die Ausstattung und Erreichbarkeit von Sport- und Spielflächen Unterschiede innerhalb des Stadtbezirks. Besonders auffällig ist die starke Konzentration attraktiver Sportflächen im Lippepark. Hier stehen unter anderem Sportfelder, Spielplätze und Be-

wegungsangebote zur Verfügung, die stark genutzt werden. Gleichzeitig bedeutet diese räumliche Bündelung jedoch, dass peripher gelegene Stadtteilbereiche wie etwa die westlich angrenzende Herringer Heide in geringerem Maße mit Sportanlagen ausgestattet sind, was insbesondere für Kinder und Jugendliche längere Wege zu den vorhandenen Angeboten nach sich zieht.

Die Versorgung mit Spielplätzen ist insgesamt als überwiegend gut zu bewerten. Es bestehen jedoch Unterschiede in der Erreichbarkeit und Qualität der Anlagen. Während zentrale Bereiche durch ein dichtes Netz an Spielplätzen ausgestattet sind, weisen einzelne Teilbereiche eine Unterversorgung auf, sodass Kinder hier längere Wege zu geeigneten Spielflächen zurücklegen müssen.



Abb. 19: Freianlagen im Lippepark,
© Stadt Hamm



Abb. 20: Sportanlagen im Lippepark,
© Stadt Hamm



Abb. 21: Ort der interreligiösen Begegnung im Lippepark,
© Stadt Hamm



Abb. 22: Südlicher Lippepark,
© Stadt Hamm

2.3.3 MOBILITÄT UND VERKEHR

Die Mobilitätsstruktur in Herringen ist insgesamt deutlich vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Dies zeigt sich nicht nur an der Vielzahl von Stellplatzflächen im öffentlichen Raum, sondern auch an mehreren größeren Parkplätzen innerhalb des Plangebiets. Besonders im zentralen Bereich, rund um den Herringer Markt, tritt die starke Dominanz des motorisierten Verkehrs deutlich hervor. Auch der Marktplatz selbst ist als zentrale Stellplatzfläche stark versiegelt und beeinträchtigt somit den Ortskern optisch wie funktional. Positiv hervorzuheben ist der neu eingerichtete Parkplatz am Wiesenpark, der durch seine Befestigung, Beleuchtung und gute Erreichbarkeit eine wichtige Entlastungsfunktion übernimmt. Er soll den hohen Parkdruck im Zentrum verringern und insbesondere den Marktplatz von parkenden Fahrzeugen freihalten.

Ein zukunftsorientiertes Mobilitätsangebot in Herringen wird durch die bislang geringe Ausstattung mit Infrastrukturen für alternative Angebote eingeschränkt. Im gesamten Plangebiet konnten lediglich drei Standorte mit öffentlichen Ladesäulen für Elektro-Pkw gezählt werden. Hier besteht ein erheblicher Ausbaubedarf, um den Umstieg auf klimafreundlichere Antriebstechnologien zu fördern. Ergänzend fehlt es bislang an weiteren Angeboten alternativer Mobilität: weder Car-Sharing- noch Bike-Sharing-Stationen sind im Untersuchungsgebiet vorhanden. Um den motorisierten Verkehr zu verringern und die Mobilitätsvielfalt zu erhöhen, soll unter anderem auf dem Herringer Markt langfristig eine Mobilstation eingerichtet werden, die verschiedene verkehrliche Angebote vereint.

Im Angebot des öffentlichen Nahverkehrs stehen neben fünf regulären Buslinien zu Stoßzeiten zusätzliche Einsatzlinien zur Verfügung. Bushaltestellen sind im Plangebiet weitgehend gleichmäßig verteilt. Sie sind überwiegend fußläufig erreichbar, in den meisten Fällen innerhalb eines 300-Meter-Radius, was der in der ÖPNV-Pla-



Abb. 23: Radhauptroute Dortmunder Straße,
© Stadt Hamm



Abb. 24: Ruhender Verkehr auf dem Marktplatz,
© Stadt Hamm

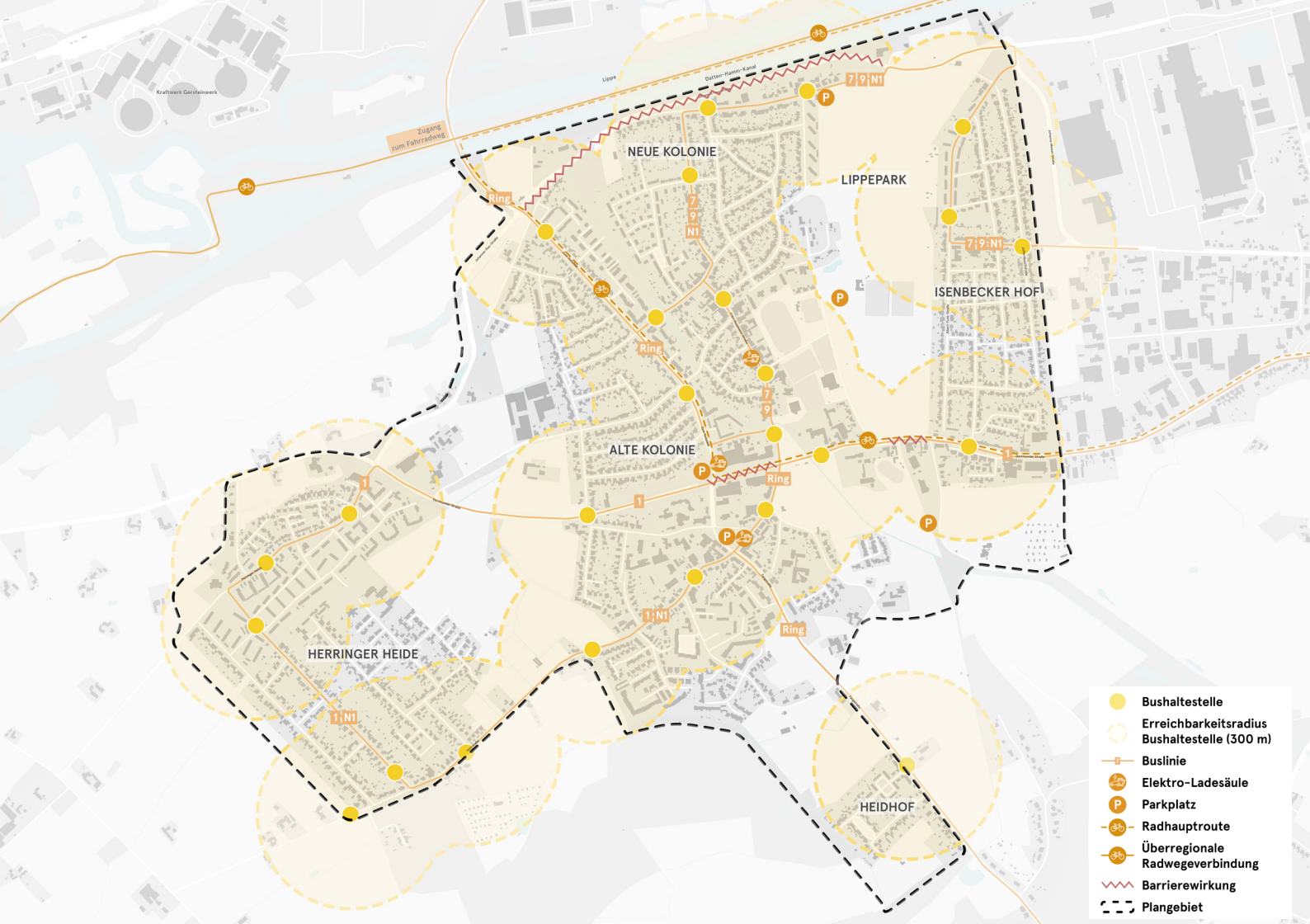


Abb. 25: Analyse Mobilität und Verkehr, eigene Darstellung

nung oft zugrunde gelegten Erreichbarkeitsnorm entspricht. Durch die Taktverdichtung auf der Linie 1 von 30 auf 20 Minuten wurde die Anbindung Herringsens weiter verbessert. Dies bedeutet eine dichtere Verknüpfung mit den umliegenden Stadtbezirken Hamms und trägt zur Attraktivität des ÖPNV-Angebots bei. Dennoch bestehen nach wie vor Herausforderungen, etwa im Hinblick auf die Verknüpfung mit regionalen Radwegenetzen oder die barrierefreie Ausstattung einzelner Haltepunkte.

Herringen verfügt über ein bestehendes Radwegenetz, zu dem unter anderem die Radhaupttroute und eine überregionale Radwegeverbindung zählen. Die Fahrradinfrastruktur in Herringen weist jedoch an verschiedenen Stellen Ausbaupotenziale auf. In den ruhigen Wohnstraßen wird der Radverkehr überwiegend im Mischverkehr mit den motorisierten Fahrzeugen auf der Fahrbahn geführt. Baulich geschützte Radwege sind hier in der Regel nicht vorhanden. Auf den stark befahrenen Straßen besteht an vielen Stellen Potenzial, die Radwege weiter auszubauen. Wichtige Hauptverkehrsstraßen, wie die Dortmunder Straße als Teil der Radhaupttroute oder die Holzstraße, weisen noch keine oder noch keine flächendeckend sicheren Fahrmöglichkeiten für Radfahrer:innen auf.

Positiv hervorzuheben sind die Grünverbindungen im Stadtbezirk, wie beispielsweise entlang des Lippeparks. Hier bestehen attraktive Rad- und Fußwegeverbindungen, die eine Nord-Süd-Achse schaffen und den Stadtbezirk mit den nördlich gelegenen Gewässerlandschaften und den südlichen Naherholungsgebieten der Bergbaufolgelandschaft verbinden. Über diese Achse wird Herringen künftig auch an den geplanten Radschnellweg RS1 angebunden, der auf dem Mitteldamm zwischen Kanal und Lippe verlaufen soll. Ebenso wird durch diese Verbindung eine gute Anbindung an das neue KreativRevier Heinrich Robert geschaffen. Ergänzend verläuft die Radhauptroute durch Herringen entlang der Dortmunder Straße sowie der Straße „Zum Torksfeld“.

Ein zentrales Problem für die alltägliche Mobilität in Herringen stellen die Barrierewirkungen der stark befahrenen Straßen dar. Insbesondere die Dortmunder Straße und die Johannes-Rau-Straße bilden durch ihr hohes Verkehrsaufkommen trennende Achsen. Sie erschweren nicht nur die Querung für Fußgänger:innen, sondern erzeugen auch gefährliche Situationen im Straßenraum. Diese Barrierewirkung ist ein deutliches Zeichen für die starke Autozentrierung in Herringen und unterstreicht den Handlungsbedarf, sichere Querungsmöglichkeiten und baulich geschützte Übergänge zu schaffen.



Abb. 26: E-Ladesäule im Zentrum, eigene Aufnahme



Abb. 27: Dortmunder Straße am Lippepark, eigene Aufnahme

2.3.4 STADTBILD UND STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

Charakteristisch für das Stadtbild Herringens sind vor allem die zahlreichen Zechensiedlungen, die einen Großteil des Stadtteilgebiets ausmachen. Es handelt sich hierbei sowohl um Bestände aus der Vorkriegszeit als auch um Nachkriegssiedlungen, die das Gesicht des Stadtbezirks bis heute bestimmen. Diese Siedlungen, etwa die Siedlung Isenbecker Hof, die Alte Kolonie oder die Neue Kolonie, sind überwiegend als freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser zu klassifizieren, die in weiten Teilen noch den ursprünglichen Charakter der Bergbaukolonien erkennen lassen. Sie verdeutlichen die enge historische Verbundenheit des Stadtbezirks mit dem Bergbau. Auch wenn die Zeche „Schacht Franz“, die rund zwei Kilometer nördlich des Stammbergwerks Heinrich Robert lag, bereits seit 1994 stillgelegt ist, sind die Spuren des Bergbaus noch immer deutlich erkennbar. Die Zechensiedlungen sind hierbei nicht nur Ausdruck einer bestimmten Bauweise, sondern auch ein sichtbares Zeugnis der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Herringens. Um dieses historische Erbe zu sichern, bestehen für einige Siedlungen rechtsgültige Gestaltungs- und Erhaltungssatzungen, die eine langfristige Bewahrung des Ortsbildes sicherstellen sollen. Einige Gebäude befinden sich jedoch in einem teilweise schlechten baulichen Zustand, sodass Modernisierungen und Sanierungen notwendig erscheinen. Verdichtete städtebauliche Strukturen mit urbanerem Charakter sind in Herringen kaum anzutreffen. Lediglich in einigen Teilbereichen bestehen aufgelockerte Blockstrukturen, die ein urbaneres Erscheinungsbild erzeugen. Großflächige Solitärbauten sind dagegen vor allem im Zusammenhang mit Einzelhandels- und Gewerbebetrieben zu finden, die sich klar von der kleinteiligen Wohnbebauung der Zechensiedlungen abheben.

Neben den Zechensiedlungen finden sich im Plangebiet weitere prägende Gebäude und Denkmäler, die die Bergbaugeschichte des Stadtbezirks bis in die Gegenwart sichtbar machen. Hierzu gehört unter anderem der Alte Bauhof, der mit seiner Ar-



Abb. 28: Isenbecker Hof,
© Stadt Hamm



Abb. 29: Entsorgungssituation Herrerger Heide,
eigene Aufnahme

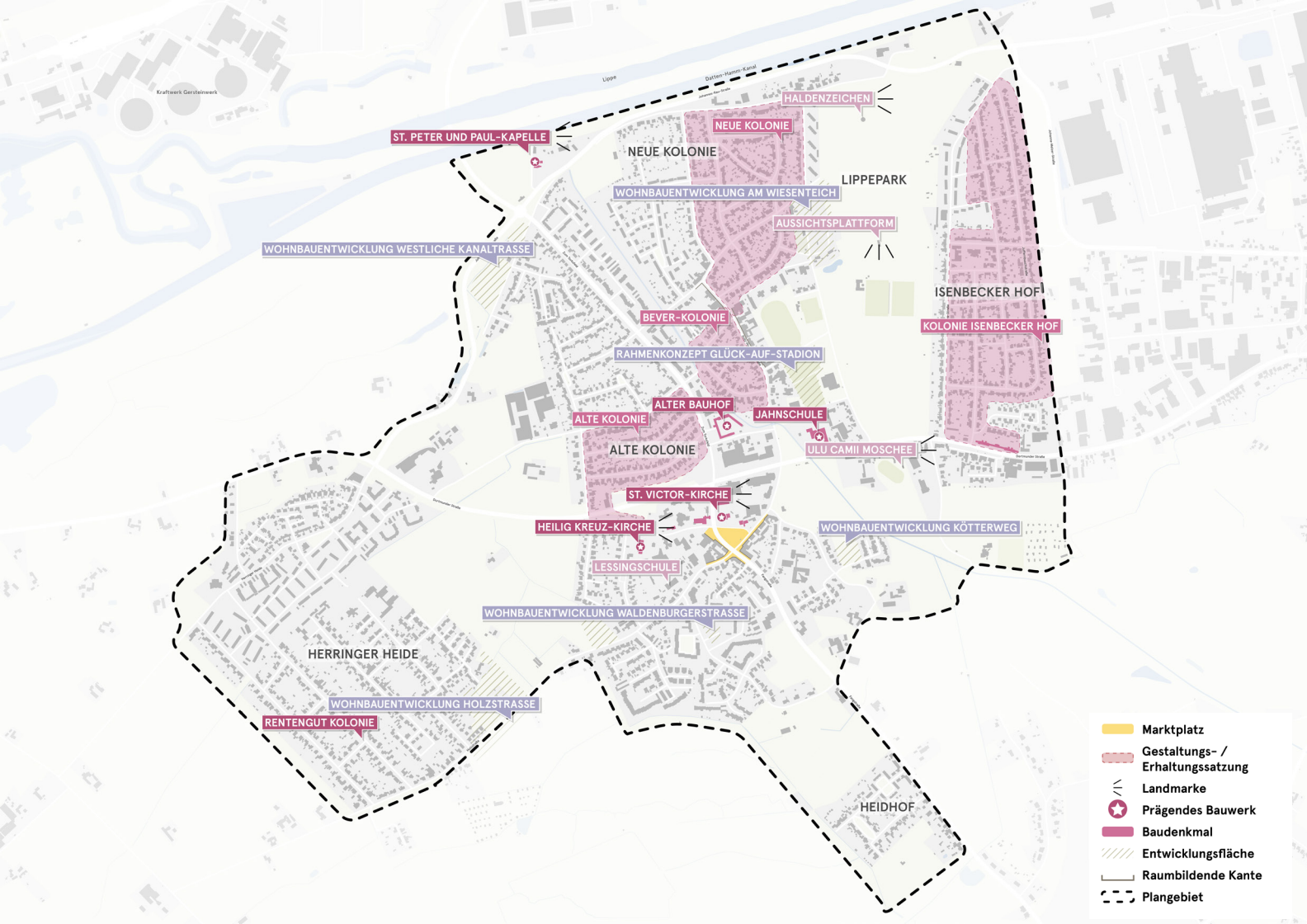


Abb. 30: Analyse Mobilität und Verkehr, eigene Darstellung

chitektur und Lage an die industrielle Vergangenheit erinnert. Ergänzt wird dieses bauliche Erbe durch mehrere markante religiöse Einrichtungen, die ebenfalls zu wichtigen Landmarken geworden sind. Besonders hervorzuheben sind die Kirche St. Victor, die unmittelbar im Zentrum liegt, sowie die Ulu Camii Moschee, deren große Minarette weithin sichtbar sind und damit nicht nur religiöse, sondern auch städtebauliche Bezugspunkte darstellen. Auch das markante Haldenzeichen im Lippepark übernimmt eine wichtige Orientierungsfunktion und trägt zur Identität des Stadtbezirks bei.

Das historische Zentrum Herringens bildet der Marktplatz, der bis heute eine wichtige Rolle als städtebaulicher und identitätsstiftender Kernraum einnimmt. Er ist von einer relativ geschlossenen Bebauung umgeben, die dem Platz eine gewisse räumliche Fassung verleiht. Dennoch kann er in gestalterischer wie auch in funktionaler Hinsicht seine Funktion als zentraler Marktplatz nur eingeschränkt erfüllen. Dies liegt unter anderem daran, dass er stark durch Stellplatznutzungen geprägt ist und seine Aufenthaltsqualität dadurch beeinträchtigt wird. Dennoch stellt der Platz einen wichtigen Ankerpunkt im Gefüge des Stadtbezirks dar.

Trotz der klaren Prägung durch historische Bausubstanz gibt es in Herringen auch Entwicklungspotenziale im Bereich des Wohnungsbaus. Die Analysekarte zeigt verschiedene Flächen im Untersuchungsgebiet, die sich hinsichtlich ihrer Eignung für eine wohnbauliche Entwicklung unterscheiden. Im Masterplan Wohnen der Stadt Hamm aus dem Jahr 2024 wurden die Flächen Am Wiesenteich sowie südlich des Glück-Auf-Stadions als Wohnbaupotenzialflächen mit besonderer Eignung identifiziert. Für diese Flächen gibt es bereits Planungen für eine Wohnbebauung. Weitere Flächen wurden im Bereich der Kanaltrasse (westlicher Teil), an der Holzstraße und am Kötterweg identifiziert. Langfristige Potenzialflächen befinden im südlichen Bereich der Herrerger Heide oder im Südwesten Herringens. Hier eignen sich die Flächen für eine Arrondierung der Siedlungskörper. Diese Entwicklungsflächen eröffnen die Möglichkeit, den Wohnungsbestand Herringens zu ergänzen und an aktuelle Bedarfe anzupassen, ohne den historischen Charakter der Siedlungsbereiche aus dem Blick zu verlieren.



Abb. 31: Haldenzeichen,
© Stadt Hamm



Abb. 32: Zeilensiedlung Herrerger Heide,
eigene Aufnahme



Abb. 33: Alter Bauhof,
eigene Aufnahme



Abb. 34: Dortmunder Straße am Lippepark,
eigene Aufnahme

2.3.5 KLIMA UND UMWELT

Wie bereits in der Grün- und Freiraumanalyse deutlich wurde, ist Herringen insgesamt von zahlreichen großzügigen Freiräumen geprägt, die die Siedlungsbereiche voneinander trennen und eine wichtige städtebauliche Gliederung übernehmen. Diese Flächen werden oftmals landwirtschaftlich genutzt oder fungieren als Parkanlagen. Sie sind in der Regel von großer Bedeutung für den klimatischen Ausgleich. Hier entstehen in hohem Maße Kaltluftmengen, die in die angrenzenden Siedlungsbereiche einströmen und so die Wohnqualität verbessern, indem sie die dort entstehende Wärmebelastung abmildern können.

Trotz der insgesamt positiven klimatischen Situation lässt sich insbesondere in stärker versiegelte Bereichen eine größere Hitzebelastung feststellen. Dies betrifft neben einigen Wohnsiedlungen vor allem auch gewerblich genutzt Flächen mit einem höheren Versiegelungsgrad. Hier staut sich die Wärme, da die versiegelten Oberflächen wie Asphalt oder Beton Wärme speichern und nur langsam wieder abgeben. Gleichzeitig fehlen dort häufig kühlende Grünstrukturen, sodass die klimatische Belastung höher ausfällt als im durchgrüntem Umfeld.

Neben der Hitzebelastung spielen auch mögliche Gefahren durch Starkregenereignisse eine Rolle. Diese sind in den letzten Jahren häufiger geworden und können lokal zu erheblichen Überflutungen führen. Im Untersuchungsgebiet konzentrieren sich die Gefahrenpotenziale überwiegend auf unbebaute Bereiche. Besonders auf landwirtschaftlich genutzten Flächen im Umfeld der Siedlungsbereiche der Herringer Heide oder der Siedlung Heidhof, sind Überflutungsflächen feststellbar. Problematisch sind jedoch auch vereinzelt Siedlungsbereiche, die bei Starkregenereignissen gefährdet sind.



