

Politischer Begleitkreis & Infomarkt

Verkehrsgutachten K 35n

Protokoll vom 14. Mai 2024

DIALOG BASIS, Dettenhausen

1. ERÖFFNUNG DURCH DEN OBERBÜRGERMEISTER	3
2. AKTUELLER PROJEKTSTAND K35N	3
3. VORSTELLUNG VERKEHRSGUTACHTEN	5
4. RÜCKFRAGEN ZU DEN VORTRÄGEN	18
5. DETAILFRAGEN AN DEN KARTENTISCHEN	19

1. Eröffnung durch den Oberbürgermeister

Marc Herter, Oberbürgermeister der Stadt Hamm, begrüßt die Teilnehmenden und eröffnet die Veranstaltung von offizieller Seite. Er freut sich über das zahlreiche Erscheinen und das Interesse daran, sich in diesem Projekt miteinzubringen. Die Teilhabe der Öffentlichkeit an jedem Schritt des Projekts ist der Stadt dabei ein wichtiges Anliegen. Im vergangenen Jahr fand bereits eine Informationsveranstaltung zum Thema „Planungsstand und Ökologie“ statt. Heute wird es erneut ein Update zum Planungsstand geben, anschließend liegt der Schwerpunkt mit der Vorstellung des Verkehrsgutachtens auf dem Thema „Verkehr“. Nach den Vorstellungen haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, Rückfragen zu den Vorträgen zu stellen, bevor sie an den ausgelegten Projektplänen auch Detailfragen und konkrete Anregungen miteinbringen können.

2. Aktueller Projektstand K35n

Frank Büchting, Projektleiter der K35n bei der Stadt Hamm, stellt anschließend den aktuellen Planungsstand vor und geht dazu nochmal auf die Ausgangssituation für das Projekt ein. In der Region führen verschiedene verkehrliche und bauliche Entwicklungen, wie der Neubau der B63n Ortsumgehung Hamm, die Entwicklung des „CreativRevier Heinrich Robert“ oder der Multi-Hub Westfalen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, die das vorhandene Straßennetz nicht aufnehmen können wird. Zudem ist das Straßennetz aufgrund zu schmaler Fahrbahnbreiten nicht ausreichend für LKW-Verkehre, was mindestens eine Anbindung an die Kamener Straße erfordert. Der Planungsraum umfasst dabei das Gebiet zwischen der Kamener Straße und der Rathenaustraße.

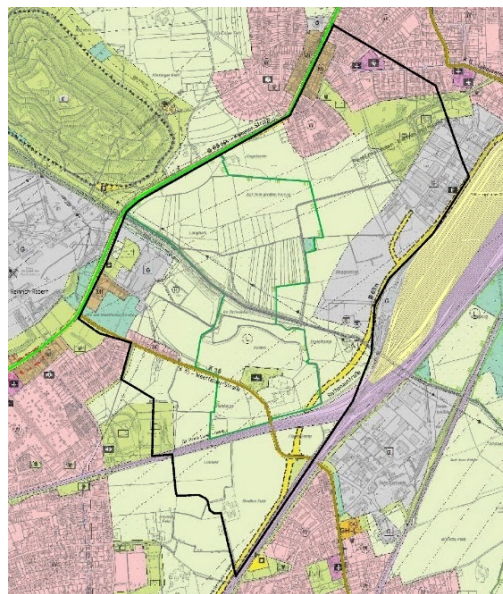


Abbildung 1: Planungsraum K35n, Stadt Hamm

Wichtige Randbedingungen für das Projekt sind das bestehende Landschaftsschutzgebiet „Wiescherbach-Senke“ und die Renaturierung des Wiescher Bach im Projekt des Lippeverbandes.

Momentan befindet man sich dabei noch in der Vorplanung des Projekts, dazu hat man nun das Verkehrsgutachten durchführen können, das nachfolgend vorgestellt wird. In die Vorplanung ist man dabei mit sechs Variantenideen gestartet. Nach dem Input aus dem Korridorworkshop im letzten Jahr, hat man dazu bereits zwei Varianten angepasst, um den Abstand zu Wohngebieten zu vergrößern. Damit stellen sich die zu untersuchenden Varianten wie folgt dar:

- Variante 1.0 – Ausbau der Weetfelder Straße
- Variante 2.3 – direkte Verbindung zwischen dem Rangierbahnhof und Kamener Straße
- Variante 3.2 – Ausbau Auf dem Daberg / Gewerbegebiet und Anschluss an die Kamener Straße
- Variante 4.0 – Ausbau Auf dem Daberg über parzellierte Trasse
- Variante 5.1 – Anschluss am Knoten Zum Bergwerk / CreativRevier
- Variante 6.0 – Nutzung alter Wiescher Bach

Diese sind auf der der folgenden Seite dargestellt.

