

Hamm:



Masterplan Mobilität

Masterplan Mobilität Hamm

**- Abschlussbericht
zur Offenlage -**

Impressum

Hamm:



Masterplan Mobilität

Stadt Hamm
Dezernat für Stadtplanung, Bauen, Wohnen und Mobilität
Stadtplanungsamt
Verkehrsplanung
Gustav-Heinemann-Straße 10
59065 Hamm

Tel.: 02381/17 4101
Mail: stadtplanungsamt@stadt.hamm.de
Web: www.hamm.de

raumkom

Institut für Raumentwicklung und Kommunikation
Max-Planck-Straße 18
54296 Trier

Tel.: 0651/49 36 88 50
Mail: info@raumkom.de
Web: www.raumkom.de

April 2024

Autoren

Prof. Dr. Heiner Monheim

Dr. Christian Muschwitz

Lars Möller

Marina Hüweler

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Abbildungsverzeichnis	6
TEIL A – AUFGABENSTELLUNG	8
1 Ausgangslage.....	8
2 Methodik und Projektentwicklung	10
2.1 Bürgerbeteiligung.....	10
a. Bürgerworkshop beim Mobilitätstag 2023	11
b. Info-Meile beim Stadtteilstfest am Feidik-Forum	12
c. Online-Befragung zum Thema Mobilität.....	12
2.2 Beteiligung Stakeholder, Fachverwaltung und Politik.....	13
a. Fachkolloquium mit Politik und Verbänden.....	13
b. Abstimmung mit dem Auftraggeber Stadt Hamm	14
c. Grundlagensichtung vor und während der Projektlaufzeit.....	14
TEIL B – MOBILITÄT IN HAMM - BESTANDSAUFNAHME	15
1 Raumbezogene Einordnung	15
Lage und Erreichbarkeit der Stadt Hamm	15
Flächennutzung	16
Bevölkerungsstatistik und Einwohnerverteilung	17
Pendlerverflechtungen.....	19
Struktur und Belastung des Straßennetzes.....	20
Ableitung von Mobilitätsbedürfnissen aus Stadtstruktur und Bürgerbeteiligung....	22
2 Verkehrsträger in Hamm – Status Quo.....	24
Verkehrsmittelwahl (Modal Split).....	25
a. Befragungsergebnisse zur Verkehrsmittelwahl	27
Motorisierter Individualverkehr (Status Quo).....	28
b. Befragungsergebnisse zum MIV.....	31

ÖPNV (Status Quo)	33
c. Befragungsergebnisse zum ÖPNV	35
Fußverkehr (Status Quo)	37
d. Befragungsergebnisse zum Fußverkehr	39
Radverkehr (Status Quo)	39
e. Befragungsergebnisse zum Radverkehr	41
TEIL C – LEITBILDER UND ZIELE FÜR DEN HAMMER STADTVERKEHR	43
1 Ziele des Masterplan Mobilität	43
Klimaziell	43
Modal-Split Ziel 2035	47
2 Leitbilder der Mobilitätsentwicklung	50
3 Handlungsstrategie	53
TEIL D – HANDLUNGSFELDER UND MAßNAHMENEMPFEHLUNGEN	54
1 Förderung des Radverkehrs als Motor der Mobilitätswende in Hamm	56
Ausbau der Hammer Radhaupttrouten	57
Ausweisung weiterer Fahrradstraßen und -zonen	58
Nahmobilitätskonzepte auf Stadtbezirksebene	59
Entwicklung von Mobilitäts-Modellquartieren im Hammer Westen und Süden	60
Erweiterung der Sharing-Angebote	62
Fahrradabstellanlagen	62
Positive Kommunikation	63
Exkurs: Entwicklung der Fahrradförderung in Deutschland und in der Stadt Hamm	64
70er-80er Jahre: Boom der Bordstein-Einfachradwege	64
90er Jahre- 2000er Jahre: Bike & Ride und erste Radstationen	64
2010er Jahre: Pedelec-Boom und die Zeit der Fahrradstraßen	65
2020er Jahre: Pop Up Maßnahmen und Trend zu hochwertigen Elektrorädern	67
2 Entwicklung des Hammer ÖPNV zur leistungsfähigen Alternative zum Pkw	68
Umsetzung des Nahverkehrsplans (NVP 2023)	69
Fortführung des Busbeschleunigungsprogramms	70
Fortsetzung des Haltestellenmodernisierungsprogramms	71

