

Masterplan Freiraum

Stadt Hamm

IMPRESSUM



Auftraggeber

Stadt Hamm, Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt
Gustav-Heinemann-Straße 10
59065 Hamm
Verantwortlich: Heinz-Martin Muhle

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

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

Carmen Wentingmann

Bearbeitung



bgmr Landschaftsarchitekten GmbH
Prager Platz 6, 10779 Berlin

Telefon: 030-214 59 59-10
Mail: buero@bgmr.de
www.bgmr.de

Dr. Carlo W. Becker
Lena Flamm
Nele Reichel

Abbildungen und Kartengrundlagen

Alle Abbildungen stammen - sofern nicht anders angegeben - von bgmr Landschaftsarchitekten.

Die Kartengrundlagen basieren auf den Geodaten der Stadt Hamm (© Stadt Hamm, 2018, dl-de/by-2-0), Geobasisdaten des Landes NRW (Land NRW, 2019, dl-de/by-2-0) sowie OSM-Daten (CC BY-SA 2.0, Data ODbL 1.0).

Alle Luftbilder stammen von Hans Blossey.

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt
Januar 2021

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einführung	4
1.1	Anlass und Aufgabe	4
1.2	Erarbeitungsprozess	6
1.3	Grundlagen	7
2	Freiraumstruktur Hamm	8
2.1	Die Landschaftsstruktur	8
2.2	Die Freiraumstruktur	15
2.3	Zusammenfassung	19
3	Analysen und Bewertung der Freiraumsituation - Herausforderungen für die Freiraumentwicklung	20
3.1	Herausforderungen	20
3.2	Themenfelder	20
3.3	Zusammenfassung - Stärken, Schwächen, Potentiale	34
4	Räumliche Leitthemen und Strukturkonzepte	37
4.1	Übergeordnetes räumliches Konzept	38
4.2	Grün-blaues Netz	40
4.2.1	Räumliches Leitthema	41
4.2.2	Ziele	42
4.2.3	Strukturkonzept	46
4.3	Freiräume und Nutzungen	56
4.3.1	Räumliches Leitthema	57
4.3.2	Ziele	58
4.3.3	Strukturkonzept	59
4.4	Ortskerne, Siedlungen und Magistralen	62
4.4.1	Räumliches Leitthema	63
4.4.2	Ziele	64
4.4.3	Strukturkonzept	66
5	Strategische Leitthemen	70
5.1	Klimaangepasste Stadt	70
5.1.1	Strategisches Leitthema	70
5.1.2	Ziele	70
5.2	Artenvielfalt und Biotopverbund	72
5.2.1	Strategisches Leitthema	72
5.2.2	Ziele	72
5.3	Alltagsmobilität - Nahmobilität	73
5.3.1	Strategisches Leitthema	73
5.3.2	Ziele	73
6	Vertiefungen	74
6.1	Beispielhafte Querschnitte Grünverbindungen	74
6.2	Bürgerpark Kappenbusch	78
6.3	Zentrum Werries	80
6.4	Ortsränder	82
6.5	Freiraumcheck	84
7	Ausblick	88
	Literatur	90

1 EINFÜHRUNG

1.1 ANLASS UND AUFGABE

Die Freiraumentwicklung steht in den Städten vor sich stetig ändernden Herausforderungen. Demografischer Wandel, Klimawandel und Stadtwachstum sind Themen, auf die die Freiraumentwicklung der Stadt reagieren muss. Die Coronakrise zeigt sehr eindrücklich, welche Bedeutung der öffentliche Freiraum als Kommunikations- und Bewegungsraum hat.

Die Entwicklung des Freiraums ist ein wesentliches Element der Stadtentwicklung. Inhalte und Ziele des Freiraumentwicklungskonzeptes der Stadt Hamm haben daher Eingang gefunden in zahlreiche Konzepte auf unterschiedlichen Planungsebenen, von der Regionalplanung bis zur Bauleitplanung. Das derzeitige Freiraumentwicklungskonzept entspricht nach 25 Jahren nicht mehr den aktuellen Anforderungen an die Entwicklung der Freiflächen der Stadt Hamm. Folgerichtig hat der Rat der Stadt Hamm Ende 2017 die Erarbeitung einer aktuellen konzeptionellen Grundlage zur Entwicklung der Freiflächen in der Stadt Hamm beschlossen. Der aktuell vorliegende Masterplan Freiraum löst somit das Freiraumentwicklungskonzept aus dem Jahre 1995 ab.

Ziele des Masterplans sind :

- eine gesamtstädtische informelle Rahmenkonzeption, die durch Beschluss des Rates für nachfolgende Planungen eine konzeptionelle Grundlage darstellt,
- eine aktuelle und zugleich perspektivische gesamtstädtische Sicht auf den innerstädtischen Freiraum zu geben,
- eine schlüssige Gesamtvorstellung für die zukünftige Entwicklung des Freiraumsystems aufzuzeigen sowie
- eine Handlungsgrundlage für die nächsten ca. 15 Jahre zu bieten.
- die Lücke zur Landschaftsplanung zu schließen.

Der Masterplan Freiraum bezieht sich schwerpunktmäßig auf den städtischen bebauten Raum (Innenbereich). Unter Freiräumen werden die öffentlichen Plätze, wie Parks, Kleingärten, Sportanlagen sowie Friedhöfe verstanden.

Die privaten Freiflächen der Gärten, Höfe und das Gemeinschaftsgrün im Wohnungsbau ergänzen die Freiraumausstattung der Stadt. Aber auch Flächen der grauen und blauen Infrastruktur wie Straßen, Plätze und Stellplatzanlagen sowie die Gewässer mit ihren Begleiträumen werden mit ihren Grünstrukturen in

den Zielstellungen des Masterplans Freiraum adressiert. Das Freiraumkonzept Hamm nimmt Bezug auf den Landschaftsraum mit den land- und forstwirtschaftlichen Flächen und stellt Verknüpfungen her. Damit adressiert der Masterplan eine umfangreiche Flächenkulisse, wobei sich die Zielaussagen auf den bebauten Siedlungsbereich außerhalb der geltenden Landschaftspläne konzentrieren.

Es wird die Frage gestellt, welchen Beitrag und welche Qualitäten die gebaute Stadt mit ihren grünen, grauen, und blauen Infrastrukturen leisten kann, um eine nachhaltige und zukunftsfähige Stadtentwicklung zu unterstützen.

Zukunftsaufgaben

Für zahlreiche Zukunftsaufgaben der Stadtentwicklung müssen im Rahmen des Freiraumentwicklungskonzeptes Antworten gefunden werden. Der demografische Wandel stellt die Freiraumentwicklung vor neue Aufgaben. Generations- und gendergerechte Planung sind Begriffe, die 1995 noch nicht im Fokus standen. In Hamm sind mittlerweile 45 Prozent der Haushalte Einpersonenhaushalte, die an den Freiraum als Kommunikationsraum andere Ansprüche haben als die klassische Familie.

Der Klimawandel und die Notwendigkeit der Anpassung sind nicht mehr nur Randthemen, sondern rücken infolge von Hitzeperioden und urbanen Überflutungen in den Fokus. Die Wasserwirtschaft verfolgt das Ziel der Abkopplung von der Kanalisation, das bedeutet Flächenbedarf an der Oberfläche und gleichzeitig die Chance für Synergien zur Freiraumentwicklung. Eine wassersensible Stadtentwicklung und hitzeangepasste Stadt werden maßgeblich durch die Gestaltung der Oberfläche der Stadt beeinflusst.

Anforderungen aus den Naturschutzgesetzen - wie die Entwicklung von Biotopverbundsystemen oder die Steigerung der Biodiversität - sind Fragestellungen, die verstärkt integrativ in die Stadtentwicklung eingebracht werden.

Sport und Bewegung erobern den Freiraum, das Fahrradfahren gewinnt über den Freizeitspaß hinaus auch als Fortbewegungsmittel im Alltag an Bedeutung. Mobilität wird damit zunehmend auch eine Fragestellung der Freiraumentwicklung. Das Freiraumsystem der Stadt bildet die Basis der übergeordneten und lokalen Vernetzung grüner Nahmobilitätsräume für den Rad- und Fußverkehr.

Bei begrenzten Mitteln können durch Mehrfachnutzungen neue Potentialflächen erschlossen werden.

Die Freiraumentwicklung trägt zur Lösung dieser Zukunftsaufgaben bei.

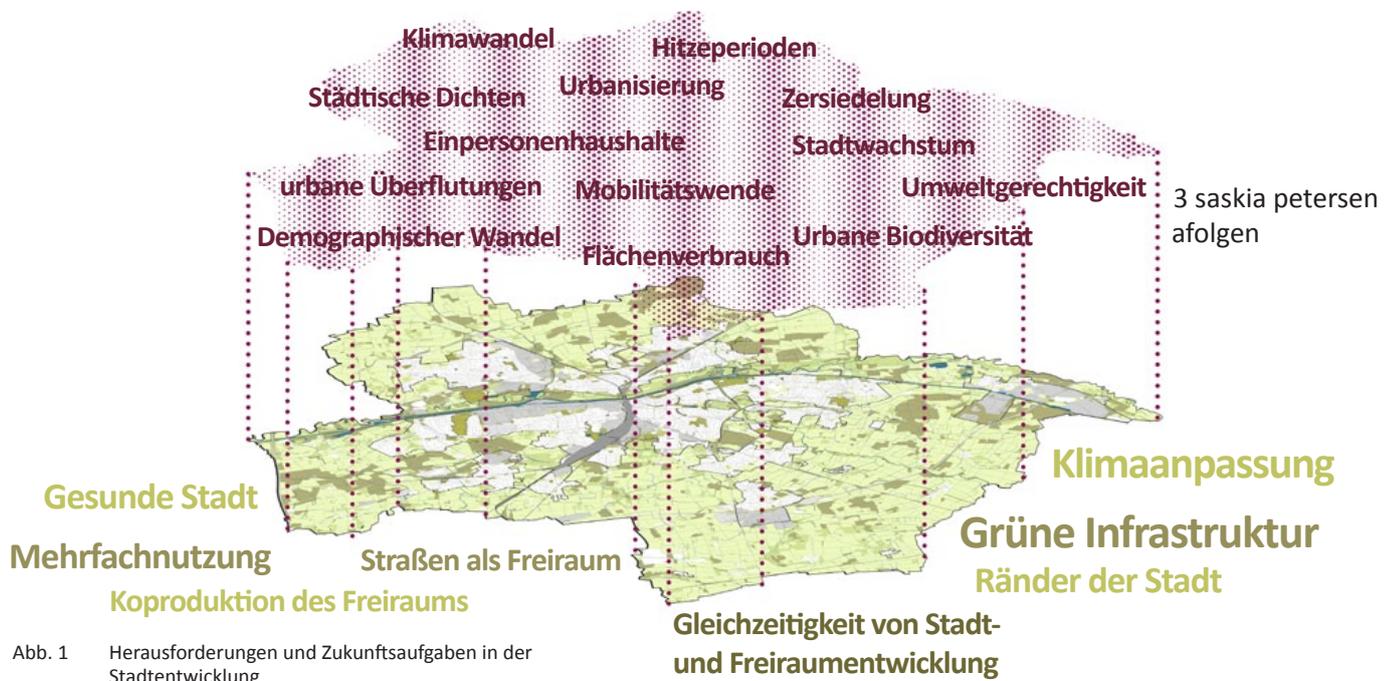


Abb. 1 Herausforderungen und Zukunftsaufgaben in der Stadtentwicklung

Gleichzeitigkeit von Stadtentwicklung und Freiraumentwicklung

Ein Freiraumkonzept, das heute aufgestellt wird und eine Zeitperspektive von 2030 - 2040 hat, sollte sich mit veränderten klimatischen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und auch förderrechtlichen Veränderungen in der Stadtentwicklung auseinandersetzen. Stadtentwicklung und Freiraumentwicklung gleichzeitig und Hand in Hand anzugehen führt im Sinne eines integrierten Planungsansatzes zu einer ausgewogenen Entwicklung der Stadt. Der integrative Planungsansatz ist vor allem von Bedeutung, da die eigenen Mittel und Flächen der Freiflächen- und Grünplanung begrenzt sind.

Grüne Infrastruktur

Die Grüne Infrastruktur der Stadt Hamm trägt wesentlich dazu bei, dass in der wachsenden Stadt die Lebensqualität nachhaltig gesichert wird. Durch ein Netz an übergeordneten Grünzügen, Grünverbindungen und Ringen werden die Grün- und Freiflächen wie Parks, Kleingärten, Sportflächen und Friedhöfe untereinander verbunden und vor allem mit den äußeren Landschaften vernetzt. Dieser Grünverbund stärkt gleichzeitig den Biotopverbund und trägt zur Steigerung der Biodiversität bei. Mit einer guten Freiraumentwicklung wird ein wesentlicher Beitrag zur Klimaanpassung von der wassersensiblen Gestaltung bis zur Hitzevorsorge geleistet. Das Freiraumsystem der Stadt Hamm soll als Grüne Infrastruktur auch die zunehmenden Nutzungsanforderungen an informelle Sport- und Bewegungsangebote berücksichtigen.

Das Aufgabenfeld der Freiraumentwicklung beschränkt sich dabei nicht nur auf die öffentlichen Grün- und Freiflächen, sondern bezieht die Flächen

des Verkehrs wie Straßen und Stellplatzanlagen, die Dächer der Stadt, Halden oder die Flächen der Wasserwirtschaft mit ein. Mit dieser Flächenkulisse ergibt sich ein Grün- und Freiraumsystem, das maßgeblich dazu beitragen kann, die Zukunftsherausforderungen der Stadtentwicklung von Hamm zu bewältigen.

Mehrfachnutzung

Um qualitätsvolle grüne Infrastrukturen zu schaffen, sollten die verschiedenen stadtplanerischen Belange, - etwa der Verkehrsplanung und der Freiraumplanung - durch Strategien der räumlichen Mehrfachnutzung zusammen gedacht werden. Bei begrenzten Flächen und Mitteln wird anstelle des Nebeneinanders von Nutzungen verstärkt das Miteinander der unterschiedlichen Nutzungen erforderlich. Die geschickte Überlagerung der vielfältigen Interessenlagen wird daher eine besondere Herausforderung sein. Eine Straße ist dann nicht mehr nur Verkehrsraum, sondern auch Aufenthaltsraum und Grünraum und trägt zur Hitzevorsorge, Überflutungsvorsorge und Biodiversität bei. Die Mehrfachnutzung kann durch integrierte Planungsansätze gelingen.

Orte der Identität und Verknüpfung von Freiraum und Landschaft

Die Ortskerne und die großen Parks sind Orte der Identität, die Ränder der Siedlungen die „Visitenkarten“. Hier zeigt sich die Wertschätzung der Stadt gegenüber der Landschaft. Für die Verknüpfung der städtischen Freiraum- und Landschaftsentwicklung sind die Schnittstellen wichtig.

Mit dem Masterplan Freiraum der Stadt Hamm wird aufgezeigt, wie die Zukunftsaufgaben der Stadtentwicklung in Hamm durch die Freiraumentwicklung unterstützt und weiter qualifiziert werden können.

1.2 ERARBEITUNGSPROZESS

Die Erarbeitung des Masterplans Freiraum ist ein umfangreicher und vielschichtiger Prozess, dessen Herausforderung in der Auseinandersetzung mit dem zu bearbeitenden Flächenvolumen, der Erfassung und Einbeziehung der lokalen Gegebenheiten sowie der Berücksichtigung übergeordneter, teilweise globaler Einflüsse besteht.

Die Erarbeitung des Masterplans Freiraum erfolgt in mehreren Phasen.

Phase 1: Bestandserfassung, Bestandsanalyse und -bewertung nach Themenfeldern

Phase 2: Leitthemen, Ziele und Strukturkonzepte

Phase 3: Vertiefungen und Ausblick

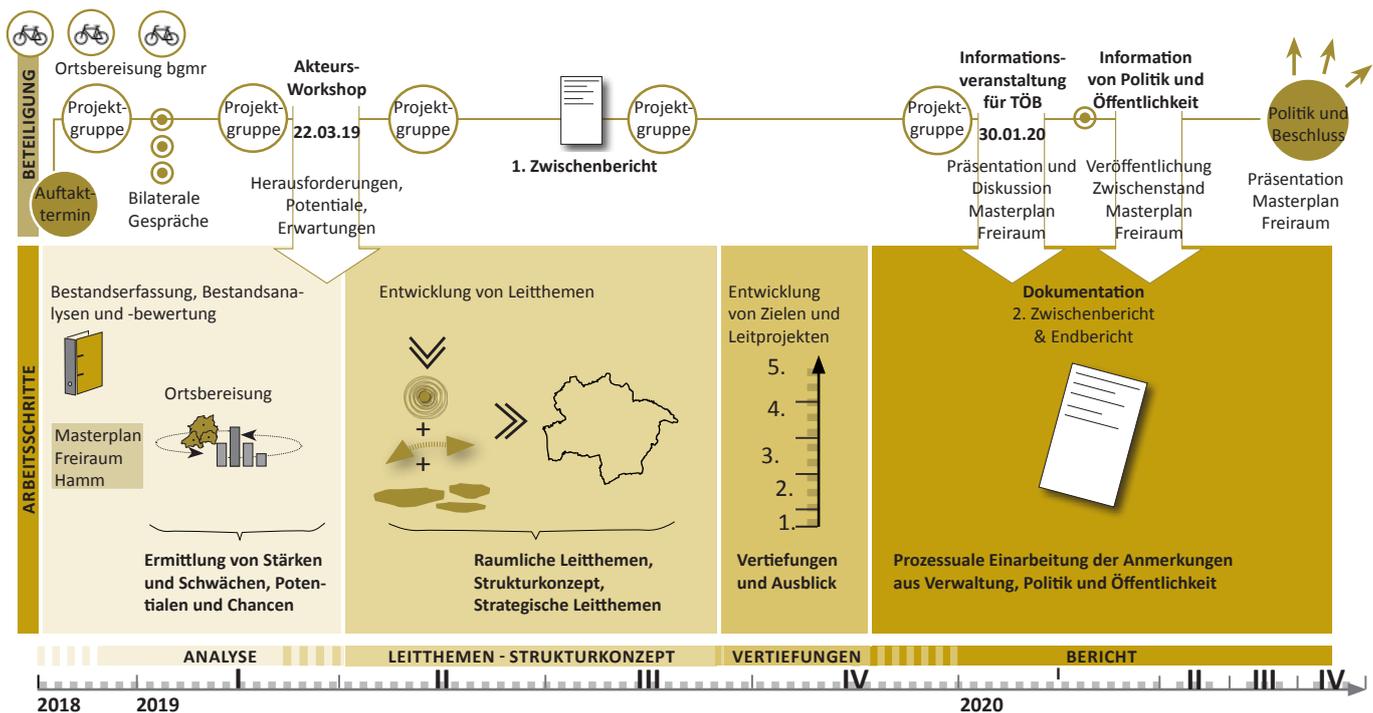


Abb. 2 Zeitplan mit Arbeitsschritten

Phase 1: Bestandserfassung, Bestandsanalyse und -bewertung nach Themenfeldern

Für die Bestandserfassung wurden verschiedene Datenbestände und Grundlagenpläne erfasst. Ergänzend wurden aktuelle städtebauliche Projekte, Konzepte und Studien, die die Freiraumplanung in Hamm tangieren, betrachtet. Ergänzt wurde dieses „Planwissen“ durch Ortsbereisungen mit dem Fahrrad, die eine andere Erfahrbarkeit und ein erweitertes Ortsverständnis ermöglichen.

Aufbauend auf der Bestandserfassung wurde die Freiraumstruktur in ihren Wechselbezügen zu der Landschaftsplanung, dem Städtebau und dem Verkehr nach den folgenden Themenfeldern analysiert und bewertet:

- Freiraumversorgung
- Sport und Bewegungskultur
- Identität der Ortskerne
- Grünvernetzung
- Straßenraum als Freiraum und Bewegungsraum
- Stadt-Landschafts-Ränder
- Klimaanpassung

Phase 2: Leitthemen, Ziele und Strukturkonzept

Die quantitative und qualitative Analyse und Bewertung mündete in der Ableitung von drei räumlichen Leitthemen und drei strategischen Leitthemen als Querschnittsthemen, welche in allen Freiraummaßnahmen berücksichtigt werden sollten. Für die Leitthemen werden konkrete Ziele für die Umsetzung benannt.

In den drei Strukturkonzepten der räumlichen Leitthemen werden die Planungsaussagen räumlich verortet und beschrieben.

Phase 3: Vertiefungen und Ausblick

In der dritten Phase wurden „Vertiefungen“ erarbeitet, die exemplarisch Entwürfe oder Planungen aufzeigen. Der Ausblick fasst die Einsatzmöglichkeiten des Masterplans Freiraum zusammen.

Während des gesamten Erarbeitungsprozesses wurde besonderer Wert auf die Einbindung fachkundiger Akteure gelegt. Hierdurch sollte sichergestellt werden, dass sowohl die relevanten Belange aus fachlicher Sicht als auch die Anforderungen privater oder ehrenamtlicher Akteure an den Freiraum Berücksichtigung finden.

Die Beteiligung von Fachämtern und Behörden erfolgte erstmalig in der ersten Projektphase, in der die ersten Ergebnisse der Bestandsanalyse vor- und zur Diskussion gestellt wurden. Nachfolgend erfolgte eine verwaltungsinterne Intensivierung der Beteiligung im Rahmen eines bilateralen Austausches mit relevanten Fachämtern.

Anschließend erfolgte die Beteiligung der Fachöffentlichkeit im Rahmen eines „Akteurs-Workshops“. Die vorliegenden Ergebnisse wurden mit lokalen Vertreterinnen und Vertretern aus den verschiedenen Stadtbezirken, von Umweltverbänden und Interessengruppen diskutiert. Die Akteure brachten jeweils individuelle Perspektiven zu Themen wie z.B. Naturschutz, Jugend, Sport oder Mobilität ein und gaben Anregungen zu aus ihrer Sicht bestehenden Handlungsbedarfen zur Entwicklung des Freiraums.

Die wesentlichen Ergebnisse dieses Bearbeitungsprozesses wurden weiterentwickelt und den Trägern öffentlicher Belange (TöB) Anfang 2020 erstmalig als Zwischenstand vorgestellt und Mitte 2020 als Berichtsentwurf erneut zur Stellungnahme vorgelegt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen einer Veranstaltung wurde coronabedingt durch die Veröffentlichung des Zwischenstandes auf der Internetseite der Stadt Hamm ersetzt. Über einen Zeitraum von acht Wochen hatten die Bürgerinnen und Bürger Zeit, sich schriftlich, telefonisch oder auch persönlich zu den Zwischenergebnissen zu äußern. Nach Abschluss der Beteiligungsphase wurden alle eingegangenen Anregungen geprüft und soweit wie möglich in die Endfassung des Masterplans Freiraum eingearbeitet. Der Masterplan Freiraum wird den politischen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

1.3 GRUNDLAGEN

Der „Masterplan Freiraum“ baut auf einer Reihe bereits erarbeiteter Konzepte und Planungen auf.

Gesamtstädtische Konzepte

- Freiraumentwicklungskonzept FREK 1995
- Landschaftspläne (West 1989; Ost 1998, Süd 2004)
- Masterplan Hamm ans Wasser 2004
- Strukturkonzept Hamm 2005
- Flächennutzungsplan Hamm 2008
- Umwelterheblichkeitsprüfung UEP Hamm zum Flächennutzungsplan, Ausgleichs- und Zielflächenkonzept 2008
- Stadtentwicklungsbericht Hamm 2016

Zusätzlich wurden regionale Grundlagen und Konzepte sowie weitere Gutachten und Planungen für Teilgebiete analysiert und ausgewertet.

Regionale Planungen

- Regionalplan Entwurf RVR 2018/2919
- RS1 Radschnellweg Ruhr

Teilräumliche Planungen

- Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden 1997
- Ringanlagen Hamm - Entwicklungs- und Gestaltungskonzept 2005
- Im Westen was Neues – Entwicklungskonzept für den Hammer Westen 2009
- Städtebauliche Rahmenplanung Rietzgartenviertel 2010
- Stadt Hamm, Perspektive Innenstadt 2030, 2015
- Lippeaue - Life+ Projekt 2015
- Städtebauliche Rahmenplanung Hamm Weststadt 2030, 2016
- Rahmenplan Bergwerk Heinrich-Robert und Pelkum/Wiescherhöfen 2018
- Rahmenplan Kreativ Revier
- Haldenkette Hamm, Wettbewerb
- Kanalkante Innenstadt 2030, Hamm, Wettbewerbsergebnis 2018
- ISEK Werries - Im Osten was Grünes, Abschlussbericht 2019
- Städtebauliche Rahmenplanung Berge, Westtünen, Rhynern, Zwischenstand 2019
- Erlebensraum Lippe 2019
- Planungen Bürgerpark Kappenbusch

Auf sektorale Planungen wird an den entsprechenden inhaltlichen Stellen im Konzept hingewiesen.

2 FREIRAUMSTRUKTUR HAMM

2.1 DIE LANDSCHAFTSSTRUKTUR

Naturräumliche Gliederung

Hamm ist der Westfälischen Tieflandbucht zuzuordnen. Der Norden gehört zum Münsterland, im südlichen Bereich grenzt die Hellwegbörde an. Die eiszeitlich geprägten Böden bestehen im Norden aus sandigen Böden, wohingegen im Süden die fruchtbaren Lössböden der Hellwegbörde vorherrschen. Die Lippe, die Ahse und kleinere Nebengewässer durchziehen mit den angrenzenden Auen das Hammer Stadtgebiet und die Landschaft.

Vielfältige Landschaftsräume

Die Stadt Hamm wird maßgeblich durch ihre Landschaften geprägt. Sie machen 66 % der Stadtfläche aus, zusammen mit Sport- und Grünflächen liegt der Grünanteil bei 70%. Vielfältige Landschaftsräume prägen das Gebiet der Stadt Hamm. Im Norden ist die Hammer Landschaft durch den Übergang zur offenen Münsterländer Parklandschaft geprägt. Im Südosten reicht die Bördelandschaft mit den Bördelächen Ahse und Geithe bis in die Stadt. Im Süden befindet sich die landwirtschaftlich geprägte, fruchtbare Bördelandschaft. Im Westen wird die Stadt durch die junge Bergbaufolgelandschaft und ihre Halden geprägt.

Münsterländer Parklandschaft

Im Norden ist die Hammer Landschaft durch den Übergang zur offenen Münsterländer Parklandschaft geprägt - eine kleinteilige Kulturlandschaft mit Feldern, Wiesen, Gehöften und Hecken. Der Bach Geinegge verknüpft diesen Landschaftsraum mit der Stadt.

Lippeaue West und Lippeaue Ost

Besonders stark wird die landschaftliche Identität der Stadt durch die von Ost nach West verlaufende Achse der Lippe und des Datteln-Hamm-Kanals geprägt. Entlang der Lippeaue verläuft auch eine wichtige übergeordnete und regionale Grünverbindung, die in Zukunft auch über den Radschnellweg Ruhr (RS1) an das gesamte Ruhrgebiet angebunden sein wird. Die Renaturierung der Lippe und ihrer Altarme im Zuge der Projekte LIFE I+II „Lippeaue“ (2005-2010 und 2010-2015) ist ein bedeutender Meilenstein in der Entwicklung der Lippeaue als naturnahes Flora-Fauna-Habitat (FFH-Gebiet) sowie als attraktiver Naherholungsraum für die Bevölkerung. In der östlichen Lippeaue wird im Rahmen des Projektes Life+ „Erlebensraum Lippeaue“ (2018-2023) der fünf Kilometer lange zentrale Lippe-Abschnitt von Heessen über Mitte bis Bockum-Hövel naturnah renaturiert und umgestaltet. Dazu gehören auch Aufwertungen als Erholungslandschaft mit neuen Rad- und Fußwegen und einem Auenpark und Lippeufer (siehe Umweltamt Stadt Hamm, Lippeverband 2018).

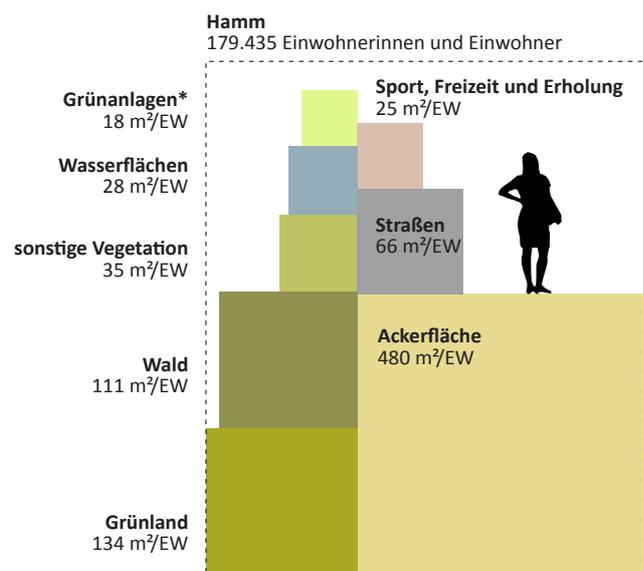


Abb. 3 Freiflächentypologie - Freiflächen je Einwohner, Kommunale Geodaten Stadt Hamm, Tatsächliche Nutzung 2019

* Grünanlagen umfassen in dieser Berechnung alle städtischen Grünflächen wie Parks, Friedhöfe, Kleingärten und Ähnliche. Der Wert sagt daher noch nichts über die verfügbaren öffentlichen Grünflächen aus. Eine genauere Berechnung wird in Kap. 3.2 Freiraumversorgung vorgenommen.

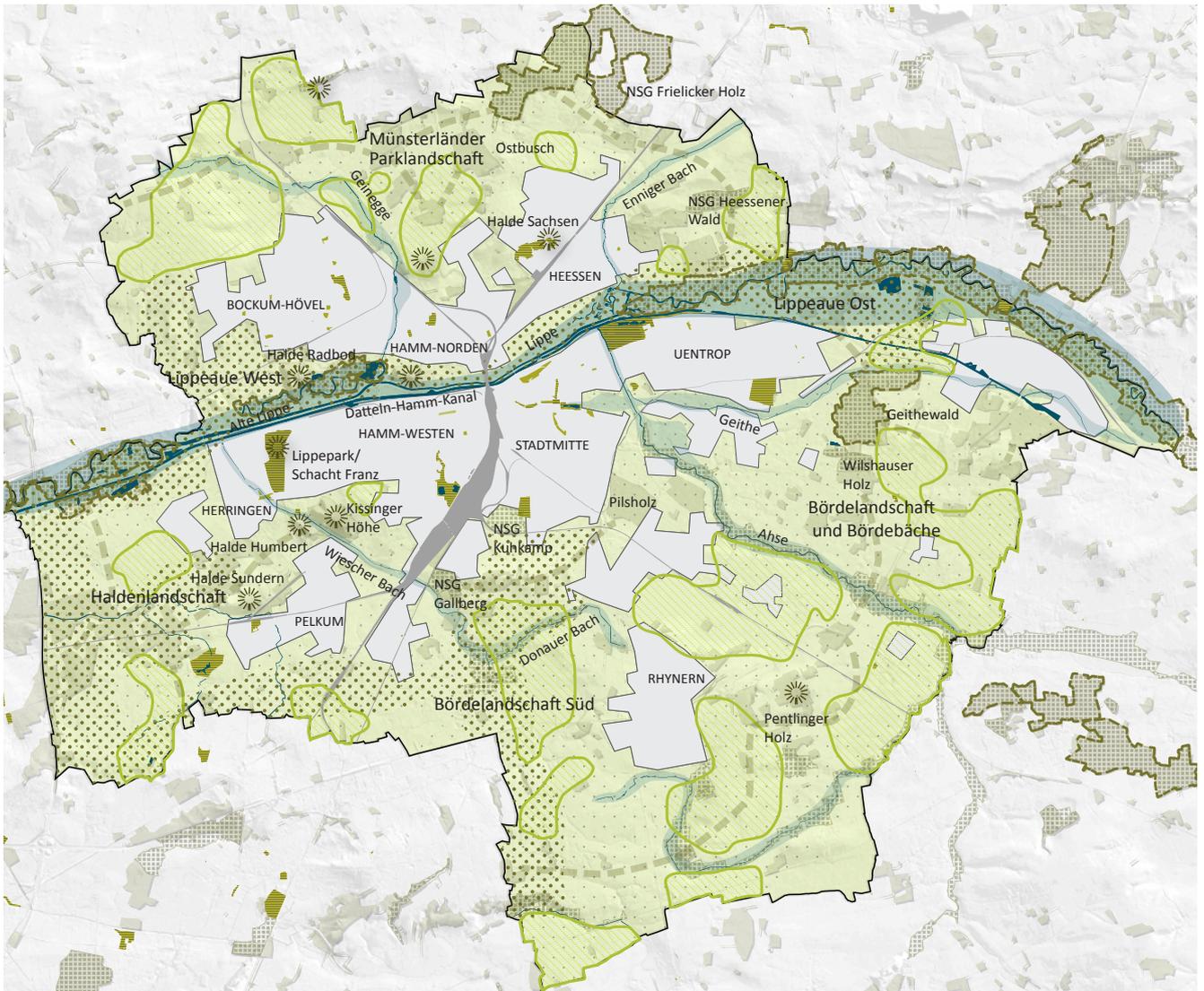


Abb. 4 Übergeordnete Planungsaussagen der Landschaftsentwicklung, Schutzgebiete und Landschaftsräume in Hamm

Bestand

- Größere öffentliche Parks
- Wald
- Landwirtschaftliche Flächen
- Gewässer
- Flussräume
- Siedlungsbereich
- Bahnanlagen
- Stadtgrenze

Übergeordnete Planungsaussagen der Landschaftsentwicklung, Schutzgebiete und Landschaftsräume

- Regionale Grünzüge/ Regionalplan Ruhr
- Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung/ Regionalplan Ruhr 2018
- Verbundachsen Schwerpunkt Waldanreicherung/ UEP FNP Stadt Hamm 2008
- Anreicherung der ausgeräumten Landschaft/ UEP FNP Hamm 2008
- Naturschutzgebiet
- FFH-Gebiet
- Aussichtspunkt

Bördelandschaft und Bördebäche

Im Südosten reicht die Bördelandschaft mit den Bördebächen Ahse und Geithe bis in die Stadt. Besonders die unter Naturschutz stehende Ahse-Aue prägt mit den markanten, vor Hochwasser schützenden Deichen die Landschaft auch in der inneren Stadt.

Im Süden befindet sich die landwirtschaftlich geprägte, fruchtbare Bördelandschaft. Hier erstreckt sich, von der südlichen Stadtgrenze kommend, ein regionaler Grünzug (Regionalplan Ruhr) über das Naturschutzgebiet Gallberg und das Naturschutzgebiet Kuhkamp bis an die innere Stadt. Der regionale Grünzug ist verknüpft mit dem aus Osten kommenden regionalen Grünzug.

Kleinteilige Gewässerlandschaft

Neben Lippe, Ahse und Geithe prägen auch die kleineren Nebenflüsse Geinegge, Wiescher Bach und Enniger Bach das Erscheinungsbild der Stadt. Aus der Landschaft kommend, ziehen sie den Landschaftsraum bis in das Zentrum der Stadt hinein. Diese „grünen Finger“ stellen somit wichtige Bindeglieder zwischen Stadt und Landschaft dar.

Im Zuge der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRRL) werden in Zukunft Überformungen der Gewässer wie etwa die Begradigung des Wiescher Baches Stück für Stück zurückgenommen. Die Ahse wird derzeit im Rahmen des Projektes „Lebendige Bördebäche“ renaturiert.



Abb. 5 Co-Entwicklung von Renaturierungs- und Erholungsmaßnahmen: Perspektive Auenpark im Erlebensraum Lippeaue (Stadt Hamm, Lippeverband 2019, S.6)

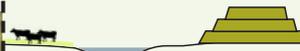
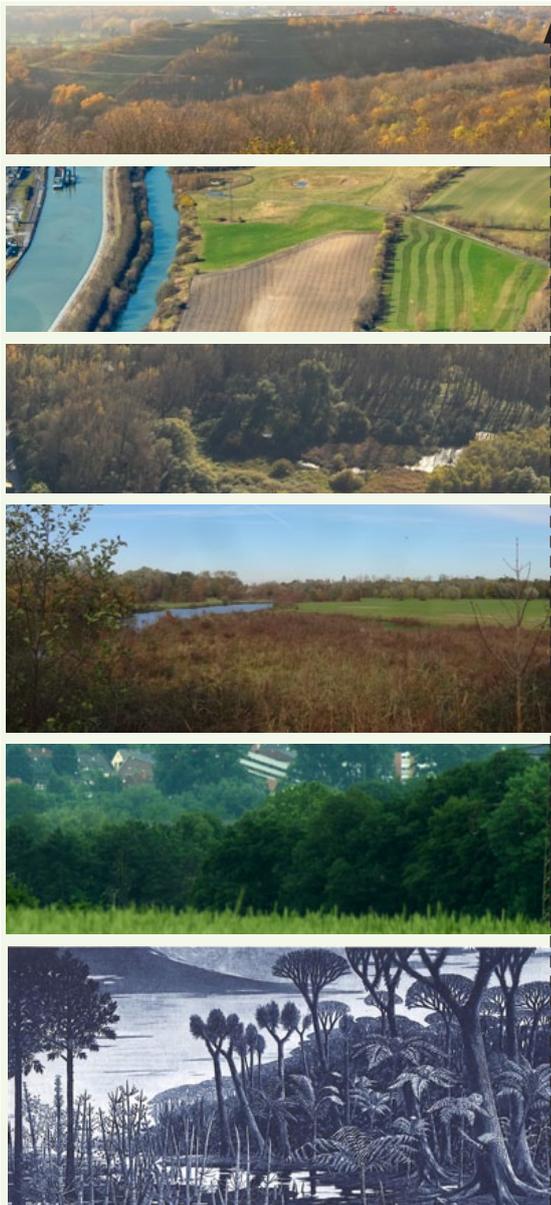
Haldenlandschaft

Hamm wird auch das Tor zum Ruhrgebiet genannt. Neben dem zu seiner Entstehungszeit größten Güterverladebahnhof wurde in Hamm bis 2010 in zahlreichen Zechen Steinkohle gefördert. Die fünf ehemaligen Schachtanlagen Heinrich-Robert, Maximilian, Radbod, Sachsen und Westfalen (Schacht 7) definieren mit ihrer Haldenstruktur eine neue, menschengemachte Landschaft. Die markanten, bewaldeten Halden bereichern die flache Hammer Landschaft um besondere Erholungsmöglichkeiten. Im Westen entsteht die junge Bergbaufolgelandschaft mit der Halde Sundern, der Halde Humbert und der Kissinger Höhe. Mit dem Konzept der Haldenkette,



Abb. 6 Die renaturierte Lippeaue, Hans Blossey 2017

EXKURS - HAMMER LANDSCHAFT LESEN - DEEP TIME



„ANTHROPOZÄN“

Ab 1760

Rekultivierte Halden entstehen
1900 - 2010 Steinkohleabbau
1914 - 1933 Datteln-Hamm-Kanal
1913 Ahseverlegung
ab 1815 Begradigung Lippe und Trockenlegung der Moore und Auen, Grünlandbewirtschaftung



HOLOZÄN

10.000 Jahre

Niedermoorgebiete
Taluensedimente in den Flussräumen
Niedermoorgebiete in den Niederungen der Lippe

WEICHEL-KALTZEIT

70.000 - 10.000
Jahre

Große Vereisungen,
Transport von Geschiebemergel des Gletschers
Aufschotterung Lippe-Niederterrasse,
Flugsandablagerungen (Löß) schaffen fruchtbare Böden im Süden Hamms

EEM-WARMZEIT

125.000 - 70.000
Jahre

Flusssysteme schneiden sich in die weichen Mergel der Kreidezeit
breite Talauen aus Feinsanden entstehen



OBERE KREIDE

100.000.000 -
65.000.000 Jahre

Kreidemeer in Hamm
Gebirgsbewegungen
führen zu flachwelligen Sätteln und Mulden (z.B. Herrensteiner Knapp im Norden)



KARBON

360.000.000 -
280.000.000 Jahre

Vorstöße des Meeres (Transgressionen)
überlagern die Torfhorizonte
mit marinen Sedimenten

Rückzug des Meeres
Altarme mäandrierender Flußsysteme verlanden,
Waldmoore, Moorseen und Torf entstehen

Faltung Variscisches Gebirge
Entstehung einer Saumsenke

Abb. 7 Deep Time - Entstehung der Hammer Landschaft
(Vgl- Stadt Hamm 1998, Zur Geologie in Hamm)

In den naturräumlichen Grundstrukturen der Stadt Hamm lässt sich die „Deep Time“, also die erdgeschichtliche Entwicklung ablesen, die bis heute die landschaftliche Identität der Stadt prägt.

Im Karbon entstanden aus Vorstößen des Meeres und überlagernden Torfhorizonten die Kohlevorkommen, die zur Industrialisierung und Ausdehnung der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert maßgeblich beitrugen. In der Eem-Warmzeit und in der Weichselkaltzeit entstanden die breiten Talauen der Lippe-Niederterrasse. Dieser Naturraum ist heute immer noch als Raumkonstante erhalten und gibt der Stadt Hamm mit ihrer umgebenden Landschaft eine besondere Eigenart und Identität.

