

Stadt Hamm

Beschlussvorlage

Vorlagennummer:	BV-157/26
Kennung:	öffentlich
Dezernat:	Stadtplanung, Bauwesen, Wohnen und Mobilität
Stadtamt:	Tiefbauamt
Beteiligtes Stadtamt:	

Beschlussvorschrift

§ 2 Abs. 1 Nr. 2 b) Zuständigkeitsordnung

Beratungsfolge

Gremium	Termin	Beratungsaktion	Top
Bezirksvertretung Hamm-Mitte	29.09.2026	vorberatend	
Bezirksvertretung Hamm-Rhynern	01.10.2026	vorberatend	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Mobilität	07.10.2026	vorberatend	
Haupt-, Personal- und Finanzausschuss	12.10.2026	beschließend	

Betreff

Ausbauplan S 03/25 Fahrradstraße Werler Straße RLG-Trasse bis Wendehammer

Beschlussvorschlag

Vorbehaltlich der gesicherten Finanzierung wird der Ausbauplan S 03/25 mit Einrichtung der Fahrradstraße beschlossen.

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein

☒ Auszahlungen in € ☐ Aufwendungen in €	550.000 (2027)
☒ Einzahlungen in € ☐ Erträge in €	480.000 (Förderaufruf „Junge Generation Fahrrad- aktiv mobil“) 70.000 € (Infrastrukturgesetz)
Städtischer Eigenanteil €	-
☒ StA/Finanzstelle ☐ StA/Zeile in Teilergebnisplan:	66/662H1201015320 - Ertüchtigung der Radwege- Haupttrouten
Erläuterungen:	
Mittel stehen	☒ zur Verfügung ☐ nicht/nicht vollständig zur Verfügung
Beteiligung RPA	☐ ja ☒ nein

Klimarelevanz

☒ Ja

☐ Nein

Erläuterungen:

Durch den Ausbau des Geh- und Radweges wird eine Steigerung des Radverkehrs gefördert. Damit sinkt gleichsam der Anteil des motorisierten Verkehrs und die hierdurch ausgelösten Umweltbeeinträchtigungen

Sachdarstellung und Begründung

Zusammenfassung

In der „alten“ Werler Straße von RLG-Trasse bis Wendehammer soll eine Fahrradstraße eingerichtet werden. In dem Zuge wird der Querschnitt neu aufgeteilt. Baumbeete werden ebenfalls vorgesehen.

Sachdarstellung und Begründung

Mit Vorlage 0317/20 wurde die Aufstellung eines Radwege-Bauprogramms angekündigt, um den kontinuierlichen Ausbau des Hammer Radwegenetzes voranzubringen. Vorrangig werden die Fahrrad-Promenade und die von ihr ausgehenden, beschilderten Hauptrouten in alle Stadtbezirke optimiert. Auf diesen Routen bündelt sich der Radverkehr; sie dienen der schnellen Überwindung größerer Distanzen.

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, diese Routen sukzessive in den nächsten Jahren auszubauen. Der Ausbau der Fahrrad-Promenade ist bereits in der Umsetzung (Vorlage 0325/21). Des Weiteren wurden die Grundsatzbeschlüsse zum Ausbau der Hauptrouten nach Uentrop und Braam-Ostwhenemar (Vorlage 0473/21), Rhynern und Westtünnen (Vorlage 0839/22), Pelkum (Vorlage 1179/23), Herringen (Vorlage 1569/24), Bockum-Hövel (Vorlage 1648/24) und zuletzt nach Heessen (Vorlage 14/25) gefasst.

Mit dem Antrag 0588/23 -Baumpflanzung Alte Werler Straße (von B63 bis Wendehammer) hat die Bezirksvertretung Hamm-Rhynern am 01.06.2023 beschlossen, dass bei der Planung zur Umgestaltung der alten Werler Straße als Fahrradstraße die Pflanzung von zehn klimaresilienten Bäumen zu berücksichtigen sind.

Mit dem Antrag 0236/21 -Fahrradstraßen-Konzept- hat der Rat der Stadt Hamm in seiner Sitzung am 29.06.2021 beschlossen, Fahrradstraßen in Hamm zukünftig so zu gestalten, dass sie sich deutlich von anderen Straßen unterscheiden: dies soll durch flächige Roteinfärbung von 4 – 5 m Breite (zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz) geschehen. Kfz- Verkehre sollen nur ausnahmsweise zugelassen werden. Die Grünstraße von Feidik- bis Alleestraße wurde als Pilotprojekt umgestaltet. Die aus dem Pilotprojekt gewonnenen Erkenntnisse dienen der Beratung für weitere Umgestaltungen bzw. Einrichtung von Fahrradstraßen.

