

# Infrastrukturprojekte Straße - Schiene - Rad

Eine wesentliche Aufgabe der Stadt besteht in der Bereitstellung und Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur. Hierzu zählen Straßen und Radwege ebenso wie Bushaltestellen und Bahnhöfe.

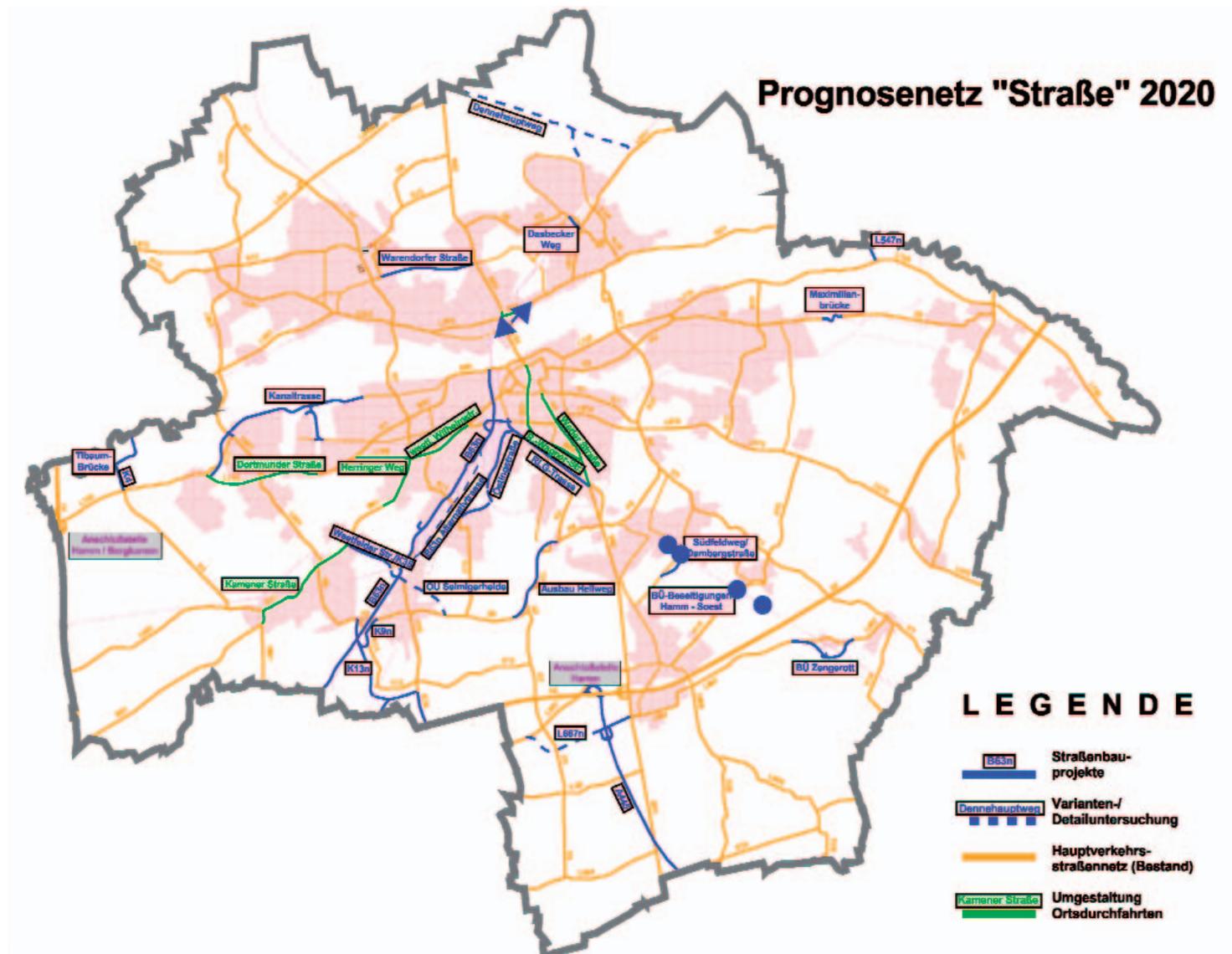
Im Masterplan Verkehr werden die bis 2020 geplanten Infrastrukturprojekte mit gesamtstädtischer Bedeutung dargestellt und bewertet.