Abb. 35: Wohnungsnahe Grünfläche in Heidhof, eigene Aufnahme



Abb. 36: Südlicher Eingang zum Lippepark, © Stadt Hamm

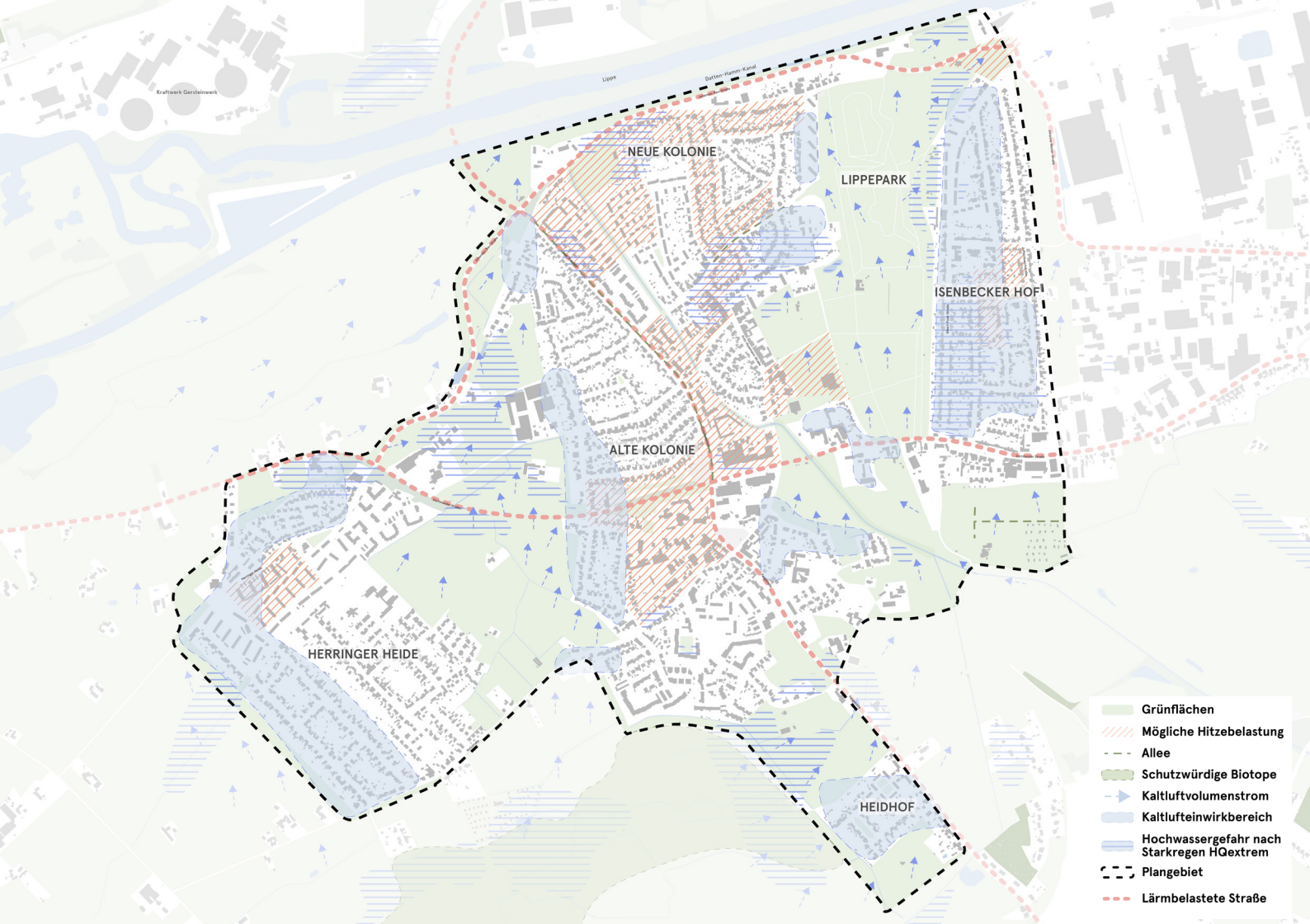


Abb. 37: Analyse Klima und Umwelt, eigene Darstellung

Ein weiterer relevanter Umweltaspekt ist die Lärmbelastung, die insbesondere an den stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen auftritt. Nach der Umgebungslärmkartierung NRW zählen hierzu im Untersuchungsraum vor allem die Dortmunder Straße sowie die Fangstraße. Diese Verkehrsachsen sind durch ein hohes Verkehrsaufkommen geprägt und führen zu deutlichen Lärmbelastungen für die angrenzenden Wohngebiete. Auch die Straße Zum Torksfeld weist eine erhöhte Belastung



Abb. 38: Herringer Bach, © Stadt Hamm



Abb. 39: Klimarelevante Freiflächen, eigene Aufnahme

auf. Diese Faktoren schränken die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den betroffenen Bereichen ein und sollten bei zukünftigen Entwicklungsüberlegungen berücksichtigt werden.

Südlich des Plangebiets befindet sich zudem das Naherholungsgebiet Sundern, in dem auch ein schutzwürdiges Biotop liegt. Dieses Gebiet unterstreicht die große ökologische Bedeutung der Freiräume für Flora und Fauna, die über den reinen Freizeitwert hinausgeht. Zwar liegt das Biotop nicht unmittelbar im Plangebiet, dennoch kommt ihm für den Naturhaushalt und die Naherholung im Umfeld eine besondere Funktion zu.



Abb. 40: Verkehr auf der Dortmunder Straße,
© Stadt Hamm



Abb. 41: Beverbach in der Herringer Heide,
eigene Aufnahme



Abb. 42: Luftbildaufnahme Heidhof,
© Hans Blossey

2.4 SWOT-ANALYSE

Eine SWOT-Analyse dient der systematischen Bewertung von räumlichen Eigenschaften. Diese werden zwischen internen Faktoren, den Stärken (Strengths) und den Schwächen (Weaknesses), sowie den externen Faktoren, den Chancen (Opportunities) und Risiken (Threats) bewertet. Die SWOT-Analyse dient damit als Grundlage der Konzeptionsphase.

Herringen weist eine Reihe von Stärken auf, die den Untersuchungsbereich prägen und eine solide Grundlage für die zukünftige Entwicklung bieten. Besonders hervorzuheben sind die großzügigen Grün- und Freiräume, die das Gebiet durchziehen und der Naherholung sowie dem klimatischen Ausgleich dienen. Hierzu zählen sowohl der Lippepark, das Kanalufer, das südlich angrenzende Naherholungsgebiet Sundern sowie die südlich verortete Bergbaufolgelandschaft mit den Halden Kissinger Höhe und Sundern als auch die landwirtschaftlich genutzten Freiräume zwischen den Siedlungsbereichen. Daneben tragen markante Bauwerke sowie die für Herringen typischen Zechensiedlungen zur Identität und Wiedererkennbarkeit des Siedlungszusammenhangs bei. Familienfreundliche Wohnquartiere verleihen Herringen insgesamt eine hohe Lebensqualität und machen den Stadtbezirk zu einem attraktiven Wohnstandort für diverse Bevölkerungsgruppen.

Zu den identifizierten Schwächen gehören vor allem Barrieren im Verkehrsnetz, beispielsweise durch die stark frequentierte Dortmunder Straße, die eine Trennwirkung entfalten und zu Lärmbelastung führen kann. Auch im Bereich der nachhaltigen Mobilität bestehen Defizite, da entsprechende Angebote wie Bike- oder Car-Sharing fehlen. Gleichzeitig mangelt es den Wohngebieten an einer Nutzungsmischung sowie an kleinteiligeren Freiräumen im direkten Wohnumfeld. Hier lässt sich in manchen Bereichen möglicherweise auch die Freiraumgestaltung im Bereich der Nachkriegszeilenbauten sowie die Straßenraumgestaltung optimieren.

Chancen bestehen in der zukünftigen Entwicklung bestehender Treffpunkte und Orte, wie dem Alten Bauhof, dem Glück-Auf-Stadion oder dem Marktplatz, die neue Impulse für den Stadtbezirk setzen können. Der Übergang zwischen Kanal und Lippepark bietet Potenzial, die Verknüpfung von Natur- und Freiraumerlebnissen auszubauen. Auch infrastrukturelle Verbesserungen wie der Ausbau des Radschnellwegs RS1, die Schaffung einer Radhaupttroute durch Herringen oder die Erhöhung der Zugänglichkeit zum Herringer Bach würden die Attraktivität und Nachhaltigkeit der Mobilität deutlich steigern. Gleichzeitig bieten die bestehenden Freiräume wie der Lippepark oder kleinere Quartiersplätze Aufwertungspotenziale

SWOT-Analyse

Stärken

- Prägende Orte
- Versorgungssituation
- Grün- und Freiräume
- Verbindungsachsen
- Klimawirksame Freiräume / Luftströme

Schwächen

- Barrierewirkung
- Lärmbelastung
- Orte mit Unsicherheitsgefühl
- Defizitäres Stadtbild

Chancen

- Verbindungsachsen
- Zugänglichkeitspotenzial
- Aufwertungspotenzial
- Entwicklung von Quartiersplätzen
- Wohnbaupotenzialflächen

Risiken

- Klimarisiken
- Strukturelle Defizite

Plangebiet

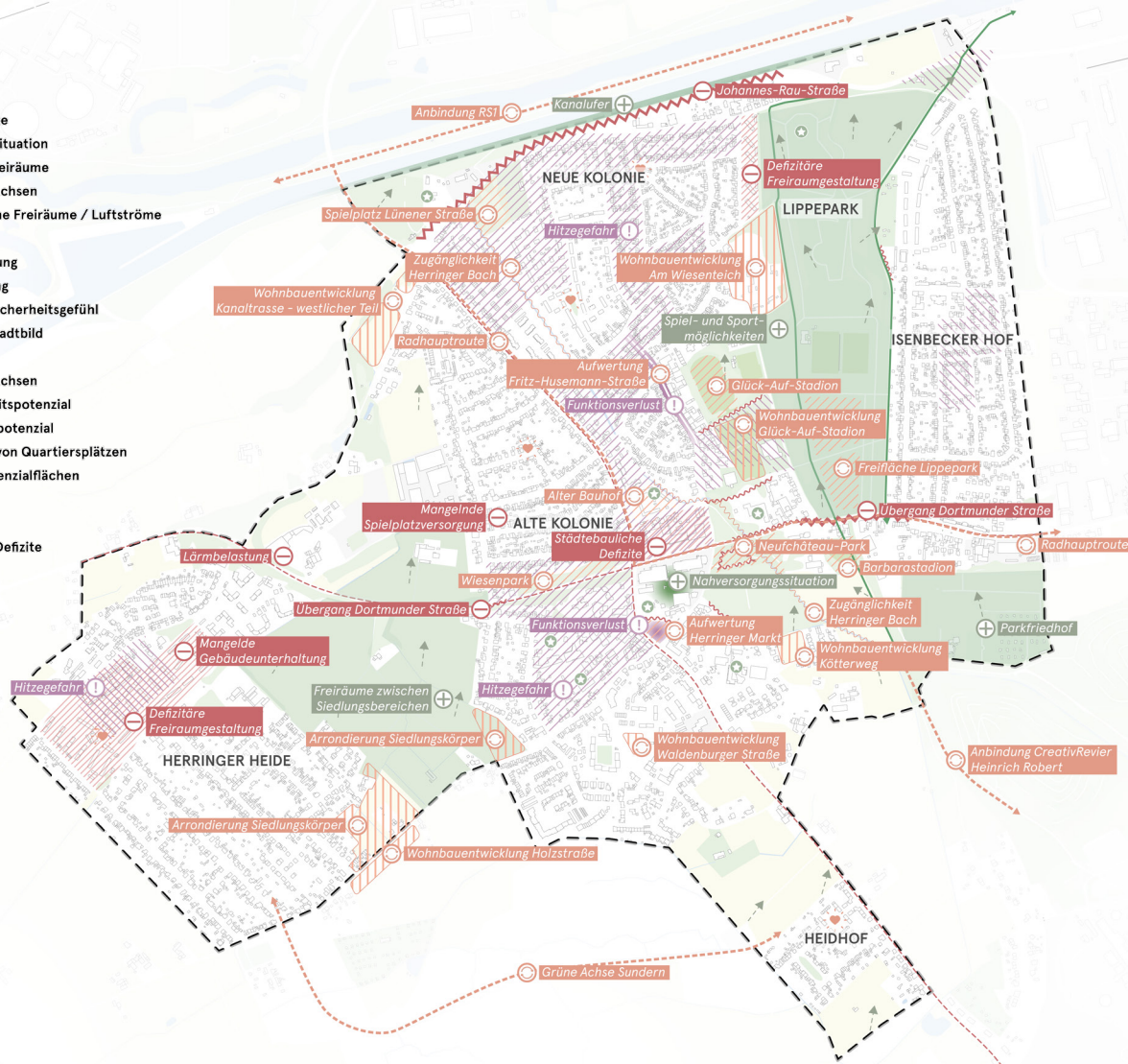


Abb. 43: SWOT-Analyse, eigene Darstellung

durch zusätzliche Angebote. Mit Blick auf die klimatischen Herausforderungen bestehen auch Chancen zur energetischen Sanierung des Gebäudebestands und zur Nutzung erneuerbarer Energien.

Die klimatischen Herausforderungen, wie Gefahren durch Überschwemmungen oder Hitzebelastung zählen zu den identifizierten Risiken. Daneben stellen auch Funktionsverluste und Leerstände eine Gefahr dar, indem sie die urbane Vielfalt im Stadtbezirk weiter mindern. Nicht zuletzt besteht das Risiko einer starken Überformung der räumlichen Struktur, die zu Zersiedelung und einem Verlust der charakteristischen Freiräume führen könnte.

Insgesamt zeigt sich damit ein vielschichtiges Bild. Während Herringen über zahlreiche Qualitäten verfügt, die seine Identität und Lebensqualität sichern, bestehen zugleich Entwicklungsaufgaben und Herausforderungen. Diese gilt es gezielt anzugehen und im Rahmenplan zu berücksichtigen, um die Chancen zu nutzen und Risiken frühzeitig abzufedern.

**BETEILIGUNGS-
FORMATE**

3

3. BETEILIGUNGSFORMATE

Im Zentrum des Erarbeitungsprozesses der städtebaulichen Rahmenplanung stand die aktive Mitwirkung einer Vielzahl verschiedener Akteursgruppen. Im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsprozesses wurden zum einen fachliche Einschätzungen von Verwaltung und Trägern öffentlicher Belange (TÖBs) abgefragt. Zum anderen wurden Bürger:innen mit verschiedenen Formaten der Öffentlichkeitsbeteiligung vor Ort und digital einbezogen. Auch Kinder und Jugendliche wurden explizit angesprochen und beteiligt. Hierdurch wird das Ergebnis des Rahmenplans nicht nur fachlich fundiert, sondern auch gesellschaftlich legitimiert. Ziel ist eine langfristig orientierte, partizipative Stadtentwicklung, die den Charakter Herringens bewahrt, bestehende Potenziale stärkt und neue Perspektiven für eine lebenswerte Zukunft eröffnet.

3.1 ÖFFENTLICHES AUFTAKTFORUM

Den Auftakt der Beteiligung der Bürger:innen in Herringen bildete ein öffentliches Auftaktforum, das am 26.11.2024 im Gemeindesaal der Kirchengemeinde St. Victor in Herringen stattfand. Das Ziel dieser Veranstaltung war ein umfassender Austausch mit den Bürger:innen Herringens, um eine bedarfsorientierte Entwicklung des Stadtbezirks zu ermöglichen. Die Bürger:innen agierten hierbei als lokale Expert:innen, die dank ihrer Ortskenntnisse über planungsrelevantes, spezifisches Wissen verfügen.

Beim öffentlichen Auftaktforum wurde durch das Büro bjp der Sachstand der Analysen präsentiert. Anschließend hatten die rund 30 Teilnehmer:innen die Möglichkeit, ihre Ideen und Anregungen an moderierten Thementischen zu den Themen Nutzungen & Funktionen, Grün- & Freiraum, Mobilität & Verkehr sowie Stadtbild & städtebauliche Struktur darzulegen. So konnten zahlreiche Kommentare gesammelt und auf den Plakaten zur Dokumentation und Auswertung festgehalten werden. Beim Auftaktforum wurde eine Vielzahl an Themen diskutiert und es wurden vielseitige Perspektiven durch die Bürger:innen eingebracht. Schwerpunkte der Diskussion waren beispielsweise die Stärkung des Zentrumsbereichs und Aufwertungsbedarfe öffentlicher Räume wie des Marktplatzes und des Lippeparks. Auch Themen wie unterschiedliche Mobilitätsformen, Parken und Wohnen wurden diskutiert. Die Verteilung der Anregungen auf die Themenfelder ist Abb. 44 zu entnehmen.

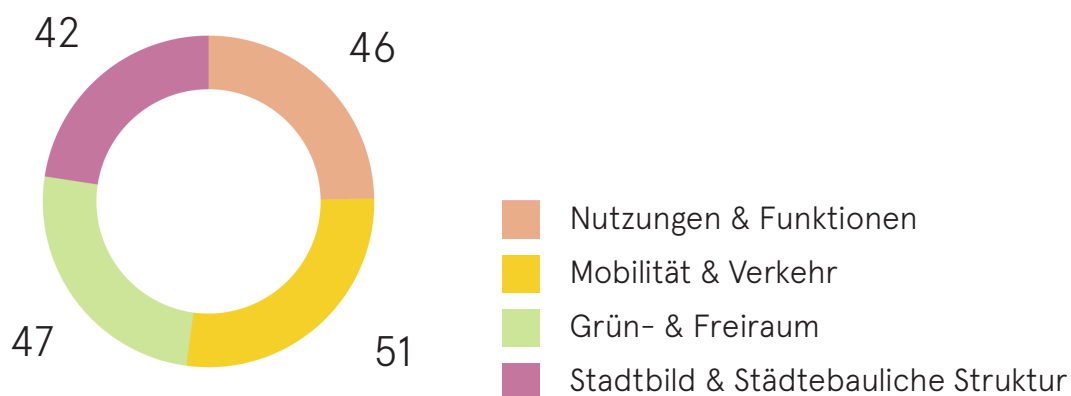


Abb. 44: Verteilung der Kommentare nach Sektor, eigene Darstellung



Abb. 45-49: Impressionen aus dem öffentlichen Auftaktforum, eigene Aufnahmen

3.2 ONLINE-BETEILIGUNG

Zwischen dem 27.11.2024 und dem 13.01.2025 wurde als ein weiterer Baustein des Beteiligungsprozesses eine Online-Beteiligung durchgeführt. Sie ergänzte das öffentliche Auftaktforum am 26.11.2024 und eröffnete auch für interessierte Bürger:innen, die nicht selbst nicht zum öffentlichen Auftaktforum erschienen sind, eine niedrigschwellige Möglichkeit, sich im Rahmenplanprozess einzubringen. Über eine digitale Pinnwand konnten Bürger:innen Hinweise direkt auf einer Karte verorten oder thematisch einstellen, Beiträge kommentieren und per „Like“ Zustimmung ausdrücken. Insgesamt gingen rund 130 Kommentare ein.

Inhaltlich bestätigen die Online-Beiträge viele Tendenzen aus dem Auftaktforum, setzen aber teils andere Schwerpunkte. Besonders häufig wurden hier Inhalte in den Themenfeldern „Grün- und Freiraum“ sowie „Mobilität und Verkehr“ kommentiert (s. Abb. 50).

Insgesamt lieferten die Ergebnisse der Online-Beteiligung wertvolle Erkenntnisse für den weiteren Planungsprozess. Viele Vorschläge waren sehr konkret und bildeten damit eine gut nutzbare Arbeitsgrundlage für die weiteren Planungsschritte.

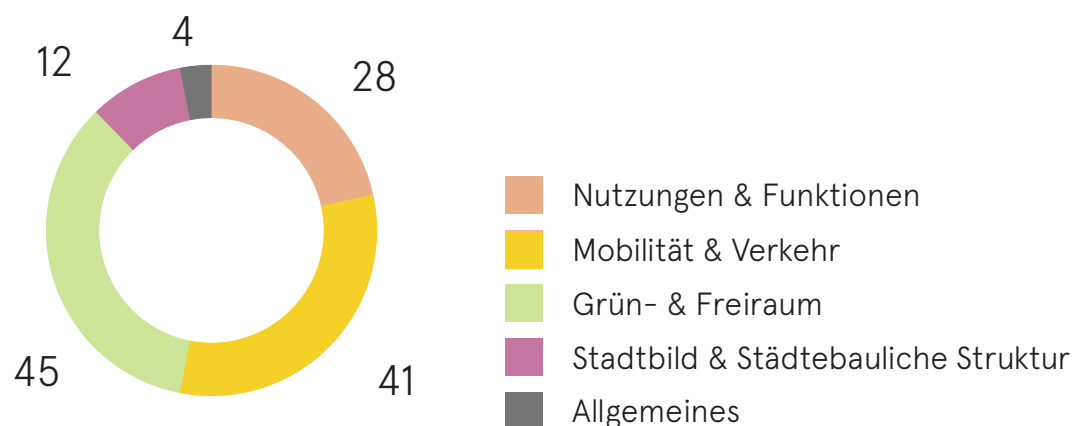


Abb. 50: Verteilung der Kommentare nach Sektor, eigene Darstellung



ONLINE-BETEILIGUNG 27.11.2024 BIS 13.01.2025

Herringen gestalten – das geht nur mit Ihnen! Die Stadt Hamm lädt alle Bürger:innen herzlich ein, an der Online-Beteiligung teilzunehmen, um die Zukunft Ihres Stadtteils aktiv mitzugestalten. Ob jung oder alt, alteingesessen oder neu zugezogen – Ihre Meinung zählt!

