



Verkehrsbericht Hamm 2018

- Mobilitätsverhalten der Hammer Bevölkerung
- Das Hauptverkehrsstraßennetz – Verkehrsbelastung, Prognosen, Handlungsempfehlungen

Impressum

Herausgeber:

Stadt Hamm

Der Oberbürgermeister

Stadtplanungsamt

200 Exemplare

Fotos:

Seite 1, 3, 5 (oben), 6, 7, 8, 11, 13, 14, 17 (oben), 18, 23 (unten), 26 (oben), 34, 35, 42, 48, 49, 55, 57, 59, 62, 63, 70, 75: Thorsten Hübner, Seite 9: Hans Rodenbroeker, Seite 12: Lutz Rettig, Seite 17 (unten), 77: Lucas Slunjski, Seite 23 (oben), 38, 47: Bianca Wüsten, Seite 26 (unten): Werbeagentur Geschke, Seite 4, 37, 51 (2 Bilder oben), 54, 60, 65, 67, 71, 73 (unten): Hans Blossy, Seite 50: Firma Immogination Wuppertal, Seite 51 (unten rechts), Seite 68 (unten): Rüdiger Schlothane, Seite 73 (oben): Pesch und Partner

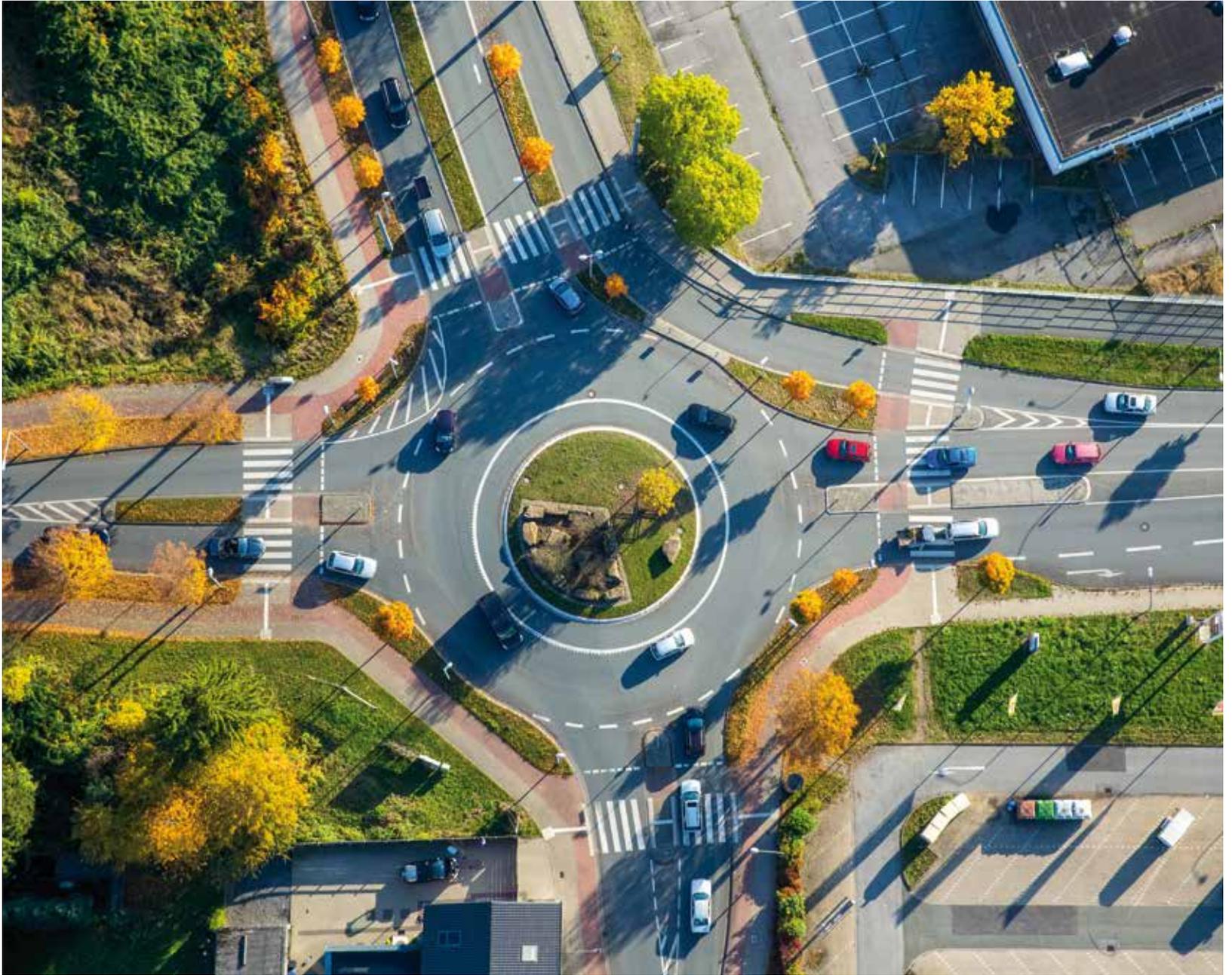
August 2018

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

1. Die Themen des Verkehrsberichts 2018
2. Rückblick:
Verkehrsentwicklung in Hamm 2010 – 2018
3. Das Mobilitätsverhalten der Hammer Bevölkerung
4. Das Hauptverkehrsstraßennetz –
Verkehrsbelastung, Prognosen, Handlungsfelder
5. Ausblick:
 - Zukunftsthemen der Verkehrsplanung
 - Fortschreibung des ‚Masterplan Verkehr‘





Vorwort

Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger,

vor Ihnen liegt der zweite Verkehrsbericht der Stadt Hamm, der sich mit dem Mobilitätsverhalten der Hammer Bevölkerung und mit der Belastung unseres Hauptverkehrsstraßennetzes befasst.

Das Hammer Stadtleben braucht Bewegung.

Um unser Verkehrssystem für die Zukunft fit zu machen, investieren Stadt, Land und Bund rund 20 Mio. € pro Jahr für den Ausbau und die Unterhaltung der Infrastruktur.

Allein bei der Stadt Hamm beschäftigen sich über 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter täglich mit dem Stadtverkehr.

Damit die Hammer Verkehrsplanung immer auf dem neuesten Stand bleibt und schnell auf neue Anforderungen reagieren kann, wird das Gesamtverkehrskonzept regelmäßig fortgeschrieben. Die für die Öffentlichkeit und den Rat bestimmten Berichte behandeln aktuelle Verkehrsthemen und analysieren anhand neuer Zahlen und Fakten die Trends der Verkehrsentwicklung.

Den Verkehrsbericht und die jeweils aktuellsten Infos zum Hammer Stadtverkehr finden Sie im Internet unter www.hamm.de/verkehr.

Anlässlich des Verkehrsberichts 2018 bereiten wir eine öffentliche ‚Zukunftswerkstatt Mobil in Hamm‘ vor, bei der sich Bürger, Politiker und Verbände informieren und austauschen können. Wir würden uns freuen, bei dieser Gelegenheit auch mit Ihnen über die Perspektiven des Hammer Stadtverkehrs zu diskutieren.

Thomas Hunsteger-Petermann
Oberbürgermeister

Rita Schulze Böing
Stadtbaurätin
1. Beigeordnete





1. Die Themen des Verkehrsberichts 2018

Gesamtstädtische Verkehrsentwicklungspläne dienen der strategischen Ausrichtung der kommunalen Verkehrspolitik. Im Gegensatz zu sektoralen Konzepten (z.B. für ein bestimmtes Verkehrsmittel) oder teilräumlichen Verkehrsuntersuchungen (für Ansiedlungen oder Ortsteile) erzeugen sie ein verkehrsträgerübergreifendes, komplexes Bild der kommunalen Verkehrsverhältnisse. Sie ermöglichen das Erkennen langfristiger Entwicklungstrends und die Ableitung grundsätzlicher Handlungserfordernisse.

In Hamm erfüllt der ‚Masterplan Verkehr 2007‘ diesen umfassenden Betrachtungsansatz. Er behandelt alle Verkehrsarten, gesamtstädtische Verkehrsthemen und die Verkehrssituation in allen Stadtbezirken.

Aufgrund der Komplexität und langfristigen Ausrichtung werden Verkehrsentwicklungspläne in Hamm wie in anderen Städten in der Regel nur alle 10-15 Jahre erstellt.

Um auch in der Zwischenzeit auf der verkehrspolitischen Ebene handlungsfähig zu bleiben und kurzfristiger auf neue Trends reagieren zu können, hat der Rat die regelmäßige Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans in sog. ‚Verkehrsberichten‘ beschlossen, die sich mit einzelnen gesamtstädtischen Themen beschäftigen. Der erste Verkehrsbericht (2010) hatte u.a. den Beitrag des Verkehrs zum Klimaschutz zum Schwerpunkt.

Im Verkehrsbericht 2010 wurden für den nächsten Bericht, der hiermit vorgelegt wird, die Ergebnisse umfassender Verkehrszählungen im Straßen- und Busnetz, darauf aufbauende Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2030 und daraus abgeleitete Handlungsempfehlungen als mögliche Schwerpunkte benannt. Im Laufe der Bearbeitung haben sich folgende Änderungen ergeben:

- Die Zählungen und Erkenntnisse zum Busverkehr werden parallel im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans behandelt;
- Mit der ‚Haushaltsbefragung Mobilität 2016‘ liegen umfassende, aktuelle Daten zur Verkehrsmittelwahl und zum Mobilitätsverhalten der Hammer Bevölkerung vor, die für den Verkehrsbericht quantitativ und qualitativ erheblich fundiertere Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen ermöglichen.

Die Ausrichtung des ‚Verkehrsberichts 2018‘ wurde entsprechend angepasst, so dass er nunmehr folgende Schwerpunktthemen enthält:

- Das Mobilitätsverhalten der Hammer Bevölkerung;
- Hauptverkehrsstraßennetz: Aktuelle Zählergebnisse; Verkehrsprognose 2030; Belastungsschwerpunkte; Handlungsempfehlungen.

Die nach 2000 und 2008 dritte, gesamtstädtische und repräsentative Umfrage zum Mobilitätsverhalten der Hammer Bevölkerung ermöglicht eine detaillierte Analyse der Verkehrsmittelwahl und der Mobilitätsbedürfnisse.

Besonders deutlich ist der Trend zu den umweltverträglichen Verkehrsmitteln. Aber auch die Tendenz zu immer längeren Arbeits- und Freizeitwegen und die daraus resultierende Verkehrszunahme gehören zur verkehrlichen Realität in der Stadt Hamm.

Erstmals wurden auch die qualitativen Einschätzungen zu den einzelnen Verkehrsmitteln, sowie das Mobilitätsverhalten der Hammer Studierenden erfasst.



**Schwerpunkte:
Mobilitätsverhalten
und Verkehrs-
prognosen**

Erstmals detaillierte Verkehrsanalyse für die City

Zuletzt wurde im Masterplan Verkehr 2007 die Belastung des Hauptverkehrsstraßennetzes in den Fokus genommen.

In 2010 und 2015 hat das Land an 60 Stellen im Hammer Straßennetz den Verkehr gezählt. Hinzu kommen ca. 120 Zählstellen, die von der Stadt Hamm in einem Turnus von ca. 5 Jahren bedient werden.

Mit diesen Zählwerten wurde das elektronische Verkehrsprognosesystem der Stadt Hamm geeicht. Das System ist mittlerweile in der Lage, die Verkehrsströme mit einer Abweitungstoleranz von weniger als 2 % nahezu exakt darzustellen.

Dies ist eine sehr gute Voraussetzung für die Prognose künftiger Verkehrsbelastungen. Eine solche Prognose wurde für den Zeithorizont 2030 erstellt. Berücksichtigt wurden dabei die geplanten Straßenneubauprojekte und die Veränderung der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur.

Erstmals wurde für diesen Verkehrsbericht eine detaillierte Analyse der Verkehrsströme in der Hammer Innenstadt erstellt. Besonders auffällig ist hier der hohe Anteil des Durchgangsverkehrs (60 %), der eine Folge der Hammer Netzstruktur mit nur wenigen Querungen von Kanal und Lippe ist.

Auf der Grundlage dieses umfassenden Datenmaterials beantwortet der Verkehrsbericht folgende Fragestellungen:

- Wie haben sich die seit 1990 realisierten Straßenneubauprojekte auf das Verkehrsgeschehen in Hamm ausgewirkt?
- Wo finden sich noch Straßenabschnitte mit Überlastungen oder problematischen Belastungen für die Anwohner? Wie können diese Bereiche durch verkehrslenkende Maßnahmen, Aus- oder Neubauten entlastet werden?
- In welchen Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes kann eine Umgestaltung zu einer besseren Integration der Verkehrsachsen in Siedlungsstruktur und Stadtbild beitragen.

Des Weiteren gibt der Verkehrsbericht 2018 einen kurzen Überblick über den Stand der Realisierung der mit dem ‚Masterplan Verkehr 2007‘ und dem ‚Verkehrsbericht 2010‘ initiierten Projekte.

Abschließend erfolgt ein kurzer Ausblick auf anstehende Konzepte und Projekte, die sich umfassend mit grundlegenden Themen der Hammer Verkehrsentwicklung befassen:

- Fortschreibung des Nahverkehrsplans;
- Elektromobilitätskonzept für die Stadt Hamm;
- Konzept zur Anbindung der Stadtteile an den geplanten Radschnellweg.

Es wird zudem die Notwendigkeit zur Fortschreibung des Hammer Gesamtverkehrskonzepts im kommenden Jahrzehnt erläutert (Arbeitstitel: Masterplan Verkehr 2025).





2. Rückblick: Verkehrsentwicklung in Hamm 2010 – 2018

2. Rückblick: Die Verkehrsentwicklung 2010 – 2018

Das Verkehrsgeschehen in Hamm ist im laufenden Jahrzehnt durch vielfältige, z.T. neue Entwicklungstrends gekennzeichnet:

- Der Trend zu den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln hält unvermindert an. Die Nutzung des privaten PKW ist erstmals rückläufig (s. Kap. 3.).
- Insbesondere der Schienennahverkehr boomt. Die Einsteigerzahlen an den Hammer Bahnhöfen haben sich in den letzten Jahrzehnten mehr als verdoppelt.
- Gleichzeitig haben sich insbesondere die Arbeitswege deutlich verlängert. Auch das wachsende LKW-Aufkommen trägt zur Verkehrsbelastung bei.

Mit Fertigstellung der ‚Kanaltrasse‘ und der Heringer Radbrücken sowie der anstehenden Modernisierung aller Hammer Bahnhöfe wurde die Verkehrsinfrastruktur deutlich verbessert.

Es ist jedoch zu erkennen, dass die Stadt ihre Maßnahmen deutlich schneller plant und realisiert als Land und Bund. Für folgende Schlüsselprojekte hat sich die Stadt daher entschieden, zu deren Beschleunigung Aufgaben des Landes zu übernehmen:

- Radschnellweg RS 1
- B 63n
- L 667n (Verlegung Unnaer Straße)
- Ersatzneubau Zollstraßen-Brücken (L 667)

Zum Stand der einzelnen Verkehrsprojekte wird regelmäßig in der Öffentlichkeit und den politischen Gremien berichtet. Um den Realisierungsfortschritt bei den jeweiligen Verkehrsträgern in der Übersicht zu dokumentieren, ist nachfolgend der aktuelle Sachstand der mit dem ‚Masterplan Verkehr 2007‘ und dem ‚Verkehrsbericht 2010‘ beschlossenen Maßnahmen aufgeführt.

Rad- und Fußverkehr	
'Zechenbahn-Radweg' nach Ahlen	fertig
Radroute City – Herringen (üb. Schacht Franz)	fertig
Radwege / Alternativroute Werler Straße	fertig
Alternativroute zur Heessener Straße	fertig
Alternativroute zur Kamener Straße	in Bearbeitung
Anbindung an die '100-Schlösser-Route'	noch nicht begonnen
Regionales Fahrradverleihsystem Metropolrad Ruhr	fertig
Radweg Bönen - Rhynern - Welver auf ehem. Bahntrasse	fertig
Radroute Pelkum - Herringen - Bockum-Hövel	fertig
Ausbau der Radwege an Bundes- und Landesstraßen	in Bearbeitung
Entwicklung der 'Römer-Lippe-Route'	fertig
Förderprogramm für den Fußverkehr	noch nicht begonnen
Fußgängerleitsystem City	fertig
Brücken Herringen	fertig





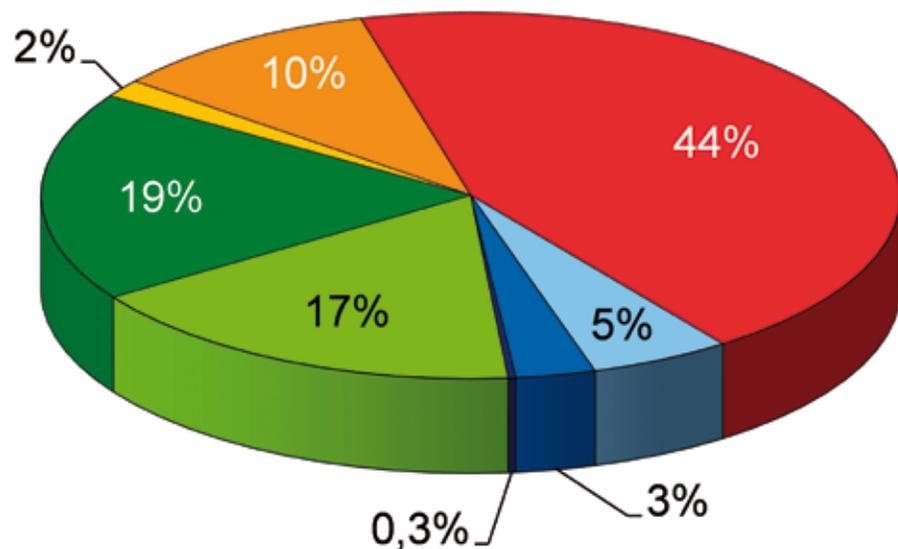
KFZ	
Ausbau A1	Bis Kamener Kreuz fertig Strecke Ri. MS in Bearbeitung
Ausbau A2	fertig
A 445	in Bearbeitung
B 63n	in Bearbeitung
L 547n	in Bearbeitung
L 667n	Linienbestimmung abgeschlossen
'Kanaltrasse'	fertig
Warendorfer Straße	fertig
'RLG-Trasse'	abhängig von B 63n
BÜ-Beseitigung Werler Straße	fertig
K 13n (Provinzialstraße)	abhängig von B 63n
BÜ-Beseitigungen Pelkum / Selmigerheide	in Bearbeitung
BAB-Brücke Osterböener Weg	fertig
Neubau Dasbecker Brücke	fertig
Verbindung Münsterstraße – Heessener Straße	noch nicht begonnen
Ausbau Hellweg (Kurvenbegradigung)	noch nicht begonnen
Ausbau Östingstraße	fertig
Neubau Maximilianbrücke	fertig
Dynamischer LKW-Routenfinder im Internet	fertig
Fahrbahnabsenkung Bahnbrücke Alleestraße	noch nicht begonnen
Ertüchtigung der Knotenpunkte Werler Straße (B 63) im Bereich der A 2	fertig
Neubau K 35n Nord (Weetfelder Straße)	abhängig von B 63n
Neubau der DB-Brücke über Hafenstraße, Kanal und Lippe	in Bearbeitung
Aus- oder Neubau der Zollstraßenbrücken	in Bearbeitung

ÖPNV	
Schiene	
Neubau Haltepunkt Westtünen	in Bearbeitung
Neubau Haltepunkt Selmigerheide	noch nicht begonnen
Bahnsteige Bahnhof Heessen	in Bearbeitung
Bahnsteige Bahnhof Bockum-Hövel	in Bearbeitung
Regio-Stadtbahn Dortmund – Bergkamen – Werne – Hamm	langfristige Perspektive
Ausbau Bahnstrecke Dortmund - Hamm	langfristige Perspektive
Ausbau Bahnknoten Hamm HBF	in Bearbeitung
Bus	
Ausbau zentraler Umsteigehaltestellen in Herringen und Werries	fertig
Elektronisches Fahrgastinformationssystem	fertig
ÖPNV-Anbindung für ländliche Siedlungsgebiete	in Bearbeitung
Neuordnung des Busverkehrs an Sonn- und Feiertagen	in Bearbeitung
Modernisierungsprogramm Bushaltestellen	laufende Bearbeitung
Intensivierung des Marketing und der Fahrgastinformation	in Bearbeitung
Beseitigung Kapazitätsengpässe zu Spitzenzeiten	in Bearbeitung
Neuordnung des Busnetzes (Durchmesserlinien)	in Bearbeitung





Verkehrsmittelwahl in %



- zu Fuß
- Fahrrad
- Moped, Motorrad
- Pkw als Mitfahrer/in
- Pkw als Fahrer/in
- Stadt-/ Regionalbus
- Nahverkehrs zug
- Fernverkehrs zug



3. Das Mobilitätsverhalten der Hammer Bevölkerung

3. Das Mobilitätsverhalten der Hammer Bevölkerung

Erkenntnisse über die Verkehrsbedürfnisse und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (Verkehrsmittelwahl; Reisezwecke etc.) gehören zu den wichtigsten Grundlagen der Verkehrsplanung. Sie helfen beim frühzeitigen Erkennen von Entwicklungstrends, der Wirkungskontrolle bereits durchgeführter Maßnahmen und bei der Priorisierung neuer Projekte.

Seit den 1980er Jahren wird das Mobilitätsverhalten in Hamm kontinuierlich untersucht und ausgewertet. Zunächst handelte es sich um Abschätzungen anhand wissenschaftlich ermittelter Durchschnittswerte für die verschiedenen Bevölkerungs- und Altersgruppen (s. Verkehrsentwicklungsplan 1994).

In den Jahren 2000, 2008 und zuletzt 2016 wurden dann repräsentative Umfragen (Haushaltsbefragung Verkehr) zum Thema durchgeführt. Als zentrale Fragestellungen wurden formuliert:

- Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen: Wie viele Wege bzw. Fahrten werden von der Bevölkerung durchschnittlich an einem Werktag zurückgelegt?
- Welche Verkehrsmittel werden zur Fortbewegung genutzt? Von welchen Personengruppen, zu welchem Zweck und für welche Strecken?
- Wie viel Verkehr verbleibt innerhalb der Stadt Hamm? Und wie verteilen sich die Verkehrsströme innerhalb der Stadt sowie zwischen Stadt und Umland?

Bei der Befragung 2016 wurde erstmals auch das Mobilitätsverhalten der Studenten der beiden Hammer Hochschulen detailliert erfasst. Insgesamt haben in 2016 1.056 Haushalte mit 2.344 Personen an der Befragung teilgenommen. Das sind 1,3% der Gesamtbevölkerung.

Mit den gewonnenen Ergebnissen sind repräsentative Aussagen über die Verkehrsteilnahme und Verkehrsmittelnutzung der Wohnbevölkerung möglich. Die wichtigsten Erkenntnisse:

- Erstmals in der jüngeren Verkehrsgeschichte der Stadt Hamm liegen der motorisierte Verkehr und die umweltfreundlichen Verkehrsmittel in etwa gleichauf. Damit wird die Zielvorgabe des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 1994 weitestgehend erfüllt.
- Die Bedeutung des Radfahrens nimmt in Hamm stetig zu, so dass die angestrebte Erreichung der 25-%-Marke in den kommenden Jahren realistisch erscheint.
- Trotz Flächengröße hat sich in Hamm der Anteil des Fußverkehrs inzwischen bei den für Großstädte üblichen 17 % eingependelt. Auffällig ist die gewachsene Bereitschaft, auch mittlere und längere Wege wieder zu Fuß zu gehen.
- Trotz sinkender Schülerzahlen kann der ÖPNV seinen Verkehrsanteil (9 %) in etwa halten. Dazu trägt insbesondere die steigende Nutzung der Bahnverbindungen bei.
- Deutliche Veränderungen im Mobilitätsverhalten sind insbesondere bei der jüngeren Generation erkennbar.
- Der weitaus überwiegende Teil der Hammer Bevölkerung ist mit dem Verkehrsangebot und der Verkehrssituation in Hamm zufrieden; die Kritik am ÖPNV und an der Parksituation muss jedoch im Sinne von Akzeptanz und Transparenz ernst genommen und aufgegriffen werden.

