

HAMM

ZUKUNFTSPLAN

INNENSTADT 2040

Integriertes Stadtentwicklungskonzept

hamm.de

Inhalt

02	INHALT
03	VORWORT
04	ANLASS Kontext und Programmgebiet
05	PROZESS Erarbeitung und Beteiligung
9	ANALYSE Untersuchungsgebiet Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (SWOT)
15	LEITLINIEN UND ZIELE Handlungsfelder, Leitlinien und Entwicklungsziele
17	MAßNAHMENPROGRAMM ZUKUNFTSPLAN INNENSTADT Gebietsabgrenzung und Zukunftsplan Innenstadt Maßnahmenbeschreibung
22	UMSETZUNGSSTRATEGIE Kosten- und Finanzierungsplanung, Priorisierung, Programmsteuerung, Monitoring
	ANHANG Maßnahmensteckbriefe

Vorwort



Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

die Innenstadt von Hamm geht uns alle an. Unabhängig, wo wir in Hamm wohnen, zum Einkaufen, für Behörden- oder Arzttermine, zum Besuch der Gastronomie, um Kultur zu erleben, zum Treffen von Freunden, kommen wir alle immer mal wieder in unsere Innenstadt. Insbesondere ist sie ein Ort der Begegnung.



Marc Herter
Oberbürgermeister

Wie wichtig dieser Raum für uns alle ist, zeigte sich bei den unterschiedlichen Beteiligungsformaten in den letzten zehn Monaten zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) „Zukunftsplan Innenstadt 2040“, bei dem sich mehr als 2.500 Personen aktiv eingebracht haben. Dafür gilt Ihnen unser besonderer Dank. Ihre Ideen wurden gehört, zusammengetragen und mit Fachexpertise der beteiligten Planungsbüros ergänzt. Entstanden ist daraus der „Zukunftsplan Innenstadt 2040“. Das ISEK legt Leitlinien und Ziele fest und beschreibt Maßnahmen, die in den nächsten zehn Jahren umgesetzt werden sollen.

Dabei sind die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wie auch die Klimaanpassung der Innenstadt wichtige Bestandteile.

Mit der Fertigstellung des ISEKs endet der Austausch zur Innenstadt nicht. Vielmehr werden weitere Beteiligungsangebote zu den Einzelmaßnahmen folgen. Der Innentstadtdialog geht also weiter! Daher laden wir Sie ganz herzlich ein, sich weiter aktiv an der Innenstadtentwicklung zu beteiligen. Denn nur gemeinsam können wir unsere Innenstadt noch lebenswerter und zukunftsfähig gestalten.



Andreas Mentz
Stadtbaurat

Anlass

[1]

Die Innenstadt von Hamm ist ein wichtiger Ort für alle Bürger:innen der Stadt. Die Kernstadt erfüllt wichtige Einzelhandels-, Versorgungs- und Dienstleistungsfunktionen. Hier finden Märkte, Veranstaltungen und Feste statt, bei denen sich Bürger:innen begegnen. Egal aus welchem Stadtbezirk, die Menschen aus Hamm identifizieren sich mit der Innenstadt.

Allerdings ist der Handel nicht mehr die zentrale Funktion. Erlebnisse, Gastronomiebesuche, Wohnen, Kultur bilden ebenso funktionale Schwerpunkte und verlangen nach einer attraktiven städtebaulichen Fassung. Dabei spielen die Aufenthaltsqualität und das Stadtklima

durch mehr Grün sowie eine klimaangepasste Gestaltung eine wichtige Rolle.

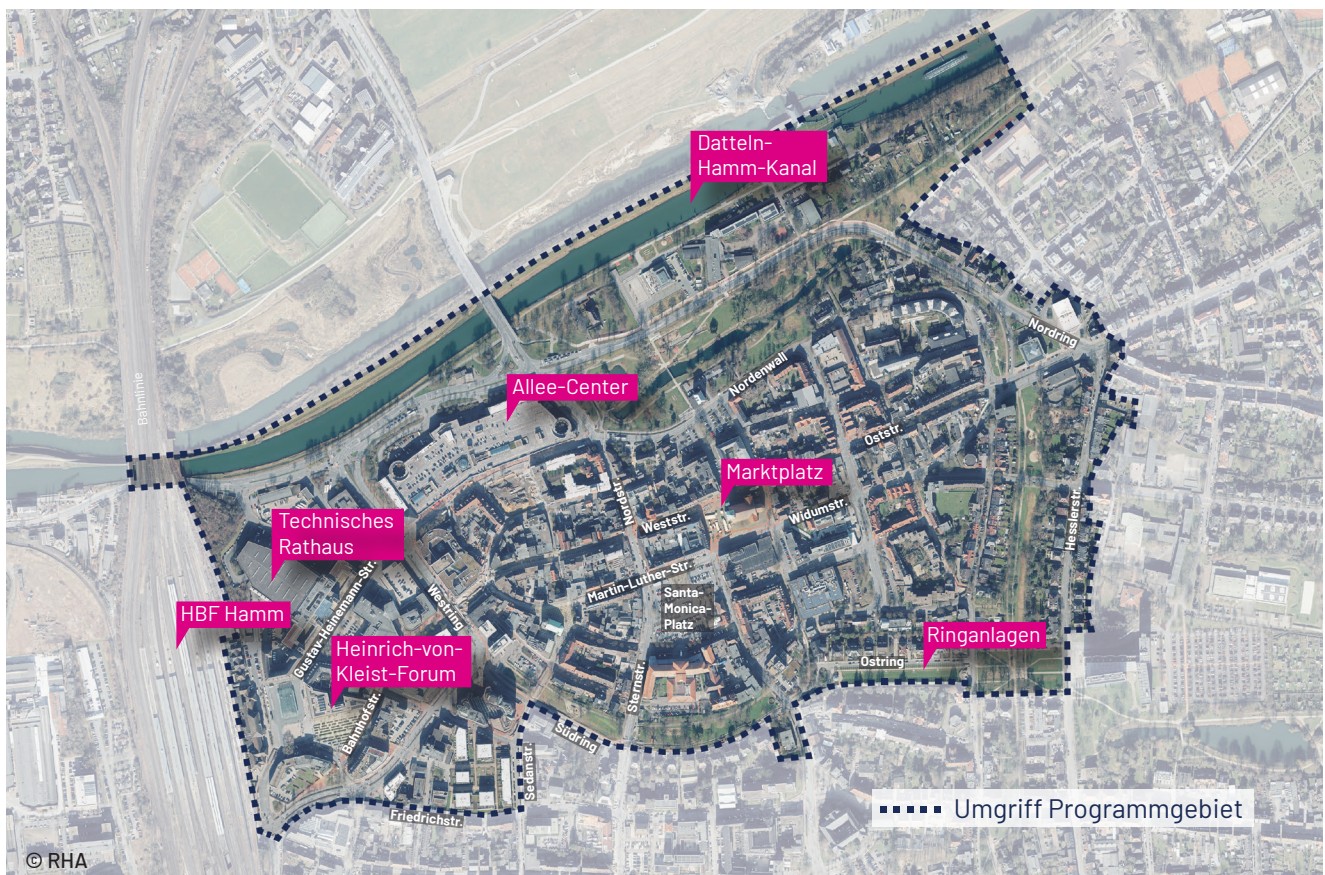
Mit dem neuen Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept, kurz ISEK, werden diese Aufgaben gebündelt und konkrete Projekte für die kommenden zehn Jahre vorbereitet. Zugleich bildet das ISEK die Grundlage für die Beantragung von Städtebaufördermitteln.

Das vorliegende ISEK nimmt Bezug auf das „ISEK Innenstadt 2030“ aus dem Jahr 2015, hat unter veränderten fachlichen und förderrechtlichen Rahmenbedingungen jedoch einen neuen räumlichen und inhaltlichen Fokus.

Der räumliche Schwerpunkt liegt auf der Altstadt einschließlich des Bahnhofsviertels.

Das gesamte Programmgebiet umfasst rund 60 Hektar und wird im Wesentlichen begrenzt durch:

- die Bahnlinie im Westen,
- den Datteln-Hamm-Kanal im Norden,
- den Nordring und die Heßlerstraße im Osten sowie
- den Ostring, den Südring, die Sedanstraße und die Friedrichstraße im Süden.



Prozess

Der Zukunftsplan Innenstadt 2040 ist in einem kooperativen Prozess entstanden. Stadt Hamm, Planungsteam, Öffentlichkeit, Innenstadttakteur:innen, Verwaltung und Politik haben ihre unterschiedlichen Perspektiven und Erfahrungen eingebracht und die Entwicklung des Konzepts aktiv begleitet.

Ziel war es, verschiedene Blickwinkel frühzeitig zusammenzuführen und das Wissen der Menschen vor Ort für die Qualifizierung der Planung zu nutzen. Die breite Beteiligung schafft eine tragfähige Grundlage für das ISEK und seine Umsetzung. Die Projekte sollen von vielen Akteur:innen mitgetragen und auch in den kommenden Jahren konstruktiv begleitet werden. So verbindet das Konzept fachliche Grundlagen mit den Anforderungen, Erfahrungen und Ideen vor Ort.

Schritt für Schritt zum ISEK

Der Prozess folgt einer klaren Logik. Ausgangspunkt ist eine fundierte **Analyse** der Innenstadt. Sie macht Stärken, Herausforderungen und räumliche Potenziale sichtbar und schafft die Grundlage für alle weiteren Bausteine.

Darauf bauen **Leitlinien und Ziele** auf. Sie geben dem ISEK eine gemeinsame Richtung und bilden die inhaltliche Klammer für das Konzept. Zugleich schaffen sie einen Bezugsrahmen, an dem sich die Entwicklung der Innenstadt in den kommenden Jahren messen lässt.

Den Kern des ISEK bilden die **Maßnahmen**. Sie übersetzen die Ziele in konkrete Projekte und zeigen, wo und wie sich die Innenstadt weiterentwickeln soll. Die Umsetzungsstrategie richtet den Blick auf die Realisierung der Maßnahmen und schafft die Basis für die nächsten Schritte.

