Masterplan Verkehr

Verkehrsprojekte für Auto, Rad, Bus und Bahn

Hamm

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort 4

2. Der Masterplan Verkehr - Methodik und Aufbau 5

3. Zahlen und Fakten zum Hammer Stadtverkehr 6

4. Infrastrukturprojekte Straße / Schiene / Rad. . . . . 8 - 19

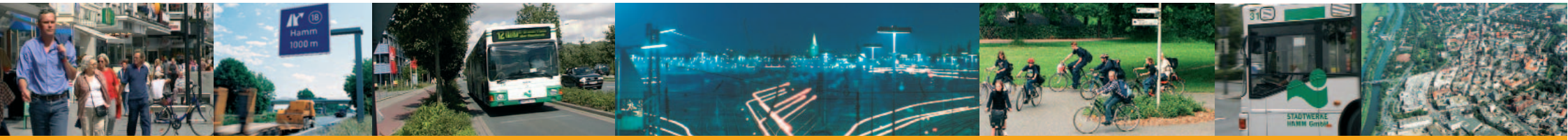
5. Verkehrskonzepte für die Stadtbezirke

5.1 Hamm-Mitte. . . . . 20 - 25
5.2 Uentrop . . . . . 26 - 29
5.3 Rhynern . . . . . 30 - 33
5.4 Pelkum . . . . . 34 - 37
5.5 Herringen . . . . . 39 - 41
5.6 Bockum-Hövel . . . . . 42 - 45
5.7 Heessen . . . . . 46 - 49

6. Aktionsprogramm Verkehrsicherheit. . . . . 50 - 53

7. Aktionsprogramm Logistik . . . . . 54 - 57

8. Verkehr und Umwelt. . . . . 58 - 60



Vorwort

Liebe Mitbürgerinnen, Liebe Mitbürger,

Stadtleben braucht Mobilität – für Handel und Gewerbe ebenso wie für die spezifischen Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen. Täglich finden in Hamm über 700.000 Fahrten und Wege mit allen Verkehrsmitteln statt. Um auch für die Zukunft ein funktionsfähiges Verkehrssystem zu sichern, hat die Stadt den **Masterplan Verkehr** erstellt. Er enthält umfassende Analysen und konkrete Maßnahmen für den Ausbau der Verkehrswege in den kommenden 10 bis 15 Jahren.

Die Schwerpunkte des Masterplans sind:
· Infrastrukturmaßnahmen für alle Verkehrsmittel
· Verkehrskonzepte für alle Stadtbezirke
· Stärkung des Logistikstandortes Hamm
· Nachhaltige Erhöhung der Verkehrssicherheit

Bereits bei der Erarbeitung hat eine breite Bürgerbeteiligung und Anhörung der Verbände stattgefunden.
So konnten viele wichtige Anregungen unmittelbar in das Planwerk einfließen.

Wir freuen uns, Ihnen nun den Masterplan Verkehr präsentieren zu können.
Die vorliegende Kurzfassung verschafft Ihnen einen kompakten Überblick zu den wichtigsten Untersuchungsergebnissen und Empfehlungen - übersichtlich nach Bezirken, Verkehrsträgern und Aktionsfeldern geordnet.
Alle vorgestellten Maßnahmen finden Sie auch im Internet unter **www.hamm.de/verkehr**.
Dort finden Sie die entsprechenden Ansprechpartner und die aktuellen Informationen zum Stand der einzelnen Projekte.

Thomas Hunsteger-Petermann
Oberbürgermeister

Rita Schulze Böing
Stadtbaurätin

Damit Stadtentwicklung und Verkehr miteinander harmonieren, ist ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept erforderlich.
1994 wurde letztmals ein entsprechender Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt Hamm beschlossen. Inzwischen wurde ein Großteil der Maßnahmen des VEP realisiert. Außerdem haben sich viele Rahmenbedingungen verändert, die auch an die städtische Verkehrspolitik neue Anforderungen stellen.

Daher war ein neues Gesamtkonzept zur Verkehrsplanung in Hamm erforderlich – der **Masterplan Verkehr**.

Der Masterplan Verkehr soll für die öffentliche Diskussion und die Entscheidungsvorbereitung eine kompakte Übersicht über alle Handlungsfelder der Hammer Verkehrsplanung geben.

Der Masterplan betrachtet die Gesamtstadt und die Bezirke. Er ersetzt daher keine detaillierten Verkehrskonzepte, z.B. für Ortsteile oder einzelne Ansiedlungsvorhaben.

Empfehlungen und Anregungen aus Verbänden, Bürgerschaft und Politik wurden von Anfang an durch ein transparentes Beteiligungsverfahren einbezogen.

Leitziele

Der Masterplan Verkehr orientiert sich an folgenden Leitzielen:

- Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll einen Beitrag zur positiven Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Hamm leisten
- Die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen für alle Verkehrszwecke soll gesichert werden
- Die Verkehrsnetze sollen nachfragegerecht und zukunftsorientiert ausgebaut werden
- Die Verkehrssicherheit in Hamm soll erhöht werden
- Der hohe Standard der Umwelt- und Lebensqualität in Hamm soll durch Reduzierung der negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs erhalten werden.

Themenschwerpunkte

In der **Analyse** werden u.a. die Verkehrsverflechtungen zwischen den Bezirken sowie zwischen Hamm und dem Umland, das Mobilitätsverhalten der Hammer Bevölkerung sowie Problembereiche der Verkehrssicherheit und der Verkehrsbelastung dargestellt.
Hierfür stehen der Stadt Hamm zuverlässige, rechnergestützte Zähl- und Prognoseverfahren zur Verfügung. Speziell für den Masterplan Verkehr wurden neue Prognosemodule für den LKW-Verkehr und für den Radverkehr eingesetzt.

Darüber hinaus stellt der Masterplan die bereits beschlossenen **Verkehrskonzepte** zusammenfassend dar (z.B. Straßenneubauprojekte; Radverkehrsnetze; Nahverkehrsplan).

Weiterhin werden die Umweltauswirkungen des Verkehrs betrachtet. Die aktuelle Belastung bezüglich Feinstaub und Lärm entlang der Hammer Hauptverkehrsstraßen wird mit den einschlägigen Grenzwerten verglichen.

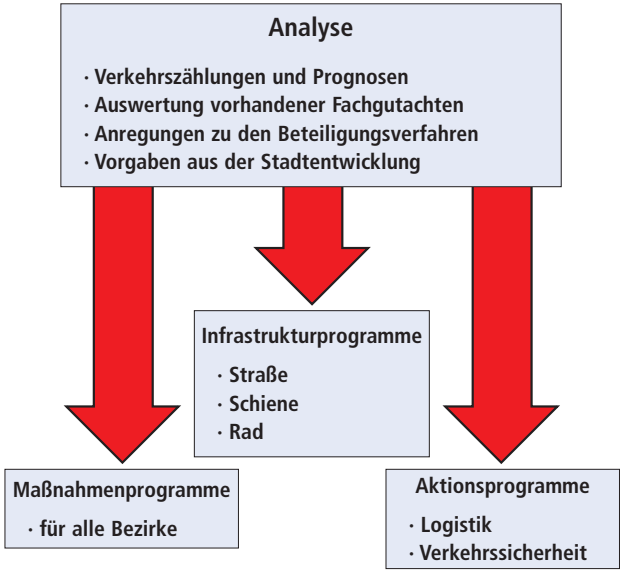
Das **Konzept** gliedert sich in drei Bereiche:
- Infrastrukturprogramme für Straße, Bus & Bahn und Rad
- Verkehrskonzepte für alle Bezirke
- Aktionsprogramme „Logistik“ und „Verkehrssicherheit“

Die **Infrastrukturprogramme** legen für die kommenden 10 bis 15 Jahre die Prioritäten im Straßen- und Radwegebau sowie beim Ausbau von Bahnhaltepunkten fest.

Für die Hammer Stadtbezirke werden in den **Verkehrskonzepten** die spezifischen Verkehrsbedürfnisse der Einwohner und Gewerbebetriebe ermittelt, die bestehenden Mängel und Konflikte im Verkehrsnetz aufgezeigt und konkrete Maßnahmenvorschläge herausgearbeitet.
Die Aktionsprogramme **„Logistik“** und **„Verkehrssicherheit“** greifen Schwerpunkte der Hammer Verkehrspolitik auf, die sich in den letzten Jahren herausgebildet haben und auch künftig aus Gründen der wirtschaftlichen Standortentwicklung bzw. der Gefahrenabwehr intensiv weiterverfolgt werden.

Die nachfolgende Grafik stellt die inhaltlichen Schwerpunkte des Masterplan Verkehr in der Übersicht dar.

Aufbau und Inhalte



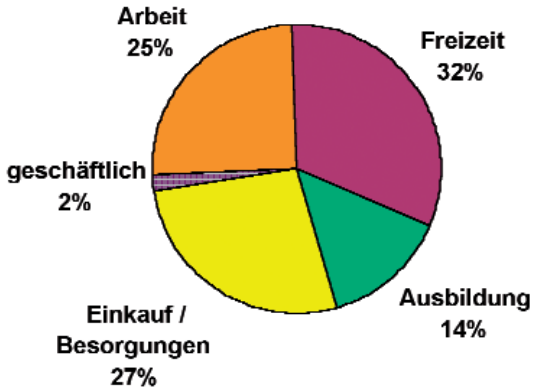
Mobilitätsverhalten

Im Jahr 2000 wurde in der Stadt Hamm erstmalig eine „Haushaltsbefragung Verkehr" zur Feststellung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung durchgeführt. Sie lieferte u.a. folgende Erkenntnisse:

- Werktags verlassen ca. 78% der Hammer Bevölkerung das Haus. Mit 22% liegt der Anteil der „immobilen" Personen geringfügig höher als in anderen Großstädten.
- Auch die Zahl der Fahrten und Wege pro Person fällt mit 2.8 / Tag etwas geringer aus.
- Für Fahrten und Wege werden durchschnittlich 47 Minuten / Tag aufgewendet. Die durchschnittliche Dauer pro Weg liegt bei 17 Minuten.

Tageszeit, Wegedauer und benutzte Verkehrsmittel werden wesentlich durch die Reisezwecke bestimmt.
Ein Drittel aller Fahrten in Hamm bezieht sich inzwischen auf den Freizeitverkehr. Wie im bundesweiten Trend ist der Freizeitverkehr das am schnellsten wachsende Segment des Verkehrsmarktes.
Jeweils ein Viertel der Fahrten in Hamm beziehen sich auf Arbeitswege und den Einkaufsverkehr, der ebenfalls zu den Wachstumsbereichen gehört.
Ein Siebtel der Wege entfallen in Hamm auf den Reisezweck Ausbildung.

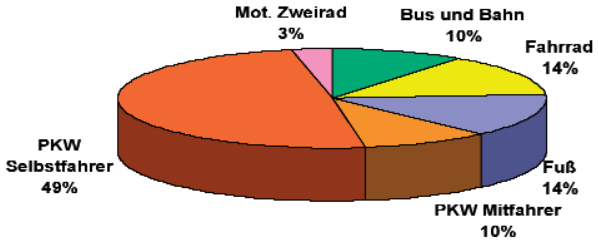
Reisezwecke Stadt Hamm



Die große Ausdehnung der Stadt Hamm schlägt sich in relativ langen Reiseweiten nieder.
2/3 aller Wege, die mit Bus, Bahn oder KFZ zurückgelegt werden, sind länger als 3 km. Bei den Radwegen liegt der Anteil der Wege über 3 km immerhin noch bei 25%.

Entsprechend der Wegelängen wird in Hamm vergleichsweise häufig das KFZ genutzt. Über 60% aller Wege werden damit zurückgelegt.

Verkehrsmittelwahl Hamm 2006



Mit 10% Verkehrsanteil liegen Bus und Bahn im Landesdurchschnitt, jedoch deutlich unter den Werten der Großstädte mit Straßen- und Stadtbahnsystemen.

Seinem Ruf als fahrradfreundliche Stadt wird Hamm mit einem Radverkehrsanteil von 14% gerecht. Das Rad konnte im letzten Jahrzehnt von allen Verkehrsmitteln die größten Steigerungsraten verbuchen (+ 25% seit 1993).

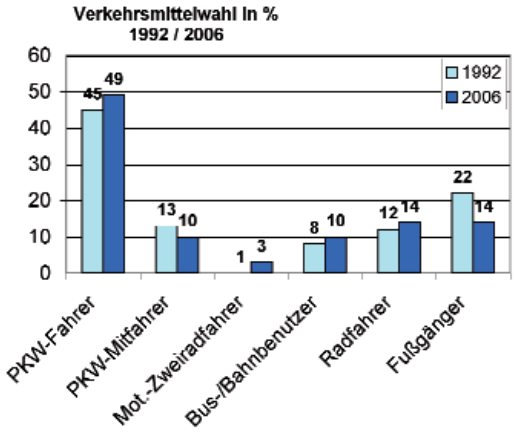
Auffallend gering ist der Anteil der Fußgänger in Hamm. Während im NRW-Durchschnitt 24% aller Wege zu Fuß unternommen werden, liegt dieser Wert in Hamm bei nur 14%. Dies ist im Wesentlichen auf die weitläufige Stadtstruktur zurückzuführen.

Ein Blick auf die Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken zeigt die höchsten Fußwegeanteile (18%) im Bezirk Hamm-Mitte.

Je nach Bezirk wird das Angebot von Bus und Bahn unterschiedlich genutzt. Im (ländlich geprägten) Rhynern liegt der ÖPNV-Anteil bei nur 4%, während die (dicht besiedelten) Stadtbezirke Herringen und Mitte mit ca. 15% relativ hohe Fahrgastzahlen aufweisen.

Der Radverkehrsanteil liegt zwischen 8% (Bockum-Hövel) und 17% (Uentrop).

Die nachfolgende Grafik zeigt die prozentuale Verteilung der Verkehrsmittel im Vergleich 1992 / 2006. Deutlich werden der Anstieg beim Radverkehr und die Abnahme der Fußwege.



Verkehrsaufkommen

Im **Binnen-, Ziel- und Quellverkehr** (ohne Durchgangsverkehr) finden täglich ca. 590.000 Fahrten und Wege statt.

Eine weitere Größe sind die Durchgangsverkehre. Ca. 165.000 KFZ fahren täglich auf den Autobahnen durch Hamm.
Insgesamt werden somit pro Tag im Hammer Stadtgebiet mit allen Verkehrsmitteln ca. 760.000 Fahrten und Wege zurückgelegt.

Die gesamtstädtischen Verkehre verteilen sich auf die Stadtbezirke wie folgt:

Bockum-Hövel	Heessen	Herringen	Mitte
17%	11%	9%	24%

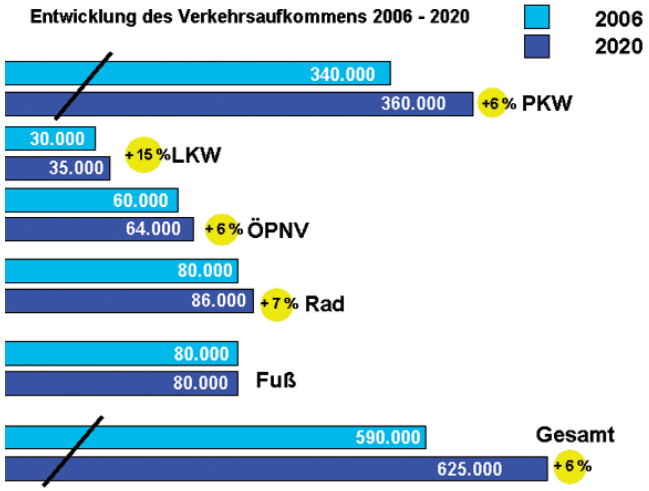
Pelkum	Rhynern	Uentrop	Umland (Pendler)
8%	9%	15%	7%

Den größten Verkehrsanteil hält nach wie vor der Bezirk Hamm-Mitte.
Die Binnenverkehre innerhalb der Bezirke belaufen sich auf durchschnittlich 40% des Gesamtverkehrs des jeweiligen Bezirks.
Der Pendleranteil am Verkehr ist in Hamm mit ca. 7% vergleichsweise niedrig.

Für die **Verkehrsprognose 2020** wurden alle absehbaren Entwicklungen in den Bereichen Infrastruktur, Verkehrsmittelwahl, Siedlungsentwicklung und Bevölkerungsstruktur berücksichtigt.

Im Hammer Stadtgebiet wird bis 2020 mit einem Verkehrszuwachs von ca. 0,4% / Jahr (6% gesamt) gerechnet.
Insbesondere die Ausweitung der Gewerbeflächen und die hier entstehenden Arbeitsplätze haben durch den zusätzlichen Berufs- und LKW-Verkehr einen maßgeblichen Anteil am Verkehrswachstum.

Die nachfolgende Tabelle stellt diese Entwicklung für die einzelnen Verkehrsträger dar.



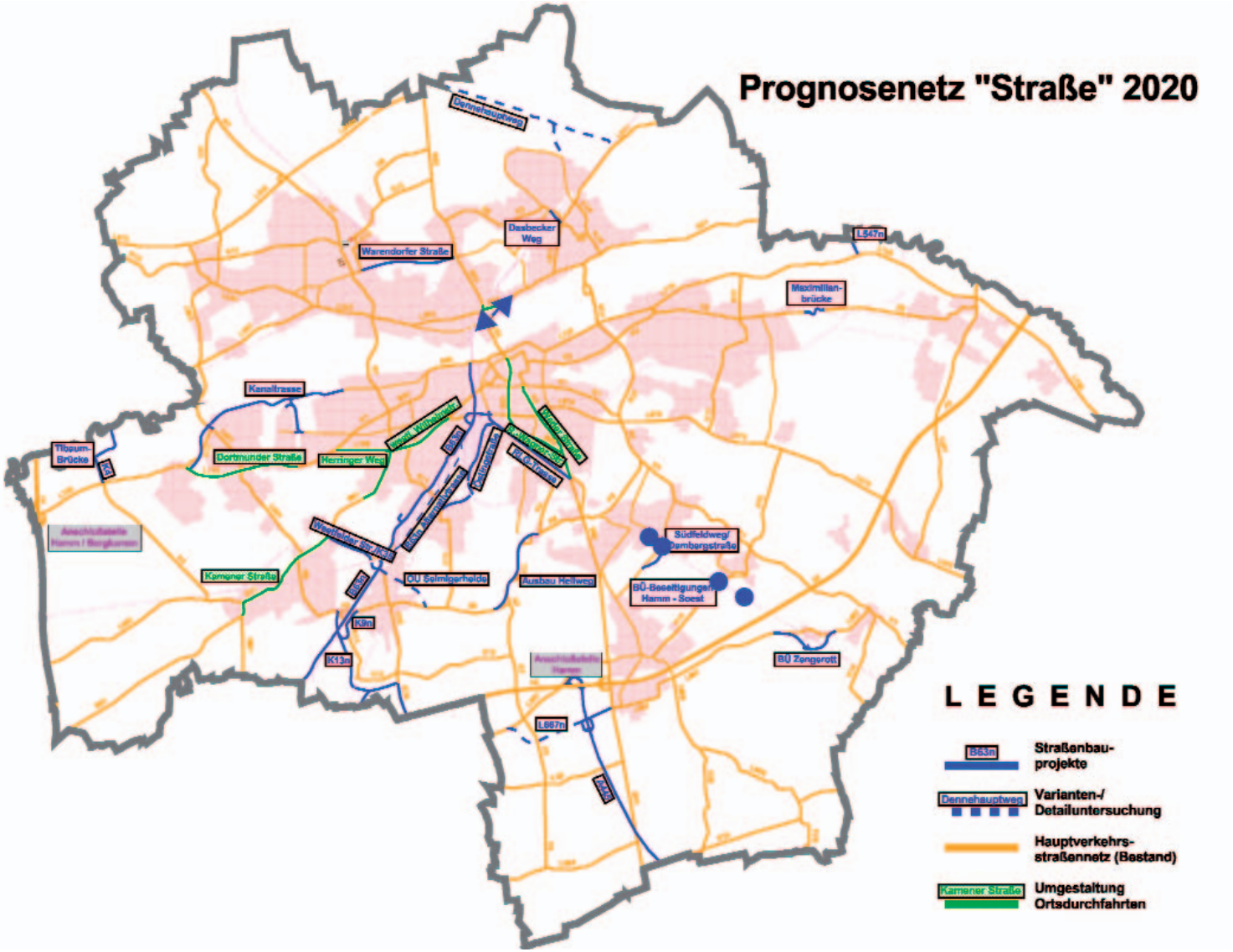
Infrastrukturprojekte Straße - Schiene - Rad

Eine wesentliche Aufgabe der Stadt besteht in der Bereitstellung und Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur. Hierzu zählen Straßen und Radwege ebenso wie Bushaltestellen und Bahnhöfe.
Im Masterplan Verkehr werden die bis 2020 geplanten Infrastrukturprojekte mit gesamtstädtischer Bedeutung dargestellt und bewertet.