Erst im Zeitalter des Anthropozäns wurde diese naturräumliche Struktur grundlegender überformt. Mit der frühen Industrialisierung begannen die großräumigen menschlichen Eingriffe wie:

- die Ahse-Verlegung,
- der Bau des Datteln-Hamm-Kanals,
- die Trockenlegung und Grünlandbewirtschaftung der ehemaligen Moore
- der Steinkohleabbau mit seinen heute weit sichtbaren Halden

Nach diesen Überprägungen entstehen heutzutage neue anthropogen geschaffene Layer in der Landschaft wie die Haldenlandschaften und die Renaturierung der alten Lippe. Landschaft und Stadt sind in ständiger Veränderung, die Raumkonstanten der „Deep Time“ bilden aber wesentliche Anknüpfungspunkte, um die Eigenarten und Identität des Stadt- und Landschaftsraumes sichtbar zu machen.

⇒ Die landschaftlichen Besonderheiten der „Deep Time“ sind ein Alleinstellungsmerkmal und werden in der zukünftigen Entwicklung der Stadtlandschaft Hamms als Eigenart und Identität gestärkt.

welches die Halden miteinander vernetzt und sich über die Lippe hinweg bis zu der Halde Radbod erstreckt, entsteht ein neuer Grünzug im Westen der Stadt (Stadt Hamm 2009, S.6).

Landwirtschaftliche Prägung

Die sich in die Stadt hineinziehende Landschaft ist stark landwirtschaftlich geprägt. Die Hälfte des Stadtgebietes machen landwirtschaftliche Acker- und Weideflächen aus (vgl. Abb. 3). Zum Hammer Stadtbild gehört es, immer wieder unverhofft auf Gehöfte, Weiden und Felder zu stoßen. So sind in Hamm bis heute 245 landwirtschaftliche Betriebe angesiedelt. Auf den Ackerflächen, die ca. 75 % der landwirtschaftlichen Fläche ausmachen, werden größtenteils Getreide und Futterpflanzen angebaut. Feldfrüchte- und Gemüseanbau erfolgen auf 73 Hektar (vgl. IT NRW, Allgemeine Agrarstrukturerhebung 2016). Diese mehrfache enge Verknüpfung und Nähe von Siedlung und Kulturlandschaft stellt eine Besonderheit

für das Stadt-Landschafts-Gefüge Hamms dar. Den Übergängen und den Vernetzungen kommt damit eine besondere Bedeutung zu.

Waldflächen

Die Stadt Hamm ist mit 8 % Flächenanteil vergleichsweise waldarm. Während rechnerisch auf jeden Einwohner bzw. jede Einwohnerin ca. 614 m² landwirtschaftliche Fläche kommen, nimmt die Waldfläche mit 111 m² davon nur etwas weniger als ein Fünftel ein. Wälder können sowohl in der Naherholung als auch in der Klimaanpassung bedeutende Qualitäten schaffen. Stadtwälder wie der Geithewald und der Heessener Wald wurden auch von den Teilnehmenden aus dem Akteurs-Workshop als wichtige Naherholungsorte positiv hervorgehoben. Das Waldentwicklungskonzept 2003 und einzelne Projekte wie die Anlage eines Hochzeitswaldes und die Bewaldung der Halden betonen die Wichtigkeit der Waldanreicherung.



Abb. 8 Kissinger Höhe, Luftaufnahme Hans Blossey 2017



Abb. 9 Oben: Das Geithetal mit seinen landwirtschaftlichen Flächen in Werries reicht bis in die innere Stadt, Luftaufnahme Uentrop, Hans Blossey 2017



Abb. 10 Unten: Versatzstücke aus landwirtschaftlichen Flächen, der renaturierten Halde Sachsen und Siedlungsstrukturen im Übergang zur Münsterländer Parklandschaft im nördlichen Heessen, Luftaufnahme Hans Blossey 2017

⇒ *Diese vielfältigen Landschaftsidentitäten gilt es mit dem Freiraumkonzept zu profilieren. Den Rändern zwischen Stadt und Landschaft kommt damit als Kontaktzone eine besondere Bedeutung zu.*

Zielorte in der Landschaft

Neben den Landschaften selbst haben Zielorte in der Landschaft eine besondere Bedeutung für die Naherholung. Sie ergänzen das Freiraumangebot der städtischen Freiräume.

Die Zielorte in der Landschaft setzen sich zusammen aus topographischen Merkmalen wie Aussichtspunkten, Freibädern und Seen, aber auch für die Naherholung bedeutenden Orten wie Wäldern, Flüssen und auch Schlössern und Burgen. Die Zielorte wurden mit Angaben der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Akteurs-Workshops am 22.3.2019 diskutiert und die Ergebnisse sind in die Darstellung eingeflossen.

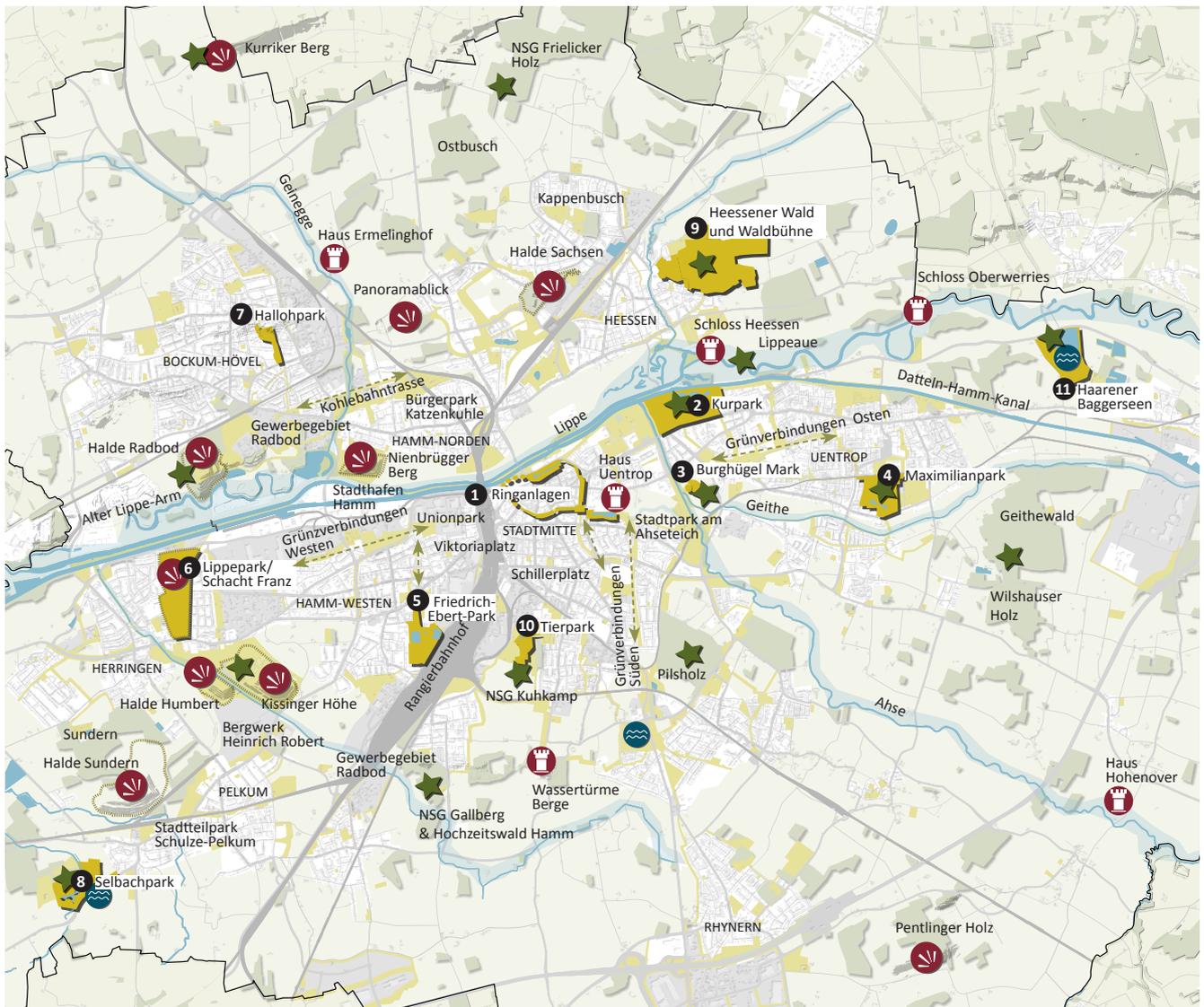


Abb. 11 Freiräume mit gesamtstädtischer Bedeutung und Zielorte in der Landschaft

Als Zielorte wurden neben den Freiräumen mit gesamtstädtischer Bedeutung folgende Landschaftselemente identifiziert:

- Kurriker Berg
- Naturschutzgebiet Frielicker Holz
- Lippeauen
- West-Geithe, Geithewald und Wilshauser Holz
- Pilsholz
- Naturschutzgebiet Gallberg und Hochzeitswald
- Kissinger Höhe und Halde Humbert
- Halde Radbod, Alte Lippe und Radbodsee

- | | | | |
|--|---|--|----------------------------|
| | Freiräume mit gesamtstädtischer Bedeutung | | Zielorte in der Landschaft |
| | | | Aussicht |
| | | | Schloss, Burg, Turm |
| | | | Freibäder und Seen |
| | 1 Ringanlagen | | Öffentliches Grün |
| | 2 Kurpark | | Grünverbindungen |
| | 3 Burghügel Mark | | Wald |
| | 4 Maximilianpark | | Acker |
| | 5 Friedrich-Ebert-Park | | Grünland, Weiden |
| | 6 Lippepark/Schacht Franz | | Gewässer |
| | 7 Hallohpark | | Bahnanlagen |
| | 8 Selbachpark | | Industrie und Gewerbe |
| | 9 Heessener Wald und Waldbühne | | Stadtgrenze |
| | 10 Tierpark | | |
| | 11 Haarener Baggerseen | | |

2.2 DIE FREIRAUMSTRUKTUR

Das Stadtgrün in Hamm ist vielfältig. Neben den landschaftlichen Grünzügen, die bis in die Stadt reichen, differenziert sich das Stadtgrün in maßstäblich verschiedene und nutzungsdifferenzierte Typologien. Große Freiräume von gesamtstädtischer Bedeutung werden ergänzt durch das Quartiersgrün, durch die zentralen platzartigen Freiräume in den verschiedenen Ortskernen, durch die Orte der Industriekultur aber auch durch Grünverbindungen und Alleen. Diese Grundstrukturen des Hammer Freiraumsystems werden im Folgenden kurz erläutert.

Freiräume mit gesamtstädtischer Bedeutung

Besonders prägend sind die großen Parkanlagen und weitere Freiräume mit gesamtstädtischer Bedeutung. Dazu gehören die innerstädtischen Ringanlagen, der Kurpark, der Burghügel Mark, der Maximilianpark, der Friedrich-Ebert-Park, der Lippepark/Schacht Franz, der Hallohpark, der Selbachpark, der Heessener Wald und Waldbühne, der Tierpark und die Haarener Baggerseen.

1 Ringanlagen

Zu der grünen DNA der Stadt gehören die Ringanlagen. Sie entstanden bis 1930 um den mittelalterlichen

Siedlungskern. Hamm wurde 1226 als geplante Stadt durch den Markgrafen im Mündungsbereich zwischen Lippe und Ahse gegründet. Diese Lage brachte immer wiederkehrende Überschwemmungen mit sich und führte nach einem gravierenden Hochwasserereignis 1890 zu der Verlegung von Lippe und Ahse. Der freiwerdende Ring wurde nach einem gartenarchitektonischen Wettbewerb nach landschaftskünstlerischen Gesichtspunkten als grüner Ring um die Stadt Hamm realisiert. Die Schmuckanlage fügt sich harmonisch in die städtebauliche Situation ein und entwickelt entlang des Weges eine abwechslungsreiche Dramaturgie aus strengen architektonischen Gestaltungen wie am Otto-Krafft-Platz und natürlich gestalteten Bereichen. Seit 2005 wurden die Ringanlagen umfassend saniert und aufgewertet. In ihrer Freiraumqualität bieten sie hochwertige Freiräume für die Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt.

2 Kurpark mit Gradierwerk

Dank einer Solequelle im Hammer Stadtgebiet war die Stadt von 1882 bis 1955 Badekurort. Nach dem Versiegen der Quelle führt der Kurpark mit dem Kurhaus und der Klinik für manuelle Therapie die Tradition der Hammer Bade- und Kurkultur fort. Seit 2009 gibt es ein Gradierwerk im Kurpark, eine Holzkonstruktion mit Reisigbündeln, an denen Sole herunterrieselt.



Abb. 12 Ringanlagen, Nordring an der alten Lippeschleuse, 2018

Die salzhaltige Luft, die dadurch abgegeben wird, hat einen positiven Einfluss auf die Atemwege. Ihr wird sogar eine heilende Wirkung nachgesagt.

3 Burghügel Mark

Im Jahr 1226 gründete Graf Adolf von Mark mit der mittelalterlichen Burg Mark die Stadt Hamm. Heute ist der Burghügel Mark ein Bodendenkmal, das die archäologischen Funde sichtbar macht und in eine landschaftliche Gestaltung integriert ist. Der Burghügel Mark mit Grillplatz, Sitzbänken, Rasenflächen und Baumgestaltungen ist ein besonderer Ort der Naherholung in Hamm und wird aktuell neu gestaltet.

4 Maximilianpark

Im Zuge der Landesgartenschau 1984 auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Maximilian entstanden, bietet der Freizeitpark neben kulturellen Veranstaltungen auch eine Vielzahl an Naturerlebnissen. Der Park beherbergt zudem das Wahrzeichen der Stadt Hamm, den 35 m hohen, begehbaren Glaselefanten.

5 Friedrich-Ebert-Park

Der landschaftlich gestaltete Park ist ein wichtiger Grünraum für die Bewohnerinnen und Bewohner in der Weststadt. Mit zwei Weihern, Sportplätzen, Hainen, einem Erlebnisparkours und einer Kulturwerkstatt bietet er vielfältige Nutzungsmöglichkeiten.

6 Lippepark/Schacht Franz

Als besonderes Beispiel zeitgenössischer Freizeitgestaltung ist der Lippepark/Schacht Franz zu nennen. Entstanden ist er auf dem Gelände des ehemaligen Kohleschachts Franz und wurde sukzessiv bis 2014 fertiggestellt. Der Park bildet einen wichtigen Baustein in dem Nord-Süd-Grünzug der Haldenkette des Lippeparks, mit großzügigen Rasenflächen und an Trendsportarten orientierten Bewegungsangeboten.

7 Hallohpark

Der Park im Hammer Stadtbezirk Bockum-Hövel ist ein beliebtes Naherholungsziel, mit offenen Wiesenflächen im Süden sowie waldartigen Gehölzbeständen im nördlichen Bereich. Das Hallohparkfest ist ein Event, das jedes Jahr viele Besucherinnen und Besucher aus Hamm und der Umgebung anlockt.



Abb. 13 Kurpark



Abb. 14 Friedrich-Ebert-Park

Abb. 15 Quartiersgrün Schillerplatz



Abb. 16 Historischer Ortskern Mark

Abb. 17 Grünverbindung am Rothebach in Stadtmitte



8 Selbachpark

Ursprünglich als Sportplatz geplant, ist in Pelkum zwischen 1971 und 1975 ein ganzer Freizeitpark mit Freibad entstanden. In dem Park gibt es neben Fußball-, Tennis- und Golfsportvereinen auch Angebote zum Angeln, Reiten, Armbrustschießen und vielem mehr.

9 Heessener Wald und Waldbühne

Der Heessener Wald nimmt über 15% der Fläche des Stadtbezirkes Heessen ein und lädt mit einem Netz aus Wanderwegen sowie einem 2,3 km langen Naturerlebnispfad zum Erkunden ein.

Die Freilichtbühne „Waldbühne Heessen“ im Norden des Heessener Waldes mit Platz für 1700 Besucherinnen und Besucher pro Veranstaltung ist ein weiterer Anziehungspunkt.

10 Tierpark

Der Tierpark südlich der Stadtmitte ist ein beliebtes Ausflugsziel für die Stadtbevölkerung und die des Umlandes. Die Gestaltung des neun Hektar großen Tiergartens stammt aus den fünfziger Jahren. Aktuell wird der Tierpark grundlegend saniert.

11 Haarener Baggerseen

Der Haarener Baggersee wurde als einer der rekultivierten Seen 2008 als Badesee mit Wasserski-Anlage gestaltet. Der Badesee ist der einzige seiner Art im Hammer Stadtgebiet und dient auch einer Entlastung der Lippeaue von ständig wachsendem Freizeitdruck.

Der See ist über die Landesgartenschauroute regional angebunden.

Das System der großen Freiräume von gesamtstädtischer Bedeutung wird ergänzt durch weitere Freiraumtypologien.

Quartiersgrün

Neben dieser übergeordneten Ebene finden sich verschiedene Elemente von Quartiersgrün. Hierzu zählen baumbestandene Plätze wie der Viktoriaplatz und der Unionpark in Hamm-Westen, der Schillerplatz in Stadtmitte, der Schulzenpark in Pelkum und der Bürgerpark Katzenkuhle in Hamm-Norden.

Ortskerne

Identitätsprägende Freiraumelemente sind auch die teilweise historisch erhaltenen städtebaulichen Ensembles in den Ortskernen.

Grünverbindungen

Die Parks, das Quartiersgrün und die Freiräume der Ortskerne werden ergänzt durch einige Grünverbindungen, wie der Ost-West-Grünverbindung auf der ehemaligen Kohlenbahntrasse im Norden der Stadt, die Grünverbindung am Rothebach in Stadtmitte, die Grünverbindung am Ammerweg im Osten und das Ost-West-Grünband entlang der Hafenindustrie im Hammer Westen.

Straßen als Freiraum

Fährt man mit dem Fahrrad durch Hamm, trifft man auch auf Alleen, die als „grüne Straßen“ ein besonderes Freiraumerlebnis vermitteln. Dies gilt beispielsweise für die Rautenstrauchstraße in Bockum-Hövel, die mit ihrem historischen Platanenbestand und der Umwandlung in eine Fahrradstraße erlebbar wird und die Stadt in ihrer Grünstruktur bereichert. Weitere Beispiele sind die Lange Straße im Hammer Westen und die Lillienstraße in der Stadtmitte.

Wohnungsbezogenes Grün

Die städtebauliche Typologie der Stadt Hamm bedingt auch einen hohen Anteil an wohnungsbezogenem Grün. Das private Grün der Einfamilienhäuser prägt das Bild der Stadt, aber auch das halböffentliche Grün der Fünfziger- bis Siebziger-Jahre-Siedlungen. Vor allem die Grünstrukturen der ehemaligen Zechensiedlungen schaffen besondere städtebaulich-freiräumliche Qualitäten und können als besondere Zeugnisse der Bau- und Grünkultur besichtigt werden.

Zweckgebundene Freiräume – Kleingartenanlagen, Friedhöfe, Sportflächen

Ergänzt wird das Freiraumsystem durch Grünflächen mit besonderer Zweckbestimmung. Darunter werden Kleingartenanlagen, Friedhöfe und Sportanlagen gezählt. Auch wenn sie nur eingeschränkt öffentlich zugänglich sind, bilden sie einen wichtigen Teil des Freiraumsystems der Stadt.

Industriekultur & Konversionsflächen

Besondere Orte ergeben sich nicht nur aus den neuen Haldenlandschaften, sondern auch in den innerstädtischen Industrie- und Konversionsflächen wie dem Gewerbegebiet Radbod, dem Bergwerk Heinrich

Robert, dem Stadthafen und dem Rangierbahnhof. Mit ihren markanten Landmarken und der historisch-industriellen Prägung eröffnen sie nicht nur Potentiale der Stadtentwicklung, sondern auch der Schaffung neuer urbaner Landschaftsästhetiken und Nutzungspraktiken, wie etwa die beleuchtete Winterlaufstrecke im Gewerbegebiet Radbod.

⇒ *Aus all diesen landschaftlichen und freiräumlichen Elementen entsteht ein differenziertes Freiraumsystem, das es in seinen Besonderheiten weiterzuentwickeln gilt. Hamm verfügt noch über viele „schlummernde“ Potentiale, die gehoben werden können.*



Abb. 18 Lillienstraße mit durchgehendem Baumbestand



Abb. 19 Kolonie Maximilian mit stadtraumprägenden privaten Vorgärten



Abb. 20 Industriekultur Stadthafen

2.3 ZUSAMMENFASSUNG

Hamm ist insgesamt eine grüne Stadt mit vielfältigen Freiräumen im Stadtgebiet. Das Landschafts- und Freiraumsystem der Stadt Hamm setzt sich aus einer Vielzahl an unterschiedlichen Freiräumen zusammen. Zum einen sind es Parks, aber häufig und in größeren Flächenanteilen landwirtschaftliche Flächen, Kleingärten, Sportanlagen und Friedhöfe. Es ergibt sich damit ein gestuftes Freiraumsystem. Im Landschaftsraum wird das Freiraumsystem durch regionale Grünzüge entsprechend den Abgrenzungen des RVR und lokalen Grünverbindungen gebildet sowie durch weitere besondere Orte (Zielorte in der Landschaft) ergänzt. Die Freiraumstruktur der Stadt ist besonders gekennzeichnet durch:

- äußere Landschaften, welche sich als Ring um die Stadt legen,
- die Gewässerlandschaft (Lippe, Ahse und Geithe sowie kleinere Zuflüsse) der äußeren Landschaften, die als städtische Grünzüge weit in den Siedlungsraum („Grüne Finger“) reichen, zum Teil bis an die Innenstadt,
- hoher Anteil landwirtschaftlicher Flächen,
- geringer Waldanteil (8% im Vergleich zum Landesdurchschnitt Nordrhein-Westfalen mit 26%),
- begrünte Halden (Haldenkette) ehemaliger Bergwerke als landschaftliche Industriekultur
- Nähe zu vielfältigen Landschaftsräumen und Zielorten in der Landschaft,
- einige große Stadtparks und öffentliche Freiräume mit gesamtstädtischer Bedeutung,
- die historischen Ringanlagen als prägende innerstädtische Freiraumstruktur,
- Quartiersgrün in Form von Stadteilparks und Plätzen,
- Ortskerne als identitätsprägende Freiräume,
- einige Grünverbindungen und „Grüne Straßen“ mit Freiraumcharakter,
- Konversionsflächen/Orte der Industriekultur als Potential für die Grünentwicklung,
- wohnungsbezogenes Grün als wichtige private Freiräume in den durch Einfamilienhäuser geprägten Stadtteilen.

3 ANALYSEN UND BEWERTUNG DER FREIRAUMSITUATION - HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE FREIRAUMENTWICKLUNG

3.1 HERAUSFORDERUNGEN

Die Freiraumentwicklung in der Stadt Hamm unterliegt zahlreichen Herausforderungen. Der Klimawandel, der demografische Wandel, die Mobilitätswende, die wachsende Stadt und die Sicherung der Biodiversität stellen globale Herausforderungen dar, die mit den lokalen Gegebenheiten zu verknüpfen sind, um die städtischen Räume Hamms nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten.

Die Klimaanpassung stellt dabei eine übergeordnete Querschnittsaufgabe dar, die alle Handlungsfelder der Freiraumentwicklung betrifft. Mit der im Masterplan Freiraum aufgezeigten Entwicklung der Freiraumstruktur und den Hinweisen zur Nutzung und Gestaltung einzelner Freiflächen bietet sich die Chance gleichzeitiger Klimaanpassung. Der räumliche Schwerpunkt des Masterplans Freiraum ist der innerstädtische Bereich mit seinen Freiräumen, die zunehmend von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen sind.

Hamm befindet sich mit der Erarbeitung des „Masterplanes Freiraum“ in guter Gesellschaft. Viele Städte erkennen, dass auf diese globalen Herausforderungen mit dem Instrument eines gesamtstädtischen Freiraumkonzeptes einzelne Beiträge zur Lösung geleistet werden können. In der Verknüpfung dieser globalen Entwicklungen mit den spezifischen lokalen Gegebenheiten kann die Stadt lebenswerte urbane Räume für die Zukunft schaffen.

3.2 THEMENFELDER

Aufbauend auf der Bestandserfassung wurde die Freiraumstruktur in ihren Wechselbezügen zu der Landschaftsplanung, dem Städtebau und dem Verkehr nach den folgenden Themenfeldern analysiert und bewertet und Rückschlüsse für die weitere Konzeptentwicklung gezogen:

- Freiraumversorgung
- Sport und Bewegungskultur
- Identität der Ortskerne
- Grünvernetzung
- Straßenraum als Freiraum und Bewegungsraum
- Stadt-Landschafts-Ränder
- Klimaanpassung

Freiraumversorgung

Der Bestand an öffentlichen Grünflächen/Parks umfasst in Hamm 7,9 m²/EW (eigene Berechnung auf Basis von OSM-Daten). Nach Empfehlungen der ständigen Konferenz der Gartenamtsleiter 1973 sollten pro Einwohner 13 m² Parkanlagen vorhanden sein. Dies bezieht sich auf 6 m² im wohnungsnahen Gehbereich von 500 m und 7 m² im siedlungsnahen Gehbereich von 1000 m. Demzufolge wäre die Hammer Bevölkerung mit Parkanlagen unterversorgt.

In Hamm muss allerdings, wie in Kap. 2 erläutert, die Nähe zur Landschaft als Erholungsraum mit einkalkuliert werden, sodass dieser Wert vor allem in den Randlagen der Stadt mit Bezug zur Landschaft zu relativieren ist. Wesentliche Voraussetzung ist dabei, dass die Erreichbarkeit gesichert wird und die Landschaft selbst Erholungsqualitäten aufweist. Ebenfalls muss mitbedacht werden, dass Hamm als Flächenstadt über viele private Grünflächen verfügt, die zusätzlich den Freiraumbedarf abmildern.

Neben der Quantität ist ein wesentlicher Parameter der Freiraumversorgung die räumliche Verteilung. In Abb. 22 werden die Bereiche dargestellt, die räumlich weder im 500 m Radius zu einem öffentlichen Park oder dem Siedlungsrand (nah an der Erholungslandschaft) liegen. Grünanlagen, für die Eintrittsgeld zu entrichten sind, wie z.B. Tierpark oder Maximilianpark, werden in die Versorgungsanalyse nicht mit einbezogen.

Damit wird deutlich, dass besonders im Hammer Westen aber auch in der Stadtmitte großflächige Defizite bestehen. In den dicht bebauten Bereichen von Heessen und Uentrop, sowie Bockum-Hövel bestehen ebenfalls Defizite. Im innerstädtischen Siedlungsbereich wird die Versorgung der Bevölkerung mit Freiraum vor allem durch die großen öffentlichen Parks abgesichert.

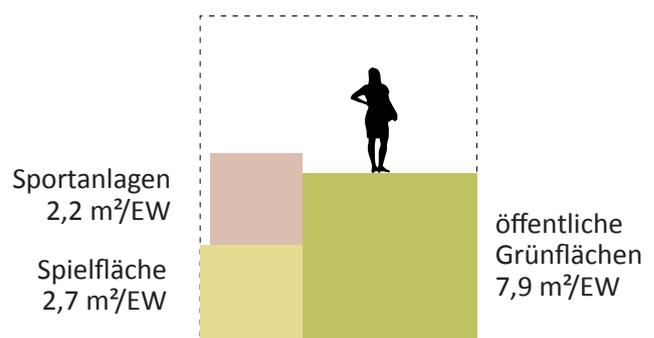


Abb. 21 Freiraumversorgung pro Einwohner; Öffentliche Grünflächen: Eigene Berechnung auf Basis von OSM-Daten; Sportanlagen: Sportentwicklungsplan Stadt Hamm 2013; Spielflächen: Bedarfsberechnung Spielflächen 2019, Stadt Hamm

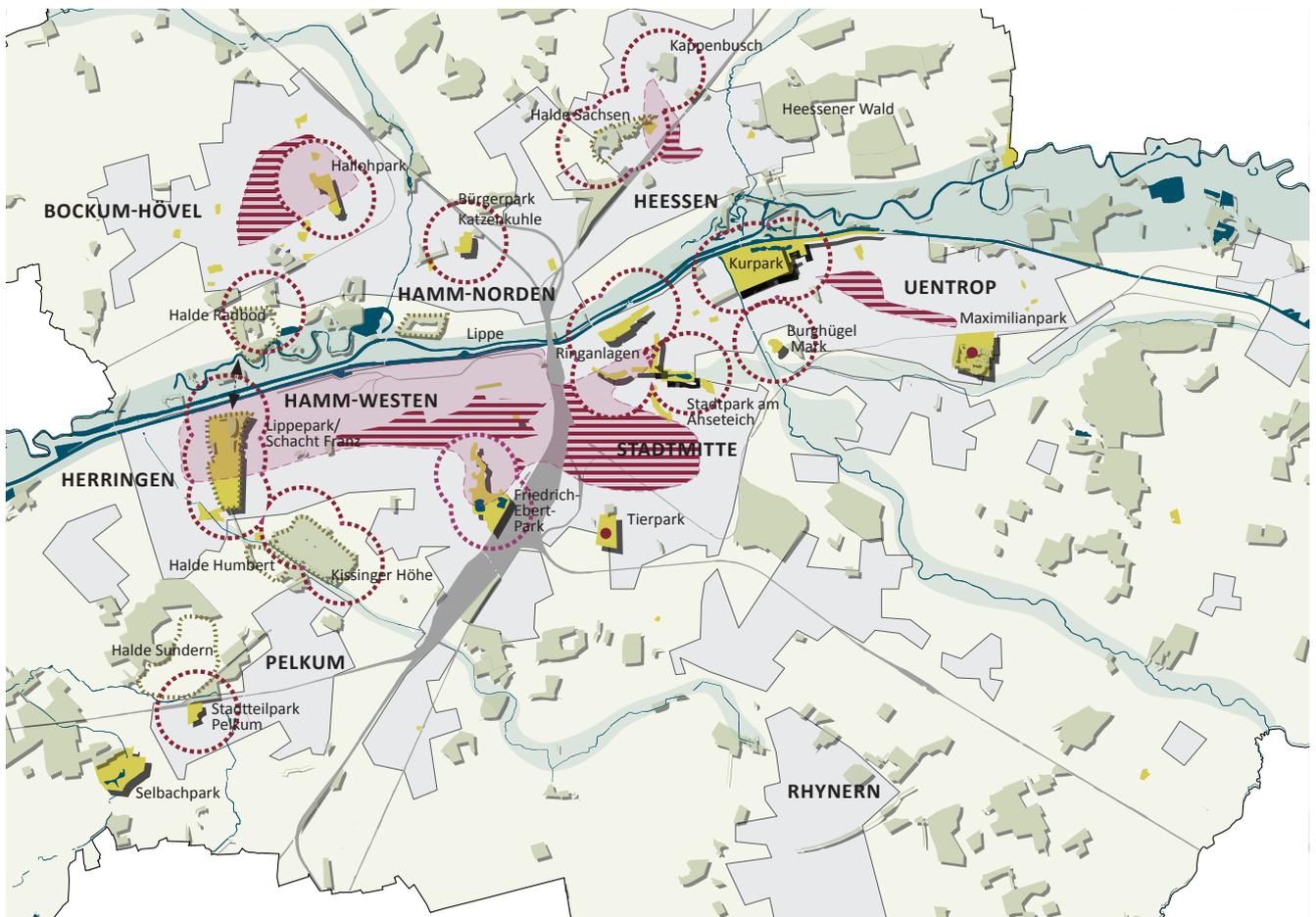
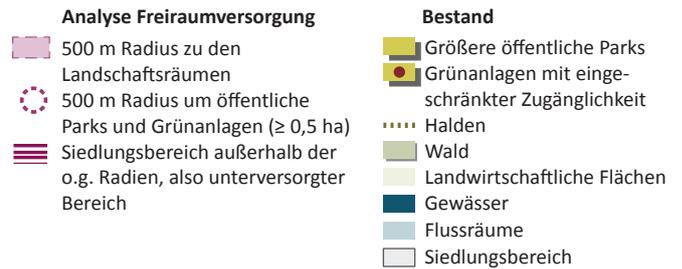


Abb. 22 Analyse Freiraumversorgung



Einwohnerdichte und Freiraumversorgung

Die Bebauungsstruktur und die Einwohnerdichten sind in Hamm sehr verschieden und schaffen eine differenzierte Stadtstruktur mit unterschiedlichen Freiraumbedarfen:



- **Hohe Dichten** in der Innenstadt mit ihrem mittelalterlichen Stadtkern, in der südlich angrenzenden Gründerzeitbebauung, in den gründerzeitlichen Arbeitervierteln im Hammer Westen und im Zentrum von Bockum-Hövel mit der prägenden Baustruktur der Siebziger-Jahre- Stadterweiterung.



- **Mittlere Dichten** im Hammer Norden, in Werries und in Teilen des Hammer Westens. Die Baustrukturen bestehen hier aus verschiedenen Versatzstücken aus Gründerzeit, Bebauung der Siebziger Jahre und dichteren Einfamilienhausstrukturen.



- **Geringe Dichten** in der Einfamilienhausbebauung, die in allen äußeren Quartieren angrenzend an die Stadtmitte, den Hammer Westen und den Hammer Norden und in Bockum-Hövel liegen. Wegen der ausgedehnten Einfamilienhausgebiete wird Hamm auch als Flächenstadt bezeichnet.

Abb. 23 Städtebauliche Typologien in Hamm: Gründerzeitbebauung in der Stadtmitte, siebziger Jahre Bebauung in Bockum-Hövel, Einfamilienhausbebauung in Rhynern, Luftaufnahmen Hans Blossy 2017

Der Abgleich von Bebauungsstruktur und Freiraumversorgung zeigt, dass sich die mit Grün unterversorgten Gebiete größtenteils in den innerstädtischen Bereichen mit den höchsten Dichten befinden. Die fehlende Nähe zur Landschaft und die dichte Bebauungsstruktur erschweren es, dieses Defizit auszugleichen.

In der Stadtmitte sind die historischen Ringanlagen von zentraler Bedeutung für die Freiraumversorgung. Die Funktion des zusammenhängenden Ringes und dessen fast durchgängige Erlebbarkeit sind heute durch verkehrliche Überplanungen besonders im Bereich des Westringes gestört. Wie schon im Konzept „Perspektive Innenstadt 2030“ avisiert, sollten die Wiederherstellung der Funktion als durchgehender Grünring und die entsprechende Anpassung der verkehrlichen Infrastruktur in der Innenstadt Priorität haben.

Der Lippepark/Schacht Franz und der Friedrich-Ebert-Park haben eine hohe Bedeutung für die Freiraumversorgung der dicht besiedelten Quartiere des Hammer Westens. Der Friedrich-Ebert-Park soll dementsprechend im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes Hamm Weststadt weiterentwickelt und aufgewertet werden (Stadt Hamm 2016d, S. 114).

Neben der Sicherung der großen Parks kommt auch der Entwicklung des Quartiersgrüns eine wichtige Bedeutung zu. Die Stadt verfügt zwar über einige kleinere Stadteilparks und Plätze (siehe Kap. 2.2, S. 17), jedoch in vergleichsweise geringer Anzahl. Hier könnten auch kleinteilige Flächenpotentiale genutzt werden, um ein Mehr an Quartiersgrün zu schaffen.

- ⇒ *Die großen öffentlichen Parks sind essenziell für die Freiraumversorgung, damit kommt ihrer Sicherung und Weiterentwicklung eine besondere Bedeutung zu.*
- ⇒ *In den freiraumunterversorgten Bereichen fehlen Grün- und Freiräume für eine ausgeglichene Freiraumversorgung. Die Schaffung neuer, auch kleinflächiger Freiräume könnte zum Ausgleich beitragen.*
- ⇒ *Die Zugänglichkeit zur Landschaft spielt in der Freiraumversorgung der Hammer Einwohnerinnen und Einwohner eine wichtige Rolle, daher sollte die Zugänglichkeit der Landschaftsräume und der Verknüpfung mit dem städtischen Grünsystem verbessert werden.*

Spielplätze

Die Versorgung mit Spielraum liegt im gesamtstädtischen Wert bei 2,7 m²/E (Spielraumplanung Bedarfsberechnung Spielflächen 2019, Jugendamt Stadt Hamm). Empfohlen wurde im Runderlass des Innenministers NRW von 1974 ein Wert von 4 m² Spielfläche pro Einwohner (MI NRW 1974). Bei differenzierter Datenanalyse wird deutlich, dass besonders Spielflächen für Kinder zwischen 0-5 Jahren in allen Stadtteilen fehlen. Auch Spielflächen für Kinder von 14-17 Jahren sind in fast allen Stadtteilen nicht ausreichend.

Im Bericht wird angemerkt, dass im Stadtbezirk Mitte „durch die bereits vorhandene starke Verdichtung eine bedarfsgerechte Flächenversorgung für Kinder und Jugendliche nicht möglich ist“ (Stadt Hamm Jugendamt 2018, Kinder- und Jugendförderplan 2018 - 2020. Heft F - Spielräume).

Die Versorgung mit Spielplätzen deckt in den meisten Stadtbezirken den Bedarf. Die Stadtbezirke Mitte und Herringen sind jedoch stark unterversorgt (Bedarfsberechnung Spielraumplanung Jugendamt Stadt Hamm 2013)

Insbesondere in den Stadtquartieren mit einer hohen baulichen Dichte und wenig Kompensationsmöglichkeiten im privaten Freiraum gibt es ein Defizit an Spielflächen insbesondere für Kinder zwischen 0-5 Jahren.

Aktuell stellen klassische Spielplätze die Mehrheit dar. Ein Spielen abseits dieser Einrichtungen wird aktuell nicht gefördert oder ermöglicht.

- ⇒ *In den Gebieten mit einem Defizit an Spielplatzflächen kann im Rahmen einer integrierten Freiflächenplanung die Spielplatzversorgung berücksichtigt und verbessert werden.*

Wohnbauflächenentwicklung – Gleichzeitigkeit von Stadt- und Freiraumentwicklung

Nach einer Wachstumsphase gehen Prognosen in Zukunft von einer erneuten Schrumpfung der Bevölkerung aus. Dabei wird hauptsächlich die Gruppe der Erwerbstätigen (18-64 Jahre) schrumpfen, wohingegen die Gruppe der Seniorinnen und Senioren erheblich zunimmt und der Anteil an Kindern geringfügig wächst (Stadt Hamm, Ordnungs- und Wahlamt 2018, S. 17, S. 21).

Dennoch wird von einem steigenden Wohnraumbedarf ausgegangen, bis 2025 pro Jahr von ca. 8-18 Hektar (Stadt Hamm, Stadtplanungsamt 2015a, Handlungskonzept Wohnen und Pflege 2025, S. 92). Dies kann teilweise durch die Abnahme der Personen je Haushalt und auch durch den steigenden Anteil von Einwohnern und Einwohnerinnen in Pflegeeinrichtungen begründet werden. Ergänzend kommen veränderte Wohnansprüche hinzu.

Dies stellt die Stadt Hamm vor die Herausforderung, Wohnbauflächen auszuweisen und zu entwickeln und gleichzeitig die Freiraumversorgung zu sichern. In dem Neubaugebiet Museumsquartier im Zentrum der Stadt wurden etwa neben privaten Freiräumen auch ein begrünter gemeinschaftlicher Hof sowie öffentliche Grünstrukturen an der Schnittstelle zur Stadt mitgeplant.

⇒ *Um den Wachstumsdruck stadtverträglich zu gestalten, ist es sinnvoll Strategien anzuwenden, die die städtebauliche Entwicklung und die Freiraumentwicklung gleichzeitig in den Blick nehmen. Neben Grünflächen können auch begrünte Dächer, baumbestandene Straßen mit Aufenthaltsqualität und eine gute Anbindung an die Landschaft dazu beitragen, Synergien zwischen baulicher und freiräumlicher Entwicklung zu nutzen.*

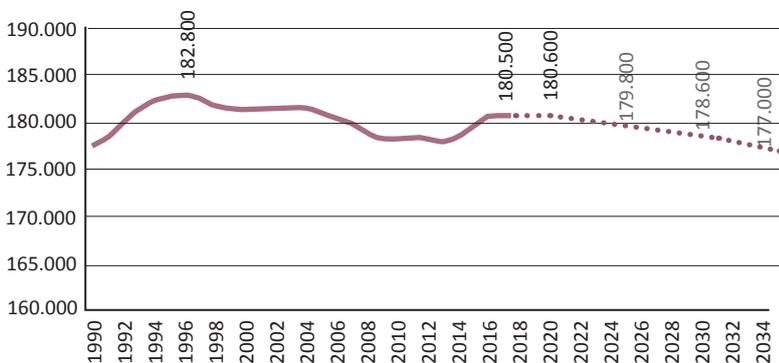


Abb. 24 Bevölkerungsprognose der Stadt Hamm 1990-2035, Stadt Hamm, Ordnungs- und Wahlamt 2018, S.17

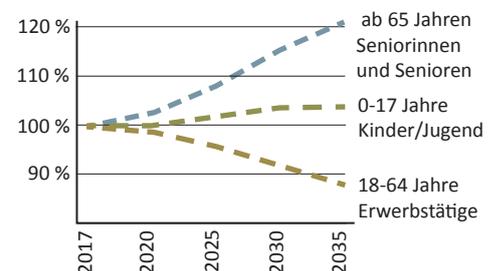


Abb. 25 Bevölkerungsprognose der Stadt Hamm 2017-2035, Zusammengefasste Altersgruppen (Index 2017= 100), Stadt Hamm, Ordnungs- und Wahlamt 2018, S.37



Abb. 26 Neubaugebiet Museumsquartier Hamm, Stadtmitte



Abb. 27 Neubaugebiet am Liboriusweg, Daberg

Sport und Bewegungskultur

Hamm ist eine aktive Stadt. Die Stadt spielt dabei eine große Rolle in der Gestaltung einer sportfördernden Stadtlandschaft. Neben dem gezielten Ausbau von Flächen für den Trendsport (Funpark Bockum-Hövel, Streetpark im Lippepark/Schacht Franz, Skate-Park im Unionpark) hat die Stadt in den Ausbau von 67 Strecken für den Individualsport investiert (RUN/ Sonderprogramm zum Rückbau, Umbau und Neubau der Sportlandschaft). Neben einer stadtweiten Marathonstrecke schließen sich kleinere Laufrunden an, die von Läuferinnen und Läufern, Walkerinnen und Walkern und Radfahrerinnen und Radfahrern genutzt werden können.

