



Rahmenplan Hafen

2019



Herausgabe: Stadt Hameln
Der Oberbürgermeister
Rathausplatz 1
31785 Hameln

Auskunft: Abt. Stadtentwicklung und Planung
Frau Klank Tel. (05151) 202-1487
Herr Bracht Tel. (05151) 202-1486
Frau Telle Tel. (05151) 202-1142
E-Mail: stadtplanung@hameln.de

Hameln, Februar 2019

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|---|-------|
| Anlass | 4 |
| Untersuchungsgebiet | 5 |
| Bestandsanalyse | 6-7 |
| Überschwemmungsgebiet | 8-9 |
| Raumanalyse | 10-11 |
| Rahmenplan Neuordnung Hafen Variante I | 12-13 |
| Rahmenplan Neuordnung Hafen Variante II | 14-15 |

Der Rahmenplan „Hafen“, erweitert durch Teile des Industriegebietes Süd, ist vielschichtig motiviert. Er stellt für die anstehenden planerischen Herausforderungen umfassende und verlässliche Beurteilungsgrundlagen dar. Diese Grundlagen sollen der Stadt Hameln in Abwägung der unterschiedlichen Interessenlagen eine Chance bieten, sich für künftige Entscheidungen zu positionieren.

- **Trassenverlauf der Südumgehung in diesem Abschnitt**

Der planfestgestellte Verlauf der Südumgehung, in aufgeständerter Bauweise über der Fluthamel in diesem Abschnitt, hielt einer gerichtlichen Überprüfung nicht Stand. Insofern muss eine neue Trasse gefunden werden. Aktuell sind seitens der Straßenbauverwaltung Varianten in der Prüfung, bei denen Auswirkungen auf bestehende industrielle / gewerbliche Betriebe nicht auszuschließen sind. Hieraus könnten sich Verlagerungsbedarfe dieser Nutzungen ergeben.

Der Rahmenplan zeigt für diese planerische Herausforderung Lösungsansätze auf, die im Zuge der künftigen Abstimmungsprozesse konkretisiert werden können.

- **Hochwasserschutz an der Weser (Überschwemmungsgebiet)**

Der 2015 erstellte Hochwasserschutzplan „Oberweser Teil 2“ zum Hochwasserschutz Weser hat einen erheblichen Handlungsbedarf für das Industriegebiet Süd aufgezeigt. Faktisch liegen u.a. die Flächen von VOLVO und Kaminski im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet. Das hat zur Folge, dass hier bauliche Maßnahmen stark eingeschränkt sind.

Die derzeit vom NLWKN betriebene Neuberechnung des Überschwemmungsgebietes Weser lässt eine ca. 30 cm höhere Wasserspiegellage als die bisher zugrunde gelegte HQ 100 – Wasserspiegellage erwarten. Die Notwendigkeit umfassender Hochwasserschutzmaßnahmen ist deshalb umso dringlicher.

Die Umsetzung von Hochwasserschutzmaßnahmen, insbesondere für bestehende Gebiete, ist eine kommunale Aufgabe. Das Land Niedersachsen bietet hier Fördermöglichkeiten an. Der vorgenannte Plan zeigt für den Hochwasserschutz am Hafen zwei Alternativen auf, entweder die Schaffung einer rd. 2 m hohen Hochwasserschutzmaßnahme entlang der bisherigen Hafeneindeichung oder die Verfüllung eines rückwärtigen Teils des Hafenbeckens. Um die Fördermöglichkeiten aus dem Hochwasserschutz der Landesprogramme nutzen zu können, ist hier kurzfristig eine Entscheidung erforderlich.

- **Entwicklungschancen für die bestehenden Industriebetriebe**

Die bestehenden Industriebetriebe haben Entwicklungsbedarfe, um bspw. verstreut liegende Standorte zusammenzufassen, Fertigungsprozesse zu optimieren aber auch um Flächendefizite aus der künftigen Südumgehung zu kompensieren.

Der Rahmenplan zeigt Optionen auf, um die Betriebe langfristig am Standort zu halten.