	Aufbau von Mobilstationen an den Bahnhöfen und in den Bezirkszentren.....	71
	Positive Kommunikation für den ÖPNV.....	73
	Sichere Finanzierung des Hammer Busverkehrs.....	74
	Ausbau des regionalen Schienennetzes.....	74
3	Umgestaltung von Straßen und Plätzen zu attraktiven Stadträumen mit guten Bedingungen für den Umweltverbund.....	76
	Erhalt, Ertüchtigung und maßvoller Ausbau eines funktionsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes.....	77
	Konsequente Umgestaltung der Straßenräume.....	77
	Parkraumkonzepte für die Innenstadt und die Stadtteilzentren.....	79
	Tempo-30-Programm.....	80
	Begleitung der Straßenraumgestaltung- und der Parkraumkonzepte durch Dialog- und Partizipationsformate.....	80
4	Förderung der nachhaltigen Mobilität auch im Wirtschaftsverkehr.....	82
	Aufbau des MultiHub Westfalen und Integration in die städtischen Verkehrsnetze.....	84
	Schaffung von Förder- und Beratungsangeboten für das betriebliche Mobilitätsmanagement.....	85
	Initiativen für eine City-Logistik Hamm.....	86
	Ausbau der Ladeinfrastruktur an Betriebs- und Handelsstandorten.....	86
5	Umsetzung und Monitoring.....	87
	Empfehlung von sinnvollen Umsetzungsschritten.....	87
	Empfehlungen zur Verstetigung des Dialogs mit Bürgerschaft und Verbänden.....	89
	Empfehlung für ein Monitoring- und Evaluationskonzept.....	90
6	Zusammenfassung.....	92
	Entwicklung eines Leitbilds für die Mobilitätswende in Hamm.....	92
	Beteiligungsformate.....	92
	Ausgangslage.....	93
	Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge.....	94

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Funktion des Masterplan Mobilität (eigene Darstellung)..... 10

Abbildung 2: Stadtteilstadt Feidik-Forum (eigene Aufnahme) 12

Abbildung 3: Fachkolloquium (eigene Aufnahme) 14

Abbildung 4: Überregionale verkehrliche Anbindung (eigene Darstellung) 16

Abbildung 5: Gewichtung der Hammer Stadtbezirke nach Einwohnerzahl (Amorphe, eigene Darstellung) 18

Abbildung 6: Ein- und Auspendelbeziehungen Hamm (eigene Darstellung) 19

Abbildung 7: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl 1984-2016 (Verkehrsbericht Stadt Hamm 2018)..... 25

Abbildung 8: Modal Split Studie SrV 2018 (eigene Darstellung) 26

Abbildung 9: Modal Split Hamm 2018 (eigene Darstellung) 26

Abbildung 10: Wunsch Modal-Split Hamm 2035 aus der Online-Befragung (eigene Darstellung)..... 27

Abbildung 11: Verkehrsstärken im klassifizierten Straßennetz mit DTV-Werten (eigene Darstellung auf Datengrundlage Stadt Hamm) 28

Abbildung 12: Kraftfahrzeugbestand und -dichte in Hamm, Regierungsbezirk Arnsberg und NRW 2018/2023 (eigene Darstellung nach KBA 2023) *je 1.000 EinwohnerInnen 29

Abbildung 13: Bestand Elektrofahrzeuge Hamm 2017-2023 (eigene Darstellung nach KBA 2023) 30

Abbildung 14: Pkw-Nutzung als Fahrer (eigene Darstellung nach Ergebnissen der Online-Befragung)..... 32

Abbildung 15: Verkehrsangebot Pkw (eigene Darstellung nach Ergebnissen der Online-Befragung) 33

Abbildung 16: Busnutzung (eigene Darstellung nach Ergebnissen der Online-Befragung) 36

Abbildung 17: Verkehrsangebot Bus und Bahn (eigene Darstellung nach Ergebnissen der Online-Befragung)..... 36

Abbildung 18: Fußläufige Erreichbarkeit Nahversorgung Herringen (eigene Darstellung)..... 38