Damit folgt die Stadt einem Trend, bei dem die sportlichen Aktivitäten immer mehr auf nicht normierten Anlagen stattfinden. Dies belegt auch eine Umfrage im Zuge des „Sportentwicklungsplanes Hamm“ (Ikps 2013). Diese Umfrage ergab, dass nur 4,5 % der Befragten Sport auf zweckgebundenen Sportplätzen betreiben, wohingegen ca. 50 % der Befragten Sport in Parks, Wäldern und auf der Straße betreiben. Die Stadt hat darauf reagiert, dass „die formell ausgewiesenen Sporträume fast ausschließlich nach funktionellen Gesichtspunkten geplant und an den normierten Sportstättendesigns des Wettkampfsports orientiert sind und damit nur teilweise den Ansprüchen und Bedürfnissen der sporttreibenden Bevölkerung gerecht werden“ (Ikps 2013, S. 11 nach Wieland et al 2001).

Neben Einzelplätzen verfügt die Stadt über einige größere Sportareale, die verschiedene Sportanlagen räumlich bündeln. Diese Sportkomplexe sind größtenteils durch Einzäunungen und Abgrenzungen der einzelnen Sportflächen nicht öffentlich zugänglich und in ihrer Gesamtstruktur nicht als zusammenhängender Freiraum geplant.

So ist die Durchwegung der Sportflächen im Norden an der Geinegge unübersichtlich und fragmentiert. Im Sportzentrum Ost sind die Grundsteine für eine Verknüpfung von Freiraumplanung und Sportplanung mit der Verknüpfung mit dem Exerzierplatz, einem Spielplatz und der geplanten Verzahnung mit der Adenauerallee am Datteln-Hamm-Kanal bereits

vorhanden. Diese Sportareale können im Sinne einer Mehrfachnutzung besonders in dicht bebauten Gebieten oder in Gebieten mit einer Unterversorgung an Freiraum durch eine Öffnung und Anreicherung des öffentlichen Raumes mit weiteren nutzungs-offenen sportlichen Angeboten auf nicht normierten Anlagen dazu beitragen, dass die Sportkomplexe zu integrativen Freiräumen werden, die von allen Bewohnerinnen und Bewohnern genutzt werden können.

Ein Konzept, welches die Sportareale als städtebaulich-freiräumlich zu vernetzende und qualifizierende Stadtstruktur begreift, wurde etwa für das Sportzentrum Ost in der städtebaulichen Rahmenplanung Rietzgartenviertel (Stadt Hamm, Stadtplanungsamt 2010) entwickelt.

- ⇒ *Die Versorgung mit Sportplätzen ist „knapp ausgeglichen“ (ikps 2013, S.133). Die Prognose der Sportentwicklungsplanung bis zum Jahr 2030 geht jedoch von einer Verringerung des Bedarfs bis 2030 aus (ikps 2013, S.137)*
- ⇒ *Mit der Vielzahl von Angeboten auch für den organisierten Freizeitsport wird die Bewegungskultur in Hamm positiv gefördert.*
- ⇒ *Die großen Sportareale wie das Sportzentrum Ost sowie teilweise untergenutzte Sportareale wie in Daberg bergen das Potential, neben dem Vereinssport auch für den nicht organisierten Sport mehr Angebote zu schaffen. Sportplätze können so vermehrt zu nutzungs-offenen Sportparks werden.*

Die Gewässer stellen ein lokal spezifisches Potential für die sportliche Nutzung dar. Es gibt verschiedene Wassersportvereine entlang der Lippe und des Datteln-Hamm-Kanals. Mit dem neuen Wassersportzentrum findet eine Konzentration in der Stadtmitte statt. Für den nicht vereinsgebundenen Wassersportler fehlen Bootsausleihmöglichkeiten.

- ⇒ *Die Stadt könnte ihre besondere Lage durch die bewusste Öffnung hin zum Wasser nutzen und als aktiven Erholungsraum besser nutzbar machen.*

Wo wird Sport getrieben?

Prozentuale Nennungen nicht zweckgebundener Freiräume im Vergleich mit Sportplätzen

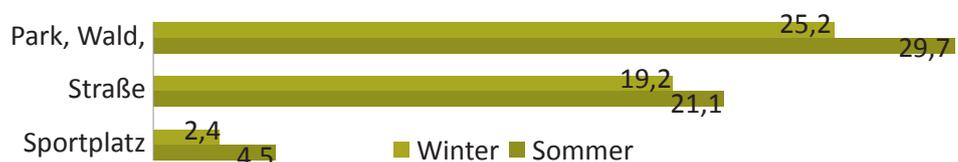


Abb. 28 Umfrage im Sportentwicklungsplan (Ikps 2013, S.67)



Abb. 29 Skateanlage im Lippepark/Schacht Franz, Stadt Hamm



Abb. 30 Durchwegung und Einzäunung Sportzentrum Ost



Abb. 31 Durchwegung und Einzäunung Sportzentrum an der Geinegge

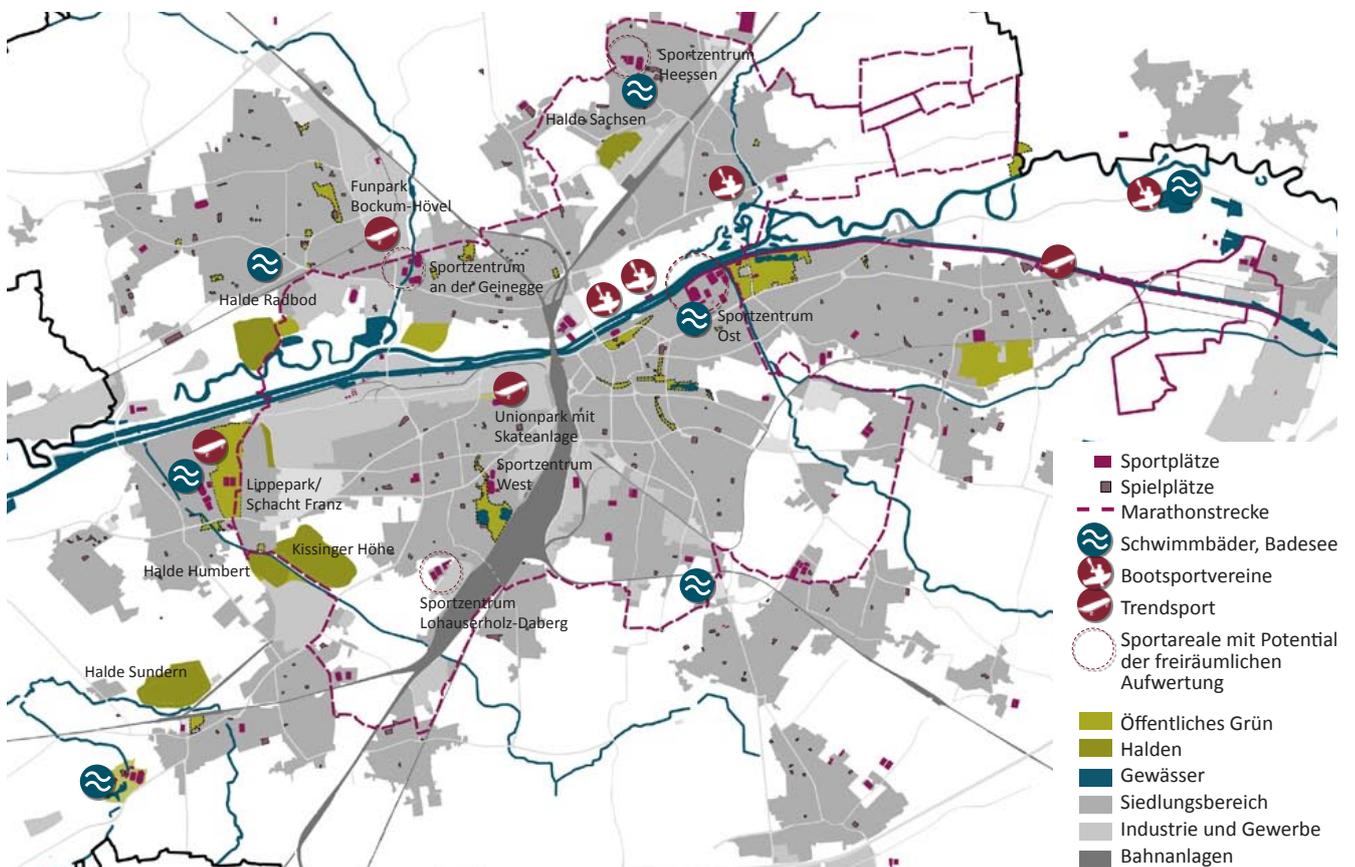


Abb. 32 Sportinfrastruktur Hamm

Identität der Ortskerne

Hamm gliedert sich in sieben Bezirke/neun Sozialräume mit insgesamt 27 Wohnbereichen. Hamm besteht aus einer polyzentralen Siedlungsstruktur der vielen Orte. Während der kommunalen Gebietsreform 1975 wurden die Städte Bockum-Hövel, Hamm und Heessen sowie die Gemeinden Pelkum, Rhynern und Uentrop zu einer neuen kreisfreien Stadt Hamm zusammengeschlossen. Dies spiegelt sich in der dispersen Siedlungsstruktur wider.

In der Überlagerung der historischen Karte von 1805 mit der heutigen Siedlungsstruktur lässt sich ablesen, wie die damals in die Landwirtschaft eingebetteten Gehöfte und Dörfer vielfach die Ausgangspunkte des Stadtwachstums bildeten.

Diese Geschichte ist auch bewahrt in den vielfach erhaltenen historischen Dorfkernen und der Ringbebauung um die mittelalterlichen Kirchen.

Einige dieser Dorfkerne wurden jedoch infrastrukturell und verkehrlich überformt. Ist die historische baustrukturelle Qualität oftmals noch abzulesen, fehlt diese Qualität vielfach im Freiraum der Ortskerne. Die Umnutzung von Freiräumen als Parkplätze, der verkehrsgerechte Ausbau und die Lärmbelastung durch Hauptverkehrsstraßen und eine fehlende Gestaltung des öffentlichen Raumes werden der Bedeutung der Ortskerne als Orte der Identität oftmals nicht mehr gerecht.

⇒ *Die öffentlichen Räume in Verknüpfung mit der Bebauung und den privaten Freiflächen in den Ortskernen wieder als Lebens- und Kommunikationsorte der Bewohnenden und Bewohner zu qualifizieren, ist eine zentrale Herausforderung für die Freiraumentwicklung Hamms.*

Gleichzeitig gilt es, die einzelnen Stadtteile mit ihren Mitten nicht nur von innen, sondern auch von außen in ihrer Identität zu stärken. Daher wird es von besonderer Bedeutung sein, dass die Gliederung von Siedlungs- und Landschaftsstruktur deutlich ablesbar wird. Durch markante landschaftliche Zäsuren zwischen Stadtteilen kann dies erreicht werden.

⇒ *Übergänge zwischen Stadt und Landschaft sind nicht immer klar erkennbar. Stadtränder fransen teilweise aus. Die Gestaltung der Stadtränder kann die Erkennbarkeit der Ortslagen und die Qualität der Landschaft stärken.*

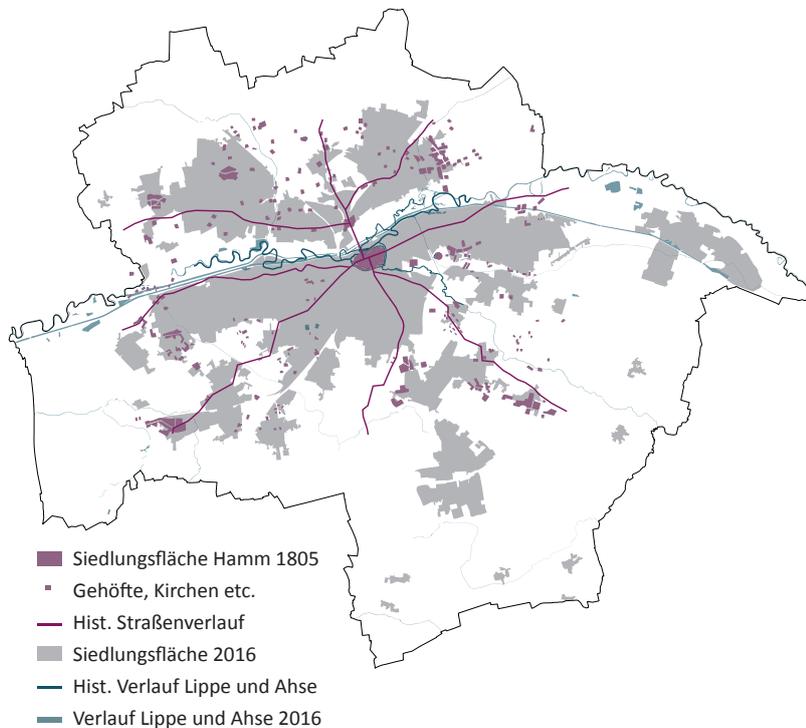


Abb. 33 Überlagerung der heutigen Siedlungsfläche mit der von 1805, Kartengrundlage: Entwicklung des Siedlungsraumes 1805, Stadt Hamm

• Historisch erhaltene Ortskerne

Rhynern, Bockum, Mark und Pelkum weisen eine historische Kirchenringbebauung auf. Die Bebauung des Kirchenringes hat durch die angrenzenden Wohnhäuser und die Verlagerung des Verkehrs auf die Ortsmagistralen heute einen sehr privaten Charakter. Nutzungsangebote, die die Funktionen einer lebendigen Ortsmitte übernehmen, fehlen meist. Diese historischen Ortskerne als Imageräger könnten durch die Schaffung von gemeinschaftlich nutzbaren Freiräumen wieder zu lokalen Kommunikationsorten werden.

• Verkehrlich überformte Ortskerne

In anderen Ortsteilen, wie Wiescherhöfen und Herringen, befinden sich zentral gelegene Stadtplätze, die jedoch größtenteils für den ruhenden Verkehr und nur temporär für Wochenmärkte als Stadtplätze genutzt werden. Hier sollte abgewogen werden, wie Flächen teilweise vom ruhenden Verkehr befreit und mit freiraumbelebenden Nutzungen angereichert werden können.

• Überplante und fehlende Ortskerne

In manchen Stadtteilen, wie Westtünnen, sind städtebaulich-freiräumlich keine zentralen Mitten mit Freiraumqualitäten vorhanden. In Werries ist der zentrale Ort durch ein Einkaufszentrum und großmaßstäbliche Parkplätze gänzlich vereinnahmt. Diese Ortskerne haben keine erkennbare Mitte.



Abb. 35 Überformter Ortskern Herringen



Abb. 36 Überformter Ortskern Wiescherhöfen - Parkplätze

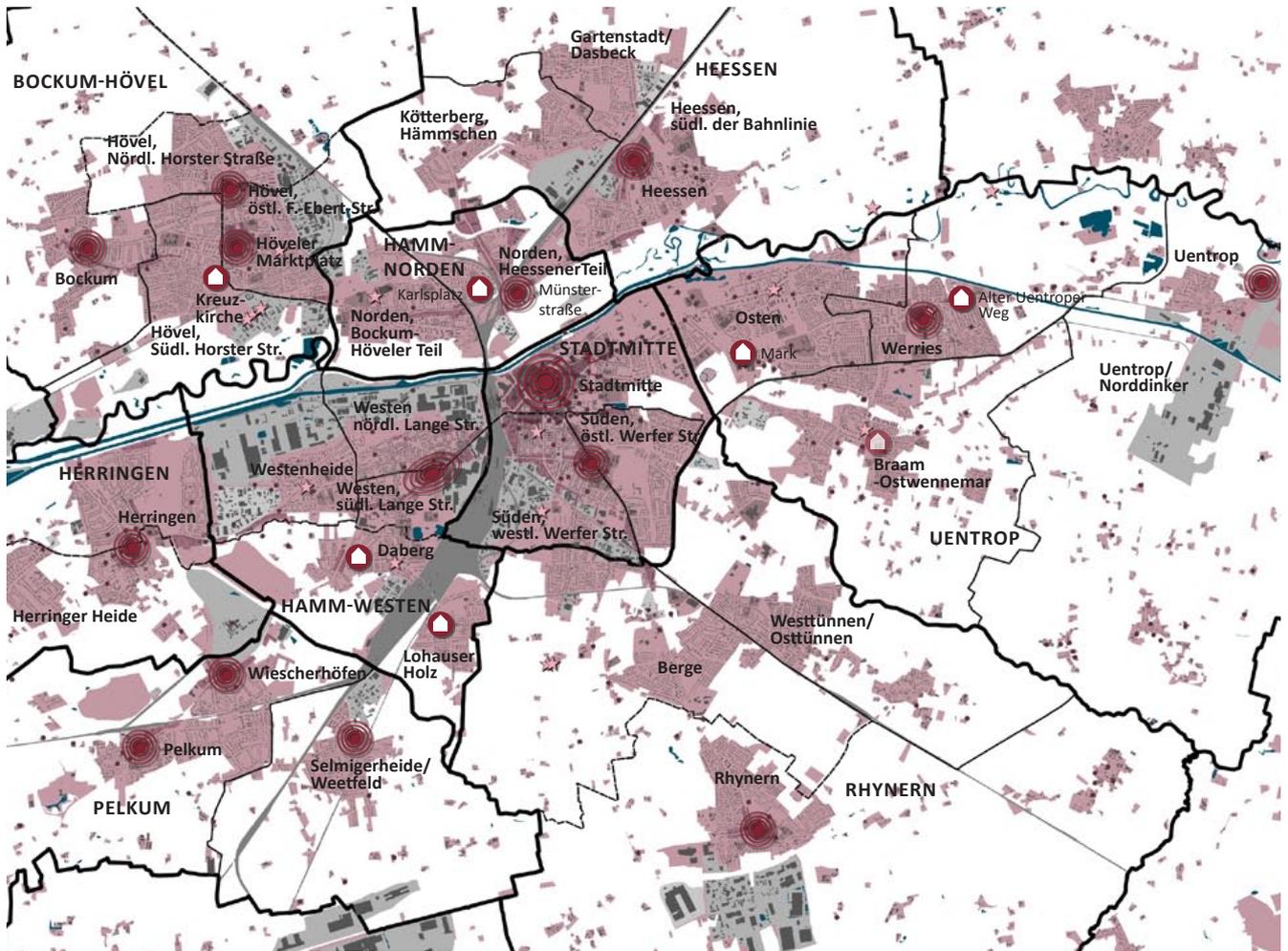


Abb. 34 Ortskerne in den Wohnbereichen der neun Sozialräume

- Funktionale und teilweise historische Kerne
- Städtebaulich-baukulturelle Kerne
- Turm
- Kulturgut
- Siedlungsstruktur, Wohn-Misch- und Kerngebiete
- Gewerbegebiete
- Gewässer
- Sozialräume Hamm
- Wohnbereiche Hamm
- Bahnanlagen

Grünvernetzung

Grünvernetzung Stadt und Landschaft

Im Flächennutzungsplan wird die Verknüpfung von landschaftlichen und städtischen Grünsystemen als ein wichtiges Ziel für die Freiraumplanung benannt (Stadt Hamm 2008, Flächennutzungsplan, S. 146 ff.). Projekte wie die Haldenkette und der Erlebensraum Lippeaue (siehe Kap. 2.1), welche die Landschaft auch für die Erholungsnutzung qualifizieren und besser an die Stadt anbinden, liefern wichtige Bausteine der Verknüpfung von Stadt und Landschaft.

Im Landschaftsraum wird das Freiraumsystem in der Darstellung des FNP durch regionale Grünzüge entsprechend den Abgrenzungen des RVR und wichtigen lokalen Grünverbindungen entlang der Ahse, Geithe und Geinegge gebildet.

Die in Kap. 2.1 (S. 14) verorteten Zielorte in der Landschaft sind weitere wichtige Elemente in der Grünvernetzung.

Neben den großräumigen städtischen Grünzügen kommt der lokalen Verknüpfung des Siedlungsraumes mit der Landschaft über Grünverbindungen eine besondere Bedeutung zu. Die kurzen Wege in die Landschaft stellen eine Qualität dar, die besonders aufgrund der Siedlungsstruktur von Hamm ein hohes Potential besitzt.

Lineare Infrastrukturen, wie übergeordnete Straßen und Schienen, aber auch großflächige Gewerbegebiete stellen Barrieren dar. Häufig fehlen „einladende“ und querende Wege. Projekte wie der WasserWeg Lippe der Naturfreunde NRW möchten durch die Ausweisung eines interaktiven Rundweges von der Innenstadt über die Geitheaue, den Geithewald, die Haarener Seen und die Lippeaue die Aufmerksamkeit und Wegweisung in die Landschaftsräume verbessern.

⇒ *Grünverbindungen und Wegenetze, mit denen stadträumliche und infrastrukturelle Barrieren überwunden werden, machen die Landschaft aus der Tiefe des Siedlungsraumes heraus erlebbar.*

Besondere Potentiale der Grünvernetzung bergen die Gewässersysteme. Die Erlebbarkeit der Gewässer ist teilweise eingeschränkt oder nicht gegeben. Uferbegleitende Wege und qualitätsvolle Aufenthaltsflächen fehlen in einigen Bereichen.

Als wichtiger planerischer Ansatz ist hier auch der Masterplan „Hamm ans Wasser“ aus dem Jahre 2004 zu nennen. Neben teilweise realisierten Einzelprojekten, wie dem Haarener Baggersee, zielte der Masterplan darauf ab, die Zugänglichkeit des Wasserraumes für die Bewohnerinnen und Bewohner zu verbessern. Auf der einen Seite stellt das Gewässerband aus Lippe und Datteln-Hamm-Kanal einen wichtigen Identitätsraum dar. Auf der anderen Seite wirkt es jedoch auch als räumliche Barriere zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtraum.

Eine bessere Verknüpfung der Nord- und Südseite thematisierte der Masterplan mit neuen Querungs- und Vernetzungsmöglichkeiten von Herringen bis nach Werries.

Die bessere Verknüpfung und Erlebbarkeit des Wasserraumes ist nach wie vor eine Chance für die Stadt Hamm. Die Neuordnung der Verknüpfungsbereiche mit den städtischen Grünzügen bietet Möglichkeiten für die Erholung im wohnungsnahen Bereich



Abb. 37 Der regionale Grünzug im Süden der Stadt kann besser an das Freiraumsystem der Stadt angebunden werden. Die unübersichtliche Situation aus Gewerbe, landschaftlichen Versatzstücken, Gleisen und Privatwegen bedarf einer Strukturierung.



Abb. 38 Der Deich der Ahse ist zur Zeit eine Barriere in den Grünverbindungen zwischen Stadtmitte und Osten. Der prägnante Deich mit Wirtschaftsweg könnte jedoch in die Grünverbindungen integriert werden.

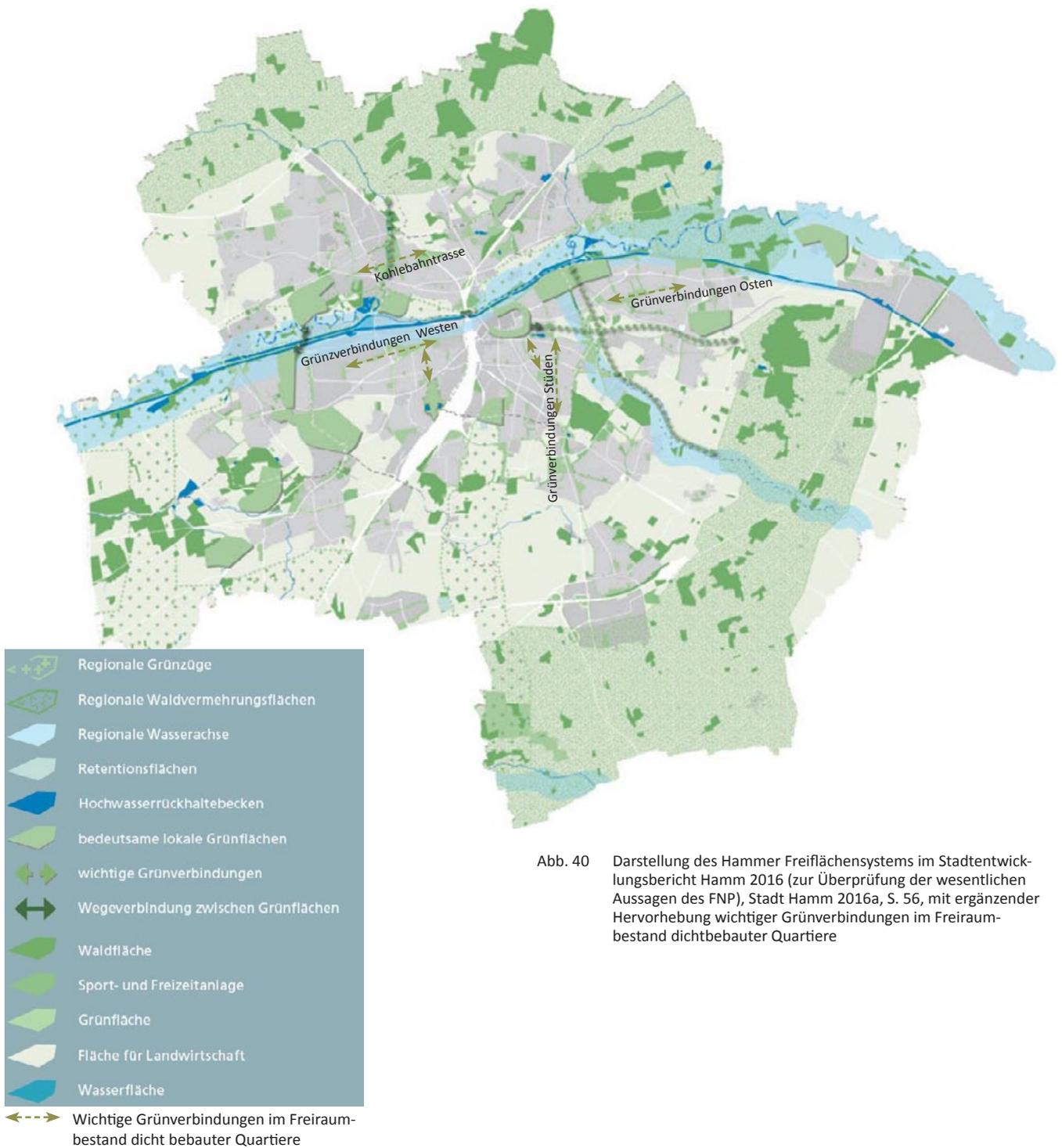


Abb. 40 Darstellung des Hammer Freiflächensystems im Stadtentwicklungsbericht Hamm 2016 (zur Überprüfung der wesentlichen Aussagen des FNP), Stadt Hamm 2016a, S. 56, mit ergänzender Hervorhebung wichtiger Grünverbindungen im Freiraumbestand dicht bebauter Quartiere



Abb. 39 Die Zugänge zum Datteln-Hamm-Kanal wie hier in Werries bedürfen einer besseren Verknüpfung und Lesbarkeit



Abb. 41 Eine durchgängige Grünverbindung wurde auf der ehemaligen Kohlebahntrasse im Hammer Norden realisiert

Grünvernetzung Quartiere

Für den Siedlungsraum und die Quartiere werden im Flächennutzungsplan „Sonstige Grünflächen“ dargestellt. Diese beinhalten gliedernde Grünzüge zwischen den Bezirken, Grünverbindungen im Stadtgebiet, Abstandsgrünflächen zwischen Wohn- und Gewerbegebieten bzw. entlang von lärmemittierenden Hauptverkehrsstraßen sowie städtebaulich wichtige Freiräume (vgl. Stadt Hamm, Stadtplanungsamt 2008, Begründung zum Flächennutzungsplan S. 148-149). Die bestehenden Grünverbindungen in den Quartieren (siehe Kap. 2.2, S. 17) wie sie im FNP dargestellt sind bilden wichtige Ausgangspunkte für die Weiterentwicklung und Verknüpfung.

Die Verbesserung der Grünvernetzung über Grünverbindungen zwischen den Quartieren erweist sich jedoch teilweise als schwierig. Unterschiedliche Eigentumsverhältnisse und ein Mix aus verschiedenen Freiraumkategorien erschweren die Umsetzung. Diese sind daher teilweise nur in Fragmenten als öffentliche

Freiräume mit durchgängigem Charakter vorhanden, etwa in den Grünverbindungen im Osten und im Westen.

Teilräumliche stadtplanerische Konzepte wie die städtebauliche Rahmenplanung Hamm Weststadt 2030 und das ISEK Werries - Im Osten was Grünes legen hier wichtige Grundsteine, da sie die Grünvernetzung als wichtige Bausteine der Stadtentwicklung in ihren Konzepten aufgreifen und in Plänen zur Grünvernetzung konkretisieren.

Es ist sinnvoll, diese Konzepte im Hinblick auf die großräumigen gesamtstädtischen Strukturen einzubetten.

⇒ *Der „Masterplan Freiraum“ steht vor der Herausforderung, sowohl die großräumigen Grünverbindungen als auch die Grünverbindungen der Quartiere in Hinblick auf ihre Machbarkeit sowie in Hinblick auf ein durchgängiges städtisches Netz weiterzuentwickeln.*



Beispiel Grünvernetzung in der Hammer Weststadt

Im Hammer Westen wurde auf bestehende Defizite mit einem „Integrierten Handlungskonzept“ und einer „Städtebaulichen Rahmenplanung Hamm Weststadt 2030“ (Stadt Hamm 2016) reagiert. Die Planung umfasst auch ein Konzept zur Aufwertung und besseren Vernetzung des Nord-Süd- und Ost-West-Grünzuges. Die Grünzüge erhalten ein durchgängiges Fuß- und Radwegenetz, das unter Einbezug bestehender Grünflächen und Alleen ein durchgängiges Grünnetz schafft, das auch die Lippe und den Schnellradweg RS 1 anbinden soll. Das Konzept ist eine wertvolle lokale Grundlage für die Grünvernetzung.

Abb. 42 Städtebauliche Rahmenplanung Hamm Weststadt 2030, Stadt Hamm 2016c

Straßenraum als Freiraum und Bewegungsraum

Auch wenn der Radanteil mit 19% vergleichsweise hoch ist für eine Stadt dieser Größenordnung, so zeigt der Blick auf den PKW-Anteil von 56%, dass hier noch wichtige Weichen in Richtung neuer Mobilitätskonzepte gestellt werden sollten (vgl. Stadt Hamm, Stadtplanungsamt 2018, Verkehrsbericht S. 15). Die Stadt Hamm hat den Ruf einer fahrradfreundlichen Stadt. Mit einem hierarchisierten System aus beschilderten Hauptrouten, Sammelrouten und Ortsteilverbindungen gibt es ein umfangreiches Radwegesystem. Dazu kommen Freizeitwege wie die Römer-Lippe-Route und der Werseradweg. Während der Ortsbereisung wurde jedoch festgestellt, dass die Fahrradinfrastruktur in die Jahre gekommen ist und nicht immer aktuellen Standards entspricht. Besonders auf den beschilderten Hauptrouten (gleichzeitig die wichtigsten Stadtstraßen) sind die Radwege sehr schmal und werden z.T. auf den Fußgängerwegen geführt. Mit dem RS1 wird eine übergeordnete Fahrradinfrastruktur geschaffen, die das Radfahren auch für den Alltagsverkehr über weitere Strecken attraktiver machen soll. Hier kann die Stadt Hamm anknüpfen. Mit der Zunahme der Bedeutung für die Alltagswege wird es auch wichtiger, die Orte der Arbeit in den Gewerbe- und Industriegebieten besser anzubinden.

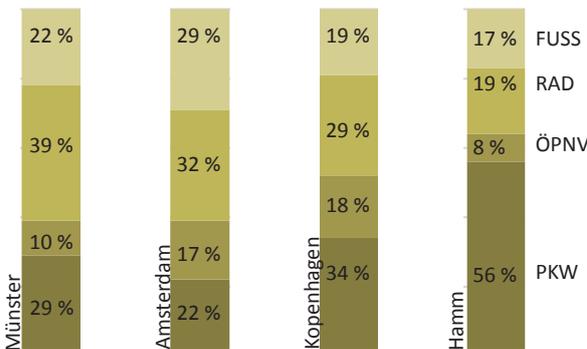


Abb. 43 Modal Split von Hamm im Städtevergleich

- ⇒ Die beschilderten Hauptrouten stellen die direktesten Verbindungen der einzelnen Stadtteile in Hamm dar. Diese für den Alltagsverkehr des Radfahrens attraktiver zu machen, stellt eine besondere Herausforderung dar. Die Hauptrouten, die häufig den großen Magistralen folgen, haben in Bezug auf Sicherheit, Fahrkomfort und Fahrerlebnis in ihrer Gestaltqualität Defizite.
- ⇒ Der Ausbau der Radrouten ist eng verknüpft mit den Qualitäten der Freiräume in der Stadt. Radwegeplanung und Freiraumgestaltung werden in der Planung noch nicht optimal aufeinander abgestimmt.

Obwohl der Straßenraum Teil des alltäglichen Lebensraumes ist, sind die Aufenthaltsqualitäten oft mangelhaft und eine angemessene Grünausstattung fehlt. Viele der Stadtmagistralen sind historische Alleen, die früher baumbestanden waren, davon zeugen noch die Namen wie Alleestraße, Ahornallee und Ostenallee.

- ⇒ An das historische Erbe der Alleen könnte die Stadt in Zukunft wieder anknüpfen.



Abb. 45 Schmale Radspur für Radfahrer, Fangstraße, Herringen



Abb. 44 Zu schmaler Radweg, Wilhelmstraße, Hamm-Westen



Abb. 46 Straßenprägender Alleebestand Rautenstrauchstraße, Bockum-Hövel

Stadt-Landschafts-Ränder

Ein besonderes Augenmerk erfordern die Stadt-Landschafts-Ränder. Aus dem speziellen Siedlungsmuster der Stadt Hamm mit sieben Stadtbezirken ergibt sich eine ganz besondere freiräumliche Situation: Die Landschaft legt sich als Ring um den Siedlungsbereich. Die schmetterlingsartige Form der Siedlungsfläche bedingt besonders lange lineare Übergangszonen zwischen Bebauung und Landschaft. Somit wohnen überdurchschnittlich viele Bewohnerinnen und Bewohner in unmittelbarer Nähe zu angrenzenden Landschaftsräumen. Insgesamt 250 km Siedlungsränder weist das Stadtgebiet auf.

Die Ränder sind Kontaktzonen zwischen Stadt und Landschaft und wirken wie „Visitenkarten“. Sie zeigen häufig weit sichtbar die Wertschätzung der Landschaft. Im Flächennutzungsplan werden Grünflächen zwischen Bebauung und landwirtschaftlicher Fläche dargestellt, um Pflanzungen vor Einfamilienhausreihen im Übergang zur Landschaft zu ermöglichen.



Abb. 47 Plan der Stadtränder, Kontaktzonen mit der Landschaft
Abb. 48 Darstellung grüner Stadtränder im FNP, Stadt Hamm 2008

Neben Defiziten in der Ortsrandgestaltung finden sich gute Beispiele wie die Neubebauung im Hammer Westen am Liboriusweg. Diese orientiert sich in ihrem Siedlungsrand an einem vorhandenen Grabensystem und nutzt dieses gleichzeitig zur lokalen Regenwasserretention.

Harte Kanten, Schuppen, Garagen und eine heterogene Bebauung an den Stadt-Landschafts-Rändern können durch die Gestaltung von Vordergrund und Hintergrund und die Herstellung von Sichtbezügen aufgewertet werden.

- ⇒ *Im Stadtgebiet finden sich eine Vielzahl von geplanten Wohnbauflächen, so dass in den nächsten Jahren Siedlungsränder neu entstehen.*
- ⇒ *Besonders bei der Planung von neuen Bauvorhaben können Planungsprozesse genutzt werden, um Siedlungsränder zu gestalten.*



Abb. 49 Oben: Best practice Stadt-Landschafts-Rand mit naturnahem Graben am Neubaugebiet Liboriusweg
Abb. 50 Unten: Nicht landschaftlich integrierter Ortsrand in Daberg



Aussagen des LANUV zur klimatischen Belastung

Siedlung: thermische Situation

- sehr ungünstig
- ungünstig
- weniger günstig
- günstig

Grün: Bedeutung Ausgleichssituation

- gering
- mittel/hoch
- sehr hoch

Abb. 51 Thermische Situation nach Fachinformationssystem Klimaanpassung (LANUV 2018 - Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW) sowie Luftleitbahnen und Filterfunktionen des Waldes nach Bestand und Leitthemen Klimaschutz und Lufthygiene des UEP Ausgleichs-Zielflächenkonzeptes zum FNP Hamm 2008

Aussagen zum Klimaschutz des UEP Ausgleichs-Zielflächenkonzeptes zum FNP

- III > Freihalten der Luftleitbahnen
- I > Sicherung der Luftaustauschfunktion in der Lippeaue
- > Filterfunktion des Waldes

Klimaanpassung

Laut Prognosen des Klimaatlas NRW wird Hamm bis zu 10-15% weniger Niederschlag, dafür etwas häufiger Starkregenereignisse und bis zu 20 heiße Tage mehr (> 30°C) in der Periode 2071-2100 (Vergleichszeitraum 1971-2000) haben (vgl. LANUV 2018, Fachinformationssystem Klimaanpassung). Vor diesem Hintergrund wird in der Stadt Hamm aktuell zum Thema Klimaanpassung das Klimafolgenanpassungskonzept erstellt. Das Zusammenfallen von trockenen und heißen Tagen über längere Zeitspannen (Dryspells) führt zu Belastungen, da dann kein Wasser mit Kühleffekten über Vegetation und Boden verdunsten kann. Die räumliche thermische Situation zeigt, dass besonders die Siedlungsbereiche mit einer dichten Stadtstruktur von hoher Hitzebelastung betroffen sein werden. Diese Quartiere sind auf den Luftaustausch durch Luftleitbahnen angewiesen, da im Quartier selber aufgrund von fehlenden Grünstrukturen kaum Frischluft erzeugt wird. Die Aussagen zum Klimaschutz des UEP Ausgleichs-Zielflächenkonzeptes zum FNP 2008 weisen fünf gesamtstädtische Luftleitbahnen aus, die über die

Landschaftssysteme und über die Gleisanlagen den Luftaustausch in der Stadt fördern und die dementsprechend freigehalten werden sollten.

Auf quartiersmaßstäblicher Ebene können Freiraumstrukturen dazu beitragen, die lokale mikroklimatische Situation zu verbessern und Hitzeeffekte abzufedern. Flächenentsiegelung mindert den Hitzestau. Mit der Anlage von Grün- und Dachflächen kann zur Kühlung der Stadt beigetragen werden.

Auch die Zunahme der Starkregenereignisse stellt die Stadt vor Herausforderungen. Mit der Erstellung einer Fließwegkarte ist der erste Schritt getan. Sie macht deutlich, wo überflutungsgefährdete Bereiche bei Starkregenereignissen in der Stadt liegen.

- ⇒ *Die Grünstruktur der Stadt stellt ein großes Potential dar, um einen Beitrag zur hitzeangepassten und wassersensiblen Stadtentwicklung beizutragen. Grünflächen kühlen und halten Wasser zurück. Mit dem Stadtgrün können schattige Orte des Wohlfühlens geschaffen werden. Dies bietet gleichzeitig die Chance, Klimaanpassung und attraktive Freiraumgestaltung Hand in Hand zu entwickeln.*

3.3 ZUSAMMENFASSUNG - STÄRKEN, SCHWÄCHEN, POTENTIALE

Die Freiraumentwicklung in der Stadt Hamm unterliegt zahlreichen Herausforderungen. Wichtig ist die Verknüpfung globaler Herausforderungen wie Klimawandel, Mobilitätswende, Reduzierung des Flächenverbrauchs und Sicherung der Freiraumversorgung und -qualität mit lokalen Gegebenheiten, um städtische Räume zukunftsfähig zu gestalten.

Räumliche Schwerpunkte werden in der zusammenfassenden Analysekarte dargestellt. Hier sind auch die Ergebnisse aus dem Akteurs-Workshop dargestellt.

In der tabellarischen Übersicht werden die ermittelten Schwächen und Stärken sowie die jeweiligen Potentiale und Herausforderungen für die Freiraumentwicklung zusammengefasst.

