



Radverkehr, Verkehrssicherheit

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

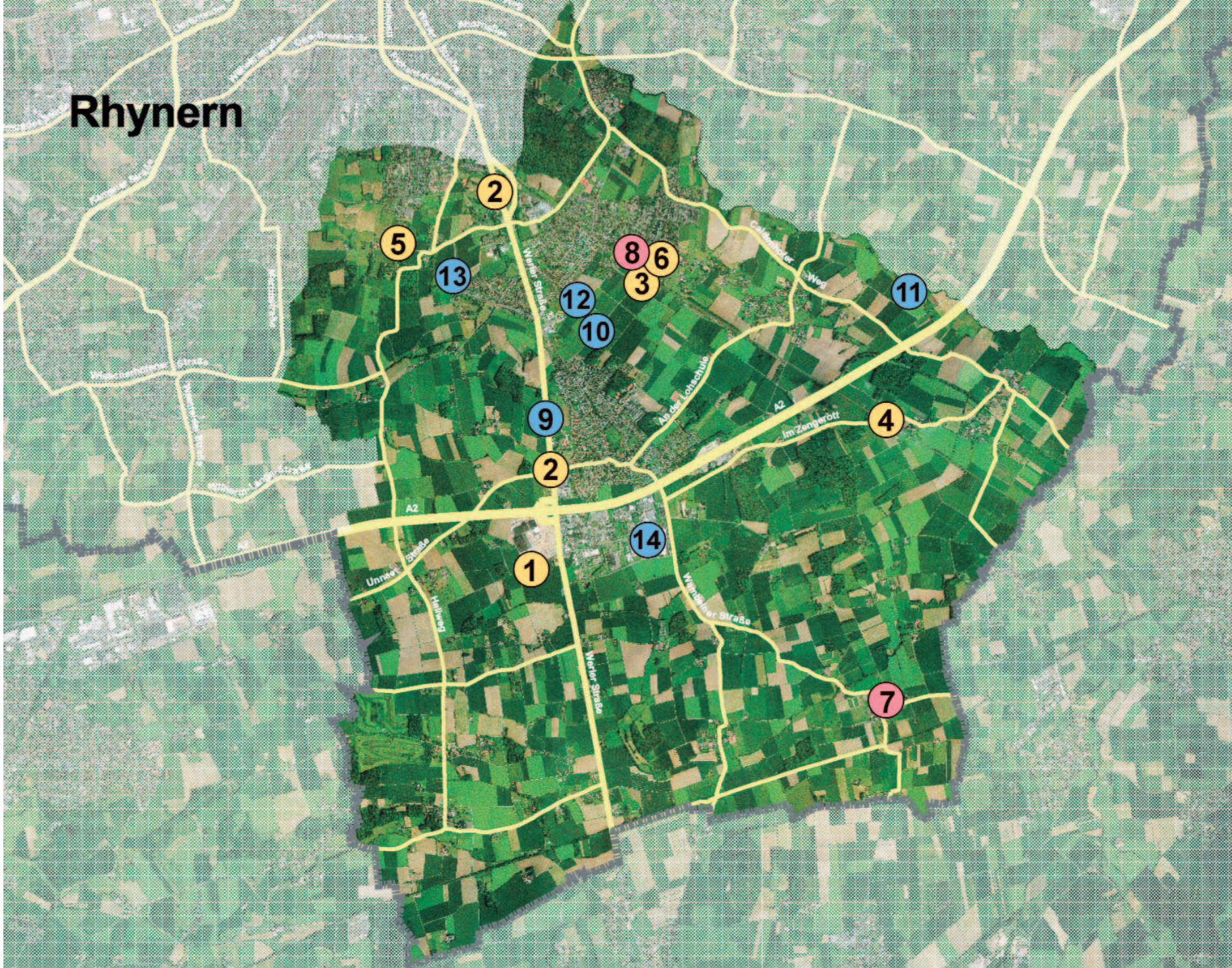
Wichtigstes Radverkehrsprojekt ist der Weiterbau der **autoarmen Alternativroute zur Werler Straße**. Geplant sind u.a. der Bau eines Verbindungsweges zur Kleinbahntrasse in Berge, der Radwegtunnel unter der Bahnstrecke, ein Radweg vom Weizenkamp zur Unnaer Straße und die Beschilderung der Alternativroute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

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



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

Rhynern



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

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

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

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

KFZ-Verkehr

Durch den Bau der **B 63n** und der **Zubringer- und Erschließungsstraßen** für den INLOGPARC wird sich die Verkehrssituation im Stadtbezirk grundlegend verändern.

Die Verkehrsprognose ergibt für die wichtigsten Hauptverkehrsstraßen folgende Veränderungen:

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

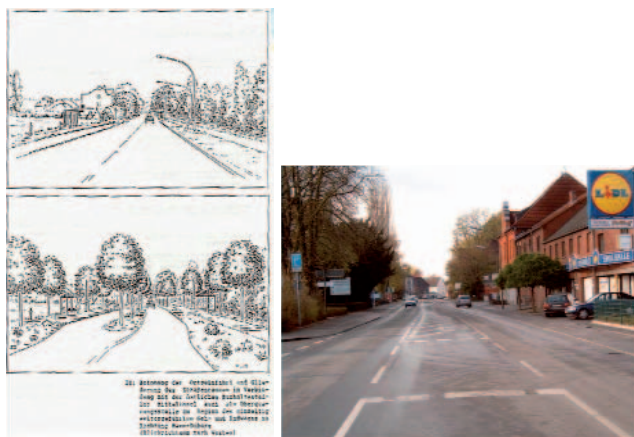


Als erster Abschnitt der **B 63n** soll die **Ortsumgehung Pelkum** von der Anschlussstelle Bönen bis zur Weetfelder Straße gebaut werden. Sie entlastet die Pelkumer Ortsteile und sichert die nördliche Anbindung des INLOGPARC.

