

# Masterplan **V e r k e h r**

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](http://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 harmonisieren, 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“

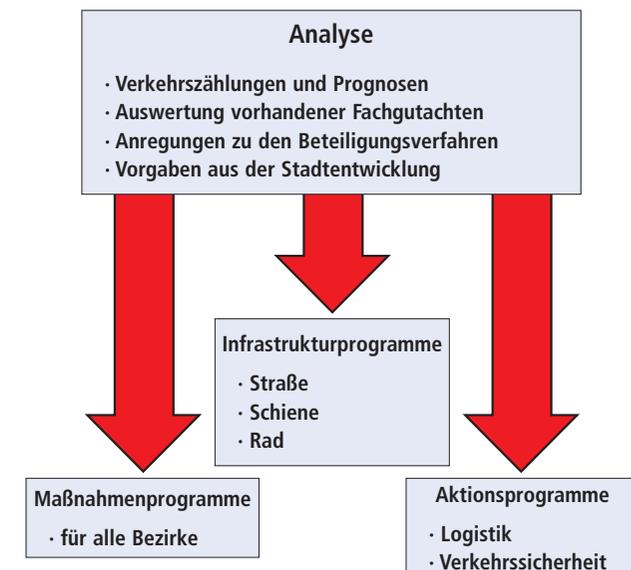
Die **Infrastrukturprogramme** legen für die kommenden 10 bis 15 Jahre die Prioritäten im Straßen- und Radwegebau sowie beim Ausbau von Bahnhaltedpunkten fest.

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.

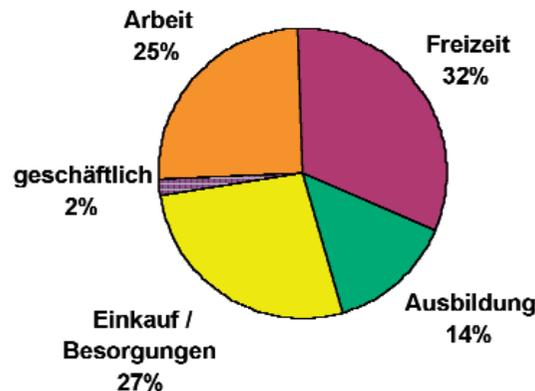
Tageszeit, Wegedauer und benutzte Verkehrsmittel werden wesentlich durch die Reisezwecke bestimmt.

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**

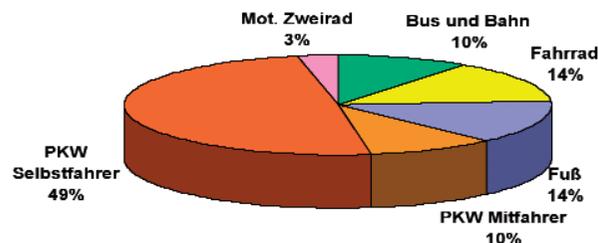


Die große Ausdehnung der Stadt Hamm schlägt sich in relativ langen Reiseweiten nieder.

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).

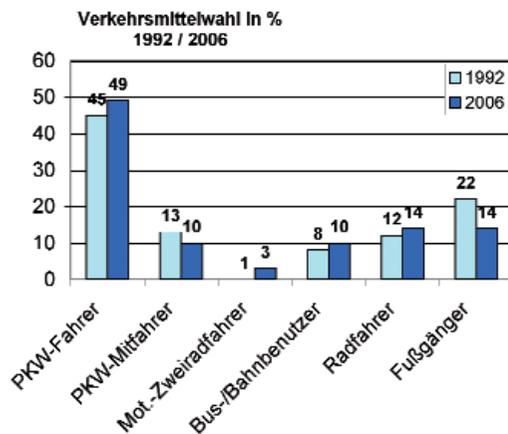
Auffallend gering ist der Anteil der Fußgänger in Hamm. Während im NRW-Durchschnitt 24% aller Wege zu Fuß unternommen werden, liegt dieser Wert in Hamm bei nur 14%. Dies ist im Wesentlichen auf die weitläufige Stadtstruktur zurückzuführen.

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:

<b>Bockum-Hövel</b>	<b>Heessen</b>	<b>Herringen</b>	<b>Mitte</b>
17%	11%	9%	24%
<b>Pelkum</b>	<b>Rhynern</b>	<b>Uentrop</b>	<b>Umland (Pendler)</b>
8%	9%	15%	7%

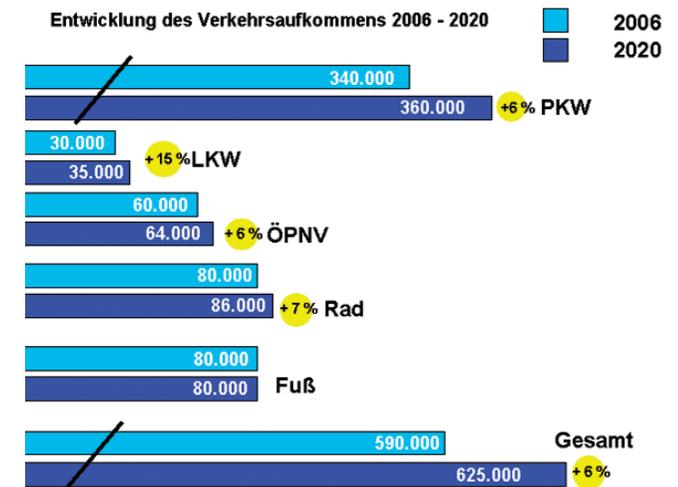
Den größten Verkehrsanteil hält nach wie vor der Bezirk Hamm-Mitte.