- **Immobilie Kampfmeyermühle und Silo**

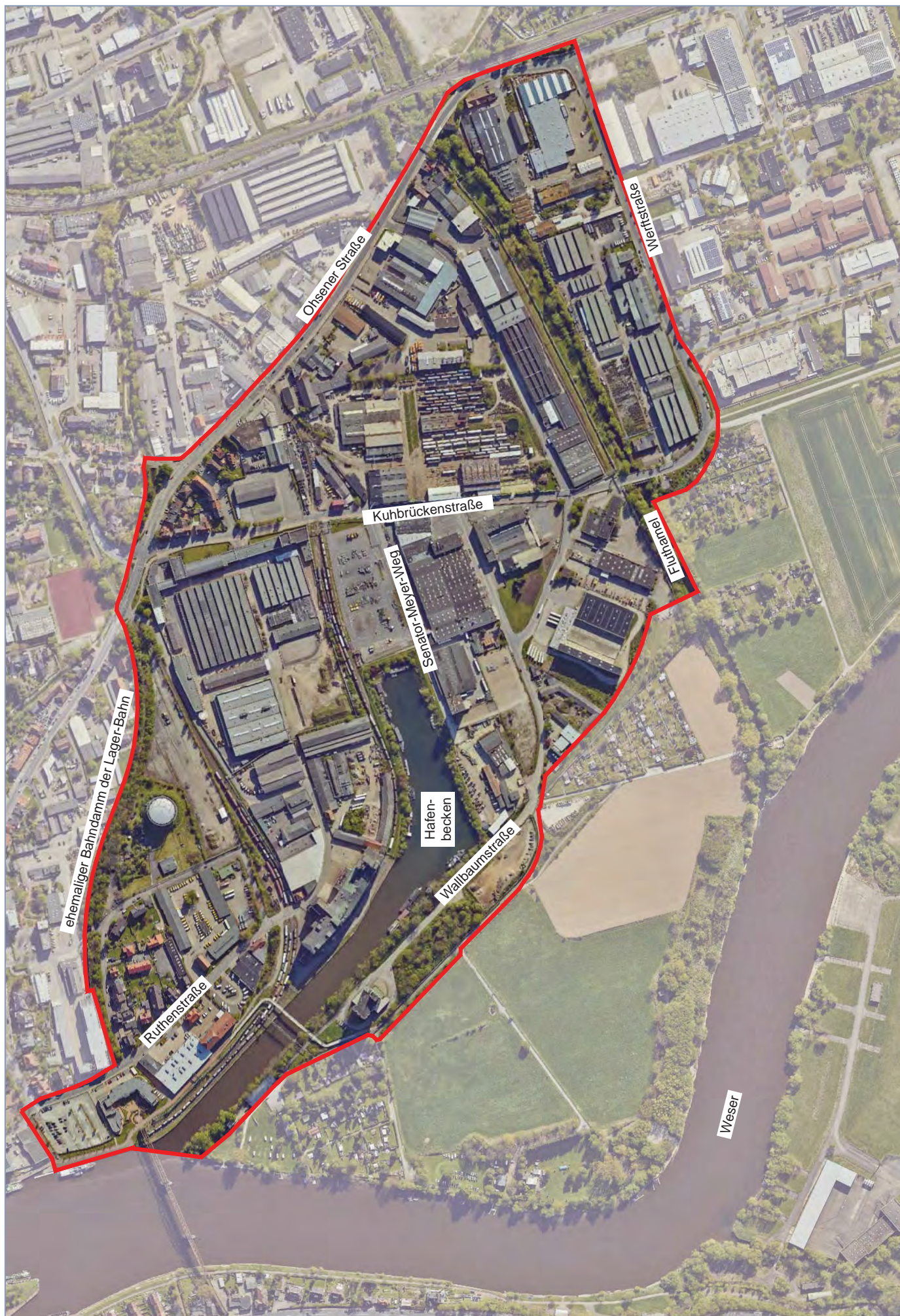
Der seit 2013 leerstehende Mühlenbetrieb mit Silo überprägt die städtebauliche Gesamtsituation. Eine Herausforderung, für die die Baunutzungsverordnung seit 2018 die Chance der Entwicklung eines urbanen Quartiers bietet. Auch hier zeigt der Rahmenplan durch Umstrukturierung der Erschließung und Neuordnung von bisher untergenutzten Flächen Entwicklungspotenziale auf.

- **Erlebbarkeit des Hafens steigern**

Der Hafen führt heute im Stadtgefüge ein Schattendasein. Als Liegehafen für Hausboote und die Weserpassagierschiffe, unmittelbar umgeben von gewerblichen und industriellen Nutzungen und begrenzt durch den Deich, ist er wenig zugänglich und bietet wenig Erlebnisqualität. Der Rahmenplan Hafen zeigt für beide oben genannten „Hochwasserschutzmaßnahmen Hafen“ Entwicklungschancen, um die Zugänglichkeit und die Erlebbarkeit zu verbessern. Der im Stadtgebiet einzigartige städtebauliche Raum „Hafen“ kann sich zu einem echten neuen attraktiven Quartier für alle Nutzer entwickeln.

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes wurde so gewählt, dass die anstehenden Herausforderungen in ihrem räumlichen Kontext betrachtet werden können.

Untersuchungsgebiet



ehemaliger Bahn-damm der Lager-Bahn

Ohsener Straße

Wehrstraße

Kuhbrückenstraße

Sensaror-Meyer-Neubau

Eifenmei

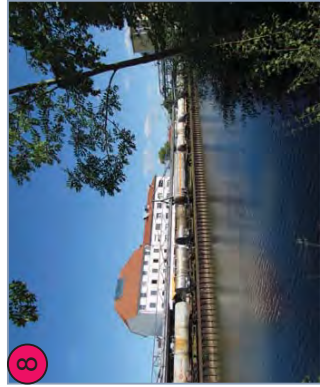
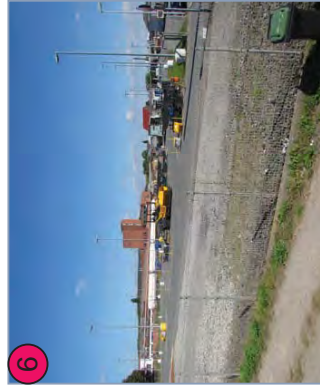
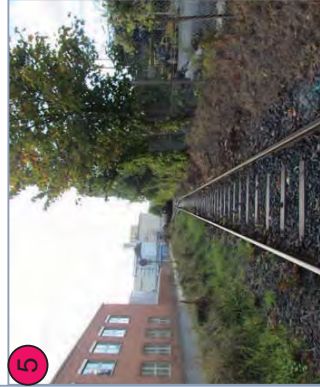
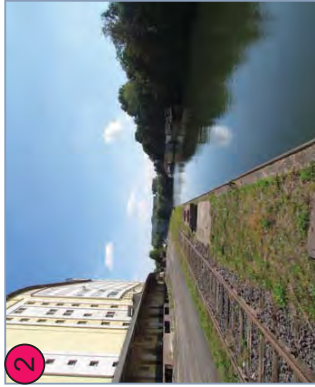
Hafen-becken

