

Hamm-Mitte

Die optimale Erreichbarkeit der Hammer City aus allen Ortsteilen und aus der Region ist Voraussetzung für die positive wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Stadt. Gleichzeitig muss die Innenstadt als wichtiger Wohnstandort von Durchgangsverkehren entlastet werden.

Der Bau von Zubringern und Umgehungsstraßen ist deshalb vordringliche Aufgabe der Verkehrsentwicklung. Die Modernisierung vorhandener Hauptverkehrsstraßen (Grüne Welle, Busbeschleunigung) und die Weiterentwicklung des Parkraum-Managements dienen ebenfalls dem Ziel, den Standort Innenstadt zu stärken.

Weitere Erfordernisse ergeben sich aus der geplanten Modernisierung des Bahnhofsquartiers (insb. Umgestaltung Neue Bahnhofstraße).

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollen sichere Querungsmöglichkeiten in der City ebenso beitragen wie der Ausbau des Radverkehrsnetzes und die Schulwegsicherung, insbesondere im Hammer Westen.

Straßen

Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird sich durch die geplanten Autobahnzubringer „Kanaltrasse“ und B 63n grundlegend verbessern. Die Fahrzeit zu den Autobahnen wird sich um mindestens 20% verkürzen.

Gleichzeitig wird die starke Entlastungswirkung der Umgehungsstraßen die Voraussetzung für die schrittweise Umgestaltung einiger Hauptverkehrsstraßen schaffen.

Die wichtigsten Straßenbauprojekte für den Bezirk Mitte sind:

- B 63n
- „Kanaltrasse“
- „RLG-Trasse“
- Ausbau der Östingstraße.

Die Entlastungswirkung der geplanten Straßen verdeutlicht die folgende Tabelle:

Straße	Heutige Belastung (KFZ / Tag)	Prognose 2020 (KFZ / Tag)	Veränderung
Richard-Wagner-Straße	13.000	5.000	- 60%
Goethestraße	15.000	5.000	- 65%
Wilhelmstraße (Vorsterhauser Weg)	23.000	18.000	- 20%
Werler Straße (Rathaus)	8.000	5.000	- 35%
Alleestraße (Grünstraße)	14.000	11.000	- 20%
Neue Bahnhofstraße	12.000	10.000	- 15%
Westring	18.000	13.000	- 30%



Die Entlastung des Westrings wird dem Einkaufsverkehr in der Fußgängerzone zu Gute kommen, die diese stark befahrenen Straßen kreuzt. Die Entlastung der Wilhelmstraße, der Neuen Bahnhofstraße und des Straßenzugs R.-Wagner-Straße / Goethestraße schafft neue Möglichkeiten, die Sicherheit von Radlern und Fußgängern zu erhöhen, das Parken zu ordnen und das Erscheinungsbild dieser bedeutenden Innenstadtstraßen zu verbessern.

Östlich der Otto-Brenner-Straße ist die **Wilhelmstraße** bereits 1991 umgestaltet worden. Die städtebauliche Qualität und die Verkehrssicherheit wurden deutlich verbessert. Für den westlichen Teil der Wilhelmstraße sollen nach Entlastung durch die "Kanaltrasse" die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit ebenfalls verbessert werden. Der Einsatz moderner Signaltechnik (Busbeschleunigung und „Grüne Welle“) ist bereits für 2007 vorgesehen.



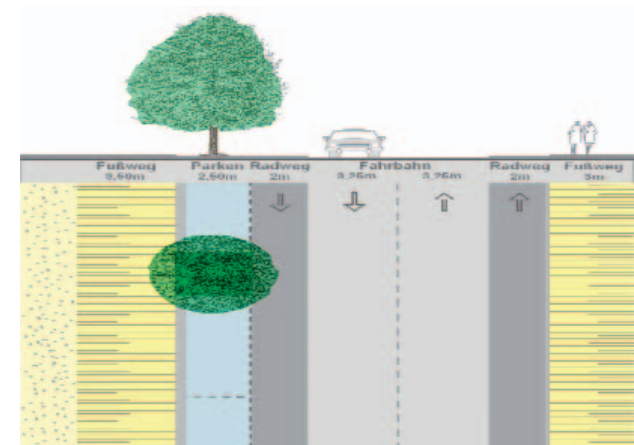
Östliche Wilhelmstraße nach dem Umbau (1991)

Die **Neue Bahnhofstraße** bildet heute eine Verkehrsschneise zwischen der Fußgängerzone und dem „Behördenviertel“. Dem Straßenzug fehlen Radwege, Querungsmöglichkeiten und Grün. Die Umgestaltung ist Bestandteil des „Stärkungskonzeptes Bahnhofsquartier“.

Im Zuge der Entwicklung des Bahnhofsquartiers soll auch die **Gustav-Heinemann-Straße** umgestaltet werden.



Neue Bahnhofstraße



Neue Bahnhofstraße – Bestand und Planung



Parken

Mit mehr als 6.000 öffentlichen und privaten Parkplätzen verfügt die Hammer City über ein hervorragendes Parkraumangebot. Letzte Engpässe im Bahnhofsquartier wurden in 2006 durch die Parkpalette am Technischen Rathaus und das neue Parkhaus am Westausgang des Hauptbahnhofs beseitigt. Die wichtigsten Zukunftsmaßnahmen sind ein gemeinsames Parkraum-Management von Stadt und privaten Anbietern in der City und ein umfassendes Parkraumkonzept für den Hammer Westen.