Stärke	Schwäche	Potentiale und Herausforderungen
Freiraumstruktur und Freiraumversorgung		
<ul style="list-style-type: none"> Hamm verfügt über vielfältige große Stadtparks und öffentliche Grünflächen mit zentraler Bedeutung für die lokale Freiraumversorgung und für die Gesamtstadt. Die historischen Ringanlagen repräsentieren die prägende innerstädtische Freiraumstruktur. Weitere Freiraumelemente wie eine kleinere Anzahl von Quartierparks und Plätzen, Freiräume der Ortskerne, einige Grünverbindungen, grüne Straßen, wohnungsbezogenes Grün und zweckgebundenes Grün vervollständigen die Freiraumstruktur. Von den zahlreichen Konversionsflächen sind noch zwei vorhanden. 	<ul style="list-style-type: none"> Freiraumunterversorgte Bereiche befinden sich besonders in den innerstädtischen Gebieten mit hohen Dichten (Hamm Mitte und Hamm West) sowie parziell in Uentrop, Bockum-Hövel und Heessen. 	Freiraumdefizite können ausgeglichen werden durch: <ul style="list-style-type: none"> Sicherung und Weiterentwicklung der großen Parkanlagen Schaffung von neuen Freiräumen in unterversorgten Bereichen Verbesserung der Verknüpfung und Zugänglichkeit des Landschaftsraumes mit den Quartieren
	<ul style="list-style-type: none"> Hamm verfügt über eine vergleichsweise geringere Anzahl an öffentlichem Quartiersgrün wie Stadteilparks und Plätzen. 	
	<ul style="list-style-type: none"> Teilweise bestehen Defizite in der Versorgung mit Spielflächen, besonders in dicht bebauten Innenstadtbezirken. 	<ul style="list-style-type: none"> Strategien der gleichzeitigen städtebaulichen und freiräumlichen Planung und Entwicklung in neuen Quartieren Aktivierung von Freiraumpotentialen im Rahmen von Konversionsprozessen in Bereichen mit Bedarf an Neuordnung
	<ul style="list-style-type: none"> Wachstumsdruck: Steigender Wohnraumbedarf erschwert ggf. die Sicherung der Freiraumversorgung. 	
Sport und Bewegungskultur		
<ul style="list-style-type: none"> Die Bewegungskultur wird mit einer Vielzahl von Angeboten für den organisierten Freizeitsport gefördert. Die Versorgung mit Sportplätzen ist knapp ausgeglichen und der Bedarf wird sich in Zukunft eher verringern. Die Gestaltung einer sportfördernden Stadtlandschaft wird mit neuen Orten für den Trendsport und Strecken für den Individualsport forciert. 	<ul style="list-style-type: none"> Formell ausgewiesene Sporträume werden nur teilweise den Ansprüchen und Bedürfnissen der sporttreibenden Bevölkerung gerecht. Größere Sportareale sind meist durch Einzäunungen und Abgrenzungen nicht öffentlich zugänglich und in ihrer Gesamtstruktur nicht als vielfältig nutzbares Freiraumensemble geplant/nutzbar. 	Freiräumliche Qualifizierung der großen Sportareale durch integrierte Planung als nutzungs-offene Sportparks
	<ul style="list-style-type: none"> Wassersportvereine entlang von Lippe und Datteln-Hamm-Kanal nutzen die Gewässer für sportliche Aktivitäten. 	

Stärke	Schwäche	Potentiale und Herausforderungen
Identität der Ortskerne		
<ul style="list-style-type: none"> Historische Ortskerne sind in der polyzentralen Siedlungsstruktur identitätsprägende Ankerpunkte öffentlicher Freiraumkultur. 	<ul style="list-style-type: none"> Viele der Ortskerne sind infrastrukturell und verkehrlich überformt. In manchen Ortskernen fehlen Freiraumqualitäten. 	<ul style="list-style-type: none"> Zahlreiche Ortskerne mit einem Potential für die Vitalisierung und Aufwertung der Freiräume
Grünvernetzung		
<ul style="list-style-type: none"> Kurze Wege in die Landschaft sind eine besondere Freiraumqualität in Hamm. Projekte der besseren Vernetzung von Siedlungsraum und Landschaftsraum wie die Haldenkette und der Erlebensraum Lippeau werden in Hamm auf den Weg gebracht. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Verknüpfung des Siedlungsraumes mit der Landschaft und den spezifischen Zielorten zur Verbesserung der Freiraumversorgung wird teilweise durch infrastrukturelle Barrieren oder das Fehlen einladender querender Wege erschwert. 	<ul style="list-style-type: none"> Grünverbindungen und Wegenetze als Bindeglieder zwischen Landschaft und Siedlungsraum erlebbar machen Potential der besseren Verknüpfung und Neuordnung der Grünverbindungen zwischen Stadt und Landschaft und den Quartieren
<ul style="list-style-type: none"> Die Gewässersysteme aus Lippe, Datteln-Hamm-Kanal, Ahse und Geithe sowie den kleineren Zuflüssen sind identitätsprägende Landschaftsräume, die als grüne Finger die Landschaft in den Siedlungsraum ziehen. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Erlebarkeit der Gewässer ist teilweise eingeschränkt oder nicht gegeben. Uferbegleitende Wege und qualitätsvolle Aufenthaltsflächen fehlen in einigen Bereichen. 	<ul style="list-style-type: none"> Bessere Verknüpfung und Erlebarkeit des Wasserraumes als wichtige Bausteine in der Grünvernetzung
<ul style="list-style-type: none"> Bestehende Grünverbindungen in den Quartieren sind ein wichtiges Element in der Freiraumstruktur von Hamm. Planerische Verankerung im FNP als gliedernde Grünzüge und teilweise Weiterentwicklung in teilräumlichen Planungen. 	<ul style="list-style-type: none"> Unterschiedliche Eigentumsverhältnisse und ein Mix aus verschiedenen Freiraumkategorien erschweren die Umsetzung der im FNP dargestellten gliedernden Grünzüge. 	<ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklung der Grünverbindungen in Hinblick auf Machbarkeit und ein durchgängiges städtisches Netz
Straßenraum als Freiraum und Bewegungsraum		
<ul style="list-style-type: none"> Der Radanteil ist in Hamm mit 19 % hoch, Hamm wird auch als Fahrradstadt beschrieben. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Fahrradinfrastruktur ist teilweise in die Jahre gekommen und erfüllt nicht heutige Standards. Die Orte der Arbeit, die großen Gewerbegebiete sind schlecht mit dem Rad angebunden. 	<ul style="list-style-type: none"> Weiterer Ausbau der Fahrradinfrastruktur im Sinne klimafreundlicher Mobilität
<ul style="list-style-type: none"> Mit dem System der beschilderten Haupt- und zahllosen Freizeitwegen ist eine Grundstruktur für den Radverkehr geschaffen worden. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Hauptrouten, die häufig den großen Magistralen folgen, haben in Bezug auf Sicherheit, Fahrkomfort, Fahrerlebnis und ihrer Gestaltqualität Defizite. 	<ul style="list-style-type: none"> Die enge Abstimmung von Radwegeplanung und Freiraumgestaltung als wichtiger Beitrag zur Mobilitätswende und zur Freiraumqualität
<ul style="list-style-type: none"> Viele der Stadtmagistralen sind historische Straßen, die früher Alleen waren. Heute finden sich noch vereinzelt Alleebaumbestandene Straßen. 	<ul style="list-style-type: none"> Viele der historischen Alleen verfügen heute über keinen durchgängigen Baumbestand mehr. 	<ul style="list-style-type: none"> Planerische Anknüpfung an das historische Erbe der Alleen bei der Neugestaltung der Magistralen
Stadt-Landschafts-Ränder		
<ul style="list-style-type: none"> Es finden sich gute Beispiele der Gestaltung von Rändern als Kontaktzone zwischen Stadt und Landschaft. 	<ul style="list-style-type: none"> Teilweise sind die Ortsränder nicht landschaftlich integriert. 	<ul style="list-style-type: none"> Landschaftliche Integration und Gestaltung der Ränder im Rahmen von städtebaulichen Entwicklungen
Klimaanpassung		
<ul style="list-style-type: none"> Fünf gesamtstädtische Luftleitbahnen fördern über die Landschaftssysteme und über die Gleisanlagen den Luftaustausch in der Stadt. Die Stadt Hamm hat das Thema Klimaanpassung auf die politische Agenda gesetzt und erstellt derzeit ein Klimafolgenanpassungskonzept. 	<ul style="list-style-type: none"> Für Hamm ist die Abnahme des Niederschlags um 10-15%, häufigere Starkregenereignisse und bis zu 20 mehr heiße Tage (> 30°C) in der Periode 2071-2100 (Vergleichszeitraum 1971-2000) prognostiziert. Die thermische Situation ist in den hochverdichteten Bereichen, besonders in Hamm-Mitte, im Hammer Westen und in Bockum-Hövel, ungünstig bis sehr ungünstig und führt zur Hitzebelastung in heißen Sommern. 	<ul style="list-style-type: none"> Freihaltung der gesamtstädtischen Luftleitbahnen Hitzeangepasste und wassersensible Stadtentwicklung über die Grünstrukturen der Stadt realisieren - Grünflächen speichern Wasser und kühlen Klimaanpassung und attraktive Freiraumgestaltung Hand in Hand entwickeln, z.B. durch die Schaffung schattiger Orte des Wohlfühlens

4 RÄUMLICHE LEITTHEMEN UND STRUKTURKONZEPTE

Aus den Analysen, der Beteiligung der TöB, den Hinweisen aus dem Workshop mit Schlüsselakteuren sowie der zusammenfassenden Bewertung der Stärken, Schwächen und Potentiale werden in Kapitel 4 Räumliche Leitthemen und Strukturkonzepte entwickelt.

Übergeordnetes räumliches Konzept (Kapitel 4.1)

Das übergeordnete räumliche Konzept stellt den Zusammenhang zwischen den übergeordneten Freiräumen der Landschaft mit den Freiräumen der Stadt her.

Räumliche Leitthemen und Strukturkonzepte (Kapitel 4.2 - 4.4)

Der Masterplan Freiraum gliedert sich in seinem Konzeptteil in drei räumliche Leitthemen und Strukturkonzepte. Die räumlichen Leitthemen werden mit Zielen unterfüttert und definieren somit die Handlungsfelder der Freiraumentwicklung, machen

Vorgaben für nachfolgende Planungen und ermöglichen die Umsetzung von Einzelprojekten. Am Ende eines Leitthemas wird das jeweilige Strukturkonzept dargestellt. Die räumlichen Leitthemen des Masterplans Freiraum sind:

- Grün-blaues Netz
- Freiräume und Nutzungen
- Ortskerne, Siedlungen und Magistralen

Strategische Leitthemen

Neben den räumlichen Leitthemen werden drei weitere strategische Leitthemen formuliert (Kapitel 5). Sie greifen aktuelle, übergeordnete Herausforderungen für die Freiraumentwicklung auf. Die drei strategischen Leitthemen des Masterplans Freiraum sind:

- Klimaangepasste Stadt
- Artenvielfalt und Biotopverbund
- Alltagsmobilität - Nahmobilität

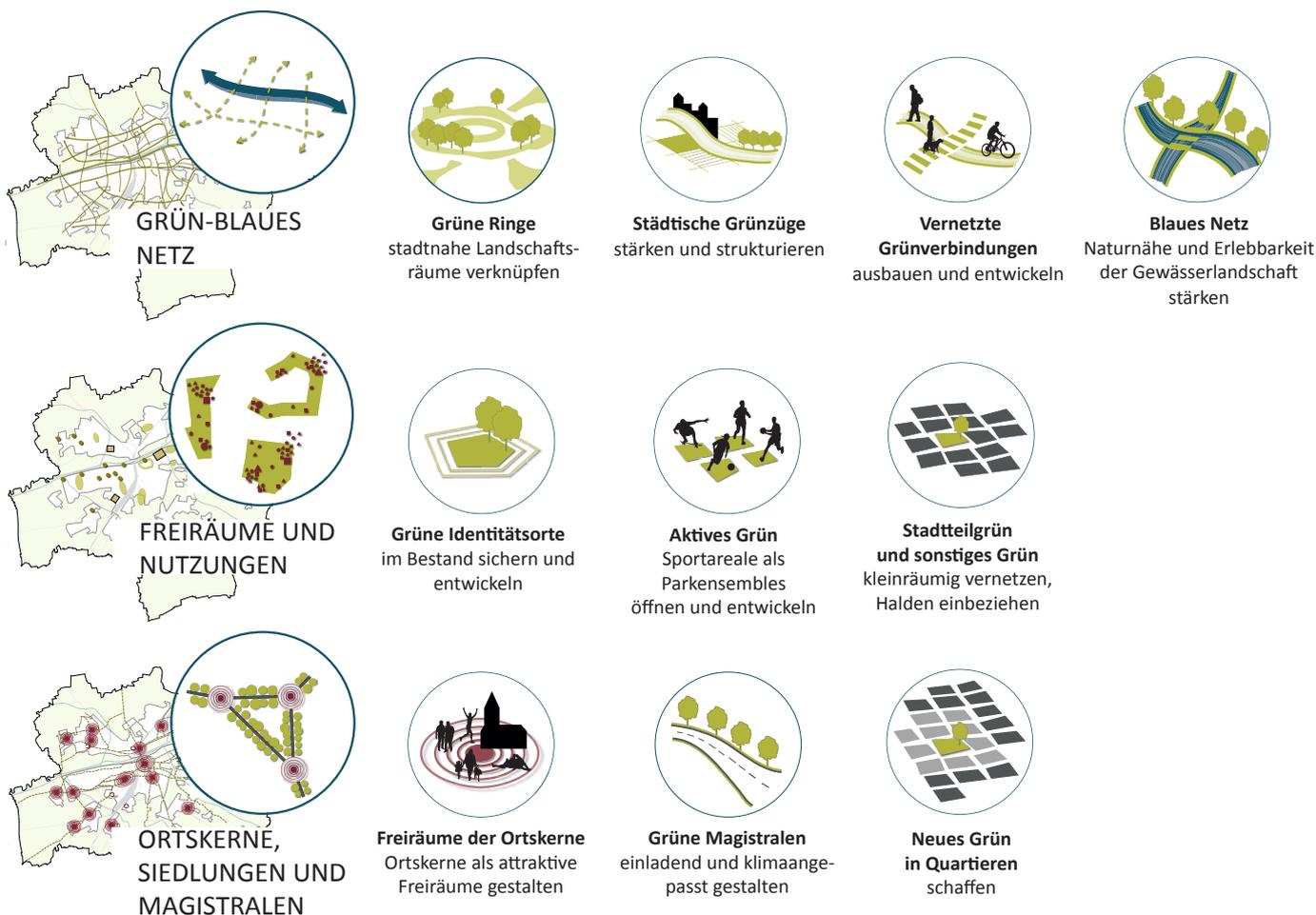


Abb. 53 Die drei räumlichen Leitthemen des Masterplans Freiraum

4.1 ÜBERGEORDNETES RÄUMLICHES KONZEPT

Das übergeordnete räumliche Konzept stellt den Zusammenhang zwischen den übergeordneten Freiräumen der Landschaft mit den Freiräumen der Stadt her. Es macht die Grundzüge der zukünftigen Freiraumstruktur der Stadt Hamm deutlich. Es gliedert sich in:

- **Äußere Landschaften**
- **Städtische Grünzüge**
- **Grüner Ring**
- **Innerstädtische Ringanlagen**

Die äußeren Landschaften, die städtischen Grünzüge und der Grüne Ring sind teilweise mit den regionalen Grünzügen des RVR identisch. Diese wurden ergänzt, um die gesamte Flächenkulisse mit abzudecken.

Äußere Landschaften

Die landwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaften der äußeren Landschaften weisen aufgrund der Geomorphologie, der Topografie, der Bodenqualitäten, der Gewässerläufe, der Waldarmut und Landnutzungen unterschiedliche Eigenarten und Qualitäten auf. So unterscheiden sich z.B. die Bördelandschaft mit sehr fruchtbaren Böden und die Lippeaue deutlich. Sie bilden einen äußeren grünen Ring von Landschaften, die über die städtischen Grünzüge und der Haldenkette bis in die Stadt hineinwirken.

Städtische Grünzüge

Die Städtischen Grünzüge setzen das System der Äußeren Landschaften in die Stadt fort und ergänzen das System der regionalen Grünzüge, die große Teile der Äußeren Landschaften umfassen. Sie gliedern die Stadtstruktur, tragen zur Ablesbarkeit der Stadtteile bei und sind neben ihren übrigen Freiraumfunktionen stadtnahe, der Erholung dienende Landschaftsräume.

Die Städtischen Grünzüge erfüllen vielfach wichtige klimatische Funktionen als Luftleitbahnen (Stadt Hamm 2008, UEP Ausgleichs-Zielflächenkonzept zum FNP Hamm). In Anbetracht der ungünstigen thermischen Situation in der Hammer Innenstadt (vgl. Kap. 3.2, S. 33) kommt ihnen eine besondere Bedeutung in gesamtstädtischen Klimaanpassungsstrategien zu.

Grüner Ring

Ein Grüner Ring aus stadtnahen Freiräumen umschließt die innenstadtnahen Siedlungsbereiche der Stadt Hamm. Die landschaftlichen Qualitäten im grünen Ring bieten Chancen für eine Stärkung als Naherholungsraum.

Innerstädtische Ringanlagen

Die Ringanlagen um die Altstadt stellen eine charakteristische Freiraumstruktur der Stadt Hamm dar. In bestimmten Abschnitten ist diese mit hoher Qualität deutlich erlebbar.

Durch den Altarm der Ahse im Osten und die Kontaktzone mit dem Datteln-Hamm-Kanal sind die innerstädtischen Ringanlagen sowohl mit den städtischen Grünzügen, dem grünen Ring als auch mit dem regionalen Grünzug der Lippeaue verbunden. Durch Projekte wie die freiräumliche Aufwertung der Kanalkante und dem Erlebensraum Lippeaue wird der innerstädtische Raum mit dem landschaftlichen Raum freiräumlich verknüpft.

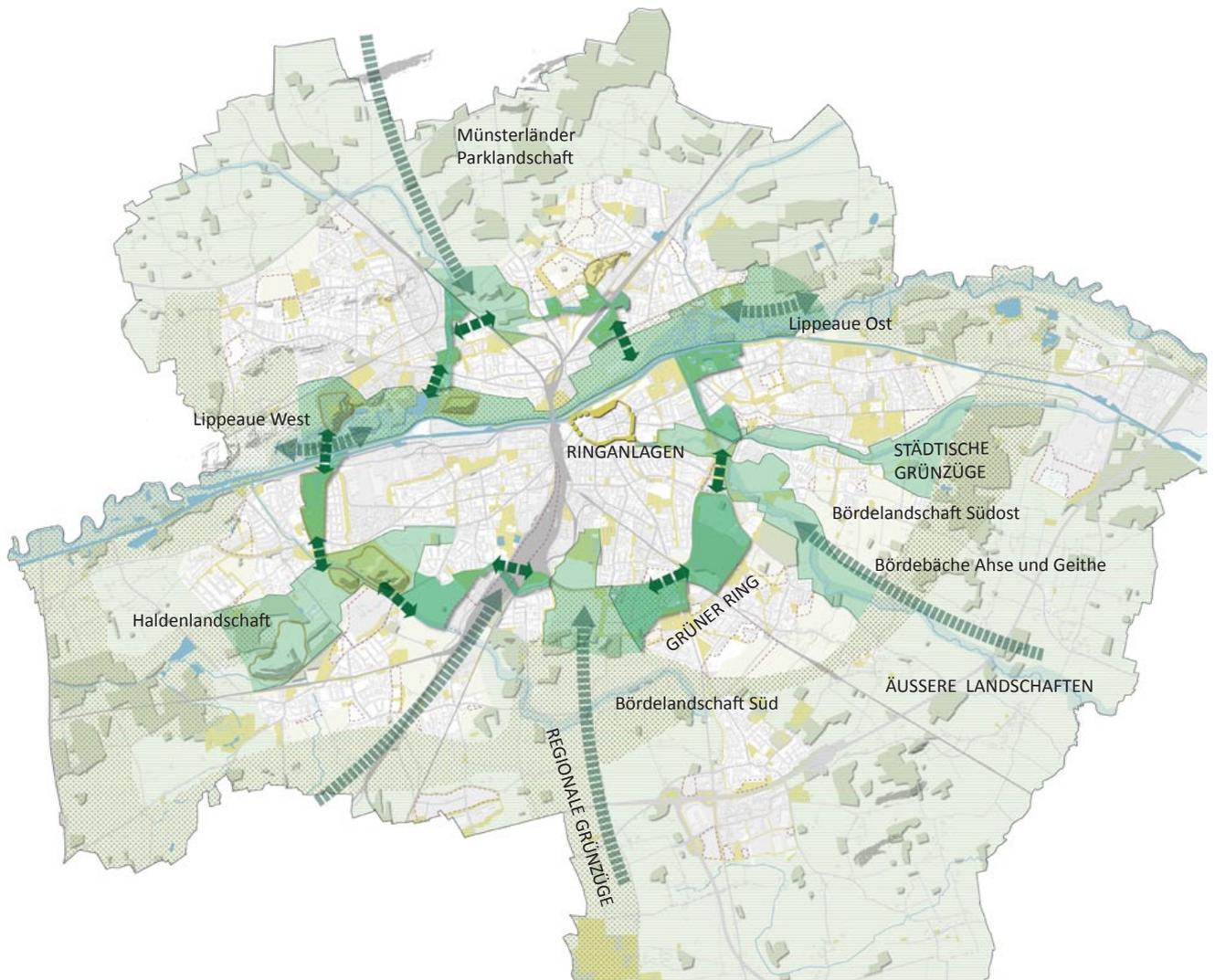
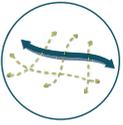


Abb. 54 Übergeordnetes räumliches Konzept





4.2 GRÜN-BLAUES NETZ



Abb. 55 Perspektive Grünverbindungen

Die Grundstruktur des Freiraumsystems der Stadt Hamm wird als ein grün-blaues Netz entwickelt.

Es verbindet über ein System aus grünen Ringen und städtischen Grünzügen - vielfach entlang der Gewässerstrukturen - viele bedeutsame städtische Freiräume und Landschaftsräume miteinander.

Ein Bewegungsnetz aus gesamtstädtischen Grünverbindungen für Fuß- und Radverkehr wird in dieses grün-blaue Netz integriert.

4.2.1 RÄUMLICHES LEITTHEMA

Entsprechend den folgenden vier Leitideen soll das Leitthema des grün-blauen Netzes zukünftig entwickelt werden:



Städtische Grünzüge
stärken und strukturieren

Die Städtischen Grünzüge setzen das System der Äußeren Landschaften in die Stadt fort und ergänzen das System der regionalen Grünzüge auf städtischer Ebene. Sie gliedern als stadtnahe Landschaftsräume die Stadtstruktur und werden gesichert und weiterentwickelt. Überlagert wird das System der Städtischen Grünzüge durch klimatisch wirksame Luftleitbahnen.



Vernetzte Grünverbindungen
ausbauen und entwickeln

Ein Netz aus übergeordneten Grünverbindungen wird ausgebaut und entwickelt, sodass die Orte des Wohnens, bedeutsame Freiräume, Zielorte der Landschaft und die übergeordneten Alltagsziele auf angenehmen Wegen optimal miteinander vernetzt werden. Mit den vielen unterschiedlichen Freiräumen entlang dieser Verbindungen entsteht ein kleinteiliges Freiraumsystem.



Grüne Ringe
stadtnahe Landschaftsräume und innerstädtische Freiräume der Ringanlagen verknüpfen

Die innerstädtischen Ringanlagen werden als Qualität gesichert und weiter gestärkt. Die einzelnen Bestandteile sollen besser verknüpft werden. Darüber hinaus wird ein Grüner Ring als Freiraumverbund um die Kernstadt herum entwickelt. Barrieren werden abgebaut und Lücken geschlossen. Die Städtischen Grünzüge werden als stadtnahe Landschaftsräume durch den Grünen Ring miteinander vernetzt.



Blaues Netz
Naturnähe und Erlebbarkeit der Gewässerlandschaft stärken

Die Gewässer der Stadt Hamm tragen zur Unverwechselbarkeit des Orts- und Landschaftsbildes bei. Die Naturnähe und Erlebbarkeit der Gewässerlandschaft wird durch Renaturierung, Zugänge und begleitende Wege unter Berücksichtigung der ökologischen Empfindlichkeiten und der nicht zu beeinträchtigenden Funktionalität der Hochwasserschutzanlagen gestärkt. Neue Freiräume an der Schnittstelle zwischen Gewässer und Stadt stärken die Erlebbarkeit der Gewässer.

4.2.2 ZIELE

Städtische Grünzüge

Die Städtischen Grünzüge setzen als „Grüne Finger“ das System der Äußeren Landschaften in die Stadt fort und gliedern als stadtnahe Landschaftsräume die Stadtstruktur. Sie bilden mit dem Grünen Ring einen Freiraumverbund. Die Städtischen Grünzüge stellen einen für die Bevölkerung bedeutsamen landschaftlichen Erholungsraum dar. Sie bestehen zum überwiegenden Teil aus landwirtschaftlichen Flächen und Wald. Die Freizeit- und Erholungsnutzungen werden daher mit den übrigen Nutzungen wie Land- und Forstwirtschaft oder Naturschutz in Einklang gebracht.

- Die Städtischen Grünzüge sollen als die Stadt gliederndes Freiraumsystem gesichert und weiterentwickelt werden.
- Die Luftleitbahnen sind aufgrund ihrer klimatischen Funktion, insbesondere als Kalt- und Frischluftbahnen zu sichern und weiterzuentwickeln. Barrieren sollen vermieden werden.
- Sie sollen für die Freizeit- und Erholungsnutzung aufgewertet und erkennbar gemacht werden.
- In die Städtischen Grünzüge sollen, soweit möglich und sofern aus ökologischen, landwirtschaftlichen und forstlichen Gründen sinnvoll, Maßnahmen des Naturschutzes und der Waldvermehrung gelenkt werden.
- In der Siedlungsentwicklung ist in den städtebaulichen Planungen Bezug zu nehmen auf die Städtischen Grünzüge. Insbesondere sind Zugänge für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen und an das vorhandene Wegenetz anzubinden.
- Die Maßnahmen sind je nach Betroffenheit mit den Fachplanungen, insbesondere für Naturschutz, Landschaftsplanung, Landwirtschaft, Forst, und Gewässer, abzustimmen. Es ist zu prüfen, ob die Maßnahmen für die Aufforstung für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen angerechnet werden können.

Grüner Ring

Ein Grüner Ring wird als Freiraumsystem zwischen den Ringanlagen und den Äußeren Landschaften entwickelt und als landschaftsurbaner Erholungsraum profiliert. Er umschließt die Kernstadt und gliedert damit die Stadt- und Landschaftsstruktur mit ablesbaren Grünzäsuren.

- Der Grüne Ring besteht aus unterschiedlichen Freiräumen und einem verbindenden Weg. Er soll als Freiraumsystem u.a. für die Erholungs- und Freizeitnutzung erhalten, erkennbar gemacht und entwickelt werden. Dazu werden ergänzende Gehölzpflanzungen und naturnahe Flächen angelegt.
- Der Grüne Ring erhält einen durchgängigen Weg entsprechend beispielhaften Grünverbindung L (Variante 3 Kap. 6.1). Aussichtspunkte und weitere Blicke werden über diesen Weg erschlossen. Barrieren werden abgebaut, Umwege vermieden.
- Durch ergänzende Wegeverbindungen sollen angrenzende Stadtquartiere an den Weg angebunden werden. Zudem sind die Stadtbezirke durch Fahrrad-Haupttrouten anzubinden.
- Die Maßnahmen sind je nach Betroffenheit mit den Fachplanungen, insbesondere für Naturschutz, Landschaftsplanung, Landwirtschaft, Forst, und Gewässer abzustimmen.

Innerstädtische Ringanlagen

An dem bestehenden Entwicklungskonzept der innerstädtischen Ringanlagen, zuletzt bestätigt durch die Planungen zur Perspektive Innenstadt 2030, wird festgehalten (vgl. Stadt Hamm, Stadtplanungsamt 2015b, Perspektive Innenstadt 2030).

- Die innerstädtischen Ringanlagen sollen entsprechend dem Entwicklungskonzept erhalten und weiterentwickelt werden. Durch punktuelle Arrondierungen von Flächen sollen Lücken in der Durchgängigkeit so weit wie möglich geschlossen bzw. Engstellen aufgeweitet werden. Die historischen Gestaltungsprinzipien sind dabei so weit wie möglich weiterzuerfolgen und in Abwägung mit aktuellen Freiraumanforderungen herauszuarbeiten.
- An den innerstädtischen Ringanlagen sollen weitere gestalterische Aufwertungsmaßnahmen erfolgen. Dazu gehören die Erneuerung mit einheitlichen, hochwertigen Bodenbelägen, die Ergänzung von Mobiliar und die Neupflanzung von Bäumen (siehe Stadt Hamm, Stadtplanungsamt 2015b, Teil II Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie, S. 14, 24).
- Dort, wo ein Lückenschluss oder eine Aufweitung der innerstädtischen Ringanlagen aufgrund fehlender Grundstücksverfügbarkeit oder der bestehenden oder geplanten Freiraumnutzungen nicht geschaffen werden kann, soll durch großzügige Begrünung und Straßenraumgestaltung die Durchgängigkeit der Gehölzstrukturen und der Wegeverbindungen hergestellt werden.



Abb. 56 Innerstädtische Ringanlagen, Thorsten Hübner, Stadt Hamm 2020

Vernetzte Grünverbindungen

Ein Netz aus übergeordneten Grünverbindungen wird ausgebaut und entwickelt, sodass die Orte des Wohnens und Arbeitens, bedeutsame Freiräume, Zielorte der Landschaft und die übergeordneten Alltagsziele auf attraktiven Wegen optimal miteinander vernetzt werden. Die Grünverbindungen mit vorgeschlagenen Wegeführungen wurden auf Basis von bestehenden Grünstrukturen und Wegen entwickelt und sind im weiteren Prozess zu qualifizieren.

- Die übergeordneten Grünverbindungen als gesamtstädtische Grünverbindungen sind als durchgängige Wege für Fußgänger und Fahrradfahrer zu qualifizieren und auszubauen. Das bestehende Netz der Regionalrouten ist mit einzubeziehen, bzw. ein sinnvoller Anschluss an diese Netze anzustreben.
- Das Netz der übergeordneten Grünverbindungen wird durch weitere bedeutsame Grünverbindungen in den Quartieren ergänzt.
- Übergeordnete Grünverbindungen werden mit Stationen und Verweilorten (Bänke, Spielgelegenheiten, Bewegungsgeräte, Aussichtspunkte) ergänzend ausgestattet.
- Übergeordnete Grünverbindungen haben mit ihren grünen Begleiträumen eine optimale Breite von 20- 25 Meter (oder mehr). Das Profil L findet Anwendung (siehe Kap. 6.1 Beispielhafte Querschnitte Grünverbindungen).
- Ist in Abschnitten keine andere Führung als entlang bestehender Straßen möglich, sollen übergeordnete Grünverbindungen sowie bedeutsame Grünverbindungen entsprechend als grüne Straßen entwickelt werden (siehe Kap. 6.1 Beispielhafte Querschnitte Grünverbindungen). Da zur Begrünung und Gestaltung häufig nur begrenzte Flächen zur Verfügung stehen, erfolgt eine Neuaufteilung zwangsläufig unter Berücksichtigung der öffentlichen Gegebenheiten. Hierbei sind die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden gleichwertig einzubeziehen.
- Die Wege aller Grünverbindungen werden barrierefrei so gestaltet, dass sie eine möglichst durchgängige Qualität in Belag und Breite aufweisen. So kann eine gute Lesbarkeit und Orientierung des Verlaufs der Grünverbindung gewährleistet werden.
- An Barrieren innerhalb der Grünverbindungen, wie insbesondere querenden Hauptverkehrsstraßen, werden Übergänge und Verknüpfungen für Fußgänger und Radfahrer geschaffen.

- Die Wegebreite ist so zu bemessen, dass Fußgänger und Radfahrer ausreichend Wegeflächen haben und Konflikte vermieden werden. Bei starker Nutzung durch Fahrradfahrer ist das Trennprinzip auszuführen. Radwege sollten 3 bis 4 m breite befestigte Wege aufweisen. Fußwege sollten 2-3 m breit sein. Von diesen Standards kann bei geringerer Frequenz oder Flächenverfügbarkeit abgewichen werden (Profil S, M).
- Engstellen sollen vermieden und dort, wo sie aufgrund von begrenzter Grundstücksverfügbarkeit oder vorhandener oder geplanter Freiraumnutzungen nicht vermeidbar sind, durch Aufweitungen im anschließenden Abschnitt wieder ausgeglichen werden.
- In den Stadt-Landschaftsübergängen (Übergangszonen von Stadt und Freiraum) sind die Grünverbindungen teilweise in den nachfolgenden Planungen neu zu strukturieren, um deren Durchgängigkeit zu erhöhen. Heute noch verwinkelte Wegeführungen sollen so besser ablesbar geführt und vorhandene Raumbarrieren so weit wie möglich abgebaut werden.
- Vorschläge für neue Routenabschnitte und alternative Routenführung an entsprechenden Stellen sind weiter zu planen und umzusetzen, um ein lückenloses, durchgängiges Netz zu entwickeln.

Blaues Netz

Das Freiraumsystem der Stadt Hamm orientiert sich an vielen Stellen entlang des Gewässersystems. Durch Renaturierungen und Neugestaltungen wird die Qualität des Gewässersystems so weit wie möglich gesteigert.

- Das Gewässersystem mit seinen begleitenden Freiräumen soll gesichert, durch Renaturierung und Neugestaltung weiterentwickelt und im Zusammenwirken mit sich anschließenden Freiräumen in seiner Durchgängigkeit und Erlebbarkeit verbessert werden.
- Gewässerbegleitende Wege werden in Abstimmung mit den Zielen der Gewässerentwicklung und des Naturschutzes angelegt. Die Wegeführung und der Ausbaugrad soll auf die Empfindlichkeit der jeweiligen Gewässerabschnitte abgestimmt werden.
- Die gewässerbezogenen Maßnahmen sind, je nach Betroffenheit mit den Fachplanungen, insbesondere für Gewässer, Naturschutz und Landschaftsplanung, abzustimmen. Es ist zu prüfen, ob

die gewässerbezogenen Maßnahmen im Siedlungszusammenhang für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen angerechnet werden können.

- Es soll geprüft werden, in welchen Bereichen Infrastrukturen für Wassersportarten wie Wasserwandern geschaffen werden können, um die aktive Erholungsfunktion der Gewässer zu stärken. Dies umfasst Ein- und Ausstiegstellen, Anlegestellen und Raststellen.

Neue Orte am Wasser

Der Datteln-Hamm-Kanal, die Lippe und auch die kleineren Gewässer sind für die Stadt ein großes Freiraumpotential. Durch die Schaffung neuer Freiräume am Wasser wird es teilweise für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht und so das Freiraumangebot mit einer besonderen Atmosphäre ergänzt. Hierbei ist auf bereits bestehende Nutzungen Rücksicht zu nehmen, um so mögliche Konfliktsituationen zu vermeiden.

- Neue Orte am Wasser sollen im Zuge nachfolgender Planungen geschaffen werden. Hier soll mit verschiedenen Elementen der Freiraumgestaltung das Gewässer erlebbar gemacht werden. Die Bandbreite reicht dabei von Zugängen am Wasser, über Plätze am Wasser und Promenaden bis zu Aussichtsbalkonen oder Wassertreppen.
- In landschaftlich empfindlichen Bereichen ist die urbane Freiraumgestaltung durch eine naturnahe Gestaltung naturschutzverträglich umzusetzen.
- Die neuen Orte am Wasser sind in das angrenzende Freiraum- und Wegesystem einzubinden. Hierbei sind insbesondere die im vorliegenden Konzept dargestellten Grünverbindungen zu berücksichtigen.



Abb. 57 Grünverbindung Nord-Süd im Hammer Westen zwischen Spichernstraße und Lange Straße



Abb. 58 Neues Wassersportzentrum am Datteln-Hamm-Kanal in der Stadtmitte, Thorsten Hübner, Stadt Hamm 2020

4.2.3 STRUKTURKONZEPT

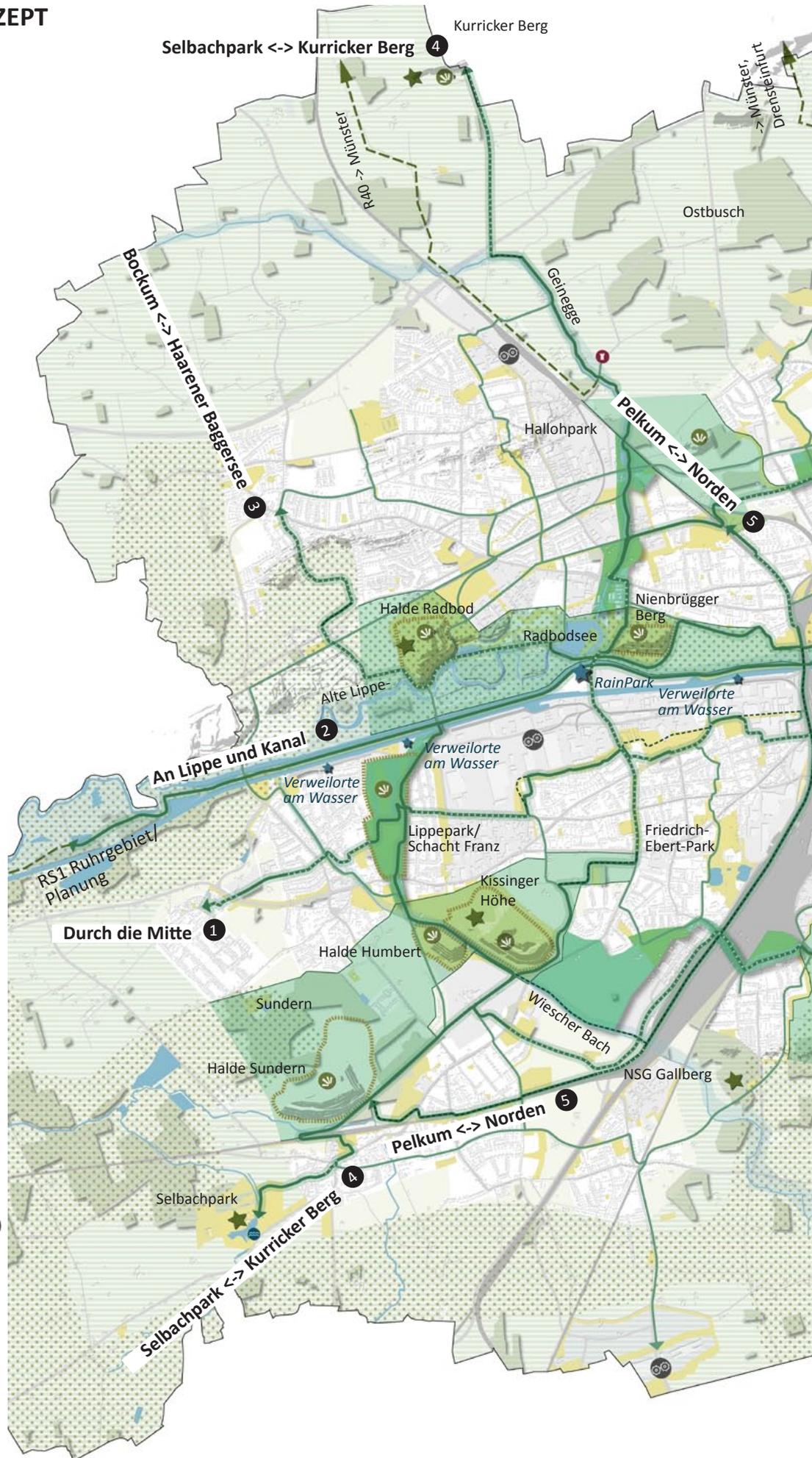
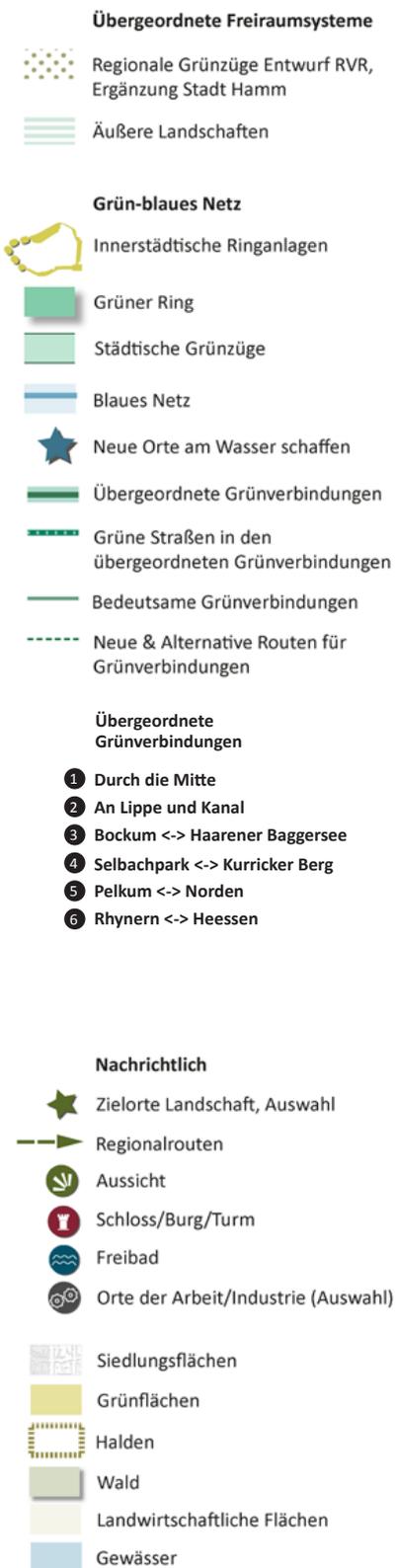


Abb. 59 Lageplan Strukturkonzept Grün-blaues Netz



4.2.3 STRUKTURKONZEPT

Das Strukturkonzept Grün-blaues Netz schafft ein Grundgerüst für eine lineare grüne Infrastruktur in Hamm.