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

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

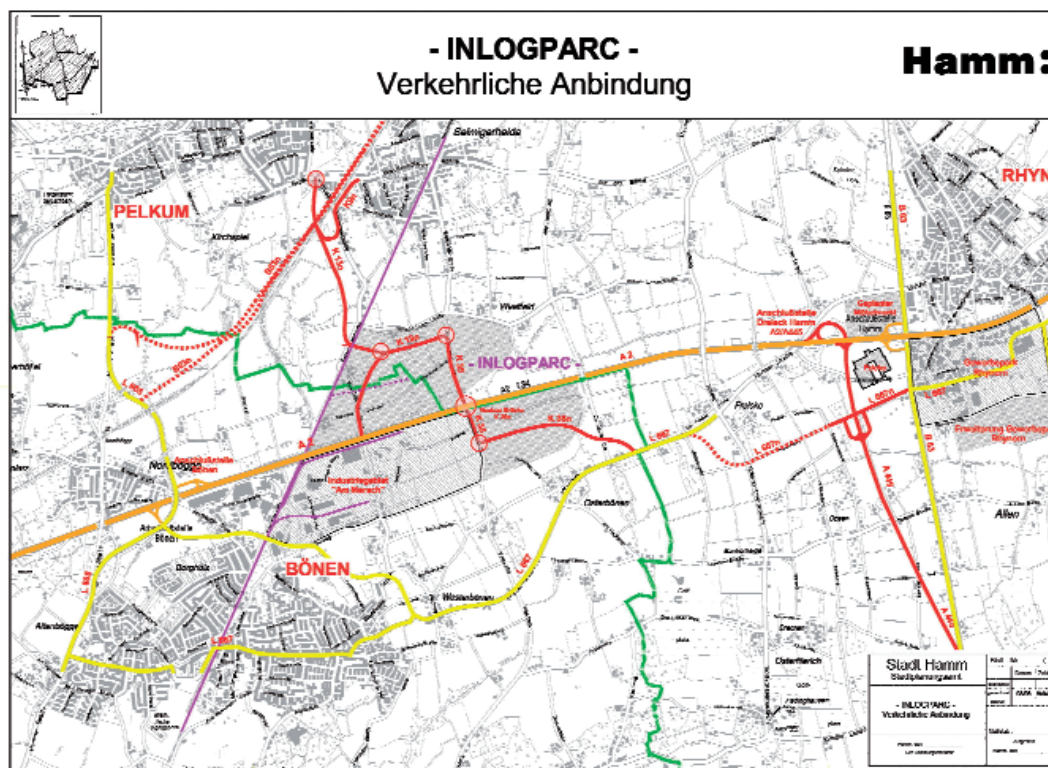
Umgestaltung Kamener Straße



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

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

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





Bus und Bahn

Der geplante **Haltepunkt Selmigerheide** hat eine Bedeutung für den gesamten Bezirk. Er wird für Pendler die Fahrt ins Ruhrgebiet um eine halbe Stunde verkürzen. Die Hammer Innenstadt ist mit der Bahn in 5 Minuten zu erreichen. Die Verkehrsprognose ergibt eine tägliche Nutzerzahl von ca. 850 Fahrgästen.

Um auf der Schiene Platz für den neuen Bahnhof zu schaffen, muss die Bahnstrecke Dortmund-Hamm ausgebaut werden – ein Projekt, für das die Stadt Hamm sich seit Jahren engagiert.

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

Rad- und Fußverkehr / Verkehrssicherheit

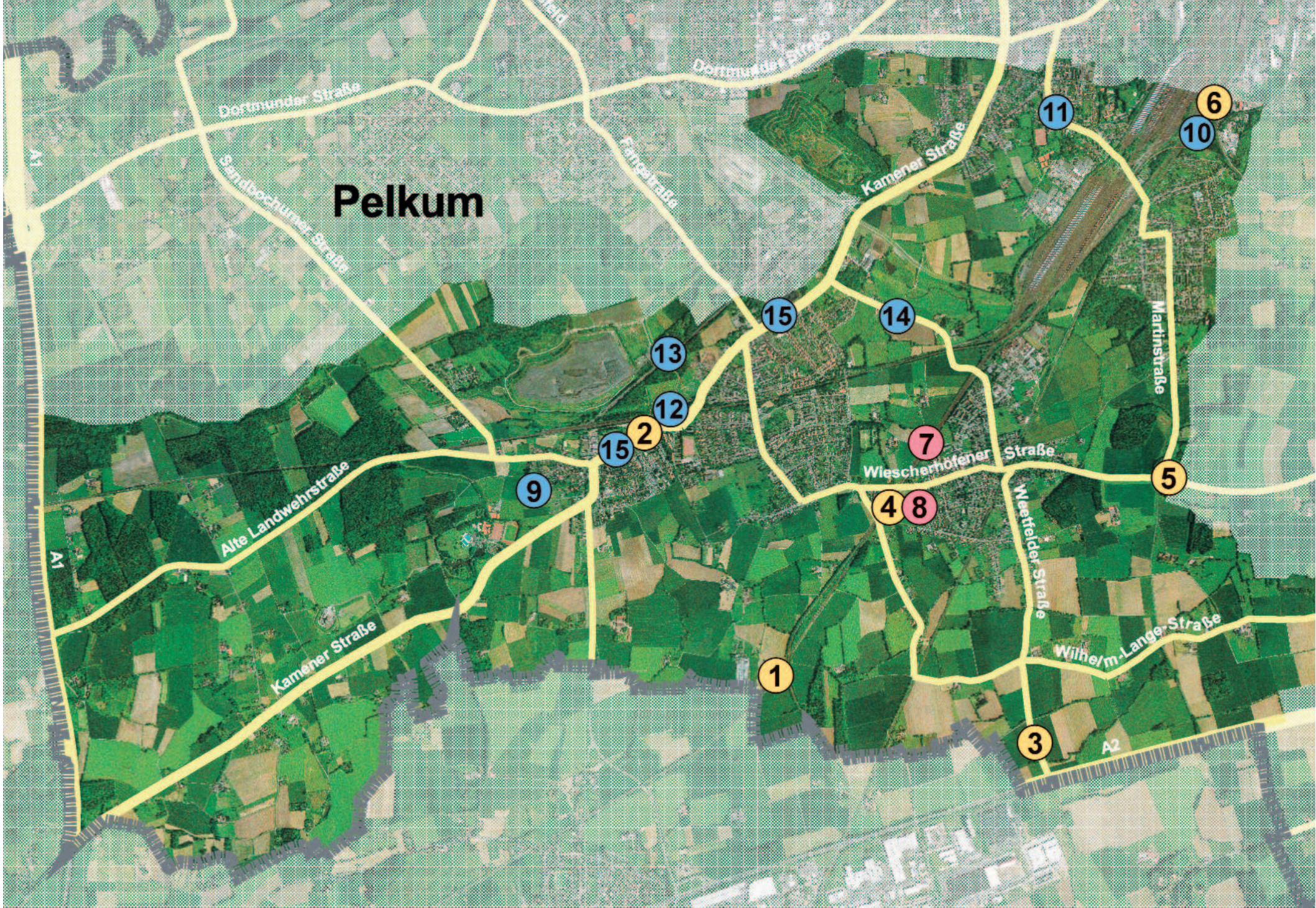
Mit dem Radverkehrskonzept Pelkum ist 1999 eine Fülle von Maßnahmen beschlossen worden, die das Radeln im Stadtbezirk sicherer und komfortabler machen. Bislang wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Neue Radwege an der Große Werlstraße
- Die Wiescherhöfener Straße wurde verkehrsberuhigt gestaltet
- Der Bahnseitenweg wurde fertig gestellt
- Der Radweg Pelkumer Bach wird voraussichtlich in 2007 gebaut.