## Neue Straßen

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



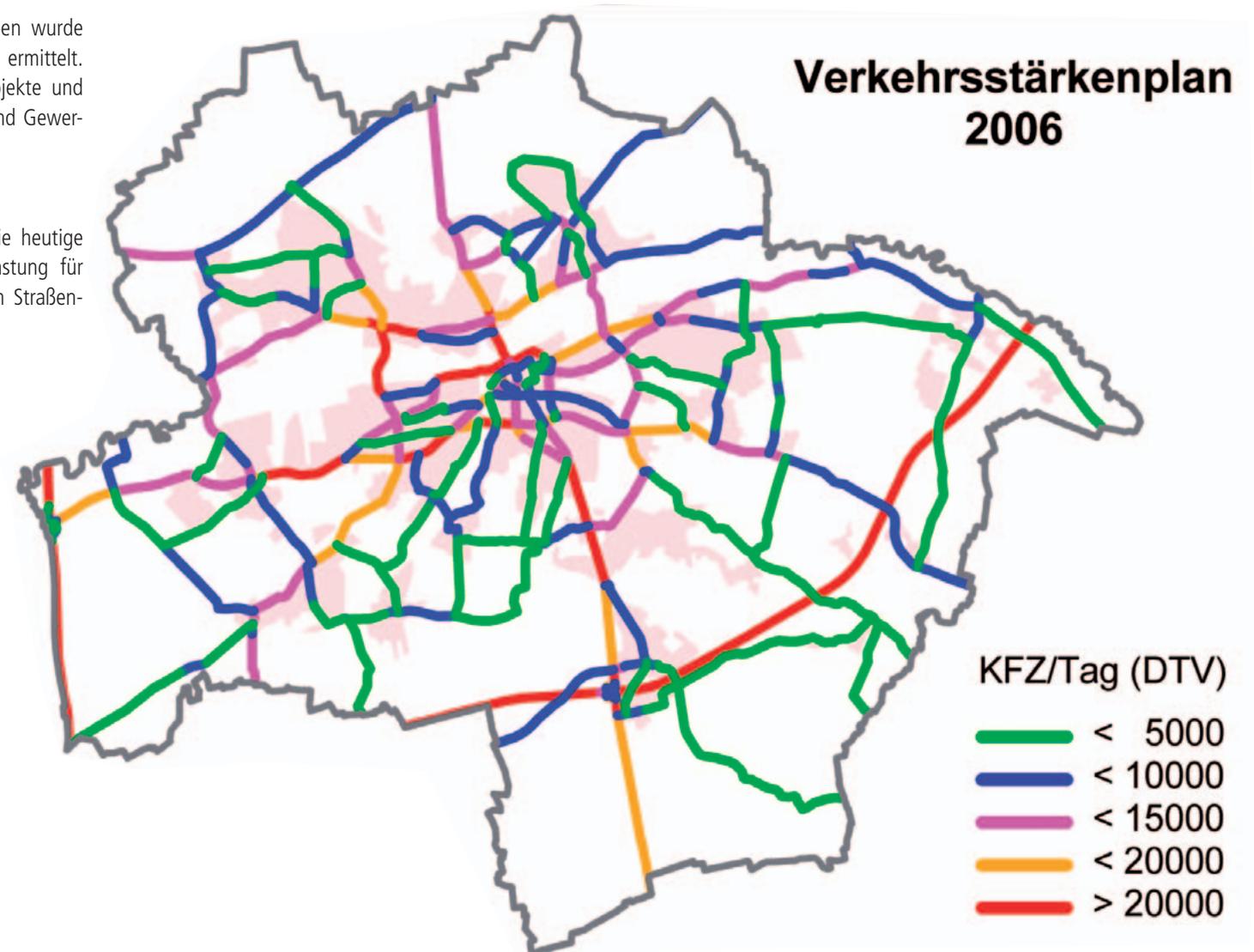
Straßenbauprojekte und Maßnahmen für den KFZ-Verkehr	
Ausbau der A1 und der A2 A445 B 63n L 547n L 667n Kanaltrasse Warendorfer Straße	RLG-Trasse K 13n (Provinzialstraße) Verbindung Münsterstraße – Heessener Straße Ausbau Hellweg Ausbau Östingstraße Ausbau Südfeldweg
Ausbau der „Grünen Welle“	
Parkraumkonzepte: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