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.



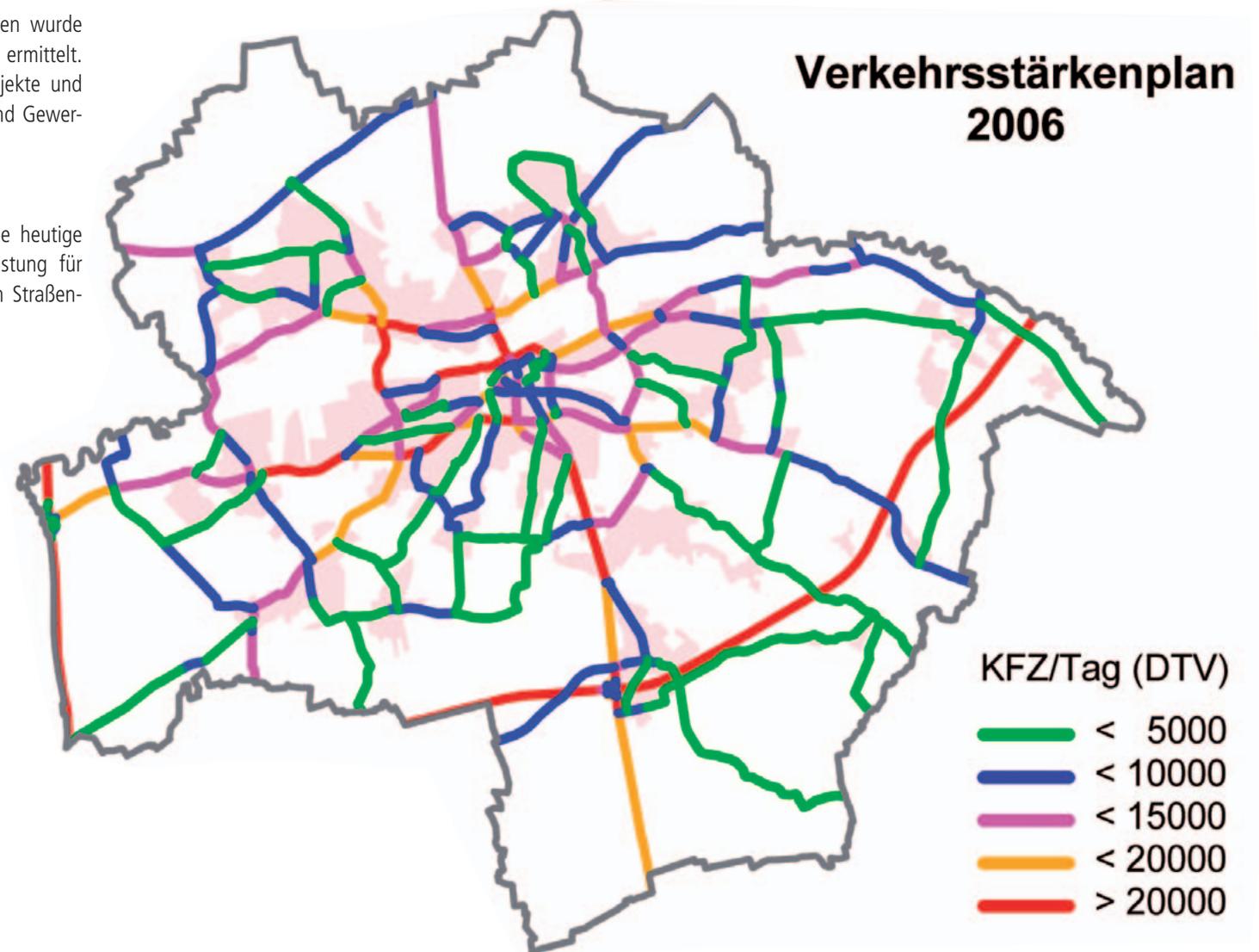
Straßenbauprojekte und Maßnahmen für den KFZ-Verkehr	
Ausbau der A1 und der A2 A445 B 63n L 547n L 667n Kanaltrasse Warendorfer Straße	RLG-Trasse K 13n (Provinzialstraße) Verbindung Münsterstraße – Heessener Straße Ausbau Hellweg Ausbau Östingstraße Ausbau Südfeldweg
Ausbau der „Grünen Welle“	
Parkraumkonzepte: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