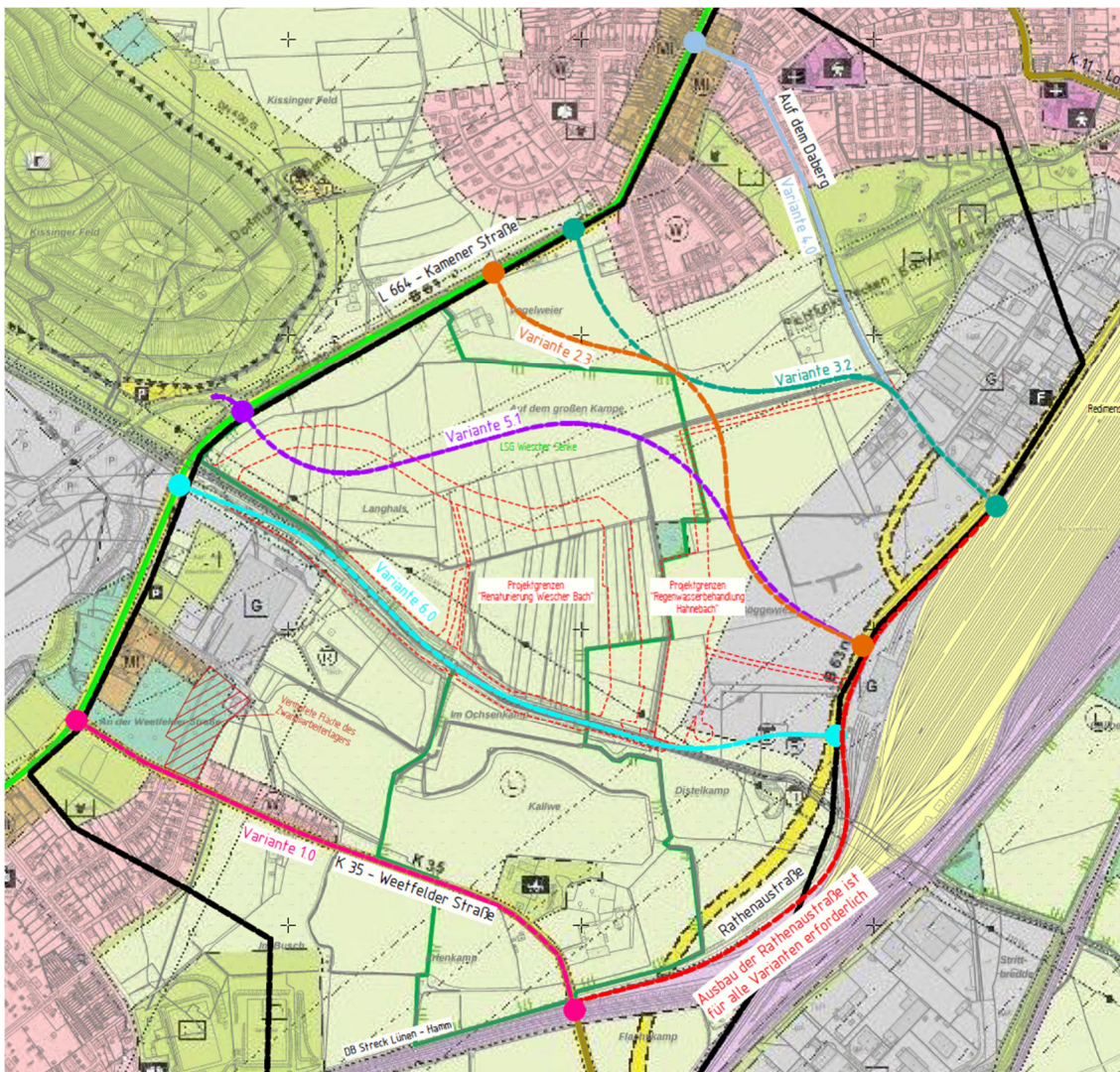


Abbildung 2: Variantenauswahl K35n, Stadt Hamm

Weitere Schritte, um die Vorplanung abzuschließen, sind die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie, die momentan parallel durchgeführt wird, eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Investitions- und Folgekosten sowie der Variantenvergleich anhand wirtschaftlicher, ökologischer und verkehrlicher Kriterien. Die Auswahl einer Vorzugsvariante, die in der nächsten Planungsphase, der Entwurfsplanung, dann vertieft betrachtet und ausgearbeitet wird, stellt dabei den letzten Schritt der Vorplanung dar. Vor Beschluss der Vorzugsvariante werden in der Linienabstimmung die Pläne und Studien öffentlich ausgelegt mit der Möglichkeit zur Stellungnahme.

3. Vorstellung Verkehrsgutachten

Im Anschluss an die Vorstellung des aktuellen Projektstands präsentiert **Alexander Sillus von der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft mbH** das durchgeführte Verkehrsgutachten. Aufgabenstellung für das Gutachten war dabei die verkehrliche Untersuchung der sechs Varianten mithilfe des

städtischen Verkehrsmodells. Dieses soll die vorhandenen Verkehrsbelastungen im Straßennetz abbilden und die verkehrlichen Auswirkungen zukünftiger Entwicklungen abschätzen. Die heutige Verkehrssituation wurde dabei mithilfe von video-gestützten Verkehrserhebungen an drei Knotenpunkten analysiert, dazu wurden die Knotenströme zur Spitzenstunde ausgewertet sowie diverse weitere Erhebungsdaten der Stadt Hamm. Für alle Varianten wird analog zur K35n von einem Ausbau der Rathenastraße ausgegangen. Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Berechnungen haben außerdem gezeigt, dass für alle Varianten am Anschlusspunkt zur Kamener Straße eine Lichtsignalanlage für einen leistungsfähigen Verkehrsablauf notwendig und am Anschlusspunkt zur Rathenastraße eine vorfahrtsregelte Einmündung ausreichend ist.

Auf den nachfolgenden Abbildungen sind die genauen Verkehrszahlen des Gutachtens für den Prognose-Nullfall und die sechs Varianten geschätzt für das Jahr 2030 dargestellt:

I. Prognose-Nullfall 2030

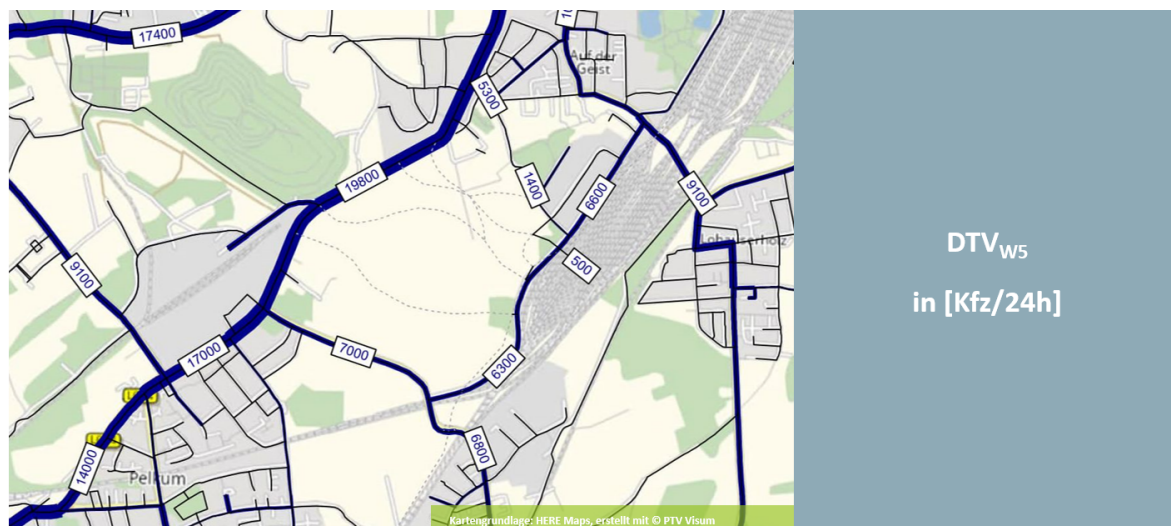
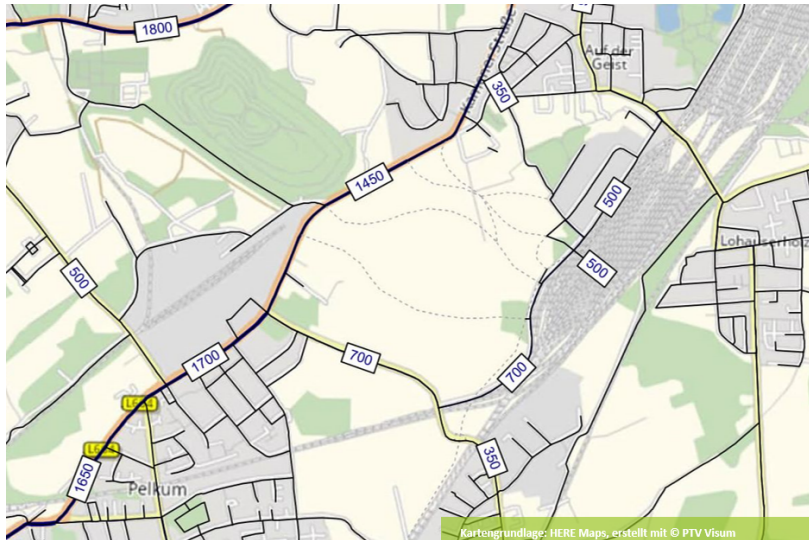