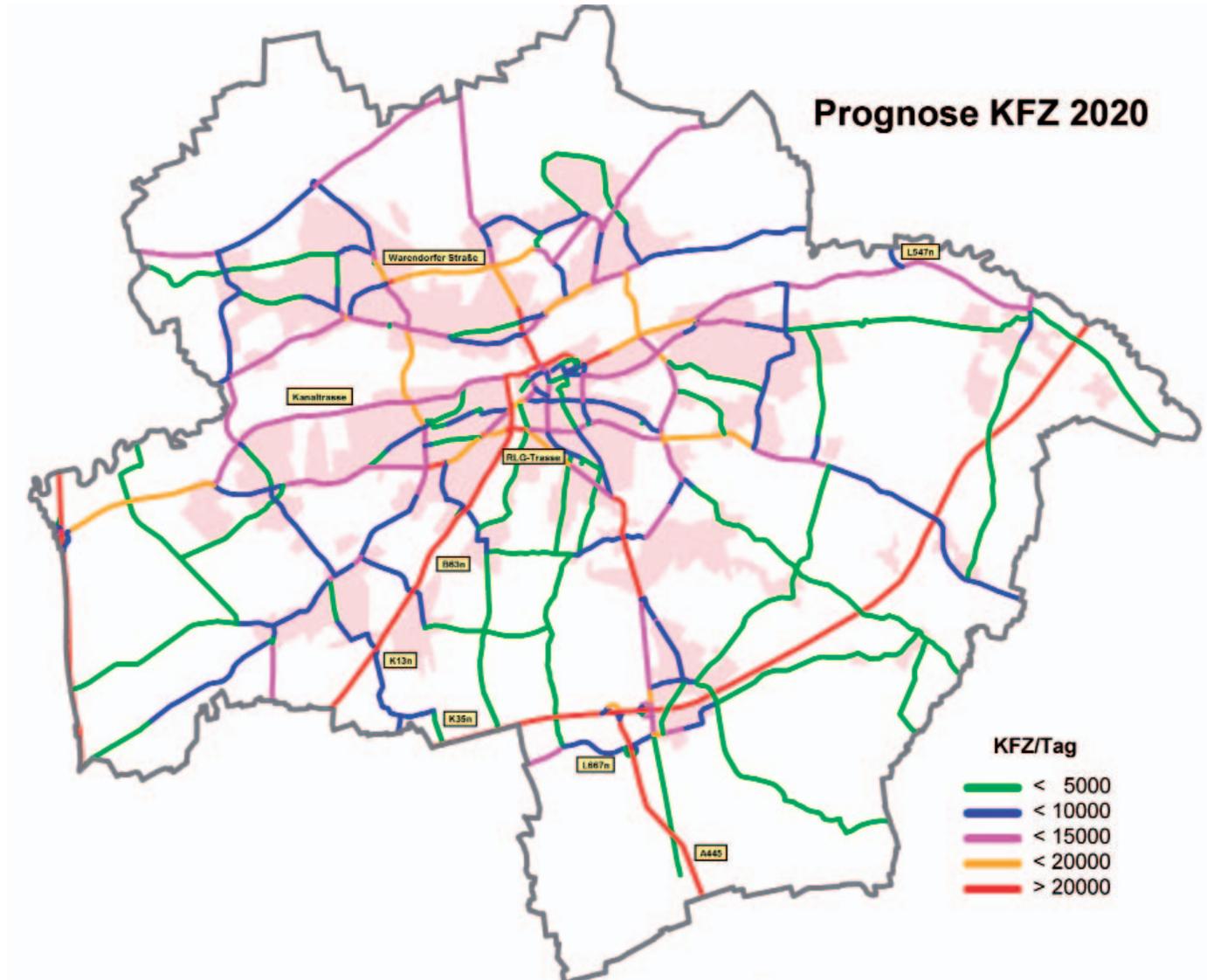


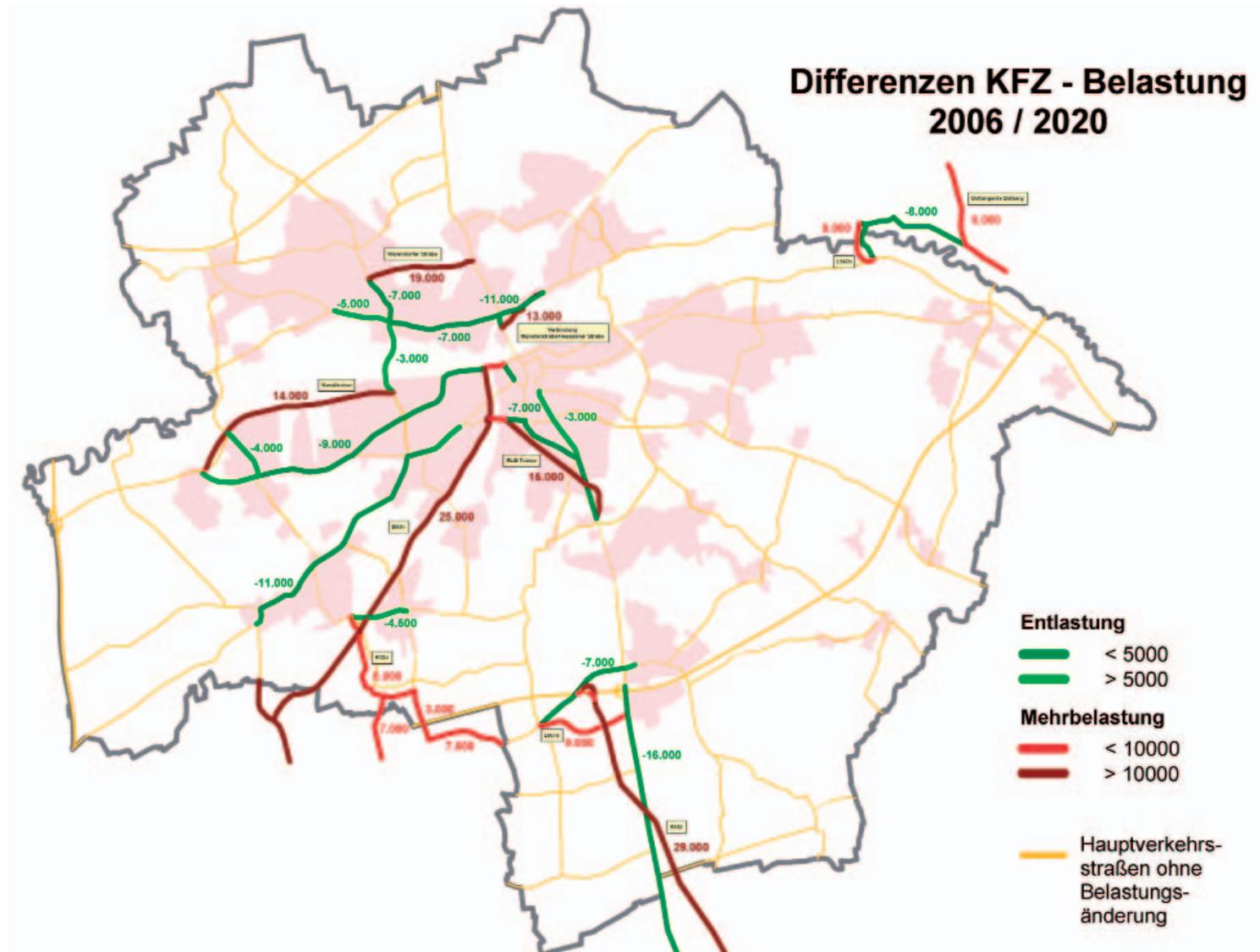


Die künftige Verkehrsbelastung der einzelnen Straßen wurde anhand einer rechnergestützten Verkehrsprognose ermittelt. Eine derartige Zusammenschau aller Straßenbauprojekte und der geplanten Siedlungsentwicklung (neue Wohn- und Gewerbegebiete) wurde für Hamm erstmalig erstellt.