Neue Straßen

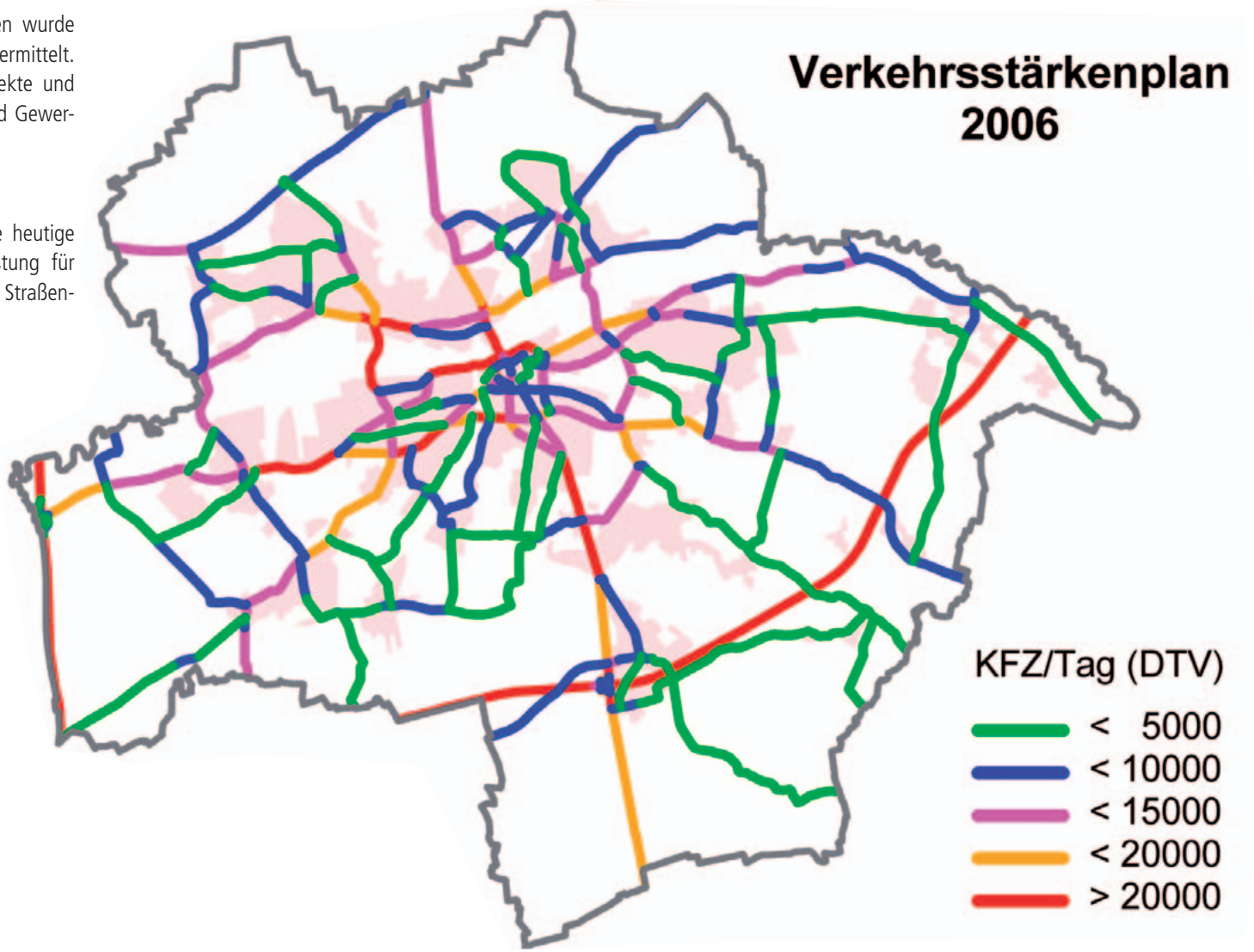
In der folgenden Karte und der Tabelle werden die im „Prognosenetz 2020" des Masterplans berücksichtigten Straßenbauprojekte von Bund, Land und Stadt sowie die sonstigen Verbesserungsmaßnahmen für den KFZ-Verkehr dargestellt.

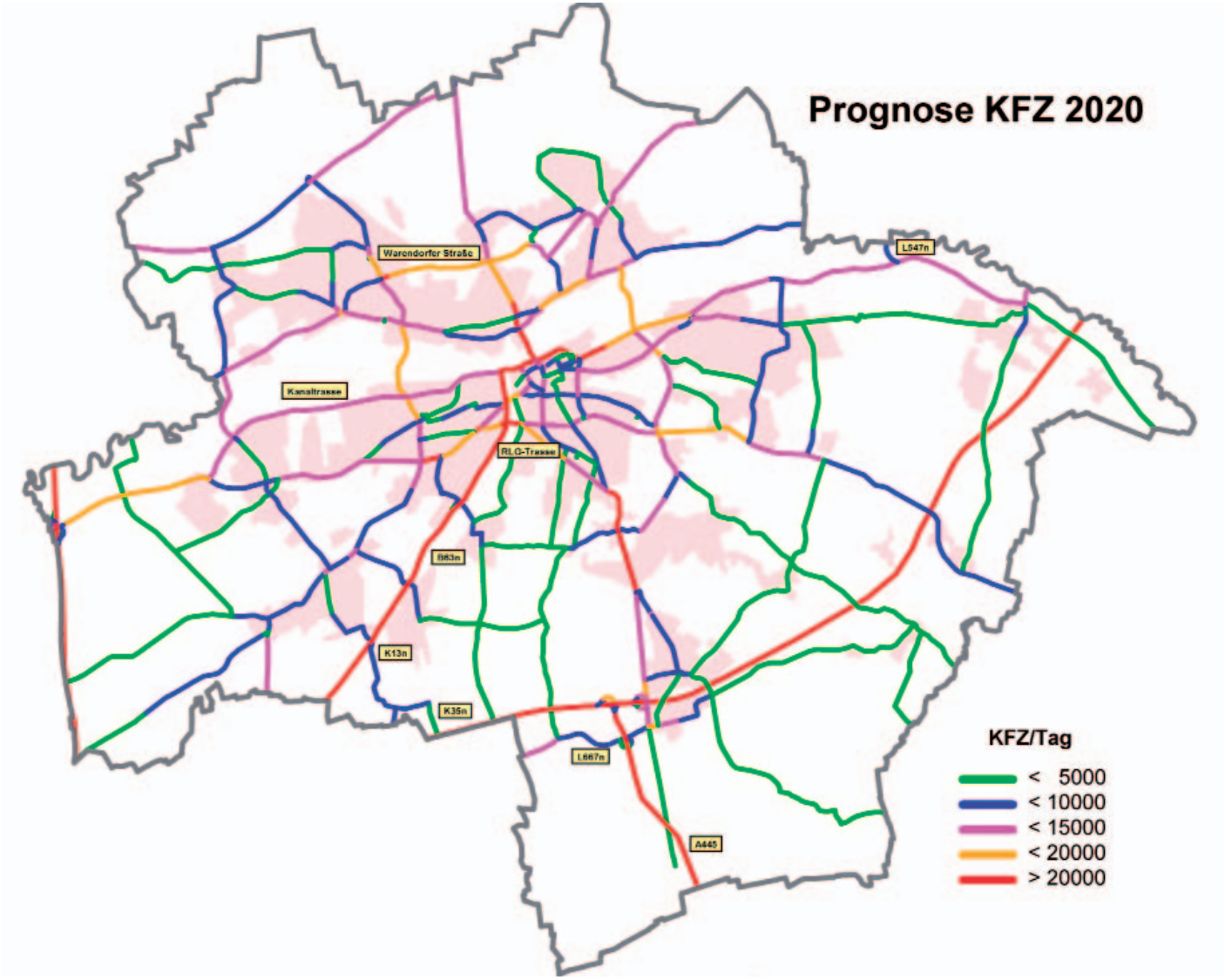
Straßenbauprojekte und Maßnahmen für den KFZ-Verkehr	
Ausbau der A1 und der A2	RLG-Trasse
A445	K 13n (Provinzialstraße)
B 63n	Verbindung Münsterstraße – Heessener Straße
L 547n	Ausbau Hellweg
L 667n	Ausbau Östingstraße
Kanaltrasse	Ausbau Südfeldweg
Warendorfer Straße	
Ausbau der „Grünen Welle"	
Parkraumkonzepte: City, Hamm-Westen, Hövel	
Dynamischer LKW-Routenfinder im Internet	


Prognosenetz "Straße" 2020
Dennehauptweg
Dasbecker Weg
Warendorfer Straße
L547n
Maximilian-brücke
Kanalstrasse
Tiboum-Brücke
Dortmunder Straße
Herringer Weg
Südfeldweg/ Dernbergstraße
Kamener Straße
OU Selmigerheide
Ausbau Hellweg
BÜ-Beseitigung Hamm - Soest
K9n
K13n
BÜ Zengerott
L667n
LEGENDE
B63n
Straßenbau-projekte
Dennehauptweg
Varianten-/ Detailuntersuchung
Hauptverkehrs-straßennetz (Bestand)
Kamener Straße
Umgestaltung Ortsdurchfahrten

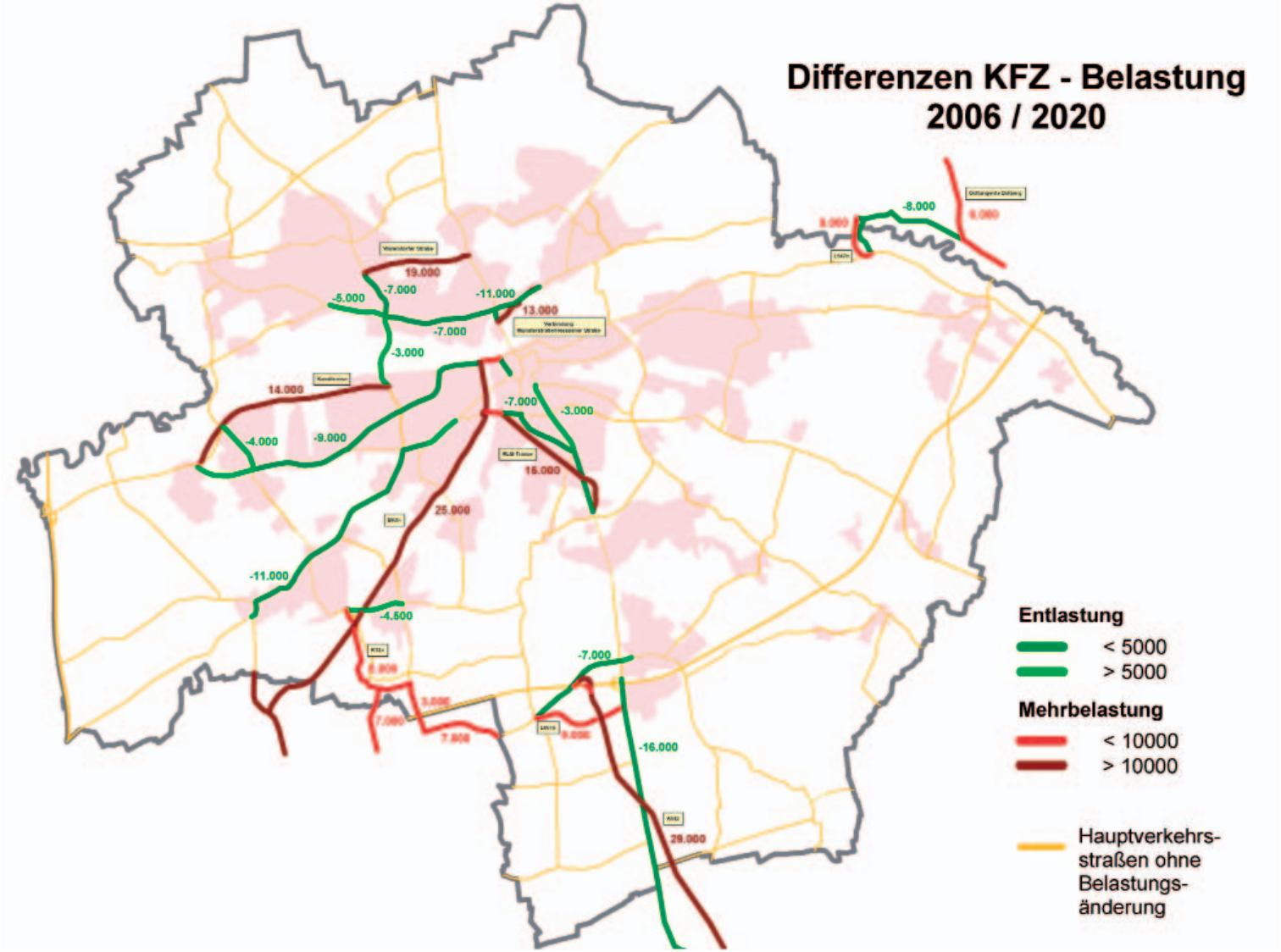
Die künftige Verkehrsbelastung der einzelnen Straßen wurde anhand einer rechnergestützten Verkehrsprognose ermittelt. Eine derartige Zusammenschau aller Straßenbauprojekte und der geplanten Siedlungsentwicklung (neue Wohn- und Gewerbegebiete) wurde für Hamm erstmalig erstellt.

Die nachfolgenden Pläne und die Tabelle zeigen die heutige Verkehrsbelastung, die prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2020 und die Differenz für die wichtigsten Straßenzüge.




Prognose KFZ 2020
Warendorfer Straße
L547n
Kanaltrasse
RLG-Trasse
B63n
K13n
K35n
L667n
A445
KFZ/Tag
< 5000
< 10000
< 15000
< 20000
> 20000

P
EINFAHRT
PARKSCHEIN-
AUTOMAT


Differenzen KFZ - Belastung
2006 / 2020
19.000
-7.000
-5.000
-11.000
13.000
-7.000
-3.000
14.000
-4.000
-9.000
-7.000
-3.000
15.000
25.000
-11.000
-4.500
-7.000
-16.000
29.000
-8.000
Entlastung
< 5000
> 5000
Mehrbelastung
< 10000
> 10000
Hauptverkehrs-
straßen ohne
Belastungs-
änderung

Belastungsänderungen im Hauptverkehrsstraßennetz 2006 / 2020

Straße	KFZ / Tag 2006	KFZ / Tag 2020	Veränderung
Bestehendes Straßennetz			
Hafenstraße (Bahnbrücke)	22.000	35.000	**+ 13.000 (+ 60%)**
Richard-Wagner Straße	12.000	5.000	**- 7.000 (- 60%)**
Alleestraße (Grünstraße)	14.000	11.000	**- 3.000 (- 20%)**
Alleestraße (Bahnbrücke)	21.000	25.000	**+ 4.000 (+ 20%)**
Münsterstraße (Karlsplatz)	30.000	21.000	**- 9.000 (- 30%)**
Werler Straße (Rathaus)	8.000	5.000	**- 3.000 (- 30%)**
Heessener Straße (Seeburger Str.)	18.000	6.000	**- 12.000 (- 70%)**
Bockumer Weg (Geinegge)	13.000	5.000	**- 8.000 (- 60%)**
Hammer Straße (Radbod)	20.000	15.000	**- 5.000 (- 25%)**
Römerstraße (Waterkamp)	15.000	17.000	**+ 2.000 (+ 15%)**
L 518 – Lipperandstraße	9.000	11.000	**+ 2.000 (+ 20%)**
Dortmunder Straße (Herringen)	23.000	12.000	**- 11.000 (- 50%)**
Zum Torksfeld	8.000	4.000	**- 4.000 (- 50%)**
Kamener Straße (Wiescherhöfener Markt)	16.000	6.000	**- 10.000 (- 60%)**

	KFZ / Tag
Neubaustraßen	
B 63n	25.000
Kanaltrasse	14.000
Warendorfer Straße	19.000
Verbindung Münsterstr./ Heessener Str.	13.000
RLG-Trasse	15.000
L 547n	9.000
A445	30.000
L 667n	10.000
K 13n / K 35n (INLOGPARC)	8.000

Die Tabelle stellt sämtliche Abschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes dar, in denen sich Belastungsänderungen von mehr als 10% ergeben. Auf allen übrigen Straßen werden bis zum Jahr 2020 keine nennenswerten Änderungen erwartet.

Die Verkehrsprognosen bestätigen den hohen Verkehrswert der geplanten Straßenbauprojekte. Trotz Zunahme des Gesamtverkehrs um ca. 6% bis 2020 und neuer, verkehrsintensiver Flächennutzungen können in den Ortsteilzentren insbesondere der westlichen Bezirke Entlastungen um bis zu 60% (z.B. Dortmunder Str.; Kamener Str.; Bockumer Weg) erreicht werden.

Gleichzeitig lässt sich die Erreichbarkeit der City und vieler Gewerbegebiete von der Autobahn aus deutlich verbessern. So verkürzt sich z.B. die Fahrzeit von der Anschlussstelle Bönen zur City und vom Hafen zu den Autobahnen A1 und A2 um ca. 20%.

Für die einzelnen Straßenbauprojekte lassen sich aus den Prognosen folgende Erkenntnisse ableiten:

- Die B 63n ist das wichtigste Straßenbauprojekt für Hamm mit den größten Entlastungswirkungen.
- Durch die A445 wird sich die überregionale Anbindung verbessern.
- Die RLG-Trasse wird zusammen mit der B 63n eine „Westumgehung Innenstadt" bilden und zu Entlastungen im Hammer Süden und in der City führen.
- Die vorgesehene Verkehrsanbindung des INLOGPARC über die B 63n, K 13n und K 35n ermöglicht trotz zusätzlicher Verkehre eine Verkehrsentlastung in Pelkum.
- Durch die Warendorfer Straße wird Hamms meistbefahrene Kreuzung (Münsterstraße / Heessener Straße) um 30% entlastet.
- Die L 667n wird den Ortskern Rhynern entlasten und eine bessere Anbindung des Gewerbeparks sowie des INLOGPARC ermöglichen.
- Die L 547n schafft eine weitere wichtige Querung über die Lippe und verbessert die Verbindung zwischen Hamm und Ahlen.
- Die starken Entlastungen durch die neuen Umgehungsstraßen schaffen die Voraussetzung für eine Umgestaltung der Ortskerne, z.B. in Herringen und Pelkum.

Hamm bei Nacht

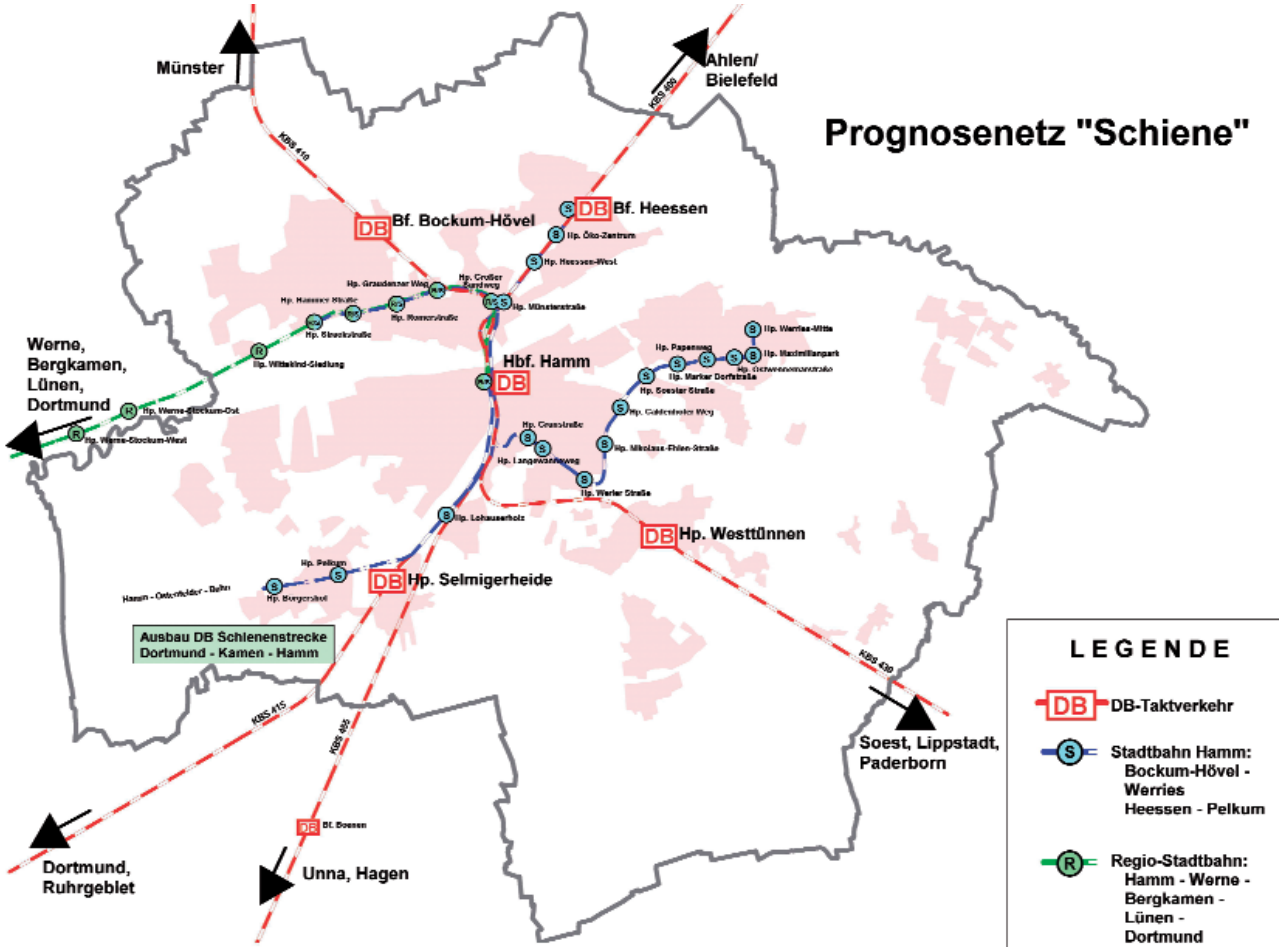
Neue Bahnhöfe

Hauptbahnhof Hamm: Bahnhofshalle und Busbahnhof

In den letzten Jahren wurden im Schienennahverkehr in NRW erhebliche Fahrgastzuwächse erzielt.
Diese positive Entwicklung zeigt sich im Bahnknoten Hamm besonders deutlich. Hier hat die Zahl der Ein- und Aussteiger zwischen 1997 und heute auf allen Strecken zwischen 30% und 50% zugenommen.