Abbildung 3: Prognose-Nullfall 2030 Durchschnittlicher -Kfz-Tagesverkehr (Mo-Fr), Brilon Bondzio Weiser GmbH



DTV_{SV,W5}
 in [SV/24h]

Abbildung 4: Prognose-Nullfall 2030 Durchschnittlicher Schwerlast-Tagesverkehr (Mo-Fr), Brilon Bondzio Weiser GmbH

II. Variante 1.0



Variante 1.0:
 Ausbau der vorhandenen
Weetfelder Straße,
 Streckenlänge ca. 1.000m
 (Länge K35 auf
 Rathenastraße 0m)

Abbildung 5: Variante 1.0 Ausbau Weetfelder Straße, Brilon Bondzio Weiser GmbH



Abbildung 6: Variante 1.0 Durchschnittlicher -Kfz-Tagesverkehr (Mo-Fr), Brilon Bondzio Weiser GmbH

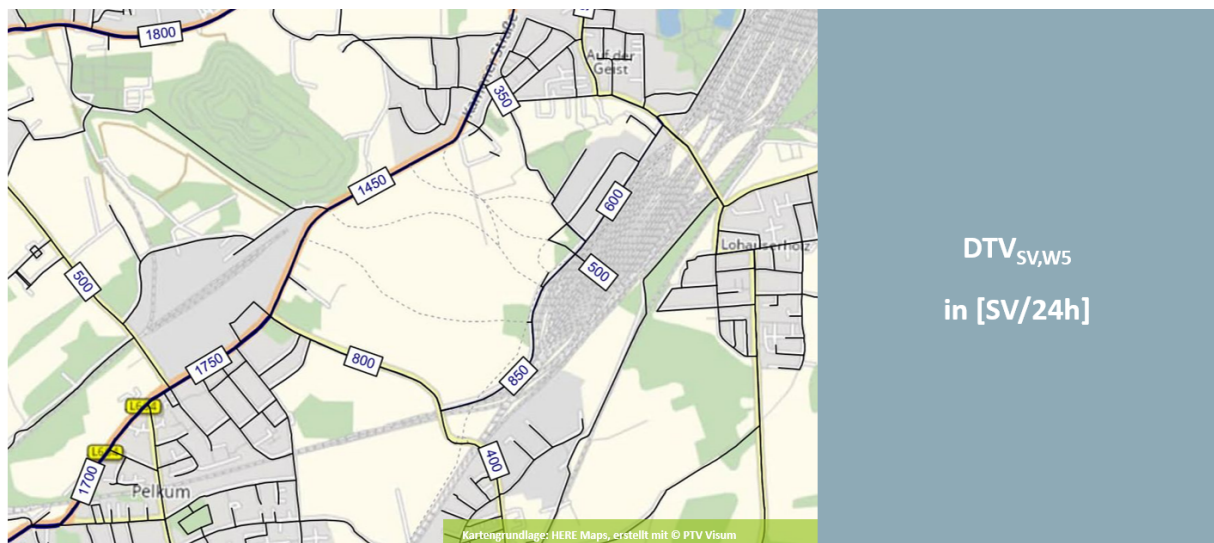


Abbildung 7: Variante 1.0 Durchschnittlicher Schwerlast-Tagesverkehr (Mo-Fr), Brilon Bondzio Weiser GmbH

III. Variante 2.3



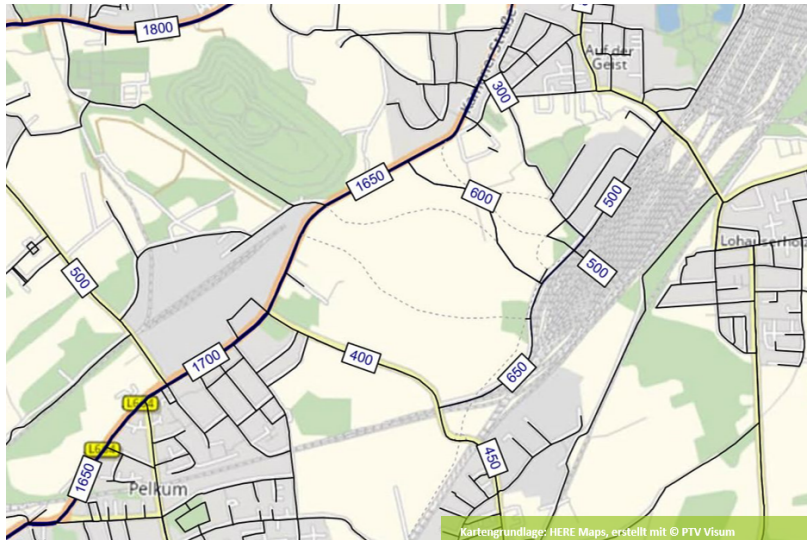
Variante 2.3:
Streckenlänge ca. 970m
(Länge K35 auf
Rathenaustraße 880m)

Abbildung 8: Variante 2.3 Verbindung Rangierbahnhof - Kamener Straße



DTV_{W5}
in [Kfz/24h]