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2016 detailliert erläutert und bewertet.





3.1. Zahlen & Fakten zur Hammer Mobilität im Überblick

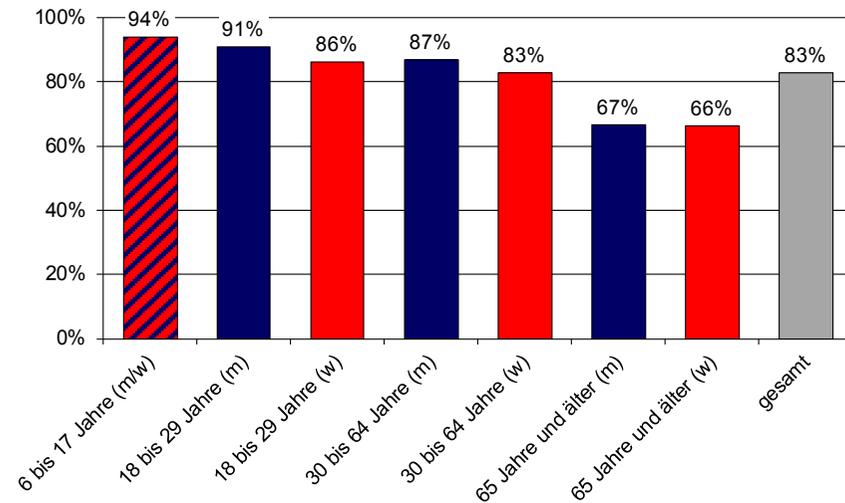
- Jedem Hammer Haushalt stehen im Schnitt 1,3 Pkw zur Verfügung; 13% der Haushalte verfügen nicht über einen Pkw.
- Die Hammer haben im Durchschnitt 2,1 Fahrräder. 14% der Haushalte sind nicht im Besitz eines Fahrrads.
- Über ein Drittel aller Haushalte können fußläufig innerhalb von 5 Minuten eine Bushaltestelle erreichen. Ein Bahnhof kann in der gleichen Zeit von 1% der Bevölkerung erreicht werden.
- Der erwachsenen Bevölkerung steht zu 90% ständig oder bei Bedarf ein Pkw zur Verfügung. 80% der Befragten ab 18 Jahre verfügen über ein fahrbereites Fahrrad und 17% besitzen eine ÖPNV-Dauerkarte.
- Jeder Hammer legt durchschnittlich 3 Wege pro Tag zurück. Dabei unternehmen Frauen zwischen 30 und 64 Jahren sowie Kinder und Jugendliche die meisten Wege. Frauen über 65 Jahren legen die wenigsten Wege zurück.
- 17% der Hammer verlassen an einem normalen Werktag nicht das Haus (z.B. weil kein Wegebedarf, Krankheit, Urlaub).
- Von allen Wegen der Hammer Bevölkerung werden 44% mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln unternommen. 17% aller Wege werden zu Fuß und 19% mit dem Fahrrad zurückgelegt, die öffentlichen Verkehrsmittel werden zu 8% genutzt. Hinzu kommen 10 % Mitfahrer im PKW, die dessen Nutzungsgrad verbessern und damit ebenfalls einen Beitrag zum Umweltschutz leisten.
- Für 46 % der Wege werden der Pkw oder das Moped/Motorrad (2 %) allein und ohne Mitfahrer genutzt.
- Männer zwischen 30 und 64 Jahren fahren am häufigsten mit dem Pkw. Sie legen knapp zwei Drittel ihrer Wege als Selbstfahrer zurück.
- Besonders häufig zu Fuß unterwegs sind Kinder und Jugendliche sowie Senioren (21 bzw. 24%).
- Der öffentliche Nahverkehr wird hauptsächlich von Studenten, Kindern und Jugendlichen genutzt.
- Bei dienstlichen Wegen, bei Wegen zur Arbeit und zum Abholen von Personen dominiert die Autonutzung.
- Bei Einkaufswegen, Ausbildungs- und Freizeitwegen hat der Fußverkehr mit etwa einem Viertel seine größten Anteile.
- Das Fahrrad wird für fast alle Wegezwecke (außer Dienstfahrten und Abholwege) relativ gleichmäßig genutzt.
- Im Durchschnitt sind die zurückgelegten Wege 9,1 km lang. Dabei ist über die Hälfte aller Wege kürzer als 5 km. Etwa ein Viertel der Wege sind länger als 10 km.
Innerhalb von Hamm zurückgelegte Wege sind durchschnittlich 4,2 km lang.
- Im Durchschnitt dauert jeder Weg 21 Minuten. Jeder Hammer Bürger verbringt im Schnitt 78 Minuten pro Tag im Verkehr. Die Zeit außer Haus, das heißt die Zeit zwischen Verlassen der Wohnung und Rückkehr, liegt im Schnitt bei 7,7 Stunden.
- 84% der Wege werden innerhalb der Stadt zurückgelegt, 14% führen über die Stadtgrenze hinaus. Die wichtigsten auswärtigen Ziele sind Dortmund und Münster.

3.2. Wie mobil ist die Hammer Bevölkerung?

An einem normalen Werktag sind 83% aller Bürgerinnen und Bürger unterwegs. 17% gehen aus unterschiedlichen Gründen nicht aus dem Haus. Es werden hochgerechnet ca. 520.000 Wege zurückgelegt. Dies entspricht 3,7 Wegen pro mobiler Person am Tag. Auf alle Einwohner umgerechnet erledigt jeder Bewohner Hamms 3,0 Wege pro Tag.

Die Mobilität fällt zwischen den einzelnen Altersklassen und den Geschlechtern unterschiedlich aus. Mit 94% haben Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 17 Jahren den größten Außer-Haus-Anteil an der Hammer Bevölkerung. Mit 91% folgen Männer zwischen 18 und 29 Jahren. Personen über 65 Jahre weisen einen unterdurchschnittlichen Außer-Haus-Anteil auf.

Außer-Haus-Anteil nach Alter und Geschlecht:



Die Gründe dafür, dass 17% am Befragungstag keine Wege zurückgelegt haben, sind vielfältig: 29% haben keinen Wegebedarf. 31% nennen Urlaub und 7% einen sonstigen auswärtigen Aufenthalt (z.B. Studium, Dienstreise) als Grund. 33% verlassen am Stichtag aus gesundheitlichen Gründen nicht das Haus.

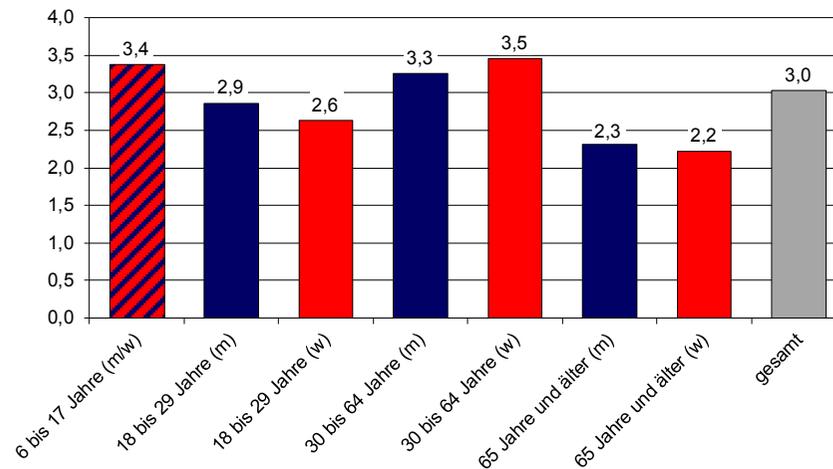
Die Anzahl der täglichen Wege ist ebenfalls von Alter und Geschlecht abhängig.

Die meisten Wege machen Frauen zwischen 30 und 64 Jahren mit 3,5 Wegen am Tag – aber auch Männer zwischen 30 bis 64 Jahren legen viele Wege zurück (3,3).

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den 18- bis 29-jährigen. Sehr häufig unterwegs sind auch Kinder und Jugendliche. Die Anzahl der Wege der Senioren hingegen liegt deutlich unter dem Durchschnitt. Hier gibt es auch nur sehr geringe geschlechtsspezifische Unterschiede.

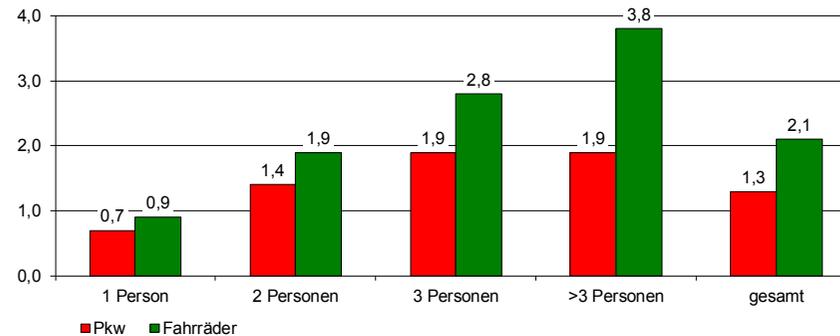
Wegehäufigkeit
nimmt zu

Anzahl der Wege nach Alter und Geschlecht:



Im Durchschnitt besitzen die Hammer Haushalte 1,3 Pkw sowie 2,1 Fahrräder. Die Ausstattung mit Fahrrädern steigt mit zunehmender Haushaltsgröße kontinuierlich an (etwas weniger als ein Fahrrad pro Haushaltsmitglied). Die dem Haushalt zur Verfügung stehende Anzahl an Pkw nimmt dagegen deutlich weniger zu.

Anzahl der Pkw und Fahrräder pro Haushalt nach Haushaltsgröße:



Über einen Pkw verfügen (ständig oder bei Bedarf) 90% der Befragten ab 18 Jahren. 80% der Befragten ab 18 Jahre verfügen über ein fahrbereites Fahrrad und 17% besitzen eine ÖPNV-Dauerkarte.

Der Führerscheinbesitz ab 18 Jahre liegt bei 90%. Am geringsten ist er mit 84% in der Altersgruppe der über 65-jährigen, am höchsten mit 93% in der Altersgruppe der 30- bis 64-jährigen.

48% aller Befragten können innerhalb von 15 Minuten eine Bushaltestelle fußläufig erreichen, davon 39% innerhalb von 5 Minuten und 9% zwischen 5 und 15 Minuten.

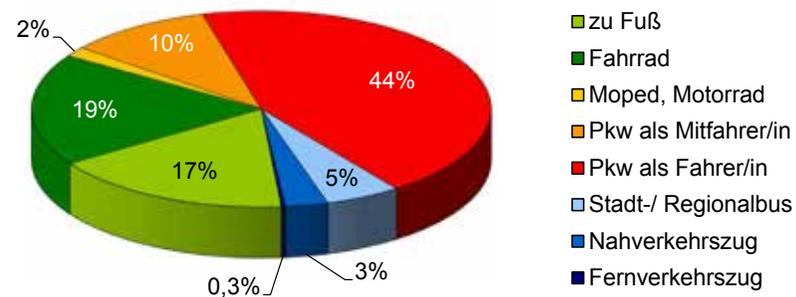
21% der Haushalte können innerhalb von 30 Minuten einen Bahnhof zu Fuß erreichen (9% innerhalb von 15 Minuten).

3.3. Welches Verkehrsmittel wählen die Hammer?

Das von den Hammer Bürgern und Bürgerinnen am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist immer noch der Pkw. 44 % aller Wege werden mit dem Pkw als Selbstfahrer, weitere 10% als Mitfahrer/in zurückgelegt. Ein motorisiertes Zweirad (Moped, Motorrad) wird für 2% aller Wege genutzt.

Daneben haben der Fuß- und Radverkehr eine wachsende Bedeutung. Über ein Drittel aller Wege werden mit den nichtmotorisierten Verkehrsmitteln unternommen, 17% zu Fuß und 19% mit dem Rad. Öffentliche Verkehrsmittel werden für 8% aller Wege genutzt. Hiervon entfallen 5% auf den Bus und gut 3% auf den Zug.

Modal Split der Hammer Bevölkerung:



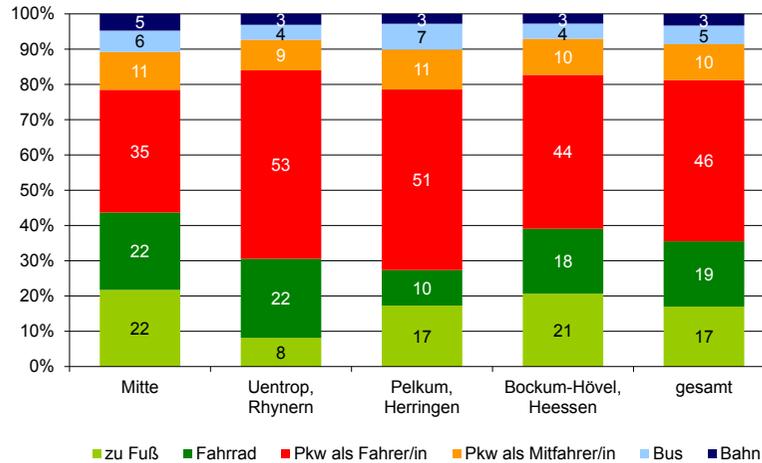
Die höchsten Fußweg-Anteile weist der Stadtbezirk Mitte mit 22% auf, gefolgt von den nördlichen Bezirken Bockum-Hövel und Heessen mit 21%. Unterdurchschnittliche Fußwege-Anteile weisen die ländlichen Stadtbezirke Uentrop und Rhynern (8%) auf.

Am häufigsten mit dem Fahrrad unterwegs sind die Einwohner der Bezirke Mitte, Uentrop und Rhynern mit je 22%. Pelkum/ Herringen weisen mit 10% einen vergleichsweise geringen Radverkehrsanteil auf, liegen aber beim ÖPNV und den KFZ-Mitfahrern vorn. Der Bezirk Mitte weist die deutlich geringste Kfz-Nutzung auf.

Umweltfreundliche
Verkehrsmittel legen
deutlich zu

Wahl des Verkehrsmittels abhängig von Siedlungsdichte

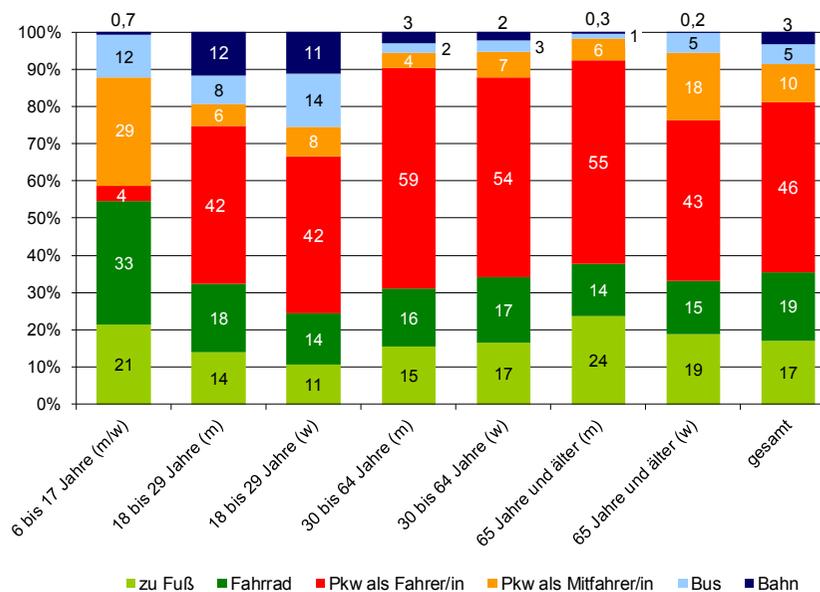
Modal Split nach aggregierten Stadtbezirken:



Eine Differenzierung des Modal Split nach Alter und Geschlecht ergibt, dass Männer mehr zu Fuß gehen, häufiger den Pkw (als Fahrer) nutzen und auch etwas öfter mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. Frauen fahren öfter Fahrrad und häufiger im Pkw als Mitfahrerin.

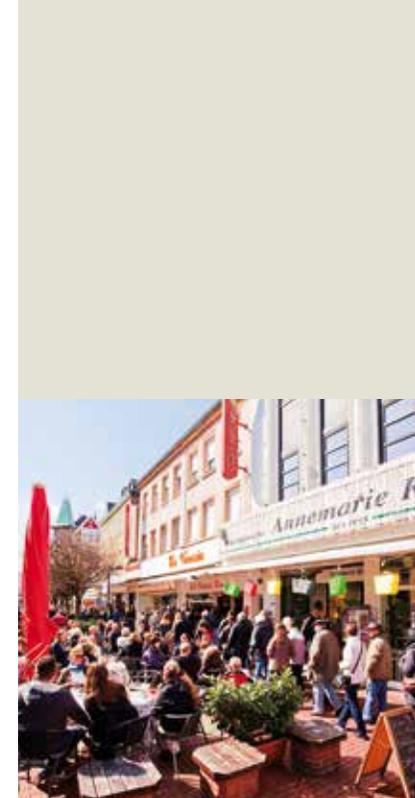
6- bis 17-jährige und Senioren gehen überdurchschnittlich häufig zu Fuß. Die Radanteile sind bei Kindern und Jugendlichen mit 33% besonders hoch. Bei den Seniorinnen ist der Anteil der Selbstfahrerinnen deutlich geringer als bei den Männern; sie fahren dafür häufiger als Mitfahrerin. Der Bus wird ebenfalls vor allem von Kindern und Jugendlichen genutzt.

Modal Split nach Alter und Geschlecht:



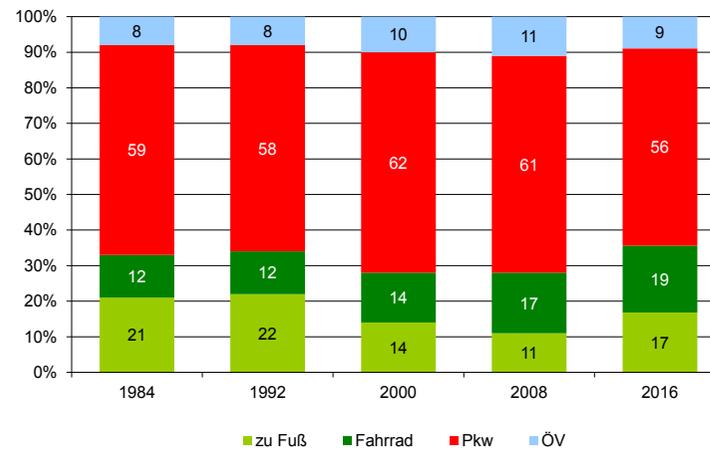
Ein Vergleich der aktuellen Verkehrsmittelnutzung mit früheren Erhebungen lässt eine deutliche Stärkung der umweltfreundlichen Fortbewegungsmittel erkennen:

- Der Fußverkehrsanteil ist gegenüber der letzten Erhebung aus 2008 deutlich gestiegen und erreicht ein ähnliches Niveau wie 1984. Neben den Bemühungen der Stadt um den Erhalt ortsnaher Versorgungsstrukturen dürfte auch die Bereitschaft gestiegen sein, kurze Wege wieder zu Fuß zu erledigen. Um diesen Trend zu verstärken, sollten die vorhandenen Radverkehrskonzepte für die Stadtbezirke zu Nahmobilitätskonzepten weiterentwickelt werden, die auch die Fußwege und die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse vor Ort berücksichtigen.
- Die Fahrradnutzung hat in Hamm nach wie vor einen stark steigenden Trend. Seit 1984 hat sie kontinuierlich zugenommen und liegt derzeit bei 19%. Der angestrebte Radverkehrsanteil von 25 % ist ein realistisches und erreichbares Ziel, das jedoch auch zusätzliche Anforderungen an die Rad-Infrastruktur (Wege und Abstellanlagen) stellt. Zukunftsaufgaben sind hier u.a. die Schaffung von Zubringer-Routen zum geplanten Radschnellweg und die Ertüchtigung des Haupttrouen-Netzes für Elektrofahrräder.
- Der Pkw-Anteil hat gegenüber der letzten Erhebung aus 2008 um 5 Prozentpunkte abgenommen und erreicht damit den geringsten Wert seit 1984. Berücksichtigt man den gestiegenen Anteil der Mitfahrer, so liegt der Anteil von Selbstfahrern in Hamm erstmals unter 50 %. Diese Werte deuten auf eine deutlich bewusstere Nutzung des KFZ hin. Die insbesondere bei jüngeren Menschen erkennbare Bereitschaft, je nach Wegelänge und Zweck unterschiedliche Verkehrsmittel zu nutzen, kann durch Angebote wie Mitfahrer-Börsen und Carsharing verstärkt werden. Für die umweltfreundliche Gestaltung des Autoverkehrs eröffnet die Elektromobilität neue Spielräume. Trotz dieser klar erkennbaren Tendenzen bleibt der PKW in Hamm mit Abstand das meistgenutzte Verkehrsmittel. Der zielgerichtete Ausbau und die Unterhaltung des Straßennetzes sowie die systematische Verkehrslenkung sind daher weiterhin unverzichtbare Instrumente, um die Mobilität der Hammer Bevölkerung sicherzustellen.
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs bleibt mit 8 % auf einem stabilen Niveau. Der leichte Rückgang gegenüber 2008 resultiert aus stark rückläufigen Zahlen im Schülerverkehr. Demgegenüber wächst die Fahrgastzahl im Regionalverkehr der Bahn weiterhin stetig. Die stagnierende und schwankende Nachfrage beim Bus verdeutlicht dessen Abhängigkeit vom Schüler- und Schwerbehindertenverkehr. Um hier die Fahrgastzahlen stabil zu halten und langfristig zu steigern, muss das Angebot attraktiv und zeitgemäß gestaltet werden. Die anstehende Neugestaltung des Busnetzes mit mehr Direktverbindungen ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung.



Trend zum Radfahren hält an

Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in Hamm 1984-2016:



Ein wichtiges Instrument zur Bewertung des Untersuchungsergebnisses ist der Vergleich mit anderen Städten in Nordrhein-Westfalen mit annähernd ähnlicher Größenordnung und Struktur. Darüber hinaus wurde ein Vergleich mit dem Landesdurchschnitt aus der Erhebung ‚Mobilität in Deutschland‘ (MiD) vorgenommen.

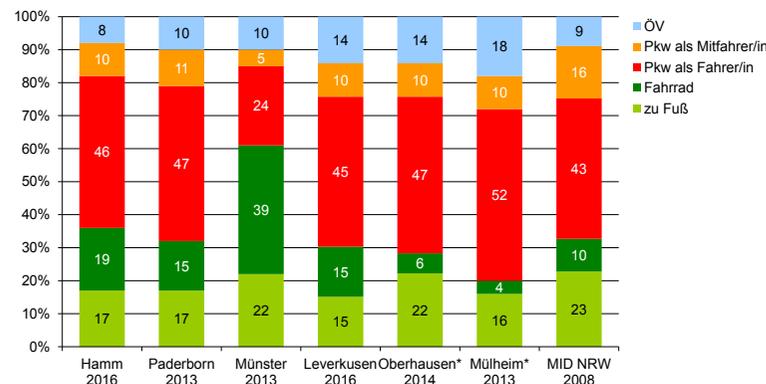
Dabei liegt der Kfz-Anteil in Hamm im Gegensatz zu früheren Vergleichsstudien erstmals im Durchschnitt. Nur in Münster ist er deutlich niedriger aufgrund des sehr hohen Radanteils.

Beim Vergleich des ‚Umweltverbundes‘ (zu Fuß, Fahrrad, ÖV) liegt Hamm mit 44% nun ebenfalls im Mittelfeld. An der Spitze findet sich Münster mit 71%.

Auffällig ist in Hamm der überdurchschnittliche Radverkehrsanteil (2. Platz nach Münster), aber auch der unterdurchschnittliche Anteil im ÖV. Dabei ist jedoch zu beachten, dass Paderborn, Münster und Leverkusen wie Hamm nur über ein Busverkehrssystem verfügen, während in Mülheim und Oberhausen Stadt- und Straßenbahnen verkehren.