Hier steht Ihnen ab dem 27.11.2024 unsere digitale Pinnwand zur Verfügung, auf der Sie Ihre Vorschläge, Anregungen und Ideen einreichen können.

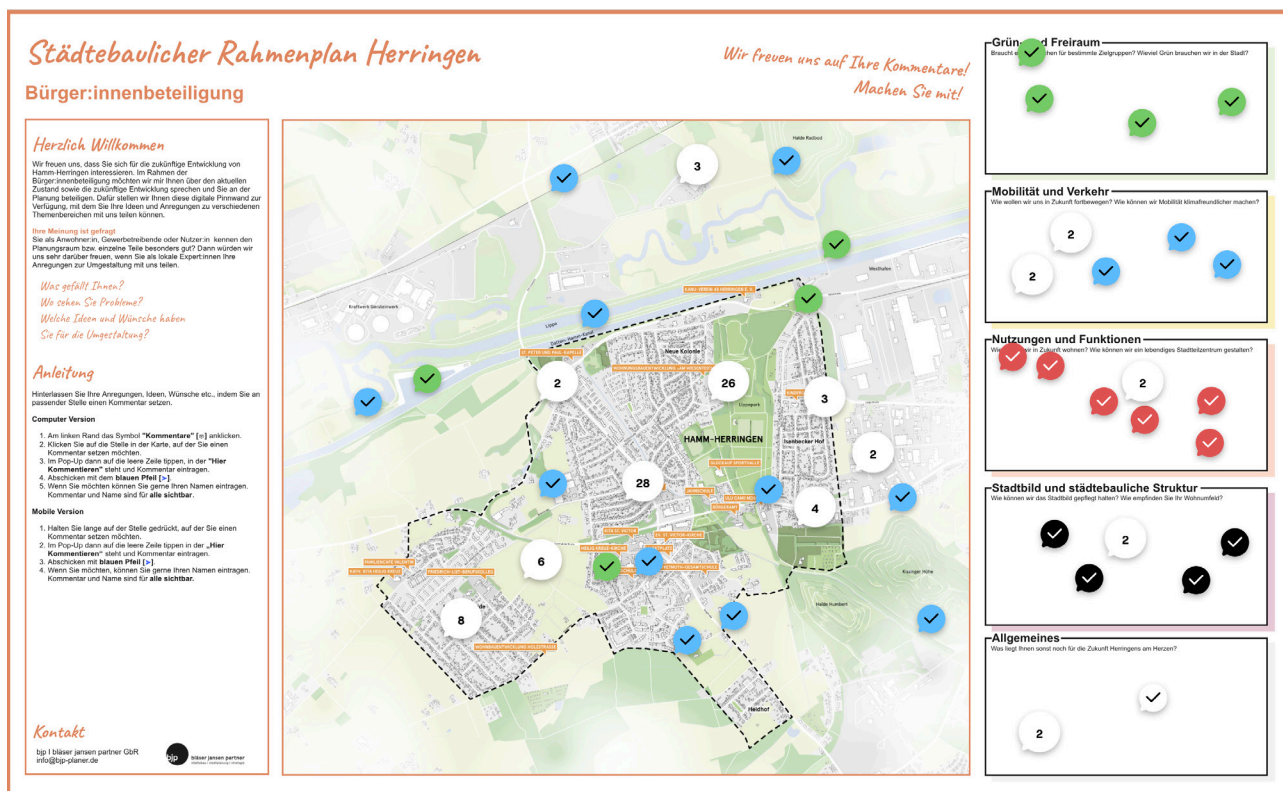


Abb. 51-53: Impressionen aus der Online-Beteiligung, eigene Aufnahme

3.3 STADTSPAZIERGANG

Am 28.03.2025 fand ein öffentlicher Stadtsparziergang durch Herringen statt. Ziel war es, die Anregungen und Ideen der Bevölkerung nicht länger anhand von Plänen, sondern direkt vor Ort zu diskutieren. Zudem ergänzt der Spaziergang die Erkenntnisse des öffentlichen Auftaktforums und der Onlinebeteiligung. Die rund 30 Teilnehmer:innen brachten dabei ihr lokales Wissen ein, um auf Stärken und Potenziale, aber auch auf Schwächen ihres Stadtbezirks hinzuweisen. Dafür wurde eine ca. 2,7 km lange Route mit elf Stationen durch zentrale Bereiche Herringens begangen. An jedem Halt gab es fachliche Impulse und anschließend einen offenen Austausch. Der Spaziergang bestätigte viele Hinweise aus dem Auftaktforum und der Online-Beteiligung. Besonders viel wurde an den Stationen Herringer Markt, Lippecarré, Fritz-Husemann-Straße sowie Lippepark diskutiert (s. Abb. 58). Schlussendlich konnten rund 65 Kommentare gesammelt werden.

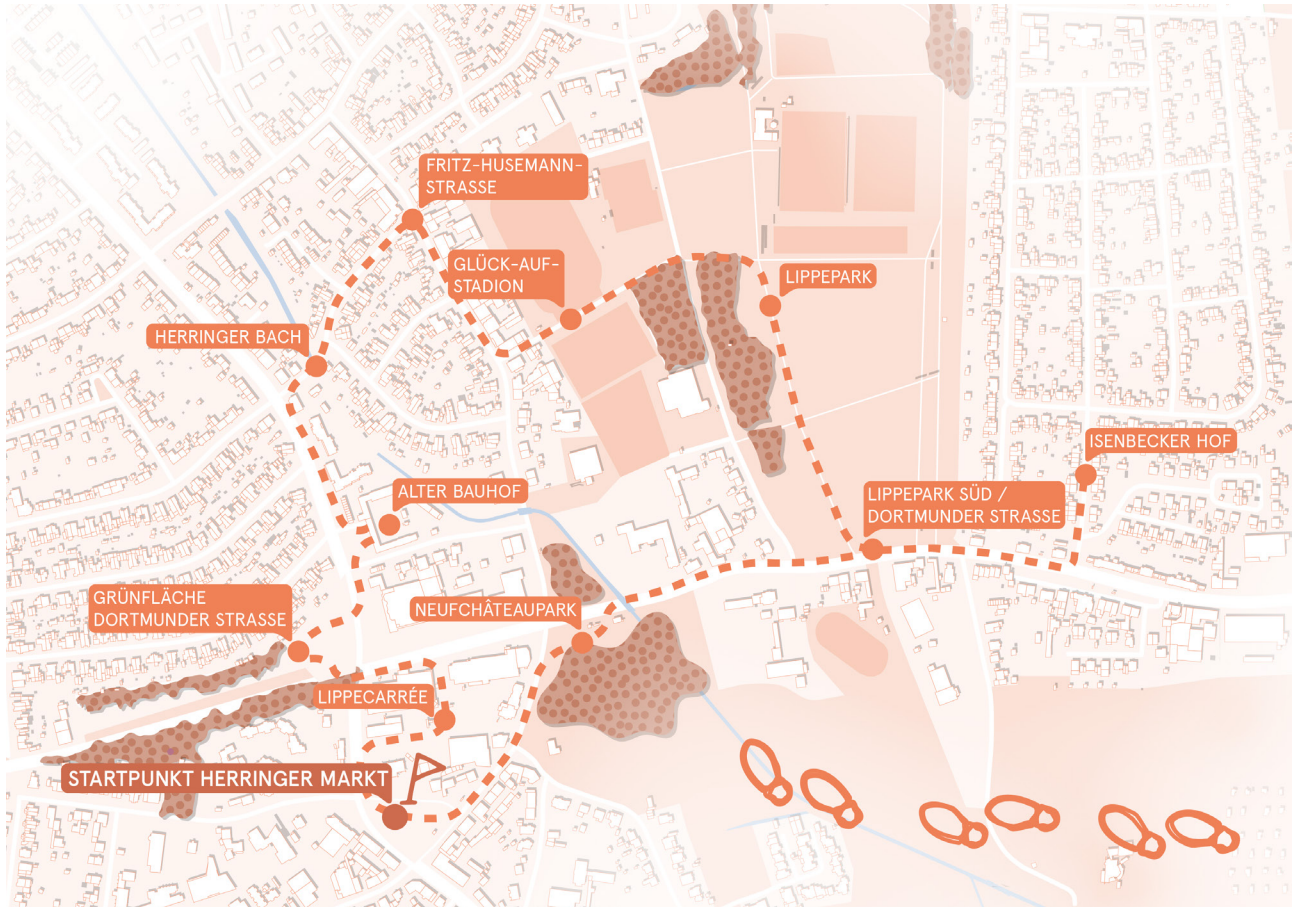


Abb. 54: Route des Stadtsparziergangs, eigene Darstellung



Abb. 55-57: Impressionen aus dem Stadtspaziergang, eigene Aufnahmen

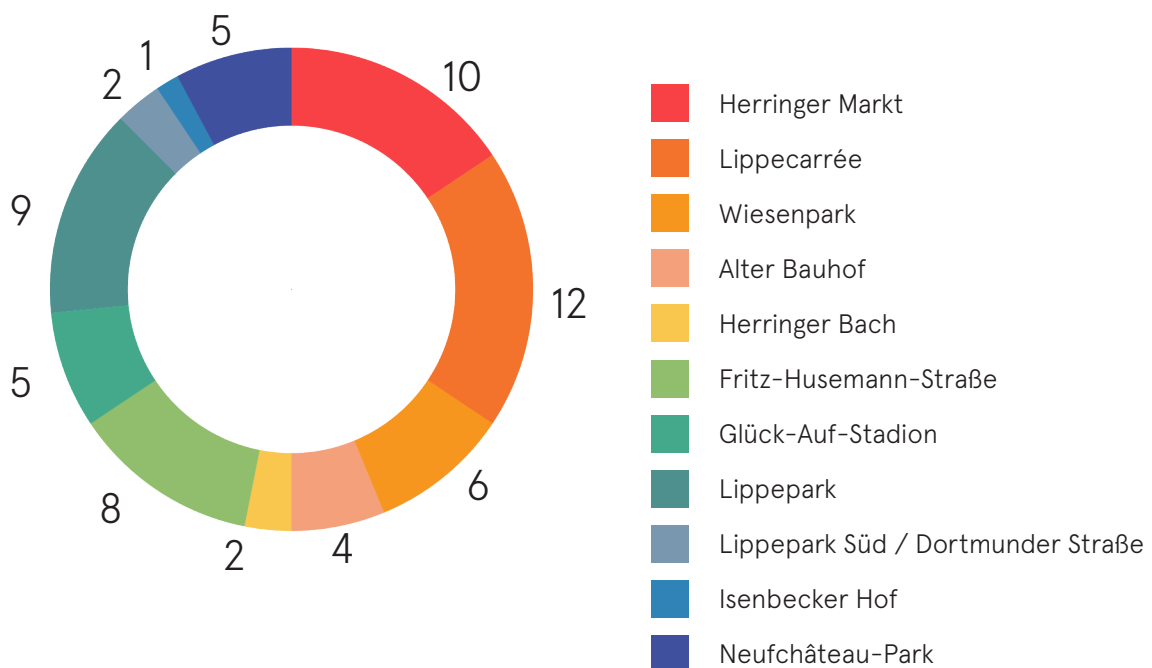


Abb. 58: Verteilung der Kommentare nach Ort, eigene Darstellung

3.4 KINDER- UND JUGENDBETEILIGUNG

Die Perspektive von Kindern und Jugendlichen ist in Stadtentwicklungsprozessen oft unterrepräsentiert. Umso wichtiger war es im Rahmenplanprozess für Herringen, ihnen mit zielgruppengerechten Beteiligungsmöglichkeiten Raum zu geben, damit ihre eigene Sicht auf Orte und Alltagswege in die Planung einfließen kann.

Am 12.03.2025 hat gemeinsam mit dem Jugend- und Stadtteilzentrum Herringen (Haus der Jugend) eine Beteiligung zum Städtebaulichen Rahmenplan Herringen stattgefunden. Im Rahmen des offenen Kinder- und Jugendbereiches wurden die Kinder und Jugendlichen unter dem Motto „Herringen – meine Hood“ eingeladen, sich mit ihrem Stadtbezirk auseinanderzusetzen. Dabei wurde sowohl an Plänen als auch auf einem Streifzug durch den Untersuchungsraum über Wünsche und Probleme diskutiert. Als weiteres Format wurde gemeinsam mit der Lessingschule eine Befragung der Jahrgangsstufen 3 und 4 durchgeführt.

Die Kinder und Jugendlichen zeigten insgesamt eine starke Identifikation mit Herringen, verbunden mit sehr konkreten Erwartungen an Verbesserungen im Alltag. Viele Kinder und Jugendliche fühlen sich grundsätzlich wohl und benannten mehrere Orte, die sie gerne nutzen. Gleichzeitig wird deutlich, dass sich ihre tatsächlichen Lebensräume auf wenige Schwerpunkte konzentrieren: Vor allem der Lippepark ist der zentrale Lieblings- und Aufenthaltsort, ergänzt durch Spielplätze, Bücherei, Schulen, Eisdiele sowie das Haus der Jugend, das von Jugendlichen besonders positiv hervorgehoben wurde.



Abb. 59-60: Impressionen aus der Kinder- und Jugendbeteiligung,
© Stadt Hamm

Am klarsten und am häufigsten formulierten die jungen Teilnehmer:innen Handlungsbedarf beim Thema Sicherheit. Um sich eigenständig und angstfrei bewegen zu können, wurden Verbesserungen im verkehrlichen Bereich sowie an schlecht einsehbaren oder dunklen Wegen gewünscht. Auch die Themen Sauberkeit und Pflege sowie attraktive Freizeitangebote stehen aus Sicht der Kinder und Jugendlichen im Vordergrund.

Insgesamt liefern die Beiträge aus der Kinder- und Jugendbeteiligung sehr alltagsnahe Hinweise für konkrete Orte, die dabei geholfen haben, die Sichtweisen dieser Zielgruppe im Rahmenplan zu berücksichtigen.

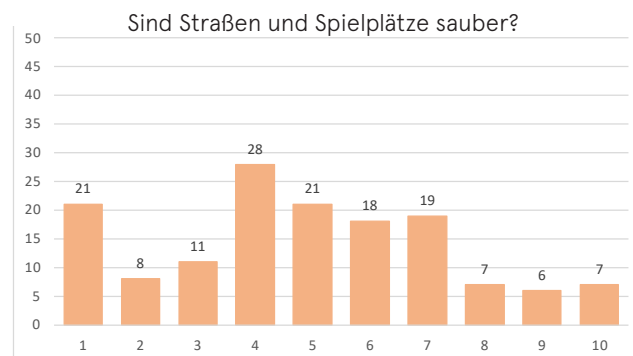
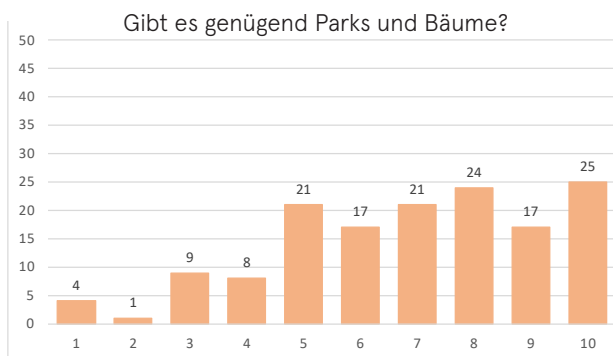


Abb. 61-62: Beispielhafte Fragestellungen aus der Kinder- und Jugendbeteiligung, © Stadt Hamm

Umfrage: Wie geht es dir in deinem Stadtteil Herringen?

Wie alt bist du? _____ Was bist du? Mädchen ☐ Junge ☐

1. Wo wohnst du?

☐ In Bereich 1 (zum Beispiel Albert-Funk-Straße, Juffenbuschstraße, Seehofstraße, ...)

☐ In Bereich 2 (zum Beispiel Fritz-Husemann-Straße, Gutenmuthstraße, Bachstraße, ...)

☐ In Bereich 3 (zum Beispiel Zum Torkfeld, Am Weidbusch, Robert-Haase-Straße, ...)

☐ In Bereich 4 (zum Beispiel Kurt-Schumacher-Straße, August-Bebel-Straße, Rosenstraße, ...)

☐ In Bereich 5 (zum Beispiel Waldenburger Straße, Bocksheideweg, Hubert-Kirchhoff-Straße, ...)

☐ In Bereich 6 (zum Beispiel Waldstraße, Zum Heideblick, ...)

☐ woanders



Abb. 63-64: Impressionen aus der Kinder- und Jugendbeteiligung © Stadt Hamm

3.5 WEITERE BETEILIGUNGSFORMATE

Über die genannten Beteiligungsformaten der Öffentlichkeit hinaus wurden soziale und caritative Träger im Untersuchungsgebiet im Rahmen einer schriftlichen Beteiligung als Multiplikator:innen angeschrieben, um die Sicht der Menschen in Herringen, die durch sie vertreten werden oder mit denen sie regelmäßig im Austausch stehen, darlegen zu können. Zudem war das Stadtplanungsamt auch beim Stadtbezirksfest am 15.06.2025 auf dem Herringer Marktplatz mit einem Informationsstand zur städtebaulichen Rahmenplanung vertreten. Auch hier hatten die Bürger:innen Gelegenheit, sich über den Prozess zu informieren und den Ansprechpartner:innen Anregungen mitzugeben. Daneben hat ein intensiver Abstimmungsprozess zwischen dem Stadtplanungsamt und den anderen Fachämtern der Verwaltung sowie behördennahen Akteur:innen stattgefunden.

3.6 DOKUMENTATION DER BETEILIGUNGSFORMATE

Der gesamte Beteiligungsprozess zeichnet sich durch eine Vielzahl an fundierten und durchdachten Anregungen durch die Bürger:innen aus. Für das öffentliche Auftaktforum, die Online-Beteiligung, den Stadtspaziergang und die Kinder- und Jugendbeteiligung wurden Dokumentationen erstellt, die die Formate noch einmal im Detail beschreiben und alle Anregungen und Kommentare ausführlich auflisten. Diese sind im Internet unter www.hamm.de/rahmenplanung-herringen einsehbar und zum Download verfügbar.

3.7 ÖFFENTLICHES ABSCHLUSSFORUM

Der Abschluss der Beteiligungsreihe im Zuge des städtebaulichen Rahmenplans Herringen erfolgte am 11.11.2025 mit dem öffentlichen Abschlussforum vor Ort in der Arnold-Freymuth-Gesamtschule. Rund 30 Bürger:innen kamen zur Veranstaltung, in welcher der gesamte Planungsprozess des Rahmenplans für Herringen zusammengeführt wurde.

Bei der Veranstaltung wurden die erarbeiteten Ergebnisse von der Analyse über die sektoralen Konzepte bis hin zum Rahmenplan selbst und die daraus entwickelten Zukunftsbilder präsentiert. Anschließend hatten die Teilnehmer:innen die Möglichkeit, in einer offenen Runde an Plakatwänden über die Ideen und Konzepte zu diskutieren, sodass ein lebhafter und partizipativer Austausch entstand.

Besonders intensiv wurde über die Zukunftsbilder diskutiert, da diese in anschaulicher Form beispielhaft Entwicklungsperspektiven für den Stadtbezirk zeigen.

Das Abschlussforum lieferte wichtige Impulse für die Weiterentwicklung des Rahmenplans. Die Bürger:innen brachten insbesondere zu Mobilität, Grünflächen und öffentlichen Räumen ihre Meinung ein, die in die finale Ausarbeitung der Pläne einfließen konnte.



Abb. 65-67: Impressionen aus dem öffentlichen Abschlussforum, eigene Aufnahmen





Abb. 68: Luftbildaufnahme Herringens,
© Hans Blossey

**KERNAUSSAGEN
DER ANALYSE
UND BETEILIGUNG**

4

4. KERNAUSSAGEN DER ANALYSE UND DER BETEILIGUNG

Herringen lässt sich als identitätsstarker, grüner Stadtbezirk mit klaren Entwicklungsperspektiven beschreiben. Er ist heute vor allem Wohnstandort. Versorgungs- und Dienstleistungsschwerpunkte liegen entlang der Fritz-Husemann-Straße, am Herringer Markt und im Lippe-Carrée. Die soziale Infrastruktur ist mit Kitas, Schulen, religiösen Einrichtungen und einem konzentrierten Sport- und Freizeitangebot rund um den Lippepark gut ausgebaut. Gleichzeitig zeigt die Analyse, dass Nutzungsmischung nur in geringem Umfang vorhanden ist und punktuelle Leerstände, insbesondere im Zentrum, die Attraktivität und Lebendigkeit mindern. Diese fachlichen Erkenntnisse werden durch die Beteiligung deutlich bestätigt. Viele Beiträge zielen darauf ab, das Zentrum wieder stärker als Ort des Aufenthalts, der Begegnung und der Nahversorgung zu profilieren – etwa durch mehr Gastronomie, einen gestärkten Wochenmarkt, bessere Gestaltung und weniger Dominanz des ruhenden Verkehrs.

Der Lippepark bildet als zentrales Freiraumelement zusammen mit Kanal, Lippe und Haldenlandschaften das grüne Rückgrat der Struktur des Stadtbezirks. Diese Freiräume sind nicht nur für Erholung und Freizeit unverzichtbar, sondern übernehmen auch wesentliche klimatische Ausgleichsfunktionen. Aus der Analyse wie der Beteiligung ergibt sich deshalb ein zentraler Grundsatz für die nächsten Planungsschritte: Herringen braucht zwar zusätzliche und differenzierte Wohnangebote, zugleich muss die bauliche Entwicklung jedoch maßvoll bleiben, um relevante Freiflächen bewusst von Bebauung freizuhalten. Nur so lässt sich langfristig ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohnraumschaffung und dem Erhalt ökologisch wertvoller sowie sozial bedeutsamer Grün- und Freiräume sichern. Gerade diese Balance eröffnet Entwicklungsperspektiven für die kommenden Jahrzehnte und trägt dazu bei, dass Herringen dauerhaft ein attraktiver Wohnstandort bleibt.