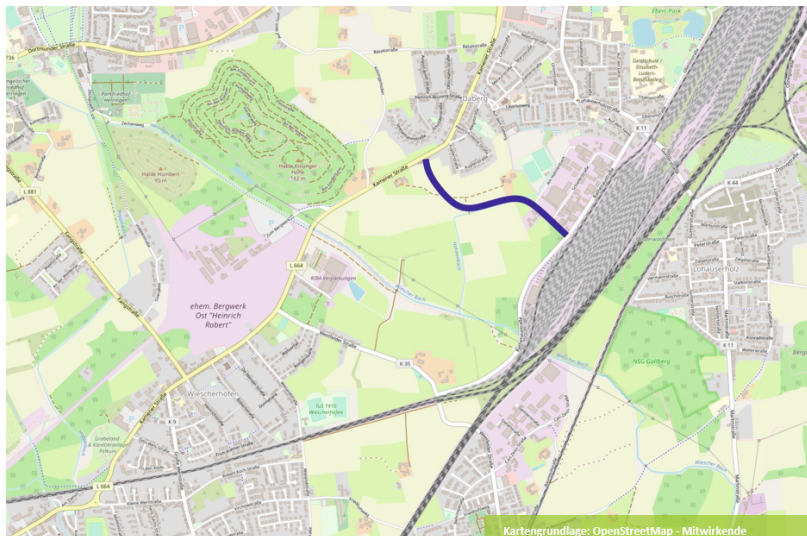
Abbildung 9: Variante 2.3 Durchschnittlicher -Kfz-Tagesverkehr (Mo-Fr), Brilon Bondzio Weiser GmbH



DTV_{SV,W5}
 in [SV/24h]

Abbildung 10: Variante 2.3 Durchschnittlicher Schwerlast-Tagesverkehr (Mo-Fr), Brilon Bondzio Weiser GmbH

IV. Variante 3



Variante 3.2:
 Im Bereich des
 Gewerbegebietes Ausbau
 der Straße „Am Daberg“,
 dann Verschwenkung
 westlich der Kupferstraße,
 Länge ca. 950m (Länge K35
 auf Rathenaustraße 1.210m)

Abbildung 11: Variante 3.2 Ausbau "Am Daberg" und Anschluss an Kamener Straße



Abbildung 12: Variante 3.2 Durchschnittlicher Kfz-Tagesverkehr (Mo-Fr), Brilon Bondzio Weiser GmbH

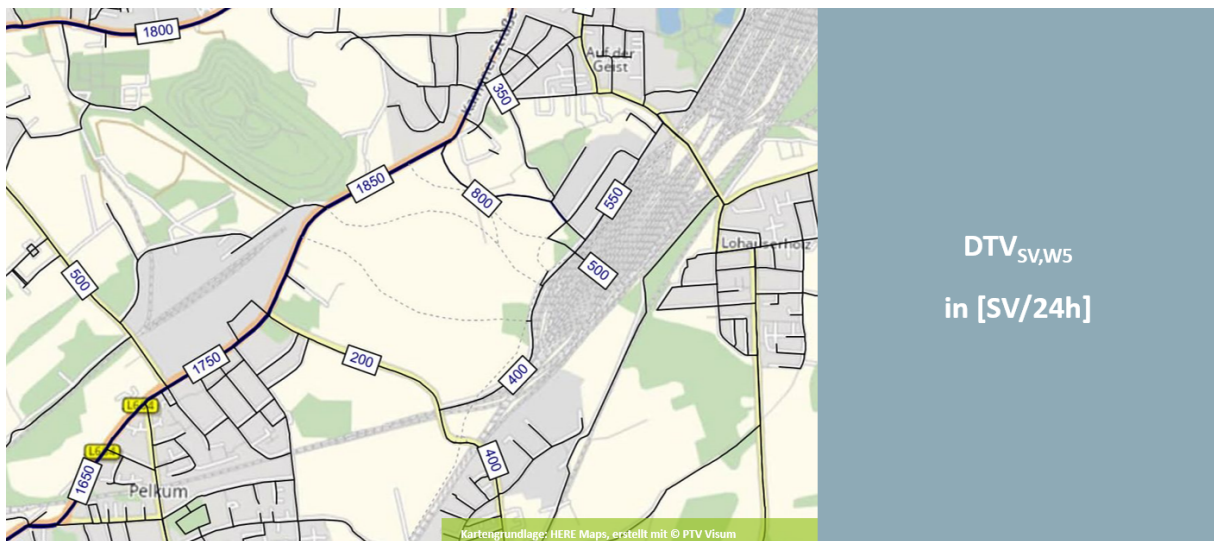
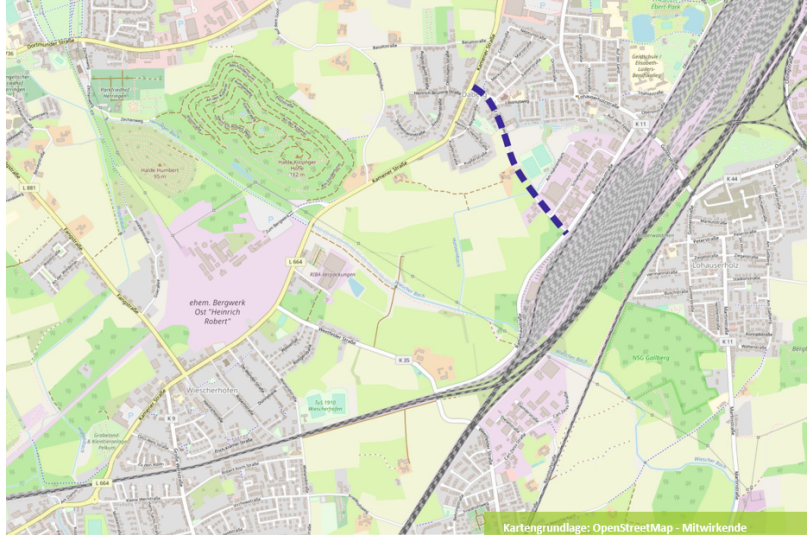


Abbildung 13: Variante 3.2 Durchschnittlicher Schwerlast-Tagesverkehr (Mo-Fr), Brilon Bondzio Weiser GmbH

V. Variante 4



Variante 4.0:
vollständiger Ausbau der
Straße „Am Daberg“, Länge
ca. 960m (Länge K35 auf
Rathenaustraße 1.210m)