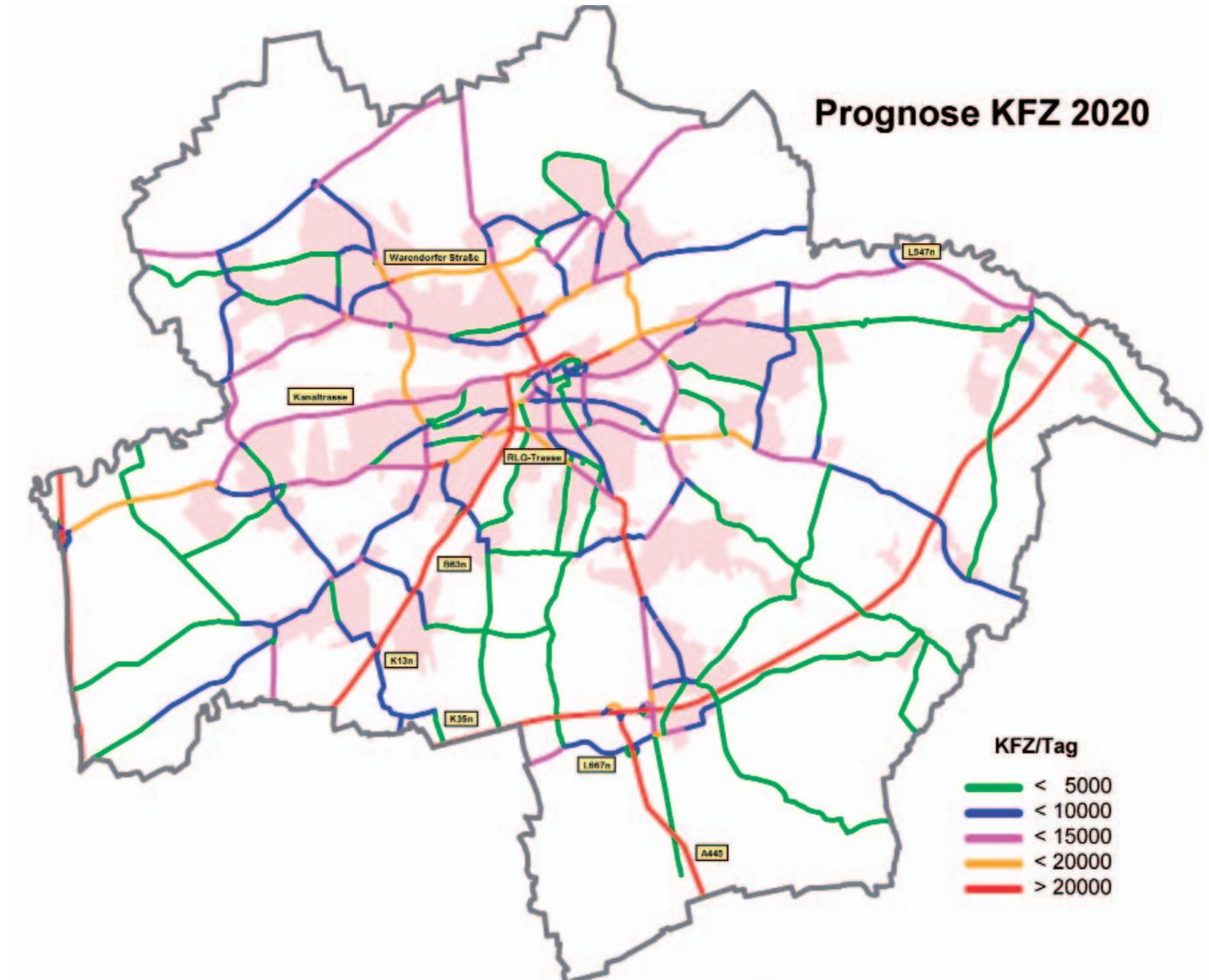


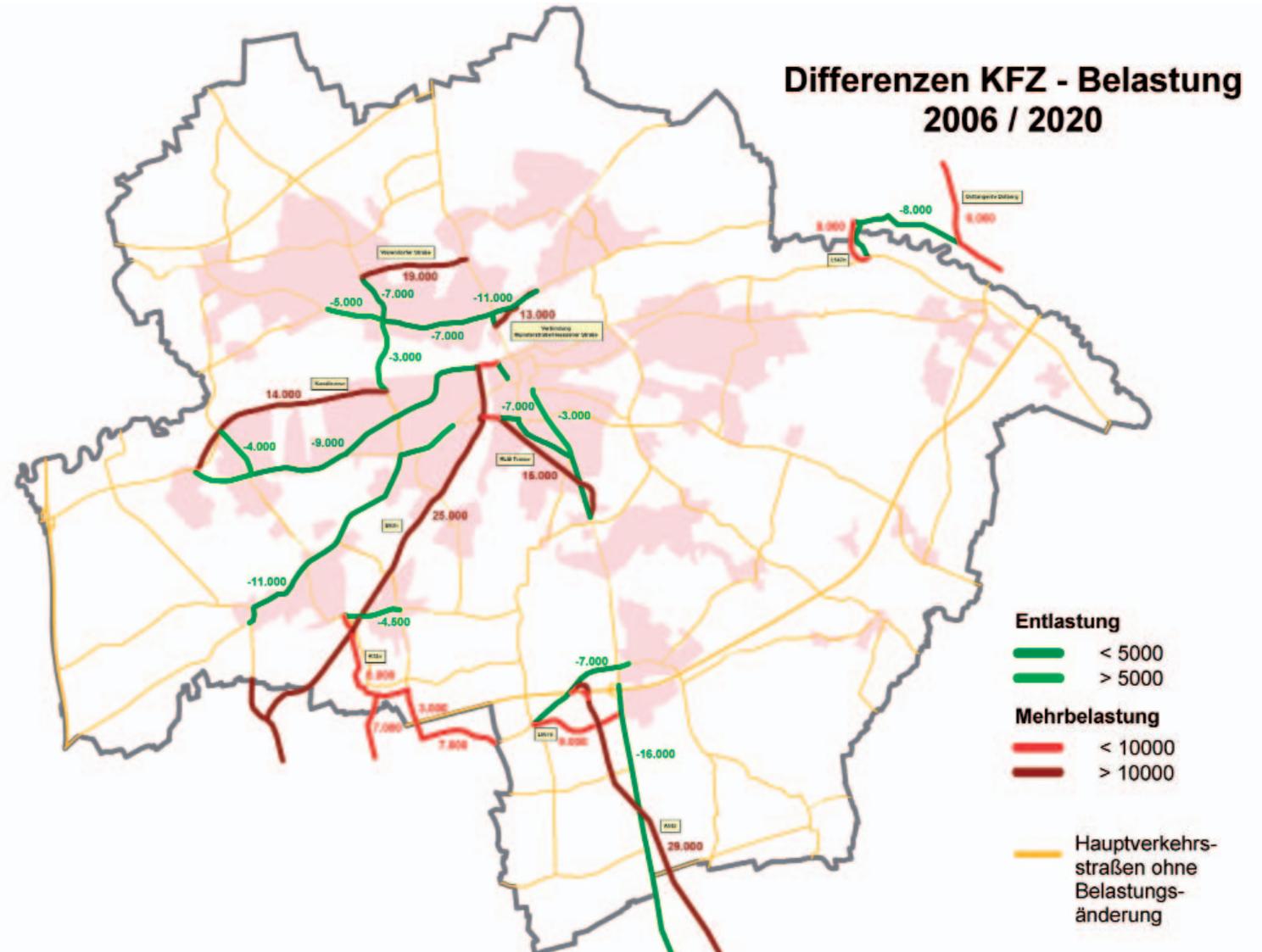


Die künftige Verkehrsbelastung der einzelnen Straßen wurde anhand einer rechnergestützten Verkehrsprognose ermittelt. Eine derartige Zusammenschau aller Straßenbauprojekte und der geplanten Siedlungsentwicklung (neue Wohn- und Gewerbegebiete) wurde für Hamm erstmalig erstellt.

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









### Belastungsänderungen im Hauptverkehrsstraßennetz 2006 / 2020

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

	KFZ / Tag
Neubaustraßen	
<b>B 63n</b>	25.000
<b>Kanaltrasse</b>	14.000
<b>Warendorfer Straße</b>	19.000
<b>Verbindung Münsterstr./ Heessener Str.</b>	13.000
<b>RLG-Trasse</b>	15.000
<b>L 547n</b>	9.000
<b>A445</b>	30.000
<b>L 667n</b>	10.000
<b>K 13n / K 35n</b> (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, verkehrintensiver 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 Verkehrsentslastung in Pelkum.
- Durch die Warendorfer Straße wird Hamms meistbefahrenere Kreuzung (Münsterstraße / Heessener Straße) um 30% entlastet.

- Die L 667n wird den Ortskern Rhynern entlasten und eine bessere Anbindung des Gewerbe Parks 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