Hauptroute Rhynern –

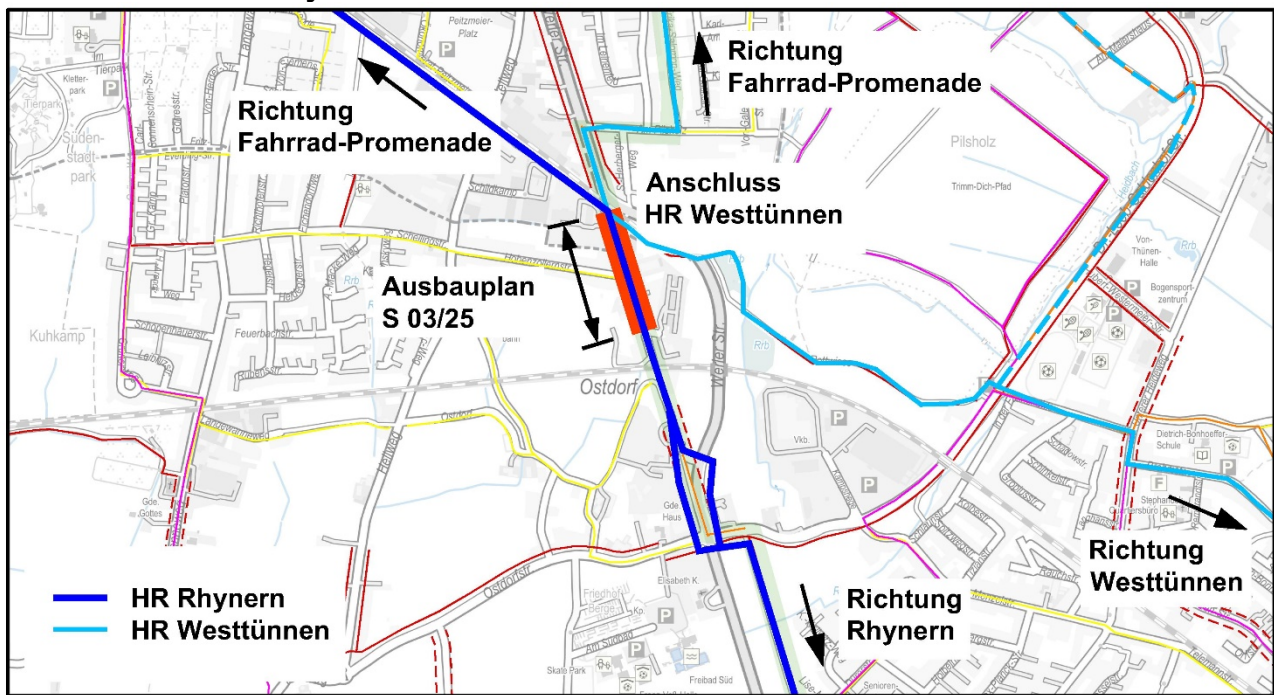
Abschnitt alte Werler Straße zwischen RLG-Trasse und Wendehammer

Bestandssituation

Der Abschnitt der alten Werler Straße zwischen RLG-Trasse und Wendehammer stellt einen wesentlichen Bestandteil der Radhauptroute Rhynern dar. Ebenso erfolgt südlich der RLG-Trasse der direkte Anschluss an die Radhauptroute Westtünnen.

Die Radfahrenden kommen aus allen Richtungen über die vorhandenen, baulich angelegten, schmalen Radwege auf den Nebenanlagen und fahren anschließend weiter gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Aufgrund der ursprünglichen Funktion dieses Abschnittes als Bundesstraße (B63) hat der Querschnitt eine Straßenraumbreite von ca. 11,0 m. Mit Ausnahme von angelegten Sperrflächen ist Parken auf der Fahrbahn zulässig. Parkflächen sind nicht durch Markierung ausgewiesen. Die alte Werler Straße dient heute der Erschließung der anliegenden Bebauung mit Einzelhandel, Wohnhäusern und einem Garagenhof. Der Kfz-Durchgangsverkehr ist durch die Einbahnstraßenregelung in der angrenzenden Hohenzollernstraße begrenzt. Als zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt 30 km/h als Zonengeschwindigkeitsbegrenzung. Die alte Werler Straße ist gegenüber der Hohenzollernstraße vorfahrtsberechtigt.