Abbildung 14: Variante 4.0 vollständiger Ausbau "Am Daberg"



DTV_{W5}
in [Kfz/24h]

Abbildung 15: Variante 4.0 Durchschnittlicher -Kfz-Tagesverkehr (Mo-Fr), Brilon Bondzio Weiser GmbH

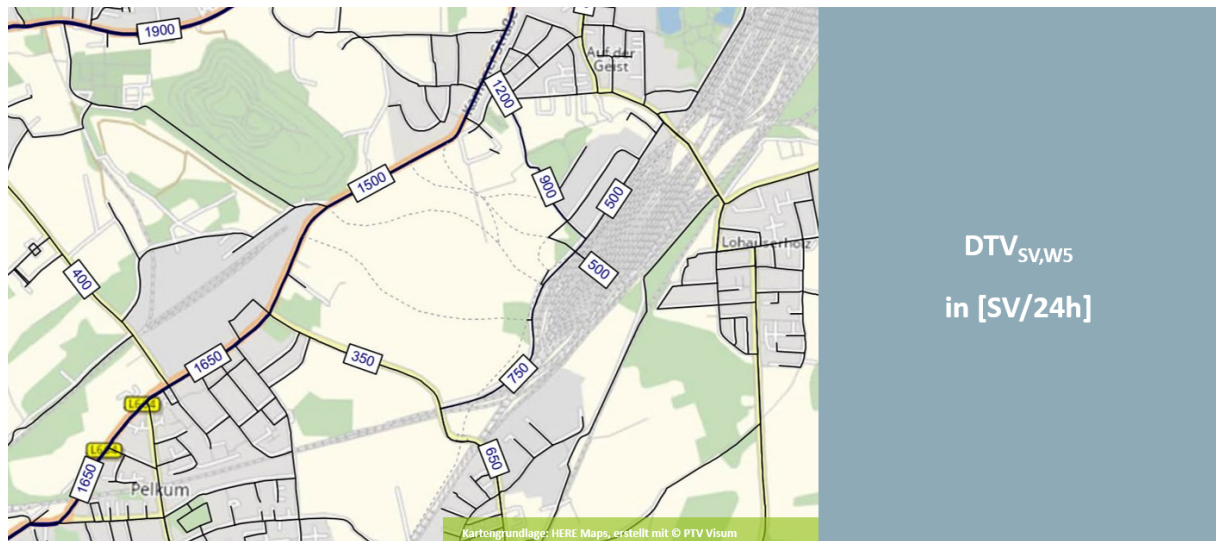


Abbildung 16: Variante 4.0 Durchschnittlicher Schwerlast-Tagesverkehr (Mo-Fr), Brilon Bondzio Weiser GmbH

VI. Variante 5



Abbildung 17: Variante 5.0 Anschluss an Kamener Straße am Knoten "Zum Bergwerk"

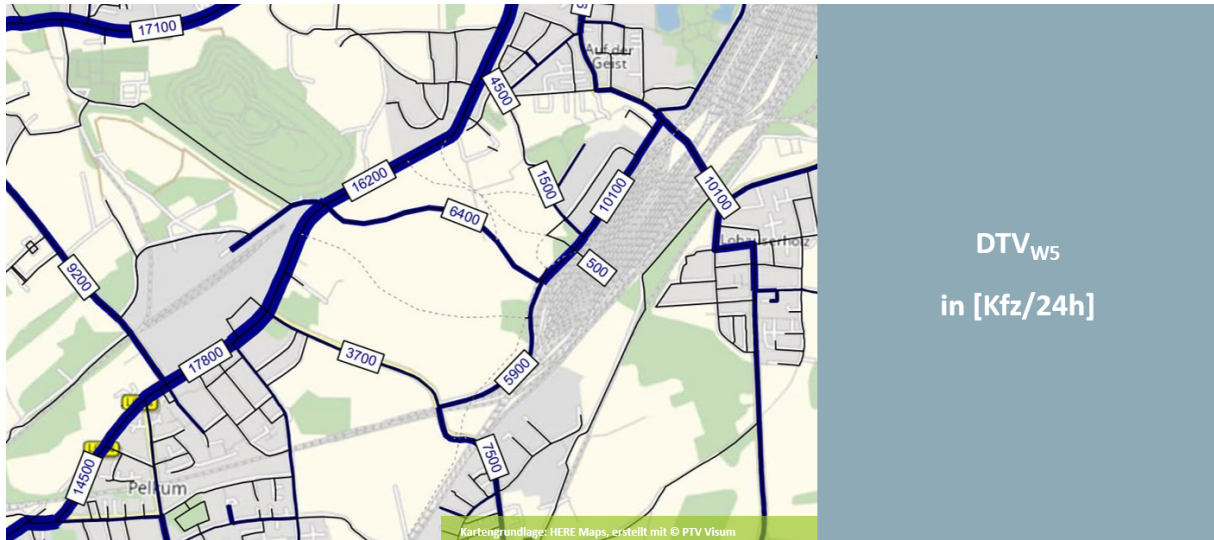


Abbildung 18: Variante 5.1 Durchschnittlicher -Kfz-Tagesverkehr (Mo-Fr), Brilon Bondzio Weiser GmbH