Im Masterplan Verkehr sind folgende Projekte aufgenommen, um den Schienenverkehr weiter zu stärken:

- Modernisierung der Bahnhöfe Bockum-Hövel und Heessen
- Neubau von Haltepunkten in Westtünnen und Selmigerheide
- Ausbau der technischen Infrastruktur im Bahnknoten Hamm
- Ausbau der Bahnstrecke Dortmund-Hamm
- Regio-Stadtbahn Dortmund – Bergkamen – Werne – Hamm (langfristig)



Mit der Umgestaltung des **Bahnhofs Bockum-Hövel** wird voraussichtlich in 2007 begonnen. Der **Bahnhof Heessen** soll 2009 folgen.

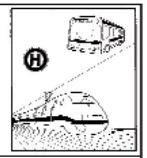
Der neue **Haltepunkt Westtünnen** soll gemeinsam mit der Bahnunterführung Südfeldweg realisiert werden (voraussichtlich nach 2011).
Ein **Haltepunkt Selmigerheide** kann nur gemeinsam mit dem Ausbau der **Bahnstrecke Dortmund-Hamm** erfolgen, für den es z. Z. noch keinen Zeitplan gibt.

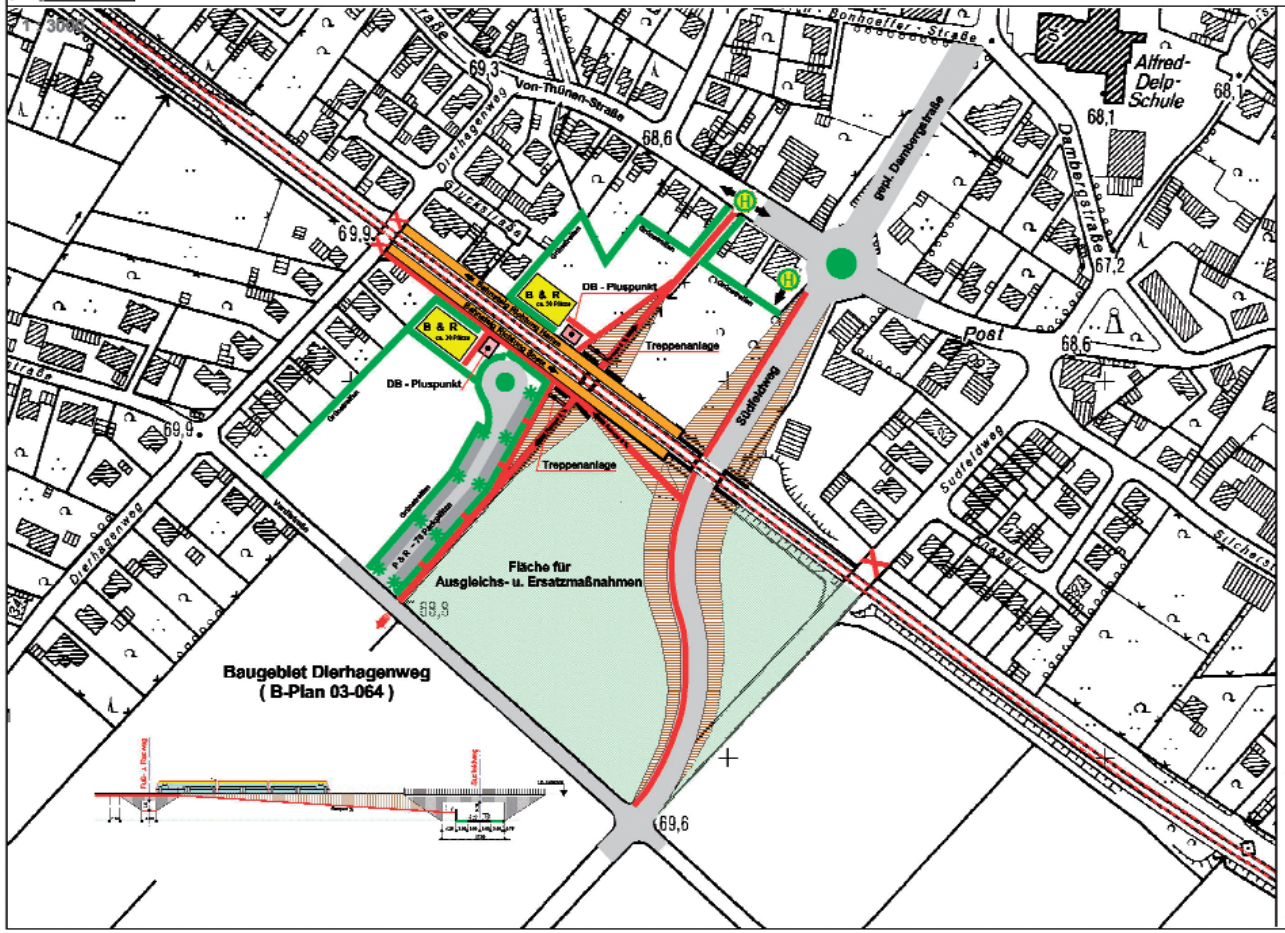
Wesentlich aufwändiger als der Bau neuer Haltepunkte an bestehenden Bahnstrecken ist die Reaktivierung alter Trassen für den Personenverkehr, die mit der **„Regio-Stadtbahn"** angestrebt wird. Im ÖPNV-Bedarfsplan NRW ist dieses Projekt erst nach 2015 vorgesehen.

STADT HAMM

DB - Haltepunkt Westtünnen

- Prinzipskizze -





Stadt Hamm
Stadtplanungsamt

DB
Haltepunkt Westtünnen
- Prinzipskizze -

Neue Radwege

Fahrradfreundliches Hamm

'Rad-Kreisel' am Nordring

Eingang Radstation

Hamm: Größte Radstation im Ruhrgebiet

Kein anderes Verkehrsmittel hat sich in Hamm im Bezug auf die Nutzung und den Ausbau der Infrastruktur im letzten Jahrzehnt so positiv entwickelt wie der Radverkehr.

Mit dem Beitritt zur „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW" (AGFS) fiel 1993 der Startschuss, das Radwegenetz sicherer und attraktiver zu machen. Die Bilanz von über zehn Jahren Fahrradförderung kann sich sehen lassen.

Der Radverkehrsanteil ist in dieser Zeit von 12% auf 14% gestiegen. Damit gehört Hamm zu den „Rad-Metropolen" der Region. Täglich finden heute über 70.000 Fahrten mit dem Rad statt – das sind 15.000 mehr als 1993.
Das gut ausgebaute Radwegenetz ist inzwischen über 160 km lang.
Die Stellplätze der größten Radstation im Ruhrgebiet reichen bei der Radbegeisterung der Hammer kaum noch aus.
Die Hammer wissen auch den hohen Freizeitwert ihrer Stadt zu schätzen. Und kein anderes Fahrzeug ist so beliebt für Sport und Erholung wie das Rad.
Neun innerstädtische Freizeitrouten laden zur Erkundung der Großstadt im Grünen ein. Das Freizeit-Radeln soll als Wirtschaftsfaktor weiter gefördert werden. Sechs regionale Radwanderrouten durchqueren das Stadtgebiet.

Durch den systematischen Ausbau der Radrouten wurden bereits Reisezeitgewinne von bis zu 30% erreicht. Während man 1990 von der Innenstadt bis ins Zentrum von Bockum-Hövel ca. 30 Minuten benötigte, kommt man heute über den 1995 neu gebauten Radweg „Kornmersch" in 20 Minuten an sein Ziel.

Ähnlich verhält es sich bei der Reisezeit nach Heessen (Radweg Brökermersch).

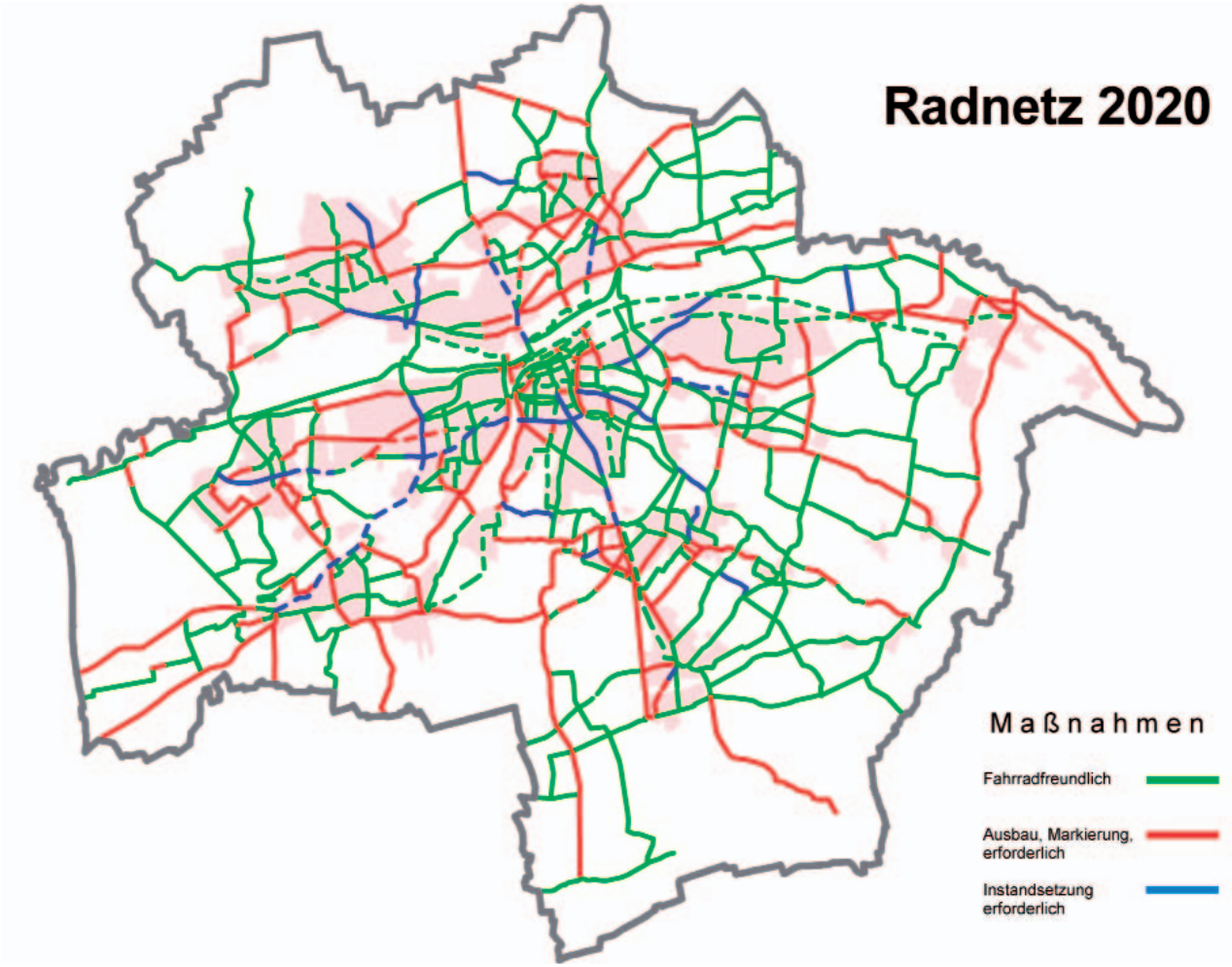
Für die Zukunft sind folgende Schwerpunkte von Bedeutung, die im Masterplan Verkehr näher betrachtet werden:

- **Ausbau der Radrouten in den Bezirken**
- **Anbindung an die regionalen Radrouten**
- **Entwicklung des Radtourismus zum Standortfaktor für Hamm**
- **Schaffung von Alternativrouten zu stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen.**

Der Radtourismus ist eine Wachstumsbranche von der auch die Stadt Hamm profitiert. So gehen allein 3.000 Übernachtungen pro Jahr auf das Konto der „Römerroute" - das sind 25% aller touristischen Übernachtungen in Hamm.
Durch die ideale Lage zwischen Ruhrgebiet, Münsterland und Soester Börde bieten sich vielfältige Entwicklungschancen. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören eine verstärkte Außenwerbung für das fahrradfreundliche Hamm sowie Ausbau und Beschilderung der Regionalradrouten.

Das engmaschige innerstädtische Radnetz soll durch Alternativrouten zu den stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen weiter ausgebaut werden. Geplant sind u.a. Umfahrungsmöglichkeiten für die Werler Straße, die Kamener Straße und die Heessener Straße.

Der nachfolgende Plan zeigt den Bestand und die Planungen für das Hammer Radnetz bis 2020.



Hamm-Mitte

Die optimale Erreichbarkeit der Hammer City aus allen Ortsteilen und aus der Region ist Vorraussetzung für die positive wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Stadt.
Gleichzeitig muss die Innenstadt als wichtiger Wohnstandort von Durchgangsverkehren entlastet werden.

Der Bau von Zubringern und Umgehungsstraßen ist deshalb vordringliche Aufgabe der Verkehrsentwicklung. Die Modernisierung vorhandener Hauptverkehrsstraßen (Grüne Welle, Busbeschleunigung) und die Weiterentwicklung des Parkraum-Managements dienen ebenfalls dem Ziel, den Standort Innenstadt zu stärken.
Weitere Erfordernisse ergeben sich aus der geplanten Modernisierung des Bahnhofsquartiers (insb. Umgestaltung Neue Bahnhofstraße).

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollen sichere Querungsmöglichkeiten in der City ebenso beitragen wie der Ausbau des Radverkehrsnetzes und die Schulwegsicherung, insbesondere im Hammer Westen.

Straßen

Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird sich durch die geplanten Autobahnzubringer „Kanaltrasse" und B 63n grundlegend verbessern. Die Fahrzeit zu den Autobahnen wird sich um mindestens 20% verkürzen.
Gleichzeitig wird die starke Entlastungswirkung der Umgehungsstraßen die Vorraussetzung für die schrittweise Umgestaltung einiger Hauptverkehrsstraßen schaffen.

Die wichtigsten Straßenbauprojekte für den Bezirk Mitte sind:
· B 63n
· „Kanaltrasse"
· „RLG-Trasse"
· Ausbau der Östingstraße.

Die Entlastungswirkung der geplanten Straßen verdeutlicht die folgende Tabelle:

Straße	Heutige Belastung (KFZ / Tag)	Prognose 2020 (KFZ / Tag)	Veränderung
Richard-Wagner-Straße	13.000	5.000	- 60%
Goethestraße	15.000	5.000	- 65%
Wilhelmstraße (Vorsterhauser Weg)	23.000	18.000	- 20%
Werler Straße (Rathaus)	8.000	5.000	- 35%
Alleestraße (Grünstraße)	14.000	11.000	- 20%
Neue Bahnhofstraße	12.000	10.000	- 15%
Westring	18.000	13.000	- 30%

Die Entlastung des Westrings wird dem Einkaufsverkehr in der Fußgängerzone zu Gute kommen, die diese stark befahrenen Straßen kreuzt. Die Entlastung der Wilhelmstraße, der Neuen Bahnhofstraße und des Straßenzugs R.-Wagner-Straße / Goethestraße schafft neue Möglichkeiten, die Sicherheit von Radlern und Fußgängern zu erhöhen, das Parken zu ordnen und das Erscheinungsbild dieser bedeutenden Innenstadtstraßen zu verbessern.

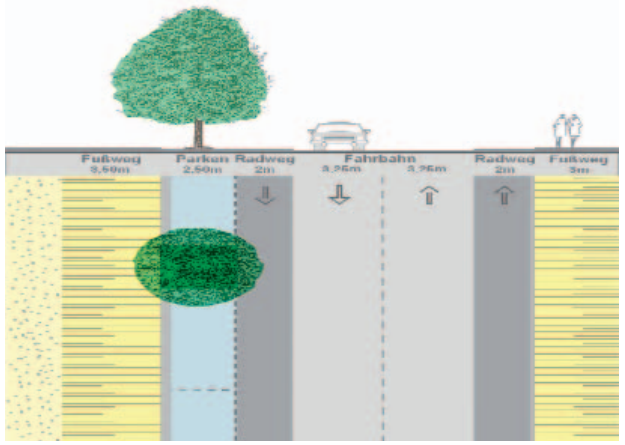
Östlich der Otto-Brenner-Straße ist die **Wilhelmstraße** bereits 1991 umgestaltet worden. Die städtebauliche Qualität und die Verkehrssicherheit wurden deutlich verbessert.
Für den westlichen Teil der Wilhelmstraße sollen nach Entlastung durch die "Kanaltrasse" die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit ebenfalls verbessert werden.
Der Einsatz moderner Signaltechnik (Busbeschleunigung und „Grüne Welle") ist bereits für 2007 vorgesehen.

Östliche Wilhelmstraße nach dem Umbau (1991)

Die **Neue Bahnhofstraße** bildet heute eine Verkehrsschneise zwischen der Fußgängerzone und dem „Behördenviertel". Dem Straßenzug fehlen Radwege, Querungsmöglichkeiten und Grün. Die Umgestaltung ist Bestandteil des „Stärkungskonzeptes Bahnhofsquartier".

Im Zuge der Entwicklung des Bahnhofsquartiers soll auch die **Gustav-Heinemann-Straße** umgestaltet werden.

Neue Bahnhofstraße



Neue Bahnhofstraße – Bestand und Planung

Parken

Mit mehr als 6.000 öffentlichen und privaten Parkplätzen verfügt die Hammer City über ein hervorragendes Parkraumangebot. Letzte Engpässe im Bahnhofsquartier wurden in 2006 durch die Parkpalette am Technischen Rathaus und das neue Parkhaus am Westausgang des Hauptbahnhofs beseitigt.
Die wichtigsten Zukunftsmaßnahmen sind ein gemeinsames Parkraum-Management von Stadt und privaten Anbietern in der City und ein umfassendes Parkraumkonzept für den Hammer Westen.

Bus & Bahn

Der **Hammer Bahnhof** gehört zu den größten Bahnknoten des Landes und bringt täglich über 20.000 Menschen in die City. Er ist optimal in das städtische Verkehrsnetz eingebunden. Ab dem Sommer 2007 halten alle Buslinien unmittelbar am Hauptbahnhof (Busbahnhof oder Westausgang).
Um die Fahrgastinformation zu verbessern, sollen an den wichtigsten Haltestellen der City schrittweise Monitore installiert werden, die über die aktuelle Abfahrtzeit der einzelnen Buslinien Auskunft geben. Standorte des **elektronischen Fahrgastinformationssystems** sind u.a. am Busbahnhof, in der Bahnhofshalle, am Westentor und am Markt vorgesehen.
Zur Reduzierung von heute noch notwendigen Umsteigevorgängen sollen vorhandene Buslinien zu **Durchmesserlinien** verknüpft werden. Davon wird der Bezirk Mitte besonders profitieren. Fahrten, die heute am Bahnhof enden, werden dann bis in die City und darüber hinaus weitergeführt.

Bus und Bahn bringen täglich über 50.000 Menschen in die City

Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit

1995 wurde das „Radverkehrskonzept Hamm-Mitte" als erstes von sieben bezirklichen Fahrrad-Programmen beschlossen. Seither wurde gerade im Zentrum viel für Radler getan:

· Bau der **Fahrrad-Promenade** rund um die City (1997)
· Bau der **Radstation** am Hauptbahnhof (1998)
· Öffnung nahezu aller **Einbahnstraßen** in der City.