Waalbaumstraße

Ruthenstraße

Weser

Umgebung des Hafenbeckens












Verkehrliche Situation

Um die Kernstadt Hamelns zu entlasten, ist eine Südumgehung beginnend östlich von Rohsen auf der Bundesstraße 217 bis zum Fort Luise, wo die Bundesstraßen 1 und 83 aufeinander treffen, geplant. Die Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft worden.

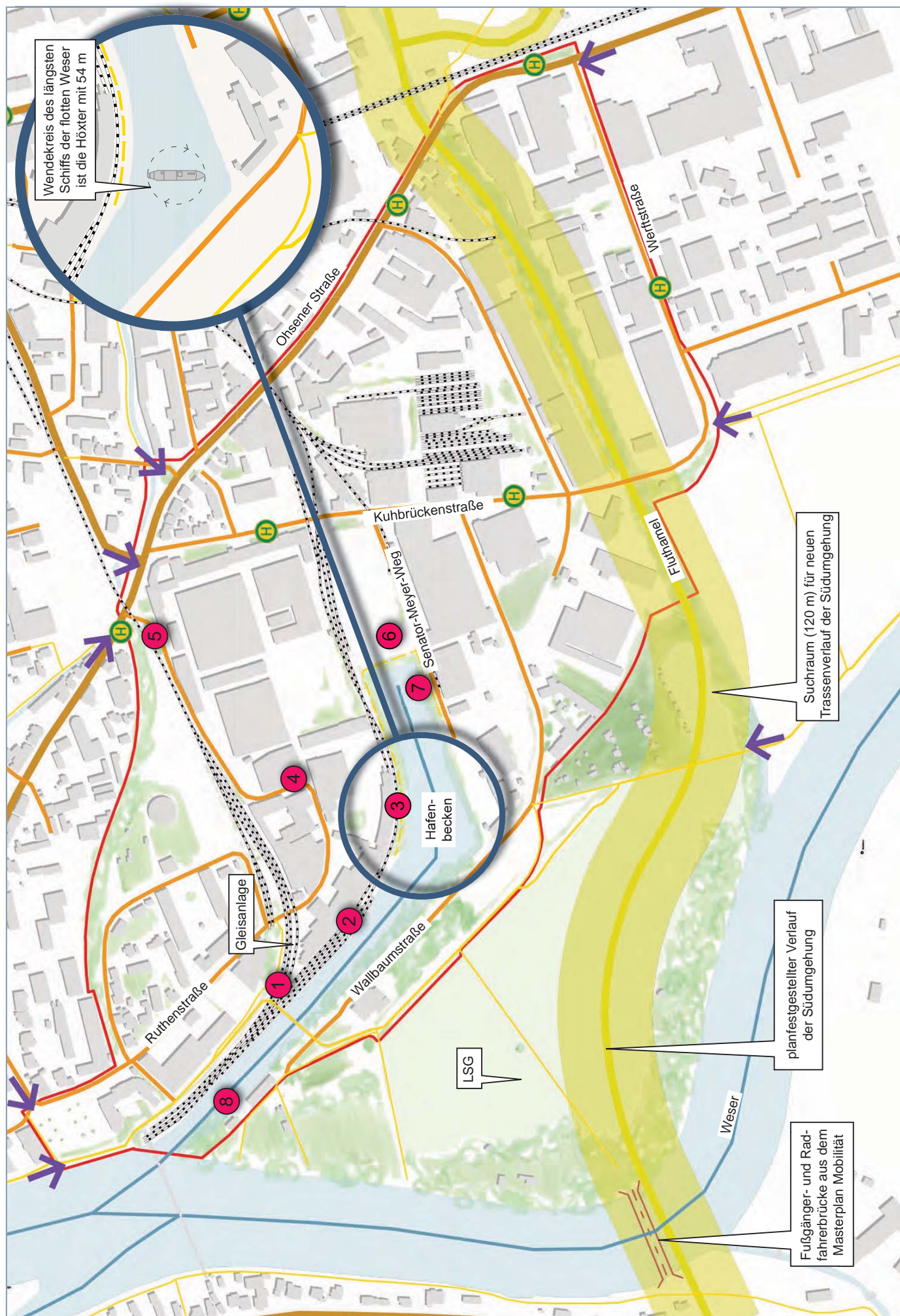
Der hier dargestellte Verlauf zeigt die planfestgestellte Trasse der Südumgehung von 2004. Dieser wurde in der Zwischenzeit aufgrund der Lage im FFH-Gebiet gerichtlich außer Kraft gesetzt. Vor diesem Hintergrund wird aktuell ein neuer Trassenverlauf erarbeitet. Auf Grundlage der aktuellen Variantenvorschläge ergibt sich ein Suchraum im Durchmesser von 120 m.