Die weiteren Projekte für den Radverkehr in Pelkum sind:

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

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



Herringen

Die für Herringen wichtigste Verkehrsmaßnahme ist der Bau der Kanaltrasse. Sie wird den Durchgangsverkehr auf der Dortmunder Straße / Herringer Weg erheblich reduzieren, Gewerbegebiete im Hafen näher an die Autobahn bringen und somit neue Impulse für die Gesamtentwicklung des Bezirks geben.

Nach deren Fertigstellung wird die Dortmunder Straße umgestaltet und erhält u.a. Baumreihen, Kreisverkehre und komfortable Radwege. Ebenfalls umgestaltet wird die Neufchateaustraße am Herringer Markt.

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



KFZ-Verkehr

Kanaltrasse

Auch der 2. Bauabschnitt (BA) der Kanaltrasse einschließlich der Umgehung Isenbecker Hof ist inzwischen fertig gestellt. Damit konnte der Weg von der Autobahn in die Gewerbegebiete am Hafen bereits deutlich verkürzt werden.

Mit Fertigstellung des 3. BA bis zur Dortmunder Straße (vorauss. 2009) wird der Hafen optimal an die A1 angebunden. Die Fahrtzeit wird sich nahezu halbieren, und der Schwerlastverkehr kann störungsfrei und ohne Belastung der Wohngebiete abgewickelt werden.

Die Entlastungswirkungen der Kanaltrasse in Herringen verdeutlicht die folgende Tabelle.



Kanaltrasse: 1. Bauabschnitt bis MHP (2005)

Der Westhafen – Logistikstandort und Verkehrsdrehscheibe



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

Umgestaltung Dortmunder Straße und Herringer Weg

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

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

In Kürze wird bereits der Knoten Dortmunder Straße / Hafestraße zu einem Kreisverkehr umgestaltet. In gleicher Weise könnten auch die Knoten Herringer Weg / Dortmunder Straße und Herringer Weg / Kamener Straße umgebaut werden. Durch weitere Kreisverkehre an diesen Stellen und die geplante Umgestaltung im Herringer Zentrum würde der Straßenzug Dortmunder Straße – Herringer Weg einen unverwechselbaren

Charakter als Magistrale im Hammer Westen erhalten. Die Kreisverkehre würden außerdem dazu beitragen, Durchgangsverkehre auf die Kanaltrasse zu verlagern.

Busverkehr

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

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

Mit dem geplanten Umbau der Neufchateaustraße sollen alle Buslinien am Herringer Markt gebündelt und Umstiegsvorgänge erleichtert werden.

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

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



Rad- und Fußverkehr / Verkehrssicherheit



Mitteldeich-Radweg

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

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

Mit der Nachnutzung des Geländes „**Schacht Franz**“ wird es möglich, den Radverkehr zur City abseits von Hauptverkehrs-

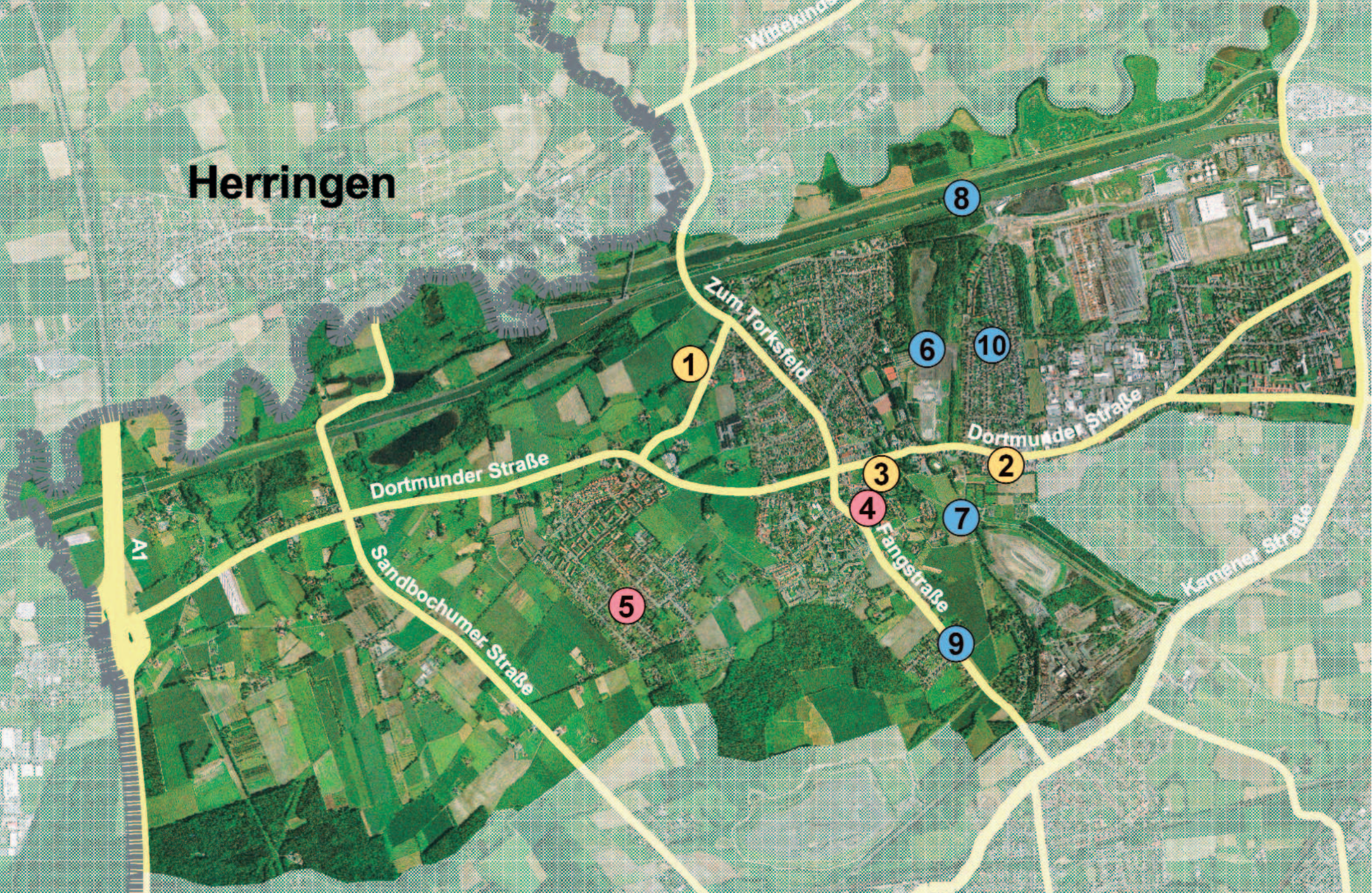
straßen zu führen. Die Isenbecker-Hof-Siedlung erhält eine sichere Fuß- und Radwegverbindung zum Bezirkszentrum.