Doch die stetig steigende Zahl von Radlern erfordert weitere Maßnahmen. Geplant sind u.a.:

· **Radroute Werler Straße - Schwarzer Weg – Hauptbahnhof** entlang der RLG-Trasse
· **Radroute nach Herringen** über Thyssen-Gelände und Lange Straße
· Neubau **Rad- / Fußgängerbrücke Hauptbahnhof Westausgang – Hamm-Norden** mit Zugang zum Mitteldeich
· Erstellung eines **Radverkehrskonzeptes für den Hammer Westen**

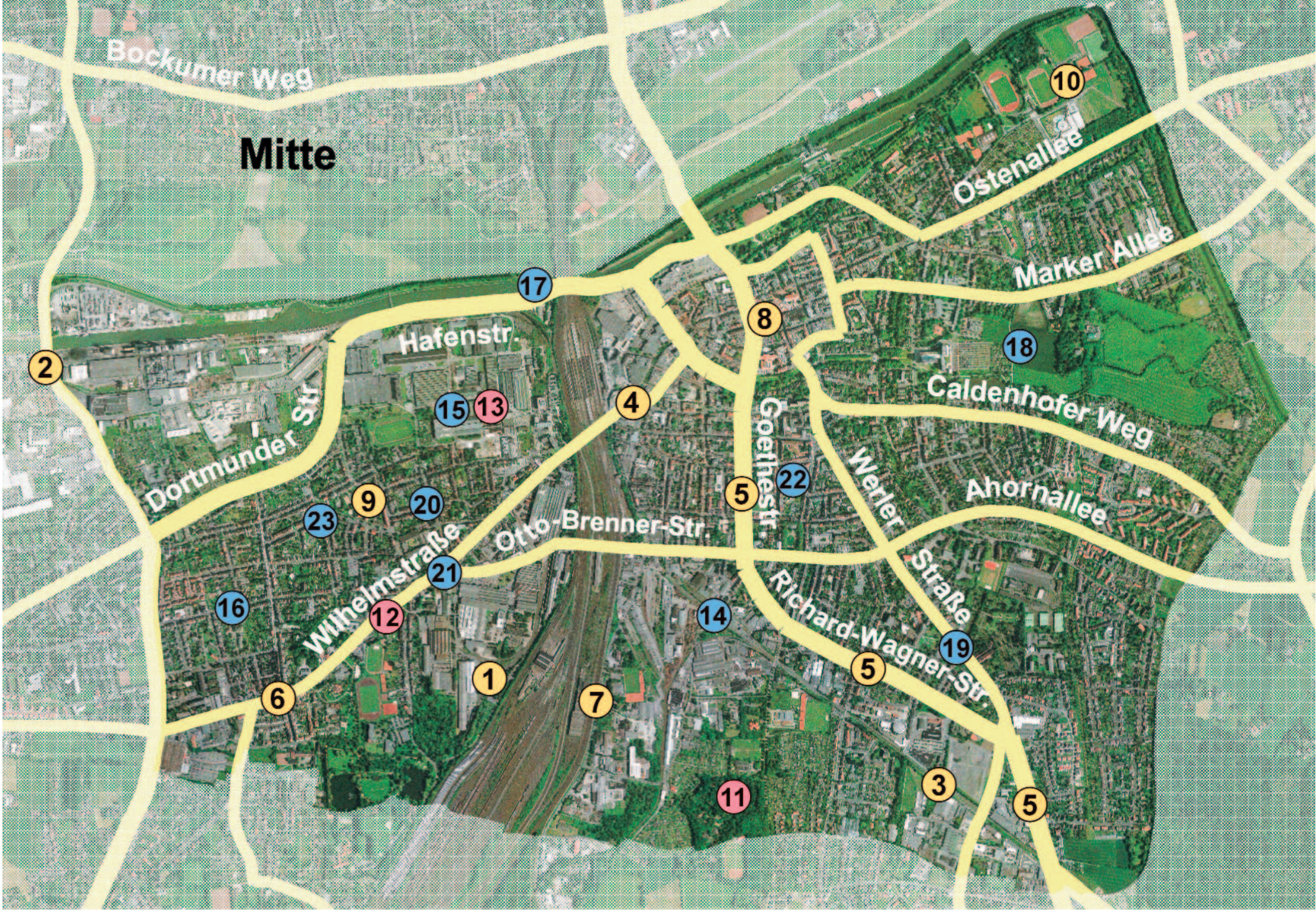
Der Fußgängeranteil ist in der City mit über 20% naturgemäß hoch. Für die Standortqualität der Einkaufsbereiche sind Komfort und Sicherheit für Fußgänger von entscheidender Bedeutung. Die Maßnahmen:

· Ausbau des **Fußgängerleitsystems**
· Zusätzliche **Querungshilfen** in den Einkaufsbereichen
· **Fußwege zum Kanal** (Projekt Hamm ans Wasser).

Im Dezember 2006 wurde das letzte Teilstück der Fahrrad-Promenade um die City eröffnet

Kurpark - Springbrunnen

Lage im Plan	Maßnahmenprogramm Hamm-Mitte
	KFZ
	Straßenbau
1	Bau der B 63n
2	Bau der „Kanaltrasse“
3	Bau der RLG-Trasse
4	Umgestaltung Neue Bahnhofstraße
5	Umgestaltung Goethestraße, Richard-Wagner-Straße und Werler Straße nach Bau der RLG-Trasse
6	Umgestaltung westliche Wilhelmstraße nach Fertigstellung „Kanaltrasse“ und B 63n
7	Ausbau der Östingstraße
-	Ausbau der „Grünen Welle” auf den Hauptzufahrtsstraßen
	Parken
8	Parkraumkonzept City in Zusammenarbeit von Stadt und privaten Anbietern
9	Parkraumkonzept Hamm-Westen
10	Verkehrs- und Parkkonzept Mahlberg-Stadion
	ÖPNV
11	Prüfung einer neuen Buslinie zum Tierpark und zum Gewerbegebiet Östingstraße
12	Busbeschleunigung und „Grüne Welle“ Wilhelmstraße (in Bearbeitung)
13	Prüfung einer neuen Buslinie zum Thyssen-Gelände (bei Nachnutzung) und Hafen
-	Verknüpfung von Buslinien, damit alle Innenstadtteile umstiegsfrei erreichbar sind
-	Einführung eines „City-Tarifs” zur Förderung des Einkaufsverkehrs
-	Führung aller Buslinien zum Hauptbahnhof
-	Aufbau eines elektronischen Fahrgastinformationssystems
	Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit
14	Neue Verbindung Werler Straße – Schwarzer Weg mit Bau der RLG-Trasse
15	Radweg über das Thyssen-Gelände (bei Nachnutzung)
16	Radmaßnahmen für die Lange Straße
17	Fußgängerbrücke Hauptbahnhof Westausgang – Mitteldeich – Hamm-Norden
18	Fertigstellung Radroute auf der ehem. B 63n-Trasse bis zum Kanal
19	Ausbau Radwege an der Werler Straße
20	Radverkehrs- und Schulwegkonzept für den Hammer Westen
21	Wilhelmstraße: Alternativroute für Radler entwickeln
-	Ausweitung des Fußgängerleitsystems
22+23	Bau- und Überwachungsmaßnahmen in den Kinderunfall-Risikobereichen „Südl. Innenstadt“ und „Hamm-Westen“
-	Zusätzliche Querungshilfen in den Einkaufsbereichen (u.a. Neue Bahnhofstraße; G.-Heinemann-Straße)


Bockumer Weg
Mitte
Ostenallee
Marker Allee
Hafenstr.
Dortmunder Str.
Caldenhofer Weg
Goethestr.
Werler Straße
Ahornallee
Otto-Brenner-Str.
Wilhelmstraße
Richard-Wagner-Str.
10
17
8
18
2
4
15
13
22
5
9
20
23
21
16
12
14
19
1
6
7
11
3

Uentrop

So vielfältig wie die Siedlungsstruktur gestalten sich die Verkehrsbedürfnisse des Bezirks Uentrop.
Neben der guten Anbindung des **Bezirkszentrums Werries** mit allen Verkehrsmitteln sind insbesondere die überörtlich bedeutsamen Kultur- und Freizeitbereiche **„Bad Hamm"** und **„Maxipark"** zu nennen, deren optimale Erreichbarkeit aus Stadt und Region gesichert werden muss. Hier spielen neben der Parksituation die Anbindung an Radwanderrouten und an das Busnetz eine wichtige Rolle.
Außerdem soll der Schwerlastverkehr zum **Gewerbegebiet Uentrop** verträglich geführt werden.
Die Erhöhung der Verkehrssicherheit muss insbesondere in der alten Siedlung Werries vorangetrieben werden (Kinderunfälle).

Herausragende Infrastrukturprojekte für den Bezirk Uentrop sind der Neubau der L 547n (Lippequerung Ortsumgehung Dolberg) und der geplante Radweg auf der ehemaligen Zechenbahn nach Ahlen.
Langfristig sind auch der Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals bis zum Hafen Uentrop und der mögliche Anschluss an eine Stadtbahn auf der RLE-Trasse von Bedeutung.

Mit der **L 547n** entsteht im Hammer Osten eine neue, leistungsfähige Lippequerung, die die stark sanierungsbedürftige Brücke am Haarener Weg ersetzt.
Dadurch werden die Verkehre von Ahlen nach Hamm, die sich bislang auf die stark belastete Route Heessener Straße - Münsterstraße konzentrieren, entzerrt.
Gleichzeitig verbessert sich die Erreichbarkeit für die Entwicklungsstandorte im Bezirk (insbesondere Bad Hamm, Maxipark, GI-Gebiet Uentrop).

Im Zusammenhang mit der L 547n plant die Stadt Ahlen außerdem den Rückbau der Ortsdurchfahrt Dolberg (B 61) und eine „Osttangente Dolberg".
Die verkehrlichen Auswirkungen dieser Straßenbauprojekte im Hammer Straßennetz werden in der nachfolgenden Tabelle zusammenfassend dargestellt.

Straße	Heutige Belastung (KFZ / Tag)	Prognose mit L 547n und Osttangente Dolberg	Veränderung
L 547n	–	10.000	–
Osttangente Dolberg	–	7.000	–
Ortsdurchfahrt Dolberg (B 61)	12.000	5.000	- 60%
Fährstraße	15.000	15.000	–
Lippestraße (Werries)	12.000	13.000	+ 15%
Lippestraße (Uentrop)	8.000	10.000	+ 20%
Zollstraße (Lippebrücke)	14.000	12.000	- 15%
Zollstraße (GI-Gebiet)	8.000	7.000	- 15%

Mit dem für 2007 geplanten Bau einer **Fuß- und Radwegeverbindung auf der ehemaligen Zechenbahntrasse** wird eine landschaftlich reizvolle und für den Radtourismus in der gesamten Region wichtige Verbindung geschaffen.

Das **Zentrum Werries** mit großen Lebensmittelgeschäften, Einzelhandel, Maxipark und Eissporthalle ist bereits heute Ziel insbesondere des PKW-Verkehrs.
Mit der geplanten Erweiterung der Verkaufsflächen, dem Ausbau des Maxiparks und einer neuen Sporthalle wird Werries weiter an Attraktivität gewinnen und damit auch vermehrt Ziel von gesamtstädtischen und regionalen Verkehren sein.
Der städtebauliche Rahmenplan (2005) sieht u.a. folgende Verkehrsmaßnahmen vor, um den Standort Werries zu stärken:

- Neue Straßenverbindung zwischen der Ostwennemarstraße und der Braamer Straße für die Verkehre aus dem Südosten des Bezirks
- Zusätzliche Parkplätze an den neuen Handelsstandorten und am Maxipark (Erweiterung)
- Zentrale Bushaltestelle an der Ostwennemarstraße
- Kreisverkehre im Zuge der Ostwennemarstraße
- Zentrale Rad- und Fußwegachse und zusätzliche Fahrradabstellanlagen

Zur besseren Orientierung im **Gewerbegebiet Uentrop** wurde bereits mit der Ausschilderung der einzelnen Teilbereiche begonnen. Der geplante LKW-Routenfinder im Internet wird ebenfalls dazu beitragen, Umwegfahrten und Schleichverkehre zu vermindern.
Weiterhin soll das LKW-Parken besser geregelt werden. An zahlreichen Stellen wurde das Parken für LKW unmittelbar vor Wohnhäusern bereits eingeschränkt. In der Siegenbeckstraße wurde ein Parkstreifen für LKW angelegt. Nach weiteren Standorten soll gesucht werden.

Die für den LKW-Verkehr günstige Randlage des Gebietes an der A2 schafft für manche Beschäftigte ein Erreichbarkeitsproblem. Gemeinsam mit den Unternehmen sollen daher Mobilitätskonzepte für die Betriebe erstellt werden, die sich u.a. mit der Bildung von Fahrgemeinschaften, Job-Tickets für den Bus und Serviceangeboten für Radler befassen.

Durch das MAXIMARE, den Ausbau des Kurhauses und die Aufwertung des Kurparks hat der Bereich **Bad Hamm** deutlich an Attraktivität gewonnen und dementsprechend auch mehr Verkehr angezogen.

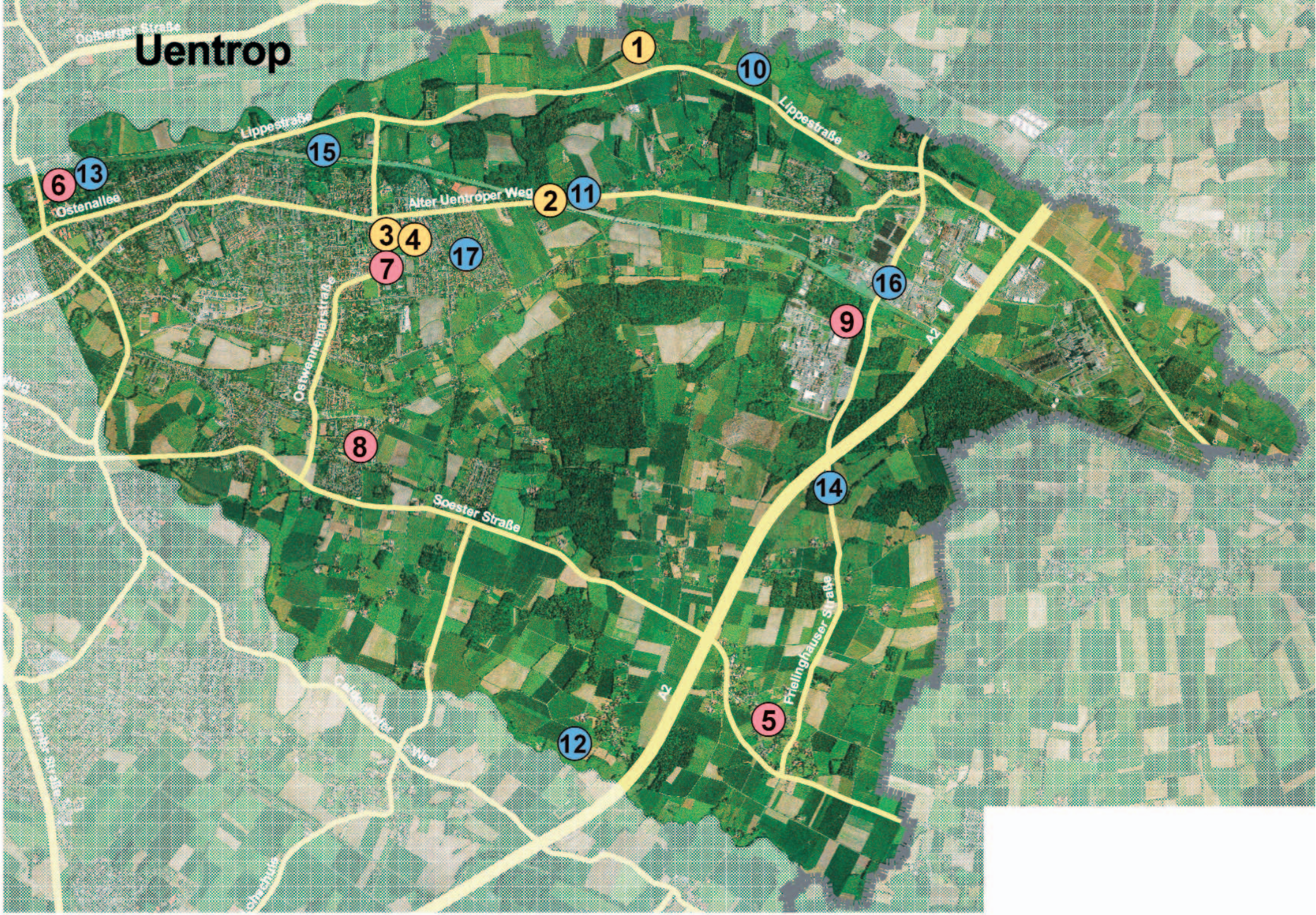
Die bereits durchgeführten Begleitmaßnahmen (u.a. Parkraumbewirtschaftung Kurhaus) haben gute Wirkung gezeigt.
Sollte es mittelfristig zu dem geplanten Ausbau des Mahlberg-Stadions kommen, ist ein begleitendes Verkehrs- und Parkraumkonzept für den Gesamtbereich sinnvoll.

Zur besseren Anbindung an den Bus soll die Linie 353 aus Ahlen / Heessen künftig über die Fährstraße und die Ostenallee in die Stadt fahren.
Verbesserungen für die **Radrouten zum Kurpark** lassen sich u.a. durch die Wegweisung, den Wegeausbau und zusätzliche Abstellanlagen erreichen.

Der Maxipark – Ziel für Radtouristen aus Stadt und Region

Kurhaus

Lage im Plan	Maßnahmenprogramm Uentrop
	KFZ
1	Neubau der L 547n
2	Neubau Maximilianbrücke (2007)
3	Umsetzung der Verkehrsmaßnahmen aus dem Rahmenplan Werries
4	Parkraumuntersuchung nach Erweiterung des Einkaufszentrums
-	Beschränkung des LKW-Parken in Wohngebieten und Schaffung weiterer LKW-Parkplätze (in Kooperation mit Grundstückseignern)
	ÖPNV
5	Anbindung des Bereichs Norddinker durch „Bürgerbus" oder Anruf-Sammeltaxi
6	Neue Direktverbindung Bad Hamm – Hessen durch Umleitung der Linie 353
7	Anlage einer zentralen Umstiegshaltestelle in der Ostwennemarstraße
8	Anbindung der Ortsteile Mark und Braam-Ostwennemar an den Nachtbusverkehr
-	Verknüpfung von Buslinien für Fahrten über die City hinaus
9	Mobilitätskonzept für die Beschäftigten des Gewerbegebietes
	Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit
-	Radverkehrskonzept für den Bezirk Uentrop (in Bearbeitung)
10	Bau des Radweges auf der ehemaligen Zechenbahn Westfalen
11	Neubau Radweg Maximilianbrücke – Uentrop
12	Ausbau einer Radroute von Norddinker nach Rhynern mit neuer Ahsequerung
13	Radwegweisung und Abstellanlagen im Bereich Bad Hamm
14	Rad-Alternativroute Zollstraße - Frielinghauser Straße
15	Ausbau des Radwegs am nördlichen Kanalufer (östlich der Lippestraße)
16	Planung von Radrouten zum Gewerbegebiet Uentrop
17	Verkehrssicherheitskonzept für die Maximilian-Kolonie (insb. Kinderunfälle)


Uentrop
Ostbeverger Straße
Lippestraße
Lippestraße
Ostenallee
Alter Uentroper Weg
Ostwennemarstraße
Soester Straße
A2
A2
Frielinghauser Straße
1
10
15
6
13
2
11
3
4
7
17
16
9
8
14
5
12

Rhynern

Zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Stadtbezirk Rhynern sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Die **A445** und die **L 667n** sollen zügig realisiert werden.
- Der **Gewerbepark Rhynern** muss verkehrlich optimal angebunden werden. Gleichzeitig müssen Ortskern und Wohngebiete vom Durchgangsverkehr (insb. LKW) entlastet werden.
- Für den **Radverkehr** muss eine durchgängige, autoarme **Alternativroute zur Werler Straße** geschaffen werden.
- Durch Rhynern verläuft die Bahnstrecke Hamm-Soest, allerdings ohne Halt. Um diese Chance für Bus und Bahn zu nutzen, soll in **Westtünnen** ein Haltepunkt entstehen.
- In Westtünnen sollen schrittweise die **höhengleichen Bahnübergänge beseitigt** werden. Wichtigste Maßnahme ist der Südfeldweg.

Ortskern Rhynern

KFZ-Verkehr

Um die Verkehrsbelastung im Ortskern Rhynern zu vermindern, wurde bereits ein Durchfahrverbot für LKW-Verkehre ausgeschildert und die Landesstraße 667 aus dem Ortskern heraus auf den Obersten Kamp verlegt. Die **L 667n** (Verlegung der Unnaer Straße) wird den Durchgangsverkehr weiter reduzieren.

Der Weiterbau der **A445** bis zum künftigen Autobahndreieck Hamm an der A2 wird die Erreichbarkeit des Gewerbeparks Rhynern deutlich verbessern.
Mit der zusätzlichen Anschlussstelle an der L 667n, die auf Betreiben der Stadt Hamm in die Planungen aufgenommen wurde, kann der Schwerlastverkehr auf kurzem Weg auf die Autobahn gelenkt werden.

Zur Verbesserung der Straßenverbindung zwischen Rhynern, Berge, Selmigerheide und Pelkum wurde als erster Schritt bereits die Ostdorfstraße ausgebaut. Die **Kurvenbegradigung am Hellweg** und der Bau eines Radweges von der Ostdorfstraße bis „A. d. Becke" sollen folgen. Durch diese Maßnahmen wird insbesondere das Holteneck entlastet.

Hellweg in Berge

Zur besseren Anbindung und zur Aufwertung des **Ortskerns Westtünnen** ist ein Bündel von Infrastrukturmaßnahmen geplant:
- BÜ-Beseitigung Südfeldweg
- Ausbau der Dambergstraße
- Neubau Bahnhaltepunkt Westtünnen.

Seitens des Landes wird in 2007 ein großer **Mitfahrerparkplatz an der A2** errichtet. Außerdem soll langfristig der **Bahnübergang „Im Zengerott"** im Zuge der Landesstraße L 667 beseitigt werden.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der Verkehrsbelastung in Rhynern, die sich bis zum Jahr 2020 insbesondere aufgrund der Neuansiedlung von Gewerbebetrieben und der Straßenbauprojekte ergeben wird.

Straße	Belastung 2006 (KFZ / Tag)	Prognose 2020 (KFZ / Tag)	Änderung der Belastung
Werler Straße (Berge)	22.000	22.000	–
Werler Straße (Kump)	16.000	2.000	- 90%
Unnaer Straße (Rhynern)	10.000	7.000	- 30%
Alte Salzstraße	9.000	9.000	–
Unnaer Straße (Freiske)	7.000	< 1.000	- 85%
A445	–	30.000	–
L 667n	–	10.000	–

Die Prognose macht deutlich, dass sich in den Siedlungsbereichen Rhynerns trotz der geplanten Erweiterung des Gewerbeparks und der Verlängerung der A445 das Verkehrsaufkommen nicht erhöhen wird. Im Ortskern Rhynern, in Freiske und Kump sind sogar Verkehrsentlastungen möglich.

Grund für diese positive Perspektive sind insbesondere die B 63n und die „Kanaltrasse", die Verkehre von der Autobahn zur City aufnehmen, die bislang durch Rhynern geflossen sind.