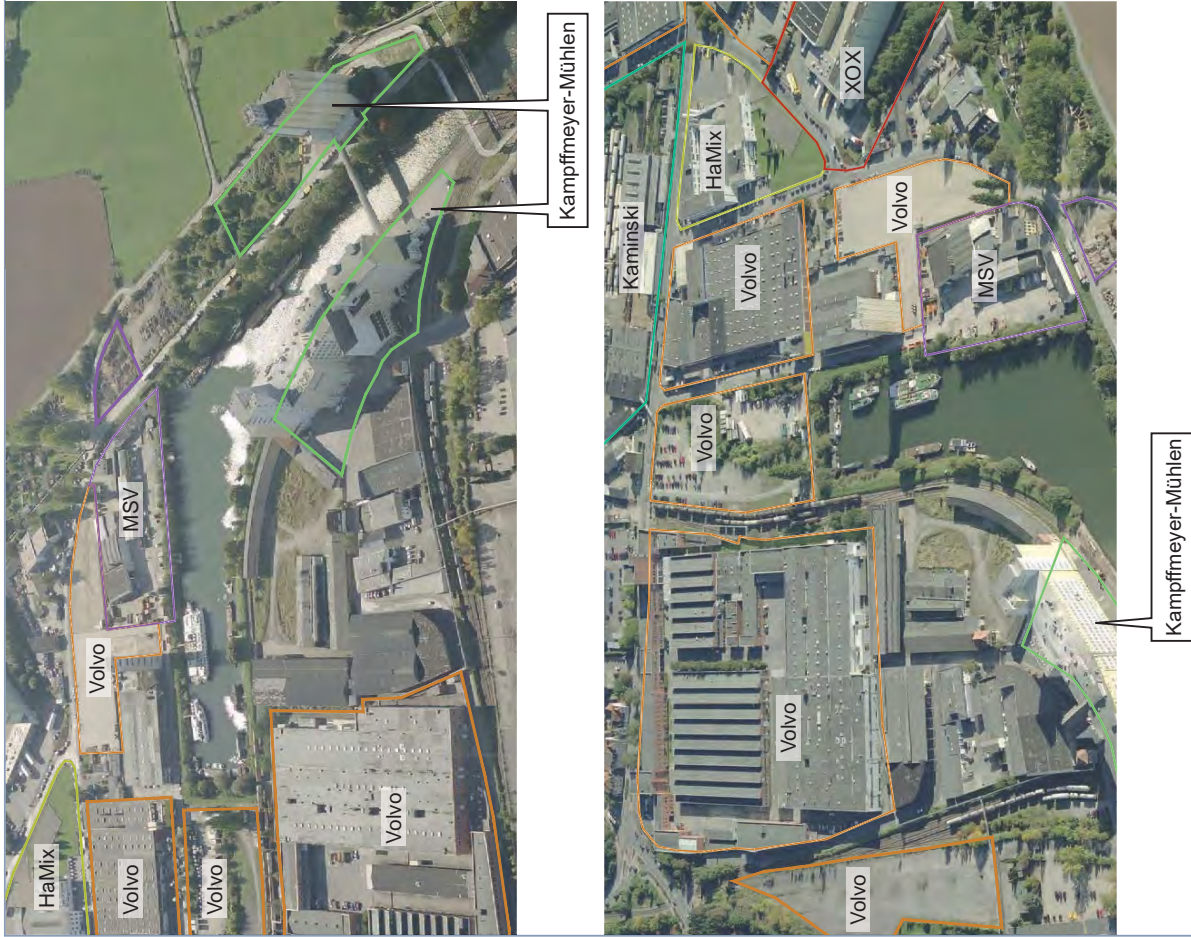
Im südlichen Kernstadtbereich zwischen Bahnhof, Altstadt und den westlich der Weser gelegenen Stadtteilen und angrenzenden Gemeinden ist die Münsterbrücke Zwangspunkt für alle Verkehrsteilnehmer. Der Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität der Stadt Hameln sieht eine Fuß- und Radwegbrücke in Höhe des Fort Luise vor, durch die die einstige Weserquerung zwei gut ausgebaut, durch den Fluss getrennte Routenhälften zu einer durchgängigen Hamelner Vorzugroute Nr.1 zusammenfügen würde.

Legende

-  Grünräume und -flächen
-  Zugänge in das Plangebiet
-  Gewässerachse
-  Fuß- und Radwegeverbindungen
-  Erschließungsstraßen
-  Erschließungsstraßen mit überörtlichem Ziel
-  Bushaltestelle
-  bisheriger Trassenverlauf Südumgehung und Suchraum für neuen Trassenverlauf
-  Fußgängerquerung über die Weser

Bestandsanalyse





Überschwemmungsgebiet

Gesetzliche Überschwemmungsgebiete geben Gewässern den erforderlichen Raum, um sich im Fall eines Hochwassers temporär über die Uferkanten hinaus ausbreiten zu können. Dabei sollen Siedlungsbereiche und Lebewesen geschützt werden. Ein Überschwemmungsgebiet ergibt sich aus einem statistischen Hochwasser, das alle 100 Jahre eintreten kann.