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

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

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

Herringen



Bockum-Hövel

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

Hauptziel im ÖPNV ist die Modernisierung und Anbindung des Bahnhofs.

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



Kreisverkehr Hövel

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

KFZ-Verkehr

In Bockum-Hövel sollen insbesondere die Hammer Straße, der Bockumer Weg und der Nordenstiftsweg entlastet werden. Eine erste Entlastungswirkung hat bereits der Bau der L 518 (Nordlipperandstraße) gebracht. Eine weitere, noch größere Entlastung wird durch die Warendorfer Straße erwartet.

Sie ist daher das wichtigste Verkehrsprojekt im Stadtbezirk. Daher ist der Bau der Warendorfer Straße das wichtigste Verkehrsprojekt im Stadtbezirk.

Im Folgenden wird die Entlastungswirkung der Warendorfer Straße an ausgewählten Straßenzügen dargestellt:

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

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

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

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



Radverkehr / Verkehrssicherheit

An der Horster Straße sollen Radwege gebaut bzw. abmarkiert werden.

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

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



Haus Ermelinghoff





Bus & Bahn

Die **Umgestaltung des Höveler Bahnhofs** mit Buswende-
schleife, P&R-Anlage und Fahrradstellplätzen soll voraussicht-
lich in 2008 erfolgen.

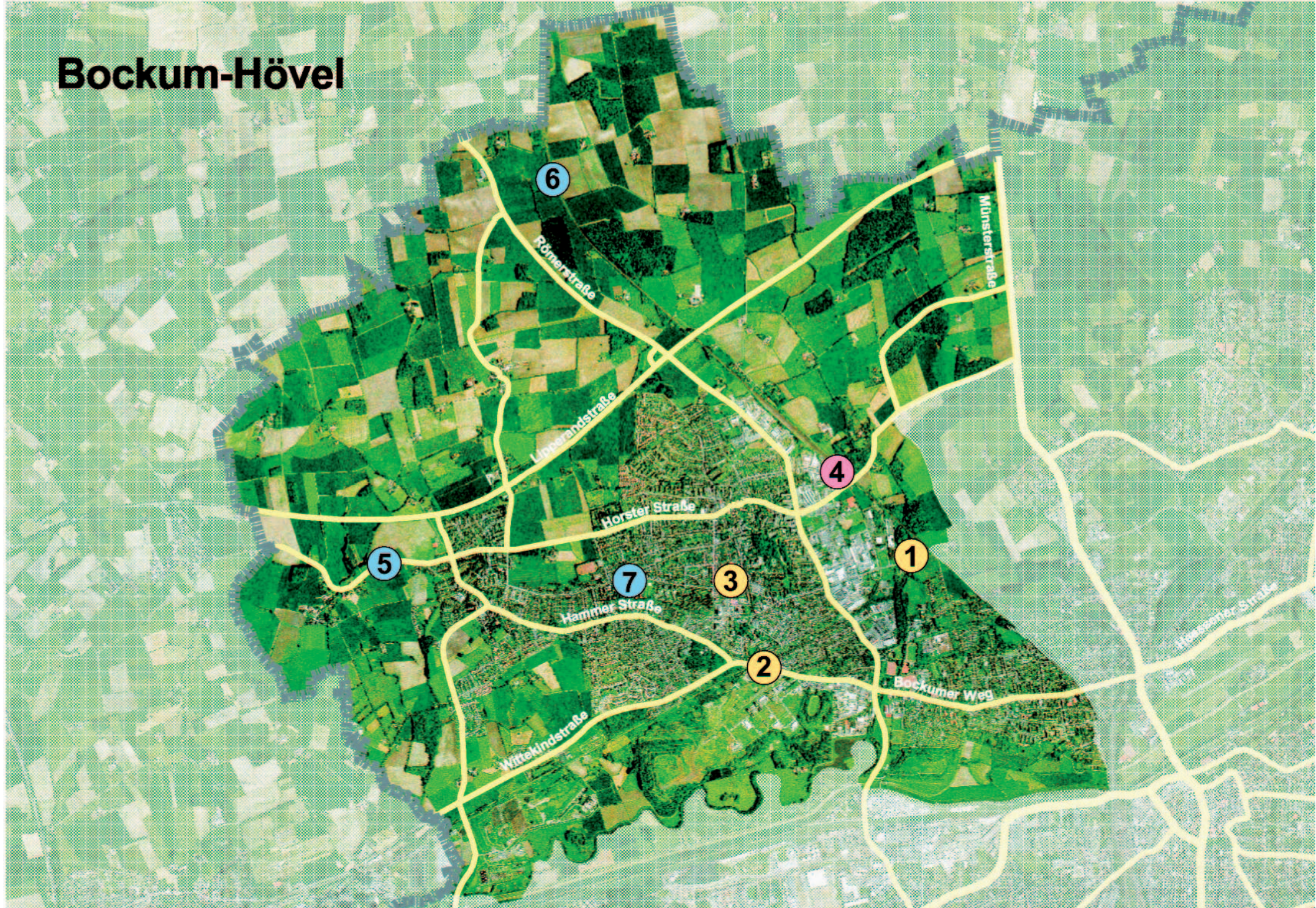
Zur Schaffung von **direkten Busverbindungen** (umstiegsfrei)
über die City hinaus wird mit den Verkehrsunternehmen die
Verknüpfung von Buslinien geprüft.



ehem. Zeche Radbod

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

Bockum-Hövel



Heessen

Die Entlastung von Münsterstraße, Heessener Straße und Bockumer Weg gehört auch gesamtstädtisch zu den wichtigsten Verkehrsaufgaben und soll mit dem Bau der Wareндorfer Straße und einer Spange von der Münsterstraße zur Heessener Straße erreicht werden.

Weiterhin sollen u.a. die Parksituation um die Barbaraklinik sowie die „Schleichverkehre“ auf dem Dennehauptweg und im Landwehrwinkel näher betrachtet werden.