Interdisziplinäres Planungsteam

Die Erarbeitung des ISEKs, einschließlich Vorplanungen für Freiraum- und Verkehrsanlagen, wurde europaweit ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt

[2]

21. OKT 2025

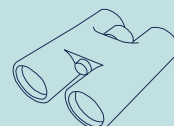
Interner Projektauftritt mit Ortsbegehung

12. NOV 2025

Verwaltungs-Workshop mit der AG Innenstadt

OKT 2025

Grundlagen-
ermittlung
und Analyse



**Erste Phase
Öffentlichkeitsbeteiligung**

DEZ 2025 - JAN 2026

Online-Beteiligung

JAN - MÄR 2026

Gespräche mit
Innenstadttakteur:innen
und speziellen
Bevölkerungsgruppen

04. FEB 2026

Innenstadt-Dialog im
Gustav-Lübcke-Museum

JAN 2026

APR 2026

Abstimmung Politik

APR 2026

**Zweite Phase
Öffentlichkeitsbeteiligung**

16. APR 2026

Werkstatt-Tag zum
Santa-Monica-Platz

APR - JUL 2026

Gespräche mit
Innenstadttakteur:innen
und speziellen
Bevölkerungsgruppen

JUL 2026

JUL/SEP 2026

Abstimmung Politik

Öffentlicher Abschluss

28. SEP 2026

Ausstellung

OKT 2026

13. OKT 2026

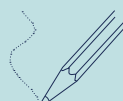
Termin Ratsbeschluss

Leitlinien
und Ziele

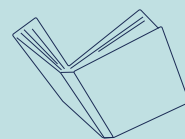


Räumliche Schwerpunkte

Maß-
nahmen



Finalisierung
und Bericht



Antrag für neue
Städtebau-
Fördermittel
Innenstadt

ein interdisziplinäres Planungsteam. **abvi ambrosius blanke verkehr.infrastruktur** bearbeitet die verkehrlichen Fragestellungen. **club L94 Landschaftsarchitekt:innen** bringt die freiraumplanerische Perspektive ein. **Reicher Haase Assoziierte RHA** koordiniert den Gesamtprozess, führt die Bausteine des ISEKs zusammen und übernimmt federführend die Bearbeitung des Santa-Monica-Platzes. Auf Seiten der Stadt Hamm wird der Prozess durch das **Stadtplanungsamt, Abteilung Stadterneuerung** begleitet und gesteuert.

Der Arbeitsprozess startete am 21. Oktober 2025 mit einem **gemeinsamen Projektauftritt** und einer Ortsbegehung. Seitdem standen Planungsteam und Stadterneuerung in regelmäßigem Austausch. Themen zu Mobilität, Freiraum und weiteren Fachbelangen wurden kontinuierlich in größeren Verwaltungsrunden mit den jeweils zuständigen Stellen abgestimmt. Am 12. November 2025 fand außerdem ein **Verwaltungsworkshop** mit der AG Innenstadt statt. Die bis dahin erarbeitete Analyse wurde gemeinsam geschärft. Erste Ansätze für Leitlinien und Ziele wurden diskutiert und weiterentwickelt.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Zentraler Bestandteil des Erarbeitungsprozesses war die frühzeitige und breite Beteiligung der Öffentlichkeit. Um möglichst viele Menschen und unterschiedliche Zielgruppen zu erreichen, wurden verschiedene Formate miteinander kombiniert. Digitale Beteiligung, öffentliche Veranstaltungen, Workshops und direkte Gespräche ermöglichten unterschiedliche Zugänge zum Prozess.

Phase 1 - Online und vor Ort

Die erste Beteiligungsphase von November 2025 bis Frühjahr 2026 war bewusst offen angelegt. Im Mittelpunkt stand die Frage, wie die Innenstadt heute wahrgenommen wird und was für ihre zukünftige Entwicklung wichtig ist.

Eine sechswöchige **Online-Beteiligung** lud dazu ein, Stärken, Herausforderungen, Wünsche und Ideen einzubringen. Über lokale Medien, Social Media und Plakate wurde breit auf die Beteiligung aufmerksam gemacht. Mehr als 2.068 Personen nahmen daran teil. Zusätzlich wurden 354 Hinwei-

se und Ideen räumlich auf einer digitalen Karte verortet. Auch eine Teilnahme vor Ort war möglich. Im Büro Innenstadt konnten Bürger:innen die Befragung ausfüllen oder direkt mit den Mitarbeiter:innen ins Gespräch kommen. Damit wurde auch Menschen eine Beteiligung ermöglicht, die digitale Angebote weniger nutzen.

Am 4. Februar 2026 folgte mit dem **Innenstadt-Dialog im Gustav-Lübcke-Museum** ein weiterer wichtiger Baustein. Mehr als 250 Personen kamen zusammen, um über die zukünftige Entwicklung der Innenstadt zu diskutieren. Zu Beginn wurden die räumlichen Schwerpunkte, der aktuelle Stand von Analyse und Leitlinien sowie die Ergebnisse der Online-Beteiligung vorgestellt. An verschiedenen Stationen konnten die Teilnehmenden direkt an Luftbildern arbeiten und ihre Hinweise einbringen. Auch Analyse und Leitlinien konnten kommentiert werden. Dem Thema Begrünung wurde aufgrund der zahlreichen Rückmeldungen aus der Online-Beteiligung eine eigene Station gewidmet.

Zwischen Januar und März fanden zudem **Gespräche mit unterschiedlichen Innenstadtakteur:innen** statt. Dazu gehörten unter anderem Marktbesucher:innen, Schausteller:innen sowie Vertreter:innen aus Gastronomie und Einzelhandel. Kleinere Workshopformate richteten sich gezielt an Familien, Senior:innen, Schüler:innen und Menschen mit Handicap.

Die Ergebnisse der Beteiligung flossen direkt in den weiteren Planungsprozess ein. Die Analyse wurde geschärft, Leitlinien wurden konkretisiert und erste Zielformulierungen entwickelt. Außerdem wurden die räumlichen Schwerpunkte vertiefend bearbeitet und weitere Maßnahmen für das ISEK gesammelt.

Phase 2 - Santa-Monica-Platz im Fokus

Im Verlauf der ersten Beteiligungsphase wurde deutlich, dass der Santa-Monica-Platz für viele Menschen eine besondere Bedeutung hat. Zudem zeigte sich ein großer Gesprächsbedarf zu seiner zukünftigen Rolle, Nutzung und Gestaltung.

Deshalb rückte der Platz in der zweiten Beteiligungsphase noch einmal gezielt in den Mittelpunkt. Am 16. April 2026 fand ein öffentlicher



Die Auswertung der **Online-Beteiligung** wurde der Öffentlichkeit im Rahmen des Innenstadt-Dialogs vorgestellt. Besonders aufschlussreich waren die Beiträge zur Frage: „Wenn Sie die Innenstadt frei planen dürften: Wie würden Sie die Innenstadt gestalten? Was würden Sie wie verändern?“ Am häufigsten wurde der Wunsch nach mehr Begrünung genannt. Auch attraktive Gastronomie- und Einkaufsangebote, Sicherheit und Sauberkeit sowie weniger Durchgangsverkehr spielten eine wichtige Rolle. Hinzu formulierten viele Teilnehmende ihre Anregungen in einer digitalen Karte (s. Abb. oben). Viele Rückmeldungen bezogen sich auf das Thema Mobilität, etwa auf eine Reduzierung der Verkehrsbelastung im Bereich Sternstraße / Nordstraße. Auch für den Santa-Monica-Platz gingen viele Kartenbeiträge ein. Gewünscht wurden hier eine grüne Stadtoase, Flächen für Veranstaltungen wie die Kirmes sowie Angebote

für Spiel und Sport. Gleichzeitig soll das Parken mit dem PKW grundsätzlich weiterhin möglich bleiben. Aufbauend auf den Ergebnissen der Online-Beteiligung standen beim **Innenstadt-Dialog** vor allem konkrete räumliche Schwerpunktbereiche im Fokus. Für den Martin-Luther-Platz wurden beispielsweise mehr Bäume und eine Möblierung gewünscht, die Kommunikation und Austausch besser unterstützt. Beim Rödinghauser Platz wurde deutlich, dass dieser bislang nur eingeschränkt als Stadtplatz wahrnehmbar ist und damit auch noch kein attraktives Gegenüber für das Neubauprojekt BTWEEN bildet. Auch der Bereich Sternstraße / Nordstraße wurde erneut intensiv diskutiert. Hier standen vor allem verkehrliche Aspekte im Vordergrund, unter anderem bessere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr. Die beiden großen Formate wurden durch gezielte Workshops mit **Schüler:innen**, **Senior:innen**,



Familien und Personen mit Handicap ergänzt. Genannt wurden dabei bspw. Sitzgelegenheiten für unterschiedliche Nutzer:innengruppen und eine öffentliche und gut zugängliche Toilette. Der Wunsch nach mehr Begrünung und Schatten wurde auch in diesen Formaten eingebracht.

Werkstatt-Tag zum Santa-Monica-Platz statt. Über den gesamten Tag hinweg konnten Interessierte vorbeikommen, sich über die bisherigen Ergebnisse informieren und eigene Ideen einbringen. An einem dreidimensionalen Arbeitsmodell wurden Nutzungsideen direkt verortet und gemeinsam diskutiert. Rund 120 Bürger:innen, Politiker:innen und Mitarbeiter:innen der Verwaltung beteiligten sich im Laufe des Tages.

Darüber hinaus wurden in der zweiten Beteiligungsphase die **Gespräche mit den verschiedenen Innenstadtakteur:innen** aus der ersten Phase noch einmal aufgenommen und vertieft.

Die zweite Beteiligungsphase schaffte die Basis für die intensive planerische Vertiefung des Santa-Monica-Platzes. Zunächst wurden unterschiedliche Varianten entwickelt und geprüft, aus denen



Ergebniss der zweiten Beteiligungsphase

© RHA

Beim **Werkstatt-Tag zum Santa-Monica-Platz** wurden unterschiedliche Entwicklungsoptionen an einem großen Arbeitsmodell durchgespielt. Im Mittelpunkt stand dabei nicht ein fertiger Entwurf, sondern die Potenziale des Platzes und die Frage, welche Rolle er künftig in der Innenstadt übernehmen kann. Deutlich wurde der Wunsch, den Santa-Monica-Platz stärker als Aufenthalts-, Begegnungs- und Identifikationsort zu entwickeln. Intensiv diskutiert wurde das Thema **Mobilität**. Die gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto soll hier grundsätzlich erhalten bleiben, zugleich soll das Parken neu organisiert und stärker gebündelt werden, um Flächen für andere Angebo-

te zu gewinnen. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen sind Parkplätze in der Nähe des Krankenhauses wichtig. Auch der ÖPNV und der Fahrradverkehr sind relevante Aspekte. Künftig soll der Platz insgesamt eine größere Vielfalt an **Nutzungen** aufnehmen. Genannt wurden unter anderem Wohnen, Arbeiten, Gastronomie, Kultur, Freizeit und Begegnung. Inklusive, familienfreundliche und generationsübergreifende Angebote sollen dabei eine große Rolle spielen. Eine multifunktionale Gestaltung kann helfen, unterschiedliche Anforderungen intelligent miteinander zu verbinden. Klimaanpassung wurde als wichtige Zukunftsaufgabe benannt. Für die **Frei-**



© RHA

raumentwicklung wurden mehr Begrünung und Entsiegelung gewünscht, um den Platz klimaangepasst und attraktiv zu gestalten. Konsumfreie Aufenthaltsbereiche sowie Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten können zusätzlich zur Belebung beitragen und wurden explizit gewünscht. Ein wichtiges Anliegen war auch, dass der Platz weiterhin flexibel als Veranstaltungsfläche nutzbar bleibt.

schließlich eine Vorzugsvariante hervorging. Im Sommer wurden zudem die Ziele des ISEKs konkretisiert, die Maßnahmenauswahl geschärft und die Umsetzungsstrategie weiter ausgearbeitet. Die Ergebnisse wurden im vorliegenden **Abschlussbericht** aufbereitet und zusammengeführt.