Abbildung 19: Fußgänger (eigene Darstellung nach Ergebnissen der Online-Befragung)	39
Abbildung 20: Fahrradnutzung (eigene Darstellung nach Ergebnissen der Online-Befragung)	41
Abbildung 21: Radverkehrsangebot (eigene Darstellung nach Ergebnissen der Online-Befragung)	42
Abbildung 22: Stadt Hamm - TGH-Bilanz nach Energieträgern.....	44
Abbildung 23: Stadt Hamm - CO2-Abnahme Trendfortschreibung vs. Zielperspektive	45
Abbildung 24: Stadt Hamm - CO2-Abnahme Trendfortschreibung vs. Zielperspektive Sektor Verkehr	45
Abbildung 25: Zielhorizont Modal Split Hamm 2035 (eigene Darstellung)	49
Abbildung 26: Überblick der Maßnahmenempfehlungen nach Handlungsfeldern (raumkom)	55
Abbildung 27: Testphase eines Shared-Space in Flensburg - Flensburger Tagesblatt	61
Abbildung 28: Mobilitätsstation in Kiel-Ellerbek – Eigene Aufnahme	72
Abbildung 29: Straßenneubau und Straßenumgestaltung bis 2035.....	81
Abbildung 30: Evaluationsparameter (eigene Darstellung)	91

TEIL A – AUFGABENSTELLUNG

1 Ausgangslage

Unsere Gesellschaft wird fortlaufend mobiler, es werden immer mehr Wege zurückgelegt und auch die Entfernungen nehmen zu. Dies wiederum fordert die Mobilitätsnetzwerke und damit insbesondere die Städte zusehends. Gleichzeitig erwächst aus der globalen Klimakrise die Notwendigkeit, Verkehr und Mobilität ressourcenschonend und CO₂-neutral zu organisieren. Denn besonders der Verkehrssektor stellt die überall präsente Klimaschutzdebatte vor große Herausforderungen. Rund 20 % der Treibhausgasemissionen in Deutschland verursacht dieser, größtenteils durch benzin- und dieselbetriebene Autos und Lkw.¹ Um der Klimakrise Einhalt zu gebieten, müssen somit die deutlich klimafreundlicheren Alternativen wie Bus, Bahn oder Radverkehr sowie verschiedene Sharing-Konzepte oder E-Mobilität gefördert und ausgebaut werden. So wird ihre Attraktivität für die breite Masse der Bevölkerung gesteigert und sie werden zu einer realistischen Alternativoption. Denn wenn das Ziel der Stadt Hamm, bis 2035 klimaneutral zu sein, erreicht werden soll, muss ein großer Teil der Verkehrsleistung aus dem motorisierten Individualverkehr (MIV) von den Verkehrsträgern des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Bus und Bahn) übernommen und die verbleibenden Kfz überwiegend klimafreundlich angetrieben werden. Genau hier soll der Masterplan Mobilität der Stadt Hamm als Leitfaden für eine gesamtstädtische Verkehrsentwicklung dienen, um so neue Weichen zur angestrebten Klimaneutralität der Stadt sowie zur Mitgestaltung der Verkehrswende zu stellen. Doch warum ist die Aufstellung eines solchen Masterplan Mobilität notwendig und auch zielführend?

Die aktuelle Verkehrsmittelwahl in Deutschland, mit einem dominanten Anteil von 75 % der Personenkilometer im MIV und über 70 % Tonnenkilometern im Lkw-Güterverkehr, resultiert aus historischen Prioritäten für den Straßenbau gegenüber dem Schienennetz. Die autogerechte Stadt der Nachkriegszeit prägt noch heute das Siedlungsbild, was zu vielen Herausforderungen führt.

¹ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/Klimaschutz-im-Verkehr/klimaschutz-im-verkehr-ueberblick.html>

Die heutige Vision einer ‚Mobilitätswende‘ basiert auf einer zunehmend multimodalen Mobilität, bei der die verschiedenen Verkehrsmittel von den Nutzer:innen bedarfsgerecht kombiniert werden und dabei der ‚Umweltverbund‘ eine immer wichtigere Rolle spielt.

