

Stadt Hamm

Beschlussvorlage

Vorlagennummer:	BV-101/26
Kennung:	öffentlich
Dezernat:	Stadtplanung, Bauwesen, Wohnen und Mobilität
Stadtamt:	Tiefbau- und Grünflächenamt
Beteiligtes Stadtamt:	

Beschlussvorschrift

§ 41 (1) GO NRW

Beratungsfolge

Gremium	Termin	Beratungsaktion	Top
Bezirksvertretung Hamm-Uentrop	25.06.2026	vorberatend	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Mobilität	30.06.2026	vorberatend	
Haupt-, Personal- und Finanzausschuss	06.07.2026	vorberatend	
Rat	07.07.2026	beschließend	

Betreff

Grüne Umweltachse Werries

Ausbau der Bauabschnitte BA 2 Barrierefreier Anschluss Datteln-Hamm-Kanal sowie BA 4.2 Radweg Ostwennemarstraße, östliche Seite, Abschnitt Alter Uentroper Weg bis Eickhoffstraße

Beschlussvorschlag

Der Ausbau der Bauabschnitte 2 und 4.2 der Grünen Umweltachse Werries wird gemäß vorliegender Planung und Sachdarstellung vorbehaltlich der gesicherten Finanzierung beschlossen.

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein

☒ Auszahlungen in € ☐ Aufwendungen in €	a) Barrierefreier Anschluss Datteln-Hamm-Kanal : 1.472.250 (2026: 40.000; 2027: 1.300.000; 2028: 120.000; 2029: 12.250) b) Radweg Ostwennemarstraße 328.000 (2026: 12.000, 2027: 304.000, 2028: 6.000; 2029: 6.000)
☒ Einzahlungen in € ☐ Erträge in €	a) Barrierefreier Anschluss Datteln-Hamm-Kanal : 1.177.800 (2026: 32.000; 2027:1.040.000; 2028: 96.000; 2029: 9.800)

	b) Radweg Ostwennemarstraße 262.400 (FöRiNah) (2026: 9.600, 2027: 243.200, 2028: 4.800; 2029: 4.800)
Städtischer Eigenanteil €	a) Barrierefreier Anschluss Datteln-Hamm-Kanal 294.450 (2026: 8.000; 2027: 260.000; 2028: 24.000; 2029: 2.450) b) Radweg Ostwennemarstraße 65.600 (2026: 2.400, 2027: 60.800, 2028: 1.200; 2029: 1.200)
☒ StA/Finanzstelle ☐ StA/Zeile in Teilergebnisplan:	66: 660B1301015279 - Umsetzung Entwicklungskonzept Werries
Erläuterungen:	
Mittel stehen	☒ zur Verfügung ☐ nicht/nicht vollständig zur Verfügung
Beteiligung RPA	☐ ja ☒ nein

Klimarelevanz

☒ Ja ☐ Nein

Erläuterungen:	Durch den Ausbau der Radroute wird die Attraktivität der Radverkehrs gesteigert, sodass CO ₂ - Emissionen verringert werden. Baumpflanzungen tragen zur Kühlung und Verschattung bei.
----------------	---

Sachdarstellung und Begründung

Zusammenfassung

Zwischen dem Maxipark und dem Datteln-Hamm-Kanal spannt sich die „Grüne Umweltachse“ auf. Sie stellt die heute sehr heterogenen Einzelbereiche in einen neuen Kontext und verknüpft die wichtigen Grünräume von Hamm-Werries miteinander. Als Grünes Band steht der neue Stadtraum unter dem Zeichen des Klimawandels und des daraus resultierenden Erfordernisses nach Klimaanpassung. Deshalb wird durch Elemente wie Bäume, Wasser, Spielen und Naherholung für eine Verbesserung der Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner von Werries gesorgt.

Ausgangslage

Ausgehend vom Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept Werries (ISEK) sowie dem 2021 durchgeführten städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb für das Leitprojekt „Grüne Umweltachse“ soll nun der zweite Bauabschnitt realisiert werden.

Der nördliche Bereich der Grünen Umweltachse beinhaltet den barrierefreien Zugang zum Kanal und den Lückenschluss des Radweges entlang der östlichen Seite der Ostwennemarstraße.