Gemeinsamer Abschluss

Zum Projektende fand am 28. September 2026 eine **öffentliche Abschlussveranstaltung** statt. Sie stellte die Ergebnisse des ISEK vor und zeichnete den Weg von den ersten Rückmeldungen bis zu den ausgearbeiteten Entwürfen nach. Dabei wurde sichtbar, wie Hinweise aus der Beteiligung in die Planungen eingeflossen sind. Weitere Belange für die nächsten vertiefenden Planungen wurden auf-

genommen und werden zukünftig berücksichtigt. Die Veranstaltung bildete zugleich einen gemeinsamen Abschluss des Erarbeitungsprozesses und bot die Gelegenheit, auf die erreichten Ergebnisse zu schauen, offene Fragen zu diskutieren und den Austausch mit Blick auf die Umsetzung fortzuführen.

Beschluss und nächste Schritte

Mit einem **Ratsbeschluss** im Oktober 2026 wird der Prozess in die nächste Phase übergehen. Anschließend wird der **Antrag auf neue Städtebaufördermittel** für die Innenstadt gestellt. Damit wird die Grundlage für die schrittweise Umsetzung der im ISEK entwickelten Maßnahmen geschaffen.

Analyse

[3]

Gemeinsam mit den Erkenntnissen aus dem beschriebenen Beteiligungsprozess bildet eine umfassende **Bestandsaufnahme** die Grundlage für die Erarbeitung des ISEK. Ziel der Analyse ist es, eine fundierte Basis für die Entwicklung zielgerichteter Maßnahmen zur Stärkung der Hammer Innenstadt zu schaffen. Dabei werden sowohl bestehende Qualitäten und Potenziale als auch aktuelle und zukünftige Herausforderungen und Entwicklungschancen betrachtet.

Die Untersuchung gliedert sich in die **thematischen Schwerpunkte**: Stadtstruktur und Baukultur, Nutzungsstruktur, öffentlicher Raum und Grünstrukturen, Mobilität und Verkehr, Klimaanpassung sowie Akteur:innen und Zusammenleben. Auf diese Weise werden gemäß einem integrierten Ansatz die räumlichen, funktionalen, gestalterischen, ökologischen und gesellschaftlichen Aspekte der Innenstadt im Zusammenhang betrachtet.

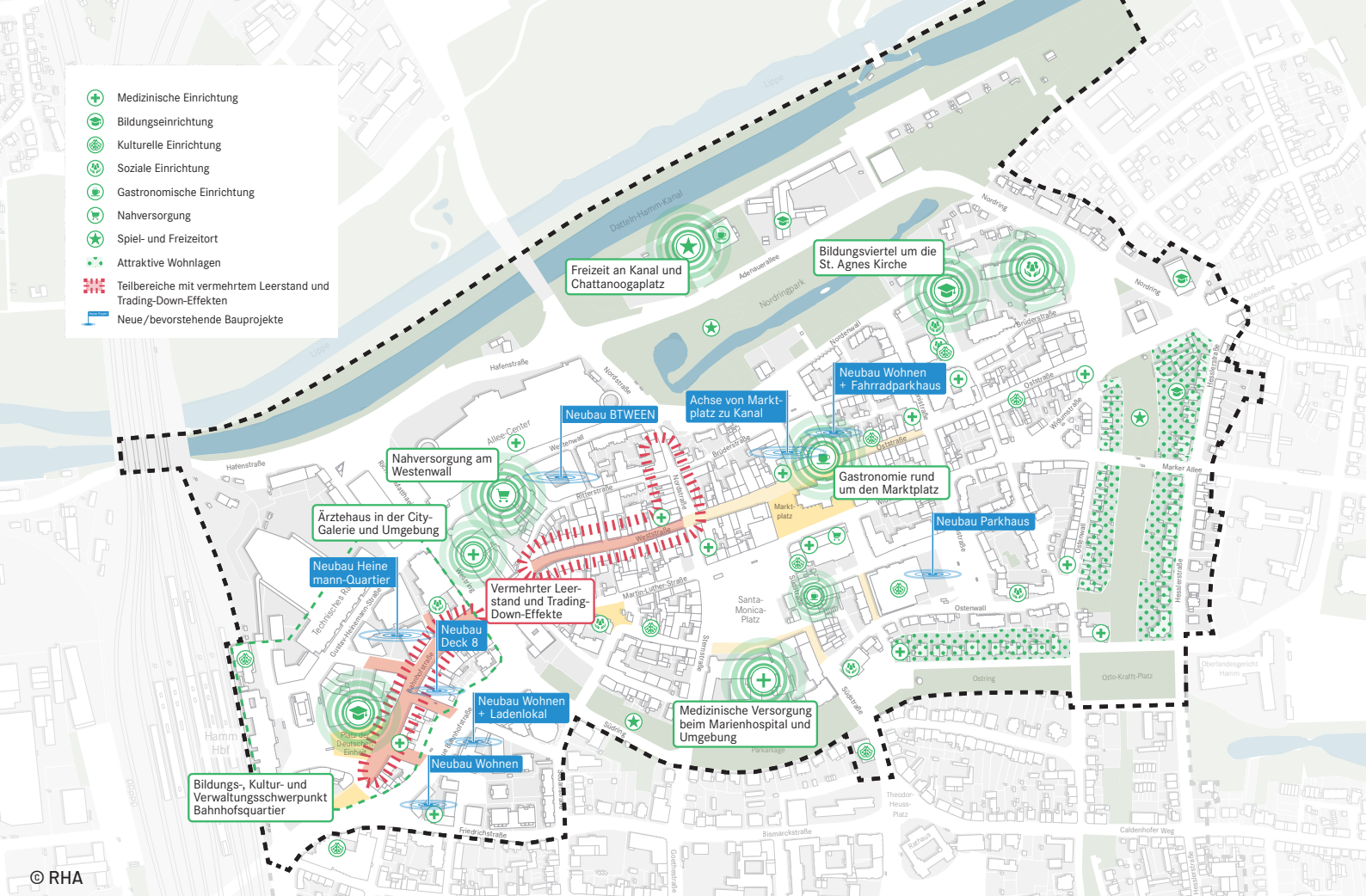
Die Bestandsanalyse stützt sich auf verschiedene methodische Zugänge. Neben der Auswertung städtischer Konzepte und weiterer relevanter Dokumente wurden statistische Daten und Kartenmaterialien untersucht. Ergänzend erfolgten eine Fernerkundung anhand von Luftbildern sowie Ortsbegehungen im Untersuchungsgebiet. Eine weitere wichtige Grundlage bildete der **Austausch** mit den zuständigen Fachämtern der Stadtverwaltung. Auch die **Hinweise und Einschätzungen der Bürger:innen** aus dem Beteiligungsprozess flossen in die Analyse ein und ergänzten die fachliche Betrachtung um die Perspektive derjenigen, die die Innenstadt im Alltag nutzen und erleben.

Die **wesentlichen Erkenntnisse** der Bestandsanalyse werden auf den folgenden Seiten nach den sechs Analysethemen gegliedert zusammengefasst. Zunächst erfolgt eine Skizzierung der sozialen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Sozial- und Wirtschaftsstruktur

Die **Bevölkerungsentwicklung** in Hamm war in den vergangenen Jahren insgesamt stabil bis leicht positiv. Aktuell leben rund 181.565 Menschen in der Stadt; langfristig ist jedoch aufgrund des demografischen Wandels von einem Rückgang der Einwohnerzahl auszugehen. Im Programmgebiet leben mehr als 4.000 Einwohner:innen, die gegenüber der Gesamtstadt eine deutlich abweichende Bevölkerungs- und Haushaltsstruktur aufweisen. Der Anteil der 18- bis 44-Jährigen liegt mit 43 % deutlich über dem gesamtstädtischen Wert von 33 %, während Kinder und Jugendliche sowie Menschen über 45 Jahre schwächer vertreten sind. Besonders prägend ist der hohe Anteil an Ein-Personen-Haushalten von 63 % (Hamm: 43 %).

Die **wirtschaftliche Entwicklung** Hamms zeigt Daten der IHK zu Dortmund zufolge insgesamt eine stabile bis leicht positive Tendenz. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg zwischen 2017 und 2023 von rund 82.500 auf 84.700 und die Arbeitslosenquote sank zwischen 2016 und 2023 von 9,2 % auf 8,6 %. Wachstum verzeichneten insbesondere die Dienstleistungsbereiche. Im **Einzelhandel** stieg der prognostizierte Umsatz von 1,06 Mrd. Euro im Jahr 2019 auf 1,18 Mrd. Euro 2025. Allerdings umfasst diese Zahl den kompletten Einzelhandel in der Gesamtstadt. Sie schließt z.B. auch alle Discounter mit ein. Für die Innenstadt und konkret für die Fußgängerzone zeigt sich flächendeckend eher ein Umsatzrückgang. Aufgrund der umliegenden Unter- und Mittelzentren, die wichtige Funktionen, z.B. im Einzelhandel, nicht erfüllen, liegt die Zentralitätsziffer mit 107,9(2025) stabil relativ hoch. Die Bevölkerung aus den umliegenden Gemeinden tätigt ihre Einkäufe grundsätzlich auch in Hamm. Allerdings ist aufgrund von sichtbaren Leerständen und voranschreitendem Strukturwandel im Einzelhandelssegment zu vermuten, dass Auswärtige nicht vorrangig für Geschäfte in die Fußgängerzone nach Hamm fahren. Dennoch zeigt sich, dass der Einzelhandel trotz vergleichsweise geringer lokaler Kaufkraft ein wichtiger Standortfaktor bleibt.