Städtische Grünzüge und Grüner Ring

Die städtischen Grünzüge entwickeln sich aus den in die Stadt ragenden landschaftlichen „Grünen Finger“ und ihrer Gewässerstrukturen (vgl. Kap. 2.1, S.10). Sie werden im Siedlungsraum durch die Freiräume des Grünen Ringes miteinander verbunden. Der Grüne Ring dient als planerisches Konzept einer durchgängigen Verknüpfung der stadtnahen Landschaftsräume.

Im Norden befindet sich der städtische Grünzug im Übergangsbereich zwischen Hamm-Norden und der Münsterländer Parklandschaft mit der Geinegge als prägender Gewässerstruktur. Der Grüne Ring entlang der ehemaligen Kohlenbahntrasse und den Grünstrukturen am Afyonring hinter den Gleisen verbindet den Norden mit dem städtischen Grünzug Lippeau Ost. Auf der anderen Seite der Lippe verläuft der Grüne Ring weiter entlang der Ahse und verknüpft sich mit dem städtischen Grünzug von Ahse und Geithe. Über den Wald Pilsholz verläuft der Grüne Ring in Richtung Süden. Hier trifft er auf den Städtischen Grünzug, welcher die Landschaft der südlichen Bördelandschaft über das Naturschutzgebiet Kuhkamp und den Tierpark an die Stadtmitte anbindet. Nach der Kreuzung von Lohausenholz und der Gleisanlagen mündet der Grüne Ring in den landwirtschaftlichen Flächen zwischen Daberg und Wiescherhöfen. Der Grüne Ring quert den Städtischen Grünzug der westlichen Haldenlandschaft entlang des Wiescher Baches, des Bergwerks Heinrich-Robert und der Kissinger Höhe. Von hier aus setzt sich der Grüne Ring entlang der Haldenkette und dem Lippepark/Schacht Franz über den Datteln-Hamm-Kanal bis zum Städtischen Grünzug Lippeau West fort. Angrenzend an den Radbodsee schließt sich der Grüne Ring über die Geinegge und die nördliche Münsterländer Parklandschaft.

Vernetzte Grünverbindungen - Übergeordnete Grünverbindungen, Bedeutsame Grünverbindungen und Grüne Straßen

Es wird ein Netz aus sechs übergeordneten Grünverbindungen vorgeschlagen. In Bereichen von „Engpässen“ können Straßen zur Lückenschließung genutzt werden. Sie werden mit Mitteln der Freiraumgestaltung als „Grüne Straßen“ gestaltet.

Ein solches Netz fördert die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsformen wie Radfahren und Gehen. Gleichzeitig sollen die Grünverbindungen so qualitativ gestaltet werden, dass sie selbst weitere Freiraumnutzungen, aber auch klimatische Ausgleichsfunktionen (z.B. Regenwasserversickerung und Kühlung durch Verdunstung, vgl. Kap. 5.1 Klimaangepasste Stadt) aufnehmen können.

So werden gleichzeitig die Vernetzung der Gesamtstadt, die Lebensqualität in den Quartieren, die Förderung umweltfreundlicher Mobilitäten und die Klimaanpassung in Hamm vorangebracht.

In diesem Sinne forciert das Strukturkonzept die Vernetzung der Grünräume untereinander zu einem Ganzen, die Summe der Einzelteile ist mehr als die einzelnen Teile.

Die Entwicklung der vernetzten Grünverbindungen erfolgte auf Basis folgender Prämissen:

- die Vernetzung von Wohnquartieren (Quellorte) mit den Landschafts- und Grünräumen (Zielorte)
- die Vernetzung von Grünräumen untereinander
- die Schaffung attraktiver Verbindungen
- die Grünverbindung selbst als Freiraum/Erholungs- und Nutzungsraum
- die Eignung von Wegen für die Freizeit sowie für den Alltag

Unter der Prämisse dieser gesamtstädtisch vernetzten Grünverbindungen, die sowohl Quartiere und Grünflächen durch ein Netz einladender, ausreichend breiter Grünverbindungen verknüpfen, wurden die im Flächennutzungsplan dargestellten Grünzüge, die beschilderten Haupttrouten, die Radrouten in Hamm und die Anschlüsse an Regionalrouten für den Fahrradverkehr berücksichtigt.

Im Strukturkonzept wurden folgende Anforderungen beachtet:

- möglichst grün und atmosphärisch
- möglichst effizient/direkt
- möglichst realistisch, wobei bei „Engpässen“ langfristige Wegführungen als Option aufgezeigt werden
- begrenzter Aufwand in der Umsetzung, wobei bei „Engpässen“ auch Wege mit größerem Aufwand erforderlich werden
- Einbeziehung von Straßen als „realistische“ Alternative/Lückenschluss, wenn nicht anders möglich
- Vermeidung von Hauptverkehrsstraßen

Die im Strukturplan dargestellten vernetzten Grünverbindungen setzen sich aus Übergeordneten Grünverbindungen, Grünen Straßen, Bedeutsamen Grünverbindungen sowie Neuen und Alternativen Routen zusammen. Hierbei schaffen Übergeordnete Grünverbindungen eine gesamtstädtische Vernetzung zwischen Landschaft, Quartieren und Freiräumen. Bedeutsame Grünverbindungen ergänzen wichtige Verbindungen in den Quartieren. Grüne Straßen werden dort vorgesehen, wo räumlich keine Möglichkeit besteht, eine separate Grünverbindung auszubilden. Alternative Routen zeigen auf, wo zukünftig freiräumlich attraktiver gelegene Führungen für die Grünverbindungen verlaufen könnten, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht forciert werden.

Die sechs Übergeordneten Grünverbindungen werden auf den folgenden Seiten im Anschluss an die Erläuterung der im Strukturplan dargestellten Aussagen detaillierter erläutert.

Blaues Netz

Besonders stark wird die landschaftliche Identität der Stadt durch die West-Ost-verlaufende Achse der Lippe und des Datteln-Hamm-Kanals geprägt. Neben der Lippe prägen auch die Nebenflüsse Ahse, Geithe, Geinegge, der Herringer Bach und der Enninger Bach das Erscheinungsbild der Stadt. Aus der Landschaft kommend sind sie wichtige Bindeglieder zwischen den landschaftlichen und urbanen Grünsystemen. Daher werden diese landschaftlichen Gegebenheiten im Strukturkonzept mit aufgenommen.

Durch eine koordinierte Fortführung und Erweiterung bestehender Renaturierungsmaßnahmen, wie sie für Lippe, Ahse und Teile der Geithe schon durchgeführt werden, kann das Grün-blaue Netz an Attraktivität und landschaftlicher Qualität gewinnen. Die Wegeführung im Strukturkonzept nimmt auf die Belange des Naturschutzes bereits Bezug, ist aber im weiteren Planungsprozess noch im Detail abzustimmen.

Projekte wie die Entwicklung eines Rundweges zwischen Lippe und Geithe, die den Wunsch nach einer besseren Zugänglichkeit der Gewässerlandschaften (siehe Naturfreunde NRW 2019, Wasserweg Lippe) zeigen, werden in das Strukturkonzept mit integriert. Einige Gewässer wie die Geinegge oder der begrabte Herringer Bach sind kritisch bis übermäßig stark verschmutzt (Gewässergüteklasse II-IV, MULNV NRW 2004, S. 89). Eine Renaturierung steht an, um die

Ziele der WRRL einzuhalten. Im Strukturkonzept wird vorgeschlagen, dass Maßnahmen der Renaturierung nach Möglichkeit mit Maßnahmen der Verbesserung der Erlebbarkeit verknüpft werden.

Neue Orte am Wasser

Um die Gewässerlandschaft besser erlebbar zu machen und die Freiraumpotentiale von Lippe und Datteln-Hamm-Kanal besser für die Freiraumversorgung der angrenzenden Quartiere nutzbar zu machen, werden neue Orte am Wasser vorgeschlagen.

Der RainPark schlägt eine Gestaltung des Regenüberlaufbeckens als extensive Parklandschaft mit Regenrückhaltefunktion vor. Rückhaltebecken werden international im städtischen Kontext verstärkt nicht mehr als technische Bauwerke, sondern als nutzbare und naturnahe Freiräume gestaltet. Eine modellierte Rasenmuldenlandschaft kann gleichzeitig als Park und als temporärer Retentionsraum für Starkregen genutzt werden. Die besondere Lage auf der Insel zwischen Kanal und Lippe kann so als weiterer identitätsprägender Freiraum entwickelt werden und das Freiraumangebot besonders für die Weststadt verbessern (vgl. internationale Projekte wie: The Soul of Nørrebro von SLA - Stig L. Andersson 2016, die Umgestaltung des Hans Tavsens Park in Kopenhagen als Regenrückhalteraum; oder der Benthemplein in Rotterdam von De Urbanisten 2013, welcher gleichzeitig Basketballplatz, Openair-Theater wie auch temporären Regenrückhalteraum überlagert).

An den Verweilorten am Wasser sind Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser zu gestalten. Dies kann Sitzmöglichkeiten beinhalten oder umfangreichere Gestaltungsmaßnahmen.

Entlang der innerstädtischen Kanalkante wird eine qualitätsvolle Freiraumgestaltung fokussiert, mit Gastronomie, einem Wassersportzentrum, der Inszenierung der Schleuse und freiräumlichen Qualifizierungen durch Aufwertung mit Grün (vgl. Stadt Hamm, Stadtplanungsamt 2015b, und Wettbewerbsergebnis 2018 Kanalkante Innenstadt 2030; in der Umsetzung befindlich).

Der Freizeithafen und die Kanalterrassen Haaren adressieren die Entwicklung des ehemaligen Kohlehafens als Freiraum am Wasser mit Sportschiffahrt und die Öffnung des Kanals für die Erholung (vgl. Stadt Hamm, Stadtplanungsamt 2016a, Steb, S. 159).

Erläuterung der einzelnen Übergeordneten Grünverbindungen

Übergeordnete Grünverbindung Nr. 1: Durch die Mitte

Die Grünverbindung Nr. 1 *Durch die Mitte* führt von der Herringer Heide ganz im Westen über die Stadtmitte bis nach Uentrop. Entlang dieser Route befinden sich viele der identitätsprägenden Freiräume der Stadt, vom Lippepark über die Grünverbindung Weststadt, die Ringanlagen und den Burghügel Mark bis hin zum Maximilianpark.

Neben diesen Freiraum-Highlights spannen sich entlang der Route auch bedeutsame Landschaftsräume auf, so etwa das Geithe-Tal, das Wilshauser Holz und der Datteln-Hamm-Kanal.

Um die Route als durchgängige Grünverbindung zu entwickeln, ist es nötig, Abschnitte der Strecke, die etwa an Straßen entlangführen, entsprechend zu begrünen und für umweltfreundliche Mobilitäten anzupassen, so etwa im Bereich zwischen dem Lippepark und dem Grünzug im Westen entlang der Langen Straße (siehe hierzu Kap. 6.1 Beispielhafte Querschnitte Grünverbindungen).

Übergangsbereiche zwischen verschiedenen Stadtteilen oder an Stadt-Landschafts-Rändern sollen eine stringente, gut lesbare Wegeführung erhalten. Dazu ist es nötig, Raumbarrrieren zu überwinden und die Streckenführung teilweise neu zu strukturieren.

Übergeordnete Grünverbindung Nr. 2: An Lippe und Kanal

Die Grünverbindung Nr. 2 führt von Westen kommend über die Römer-Lippe-Route und die zukünftige Strecke des geplanten Radschnellweges Ruhr auf dem Deich zwischen Lippe und Datteln-Hamm-Kanal, zwischen dem südlichen Stadthafen und der nördlich gelegenen alten Lippeaue. In der Innenstadt verschwenkt der Radweg auf die südliche Kanalkante und durchquert die Stadt weiter in West-Ost-Richtung dem Kanal folgend. Im Bereich der Innenstadt wird die Grünverbindung Teil der neu zu gestaltenden Kanalkante und auch die Verbindung am Wasser bis nach Uentrop sollte durch eine qualitativ hochwertige Freiraumgestaltung, eine gut einsehbare Verknüpfung mit den Quartieren und durch Öffnungen hin zum Kanal gestaltet werden. Ein neues Highlight könnte in Zukunft der Freizeithafen Haaren werden, bevor die Grünverbindung im Zentrum von Uentrop endet. Über die Römer-Lippe-Route geht es weiter nach Lippstadt.

Durch die Mitte 1 17 km Länge



Abb. 60 Plan Grünverbindung Nr. 1 mit Fotos der Freiräume
(Quellenangaben Fotos S. 85)

*Die Kartendarstellung der sechs übergeordneten Grünverbindungen stellt auch Konzeptinhalte der Strukturkonzepte Freiräume und Nutzungen sowie Ortskerne, Siedlungen und Magistralen dar, um alle Konzeptelemente entlang der Route, wie etwa die Ortskerne, im Kontext erfassbar zu machen.

An Lippe und Kanal 2 20 km Länge

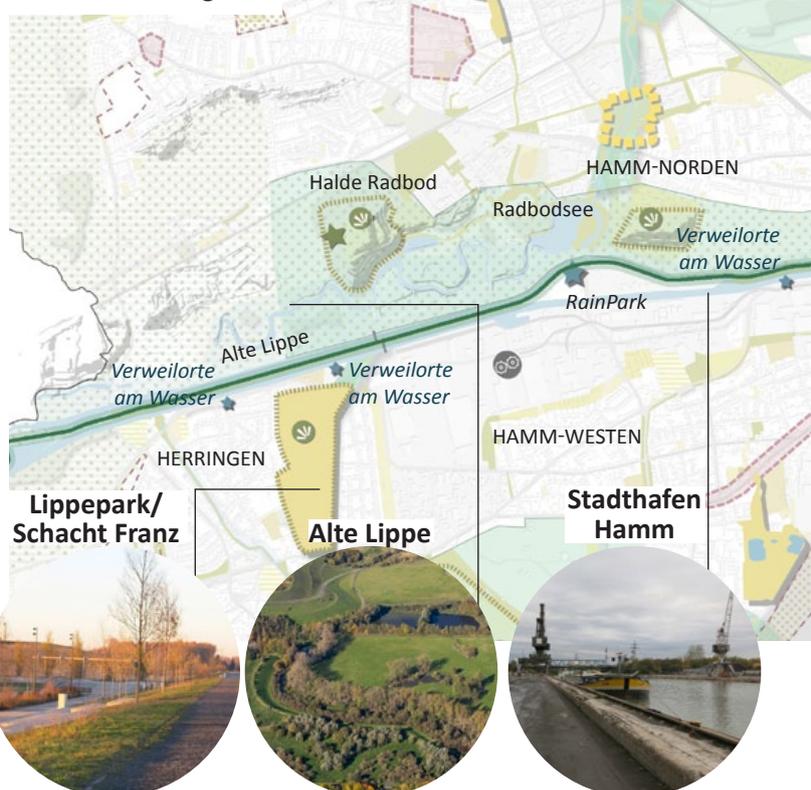


Abb. 61 Plan Grünverbindung Nr. 2 mit Fotos der Freiräume



Legende Kartengrundlage*
Grün-blaues Netz

- Übergeordnete Grünverbindungen
- Neue Orte am Wasser schaffen

- Regionale Grünzüge Entwurf RVR, Ergänzung Stadt Hamm

- Äußere Landschaften

- Grüner Ring

- Städtische Grünzüge

Freiräume und Nutzungen

- Grüne Identitätsorte
- Stadtteilgrün und sonstige öffentliche Freiräume
- Aktives Grün

Ortskerne, Siedlungen und Magistralen

- Freiräume der Ortskerne
- Grüne Magistralen
- Neues Grün in neuen Stadtquartieren



3 Bockum <-> Haarener Baggersee

17 km Länge



Abb. 62 Plan Grünverbindung Nr. 3 mit Fotos der Freiräume
(Quellenangaben Fotos S. 85)

Übergeordnete Grünverbindung Nr. 3: Bockum <-> Haarener Baggersee

Die Grünverbindung Nr. 3 führt von Bockum entlang der Lippe bis zu den Haarener Baggerseen. Sie beginnt im Zentrum von Bockum an der historischen Stephanuskirche und führt auf einem neu auszubauenden Abschnitt durch die strukturreichen landwirtschaftlichen Felder an der Stockumer Straße zur Halde Radbod. Somit wird der Bockumer Bevölkerung ein attraktiver Zugang zu den Erholungsräumen der Haldenkette und der Lippeaue geschaffen. Die Grünverbindung führt weiter durch das Naturschutzgebiet Alte Lippe und Ehemaliger Radbodsee, an dem Nienbrügger Berg entlang in die landwirtschaftlich geprägte Lippeaue.

Im Zuge des Projektes Erlebensraum Lippeaue wird im Bereich angrenzend an den Nienbrügger Berg durch Grabungen an der Burgstätte Nienbrügge die Geschichte Hamms sichtbar gemacht. West- und ostseitig der Eisenbahnbrücke sollen die Lippeschlinge wieder angebunden und ein Auenwald angelegt werden. Auf Höhe der Innenstadt durchquert die Grünverbindung den zukünftigen Naherholungsraum Auenpark mit Lippeufer. Über eine verbesserte fuß- und fahrradfreundliche Querung der Lippe im Bereich der Münsterstraßenbrücke oder als separate Brücke wäre hier auch eine attraktive Anbindung an die Innenstadt möglich.

Über das Schloss Heessen führt die Grünverbindung in die weitläufige naturnahe Lippeaue und östlich des Schlosses Oberwerries zu den Haarener Baggerseen.

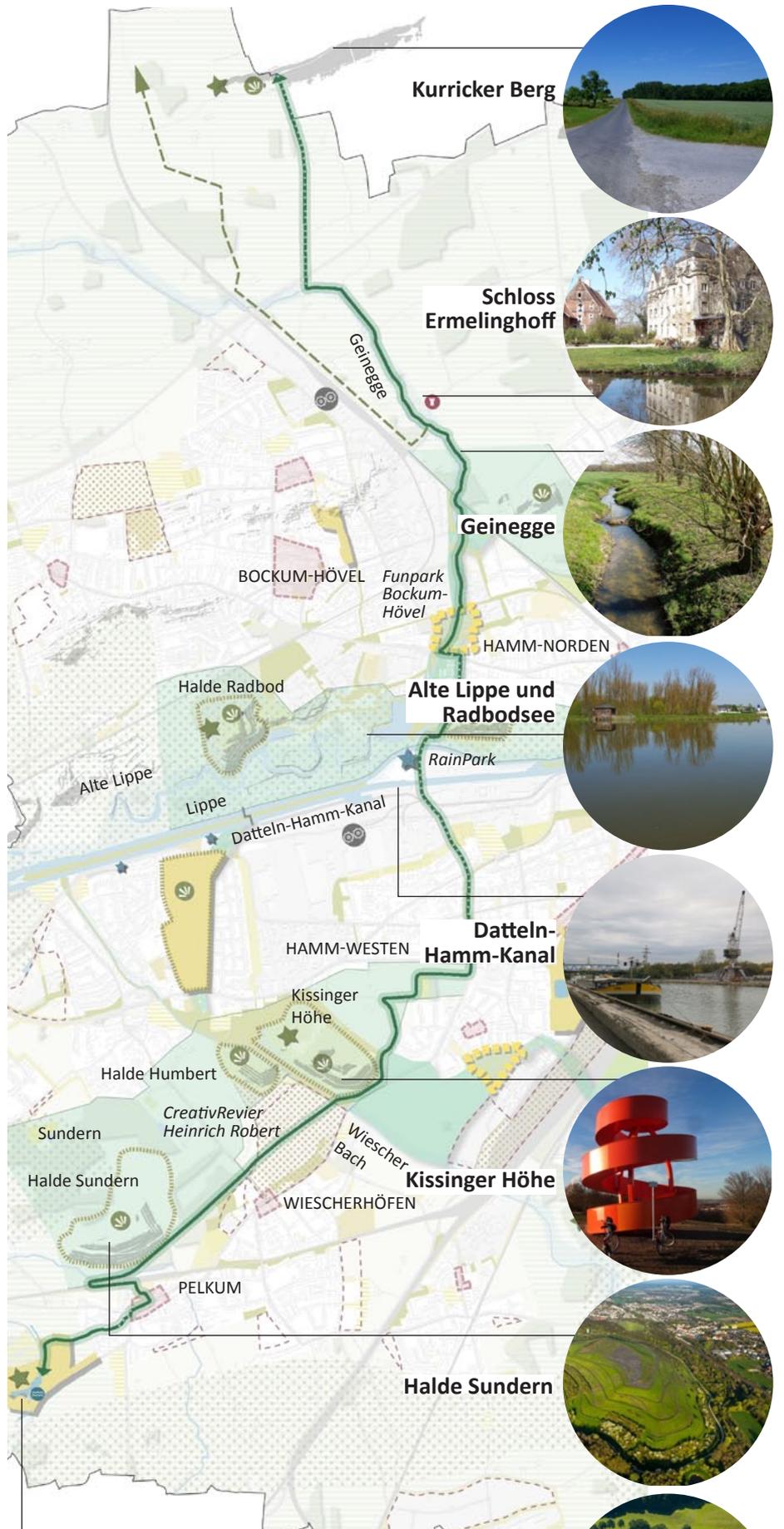
Übergeordnete Grünverbindung Nr. 4: Selbachpark <-> Kurriker Berg

Die Grünverbindung Nr. 4 verbindet den Selbachpark im äußeren Südwesten und die Quartiere im Westen mit den nördlichen Quartieren und dem nördlichen Landschaftsraum bis zum Kurriker Berg.

Von dem Freibad Selbachpark führt die Route nach Pelkum, entlang der Halde Sundern und über das zukünftige CreativRevier Heinrich-Robert zur Kissinger Höhe. Mit dem neuen CreativRevier kann ein städtebaulich-freiräumliches Modellquartier entstehen, das Klimaanpassung wie lokale Retentionsflächen mit attraktiver Freiraumgestaltung verbindet. Im Huckepack mit der Entwicklung des Areals Zeche Heinrich-Robert können die fehlenden Grünverbindungen zwischen Halde Sundern und der Halde Kissinger Höhe entwickelt werden.

Von der Kissinger Höhe aus führt die Grünverbindung durch die vielfältige Kulturlandschaft Wiescherhöfen mit historischen Heckenstrukturen und Einzelhoflagen sowie durch den Hammer Westen nach Norden über den Datteln-Hamm-Kanal und die Lippe. Die Grünverbindung im Übergang zwischen dem Landschaftsraum Wiescherhöfen und der Stadt muss teilweise als Fuß- und Radweg qualifiziert werden und klar vom Hammer Westen aus einsehbar sein.

Im Hammer Westen muss die Grünverbindung über die Radbodstraße geführt werden. Hier gibt es allerdings das Potential, den bestehenden Straßen-



baumbestand und das Straßenbegleitgrün so zu ergänzen, dass eine „Grüne Straße“ geschaffen wird. Die Route führt von hier aus über den Dattel-Hamm-Kanal und den vorgeschlagenen neuen *RainPark* auf der Lippeinsel entlang des Nienbrügger Berges und dem Radbodsee. Auch im weiterzuentwickelnden *Funpark Bockum-Hövel* ist eine direktere und wasserbegleitende Wegeführung zu empfehlen. Entlang der Geinegge und dem Schloss Ermelinghoff führt die Route schließlich zum Kurricker Berg, der als Naherholungsziel und für OpenAir Feste besonders auch bei Jugendlichen sehr beliebt ist.

4 Selbachpark <-> Kurricker Berg

15 km Länge

Selbachpark

Abb. 63 Plan Grünverbindung Nr. 4 mit Fotos der Freiräume

5 Pelkum <-> Norden
8 km Länge



Abb. 64 Plan Grünverbindung Nr. 5 mit Fotos der Freiräume
(Quellenangaben Fotos S. 85)

**Übergeordnete Grünverbindung Nr. 5:
Pelkum <-> Norden**

Die Grünverbindung Nr. 5 führt von Pelkum bis in den Norden von Hamm.

Entlang einer neu zu schaffenden Grünverbindung neben den Gleisen führt sie über den ehemaligen Rangierbahnhof direkt in die Innenstadt von Hamm. Durch die Entwicklung eines linearen Parks im Huckepack mit der Planung des ehemaligen Rangierbahnhofs sollte die Chance genutzt werden, eine attraktive und gleichzeitig schnelle Grünverbindung zu schaffen, die Pelkum, Wiescherhöfen, Selmigerheide und Lohuserholz für die Alltags- und Nahmobilität direkt an das Zentrum sowie darüber hinaus an den Hammer Norden anbindet. Gleichzeitig werden auch die süd-westlichen Haldenlandschaften mit der Lippeaue und der nördlichen Landschaft von Geinegge und Münsterländer Parklandschaft miteinander verknüpft. Im Norden schließt die Grünverbindung an den Grünen Ring an.

**Übergeordnete Grünverbindung Nr. 6:
Rhynern <-> Heessen**

Grünverbindung Nr. 6 verbindet Rhynern über den Osten mit Heessen und dem nördlichen Frielicker Holz.

Von dem Gewerbegebiet Rhynern und dem Ortskern Rhynern aus verläuft die Grünverbindung über die als grüne Straße auszubildende Talstraße nach einem Ausblick in den Grünzug der Bördelandschaft nach Westtünen. Von hier quert sie das Pilsholz, die alte Ahseue und die neue Ahse mit ihrer Deichlandschaft. Nach dem Burghügel Mark und dem Ortskern Mark führt sie als neue Grünverbindung im Quartier bis zum Kurpark, wo sie schließlich über die Lippe und die Lippeaue nach Heessen führt. Nach dem Ortskern Heessen quert die Grünverbindung die Gleise und führt über den freiräumlich neu zu strukturierenden Bürgerpark Kappenbusch bis zum Frielicker Holz. Hier schließt der Radweg nach Drensteinfurt/Münster an.

6 Rhyernern <-> Heessen
14 km Länge



Abb. 65 Plan Grünverbindung Nr. 6 mit Fotos der Freiräume



4.3 FREIRÄUME UND NUTZUNGEN



Abb. 66 Ideenskizze Bürgerpark Kappenbusch

Das Leitthema Freiräume und Nutzungen zielt darauf ab, bestehende öffentliche Grünflächen zu sichern, zu qualifizieren, zu ergänzen und weiterzuentwickeln.

Damit erhält das Grün-blaue Netz Ankerpunkte mit besonderen Freiraumqualitäten und Nutzungsangeboten. Ergänzt werden diese grünen Identitätsorte durch das kleinteilige Stadtteilgrün und sonstige öffentliche Freiräume, zu denen auch die Halden gehören.

Im Sinne der gesunden und bewegten Stadt wird auch das aktive Grün gefördert.

4.3.1 RÄUMLICHES LEITTHEMA

Entsprechend den folgenden drei Leitideen soll das Leitthema Freiräume und Nutzungen zukünftig entwickelt werden:



Grüne Identitätsorte
im Bestand sichern und entwickeln

Stadtprägende Grünflächen wie Kurpark, Maximilianpark oder Lippepark bedienen große Einzugsgebiete und werden kontinuierlich in ihrer Qualität gesichert und weiterentwickelt. Es sind Orte der Identität, die in ihren jeweiligen Eigenarten weiter profiliert und wertgeschätzt werden. Nutzungsangebote, Biodiversität und die Klimaanpassung werden gefördert.



Stadtteilgrün und sonstige öffentliche Freiräume
kleinräumig vernetzen, Halden einbeziehen

Das kleinteilige Stadtteilgrün und sonstige öffentliche Freiräume ergänzen das Freiraumsystem der Stadt Hamm. Es dient insbesondere der wohnungsnahen Erholung, dem Kinderspiel und trägt so weit wie möglich zur kleinräumigen Freiraumvernetzung bei. Halden bilden zusätzliche, besonders attraktive Erholungsflächen und Aussichtspunkte für die Bevölkerung. Sie werden als zusammenhängendes, wiederkehrendes Freiraumelement der Stadt betrachtet, vernetzt und, sofern noch nicht geschehen, gestaltet.



Aktives Grün

Sportareale als Parkensembles öffnen und entwickeln

Die großen, häufig monofunktionalen Sportareale haben ein erhebliches Potential als Freiraum für Gesundheit und Bewegung. Sie werden mit den angrenzenden Freiflächen als Parkensembles verstanden und in einem Gesamtkonzept weiterentwickelt. Sie werden geöffnet und erhalten Durchwegungen und Angebote für den nicht organisierten Sport.

4.3.2 ZIELE

Grüne Identitätsorte

Die Grünen Identitätsorte werden als gesamtstädtisch bedeutsame Freiräume erhalten, gepflegt, weiterentwickelt und zum Teil erweitert.

- Repräsentative und hochwertige gestalterische Qualitäten sollen durch kontinuierliche Pflege erhalten und zukünftig sichergestellt werden.
- Defizite in Ausstattung und Möblierung sollen beseitigt werden.
- Es werden, soweit erforderlich, strukturelle und bauliche Anpassungen (z.B. Barrierefreiheit von Wegen, Beseitigung von Angsträumen) durchgeführt, um die hohe Attraktivität auch zukünftig sicherzustellen.
- Auftretenden Nutzungskonflikten soll so weit wie möglich durch Parkmanagement, vermehrte Pflegemaßnahmen oder gestalterische Anpassungen entgegengewirkt werden.
- Eine Aufwertung und Qualifizierung kann im Einzelfall durch ergänzende Nutzungen erfolgen, um eine höhere Attraktivität und Nutzungsvielfalt zu schaffen. Bewegungsangebote sollen verstärkt gefördert werden.
- Arrondierungen und Erweiterungen sind insbesondere bei Engstellen, fehlenden Freiraumverbindungen oder wünschenswerten Ergänzungen im Nutzungsspektrum der Grünen Identitätsorte im Einzelfall zu prüfen.

Aktives Grün

Sportareale stellen neben ihrer Funktion als Sportstätten für den Vereins- und Schulsport auch ergänzende Freiraumangebote für die benachbarten Stadtquartiere dar. Das Sportverhalten ändert sich, es werden zunehmend nicht vereins- oder ortsgebundene Sportarten ausgeübt. Die Sportareale haben das Potential, über die monofunktionalen Sportfelder hinaus mit Freiraumnutzungen angereichert und gestalterisch als Parkensembles aufgewertet und für vielfältige Nutzungen geöffnet zu werden.

- Im Zuge nachfolgender Planungen, insbesondere sofern strukturelle Veränderungen in den Sportarealen erforderlich werden, sollen, so weit wie möglich, die Potentiale zur Steigerung der Freiraumqualität und zur gestalterischen Aufwertung genutzt werden.
- Dabei sollen, auch zur Förderung der Biodiversität,

so weit wie möglich Grünstrukturen geschaffen oder ergänzt werden, insbesondere durch die Anlage von Grünelementen wie Grünstreifen, extensiven Wiesen und Gehölzgruppen oder -reihen.

- Zur Anreicherung mit ergänzenden Freiraumnutzungen sollen dabei ergänzende, nicht schul- oder vereinsgebundene Sport- und Bewegungsangebote für die benachbarten Quartiere geschaffen werden.
- Auch ohne planerischen oder baulichen Anlass soll geprüft werden, ob eine Öffnung der Sportareale und eine Einbindung in das öffentliche Wegenetz erfolgen kann, insbesondere bei den in der vorliegenden Planung dargestellten Grünverbindungen.
- Im Vorfeld eines Umbaus eines Sportareals sollen integrierte Gesamtkonzepte erstellt werden.
- Bei der Gestaltung von Sportplätzen sollte zwischen Natur- und Kunstrasenflächen unterschieden werden. Die positiven Effekte des Naturrasens z.B. auf das Lokalklima und die CO₂-Bilanz sind bei planerischen Entscheidungen zu berücksichtigen.

Stadtteilgrün und sonstige öffentliche Freiräume und Halden

Das Stadtteilgrün und sonstige öffentliche Freiräume sind für die wohnortnahe Erholung insbesondere dort von großer Bedeutung, wo größere Freiraumdefizite bestehen und der Anteil an Haushalten mit privaten Gärten geringer ist. Diese kleinteiligen Freiräume tragen als Trittsteine zur kleinräumigen Freiraumvernetzung bei. Sie ergänzen somit das Freiraumsystem der Stadt Hamm. Es dient neben ökologischen und klimatischen Funktionen insbesondere der Erholung und dem Kinderspiel. Die Halden bieten ein erhebliches Potential für die Freiraumnutzung. Neben der Weite bieten diese auch Potentiale für Naturgenuss oder für sportliche Aktivitäten.

- Das Stadtteilgrün und sonstige öffentliche Freiräume sind so weit wie möglich von Bebauung freizuhalten, zu sichern und weiterzuentwickeln.
- Die Grünflächen, die als Grünverbindungen zu einem Freiraumnetz beitragen, sollen verknüpft werden, Engstellen vermieden bzw. dort, wo diese bestehen, sofern möglich, aufgeweitet werden. Es ist eine Breite von 20 bis 25 Meter anzustreben. An Engstellen ist eine Mindestbreite von 15 Metern zu gewährleisten.
- Halden sind in ihrer Funktion als Freizeit- und Erholungsräume zu sichern und weiterzuentwickeln. Sie sollen für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, wobei Wege und Aussichtspunkte zu schaffen sind. Es sind weiterhin durch-

gängige Gestaltungsprinzipien im Sinne einer „Haldenkette“ zu verfolgen (z.B. Gestaltung von Aussichtstürmen, Wegevernetzung). Für die Halden sollen nach Möglichkeit spezifische Angebotsprofile, wie Sport, Bewegung, Ruhe, Naturnähe, Weite, Kultur, entwickelt werden.

- Das Stadtteilgrün und sonstige öffentliche Freiräume sowie Halden sind in der Regel extensiv begrünt, robust gestaltet und ermöglichen eine leichte Pflege.
- Es sind je nach Bedarf Spielplätze und Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen.
- Elemente der lokalen Regenwasserretention und -bewirtschaftung dienen der Klimaanpassung durch Verdunstungskühlung, der Biodiversität und der Stärkung des natürlichen Wasserkreislaufs. Sie können je nach Platzverfügbarkeit auf geeigneten Teilflächen untergebracht werden.

4.3.3 STRUKTURKONZEPT

Das Strukturkonzept zu Freiräumen und Nutzungen stellt die bestehenden grünen Identitätsräume der Stadt Hamm dar und verortet Potentiale für die Weiterentwicklung des Stadtgrüns. Die Klimaanpassung und Steigerung der Biodiversität werden angestrebt. Die Funktionen der Hitzevorsorge und Überflutungsvorsorge werden schrittweise gestärkt.

Grüne Identitätsorte

Als Grüne Identitätsorte sind öffentliche Parks mit gesamtstädtischer Bedeutung umschrieben, die in besonderem Maße der kontinuierlichen Pflege, Instandhaltung und Weiterentwicklung bedürfen. Dazu gehören:

- Innerstädtische Ringanlagen
- Kurpark
- Burghügel Mark
- Maximilianpark
- Heessener Wald und Waldbühne
- Hallohpark
- Lippepark/Schacht Franz
- Friedrich-Ebert-Park
- Selbachpark
- Tierpark
- Haarener Baggerseen
- Neuer Grüner Identitätsort Auenpark mit Lippeufer

Im Kontext des Förderprojektes Erlebensraum Lippeaue wird in direkter Nähe zur Innenstadt eine Erholungs- und Naturschutzlandschaft geschaffen, die die Stadt um einen besonderen landschaftlich geprägten Freiraum ergänzt. Der Auenpark mit Lippeufer ist hierbei ein zentraler Baustein für Freizeit und Erholung.

Aktives Grün

Größere städtische Sportareale sollen als Parkensembles geöffnet, weiterentwickelt und mit neuen aktiven Nutzungen angereichert werden.

Der Funpark Bockum-Hövel soll als Park-Ensemble mit Stadion, Geinegge und Schule weiterentwickelt werden. Dazu gehört, die starken räumlichen Separierungen der Sportflächen zu verringern und die schlechte Lesbarkeit der Wege durch eine einheitliche Gestaltung, klare Wegeführungen und den Abbau von Barrieren zu verbessern.

Der SportPark Daberg kann mit einem neuen multiperspektivischen Sportkonzept einen neuen freiräumlichen Schwerpunkt im Übergang zur Landschaft im Hammer Westen schaffen. Multiperspektivische Sportkonzepte basieren auf der Idee von Parkour, bei dem die Aktiven ihre Bewegung der Umgebung anpassen, um Hindernisse zu überwinden. Es erfolgt eine individuelle Aneignung des Raumes durch sportliche Bewegung. Für das Üben dieser Aktivität werden Übungsstrecken benötigt.

Das Sportzentrum Ost soll als Parkensemble (siehe auch Städtebauliche Rahmenplanung Rietzgartenviertel, Stadt Hamm 2010) freiräumlich und quartiersvernetzend aufgewertet werden.

Der Bürgerpark Kappenbusch in Heessen bezieht Sportflächen, Brachflächen und Waldflächen in eine neue Gestaltung als Aktivpark (vgl. Vertiefung Kap. 6.2) mit ein. Der Selbachpark ist eine vielseitige Sport- und Freizeitstätte, für die das ISEK Pelkum/Wiescherhöfen Aussagen zur Entwicklung und Qualifizierung enthält

Stadtteilgrün und sonstige öffentliche Freiräume

Das im Plan dargestellte Stadtteilgrün und sonstige öffentliche Freiräume basieren auf der Flächenkulisse des Flächennutzungsplanes und sollen sukzessive weiterentwickelt werden. Aufgenommen sind ebenfalls die Haldenfamilie im Lippepark (Halde Radbod, Kissinger Höhe, Schacht Franz, Halde Humbert) und die Halde Sachsen sowie die Halde Sundern, aber auch der Nienbrugger Berg als ehemalige Deponie. Die Grünverbindungen, die zur Vernetzung in den Quartieren beitragen, insbesondere im Hammer Westen, entlang der Kohlenbahntrasse im Norden, in der Stadtmitte und im Osten, sollen gestärkt werden.

Beispiel neue Quartierparks für den Hammer Westen

Das Stadtteilgrün im Hammer Westen soll qualifiziert und um neue Flächen erweitert werden und besser miteinander vernetzt werden (vgl. Kap. 3.2, S. 30). Diese Maßnahmen sind besonders im Hinblick auf die klimatische Belastung und die Unterversorgung mit Grün prioritär zu behandeln.