Der vorliegende Masterplan Mobilität Hamm greift diese Zielvorstellung auf und sieht vor, intermodale Optionen zu stärken, um einen nachhaltig günstigeren Modal Split zu erreichen. Mobilität soll innovativ und zukunftsweisend sein, ohne die individuelle Bewegungsfreiheit einzuschränken.

Die Identifizierung von Problemfeldern, die Evaluation von Maßnahmen und die schrittweise Einführung nachhaltiger Mobilitätsoptionen sind entscheidend. Der Fokus liegt auf einem Stadtverkehr, der mit urbanen Umgebungen und Klimazielen besser vereinbar ist und von der Bevölkerung akzeptiert wird, ohne die Mobilitätsbedürfnisse und Transportleistungen zu beeinträchtigen. Erreichen lässt sich eine solche Verkehrswende durch eine Kombination verschiedener Strategien.² Zum einen muss langfristig eine Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr, Lkw und Flugzeugen hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes stattfinden. Nur so kann eine hohe Verkehrsleistung mit weniger Energieverbrauch pro Tonnen-/ Personenkilometern erreicht werden. In diesem Zusammenhang ist eine Entwicklung unter dem Schlagwort „nachhaltige Mobilität für alle“ ein wichtiger Punkt, wenn über Verkehrsgerechtigkeit diskutiert wird. Die Privilegierung der Automobilität soll ihr Übergewicht verlieren, um die Risiken und Belastungen durch den Verkehr zu minimieren. Durch ergänzende Prozesse der Stadtentwicklung zur Schaffung kompakter, multizentrischen Siedlungsstrukturen entstehen weniger Wege und somit auch weniger Personen- und Frachtkilometer. Als weiterer Strang der neuen Strategie kann die Stromgewinnung aus erneuerbaren Energien gesehen werden. Elektrizität, Wasserstoff und Biokraftstoffe der zweiten und dritten Generation bieten neue Möglichkeiten, um den Schadstoffausstoß im Verkehrssektor zu verringern.

Die maßgeblichsten Komponenten, welche zur Realisierung einer Verkehrswende beitragen, sind somit:

² Quelle: Hennis et al (2021) / Schneidewind (2018)

- Verkehrsvermeidung: Weniger Personen- und Frachtkilometer
- Verkehrsverlagerung: Höherer Anteil umweltfreundlicher Verkehrsträger
- Moderne Antriebstechnologien: Weniger Energieaufwand und Schadstoffe pro Tonnen- / Personenkilometer
- Verkehrsgerechtigkeit: Privilegierung der Automobilität abschaffen

2 Methodik und Projektentwicklung

Mit Zielhorizont 2035 soll der Masterplan Mobilität rahmengebend verschiedene Zielsetzungen definieren, die in der Folge durch die Stadt Hamm in weiteren Detailkonzeptionen ausgearbeitet und finalisiert werden müssen. Es werden fünf Teilkonzepte mit Handlungsstrategien zu folgenden Themenfeldern ausgearbeitet, die für die angestrebte CO₂-Reduzierung im Verkehrssektor relevant sind.