Bus & Bahn

Der **Hammer Bahnhof** gehört zu den größten Bahnknoten des Landes und bringt täglich über 20.000 Menschen in die City. Er ist optimal in das städtische Verkehrsnetz eingebunden. Ab dem Sommer 2007 halten alle Buslinien unmittelbar am Hauptbahnhof (Busbahnhof oder Westausgang).

Um die Fahrgastinformation zu verbessern, sollen an den wichtigsten Haltestellen der City schrittweise Monitore installiert werden, die über die aktuelle Abfahrtszeit der einzelnen Buslinien Auskunft geben. Standorte des **elektronischen Fahrgastinformationssystems** sind u.a. am Busbahnhof, in der Bahnhofshalle, am Westentor und am Markt vorgesehen.

Zur Reduzierung von heute noch notwendigen Umsteigevorgängen sollen vorhandene Buslinien zu **Durchmesserlinien** verknüpft werden. Davon wird der Bezirk Mitte besonders profitieren. Fahrten, die heute am Bahnhof enden, werden dann bis in die City und darüber hinaus weitergeführt.



Bus und Bahn bringen täglich über 50.000 Menschen in die City



Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit

1995 wurde das „Radverkehrskonzept Hamm-Mitte“ als erstes von sieben bezirklichen Fahrrad-Programmen beschlossen. Seither wurde gerade im Zentrum viel für Radler getan:

- Bau der **Fahrrad-Promenade** rund um die City (1997)
- Bau der **Radstation** am Hauptbahnhof (1998)
- Öffnung nahezu aller **Einbahnstraßen** in der City.

Doch die stetig steigende Zahl von Radlern erfordert weitere Maßnahmen. Geplant sind u.a.:

- **Radroute Werler Straße - Schwarzer Weg – Hauptbahnhof** entlang der RLG-Trasse
- **Radroute nach Herringen** über Thyssen-Gelände und Lange Straße
- Neubau **Rad- / Fußgängerbrücke Hauptbahnhof Westausgang – Hamm-Norden** mit Zugang zum Mitteldeich
- Erstellung eines **Radverkehrskonzeptes für den Hammer Westen**

Der Fußgängeranteil ist in der City mit über 20% naturgemäß hoch. Für die Standortqualität der Einkaufsbereiche sind Komfort und Sicherheit für Fußgänger von entscheidender Bedeutung. Die Maßnahmen:

- Ausbau des **Fußgängerleitsystems**
- Zusätzliche **Querungshilfen** in den Einkaufsbereichen
- **Fußwege zum Kanal** (Projekt Hamm ans Wasser).



Im Dezember 2006 wurde das letzte Teilstück der Fahrrad-Promenade um die City eröffnet



Kurpark - Springbrunnen

Lage
im Plan

Maßnahmenprogramm Hamm-Mitte

KFZ

Straßenbau

- 1 Bau der B 63n
- 2 Bau der „Kanaltrasse“
- 3 Bau der RLG-Trasse
- 4 Umgestaltung Neue Bahnhofstraße
- 5 Umgestaltung Goethestraße, Richard-Wagner-Straße und Werler Straße nach Bau der RLG-Trasse
- 6 Umgestaltung westliche Wilhelmstraße nach Fertigstellung „Kanaltrasse“ und B 63n
- 7 Ausbau der Östingstraße
- Ausbau der „Grünen Welle“ auf den Hauptzufahrtsstraßen

Parken

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

ÖPNV

- 11 Prüfung einer neuen Buslinie zum Tierpark und zum Gewerbegebiet Östingstraße
- 12 Busbeschleunigung und „Grüne Welle“ Wilhelmstraße (in Bearbeitung)
- 13 Prüfung einer neuen Buslinie zum Thyssen-Gelände (bei Nachnutzung) und Hafen
- Verknüpfung von Buslinien, damit alle Innenstadtteile umstiegsfrei erreichbar sind
- Einführung eines „City-Tarifs“ zur Förderung des Einkaufsverkehrs
- Führung aller Buslinien zum Hauptbahnhof
- Aufbau eines elektronischen Fahrgastinformationssystems

Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit

- 14 Neue Verbindung Werler Straße – Schwarzer Weg mit Bau der RLG-Trasse
- 15 Radweg über das Thyssen-Gelände (bei Nachnutzung)
- 16 Radmaßnahmen für die Lange Straße
- 17 Fußgängerbrücke Hauptbahnhof Westausgang – Mitteldeich – Hamm-Norden
- 18 Fertigstellung Radroute auf der ehem. B 63n-Trasse bis zum Kanal
- 19 Ausbau Radwege an der Werler Straße
- 20 Radverkehrs- und Schulwegkonzept für den Hammer Westen
- 21 Wilhelmstraße: Alternativroute für Radler entwickeln
- Ausweitung des Fußgängerleitsystems
- 22+23 Bau- und Überwachungsmaßnahmen in den Kinderunfall-Risikobereichen „Südl. Innenstadt“ und „Hamm-Westen“
- Zusätzliche Querungshilfen in den Einkaufsbereichen (u.a. Neue Bahnhofstraße; G.-Heinemann-Straße)