4.3.3 STRUKTURKONZEPT

- Übergeordnete Freiraumsysteme**
-  Regionale Grünzüge Entwurf RVR, Ergänzung Stadt Hamm
 -  Äußere Landschaften
 -  Innerstädtische Ringanlagen
 -  Städtische Grünzüge
 -  Grüner Ring
 -  Blaues Netz
- Freiräume und Nutzungen**
-  Grüne Identitätsorte
 -  Stadtteilgrün und sonstige öffentliche Freiräume
 -  Aktives Grün
 -  Halden
- Nachrichtlich**
-  Siedlungsflächen
 -  Weitere Grünflächen
 -  Friedhöfe
 -  Sportplätze
 -  Wald
 -  Landwirtschaftliche Flächen
 -  Gewässer

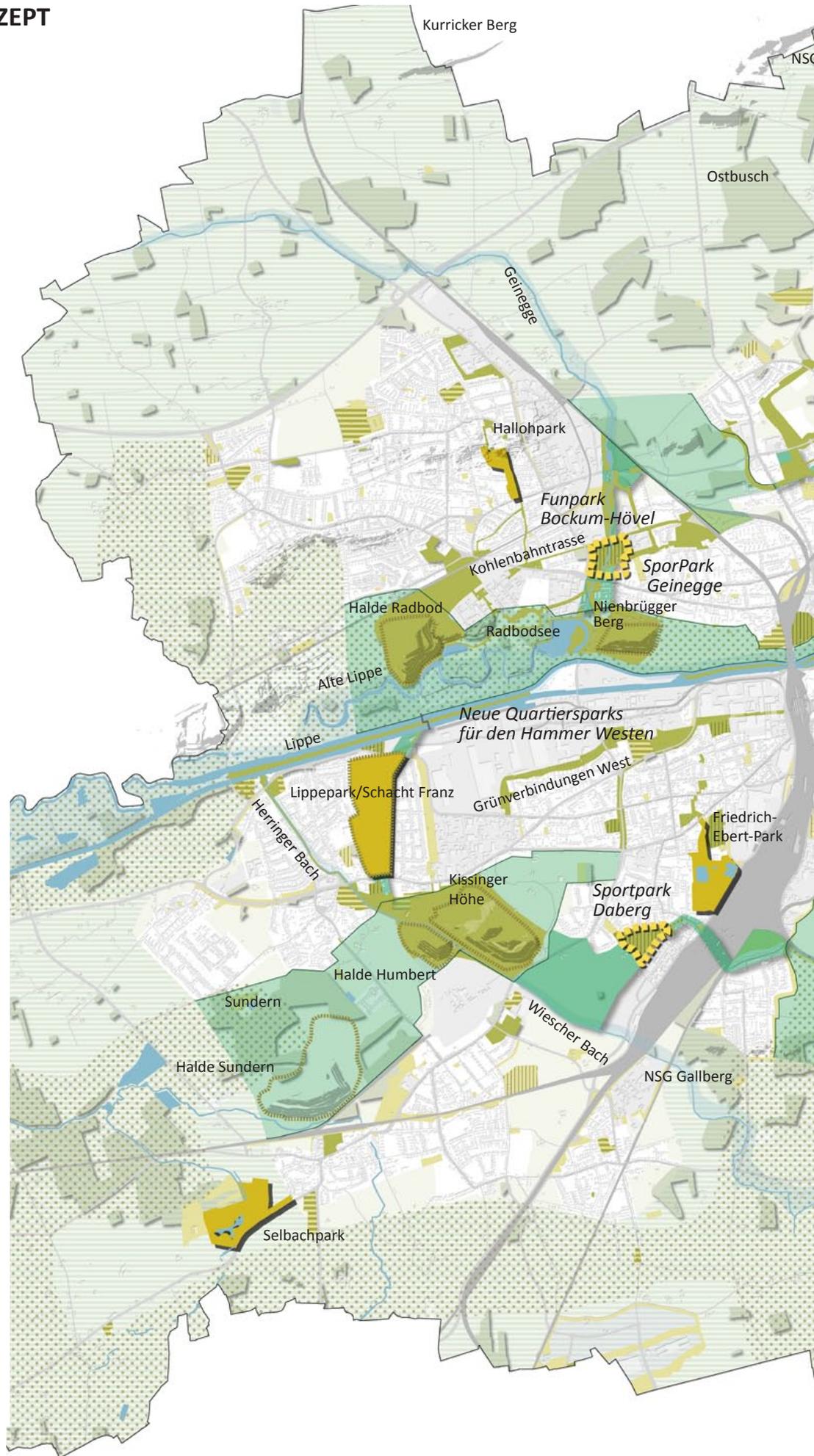
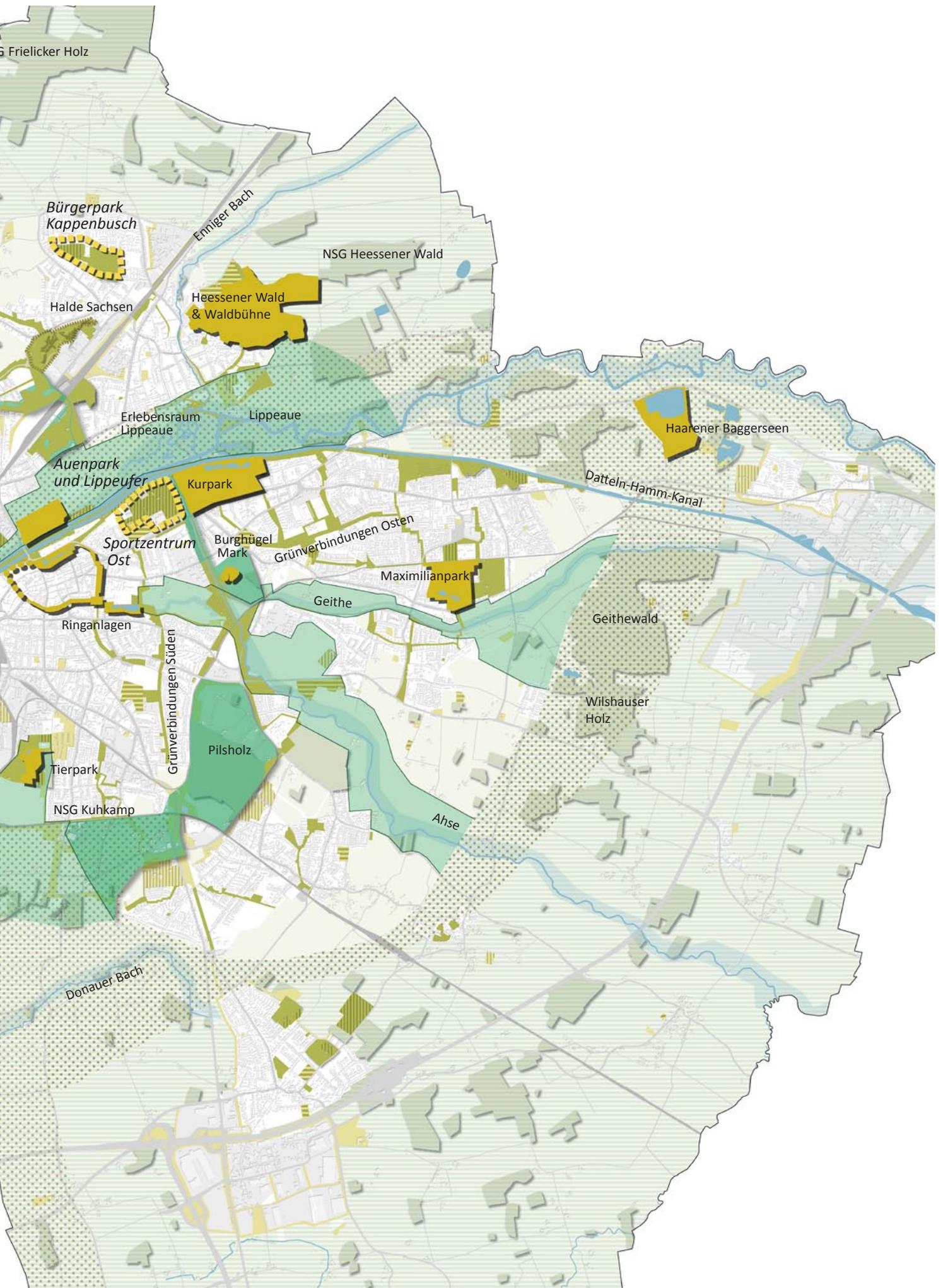
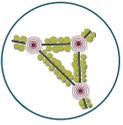


Abb. 67 Lageplan Strukturkonzept Freiräume und Nutzungen





4.4 ORTSKERNE, SIEDLUNGEN UND MAGISTRALLEN

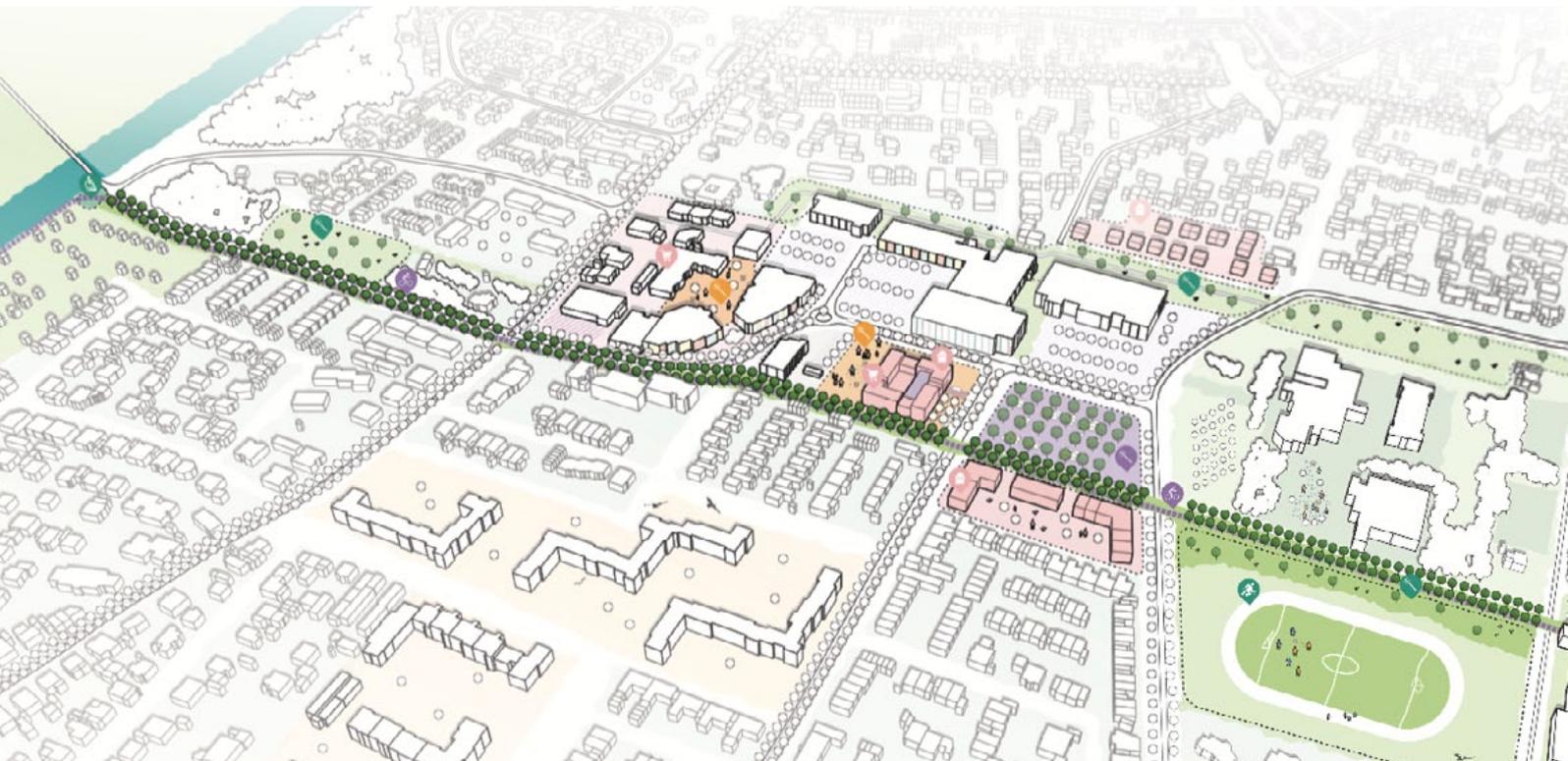


Abb. 68 ISEK Hamm Werries - Im Osten was Grünes, BJP 2019

Die historischen Ortskerne werden als Mitten und Orte der Identität der Hammer Stadtteile erkennbar gestaltet.

Die großen Magistralen sind nicht nur Transiträume des Autoverkehrs, sondern werden als Gestaltungsaufgabe für die Nahmobilität und als repräsentative Räume verstanden.

Neue Siedlungen und unterversorgte Bestandsquartiere werden durch Begrünung und attraktive Freiräume aufgewertet, die Ortsränder gestaltet.

4.4.1 RÄUMLICHES LEITTHEMA

Entsprechend den folgenden drei Leitideen soll das Leitthema Ortskerne, Siedlungen und Magistralen zukünftig entwickelt werden:



Freiräume der Ortskerne Ortskerne als attraktive Freiräume gestalten

Die Ortskerne als Imageräger und Orte des Austauschs werden als einladende Freiräume gestaltet. Begrünung, Schaffung von Aufenthaltsflächen und Maßnahmen der Regenwasserbewirtschaftung in den Ortskernen tragen zur Steigerung der Attraktivität und zur Klimaanpassung der öffentlichen Räume bei.



Grüne Magistralen einladend und klimaangepasst gestalten

Die Magistralen sind in der polyzentrischen Stadtstruktur wichtige, stark wahrgenommene Verbindungen zwischen den Ortsteilen. Für das Image und die Identität der Ortsteile sind sie ebenfalls von großer Bedeutung. Daher werden sie durch Begrünungsmaßnahmen wie Alleebepflanzungen wieder als repräsentative Stadträume aufgewertet und gleichzeitig attraktiver für den Rad- und Fußverkehr gemacht. Dies dient gleichzeitig der Klimaanpassung.



Neues Grün in neuen und unterversorgten Quartieren schaffen und weiterentwickeln

In neuen Stadtquartieren werden attraktive Freiräume und Grünstrukturen geschaffen. In unterversorgten Bestandsquartieren werden ebenso Flächen für neue Freiräume und Grünstrukturen ermittelt und umgesetzt. Dabei werden auch kleinteilige Flächenpotentiale (brachgefallene Grundstücke, untergenutzte Freiräume, Stellplatzanlagen, Straßenflächen) aktiviert und ggf. mehrfach nutzbar gestaltet. An den Ortsrändern werden die Stadt-Landschaftszäsuren prägnant gestaltet. Die hier aufgeführten Zielvorstellungen gelten insbesondere für die unter Potentiale (vgl. Kap. 3.3) identifizierten Räume, soweit keine anderweitigen Planungen vorliegen.

4.4.2 ZIELE

Freiräume der Ortskerne

Die Freiräume der historischen Ortskerne erhalten als Orte der Identität der einzelnen Stadtbezirke eine neue Wertschätzung. Als Imagerträger und Orte des Austauschs eines lebendigen Stadtlebens werden sie einladend gestaltet. Begrünung, Aufenthaltsflächen und Maßnahmen der Regenwasserbewirtschaftung in den Ortskernen tragen zur Klimaanpassung und zur Attraktivierung der öffentlichen Räume bei.

- In nachfolgenden Planungen soll die Freiraumqualität entsprechend der örtlichen Platzverhältnisse gesteigert werden. Der Anteil an Aufenthaltsflächen für die Bewohnerinnen und Bewohner soll gesteigert werden. Kommunikationsorte im Sitzen und Stehen sollen in der Sonne und im Schatten angeboten werden.
- Eine Bepflanzung mit schattenspendenden Bäumen ist dementsprechend anzustreben.
- Spiel- und Freizeitplätze (z.B. Bouleplätze) sollen dementsprechend bei Bedarf berücksichtigt werden.
- Bei der Neugestaltung sollen eine ansprechende und einem durchgängigen Gestaltungsprinzip folgende Oberflächengestaltung, Möblierung und Beleuchtung erzielt werden. Die Erschließungsinfrastruktur (Strom, Wasser) für Märkte und Feste soll nach Möglichkeit vorgehalten werden.
- Die historischen Gestaltungsprinzipien sind dabei je nach örtlicher Situation weiterzuverfolgen und in Abwägung mit aktuellen Freiraumanforderungen herauszuarbeiten.
- Damit dies gelingt, sollen die Flächenanteile des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere auch der Stellplätze, zugunsten von mehr Aufenthaltsqualität und Grün so weit wie möglich reduziert werden.
- Dabei sollen auch Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung und der Mehrfachnutzung von Flächen überprüft werden (Beispiel: Ein Parkplatz eines Verwaltungsgebäudes kann am Abend ein Skate- und Spielplatz sein).
- Elemente der lokalen Regenwasserretention und -bewirtschaftung dienen der Klimaanpassung durch Verdunstungskühlung, der Biodiversität und der Stärkung des natürlichen Wasserkreislaufs. Sie sollen je nach Flächenverfügbarkeit auf geeigneten Teilflächen angeordnet werden.

Grüne Magistralen

Die für das Image und die Identität der Ortsteile bedeutsamen Magistralen werden aus der Perspektive des nicht motorisierten Verkehrs aufgewertet. Der Straßenraum wird zur Gestaltung von Lebens- und Aufenthaltsraum als baukulturelle, interdisziplinäre Aufgabe begriffen.

- In nachfolgenden Planungen sollen möglichst durchgängige Gestaltungsprinzipien für die Magistralen verfolgt werden. Dies betrifft die Straßenraumaufteilung, die Begrünung, die Möblierung und Beleuchtung, die Werbeanlagen und sonstigen Einbauten im öffentlichen Raum.
- Die Gestaltung setzt sich, soweit erforderlich und möglich, auch außerhalb der Ortsdurchfahrten fort. Hier sind ggf. typische Freiraumelemente wie Blühstreifen und Langgraswiesen im Bereich des Verkehrsgrüns anzulegen, die zur Biodiversität und naturnahen Gestaltung beitragen.
- Baumpflanzungen sollen so weit wie möglich in regelmäßigen Abständen angelegt werden, um einen Allee-Charakter zu erzeugen. Auch Stellplätze sollen dabei durch Baumstandorte gegliedert werden. Längsstellplätze erhalten je 2 Stellplätze einen Baum, bei Quer- und Schrägaufstellung wird alle 5 Stellplätze ein Baumstandort vorgesehen.
- Es sind ausreichend breite Nebenflächen mit einer Standardbreite der Gehwege von 3 Metern anzulegen. Ferner sind Radwege/Radstreifen, die den heutigen Anforderungen entsprechen, zu berücksichtigen.
- Es soll eine schlüssige, umwegfreie Führung von Fußgängern und Radfahrern an den Kreuzungen/Übergängen gewährleistet werden.
- Maßnahmen der klimaangepassten Straßengestaltung (Überflutungsvorsorge, Verdunstung, Versickerung, Verschattung) sollen in die Straßeneugestaltung integriert werden.
- Für die Begrünung und Gestaltung von Straßen stehen meist nur begrenzte Straßenräume zur Verfügung, die vielen Ansprüchen genügen müssen. Eine Neuaufteilung kann nur unter Abwägung der Interessen aller Verkehrsteilnehmenden erfolgen.



Abb. 69 Der Ausbau des Bürgerparks/Unionparks 2002 bereichert das Freiraumangebot im dicht besiedelten Hammer Westen, Stadt Hamm

Neues Grün in neuen und unterversorgten Quartieren schaffen

Insbesondere in neuen Stadtquartieren werden die planerischen Gestaltungsmöglichkeiten genutzt und attraktive Freiräume und Grünstrukturen geschaffen. Aber auch in unterversorgten Bestandsquartieren werden kleinteilige Flächenpotentiale aktiviert und ggf. mehrfach nutzbar gestaltet.

- In neuen Stadtquartieren sollen in nachfolgenden Planungen öffentliche Freiräume sowie weitere Grünstrukturen, wie insbesondere durchgängige Straßenraumbegrünungen, geschaffen werden. Im Sinne einer Gleichzeitigkeit von Stadtentwicklung und Freiraumplanung ist das Grün- und Freiraumpotential des jeweiligen Plangebietes und des Umfeldes frühzeitig in die Planung einzubeziehen. Dabei sind Aspekte der Grün- und Freiraumvernetzung zu berücksichtigen. Mit den neu geschaffenen Grün- und Freiraumstrukturen soll somit auch ein Beitrag zur Grün- und Freiraumversorgung der benachbarten Quartiere geleistet werden.
- Für die unterversorgten Bestandsquartiere werden Freiraumpotentiale im Umkreis von 500 Metern um diese Gebiete ermittelt. Soweit integrierte Stadtentwicklungskonzepte vorliegen, werden diese mit einbezogen. Im Rahmen von Wohnungsneubau werden „im Huckepack“ neue öffentliche Grünflächen angelegt. Für jeden neuen

Einwohner ist der Nachweis des Richtwertes von 6 m² wohnungsnahem Grün zu erbringen.

- In unterversorgten Bestandsquartieren wird bei Umbau und Sanierung von Straßen und Stellplatzflächen geprüft, inwieweit diese hinsichtlich der Freiraumnutzung qualifiziert werden können (Baumpflanzungen, Schaffung von Aufenthaltsflächen und Grünflächen, Sitzmöglichkeiten, Maßnahmen der Verkehrsberuhigung).

Ortsränder

Die Ortsränder werden als eine Gestaltungsaufgabe verstanden. Sie sollen die Zäsuren zwischen Stadt und Landschaft deutlich machen und die Wertschätzung der Landschaft zeigen.

- An Ortsrändern soll in nachfolgenden Planungen, insbesondere bei der Planung von neuen Siedlungsstrukturen, eine Kontaktzone am Übergang von der Bebauung zum Freiraum angelegt werden.
- Die Ortsränder sollen so, je nach örtlicher Situation, durch Gehölzpflanzungen mit Obstbäumen, Feldgehölzen, Baumgruppen, und/oder Wiesenflächen sowie Flächen für dezentrales Regenwassermanagement begrünt und gestaltet werden.
- Das Anlegen von Fußwegen und Spiel- oder Aufenthaltsflächen mit landschaftlicher Prägung ist integraler Bestandteil der Ortsrandgestaltung.

4.4.3 STRUKTURKONZEPT

-  Freiräume der Ortskerne
 -  Grüne Magistralen
 -  Ortsränder
 -  Neues Grün in neuen Stadtquartieren
 -  Neues Grün in unterversorgten Bestandsquartieren
- Nachrichtlich**
-  Siedlungsflächen
 -  Grünflächen
 -  Halden
 -  Wald
 -  Landwirtschaftliche Flächen
 -  Gewässer
 -  Orte der Arbeit/Industrie (Auswahl)



Abb. 70 Lageplan Strukturkonzept Ortskerne, Siedlungen und Magistralen



4.4.3 STRUKTURKONZEPT

Das Strukturkonzept Ortskerne, Siedlungen und Magistralen trägt zur Stärkung der polyzentralen Struktur Hamms durch die Freiraumgestaltung bei.

Freiräume der Ortskerne

Im Strukturkonzept werden die Ortskerne der einzelnen Stadtbezirke dargestellt, die es freiräumlich zu stärken gilt. Damit wird den Hinweisen aus der Beteiligung (Akteurs-Workshop) entsprochen, dass viele Einwohnerinnen und Einwohner - beispielsweise in Bockum - sich sehr stark mit ihren Ortsteilen identifizieren. Mit den im Strukturkonzept dargestellten Freiräumen der Ortskerne wird ein umfangreiches Programm an Qualifizierungsmaßnahmen von der Gestaltung und Nutzbarkeit bis zur Klimaanpassung aufgerufen.

Folgende Ortskerne sollen freiräumlich aufgewertet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Gestaltungsbedarf sich unterschiedlich ausprägt:

- Innenstadt
- Süden/Werler Straße
- Westtünen/Osttünen
- Mark
- Braam-Ostwhenemar
- Werries
- Uentrop
- Heessen, südl. der Bahnlinie
- Norden (Münsterstraße und Bockumer Weg)
- Höveler Marktplatz
- Bockum
- Hövel
- Westen/Wilhemstraße
- Herringen
- Herringer Heide
- Pelkum
- Wiescherhöfen
- Daberg
- Selmigerheide/Weetfeld
- Lohausersholz
- Rhynern

Grüne Magistralen

Zur Identifikation der wichtigsten Magistralen wurden die historischen Karten mit ihren identitätsprägenden Wegeverbindungen ausgewertet und mit den aktuell wichtigsten Verbindungen in die Stadtteile, mit dem übergeordneten Hauptnetz und der Erschließung der

großen randständigen Gewerbegebiete als Orte der Arbeit überlagert. Daraus entsteht ein priorisiertes Magistralennetz.

Im Strukturkonzept werden so mehr als ein Dutzend Magistralen dargestellt, die überwiegend sternförmig von der Landschaft durch die Stadtbezirke in die Innenstadt führen. An diesen Magistralen liegen viele der Ortskerne wie „Perlen“. Damit werden das Wechselspiel und die Abhängigkeiten vom Verkehr deutlich.

Durch eine ausgewogene Berücksichtigung weiterer Ansprüche an den Straßenraum können erhebliche Potentiale der Freiraumqualifizierung an den Magistralen und in den Ortskernen freigesetzt werden. Der Schaffung komfortabler und sicherer Rad- und Fußwege sowie der Straßenraumbegrünung müsste dazu in der Abwägung der unterschiedlichen Belange in der Verkehrsplanung ein höheres Gewicht zukommen (vgl. Kap. 6.1 Beispielhafte Querschnitte Grünverbindungen, Variante 5 Begrünte Straße).

Folgende Straßen werden als zukünftige grüne Magistralen dargestellt:

- Rathenaustraße
- Fangstraße
- Hafestraße
- Dortmunder Straße
- Kamener Straße
- Wilhelmstraße
- Hellweg
- Goethestraße
- Ahornallee
- Caldenhofer Weg
- Lippestraße
- Marker Dorfstraße
- Alter Uentropener Weg
- Marker Allee
- Ostenallee
- Amtsstraße
- Ahlener Straße
- Heessener Straße
- Münsterstraße
- Janssenstraße
- Horster Straße
- Geinegge
- Wittekindstraße
- Hammer Straße



Abb. 71 Die Weststraße in der Innenstadt bietet Raum zum Flanieren und Verweilen

Neues Grün in Quartieren

Insbesondere unterversorgte Quartiere haben einen Bedarf an neuem Grün. Die im Plan dargestellten Flächen basieren auf der Analyse freiraumunterversorgter Bereiche in Kapitel 3 (vgl. Kap. 3.2 Freiraumversorgung).

Neues Grün in neu entstehenden Quartieren bezieht sich auf Potentialflächen für neue Stadtquartiere. Damit wird die Notwendigkeit der gleichzeitigen Entwicklung von Stadt- und Freiraumentwicklung dargestellt.

- **Beispiel Zentrum Werries und Neues Grün in neuem Quartier in Werries**

In Werries befinden sich östlich des Maximilianparks potentielle Flächen für die Siedlungsentwicklung. Freiräumlich-städtebauliche Qualifizierungsmaßnahmen beziehen sich hier sowohl auf die freiräumliche Aufwertung des Zentrums Werries als auch auf die freiräumliche Co-Entwicklung dieser neuen Siedlungsflächen. Entlang der Ostwennemarstraße soll durch Reduktion der Parkplätze und Schaffung eines neuen Platzes im Ortszentrum „Mitten in Werries“ (vgl. Stadt Hamm 2019, ISEK Werries, S. 108) eine Belebung und Aufwertung erfolgen.

- **Beispiel Neues Grün für das KreativRevier Heinrich Robert**

Das ehemalige Bergwerk Heinrich-Robert soll als Modellquartier für nachhaltiges, klimaangepasstes Grün (siehe Stadt Hamm 2016b, Rahmenplan Bergwerk Heinrich-Robert und Pelkum/Wiescherhöfen) entwickelt werden.

- **Beispiel Rangierbahnhof**

Die Wiedernutzung des ehemaligen Rangierbahnhofs bietet für Hamm eine große Chance. Auf der Fläche kann im Kontext der weiteren städtebaulichen Entwicklung neues Grün geschaffen werden. So soll eine begleitende lineare Grünverbindung, die bis in die Innenstadt führt, bei den Planungen berücksichtigt werden. Ferner ist im Bereich Lohuserholzstraße, Günterstraße und Östingstraße die Führung des Grünen Rings zu berücksichtigen und eine entsprechende Verbindung zu schaffen. Je nach Nutzungsausrichtung der einzelnen Teilbereiche, die sich in der weiteren städtebaulichen Planung ergeben wird, sind weitere Grün- und Freiraumelemente umzusetzen.

Ortsränder

Zwischen den Ortsteilen in Hamm sowie mit dem Grünen Ring werden landschaftliche Zäsuren dargestellt. Die Siedlungsränder sollen mit ihren grünen Kontaktzonen gestärkt werden. So wird der Übergang zwischen Stadt und Landschaft qualifiziert. Im Strukturkonzept werden die zu qualifizierenden Ortsränder im Bestand dargestellt. Aufgrund der Länge der Ränder wird deutlich, dass hierin eine erhebliche Aufgabe besteht. Dazu kommen die neuen Kontaktzonen, die sich im Plan an den Potentialflächen der Siedlungserweiterung anschließen würden. In Kapitel 6.4 Ortsränder werden verschiedene Typologien der Ortsrandgestaltung exemplarisch dargestellt.

5 STRATEGISCHE LEITTHEMEN

Neben den drei räumlichen Leitthemen wurden drei Querschnittsthemen definiert, welche im Rahmen der Stadt- und Freiraumentwicklung integriert mitgeplant werden sollten.

Diese strategischen Leitthemen nehmen übergeordnete Herausforderungen auf, mit denen sich Städte heute konfrontiert sehen. Klimawandel, Biodiversität sowie nachhaltige Alltagsmobilität werden mit diesen strategischen Leitthemen adressiert. Gleichzeitig wird ein Beitrag zur dreifachen (Innen-)Entwicklung der Stadt geleistet - d.h. zu der Verknüpfung von baulicher Entwicklung, Freiraumentwicklung und nachhaltiger Nahmobilität.



5.1 KLIMAANGEPASSTE STADT



5.2 ARTENVIELFALT UND BIOTOPVERBUND



5.3 ALLTAGSMOBILITÄT - NAHMOBILITÄT



5.1 KLIMAANGEPASSTE STADT

5.1.1 STRATEGISCHES LEITHEMA

Das Grün der Stadt nutzen, um eine wassersensible und hitzeangepasste Stadtentwicklung zu fördern

Auch Hamm ist von den Folgen des Klimawandels in Form von Hitze, Trockenheit und Starkregen betroffen. Mit dem Masterplan Freiraum wird das Ziel verfolgt, diese Belastungen zu mindern. Die Stadt soll weiterentwickelt werden, aber soweit möglich von zusätzlichen Belastungen des Bioklimas entkoppelt werden. Hamm braucht daher eine Strategie, um diese klimatischen Herausforderungen mit Maßnahmen der Hitzeanpassung im Stadtraum auszugleichen.

Versiegelte Flächen zu entsiegeln, vermindert Hitzeinseln in der Stadt. Die Anlage von regenwasserrückhaltenden, versickernden und verdunstenden Grünflächen auf öffentlichen und auf privaten Flächen trägt zur Kühlung der Stadt bei. Je mehr Wasser zurückgehalten wird, umso mehr Wasser kann verdunsten und so zur Kühlung beitragen. Dieses

„Schwammstadt-Prinzip“ wird eine wesentliche Planungsprämisse bei der Weiterentwicklung der Stadt. Ziel wird es sein, die Evapotranspiration, also die Verdunstung über die Blätter der Vegetation und über den feuchten Boden zu steigern, da damit die größten Kühleffekte verbunden sind.

Wasser ist in der Stadt im Klimawandel eine Ressource, die genutzt werden soll. Es ist eine Querschnittsaufgabe, hitzevorsorgende und wassersensible Maßnahmen in die Stadtentwicklung zu integrieren. Die gesamte „Oberfläche der Stadt“ ist hier der Handlungsraum: Grünflächen und Plätze, aber auch die Verkehrsinfrastruktur und die Gebäude.

Die im Masterplan Freiraum entwickelten Vorschläge stellen bereits konkrete Planungsansätze dar, die in das aktuell erarbeitete Klimafolgenanpassungskonzept der Stadt Hamm integriert werden können und wirken in die fünf Handlungsfelder (Gesundheit/Wasser/Bauen und Planen/Stadtumwelt/Infrastruktur) des Klimafolgenanpassungskonzepts hinein. Hierbei werden große Synergien mit der Freiraumentwicklung erwartet.

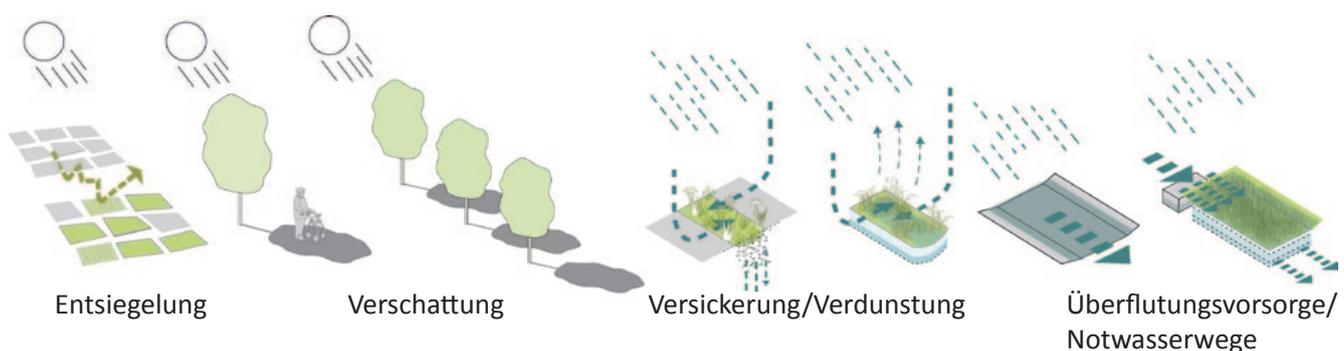


Abb. 72 Ausgewählte Freiraummaßnahmen klimaangepasste Stadt, Grafik bgmr (BlueGreenStreets 2020)

5.1.2 ZIELE

- **Freihaltung von Luftleitbahnen**

Zur Sicherung der Abkühlung in der Nacht sollen die Luftleitbahnen von Bebauung möglichst freigehalten werden (vgl. Kap. 4.1).

- **Entwicklung des Netzes aus Grünverbindungen**

Zur dezentralen Kühlung der Stadt wird das Netz der Grünverbindungen weiter ausgebaut. Regenwasser soll in diesen Bereichen gesammelt werden, um es zu verdunsten und zu versickern. Die Grünverbindungen werden gleichzeitig als Wohlfühlräume mit Aufenthaltsqualität im Freien gestaltet.

- **Erhaltung und Entwicklung des Stadtteilgrüns und sonstige öffentliche Freiräume**

Vorhandene lokale Grünzüge sowie Grün- und Freiraumbereiche werden erhalten und nach Möglichkeit erweitert. Sie sind von Bebauung freizuhalten. Eine Vernetzung untereinander ist nach Möglichkeit umzusetzen.

- **Entsiegelung**

Um die Verdunstungskühlung als wichtige Maßnahme der Klimaanpassung im Bestand zu erhöhen, soll so viel versiegelte Fläche wie möglich entsiegelt werden. Dazu gehört auch die Nutzung von wasserdurchlässigen Belägen wie Rasengitter und Pflaster mit grünen Fugen. Eine Anrechnung der Maßnahmen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist zu prüfen.

- **Abflusslose Siedlungsgebiete**

Es sollte jeweils geprüft werden, ob neu gebaute Wohn- und Gewerbegebiete sowie Straßen von dem Regenwasserkanalnetz entkoppelt ausgeführt werden können. Das Regenwasser könnte dann dezentral vor Ort bewirtschaftet werden (Verdunstung, Versickerung). Flächen der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung werden in die Freiflächengestaltung integriert (z.B. Ortsrandgestaltung). Rechtliche Aspekte sind in diesem Kontext zu prüfen und ggf. anzupassen.

- **Abkopplung**

Bestehende Siedlungsgebiete werden hinsichtlich der Abkoppelungspotentiale von der zentralen Regenwasserentwässerung überprüft. Das Regenwasser wird dezentral bewirtschaftet. Bevorzugt soll das Wasser verdunsten, dann erst versickert werden. Rechtliche Aspekte sind in diesem Zusammenhang zu prüfen und ggf. anzupassen. Die Stadt Hamm beteiligt sich an der Zukunftsinitiative 'Wasser in der Stadt von morgen'.

- **Überflutungsvorsorge/Notwasserwege**

Zur Vermeidung von Schäden durch Überflutungen

wird in nachfolgenden Planungen die Überflutungsvorsorge umfassend berücksichtigt. So werden z.B. Notwasserwege und Retentionsflächen grundstücksübergreifend entwickelt. Hier kann auf dem Fließwegeplan der Stadt Hamm (Tiefbau- und Grünflächenamt, Sachgebiet Wasserwirtschaft) aufgebaut werden. Dieser Plan stellt die überflutungsgefährdeten Bereiche bei Starkregeneignissen dar.

- **Schwammstadt - Verdunstung und Versickerung**

Wasser, das verdunsten kann, trägt in Hitzeperioden zur Kühlung bei. Vor allem feuchte Böden und gut wasserversorgte Vegetationsflächen sind - wenn sie wie ein Schwamm gefüllt sind - Kühlräume in der Stadt. Regenwasser soll wo möglich verstärkt genutzt werden, um gut wasserversorgte Flächen („Wetlands“) herzustellen. Bei nachfolgenden Planungen wird geprüft, ob und wie das Prinzip der Schwammstadt umgesetzt werden kann. Das Wasser soll von den versiegelten Flächen gesammelt, vor Ort zurückgehalten, verdunstet und dann erst versickert werden.

- **Gebäudebezogene Hitzevorsorge**

Bei Neubebauungen werden Dächer und Fassaden der Gebäude als Begrünungspotential genutzt. In überflutungsgefährdeten Bereichen werden verstärkt Dachbegrünungen auf dafür geeigneten Dächern angelegt. Mit grün-blauen Dächern (begrünte Dächer mit Retentionsfunktion) können auch bei begrenzten Flächen Effekte der Kühlung erzielt werden. Sofern sie nicht realisierbar sind, sollte der Albedo-Effekt (Rückstrahlung) genutzt werden. Fassaden und Beläge werden soweit möglich in hellen Farben ausgeführt, um die Hitzeentwicklung in den Gebäuden zu mindern. Die genannten Maßnahmen sollten ebenfalls im Bestand Anwendung finden.

- **Verschattung**

Straßen sollen, wo möglich, vermehrt mit schattenspendenden Bäumen im Bestand nachgerüstet werden. Straßen in neuen Stadtquartieren und andere Straßenneuplanungen werden mit Baumreihen und Alleen bepflanzt. In hitzebelasteten Gebieten (vgl. Kap 3.7 Klimaanpassung) werden verstärkt kleinteilige schattenspendende Grünflächen (Pocketparks) angelegt.

- **Anpassung der Baumbestände an den Klimawandel**

Als langfristige Strategie wird der Baumbestand an den Klimawandel angepasst. Besonders für den Straßenraum sollten klimaangepasste, hitze- und trockenresistente Baumarten zur flächendeckenden Begrünung mit Straßenbäumen eingesetzt werden. Das Regenwasser versiegelter Flächen soll gezielt für die Bewässerung der Bäume genutzt werden.



Abb. 73 Biodiverse Grünflächen im Grünzug, Straßburg 2019



5.2 ARTENVIELFALT UND BIOTOPVERBUND

5.2.1 STRATEGISCHES LEITTHEMA

Ökologische Aufwertung in Siedlungsbereichen

Naturnahe und artenreiche urbane Grünstrukturen stellen wertvolle Lebensräume für Tiere und Pflanzen dar. Sie bieten gleichzeitig auch eine erholsame und attraktive grüne Infrastruktur für die Menschen. Sie sind daher längst nicht mehr auf die Naturräume beschränkt, sondern werden zunehmend in der Gestaltung des urbanen Raums mitgedacht. Ökologisch wertvolle Grünflächen mit hoher Biodiversität und intakte Ökosysteme tragen durch Kohlenstoffspeicherung zum Klimaschutz und durch Verdunstungsleistungen zur Temperaturminderung bei. Die vielfältigen Umweltfunktionen biodiverser Grünstrukturen und die Bedeutung als qualitative Lebensumwelt des Menschen erfordern es, naturnahe Flächen und Naturerlebnisräume im Siedlungsbereich zu erhalten, zu qualifizieren und neu zu schaffen. Biodiverse Grünflächen zeichnen sich durch eine hohe Artenvielfalt aus, da sie meist nicht gedüngt oder mit Pflanzenschutzmitteln behandelt werden. Extensiv gepflegte Rasenflächen und Langgraswiesen haben eine hohe Bedeutung für die Insektenvielfalt. Für Bestäuber, wie z.B. Wildbienen, stellen diese Flächen eine wichtige Grundlage für die Ernährung dar. Biodiverse Grünflächen erfordern auch andere Sehgewohnheiten.

5.2.2 ZIELE

- **Entsiegelung und Begrünung**

Um das Ziel der Erhöhung der Biodiversität zu erreichen, bieten Flächen wie Stadtteilgrün, sonstige öffentliche Freiräume, Verkehrsgrün, Gärten, Dächer

EXKURS - BIODIVERSITÄT IN STRASSBURG

Die Stadt Straßburg verzichtet seit 2008 auf den Einsatz von Pestiziden, um die Natur zu schützen. Neben veränderten gartenbaulichen Techniken in der Pflege wird der Natur mehr Raum gegeben, beispielsweise durch das Anlegen von Wiesen.

„Wenn das Unkraut zum Verbündeten wird, wenn man der Natur mehr Raum in der Stadt lässt und Alternativen zu chemischen Pflanzenschutzmitteln ausprobiert, dann kommt das einer kulturellen Revolution gleich.“
Stadt Straßburg

etc. insbesondere bei Neu- und Umbaumaßnahmen große Potentiale, die verstärkt genutzt werden sollten.

- **Pflanzenökologische Aufwertung für Bienen und Vögel**

Die Verwendung von einheimischen, standortgerechten Pflanzen bei der Neuanlage und Umgestaltung von Grün- und Freiflächen soll gefördert werden, um den Nutzen für Bienen und Vögel zu erhöhen. Die Verwendung von Blüh- und Nährpflanzen sollte dabei angestrebt werden.

Auch die naturnahe Pflege ausgewählter öffentlicher Grünflächen und Umsetzung eines ökologischen Grünflächenmanagements (z.B. Verzicht auf Pestizide und Düngung, Reduktion der Schnittfrequenz, Entwicklung von Langgraswiesen, Anlage von Blühstreifen etc.) erhöhen langfristig den Nutzen für Bienen und Vögel.

- **Artenvielfalt in der Stadtgestaltung berücksichtigen**

Es sollen Strukturen geschaffen werden, die die Ansprüche verschiedenster Tierarten an die Stadt als Lebensraum erfüllen; beispielsweise Nisthilfen und Quartiere für Vögel, Fledermäuse, Insekten und Kleinsäuger beim Neubau von Gebäuden. Bei Neu- und Umbau sollen gleichzeitig Lebensstätten für Tiere geschaffen werden.

- **Umweltbildung**

Die Anlage eines Naturerfahrungsraumes je Stadtbezirk soll im Rahmen nachfolgender Planungen, insbesondere bei Neu- und Umgestaltungsmaßnahmen von öffentlichen Grünflächen, geprüft werden. Die Naturerfahrungsräume dienen vor allem dem Spielen von Kindern in einer natürlichen Umgebung, um so über das übliche Spielplatzangebot besondere Naturerfahrungen zu ermöglichen. Die Naturerfahrungsräume können somit auch neue Spielmöglichkeiten in Quartieren mit Defiziten an Spielflächen (siehe Kap. 3.2, S. 22) eröffnen.