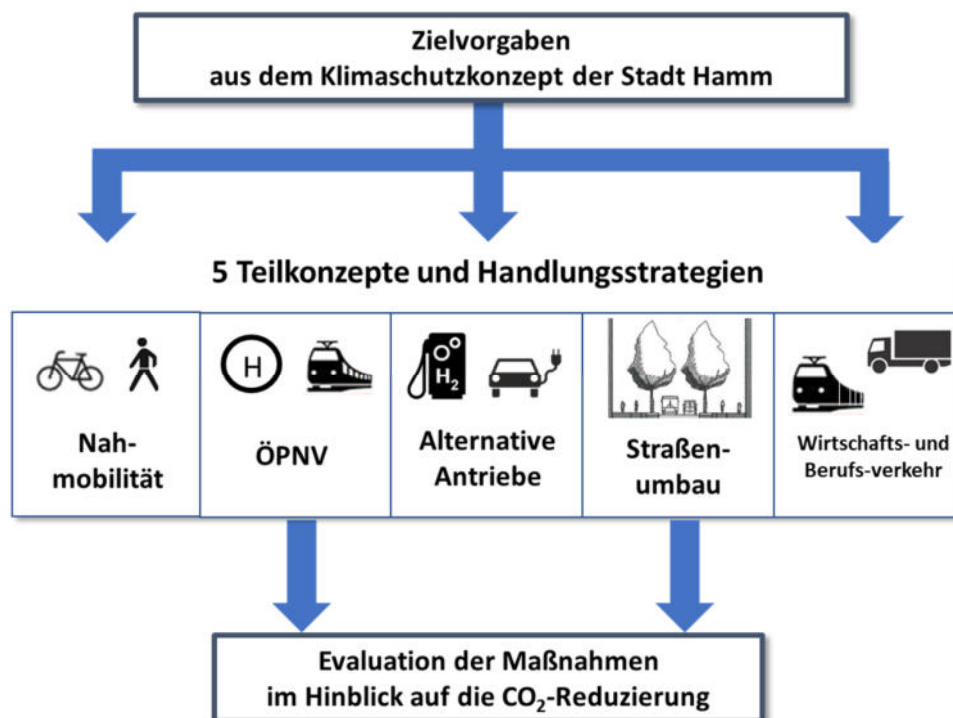


Abbildung 1: Funktion des Masterplan Mobilität (eigene Darstellung)

2.1 Bürgerbeteiligung

Bei der Erarbeitung des Masterplan Mobilität kam der Beteiligung von Bürgerschaft, Politik und weiteren Akteur:innen eine tragende Rolle zu. Um die adäquate

Partizipation der genannten Zielgruppen zu gewährleisten, wurden unterschiedliche Formate genutzt. Wichtige Erkenntnisse und aktuelle Prozessschritte werden auf der Website³ der Stadt Hamm prozessbegleitend veröffentlicht. Alle inhaltlichen Erkenntnisse, Anregungen, Wünsche und Ergebnisse aus den partizipativen Formaten wurden bei der Erarbeitung der Maßnahmen zu den einzelnen Handlungsfeldern in entsprechender Gewichtung betrachtet, berücksichtigt und miteinbezogen.

Bürgerworkshop am Tag der Mobilität	26.03.23
Fachkolloquium	16.08.23
Stadtteilstadt am Feidik-Forum	08.09.23
Online-Befragung	20.03.23-30.05.23

a. Bürgerworkshop beim Mobilitätstag 2023

Der Bürgerworkshop am 26.03.2023, der im Rahmen des Hammer Mobilitätstags stattfand, sollte dazu beitragen, Potentiale und Grenzen der Mobilitätswende in Hamm aus Sicht der Bürgerschaft aufzunehmen, sowie deren konkrete Maßnahmen- und Handlungsvorschläge zu erfragen. Dabei sollten die Teilnehmer:innen miteinander in den Diskurs treten.

Mehrere Kleingruppen diskutierten zu den drei Themenbereichen Rad- und Fußverkehr, ÖPNV sowie Straßenraum und motorisierte Individualmobilität. Dabei sollten jeweils Potentiale und Grenzen aufgezeigt, konkrete Handlungsansätze und Maßnahmvorschläge geäußert und Hammer Spezifika betont werden. Die Ergebnisse liefern ein differenziertes Bild von Problemstellungen, Nutzungsansprüchen und ersten Maßnahmvorschlägen aus der Sicht der Bürgerschaft.

³ https://www.hamm.de/masterplan-mobilitaet-hamm?sword_list%5B0%5D=Masterplan&no_cache=1

b. Info-Meile beim Stadtteilstfest am Feidik-Forum

Am 08.09.2023 bot das Sommerfest im Feidik-Forum die Möglichkeit für die Hammer:innen, sich an einem dort aufgebauten Informationsstand näher über den Masterplan Mobilität zu informieren, bisherige Ergebnisse einzusehen und eigene Gedanken und Vorschläge zu äußern. Zu diesem Zwecke wurde eine Moderationsecke eingerichtet, um Anregungen entsprechend festhalten zu können. Ein Fokus lag auf der Frage, wie sich der Masterplan und die daraus abzuleitenden Maßnahmen konkret auf ein innenstadtnahes Quartier wie den Hammer Süden auswirken würden. Im Rahmen eines Stadtteilrundgangs wurden interessierte Bürgerinnen und Bürger über potenzielle Maßnahmen vor Ort und die künftige Nutzung des Straßenraumes informiert.