Im Vergleich zum Landesdurchschnitt ist der Anteil des Umweltverbundes in Hamm nun wie in vielen Großstädten überdurchschnittlich. Der Anteil im Kfz-Verkehr liegt dementsprechend mit 56% etwas unter dem Landesdurchschnitt (59%).

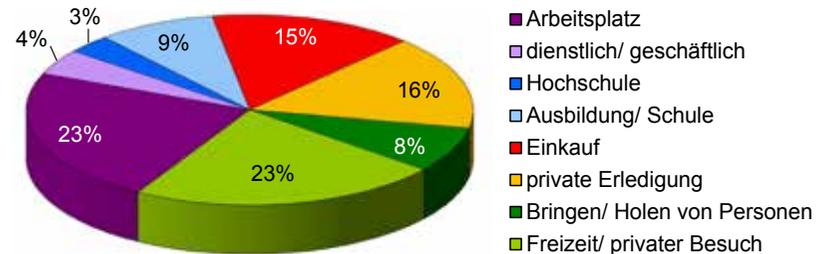
Vergleich des Modal Split mit anderen Städten:



3.4. Zu welchem Zweck sind die Hammer unterwegs?

Auch in Hamm verstärkt sich in den letzten Jahrzehnten der Trend zu mehr Freizeit- und Besorgungswegen. Der Anteil ausbildungs- und berufsbedingter Fahrten und Wege liegt nur noch bei ca. 40 %. Einkauf und Besorgungen machen ebenfalls rd. 40 % der Bewegungen aus. Der Anteil reiner Freizeitwege liegt inzwischen bei über 20 %.

Wegezwecke:



Fußwege haben ihre höchsten Anteile bei Einkaufswegen (27%), gefolgt von Wegen zur Ausbildung/ Schule (24%) und Freizeitwegen (22%).

Das Fahrrad wird am häufigsten für Wege zur Ausbildung genutzt (29%), gefolgt von Freizeitwegen (23%). Auch Wege zum Arbeitsplatz (17%) und zu privaten Erledigungen (16%) werden in Hamm inzwischen häufig mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Der Pkw wird am häufigsten zu dienstlich/ geschäftlichen Wegen (85%), zum Bringen/ Holen von Personen (68%) sowie für den Weg zum Arbeitsplatz (63%) genutzt.

Der Bus hat die höchsten Anteile bei den Wegen zur Schule oder Hochschule. Die Bahn wird relativ häufig für lange Arbeitswege (6%) genutzt.

Mehr Wege
in der Freizeit



Modal Split nach Wegezweck:

Modal Split nach Wegezweck	zu Fuß	Fahrrad	Pkw, Fahrer/in	Pkw, Mitfahrer/in	Bus	Bahn	gesamt
Arbeitsplatz	8%	17%	63%	3%	3%	6%	100%
dienstlich / geschäftlich	2%	9%	85%	2%	1%	1%	100%
Hochschule	7%	17%	19%	8%	25%	24%	100%
Ausbildung / Schule	24%	29%	11%	14%	18%	3%	100%
Einkauf	27%	14%	46%	11%	2%	0%	100%
private Erledigung	16%	16%	48%	11%	7%	1%	100%
Bringen / Holen von Personen	11%	7%	68%	12%	1%	1%	100%
Freizeit / privater Besuch	22%	23%	33%	16%	3%	3%	100%
alle Wegezwecke	17%	19%	46%	10%	5%	3%	100%



3.5. Wohin führen die Wege der Hammer Bürger?

84% aller Wege bleiben innerhalb des Stadtgebiets (Binnenwege). Von diesen werden 56% innerhalb des jeweiligen Bezirks und 44% zwischen den Stadtbezirken zurückgelegt.

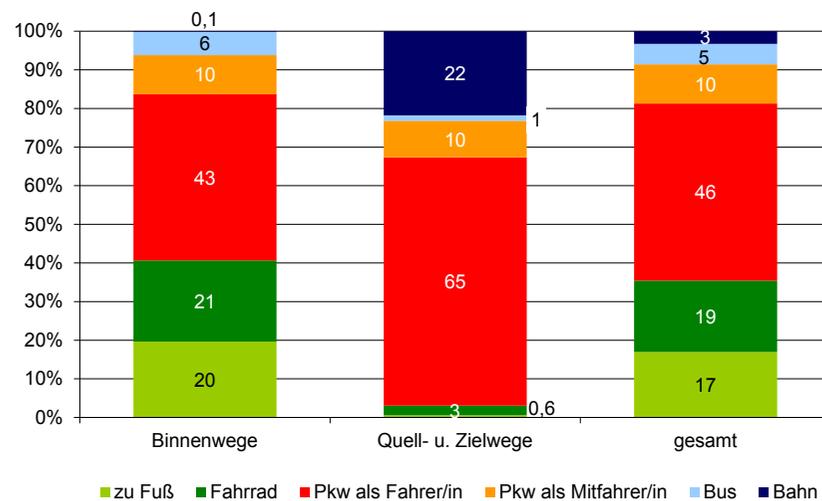
Wege, die in Hamm anfangen oder enden (Quell- und Zielwege) haben einen Anteil von 14%.

Wegetyp	Anzahl der Wege	Anteil
Binnenwege	438.563	84%
...davon innerhalb der Stadtbezirke	244.192	56%
...davon zwischen den Stadtbezirken	194.371	44%
Quell- und Zielwege	74.692	14%
Sonstige	8.172	2%
alle Wege	521.427	100%

Bei den Wegen mit Quelle oder Ziel in Hamm dominieren die Wege zum Arbeitsplatz, gefolgt von Freizeitwegen.

Bei den Binnenwegen dominieren die umweltfreundlichen Verkehrsmittel (58 % einschl. PKW-Mitfahrer); bei Quell- und Zielwegen liegt der motorisierte Individualverkehr mit 65% vorn. Hier hat aber auch die Bahn aufgrund der Fernpendler einen großen Anteil (22%).

Modal Split nach räumlicher Orientierung:

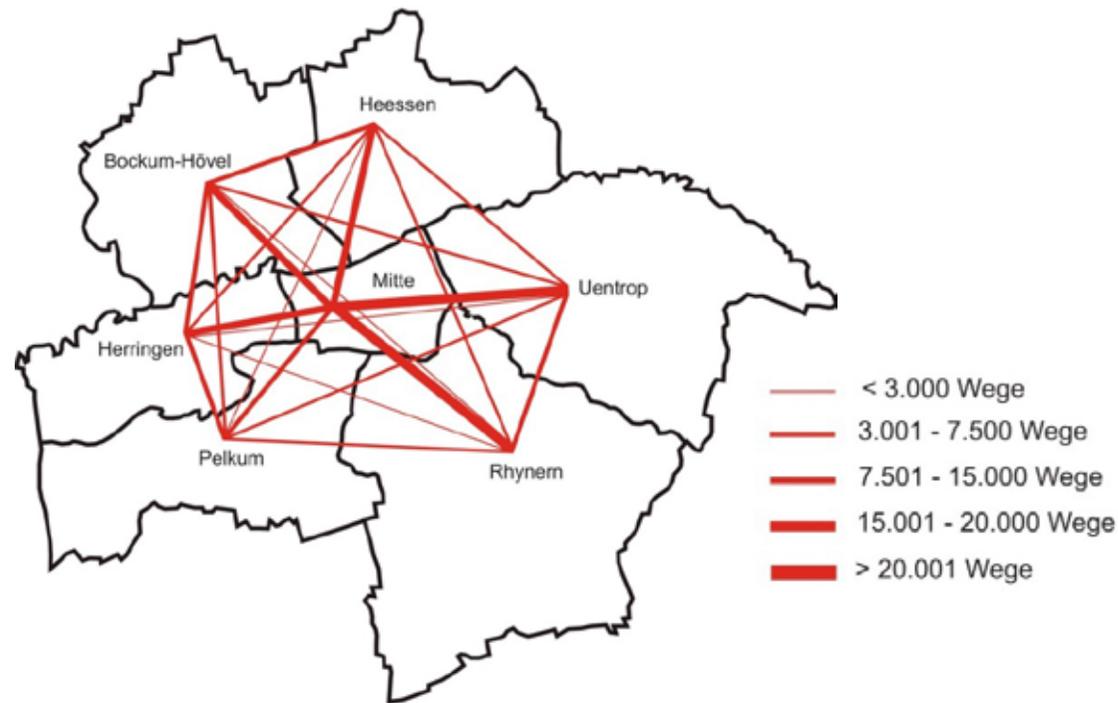


Großteil der
Fahrtziele liegt
in Hamm

Beliebte Ziele liegen in der Stadtmitte

Zwischen Hamm-Mitte und den Stadtbezirken bestehen die bei weitem stärksten Wegebeziehungen. Deutlich geringer sind die Verflechtungen der übrigen Stadtbezirke untereinander.

Verkehrsverflechtungen zwischen den Stadtbezirken:

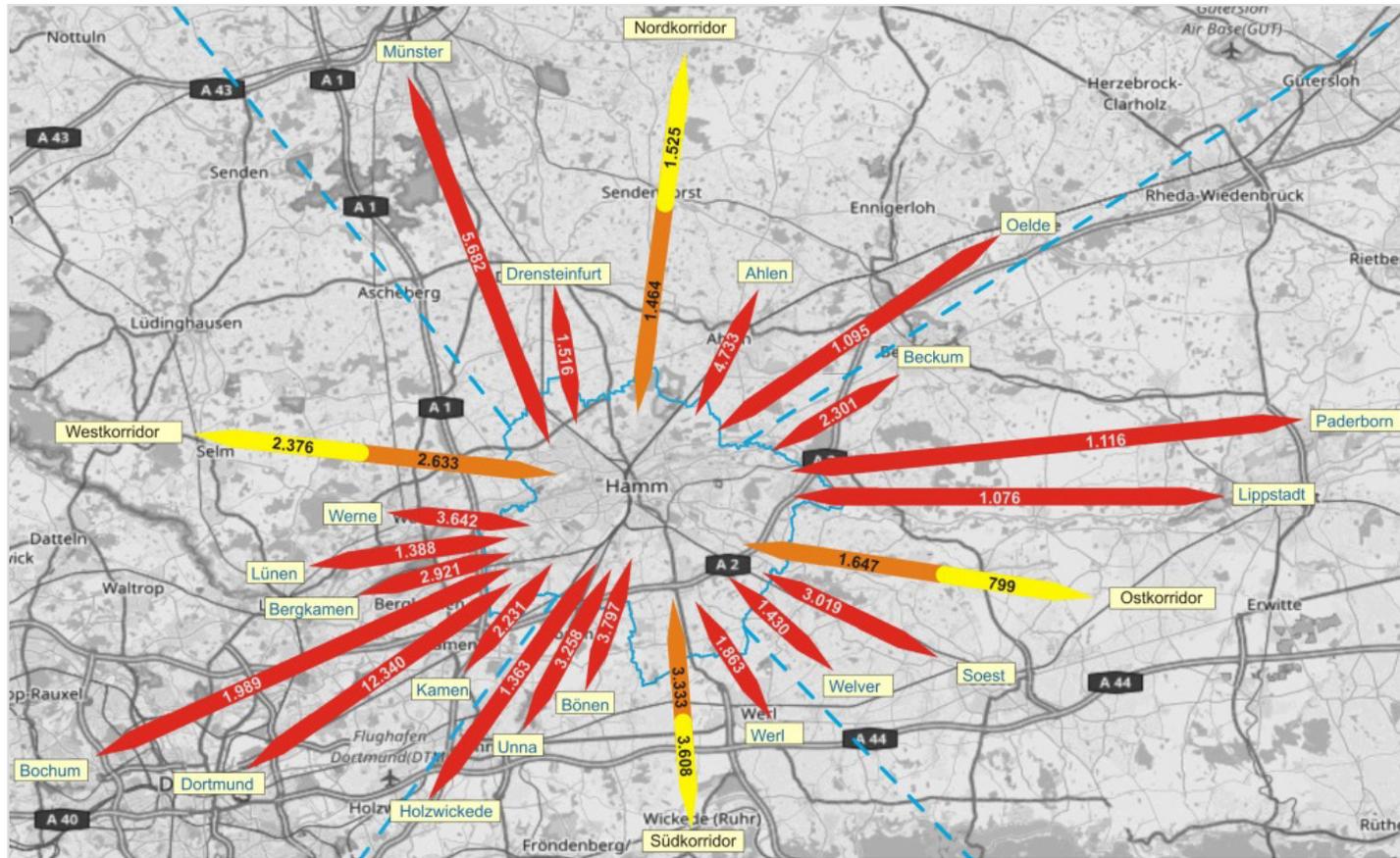


Mit Abstand wichtigstes Ziel außerhalb von Hamm ist Dortmund. Über 12.000 Wege werden hier täglich in beide Richtungen zurückgelegt.

Ein weiteres Hauptziel ist Münster (5.700), gefolgt von Ahlen, Bönen, Werne, Unna und Soest, die alle über 3.000 Wege pro Tag aufweisen.

In die Nachbargemeinden Drensteinfurt, Lünen, Bergkamen, Kamen, Werl, Welper und Beckum werden über 1.000 Wege am Tag zurückgelegt. Außerdem werden zu weiter entfernten Zielen immerhin noch 1.000 Wege nach Paderborn, Lippstadt, Oelde, Holzwickede und Bochum unternommen.

Regionale Ziele:



-  Grenze der Stadt Hamm
-  Grenze der Korridore (schematisch)
-  Ort Name des Hauptziels
-  Nord Name des Korridors
- 4.733 Anzahl der Wege aus und nach Hamm

-  Wege aus und nach Hamm (Hauptziele im Korridor)
-  Wege aus und nach Hamm (Nahbereich im Korridor)
-  Wege aus und nach Hamm (Fernbereich im Korridor)

In der Region Dortmund und Münster vorn

3.6. Wegelängen und Reisezeit

Die durchschnittliche Wegelänge beträgt 9,1 km. Rund drei Viertel der Wege sind jedoch kürzer als 10 km; mehr als die Hälfte kürzer als 5 km.

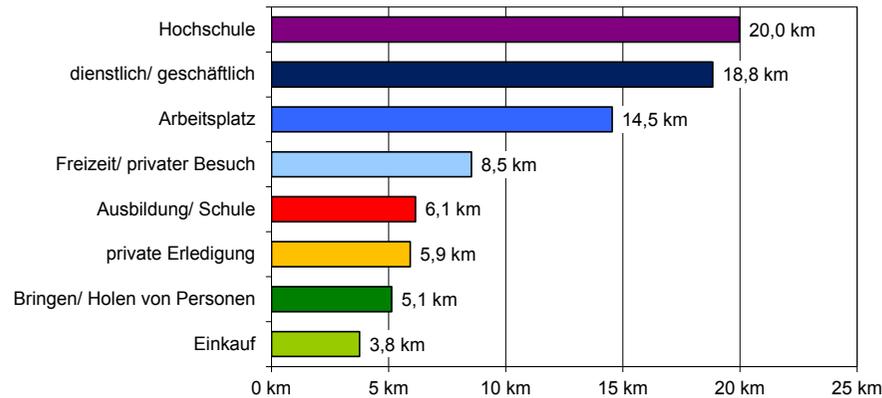
Im Binnenverkehr sind die Wege durchschnittlich 4,2 km lang; rund neunmal so lang sind sie im Quell- und Zielverkehr (36,9 km).

	Ø Wegelängen	Anteil an Gesamtwegelängen
Binnenverkehr	4,2 km	39%
Quell- und Zielverkehr	36,9 km	58%
Außenverkehr	18,4 km	3%
alle Wege	9,1 km	100%

Die längsten Strecken werden bei den Hochschulwegen (20 km) und den dienstlich / geschäftlichen Wegen (18,8 km) zurückgelegt, gefolgt von den Wegen zum Arbeitsplatz (14,5 km).

Deutlich kürzere Wege werden in der Freizeit und bei privaten Erledigungen zurückgelegt.

Durchschnittliche Wegelänge nach Reisezweck:

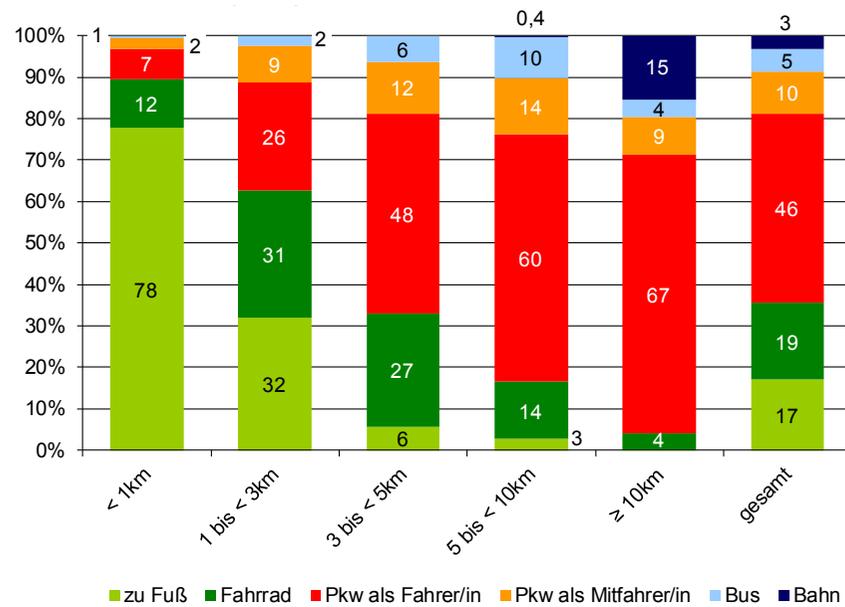


Wege bis 1 km Länge werden zu 90% mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt, vor allem zu Fuß (78%). Das Fahrrad wird überdurchschnittlich häufig bei Wegen bis 5 km genutzt.

Trotzdem wird auch bei kurzen Strecken bereits zu 26% der Pkw genutzt. Mit wachsender Entfernung steigt sein Anteil deutlich - bei Wegen ab 10 km erreicht er 67%.

Der Bus hat seine größten Anteile mit 10% bei Wegen bis 10 km, die Bahn auf Langstrecken.

Modal Split nach Wegelängen:



Ein Weg dauert im Schnitt 21 Minuten; 90% aller Wege sind kürzer als eine halbe Stunde. Am längsten dauern Wege, die mit der Bahn zurückgelegt werden. Die Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad sind meist kürzer als 20 Minuten.

Weniger PKW bei kurzen Wegen

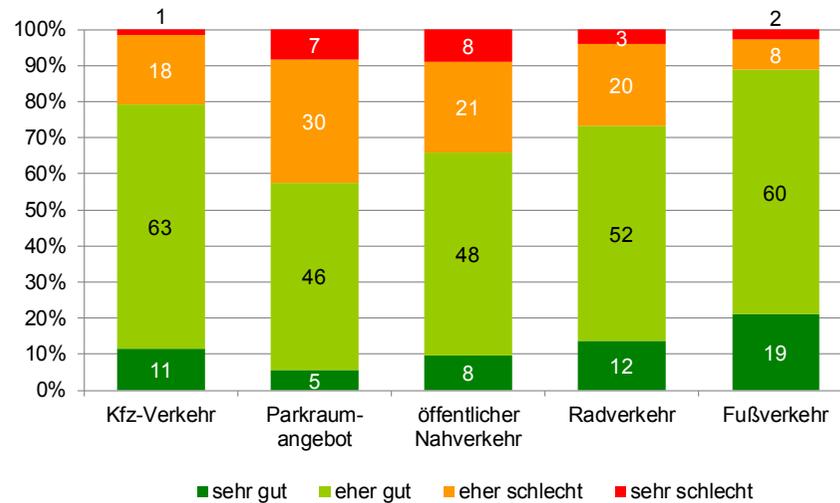
3.7. Wie bewerten die Hammer ihre Verkehrsangebote?

Im Rahmen der aktuellen Haushaltsbefragung wurde erstmals auch die Zufriedenheit mit dem Angebot der verschiedenen Verkehrsträger abgefragt. Die Befragten sollten die grundsätzlichen Bedingungen für die verschiedenen Verkehrsmittel auf ihren täglichen Wegen einschätzen.

Insgesamt wurden alle Verkehrsmittel mit über 50% als gut bis sehr gut bewertet.

Die Bedingungen im Fußverkehr werden zu 79% als gut bis sehr gut eingeschätzt. Eine signifikant negative Bewertung erhielten das Parkraumangebot und der ÖPNV.

Bewertung der Verkehrsmittel:



Die Befragten sollten zudem konkrete Gründe gegen die häufigere Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel angeben. Beim Fuß- und Radverkehr wurden die Entfernung, gesundheitliche Einschränkungen und Bequemlichkeit sehr häufig genannt; beim öffentlichen Nahverkehr sind es vor allem schlechte Verbindungen und die Kosten.

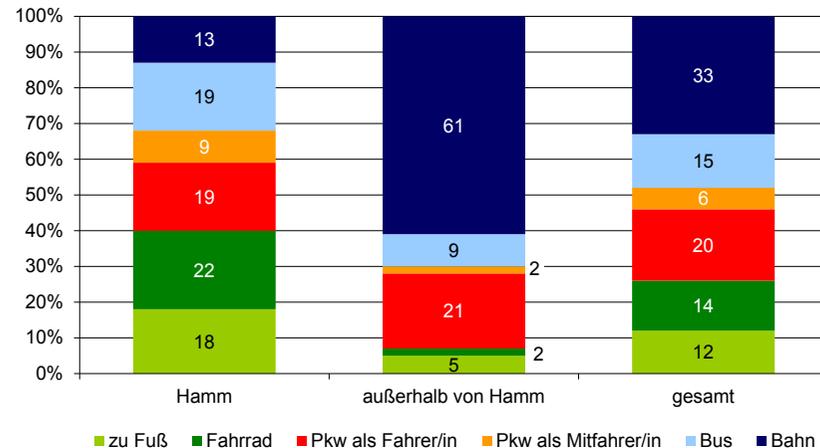
3.8. Mobilität der Hammer Studierenden

Erstmals wurde mit der Haushaltsbefragung eine Sondererhebung zum Mobilitätsverhalten der Studierenden in Hamm durchgeführt. Die Studierenden der HSHL und der SRH wurden per E-Mail angeschrieben und um Teilnahme an der Online-Befragung gebeten:

Die wesentlichen Ergebnisse der Studentenerhebung:

- 50% der befragten Studenten wohnen in Hamm.
- 39% der Studierenden besitzen einen Pkw, 80% ein Fahrrad.
- Knapp zwei Drittel der in Hamm wohnenden Studierenden leben im Bezirk Hamm-Mitte. Die außerhalb wohnenden Studierenden kommen vor allem aus Dortmund.
- Ein Studierender der Hammer Hochschulen legt durchschnittlich 2,3 Wege pro Tag zurück, davon 1,1 Wege innerhalb von Hamm.
- Knapp die Hälfte der Wege legen die Studierenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Hiervon entfallen 15% auf den Bus und 33% auf die Bahn. Der Pkw und auch die nichtmotorisierten Verkehrsmittel werden jeweils zu 26% genutzt.
- Die Studierenden mit Wohnort Hamm nutzen vor allem die nichtmotorisierten Verkehrsmittel (40%), die außerhalb von Hamm wohnenden sind meistens mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs (70%).

Modal Split nach Wohnort:



- Im Durchschnitt sind die zurückgelegten Wege 21,4 km lang. Die Wegelänge der in Hamm wohnenden Studierenden liegt im Durchschnitt bei 10,4 km, bei Externen bei 36,3 km.
- Ein Weg der Studierenden dauert im Schnitt 39 Minuten. Die Wegedauer der in Hamm wohnenden liegt bei 26 Minuten, bei denen mit Wohnort außerhalb bei 59 Minuten.
- 37% der Studierenden mit Wohnort Hamm verlassen (fast) jedes Wochenende Hamm, 2% der Studierenden, die außerhalb wohnen, fahren auch am Wochenende nach Hamm.
- Die Bedingungen im ÖPNV werden von den Studierenden zu 52% als schlecht bewertet. Dies ist auch der Hauptgrund, warum sie nicht noch häufiger Bus und Bahn nutzen. Als Verbesserungsvorschlag nennen sie vor allem den Einsatz von Zusatzbussen zu den Stoßzeiten an der HSHL.