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

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

KFZ-Verkehr

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

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

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

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

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

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

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

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



Kreisverkehr Heessener Straße / Sachsenring

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

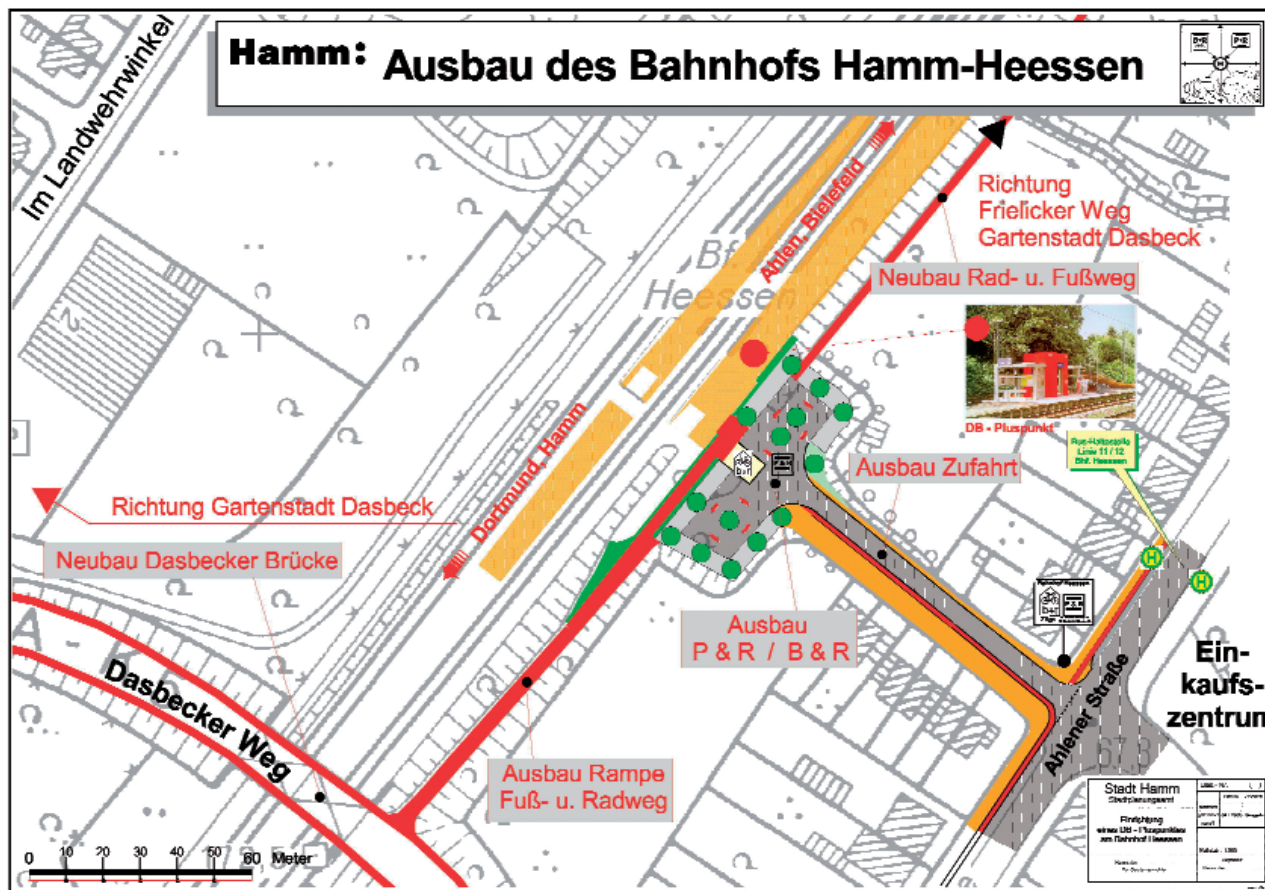


Bus und Bahn

Die wichtigsten Nahverkehrsprojekte für Heessen sind

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

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





Rad- und Fußverkehr / Verkehrssicherheit

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

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

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

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

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

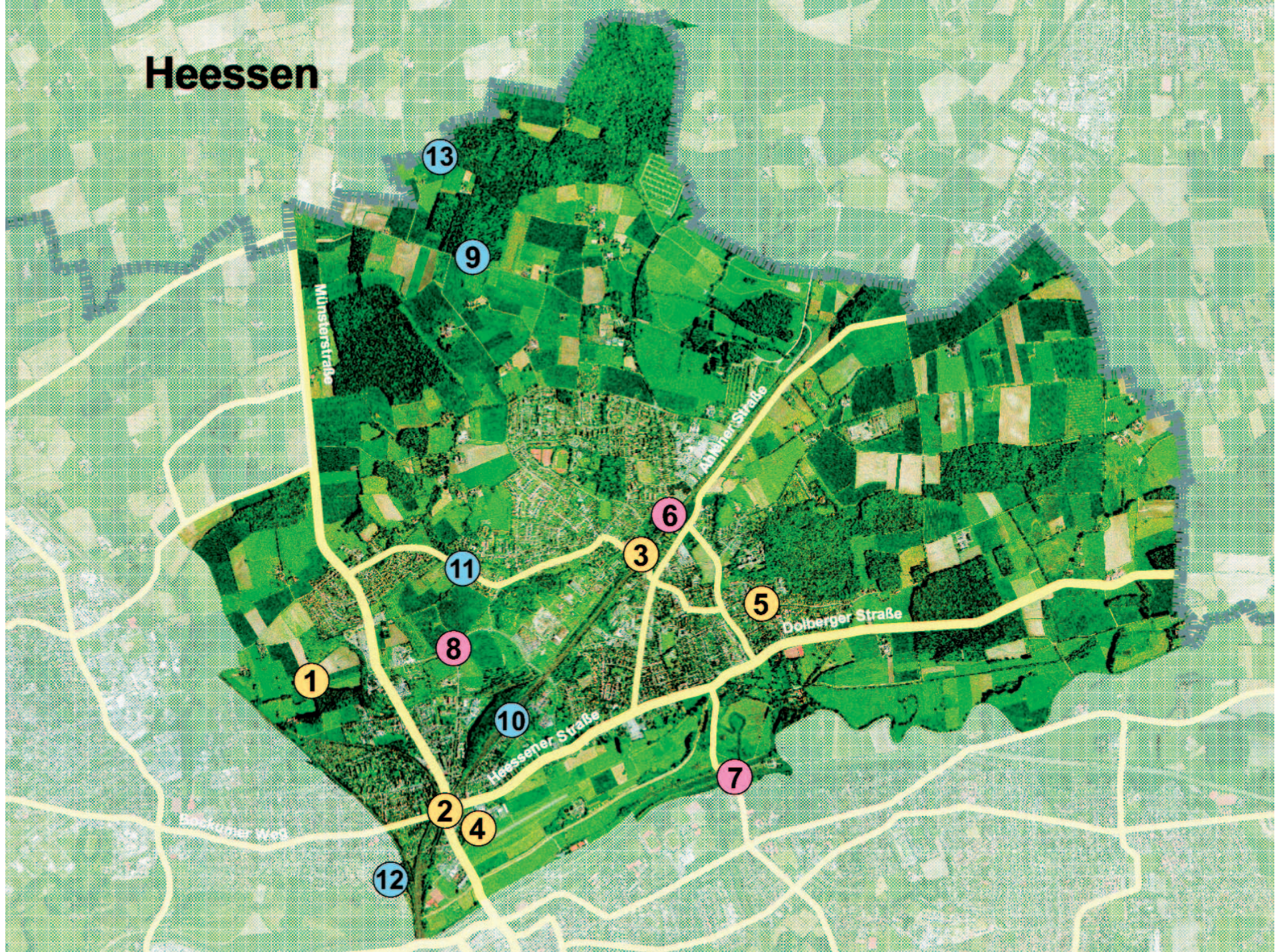
Am Dennehauptweg soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden. Außerdem soll abschnittsweise ein Rad- und Gehweg entstehen.