Überschwemmungsgebiete können durch geeignete Hochwasserschutzmaßnahmen verändert werden. Dies erfordert aber umfangreiche Retentionisflächen, die stattdessen bei einem Hochwasser überflutet werden können.

Nahzu der komplette Bereich des hier gesetzten Untersuchungsgebietes liegt im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet der Weser. Die wasserrechtlichen Folgen sind unter anderem Verbot der Ausweisung von Baugebieten, Errichtung von baulichen Anlagen nur mit Genehmigung und unter Einhaltung bestimmter Auflagen, wie Retentionraumausgleich und hochwasserangepasstes Bauen. Infolgedessen ist es für die dortigen Unternehmen nur mit hohen Aufwendungen möglich, sich baulich zu entwickeln und bspw. Fertigungsprozesse zu optimieren.

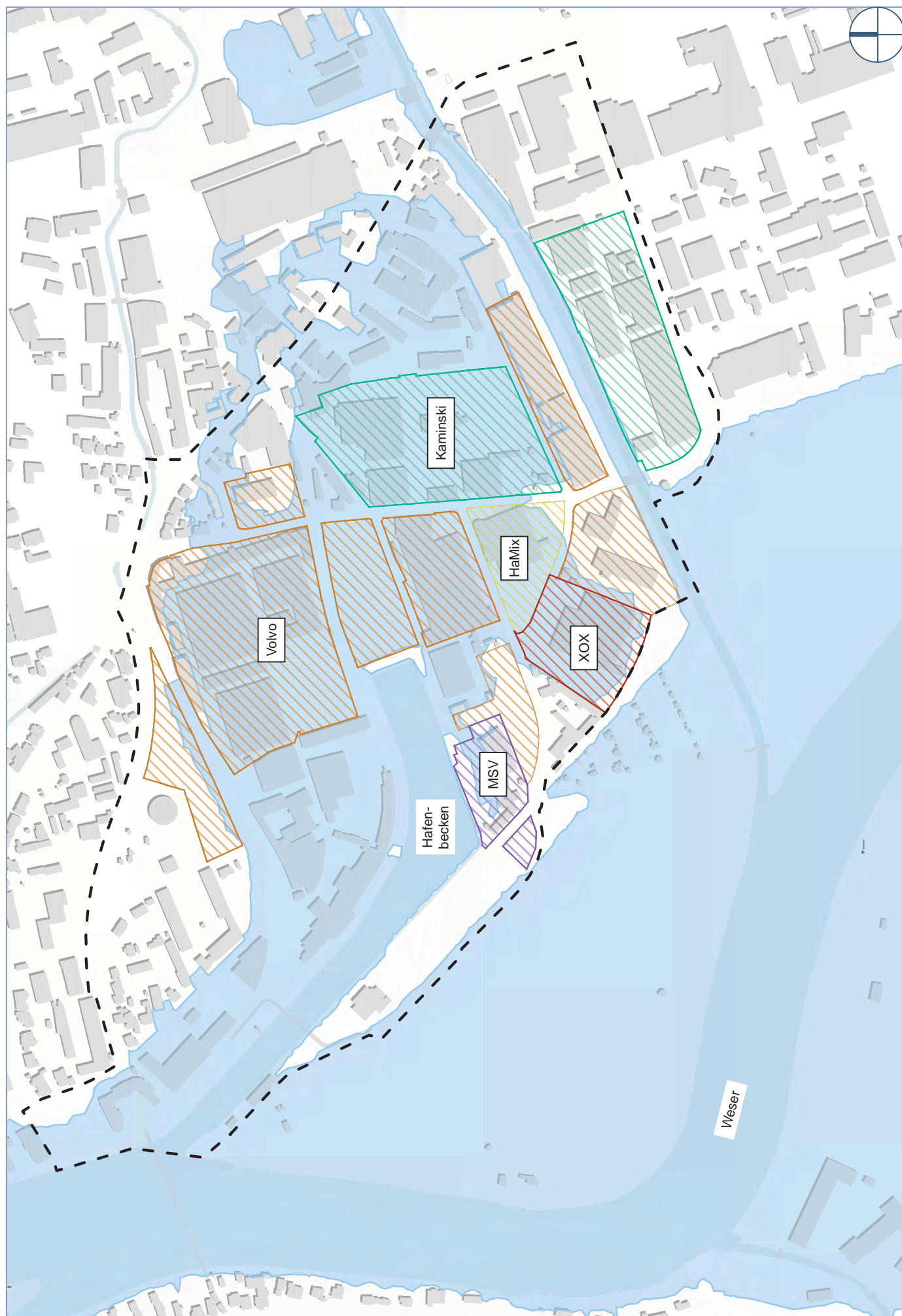
Der das Hafenbecken umgebende Deich bietet unter heutigen Gesichtspunkten keinen wirksamen Hochwasserschutz mehr. Hier ist entweder ein neuer Deich anzulegen, was jedoch aus "Platzgründen" nicht möglich ist, oder eine Hochwasserschutzmauer von 1,80 - 2,00 m Höhe zum angrenzenden Gelände erforderlich.