Erstmals Mobilität
der Hammer
Studierenden
erfasst

3.9. Fazit

In Hamm gibt es einen eindeutigen Trend zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung belegen, dass in der Bevölkerung eine signifikante Bereitschaft besteht, nicht mehr grundsätzlich ins Auto zu steigen, sondern das geeignete Verkehrsmittel situationsabhängig zu wählen.

Damit diese positive Tendenz zu einem nachhaltigen Impuls für den Hammer Stadtverkehr wird, ist eine kontinuierliche Begleitung durch die kommunale Verkehrsplanung in Kooperation mit den anderen Akteuren im Verkehrssektor (insb. Verbände und Verkehrsunternehmen) erforderlich.

Infrastruktur und Service für die umweltfreundlichen Verkehrsmittel müssen den Anforderungen wachsender Nutzerzahlen angepasst und ausgebaut werden. Die erforderlichen Maßnahmen müssen im transparenten Dialog zwischen Bürgern, Verwaltung und Entscheidungsträgern entwickelt werden. Der geplante Radschnellweg Ruhr mit Anbindungen an alle Hammer Stadtbezirke sowie die anstehende Neugestaltung des Busnetzes sind hier Schlüsselprojekte.

Bei aller notwendigen Fokussierung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel sind ausreichende Investitionen in Ausbau und Erhalt des Straßennetzes unverzichtbar. Der PKW ist nach wie vor mit Abstand das meistgenutzte Verkehrsmittel, und im Warentransport dominiert der LKW nahezu unangefochten.

Neben die klassischen Instrumente wie den Bau von Umgehungsstraßen und die Modernisierung der Verkehrstechnik treten zunehmend neue Steuerungselemente, um den Autoverkehr zukunftsfähig zu machen. Hierzu zählen die Elektromobilität ebenso wie das betriebliche Mobilitätsmanagement.

Bestens bewährt haben sich in Hamm auch die Verkehrs- und Parkraumkonzepte für Ortsteile und größere Ansiedlungsvorhaben. Sie leisten einen wesentlichen Beitrag zur stadtverträglichen Abwicklung des Autoverkehrs.





4. Das Hauptverkehrsstraßennetz – Verkehrsbelastung, Prognosen, Handlungsfelder

4. Das Hauptverkehrsstraßennetz – Verkehrsbelastung, Prognosen, Handlungsfelder

Trotz großer Erfolge bei der Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV ist der PKW immer noch das dominierende Verkehrsmittel im Hammer Stadtverkehr. Hinzu kommt der Schwerlastverkehr, der aufgrund der Produktions- und Distributionsstruktur der Wirtschaft auch in Hamm noch moderat wachsen wird.

Ein stadtverträgliches, funktionierendes Gesamtverkehrssystem erfordert daher ein gut geordnetes, leistungsfähiges Straßennetz, eine nach modernsten Ansprüchen organisierte Verkehrslenkung und ein nutzerorientiertes Parkraum-Management.

In den letzten zwei Jahrzehnten hat die Stadt Hamm sowohl die Erfassung des KFZ-Verkehrs als auch die Möglichkeit zur Prognose künftiger Verkehrsströme wesentlich erweitert und verfeinert.

Die daraus resultierenden Analysen und Prognosen und die aus ihnen abgeleiteten Handlungsempfehlungen zur stadtverträglichen und zukunftsorientierten Gestaltung des Hammer Straßennetzes bilden den zweiten Schwerpunkt des Verkehrsberichts 2018.

4.1. Die heutige Verkehrsbelastung

4.1.1. Verkehrszählungen und elektronisches Verkehrsmodell

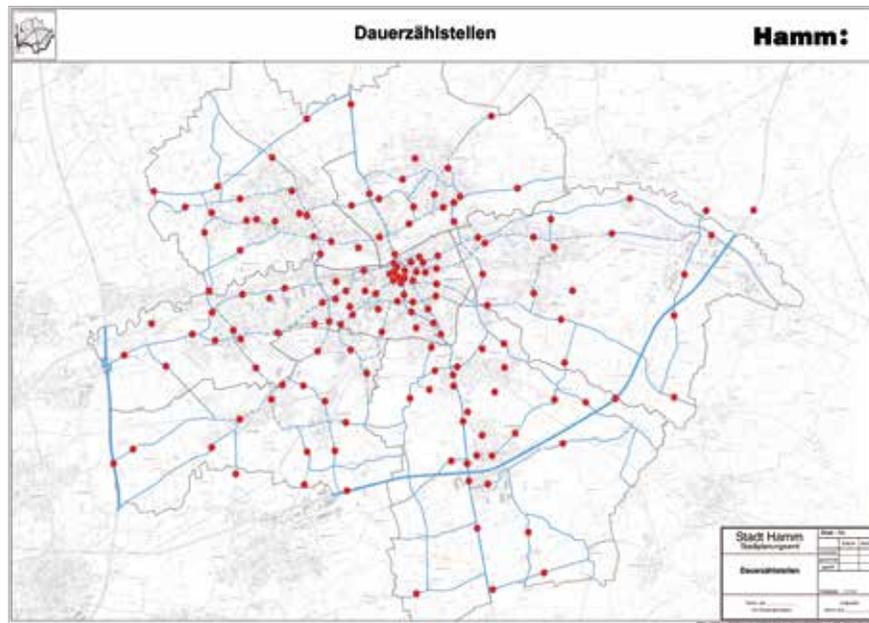
Die Verkehrsbelastung im Hammer Hauptstraßennetz wird stadtweit an 155 Zählstellen kontinuierlich erfasst.

55 % der Zählstellen werden seitens der Stadt in einem Turnus von max. 5 Jahren zumeist mit mobilen Radargeräten bestückt. An rd. 40 Stellen, an denen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine automatisierte Erfassung erfolgen kann, wird manuell gezählt. Weitere 25 % werden vom Landesbetrieb Straßen (LS) alle 5 Jahre im Rahmen der Landesverkehrszählung bedient. Hier liegen die letzten Ergebnisse aus 2015 vor.





**Genauigkeit des
elektronischen
Verkehrsmodells:
95 %**



Schwerpunkte der Messungen seit 2010 waren die Innenstadt sowie Bockum-Hövel und Herringen, wo sich durch die Umgehungsstraßen ‚Warendorfer Straße‘ und ‚Kanaltrasse‘ in größerem Umfang Verkehre verlagert haben.

Die Fülle der erhobenen Zähl-daten bietet ein umfassendes und gesichertes Abbild der Netzbelastung im Hammer Straßennetz. Damit besteht eine verlässliche Grundlage für die Eichung des rechnergestützten Verkehrsmodells der Stadt Hamm.

Das seit Mitte der 1990er Jahre eingesetzte Verkehrsmodell PSV simuliert alle KFZ-Fahrten innerhalb des Stadtgebietes anhand von über 100 kleinräumig gegliederter Verkehrszellen. Aufkommen und räumliche Verteilung der Fahrten ergeben sich aus den Strukturdaten (u. a. Bevölkerungszahlen, Nutzungsart und -dichte) und den jeweiligen Fahrtzwecken.

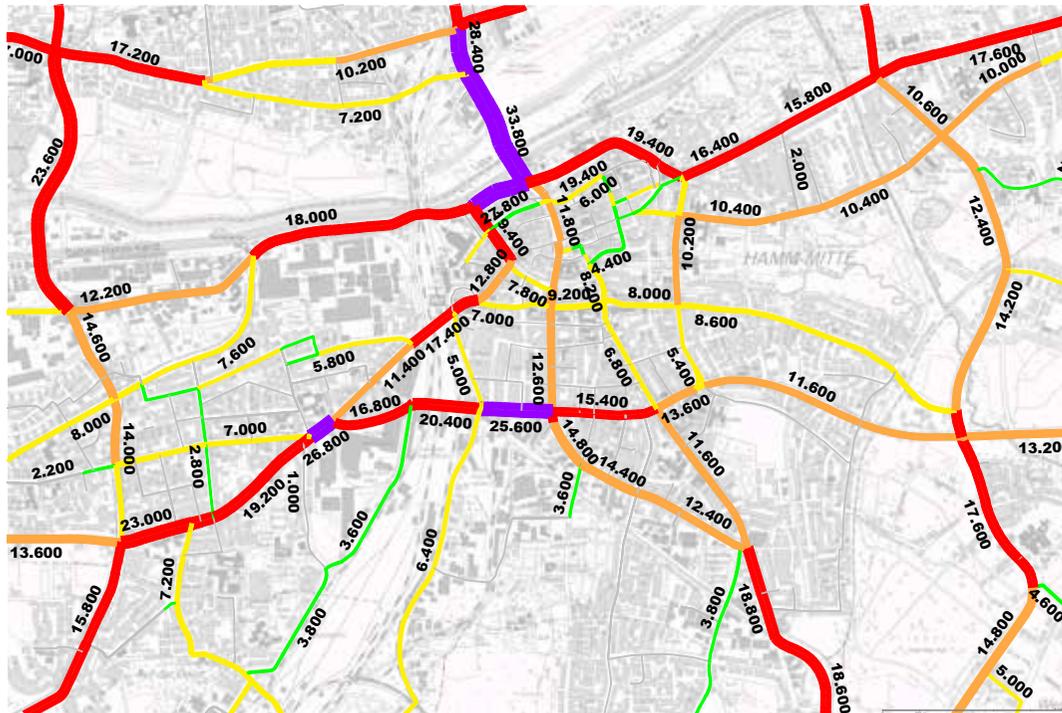
Im Modell sind auch die Erkenntnisse der letzten Haushaltsbefragung (2016) in Bezug auf die Zahl und Reichweite der Fahrten, die Fahrtzwecke und die Verkehrsmittelwahl hinterlegt.

Das Verkehrsmodell legt die errechneten Fahrten im KFZ-Verkehr als Tagesbelastungen auf das (digitalisierte) Straßennetz um. Die Aussagekraft der gerechneten Werte wurde durch den Abgleich mit den Zähl-daten überprüft. Dabei zeigte sich durch die langjährige, präzise Eichung des Verkehrsmodells für 95 % aller betrachteten Querschnitte eine fast vollständige Übereinstimmung zwischen den Modellwerten und den gezählten Werten.

4.1.2. Belastungssituation in den Bezirken und Ortsteilen

Nachfolgend wird die derzeitige Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz der einzelnen Stadtbezirke und Ortsteile in der Übersicht dargestellt und erläutert.

Hamm-Mitte



Straße	Heutige Verkehrsbelastung (Kfz / Tag)	LKW-Anteil
Richard-Wagner-Straße	14.000	10 %
Goethestraße	13.000	8 %
Sternstraße	12.000	4 %
Wilhelmstraße (West)	19.000	9 %
Werler Straße (Rathaus)	7.000	8 %
Alleestraße (Grünstraße)	15.000	7 %
Neue Bahnhofstraße	13.000	8 %
Westring	19.000	7 %

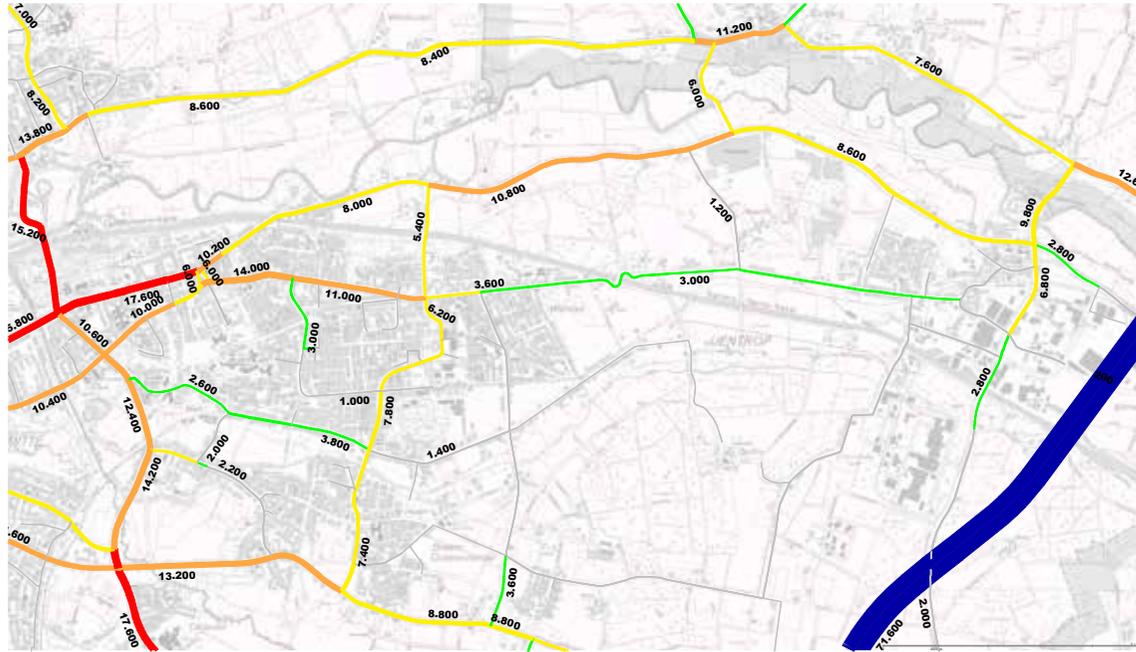
Der Bezirk Mitte weist naturgemäß die höchsten Verkehrsbelastungen auf. 60 % aller Streckenabschnitte mit mehr als 20.000 KFZ pro Tag finden sich hier. Auch der LKW-Anteil ist hier besonders hoch.

Die vertiefende Verkehrsanalyse hat ergeben, dass neben den starken Ziel- und Quellverkehren von Beschäftigten und Besuchern des Zentrums der Durchgangsverkehr eine erhebliche Rolle spielt. 60 % aller Verkehre in der Innenstadt haben dort nicht ihr Ziel oder ihren Ursprung (s. Kap. 4.3.2.). Dies liegt u.a. an der Struktur des Hammer Straßennetzes mit nur wenigen Brücken über Kanal und Lippe sowie die ebenfalls beschränkte Zahl an Bahnquerungen.

In dieser Situation sind der Bau geeigneter Umgehungsstraßen wie der B 63n und der RLG-Trasse und die funktionale und städtebauliche Aufwertung vorhandener Magistralen von besonderer Bedeutung (s. Kap. 4.3.1. und 4.3.2.).

**60 %
Durchgangsverkehr
in der City**

Uentrop



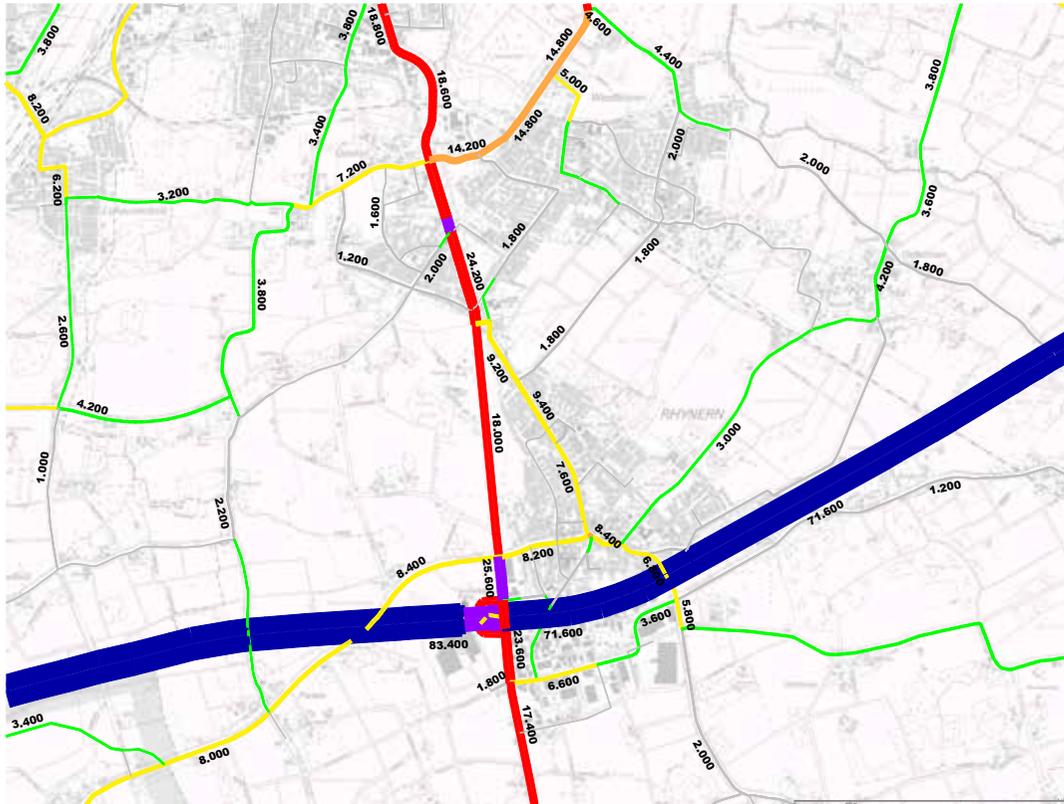
Im Bezirk Uentrop spielt die Erreichbarkeit des Industriegebiets eine entscheidende Rolle. Die hohe Belastung der Zollstraße mit einem erheblichen LKW-Anteil weist auf die Bedeutung dieser Route für die Anbindung des Industriegebiets an die Autobahn hin.

Ohne voll verkehrstaugliche Brücken, die auch für Schwertransporte geeignet sind, würde der Gewerbestandort verkehrlich abgehängt und die Belastung des Siedlungsbereichs durch LKW erheblich zunehmen.

Täglich 2000 LKW
auf der Zollstraße

Straße	Heutige Verkehrsbelastung (Kfz / Tag)	LKW-Anteil
Ortsdurchfahrt Dolberg (Ahlen)	11.000	13 %
Fährstraße	15.000	---
Lippestraße (östl. Ostwennemarstraße)	11.000	9 %
Lippestraße (östl. Schleuse)	8.000	11 %
Alter Uentropener Weg (östl. Papenweg)	11.000	1 %
Zollstraße		
• Lippebrücke	10.000	21 %
• GI-Gebiet	7.000	24 %
Haarener Weg	6.000	---

Rhynern



Lücke im
Autobahnnetz
lenkt den
Verkehr in die Stadt

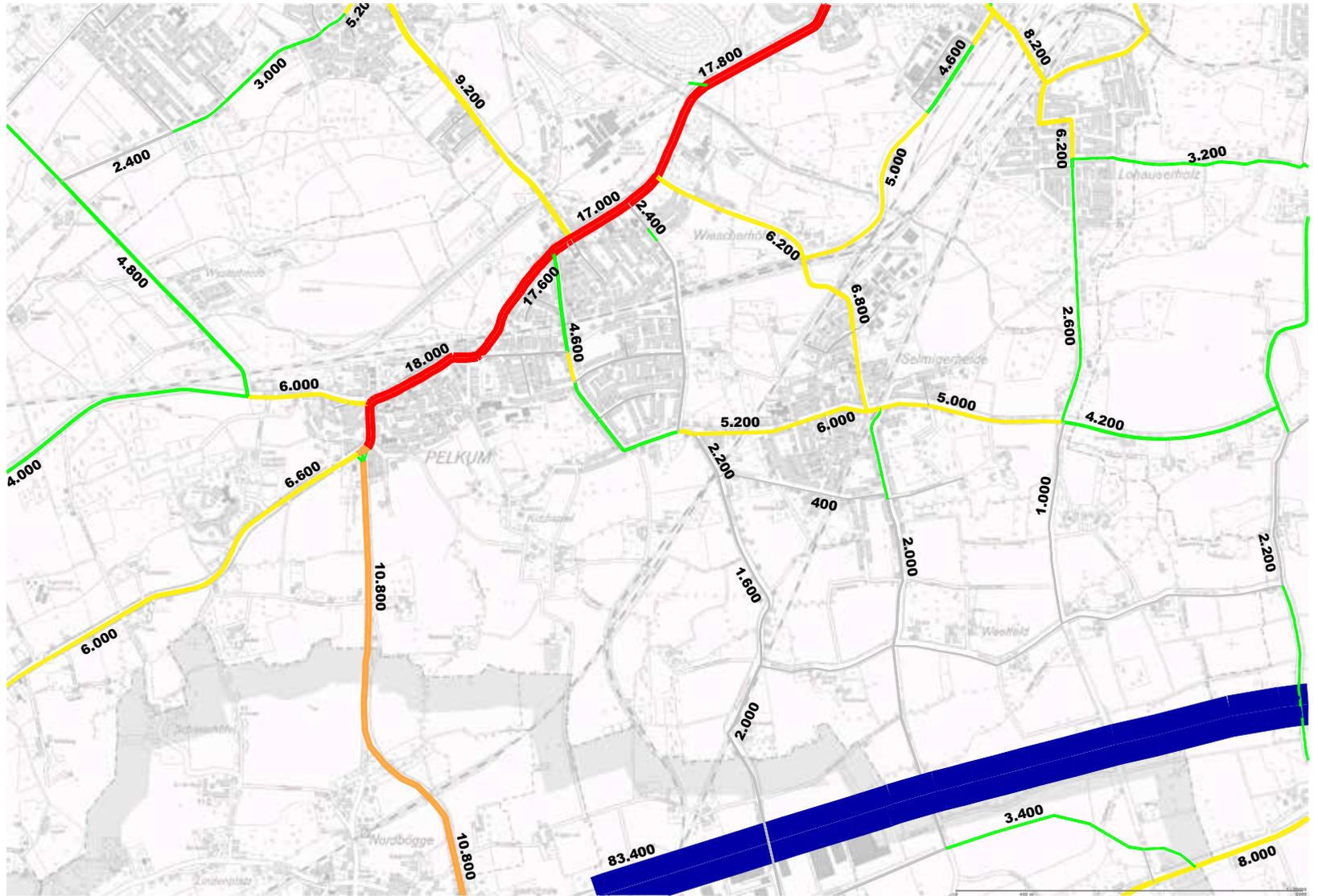
Straße	Heutige Verkehrsbelastung (Kfz / Tag)	LKW-Anteil
Werler Straße (Berge)	24.000	11 %
Werler Straße (Kump)	17.000	16 %
Unnaer Straße (Ortskern Rhynern)	8.000	< 2 %
Reginenstraße (Ortskern Rhynern)	8.000	< 2 %
Alte Salzstraße	8.000	< 2 %
Unnaer Straße (Freiske)	8.000	16 %

In Rhynern konnte der LKW-Durchgangsverkehr durch Beschilderung und Verlegung der Landesstraße L 667 ins Gewerbegebiet erfolgreich aus dem Ortskern herausgehalten werden. Verblieben ist überwiegend der ortsbezogene Schwerverkehr.

Nach wie vor problematisch in Bezug auf die Verkehrsabwicklung und Leistungsfähigkeit ist die hohe Verkehrsbelastung auf der Werler Straße (B 63) im Bereich der Autobahnanschlussstelle. Hier soll der Bau der A 445 in Verbindung mit der L 667n nachhaltig Abhilfe schaffen.

Mit Blick auf die Wohnqualität und das Ortsbild ergeben sich aus der hohen Verkehrsbelastung der B 63 auch in der Ortsdurchfahrt Berge städtebauliche Defizite.

Pelkum



Straße	Heutige Verkehrsbelastung (Kfz / Tag)	LKW-Anteil
Kamener Straße Amtshaus	18.000	13 %
Kamener Straße Wiescherhöfener Markt	17.000	10 %
Kamener Straße Daberg	16.000	12 %
Große Werlstraße	5.000	4 %
Fangstraße	9.000	6 %
Weetfelder Straße (Nord)	6.000	5 %
Lohuserholzstraße	7.000	8 %
Martinstraße	6.000	2 %
Wiescherhöfener Straße (Selmigerheide)	5.000	2 %
Provinzialstraße	2.000	---
Osterböener Weg BAB-Brücke	1.800	---

Die bereits erfolgte Umgestaltung von Teilabschnitten der Kamener Straße hat dort wesentlich zur Abmilderung der städtebaulichen Defizite beigetragen. Daher ist es sinnvoll, diesen Prozess fortzuführen und langfristig alle Abschnitte der Ortsdurchfahrten Pelkum, Wiescherhöfen und Daberg neu zu gestalten.