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

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

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

Heessen



Aktionsprogramm „Verkehrssicherheit“

Die **Entwicklung der Unfallzahlen** in Hamm in den Jahren 1998 bis 2006 zeigt, dass die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit ca. 5.500 pro Jahr in etwa gleich geblieben ist.

Die Anzahl der Verunglückten pro 100.000 Einwohner hat sich zwischen 1998 und 2004 nahezu halbiert. Während Hamm 1998 noch deutlich über dem Landesdurchschnitt lag, hatten sich die Zahlen inzwischen angenähert.

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

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

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

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

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

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

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

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





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

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

ALLEE-CENTER **Hamm:**
Polizeipräsidium Hamm

Sicher & Fair im Verkehr

Verkehrssicherheitswoche
im **ALLEE-CENTER**
vom 23.01. bis 28.01.2006
www.hamm.de/verkehr



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

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



Zwei besondere Aktionen sind im Bereich der Verkehrserziehung zu nennen:

- Mit der **„Schulweg-CD“** wurde ein Instrument zur interaktiven Erstellung aktueller Schulwege-Pläne für die Grundschulen entwickelt. Die CD enthält umfangreiche Unterrichtsmaterialien wie beispielsweise Pläne der Schulumfelder, Anleitungen zur Durchführung von Schulweganalysen, Arbeitsblätter für den Verkehrsunterricht und Hinweise zur Radfahrprüfung.
- Um eine kontinuierliche Verkehrserziehung vom Kindergarten bis zur 8. Klasse sicherzustellen, wurde von der Hammer Polizei das **„K.i.d.S.-Projekt“ (Kinder in der Stadt)** initiiert. Im Laufe mehrerer Jahre werden vier Module aus der Verkehrserziehung absolviert und in einem „Führerschein“ dokumentiert und bestätigt.



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

Baumaßnahmen, Markierungen und verkehrslenkende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit:

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

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

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

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

Aktionsprogramm „Verkehrssicherheit“	
Mitmach- und Selbsthilfeangebote	
Maßnahmen	Akteure
Fortführung der Aktionen „Verkehrsberuhigung vor der Haustür“	Polizei
Durchführung von mindestens zwei zentralen Verkehrssicherheitsveranstaltungen pro Jahr	Stadt Hamm VSI
Regelmäßiges Angebot von Informationsveranstaltungen und Verkehrssicherheitstrainings	Verkehrswacht DEKRA Weitere Partner aus der VSI
Verkehrserziehung	
Jährlicher „Fahrrad-TÜF“ an Hammer Schulen	Polizei Schulen (Sek. I)
Verbindliche Aufnahme des Verkehrsunterrichts an allen Schulen der Sekundarstufen I und II	Verkehrssicherheitsberater Schulen Stadt Hamm
Jährliche Schulanfangsaktionen	Polizei Verkehrswacht Stadt Hamm
Bauprogramme	
Fortführung des Bauprogramms „Kinderunfälle“	Stadt Hamm
Aufstellung eines Bauprogramms für die Hauptunfallstrecken	Stadt Hamm
Markierungsprogramme:	Stadt Hamm
· Tempo-30-Zonen	
· Parken in Problembereichen	
Verkehrsüberwachung:	
Aufrechterhaltung des hohen Niveaus der Geschwindigkeitsüberwachung	Polizei Stadt Hamm
Regelmäßige Schwerpunktmaßnahmen der Parkraumüberwachung, z.B.:	Polizei Stadt Hamm
· Radwege	
· Schulwege	
· Kinderunfallbereiche	
Einsatz weiterer Überwachungsgeräte („Starenkästen“; Rotlicht-Kameras)	Stadt Hamm



Aktionsprogramm „Logistik“

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

In Hamm sind zur Zeit mehr als 30 Firmen aus der Logistik- und Speditionsbranche ansässig. Bei diesen meist mittelständisch geprägten Unternehmen reicht die Bandbreite von der klassischen Spedition über hochspezialisierte Logistik für Frischeprodukte bis hin zu weltweit agierenden Verteilzentren für Landmaschinen.

Darüber hinaus konnten Industrieunternehmen angesiedelt werden, für die Logistik eine hohe Relevanz bei der Standortentscheidung hat.

Wesentliche strategische Bausteine, um den Logistikstandort Hamm weiterzuentwickeln, sind neben der Bereitstellung von adäquaten Flächen der Ausbau und die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur mit guten Anbindungsqualitäten an die internationalen Verkehrswege.

Die zentrale Lage Hamms wird insbesondere durch das inzwischen hervorragend ausgebaute **Straßennetz** unterstrichen. Hier kreuzen sich zwei europäische Hauptverkehrsachsen, die Autobahnen A1 und A2.

Das Fernstraßennetz wird durch die Autobahn A44 von Dortmund nach Kassel ergänzt. Der geplante Ausbau der A445 wird die Straßenanbindung weiter optimieren.



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



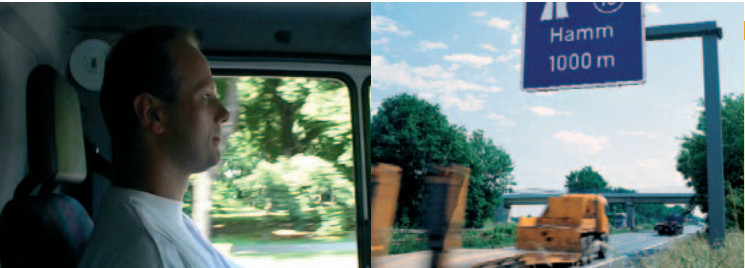
Rangierbahnhof Hamm

Der **Hafen Hamm** ist der zweitgrößte deutsche Kanalhafen mit ca. 1,5 Mio. t Schiffsgüterumschlag und ca. 0,5 Mio. t Bahngüterverkehr.

Bis zum Jahr 2010 soll der Kanal bis zur Brücke an der Münsterstraße ausgebaut sein. Dann können Großmotorgüterschiffe diesen Abschnitt in beiden Richtungen befahren.