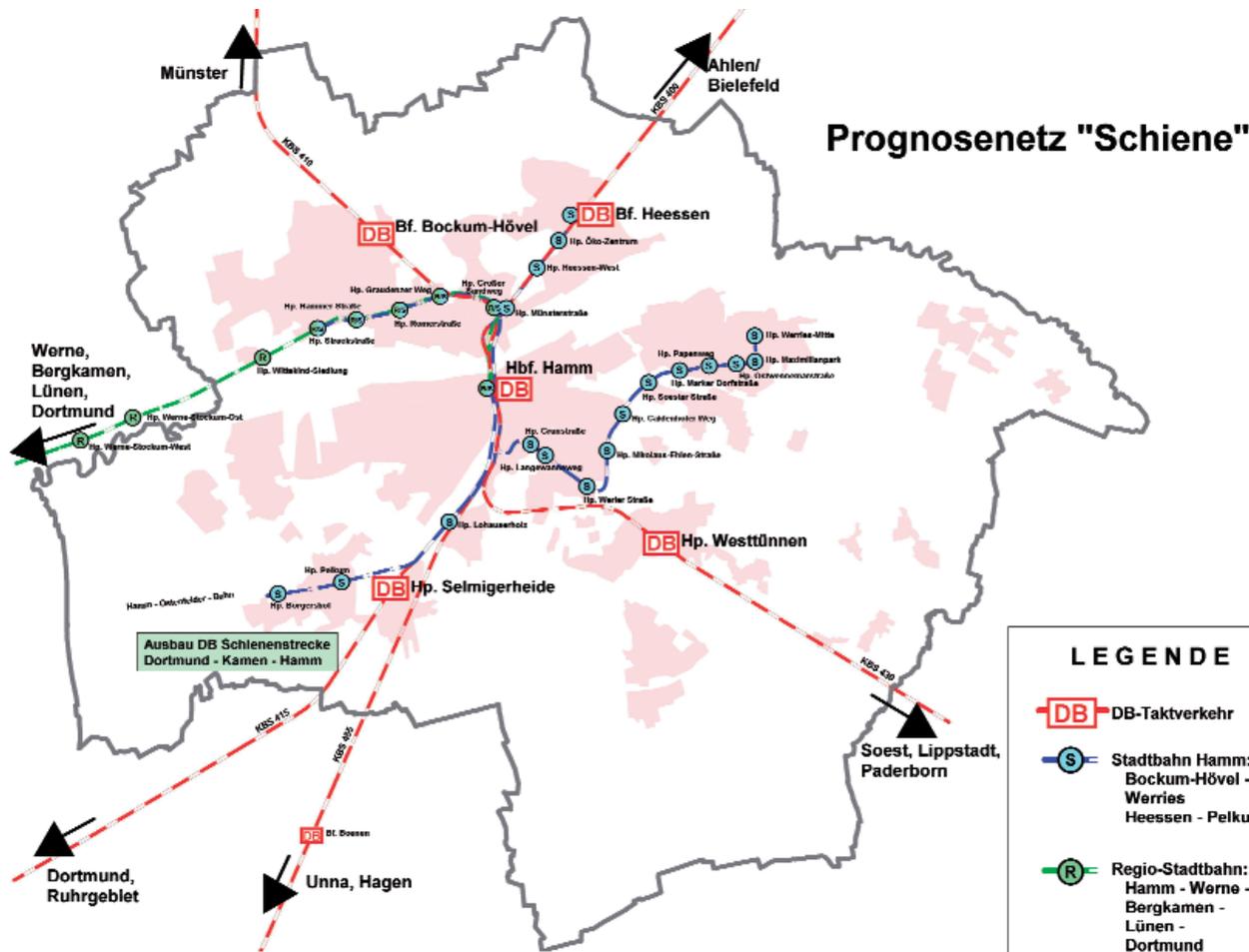
*Hauptbahnhof Hamm:  
Bahnhofshalle und Busbahnhof*

In den letzten Jahren wurden im Schienenahverkehr 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 Westtünen 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.

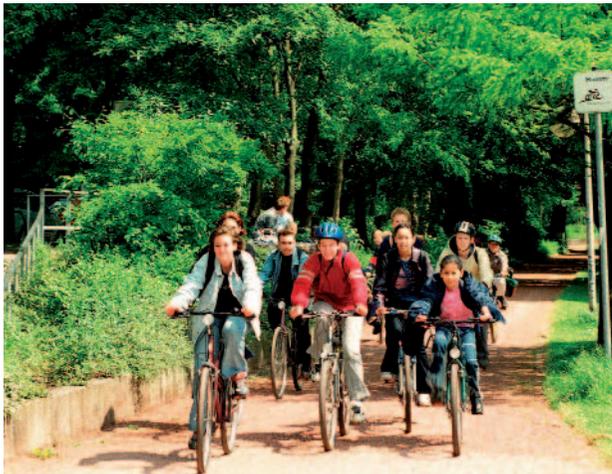
Wesentlich aufwändiger als der Bau neuer Haltepunkte an bestehenden Bahnstrecken ist die Reaktivierung alter Trassen für den Personenverkehr, die mit der „**Regio-Stadtbahn**“ angestrebt wird. Im ÖPNV-Bedarfsplan NRW ist dieses Projekt erst nach 2015 vorgesehen.







## 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 Radwandererouten 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 Bröckermersch).