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









### Belastungsänderungen im Hauptverkehrsstraßennetz 2006 / 2020

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

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



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

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

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

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

- Die B 63n ist das wichtigste Straßenbauprojekt für Hamm mit den größten Entlastungswirkungen.
- Durch die A445 wird sich die überregionale Anbindung verbessern.
- Die RLG-Trasse wird zusammen mit der B 63n eine „Westumgehung Innenstadt“ bilden und zu Entlastungen im Hammer Süden und in der City führen.
- Die vorgesehene Verkehrsanbindung des INLOGPARC über die B 63n, K 13n und K 35n ermöglicht trotz zusätzlicher Verkehre eine Verkehrsentslastung in Pelkum.
- Durch die Warendorfer Straße wird Hamms meistbefahrenere Kreuzung (Münsterstraße / Heessener Straße) um 30% entlastet.

- Die L 667n wird den Ortskern Rhynern entlasten und eine bessere Anbindung des Gewerbeparks sowie des INLOGPARC ermöglichen.
- Die L 547n schafft eine weitere wichtige Querung über die Lippe und verbessert die Verbindung zwischen Hamm und Ahlen.
- Die starken Entlastungen durch die neuen Umgehungsstraßen schaffen die Voraussetzung für eine Umgestaltung der Ortskerne, z.B. in Herringen und Pelkum.



*Hamm bei Nacht*



## Neue Bahnhöfe



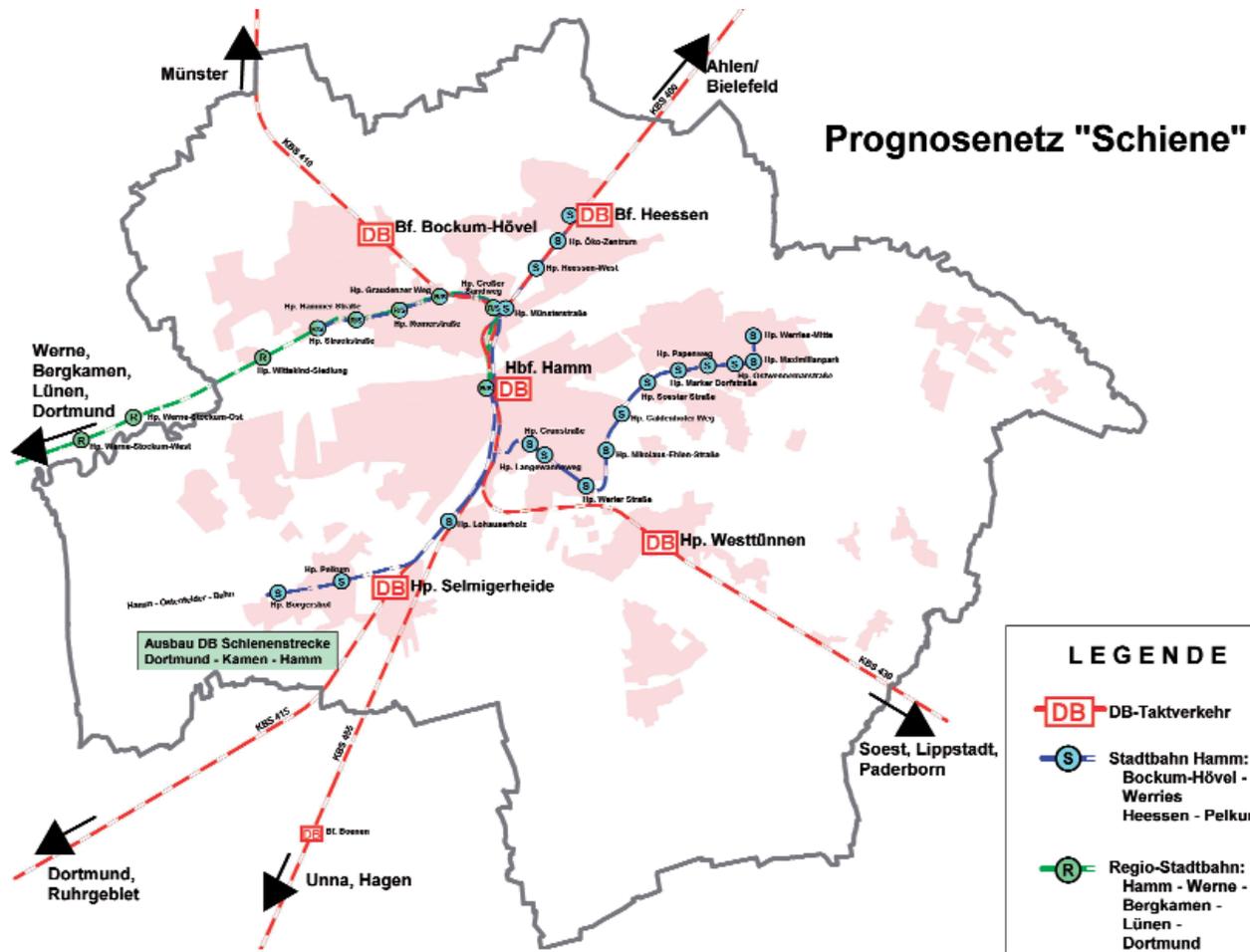
*Hauptbahnhof Hamm:  
Bahnhofshalle und Busbahnhof*