Städtebaulich prägen historische Zechensiedlungen und markante Landmarken das Bild Herringens und stiften Identität, stehen aber teilweise vor Sanierungs- und Modernisierungsaufgaben. Klimatisch profitiert der Stadtbezirk von seiner durchgrünten Struktur und den Kaltluftentstehungsgebieten. Dennoch bleiben Hitzebelastungen auf stärker versiegelten Flächen, lokale Starkregenrisiken und die Lärmbelastung entlang der Hauptachsen Herausforderungen, die in zukünftigen Konzepten mitzudenken sind.

Deutliche Handlungsbedarfe zeigen sich in der Mobilität und in der Verteilung von Freizeitangeboten. Der Verkehr ist bislang stark autoorientiert. Sichere und durchgängige Radwege fehlen in Teilen an den Hauptstraßen und Sharing-Angebote sowie Ladeinfrastruktur sind kaum vorhanden. Die Dortmunder Straße wirkt als trennende Barriere mit Lärm- und Verkehrssicherheitsproblemen. In den Beteiligungsformaten wurde genau hier prioritäres Handeln eingefordert: Verkehrsberuhigung, sichere Querungen, stärkere Berücksichtigung der Schulwege und eine spürbare Stärkung von Fuß- und Radverkehr. Im Bereich Freiraum wurde zwar die hohe Qualität des Lippeparks hervorgehoben, gleichzeitig wurden aber auch Defizite benannt. Insbesondere ein Mangel an wohnortnahen Spiel- und Sportflächen in weniger zentralen Bereichen sowie Wünsche nach besserer Ausstattung, Pflege, Beleuchtung und neuen Angeboten für Kinder und Jugendliche wurden hier aufgeführt. Auffällig ist dabei, dass sich über nahezu alle Beteiligungsformate hinweg ein einheitliches Bild zeigte. Die Themen Mobilität und Verkehr sowie Grün- und Freiraum wurden am häufigsten diskutiert und kommentiert. Hier liegt aus Sicht der Bürger:innen der größte Handlungsbedarf, aber zum Teil auch die Qualität des Stadtbezirks.

Der Beteiligungsprozess hat deutlich gezeigt, wie wichtig die Beteiligung von Bürger:innen für tragfähige, alltagsnahe Planung ist – insbesondere dann, wenn verschiedene Gruppen gezielt angesprochen werden. Dieses breite Feedback hat nicht nur Inhalte geschärft, sondern auch Rückhalt für die künftigen Entwicklungsschritte geschaffen.

Insgesamt führen Analyse und Beteiligung zu einem gemeinsamen Leitbild: Herringen ist ein grüner Wohnstandort mit einem lebendigen Zentrum, das in Zukunft weiter gestalterisch aufgewertet wird. Die Mobilität erhält eine sicherere und nachhaltigere Ausrichtung, und die ökologische sowie soziale Infrastruktur wird gesichert. Die Beteiligung hat dafür nicht nur Rückhalt geschaffen, sondern mit ihren zahlreichen Beiträgen sehr konkrete, räumlich verortete Hinweise für eine tragfähige Grundlage geliefert, um aus den Stärken des Stadtbezirks heraus gezielt Schwächen abzubauen und langfristige Entwicklungschancen zu realisieren.



Abb. 69: Luftaufnahme Herringer Heide,
© Hans Blossey

SEKTORALE
KONZEPTE

5

5. SEKTORALE KONZEPTE

Aufbauend auf der Bestandsanalyse und den Ergebnissen der Beteiligungsformate werden Leitziele für die städtebauliche Entwicklung Herrings abgeleitet. Diese Leitziele übersetzen die zentralen Erkenntnisse aus Analyse und Beteiligung in thematische, sektorale Konzepte und geben damit die strategische Richtung für die weitere Planung vor. Sie sind die Grundlage für die anschließenden Aussagen im städtebaulichen Rahmenplan sowie in den Zukunftsbildern.

5.1 SEKTORALKONZEPT NUTZUNG UND STRUKTUR

Ausgangssituation

Insgesamt zeigt sich Herringen als ein überwiegend durch Wohnen geprägter Stadtbezirk, dessen Stadtteilzentrum und Geschäftsbereiche rund um den Herringer Markt, entlang der Fritz-Husemann-Straße und Dortmunder Straße wichtige funktionale Ergänzungen darstellen. Die gewerblichen und dienstleistungsorientierten Strukturen treten punktuell und eher kleinräumig auf. Die Ausstattung mit sozialer Infrastruktur ist gut. Besonders die Mischung aus traditionellen Beständen wie der Kirche St. Victor und modernen Einrichtungen wie der Arnold-Freymuth-Gesamtschule und den Sportstätten im Lippepark verleiht Herringen ein ausgewogenes Bild.

Zielformulierung

Ziel ist es, die sozialen und kulturellen Strukturen zu sichern, Bildungsangebote und -cluster zu stärken sowie vielfältigen Wohnraum zu schaffen, der je nach Zielgruppe unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht wird. Gleichzeitig soll eine planerische Grundlage zur Stärkung des Einzelhandels, des Gewerbes und der Gastronomie geschaffen und die Anbindung an das KreativRevier Heinrich Robert verbessert werden.

Sektorales Konzept

Das sektorale Konzept Nutzungen und Strukturen beinhaltet eine Reihe von zentralen Entwicklungsbausteinen für das Plangebiet. Ein Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung neuer Wohnbauflächen. Größere Wohnbauvorhaben sind insbesondere am Rande des Lippeparks vorgesehen, etwa am Wiesenteich und am Glück-Auf-Sta-

Nutzung und Struktur

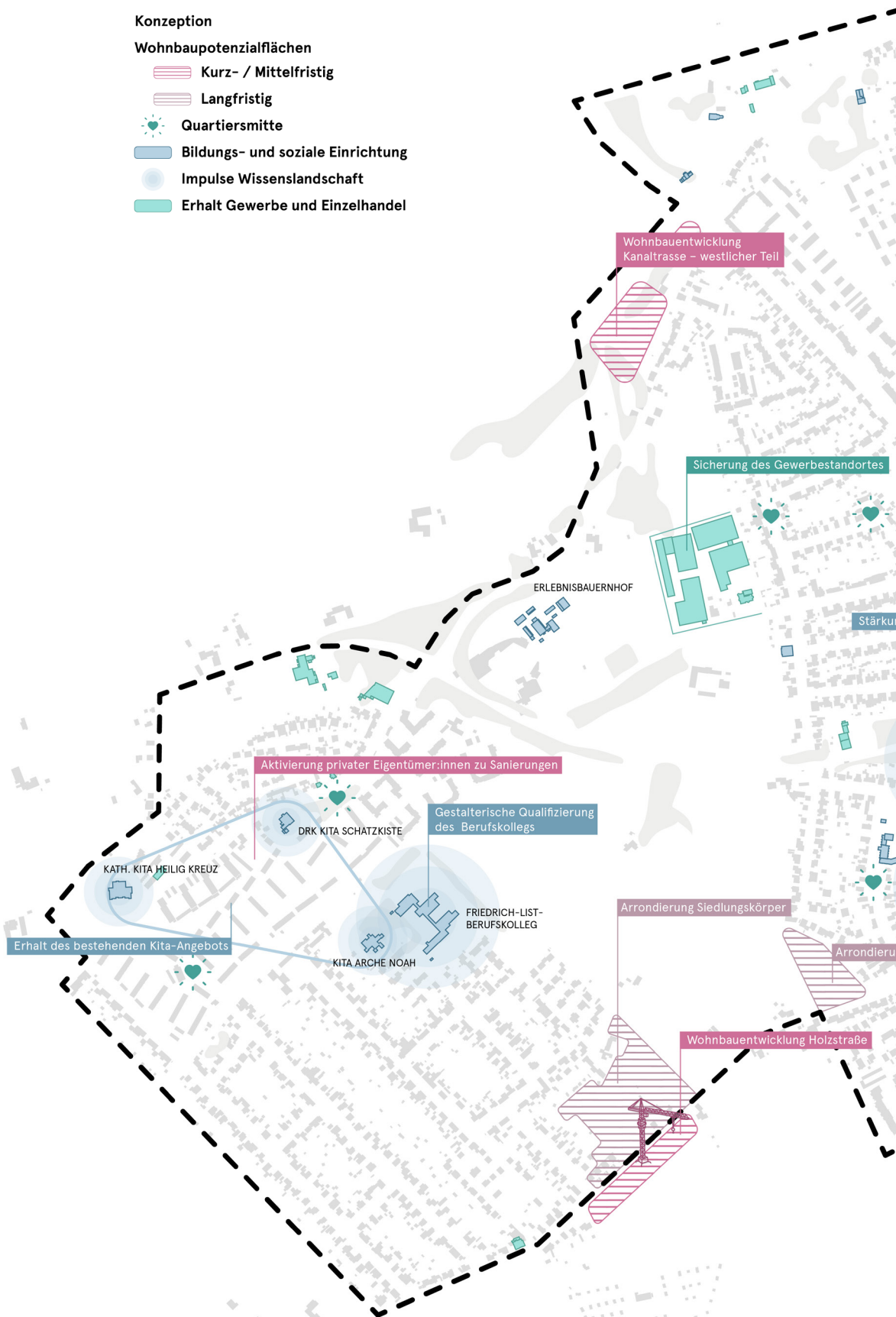
Grundlage

-  Gebäude
-  Waldflächen
-  Plangebiet

Konzeption

Wohnbaupotenzialflächen

-  Kurz- / Mittelfristig
-  Langfristig
-  Quartiersmitte
-  Bildungs- und soziale Einrichtung
-  Impulse Wissenslandschaft
-  Erhalt Gewerbe und Einzelhandel



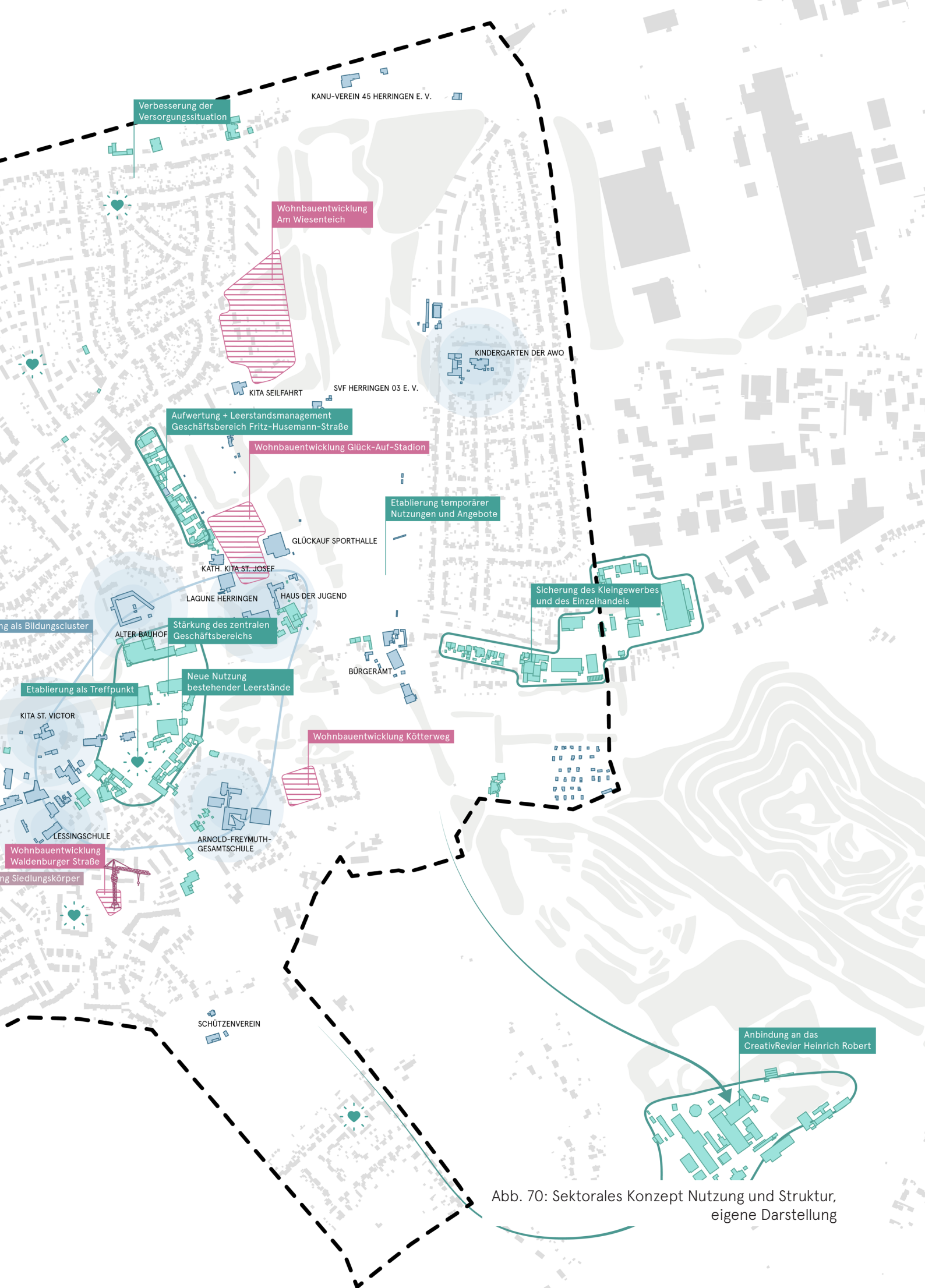


Abb. 70: Sektorales Konzept Nutzung und Struktur, eigene Darstellung

dion. Zudem existiert für den westlichen Teil der Kanaltrasse bereits ein Bebauungsplan, während in den Bereichen Herringer Heide und Herringen West weitere Potenziale für eine behutsame Siedlungsarrondierung bestehen. Diese Vorhaben sollen langfristig den Wohnraumbedarf decken und die Siedlungsstruktur in Herringen sinnvoll ergänzen.

Darüber hinaus sollen innerhalb der bestehenden Quartiere neue Quartiersmitten entstehen. Hierbei ist es sinnvoll, vorhandene Platzsituationen zu erkennen und für eine stärkere Belebung zu nutzen. Solche Orte bieten die Möglichkeit, das nachbarschaftliche Zusammenleben zu fördern und neue Begegnungsräume für alle Generationen zu schaffen. Je nach Standort ausgestattet mit Sitzgelegenheiten, attraktiver Begrünung und Verschattungselementen können sie die Aufenthaltsqualität spürbar erhöhen. Ergänzt werden können diese Quartiersplätze durch nachbarschaftliche Angebote wie Bücherschränke, Mobilitätsstationen zur Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten oder auch Flächen für Urban Gardening.

Ein weiterer Baustein ist die Stärkung der Bildungslandschaft. Kindertagesstätten, Schulen und das Friedrich-List-Berufskolleg können hier wichtige Ankerpunkte bilden, die vernetzt und perspektivisch durch Kooperationen gestärkt werden können. Auch Sportanlagen tragen wesentlich zur Bildungs- und Freizeitlandschaft bei. Mit der geplanten Sanierung des Barbarastadions und Umsetzung des politisch beschlossenen Rahmenkonzeptes für das Glück-Auf-Stadion wird die Situation weiter verbessert und es entstehen neue Impulse für Sport und Gemeinschaft.

Darüber hinaus ist die Sicherung und Weiterentwicklung des Gewerbes und des Einzelhandels ein wesentliches Ziel des sektoralen Konzepts. Insbesondere entlang der Fritz-Husemann-Straße könnten Lösungen gefunden werden, um Leerstände zu verringern. In Abstimmung mit den Akteur:innen vor Ort können beispielsweise gastronomische Angebote, Zwischennutzungen und gestalterische Elemente die lokale Ökonomie stärken und den öffentlichen Raum aufwerten. Der Herringer Markt kann durch vielfältige Maßnahmen aufgewertet werden. Der Platz könnte insbesondere durch eine Erweiterung des gastronomischen Angebots und die Durchführung zusätzlicher Veranstaltungen belebt werden. Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und flexible Lösungen wie Pop-up-Möbel können einen Beitrag zur Attraktivierung des öffentlichen Raums leisten und den Standort nachhaltig aufwerten. Diese Ideen werden im Zukunftsbild zum Herringer Markt (Abb. 78-79, Kapitel 7.1) aufgegriffen und veranschaulicht. Das Lippe-Carrée kann dabei von Synergieeffekten profitieren.

Ergänzend dazu soll die funktionale Verknüpfung der zentralen Versorgungsbereiche mit dem KreativRevier Heinrich Robert gestärkt werden. Durch eine bessere räumliche und programmatische Anbindung können neue Besucher:innenströme entstehen, die sowohl dem lokalen Handel als auch den kulturellen Angeboten zugutekommen. Denkbar sind gemeinsame Veranstaltungsformate, eine abgestimmte Wegeführung und sichtbare Informationselemente im Stadtraum, die die Orte als zusammenhängendes Netzwerk erlebbar machen. So wird Herringen insgesamt als lebendiger, gut versorgter und zukunftsfähiger Standort weiterentwickelt.



Abb. 71: Luftbildaufnahme Herringer Zentrum
© Hans Blossey

5.2 SEKTORALKONZEPT GRÜN- UND FREIRAUM

Ausgangssituation

Herringen weist insgesamt ein grünes Erscheinungsbild auf. Prägend sind die südlich und westlich angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen, die die Siedlungsbereiche voneinander trennen. Mit dem gut erreichbaren Lippepark verfügt der Stadtbezirk über eine zentrale Grünstruktur mit hoher Aufenthaltsqualität und vielfältigen Freizeitangeboten, die auch für die Gesamtstadt bedeutsam ist. Weitere Grünflächen wie der Friedhof und der Neufchâteau-Park übernehmen ergänzende Naherholungsfunktionen, während die Nähe zu Kanal und Lippe einen zusätzlichen Standortvorteil darstellt. Gleichzeitig gibt es Ausbaupotenziale in der Ausstattung mit Freizeitflächen. Attraktive Sportangebote konzentrieren sich fast ausschließlich im Lippepark und die Anzahl und Erreichbarkeit von Spielplätzen an dezentralen Standorten kann noch weiter verbessert werden.

Zielformulierung

Ziel des Konzeptes ist es, Grün- und Freiräume aufzuwerten, besser zu vernetzen und in ihrer Nutzbarkeit zu steigern. Dazu zählen auch die Erweiterung von Spiel- und Sportangeboten sowie die Qualifizierung bestehender Grünflächen, um ihre Aufenthaltsqualität nachhaltig zu sichern. Durch weitere Flächenentsiegelung und Begrünung kann das Mikroklima verbessert werden und Herringen auf klimatische Herausforderungen reagieren.

Sektorales Konzept

Ein zentraler Bestandteil des vorliegenden Konzeptes ist die gezielte Aufwertung bestehender Grünflächen im Plangebiet. Der Lippepark soll als zentrale Naherholungsfläche weiterentwickelt werden, wobei der Charakter als Festwiese erhalten bleibt. Durch die Modernisierung des Glück-Auf-Stadions wird das Umfeld des Parks gestärkt und Freizeitaktivitäten werden ausgebaut. Der Lippepark ist geprägt von den Grünverbindungen im Osten und Westen, die eine direkte Verbindung zwischen dem nördlich gelegenen Kanal, dem RS1 und dem künftigen KreativRevier Heinrich Robert im Süden herstellen.

Das sektorale Konzept zeigt außerdem die Renaturierung des Herringer Bachs, für die als planfestgestelltes Vorhaben von Emschergenossenschaft und Lippeverband (EGLV) bereits konkrete Planungen vorliegen. Durch eine naturnähere Gestaltung der Uferbereiche wird nicht nur die Zugänglichkeit entlang des Gewässers hergestellt, sondern gleichzeitig findet eine ökologische Aufwertung statt, die einen Beitrag zur Erhöhung der Biodiversität leistet. Zudem beinhaltet das Konzept auch

das Zukunftsprojekt „Blaues Klassenzimmer“ auf Höhe der Jahn- und Lindenschule. Das Projekt soll perspektivisch ökologische, pädagogische und freizeitorientierte Ziele miteinander verknüpfen.

Darüber hinaus spielt die Begrünung von Straßenräumen eine wichtige Rolle. Bei der Analyse des Plangebiets wurde deutlich, dass einige Wohnstraßen über keinerlei straßenbegleitendes Grün verfügen. Dies führt insbesondere in den Sommermonaten zu einer Überhitzung der Straßenräume und zu einer verminderten Aufenthaltsqualität. Durch die Pflanzung von Bäumen kann das Mikroklima verbessert werden. Besonders für die Dortmunder Straße sieht das Konzept eine Gestaltung als grünes Band vor. Die Straße soll im Zentrumsbereich künftig nicht mehr als trennende Verkehrsader, sondern als öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität wahrgenommen werden, in dem Fußgänger- und Aufenthaltsbereiche stärker berücksichtigt werden. Das Zukunftsbild zur Qualifizierung der Dortmunder Straße (Abb. 82, Kapitel 7.3) zeigt eine mögliche Umsetzung dieses Ziels.

Flächenentsiegelung stellt ein weiteres Handlungsfeld dar, welches zum Ziel hat, die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume zu steigern. Eine Entsiegelung bisher stark versiegelter Bereiche wie der Fritz-Husemann-Straße, des Herringer Marktes oder des nahezu vollständig versiegelten Schulhofes des Friedrich-List-Berufskollegs kann die Versickerung von Regenwasser verbessern, während sie gleichzeitig die ökologische und gestalterische Qualität der Flächen erhöht. Es entstehen zusätzliche nutzbare Freiräume, die das Stadtklima positiv beeinflussen und die Aufenthaltsqualität im Quartier steigern.