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

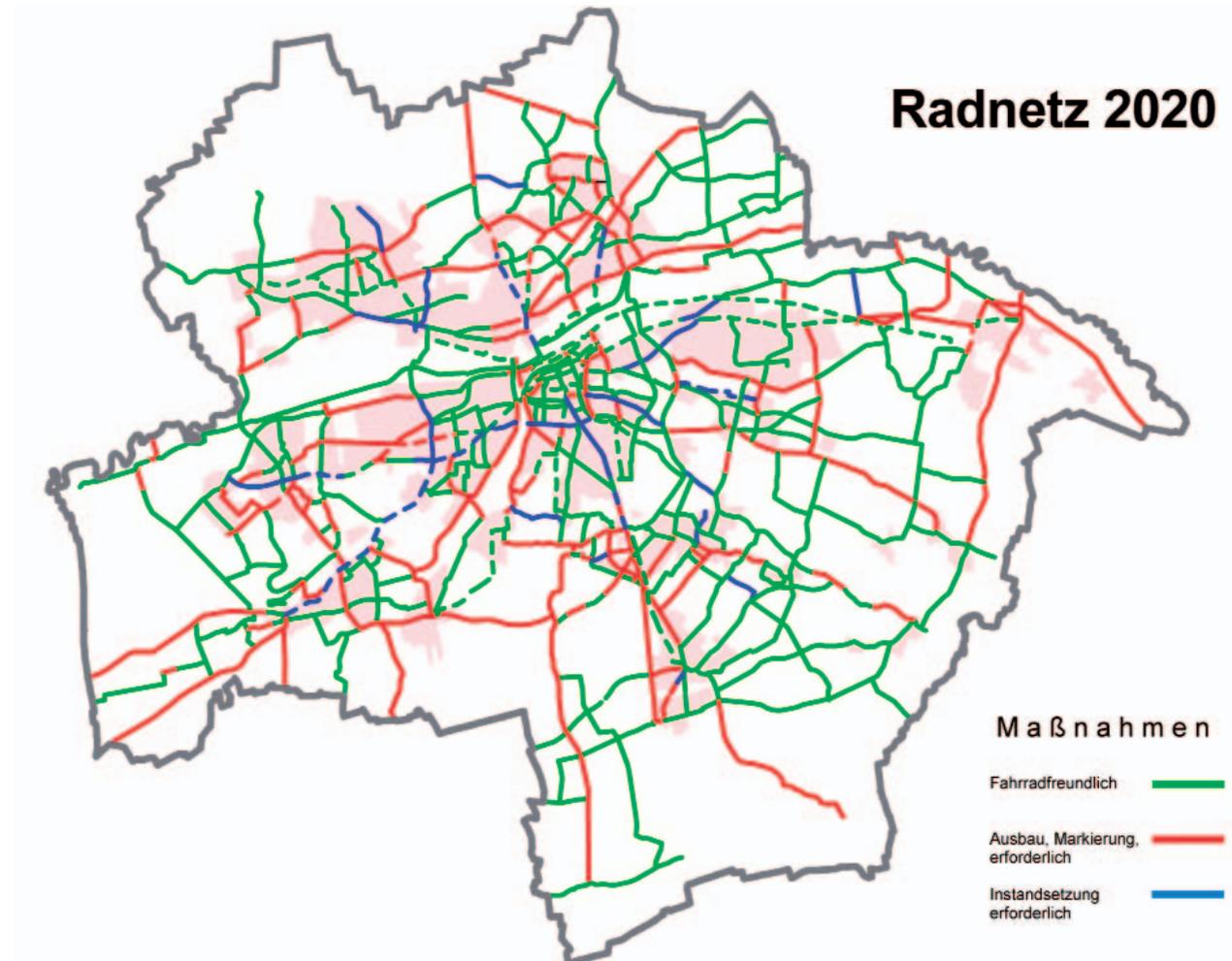
- **Ausbau der Radrouten in den Bezirken**
- **Anbindung an die regionalen Radrouten**
- **Entwicklung des Radtourismus zum Standortfaktor für Hamm**
- **Schaffung von Alternativrouten zu stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen.**

Der Radtourismus ist eine Wachstumsbranche von der auch die Stadt Hamm profitiert. So gehen allein 3.000 Übernachtungen pro Jahr auf das Konto der „Römeroute“ - 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 Voraussetzung 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 Voraussetzung 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
<b>Richard-Wagner-Straße</b>	13.000	5.000	- 60%
<b>Goethestraße</b>	15.000	5.000	- 65%
<b>Wilhelmstraße</b> (Vorsterhauser Weg)	23.000	18.000	- 20%
<b>Werler Straße</b> (Rathaus)	8.000	5.000	- 35%
<b>Alleestraße</b> (Grünstraße)	14.000	11.000	- 20%
<b>Neue Bahnhofstraße</b>	12.000	10.000	- 15%
<b>Westring</b>	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.



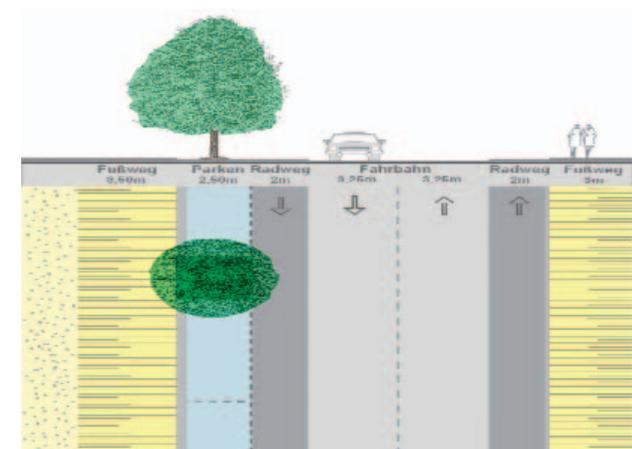
Östliche Wilhelmstraße nach dem Umbau (1991)



Neue Bahnhofstraße

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 – 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 Abfahrtszeit 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