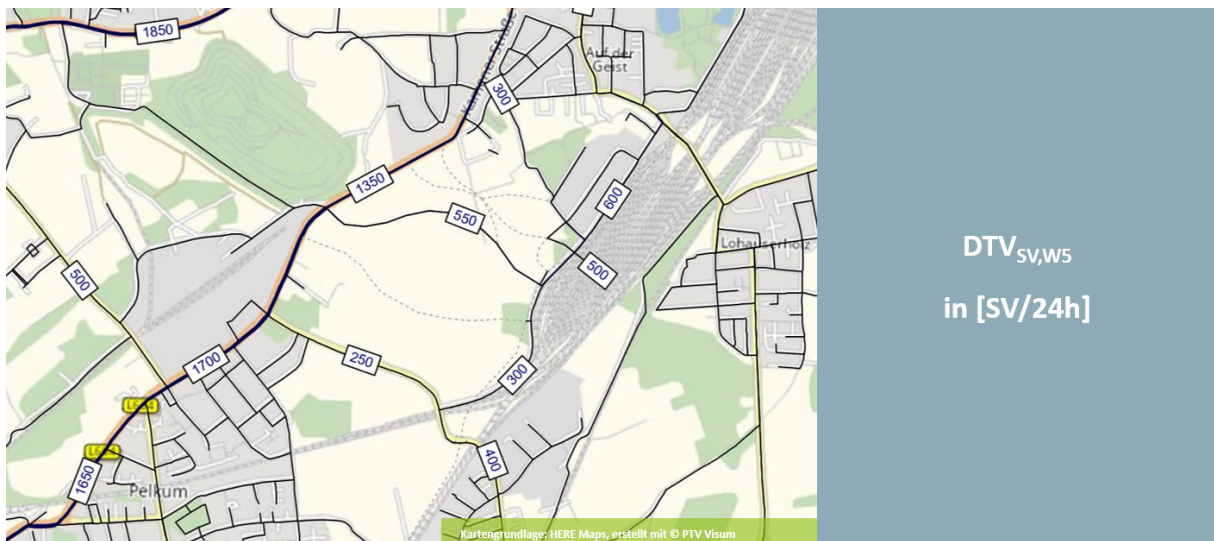


Abbildung 19: Variante 5.1 Durchschnittlicher Schwerlast-Tagesverkehr (Mo-Fr), Brilon Bondzio Weiser GmbH

VII. Variante 6



Variante 6.0:
 Nutzung der alten Trasse des Wiescher Baches, der durch den Lippeverband zuvor verlegt und renaturiert wird, Länge ca. 1.250m (Länge K35 auf Rathenaustraße 720m)

Abbildung 20: Variante 6.0 Nutzung alter Wiescher Bach



DTV_{W5}
 in [Kfz/24h]

Abbildung 21: Variante 6.0 Durchschnittlicher -Kfz-Tagesverkehr (Mo-Fr), Brilon Bondzio Weiser GmbH

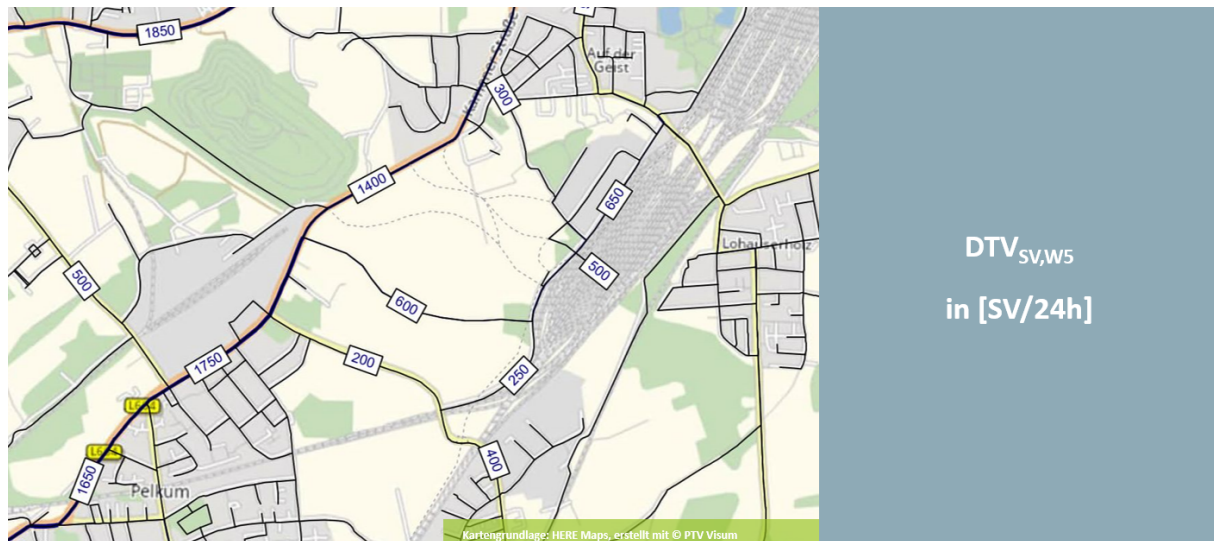


Abbildung 22: Variante 6.0 Durchschnittlicher Schwerlast-Tagesverkehr (Mo-Fr), Brilon Bondzio Weiser GmbH

VIII. Variantenvergleich

In nachfolgenden Tabellen ist dazu im Variantenvergleich aufgelistet, wie sich der KFZ- und Schwerlast-Verkehr für die einzelnen Straßen und Varianten darstellt (Tabelle 1) und wie die verkehrliche Wirkung im Vergleich zum Nullfall ausfällt (Tabelle 2).

Fall	Weetfelder Straße		Kamener Straße		Rathenaustraße		Auf dem Daberg		K35n	
	Kfz/Tag	SV/Tag	Kfz/Tag	SV/Tag	Kfz/Tag	SV/Tag	Kfz/Tag	SV/Tag	Kfz/Tag	SV/Tag
P0	7000	700	19800	1450	6300	700	5300	350	0	0
P1	8600	800	17600	1450	10500	850	5000	350	0	0
P2	6000	400	19700	1650	8600	650	3600	300	5300	600
P3	6300	200	19500	1850	8800	400	3500	350	5000	800
P4	7300	350	17900	1500	10300	750	8800	1200	0	0
P5	3700	250	16200	1350	5900	300	4500	300	6400	550
P6	3200	200	16400	1400	5300	250	4600	300	6700	600

Fall	Weetfelder Straße		Kamener Straße		Rathenaustraße		Auf dem Daberg		K35n	
	Kfz/Tag	SV/Tag	Kfz/Tag	SV/Tag	Kfz/Tag	SV/Tag	Kfz/Tag	SV/Tag	Kfz/Tag	SV/Tag
P1	1600	100	-2200	0	4200	150	-300	0	0	0
P2	-1000	-300	-100	200	2300	-50	-1700	-50	5300	600
P3	-700	-500	-300	400	2500	-300	-1800	0	5000	800
P4	300	-350	-1900	50	4000	50	3500	850	0	0
P5	-3300	-450	-3600	-100	-400	-400	-800	-50	6400	550
P6	-3800	-500	-3400	-50	-1000	-450	-700	-50	6700	600

4. Rückfragen zu den Vorträgen

Warum muss der Wiescher Bach für die K35n verlegt werden?

Die Frage bezieht sich auf einen Zeitungsartikel, in dem der Sachverhalt nicht richtig dargestellt wird. Es ist nicht so, dass der Wiescher Bach für die K35n verlegt werden muss. Das Projekt des Lippeverbands zur Renaturierung des Bachs geht der K35n zeitlich voraus. Durch die Renaturierung wird dabei eine Trasse frei, die man dann in die Planungen zur K35n miteinbezogen hat.