5.3 ALLTAGSMOBILITÄT - NAHMOBILITÄT

5.3.1 STRATEGISCHES LEITTHEMA

Zum Radfahren und Gehen durch Freiraumgestaltung einladen

Der Masterplan Freiraum fördert die Alltagsmobilität mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Nicht nur die Freizeit, sondern auch die Wege zur Arbeit, zur Schule und zum Einkauf werden qualifiziert.

In der Komfortkonkurrenz der Verkehrsarten werden den Fußgänger/-innen und den Radfahrer/-innen Vorteile gegenüber dem Autoverkehr verschafft. Sichere und einladende Wege im Grünen sind Bestandteil des Freiraumsystems (vgl. Kapitel 4). Die bestehende Radverkehrskonzeption der Stadt Hamm findet Berücksichtigung im Masterplan Freiraum. Diese Konzepte werden auch weiterhin aufeinander abgestimmt. Mit der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf das Fahrradfahren und Zufußgehen wird ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Mit den Aussagen des Masterplans Freiraum werden Voraussetzungen geschaffen, um attraktive Wege und Räume zu gestalten.

Nahmobilitätsräume müssen einladend sein. Neben Sicherheit, Orientierung und Bewegungskomfort wird auch das Erleben und Wahrnehmen beim Fuß- und Radverkehr gefördert.

Attraktive und grüne Mobilitätsräume sprechen alle Sinne an und laden ein, sich zu Fuß oder auf dem Rad durch die Stadt zu bewegen. Nicht nur auf die technische Ausführung, sondern auch auf die Gestaltqualität dieser Mobilitätsräume wird Wert gelegt.

5.3.2 ZIELE

- **Verknüpfung wichtiger Zielpunkte**

Die Verknüpfung von wichtigen Zielpunkten (Orte der Arbeit und Zielorte in der Landschaft im Plan Grün-blaues Netz) über Grünverbindungen, die mit attraktiven Wegen für Fußgehende und Radfahrende ausgestattet sind, soll weiterentwickelt werden. Dabei sind das grüne Netz und das Radwegenetz miteinander zu vernetzen.

- **Qualitätsstandards für Fuß- und Radwege**

Die Anlage von einladenden, sicheren und ausreichend breiten Fuß- und Radwegen in den Grünzügen und Grünverbindungen ist ein zentrales Ziel. Auf die Wegebreiten wird in Kapitel 4.2.2 und 6.1 verwiesen. Wohnstraßen sollen rad- und fußgängerfreundlich gestaltet werden.

- **Ausstattung**

An den wichtigen Zielpunkten des Freiraumsystems sollen sichere Fahrradabstellplätze angelegt werden. Weitere Aussagen zu der Gestaltung von Grünverbindungen mit Radwegen können Kapitel 4.2.2, S. 44-45 entnommen werden.

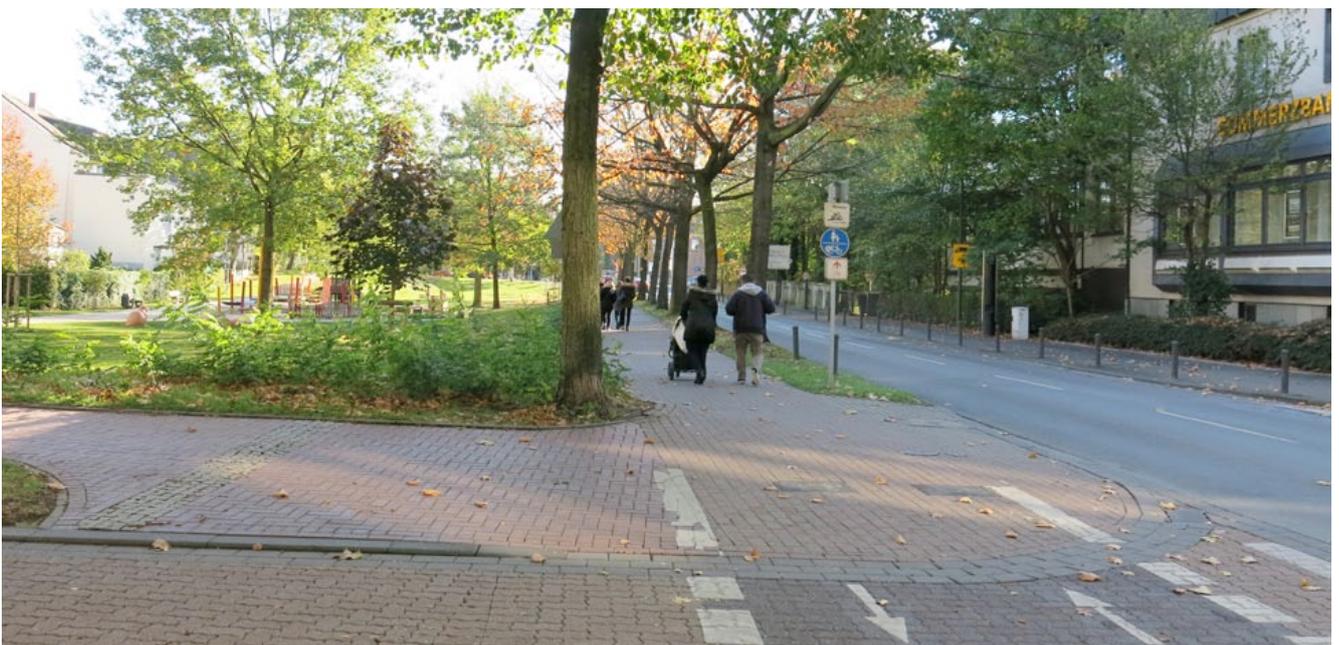


Abb. 74 Alltagsmobilität - Ringanlagen Hamm, 2018

6 VERTIEFUNGEN

Mit den folgenden Vertiefungen soll beispielhaft aufgezeigt werden, wie die räumlichen und strategischen Leitthemen konkret umgesetzt werden können.

6.1 BEISPIELHAFTE QUERSCHNITTE GRÜNVERBINDUNGEN

Die Grünverbindungen im Grün-blauen Netz müssen entsprechend der räumlichen Gegebenheiten flexibel in ihren Querschnitten angepasst werden. Es werden fünf beispielhafte Querschnitte für Grünverbindungen vorgeschlagen, die auf verschiedene räumliche Situationen reagieren und die der jeweiligen Situation angepasst werden können.

Die Varianten S, M und L sind Querschnitte für reine Grünverbindungen in verschiedenen Breiten (10 m, 15 m, 20-25 m).

Die Querschnitte bestehen immer aus einem Weg mit zwei begleitenden Grünstreifen, die Baumpflanzungen und wegebegleitende Versickerungsmulden aufnehmen. Je nach Breite können hier biodiverse Grünflächen und Sport- und Spielelemente untergebracht werden. Sitzelemente sollten in angemessenen Abständen entlang des Weges platziert werden. So wird der Grünzug selbst zum atmosphärischen Freiraum. Übergeordnete Grünverbindungen haben mit ihren grünen Begleiträumen eine optimale Breite von 20-25 Meter oder mehr. In der Regel sollte das Profil L Anwendung finden.

Ein Grünstreifen mit Versickerungsmulde dient der Regenwasserretention. Das Regenwasser der Wege wird in diesem Streifen dezentral zurückgehalten, damit es verdunsten und versickern kann. So werden die Vegetationsflächen, insbesondere die Baumstandorte, mit Regenwasser versorgt.

Die Varianten werden jeweils in Version A und B differenziert. In der Version A wird von einer erhöhten Frequenz von Radfahrern und Fußgängern ausgegangen. Dafür wird das Trennprinzip vorgeschlagen: zwei getrennte Wege für den Fuß- und Radverkehr mit je 2,5 m und 3,5 m Breite. In der Version B wird bei geringerer Frequentierung von einem gemischten Weg mit einer Breite von 4,5 m ausgegangen. Neben den straßenbegleitenden Fahrradwegen kann so ein attraktives, grünbezogenes Fahrradnetz entwickelt werden.

Für den Fall, dass die städtebauliche Struktur es nicht ermöglicht, die Grünverbindung unabhängig vom Straßennetz zu führen, werden je nach Straßentyp die Varianten 4 und 5 vorgeschlagen.

Variante 4 ist vorgesehen für Anwohnerstraßen mit geringem Verkehrsaufkommen. Diese Straßen können in Mischverkehrsflächen umgewandelt werden und die Seitenräume als Grünflächen gestaltet werden. Trifft das Grün-blaue Netz auf größere Straßen, soll der Straßenraum begrünt werden. Der Fußgängerbereich wird attraktiv und großzügig gestaltet. Längsparken ist bevorzugt in einen Grünstreifen umzuwandeln oder nach einem Schema je 2 Autos/ 1 Baum grüner zu machen.

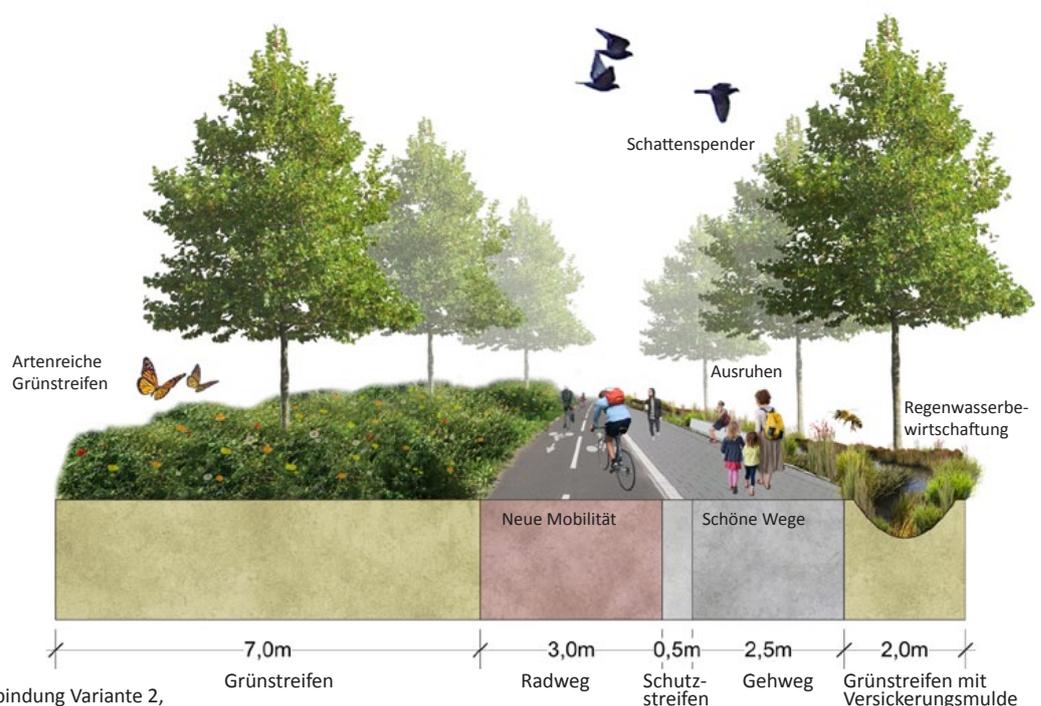
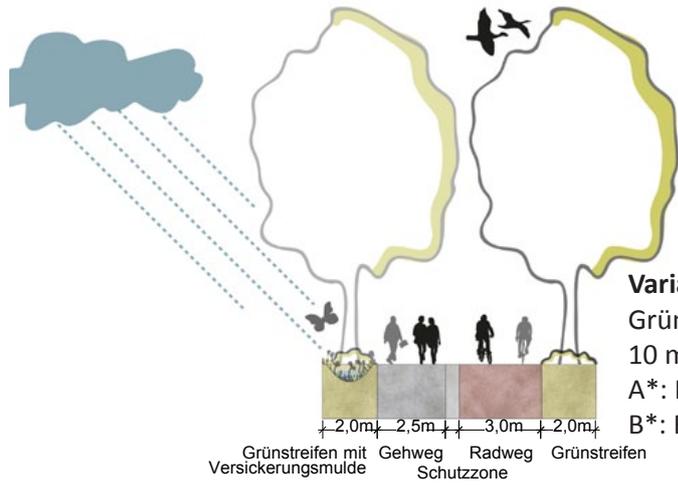


Abb. 75 Schnittansicht Grünverbindung Variante 2, Grüner Weg M, 15 Meter, A: Hoher Anteil Radverkehr

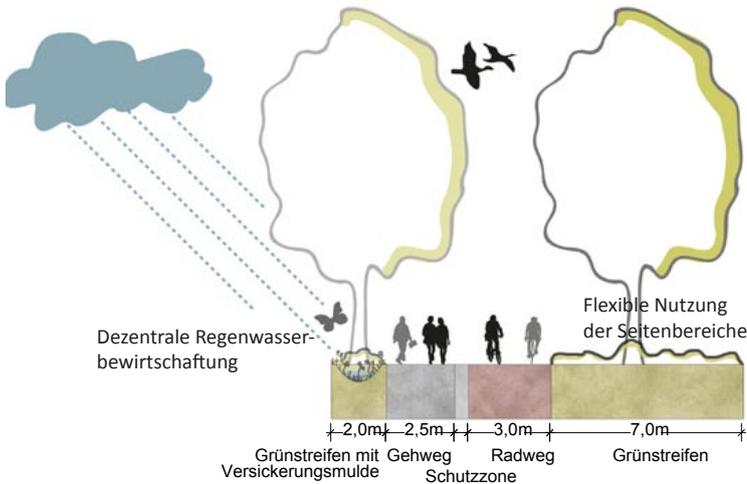
*A: Hoher Anteil Radverkehr
Trennsystem :
2,50 m Fußweg/
0,50 m Trennstreifen/
3,00 m Radweg

*B: Fuß-/Radverkehr gemischt
Mischsystem:
4,50 m kombinierter Fuß- und Radweg



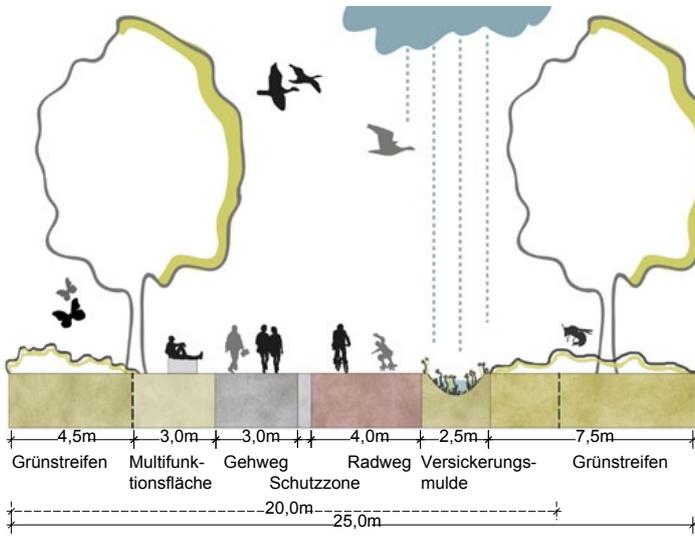
Variante 1
Grüner Weg S
10 m

A*: Hoher Anteil Radverkehr
B*: Fuß-/Radverkehr gemischt



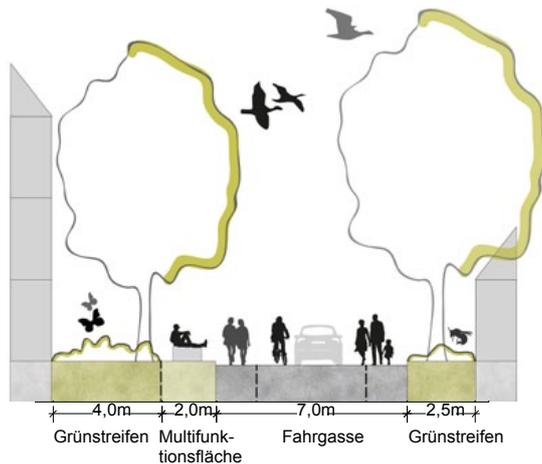
Variante 2
Grüner Weg M
15 m

A*: Hoher Anteil Radverkehr
B*: Fuß-/Radverkehr gemischt



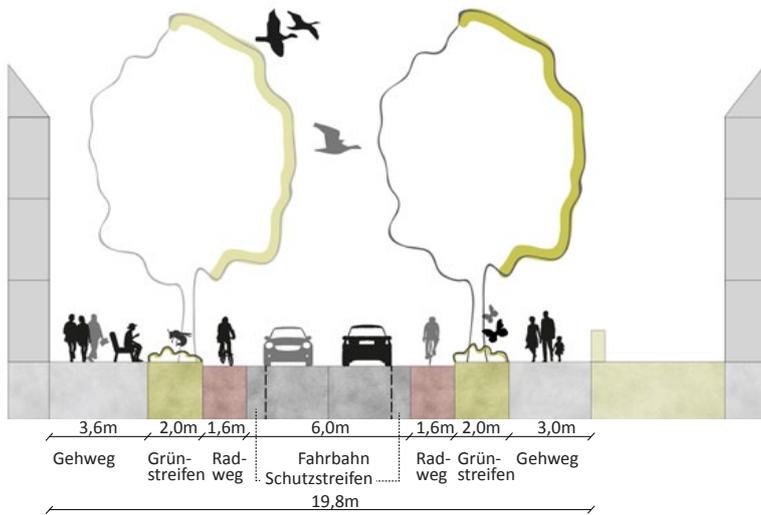
Variante 3
Grüner Weg L
20 - 25 m

A*: Hoher Anteil Radverkehr
B*: Fuß-/Radverkehr gemischt



Variante 4
Grüne Straße
als Mischverkehrsfläche
(Straßen mit geringem Kfz-Verkehr)

Abb. 76 Beispielhafte Querschnitte für Grünverbindungen (1-4)

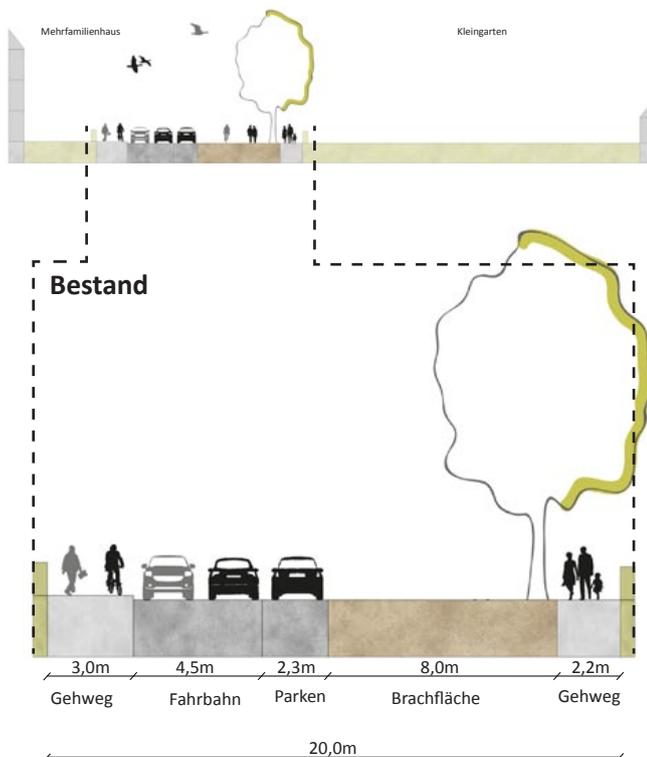


Variante 5 Begrünte Straße

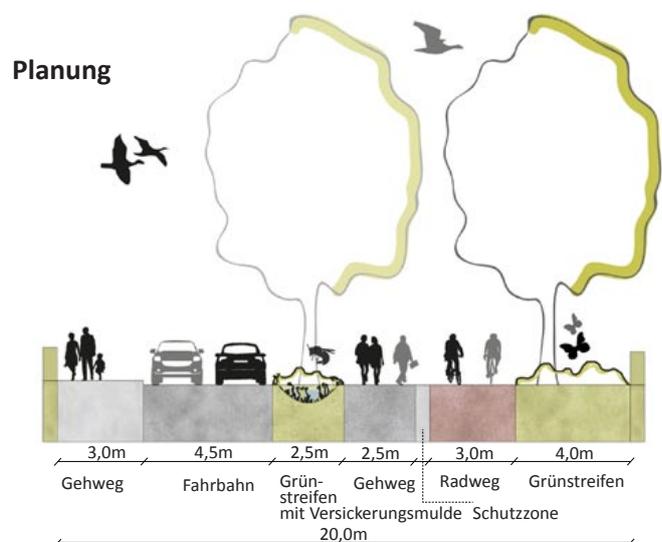
Anpassung des Straßenprofils mit komfortabler Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur und Begrünungsmaßnahmen

Abb. 77 Beispielhafte Querschnitte für Grünverbindungen (5)

Beispiele zur Implementation der beispielhaften Grünverbindung im Stadtraum



Anwendungsbeispiel Variante 1A >12,5 M (Belastung KFZ/Tag: 0 – 4.999)



- + Erhalt von Bestandsbäumen
- + Ergänzen von beidseitigen Grünstreifen
- + Verbreiterung der Radwege und Anlage von Schutzstreifen

Abb. 78 Schnitte Grünverbindung Anwendungsbeispiel Variante 1A

Anwendungsbeispiel Variante 4 Grüne Straße
(Belastung KFZ/Tag: 0 – 4.999)

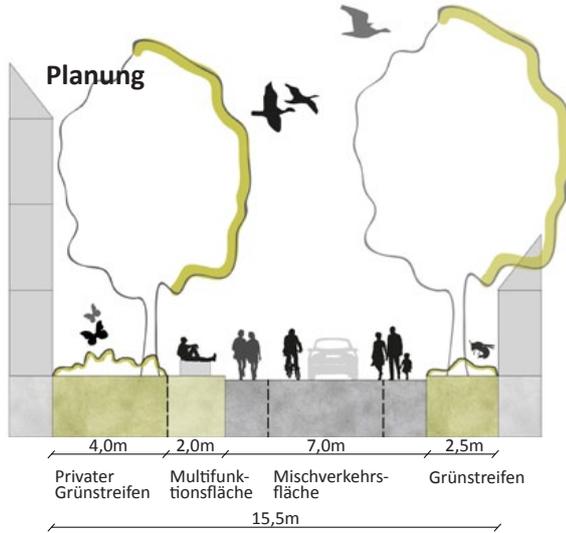
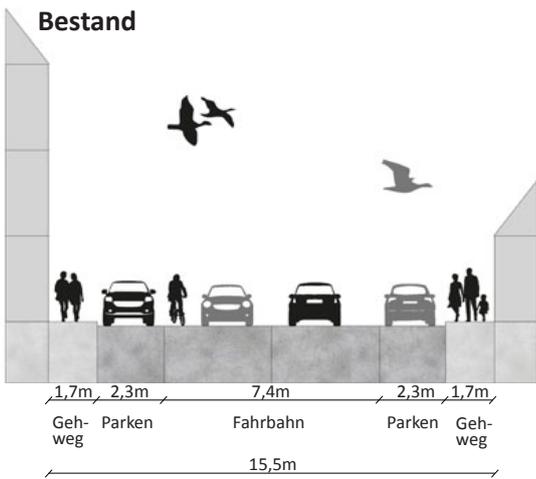
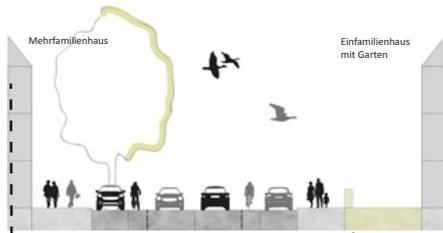


Abb. 79 Schnitte Grünverbindung Anwendungsbeispiel Variante 4

- + Ersetzen der Fahrbahn durch eine Mischverkehrsfläche
- + Ergänzen von beidseitigen Grünstreifen
- + Einplanen einer Multifunktionsfläche mit Sitzmöglichkeiten



Anwendungsbeispiel Variante 5 Begrünte Straße
(Belastung KFZ/Tag: 0 – 4.999)

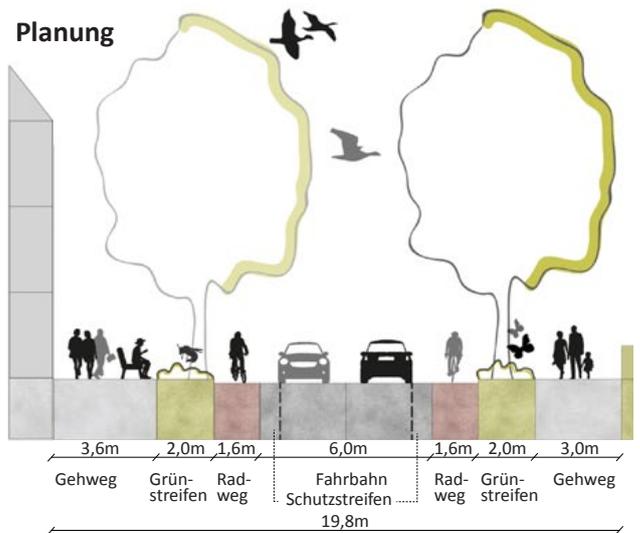
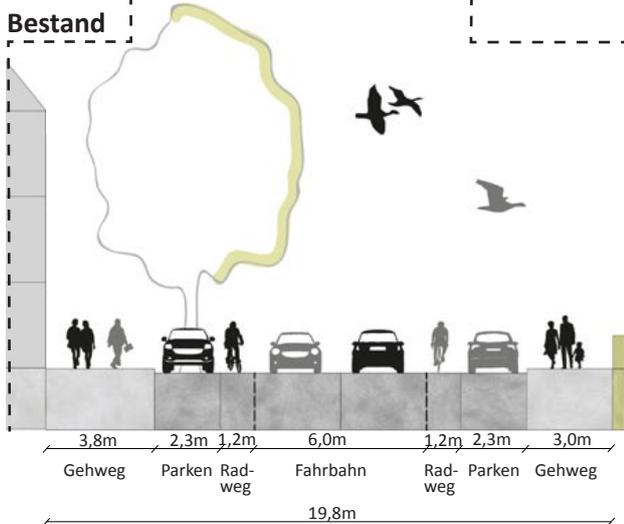


Abb. 80 Schnitte Grünverbindung Anwendungsbeispiel Variante 5

- + Erhalt von Bestandsbäumen
- + Ergänzen von beidseitigen Grünstreifen
- + Verbreiterung der Radwege und Anlage von Schutzstreifen

6.2 BÜRGERPARK KAPPENBUSCH

Die Entwicklung von Aktivem Grün mit Angeboten für Freizeit, Erholung, Sport und Bewegung zählt ebenso wie die Sicherung und Entwicklung von Stadtteilgrün und öffentlichen Freiräumen zu den Leitideen des Masterplans Freiraum.

Am Beispiel eines knapp 10 ha großen Freiraums in zentraler Lage des Stadtteils Dasbeck im Stadtbezirk Heessen bietet sich die Möglichkeit, im Kontext der genannten Leitideen einen Bürgerpark zu planen. Im Fokus der Betrachtung liegt das Gelände des ehemaligen Freibades Heessen sowie das östlich angrenzende Waldgebiet „Kappenbusch“. Seit die ursprüngliche Nutzung des Freibades vor mehr als 10 Jahren aufgegeben wurde, liegt diese Fläche, der Öffentlichkeit entzogen, brach. Es ist beabsichtigt, die Fläche in absehbarer Zeit wieder für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen und in das städtische Gefüge zu integrieren. Auch die Stärkung des Bäderstandortes durch ein Außenbecken ist hier eine Option.

Mit dem Gesamtkonzept „Bürgerpark Kappenbusch“ werden die Grundzüge zur Entwicklung des Freiraums formuliert. Berücksichtigt werden hierbei die vielfältigen Ansprüche, die aus den unterschiedlichen Nutzungsarten und -intensitäten des Landschaftsraums und seiner Umgebung resultieren. Bereits heute herrscht in diesem Bereich mit Sport, Spiel sowie Erholung eine freizeitorientierte Nutzung vor, die mit der Einbeziehung des westlich gelegenen Sportzentrums bestätigt wird. Die Einbindung in das lokale Netz von Radwegen und fahrradfreundlichen Wegen ist gegeben, ergänzend wird eine gesamtstädtische Nord-Süd Grünverbindung, vom Frielicker Holz über Dasbeck bis ins Zentrum und weiter nach Pelkum, mit diesem Masterplan angeregt.

Die Fläche ist fußläufig für die Bewohner von Dasbeck erreichbar, wobei Verbesserungsmöglichkeiten u.a. in der Zugänglichkeit und Einsehbarkeit des Geländes bestehen. Auch wenn der Freiraumdruck in der unmittelbar angrenzenden Bebauung als gering einzustufen ist, stellt der Kappenbusch gerade für die umgebenden dichteren Siedlungsstrukturen ein wichtiges Potential zur Grünraumversorgung dar.

Die bestehende Skateranlage und der Basketballplatz stellen besonders für Jugendliche einen wichtigen Treffpunkt dar, die Grünverbindung mit dem angrenzenden Waldstück wird von Anwohnern bisher überwiegend für kürzere Spaziergänge genutzt. Aufgrund der geringen Größe, den Einschränkungen in der Zugänglichkeit sowie der fehlenden Aufenthaltsqualität hat sich hier bisher kein Ort entwickelt, der von den Anwohnern als Treffpunkt oder zur Erholung genutzt wird.

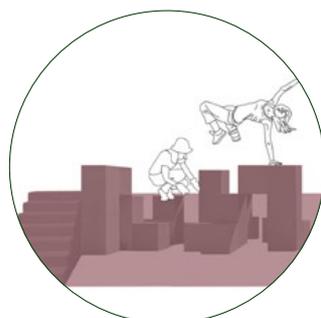
Das Gesamtkonzept „Bürgerpark Kappenbusch“ beschreibt nachfolgend die wesentlichen Bausteine zur Entwicklung des Freiraums und visualisiert sie (siehe Abb. 82). Der neue „Bürgerpark Kappenbusch“ kann dazu beitragen, die Attraktivität des



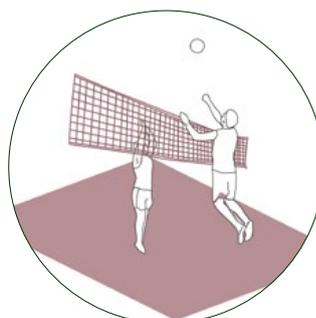
Abb. 82 Sonnenwiese



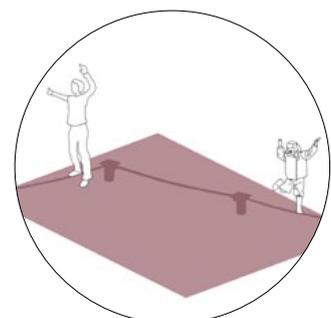
Outdoor-Fitness
Calisthenics-Anlage



Freie Bewegungselemente nach Parkour



Volleyballfeld
(Jugendzentrum)



Slackline
Parkour

Abb. 81 Auswahl Aktiv-Stationen



Abb. 83 Aktives Grün - Bürgerpark Kappenbusch

Kappenbusch für die wohnungsnaher Erholung zu steigern und die Nutzungsvielfalt durch generationsübergreifende Angebote zu verbessern. Das Konzept eines Aktiv- und Erholungsparks beabsichtigt eine generationsübergreifende Stärkung und Ergänzung des vorhandenen Sportangebots sowie die Schaffung von Grün als Aufenthaltsbereich zur Erholung und zum Austausch in der Bevölkerung.

Eine grundlegende Voraussetzung für dieses Konzept ist die Schaffung eines qualifizierten Wegenetzes. Im Sinne einer „grünen Mitte“ von Dasbeck werden auch die westlichen Sportflächen in das Konzept miteinbezogen. Die unterschiedlichen Arten von Grün am Kappenbusch „Sport- Spiel- Wald - Bach- Wiese“ sollen in ihrer Eigenart erhalten und mit jeweils angemessenen Nutzungen im Sinne eines „Aktiv- und Erholungsparks“ belebt und entwickelt werden. Der naturnahe urwüchsige Wald am Kappenbusch sollte in seiner Atmosphäre möglichst unverändert erhalten bleiben, während die Sichtbarkeit und Erlebbarkeit des Bachlaufs und des Grabensystems zu verbessern ist. Die Wiesenbereiche sind zu öffnen und einer öffentlichen Nutzung zuzuführen. Ein neuer Kappenbusch-Rundweg bildet den Rahmen um das Grüengebiet und den westlich gelegenen Sportkomplex. Er verbindet die verschiedenen Teile

des Parks und bindet neue „Aktiv-Stationen“ in das Gesamtkonzept ein. Ein Aktivband und einzelne Aktiv-Stationen enthalten Flächen für Sport und Spiel, die miteinander verbunden werden: Neue Aktivflächen werden ergänzt und bereits bestehende entwickelt. Entlang des Rundwegs können altersübergreifende Angebote für unterschiedliche Nutzergruppen platziert werden.

Der mittig gelegene bestehende Spiel- und Sportbereich aus Skateplatz, Kinderspielplatz und Basketballplatz soll als Aktivband weiterentwickelt werden. Hier bieten sich Nutzungen an, die sich thematisch in die bestehenden Flächen einfügen, z.B. Slackline oder ein „Outdoor-Fitnessstudio“. Ergänzt wird das Angebot durch einen neuen Nachbarschaftsplatz, der an einer zentralen einsehbaren Stelle im Park zum Treffen einlädt.

Dieses Konzept greift die eingangs genannten Leitideen auf und entspricht darüber hinaus in mehrfacher Hinsicht den Zielen der klimaangepassten Stadt und der Alltagsmobilität. Hierbei handelt es sich jedoch um eine Rahmenkonzeption, die für eine spätere Umsetzung auch unter Einbeziehung der Öffentlichkeit zu konkretisieren ist und für die geeignete Maßnahmen zu erarbeiten sind.

6.3 ZENTRUM WERRIES

Im Rahmen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts Werries (ISEK) wurden strategische Leitlinien, Entwicklungsziele sowie konkrete Maßnahmen formuliert, die die zukünftige Aufwertung des Stadtteilzentrums von Werries zum Ziel haben. Die Ziele aus dem Leitthema Ortskerne, Siedlungen und Magistralen wurden bei der Planung des ISEK schon beachtet.

Das Stadtteilzentrum Werries erstreckt sich entlang der Ostwennemarstraße, etwa auf Höhe der Maximilianstraße, im Stadtbezirk Uentrop, im Osten der Stadt. Aktuell ist es geprägt von Einzelhandelstrukturen, Parkplätzen und massiven Straßenquerschnitten.

Es wird hier eine vielfältigere, multifunktionale Gestaltung des öffentlichen Raums angestrebt. Das Zentrum soll nicht mehr nur zum Parken genutzt werden, sondern zum Verweilen und Wohlfühlen einladen. Es soll eine starke Mitte entlang der „Grünen Umweltachse“ entstehen, welche als Grünverbindung zwischen dem Maximilianpark und dem Datteln-Hamm-Kanal fungiert.

Auch weitere umgebende Grünstrukturen, wie der Naturraum Geithe, sollen weiter ausgebaut und qualifiziert werden. Dabei sollen die Grünräume nicht nur als Durchgangsorte wahrgenommen werden, sondern auch Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten bieten.

Der Ausbau für den Fuß- und Radverkehr sowie der Umbau bestehender Verkehrsinfrastrukturen ist hierbei eine wichtige Aufgabe.

Die vorhandenen Quartiere sollen erhalten und gestärkt werden; zusätzlich soll neuer Wohnraum geschaffen werden, der besonders eine gemischte Bewohnerstruktur anstrebt. Die bereits vorhandene gute Versorgungsfunktion des Stadtteilzentrums soll gestärkt werden. Außerdem soll das freizeittouristische Angebot optimiert werden. Die Ausgestaltung der Grünen Umweltachse erfolgt im Rahmen eines Wettbewerbes.

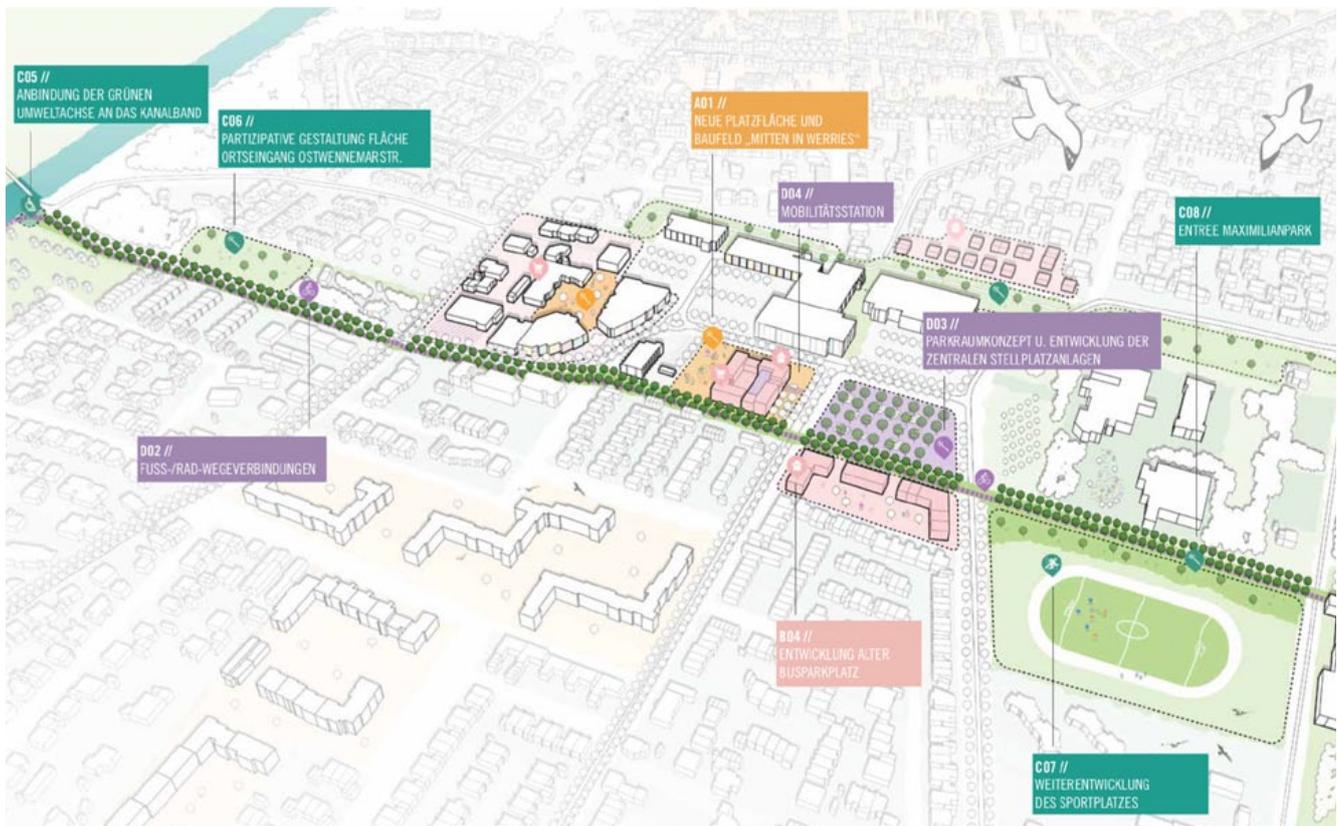


Abb. 84 Projekte Grüne Umweltachse, ISEK Hamm Werries, BJP 2019



Abb. 85 Grüne Umweltachse, ISEK Hamm Werries, BJP 2019



Abb. 86 Räumliches Leitbild Ortsmitte Werries, ISEK Hamm Werries, BJP 2019

6.4 ORTSRÄNDER

Die Gestaltung der Ortsränder dient dazu, die Ortskerne als „Schollen“ oder Kanten in ihrem landschaftlichen Kontext gestalterisch einzubinden und somit die Blickbeziehung zum Ort als charakterprägende Ansicht zu betonen.

Die vier entwickelten freiräumlichen Typologien sind eine Leitlinie zur Wiedereinbettung der Stadt-Landschaftsränder in den landschaftlichen Kontext. Landschaftszäsuren werden mit einer guten Gestaltung der Ortsränder deutlich ablesbar.

Zwei Strategien zur Gestaltung der Ortsränder des Wohnungsbaus

Die Strategie 1 „**Staffeln**“ adressiert Siedlungsränder des Wohnungsbaus. Den Wohngebieten ein zwischen Bebauung und Landschaft vermittelnder Landschaftsstreifen vorgelagert. Dieser Streifen, etwa eine städtische Fläche aus Gruppengehölzpflanzungen oder Solitärbäumen mit Wiesenflächen oder Flächen für die Regenwasserbewirtschaftung, staffelt die Sichtbeziehung zur Bebauung. Dieser gestaffelte Rand versteckt die oft kleinteilig zugestellten Gärten. Die Sicht bleibt jedoch durchlässig und erhält den Blick auf die Dächerlandschaft.

Die Strategie 2 „**Zeigen**“ ist vorgesehen für Stadtränder mit einer hochwertigen Architektur, die es im Zusammenspiel mit der Landschaft zu betonen gilt.