Abbildung 2: Stadtteilstfest Feidik-Forum (eigene Aufnahme)

c. Online-Befragung zum Thema Mobilität

Im Zeitraum vom 20.03.2023 - 30.05.2023 hatten die Bürger:innen im Rahmen einer Online-Befragung die Möglichkeit, persönliche Einblicke in ihre Mobilitätssituation und daraus resultierende Bedürfnisse zu geben. 1.508 Personen bearbeiteten den umfangreichen Fragebogen und lieferten somit wichtige Erkenntnisse über das Alltagsmobilitätsverhalten, die Sicht auf die einzelnen Verkehrsträger sowie Verkehrsoptionen oder

die Ansprüche an ihre zukünftige Mobilität. Die Ergebnisse liefern aufgrund der breiten Beteiligung wichtige Erkenntnisse und Tendenzen, die im Maßnahmenteil des Masterplan Mobilität aufgegriffen und berücksichtigt wurden. Nachfolgend werden in Teil B des Masterplan konkretere Ergebnisse aufgeführt, die aus der Bürgerbeteiligung resultieren.

Eine weitere Online-Beteiligung der Bürgerschaft ist geplant, nachdem der Bericht zum Masterplan Mobilität in die politischen Gremien der Stadt Hamm eingebracht wurde.

Dadurch erhält die Öffentlichkeit die Möglichkeit, noch vor dem Beschluss des Masterplans durch den Hammer Rat nochmals ihre Meinung zu äußern.

2.2 Beteiligung Stakeholder, Fachverwaltung und Politik

a. Fachkolloquium mit Politik und Verbänden

Zum Fachkolloquium am 16.08.2023 wurde ein breites Spektrum aus Politik, Verwaltung, Verbänden sowie den Trägern öffentlicher Belange eingeladen. Die Intention war es einerseits, den Teilnehmer:innen die inhaltliche Ausrichtung des Masterplans vorzustellen. Andererseits sollte das Kolloquium die Möglichkeit bieten, die eigenen Perspektiven der Institutionen offenzulegen und in einer offenen Diskussion in den Austausch zu treten. Dieser Einladung folgten Vertreter:innen aus über 30 Verbänden und Institutionen.

Nach einer kurzen Einführung der Themen und Leitprojekte fanden Diskussionsrunden zu folgenden Themenbereichen statt:

- Fahrrad und ÖPNV als Wegbereiter der Hammer „Mobilitätswende“
- Lebenswerte Stadträume statt versiegelter Verkehrsflächen
- Die neue Rolle von PKW und LKW im klimafreundlichen Stadtverkehr
- Reizthema „Mobilitätswende“: Interessenskonflikte und Dialogansätze



Abbildung 3: Fachkolloquium (eigene Aufnahme)

b. Abstimmung mit dem Auftraggeber Stadt Hamm

Die regelmäßige Abstimmung mit der Stadt war ein wesentlicher Faktor bei der Erarbeitung des Masterplan Mobilität. In regelmäßigen Arbeitsgesprächen konnten aktuelle Ergebnisse und Zwischenstände kommuniziert, über neue Fragestellungen diskutiert und so sukzessive der Weg für das Endprodukt, den Masterplan Mobilität Hamm 2024, geebnet werden.

c. Grundlagensichtung vor und während der Projektlaufzeit

Mit Projektbeginn fand eine intensive Auswertung diverser Dokumente, Pläne und Mitteilungen der Stadt Hamm rund um das Thema Mobilität statt. Dabei wurden Unterlagen seitens der Stadt zur Verfügung gestellt, die durch interne Recherche komplementiert wurden. Ziel war es, eine vollumfängliche Übersicht über aktuelle Belange, Bedarfe und Themenfelder zu erstellen, um so mit einem aktuellen Status Quo in die Erarbeitung des Masterplan Mobilität einzusteigen. Differenziert wurde dabei nach den einzelnen Verkehrsträgern sowie verschiedenen Planwerken. Die aus der Grundlagensichtung entstammenden Informationen finden zu Teilen Platz in Teil B des Masterplan Mobilität und werden, wenn nötig, durch den jeweilig aktuelleren Status Quo ergänzt.