Ohne die B 63n bleibt es jedoch auf der Kamener Straße bei der starken Verkehrsbelastung mit hohen LKW-Anteilen.

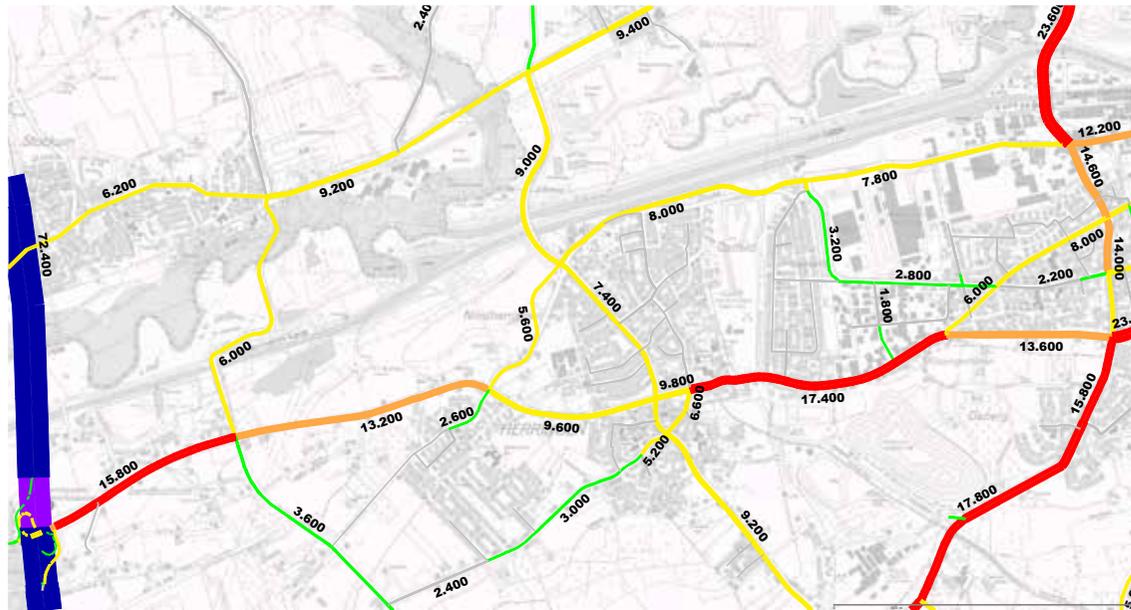
Im Bereich Weetfeld macht sich die Sperrung für den LKW-Durchgangsverkehr positiv bemerkbar. Die Offenhaltung des Osterböener Weges für den PKW-Verkehr hat zu keinen problematischen Verkehrsbelastungen geführt und stellt bis zum Neubau der Straßen im INLOGPARC eine verkehrlich sinnvolle Lösung dar.

Auffällig ist die Verkehrsbedeutung des Straßenzuges Große Werlstraße – Wiescherhöfener Straße für die Anbindung des Ortsteils Selmigerheide. Problematisch ist hier der massive Störeinfluss des Bahnübergangs an der stark befahrenen Strecke Dortmund-Hamm.

**Zahlreiche
Bahnübergänge
behindern den
Verkehr**

„Kanaltrasse“
entlastet Ortskern
um 40 %

Herringen



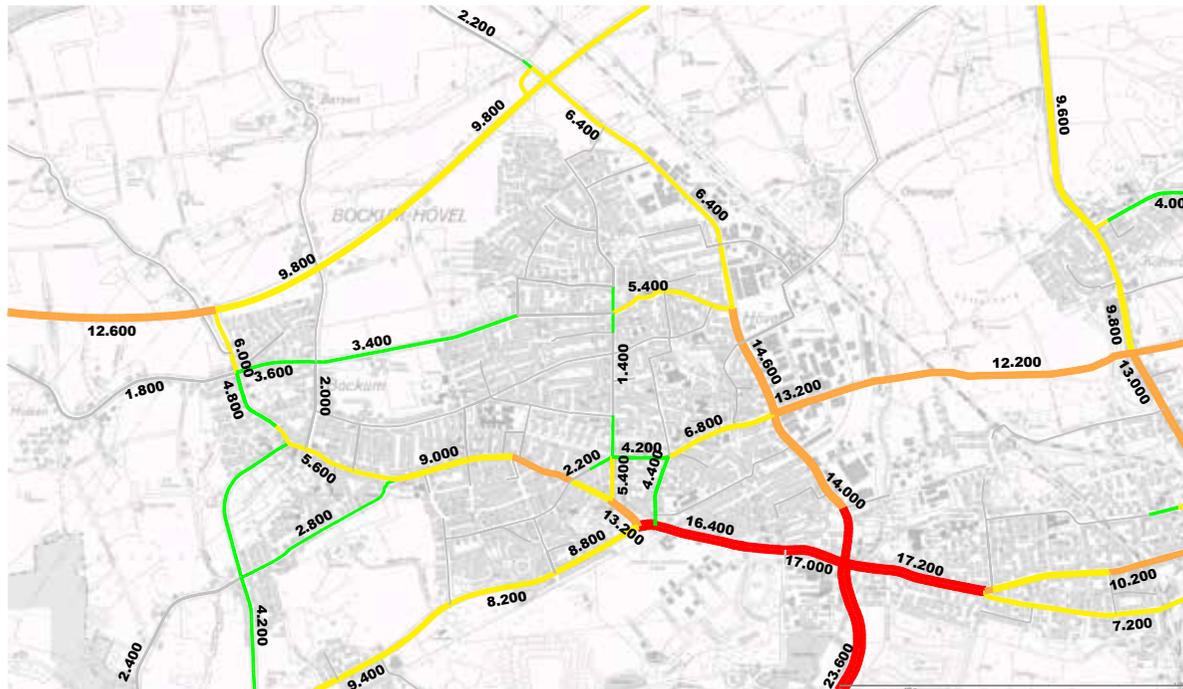
Straße	Heutige Verkehrsbelastung (Kfz / Tag)	LKW-Anteil
Johannes-Rau-Straße (West)	6.000	19 %
Johannes-Rau-Straße (Ost)	8.000	16 %
Dortmunder Straße (Herringer Markt)	10.000	1 %
Dortmunder Straße (Isenbecker Hof)	17.000	5 %
Dortmunder Straße (Autobahn)	16.000	8 %
Herringer Weg	14.000	5 %
Zum Torksfeld	7.000	4 %
Fangstraße	9.000	6 %
Holzstraße	3.000	8 %

Die Johannes-Rau-Straße („Kanaltrasse“) erfüllt ihre Funktion als Autobahnzubringer für Hamm und Umgehung für Herringen und den Hammer Westen.

Insbesondere der Schwerlastverkehr hat die neue Route hervorragend angenommen, so dass der verbleibende LKW-Anteil auf der Dortmunder Straße vergleichsweise gering ausfällt. Insgesamt wurde der Ortskern Herringen um 40 % vom KFZ-Verkehr entlastet.

Hinsichtlich der Kapazitäten könnte die Johannes-Rau-Straße jedoch noch zusätzliche Verkehre aufnehmen, um den Ortskern Herringen weiter zu entlasten. In Kap. 4.3.1. werden Maßnahmen und Wege aufgezeigt, um dieses Ziel zu erreichen.

Bockum-Hövel



Straße	Heutige Verkehrsbelastung (Kfz / Tag)	LKW-Anteil
Lipperandstraße –L 518– (Holsen)	13.000	6 %
Lipperandstraße –L 518– (Bockum-Hövel)	10.000	6 %
Warendorfer Straße	12.000	4 %
Eichstedtstraße	7.000	6 %
Römerstraße (Nord)	6.000	7 %
Römerstraße (Süd)	14.000	6 %
Hauptstraße	6.000	6 %
Hammer Straße (Stefanstraße)	9.000	6 %
Hammer Straße (Gewerbepark Radbod)	16.000	7 %
Bockumer Weg	10.000	6 %
Nordenstiftsweg	7.000	2 %
Bülowstraße	9.000	7 %
Pankratiusplatz	6.000	1 %

Neben Hamm-Mitte ist Bockum-Hövel der verkehrsreichste Stadtbezirk.

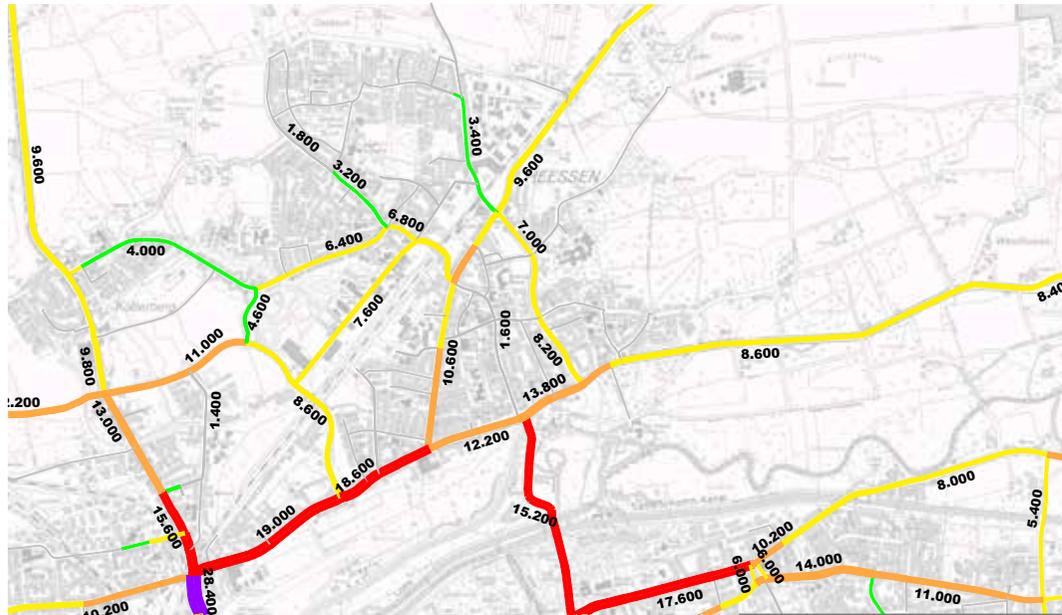
Im letzten Jahrzehnt haben die Nordlipperandstraße (L 518) und die Warendorfer Straße die Anbindung des Bezirks wesentlich verbessert und einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der innerörtlichen Straßen geleistet. So hat die Verkehrsbelastung des Bockumer Weges und des Nordenstiftswegs um 20 % abgenommen.

Da die Nutzung der Umgehungsstraßen für den Weg zur Autobahn einen zeitlich zwar attraktiven, aber von der Entfernung längeren Weg bedeutet, ist die Verkehrsbelastung auf der Hammer Straße bislang weitgehend konstant geblieben. Zusätzliche Verlagerungspotentiale können durch die Verkehrslenkung und Gestaltung des Straßenzugs Hammer Straße – Hauptstraße – Oberholser Str. gewonnen werden. Die anstehende Umgestaltung eines ersten Abschnitts der Hammer Straße ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung.

Die Hammer Straße wird umgestaltet

Heessen

„Bergarbeiter-
siedlungs-Straße“
entlastet!



In Heessen haben sich die Warendorfer Straße und der Sachsenring als neue Magistrale etabliert, die insbesondere für eine Entlastung der ‚Bergarbeitersiedlungsstraße‘ (- 30 %) gesorgt hat. Trotz dieser Verlagerungseffekte bleibt der Knoten Münsterstraße / Heessener Str. der verkehrsreichste im gesamten Stadtgebiet. Hier findet sich auch der einzige Hammer Straßenabschnitt, der im Rahmen der Luftreinhalteplanung behandelt wird.

Eine Tangente von der Münsterstraße zur Heessener Straße würde für eine deutliche Entlastung und für einen Spielraum zur Umgestaltung des Knotenpunktes sorgen.

Straße	Heutige Verkehrsbelastung (Kfz / Tag)	LKW-Anteil
Sachsenring (West)	11.000	5 %
Sachsenring (Ost)	9.000	4 %
Münsterstraße (zw. Bockumer Weg u. Nordenstiftsweg)	28.000	6 %
Bockumer Weg Ost	10.000	5 %
Nordenstiftsweg	7.000	2 %
Ahlener Straße	11.000	6 %
Amtsstraße	2.000	6 %
Dolberger Straße	9.000	12 %
Heessener Straße (Mattenbecke)	19.000	8 %
‚Bergarbeiter-Siedlungsstraße‘ (Mansfelder Straße – Vogelsang – Am Hämmschen)	4.000	3 %

4.2. Verkehrsprognose 2030

Auf der Grundlage der bestehenden Verkehrsbelastung wurde das elektronische Verkehrsprognosemodell der Stadt Hamm geeicht und eine Verkehrsprognose zur Belastung des Hammer Straßennetzes im Jahr 2030 erstellt. Der Prognosehorizont entspricht dem Vorgehen bei Bund und Land.

Dabei wurden folgende Faktoren berücksichtigt:

- Aktuelle Verkehrserhebungen (s. Kap. 4.1.);
- Allgemeine und lokale Trends der Verkehrsentwicklung (4.2.1.);
- Straßenneubauprojekte;
- Siedlungs- und Stadtentwicklung in Hamm (neue Wohnbau- und Gewerbegebiete);
- Bundesweite Studien zur Verkehrsentwicklung (u.a. Bundesverkehrswegeplan; Shell-Studie).

Im Ergebnis entsteht ein Gesamtbild der erwarteten KFZ-Belastung im Hammer Hauptverkehrs- und Sammelstraßennetz des Jahres 2030. Abzulesen ist insbesondere die erwartete Entlastung durch Umgehungsstraßen und durch den vermehrten Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

4.2.1. Allgemeine Entwicklungstrends im KFZ-Verkehr

Bundesweite Entwicklung

Die Mobilitätsentwicklung ist Gegenstand verschiedener Studien des Bundesverkehrsministeriums („Mobilität in Deutschland“ / „Deutsches Mobilitätspanel 2013“ / „Verflechtungsprognose 2030“) sowie der Shell-Szenarien für 2040. Demnach wird die Nachfrage nach Mobilität weiterhin leicht zunehmen.

Es wird erwartet, dass sich das Mobilitätsverhalten der Generationen stark unterschiedlich entwickelt. Während die über 50-jährigen mit dem Pkw aufgewachsen sind und daher auch im Seniorenalter hauptsächlich das eigene KFZ nutzen werden, gibt es bei der jüngeren Generation einen starken Trend zum Rad, zu öffentlichen Verkehrsmitteln und zum geteilten Auto (Carsharing).

Die insgesamt abnehmende Bevölkerung und die langfristig sinkende Zahl von Erwerbstätigen dämpft zusätzlich das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs, so dass dessen Aufkommen ab 2025 nach Ansicht der meisten Prognosen stagnieren wird.

Durch die erkennbare Trendwende im Mobilitätsverhalten der jüngeren Generation verliert der PKW als Statussymbol an Bedeutung. Es treten zunehmend „multimodale“ Verhaltensmuster auf, die für die Verkehrsträger des Umweltverbundes erhebliche Wachstumspotenziale beinhalten. Die positive Entwicklung des Fahrradverkehrs wird durch E-Bikes bzw. Pedelecs mit deutlich höheren Reichweiten und Fahrgeschwindigkeiten beflügelt, was einen zentralen Aspekt bei der Projektierung von Radschnellwegen darstellt.



**Anstieg des PKW-
Verkehrs wird
abgebremst**

Verkehrsentwicklung 2030 in Hamm

Nach wie vor ist davon auszugehen, dass in Hamm der motorisierte Individualverkehr im nächsten Jahrzehnt weiterhin den Großteil der Verkehrsleistung erbringen wird.

Es ist jedoch keine signifikante Zunahme der KFZ-Fahrten zu erwarten, denn die für wachsende Mobilität werden die Verkehrsträger des Umweltverbundes erheblich an Bedeutung gewinnen.

In Hamm wurden frühzeitig Konzepte entwickelt, um die Verkehrsträger des Umweltverbundes gezielt zu fördern. Im ‚Verkehrsbericht 2010‘ wurde mit dem ‚Umweltszenario‘ der Zielwert festgeschrieben, den Anteil der KFZ-Fahrten bis 2025 um 10 % zu reduzieren.

Dieses Ziel scheint auch vor dem Hintergrund des beschriebenen, bundesweiten Trends erreichbar und wurde als Basis für die KFZ-Verkehrsprognose 2030 verwendet.

Ein Anstieg wird in allen bundesweiten Studien für den LKW-Verkehr prognostiziert. Dieser Trend wird auch für den Logistikstandort Hamm angenommen.

Im Ergebnis sind folgende Grundlagendaten in die Verkehrsprognose 2030 eingegangen:

Verkehrsträger	Analysefall 2018		Prognose 2030 ,Umweltszenario‘	
	Wege/Fahrten pro Tag	Anteil	Wege/Fahrten pro Tag	Anteil
PKW-Selbstfahrer	230.000	44 %	240.000	40%
Motorrad	8.000	2 %	10.000	2%
Summe PKW/Motorrad	238.000	46 %	250.000	42%
PKW-Mitfahrer	53.000	11 %	50.000	8%
Bus & Bahn	45.000	9 %	90.000	15%
Rad	96.000	19 %	150.000	25%
Fuß	89.000	17 %	60.000	10%
Summe 'Umweltverbund'	283.000	54 %	350.000	58%
Gesamtverkehr ohne LKW	521.000	100 %	600.000	100%
LKW (Quell-, Ziel- und Binnenverkehre)	30.000		35.000	
Gesamtverkehr mit LKW	551.000		635.000	



Hamm bleibt
„Fahrrad-Hauptstadt“
des Ruhrgebiets

Die Stadtgrenzen überschreitenden Durchgangsverkehre, die überwiegend über die Autobahnen abgewickelt werden, sind in der obigen Aufstellung nicht enthalten. Diese machen mittlerweile ca. 1/3 aller KFZ-Bewegungen im Stadtgebiet Hamm aus.

	Fahrten pro Tag
PKW	120.000
LKW	45.000

Aufgrund der bundesweiten Bedeutung der Autobahnen A 1 und A 2 sind dort bis 2030 weitere erhebliche Verkehrszuwächse von bis zu 20 % zu erwarten.

Neben den Mobilitätstrends sind die Bevölkerungs- Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung sowie der geplante Ausbau des Straßennetzes die wichtigsten Grundlagen für die Verkehrsprognose 2030.

Seit 2010 liegt die Hammer Bevölkerungszahl annähernd konstant bei 178.000 Personen. Bis 2030 wird nur eine geringfügige Abnahme auf 176.000 Personen prognostiziert.

Der demographische Wandel führt jedoch zu einem höheren Anteil älterer Menschen, die in zunehmendem Maße über einen eigenen Pkw verfügen. Zudem gewinnt der Freizeit- und Einkaufsverkehr an Bedeutung, während der Berufs- und insbesondere der Schülerverkehr abnehmen.

Durch den bis 2030 geplanten Aus- und Umbau des Straßennetzes sind z.T. erhebliche Verkehrsverlagerungen zu erwarten, die insbesondere zur Entlastung der Ortsdurchfahrten führen werden.

Für die Verkehrsprognose wird von der Realisierung der folgenden Straßenbauprojekte und Umgestaltungsmaßnahmen ausgegangen:

- Sechsspuriger Ausbau der A 1 zwischen Kamener Kreuz und Münster;
- Verlängerung der A 445 von Werl bis zur A 2 in Hamm;
- Bau der B 63n von der A 2 (Bönen) bis zur Hafenstraße in Hamm
- L 547 n (Ortsumgehung Dolberg) mit neuer Lippequerung;
- L 667 n (Verlegung der Unnaer Straße);
- Bau der ‚RLG-Trasse‘ als Zubringer zur B 63n;
- Beseitigung der Bahnübergänge in Pelkum / Selmigerheide
- Erschließung des INLOGPARC (u.a. K 13n, K 35n);
- Verbindungsstraße Münsterstraße – Heessener Straße;
- Bahnübergangsbeseitigung Südfeldweg;
- Umgestaltung Hammer Straße, westliche Wilhelmstraße, Kamener Straße, Goethestraße, R.-Wagner-Straße und weiterer Straßenabschnitte in der City und den Ortsteilzentren.

Stadt der kurzen
Wege ist das Ziel

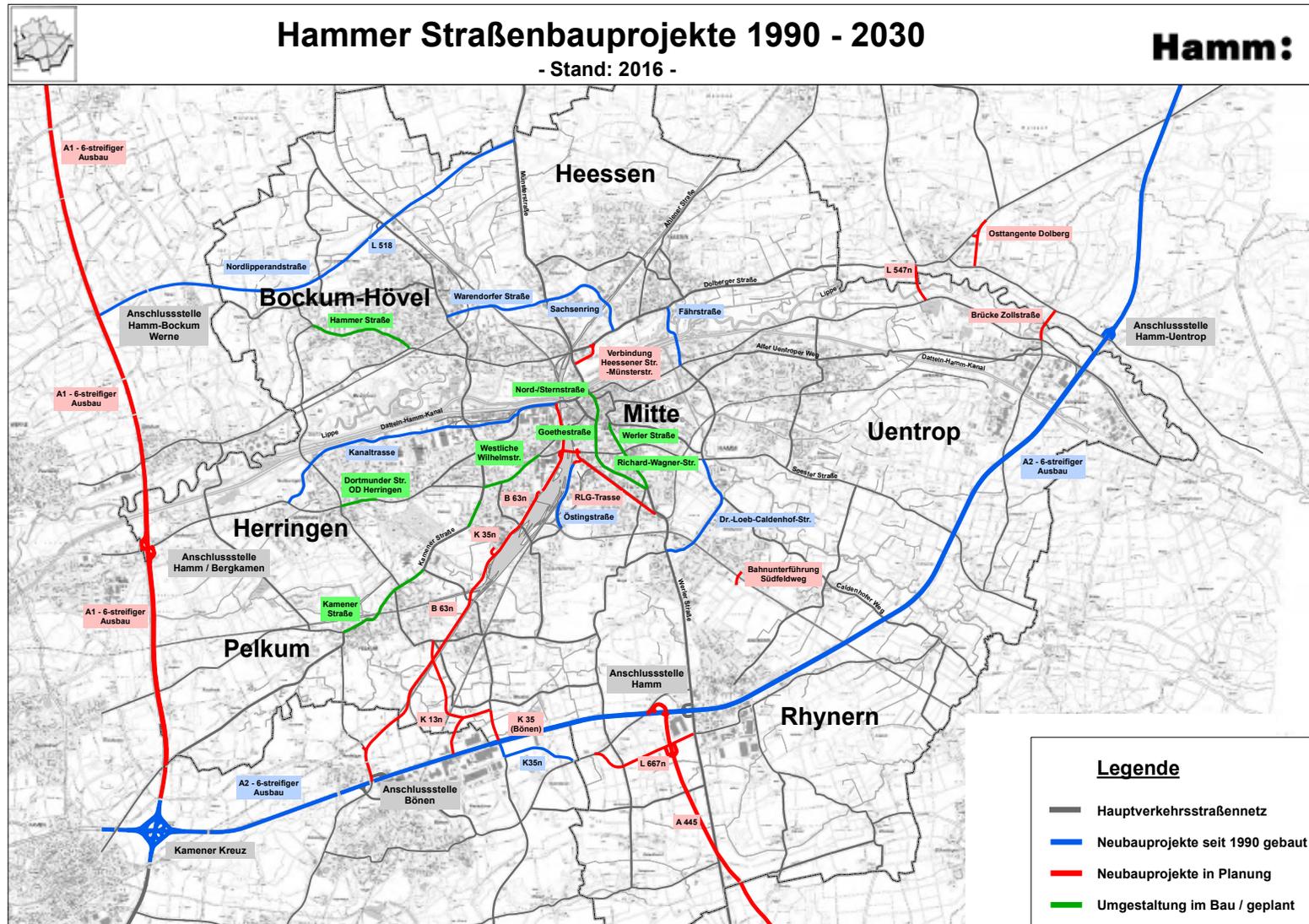


Die Entscheidung der Stadt Hamm, die Planung für die B 63n selbst zu übernehmen, schafft nach Jahren des Planungsstillstands eine verlässliche Perspektive für die Realisierung dieser wichtigsten Hauptverkehrsachse.