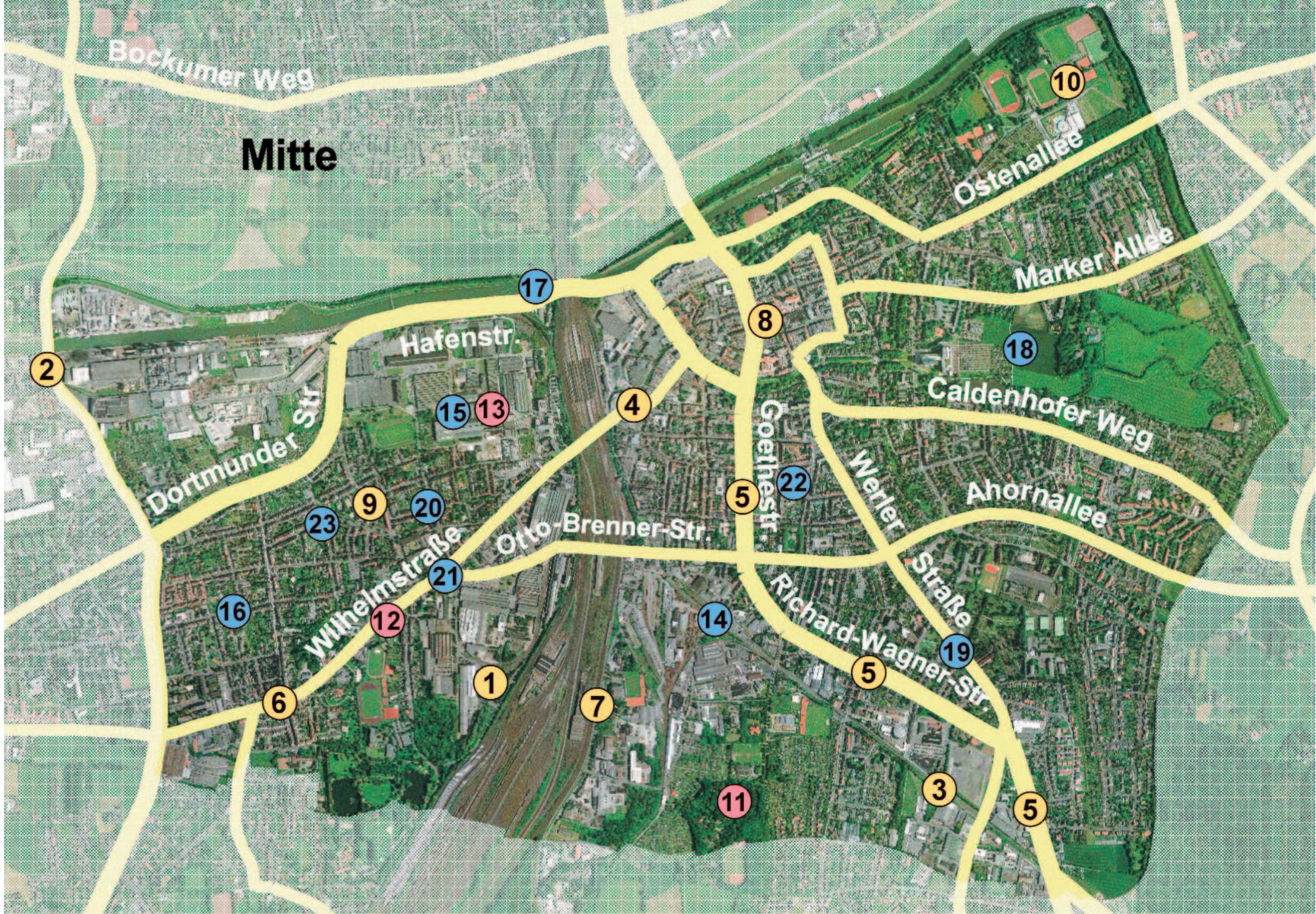
- 8 Parkraumkonzept City in Zusammenarbeit von Stadt und privaten Anbietern
- 9 Parkraumkonzept Hamm-Westen
- 10 Verkehrs- und Parkkonzept Mahlberg-Stadion

### 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)



# 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 Radwanderrouuten 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
<b>L 547n</b>	–	10.000	–
<b>Osttangente Dolberg</b>	–	7.000	–
<b>Ortsdurchfahrt Dolberg (B 61)</b>	12.000	5.000	- 60%
<b>Fährstraße</b>	15.000	15.000	–
<b>Lippestraße (Werries)</b>	12.000	13.000	+ 15%
<b>Lippestraße (Uentrop)</b>	8.000	10.000	+ 20%
<b>Zollstraße (Lippebrücke)</b>	14.000	12.000	- 15%
<b>Zollstraße (GI-Gebiet)</b>	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.