TEIL B – MOBILITÄT IN HAMM - BESTANDSAUFNAHME

Wie stellt sich die aktuelle Mobilitätssituation der Stadt Hamm dar? Welche Gegebenheiten bedingen die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen vor Ort und wie steht es um die aktuelle Situation der einzelnen Verkehrsträger? Diesen Fragen soll in diesem Kapitel nachgegangen werden, um sukzessive Leitbilder und Ziele für den Hammer Stadtverkehr ableiten und somit auch entsprechende Maßnahmenempfehlungen aussprechen zu können, die sich an den einzelnen Verkehrsträgern und den Belangen der Bevölkerung orientieren.

1 Raumbezogene Einordnung

Dem Einstieg in die Analyse des Mobilitätsbereiches werden einige grundlegende Zahlen und Fakten zur großräumigen Lage, der Bevölkerung und der Raumstruktur vorangestellt.

Lage und Erreichbarkeit der Stadt Hamm

Die kreisfreie Stadt Hamm befindet sich im Bundesland Nordrhein-Westfalen und gehört zum Regierungsbezirk Arnsberg. Mit ihren rund 180.000 Einwohner:innen⁴ stellt sie als Mittelzentrum (mit einigen oberzentralen Funktionen) wichtige Infrastrukturen für ihr Umland bereit. Im Nordosten des Regionalverbands Ruhr gelegen, ist Hamm Teil des größten Ballungsraums Deutschlands, der Metropolregion Rhein-Ruhr. Dieser polyzentrisch verdichtete Raum ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für alle Verkehrsträger. Allein schon diese Lage und Einbettung führt zu einem hohen Verkehrsaufkommen und vielen Mobilitätsverflechtungen.

Hamm ist über die Autobahnen A1 und A2 mit insgesamt vier Anschlussstellen überdurchschnittlich gut an das bundesweite Autobahnnetz angebunden. Gleiches gilt für die Schienenanbindung. Fünf Hauptlinien des Regional- und (z.T.) Fernverkehrs treffen sich in Hamm und machen den Hammer HBF zum wichtigsten Bahnknoten im mittleren Westfalen. Die Regionalflughäfen Münster-Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Dortmund, sind in 40 bis 60 Minuten erreichbar. Auch die beiden bedeutenden international

⁴ <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW/online?operation=result&code=12411-31iz&leerzeilen=false&language=de#abreadcrumb>

ausgerichteten NRW-Flughäfen Düsseldorf sowie Köln/Bonn sind über das Straßen- und Schienennetz gut und relativ zeitnah erreichbar.