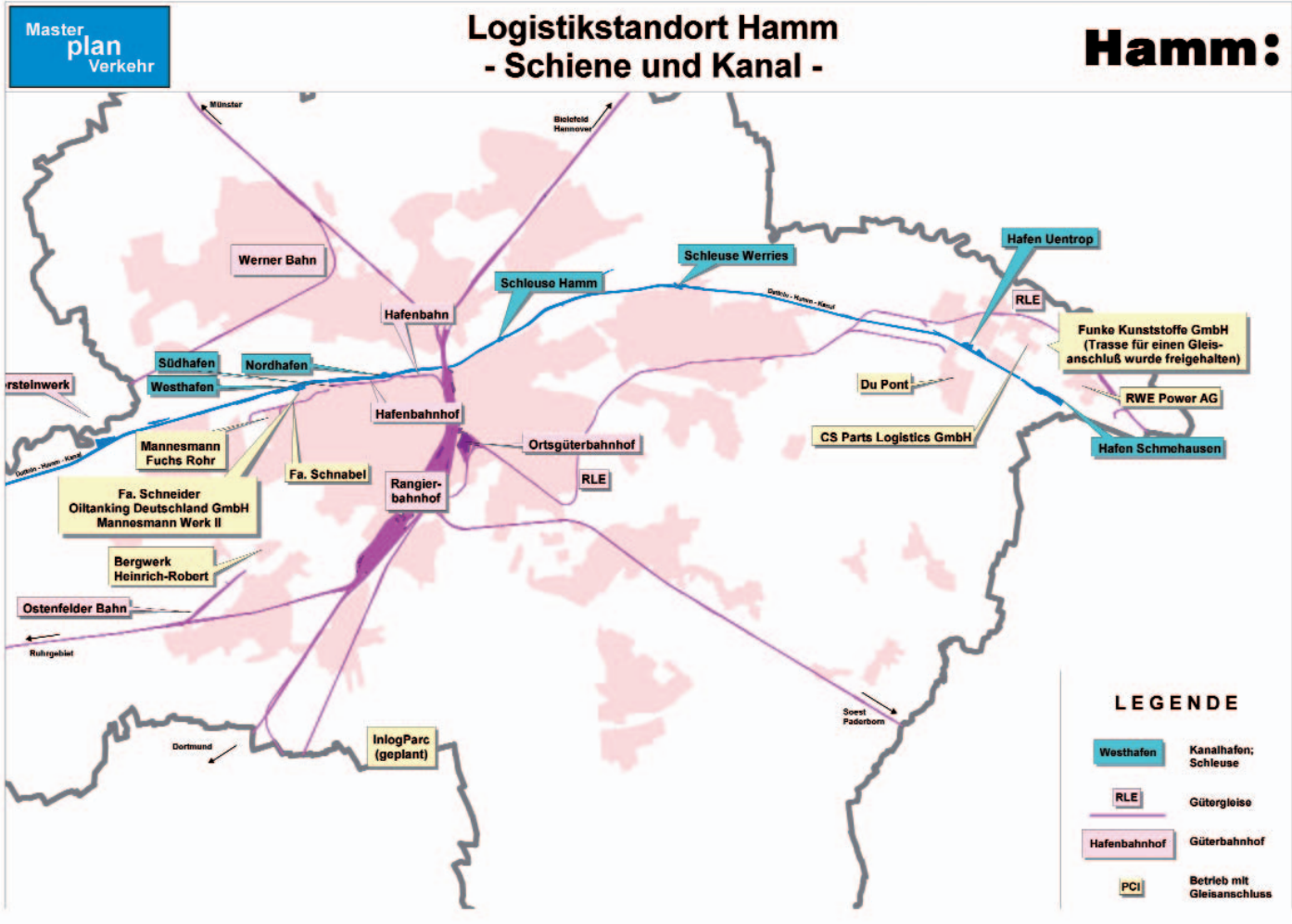
Hafen Hamm



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

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

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



Schleuse Hamm

Aktionsprogramm „Logistik“



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

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





Aktionsprogramm „Logistik“ – Verkehrsmaßnahmen

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

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

Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals bis zum Hafen Uentrop

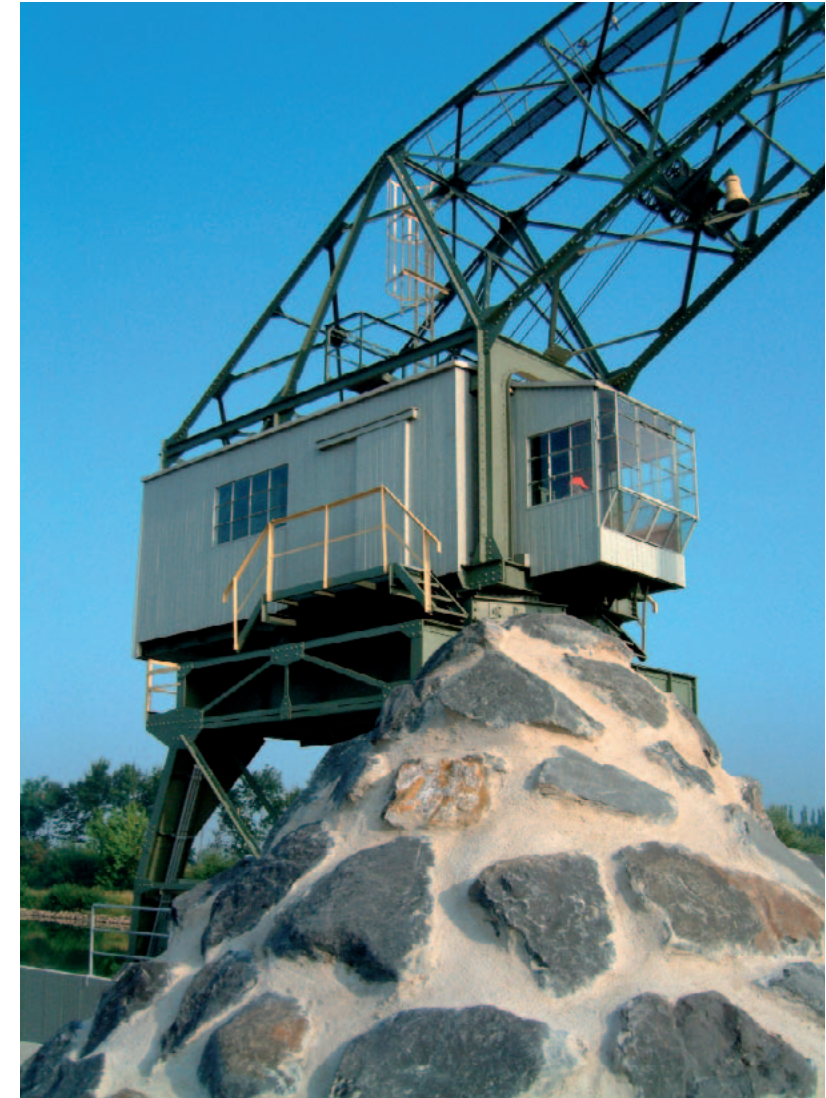
Aufbau einer **internen Wegweisung für alle großen Gewerbegebiete**

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

Erarbeitung von **Mobilitätskonzepten für die Beschäftigten in den GE-Gebieten**

Rhynern, Uentrop und INLOGPARC (in Zusammenarbeit mit den Betrieben)

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



Verkehr und Umwelt

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



Kurpark



Lippeauen

Luftschadstoffe

Für den KFZ-Verkehr sind vor allem relevant:

- Feinstaub (PM10)
- Stickstoffdioxid (NO₂)

Für Hamm wurden folgende Straßenabschnitte innerhalb der bebauten Ortslage mit einer Verkehrsbelastung über 20.000 KFZ und 1.000 LKW / Tag auf eine mögliche Überschreitung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid untersucht.