Bezieht das dem Verkehrsgutachten zugrundeliegende Verkehrsmodell auch zukünftige Verkehrsentwicklungen wie ein sich änderndes Verkehrsverhalten mit ein? Mit der Entstehung des Creativ Reviers sollen beispielsweise ein Kindergarten und Lidl dorthin verlegt werden, was Verkehr erzeugen wird.

Ja, auch solche Entwicklungen sind im Verkehrsmodell enthalten. Jede absehbare Entwicklung bis 2030 wird doch berücksichtigt.

Fließt auch der Multi-Hub in die Verkehrszahlen für 2030 mit ein?

Ja, auch der prognostizierte Verkehr für den Multi-Hub wurde mit einberechnet.

Der Lippeverband scheint nichts von der Planung der K35n zu wissen, wie kann das sein?

Das ist nicht richtig, da man sowohl mit dem technischen als auch dem kaufmännischen Geschäftsführer sowie dem Projektleiter bereits Gespräche zur Verzahnung der Planungen geführt hat.

Das Verkehrsgutachten geht davon aus, dass gewisse Brücken von LKWs unterfahren werden können. Dies scheint aber von der Höhe her nicht machbar?

An dieser Stelle wird nicht von containerbeladenen LKWs ausgegangen, sodass die Unterfahrt kein Problem darstellen sollte.

Im Zuge der Verkehrsuntersuchung zählen alle Fahrzeuge über 3,5 t zum Schwerverkehr. Dazu gehören also auch kleinere Transporter, Busse u.ä.

Fahren auf der Lohausenholzstraße später LKWs?

Die Lohausenholzstraße kann als Kreisstraße schon heute von Lkw befahren werden. Das Verkehrsgutachten zeigt, dass der Verkehr zum Multi Hub im Wesentlichen über die K35n verläuft.

Es wird darum gebeten, langfristig mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

5. Detailfragen an den Kartentischen

Nach der Fragerunde haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, Detailfragen und Anmerkungen an den Projektplänen miteinzubringen, die Ergebnisse sind nachfolgend dargestellt:

Prognose-Nullfall 2030

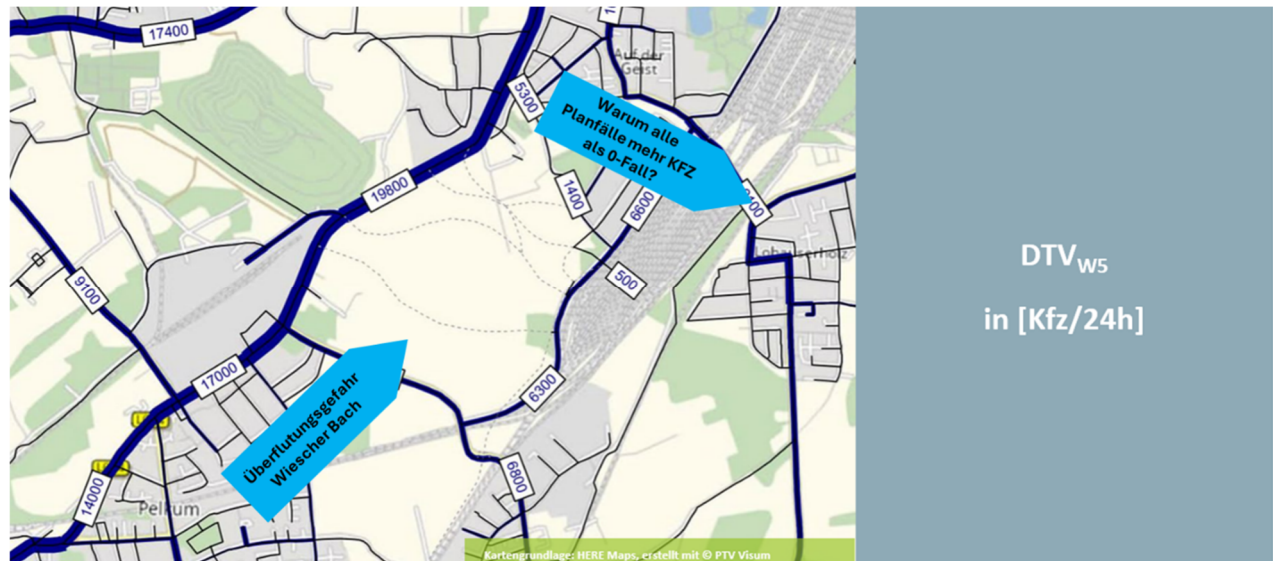


Abbildung 23: Fragen und Anmerkungen für Prognose-Nullfall 2030

Variante 1

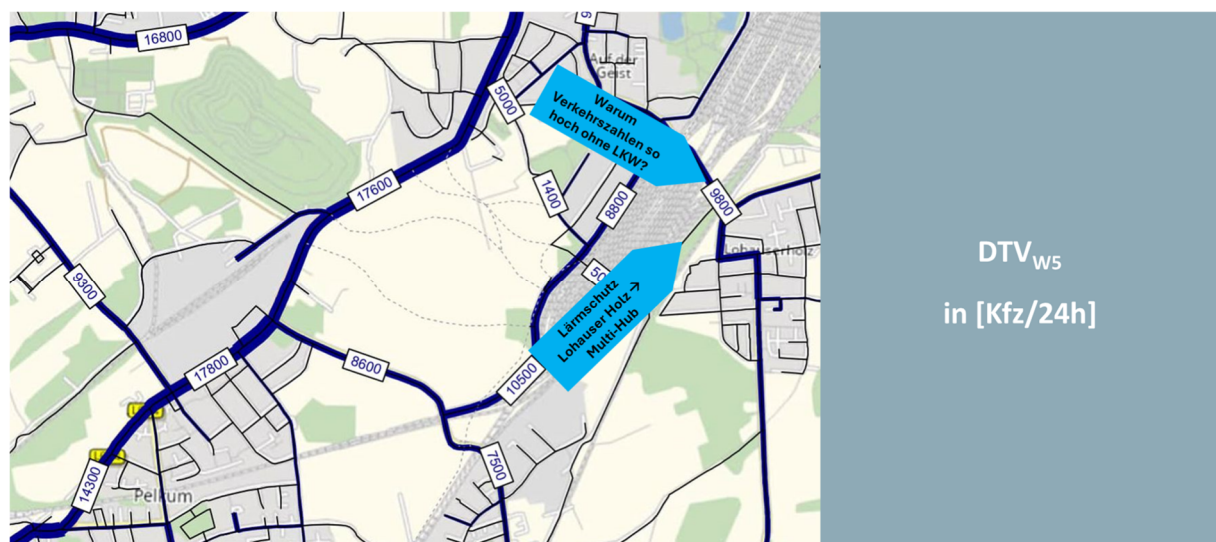


Abbildung 24: Fragen und Anmerkungen für Variante 1 (KFZ-Verkehr)