Nutzungsstruktur

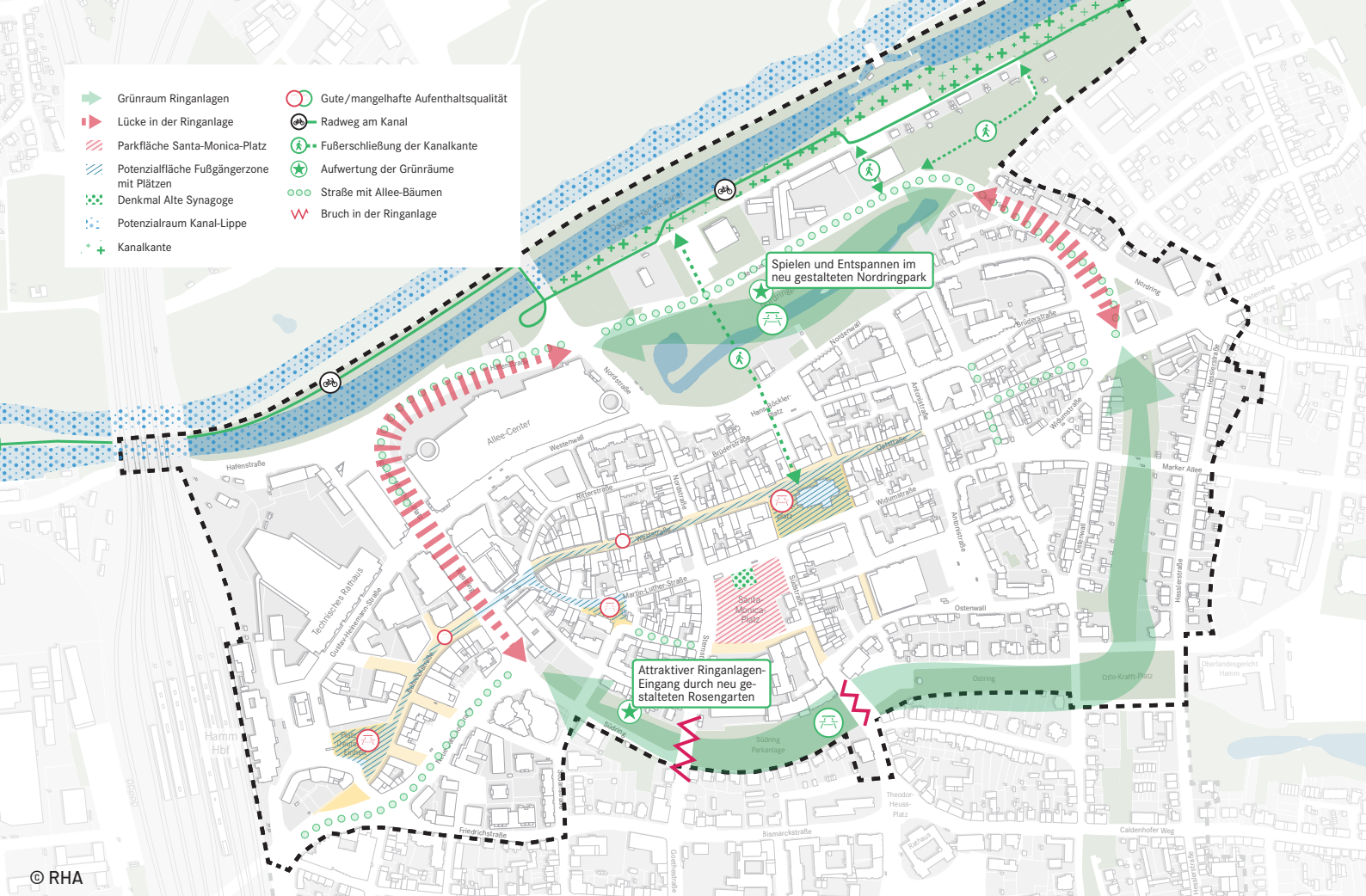
Die Innenstadt ist ein Stadtbereich mit vergleichsweise stark **durchmischter Nutzungsstruktur**. Dabei zeigen sich jedoch einige unterschiedliche **Nutzungsschwerpunkte**. Der Einzelhandel konzentriert sich insbesondere auf die Fußgängerzone in West- und Oststraße sowie die Einkaufszentren Allee-Center und City-Galerie. Das Bahnhofsviertel wird mit dem Technischen Rathaus, dem Hauptbahnhof und dem Kleist-Forum vor allem von öffentlicher und sozialer Infrastruktur geprägt, während sich rund um die Johanner-Kliniken am Santa-Monica-Platz die Gesundheitsversorgung bündelt. Demgegenüber ist der westliche Teil der Innenstadt deutlich mehr durch Wohnnutzung geprägt.

Auch wenn die **Leerstände** bei Büro-, Wohn- und Einzelhandelsimmobilien insgesamt eher gering ausfallen, zeichnen sich bspw. in der westlichen Weststraße, der Nordstraße und der Bahnhofstraße einzelne Teilräume mit vermehrtem Leerstand und beobachtbaren **Trading-Down-Effekten** ab.

Als **Wohnstandort** bieten insbesondere die grünen Ringstrukturen attraktive Lagen. Die Innenstadt ist



vor allem für viele junge Menschen in Ein- und Zwei-Personen-Haushalten ein Wohnstandort. Durch weitere Impulse im Bereich des studentischen Wohnens wird diese Funktion zukünftig weiter gestärkt. Zugleich bringen andere Neubauprojekte (z.B. Deck 8 und Heinemann Quartier) **neue Nutzungsbausteine** in die Innenstadt und tragen dabei zur weiteren Ergänzung und Ausdifferenzierung der Nutzungsstruktur bei. Anzunehmen ist, dass diese privaten Bauvorhaben zur Aufwertung des unmittelbaren Umfelds im Bahnhofsviertel beitragen.



Öffentlicher Raum und Grünstrukturen

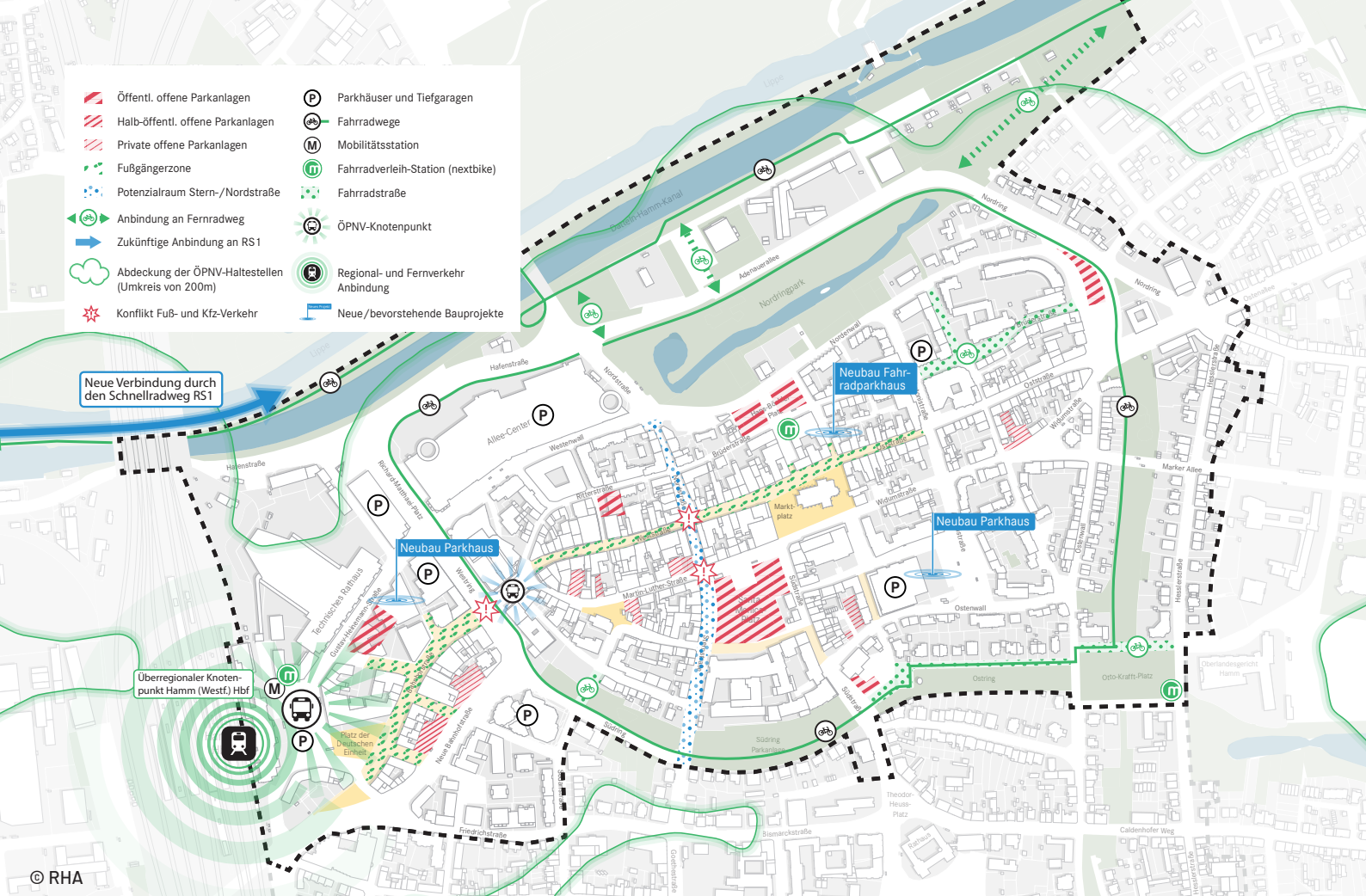
Die Innenstadt verfügt durch die **Ringanlagen** sowie die Nähe zu Lippe und Kanal über eine **gute Freiraumversorgung**. Durch die Aufwertung des Nordringparks oder den neugestalteten Rosengarten haben diese bereits eine funktionale und gestalterische Weiterentwicklung erfahren. Die Anbindung an die touristischen Radwege an Lippe und Kanal ermöglicht darüber hinaus eine gute Erreichbarkeit weiterer Erholungsräume mit dem Fahrrad.

Trotz der qualitativen Freiräume im Umfeld ist der **Grünanteil** in der dicht bebauten Innenstadt gering. Zudem mangelt es an **Spiel- und Bewegungsangeboten** sowie an attraktiven urbanen Aufenthalts- und Wohlfühlorten für unterschiedliche Altersgruppen. Es fehlt bei vielen der innerstädtischen Plätze an Aufenthaltsqualität und attraktiver Gestaltung. So ist beispielsweise der Rödinghauser Platz momentan kaum gestaltet und wird eher als Rest- und Parkplatzfläche gelesen, auf dem Martin-Luther-Platz fehlen konsumfreie Aufenthaltsangebote und der Vorplatz des Bahnhofs wird aktuell eher als eine große versiegelte Fläche von geringer Aufenthaltsqualität wahrgenommen.

Die größte Freifläche innerhalb der Innenstadt mit dem Potenzial zur Entwicklung neuer Freiraumqualitäten ist der **Santa-Monica-Platz**, der derzeit überwiegend als Parkplatz genutzt wird. Chancen liegen daneben vor allem im Ausbau und der **besseren Vernetzung** der bestehenden Grünräume. Durch die kürzliche weitere Qualifizierung der Achse zwischen Marktplatz und Kanal konnte etwa die Nähe der Innenstadt zum Wasser besser erlebbar gemacht werden.

Insgesamt muss die Innenstadt künftig stärker als **Aufenthalts-, Bewegungs- und Begegnungsraum** interpretiert und weiterentwickelt werden.





Mobilität und Verkehr

Durch den **Hauptbahnhof** ist Hamm gut an das regionale und überregionale Schienennetz angebunden. Der **ZOB** am Willy-Brandt-Platz und das neugestaltete **Westentor** verbinden die Innenstadt zudem gut mit den übrigen Stadtteilen. Insgesamt ist eine flächendeckende Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr vorhanden.