Da voraussichtlich zunächst nur der Südabschnitt der B 63n bis zur K 35n (Anschluss Kamener Straße) gebaut wird, wurde in der Prognose hierfür ein gesonderter Planfall erstellt (s. Bezirk Hamm-Mitte).

25 Kilometer
Umgehungsstraßen
und 10 Kilometer
neu gestaltete
Ortsdurchfahrten

Stadtbau
Neue Bahnhofstraße



Der Prognosefall 2030 berücksichtigt als zusätzliche Verkehrserzeuger die Entwicklung der größeren Wohn- und Gewerbegebiete auf der Basis des Flächennutzungsplans.

Wohngebiete:

- Auf dem Beisenkamp
- Paracelsus Areal
- Kolping- und Rietzgartenstraße
- Nachnutzung Newcastle Barracks
- Dierhagenweg
- Michaelstraße westlicher Teil
- Wielandstraße
- Heinrich-Schmidt-Straße
- Diesterwegstraße
- August-Bebel-Straße
- Holzstraße
- Schulze-Everding
- Heimshof Ost.

Gewerbegebiete:

- INLOGPARC (2. Bauabschnitt)
- Sutenkamp Süd
- Gewerbepark Rhynern-Süd
- Bergwerk Heinrich-Robert
- Paracelsuspark.

Kleinere Erweiterungen wie die Vollausslastung der Hochschule Hamm-Lippstadt oder der Ausbau des Möbelzentrums Finke sind ebenfalls berücksichtigt.

Darüber hinaus sind die aktuellen Überlegungen zur Nachnutzung des brachfallenden Rangierbahnhofes in die Prognose eingeflossen.

Insbesondere für die Neuansiedlung von Gewerbe auf dem ehemaligen RBF muss der Zusammenhang mit der B 63n beachtet werden.

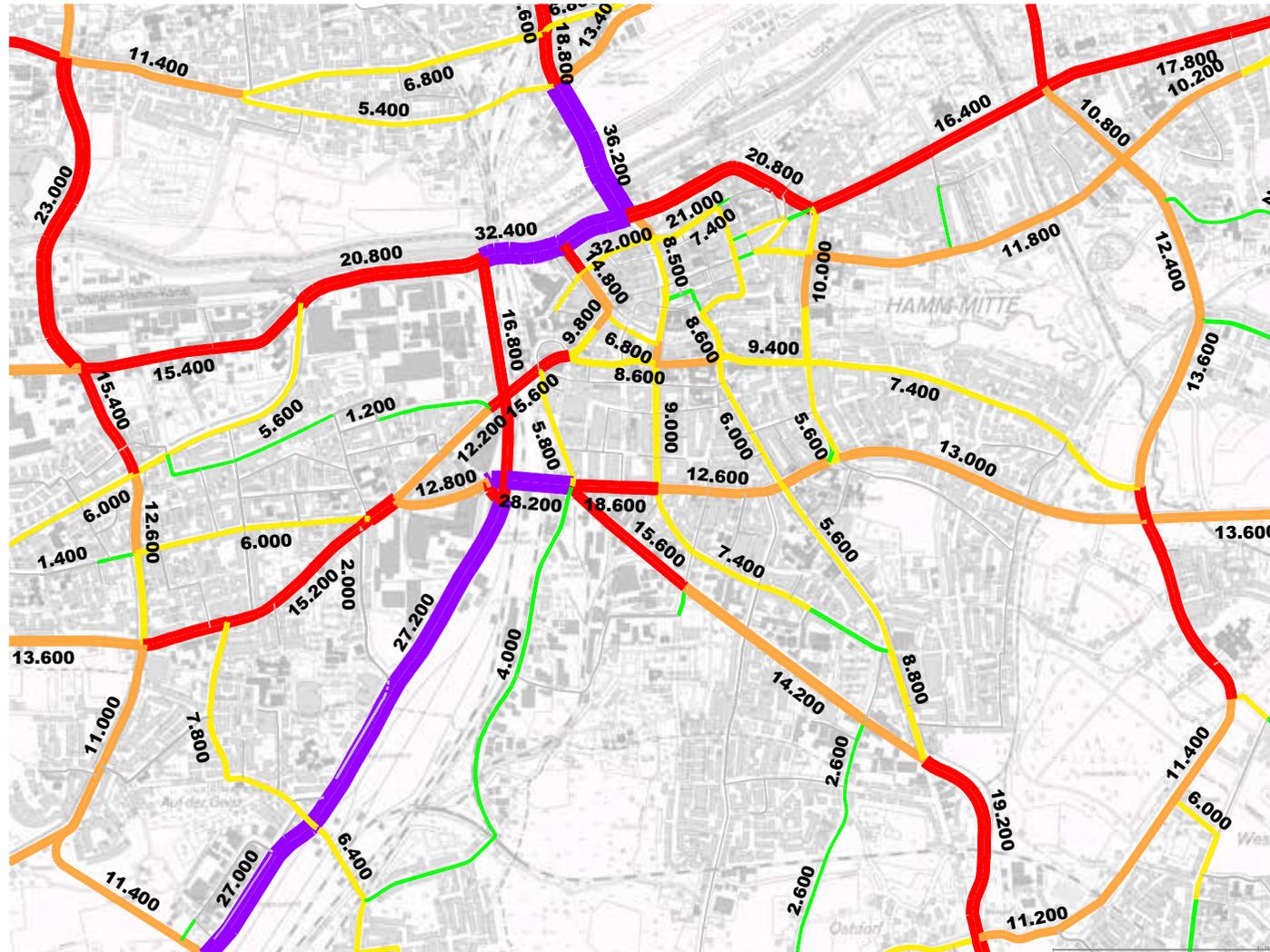


4.2.2. Ergebnisse der Verkehrsprognose KFZ 2030

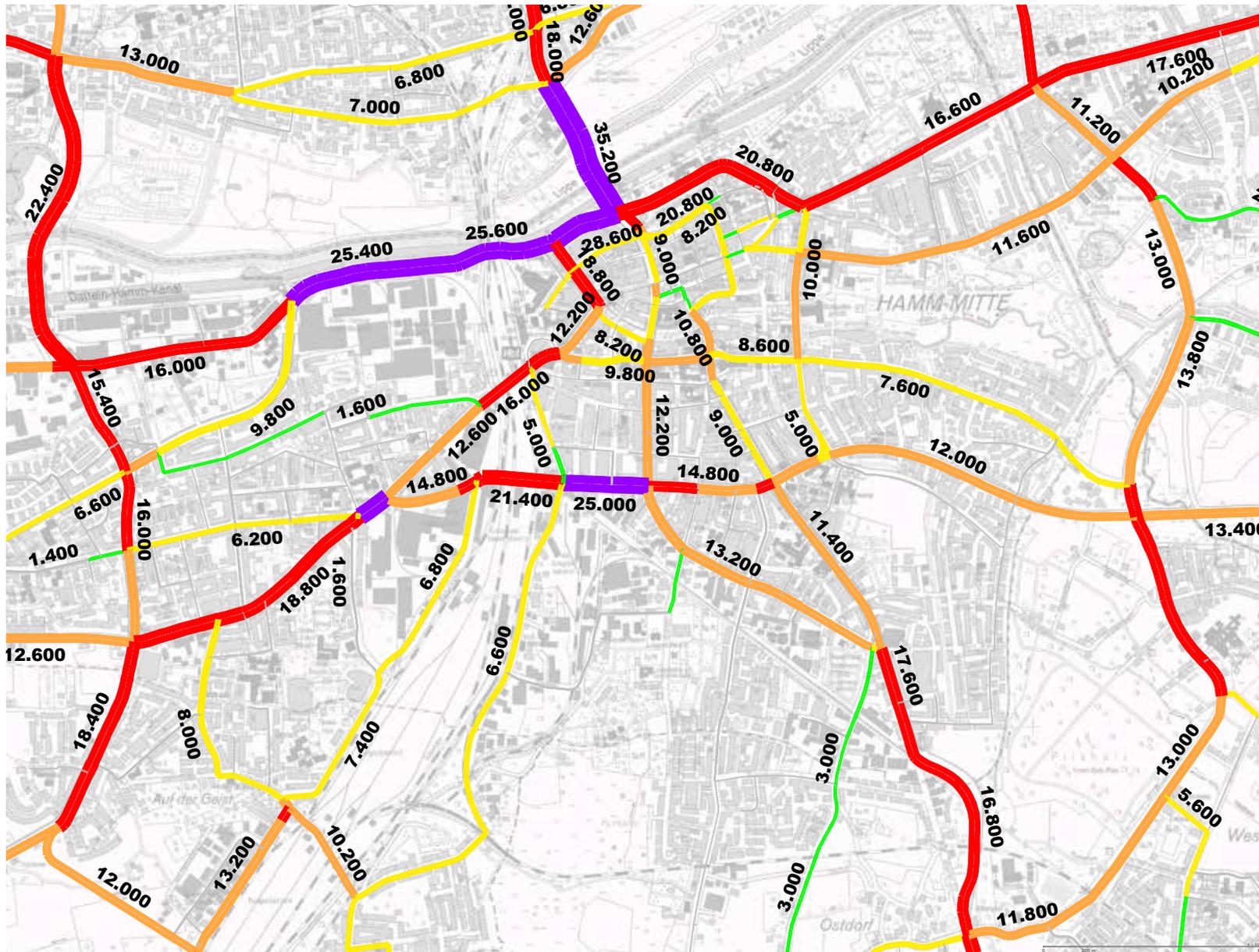
Nachfolgend werden die Prognoseergebnisse für die einzelnen Stadtbezirke dargestellt und die wichtigsten Änderungen im Vergleich zur bestehenden Verkehrsbelastung erläutert.

Bezirk Hamm-Mitte:

B 63n und
„RLG-Trasse“
entlasten die City
um 30 %

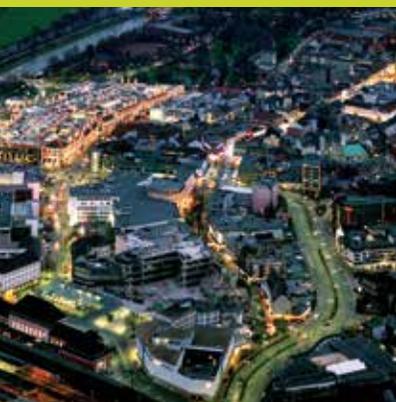


Planfall mit B 63n und RLG-Trasse



Planfall ohne Nordabschnitt B 63n und RLG-Trasse

Ohne Westumgehung
bleibt der
Durchgangsverkehr



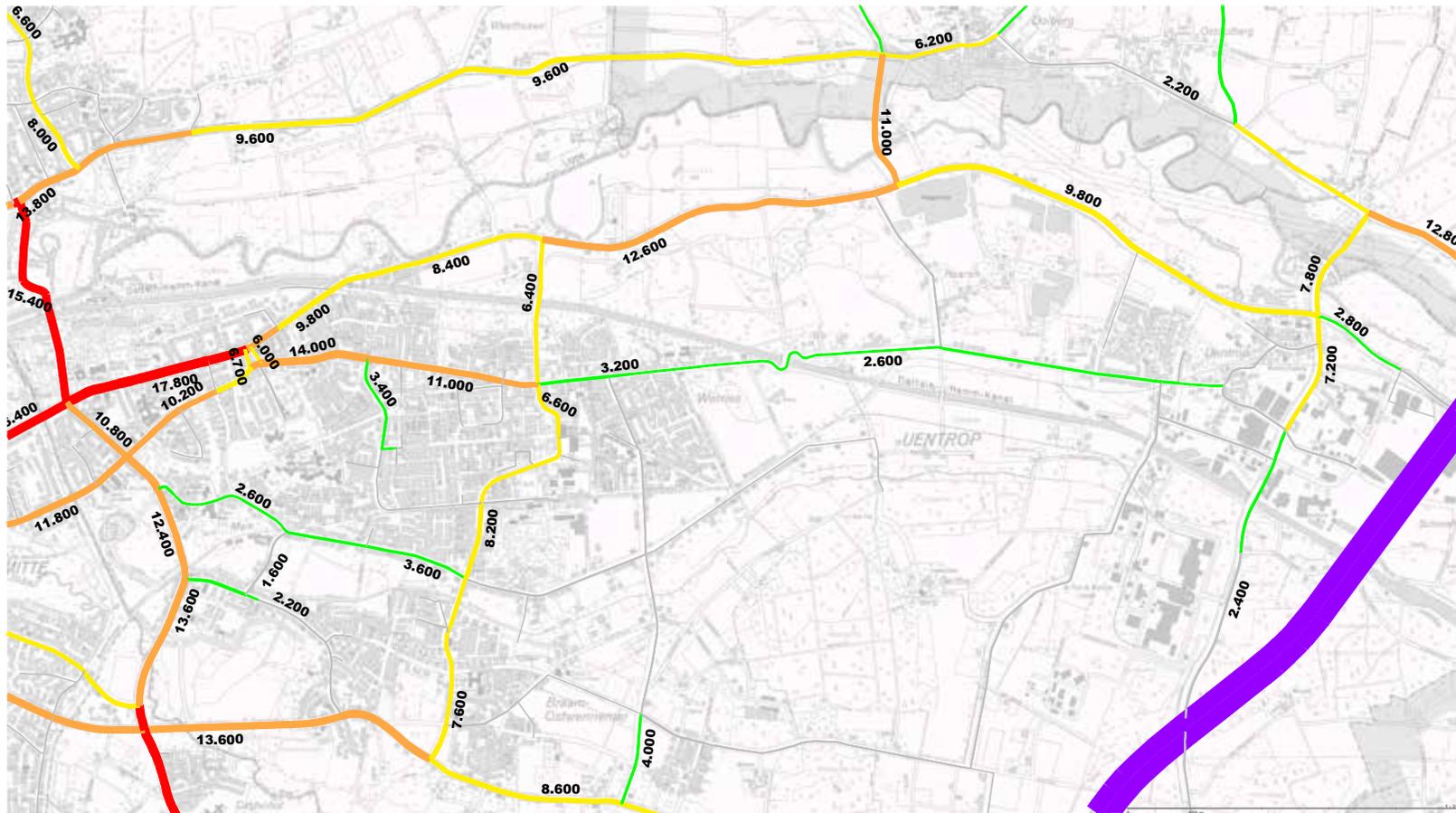
Straße	Bestand 2018		Prognose 2030 mit B63n und RLG-Trasse				Prognose 2030 ohne Nordabschnitt B 63n und RLG-Trasse		
	Verkehrs- belastung (Kfz / Tag)	LKW- Anteil	Verkehrs- belastung (Kfz / Tag)	LKW- Anteil	Veränderung		Verkehrs- belastung (Kfz / Tag)	LKW- Anteil	Verän- derung Kfz in %
					KFZ absolut	KFZ in %			
B 63n (Umgehung Mitte)	---	---	17.000	11 %	---	---	---	---	
RLG-Trasse	---	---	16.000	12 %	---	---	---	---	
Richard- Wagner- Straße	14.000	10 %	7.000	7 %	- 7.000	- 50 %	13.000	4 %	- 10 %
Goethe- straße	13.000	8 %	9.000	6 %	- 4.000	- 30 %	12.000	11 %	- 10 %
Sternstraße	12.000	4 %	8.000	2 %	- 4.000	- 30 %	9.000	3 %	- 25 %
Wilhelm- straße (West)	19.000	9 %	15.000	4 %	- 4.000	- 20 %	19.000	9 %	---
Werler Straße (Rathaus)	7.000	8 %	6.000	6 %	- 1.000	- 15 %	9.000	6 %	+ 25 %
Alleestraße (Grünstraße)	15.000	7 %	13.000	2 %	- 2.000	- 15 %	15.000	4 %	---
Neue Bahn- hofstraße	13.000	8 %	10.000	10 %	- 3.000	- 25 %	12.000	11 %	- 10 %
Westring	19.000	7 %	15.000	10 %	- 4.000	- 25 %	19.000	11 %	---

B 63n und RLG-Trasse bilden zusammen eine neue Westumgehung für die Innenstadt. Dabei profitiert nicht nur die City erheblich von der Verlagerung des Durchgangsverkehrs, sondern auch der Hammer Westen und die südliche Innenstadt.

Der alternativ gerechnete Planfall **ohne** Nordabschnitt B 63n und RLG-Trasse zeigt auf, dass sich dann in Hamm-Mitte nur ein geringer Teil der erreichbaren Entlastungswirkung entfalten wird.

Für eine nachhaltige Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr ist folglich auch der Nordabschnitt der B 63n unverzichtbar.

Uentrop:



Die Lippebrücken
sind für das
Industriegebiet
unverzichtbar

Straße	Analyse 2018		Prognose 2030		Veränderung	
	Verkehrs- belastung (Kfz / Tag)	LKW- Anteil	Verkehrs- belastung (Kfz / Tag)	LKW- Anteil	KFZ absolut	KFZ in %
L 547n (Haarener Weg)	6.000	---	11.000	9 %	---	---
Ortsdurch- fahrt Dolberg (Ahlen)	11.000	13 %	6.000	12 %	- 5.000	- 45 %
Fährstraße	15.000	---	15.000	---	---	---
Lippestraße (östl. Ostwen- nemarstraße)	11.000	9 %	13.000	12 %	+ 2.000	+ 20 %
Lippestraße (östl. Schleuse)	8.000	11 %	8.000	17 %	---	---
Alter Uentro- per Weg (östl. Papen- weg)	11.000	1 %	11.000	1 %	---	---
Zollstraße						
• Lippebrücke	10.000	21 %	8.000	18 %	- 2.000	- 20 %
• GI-Gebiet	7.000	24 %	7.000	21 %	---	---

Im Bezirk Uentrop liegt der Schwerpunkt nicht bei den Ortsumgehungen, sondern der Schaffung und Erhaltung leistungsfähiger Brückenverbindungen über Kanal und Lippe.

Mit der L 547n entsteht eine neue, leistungsfähige Lippequerung, die für den Zwischenortsverkehr Hamm - Ahlen von besonderer Bedeutung ist.

Trotz der L 547n bleibt die Zollstraße unverzichtbar für den Anschluss des Industriegebiets Uentrop an die A 2.

**Lückenschluss
A 445 und L 667n
vordringlich**

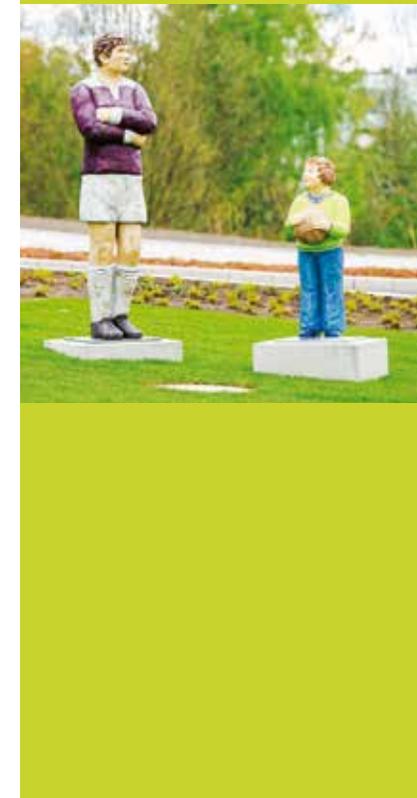
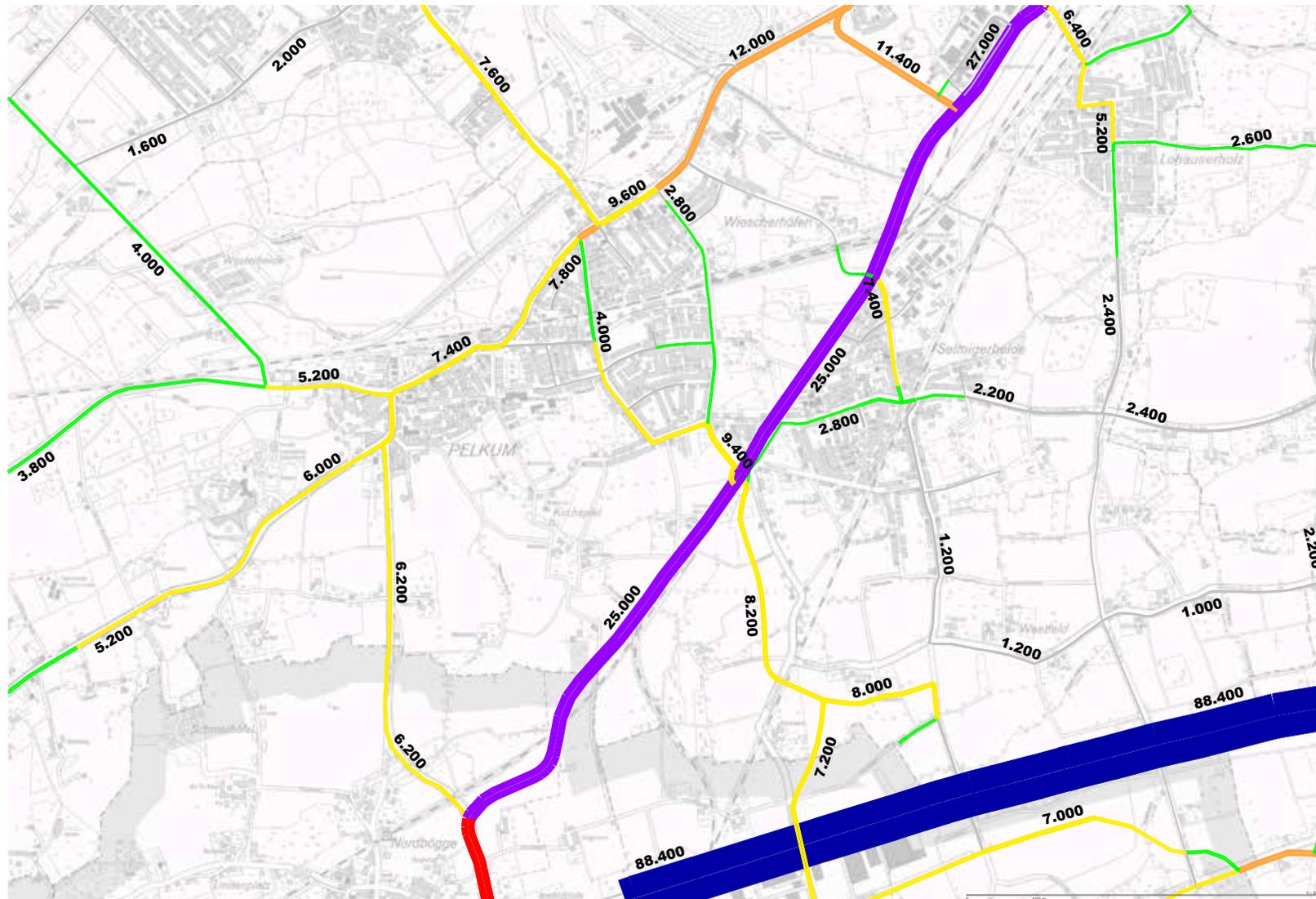
Straße	Analyse 2018		Prognose 2030		Veränderung	
	Verkehrs- belastung (Kfz / Tag)	LKW- Anteil	Verkehrs- belastung (Kfz / Tag)	LKW- Anteil	KFZ absolut	KFZ in %
A 445	---	---	41.000	19 %	---	---
L 667n (Ortsumgeh- ung Freiske)	---	---	11.000	24 %	---	---
Werler Straße (Berge)	24.000	11 %	21.000	10 %	- 3.000	- 15 %
Werler Straße (Kump)	17.000	16 %	5.000	16 %	- 12.000	- 70 %
Unnaer Straße (Ortskern Rhynern)	8.000	< 2 %	7.000	---	- 1.000	- 10 %
Reginenstraße (Ortskern Rhynern)	8.000	< 2 %	6.000	---	- 2.000	- 25 %
Alte Salzstraße	8.000	< 2 %	7.000	---	- 1.000	- 15 %
Unnaer Straße (Freiske)	8.000	16 %	< 100	1 %	- 8.000	- 95 %

Der Stadtbezirk Rhynern profitiert erheblich von der Neuordnung des überregionalen Straßennetzes durch den Lückenschluss der A 445.