Darüber hinaus thematisiert das Konzept die Spiel- und Begegnungsflächen. Dazu werden mögliche Standorte für Begegnungsflächen aufgezeigt, sowohl in Siedlungsbereichen als auch in bedeutenden Grünbereichen wie dem Neufchâteau-Park oder entlang des Kanals. Diese Flächen sind für Freizeitaktivitäten nutzbar und fördern nachbarschaftliche Begegnungen und das soziale Miteinander im Quartier. Sie können bei Bedarf auch mit Spielangeboten ergänzt werden. Durch die Kombination von Spiel-, Sport- und Begegnungsangeboten im Stadtbezirk wird ein differenziertes und gut vernetztes Freiraumangebot geschaffen, das den unterschiedlichen Bedürfnissen verschiedener Generationen gerecht wird und die Lebensqualität steigern kann.

Grün- und Freiraum

Grundlage

-  Gebäude
-  Öffentliche Grünfläche
-  Waldflächen
-  Landwirtschaft
-  Grünverbindungen (Bestand)
-  Sportfläche (Bestand)
-  Begegnungsfläche (Bestand)
-  Spielfläche (Bestand)
-  Gewässer
-  Plangebiet

Konzeption

-  Aufwertung bestehender Grünflächen
-  Begrünung von Straßenräumen
-  Entsiegelung
-  Grünes Band
-  Schaffung neuer Grünraumvernetzung
-  Qualifizierung von Sportflächen
-  Schaffung neuer Begegnungsflächen
-  Qualifizierung von Spielflächen





Abb. 72: Sektorales Konzept Grün- und Freiraum, eigene Darstellung

5.3 SEKTORALKONZEPT MOBILITÄT UND VERKEHR

Ausgangssituation

Die Mobilität in Herringen ist vor allem auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Zahlreiche Stellplätze und größere Parkplatzflächen sind bereits vorhanden, allerdings fehlen bislang moderne Mobilitätsangebote wie Sharing-Systeme und eine flächendeckende Ladeinfrastruktur für Elektromobilität. Das Busnetz mit fünf Linien deckt durch eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen große Teile Herringens ab und bildet eine gute Grundlage für den ÖPNV. Der Ausbau der Radhaupttroute ist ein wichtiger Baustein für den Radverkehr im Stadtbezirk. Teilweise fehlen an wichtigen Verbindungen noch geschützte Radwege. Stark befahrene Straßen wie die Dortmunder Straße entfalten an manchen Stellen im Untersuchungsgebiet Barrierewirkungen.

Zielformulierung

Ziel des Konzepts ist es, durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, die Verbesserung der Rad- und Fußwege sowie die Einrichtung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote eine sichere, komfortable und nachhaltige Fortbewegung zu ermöglichen und dadurch langfristig den Anteil des Autoverkehrs zu verringern. Zugleich sollen langfristig Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität verbessert und Lärmbelastungen reduziert werden.

Sektorales Konzept

Ein zentraler Bestandteil des Mobilitätskonzepts für Herringen ist die Förderung der Umsetzung sicherer und durchgängiger Radwege. Hierzu soll der geplante Rad-schnellweg RS1 auf dem Mitteldamm zwischen Datteln-Hamm-Kanal und Lippe zukünftig direkt mit weiteren Radverbindungen verknüpft werden, um sichere und schnelle Wege für Radfahrer:innen zu schaffen. Zusätzlich ist entlang des renaturierten Herrerger Bachs eine Grünverbindung für den Rad- und Fußverkehr vorgesehen, die Mobilität und Aufenthaltsqualität gleichermaßen verbessert.

Darüber hinaus sollen die Übergänge für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden, insbesondere an stark befahrenen Straßen wie der Dortmunder Straße. Neue Überquerungsmöglichkeiten, die Reduzierung von Höchstgeschwindigkeiten, beispielsweise im Schulumfeld tragen unter anderem dazu bei, Barrieren abzubauen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ziel ist es, fahrrad- und fußgängerfreundliche Wege zu attraktivieren sowie die Nahmobilität zu optimieren.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Stärkung und Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die bestehenden Buslinien und Bushaltestellen werden beibehalten. Durch die Takterhöhung der Buslinie 1 seit August 2025 wurden die Intervalle von derzeit 30 Minuten auf 20 Minuten verkürzt und damit das Angebot weiter verbessert. Dadurch erhöht sich die Flexibilität für die Nutzer:innen und die Erreichbarkeit zentraler Bereiche innerhalb des Stadtbezirks wird weiter optimiert.

Der stark dominierende Autoverkehr könnte langfristig durch die Planung von Kreisverkehren an der Dortmunder Straße optimiert werden. Zur Entlastung des Zentrums kann die Neuordnung des ruhenden Verkehrs genauer betrachtet werden. Unter Berücksichtigung des politisch beschlossenen Parkraumkonzeptes aus dem Jahr 2019 können Flächen am Marktplatz für Aufenthalt, Begrünung und Begegnung geschaffen werden, damit dieser seine Funktion als zentraler Stadtteilplatz zukünftig besser erfüllen kann. Auch entlang der Fritz-Husemann-Straße können Ansätze für eine verträgliche Neuordnung der Parksituation verfolgt werden. Daneben soll insbesondere der Parkplatz Wiesenpark an der Dortmunder Straße als Alternativoption gestärkt werden. Eine Fortschreibung des Parkraumkonzeptes aus dem Jahr 2019 ist sinnvoll, wenn langfristig tragfähige Lösungen erarbeitet werden sollen.

Um das Angebot an Verkehrsmitteln zu ergänzen, sieht das Konzept die Einrichtung von Mobilstationen an zentralen Orten wie dem Herringer Markt, dem Glück-Auf-Stadion, der Zeilenbausiedlung in der Herringer Heide sowie innerhalb der Siedlung „Neue Kolonie“ vor. Für die perspektivische Errichtung einer Mobilstation auf dem Herringer Markt liegt ein politischer Beschluss aus dem Jahr 2024 vor. Diese Mobilstationen sollen als kleine Stationen unterschiedliche Mobilitätsangebote bündeln und als zentrale Knotenpunkte den Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln erleichtern. Je nach Standort können diese unter anderem Fahrrad- und Scooter-Sharing, Car-Sharing, Ladestationen sowie die Bereitstellung von sicheren Fahrradabstellanlagen umfassen. Das Zukunftsbild Einrichtung von Mobilstationen (Abb. 84) zeigt exemplarisch, wie eine solche Mobilstation in der Herringer Heide funktionieren könnte.

So entsteht ein modernes, nachhaltiges Mobilitätskonzept, das Lebensqualität, Klimaschutz und urbane Aufenthaltsqualität gleichermaßen stärkt.

Mobilität und Verkehr

Grundlage

-  Bushaltestelle
-  Buslinie
-  Straßen und Wege
-  Gebäude
-  Plangebiet

Konzeption

-  Mobilitätshub
-  Radhauptroute
-  Kreisverkehr
-  Stärkung von Fahrradachsen
-  Stärkung von Übergängen
-  Stellplatzflächen
-  Neuordnung des ruhenden Verkehrs

Mobilität und Verkehr

Grundlage

-  Bushaltestelle
-  Buslinie
-  Straßen und Wege
-  Gebäude
-  Plangebiet

Konzeption

-  Mobilitätshub
-  Radhauptroute
-  Kreisverkehr
-  Stärkung von Fahrradachsen
-  Stärkung von Übergängen
-  Stellplatzflächen
-  Neuordnung des ruhenden Verkehrs

- # Mobilität und Verkehr
- ## Grundlage
-  Bushaltestelle
 -  Buslinie
 -  Straßen und Wege
 -  Gebäude
 -  Plangebiet
- ## Konzeption
-  Mobilitätshub
 -  Radhauptroute
 -  Kreisverkehr
 -  Stärkung von Fahrradachsen
 -  Stärkung von Übergängen
 -  Stellplatzflächen
 -  Neuordnung des ruhenden Verkehrs
-

Mobilität und Verkehr

Grundlage

-  Bushaltestelle
-  Buslinie
-  Straßen und Wege
-  Gebäude
-  Plangebiet

Konzeption

-  Mobilitätshub
-  Radhauptroute
-  Kreisverkehr
-  Stärkung von Fahrradachsen
-  Stärkung von Übergängen
-  Stellplatzflächen
-  Neuordnung des ruhenden Verkehrs

- # Mobilität und Verkehr
- ## Grundlage
-  Bushaltestelle
 -  Buslinie
 -  Straßen und Wege
 -  Gebäude
 -  Plangebiet
- ## Konzeption
-  Mobilitätshub
 -  Radhauptroute
 -  Kreisverkehr
 -  Stärkung von Fahrradachsen
 -  Stärkung von Übergängen
 -  Stellplatzflächen
 -  Neuordnung des ruhenden Verkehrs
-

Mobilität und Verkehr

Grundlage

-  Bushaltestelle
-  Buslinie
-  Straßen und Wege
-  Gebäude
-  Plangebiet

Konzeption

-  Mobilitätshub
-  Radhauptroute
-  Kreisverkehr
-  Stärkung von Fahrradachsen
-  Stärkung von Übergängen
-  Stellplatzflächen
-  Neuordnung des ruhenden Verkehrs

Mobilität und Verkehr

Grundlage

-  Bushaltestelle
-  Buslinie
-  Straßen und Wege
-  Gebäude
-  Plangebiet

Konzeption

-  Mobilitätshub
-  Radhauptroute
-  Kreisverkehr
-  Stärkung von Fahrradachsen
-  Stärkung von Übergängen
-  Stellplatzflächen
-  Neuordnung des ruhenden Verkehrs

[illegible]

Mobilität und Verkehr

Grundlage

-  Bushaltestelle
-  Buslinie
-  Straßen und Wege
-  Gebäude
-  Plangebiet

Konzeption

-  Mobilitätshub
-  Radhauptroute
-  Kreisverkehr
-  Stärkung von Fahrradachsen
-  Stärkung von Übergängen
-  Stellplatzflächen
-  Neuordnung des ruhenden Verkehrs

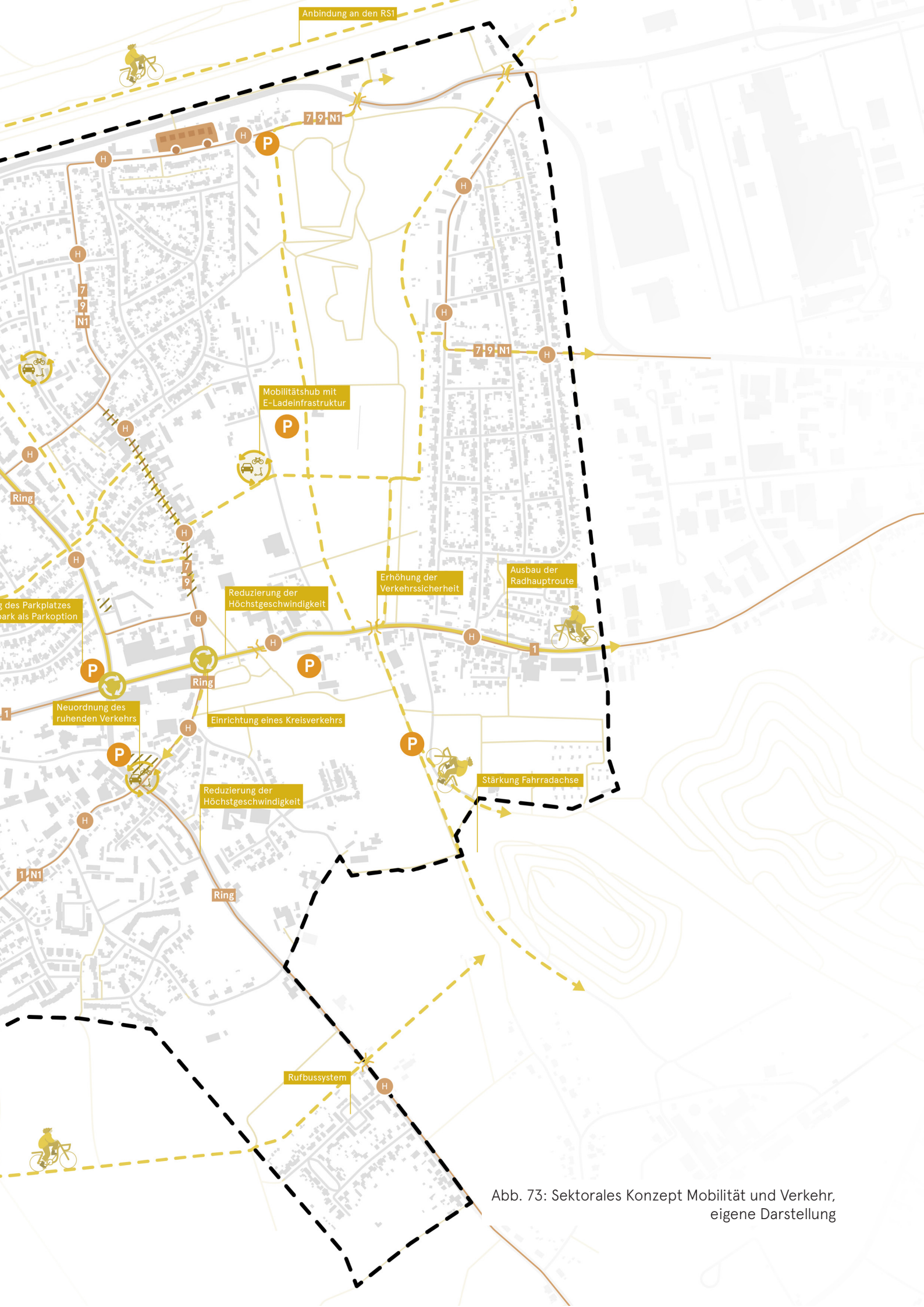


Abb. 73: Sektorales Konzept Mobilität und Verkehr, eigene Darstellung

5.4 SEKTORALKONZEPT STADTBILD UND ÖFFENTLICHER RAUM

Ausgangssituation

Herringen ist städtebaulich vor allem durch die historischen Zechensiedlungen geprägt, die das Ortsbild unverwechselbar und zugleich das Erbe des Bergbaus sichtbar machen. Gestaltungs- und Erhaltungssatzungen sichern teilweise die zentralen Bereiche der Arbeitersiedlungen. Prägende Gebäude, Denkmäler und Landmarken, wie die Kirche St. Victor, die Ulu Camii Moschee oder das Haldenzeichen im Lippepark, ergänzen das Bild des Stadtbezirks und dienen als wichtige Bezugspunkte. Gleichzeitig bestehen durch ausgewählte Entwicklungsflächen Chancen, die bauliche Struktur des Siedlungsbereichs behutsam zu erweitern.

Zielformulierung

Ein zentrales Ziel des Konzeptes ist die Qualifizierung und Attraktivierung öffentlicher Räume. Dabei sollen Aufenthaltsbereiche geschaffen werden, die das soziale Miteinander fördern und die Lebensqualität im Quartier erhöhen. Gleichzeitig wird die Sicherung identitätsstiftender Baustrukturen angestrebt, um den charakteristischen Stadtbezirkscharme zu erhalten. Bestandssiedlungen sollen zukunftsorientiert weiterentwickelt und der Gebäudebestand gestalterisch aufgewertet werden, sodass eine harmonische Verbindung von Tradition und zeitgemäßer Stadtentwicklung entsteht.

Sektorales Konzept

Die Aufwertung des öffentlichen Raumes spielt für die städtebauliche Entwicklung in Herringen eine zentrale Rolle. Besonders der Herringer Markt bietet viel Potenzial, durch Maßnahmen wie beispielsweise eine intensivere Begrünung, eine Ergänzung um attraktives Stadtmobiliar und eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs aufgewertet zu werden. Er kann als zentraler Ort auch in Zukunft Platz für Veranstaltungen und Aktivitäten bieten und eine lebendige Funktion für das Stadtbezirksleben übernehmen. Insbesondere kulturelle Veranstaltungen, Feste oder saisonale Angebote können hier stattfinden und den Markt zu einem zentralen Treffpunkt für die gesamte Nachbarschaft machen.

Auch entlang der Fritz-Husemann-Straße bieten sich gestalterische Verbesserungen der Gebäude sowie des öffentlichen Raums und eine Qualifizierung des vorhandenen Stadtmobiliars an. Eine Sanierung des Alten Bauhofes kann darüber hinaus langfristig das Potenzial dieses Ortes für den Stadtbezirk und das Stadtbild sichern.

Ein einheitliches Erscheinungsbild wird zudem weiterhin durch die bestehenden Gestaltungs- und Erhaltungssatzungen gewährleistet. Das interkommunale Handlungskonzept „Siedlungskultur in Quartieren des Ruhrgebietes“ empfiehlt darüber hinaus beispielsweise für die Siedlung Isenbecker Hof eine langfristig einheitliche Trägerschaft und Positionierung am Mietwohnungsmarkt sowie eine verstärkte Einbindung in den Lippepark. So soll die Überformung historischer Gestaltungsqualitäten begrenzt werden.

Darüber hinaus spielen stadtbildprägende Gebäude und Strukturen neben den eingangs genannten Elementen eine entscheidende Rolle für die Identität des Stadtbezirks. Hierzu zählen zum Beispiel die Eingangssituation der Siedlung Isenbecker Hof an der Dortmunder Straße sowie die Gebäudestruktur an der Albert-Funk-Straße. Auch die Sicherung und Ausbildung von Raumkanten tragen wesentlich zu einer hochwertigen städtebaulichen Struktur bei. Sie geben Orientierung im Stadtraum, fassen öffentliche Straßenräume und strukturieren diese. Beispiele hierfür finden sich etwa an der Fritz-Husemann-Straße oder am Herringer Markt.

Neben der Aufwertung zentraler Orte ist auch die Schaffung von Nachbarschaftsplätzen von Bedeutung. Hierbei sollen innerhalb der bestehenden Siedlungsstrukturen bestehende Flächen als Quartiersplätze genutzt werden, um neue Orte für Begegnung und Austausch zu schaffen.

Ein wichtiger Aspekt des Konzeptes ist schließlich die Schaffung sicherer Orte und Wege. Die Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung haben hier wertvolle Hinweise geliefert. Ziel ist es, Angsträume zu vermeiden, durch eine angemessene Beleuchtung ein verbessertes Sicherheitsgefühl zu schaffen und potenziell gefährliche Situationen, etwa entlang der Dortmunder Straße, zu entschärfen.

Kraftwerk Gersteinwerk

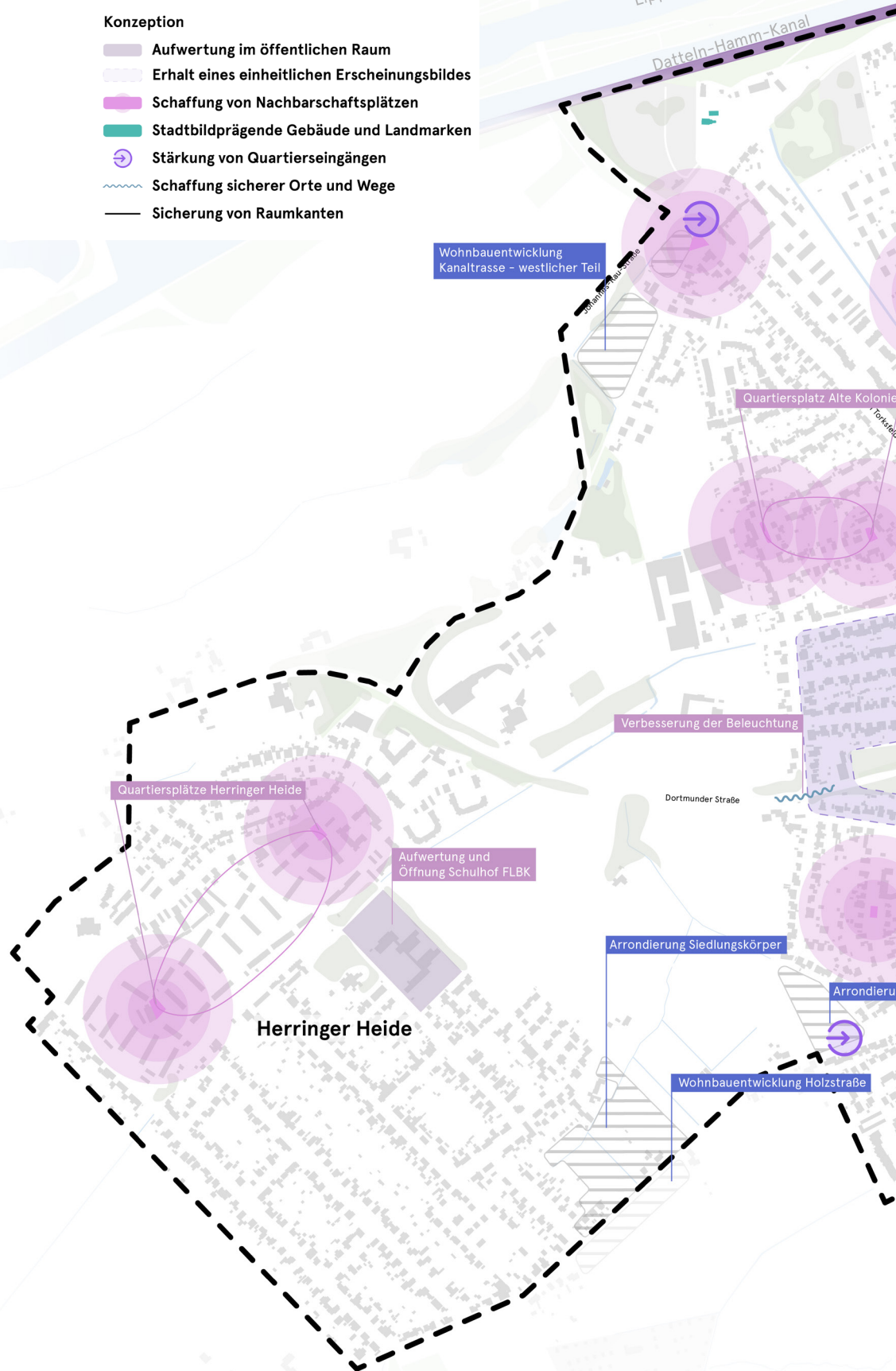
Stadtbild und öffentlicher Raum

Grundlage

- Gebäude
- Öffentliche Grünfläche
- Waldflächen
- Gewässer
- Plangebiet

Konzeption

- Aufwertung im öffentlichen Raum
- Erhalt eines einheitlichen Erscheinungsbildes
- Schaffung von Nachbarschaftsplätzen
- Stadtbildprägende Gebäude und Landmarken
- Stärkung von Quartierseingängen
- Schaffung sicherer Orte und Wege
- Sicherung von Raumkanten