Die derzeit vom NLWKN betriebene Neuberechnung des Überschwemmungsgebietes Weser lässt eine ca. 30 cm höhere Wasserspiegellage als die bisher zugrunde gelegte HQ 100 - Wasserspiegellage erwarten. Die Notwendigkeit umfassender Hochwasserschutzmaßnahmen ist deshalb umso dringlicher.

Legende


-  Überschwemmungsgebiet
-  Gewerbeflächen Volvo
-  Gewerbeflächen Kaminski
-  Gewerbeflächen XOX
-  Gewerbefläche HaMIX
-  Gewerbeflächen MSV

Überschwemmungsgebiet








Legende







Stärken

-  Vorhandene Grünräume
-  Anbindung an die Umgebung



Schwächen

-  städtebaulich problematisches Gebäude
-  mindergenutzte Flächen
-  Barriere
-  zusätzliche Trennwirkung
-  unattraktive Eingangssituation

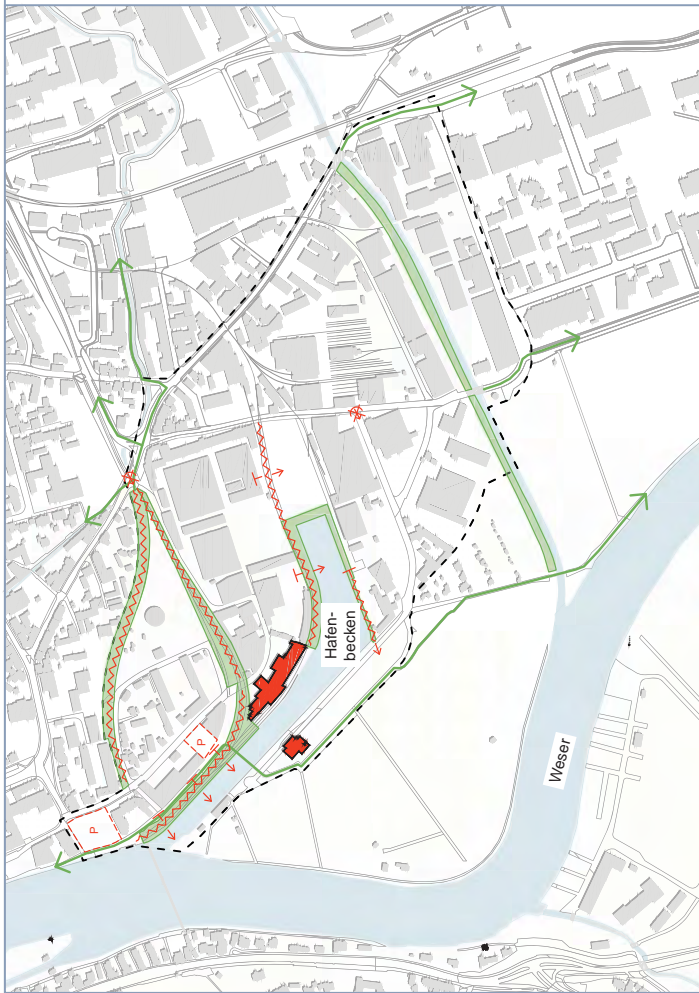
Chancen

-  städtebauliches Potenzial
-  Teilverfüllung
-  Neuordnung von mindergenutzten Flächen
-  Nachnutzung vorhandener Gebäudestrukturen
-  Verlegung der Straßenführung
-  fußgängerfreundliche Querung

Risiken

-  Hochwasserschutzmaßnahmen (Mauern)
-  Trassenverlauf und -korridor der Südumgehung

Raumanalyse

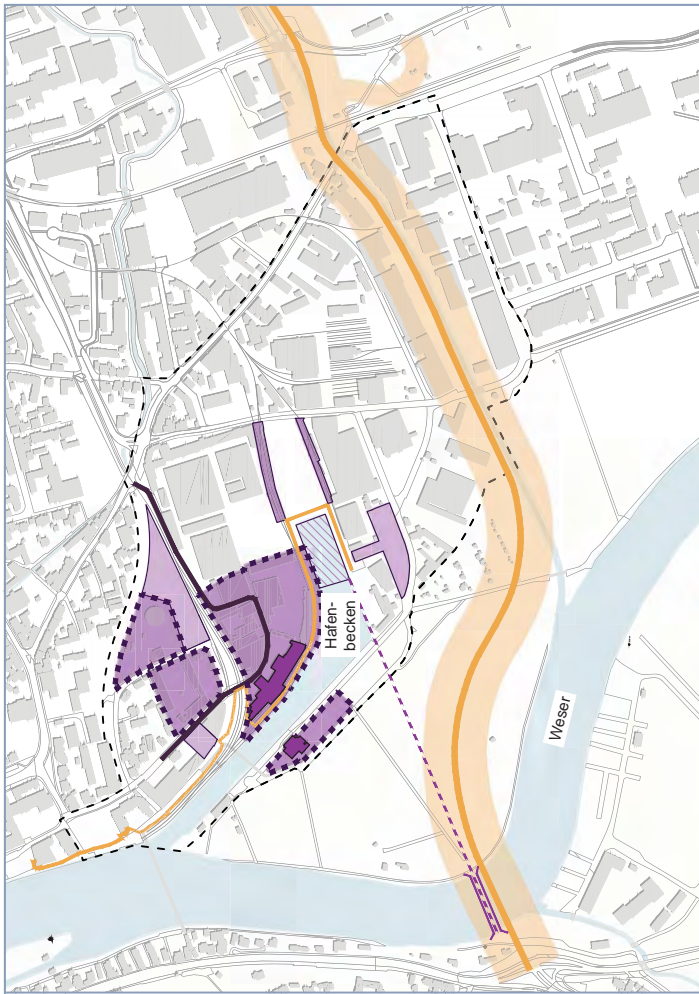


Stärken

- Vorhandene Grünstrukturen entlang des Bahndamms, des Hafens und der Fluthamel
- Gute Fuß- und Radwegeanbindung als Vernetzung mit dem Stadtgebiet