Der Bürgerbus – Mobil im ländlichen Raum

Bus & Bahn

In den letzten Jahren wurden in Rhynern zahlreiche Verbesserungen im Busnetz umgesetzt, u.a. der 15-Min.-Takt zur City, Taktverdichtungen auf der Fischerstraße und der Alten Salzstraße sowie die Einführung des Nachtbusses.

Für die ländlichen Siedlungsgebiete (Osttünnen, Wambeln, Allen oder Freiske) fehlt jedoch ein regelmäßiges Busangebot. Neben Taxibussen, wie sie z.B. auf der Ostdorfstraße eingesetzt werden, wäre auch der Betrieb eines **Bürgerbusses** denkbar. Dies setzt jedoch das ehrenamtliche Engagement von Fahrern in einem Bürgerbusverein und eine Unterstützung durch die Verkehrsunternehmen voraus. Inzwischen existieren allein in NRW über 100 Bürgerbusse. Sie werden vom Land finanziell gefördert und von den örtlichen Verkehrsunternehmen unterstützt.

Ein Quantensprung für den ÖPNV in Rhynern bezüglich Schnelligkeit, Komfort und Nutzerzahlen lässt sich mit dem Bau eines **DB-Haltepunktes in Westtünnen** erreichen. Der Haltepunkt soll eine große P&R-Anlage erhalten und an das Bus- und Radnetz angebunden werden, damit er von allen Ortsteilen des Bezirks optimal erreichbar ist.

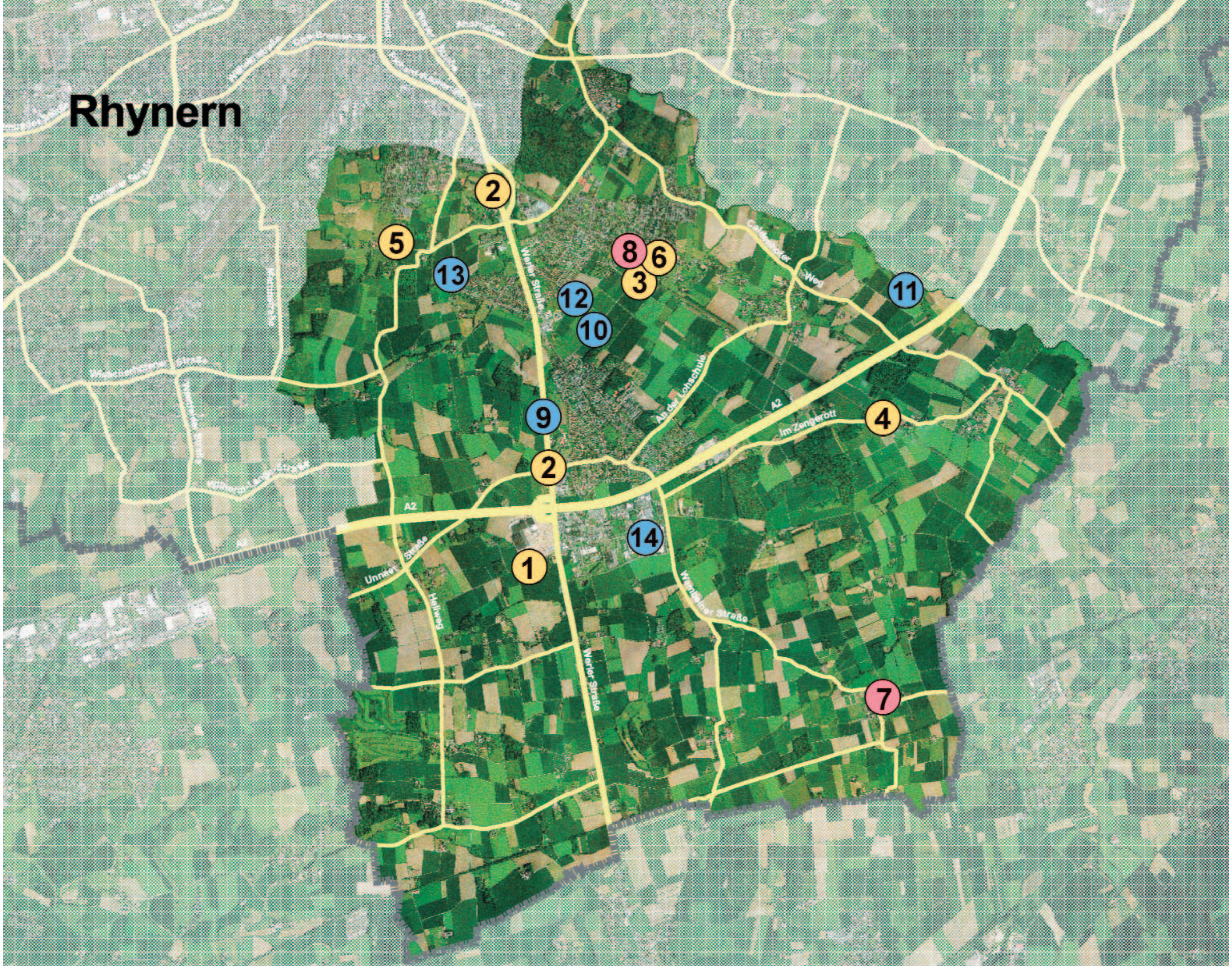
Radverkehr, Verkehrssicherheit

Für Radler und für die Verkehrssicherheit wurde in Rhynern viel getan. Hervorzuheben ist das umfangreiche Maßnahmenbündel zur Schulwegsicherung für die Realschule.

Wichtigstes Radverkehrsprojekt ist der Weiterbau der **autoarmen Alternativroute zur Werler Straße**. Geplant sind u.a. der Bau eines Verbindungsweges zur Kleinbahntrasse in Berge, der Radwegtunnel unter der Bahnstrecke, ein Radweg vom Weizenkamp zur Unnaer Straße und die Beschilderung der Alternativroute über Wirtschaftswege bis nach Hilbeck.

Rhynern ist mit seinen attraktiven Landschaftsräumen ideal für die Naherholung und den wachsenden regionalen Radtourismus geeignet. Ein landschaftlich besonders schöner Bereich ist die Ahseaue. Hier fehlen allerdings geeignete Wegeverbindungen. Langfristig soll daher eine Radroute über Osttünnen – Vöckinghausen nach Norddinker mit neuer **Ahsequerung** entstehen.
Eine weitere, grüne Wegeverbindung soll zwischen Lohauserholz, Berge und Westtünnen entstehen **(Berger Kirchweg)**.

Lage im Plan	Maßnahmenprogramm Rhynern
	KFZ
1	Bau der A445 Bau der L 667 n mit Anschluss an die A445
2	Maßnahmenprogramm Werler Straße: Bahnübergangs-Beseitigung (ist erfolgt) – „Grüne Welle" – Mitfahrerparkplatz an der A2 – Alternativroute für Radfahrer – Automatische Geschwindigkeitsüberwachung („Starenkasten")
3+4	Prioritäten BÜ-Beseitigung Hamm – Soest: Südfeldweg und „Im Zengerott"
5	Verbindungen nach Pelkum: Ausbau Ostdorfstr. (erledigt) – Kurvenbegradigung Hellweg – Verkehrssicherheitsmaßnahmen Holteneck
6	Ortskern Westtünnen: Umgestaltung des Knotens v.-Thünen-Str. / Dambergstr. / Südfeldweg – Ausbau der Dambergstraße
	ÖPNV
7	Anbindung der Bereiche Osttünnen / Süddinker und Freiske / Flierich / Wambeln durch „Bürgerbusse" oder Anruf-Sammeltaxen
8	Neubau des Haltepunktes Westtünnen
-	Direktverbindungen von Rhynern in andere Bezirke durch Verknüpfung von Buslinien
	Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit
9	Rad-Alternativroute Werler Straße: Verbindungsweg Berge – Kleinbahntrasse; Radweg Weizenkamp – Unnaer Straße; Radweg östliche Unnaer Straße; Rad- und Fußwegtunnel (BÜ-Beseitigung DB im Bau)
10	Bau eines Radweges am Südfeldweg
11	Radroute Rhynern – Norddinker mit neuer Ahsequerung
12	Radweg Realschule – Westtünnen mit neuer Unterführung am Haltepunkt Westtünnen
13	Bau eines Radwegs Berge–Denkmal, Werler Straße - Kleinbahntrasse
14	Erstellung eines Mobilitätskonzepts für die Beschäftigten des Gewerbeparks


Rhynern
1
2
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
Werler Straße
Unnaer Straße
Hellweg
Im Zengerott
An der Lohschule
A2

Pelkum

Wichtigstes Verkehrsprojekt für Pelkum ist der Bau der Ortsumgehung im Zuge der B 63n. Die verkehrlich hoch belastete Kamener Straße übt heute eine starke Trennwirkung mit negativen Folgen für die Geschäftslagen und die Verkehrssicherheit aus. Die geplante Umgestaltung der Kamener Straße bringt mehr Sicherheit für Fußgänger und Radler sowie mehr Aufenthaltsqualität. Dadurch ergeben sich neue Perspektiven für die städtebauliche Entwicklung der Pelkumer Ortsteilzentren und der Ortslage Daberg.

Für das geplante Gewerbegebiet „INLOGPARC" muss ein umfangreiches Netz von Erschließungsstraßen neu gebaut werden, damit eine optimale Anbindung gewährleistet wird. Gleichzeitig müssen durch verkehrslenkende Maßnahmen die Wohnbereiche wirksam vor dem Schwerlastverkehr geschützt werden.

Ein Qualitätssprung für den Pelkumer Nahverkehr kann durch den Bau eines Bahnhaltepunktes in Selmigerheide erreicht werden.

Die Pelkumer Freizeit-Radler werden von der autofreien Direktverbindung zum Kanalufer entlang der Halden und des ehemaligen Bergwerks „Schacht Franz" profitieren.

KFZ-Verkehr

Durch den Bau der **B 63n** und der **Zubringer- und Erschließungsstraßen** für den INLOGPARC wird sich die Verkehrssituation im Stadtbezirk grundlegend verändern.
Die Verkehrsprognose ergibt für die wichtigsten Hauptverkehrsstraßen folgende Veränderungen:

Streckenabschnitt	Belastung Bestand KFZ / Tag	Prognose 2020 KFZ/Tag	Veränderung
Kamener Straße Amtshaus Pelkum	19.000	10.000	- 45%
Kamener Straße Wiescherhöfener Markt	16.000	6.000	- 60%
Kamener Straße Daberg	19.000	8.000	- 60%
Große Werlstraße	5.000	5.000	–
Fangstraße	8.000	8.000	–
Weetfelder Straße (Behringstraße)	6.000	6.000	–
Lohauserholzstraße	6.000	5.000	- 15%
Martinstraße	5.000	5.000	–
Wiescherhöfener Straße (Selmigerheide)	5.000	3.500	- 30%
Provinzialstraße	2.300	< 1.000	- 60%

Als erster Abschnitt der **B 63n** soll die **Ortsumgehung Pelkum** von der Anschlussstelle Bönen bis zur Weetfelder Straße gebaut werden. Sie entlastet die Pelkumer Ortsteile und sichert die nördliche Anbindung des INLOGPARC.

Wie die Prognoserechnungen zeigen, wird sich der Verkehr auf der Kamener Straße halbieren. In Pelkum und Daberg wohnen außerdem ca. 1.000 Anwohner im unmittelbaren Umfeld der Straße, die durch die Umgehungsstraße von den negativen Folgen des Durchgangsverkehrs entlastet werden.

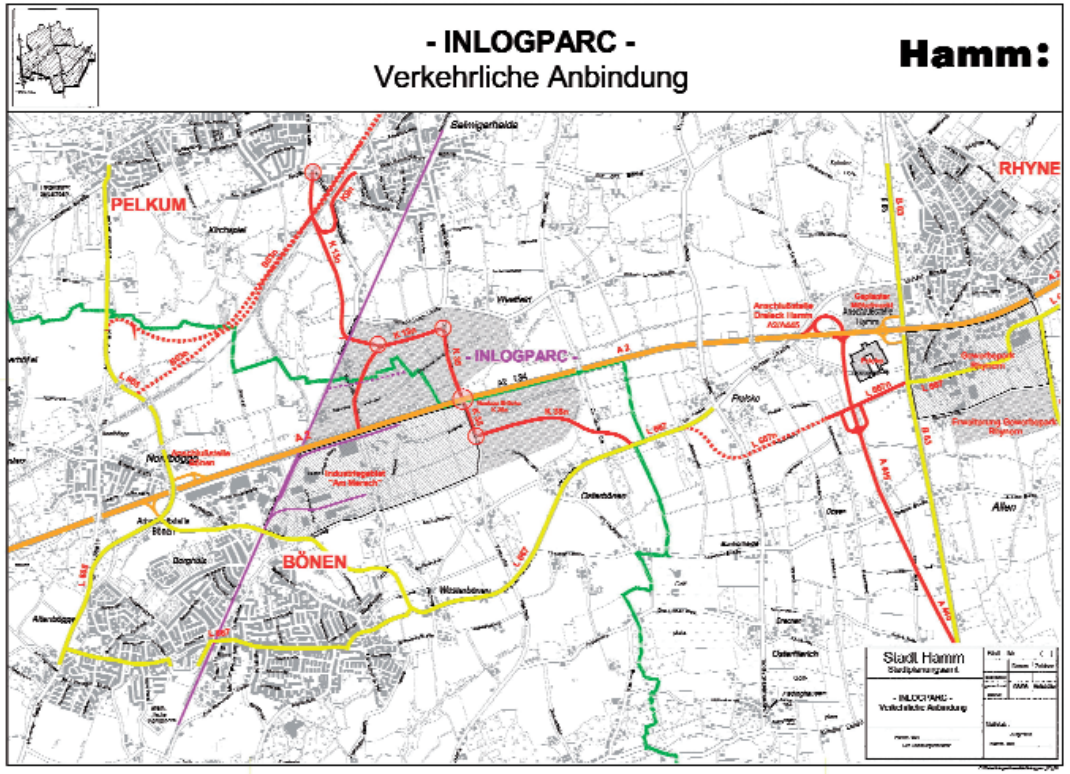
Neue Radwege, Grünstreifen, Parkplätze und Mittelinseln werden das Erscheinungsbild der Kamener Straße grundlegend verbessern. Erste Überlegungen zur Umgestaltung der **Kamener Straße** wurden bereits Ende der 80er Jahre angestellt (s. Prinzipskizze). Zur Zeit wird der Umbau konkret durchgeplant.

Umgestaltung Kamener Straße

Das Gewerbegebiet **INLOGPARC** sichert die Zukunft der Region als moderner Logistikstandort. Auf ca. 135 ha sollen sich vor allem Einrichtungen des Güterverkehrs ansiedeln, die einen günstigen Standort zur Versorgung des östlichen Ruhrgebietes suchen. Bei voller Auslastung werden täglich über 10.000 Fahrzeuge zwischen der A2 und dem Industriegebiet verkehren. Hier gilt es, eine optimale Verkehrsanbindung zu schaffen und die Wohngebiete wirksam vor zusätzlichen Verkehrsbelastungen zu schützen.

Die B 63n, die neue Provinzialstraße (K 13n), der Ausbau der Autobahnbrücke Osterbönener Weg und der südlich anschließende Bau der K 35n sollen für einen störungsfreien Ablauf dieser Verkehre sorgen. Außerdem erhält das Gebiet einen Bahnanschluss für den Güterverkehr.

Ein weiteres wichtiges Ausbauziel für das Pelkumer Verkehrsnetz ist die **Beseitigung der zahlreichen Bahnübergänge**, die insbesondere Lohauserholz und Selmigerheide vom Bezirkszentrum trennen.



Bus und Bahn

Der geplante **Haltepunkt Selmigerheide** hat eine Bedeutung für den gesamten Bezirk. Er wird für Pendler die Fahrt ins Ruhrgebiet um eine halbe Stunde verkürzen. Die Hammer Innenstadt ist mit der Bahn in 5 Minuten zu erreichen. Die Verkehrsprognose ergibt eine tägliche Nutzerzahl von ca. 850 Fahrgästen.
Um auf der Schiene Platz für den neuen Bahnhof zu schaffen, muss die Bahnstrecke Dortmund-Hamm ausgebaut werden – ein Projekt, für das die Stadt Hamm sich seit Jahren engagiert.

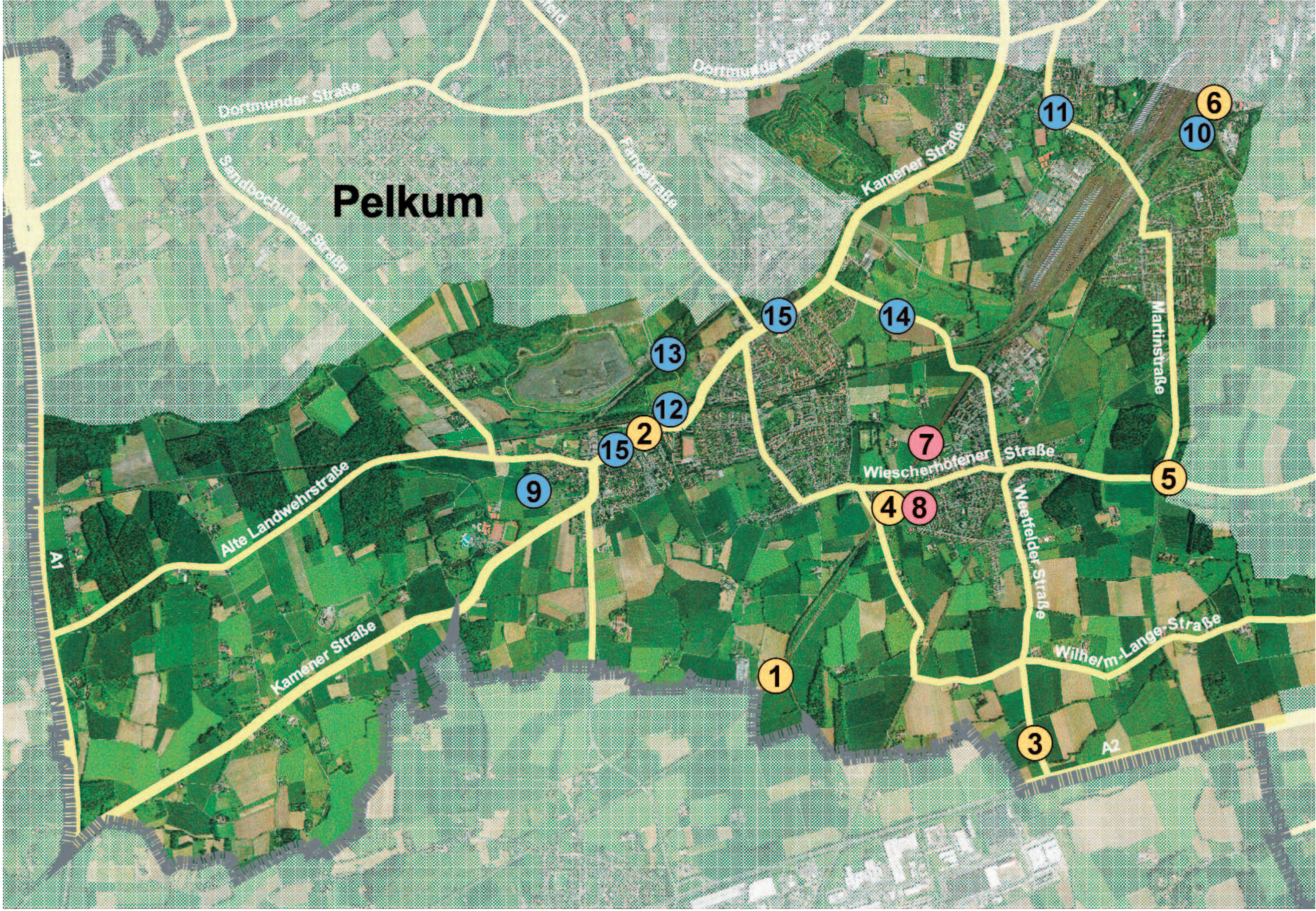
Im Busverkehr ist die direkte Anbindung der Linie 3 an den Hauptbahnhof ab Sommer 2007 vorgesehen. Eine weitere wichtige Maßnahme ist die geplante Verlängerung der Linie 83 von Selmigerheide nach Pelkum (nach Beseitigung der Bahnübergänge).

Rad- und Fußverkehr / Verkehrssicherheit

Mit dem Radverkehrskonzept Pelkum ist 1999 eine Fülle von Maßnahmen beschlossen worden, die das Radeln im Stadtbezirk sicherer und komfortabler machen. Bislang wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:
- Neue Radwege an der Große Werlstraße
- Die Wiescherhöfener Straße wurde verkehrsberuhigt gestaltet
- Der Bahnseitenweg wurde fertig gestellt
- Der Radweg Pelkumer Bach wird voraussichtlich in 2007 gebaut.

Die weiteren Projekte für den Radverkehr in Pelkum sind:
- Ausbau einer autoarmen Radroute in die Innenstadt
- Neue Radwege an der Kamener Straße, der Weetfelder Straße und der Östingstraße
- Wegeverbindung Pelkum – Halden – Schacht Franz – Kanalufer
- Radverbindung zum Selbachpark (Auf dem Brink – Selbachpark).