Mit Beschluss des Rates der Stadt Hamm vom 14.12.2020, Vorlage Nr. 0117/20 ISEK Werries ist die Verwaltung beauftragt worden, entsprechend der Empfehlung des Preisgerichtes einen der Preisträger mit der weiteren Planung der Realisierungsbereiche zu beauftragen. Mit der Planung wurde dementsprechend 2022 die Arbeitsgemeinschaft faktorgruen / Schüler Architekten im Zuge eines VgV-Verfahrens mit den weiteren Planungsschritten ihres prämierten Entwurfes beauftragt.

Sachdarstellung und Begründung

Gesamtkonzept Grüne Umweltachse

Die „Grüne Umweltachse“ verbindet zukünftig den Maximilianpark und den Datteln-Hamm-Kanal mit einem grünen Band. Durch verschiedene, ineinandergreifende Projektbausteine entsteht ein klimaangepasster Verbindungs- und Aufenthaltsraum, der nachhaltig zur Verbesserung der Situation im Zentrum von Werries und hiermit auch zur Verbesserung der Lebensqualität beiträgt.

2. Bauabschnitt: Barrierefreier Anschluss Datteln-Hamm-Kanal

Hauptaugenmerk bei der Gestaltung des 2. Bauabschnittes liegt auf der barrierefreien Erschließung des Datteln-Hamm-Kanals.

In der derzeitigen Bestandssituation führt lediglich eine steile geschotterte Rampe vom Niveau der Brücke hinab zur Promenade am Kanal. Eine barrierefreie Anbindung ist derzeit nicht gegeben.

Um dem Bedarf nachzukommen, wird eine barrierefreie Rampenanlage realisiert. Für den direkten fußläufigen Zugang zum Kanal wird eine breite Treppenanlage umgesetzt, welche mit ihren Plateaus direkt an die Plateaus der Rampenanlage anschließt. Um sicheres Gehen zu ermöglichen, sind an Rampe und Treppe Handläufe und Absturzsicherungen sowie insektenfreundliche Beleuchtung vorgesehen.

Tragende Mauerelemente werden aus Ortbeton in Sichtqualität hergestellt. Die Treppenstufen sowie Teile der Rampenanlage werden aus langlebigen Betonfertigteilen realisiert.

In Anlehnung an die Verblendung der bestehenden Brücke werden das Material des Ruhsandsteins aufgegriffen und kleinere Mauerelemente der Beeteinfassungen im Bereich der Rampe aus Naturstein hergestellt.

Der neu gestaltete Eingangsplatz oberhalb der Treppen- und Rampenanlage mit Bankelement sowie die Stützmauern mit Holzaufgaben bieten im Verlauf der Rampenanlage Gelegenheit zum Verweilen und geben den Blick auf das Element Wasser frei.

Als wiederkehrendes und identitätsstiftendes Element zeigen wie im ersten Bauabschnitt grüne Signets den Standort innerhalb der Grünen Umweltachse an und dienen der Orientierung.

Die Rampenanlage erhält einen hellen, amphibien- und reptilienfreundlichen, wasserdurchlässigen Asphaltbelag.

Mit dem Ausbau der Rampenanlage wird auch das Anschlusswegestück nach Westen an den Radweg Marderweg-Biberweg parallel zur Kleingartenanlage „Im Plackengrund“ hinsichtlich der Asphaltdecke und der Absturzsicherungen überarbeitet und mit Standardleuchten (Lichtpunkthöhe 5 m) beleuchtet werden.

Westlich der Rampenanlage befindet sich im Bestand ein kleiner Anleger für Sportboote, jedoch mit wenig Aufenthaltsqualität. Im Rahmen der Neugestaltung wird die bestehende Höhendifferenz zwischen Weg und Uferkante genutzt, um eine Natursteinmauer als Trennelement zwischen Anlegeplatz und Weg einzuziehen, welche durch die Gestaltung mit Sitzauflagen neue Aufenthaltsqualität schafft.