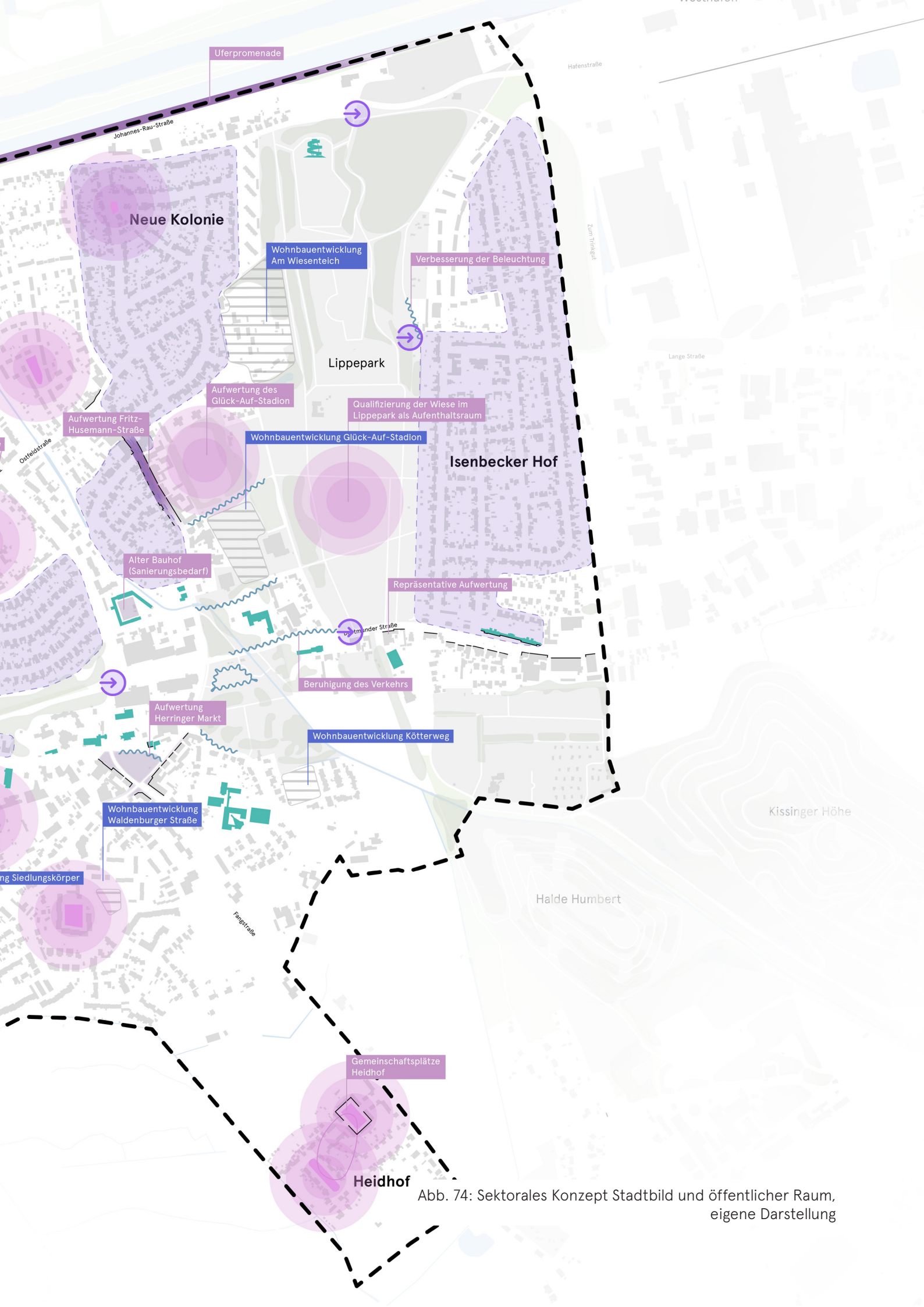


Abb. 74: Sektorales Konzept Stadtbild und öffentlicher Raum, eigene Darstellung

5.5 SEKTORALKONZEPT KLIMA UND ENERGIE

Ausgangssituation

Im Bereich Klima und Umwelt ist Herringen bereits gut aufgestellt. Die großen Grünzüge wirken als Kaltluftentstehungsbereiche, der Lippepark dient zudem als klimatische Ausgleichsfläche. Die Hitzebelastung ist insgesamt vergleichsweise gering, allerdings gibt es auch Teilbereiche, die sich insbesondere im Sommer stärker aufheizen. Überflutungsgefahr besteht vor allem in den westlichen Freiflächen. Zudem sind die Dortmunder Straße und die Straße Zum Torksfeld aufgrund des starken Verkehrsaufkommens lärmbelastet.

Zielformulierung

Klimaschutz und Klimaanpassung finden ihre Umsetzung auf Quartiersebene. Ein Ansatzpunkt hierfür ist die energetische Sanierung bestehender Gebäude. Gleichzeitig sind die Klimaanpassung und Verbesserung der Lebensqualität von Bedeutung, welche vor allem durch den Ausbau und die Stärkung blau-grüner Infrastrukturen unterstützt wird. Dazu zählen Maßnahmen wie die Anlage von Grünflächen, wasserspeichernden Strukturen und Verschattungselementen. Ergänzend dazu gilt es, wertvolle Freiräume zu schützen und weiterzuentwickeln, um ihre ökologischen Funktionen zu erhalten und sie für die Bewohner:innen erlebbar zu machen.

Sektorales Konzept

Ein zentraler Bestandteil des Konzeptes ist die klimafreundliche Gestaltung von Straßenräumen. Besonders wichtig ist dabei die Pflanzung von Straßenbäumen und die Begrünung des öffentlichen Raumes. Die Analyse des Plangebiets hat gezeigt, dass insbesondere einige Wohnstraßen bislang vollständig ohne straßenbegleitendes Grün auskommen. Dies kann vor allem in den Sommermonaten zu einer starken Überhitzung und zu einer spürbaren Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität führen. Mit der Pflanzung von Bäumen und der Integration von Grünstrukturen kann hier das Mikroklima verbessert, Verschattung geschaffen und die Wohnumgebung insgesamt deutlich attraktiver gestaltet werden. Ein Beispiel, wie solche lebenswerten Straßen aussehen können, zeigen die Abbildungen 85–86 (Kapitel 7.6).

Neben Begrünung können auch sogenannte blaue Infrastrukturen insbesondere in stark hitzebelasteten und versiegelten Bereichen zum Einsatz kommen. Entsprechende Elemente können beispielsweise Brunnen, Sprühstelen, Wasserspiele oder ähnliches sein, welche an geeigneten Stellen für Abkühlung und Erholung sorgen.

Auch die Reduzierung der Flächenversiegelung ist ein wichtiger Baustein. Viele stark verdichtete Bereiche, wie Gewerbeflächen, die Fritz-Husemann-Straße sowie einzelne Wohnsiedlungen mit vollversiegelten Garagenhöfen, sind besonders betroffen. Entsiegelungsmaßnahmen könnten auch an diesen Stellen Hitzeinseln reduzieren und die Versickerung von Regenwasser ermöglichen und so die Kanalisation bei Starkregen entlasten und Überschwemmungen vorbeugen.

Darüber hinaus zeigen die Daten des Solar- und Gründachpotenzialkatasters des Regionalverbands Ruhr ein großes Potenzial in der Nutzung von Dachflächen. Sowohl Solaranlagen als auch Dachbegrünungen leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung. Während Solaranlagen eine bezahlbare und unabhängige Energieversorgung nachhaltig unterstützen, wirken begrünte Dächer temperatúrausgleichend und speichern Regenwasser für Bewohner:innen.

Von besonderer Bedeutung ist schließlich die Sicherung von Frischluftkorridoren und Versickerungsflächen. Bestimmte Flächen müssen von Bebauung freigehalten werden, um Frischluftkorridore nicht zu unterbrechen. Hierzu zählen vor allem die überwiegend landwirtschaftlich genutzten Bereiche zwischen den Ortsteilen Herringen und Herringer Heide, der Lippepark und die südlich angrenzenden Grünstrukturen sowie das südlich gelegene Naherholungsgebiet Sundern. Diese Räume sind essenziell, um auch künftig eine gute Durchlüftung bestimmter Bereiche des Stadtbezirk sicherzustellen und so das lokale Klima positiv zu beeinflussen. Zudem können Hochwassergefahren durch Starkregen mithilfe von versickerungsfähigen Flächen und einer städtebaulichen Gestaltung im Sinne des Schwammstadt-Prinzips, bei dem Regenwasser dezentral aufgenommen, gespeichert und zeitverzögert wieder abgegeben wird, abgemildert werden. Dies entspricht den Zielen des Masterplan Freiraum der Stadt Hamm aus dem Jahr 2021.

Durch die Kombination aus Begrünung, blauen Infrastrukturen, Entsiegelung, Nutzung von Dachpotenzialen und der Sicherung von Frischluftkorridoren wird ein wirkungsvoller Beitrag zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Stadtentwicklung geleistet.

Klima und Energie

Grundlage

-  Gebäude
-  Öffentliche Grünfläche
-  Waldflächen
-  Landwirtschaft
-  Gewässer
-  Plangebiet

Konzeption

-  Schaffung lebenswerter Straßen
-  Schaffung blauer Infrastruktur
-  Kühlungsmaßnahmen
-  Entsiegelungsmaßnahmen
-  Nutzung von PV-Potenzialen *
-  Nutzung von Gründachpotenzialen *
-  Reduzierung von Verkehrslärm
-  Erhalt von Kaltluftvolumenströmen

* Die Bereiche, in denen PV- und Gründachpotenziale genutzt werden sollen, basieren auf Daten des Solar- und Gründachpotenzialkatasters des RVR. In diesen Bereichen befinden sich besonders viele Dächer, die gut oder sehr gut für die Begrünung oder Nutzung solarer Strahlungsenergie geeignet sind. Zur besseren Übersicht wurden die Flächen zusammengefasst. Daraus folgt, dass nicht zwangsläufig jedes Dach, das in den gezeigten Bereichen liegt, gut für eine Begrünung oder eine Solarenergienutzung geeignet ist.

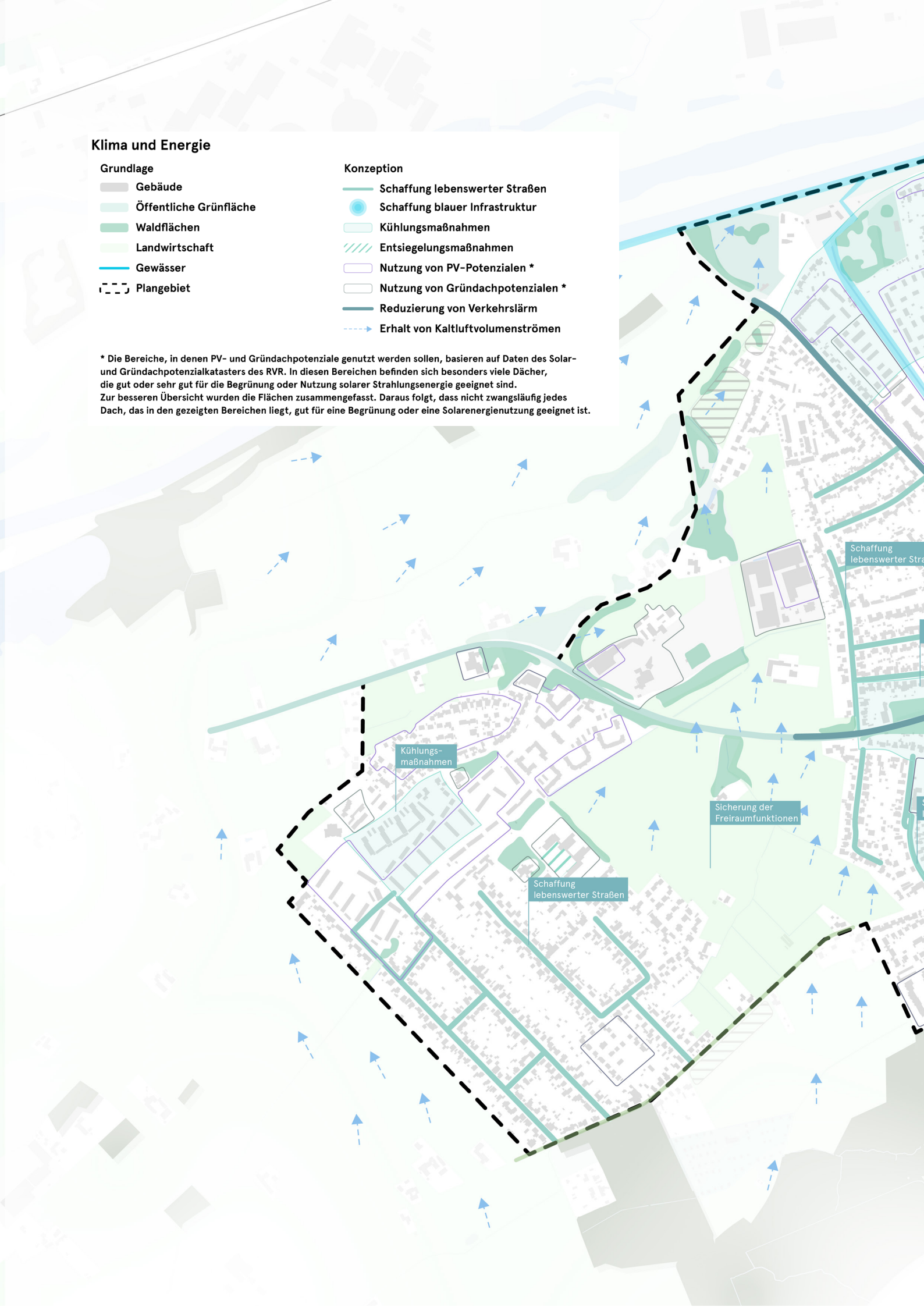




Abb. 75: Sektorales Konzept Klima und Energie, eigene Darstellung

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN



6. STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN

Der städtebauliche Rahmenplan für Herringen baut auf den bisherigen Erkenntnissen aus dem Planungsprozess auf. Während Analyse und Beteiligung die Stärken, Schwächen und Bedarfe im Untersuchungsgebiet herausgearbeitet und priorisiert haben, formulieren die sektoralen Konzepte darauf aufbauend Leitziele und übergeordnete Entwicklungsrichtungen für die zentralen Handlungsfelder. Der Rahmenplan übersetzt diese Leitziele nun in ein räumlich integriertes Gesamtbild und bildet damit das Herzstück des Gesamtkonzepts. Damit dient er als übergeordnetes strategisches Steuerungsinstrument für Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Der Rahmenplan betrachtet dabei alle zentralen Handlungsfelder aus den sektoralen Konzepten gleichwertig und im Zusammenhang. Durch die räumliche Verzahnung der Themen werden Entwicklungen nicht isoliert, sondern als Teil eines gemeinsamen Stadtteilkonzepts gedacht und in einen gesamtstädtischen Kontext gestellt.

Ein wesentlicher Bestandteil des Rahmenplans ist die räumliche Konkretisierung von Wohnbau- und Entwicklungsflächen. Im Plan werden die bereits absehbaren wohnbaulichen Projekte auf Grundlage des Masterplans Wohnen verortet. Dazu zählen Flächen an der Holzstraße, im Umfeld des Glück-Auf-Stadions und am Wiesenteich, die als kurz- bis mittelfristige Potenziale für zusätzliche, bedarfsgerechte Wohnangebote dienen. Darüber hinaus werden auch die langfristigen Potenzialräume dargestellt, etwa im westlichen Herringen. Diese können perspektivisch für eine behutsame Ergänzung und Weiterentwicklung der Siedlungsstruktur relevant werden. Der Plan zeigt die städtebauliche Konfiguration und verbindet damit zwei Ziele. Damit wird einerseits die Schaffung vielfältigen Wohnraums für unterschiedliche Zielgruppen ermöglicht, andererseits aber auch eine maßvolle Entwicklung angestrebt, die charakteristische Freiräume und landschaftliche Zäsuren bewusst sichert. Der Rahmenplan macht somit räumlich sichtbar, wo Wachstum sinnvoll und verträglich ist und wo der Erhalt von Grün- und Freiflächen Priorität hat.

Gewerbliche Projekte und Entwicklungsoptionen sind im Plan verortet, um das Ziel der Stabilisierung und der nachhaltigen Stärkung der lokalen Wirtschaft zu betonen. Über Entwicklungen im öffentlichen Raum und notwendige planerische Steuerung soll den Zielen Rechnung getragen werden, Leerstände zu reduzieren, Nutzungen im Zentrum zu beleben und die Versorgung langfristig zu verbessern. Die Anbindung an das KreativRevier Heinrich Robert wird dabei als Chance verstanden, um neue Arbeits- und Dienstleistungsangebote zu verknüpfen. Ein weiterer Schwerpunkt des Rahmenplans liegt auf der Aufwertung öffentlicher Räume. Der Herringer

Markt und die Fritz-Husemann-Straße werden als Schlüsselräume für eine Erneuerung der Ortsmitte hervorgehoben. Hier verfolgt der Rahmenplan das Ziel, öffentliche Räume mit höherer Aufenthaltsqualität zu schaffen, die wieder stärker als Begegnungs-, Versorgungs- und Veranstaltungsorte funktionieren. Damit knüpft er direkt an die Leitziele einer Belebung des Zentrums und einer stärkeren Nutzungsmischung im Alltag an. Im Plan sind weitere zentrale Räume mit Qualifizierungsbedarf markiert, darunter der Alte Bauhof als identitätsstiftender Potenzialort sowie einzelne Siedlungsbestände aus der Nachkriegszeit, deren gestalterische und funktionale Stärkung langfristig erforderlich ist. Hier sind zum Teil Investitionen privater Akteur:innen nötig, welche durch Aufwertungen im öffentlichen Raum angestoßen werden könnten.

Im Handlungsfeld Mobilität setzt der Rahmenplan auf Stärkung des Rad- und Fußverkehrs sowie eine Berücksichtigung der Bedürfnisse von vulnerablen Gruppen, während gleichzeitig der öffentliche Raum aufgewertet wird. Um attraktive Alternativen zum eigenen Pkw aufzuzeigen, sind Mobilstationen an zentralen Standorten denkbar, die unterschiedliche Verkehrsmittel bündeln und verknüpfen. Gleichzeitig benennt der Rahmenplan die Qualifizierung und Neugestaltung von Straßenräumen – insbesondere im Bereich der Dortmunder Straße als trennender Hauptachse sowie im Zentrum rund um Markt und Fritz-Husemann-Straße. Durch sicherere Querungen, Verkehrsberuhigung, bessere Bedingungen für Fuß- und Radverkehr und eine stärkere Nahmobilität sollen Barrieren abgebaut und der Stadtbezirk besser vernetzt werden. Der Rahmenplan macht diese Ziele räumlich nachvollziehbar, indem er wichtige Wegeverbindungen, Mobilitätsknoten und Bereiche mit besonderem Handlungsbedarf hervorhebt.

Auch im Grün- und Freiraumsystem weist der Rahmenplan klare Entwicklungsrichtungen aus. Der Lippepark bleibt als zentrale Park- und Freizeitlandschaft der wichtigste Baustein und wird im Plan in seiner Rolle als verbindende Grünachse gestärkt. Ergänzend dazu werden Aufwertungspotenziale in weiteren Grünräumen benannt, etwa im südlichen Teil des Lippeparks, im Neufchâteau-Park oder im Bereich des Wiesenparks an der Dortmunder Straße. Ein besonderer Fokus liegt auf der Renaturierung und besseren Zugänglichkeit des Herringer Bachs. Dieser soll im Stadtbezirk als grüne Achse ausgebaut werden, neue Aufenthalts- und Bewegungsräume schaffen und den Stadtbezirk klima- und freiraumseitig aufwerten. Damit verbindet der Rahmenplan Freiraumqualität, Naherholung und Klimaanpassung zu in Form von integrierten blau-grünen Infrastrukturen.

Klimaschutz und Klimaanpassung sind Querschnittsthemen des Rahmenplans. Vorschläge zu Flächenentsiegelung, energetischer Sanierung, der Förderung erneuerbarer Energien und die Weiterentwicklung blau-grüner Strukturen sollen die Klimaanpassung Herringens steigern und das Mikroklima verbessern. Gleichzeitig werden die identifizierten Belastungen, etwa Hitzeinseln auf versiegelten Flächen, Starkregenrisiken oder Lärmbelastungen entlang der Hauptverkehrsstraßen, als räumlich relevante Aufgaben sichtbar gemacht, damit künftige Projekte und Planungen frühzeitig auf diese reagieren können.