- Münsterstraße
- Dortmunder Straße
- Werler Straße
- Alleestraße
- Wilhelmstraße.

Die Straßen wurden zunächst einem so genannten „Grob-screening“ unterzogen.

Für einige Straßenabschnitte wurden auch vertiefte Detailuntersuchungen durchgeführt.

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



Feinstaub und Stickstoffdioxid an stark befahrenen Straßenabschnitten

Streckenabschnitt	Verkehrsbelastung KFZ/Tag: Bestand 2006 Prognose 2020	Bewertung			
		Bestand 2006		Prognose 2020	
		Feinstaub ¹	NO ₂ ²	Feinstaub ¹	NO ₂ ²
Alleestraße (Richard-Wagner-Straße)	25.000 13.000	Unkritisch 46,6 µg/m ³	Unkritisch 39,1 µg/m ³	Unkritisch wg. starker Verkehrsentlastung	
Werler Straße (Hamm-Süden)	21.000 10.000	Unkritisch 45,2 µg/m ³	Unkritisch 38,3 µg/m ³	Unkritisch wg. starker Verkehrsentlastung	
Wilhelmstraße (O.-Brenner-Str.)	23.000 18.000	Unkritisch 46,3 µg/m ³	Grenzwert 2010 wäre erreicht 40,1 µg/m ³	Unkritisch 39,2 µg/m ³	Unkritisch 22,9 µg/m ³
Wilhelmstraße (Radbodstraße)	25.000 18.000	Unkritisch wg. Abstand zur Bebauung und guter Durchlüftung			
Dortmunder Straße (Herringen)	23.000 12.100	Unkritisch wg. Abstand zur Bebauung und guter Durchlüftung			
Münsterstraße (Karlsplatz)	30.000 21.000	Unkritisch 45,1 µg/m ³	Unkritisch 34,7 µg/m ³	Unkritisch 38,8 µg/m ³	Unkritisch 20,3 µg/m ³
Münsterstraße (Flugplatz)	38.000 39.000	Unkritisch wg. Abstand zur Bebauung und guter Durchlüftung			

Für Feinstaub (PM 10) liegt die Grenze zu kritischen Immissionswerten bei > 50 µg/m³ (entspricht > 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes).

Für Stickstoffdioxid (NO₂) liegt der Grenzwert (Jahresmittel) **ab 2010** bei 40 µg/m³



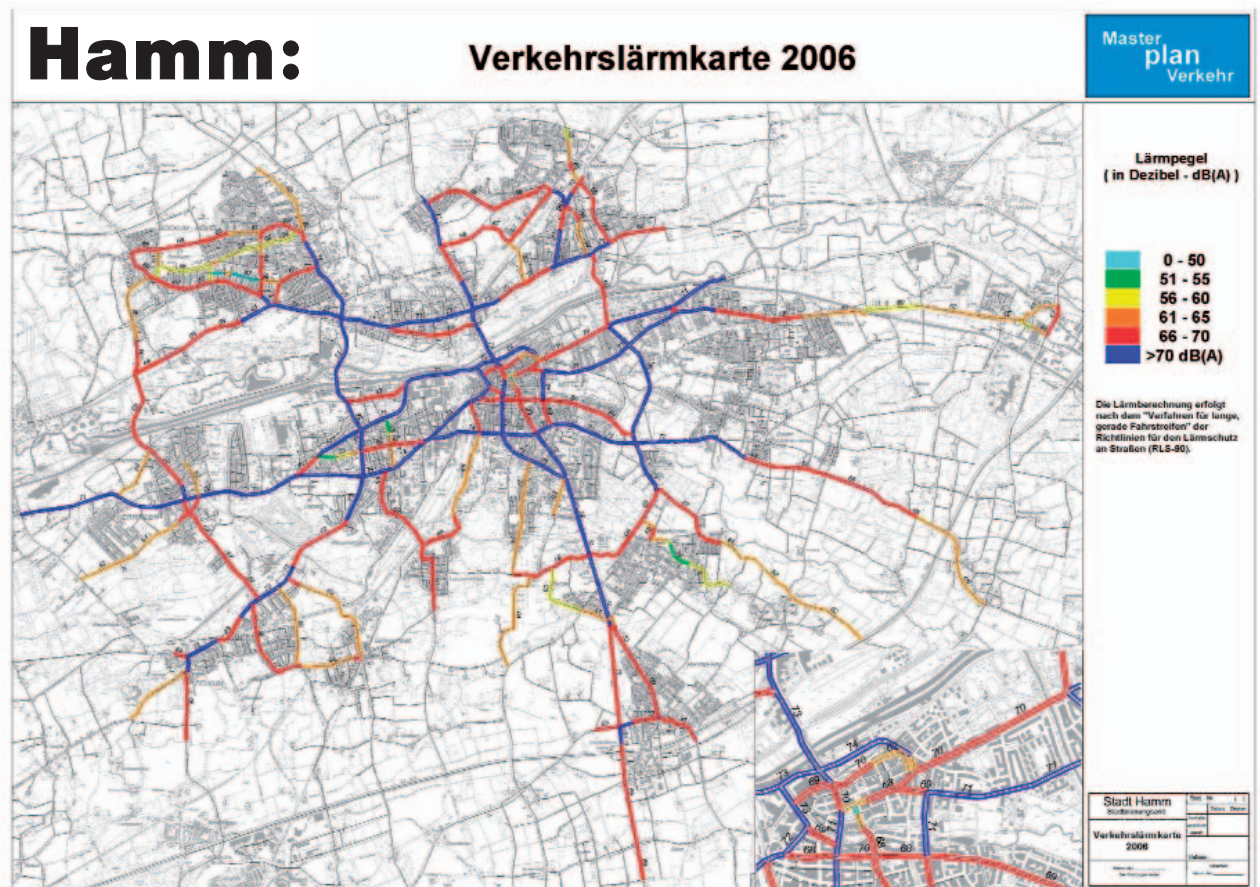
Verkehrslärm

Neben den Luftschadstoffen ist der Lärm der bedeutendste Umweltaspekt des Verkehrs.

Die folgende, vereinfachte Darstellung zeigt die Verkehrslärmwerte im Hammer Hauptverkehrsstraßennetz.

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

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



Lärmemissionen durch KFZ-Verkehr im Hammer Hauptverkehrsstraßennetz

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