Ein neuer Weg über die Wiesenfläche zwischen der Ost-West-Radroute Marderweg-Biberweg und der Wegeführung entlang der Kanalkante verbindet nun beide Wegestrecken und bietet damit auch Radfahrenden einen barrierefreien Zugang zum Kanal sowie eine Ersatzzufahrt für die Betriebsfahrzeuge des Wasser- und Schifffahrtsamtes.

Die wassergebundene Decke des Betriebsweges des Amtes zwischen Sportbootanleger und Rampenanlage wird ebenso überarbeitet.

Östlich des neuen Verbindungswegs wird die bestehende Wiesenfläche zur Umsetzung der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen genutzt.

Als Ausgleich für den Bauabschnitt 2 der grünen Umweltachse sowie für den Ausbau des Radwegs Biberweg-Marderweg werden entsprechend der Artenschutzprüfung und nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde sowie dem Landesbetrieb Wald und Holz mehrere Baumgruppen gepflanzt.

Anfallendes Holz aus dem Bauabschnitt BA 4.2 wird zum Teil für Totholzhabitate genutzt. Die Wiesenstruktur wird durch zusätzliches artenreiches Saatgut in ihrer Vielfalt gestärkt.

4.2. Bauabschnitt: Radweg Ostwennemarstraße, östliche Seite

Mit der Fortführung des kombinierten Fuß- und Radwegs auf der östlichen Seite der Ostwennemarstraße von neuer Kita Villa Kunterbunt bis hin zur Eickhoffstraße wird die bisherige Lücke zwischen dem Zentrum Werries und der Ost-West-Radweganbindung entlang des Kanals geschlossen.

Der Radweg wird dem bereits im Bereich südlich der Kita Villa Kunterbunt verwendeten roten Betonsteinpflaster fortgeführt. Die Mindestbreite für einen kombinierten Radweg von mind. 2,50 m wird eingehalten.

Die Beleuchtung erfolgt über die vorhandene Straßenbeleuchtung. Diese verfügt über ausreichend Lichtreserven.

Nach Begutachtung durch die Baumsachverständigen des Tiefbau- und Grünflächenamtes sowie der Unteren Naturschutzbehörde sollen die dortigen Bestandsbäume (18 Linden, 2 Ahorne) entfernt werden. Die vorhandenen Bäume weisen überwiegend deutliche Schädigungen auf, so dass ihre langfristige Erhaltungsfähigkeit nicht gegeben ist. Sie werden durch standortgerechte und klimaangepasste Baumarten mit einem Stammumfang von mindestens 20–25 cm ersetzt. Zusätzlich werden standortverbessernde Maßnahmen durchgeführt. U. a. sollen der anstehende Boden durch die Zufuhr von Pflanzsubstrat verbessert und anfallendes Niederschlagswasser zu den Baumstandorten geleitet werden.

Ein temporärer Erhalt der Bäume hätte zur Folge, dass bei einem späteren Austausch der Baumstandorte ein Eingriff mit erhöhtem Kostenaufwand in eine funktionierende und in Betrieb befindliche Anlage erfolgen müsste.

Durch einen direkten Austausch der Bäume können Kosten somit eingespart werden.

Barrierefreiheit

Bei der Planung der Grünen Umweltachse sind die Belange von Menschen mit Beeinträchtigungen berücksichtigt worden.

Finanzierung / Förderung

Zur Finanzierung der Bauabschnitte sind und werden Fördermittel aus verschiedenen Programmen beantragt:

Für den Bau der Rampenanlage ist 2025 ein Förderantrag im Rahmen der *Städtebauförderung 2026 / Programmzugang Lebendige Zentren* gestellt worden.

Für den Bau des Radwegs entlang der Ostwennemarstraße wird ein Antrag im Rahmen der Förderung von Nahmobilität gestellt.

Anlage(n):

1. GGEM521_2_VP_BA4.2_Lageplan
2. GEM521_BA02_3_EP_02 ohne Bestand
3. Folgekostenberechnung GU Werries BA 2 - Kanalzugang
4. Korrigierte Folgekostenberechnung 4-2 BA
5. Folgekostenberechnung GU Werries BA 4_2 - Radweg Ostwennemarstr Ost