Insgesamt entsteht mit dem städtebaulichen Rahmenplan ein integriertes Leitbild für die langfristige Entwicklung Herringens. Er stärkt den Stadtbezirk als attraktiven Wohnstandort mit hoher Freiraumqualität, setzt Impulse für ein lebendigeres Zentrum und eine robustere Versorgung, fördert nachhaltige Mobilität und verbessert klima- sowie freiraumbezogene Strukturen. Gleichzeitig sichert er die charakteristischen landschaftlichen und historischen Qualitäten des Stadtbezirks und zeigt auf, wie Tradition und zeitgemäße Stadtentwicklung behutsam verbunden werden können. Als gemeinsames Fundament für Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit bietet der Rahmenplan damit eine klare Orientierung, um die zukünftige Entwicklung Herringens schrittweise, nachhaltig und weiterhin im Dialog mit der Bevölkerung zu gestalten.

Städtebaulicher Rahmenplan

-  Wohnbauliche Projekte
-  Gewerbliche Projekte
-  Aufwertungspotenziale Siedlung
-  Erhalt eines einheitlichen Erscheinungsbildes
-  Mobilstation
-  Qualifizierung und Schaffung von Quartiersplätzen
-  Straßenraumqualifizierung
-  Schaffung von Raumkanten
-  Zentraler Geschäftsbereich
-  Aufwertungspotenziale Grün / Freiraum
-  Schaffung begrünter Straßenräume
-  Attraktivierung von Achsen
-  Radhaupttroute / Radschnellweg
-  Renaturierung Herringer Bach und Wegeverbindungen
-  Sicherung zentraler Wegeverbindungen
-  Plangebiet

Einrichtung von Mobilstationen

HERRINGER HEIDE

Lippe

Dortmunder Straße I

Wohnstraße

AL

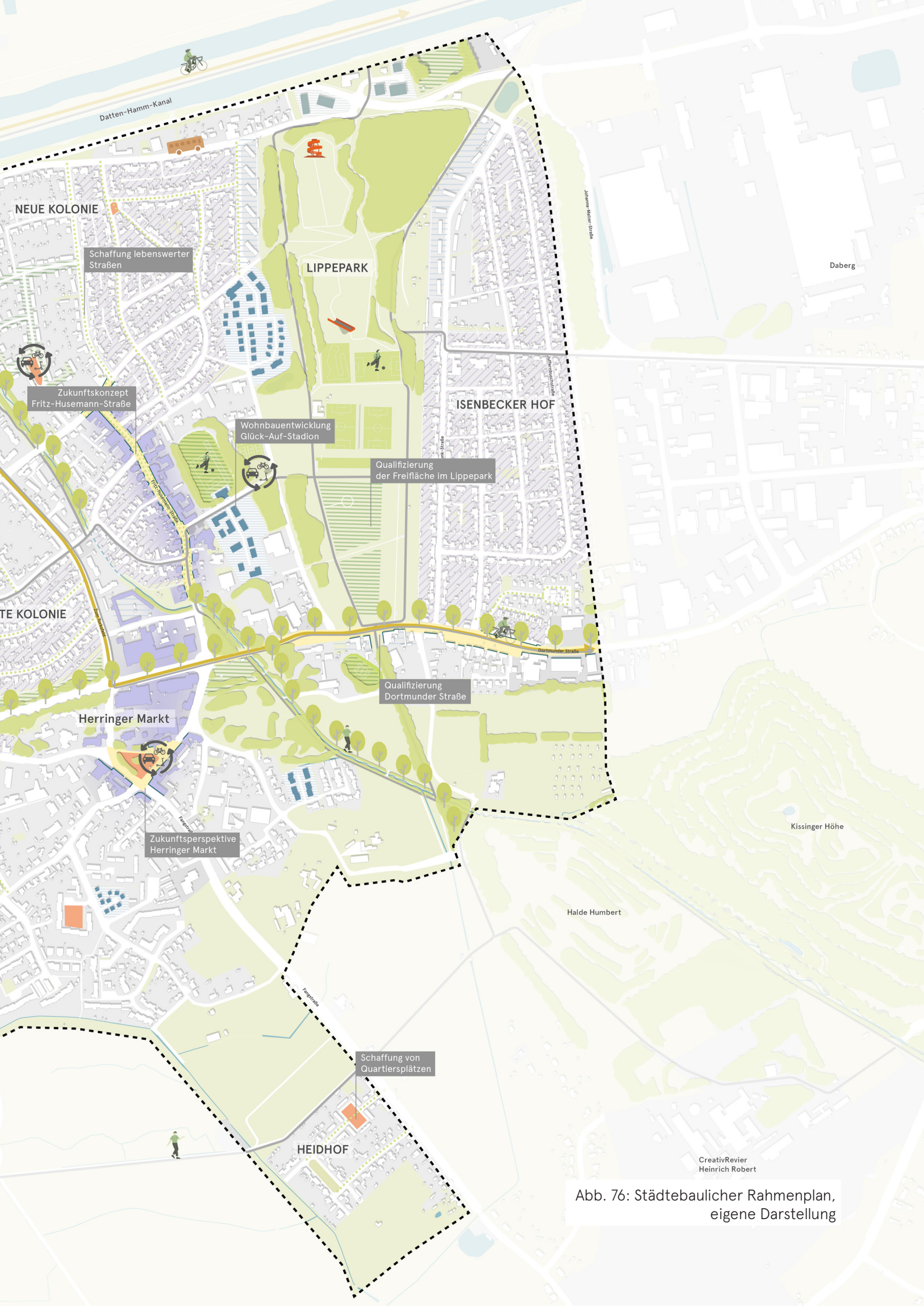


Abb. 76: Städtebaulicher Rahmenplan, eigene Darstellung

ZUKUNFTSBILDER

7

7. ZUKUNFTSBILDER

Ergänzend zum Rahmenplan wurden Zukunftsbilder für ausgewählte Bereiche erstellt, die unterschiedliche Teilräume und Themenfelder beispielhaft vertiefen. Dabei handelt es sich nicht um fertig ausgearbeitete Planungen, sondern vielmehr um Ideen, die helfen sollen Entwicklungsspielräume aufzuzeigen, Diskussionen zu strukturieren und eine qualitätsvolle Weiterentwicklung des Untersuchungsbereichs in den kommenden Jahren zu unterstützen. In dieser Funktion schaffen sie eine Brücke zwischen strategischem Konzept und möglicher Realisierung.

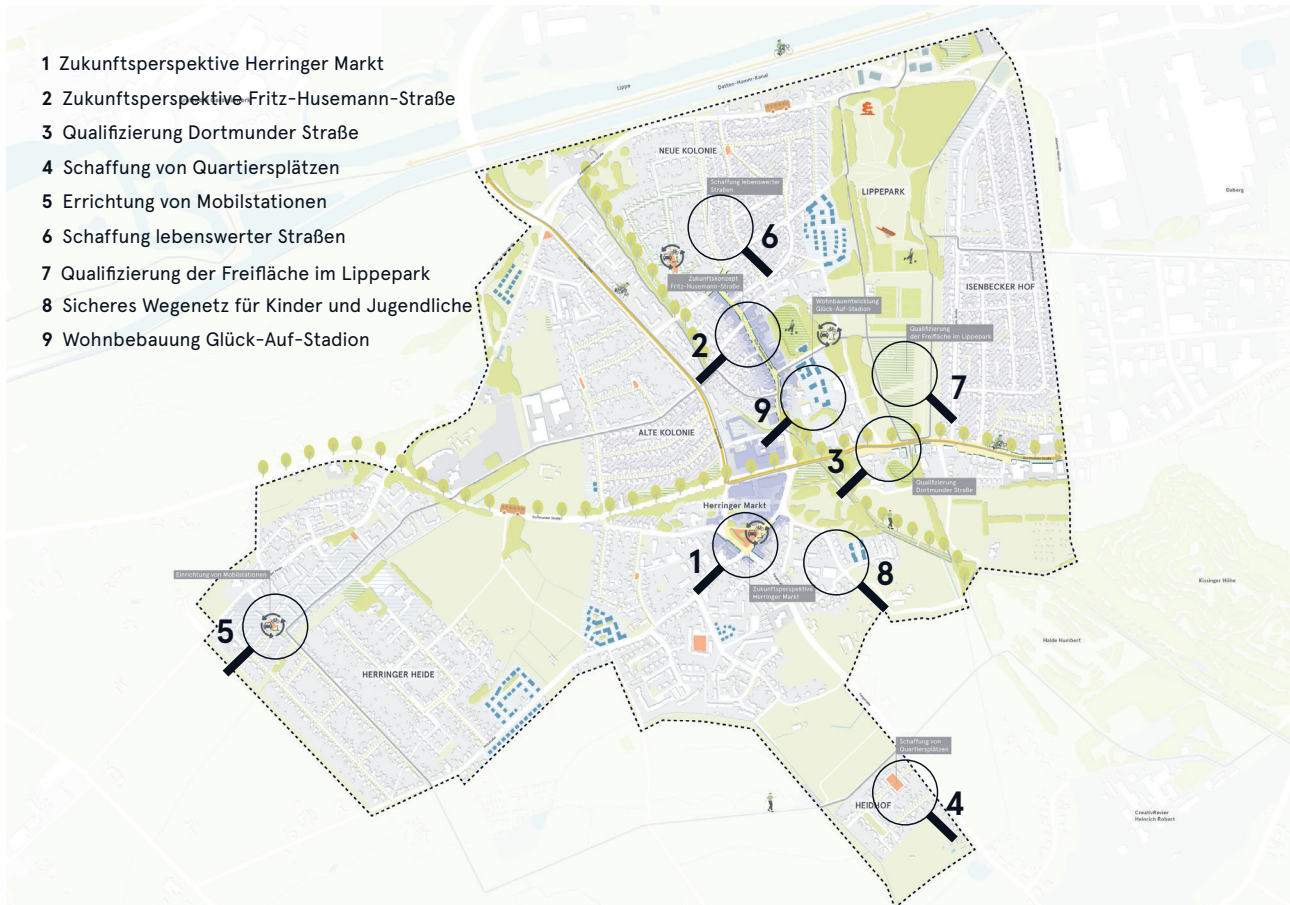


Abb. 77: Übersicht der Zukunftsbilder, eigene Darstellung

7.1 ZUKUNFTSPERSPEKTIVE HERRINGER MARKT

Ausgangssituation

Der Herringer Markt kann sein Potenzial als zentraler Stadtteilplatz derzeit nicht ausschöpfen. Er verfügt über keine hohe Aufenthaltsqualität, da nur wenig Grünflächen vorhanden sind und der Platz überwiegend als Stellplatzfläche genutzt wird. Attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten, Spielbereiche, Geschäfte oder gastronomische Angebote, die den Platz beleben und zu einem lebendigen Treffpunkt im Stadtbezirk machen, waren im Rahmen des Beteiligungsprozesses vielfach gewünscht.

Idee

Das Zukunftsbild zeigt Möglichkeiten für eine temporäre Umgestaltung als Testphase auf. Ziel der Idee ist es, neue Nutzungen und Gestaltungselemente im Alltag auszuprobieren und ihre Akzeptanz zu prüfen. Dafür könnten die Stellplätze reduziert und neu geordnet werden. Parkmöglichkeiten verbleiben dann im östlichen Bereich des Platzes, wo sich künftig auch die Ein- und Ausfahrt befindet. Zusätzlich wird die nördlich am Platz verlaufende Straße zeitweise zum Fußgängerbereich umfunktioniert, um den Markt als Aufenthaltsraum zu stärken und die Verbindung zwischen Markt, Lippe-Carrée und der Kirche St. Victor spürbar zu verbessern. So würde insbesondere im westlichen Platzteil Raum für flexible, temporäre Nutzungen



Abb. 78: Zukunftsperspektive Herringer Markt, eigene Darstellung

entstehen. Im Sinne eines Pop-Up-Parks sind leicht rückbaubare und anpassbare Elemente wie Spiel- und Sitzelemente, Pergolen oder Schattensegel, Pflanzkübel sowie ein Wasserspiel denkbar. Diese Bausteine sollen den Platz in der Testphase beleben, Aufenthaltsqualität schaffen und unterschiedliche Zielgruppen ansprechen. Der vorhandene Baumbestand bleibt erhalten und wird punktuell ergänzt. Die prägende Eiche wird als zentraler Treffpunkt („Plauderbaum“) integriert. Mehr Grün und Verschattung verbessern zugleich das Mikroklima und machen den Markt auch bei Wärme attraktiv. Wesentlich für eine zeitweise Erprobung ist die aktive Zusammenarbeit mit Anwohner:innen und Gewerbetreibenden. Parallel könnte der Parkplatz Am Wiesenpark stärker etabliert werden und das Angebot perspektivisch um eine Mobilstation am Markt ergänzt werden. Sie bündelt Angebote des ÖPNV mit Abstellanlagen für Fahrräder und Pkw, Carsharing, Leihräder und E-Scooter.

Insgesamt könnte die temporäre Neugestaltung als Testfeld für eine mögliche spätere Daueraufwertung dienen. Sie kann zeigen, wie sich mehr Aufenthaltsqualität und neue Nutzungen auf den Markt und sein Umfeld auswirken, bevor eine bauliche Umgestaltung geplant wird.

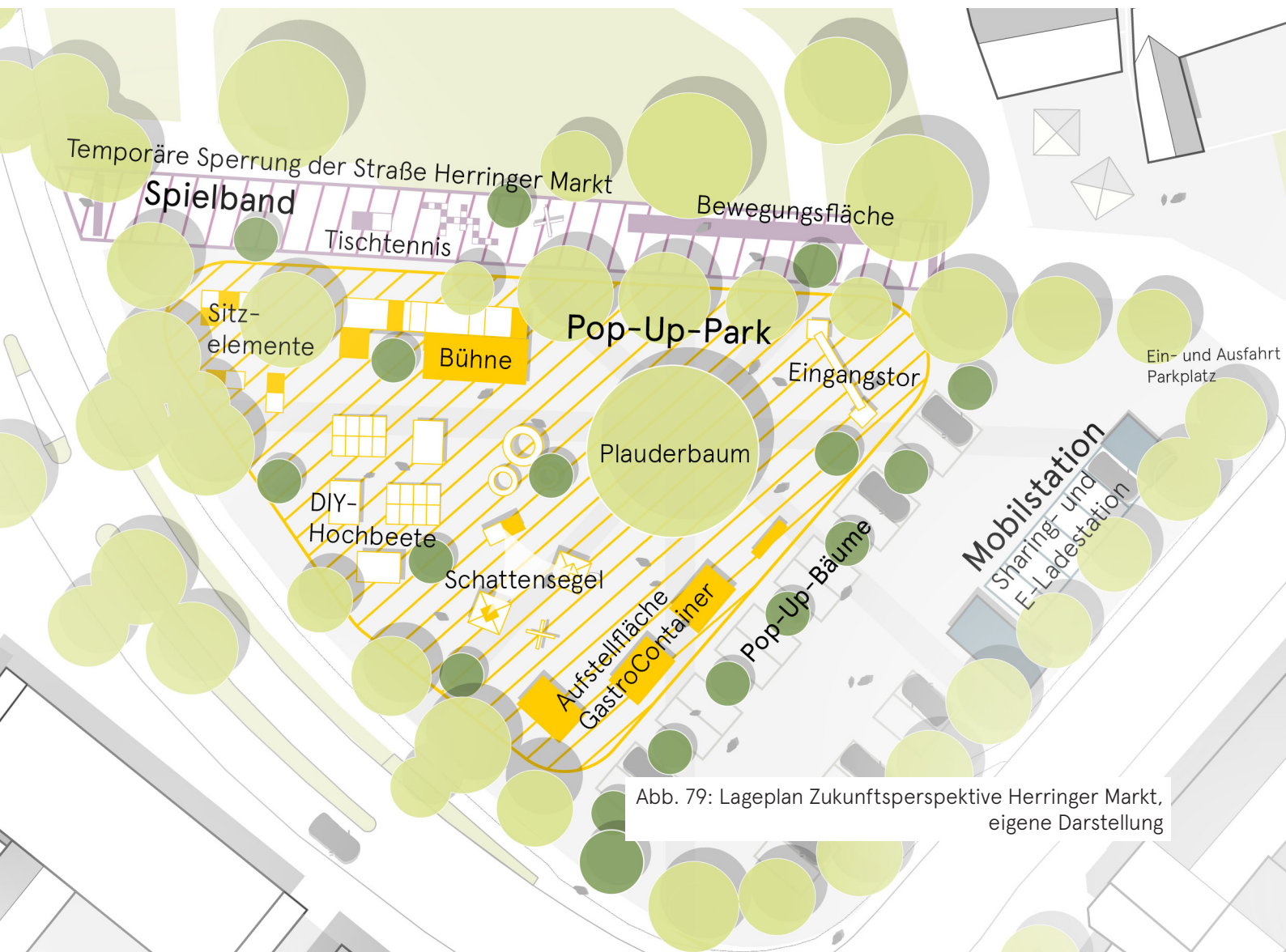


Abb. 79: Lageplan Zukunftsperspektive Herringer Markt, eigene Darstellung

7.2 ZUKUNFTSBILD FRITZ-HUSEMANN-STRASSE

Ausgangssituation

Die Fritz-Husemann-Straße ist eine zentrale Achse in Herringen, die als Geschäftsbereich das Ortszentrum mit Wohnquartieren und dem Lippepark verbindet. Heute wird sie vor allem verkehrlich genutzt. Der stark versiegelte Straßenraum ohne schattenspendende Begrünung begünstigt Überhitzung und wertvolle Flächen für Regenversickerung gehen verloren. Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen sind nur in geringem Maß vorhanden und einige Erdgeschosszonen stehen leer, wodurch die Lebendigkeit der Straße beeinträchtigt wird. Auch die gestalterische Wirkung der Straße ist derzeit uneinheitlich, wodurch Orientierung und Identität des Ortskerns nur eingeschränkt erlebbar sind. Der Anteil des ruhenden Verkehrs prägt das Bild zusätzlich und lässt wenig Raum für alternative Nutzungen im öffentlichen Raum.

Idee

Die Straße soll sich zu einer multifunktionalen und klimaangepassten Stadtteilachse entwickeln, die Aufenthaltsqualität, soziale Begegnung und wirtschaftliche Aktivität vereint. Parklets (temporäres, modulares Stadtmobiliar auf Parkplätzen), grüne Pflanzinseln und gestaltete Erdgeschosszonen könnten Orte zum Verweilen schaffen und das positive Straßenbild stärken. Neue ebenerdige Baumpflanzungen mit Rigolensystemen sind denkbar, um Schatten zu spenden und für Kühlung zu sorgen und somit den Komfort in den Sommermonaten zu steigern. Durch neue Baumpflanzungen mit Rigolen- oder Schwammstadt-Elementen wird Regenwasser vor Ort noch besser gespeichert, versickert und für Trockenperioden verfügbar gemacht. Gleichzeitig wird die Belastung der Kanalisation bei Starkregen reduziert. Ein klarer Gestaltungsrahmen, etwa durch wiederkehrende Materialien, Beleuchtung und Möblierung, stärkt zudem die Wiedererkennbarkeit der Straße als „Rückgrat“ des Zentrums.

Parklets, grüne Pflanzinseln und punktuelle Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten oder kleinen Spiel- und Bewegungsangeboten erzeugen kleine Klimainseln und laden zum Aufenthalt ein. Damit entsteht ein neues, positives Straßenbild, das auch die Wahrnehmung des gesamten Quartiers aufwertet. Ergänzend können temporäre Begrünungs- und Möblierungselemente, zum Beispiel im Rahmen von Sommerstraßen oder Aktionstagen, den Wandel erlebbar machen und unterschiedliche Nutzungsoptionen testen.



Stellplätze aus versickerungsfähigen Material

Aufstellbereich Parklets

Vergrößerung Gastro-Außenbereich

Baumpflanzungen mit Rigolensystem

Blickwinkel Perspektive

Aufstellbereich Parklets

Schaffung neuer Gastronomieformen und Co-Working-Spaces

Aufstockungsmöglichkeit + Fassadenbegrünung

Vergrößerung Gastro-Außenbereich

Abb. 80: Lageplan Zukunftsbild Fritz-Husemann-Straße, eigene Darstellung

Parklets

Parallel dazu soll die Straße durch eine aktive und vielfältige Erdgeschosszone wiederbelebt werden. In enger Abstimmung mit Akteur:innen vor Ort können leerstehende Ladenlokale durch Quartierscafés, kleinteilige gastronomische Angebote, Nachbarschaftstreffs oder soziale Nutzungen neu besetzt werden. Eine wichtige Rolle spielen hierbei temporäre Pop-up-Stores und Zwischennutzungen. Sie ermöglichen es, lokalen Gründer:innen, Kreativen oder Vereinen, Räume für begrenzte Zeit zu bespielen und so saisonale Angebote, Ausstellungen, Reparatur-Werkstätten oder gemeinschaftliche Verkaufsformate anzubieten.

Schritt für Schritt entsteht so eine grüne und aktive Fritz-Husemann-Straße, die Handel und Alltag verknüpft und neue Orte der Begegnung bietet. Durch Entsiegelung, Verschattung und vielfältige Bepflanzung gewinnt sie als klimaangepasste Stadtteilachse, als Versorgungs- und Alltagsraum sowie als Treffpunkt und sozialer Mittelpunkt deutlich an Aufenthaltsqualität und Bedeutung für das Quartier.



Abb. 81: Zukunftsbild Fritz-Husemann-Straße, eigene Darstellung

7.3 QUALIFIZIERUNG DER DORTMUNDER STRASSE

Ausgangssituation

Die Dortmunder Straße im Bereich des Lippeparks ist derzeit stark vom Autoverkehr geprägt. Die Querung erfordert bei allen Verkehrsteilnehmenden erhöhte Aufmerksamkeit. Fehlende Begrünung und Gestaltung mindern die Aufenthaltsqualität. Die Straße stellt eine starke Barriere zwischen dem Lippepark im Norden und den südlich anschließenden Grünflächen sowie dem KreativRevier dar. Besonders zu Stoßzeiten wird die Trennwirkung durch das hohe Verkehrsaufkommen zusätzlich verstärkt. Auch für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder oder ältere Menschen ist die Querung derzeit nur eingeschränkt sicher nutzbar.