Variante 1



DTV_{SV,W5}
 in [SV/24h]

Abbildung 25: Fragen und Anmerkungen für Variante 1 (Schwerlast-Verkehr)

Variante 3



DTV_{SV,W5}
 in [SV/24h]

Abbildung 26: Fragen und Anmerkungen für Variante 3 (Schwerlast-Verkehr)

Variante 5

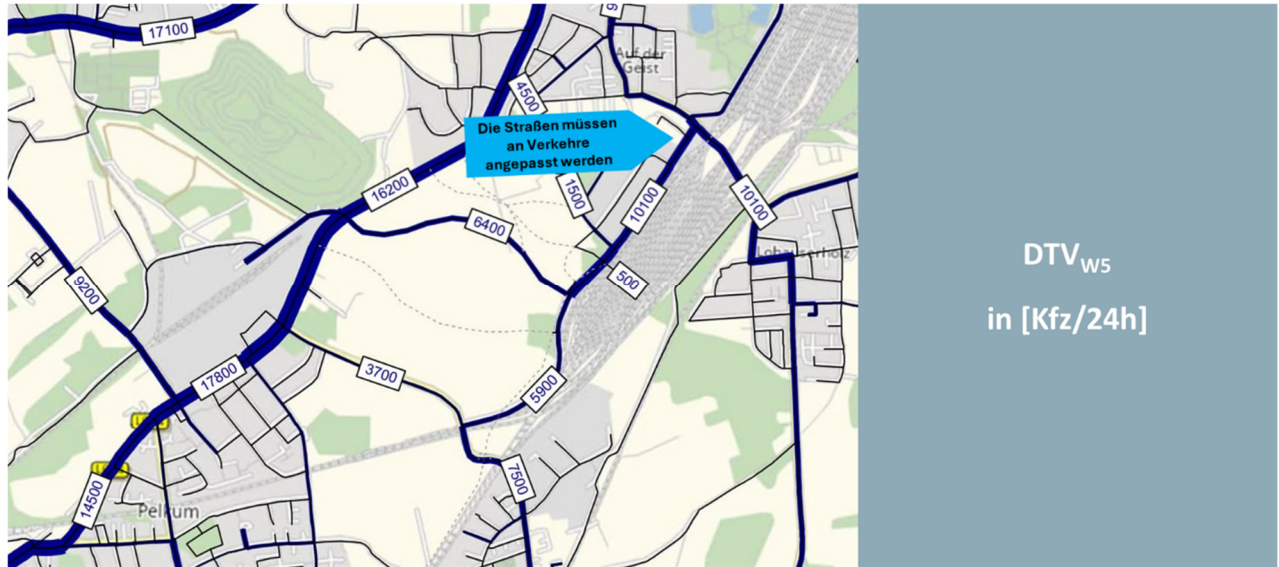


Abbildung 27: Fragen und Anmerkungen für Variante 5 (Kfz-Verkehr)

Variante 6

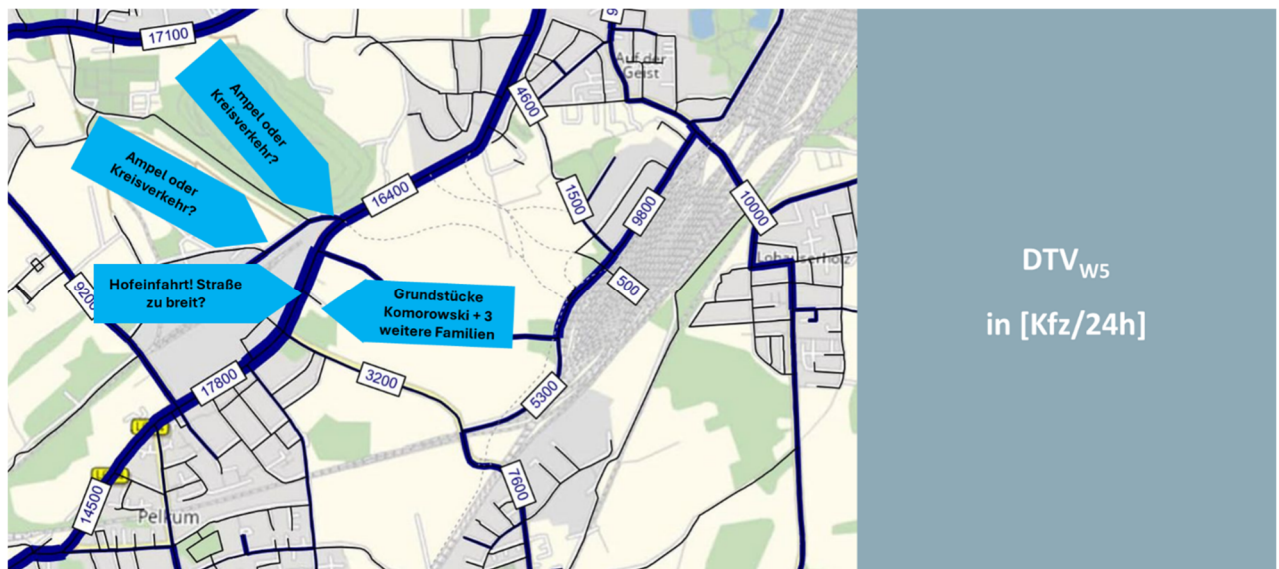


Abbildung 28: Fragen und Anmerkungen fr Variante 6 (Kfz-Verkehr)

Allgemeine Fragen und Hinweise

- Wie wird das Verkehrsmodell erstellt?
- Woher kommen die Prognosen dafür, wie viele Fahrzeuge zum Multi-Hub fahren?
 - Angabe der DB Cargo zum Betrieb
- Gelten die Verkehrszahlen für beide Richtungen?
 - Ja, der DTV gibt die gesamte Verkehrsbelastung der Straße an, also in beiden Fahrtrichtungen zusammen.
- Rad- / Fußweg wird neben der K35n gebaut