Der Autobahnbau wird mit der Neutrassierung der L 667n bei Freiske verknüpft, die eine südliche Umgehung der Ortslage Freiske und des Ortskerns Rhynern bildet.

Im Ergebnis werden die Verkehrsbelastungen im Ortskern wesentlich reduziert. Der starke Durchgangsverkehr auf der B 63 wird künftig im Autobahnnetz abgewickelt. Die Schwerlastverkehre aus den Gewerbegebieten in Rhynern und Bönen finden durch neue Zubringer und Anschlussstellen schneller ihren Weg auf die Autobahn.

Pelkum:



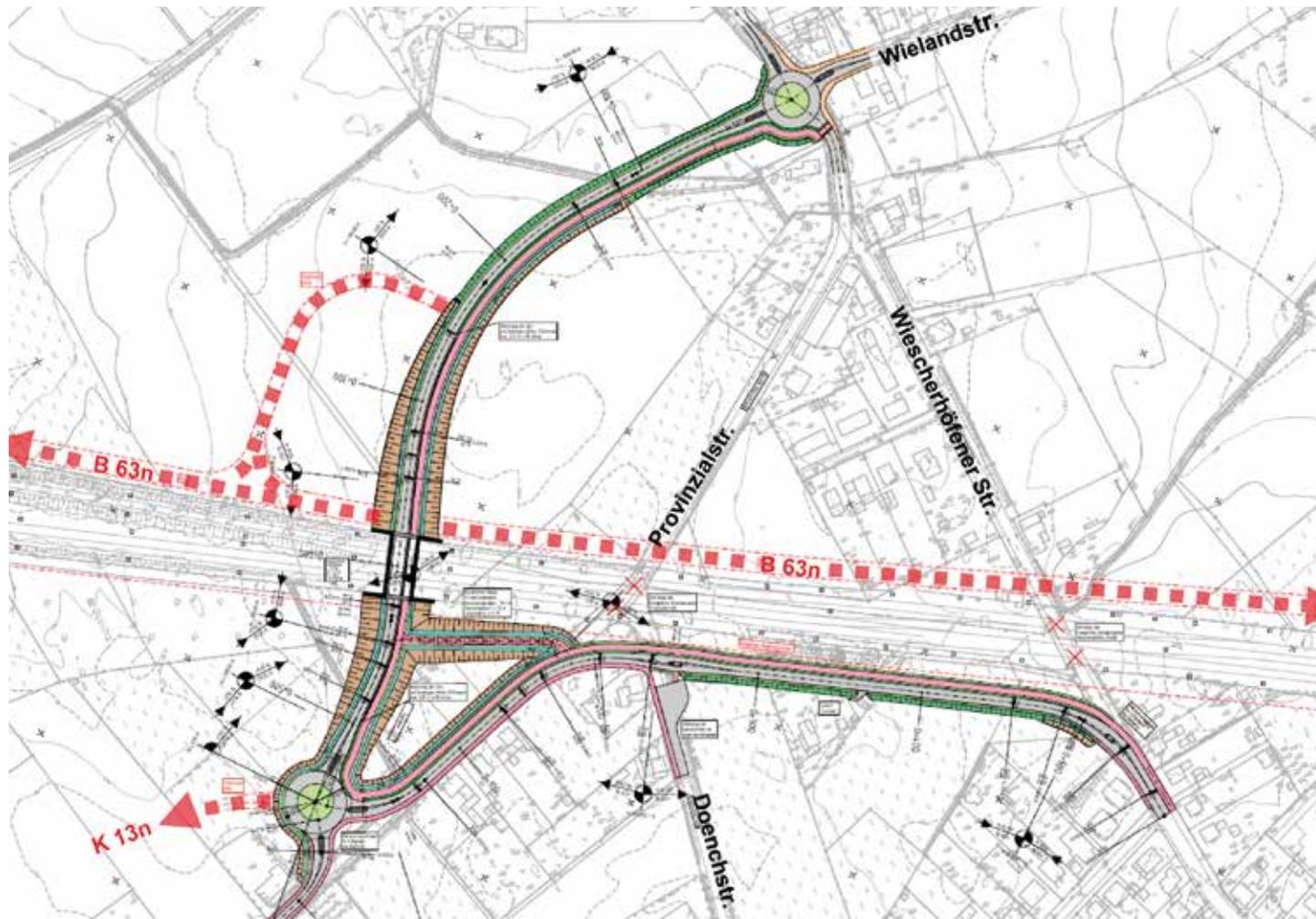


Straße	Analyse 2018		Prognose 2030		Veränderung	
	Verkehrsbelastung (Kfz / Tag)	LKW-Anteil	Verkehrsbelastung (Kfz / Tag)	LKW-Anteil	KFZ absolut	KFZ in %
B 63n	---	---	25.000	20 %	---	---
K 13n (Zubringer INLOGPARC / B 63n)	---	---	8.000	22 %	---	---
K 35n (Zubringer Daberg / B 63n)	---	---	11.000	7 %	---	---
Kamener Straße (Amtshaus Pelkum)	18.000	13 %	7.000	4 %	- 11.000	- 60 %
Kamener Straße (Wiescherhöfener Markt)	17.000	10 %	10.000	2 %	- 7.000	- 40 %
Kamener Straße Daberg	16.000	12 %	11.000	7 %	- 5.000	- 30 %
Große Werlstraße	5.000	4 %	4.000	13 %	- 1.000	- 20 %
Fangstraße	9.000	6 %	8.000	8 %	- 2.000	- 20 %
Weetfelder Straße (Nord)	6.000	5 %	1.000	1 %	- 5.000	- 85 %
Lohausenholzstraße	7.000	8 %	8.000	4 %	+ 1.000	+ 15 %
Martinstraße	6.000	2 %	5.000	1 %	- 1.000	- 15 %
Wiescherhöfener Straße (Selmigerheide)	5.000	2 %	3.000	1 %	- 2.000	- 40 %
Provinzialstraße	2.000	---	< 100	---	- 2.000	- 95 %
Osterböener Weg BAB-Brücke	1.800	---	4.000	23 %	+ 2.200	+ 120 %

Durch umfangreiche Neubauprojekte und durch die Erweiterung des INLOGPARC wird sich das Verkehrsgeschehen in Pelkum in den nächsten zwei Jahrzehnten besonders stark verändern.

Die B 63n mit den Kreisstraßen K 13n und K 35n als Zubringern wird das neue Rückgrat des Hauptverkehrsstraßennetzes in Pelkum bilden. Die bestehenden Ortsdurchfahrten in Pelkum und Daberg werden weitestgehend entlastet. Zugleich wird damit eine leistungsfähige Straßenanbindung des INLOGPARC geschaffen.

Durch die Beseitigung der Bahnübergänge an den Bahnstrecken nach Dortmund und Unna wird die Insellage der Selmigerheide aufgehoben.

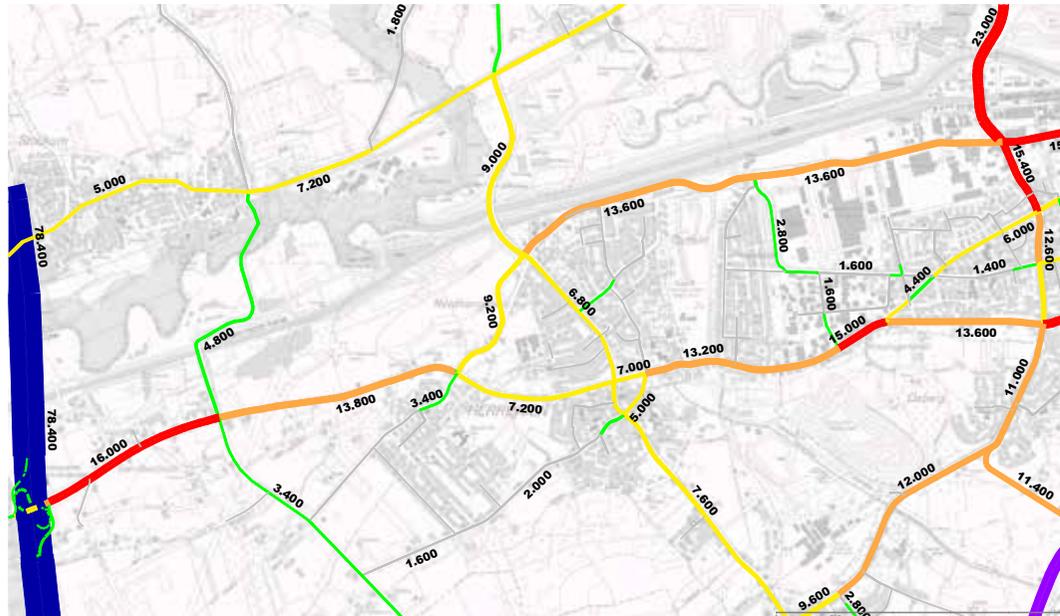


Bahnübergangsbeseitigung Wiescherhöfener Straße / Provinzialstraße (Dortmunder Strecke)

**B 63n entlastet
14 000 Anwohner**



Herringen:



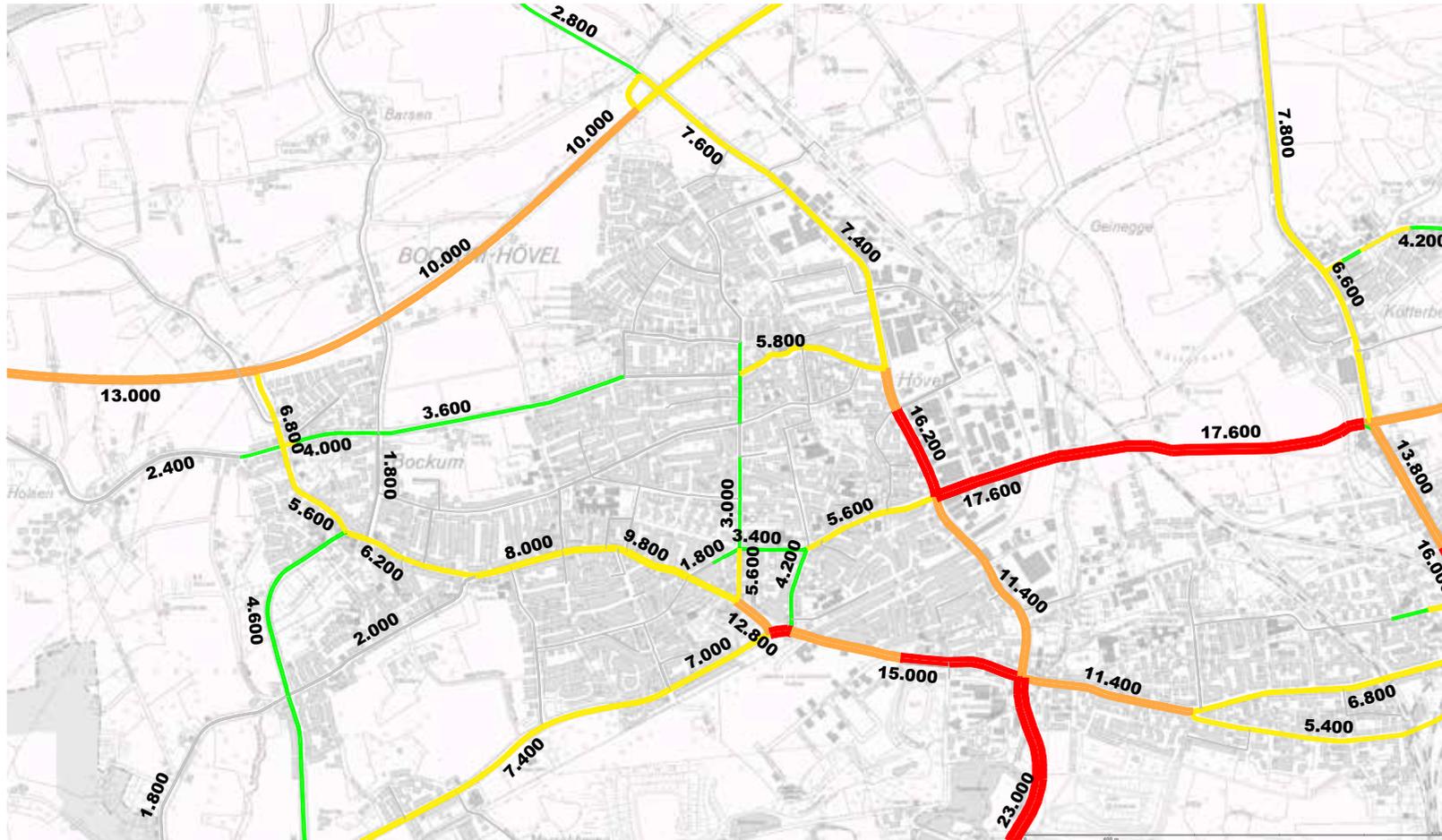
Die Johannes-Rau-Straße hat seit ihrer Fertigstellung in 2011 den Ortskern von Herringen bereits um ca. 30 % entlastet. Künftig nimmt die Verkehrsbedeutung der Kanaltrasse weiter zu, nicht zuletzt wegen der Verknüpfung mit der B 63n an der Hafenstraße.

Der Verkehr in der Ortsdurchfahrt Dortmunder Straße wird nochmals deutlich verringert. Dadurch wird ein Spielraum geschaffen für die Straßenraumgestaltung und Verkehrslenkung.

Straße	Analyse 2018		Prognose 2030		Veränderung	
	Verkehrsbelastung (Kfz / Tag)	LKW-Anteil	Verkehrsbelastung (Kfz / Tag)	LKW-Anteil	KFZ absolut	KFZ in %
Johannes-Rau-Straße (West)	6.000	19 %	9.000	15 %	+ 3.000	+ 50 %
Johannes-Rau-Straße (Ost)	8.000	16 %	14.000	13 %	+ 6.000	+ 75 %
Dortmunder Straße (Herringer Markt)	10.000	1 %	7.000	1 %	- 3.000	- 30 %
Dortmunder Straße (Isenbecker Hof)	17.000	5 %	13.000	5 %	- 4.000	- 25 %
Dortmunder Straße (Autobahn)	16.000	8 %	16.000	8 %	---	---
Herringer Weg	14.000	5 %	14.000	5 %	---	---
Zum Torksfeld	7.000	4 %	7.000	5 %	---	---
Fangstraße	9.000	6 %	8.000	8 %	- 1.000	- 10 %
Holzstraße	3.000	8 %	2.000	10 %	- 1.000	- 35 %

Umgestaltung Dortmunder Straße im Ortskern Herringen

Bockum-Hövel:

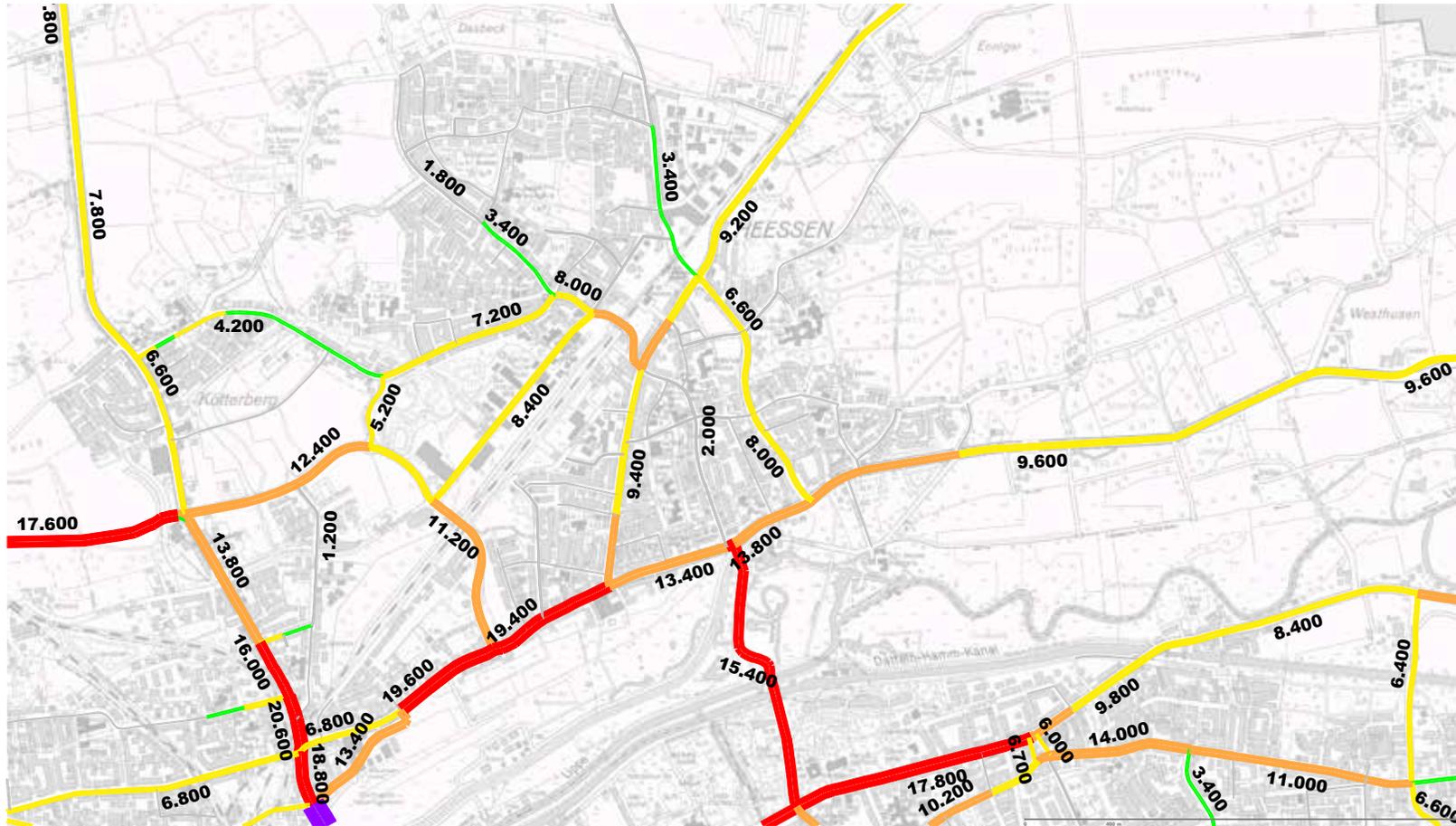


Noch Entlastungs- potential auf den Ost- West-Achsen

Straße	Analyse 2018		Prognose 2030		Veränderung	
	Verkehrs- belastung (Kfz / Tag)	LKW- Anteil	Verkehrs- belastung (Kfz / Tag)	LKW- Anteil	KFZ absolut	KFZ in %
Lipperandstraße L 518 (Holsen)	13.000	6 %	13.000	8 %	---	---
Lipperandstraße L 518 (Hövel)	10.000	6 %	10.000	11 %	---	---
Warendorfer Straße	12.000	4 %	18.000	7 %	+ 6.000	+ 50 %
Eichstedtstraße	7.000	6 %	6.000	8 %	- 1.000	- 15 %
Römerstraße (Nord)	6.000	7 %	8.000	9 %	+ 2.000	+ 30 %
Römerstraße (Süd)	14.000	6 %	16.000	7 %	+ 2.000	+ 15 %
Hauptstraße	6.000	6 %	6.000	5 %	---	---
Hammer Straße (Stefanstraße)	9.000	6 %	8.000	5 %	-1.000	- 10 %
Hammer Straße (Gewerbepark Radbod)	16.000	7 %	15.000	4 %	- 1.000	- 5 %
Bockumer Weg	10.000	6 %	7.000	1 %	- 3.000	- 30 %
Nordenstiftsweg	7.000	2 %	5.000	---	- 2.000	- 40 %
Bülowstraße	9.000	7 %	7.000	5 %	- 2.000	- 20 %
Pankratiusplatz	6.000	1 %	6.000	1 %	---	---

Die Warendorfer Straße entwickelt sich zunehmend zur wichtigsten Straßenverbindung zwischen Bockum-Hövel und Heessen. Der Umbau der Hammer Straße wird zusätzliche Impulse für eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs schaffen und die Hammer Straße sowie den Bockumer Weg weiter entlasten.

Heessen:



Bypass Münsterstraße - Heessener Straße erforderlich

Straße	Analyse 2018		Prognose 2030		Veränderung	
	Verkehrs- belastung (Kfz / Tag)	LKW- Anteil	Verkehrs- belastung (Kfz / Tag)	LKW- Anteil	KFZ absolut	KFZ in %
Verbindung Münster- straße – Heessener Straße	---	---	13.000	8 %	---	---
Sachsenring (West)	11.000	5 %	12.000	9 %	+ 1.000	+ 10 %
Sachsenring (Ost)	9.000	4 %	11.000	8 %	+ 2.000	+ 20 %
Münsterstraße (Bockumer Weg bis Nordenstiftsweg)	28.000	6 %	19.000	3 %	- 9.000	- 30 %
Ahlerer Straße	11.000	6 %	9.000	4 %	- 2.000	- 20 %
Amtsstraße	2.000	6 %	2.000	4 %	---	---
Dolberger Straße	9.000	12 %	10.000	9 %	+ 1.000	+ 10 %
Heessener Straße (Seeburger Str.)	19.000	8 %	7.000	1 %	-12.000	- 60 %
„Bergarbeiter-Sied- lungsstraße“ (Mansfelder Straße, Vogelsang, Am Hämmschen)	4.000 – 7.000	3 %	4.000 - 7.000	2 %	---	---

Der Straßenzug Warendorfer Str. - Sachsenring hat für Heessen seine Umgehungsstraßenfunktion voll erfüllt und die „Bergarbeitersiedlungsstraße“ um ca. 40 % vom Verkehr entlastet. Durch den anstehenden Ausbau des Bernhard-Droste-Wegs wird sich dieser Trend noch verfestigen.

Für die Entlastung der verkehrsreichsten Kreuzung im Stadtgebiet (Münsterstraße / Heessener Str.) verdeutlicht die Prognoserechnung, dass ein Bypass in Form einer neue Verbindung zwischen Münsterstraße und Heessener Straße hier eine deutliche Entlastung schaffen würde.

Angesichts der Randnutzungen (Wohnen, Flugplatz, Erlebensraum) ist die Planung einer solchen Trasse allerdings eine komplexe Aufgabe.

Seit 1990 ist das Netz der Ortsumgehungen kontinuierlich gewachsen

4.3. Handlungsempfehlungen für das Hauptverkehrsstraßennetz

4.3.1. Autobahnzubringer und Umgehungsstraßen

Bezogen auf die Entwicklung des Straßennetzes war die Grundsatzstrategie der Hammer Verkehrsplanung die moderate Ergänzung des Straßennetzes, um im Stadtzentrum und in den Ortsteilen eine sichere, leistungsfähige und umfeldverträgliche Abwicklung des Straßenverkehrs zu gewährleisten.