Planausschnitt HR Rhynern



Umgestaltung zur Fahrradstraße

Um die Situation für den Radverkehr zu verbessern, soll in der alten Werler Straße eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Die vorhandenen, baulich angelegten Radwege südlich der RLG-Trasse werden ausgebaut, der Überweg am Bahnübergang bleibt von der Maßnahme unberührt.

Gemäß Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) kommt die Anordnung einer Fahrradstraße nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr in Betracht. Diese Kriterien werden auf der alten Werler Straße erfüllt.

Unfallhäufungsstellen sind in dem Abschnitt alte Werler Straße seit Neubau der Bahnüberführung Werler Straße (B63) vor ca. 20 Jahren nicht aufgetreten. Der Kfz-Verkehr hält die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h weitgehend ein.

Gemäß Antrag 0236/21 soll auch hier die Fahrradstraße besonders kenntlich gemacht werden. Auf eine vollflächige Rotmarkierung wird u.a. aufgrund der hohen Kosten und des hohen Unterhaltungsaufwands verzichtet. Die Markierung erfolgt in Anlehnung an den *Leitfaden Fahrradstraßen*, aufgestellt von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) mit Unterstützung vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Die Fahrgasse wird mit einer weißen Blockmarkierung abgetrennt. Zu den Parkständen ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m vorgesehen. Ein rotes Farbband mit dem Verkehrszeichen VZ 244 Fahrradstraße weist am Anfang und Ende der Fahrradstraße und am Knotenpunkt auf die Fahrradstraße hin.

Zur Verdeutlichung des Netzzusammenhangs, um die Akzeptanz und die subjektive Sicherheit des Radverkehrs zu erhöhen und eine nicht regelgerechte Seitenraumnutzung durch den Radverkehr zu vermindern, sind Piktogrammketten mit den einzelnen Sinnbildern „Radverkehr“ eingeplant. Die Fahrradstraße erhält eine Fahrgassenbreite von 5,40 m bis 5,60 m mit insgesamt 30 Pkw-Parkständen. Durch das geordnete Parken wird die Verkehrssicherheit erhöht.

Die zuführenden Fahrradwege werden als Zweirichtungsradwege ausgebaut und enden auf Höhe der neuen Querungshilfe vor Beginn der Fahrradstraße.

Der von Norden kommende Radverkehr wird getrennt vom Kfz-Verkehr auf der Nebenanlage geführt und zu Beginn der Fahrradstraße auf die Fahrbahn geleitet. Auf der Ostseite erreicht der von Norden kommende Radverkehr über die neue Querungshilfe die Fahrbahn.

Der aus der Fahrradstraße kommende Radverkehr wird mit geplanter Fahrtrichtung Norden auf den baulich angelegten Radweg geführt. Die nach Westen orientierenden Radfahrenden können über die neue Querungshilfe die Fahrbahn queren oder nördlich davon direkt den Radweg im Bereich der großzügigen Zufahrt zum bestehenden Einzelhandel erreichen. Von dort fahren sie über den Zweirichtungsradweg weiter, bis sie den gemeinsamen Geh- und Radweg südlich der RLG-Trasse erreichen.

Fahrradpiktogramme sowie Verkehrszeichen VZ „Achtung Radverkehr“ weisen auf querenden Radverkehr im Bereich der Zufahrt zum bestehenden Einzelhandel hin. Eine sichere Befahrbarkeit der Zu-/Ausfahrten der geplanten Bebauung von 2 großen Discountermärkten wurde in der Planung berücksichtigt.

Die Asphaltdeckschicht wird erneuert.

Bepflanzung

Insgesamt können zehn Bäume eingeplant werden. Für vier Bäume werden Grünbeete im Straßenraum angelegt. Es wird geprüft, ob hier das Oberflächenwasser von der Fahrbahn über Wasserleitborde den Beeten zugeführt werden kann. Im Bereich des Wendehammers werden zwei Bäume und in der Grünfläche südlich der RLG-Trasse drei weitere Bäume gepflanzt. Eine rd. 40 m² große versiegelte Fläche im Straßenseitenraum östlich der Werler Straße wird zugunsten eines Baumbettes entsiegelt.

Folgende Bäume sind eingeplant:

5 Stk. Fraxinus ornus (Blumenesche)

5 Stk. Liquidambar styraciflua 'Moraine' (amerik. Amberbaum)

Beleuchtung

Im Bereich der Querungshilfe wird die Beleuchtungsanlage angepasst. Die Lichtpunkthöhen bleiben erhalten.