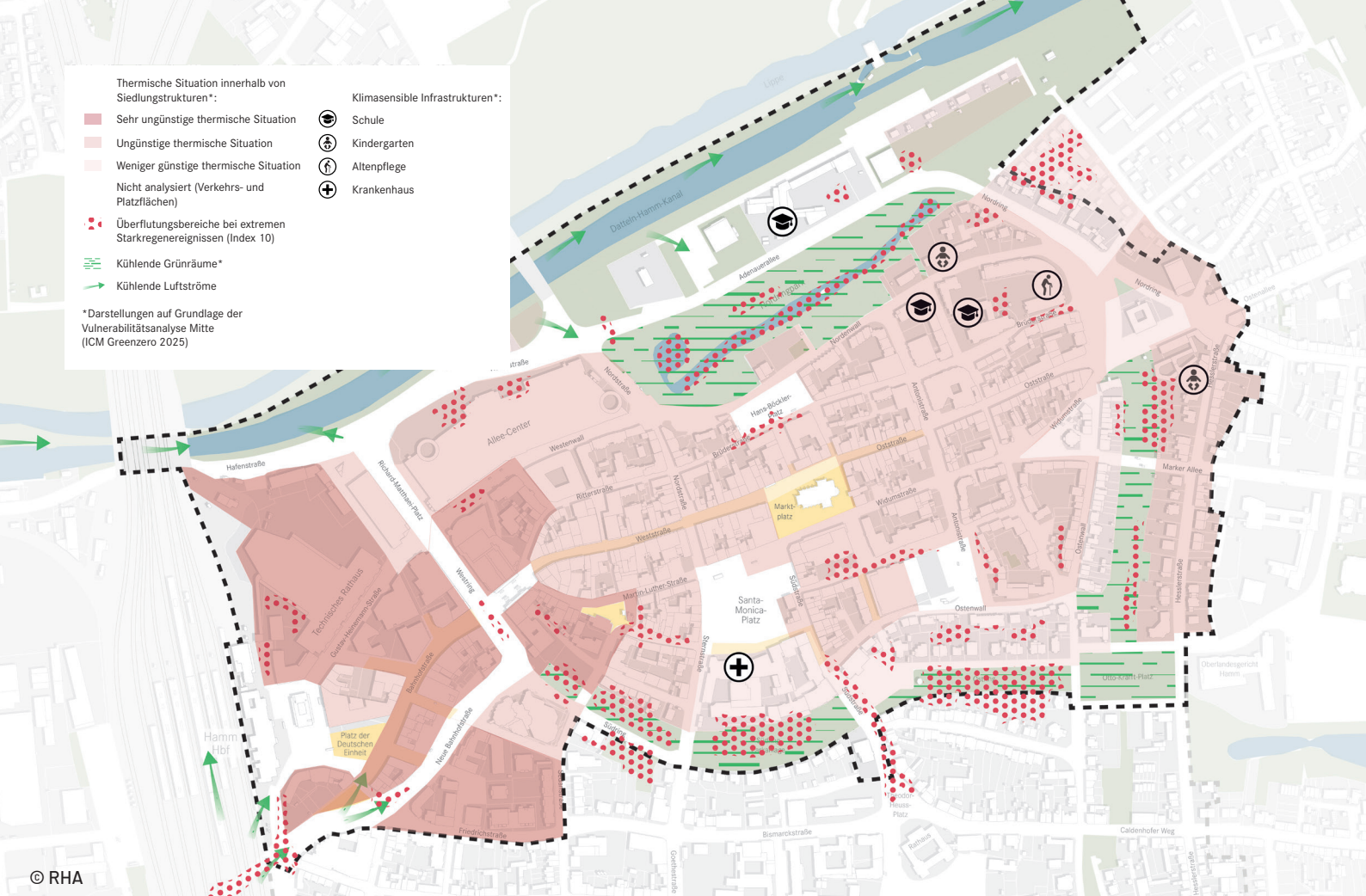
Auch das **Parkplatzangebot** in der Innenstadt ist insgesamt gut. Aufgrund einer ungleich verteilten Nutzung des vorhandenen Parkraums kann der Parkdruck vor allem auf oberirdischen Plätzen und am Straßenrand zeitweise hoch sein. Gleichzeitig werden zahlreiche hochwertige innerstädtische Flächen als Parkraum beansprucht und stehen dadurch nur eingeschränkt für andere Nutzungen zur Verfügung. Die Errichtung **neuer Stellplatzanlagen** eröffnet zugleich die Möglichkeit, den Parkraum in der Innenstadt neu zu ordnen und die freiwerdenden Flächen neuen Funktionen zuzuführen.

Die **Fußgängerzone** zwischen dem Platz der Deutschen Einheit und dem Marktplatz wird an mehreren Stellen durch stark befahrene Hauptstraßen zerschnitten. Insbesondere die Führung der B 63

über die Sternstraße und Nordstraße direkt durch die Innenstadt erzeugt eine deutliche Barrierewirkung und führt zu einer hohen Belastung durch den **Kfz-Verkehr**.

Für den Radverkehr besteht durch die **Fahrradpromenade** eine gute Ringerschließung der Innenstadt. Die Anbindung an die Fernradwege bietet darüber hinaus ein großes touristisches Potenzial, das durch den geplanten Anschluss an den **Rad-schnellweg RS 1** weiter gestärkt werden kann. Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung des Radverkehrs werden zukünftig zusätzliche Radverbindungen sowohl in Nord-Süd- als auch in West-Ost-Richtung wichtiger. Zudem sollte der Umbau von Hauptverkehrsstraßen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs weiter fortgesetzt werden.





Klimaanpassung

Durch den **hohen Versiegelungsgrad** der Innenstadt ist die thermische Situation nahezu flächendeckend als ungünstig zu bewerten. Dabei befinden sich mit Kindergärten, Schulen, dem Krankenhaus und Einrichtungen der Altenpflege mehrere **klimasensible Infrastrukturen** in besonders belasteten Bereichen.

Als kühlende Freiräume innerhalb der Innenstadt fungieren vor allem die Ringanlagen. Darüber hinaus verlaufen entlang von Lippe und Kanal sowie entlang der Bahntrasse wichtige Durchlüftungsschneisen, die zur Verbesserung der klimatischen Situation beitragen.

Bei **extremen Starkregenereignissen** könnten Teile der Innenstadt wie die Ringanlagen von Überflutungen betroffen sein. Vor dem Hintergrund dieser Herausforderungen ist es von besonderer Bedeutung, die innerstädtischen Räume künftig stärker an die Folgen des Klimawandels anzupassen.

Akteur:innen und Zusammenleben

Die **Akteurslandschaft** in der Innenstadt ist vielfältig, quartiersbezogen und wird durch zahlreiche Vereine und Institutionen belebt. Auch die Händler:innen sind gut vernetzt und zeigen eine hohe Kooperationsbereitschaft. Daher gilt es, das vorhandene Akteursnetz zu stärken und als **wichtige Ressource** in den Prozess der Innenstadtentwicklung einzubeziehen. Hierzu kann das zukünftige City-Management der IMPULS eine Chance darstellen. Zudem kommt den **Veranstaltungen** eine große Bedeutung für die Aktivierung und Belebung der Innenstadt zu.

Im Martin-Luther-Viertel ist ein Wandel der dort aktiven Strukturen von Künstler:innen zu beobachten. Hinzu kommt der gesamtgesellschaftliche Trend eines **rückläufigen freiwilligen Engagements**. Einzelne Bereiche der Innenstadt werden in Teilen der Bevölkerung insbesondere in Bezug auf die Sicherheit negativ wahrgenommen. Zugleich bestehen dort **Konfliktpotenziale** zwischen verschiedenen Nutzer:innengruppen.

Leitlinien und Ziele

[4]

Aufbauend auf der Analyse wurden für die sechs Handlungsfelder der Leitlinien und Ziele entwickelt. Die Leitlinien formulieren ein gemeinsames Zukunftsbild für die Hammer Innenstadt und

geben die grundsätzliche Entwicklungsrichtung vor. Die zugeordneten Ziele konkretisieren die Leitlinien und übersetzen sie in Handlungsansätze. Ein erster Entwurf der Leitlinien und Ziele

wurde beim Innenstadt-Dialog von der Öffentlichkeit kommentiert. Diese Rückmeldungen bildeten eine wichtige Grundlage für die Schärfung der nun vorliegenden Zielaussagen.

Leitlinie

Ziele

Die Hammer Innenstadt... setzt (bauliche) Impulse und hat eine gut vernetzte Stadtstruktur, die Orientierung und Identifikation schafft.

- A1:** Stärkung der Baukultur und Weiterentwicklung eines qualitativsten Stadtbildes
- A2:** Aufwertung prägender Stadträume und stadträumlicher Schnittstellen
- A3:** Integration von Leitelementen zur Orientierung und Identitätsbildung
- A4:** Minderung der Barrierewirkung von Verkehrsachsen und Verbesserung stadträumlicher Verbindungen

[A] Stadtstruktur und Baukultur



Leitlinie

Ziele

Die Hammer Innenstadt... wird durch einen breiten Nutzungsmix belebt und ist ein vielfältiger Standort für Wohnen sowie für Einzelhandel, Gastronomie und Kultur.

- B1:** Stärkung der Innenstadt als Wohn- und Versorgungsstandort
- B2:** Reduzierung von Leerständen und Mindernutzungen
- B3:** Stärkung der Einzelhandels-, Gastronomie- und Ausgehlagen in der Innenstadt
- B4:** Förderung von Kunst und Kultur
- B5:** Ausbau familienfreundlicher Angebote und Nutzungen in der Innenstadt

[B] Nutzungsstruktur



Leitlinie

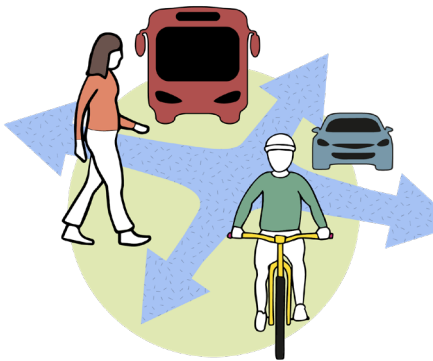
Ziele

Die Hammer Innenstadt... ist durchgrünt und mit der Umgebung vernetzt und bietet Treffpunkte mit Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen.

- C1:** Begrünung und Aufwertung von Freiräumen in der Innenstadt
- C2:** Qualifizierung konsumfreier Aufenthaltsräume und Stärkung der Verweildauer
- C3:** Verbesserung der Nutzbarkeit des öffentlichen Raums in der Innenstadt
- C4:** Entwicklung von Grüner und Blauer Infrastruktur in der Innenstadt

[C] Öffentlicher Raum und Grünstrukturen



[D] Mobilität und Verkehr

Die Hammer Innenstadt... ist mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar und wird von störendem Durchgangsverkehr entlastet.

- D1:** Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln
- D2:** Verbesserung der Anbindung und Durchlässigkeit für den Radverkehr
- D3:** Stärkung des Fußverkehrs und Verbesserung der fußläufigen Erlebbarkeit der Innenstadt
- D4:** Flächeneffiziente Organisation und intelligente Steuerung des ruhenden Verkehrs
- D5:** Verringerung innenstadtbelastender Durchgangsverkehre

Leitlinie

Ziele

[E] Klimaanpassung

Die Hammer Innenstadt... ist hitzeresilient aufgestellt und ist als Schwammstadt gut auf Wetterextreme vorbereitet.