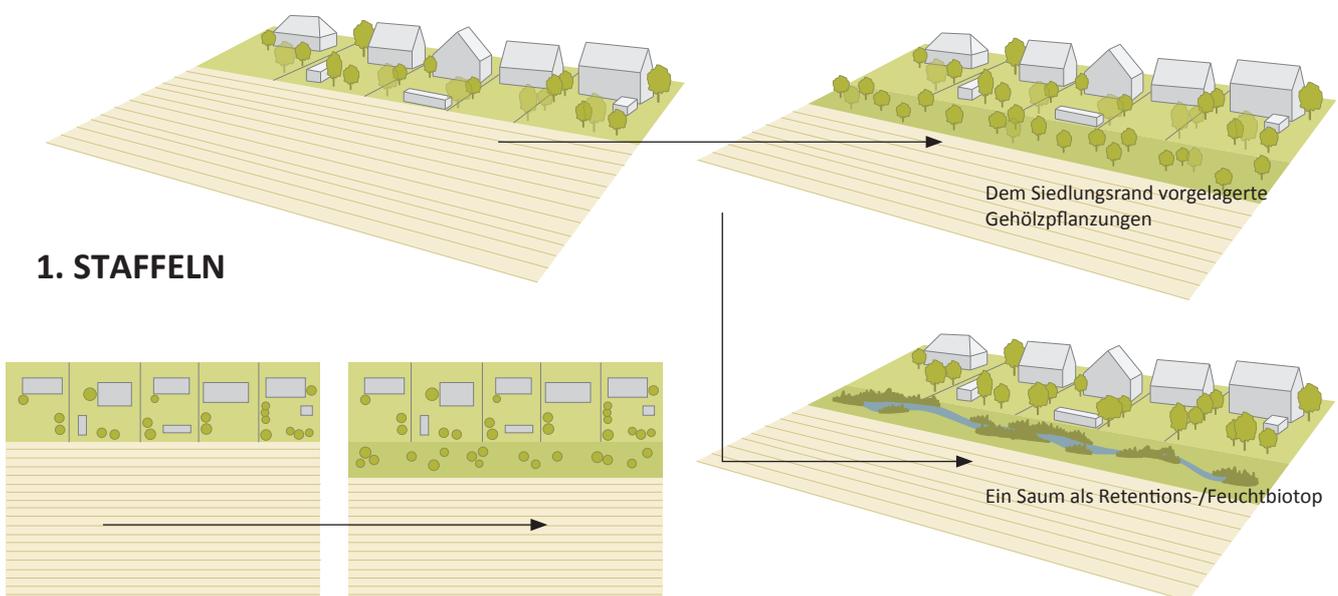
Dies trifft etwa auf die historischen Zechensiedlungen zu. Hier sollte der Übergang zur Landschaft durch kaum sichtbare Übergänge wie eine niedrige durchgehende geschnittene Hecke sehr licht gestaltet werden, um die Blickbeziehung zu der Architektur zu erhalten und eine harte städtebauliche Kante bewusst zu inszenieren.

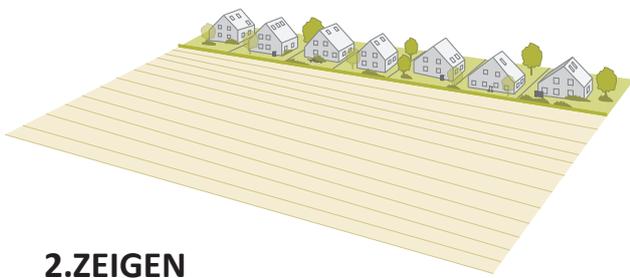
Zwei Strategien zur Gestaltung der Ortsränder des Gewerbebaus

Bei den Rändern der Gewerbegebiete mit großen Baumassen ist die Ortsrandgestaltung „kräftiger“ auszuführen.

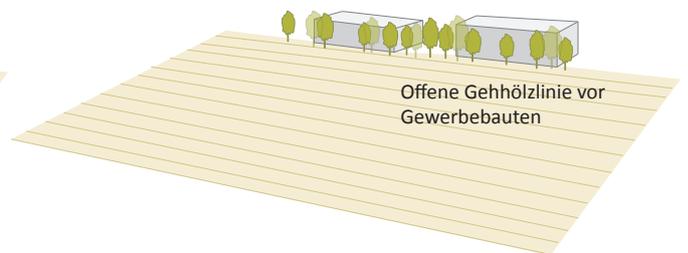
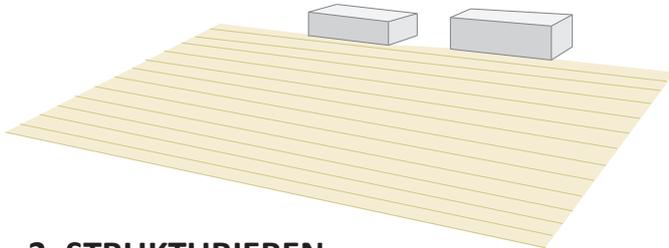
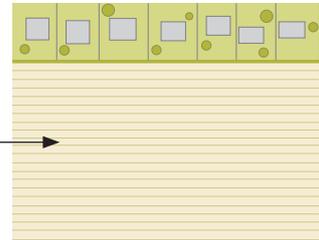
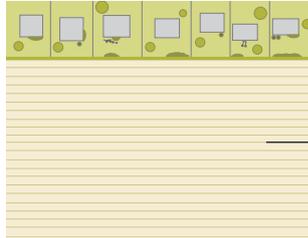
Die Strategie 3 „**Strukturieren**“ bezieht sich auf Gewerbegebiete, die an die offene Landschaft grenzen. Hier können Großgehölze geschickt zu einer Brechung der linearen Gebäudestrukturen eingesetzt werden. Das Gebäude wird ‚geteilt‘. So entsteht eine bewegte, durchlässige Ansicht.

Die Strategie 4 „**Verstecken**“ bezieht sich ebenfalls auf vorgelagerte, jedoch großmaßstäbliche Industriearchitekturen, die in ihren Dimensionen schwer zu strukturieren sind. Hier kann eine Grünstruktur in Form von Baumpflanzungen und Wildhecken eine dichte Vegetationslinie im Übergang zur Landschaft definieren. Die Gebäude werden weitgehend versteckt.

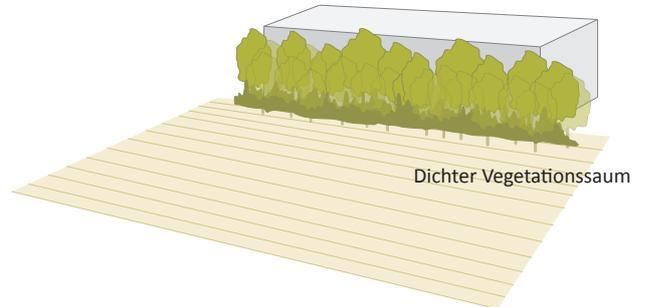
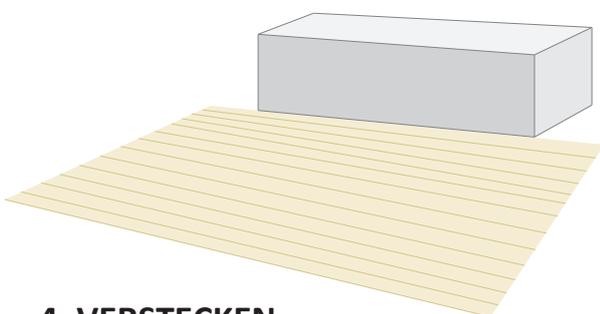
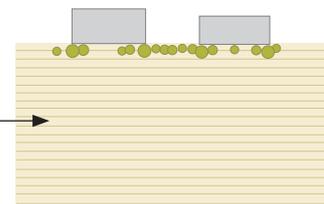
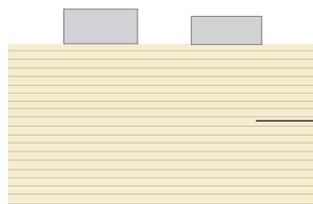




2. ZEIGEN



3. STRUKTURIEREN



4. VERSTECKEN

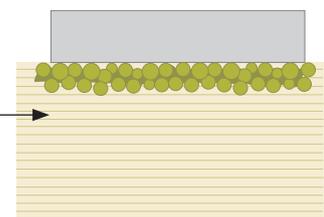
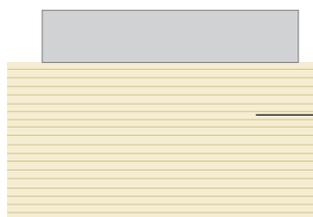


Abb. 87 Vier Strategien für die Gestaltung der Ortsränder

6.5 FREIRAUMCHECK

Mit dem Masterplan Freiraum der Stadt Hamm wird eine längerfristige Perspektive für die Entwicklung der Freiräume der Stadt aufgestellt. In den Leitthemen und Strukturkonzepten werden Ziele und Inhalte formuliert, die bei der Planung und Umsetzung zu beachten sind, um die vorhandenen Defizite der Freiraumversorgung zu mindern, um die Stärken und Qualitäten zu sichern und um die Potentiale und Chancen zu aktivieren.

Der Freiraumcheck stellt Ziele und Inhalte aus dem Masterplan Freiraum zusammen, welche bei Stellungnahmen im Rahmen von Beteiligungen beachtenswert sind. Dabei ist der Freiraumcheck als zusätzliches Instrument zu verstehen.

Der Freiraumcheck kann darüber hinaus als Prüfinstrument angewendet werden, das bei Planungsvorhaben der Infrastruktur, Wohnungsbau oder Gewerbeentwicklung Aufschluss gibt, inwieweit die Ziele der Freiraumentwicklung berücksichtigt oder auch gefördert werden können. Damit ist der Freiraumcheck als zusätzliches Instrument für die Beurteilung von Planungsvorhaben zu verstehen. Die Fragen des Freiraumchecks geben gleichzeitig auch Planungshinweise für die nachfolgenden Planungen, die, jeweils auf den Einzelfall bezogen, hinsichtlich der Machbarkeit und Angemessenheit zu prüfen wären.

Die Prüffragen können auch bei Wettbewerben, bei Konzeptverfahren oder bei der Formulierung von Leistungsbeschreibungen bei Planungsvorhaben angewandt werden. Hierbei sollten, bezogen auf das jeweilige Vorhaben, die spezifisch relevanten Prüffragen selektiert werden.

Im Rahmen der Anwendung des Freiraumchecks werden Erfahrungen gesammelt, welche der Prüffragen besonders relevant sind. Daher wird empfohlen, nach einem Praxistest von zwei Jahren den Katalog der Prüffragen zu überarbeiten und anzupassen.

GRÜN-BLAUES NETZ

Städtische Grünzüge

- Werden die vorhandenen oder geplanten städtischen Grünzüge durch das Vorhaben weiterhin gesichert und weiterentwickelt?
- Werden vorhandene Luftleitbahnen hinsichtlich ihrer klimatischen Funktion, insbesondere als Kalt- und Frischluftbahnen weiterhin gesichert und weiterentwickelt? Werden Barrieren, z.B. durch Gebäude, Dammlagen oder dichte Gehölzstrukturen vermieden?
- Werden Angebote für die Freizeit- und Erholungsnutzung aufgewertet und erkennbar gemacht?
- Besteht die Möglichkeit (z.B. als Ausgleichsmaßnahmen), Maßnahmen des Naturschutzes oder der Waldvermehrung zu lenken?
- Können durch das Vorhaben Zugänge zu den städtischen Grünzügen für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden und an das vorhandene Wegenetz angebunden werden?

Grüner Ring

- Wird der Grüne Ring als Freiraumsystem erhalten, erkennbar gemacht und entwickelt? (z.B. Ausgleichsmaßnahmen mit Bepflanzungen von Bäumen und Anlage von naturnahen Flächen)
- Werden der durchgängige Weg gesichert, Barrieren und Umwege vermieden und die Qualitäten des Raumes erlebbar gemacht?
- Werden durch ergänzende Wegeverbindungen angrenzende Stadtquartiere angebunden?

Innerstädtische Ringanlagen

- Werden die innerstädtischen Ringanlagen entsprechend dem Entwicklungskonzept erhalten und weiterentwickelt? Können durch punktuelle Arrondierungen von Flächen Lücken in der Durchgängigkeit geschlossen bzw. Engstellen aufgeweitet werden?
- Werden Beeinträchtigungen der Gestaltung vermieden oder können weitere gestalterische Aufwertungsmaßnahmen gefördert werden?
- Werden bei der Straßenraumgestaltung Anforderungen an die Begrünung, die Durchgängigkeit der Gehölzstrukturen und der Wegeverbindungen verbessert?

Vernetzte Grünverbindungen

- Kann das Netz der übergeordneten Grünverbindungen durch weitere bedeutsame Grünverbindungen im Quartier ergänzt werden?
- Können die übergeordneten Grünverbindungen mit Stationen und Verweilorten (Bänke, Spielgelegenheiten, Bewegungsgeräte, Aussichtspunkte) ergänzend ausgestattet werden?
- Wird bei den übergeordneten Grünverbindungen mit ihren grünen Begleiträumen eine optimale Breite von 20- 25 Metern erreicht und gesichert?
- Wenn eine eigenständige Grünverbindung nicht möglich ist, können Straßen als grüne Straßen entwickelt werden?
- Können die Grünverbindungen barrierefrei mit einer möglichst durchgängigen Qualität in Belag und Breite gestaltet werden?
- Werden an Barrieren innerhalb der Grünverbindungen, wie insbesondere querenden Hauptverkehrsstraßen, Übergänge und Verknüpfungen für Fußgänger und Radfahrer geschaffen?
- Werden die Wegebreiten so bemessen, dass Fußgänger und Radfahrer ausreichend Wegeflächen haben?
- Werden Engstellen vermieden und werden dort, wo sie aufgrund von begrenzter Grundstücksverfügbarkeit oder vorhandener oder geplanter Freiraumnutzungen nicht vermeidbar sind, Aufweitungen im anschließenden Abschnitt wieder ausgeglichen?
- Werden in den Stadt-Landschaftsübergängen die Grünverbindungen neu strukturiert, um deren Durchgängigkeit zu erhöhen?
- Werden Vorschläge für neue Routenabschnitte und alternative Routenführung an entsprechenden Stellen geplant und umgesetzt, um ein lückenloses, durchgängiges Netz zu entwickeln?

Blaues Netz

- Wird das Gewässersystem mit seinen begleitenden Freiräumen gesichert und durch Renaturierung und Neugestaltung weiterentwickelt und im Zusammenwirken mit sich anschließenden Freiräumen in seiner Durchgängigkeit und Erlebbarkeit verbessert?
- Werden gewässerbegleitende Wege in Abstimmung mit den Zielen der Gewässerentwicklung und des Naturschutzes angelegt? Werden die Wegeführung und der Ausbaugrad auf die Empfindlichkeit der jeweiligen Gewässerabschnitte angepasst?
- Werden die gewässerbezogenen Maßnahmen entsprechend den Betroffenheiten mit den Fachplanungen, insbesondere für Gewässer, Naturschutz und Landschaftsplanung abgestimmt?

- Wird geprüft, in welchen Bereichen Infrastrukturen für Wassersportarten wie Wasserwandern geschaffen werden? (z.B. Ein- und Ausstiegsstellen, Anlegestellen und Raststellen).

Neue Orte am Wasser

- Werden neue Orte am Wasser im Zuge der Planungen geschaffen? Wird das Gewässer mit verschiedenen Elementen der Freiraumgestaltung erlebbar gemacht?
- Wird in landschaftlich empfindlichen Bereichen die urbane Freiraumgestaltung durch eine naturnahe Gestaltung naturschutzverträglich umgesetzt?
- Werden die Neuen Orte am Wasser in das angrenzende Freiraum- und Wegesystem eingebunden?

FREIRÄUME UND NUTZUNGEN

Grüne Identitätsorte

- Werden repräsentative und hochwertige gestalterische Qualitäten durch kontinuierliche Pflege erhalten und zukünftig sichergestellt?
- Werden Defizite in Ausstattung und Möblierung beseitigt?
- Werden strukturelle und bauliche Anpassungen (z.B. Barrierefreiheit von Wegen, Beseitigung von Angsträumen) durchgeführt, um die hohe Attraktivität auch zukünftig sicherzustellen?
- Wird Nutzungskonflikten so weit wie möglich durch Parkmanagement, vermehrte Pflegemaßnahmen oder gestalterische Anpassungen entgegengewirkt?
- Erfolgt eine Aufwertung und Qualifizierung durch ergänzende Nutzungen, um eine höhere Attraktivität und Nutzungsvielfalt zu schaffen? Werden Bewegungsangebote verstärkt und gefördert?
- Werden Arrondierungen und Erweiterungen, insbesondere bei Engstellen, fehlenden Freiraumverbindungen oder wünschenswerten Ergänzungen im Nutzungsspektrum, im Einzelfall geprüft und bei Bedarf ergänzt?

Aktives Grün

- Werden die Potentiale zur Steigerung der Freiraumqualität und zur gestalterischen Aufwertung der Sportareale genutzt?
- Werden zur Förderung der Biodiversität so weit wie möglich Grünstrukturen geschaffen oder ergänzt?
- Werden zur Anreicherung der Freiraumnutzungen nicht schul- oder vereinsgebundene Sport- und Bewegungsangebote geschaffen?
- Werden im Vorfeld eines Umbaus eines Sportareals integrierte Gesamtkonzepte erstellt?

Stadtteilgrün und sonstige öffentliche Freiräume und Halden

- Werden das Stadtteilgrün und sonstige öffentliche Freiräume so weit wie möglich von Bebauung freigehalten, gesichert und weiterentwickelt?
- Werden die Grünflächen, die zu einem Freiraumnetz beitragen, verknüpft und Engstellen vermieden; bzw. dort, wo diese bestehen, nach Möglichkeit aufgeweitet?
- Werden Halden in ihrer Funktion als Freizeit- und Erholungsräume gesichert und weiterentwickelt? Werden sie für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht (Wege und Aussichtspunkte)?
- Werden durchgängige Gestaltungsprinzipien im Sinne der „Haldenkette“ verfolgt? Werden für die Halden spezifische Angebotsprofile, wie Sport, Bewegung, Ruhe, Naturnähe und Kultur entwickelt?
- Werden das Stadtteilgrün und sonstige öffentliche Freiräume sowie Halden extensiv begrünt, robust gestaltet und ermöglichen eine leichte Pflege?
- Werden je nach Bedarf Spielplätze und Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen?
- Werden Elemente der lokalen Regenwasserretention und -bewirtschaftung berücksichtigt, um Klimaanpassung/Hitzevorsorge durch Verdunstungskühlung zu fördern und den natürlichen Wasserkreislauf zu stärken?

ORTSKERNE, SIEDLUNGEN UND MAGISTRALLEN

Freiräume der Ortskerne

- Wird die Freiraumqualität entsprechend der örtlichen Platzverhältnisse gesteigert? Wird der Anteil an Aufenthaltsflächen für die Bewohnerinnen und Bewohner gesteigert? Werden Kommunikationsorte im Sitzen und Stehen, in der Sonne und im Schatten angeboten?
- Wird eine Bepflanzung mit schattenspendenden Bäumen angestrebt?
- Werden Spiel- und Freizeitplätze entsprechend der Bedarfe besonders in Stadtquartieren mit einer hohen baulichen Dichte und einer Unterversorgung in der Gestaltung berücksichtigt?
- Erfolgt bei der Neugestaltung eine ansprechende und einem durchgängigen Gestaltungsprinzip folgende Oberflächengestaltung, Möblierung und Beleuchtung? Wird bei Bedarf die Erschließungsinfrastruktur (Strom, Wasser) für Märkte und Feste vorgehalten?
- Werden die historischen Gestaltungsprinzipien entsprechend der örtlichen Situation weiterverfolgt und in Abwägung mit aktuellen Freiraumanforderungen herausgearbeitet?

- Werden Flächenanteile des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere auch der Stellplätze, zugunsten von mehr Aufenthaltsqualität und Grün so weit wie möglich reduziert?
- Werden Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung und der Mehrfachnutzung von Flächen überprüft?
- Werden Elemente der lokalen Regenwasserretention und -bewirtschaftung, die der Klimaanpassung/Hitzevorsorge durch Verdunstungskühlung, der Steigerung der Biodiversität und der Stärkung des natürlichen Wasserkreislaufs vorgesehen?

Grüne Magistralen

- Werden durchgängige Gestaltungsprinzipien für die Magistralen verfolgt werden (Straßenraumaufteilung, Begrünung, Möblierung, Beleuchtung, Werbeanlagen und sonstige Einbauten im öffentlichen Raum)?
- Wird die Gestaltung, soweit erforderlich und möglich, auch außerhalb der Ortsdurchfahrten fortgesetzt? Werden typische Freiraumelemente wie Blühstreifen und Langgraswiesen im Bereich des Verkehrsgrüns angelegt, um die Biodiversität und naturnahe Gestaltung zu fördern?
- Werden Baumpflanzungen so weit wie möglich in regelmäßigen Abständen angelegt, um einen Alleecharakter zu erzeugen? Werden auch Stellplätze durch Baumstandorte gegliedert?
- Werden ausreichend breite Nebenflächen mit einer Standardbreite der Gehwege von 3 Metern angelegt? Werden Radwege/Radstreifen, die den heutigen Anforderungen entsprechen, berücksichtigt?
- Wird eine schlüssige, umwegfreie Führung von Fußgängern und Radfahrern an den Kreuzungen/Übergängen gewährleistet?
- Werden Maßnahmen der klimaangepassten Straßengestaltung (Überflutungsvorsorge, Verdunstung, Versickerung, Verschattung) in die Straßeneugestaltung integriert?

Neues Grün in neuen und unterversorgten Quartieren schaffen

- Werden in neuen Stadtquartieren in nachfolgenden Planungen öffentliche Freiräume sowie weitere Grünstrukturen, wie insbesondere durchgängige Straßenraumbegrünungen, geschaffen?
- Wird im Sinne einer Gleichzeitigkeit von Stadtentwicklung und Freiraumplanung das Grün- und Freiraumpotential des jeweiligen Plangebiets und des Umfelds frühzeitig in die Planung einbezogen?

- Werden für die unterversorgten Bestandsquartiere Freiraumpotentiale im Umkreis von 500 Metern ermittelt? Werden vorliegende, integrierte Stadtentwicklungskonzepte mit einbezogen?
- Werden im Rahmen von Wohnungsneubau „im Huckepack“ neue öffentliche Grünflächen angelegt?
- Werden für neue Einwohnerinnen und Einwohner der Nachweis des Richtwertes von 6 m² wohnungsnahem Grün erbracht?
- Wird in unterversorgten Bestandsquartieren bei Umbau und Sanierung von Straßen und Stellplatzflächen geprüft, inwieweit diese hinsichtlich der Freiraumnutzung qualifiziert werden können?

Ortsränder

- Wird an den Ortsrändern, insbesondere bei der Planung von neuen Siedlungsstrukturen, eine grüne Kontaktzone am Übergang von der Bebauung zum Freiraum angelegt?
- Werden die Ortsränder entsprechend der örtlichen Situation durch Gehölzpflanzungen mit Obstbäumen, Feldgehölzen, Baumgruppen, und/oder Wiesenflächen sowie Flächen für dezentrales Regenwassermanagement gestaltet?
- Werden Fußwege, Spiel- oder Aufenthaltsflächen in die Ortsrandgestaltung integriert?

STRATEGISCHE LEITTHEMEN

Klimaangepasste Stadt

- Werden Luftleitbahnen freigehalten?
- Werden Grünverbindungen zur Regenwasserretention und Kühlung genutzt?
- Ist eine dezentrale Regenwasserbewirtschaftung vorgesehen?
- Werden lokale Grünflächen erhalten, erweitert und vernetzt?
- Wird Versiegelung durch Entsiegelungsmaßnahmen und den Einsatz wasserdurchlässiger Beläge reduziert?
- Können Neubaugebiete von dem Regenwasserkanalnetz entkoppelt geplant werden?
- Werden Notwasserwege und Retentionsflächen grundstücksübergreifend zur Überflutungsvorsorge entwickelt?
- Sind gebäudebezogene Hitzevorsorgemaßnahmen geplant (Gründächer, Fassadenbegrünung)?
- Ist eine dem Klimawandel angepasste Begrünung mit schattenspendenden Gehölzen vorgesehen?
- Werden die Baumbestände an den Klimawandel angepasst?

Artenvielfalt und Biotopverbund

- Werden bei Neubaumaßnahmen die Potentiale der Begrünung zur Erhöhung der Biodiversität genutzt?
- Werden bei der Auswahl der Begrünung die Belange der Fauna, insbesondere von Vögeln und Insekten, berücksichtigt (Naturnahe Pflege, Anlage von Blühstreifen)?
- Werden bei Um- und Neubau Strukturen als Lebensraum der Fauna (Nisthilfen und Quartiere für Vögel, Fledermäuse, Insekten und Kleinsäuger) geschaffen?
- Werden in den Bezirken jeweils mindestens ein Naturerfahrungsraum für Kinder geschaffen?

Alltagsmobilität und Nahmobilität

- Gibt es die Möglichkeit, Orte der Arbeit oder Zielorte der Landschaft für die Nahmobilität zu verknüpfen?
- Werden Fuß- und Radwege ausreichend breit, einladend und sicher angelegt?
- Sind Wohnstraßen rad- und fußgängerfreundlich gestaltet?
- Werden wichtige Zielorte des Freiraumsystems mit sicheren Fahrradabstellplätzen ausgestattet?

7 AUSBLICK

Der Masterplan Freiraum ist eine konzeptionelle Grundlage zur Entwicklung des innerstädtischen Freiraumsystems. Als gesamtstädtische und zugleich informelle Rahmenplanung enthält er in Form von räumlichen und strategischen Leitthemen die Grundsätze, an denen sich die zukünftige Entwicklung orientieren soll. Als gesamtstädtisches Instrument bricht er übergeordnete Zielvorstellungen auf die räumliche Situation vor Ort herunter. Mit der Aufnahme der strategischen Ziele geht er auf die grundsätzliche Bedeutung der Themen Klimaanpassung, Artenvielfalt und Mobilität ein.

Die Formulierung und Konkretisierung der Leitthemen sind das Ergebnis eines umfassenden Abstimmungsprozesses. Der Masterplan Freiraum bildet ein zukunftsfähiges und langfristig tragfähiges Freiraumsystem für die Stadt Hamm ab. In dieser Funktion ist er mit Beschluss des Rates der Stadt Hamm eine zu berücksichtigende Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für alle Akteure im Bereich der Stadt- und Freiraumentwicklung.

Insgesamt wird eine fortlaufende Implementierung der Inhalte und Ziele in die Planungs- und Entwicklungsprozesse des gesamten Stadtgebietes angestrebt. Hierbei finden die Aussagen des Masterplan Freiraum auf unterschiedlichen Wegen Berücksichtigung in den Planungsprozessen.

Grundsätzlich sind die Inhalte des Masterplan Freiraum bei allen zukünftigen freiraumrelevanten Planungen zu berücksichtigen. Hierbei reicht die Bandbreite von städtebaulichen Rahmenplanungen über die Ebene der Bauleitplanung bis hin zur konkreten Planung und Gestaltung z.B. von Grünverbindungen und Wegen sowie der Gestaltung des öffentlichen Raums. Eine Vielzahl der im Masterplan Freiraum enthaltenen Vorschläge und Überlegungen wird auf diesem Weg in die

Planungsgrundlagen einfließen und nach und nach zur Umsetzung kommen.

Zudem greift der Masterplan Freiraum auf bestehende Planungsgrundlagen zurück, wie z.B. den Umweltbericht zum FNP oder das Freiraumentwicklungskonzept 1995. Entsprechende Aussagen z.B. zum Freiflächensystem mit den Grünzügen und Grünverbindungen oder zu den Luftleitbahnen waren bereits in der Vergangenheit bei der baulichen Entwicklung der Stadt zu berücksichtigen. Diese Ziele haben gerade in Bezug auf die grüne Infrastruktur auch weiterhin Bestand und gewinnen an Bedeutung. Mit dem Masterplan Freiraum werden sie überprüft und in aktualisierter Form aufgenommen.

Neben der allgemeinen Berücksichtigung der Ziele gibt es konkrete Projekte aus dem Kapitel Vertiefungen, die gezielt angegangen werden. Bei der Ausarbeitung dieser Projekte stellen die Ziele der Leitthemen und die Inhalte der Strukturkonzepte des Masterplans Freiraum eine Planungsgrundlage dar. Insbesondere in das Konzept „Bürgerpark Kappenbusch“ ist eine Vielzahl der Ziele aus dem räumlichen Leitthema „Freiräume und Nutzungen“ eingeflossen. Ebenso sind im Rahmen der weitergehenden Planungen zur Umsetzung des ISEK Werries die Ziele des Masterplans Freiraum zu beachten. Für dieses Projekt werden aktuell Fördermittel für die Umsetzung eingeworben.

Eine ergänzende Finanzierung durch Fördermittel wird, wenn möglich, angestrebt und ist im Einzelfall auf der Maßnahmenebene zu prüfen, da der Masterplan selber bisher keine zusätzlichen personellen oder finanziellen Mittel zur Verfügung stellt. Gerade im Bereich der umweltrelevanten Themen, wie z. B. Grüne Infrastruktur, Wasser in der Stadt und Klimafolgen, befindet sich die Förderlandschaft stetig im Wandel. So entsprechen z.B. die Ziele der klimaangepassten Stadt aktuellen Förderprogrammen. Bei einzelnen in den Strukturkonzepten aufgeführten Projekten werden bereits unterschiedliche Fördermöglichkeiten in Anspruch genommen.

Auf eine zügige und qualitätsvolle Umsetzung der Inhalte des Masterplans Freiraum wirkt sich die Bereitstellung von finanziellen und personellen Ressourcen positiv aus. Dies gilt für die Planung und Realisierung von Maßnahmen sowie für den dadurch zusätzlich ausgelösten Pflege- und Instandhaltungsaufwand.

Der Masterplan Freiraum stellt aus heutiger Sicht die Leitlinie zur Entwicklung des Freiraumsystems dar. Inwieweit er die Entwicklung und Gestaltung des innerstädtischen Freiraumsystems mit den privaten und öffentlichen Grünflächen tatsächlich steuert, hängt von seiner Akzeptanz und entsprechender Berücksichtigung in allen nachfolgenden Entscheidungsprozessen ab. Aus der großen Bandbreite von Aussagen auf unterschiedlichen Konkretisierungsstufen, z.B. zum Freiraumnetz, zur Gestaltung von Straßen und Wegen bis hin zur Mobilität, zur Lage und Ausformung von Siedlungsbereichen sowie zum Thema Wasser, resultiert eine ebenso große Bandbreite an Möglichkeiten, die Ziele und Anregungen des Masterplans umzusetzen. Vorrangig sind hierbei die zuständigen Planungsinstanzen angesprochen, die bereits bei der Erarbeitung einbezogen wurden.

Bedeutsam für die Umsetzung ist zudem die Einbeziehung und Akzeptanz der Öffentlichkeit. Aufgrund der abstrakten Planungsebene wurde in der frühen Erarbeitungsphase eine ausgewählte

Fachöffentlichkeit im Rahmen eines Workshops beteiligt und erst später, im Rahmen der Veröffentlichung des Zwischenstandes, die breite Öffentlichkeit angesprochen. Für die Umsetzung des Masterplans Freiraum auf den nachfolgenden Planungsebenen gilt jedoch, je konkreter die Planungen, umso größer ist die Betroffenheit und in der Regel auch erfolgreicher die Einbeziehung der Öffentlichkeit. Die Auseinandersetzung mit den Inhalten des Masterplans Freiraum erstreckt sich daher auch auf nachfolgende Planverfahren. Dies gilt für eine Rahmenplanung auf Stadtteilebene ebenso wie für die Planung einzelner Baugebiete oder die Umgestaltung von Straßen und Wegen bis hin zur Ausführungsplanung.

Die Freiflächenentwicklung hat auch durch die erkennbaren Folgen des Klimawandels an Bedeutung und Dynamik gewonnen. Daher wird darauf hingewiesen, dass der Masterplan Freiraum trotz seiner langfristigen Perspektive kein starres Instrument ist. Zusätzlich zu den Spielräumen, die sich generell aus der Maßstabsebene ergeben, kann und muss er bei wesentlichen Änderungen der Rahmenbedingungen aktualisiert werden.



Abb. 88 In Anknüpfung an den Werner-Figgen-Weg soll zukünftig eine Umweltachse Geithe, Maximilian-Park, das Zentrum Werries und den Gewässerraum von Lippe und Datteln-Hamm-Kanal freiräumlich miteinander verknüpfen



Abb. 89 Ähnlich wie der Funpark Parkour im Lippepark sollen zukünftig die Sportareale für neue Sportarten und freie Bewegungselemente als Aktiv-Parks weiterentwickelt werden, so etwa der Bürgerpark Kappenbusch

LITERATUR

BlueGreenStreets (Hrsg.) (2020): *BlueGreenStreets als multicodeierte Strategie zur Klimafolgenanpassung - Wissenstand 2020, April 2020*. Statusbericht im Rahmen der BMBF- Fördermaßnahme „Ressourceneffiziente Stadtquartiere für die Zukunft“ (RES:Z). Hamburg

Ikps/Institut für Kooperative Planung und Sportentwicklung (2013): *Sport und Bewegung in Hamm. Abschlußbericht zur kommunalen Sportentwicklungsplanung*. Stuttgart

IT NRW/Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2016): *Agrarstrukturhebung in NRW 2016, Gemeinde- und Kreisstatistik der landwirtschaftlichen Betriebe - Betriebsgrößen, Bodennutzung und Viehhaltung; sozialökonomische Betriebstypen und betriebswirtschaftliche Ausrichtung*. Düsseldorf

LANUV/Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (2018): *Fachinformationssystem Klimaanpassung*. [Online] Zugang: <http://www.klimaanpassung-karte.nrw.de>

MI NRW/Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (1974): *Bauleitplanung. Hinweise für die Planung von Spielflächen. Runderlass des Innenministers*. Düsseldorf

MULNV NRW/Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (2004): *Ergebnisbericht Lippe - Wasserrahmenrichtlinie in NRW - Bestandsaufnahme*. Lippstadt

Stadt Hamm (1989). *Landschaftsplan Hamm-West*. Hamm

Stadt Hamm, Vermessungs- und Katasteramt (1998): *Zur Geologie in Hamm*. Hamm

Stadt Hamm (1995): *Freiraumentwicklungskonzept* (Bearbeitung: Davids, Terfrüchte + Partner). Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (1997): *Städtebauliche Rahmenplanung Hamm-Norden*. (Bearbeitung: BASTA – Büro für Architektur und Stadtentwicklung). Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (1998): *Hamm – Stadt zwischen Lippe und Ahse*. Hamm

Stadt Hamm (1998). *Landschaftsplan Hamm-Ost*. Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (Hrsg.) (2004): *Masterplan Hamm ans Wasser*. (Bearbeitung: Davids, Terfrüchte + Partner). Hamm

Stadt Hamm (2004). *Landschaftsplan Hamm-Süd*. Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (2005): *WerkStadt Hamm - Strukturkonzept zur Stadtentwicklung* (Bearbeitung: scheuven + wachten). Hamm

Stadt Hamm (2005): *Ringanlagen Hamm - Entwicklungs- und Gestaltungskonzept* (Bearbeitung: scape Landschaftsarchitekten). Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (2008): *Flächennutzungsplan und Begründung*. Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (2008): *Umweltbericht zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hamm*. Hamm

Stadt Hamm (2009): *Im Westen was Neues – Entwicklungskonzept für den Hammer Westen*, (Bearbeitung: Davids, Terfrüchte + Partner). Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (2010): *Hamm ans Wasser - Städtebauliche Rahmenplanung Rietzgartenviertel - Sportpark Bad Hamm - Kurpark Bad Hamm*. (Bearbeitung: ASTOC Architects and planners, Davids, Terfrüchte + Partner). Hamm

Stadt Hamm, Umweltamt, Kreis Soest (2014): *Ahseprojekt Lebendige Bördebäche*. Hamm, Soest

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (2015)a: *Handlungskonzept Wohnen und Pflege 2025*. (Bearbeitung: plan-lokal GbR). Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (2015)b. *Perspektive Innenstadt 2030 - Städtebaulicher Rahmenplan*. (Bearbeitung: pesch partner architekten stadtplaner). Hamm

Stadt Hamm, Umweltamt (2015): *Lippeaue - Life+ Projekt*. (Bearbeitung: Stadt Hamm, Lippeverband, Kreis Warendorf, Kreis Soest). Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (2016)a: *Stadtentwicklungsbericht Hamm 2016 - Zwischenbericht zum Flächennutzungsplan*. Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (2016)b: *Rahmenplan Bergwerk Heinrich-Robert und Pelkum/Wiescherhöfen*. (Bearbeitung: DeZworteHond, Urban Catalist Studio, SWECO, Georg Consulting). Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (2016)c: *Städtebauliche Rahmenplanung Hamm Weststadt 2030*. (Bearbeitung: reicher Haase assoziierte GmbH). Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (2016)d: *Integriertes Handlungskonzept Hamm Weststadt*. Hamm

Stadt Hamm, Jugendamt (2018). *Kinder- und Jugendförderplan 2018—2020*. Heft F – Spielräume. Hamm

Stadt Hamm, Ordnungs- und Wahlamt (2018). *Bevölkerungsprognose 2018-2035*. Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (2018): *Verkehrsbericht Hamm 2018*. Hamm

Regionalverband Ruhr (2018). *Regionalplan Ruhr – Entwurfsfassung Stand 25.04.2018*. Essen

NaturFreunde NRW (2019): *WasserWeg Lippe*. Zugriff: https://www.naturfreunde-nrw.de/system/files/documents/langer_flyer_lippe_format_ghosh_druck_endfassung.pdf [Abgerufen am 04.01.2020]. Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (2019): *Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Werries „IM OSTEN WAS GRÜNES“*. (Bearbeitung: BJP | Bläser Jansen Partner GbR). Hamm

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt (2019): *Städtebauliche Rahmenplanung Berge, Westtünnen, Rhynern, Zwischenstand 2019*. Hamm

Stadt Hamm, Umweltamt, Lippeverband (2019): *Erlebensraum Lippeaue*. Hamm

Fotoquellen zu den Plänen der Grünverbindungen, S. 50-55

Fotos Grünverbindung Nr. 1, S. 50-51

Lippepark, bgmr 2018
Skate-Park am Unionstadium, Stadt Hamm
Ringanlagen, Stadt Hamm
Burghügel Mark, Stadt Hamm
Geithe, bgmr 2018
Maximilianpark, Stadt Hamm
Wilshauser Holz, bgmr 2018

Fotos Grünverbindung Nr. 2, S. 50-51

Lippepark, bgmr 2018
Alte Lippe, Hans Blosssey 2017
Stadthafen Hamm, bgmr 2018
Ringanlagen, bgmr 2018
Erlebensraum Lippe, Stadt Hamm, Lippeverband 2019
Kurpark, bgmr 2018
Datteln-Hamm-Kanal, bgmr 2018
Uentropfer Dorfkirche, smial 2009, Wikimedia Commons, Lizenz Freie Kunst

Fotos Grünverbindung Nr. 3, S. 52

Bockum, St. Stephanus in Hamm Bockum-Hövel, Rainer Knäpper, 2008, Wikimedia Commons, Lizenz Freie Kunst
Halde Radbod, Thomas Neuhaus 2012, Wikimedia Commons, CC-BY-NC-SA
Alte Lippe, Hans Blosssey 2017
Erlebensraum Lippe, Stadt Hamm, Lippeverband 2019
Lippeaue, NordNordWest 2012, Wikimedia Commons, CC-BY-SA-3.0
Schloß Oberwerries, Thorsten Hübner, Stadt Hamm

Fotos Grünverbindung Nr. 4, S. 53

Kurricker Berg, Frank-Th. Bonnemeyer 2009, Wikimedia Commons, cc-by-nc-sa
Schloß Ermelinghoff, Foto Fitti 2010, Wikimedia Commons, cc-by-nc-sa-3.0
Geinegge, Frank-Th. Bonnemeyer 2010, Wikimedia Commons, CC-BY-NC-SA-4.0
Alte Lippe und Radbodsee, Radbodsee, Frank-Th. Bonnemeyer 2010, Wikimedia Commons, CC-BY-NC-SA
Datteln-Hamm-Kanal, bgmr 2018
Kissinger Höhe, bgmr 2018
Halde Sundern, Hans Blosssey 2017
Selbachpark, Hans Blosssey 2017 Wikimedia Commons, CC-BY-SA-3.0

Fotos Grünverbindung Nr. 5, S. 54

Lippeaue, bgmr 2018
Stadthafen Hamm, bgmr 2018
Friedrich-Ebert-Park, bgmr 2018
Pelkum, Jakobuskirche, Georgderreisende 2019, Wikimedia Commons, CC-BY-NC-SA-4.0
Halde Sundern, Hans Blosssey 2017

Fotos Grünverbindung Nr. 6, S. 55

Frielicker Holz, bgmr 2018
Bürgerpark Kappenbusch, bgmr 2019
Lippeaue, Foto Fitti 2010, Wikimedia Commons, CC-BY-NC-SA-3.0
Kurpark, bgmr 2018
Ahse & Burghügel Mark, bgmr 2018
Pilsholz, bgmr 2018
Bördelandschaft,, bgmr 2018
Rhynern, Foto Fitti 2013, Wikimedia Commons, CC-BY-NC-SA-3.0

bgmr Landschaftsarchitekten GmbH
Prager Platz 6, 10779 Berlin

Telefon: 030-214 59 59-10
Mail: buero@bgmr.de
www.bgmr.de