In den letzten Jahren wurden im Schienenahverkehr in NRW erhebliche Fahrgastzuwächse erzielt.

Diese positive Entwicklung zeigt sich im Bahnknoten Hamm besonders deutlich. Hier hat die Zahl der Ein- und Aussteiger zwischen 1997 und heute auf allen Strecken zwischen 30% und 50% zugenommen.

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

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



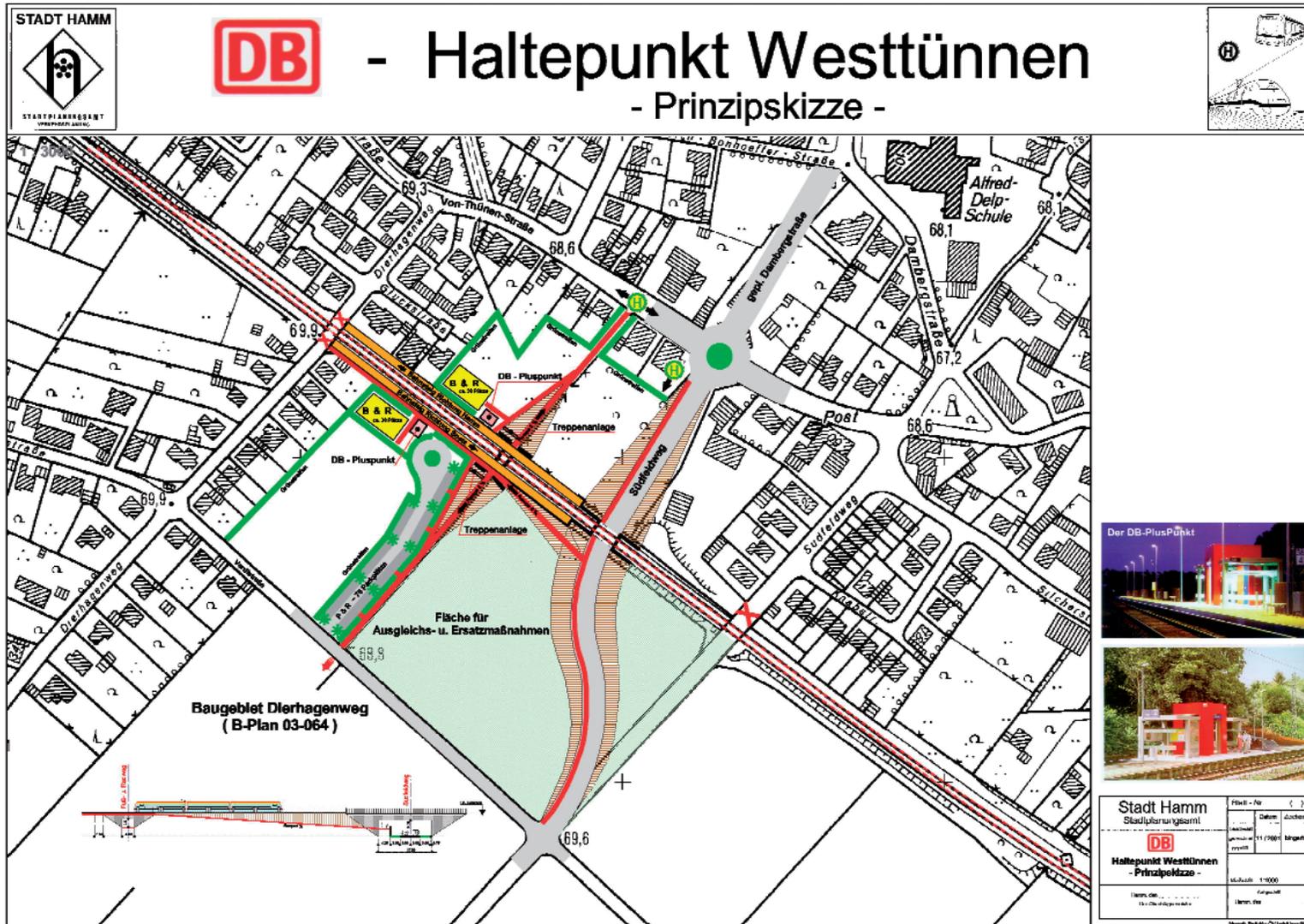
Mit der Umgestaltung des **Bahnhofs Bockum-Hövel** wird voraussichtlich in 2007 begonnen. Der **Bahnhof Heessen** soll 2009 folgen.