- E1:** Erhöhung von Verschattung und Begrünung im öffentlichen Raum in der Innenstadt
- E2:** Integration von abkühlenden Wasserelementen
- E3:** Unterstützung privater Maßnahmen zur Klimaanpassung in der Innenstadt
- E4:** Klimaangepasste Aufwertung von öffentlichen Gebäuden

Leitlinie

Ziele

[F] Akteur:innen und Zusammenleben

Die Hammer Innenstadt... bietet ein Umfeld, dass ein aktives Zusammenleben unterstützt.

- F1:** Schaffung von Aufenthaltsqualitäten
- F2:** Verbesserung der Inklusion, Integration und Barrierefreiheit
- F3:** Förderung von Begegnungsräumen und gemeinschaftlichen Nutzungen
- F4:** Förderung von bürgerschaftlichem Engagement und privaten Investitionen
- F5:** Sicherung von Großveranstaltungen und Märkten als belebende Elemente der Innenstadt

Leitlinie

Ziele

Die Leitlinien und Ziele bilden die inhaltliche Klammer des Zukunftsplans Innenstadt 2040. Sie verbinden die verschiedenen Themen miteinander und geben Orientierung für die weitere Ausarbeitung des Konzeptes und die Umsetzung der Maßnahmen. An-

hand der Ziele lässt sich nachvollziehen, welche Veränderungen mit dem ISEK angestrebt werden und wie sich die Innenstadt in den kommenden Jahren entwickeln soll. Die Maßnahmen des ISEKs sind den jeweiligen Zielen zugeordnet. Dabei kann

eine Maßnahme mehrere Ziele und Handlungsfelder zugleich unterstützen. Die Zuordnung macht sichtbar, welchen Beitrag die einzelnen Projekte zur Umsetzung der Leitlinien und zur Gesamtentwicklung der Innenstadt leisten.

Maßnahmenprogramm Zukunftsplan Innenstadt

[5]

Die Umsetzungsebene des ISEK bildet das Maßnahmenprogramm, das, aufbauend auf der Analyse, die Leitlinien und Ziele aufgreift und in konkrete Projekte überführt. Das Maßnahmenprogramm bildet die Grundlage für die Beantragung von Mitteln der Städtebauförderung.

Als Ergebnis der umfassenden Beteiligung von Bürger:innen, Stakeholdern, Politik und Verwaltung wurden insgesamt 16 Maßnahmen identifiziert und entwickelt, mit denen die Innenstadt von Hamm in den nächsten zehn Jahren weiterentwickelt werden soll.

Die 16 Maßnahmen für die Innenstadt Hamm

Der Zukunftsplan Innenstadt enthält **konzeptionelle Aussagen zu den wesentlichen städtebaulichen, freiräumlichen und verkehrlichen Entwicklungsrichtungen, Achsen und Verknüpfungen**. Er fungiert damit als räumliche Übersetzung der Leitlinien und Ziele in konkrete Maßnahmen.

Innerhalb der Innenstadt gilt es die **Verbindungsachsen** zu stärken. Im Zukunftsplan werden diese wichtigen Achsen und Verbindungen hervorgehoben. Sie dienen sowohl dem Fußverkehr als auch der lokalen Freiraumvernetzung. Die wichtigen Achsen des Radverkehrs sind ebenfalls als solche gekennzeichnet. Die Innenstadt ist maßgeblich in **West-Ost-Richtung** vernetzt. Eine zentrale West-Ost-Achse verläuft vom Bahnhof über die Bahnhofstraße, Weststraße, Marktplatz und Oststraße. Ergänzt werden die West-Ost-Achsen über **Nord-Süd-Verbindungen**. Über die Achse Marktplatz-Nordringpark-Chattanooga-Platz ist kürzlich die Anbindung an die Kanalkante wesentlich gestärkt worden. Hieran schließt eine Verbindung entlang der mit Bäumen eingefassten Südstraße bis zum Südring und zum KUBUS an.

Diese Achse bildet die wichtige Nord-Süd-Grünvernetzung der Innenstadt. Mit der Aufwertung

der Rödinghauser Straße zwischen Rödinghauser Platz und Martin-Luther-Platz wird eine zweite Nord-Süd-Verbindung in den Mittelpunkt gestellt, die nach Norden zum Allee-Center und nach Süden bis zum Südring weitergeführt werden sollte. Mit der Umgestaltung der Sternstraße / Nordstraße entsteht dazwischen zudem noch eine neue Qualität für die Nahmobilität und Grünstrukturen auf der heute vielbefahrenen Nord-Süd-Verkehrsachse.

Die baulichen Maßnahmen greifen diese zentralen Achsen auf und konzentrieren sich an räumlichen Entwicklungsschwerpunkten, die sich aus der Analyse und der Beteiligung ableiten lassen. Im Einzelnen sind dies:

- Der Santa-Monica-Platz inkl. der angrenzenden Straßenräume Martin-Luther-Straße, Widumstraße, Königstraße und Gutenbergstraße,
- Der Martin-Luther-Platz mit den davon abgehenden Achsen Martin-Luther-Straße (als Verbindung zum Westentor und Santa-Monica-Platz) und Rödinghauser Straße (als Verbindung zur Weststraße und zum Allee-Center)
- sowie die Gustav-Heinemann-Straße, als Verbindungsachse zwischen Hauptbahnhof, Heinemann Quartier und Allee-Center.

Ein zentrales Element der Innenstadtentwicklung der nächsten zehn Jahre ist die **städtebauliche Entwicklung des Santa-Monica-Platzes (1)**. Dessen Zukunft war wesentlicher Bestandteil des Dialogprozesses, der das ISEK begleitet hat. Hieraus ist ein städtebauliches Strukturkonzept entstanden, das Grundlage für die weitere Konkretisierung in den nächsten Planungsschritten sein wird. Ziel ist die Entwicklung einer multifunktionalen Platzfläche, die Nutzungen wie temporäre Veranstaltungen (z.B. der Stunikenmarkt), Wohnen und Arbeiten, Versorgung (inkl. einer öffentlichen Toilette) sowie Flächen für Sport, Freizeit oder Verweilen im Grünen ermöglicht. Dazu soll das Parken neu strukturiert und insgesamt die Aufenthaltsqualität erhöht werden, sodass der Santa-Monica-Platz als attraktiver Teil der Innenstadt erleb-

bar wird. Zudem liegt ein weiterer Fokus auf der Begrünung und klimaangepassten Gestaltung der aktuell nahezu vollständig versiegelten Fläche. Das Konzept sieht eine Platzfolge zwischen Entrée der Johanniter-Klinik und dem Marktplatz rund um die Pauluskirche vor, die die Verbindung dieser beiden stadtbildprägenden Strukturen würdigt. Dazwischen bildet der nordöstliche Santa-Monica-Platz das zentrale Bindeglied und wird zu einem multifunktionalen Stadtplatz mit Grün und Spielplatz. Dabei wird der Sicherheitsaspekt bei Veranstaltungen durch städtebauliche Elemente berücksichtigt. Eine städtebauliche Entwicklung entlang der Sternstraße fasst den Platzraum und stellt einen Teil des verlorenen Stadtgrundrisses wieder her.

Eng verbunden mit der Entwicklung des Santa-Monica-Platzes ist die **Umgestaltung der Sternstraße / Nordstraße (3)**. Die Achse Sternstraße / Nordstraße wird heute als Zäsur innerhalb der Kernstadt wahrgenommen. Es gibt verschiedene Varianten, diese Zäsur zu entschärfen und den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Eine Option wäre, die Straße zugunsten von Begrünung und dem Fahrradverkehr zu qualifizieren. Eine bessere Lösung wäre eine Reduktion der Fahrspuren und Verminderung der Geschwindigkeit auf 30 km/h. Voraussetzung, um dies umfassend umzusetzen, wäre eine Verlegung der Bundesstraßenfunktion. Diese würde von der Goethestraße über den Südring, den Westring, den Richard-Matthaei-Platz und Hafenstraße bis zur Münsterstraße verlaufen. Eine Verlegung wird aktuell geprüft und würde eine neue Querschnittsaufteilung mit dem Ziel einer erhöhten Aufenthaltsqualität und deutlich reduzierter Barrierewirkung entlang der gesamten Achse ermöglichen. Die Maßnahme verbessert die Qualität für den Fuß- und Radverkehr deutlich und befreit die Innenstadt von als störend empfundenem Durchgangsverkehr ohne die Erreichbarkeit einzuschränken, indem durchgehender Kfz-Verkehr südlich des Südenwalls abgebunden wird.

Südlich des Santa-Monica-Platzes an der Südstraße befindet sich das Jugendkulturzentrum KUBUS, das Anziehungspunkt für Kinder und Jugendliche in der Innenstadt ist und letztendlich ein wichtiger Baustein für eine familienfreundliche (Innen-) Stadt Hamm. Durch die **Sanierung des Jugendkulturzentrums KUBUS (2)** kann dieses zukunftsfähig

aufgestellt werden. Schwerpunkte sind die energetische Sanierung, Barrierefreiheit, eine höhere räumliche Flexibilität sowie eine verbesserte Aufenthaltsqualität. Durch die grundlegende Sanierung und den gezielten Umbau kann das Gebäude zu einem barrierefreien, multifunktionalen und für unterschiedliche Nutzergruppen zugänglichen Jugend-, Kultur- und Begegnungszentrum weiterentwickelt werden.

Ein wichtiger Zugang zur Innenstadt ist der Bahnhof. Er wird heute über die Gustav-Heinemann-Straße erschlossen, in deren Straßenraum Nutzungskonflikte zwischen Bus-, Auto-, Fuß- und Radverkehr bestehen und die daher einer Neuordnung bedarf. Mit der **Umgestaltung der Gustav-Heinemann-Straße (4)** entsteht ein attraktiver Straßenraum, der alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt: Der neue Querschnitt sieht breite Gehwege und separate Radverkehrsanlagen in auskömmlicher Breite vor, der Haupteingang des Technischen Rathauses wird in die zentrale Wegeachse des Heinemann Quartiers integriert und das Parken im Straßenzug durch eine durchlaufende Begrünung mit Baumpflanzungen ersetzt. So kann die Gustav-Heinemann-Straße neben der Bahnhofstraße als Mobilitätsachse vom Bahnhof in die Innenstadt und zum Allee-Center fungieren.