Schwächen

- Abschottende Wirkung des Bahndamms und der Bahngleise
- Gebäudeleerstand (zu erwartender trading-down-Effekt)
- Städtebaulich untergenutzter Parkplatz / Wohnmobilplatz
- Unattraktive Zugänge zum Hafen



Chancen

- Nachnutzung der leerstehenden Mühlegelände
- Städtebauliches Entwicklungspotenzial in Hinblick auf Ausweisung eines Urbanen Quartiers
- Aufwertung untergenutzter Flächen
- Verbesserung der fuß- und radläufigen Erschließung durch neue Querung der Weser in Richtung Fort Luise
- Verlegung der Ruthenstraße als raumordnerische Maßnahme und ausschöpfung vorhandener Flächenpotenziale auch in Hinblick auf die Schaffung eines Urbanen Quartiers
- Teilverfüllung des Hafenbeckens zur Schaffung von Flächenangeboten für die gewerbliche Nutzung und die Entwicklung der Freiraumstrukturen

Risiken

- Hochwasserschutzmaßnahmen schaffen möglicherweise neue Barrieren
- Trassenkorridor der Südumgehung überlagert angrenzende Unternehmen

Perspektiven für die zukünftige Nutzung

Städtebau

- Ordnung und Steuerung von Flächennutzungen
- Reaktivierung von Brachflächen
- Entwicklung eines Urbanen Quartiers (verdichtete Form des Wohnens und Arbeitens mit niedrigeren Immissionsschutzwerten)
- Aufwertung der Zugänge ins Gebiet
- Schaffung eines neuen Zentrums

Grün- und Freiraum

- Aufwertung der Hafepromenade
- Steigerung der Erlebbarkeit des Freiraums durch Ausweitung des Fuß- und Radwegenetzes
- Vorhandene Grünstrukturen entlang der Ruthenstraße sollen aufgewertet werden.
- Durchgrünung des Hafengebietes in Hinblick auf den Übergang zur freien Landschaft
- Entwicklung verschiedener attraktiver Freiraumangebote an der Promenade

Verkehr

- Der alte Bahndamm der Löhner Bahn soll als grüne Anbindung an den Weserradweg bzw. Richtung Walkemühle und Bahnhof dienen
- Verbesserung der Erschließung des Gebietes durch die Verlegung der Ruthenstraße
- Neue Fußgängerbrücke über die Weser schaffen
- Aufgabe von mindergenutzten Gleisanlagen und Verkehrswege bspw. Senator-Meyer-Weg