Die folgende Tabelle zeigt auf, in welchem Umfang die in den letzten drei Jahrzehnten realisierten Umgehungsstraßen das Straßennetz entlastet haben. Hierzu wurden jeweils die ursprüngliche Verkehrsbelastung der neuen Situation nach Fertigstellung der Neubaumaßnahme gegenübergestellt:

Straßenbauprojekt	Entlastungswirkung	Verkehrsbelastung vorher	heutige Verkehrs- belastung	Entlastung
Kanaltrasse	Dortmunder Straße (Herringer Markt)	16.000	10.000	- 40 %
	Dortmunder Straße (zw. Herringer Weg und Radbodstraße)	12.000	8.000	- 30 %
	Wilhelmstraße (West)	23.000	19.000	- 20 %
Warendorfer Straße	Bockumer Weg (westl. Nordenstiftsweg)	23.000	17.000	- 35 %
	Bockumer Weg (östl. Nordenstiftsweg)	12.000	10.000	- 20 %
	Nordenstiftsweg	10.000	7.000	- 30 %
Sachsenring	Vogelsang	6.000	4.000	- 30 %
	Am Hämmschen	9.300	6.000	- 35 %
L 518 (Lipperandstraße)	Hammer Straße	10.000	9.000	- 10 %
	Horster Straße	5.000	3.000	- 40 %
Dr.-Loeb-Calden- hof-Straße	Werler Straße (nördl. R.-Wagner.-Str.)	16.000	12.000	- 25 %



Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße:

An diesem Beispiel lässt sich gut ablesen, dass sich die Wirkung neuer Umgehungsstraßen aufgrund des Beharrungsvermögens der Verkehrsteilnehmer oft nur schrittweise entfaltet.

Flankierende Maßnahmen wie die Umgestaltung der ursprünglichen Verkehrsadern oder der Ausbau anschließender Netzabschnitte beeinflussen den Verlagerungsprozess wesentlich.

Warendorfer Straße / Sachsenring:

Mit einem Aufkommen von 12.000 KFZ/Tag hat die Warendorfer Straße bereits 2/3 des prognostizierten Aufkommens erreicht. Die Historie der Zählungen zeigt ein stetig steigendes Aufkommen dieser Achse, so dass sich die Verkehrssituation im Bockumer Weg und Nordenstiftsweg erheblich entspannt hat.

Die anstehende Umgestaltung der Hammer Straße wird weitere Anreize schaffen, anstelle der Ortsdurchfahrt die Umgehung über die Warendorfer Straße zu nutzen.

Kanaltrasse:

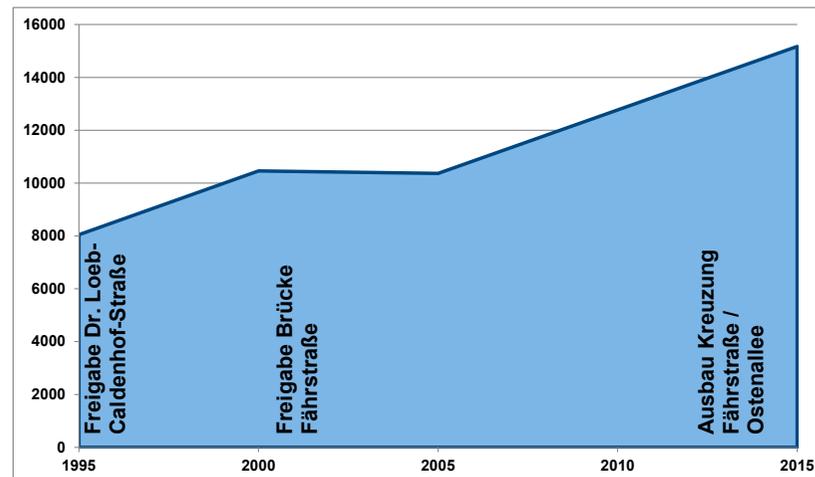
Bislang hat die Kanaltrasse mit ca. 8.000 KFZ/Tag etwa 60 % der ursprünglichen Verkehrsprognose erreicht. Es besteht somit noch ein deutliches Potenzial zur Umlenkung weiterer Durchgangsverkehre.

Um eine noch bessere Nutzung der Kanaltrasse als Autobahnzubringer zu erreichen, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Bessere Verkehrslenkung von der A 1 / Dortmunder Straße auf die Kanaltrasse
- Neuordnung des LKW-Parkens in der Hafenstraße
- Ausbau der Kreuzung Hafenstraße / Römer- / Radbodstraße
- Aufweitung der Hafenstraße bei Erneuerung der DB-Brücke
- Umgestaltung der Dortmunder Straße im Ortskern Heringen und der westlichen Wilhelmstraße.

Verkehrsentwicklung

Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße:



Künftige Neubauprojekte:

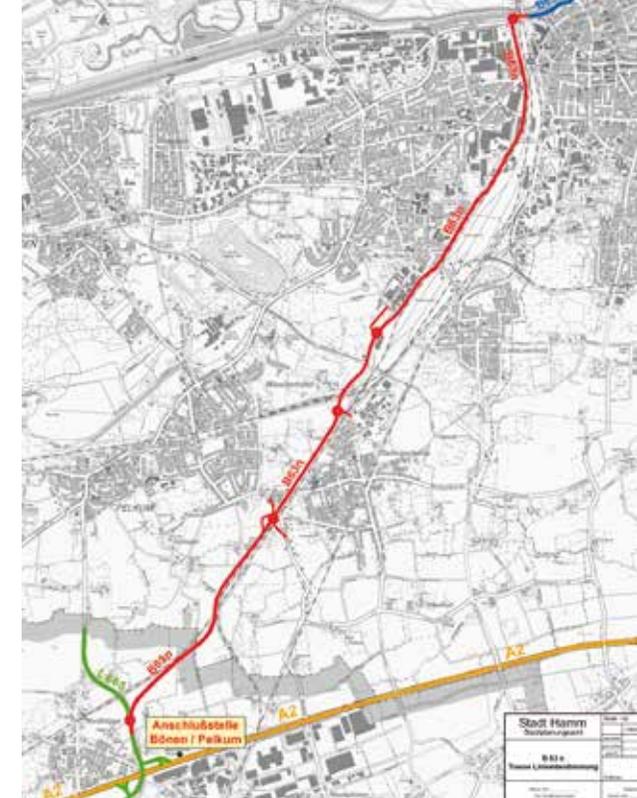
B 63n:

Mit der Realisierung der noch geplanten Straßenbauprojekte sind weitere erhebliche Entlastungen zu erwarten. Im Fokus steht hierbei die B 63n als neues Rückgrat des Straßennetzes, die sich gemeinsam mit ihren Zubringern grundlegend auf die Verkehrsbelastungen der westlichen Stadtbezirke und der Innenstadt auswirken wird.

Mit Blick auf die abschnittsweise Realisierung der B 63n wird der Südabschnitt der B 63n (A2 bis K 35n) die gewünschte Entlastung des Ortsteils Pelkum voll erreichen, während sich für den Hammer Westen und die Innenstadt nur marginale positive Effekte ergeben werden. Um auch hier den Durchgangsverkehr umzulenken, bedarf es der Realisierung des Nordabschnitts der B 63n.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die prognostizierte Wirkung der neuen Straßen im westlichen Hamm und in der Stadtmitte:

	Verkehrsbelastung 2018	Prognose 2030 mit Neubauprojekten	Entlastung
Sternstraße	12.000	8.000	- 35 %
Westring	19.000	15.000	- 25 %
Alleestraße	15.000	13.000	- 15 %
Richard-Wagner-Str.	14.000	7.000	- 50 %
Wilhelmstraße (West)	19.000	15.000	- 20 %
Kamener Straße (Amtshaus Pelkum)	18.000	7.000	- 60 %
Kamener Straße (Wiescherhöfener Markt)	17.000	10.000	- 40 %
Weetfelder Straße (Nord)	6.000	1.000	- 85 %



**Die B 63n ist
künftig das Rückgrat
des Hammer
Straßennetzes**

A 445 / L 667 n

Im Bezirk Rhynern geht es bei den geplanten Neubauprojekten A 445 und L 667n um einen bedeutenden Lückenschluss im westdeutschen Autobahnnetz und um dessen verträgliche Verknüpfung mit dem örtlichen Straßennetz.

Zudem muss der wachsende Verkehr aus den wirtschaftlich erfolgreichen Gewerbegebieten Rhynerns im Straßennetz abgearbeitet werden. Aufgrund der engen verkehrlichen Verzahnung beider Projekte besteht die Zielsetzung eines zeitlich koordinierten Baus von A 445 und L 667n. Durch die Übernahme der Planungen für die L 667n konnte die Stadt Hamm entscheidend zur Beschleunigung des Verfahrens beitragen, so dass die Linienbestimmung inzwischen abgeschlossen werden konnte.



A 445 - Wichtiger Lückenschluss im westfälischen Autobahnnetz

Die Tabelle zeigt die prognostizierten Entlastungen in den Ortslagen Rhynern und Freiske sowie der Werler Straße (B 63), die heute an ihre Belastungsgrenze stößt.

Entlastungswirkung	Verkehrsbelastung 2018	Verkehrsbelastung 2030	Entlastung
Werler Straße (Berge)	24.000	21.000	- 15 %
Werler Straße (Kump)	17.000	5.000	- 70 %
Reginenstraße (Ortskern Rhynern)	8.000	6.000	- 25 %
Unnaer Straße (Freiske)	8.000	< 100	- 95 %

4.3.2. Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr

Aufgrund der Struktur des Hammer Straßennetzes und der Verkehrsbarrieren durch Lippe, Kanal und Bahnlinien wird die Innenstadt in besonderer Weise vom Durchgangsverkehr belastet. Insbesondere die Bundesstraße B 63 wird über den Westring bzw. die Sternstraße direkt durchs Zentrum geführt und unterbricht die Fußgängerzone an zwei Stellen. Zudem führen weitere Verkehrsadern mit hohem Durchgangsverkehr durch die City (z.B. Hafensstraße, Adenauerallee, Neue Bahnhofstraße; Werler Straße; Alleestraße).

Das gesamte Verkehrsaufkommen der Hammer Innenstadt wird maßgeblich vom Durchgangsverkehr geprägt, wie die folgende Übersicht zeigt. Durchgangsverkehre sind hierbei alle Fahrten, deren Start- oder Zielpunkt nicht im erweiterten Innenstadtbereich zwischen Bahn, Kanal, Alleestraße und Heßler-/Ludwig-Erhardt-Straße liegt.

Die Ermittlung der Verkehrsanteile erfolgte mit dem städtischen Prognosesystem, das aufgrund des inzwischen erlangten Genauigkeitsgrades nun auch für solche Detailauswertungen genutzt werden kann.

	Verkehrsbelastung KFZ / Tag	Anteil in %
Quell-/Zielverkehre	45.000	39 %
Binnenverkehre	3.000	2 %
Durchgangsverkehre	68.000	59 %
Gesamtverkehr	116.000	

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Verkehrsbelastung und den Durchgangsverkehr auf wichtigen Innenstadttachsen:

Straße	Verkehrsbelastung KFZ / Tag	davon: Durchgangsverkehr	Durchgangs- verkehr in %
Neue Bahnhofstraße	13.000	9.000	70 %
Westring	19.000	12.000	60 %
Stern-/Nordstraße	12.000	6.000	50 %
Hafensstraße (Höhe Allee-Center)	28.000	21.000	75 %
Werler Straße (Höhe Rathaus)	7.000	3.000	40 %
Goethestraße	13.000	8.000	60 %
Alleestraße (Grünstraße)	15.000	12.000	80 %
Bismarckstraße (JVA)	9.000	4.000	45 %



In West-/Ost-Richtung konzentriert sich der Durchgangsverkehr auf den Achsen Hafenstraße – Adenauerallee und Alleestraße – Ahornallee. Eine weitere, untergeordnete Achse des Durchgangsverkehrs verläuft über die Wilhelmstraße - Bismarckstraße.

Für die städtebauliche Qualität der Innenstadt stellen die Nord-Süd-Durchgangsverkehre ein besonderes Problem dar, da die Bundesstraße B 63 über den Westring bzw. die Sternstraße direkt durchs Zentrum geführt wird und die Fußgängerzone an zwei Stellen unterbricht.

Ca. 6.000 Kfz pro Tag belasten die Stern-/Nordstraße im Durchgangsverkehr – etwa die Hälfte des gesamten Verkehrsaufkommens.

Selbst im umgestalteten Bereich der Südstraße beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs, der von Osten kommend über den Santa-Monica-Platz zur Sternstraße fährt, immer noch ca. 40 %.

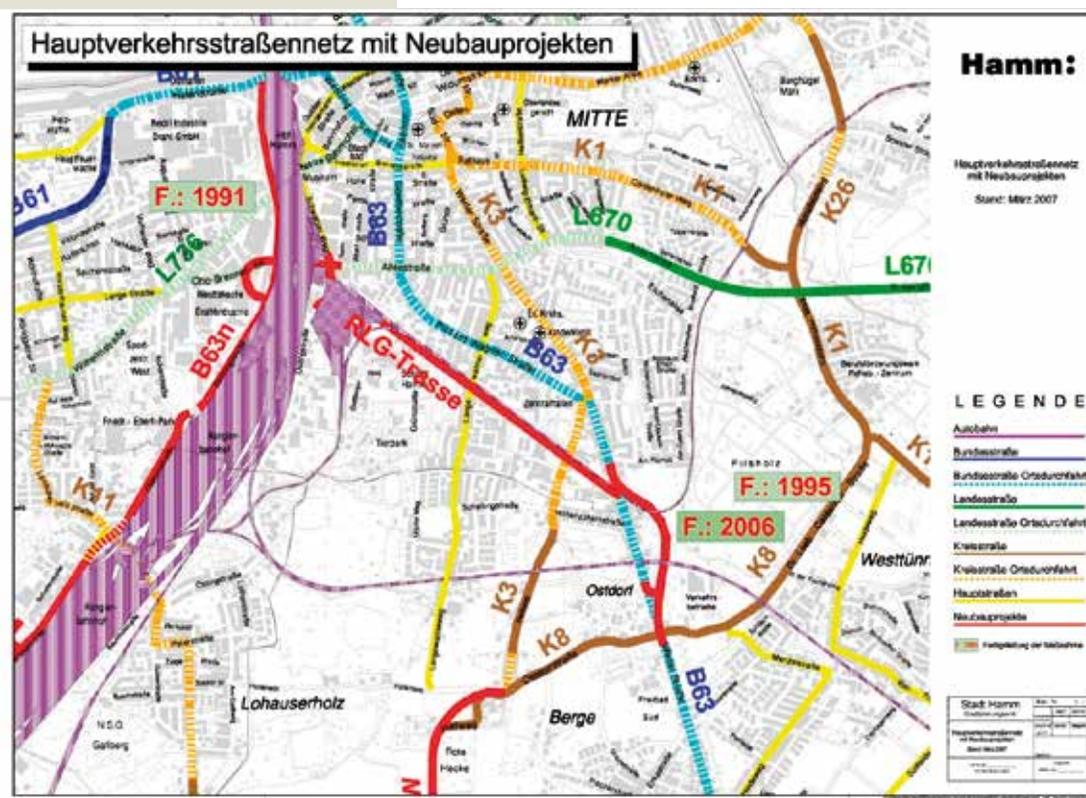
„Westumgehung Innenstadt“ (B 63n / RLG-Trasse)

Seit mehr als zwei Jahrzehnten ist es erklärtes Ziel der Hammer Verkehrsplanung, die Führung des Durchgangsverkehrs in der Hammer Innenstadt grundlegend neu zu ordnen.

Wichtigste Maßnahme ist die Schaffung einer ‚Westumgehung Innenstadt‘, einer Kombination aus B 63n und RLG-Trasse. Mit diesen Straßenbauprojekten können wesentliche Entlastungen erzielt werden, die für die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt von entscheidender Bedeutung sind.

Die B 63n wird im Innenstadtbereich 17.000 KFZ pro Tag aufnehmen, die RLG-Trasse 16.000 KFZ pro Tag.

Für die Straßenzüge der Innenstadt bringt dies folgende Entlastungen, die für eine funktionale und gestalterische Aufwertung (Begrünung; Radwege, Querungshilfen) genutzt werden können:



Straße	Heutige Verkehrsbelastung KFZ / Tag	Prognose mit Westumgehung	Entlastung in %
Neue Bahnhofstraße	13.000	10.000	25 %
Westring	19.000	15.000	25 %
Stern-/Nordstraße	12.000	8.000	35 %
Werler Straße (Rathaus)	7.000	6.000	30 %
Goethestraße	13.000	9.000	30 %
Richard-Wagner-Straße	14.000	7.000	50 %
Alleestraße (Grünstraße)	16.000	13.000	25 %

Ein Zeitpunkt für die Realisierung der Westumgehung ist trotz erneuter Verankerung der B 63n im Bundesverkehrswegeplan nicht konkret absehbar. Die Prioritäten von Land und Bund sind durch den wachsenden Erhaltungsaufwand und durch die Konzentration auf den Autobahnbau geprägt, so dass die Neutrassierung von Landes- und Bundesstraßen auf absehbare Zeit nachrangig ist. Dies betrifft auch die B 63n, obwohl sie das neue Rückgrat des Hammer Hauptverkehrsstraßennetzes bilden soll.

Aufgrund des jahrelangen Planungsstillstands hat die Stadt Hamm inzwischen jedoch die Initiative ergriffen, anstelle des zuständigen Landesbetriebes Straßen NRW (LS) die Planung der B 63n zu übernehmen. Hiermit kann das Vorhaben effektiv beschleunigt und bestmöglich mit anderen städtischen Vorhaben (u.a. Nachnutzung RBF) koordiniert werden.

Nunmehr ist gewährleistet, dass ein Ausbauplan mit konkreten Kosten entsteht, dessen Realisierung dann mit Land und Bund abgestimmt werden kann.

4.3.3. Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen

Die Hammer Hauptverkehrsstraßen sind nicht nur Verkehrsadern, sondern auch Aufenthalts- und Lebensraum für Passanten und Anlieger. Oftmals sind sie als Hauptgeschäftsstraßen das Herz und die Visitenkarte des Stadtteils.

Die Entlastung durch eine Umgehungstraße, Kanalbaumaßnahmen oder die erforderliche, grundlegende Erneuerung eines Straßenabschnitts bieten die Gelegenheit, den städtebaulichen und funktionalen Anforderungen mittels zeitgemäßer Lösungen besser gerecht zu werden.

In vielen Hammer Ortsdurchfahrten ist ein Handlungsbedarf durch die Lärm- und Abgasproblematik und die berechtigten Ansprüche von Radfahrern und Fußgängern gegeben. Durch die Verlagerung der Verkehre auf leistungsfähige Umgehungen bestehen zunehmend Spielräume für einen Rückbau überdimensionierter Fahrbahnen.

In der Rahmenplanung für die Hammer Innenstadt (2016) ist die stadtverträgliche Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen als Leitprojekt verankert.

Im Fokus stehen die **Goethestraße**, die **Richard-Wagner-Straße** und die **Werler Straße**. Die Straßenräume sollen zugunsten der Fußgänger und Radfahrer neu aufgeteilt werden und einen Alleecharakter erhalten. An den Schnittstellen mit der Fußgängerzone soll die Trennwirkung der kreuzenden Hauptverkehrsstraßen zugunsten der querenden Passanten verringert werden.

Als Hauptgeschäftsstraße des Hammer Westens ist die **Wilhelmstraße** sowohl ein eigenständiges Quartierszentrum als auch Eingangstor für die Hammer Innenstadt.

Nach der bereits 1991 erfolgten Umgestaltung im östlichen Teilabschnitt soll auch der westliche Abschnitt von der Radbodstraße bis zur Otto-Brenner-Straße umgebaut werden und einen entscheidenden Impuls für die Aufwertung des Hammer Westens geben.



Dabei soll auch der Wilhelmsplatz aufgewertet und belebt werden.

Die **Kamener Straße** in Pelkum ist bereits weitgehend umgestaltet. Zuletzt wurde der Abschnitt zwischen Bönener Straße und Kleine Werlstraße erneuert.

Es wurden mehrere Kreisverkehre angelegt und ein prägender Ortseingang an der Einmündung der Bönener Straße geschaffen. Zur Attraktivierung des Straßenraumes wurden durchgängig Baumreihen gepflanzt.



Die **Hammer Straße** im Abschnitt Bülowstraße bis Barsener Straße ist erneuerungsbedürftig und entspricht nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen. Daher soll ab 2018 ein grundlegender Umbau mit neuem Querschnitt, durchgängigen Radwegen und geordneten Parkflächen erfolgen. Mehrere Kreisverkehre werden den ca. zwei Kilometer langen Straßenzug gliedern. Die Umgestaltung soll auch dazu beitragen, mehr Durchgangs- und insbesondere Schwerlastverkehre auf die Lipperandstraße (L 518) zu lenken.

Die **Dortmunder Straße** in Herringen hat bislang keinen erkennbaren Bezug zum Ortskern.

Langfristig ist geplant, den Charakter der Dortmunder Straße zwischen Fangstraße und Neufchateastraße durch zwei Kreisverkehre, sichere Querungshilfen und Straßenbegleitgrün neu zu definieren und damit von den Außerortsabschnitten klar abzugrenzen.



5. Ausblick:

- Zukunftsthemen der Verkehrsplanung
- Fortschreibung des ‚Masterplan Verkehr‘

5. Ausblick:

- **Zukunftsthemen der Verkehrsplanung**
- **Fortschreibung des ‚Masterplan Verkehr‘**

Die Verkehrsentwicklung in Hamm wird in den kommenden Jahren von folgenden Themen geprägt:

- Die Vervollständigung des Netzes der Umgehungsstraßen und Autobahnzubringer;
- Die grundlegende Neuordnung des Busnetzes mit mehr Direktverbindungen;
- Den Bedeutungszuwachs alternativer Antriebsarten (insb. Elektromobilität);
- Die qualitative Aufwertung des Radnetzes durch den Radschnellweg und seine Zulaufstrecken.

Die Weiterentwicklung des Straßennetzes zur Entlastung der Siedlungsbereiche und besseren Anbindung an die Autobahnen ist ein Kernthema dieses Verkehrsberichts.

Da der Netzausbau schrittweise vor sich geht, sollte nach Fertigstellung jedes Netzelementes eine Wirkungskontrolle erfolgen, die eventuell erforderliche Anpassungen im umliegenden Netz ebenso identifiziert wie Umgestaltungsperspektiven für die entlasteten Straßenzüge.

Der neue Nahverkehrsplan wird durch zahlreiche Direktverbindungen und einige Fahrplanverdichtungen wesentliche Qualitätsverbesserungen im Busnetz bringen. Dadurch eröffnen sich neue Perspektiven für die Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Nach einer Einführungsphase sollte mittels einer Fahrgastzählung überprüft werden, ob das neue Busnetz den gewünschten Nutzerzuwachs erbringt und welche Begleitmaßnahmen insbesondere im Bereich des Marketing einen nachhaltigen Erfolg versprechen.

Der Radschnellweg Ruhr mit dem noch zu planenden Zubringernetz bedeutet für viele innerörtliche Verbindungen und die Wege in die westlichen Nachbarstädte einen qualitativen Quantensprung. Er ist Voraussetzung für den angestrebten Radverkehrsanteil von 25 %.

Die Stadt Hamm hat ein breit angelegtes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität auf den Weg gebracht. Beim Bundesverkehrsministerium wurden aktuell folgende Teilkonzepte zur Förderung angemeldet:

- Elektromobilitätskonzept für die Stadtverwaltung;
- Förderung der E-Mobilität in zwei Modellquartieren;
- Stärkung von Kooperation und Öffentlichkeitsarbeit.

Weitere Untersuchungen und Maßnahmenprogramme (u.a. zur Umstellung der Busflotte) werden voraussichtlich folgen.

Die genannten Konzepte und Maßnahmen zu Teilaspekten des Hammer Stadtverkehrs werden zu Beginn des kommenden Jahrzehnts vorliegen und die Verkehrsentwicklung nachhaltig beeinflussen.

In der Folge wird es ratsam sein, für die öffentliche Diskussion und die Entscheidungsträger erneut einen gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplan (Arbeitstitel: Masterplan Verkehr 2025) zu erstellen, um die Wechselwirkungen der verschiedenen Handlungsfelder zu erfassen und Prioritätensetzungen und neue Initiativen zu ermöglichen.

**Der „Masterplan
Verkehr“ muss
fortgeschrieben
werden**



Bei Rückfragen stehen wir Ihnen
gerne zur Verfügung.

Stadt Hamm

Stadtplanungsamt

Carsten Gniot

Telefon: 02381/17-41 14

Fax: 02381/17-1041 14

E-Mail: gniot@stadt.hamm.de

Weitere Infos: www.hamm.de