Bei der Verbindung vom Allee-Center in die Innenstadt und insbesondere zur Weststraße als Fußgängerachse setzt die **Qualifizierung der Rödinghauser Straße einschließlich Rödinghauser Platz und Martin-Luther-Platz (5)** an. Die drei Teilräume werden mit einer zusammenhängenden Gestaltung als durchgehende Raumfolge erlebbar gemacht und schaffen eine aufgewertete Nord-Süd-Achse durch die Innenstadt. Wiederkehrende Elemente binden sie zusammen, während jeder Teilraum ein eigenes Leitmotiv trägt. Der Rödinghauser Platz erhält im Osten eine räumliche Fassung und mit Bassin und schirmförmigen Baumkronen einen ruhigen Aufenthaltsort. In der Rödinghauser Straße reduziert eine abgehangene Beleuchtung das beengte Raumgefühl. Die Kunstwerke von Otmar Alt werden bewusst hervorgehoben. Der Martin-Luther-Platz wird in seiner Funktion als Veranstaltungsort und Zentrum des Kreativquartiers gestärkt – mit Bühne und einem Wasserspiel, das Spiel und Abkühlung verbindet. Auch hier wird der Sicherheitsaspekt berücksichtigt.

Seine volle Wirkung entfaltet der Martin-Luther-Platz allerdings erst, wenn der angrenzende Straßenraum entlastet wird. Die **Umgestaltung der Martin-Luther-Straße (West) (6)** setzt daher auf eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Bügel Ritterstraße / Westentor / Martin-Luther-Straße. Über eine mögliche Beschränkung der Zufahrt ab dem Westentor kann die Verkehrsbelastung vor allem in den Abend- und Nachtstunden durch nicht berechnete Fahrzeuge reduziert werden. Der nutzbare Seitenraum auf der Nordseite soll vergrößert und durch neue Baumstandorte ergänzt werden. Für den Radverkehr soll die Einbahnstraße in Gegenrichtung geöffnet werden.

Nach Osten setzt sich diese Verbindung hinter Santa-Monica-Platz und Marktplatz in der Widumstraße fort, die als Busverbindung in die östlichen Stadtteile relevant ist, heute aber vom aufgesetzten Parken geprägt wird. Die **Umgestaltung der Widumstraße (7)** ordnet den Straßenraum klar neu: Durchgängige Gehwege ersetzen das aufgesetzte Parken, die verbleibenden Parkplätze werden in den heutigen Fahrbahnbereich verlegt und mit neuen Baumstandorten kombiniert. So entsteht ein gegliederter Straßenraum mit besseren Bedingungen für Fuß- und Radverkehr und zusätzlicher Begrünung. Der Sicherheitsaspekt am Marktplatz wird gemäß Sicherheitskonzept durch entsprechende natürliche oder bauliche Elemente berücksichtigt.

Begrünung und Verschattung sind damit in allen Verkehrs- und Freiraum-Umbaumaßnahmen angelegt – doch auch außerhalb der Schwerpunkträume ist dem Klimawandel Rechnung zu tragen. Die Maßnahme **Blaue und grüne Infrastruktur (8)** setzt dort an, wo der Anpassungsbedarf darüber hinaus groß ist. In einem vorgeschalteten Konzept Grüne Innenstadt werden Maßnahmen konkretisiert und verortet. Diese können unter anderem folgende Aspekte umfassen: Zusätzliche Baumstandorte verdichten die Begrünung der Fußgängerzone. Auf dem Willy-Brandt-Platz kann ein bodengleiches Fontänenfeld Kühlwirkung mit hohem Aufenthalts- und Spielwert verbinden, ohne die Nutzbarkeit für Veranstaltungen einzuschränken. Ergänzend sind an verschiedenen Standorten Nebelduschen, Pflanzbeete, Entsiegelung und Baumrigolen im Sinne des Schwammstadtprinzips denkbar.

Die Wirkung dieser öffentlichen Investitionen hängt maßgeblich davon ab, was auf den angrenzenden privaten Grundstücken geschieht. Einzelne Immobilien wirken als Entwicklungshemmnis: Dauerhafte Leerstände, unterlassene Instandhaltung und spekulativ gehaltene Objekte strahlen als städtebaulicher Missstand auf ihr Umfeld aus.



Mit dem **Kommunalen Entwicklungsfonds (9)** erhält die Stadt ein Instrument, um bei sich kurzfristig eröffnenden Gelegenheiten in Verhandlungen einzutreten und die weitere Entwicklung zu steuern. Ziel ist nicht der dauerhafte Aufbau kommunalen Immobilienbesitzes, sondern die Mobilisierung investitionsfähiger und investitionswilliger neuer Eigentümer:innen. Veräußerungserlöse fließen in den Fonds zurück und stehen für weitere Erwerbe zur Verfügung. Der Zwischenerwerb ist in der Regel auf fünf Jahre begrenzt.

Wo nicht der Erwerb, sondern der fehlende Investitionsanreiz das Hemmnis ist, greift das **Fassaden- und Hofflächenprogramm (10)**. Über Zuschüsse zu Fassadensanierung, Hofentsiegelung und -begrünung sowie zum Rückbau störender Anbauten werden Eigentümer:innen in die Lage versetzt, in eine gestalterische Aufwertung ihrer Immobilien zu investieren – und in Höhe der Förderung privates Investitionsvolumen mobilisiert. Ein Schwerpunkt wird Entsiegelung und Fassadenbegrünung bilden.

Zur erfolgreichen Durchführung des Fassaden- und Hofflächenprogramms ist die/der **Quartiersarchitekt:in (11)** unverzichtbar. Damit besteht ein kostenfreies und unverbindliches Beratungsangebot für private Eigentümer:innen im Fördergebiet, das Gestaltung und Instandsetzung von Fassaden, Dächern, Höfen und Erdgeschosszonen ebenso umfasst wie Fragen der Barrierefreiheit, der energetischen Verbesserung und der Fördermöglichkeiten – insbesondere im Rahmen des Hof- und Fassadenprogramms. Die/der Quartiersarchitekt:in übersetzt als Ansprechperson mit Gebietskenntnis die gestalterischen Ziele des ISEKs in die einzelne Baumaßnahme.

Neben den Eigentümer:innen sind es die Akteur:innen, die in der Innenstadt leben und arbeiten, deren Engagement die Innenstadt trägt. Einzelhändler:innen, Gastronomie, Vereine und Initiativen sind vor Ort bereits gut vernetzt. Über den **Verfügungsfonds City (12)** können kleine Maßnahmen investiver und investitionsbegleitender Art schnell und formlos gefördert werden. Voraussetzung ist ein Eigenanteil der Antragstellenden.

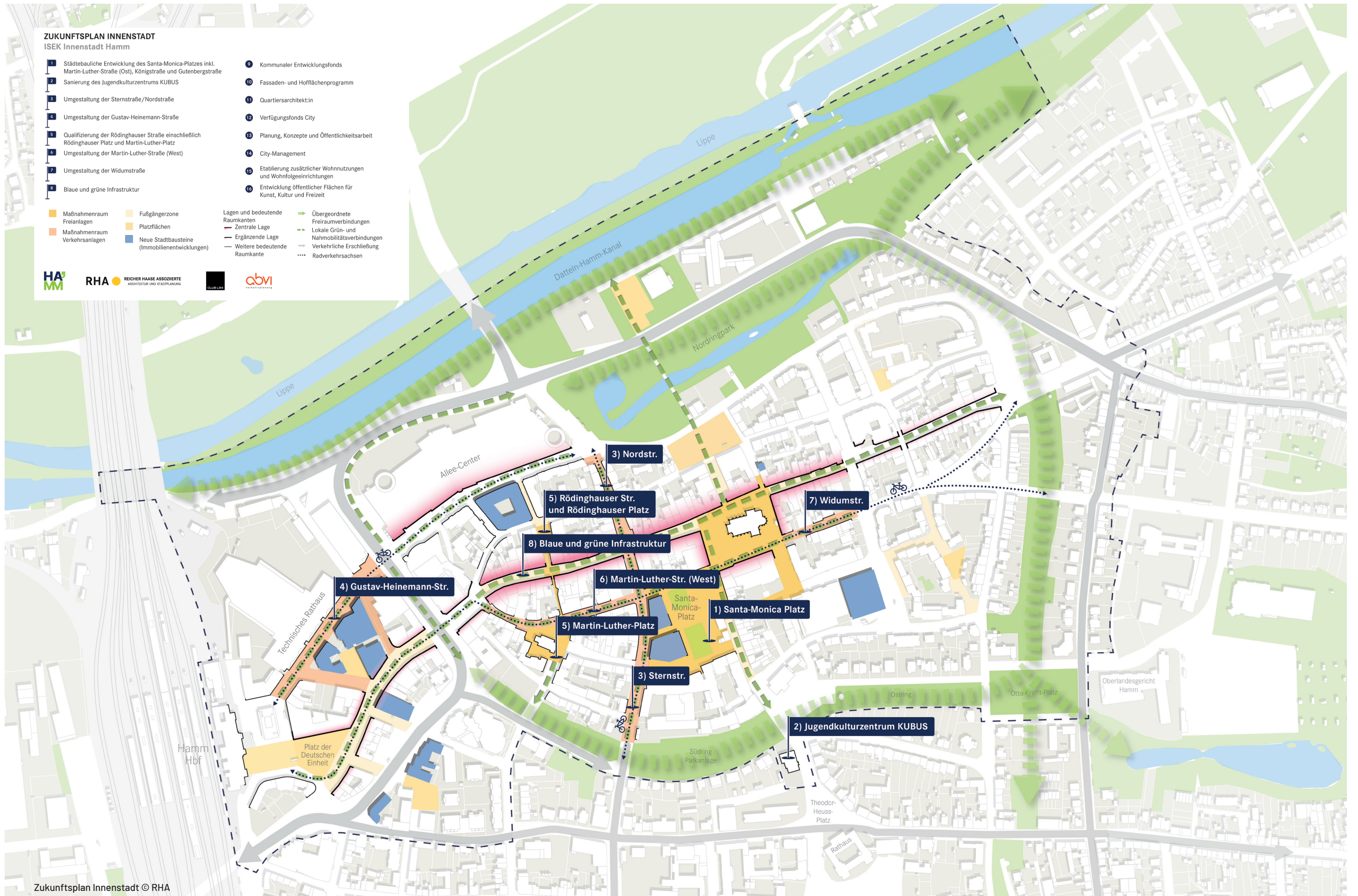
Neben der Einbindung von Akteur:innen durch den Verfügungsfonds ist es die laufende Beteiligung der Hammer Stadtgesellschaft, die auch nach Fer-

tigstellung des ISEK weitergeführt werden soll. Bei der weiteren Planung und Umsetzung der Maßnahmen der Innenstadt sollen Bürger:innen und Akteur:innen vor Ort beteiligt werden. Ähnlich wie bei der Beteiligung zum ISEK sollen **Planung, Konzepte und Öffentlichkeitsarbeit (13)** ineinandergreifen und der Austausch mit allen interessierten Bürger:innen und Akteur:innen der Innenstadt im Fokus stehen. Für die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen sind städtebauliche Entwürfe, Konzepte und Planungen entscheidend.

Die dargestellten Schwerpunktmaßnahmen werden durch drei Ergänzungsmaßnahmen begleitet, die als laufendes Verwaltungshandeln angelegt sind. Im Rahmen des **City-Management (14)** wird im Herbst 2026 durch die Wirtschaftsagentur IMPULS ein City-Manager als vernetzende Stelle zwischen Verwaltung und Akteur:innen der Innenstadt eingeführt. Als sichtbare Anlaufstelle übernimmt er vor allem die Vernetzung der unterschiedlichen Akteur:innen. Auch das Leerstandsmanagement spielt eine wichtige Rolle im City-Management.