Angrenzende Maßnahmen

Westlich und östlich der alten Werler Straße werden aktuell gem. Vorlagen 1646/24 und 1647/24 die südlich der RLG-Trasse verlaufenden Geh- und Radwege ausgebaut. Für den Lückenschluss ist geplant, den getrennt geführten Geh- und Radweg zu verbreitern. Der vorhandene, signalisierte Knotenpunkt mit angrenzender Gleisanlage ist dabei zu berücksichtigen. Hierzu wird ein separater Ausbauplan erstellt.

Gesamtkosten

Gesamt	550.000 € brutto
davon	
Straßen-/Tiefbau	460.000 € brutto
Beleuchtung	6.000 € brutto
Markierung/Beschilderung	29.000 € brutto
Straßenbegleitgrün	55.000 € brutto

Stellungnahme Inklusionsbeauftragte

Die Berücksichtigung umfassender Barrierefreiheit in Planungs- und Ausführungsprozessen ist eine wesentliche Voraussetzung zur Schaffung einer inklusiven Gesellschaft, von der alle Menschen profitieren.

Gemäß Artikel 9 der UN-BRK sind zur Schaffung der Zugänglichkeit geeignete Maßnahmen zu treffen, um Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen. In den Bereichen Bau und Verkehr bedeutet die Herstellung von Barrierefreiheit, dass bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen

Personenverkehr, nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes sowie nach den entsprechend allgemein anerkannten Regeln der Technik, barrierefrei zu gestalten sind.

Grundsätzlich gilt:

- Alle Übergänge im Straßenbereich, besonders in Mündungsbereiche, sind barrierefrei zu gestalten.
- Zum Auffinden der Querungsstellen ist ein Aufmerksamkeitsfeld (90 cm x 90 cm) als Bodenindikator (Noppenprofil) zu verwenden.
- Abgesenkte Borde sollten taktil und optisch kontrastierend wahrnehmbar gekennzeichnet werden.
- Die Oberfläche der Mischverkehrsfläche ist so auszubilden, dass sie auch bei ungünstiger Witterung gefahrlos begangen und von Rollstuhlfahrer*innen leicht und erschütterungsarm befahren werden kann.
- Verkehrsampeln mit Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen müssen barrierefrei gestaltet und ausgerüstet werden, sodass sie ihnen die Fußgänger-Grünphase eindeutig und unmissverständlich signalisieren.
- An den Verkehrsampeln ist ein Signalgeber für das akustische Orientierungssignal einzurichten.
- Die visuellen Lichtzeichen einer Lichtsignalanlage müssen für blinde und sehbehinderte Menschen durch spezielle Einrichtungen so aufbereitet werden, dass sie gleichzeitig taktil und akustisch wahrnehmbar sind. Das heißt, die Gestaltung muss nach dem Zwei-Sinne-Prinzip erfolgen.

Voraussetzung für eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fußgängerverkehr ist die Gewährleistung einer ungestörten Nutzung des Gehwegbereiches für alle Fußgänger. Nach der ERA ist der Einsatz einer gemeinsamen Führung nur vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering sind und keine verkehrlichen und baulichen Einschränkungen auf Fuß- und Radverkehr bestehen. Die Breite ist abhängig von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr. Sie beträgt überwiegend 2,50 m (ERA-Abschnitt 3.6).

Mit der vorliegenden Entwurfsplanung (gemäß beigefügtem Ausbauplanentwurf Blatt 1 und 2) ist der Ausbau der Werler Straße geplant. Durch Einhaltung der o.a. Kriterien sowie der grundsätzlichen Richtlinien zur Barrierefreiheit im Straßenverkehrsraum, sollen die Belange der Menschen mit Behinderung berücksichtigt werden. Die Umsetzung der Baumaßnahme leistet somit einen positiven Beitrag zur gesellschaftlichen Teilhabe dieser Zielgruppe und ist über die ÖPNV-Förderung vorgesehen.

Grunderwerb

Es ist kein Grunderwerb erforderlich.

Anliegerbeiträge

Die Maßnahme löst keine Anliegerbeitragspflichten aus.

Bürgerbeteiligung

Der Ausbauplan wird in der Zeit vom 17.08. bis 31.08.2026 öffentlich ausgelegt. Über eventuell hier eingehende Bedenken und Anregungen wird in den Sitzungen berichtet.

Anlage(n):

1. Ausbauplan_BI1_20260803
2. Ausbauplan_BI2_20260803
3. Folgekostenberechnung Werler Strasse Fahrradstraße