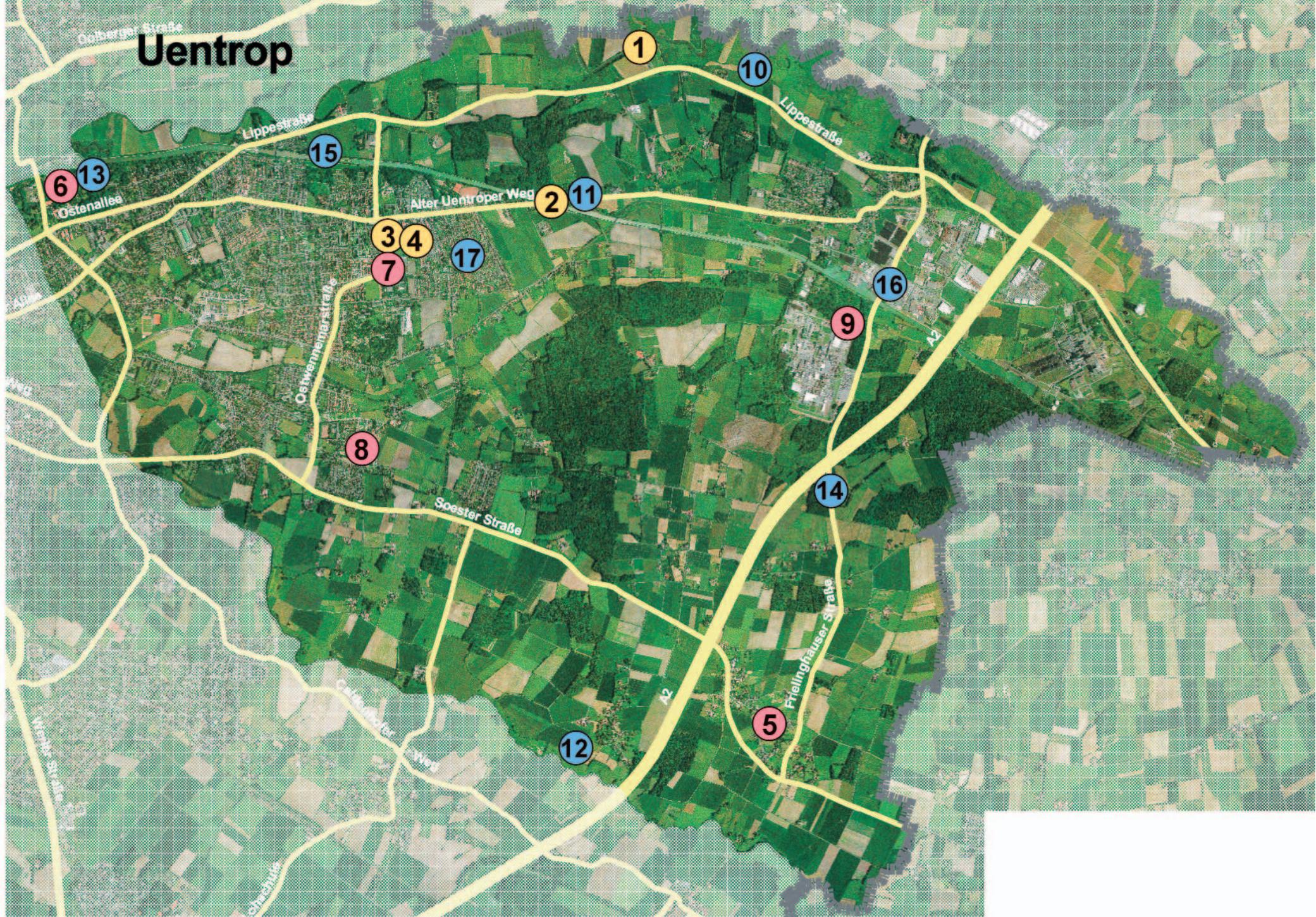


Der Maxipark – Ziel für Radtouristen aus Stadt und Region



Kurhaus

Lage im Plan	Maßnahmenprogramm Uentrop
	<b>KFZ</b>
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)
	<b>ÖPNV</b>
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
	<b>Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit</b>
-	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)



# 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 Bahnhofpunkt 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
<b>Werler Straße</b> (Berge)	22.000	22.000	–
<b>Werler Straße</b> (Kump)	16.000	2.000	- 90%
<b>Unnaer Straße</b> (Rhynern)	10.000	7.000	- 30%
<b>Alte Salzstraße</b>	9.000	9.000	–
<b>Unnaer Straße</b> (Freiske)	7.000	< 1.000	- 85%
<b>A445</b>	–	30.000	–
<b>L 667n</b>	–	10.000	–

Die Prognose macht deutlich, dass sich in den Siedlungsbe-  
reichen Rhynerns trotz der geplanten Erweiterung des  
Gewerbeparks und der Verlängerung der A445 das Verkehrs-  
aufkommen 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 Verbesse-  
rungen im Busnetz umgesetzt, u.a. der 15-Min.-Takt zur City,  
Taktverdichtungen auf der Fischerstraße und der Alten Salz-  
straße sowie die Einführung des Nachtbusses.

Für die ländlichen Siedlungsgebiete (Osttünnen, Wambeln, Allen  
oder Freiske) fehlt jedoch ein regelmäßiges Busangebot. Neben  
Taxibusen, wie sie z.B. auf der Ostdorfstraße eingesetzt wer-  
den, 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 unter-  
stützt.

Ein Quantensprung für den ÖPNV in Rhynern bezüglich  
Schnelligkeit, Komfort und Nutzerzahlen lässt sich mit dem Bau  
eines **DB-Haltepunktes in Westtünnen** erreichen. Der Halte-  
punkt 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.