Der neue **Haltepunkt Westtünnen** soll gemeinsam mit der Bahnunterführung Südfeldweg realisiert werden (voraussichtlich nach 2011).

Ein **Haltepunkt Selmigerheide** kann nur gemeinsam mit dem Ausbau der **Bahnstrecke Dortmund-Hamm** erfolgen, für den es z. Z. noch keinen Zeitplan gibt.

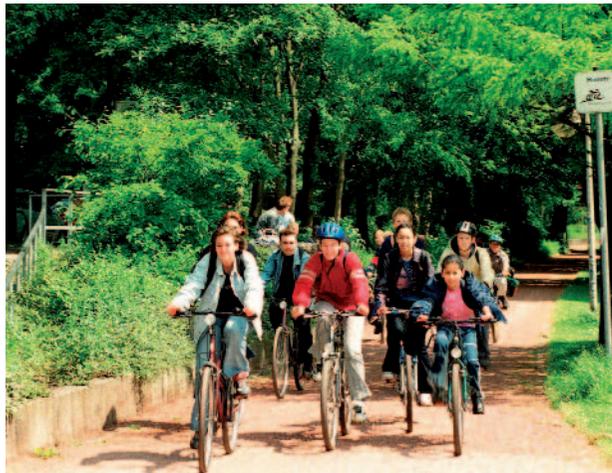
Wesentlich aufwändiger als der Bau neuer Haltepunkte an bestehenden Bahnstrecken ist die Reaktivierung alter Trassen für den Personenverkehr, die mit der „**Regio-Stadtbahn**“ angestrebt wird. Im ÖPNV-Bedarfsplan NRW ist dieses Projekt erst nach 2015 vorgesehen.







## Neue Radwege



Fahrradfreundliches Hamm



'Rad-Kreisel' am Nordring



Eingang Radstation



Hamm: Größte Radstation im Ruhrgebiet

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

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

Der Radverkehrsanteil ist in dieser Zeit von 12% auf 14% gestiegen. Damit gehört Hamm zu den „Rad-Metropolen“ der Region. Täglich finden heute über 70.000 Fahrten mit dem Rad statt – das sind 15.000 mehr als 1993.

Das gut ausgebaute Radwegenetz ist inzwischen über 160 km lang.

Die Stellplätze der größten Radstation im Ruhrgebiet reichen bei der Radbegeisterung der Hammer kaum noch aus.

Die Hammer wissen auch den hohen Freizeitwert ihrer Stadt zu schätzen. Und kein anderes Fahrzeug ist so beliebt für Sport und Erholung wie das Rad.

Neun innerstädtische Freizeitrouten laden zur Erkundung der Großstadt im Grünen ein. Das Freizeit-Radeln soll als Wirtschaftsfaktor weiter gefördert werden. Sechs regionale Radwandererouten durchqueren das Stadtgebiet.

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



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

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

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

Der Radtourismus ist eine Wachstumsbranche von der auch die Stadt Hamm profitiert. So gehen allein 3.000 Übernachtungen pro Jahr auf das Konto der „Römerroute“ - das sind 25% aller touristischen Übernachtungen in Hamm.

Durch die ideale Lage zwischen Ruhrgebiet, Münsterland und Soester Börde bieten sich vielfältige Entwicklungschancen. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören eine verstärkte Außenwerbung für das fahrradfreundliche Hamm sowie Ausbau und Beschilderung der Regionalradrouten.

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

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