Das ISEK zielt darauf ab, die Vielfalt der Nutzungsstrukturen zu stärken. Wichtig für eine Belebung der Innenstadt ist die Wohnfunktion. Bereits heute ist die Hammer Innenstadt Wohnstandort für über 4.000 Bewohner:innen, und mit dem Heinemann Quartier, dem BTWEEN und anderen Vorhaben entstehen weitere Wohnungen. Mit der **Etablierung zusätzlicher Wohnnutzungen und Wohnfolgeeinrichtungen (15)** arbeitet die Stadt durch Ansprache und Begleitung von Investor:innen, die Schaffung entsprechenden Planungsrechts und den Abschluss städtebaulicher Verträge gezielt und langfristig darauf hin.

Neben dem Wohnen sind es Erlebnis, Freizeitwert, Kultur und Veranstaltungen, die helfen, die Innenstadt als Ziel für Besuchende zu positionieren. Die **Entwicklung öffentlicher Flächen für Kunst, Kultur und Freizeit (16)** sichert daher, dass multifunktionale Plätze und Straßenräume durch eine Qualifizierung dauerhaft bespielt werden: Die Stadt schafft die organisatorischen, rechtlichen und gestalterischen Voraussetzungen und begleitet die Akteur:innen bei der Umsetzung. Parallel wird Kunst und Kultur im öffentlichen Raum durch etablierte wie neue Akteur:innen der lokalen Szene ermöglicht.



Umsetzungsstrategie

[6]

Kosten- und Finanzierungsplanung

Für die 16 Maßnahmen liegt je eine Kostenermittlungen auf Ebene der Einzelmaßnahmen vor, die in der nachfolgenden Maßnahmentabelle zusammengeführt ist. Das Gesamtvolumen der investiven und der über die Städtebauförderung finanzierten Maßnahmen beträgt rund **31,4 Mio. € (brutto)**. Bei einem Fördersatz von 80 % entspricht dies einer Zuwendung von rund 25,1 Mio. € und einem kommunalen Eigenanteil von rund 6,3 Mio. €. Die Kostenansätze werden mit fortschreitender Planungstiefe konkretisiert und die Kosten- und Finanzierungsübersicht wird stetig aktualisiert und den tatsächlichen Ausschreibungsergebnissen angepasst. Grundsätzlich gilt in der Städtebauförderung das Subsidiaritätsprinzip. Daher wird immer geprüft, ob bestimmte (Teil-)Maßnahmen auch durch weitere Programme der Investitionshilfen finanziert werden können. Die **Maßnahmentabelle** weist zu jeder Maßnahme den Bezug zu den Handlungsfeldern, die Priorität, den Zeitraum, die Kostenschätzung und den Förderzugang aus. Sie ist damit gleichzeitig Nachweis des integrierten Ansatzes: Jedes Handlungsfeld wird von mehreren Maßnahmen bedient, und die Schwerpunktmaßnahmen wirken meistens in drei Handlungsfeldern.

Die Maßnahmen sind in zwei **Prioritätsstufen** gegliedert. Sämtliche investiven und investiv begleitenden Maßnahmen sind als Schwerpunktmaßnahmen hoch priorisiert. Drei ergänzende Maßnahmen flankieren diese Schwerpunktmaßnahmen im Sinne der Zielsetzungen des ISEK. Der **Gesamtzeitraum von 2027 bis 2036** entspricht der Vorgabe, die Gesamtmaßnahme innerhalb von zehn Jahren ab der ersten Bewilligung umsetzbar zu konzipieren. Über die Fördermittel hinaus werden erhebliche **private Mittel** eingebunden. Bei der Entwicklung des Santa-Monica-Platzes sollen private Investo:innen die hochbaulichen Stadtbausteine tragen. Das Fassaden- und Hofflächenprogramm mobilisiert in Höhe der Förderung privates Investitionsvolumen, der Verfügungsfonds setzt einen Eigenanteil der Antragstellenden voraus und der

Kommunale Entwicklungsfonds ist revolvierend angelegt, sodass Veräußerungserlöse für weitere Erwerbe zur Verfügung stehen.

Programmsteuerung und Organisation

Die **Koordination** der Gesamtmaßnahme übernimmt die Abteilung Stadterneuerung im Stadtplanungsamt. Da die Maßnahmen mehrere Fachbereiche berühren – Stadtplanung, Tiefbau, Grünflächen, Gebäudemanagement, Jugend und Kultur, Wirtschaftsförderung –, wird eine **verwaltungsinterne Koordinierung** mit Arbeitsgruppen stattfinden. Der Stadtrat wird regelmäßig informiert und einbezogen. Die Beteiligung wird in der Umsetzungsphase fortgeführt und maßnahmenbezogen ausgestaltet. Darüber hinaus sind die Mitarbeiter:innen des Stadtplanungsamtes zu den ISEK-Inhalten immer ansprechbar. So bleibt die in der Beteiligung erkennbare Mitwirkungsbereitschaft über die lange Umsetzungsdauer erhalten.

Monitoring, Evaluation und Verstetigung

Ein **Monitoring** dokumentiert jährlich den Umsetzungsstand der Einzelmaßnahmen, den Mittelabfluss und die Entwicklung im Gebiet und gleicht sie mit den Zielen des ISEKs ab. Die Ergebnisse werden in einem **Sachstandsbericht** zusammengefasst. Nach der ersten Förderperiode erfolgt eine **Zwischenevaluierung**, aus der bei Bedarf eine Anpassung der Fondsrichtlinien oder eine Fortschreibung des ISEK abgeleitet wird. Der integrierte Ansatz bleibt dabei erhalten. Die Frage der Verstetigung wird bereits mit Umsetzungsbeginn angelegt.

Insgesamt stellt das ISEK den Beginn der Umsetzung des Zukunftsplans der Innenstadt dar. Im nächsten Schritt werden Ratsbeschlüsse eingeholt, um in die Planungen tiefer einzusteigen und eine Umsetzung voranzubringen. Alle Einzelmaßnahmen werden zukünftig über einzelne Vorlagen den politischen Gremien zur Beratung und zum Beschluss vorgelegt.

Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Bezug zu Handlungsfeld						Priorität	Zeitraum	Kostenschätzung (brutto)	Finanzierung
		Stadtstruktur und Baukultur (A)	Nutzungsstruktur (B)	Öffentlicher Raum und Grünstrukturen (C)	Mobilität und Verkehr (D)	Klimaanpassung (E)	Akteur:innen und Zusammenleben (F)				
1	Städtebauliche Entwicklung des Santa-Monica-Platzes inkl. Martin-Luther-Straße (Ost), Königstraße und Gutenbergstraße (investiv)							A - Schwerpunktmaßnahme	ab 2027	8.100.000 € + privates Invest	Städtebauförderung (8.5), Private
2	Sanierung des Jugendkulturzentrums KUBUS (investiv)							A - Schwerpunktmaßnahme	2027-2029	8.395.000 €	Städtebauförderung (9.4), EFRE
3	Umgestaltung der Sternstraße / Nordstraße (investiv)							A - Schwerpunktmaßnahme	ab 2027	2.830.000 €	Städtebauförderung (8.5)
4	Umgestaltung der Gustav-Heinemann-Straße (investiv)							A - Schwerpunktmaßnahme	ab 2027	2.850.000 €	Städtebauförderung (8.5)
5	Qualifizierung der Rödinghauser Straße einschließlich Rödinghauser Platz und Martin-Luther-Platz (investiv)							A - Schwerpunktmaßnahme	ab 2028	3.290.000 €	Städtebauförderung (8.5)
6	Umgestaltung der Martin-Luther-Straße (West) (investiv)							A - Schwerpunktmaßnahme	ab 2028	1.115.000 €	Städtebauförderung (8.5)
7	Umgestaltung der Widumstraße (investiv)							A - Schwerpunktmaßnahme	ab 2028	810.000 €	Städtebauförderung (8.5)
8	Blaue und grüne Infrastruktur (investiv)							A - Schwerpunktmaßnahme	ab 2028	1.000.000 €	Städtebauförderung (8.5), Klimaanpassung
9	Kommunaler Entwicklungsfonds (investiv)							A - Schwerpunktmaßnahme	ab 2028	1.000.000 €	Städtebauförderung (10.3)
10	Fassaden- und Hofflächenprogramm (investiv begleitend)							A - Schwerpunktmaßnahme	ab 2026	450.000 €	Städtebauförderung (10.1)
11	Quartiersarchitekt:in (investiv begleitend)							A - Schwerpunktmaßnahme	2028-2036	855.000 €	Städtebauförderung (11.1)
12	Verfügungsfonds City (investiv begleitend)							A - Schwerpunktmaßnahme	2028-2036	180.000 €	Städtebauförderung (10.2.2)
13	Planung, Konzepte und Öffentlichkeitsarbeit (investiv begleitend)							A - Schwerpunktmaßnahme	2027-2035	500.000 €	Städtebauförderung (11.1)
14	City-Management							B - Ergänzungsmaßnahme	ab 2026	laufendes Verwaltungshandeln	Eigenmittel
15	Etablierung zusätzlicher Wohnnutzungen und Wohnfolgeeinrichtungen							B - Ergänzungsmaßnahme	ab 2026	laufendes Verwaltungshandeln	Eigenmittel
16	Entwicklung öffentlicher Flächen für Kunst, Kultur und Freizeit							B - Ergänzungsmaßnahme	ab 2026	laufendes Verwaltungshandeln	Eigenmittel, Heimatförderung

Auftraggeber:

Stadt Hamm, der Oberbürgermeister

**Stadtplanungsamt
Technisches Rathaus
Gustav-Heinemann-Str. 10
59065 Hamm**

Verantwortlich: Andreas Mentz, Stadtbaurat

**Bei Rückfragen stehen wir
Ihnen gerne zur Verfügung:**

Frau Conrad

Fon: 0 23 81 / 17 - 41 68
barbara.conrad@stadt.hamm.de

Frau Reinecke

Fon: 0 23 81 / 17 - 41 61
eva.reinecke@stadt.hamm.de

Bearbeitung:

RHA Reicher Haase Assoziierte GmbH

Prof. Christa Reicher, Holger Hoffschroer, Christoph Klanten
Matthias Happel, Anne Heidorn, Joris Berg
www.rha-planer.eu

abvi ambrosius blanke verkehr.infrastruktur

Dr.-Ing. Philipp Ambrosius, Dr.-Ing. Harald Blanke
Dennis Grinda
www.ambrosiusblanke.de

club L94 Landschaftsarchitekten GmbH

Frank Flor, Jörg Homann, Götz Klose, Burkhard Wegener
Johannes Engels
www.clubl94.de

IMPRESSUM:

Herausgeber: Stadt Hamm | Der Oberbürgermeister | Stadtplanungsamt

Bildnachweis Titelbild: © Hans Blossey
September 2026