Idee

Das Zukunftsbild zeigt eine sichere, barrierefreie und begrünte Verbindung zwischen Lippepark, Haldenlandschaft und KreativRevier. Eine niveaugleiche Querung soll den Verkehr verlangsamen und das Überqueren erleichtern. Ergänzend entstehen breite, separate Radwege sowie ein begrünter Mittelstreifen, der Biodiversität und Mikroklima verbessert. So wird aus der reinen Verkehrsachse eine zeitgemäße



Abb. 82: Qualifizierung der Dortmunder Straße, eigene Darstellung

urbane und dennoch grüne Achse und die Straße im Sinne der geplanten Radhaupttroute zu einem wichtigen Baustein eines durchgängigen und attraktiven Radwegenetzes, das sowohl den Alltagsverkehr als auch Freizeitwege unterstützt.

Insgesamt soll die Dortmunder Straße in diesem Abschnitt nicht länger als reine Verkehrsachse wirken, sondern als zeitgemäßer urbaner Stadtraum, der Sicherheit, Klimaanpassung und Freiraumvernetzung miteinander verbindet und die Qualität des Lippepark-Umfelds spürbar erhöht.

7.4 SCHAFFUNG VON QUARTIERSPLÄTZEN

Ausgangssituation

Der Quartiersplatz Heidhof steht beispielhaft für Orte in Herringen, die sich für die Entwicklung von nachbarschaftlichen Treffpunkten und wohnungsnahen Quartiersplätzen eignen. Zwar verfügt Herringen mit dem Lippepark und weiteren großzügigen Grünflächen über attraktive Freiräume in der Umgebung, doch mangelt es an kleinen, fußläufig erreichbaren Treffpunkten, die den Alltag der Anwohner:innen bereichern und Begegnung im Quartier ermöglichen.



Abb. 83: Schaffung von Quartiersplätzen, eigene Darstellung

Die Fläche in Heidhof verdeutlicht dieses Potenzial besonders gut. Derzeit handelt es sich um eine untergenutzte Grünfläche, die zwar über bestehende Grünstrukturen verfügt, aber kaum Aufenthaltsqualität bietet.

Idee

Die Fläche in Heidhof ist von Wohngebäuden umrahmt und bietet damit ideale Voraussetzungen für die Entwicklung eines kleinteiligen, nachbarschaftlichen Treffpunkts. Durch ihre Lage mitten im Quartier besitzt sie das Potenzial, zu einem lebendigen Ort der Begegnung zu werden, der von den Anwohner:innen gemeinschaftlich genutzt und gestaltet werden kann. Sitzgelegenheiten, Spielgeräte und ein Bücherschrank fördern Begegnung und Kommunikation für alle Altersgruppen. Bäume, Sträucher und Pflanzflächen erhöhen die Aufenthaltsqualität, bieten Schatten und fördern die Biodiversität. Urban Gardening und nachbarschaftliche Aktionen stärken das Gemeinschaftsgefühl. Ziel ist es, die bislang untergenutzte Fläche zu einem Quartiersplatz zu entwickeln, der Aufenthaltsqualität, soziale Nähe und ökologische Aufwertung miteinander verbindet.

7.5 EINRICHTUNG VON MOBILSTATIONEN

Ausgangssituation

Herringen ist stark autoorientiert: 56 % des Verkehrs entfallen auf den motorisierten Individualverkehr, während Rad-, Fuß- und ÖPNV-Nutzung deutlich geringer ausfallen. Trotz guter Busanbindung bleibt die Abhängigkeit vom Auto hoch. Im Masterplan Mobilität 2024 wird für die Gesamtstadt im Jahr 2035 eine deutliche Verschiebung hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln angestrebt: weniger Autoverkehr, mehr Rad-, Fuß- und ÖPNV-Nutzung sowie ergänzend neue Mobilitätsformen wie E-Scooter und Carsharing.

Eine Mobilstation kann dabei helfen, verschiedene Verkehrsmittel zu verknüpfen und die nachhaltige Mobilität in Herringen zu fördern. Sie wird exemplarisch in dem eingeschossigen Flachbau im Quartier an der August-Bebel-Straße gezeigt.

Idee

Der zentral im Quartier gelegene Pavillon kann eine Schlüsselrolle in der Weiterentwicklung des Quartiers übernehmen. Er kann zu einem Ort vernetzter Mobilität werden. Als Mobilitätshub bündelt er Angebote wie zum Beispiel Car-, Bike- und Scooter-Sharing sowie Ladepunkte für E-Fahrzeuge in Kombination mit Haltestel-



Abb. 84: Einrichtung von Mobilstationen, eigene Darstellung

len des ÖPNV. Ergänzt durch nachbarschaftliche Angebote wie Kiosk, Paketstation oder einer Infowand entsteht ein lebendiger Treffpunkt, der ökologische Mobilität, Gemeinschaft und Aufenthaltsqualität verbindet. Auf diese Weise entsteht ein Ort, der nicht nur den Umstieg zwischen Verkehrsmitteln erleichtert, sondern auch als sozialer Treffpunkt im Alltag der Bewohner:innen dient.

7.6 SCHAFFUNG LEBENSWERTER STRASSEN

Ausgangssituation

Die Kanalstraße steht exemplarisch für Defizite im Straßenraum bei der Klimaanpassung. Der Straßenraum ist nahezu vollständig versiegelt, Grünflächen und Bäume fehlen. Hohe Temperaturen im Sommer und fehlender Schatten mindern die Aufenthaltsqualität, sodass die Straße vorwiegend als Verkehrsfläche genutzt wird.

Idee

Die Schaffung lebenswerter Straßen orientiert sich an den Prinzipien der Schwammstadt auf Quartiersebene. Entsiegelung, wasserdurchlässige Beläge und neue Straßenbäume könnten das Mikroklima verbessern und für Verdunstung und Verschatt-

tung sorgen. Regenwasser wird in diesem Modell gezielt versickert und gespeichert, wodurch Hitzeinseln reduziert und die Kanalisation entlastet wird. Die Straße wird so zu einem multifunktionalen Freiraum, der ökologische, soziale und technische Funktionen vereint.

Mit diesem Ansatz wird sichtbar, wie vormals stark versiegelte, funktional geprägte Straßenräume Schritt für Schritt zu zukunftsfähigen, klimaangepassten und lebenswerten Straßen weiterentwickelt werden können. Das Zukunftsbild steht damit beispielhaft für eine Stadt, die Wasser als Ressource begreift und die Schwammstadt-Prinzipien, wie bereits im Masterplan Freiraum beschrieben, in die alltägliche Gestaltung von Straßen und Quartieren integriert.

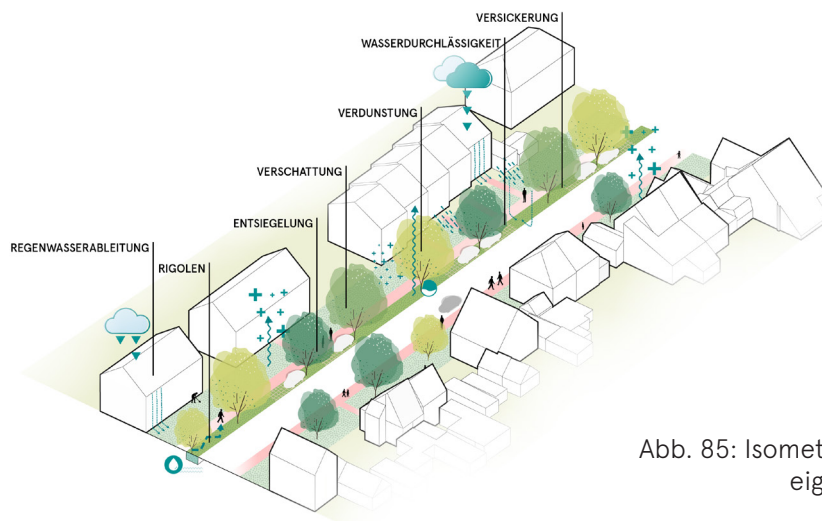


Abb. 85: Isometrie Kanalstraße, eigene Darstellung

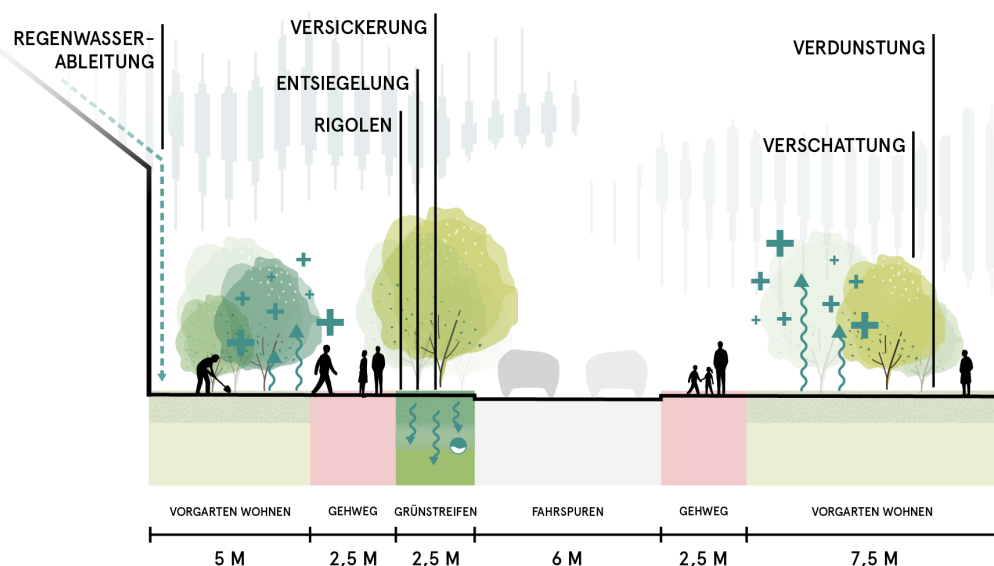


Abb. 86: Straßenquerschnitt Kanalstraße, eigene Darstellung

7.7 QUALIFIZIERUNG DER FREIFLÄCHE LIPPEPARK

Ausgangssituation

Der Lippepark ist die zentrale Grünfläche im Stadtbezirk und von herausragender Bedeutung für die lokale Grünraumversorgung. Er bietet den Bewohner:innen wichtige Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten und trägt zur Lebensqualität im Umfeld bei. Besonders im südlichen Bereich zeigt sich deutlich die Problematik zunehmender Hitzeperioden. Die große Freifläche bietet wenig Schatten und heizt sich an heißen Tagen stark auf. Zudem fehlen attraktive Aufenthaltsangebote. Insgesamt besteht hier der Bedarf einer zeitgemäßen Weiterentwicklung, um die Aufenthaltsqualität und Funktionalität des Parks langfristig zu erhalten.

Idee

Die Idee für den südlichen Lippepark ist die Entwicklung eines zukunftsorientierten, klimaangepassten und vielseitig nutzbaren Freiraums, der ökologische Aufwertung, Aufenthaltsqualität und soziale Begegnung miteinander verbindet. So entsteht ein Ort, der auf die Herausforderungen des Klimawandels reagiert und zugleich neue Erholungs- und Nutzungsmöglichkeiten bietet.

Durch die Anlage einer Blühwiese wird die Biodiversität gestärkt und ein wertvoller Lebensraum für Insekten geschaffen. Grün- und Wasserstrukturen übernehmen dabei zentrale ökologische Funktionen und tragen zur Verbesserung des Mikroklimas bei.

Am Spielplatz und Funpark sind Sonnenschutz, Sprühnebel und Begrünung denkbar. Die Pergola könnte als „Cooling Point“ mit Wasserspender und Wandbegrünung dienen, temporäre Pop-up-Pergolen mit Sitzgelegenheiten schaffen beschattete Aufenthaltsräume. Bäume entlang der Radwegeverbindung verringern das Hitzeempfinden durch Verschattung und Verdunstung. Trotz der gezielten Aufwertungen bleibt die großzügige Freifläche in ihrer Grundstruktur erhalten. Die offene, flexibel bespielbare Fläche, bietet so weiterhin Raum für Bewegung, Begegnung und Veranstaltungen.

So entsteht ein zukunftsfähiger Freiraum, der ökologische Verantwortung übernimmt, soziale Teilhabe ermöglicht und den Menschen einen angenehmen, grünen Rückzugsort im urbanen Umfeld bietet.



Abb. 87: Lageplan Freifläche Lippepark, eigene Darstellung

7.8 SICHERE WEGEVERBINDUNGEN FÜR KINDER UND JUGENDLICHE

Ausgangssituation

Für Kinder und Jugendliche sind sichere, gut erkennbare und angstfreie Wege eine Grundvoraussetzung für selbstständige Mobilität. In Herringen wirken jedoch vielfach befahrene Straßen als Barrieren zwischen Wohnbereichen, Schulen und Freizeitorten und machen Querungen teils riskant. Gefahren entstehen durch den fließenden Verkehr und parkende Autos, die Sicht oder Wege versperren. Solche Angsträume und Gefahrenstellen wurden in der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen markiert (blaue Linie), genau wie ihre Lieblingsorte (Herzen).

Idee

Ziel sind durchgängige, gut erkennbare Wegeverbindungen, die die wichtigsten Orte für Kinder und Jugendliche im Zentrum Herringens sicher miteinander verbinden: neben den Schulen (Lessingschule, Arnold-Freymuth-Gesamtschule, Jahn- / Lindenschule) auch das Haus der Jugend, den Lippepark sowie Spiel- und Sportflächen. So werden Schul- und Freizeitziele eigenständig und verlässlich erreichbar. Das Zukunftsbild stärkt dabei sowohl die tatsächliche Sicherheit als auch das Sicherheitsgefühl.

Wesentlich ist eine geordnete Schulwegeführung mit weniger Konfliktstellen. Ausreichende Breiten für Fuß- und Radverkehr, sichere Querungen und übersichtliche Knotenpunkte für das hohe Schüler:innenaufkommen zu Stoßzeiten sollen ein sicheres Ankommen gewährleisten. An kritischen Abschnitten wie der Dortmunder Straße können verkehrsberuhigende und -regelnde Maßnahmen wie gesicherte Übergänge die Sicherheit verbessern.

Gleichzeitig sollen Wege von parkenden Autos freigehalten, Sichtbeziehungen verbessert, Park- und Halteregeln angepasst und zu Stoßzeiten durch Elterntaxis verursachte zugeparkte Abschnitte reduziert werden. Elterntaxi-Zonen, wie z. B. seit 2023 bereits auf dem Herringer Markt vorhanden, können das Kurzzeit-Halten ordnen. Die Beleuchtung an dunklen oder unübersichtlichen Stellen könnte gezielt verbessert werden, um Angsträume abzubauen und die Orientierung zu erleichtern. Auf grünen Restflächen entlang der Routen entstehen kleine Aufenthaltsorte mit Sitz- und Treffmöglichkeiten, die Wege attraktiver machen und sichere Zwischenstopps bieten. Insgesamt werden die Verbindungen so sichtbar aufgewertet und als kinder- und jugendfreundliche Alltagsrouten gestärkt.



Abb. 88: Sichere Wegeverbindungen für Kinder und Jugendliche, eigene Darstellung

7.9 WOHNBAUENTWICKLUNG GLÜCK-AUF-STADION

Ausgangssituation

Die Fläche befindet sich südlich der Heinrich-Schmidt-Straße im Umfeld des ehemaligen Glück-auf-Stadions. In direkter Umgebung befinden sich die Jahn-Grundschule, das Hallenbad Lagune Herringen, der Lippepark sowie das Herrer Zentrum. Die Nähe zu sozialer Infrastruktur, Freizeitangeboten und zentralen Versorgungsbereichen macht den Standort besonders attraktiv für eine qualitätsvolle Wohnentwicklung, insbesondere für Familien und ältere Generationen mit Bedarf an kurzen Wegen. Entsprechend besitzt die Fläche strategische Bedeutung für die zukünftige Wohnraumentwicklung in Herringen und ist daher bereits im Masterplan Wohnen als Potenzialfläche ausgewiesen.

Idee

Für das Areal liegen zwei gro-
be Entwürfe vor, die jeweils
unterschiedliche Schwerpunk-
te setzen. Eine erste Varian-
te sieht ein Wohnquartier mit
65 bis 75 Wohneinheiten vor,
das vor allem auf besondere
Wohnformen wie Mehrgenera-
tionen- und Seniorenwohnen
ausgerichtet ist. Geplant ist
eine lockere, durchgrünte Be-
bauung mit einer öffentlichen
Grünfläche im Südwesten, die
das Areal mit den umliegenden
Schulen und dem Hallenbad
verbindet. Ziel ist ein ruhiges,
sozial orientiertes Quartier, das
sich harmonisch in die beste-
hende Umgebung einfügt.



Abb. 89: Lageplan V1 Wohnbauentwicklung Glück-Auf-Stadion, eigene Darstellung



Abb. 90: Lageplan V2 Wohnbauentwicklung Glück-Auf-Stadion, eigene Darstellung

Die zweite Variante sieht eine dichtere Bebauung mit rund 130 Wohneinheiten vor. Ein zentraler Nachbarschaftsplatz bildet dabei das soziale Herzstück des Quartiers, ergänzt durch drei inklusive Wohnhöfe, die das nachbarschaftliche Miteinander fördern und durch verschiedene Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten im Freiraum für diverse Bewohner:innengruppen attraktiv sind. Unterschiedliche Wohnformen ermöglichen flexible Nutzung über verschiedene Lebensphasen. Ergänzend sind Reihenhäuser, ein Café und kleine Ateliers für kreative Nutzungen geplant. Der autofreie Quartierskern soll eine hohe Aufenthaltsqualität und ein lebendiges, grünes Wohnumfeld schaffen.

Insgesamt bietet das Areal damit die Chance, eine brachliegende Fläche nachhaltig zu reaktivieren und ein modernes, sozial ausgewogenes Quartier zu schaffen, das sich städtebaulich in die Umgebung einfügt und die Potenziale des Standorts konsequent nutzt.

FAZIT UND AUSBLICK

8

8. FAZIT UND AUSBLICK

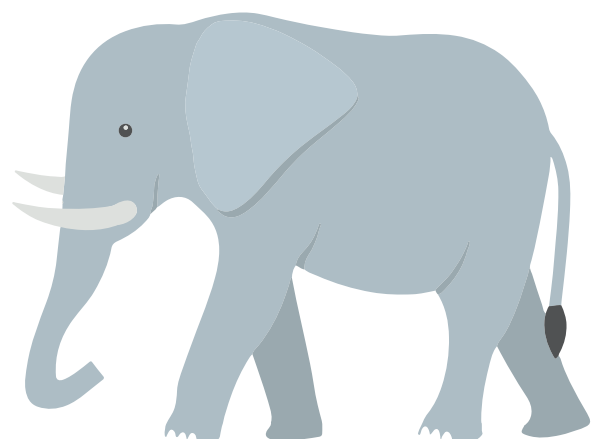
Der städtebauliche Rahmenplan Herringen macht die vielfältigen Potenziale des Stadtbezirks sichtbar: ein grüner, identitätsstarker Wohnort mit bergbaugeprägter Geschichte, starken Freiraumqualitäten und engagierter Bewohnerschaft – zugleich aber mit klaren Aufgaben für die Weiterentwicklung des Zentrums sowie für die Themenfelder Mobilität und Klimaanpassung. Aus dieser Mischung erwächst eine tragfähige Perspektive, Herringen behutsam weiterzuentwickeln, ohne seine prägenden Landschaftsräume und Siedlungsstrukturen zu verlieren.

Der städtebauliche Rahmenplan ist als Handlungsleitfaden für die kommenden Jahre zu verstehen. Er bündelt die Erkenntnisse aus Analyse und Beteiligung und überführt sie in ein räumliches Zukunftsbild, das Verwaltung, Politik und Stadtgesellschaft als Orientierung dient. Neben größeren Vorhaben wie der Renaturierung des Herringer Bachs als blau-grüne Achse oder verschiedenen Wohnbauentwicklungen zeigt der Plan, dass auch kleinere, kurzfristiger umsetzbare Projekte große Wirkungen entfalten können. Gerade der Herringer Markt oder die Fritz-Husemann-Straße eignen sich als Impulsorte, an denen mit kleinen oder temporären Maßnahmen schnell sichtbare Verbesserungen erreicht werden können. Solche Schritte schaffen Vertrauen, beleben die Ortsmitte und eröffnen Spielräume für größere Vorhaben.

Die städtebauliche Planung und Entwicklung des Stadtbezirks Herringen ist ein fortlaufender Prozess. Die Ergebnisse des städtebaulichen Rahmenplans stellt zunächst eine Basis dar, die schrittweise verstetigt und in konkrete Projekte überführt werden kann. Er kann somit ein Ausgangspunkt für die zukünftige Realisierung spezifischer Projekte bei Verfügbarkeit finanzieller Mittel sein. Diese Umsetzung ist weiter im Dialog mit der Politik und Bürger:innen zu entwickeln. Herringen kann so die Chance nutzen, auch weiterhin ein lebenswerter Stadtbezirk so sein und sich zukunftsfähig weiterzuentwickeln.



Abb. 91: Luftbildaufnahme Herringen.
© Hans Blossey



KONTAKT



Stadt Hamm
Stadtplanungsamt
Abteilung 61.4
Technisches Rathaus

Gustav-Heinemann-Straße 10
59065 Hamm



bjp | bläser jansen partner GbR
städtebau | strategie | stadtplanung

Hörder Phoenixseeallee 162a
44263 Dortmund

+49 (0)231 1347 0087
info@bjp-planer.de
www.bjp-planer.de