Lage im Plan	Maßnahmenprogramm Pelkum
	KFZ
1	Bau B 63n
2	Umgestaltung Kamener Straße
3	Anbindung INLOGPARC mit Bau K 13 n (Provinzialstraße) und Bau K 35n (Brücke)
4	Verbindung Pelkum - Selmigerheide: BÜ-Beseitigungen Provinzialstraße und Wiescherhöfener Str. Ausbau Weetfelder Straße (Kamener Straße bis B 63n)
5	Verbindung Pelkum - Berge: Ausbau Hellweg
6	Ausbau Östingstraße
	ÖPNV
-	Führung der Linie 3 zum Hauptbahnhof (2007)
7	Bau eines Haltepunktes in Selmigerheide (Voraussetzung Streckenausbau Dortmund – Hamm)
8	Verlängerung der Linie 83 von Selmigerheide nach Pelkum (nach Neubau K 13n)
	Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit
-	Ausbau einer autoarmen Radroute Pelkum - Innenstadt
9	Radweg „Auf dem Brink" – Selbachpark
10	Radweg Östingstraße
11	Radstreifen Lohauserholzstraße
12	Radweg Pelkumer Bach
13	Radroute Pelkum – Herringen (Kanal) entlang der Halden
14	Radweg Weetfelder Straße
15	Zusätzliche Querungsstellen Kamener Straße



Pelkum
Dortmunder Straße
Dortmunder Straße
Sandbochumer Straße
Fangstraße
Kamener Straße
Martinstraße
Wiescherhöfener Straße
Alte Landwehrstraße
Weetfelder Straße
Wilhelm-Lange-Straße
Kamener Straße
A1
A1
A2
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
15

Herringen

Die für Herringen wichtigste Verkehrsmaßnahme ist der Bau der Kanaltrasse. Sie wird den Durchgangsverkehr auf der Dortmunder Straße / Herringer Weg erheblich reduzieren, Gewerbegebiete im Hafen näher an die Autobahn bringen und somit neue Impulse für die Gesamtentwicklung des Bezirks geben.
Nach deren Fertigstellung wird die Dortmunder Straße umgestaltet und erhält u.a. Baumreihen, Kreisverkehre und komfortable Radwege. Ebenfalls umgestaltet wird die Neufchateaustraße am Herringer Markt.

Für den Radverkehr kann eine wichtige Nord-Südverbindung vom Kanal bis nach Pelkum auf dem ehemaligen Zechengelände „Schacht Franz" und entlang der Haldenlandschaft realisiert werden. Außerdem soll die Verbindung vom Zentrum Herringens zur Isenbecker-Hof-Siedlung und weiter bis zur City über das Gelände „Schacht Franz" verlaufen.

Der Westhafen – Logistikstandort und Verkehrsdrehscheibe

KFZ-Verkehr

Kanaltrasse

Auch der 2. Bauabschnitt (BA) der Kanaltrasse einschließlich der Umgehung Isenbecker Hof ist inzwischen fertig gestellt. Damit konnte der Weg von der Autobahn in die Gewerbegebiete am Hafen bereits deutlich verkürzt werden.
Mit Fertigstellung des 3. BA bis zur Dortmunder Straße (vorauss. 2009) wird der Hafen optimal an die A1 angebunden. Die Fahrtzeit wird sich nahezu halbieren, und der Schwerlastverkehr kann störungsfrei und ohne Belastung der Wohngebiete abgewickelt werden.
Die Entlastungswirkungen der Kanaltrasse in Herringen verdeutlicht die folgende Tabelle.

Kanaltrasse: 1. Bauabschnitt bis MHP (2005)

Streckenabschnitt	Heutige Verkehrsbelastung KFZ / Tag	Prognose 2020 KFZ/Tag	Veränderung
Dortmunder Straße Herringer Markt	18.000	6.000	- 65%
Dortmunder Straße Isenbecker Hof	23.000	12.000	- 50%
Dortmunder Straße Westenheide	16.000	15.000	- 5%
Herringer Weg	15.000	14.000	- 10%
Lünener Straße (West)	4.000	< 1.000	- 75%
Lünener Straße (Ost)	2.000	< 1.000	- 50%
Zum Torksfeld	8.000	4.000	- 50%
Fangstraße (Herringer Markt)	9.000	7.000	- 30%
Holzstraße	3.000	2.000	- 30%

Umgestaltung Dortmunder Straße und Herringer Weg

Da sich das Zentrum Herringens sowohl nördlich als auch südlich der Dortmunder Straße erstreckt, übt die Straße eine starke Trennwirkung aus und stellt ein Entwicklungshemmnis für das Bezirkszentrum dar. Nach Fertigstellung der Kanaltrasse soll dieser Abschnitt der Dortmunder Straße ein neues Gesicht erhalten. Durch eine Umgestaltung sollen die beiden Einkaufsbereiche um den Markt und die Fritz-Husemann-Straße näher zusammenrücken.

Großzügig dimensionierte Rad- und Gehwege sollen die Verkehrssicherheit erhöhen. Durch die Grüngestaltung soll sich die Aufenthaltsqualität verbessern.

In Kürze wird bereits der Knoten Dortmunder Straße / Hafenstraße zu einem Kreisverkehr umgestaltet. In gleicher Weise könnten auch die Knoten Herringer Weg / Dortmunder Straße und Herringer Weg / Kamener Straße umgebaut werden. Durch weitere Kreisverkehre an diesen Stellen und die geplante Umgestaltung im Herringer Zentrum würde der Straßenzug Dortmunder Straße – Herringer Weg einen unverwechselbaren Charakter als Magistrale im Hammer Westen erhalten. Die Kreisverkehre würden außerdem dazu beitragen, Durchgangsverkehre auf die Kanaltrasse zu verlagern.

Busverkehr

Der Nahverkehrsplan (NVP 2005) sieht für die Attraktivierung des Busverkehrs in Herringen folgende Maßnahmen vor:

- Schaffung einer zentralen Haltestelle am Herringer Markt in der Neufchateaustraße
- Führung der Linie 1 über den Hauptbahnhof
- Bessere Erschließung Westherringens durch Beidrichtungsverkehr.

Mit dem geplanten Umbau der Neufchateaustraße sollen alle Buslinien am Herringer Markt gebündelt und Umstiegsvorgänge erleichtert werden.
Aus Herringen fehlte in der Vergangenheit eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof. Bereits im Sommer 2005 wurde am Westausgang des Bahnhofs für die Linie 7/17 eine neue Haltestelle eingerichtet, die von den Fahrgästen sehr gut angenommen wird. Die Linie 1 soll zum Fahrplanwechsel im Sommer 2007 über den Hammer Hauptbahnhof geführt werden. Die baulichen Voraussetzungen (u.a. Verlegung des Reisebussteigs, Ausstiegshaltestelle am Südring) werden derzeit geschaffen.

Zur besseren Erschließung Westherringens (heute: Einrichtungsverkehr) müssen bauliche Voraussetzungen für einen Beidrichtungsverkehr geschaffen werden (z.B. Ausweichstellen).

Rad- und Fußverkehr / Verkehrssicherheit

Mitteldeich-Radweg

Zum Ausbau des Radwegenetzes und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Herringen sind u.a. folgende Maßnahmen geplant:

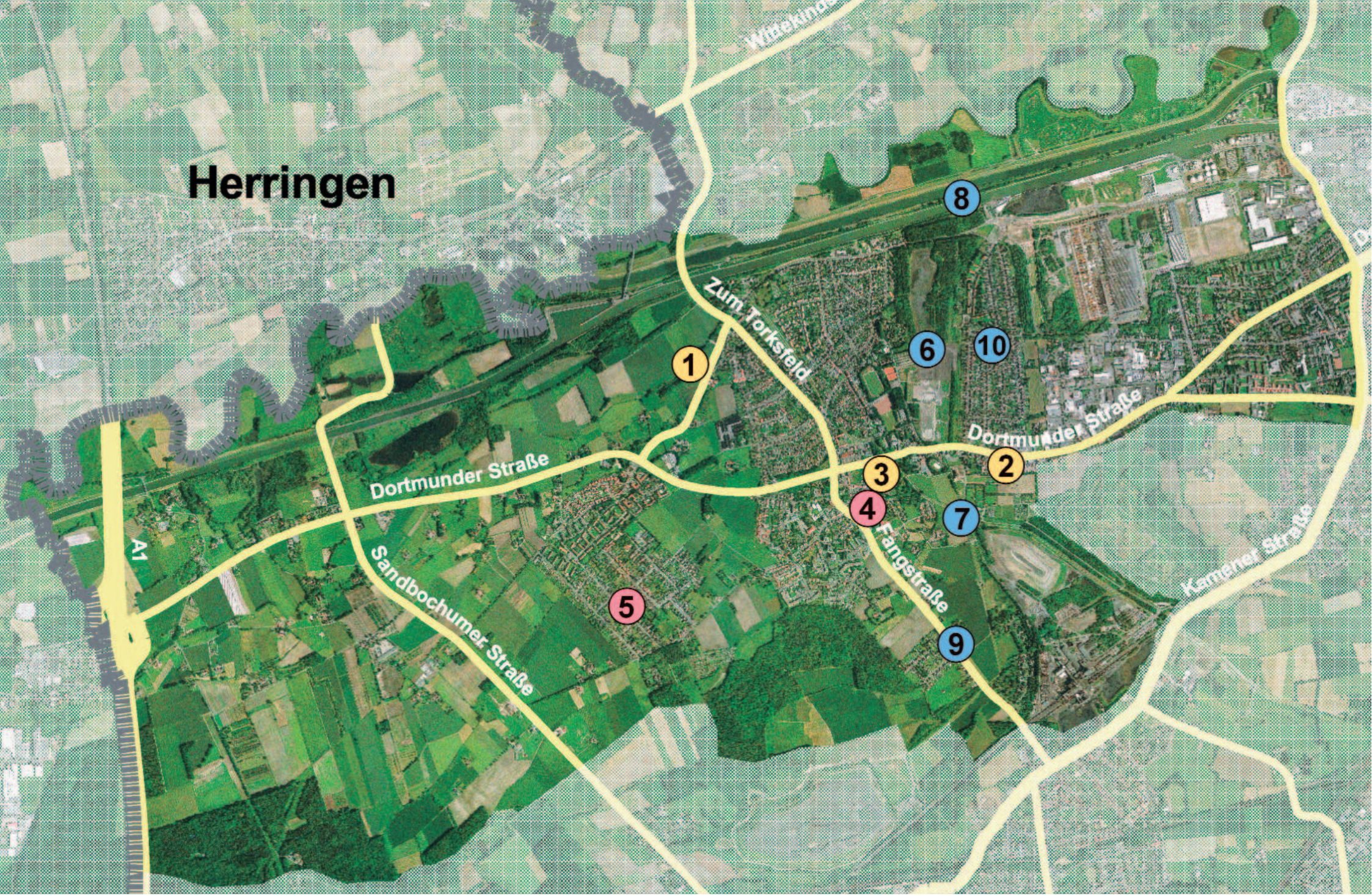
- Ausbau der Radroute in die Innenstadt über „Schacht Franz"
- Ausbau der Radroute Kanal – Schacht Franz – Halde Humpert – Pelkum
- Bau einer Fuß- und Radbrücke über den Kanal in Höhe Yachtclub
- Kinderunfallaktionen in der Isenbecker-Hof-Siedlung
- Markierung von Radstreifen in der Fangstraße

Mit der Nachnutzung des Geländes **„Schacht Franz"** wird es möglich, den Radverkehr zur City abseits von Hauptverkehrsstraßen zu führen. Die Isenbecker-Hof-Siedlung erhält eine sichere Fuß- und Radwegverbindung zum Bezirkszentrum.

Die Öffnung des Bergwerksgeländes ermöglicht aber auch die Schaffung eines durchgängigen **Nord-Süd-Radweges von Pelkum zum Kanal**. Als erstes Teilstück wurde Anfang 2007 der Radweg am Fuß der Halde Humpert fertig gestellt.
Zur Anbindung an den gut ausgebauten Radweg auf dem Mitteldeich ist im Rahmen des Projekts „Hamm ans Wasser" langfristig eine **Fuß- und Radwegebrücke** in Höhe des Yachtclubs vorgesehen.

Bei der „Kinderunfalluntersuchung" im Jahr 2000 wurde die **Isenbecker-Hof-Siedlung** als besonderer Risikobereich identifiziert. Eine Verbesserung der Situation ist inzwischen eingetreten. Dieser positive Trend soll durch regelmäßige Aktionen der Polizei in Zusammenarbeit mit den Bewohnern („Verkehrsberuhigung vor der Haustür") auch langfristig stabilisiert werden.

Lage im Plan	Maßnahmenprogramm Herringen
	KFZ
1	Bau der „Kanaltrasse" (bis 2009)
2	Umgestaltung der Dortmunder Straße im Ortskern Herringen
	Umgestaltung der Knoten am Herringer Weg (Dortmunder Str. und Kamener Str.)
3	Umgestaltung der Neufchateaustraße
	ÖPNV
4	Bau einer zentralen Umsteigehaltestelle am Herringer Markt (Neufchateaustraße)
5	Gegenläufiger Busverkehr in Westherringen
-	Direkte Führung der Linie 1 über den Hauptbahnhof (2007)
	Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit
6	Autoarme Radroute zur City über „Schacht Franz" / Lange Straße
7	Radroute Kanal – Schacht Franz – Halde Humpert – Pelkum
8	Fuß- und Radwegbrücke über Kanal und Lippe in Höhe Yachtclub
9	Markierung von Radstreifen in der Fangstraße
10	Regelmäßige Verkehrssicherheitsaktionen in der Isenbecker-Hof-Siedlung

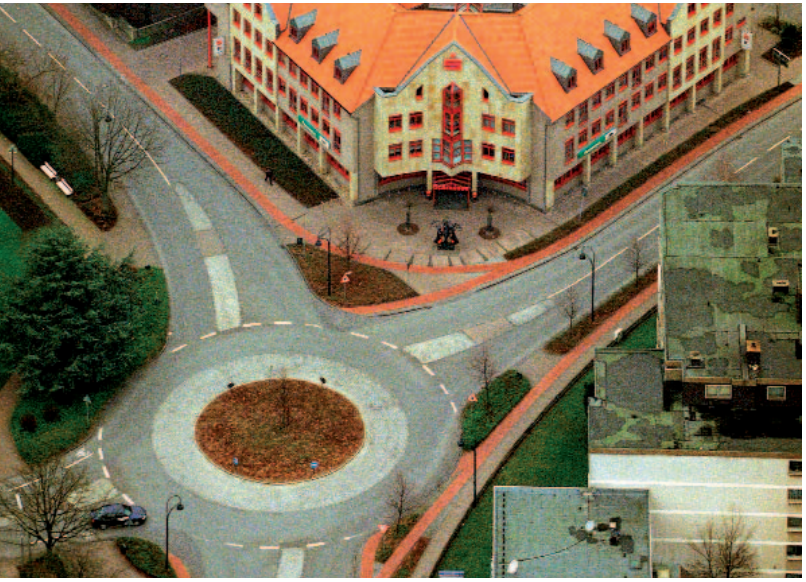

Herringen
Widekindstraße
Zum Torksfeld
Dortmunder Straße
Dortmunder Straße
A1
Sandbochumer Straße
Fangstraße
Kamener Straße
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

Bockum-Hövel

Mit einem Anteil von 20% aller Fahrten und Wege hat Bockum-Hövel für Hamm eine herausragende Verkehrsbedeutung.
Zentrale Aufgaben im KFZ-Verkehr sind die Entlastung des Bockumer Weges und der Hammer Straße durch den Bau der Warendorfer Straße sowie die Verbesserung der Parksituation in den Einkaufszentren von Bockum und Hövel.

Hauptziel im ÖPNV ist die Modernisierung und Anbindung des Bahnhofs.

Das Radverkehrsnetz in Bockum-Hövel ist weitgehend ausgebaut, im nördlichen Teil des Stadtbezirkes fehlt aber eine sichere Ost-West-Verbindung (Horster Straße).
Außerdem müssen die Chancen für den regionalen Tourismus genutzt werden, die sich durch die Nähe zum Münsterland (insb. „100-Schlösser-Route") ergeben.



Kreisverkehr Hövel

Aus der Kinderunfalluntersuchung ergeben sich Erfordernisse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere in den Wohngebieten Hövels und des Hammer Nordens.

KFZ-Verkehr

In Bockum-Hövel sollen insbesondere die Hammer Straße, der Bockumer Weg und der Nordenstiftsweg entlastet werden.
Eine erste Entlastungswirkung hat bereits der Bau der L 518 (Nordlipperandstraße) gebracht. Eine weitere, noch größere Entlastung wird durch die Warendorfer Straße erwartet.
Sie ist daher das wichtigste Verkehrsprojekt im Stadtbezirk.
Daher ist der Bau der Warendorfer Straße das wichtigste Verkehrsprojekt im Stadtbezirk.
Im Folgenden wird die Entlastungswirkung der Warendorfer Straße an ausgewählten Straßenzügen dargestellt:

Straße	Bestand	Prognose 2020	Veränderung
Ermelinghofstraße	2.000	> 1.000	- 50%
Römerstraße	17.000	12.000	- 30%
Bockumer Weg	13.000	5.000	- 60%
Eichstedtstraße	4.500	5.500	+ 20%
Killwinkler Straße	1.400	800	- 40%

Eine geringe Mehrbelastung ist für die **Eichstedtstraße** zu erwarten. Dies ist aufgrund ihrer zentralen Zubringerfunktion für das Bezirkszentrum unvermeidlich.

Zur Verbesserung der Parksituation in den beiden Zentren Bockum und Hövel sollen entsprechende **Parkraumkonzepte** erstellt werden. Zu untersuchen sind die

- Auslastung der öffentlich zugänglichen Parkplätze
- Herkunft der Nutzer
- Mögliche Bewirtschaftung (Parkscheibe) besonders hoch belasteter Plätze zur Erreichung einer besseren Verteilung des Parksuchverkehrs
- Verbesserte Wegweisung zu den Parkplätzen
- Erfordernis von Bewohnerparkregelungen
- Mögliche Einbeziehung privater Stellplatzanlagen (Kundenparkplätze).

Radverkehr / Verkehrssicherheit

An der Horster Straße sollen Radwege gebaut bzw. abmarkiert werden.
Um die Verbindung zu den touristischen Radrouten des Münsterlandes zu verbessern, soll eine **Anschlussstrecke vom Bezirkszentrum zur „100-Schlösser-Route"** ausgeschildert werden. Zusätzlich soll die **„Panorama-Route"**, die alle wichtigen Hammer Sehenswürdigkeiten verbindet, durch eine Erneuerung der Beschilderung und verstärkte Werbung aufgewertet werden.

Das im Rahmen der **Kinderunfalluntersuchung** für den Bezirk erarbeitete Maßnahmenkonzept soll weiterentwickelt werden. So soll für das Schulzentrum Bockum in enger Kooperation mit den Schulen und Elternvertretungen ein **Schulwegkonzept** erstellt werden.

Haus Ermelinghoff

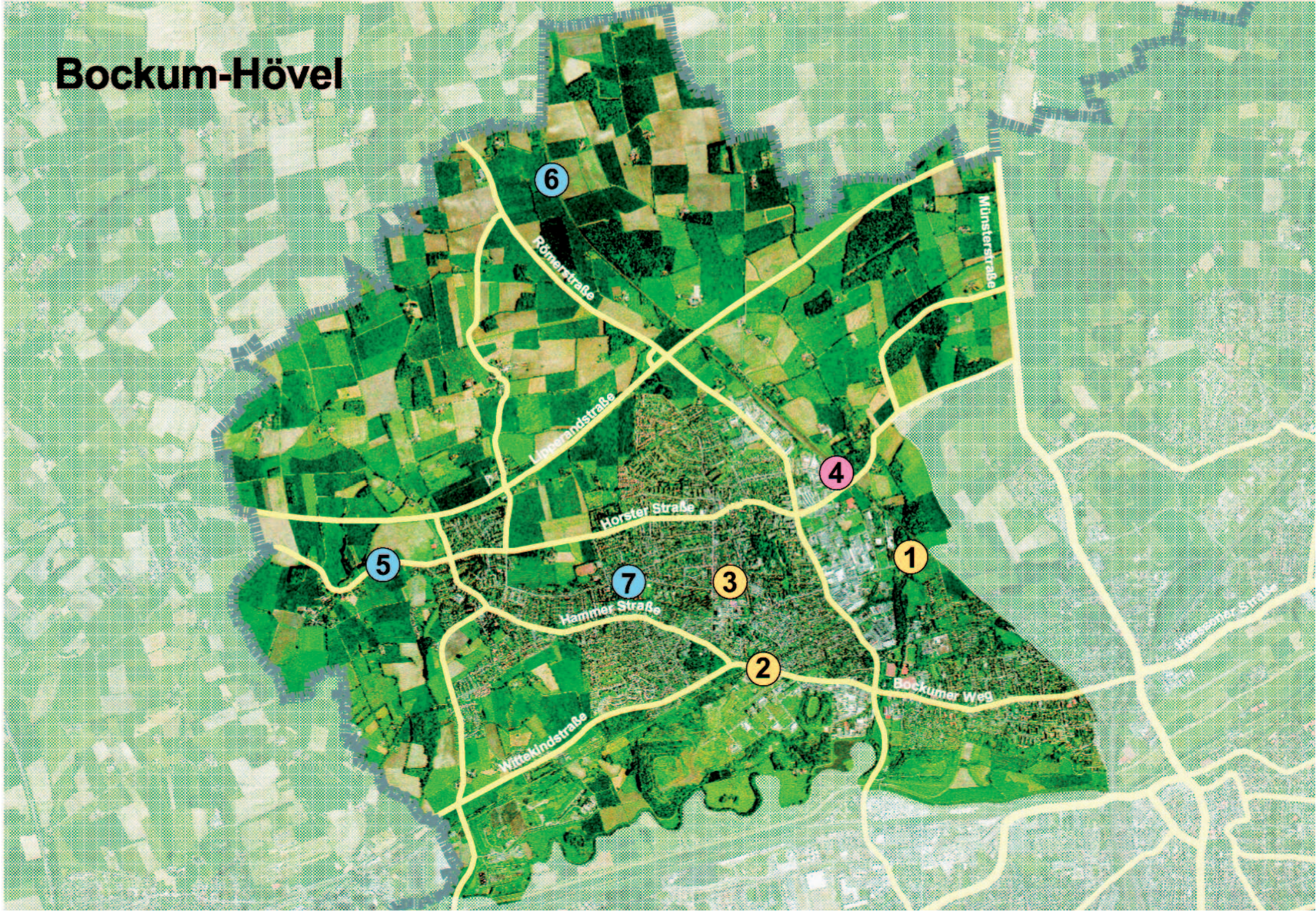
Bus & Bahn

Die **Umgestaltung des Höveler Bahnhofs** mit Buswendeschleife, P&R-Anlage und Fahrradabstellplätzen soll voraussichtlich in 2008 erfolgen.