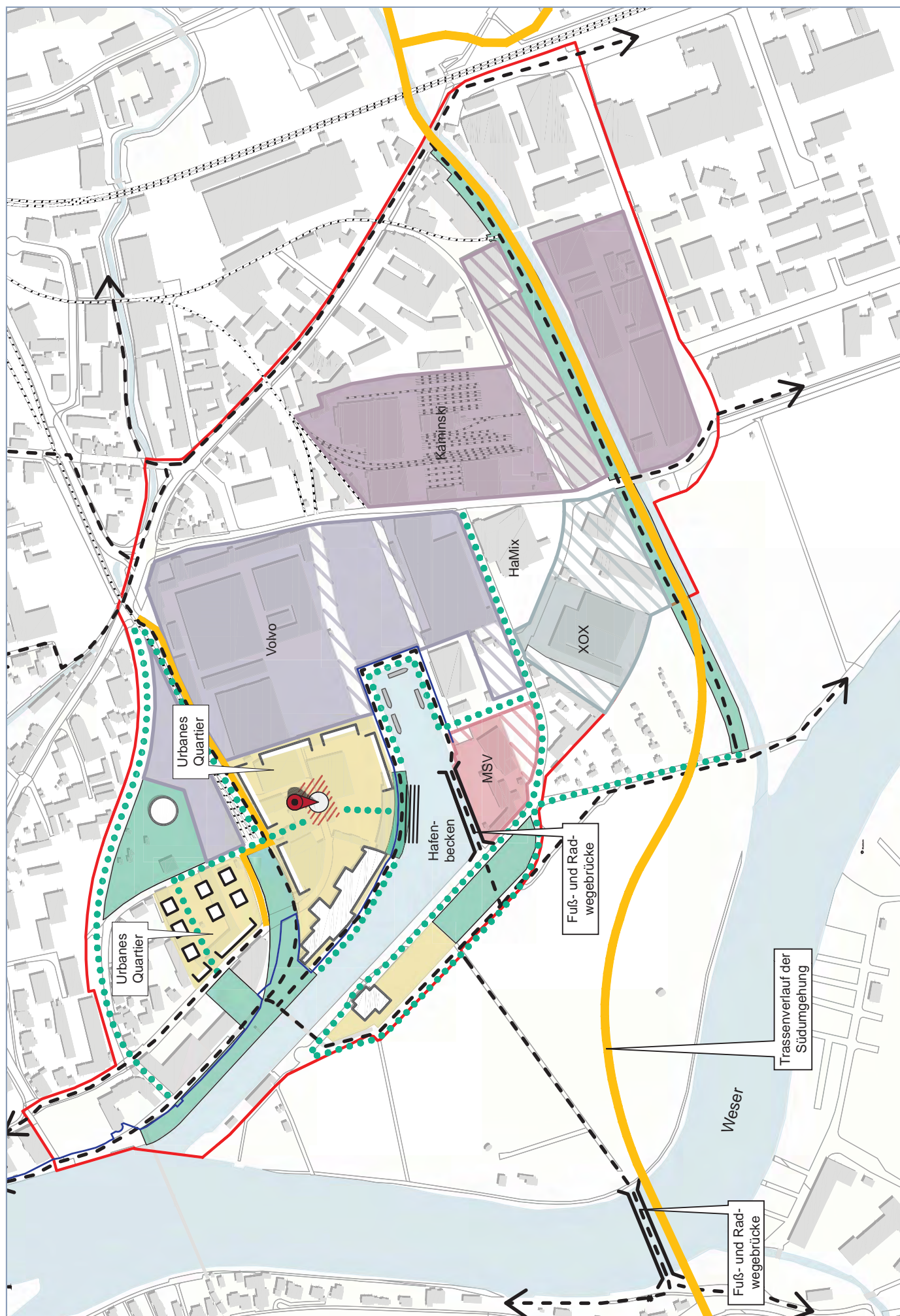
Gewerbe

- Verstreut liegende Betriebsflächen zusammenfassen und Flächendefizite kompensieren
- Optimierung der Betriebsabläufe bietet die Möglichkeit, dass neue Flächenpotenziale frei werden und angrenzenden Betrieben zur Erweiterung zur Verfügung stehen (Dominoeffekt)

Legende

| | | | |
|---|------------------------------|--|--|
|  | Neue Mitte / Zentrum |  | Urbanes Quartier |
|  | Umplanung Straßenräume |  | Grün- und Freiraumstrukturen |
|  | Hochwasserschutzmaßnahmen |  | Gewerbetflächen / Erweiterung Volvo |
|  | Aufwertung von Straßenräumen |  | Gewerbetflächen / Erweiterung MSV |
|  | Fuß- / Radwegeverbindungen |  | Gewerbetflächen / Erweiterung Kaminski |
|  | Verbindung schaffen |  | Gewerbetflächen / Erweiterung XOX |
|  | Hausboote |  | Städtebauliche Gebäudeentwicklung |

Rahmenplan Neuordnung Hafen Variante I





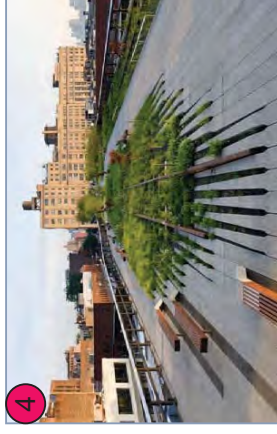
1
Eingelassene Bahnleise in gestalteter Freizeitanlage
Quelle: <https://www.german-architects.com/de/bgmr-landschaftsarchitekten-beifm/project/bergmannspark-gleispromenade-welzow>



2
Urbanes Quartier mit Promenade
Quelle: <http://alleinsei.stadtsanierung-celle.de/>



3
Gestaltung eines Wasserzuganges
Quelle: <http://alleinsei.stadtsanierung-celle.de/>








4
Gleise als Gestaltungselement im Grünraum
Quelle: <https://www.nycgovparks.org/parks/the-high-line/facilities/bathrooms>

Teilverfüllung des Hafenbeckens als Hochwasserschutzmaßnahme

Durch die Teilverfüllung des Hafenbeckens ergeben sich zusätzliche Entwicklungspotenziale:

- Flächenpotenzial für Gewerbebetrieb(e)
- Schaffung eines neuen Zentrums „Platzes am Hafen“
- Aufwertung und Qualitätssteigerung des Freiraumangebots
- Neuordnung der Hausboote
- Ausweitung des Fuß- und Radwegenetz

Legende

| | | | |
|---|------------------------------|--|--|
|  | Neue Mitte / Zentrum |  | Urbanes Quartier |
|  | Umplanung Straßenräume |  | Grün- und Freiraumstrukturen |
|  | Hochwasserschutzmaßnahmen |  | Gewerbetflächen / Erweiterung Volvo |
|  | Aufwertung von Straßenräumen |  | Gewerbetflächen / Erweiterung MSV |
|  | Fuß- / Radwegeverbindungen |  | Gewerbetflächen / Erweiterung Kaminski |
|  | Verbindung schaffen |  | Gewerbetflächen / Erweiterung XOX |
|  | Hausboote |  | Städtebauliche Gebäudeentwicklung |

Rahmenplan Neuordnung Hafen Variante II