Zur Schaffung von **direkten Busverbindungen** (umstiegsfrei) über die City hinaus wird mit den Verkehrsunternehmen die Verknüpfung von Buslinien geprüft.

ehem. Zeche Radbod

Lage im Plan	Maßnahmenprogramm Bockum-Hövel
	KFZ
1	Bau der Warendorfer Straße
2	Hammer Straße / Bockumer Weg: Entlastung durch Warendorfer Straße, Ausbau der „Grünen Welle“
3	Parkraumkonzept für das Zentrum Hövel
	Bus & Bahn
4	Bahnhof Bockum-Hövel (2008): Ausbau Parkplatz, Fahrradparkplatz
-	Schaffung von Direktverbindungen in den Hammer Süden und Osten durch Verknüpfung von Buslinien
	Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit
5	Anlage von Radwegen / Radstreifen an der Horster Straße
6	Ausschilderung einer Anschlussstrecke zur „100-Schlösser-Route“
7	Erarbeitung eines Schulweg-Konzepts für das Schulzentrum Bockum


Bockum-Hövel
6
Römerstraße
Münsterstraße
Lippeandstraße
4
Horster Straße
1
5
7
3
Hammer Straße
Hermannstraße
2
Bockumer Weg
Wittekindstraße

Heessen

Die Entlastung von Münsterstraße, Heessener Straße und Bockumer Weg gehört auch gesamtstädtisch zu den wichtigsten Verkehrsaufgaben und soll mit dem Bau der Warendorfer Straße und einer Spange von der Münsterstraße zur Heessener Straße erreicht werden.
Weiterhin sollen u.a. die Parksituation um die Barbaraklinik sowie die „Schleichverkehre" auf dem Dennehauptweg und im Landwehrwinkel näher betrachtet werden.

Für Bus und Bahn stehen in Heessen die Modernisierung des Bahnhofs sowie die Schaffung einer Busverbindung zum Kurpark / MAXIMARE auf dem Programm.

Beim Radverkehr und der Verkehrssicherheit ist die wichtigste Aufgabe die Schaffung autoarmer Alternativrouten zu den stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen (u.a. Heessener Straße, „Bergarbeitersiedlungsstraße").

Im Bereich um die **Barabaraklinik** und im Heessener Dorf herrscht ein erhöhter Parkdruck. Hier soll in 2007 durch ein **Parkraumkonzept** mit gezielten Maßnahmen (z.B. Parkscheibe, Bewohnerparken) Abhilfe geschaffen werden.

Ein weiteres wichtiges Verkehrsthema in Heessen sind die **Schleichverkehre**, insbesondere auf dem Dennehauptweg und der Straße **Im Landwehrwinkel**.

Im Landwehrwinkel wurden bereits 1997 entsprechende Sofortmaßnahmen umgesetzt. Eine Reduzierung des LKW-Verkehrs durch den inzwischen erfolgten Ausbau des Frielicker Weges ist ebenfalls festzustellen.

Weitere Maßnahmen (z.B. Abbiegeverbote und Gewichtsbeschränkungen für LKW) sollen bei Bedarf nach Fertigstellung der Dasbecker Brücke erfolgen.

Am **Dennehauptweg** muss die Verkehrssicherheit erhöht werden. Erreicht werden soll dies durch Reduzierung des Schleichverkehrs und der Fahrgeschwindigkeit und durch Maßnahmen für Radler und Fußgänger.

Kreisverkehr Heessener Straße / Sachsenring

KFZ-Verkehr

Die wichtigsten Entlastungswirkungen in Heessen durch die Neubauprojekte „Warendorfer Straße" und die geplante Verbindung von der Münsterstraße zur Heessener Straße werden nachfolgend dargestellt.

Es wird deutlich, dass sich in allen Bereichen Heessens durch die Neubaumaßnahmen die Belastungen der Hauptverkehrsstraßen erheblich vermindern.

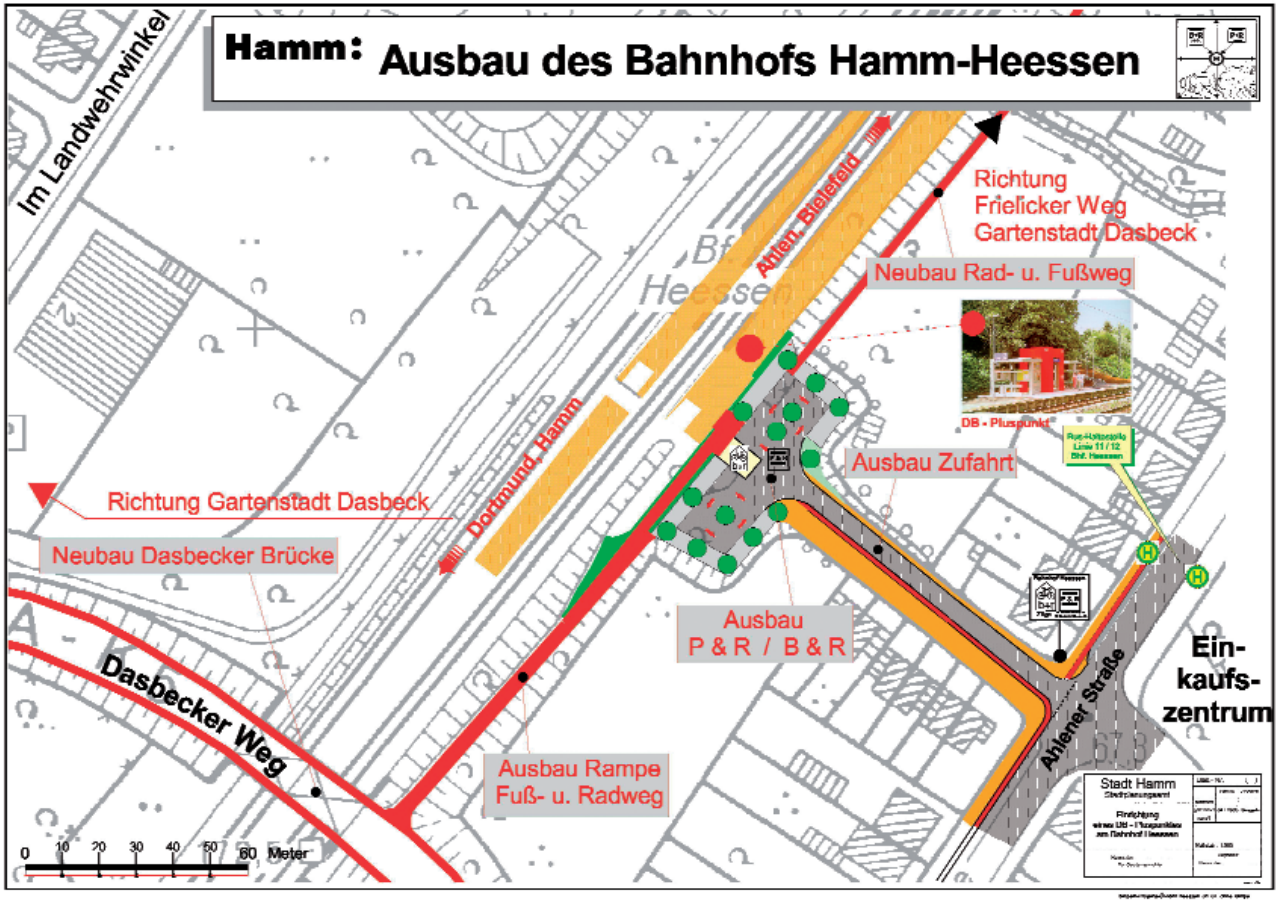
Der Zuwachs auf der Dasbecker Brücke resultiert aus der neuen Direktverbindung nach Bockum-Hövel (Warendorfer Straße).

Straße	Verkehrsbelastung Bestand (KFZ / Tag)	Prognose 2020 (KFZ / Tag)	Be- und Entlastungen
Bockumer Weg	13.000	5.000	- 60%
Münsterstraße (Karlsplatz)	30.000	21.000	- 30%
Ahlener Straße	10.000	9.000	- 10%
Amtsstraße	3.000	3.000	–
Dolberger Straße	9.000	8.000	- 10%
Heessener Straße (Mattenbecke)	18.000	5.000	- 70%
„Bergarbeitersiedlungsstraße"	6.000	6.000	–
Dasbecker Brücke	10.000	14.000	+ 40%

Bus und Bahn

Die wichtigsten Nahverkehrsprojekte für Heessen sind
- die Modernisierung des Bahnhofs (voraussichtlich 2009)
- die Schaffung einer direkten Busverbindung zum Kurpark / MAXIMARE mit der Linie 353
- die Führung der Regionalbuslinie R 37 über das Heessener Dorf.

Am Bahnhof Heessen sollen u.a. die Zufahrt und die Parkflächen erneuert werden. Neue Rad- und Fußwege werden zur Dasbecker Brücke und zum Frielicker Weg gebaut.
Die Verbesserungen im Heessener Busnetz hängen von der Mitwirkungsbereitschaft der regionalen Busunternehmen ab.



Rad- und Fußverkehr / Verkehrssicherheit

Mit dem Bau des „2-Schlösser-Weges", der Sanierung der Radwege an der Heessener Straße und der Umgestaltung der nördlichen Münsterstraße wurden bereits wesentliche Projekte aus dem „Radverkehrskonzept Heessen" umgesetzt.

Die wichtigsten Zukunftsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (insb. für Radler) in Heessen sind:

- der Ausbau einer **Rad-Alternativroute zur Heessener Straße**
- die Sicherung des Radverkehrs entlang der **„Bergarbeitersiedlungsstraße"**
- Sicherungsmaßnahmen für Radler und Fußgänger am **Dennehauptweg**

Für die Heessener Straße soll durch den Ausbau des „Bahnseitenweges" eine sichere Alternativroute geschaffen werden. Der Weg läuft parallel zur Bahnlinie Hamm-Ahlen.

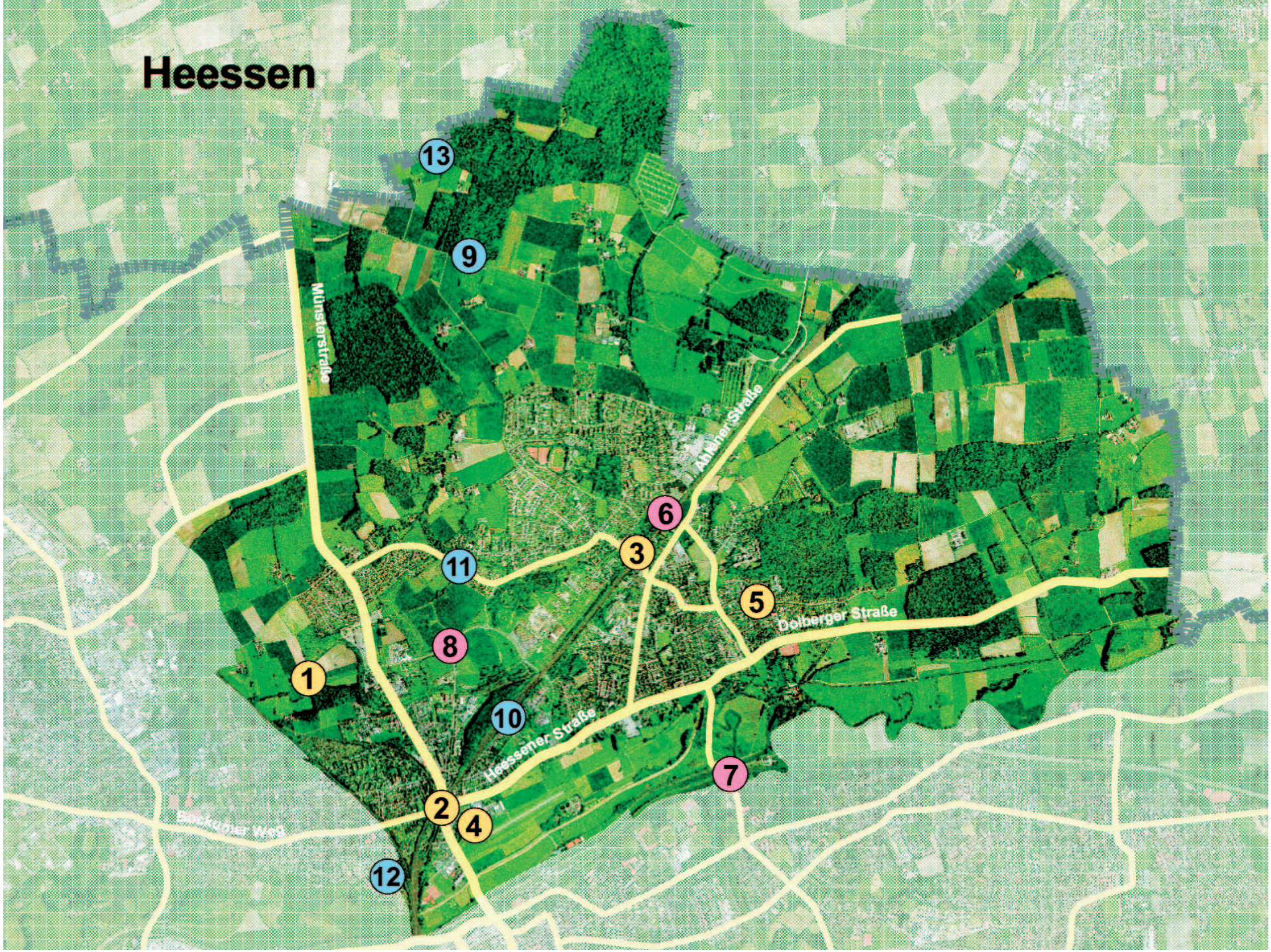
An der „Bergarbeitersiedlungsstraße" soll die Markierung von Radstreifen „Am Hämmschen" für größere Sicherheit sorgen. Des Weiteren soll durch den Ausbau des Weges durch die Grünanlage „Vogelsang" eine sichere Alternativroute entstehen.

Am Dennehauptweg soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden. Außerdem soll abschnittsweise ein Rad- und Gehweg entstehen.

Die Reduzierung der Kinderunfälle im Bereich der Amts- und Vogelstraße wurde durch die inzwischen weitgehend umgesetzten Maßnahmen des Kinderunfallberichtes erreicht.

Für die weiteren **Unfallschwerpunkte im Bezirk** (insb. Münsterstraße und Heessener Straße) sollen ebenfalls Sicherheitspakete entwickelt werden.

Lage im Plan	Maßnahmenprogramm Heessen
	KFZ
1	Bau der Warendorfer Straße
2	Umgestaltung Knoten Heessener Straße / Münsterstraße / Bockumer Weg nach Bau der Umgehungsstraße
3	Neubau der Dasbecker Brücke (2007)
4	Bau Verbindung Heessener Straße - Münsterstraße
5	Parkraumkonzept Heessener Dorf (2007)
	Bus & Bahn
6	Bahnhof Heessen (voraussichtlich 2009): Ausbau Parkplatz und Zufahrt
7	Direktverbindung „Bad Hamm" durch neuen Linienweg Linie 353 über die Fährstraße
8	Heessen-West: Einrichtung einer Buslinie nach Fertigstellung des Baugebietes
-	Führung der Regionallinie R 37 über das Heessener Dorf, Heessener Markt
	Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit
9	Radweg und Geschwindigkeitsbegrenzung Dennehauptweg
10	Ausbau „Bahnseitenweg" als Alternativroute zur Heessener Straße
11	Radwege „Bergarbeitersiedlungsstraße" Markierung von Radstreifen „Am Hämmschen" Ausbau des Weges durch die Grünanlage Vogelsang
12	Nordenstiftsweg: Bau / Markierung von Radwegen
13	Ausschilderung einer Anschlussstrecke zur „100-Schlösser-Route"


Heessen
13
9
Münsterstraße
Ahlener Straße
6
3
11
5
Dolberger Straße
8
1
10
Heessener Straße
7
2
4
Beckumer Weg
12

Aktionsprogramm „Verkehrssicherheit"

Die **Entwicklung der Unfallzahlen** in Hamm in den Jahren 1998 bis 2006 zeigt, dass die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit ca. 5.500 pro Jahr in etwa gleich geblieben ist.
Die Anzahl der Verunglückten pro 100.000 Einwohner hat sich zwischen 1998 und 2004 nahezu halbiert. Während Hamm 1998 noch deutlich über dem Landesdurchschnitt lag, hatten sich die Zahlen inzwischen angenähert.

Bei der Risikogruppe der „Jungen Erwachsenen" (18 bis 25 Jahre) hat in Hamm die Zahl der Verunglückten seit 1998 abgenommen und in 2004 mit 146 den bislang niedrigsten Stand erreicht.

Die Analyse der räumlichen Verteilung der Verkehrsunfälle zeigt, dass auch die Zahl der „Unfallhäufigkeitsstrecken" abgenommen hat. Es ist festzustellen, dass vornehmlich die Hauptverkehrsstraßen mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen weiterhin Unfallhäufigkeitsstrecken sind.

Die Zahl der **Kinderunfälle** war ab Mitte der 90er Jahre besorgniserregend angestiegen. Die Stadt belegte einen der schlechtesten Plätze in der landesweiten Statistik. Polizei und Stadt haben dieses Problem aufgegriffen und Ursachen und mögliche Gegenmaßnahmen im Rahmen einer von der „Stiftung Kriminalprävention" (Münster) finanzierten Studie verkehrswissenschaftlich untersucht.

Verkehrswissenschaftler und Umweltpsychologen der Bochumer Ruhr-Universität legten im Sommer 2002 ein Handlungskonzept zur Reduzierung der Kinderunfälle vor, das seither kontinuierlich umgesetzt wird. Bis einschließlich 2007 werden das Kinderunfallgeschehen und die Umsetzung der Gegenmaßnahmen von den Gutachtern in einer Wirkungsanalyse begleitet.

Die aus der Untersuchung resultierenden Aktivitäten von Stadt und Polizei schlagen sich bereits in der Kinderunfallstatistik der letzten Jahre nieder.

Die positive Entwicklung lässt sich auch im regionalen Vergleich ablesen. Von 1999 bis 2005 verringerte sich die Zahl der Kinderunfälle in Hamm um 30%. Im Landestrend NRW sank die Unfallzahl im gleichen Zeitraum nur um ca. 20%.

1999 schlossen sich die Stadt Hamm, die Polizei und 15 weitere Organisationen in der **„Verkehrssicherheitsinitiative Hamm"** (VSI) zusammen. Durch die Aktivitäten der VSI hat sich das Sicherheitsbewusstsein der Verkehrsteilnehmer erhöht. Das bürgerschaftliche Engagement für sichere Straßen hat deutlich zugenommen.

Zu den Schwerpunktthemen der VSI gehört die Begleitung der Kinderunfalluntersuchung. Die Partner der VSI gestalten zudem über 20 Veranstaltungen im Jahr. Durch diese Präsenz gehört die Verkehrsicherheit inzwischen zu den lokalpolitischen Top-Themen.

Regelmäßige Aktivitäten von Stadt, Polizei und VSI im Bereich der **Öffentlichkeitsarbeit** sind u.a.:

- Die Organisation von Verkehrssicherheitstagen, u.a. die „Verkehrssicherheitswochen“ im Allee-Center (größte Verkehrssicherheitsveranstaltung in NRW)
- Die technische Überprüfung von Fahrrädern an weiterführenden Schulen („Hammer Fahrrad-TÜF“)
- Offene Tempo-Messungen vor den Schulen zum Schuljahrsbeginn
- Unterstützung der Selbsthilfe-Aktionen „Verkehrsberuhigung vor der Haustür“
- Aktuelle Infos zur Verkehrssicherheit im Internet **(www.hamm.de/verkehr)**
- Informationsmedien (u.a. jährlicher „Veranstaltungskalender Verkehr“, Ausstellungen zum Thema „Mobilität“ sowie Video „Mobil in Hamm“)
- jährliche Durchführung des „Fahrradaktionstages“. In 2006 als „Sattel-Fest“ mit einer autofreien Strecke zwischen Hamm und Soest
- in 2006 Beitritt zur „Europäischen Charta für Verkehrssicherheit“.

Im Rahmen der Kinderunfalluntersuchung wurden auch die **Verkehrserziehungsmaßnahmen an den Hammer Schulen** erheblich ausgeweitet. Zudem werden die Kindergärten aktiv in die Verkehrserziehung einbezogen.

Weniger als 10% der Verkehrserziehungsmaßnahmen fanden bislang an weiterführenden Schulen statt, obwohl bei dieser Altersgruppe das höchste Risikopotenzial liegt. Um dem landesweiten Problem der fehlenden Verankerung der Verkehrserziehung in den Lehrplänen der Sekundarstufen I und II zu begegnen, wurden erstmals in 2004 an allen Hammer Haupt- und Realschulen Verkehrserziehungskonzepte, die als freiwillige Selbstverpflichtung in den Unterricht integriert werden sollen, erarbeitet.

Zwei besondere Aktionen sind im Bereich der Verkehrserziehung zu nennen:

- Mit der **„Schulweg-CD“** wurde ein Instrument zur interaktiven Erstellung aktueller Schulwege-Pläne für die Grundschulen entwickelt. Die CD enthält umfangreiche Unterrichtsmaterialien wie beispielsweise Pläne der Schulumfelder, Anleitungen zur Durchführung von Schulweganalysen, Arbeitsblätter für den Verkehrsunterricht und Hinweise zur Radfahrprüfung.

- Um eine kontinuierliche Verkehrserziehung vom Kindergarten bis zur 8. Klasse sicherzustellen, wurde von der Hammer Polizei das **„K.i.d.S.-Projekt“ (Kinder in der Stadt)** initiiert. Im Laufe mehrerer Jahre werden vier Module aus der Verkehrserziehung absolviert und in einem „Führerschein“ dokumentiert und bestätigt.

Der „Polifant“ – Maskottchen des K.i.d.s-Projektes der Hammer Polizei

Baumaßnahmen, Markierungen und verkehrslenkende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit:

- An allen ausgewiesenen „Risikobereichen“ der Kinderunfalluntersuchung wurden systematisch Bau- und Markierungsmaßnahmen durchgeführt
- Zur Schulwegsicherung wurden an vielen schulnahen Kreuzungen Sichthindernisse beseitigt und Ampelschaltungen nachgebessert
- Nach und nach werden alle Tempo 30 Zonen mit Fahrbahnmarkierungen versehen
- An stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen wurden zusätzliche Querungshilfen eingerichtet.

Die **Verkehrsüberwachung** wurde als Folge der Kinderunfalluntersuchung deutlich ausgeweitet. Die Zahl der Geschwindigkeits-, Parkraum- und Gurtkontrollen speziell in den „Risikobereichen“ hat sich seit dem Jahr 2001 verdreifacht. Als neuer Schwerpunkt wurde in 2006 das Verkehrsverhalten der Radler durch mobile Fahrrad-Streifen kontrolliert.

Die positive Unfallentwicklung der letzten Jahre ist ein Anzeichen dafür, dass die Verkehrssicherheitsarbeit von Stadt, Polizei und Interessensverbänden zu einer konkreten Verbesserung der Sicherheit auf den Hammer Straßen beiträgt.
Künftig wird es darauf ankommen, den Umfang der Aktivitäten aufrecht zu erhalten, noch mehr bürgerschaftliches Engagement zu ermöglichen und die vorhandenen Ressourcen effizient und problemorientiert einzusetzen.

Konkrete Ansätze für die künftige Verkehrssicherheitsarbeit der Stadt und ihrer Partner definiert die aktuelle Beitrittserklärung zur **„Europäischen Verkehrssicherheitscharta“**.
Hier werden u.a. folgende Handlungsfelder definiert:

Aktionsprogramm „Verkehrssicherheit“

Mitmach- und Selbsthilfeangebote

Maßnahmen	Akteure
Fortführung der Aktionen „Verkehrsberuhigung vor der Haustür“	Polizei
Durchführung von mindestens zwei zentralen Verkehrssicherheitsveranstaltungen pro Jahr	Stadt Hamm VSI
Regelmäßiges Angebot von Informationsveranstaltungen und Verkehrssicherheitstrainings	Verkehrswacht DEKRA Weitere Partner aus der VSI

Verkehrserziehung

Jährlicher „Fahrrad-TÜF“ an Hammer Schulen	Polizei Schulen (Sek. I)
Verbindliche Aufnahme des Verkehrsunterrichts an allen Schulen der Sekundarstufen I und II	Verkehrssicherheitsberater Schulen Stadt Hamm
Jährliche Schulanfangsaktionen	Polizei Verkehrswacht Stadt Hamm

Bauprogramme

Fortführung des Bauprogramms „Kinderunfälle“	Stadt Hamm
Aufstellung eines Bauprogramms für die Hauptunfallstrecken	Stadt Hamm
Markierungsprogramme: · Tempo-30-Zonen · Parken in Problembereichen	Stadt Hamm

Verkehrsüberwachung:

Aufrechterhaltung des hohen Niveaus der Geschwindigkeitsüberwachung	Polizei Stadt Hamm
Regelmäßige Schwerpunktmaßnahmen der Parkraumüberwachung, z.B.: · Radwege · Schulwege · Kinderunfallbereiche	Polizei Stadt Hamm
Einsatz weiterer Überwachungsgeräte („Starenkästen“; Rotlicht-Kameras)	Stadt Hamm

Aktionsprogramm „Logistik“

Durch die EU-Osterweiterung sind die Stadt Hamm und das östliche Ruhrgebiet in das Zentrum des neuen Europa gerückt. Zudem leben im Umkreis von 100 km ca. 18 Mio. potenzielle Kunden. Es überrascht daher nicht, dass sich Hamm zu einem Zentrum der Logistikbranche und insbesondere des regionalen Lebensmittelhandels entwickelt hat.

In Hamm sind zur Zeit mehr als 30 Firmen aus der Logistik- und Speditionsbranche ansässig. Bei diesen meist mittelständisch geprägten Unternehmen reicht die Bandbreite von der klassischen Spedition über hochspezialisierte Logistik für Frischeprodukte bis hin zu weltweit agierenden Verteilzentren für Landmaschinen.
Darüber hinaus konnten Industrieunternehmen angesiedelt werden, für die Logistik eine hohe Relevanz bei der Standortentscheidung hat.

Wesentliche strategische Bausteine, um den Logistikstandort Hamm weiterzuentwickeln, sind neben der Bereitstellung von adäquaten Flächen der Ausbau und die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur mit guten Anbindungsqualitäten an die internationalen Verkehrswege.
Die zentrale Lage Hamms wird insbesondere durch das inzwischen hervorragend ausgebaute **Straßennetz** unterstrichen. Hier kreuzen sich zwei europäische Hauptverkehrsachsen, die Autobahnen A1 und A2.
Das Fernstraßennetz wird durch die Autobahn A44 von Dortmund nach Kassel ergänzt. Der geplante Ausbau der A445 wird die Straßenanbindung weiter optimieren.

Das sternförmig auf Hamm zulaufende **Schienennetz** der DB erschließt weite Teile des Umlandes und bietet direkte, leistungsfähige Verbindungen zu allen wichtigen Wirtschaftsräumen Deutschlands und Mitteleuropas.

Rangierbahnhof Hamm

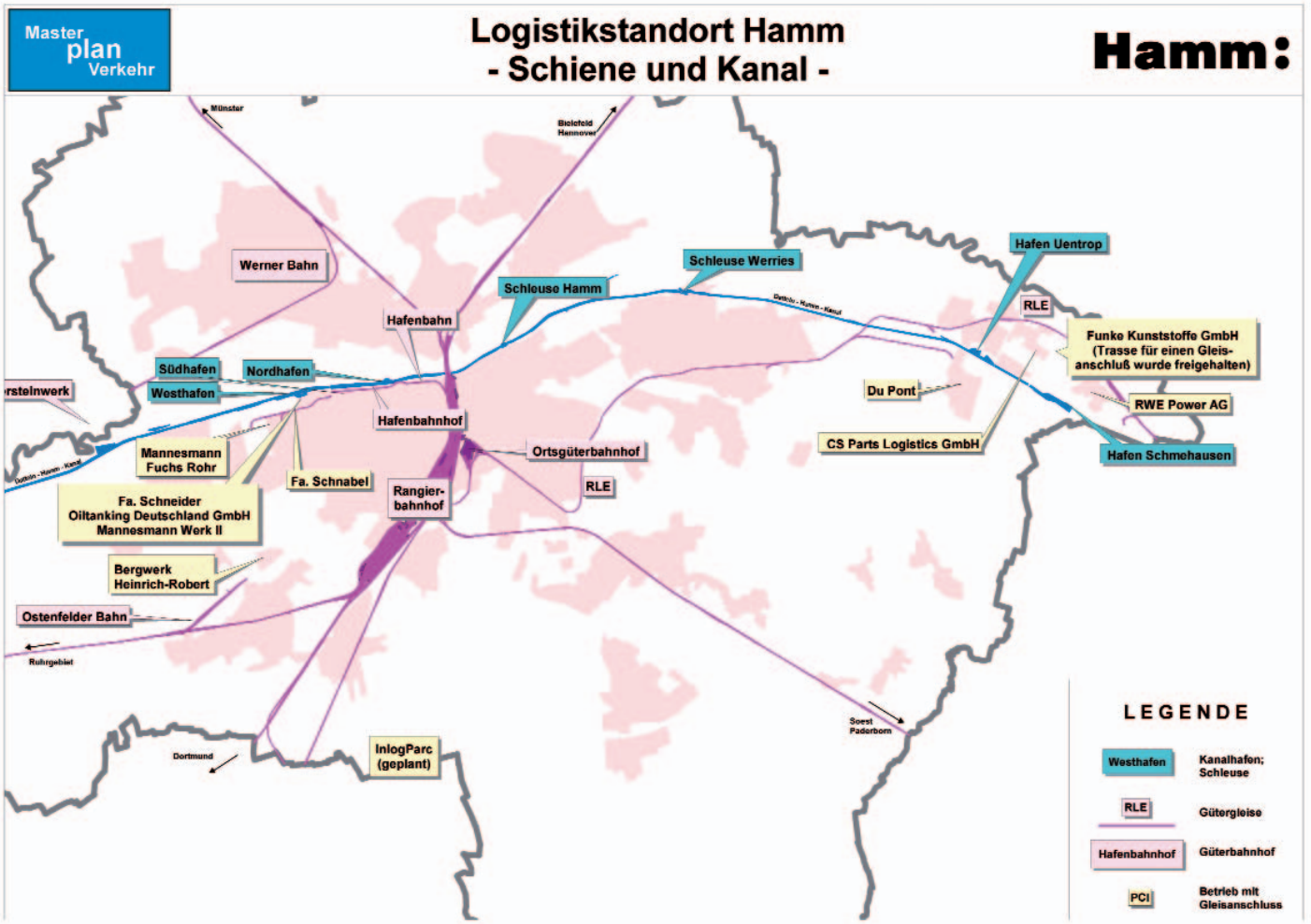
Der **Hafen Hamm** ist der zweitgrößte deutsche Kanalhafen mit ca. 1,5 Mio. t Schiffsgüterumschlag und ca. 0,5 Mio. t Bahngüterverkehr.
Bis zum Jahr 2010 soll der Kanal bis zur Brücke an der Münsterstraße ausgebaut sein. Dann können Großmotorgüterschiffe diesen Abschnitt in beiden Richtungen befahren.

Hafen Hamm

Der nachfolgende Plan stellt die Infrastruktureinrichtungen von Schiene und Kanal dar. Ebenfalls verzeichnet sind die wichtigsten Hammer Betriebe mit Gleisanschluss.

Täglich befahren ca. 30.000 LKW das Straßennetz der Stadt. Die intelligente Lenkung des Straßengüterverkehrs ist daher eine der größten Herausforderungen für die künftige Hammer Verkehrspolitik.

Um die LKW auf den kürzesten und umweltverträglichsten Routen zu den Gewerbegebieten zu leiten, hat die Stadt 1996 ein „Integriertes Stadtleitsystem“ für den LKW-, PKW- und Radverkehr aufgebaut.



Schleuse Hamm

In 2001 hat Hamm als erste deutsche Kommune einen **„LKW-Routenplan“** mit vielen zusätzlichen Serviceangeboten ins Internet gestellt.

Für den Masterplan Verkehr wurden Anforderungen für die **Weiterentwicklung des Logistikstandortes Hamm** gemeinsam mit Experten aus der Transportwirtschaft entwickelt. Im Folgenden werden die wichtigsten Verkehrsmaßnahmen tabellarisch zusammengefasst.

Aktionsprogramm „Logistik“ – Verkehrsmaßnahmen

Realisierung aller **Straßenneubauprojekte** des „Masterplan Verkehr“ (insb. „Kanaltrasse“, B 63n, A445)

Ausbau des kombinierten Ladungsverkehrs (z.B. durch Stückgut- oder KLV-Terminal im Rangierbahnhof)

Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals bis zum Hafen Uentrop

Aufbau einer **internen Wegweisung für alle großen Gewerbegebiete**

Aufbau eines Hammer **LKW-Routenfinders im Internet**

Erarbeitung von **Mobilitätskonzepten für die Beschäftigten in den GE-Gebieten**
Rhynern, Uentrop und INLOGPARC (in Zusammenarbeit mit den Betrieben)

Reaktivierung der Brachflächen im **Rangierbahnhof** für den zur Zeit wieder wachsenden Schienengüterverkehr

Verkehr und Umwelt

In der aktuellen Umweltdiskussion spielen die negativen Auswirkungen des Verkehrs eine zentrale Rolle. Für die Stadt Hamm besteht hier eine besonders große Sensibilität, da die hervorragende Lebensqualität der „Großstadt im Grünen" ein wichtiger Standortfaktor ist. Selbstverständlich beschäftigt sich auch der Masterplan Verkehr mit diesem Thema. Untersucht wurden die Luftschadstoffe und der Verkehrslärm.

Kurpark

Lippeauen

Luftschadstoffe

Für den KFZ-Verkehr sind vor allem relevant:
· Feinstaub (PM10)
· Stickstoffdioxid (NO_2)

Für Hamm wurden folgende Straßenabschnitte innerhalb der bebauten Ortslage mit einer Verkehrsbelastung über 20.000 KFZ und 1.000 LKW / Tag auf eine mögliche Überschreitung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffoxid untersucht.
· Münsterstraße
· Dortmunder Straße
· Werler Straße
· Alleestraße
· Wilhelmstraße.

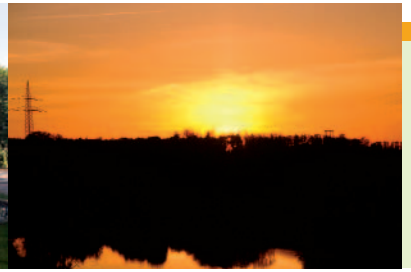
Die Straßen wurden zunächst einem so genannten „Grobscreening" unterzogen.
Für einige Straßenabschnitte wurden auch vertiefte Detailuntersuchungen durchgeführt.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Untersuchungsergebnisse zusammengefasst. Demnach werden in Hamm an allen stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen die heutigen gesetzlichen Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffoxid eingehalten.
Interessant sind auch die z.T. erheblichen Verkehrsreduzierungen, die durch die geplanten Umgehungsstraßen eintreten werden. Dadurch werden zusätzlich ca. 20.000 Anwohner von Lärm und Luftschadstoffen entlastet.

Feinstaub und Stickstoffoxid an stark befahrenen Straßenabschnitten

Streckenabschnitt	Verkehrsbelastung KFZ/Tag: Bestand 2006 Prognose 2020	Bewertung			
		Bestand 2006		Prognose 2020	
		Feinstaub[1]	NO_2[2]	Feinstaub[1]	NO_2[2]
Alleestraße (Richard-Wagner-Straße)	25.000 13.000	Unkritisch 46,6 µg/m³	Unkritisch 39,1 µg/m³	Unkritisch wg. starker Verkehrsentlastung	
Werler Straße (Hamm-Süden)	21.000 10.000	Unkritisch 45,2 µg/m³	Unkritisch 38,3 µg/m³	Unkritisch wg. starker Verkehrsentlastung	
Wilhelmstraße (O.-Brenner-Str.)	23.000 18.000	Unkritisch 46,3 µg/m³	Grenzwert 2010 wäre erreicht 40,1 µg/m³	Unkritisch 39,2 µg/m³	Unkritisch 22,9 µg/m³
Wilhelmstraße (Radbodstraße)	25.000 18.000	Unkritisch wg. Abstand zur Bebauung und guter Durchlüftung			
Dortmunder Straße (Herringen)	23.000 12.100	Unkritisch wg. Abstand zur Bebauung und guter Durchlüftung			
Münsterstraße (Karlsplatz)	30.000 21.000	Unkritisch 45,1 µg/m³	Unkritisch 34,7 µg/m³	Unkritisch 38,8 µg/m³	Unkritisch 20,3 µg/m³
Münsterstraße (Flugplatz)	38.000 39.000	Unkritisch wg. Abstand zur Bebauung und guter Durchlüftung			

Für Feinstaub (PM 10) liegt die Grenze zu kritischen Immissionswerten bei > 50 µg/m³ (entspricht > 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes).
Für Stickstoffdioxid (NO_2)liegt der Grenzwert (Jahresmittel) **ab 2010** bei 40 µg/m³

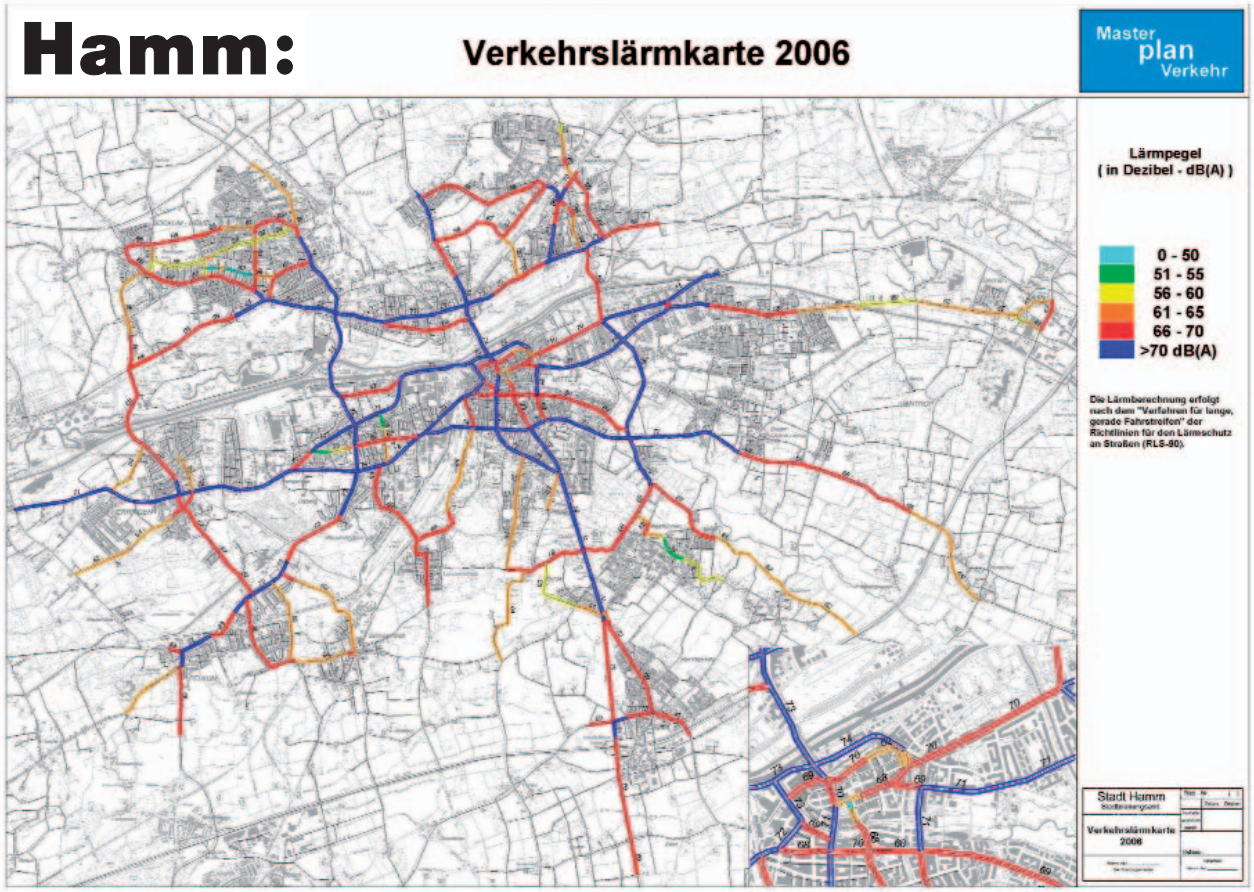


Verkehrslärm

Neben den Luftschadstoffen ist der Lärm der bedeutendste Umweltaspekt des Verkehrs.
Die folgende, vereinfachte Darstellung zeigt die Verkehrslärmwerte im Hammer Hauptverkehrsstraßennetz.

Hohe Lärmwerte zeigen die wenigen Nord-Süd-Verbindungen über Kanal und Lippe wie die B 63 oder die Radbodstraße sowie die Ost-West-Achsen Wilhelmstraße – Alleestraße – Ahornallee, die Dortmunder Straße – Hafenstraße – Adenauerallee und nördlich der Lippe der Bockumer Weg und die Heessener Straße. Die geplanten Umgehungsstraßen werden in den betroffenen Bereichen auch beim Lärm zu deutlichen Entlastungen führen.

Außerdem hat sich die Stadt Hamm als eine von wenigen Kommunen in NRW bereits in den 1990er Jahren am Förderprogramm des Landes zur Lärmsanierung an Hauptverkehrsstraßen beteiligt und als freiwillige Leistung entsprechende Eigenmittel beigesteuert. Bei insgesamt 50 Wohngebäuden, deren Fenster noch einfach verglast waren, wurde der Einbau von Schallschutzfenstern bezuschusst.



Lärmemissionen durch KFZ-Verkehr im Hammer Hauptverkehrsstraßennetz

Stadt Hamm, Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt
Druck: B+B Druck Hamm
Gestaltung: SGS:werbeagentur
Auflage: 1.500
Februar 2007