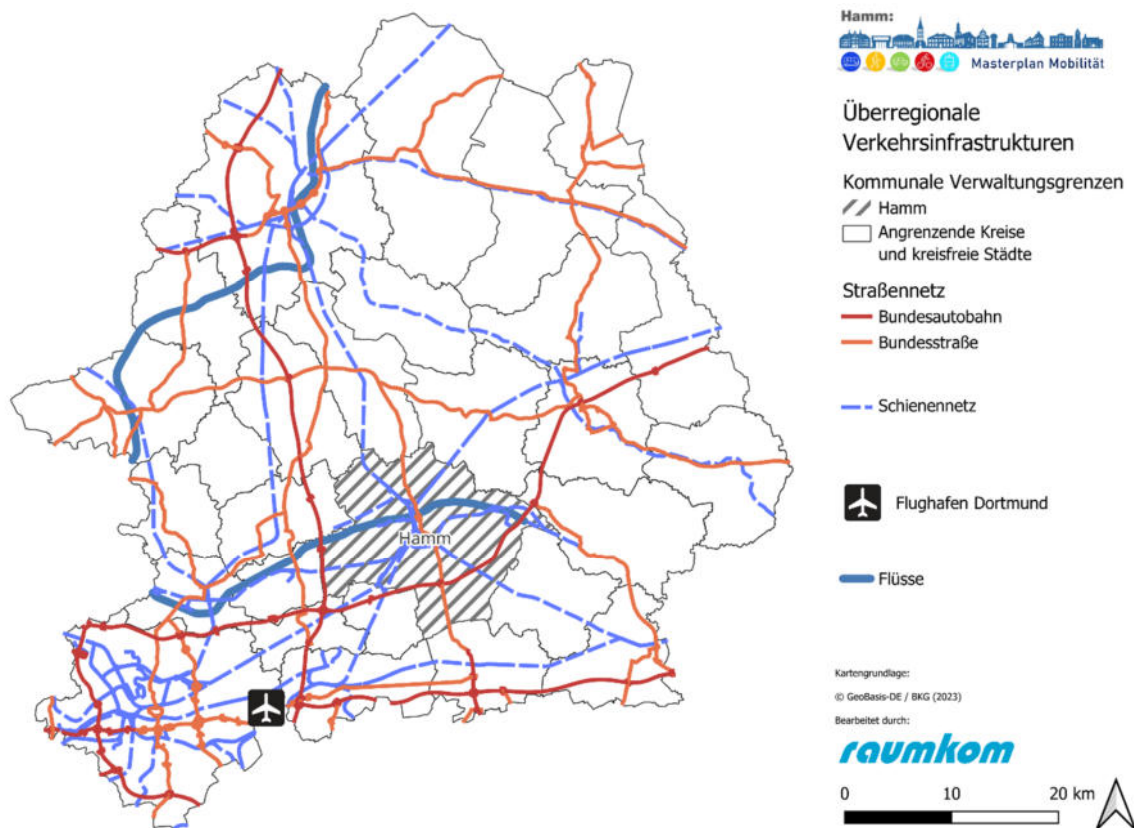


Abbildung 4: Überregionale verkehrliche Anbindung (eigene Darstellung)

Flächennutzung

Hamm dehnt sich über eine Fläche von rund 22.600 ha aus.⁵ Damit ist die Stadt groß; zum Vergleich: Die Fläche von Frankfurt a.M. mit ca. 760.000 Einwohner:innen ist fast identisch mit der Fläche der Stadt Hamm. Zurzeit rangiert Hamm auf dem 14. Platz der flächengrößten Großstädte in Deutschland. Städte wie Düsseldorf, Essen oder Stuttgart sind z.T. deutlich kleiner. In Hamm leben rund 180.000 Menschen. Die daraus folgende geringe Siedlungsdichte, die größeren Entfernungen zwischen Subzentren und die klaren Zäsuren zwischen den Siedlungsräumen der Stadt Hamm sind für die verkehrliche Erschließung eher von Nachteil. So prägen Polyzentralität und eine starke Ost-West-Ausdehnung (rd. 22 km) die besonderen Mobilitätsbedürfnisse der Stadt.

⁵ <https://www.hamm.de/rathaus-politik/finanzen-und-statistik/hamm-in-zahlen>

Von den 226 km² stellen rund 7,5 km² Siedlungs- und Verkehrsflächen dar (33,1 %). Wohnbau-, Industrie- und Gewerbeflächen nehmen in Hamm knapp 3,5 km² ein, während Verkehrsflächen sich auf rund 2 km² ausdehnen. Mit rd. 67 % lassen sich somit 2/3 der Gesamtfläche Hamms als Vegetations- und Gewässerflächen definieren.

Mit seinen Stadtteilzentren und Subzentren weist Hamm eine stark ausgeprägte polyzentrale Struktur auf, woraus sich eine hohe Komplexität bezüglich jeglicher Mobilitätsaspekte ergibt. Die Flächengröße der Gesamtstadt bzw. ihrer Bezirke führt einerseits zu hohen Maximaldistanzen, die verkehrlich bewältigt werden müssen. Andererseits ergeben sich aufgrund der Polyzentralität klare Verkehrsströme, was multi- und intermodale Verknüpfungen von öffentlichen Verkehren und der Fahrradmobilität begünstigen kann.

Bevölkerungsstatistik und Einwohnerverteilung

Die Stadt Hamm hatte zum Stichtag 31.12.2022 180.849 Einwohner:innen. Die Bevölkerungsdichte beläuft sich auf einen für Großstädte geringen Wert von ca. 802 Einwohner:innen⁶ je km². So weist z.B. die Stadt Neuss eine fast doppelt so hohe Einwohnerdichte pro km² auf, die Stadt Essen hat 2.779 je km².

Die Karte⁷ der Bevölkerungszahl, zeigt deutlich die überproportionale Einwohnerdichte des Stadtteils Hamm-Mitte. Aufgrund der unterschiedlichen Situationen in den einzelnen Stadtteilen sind somit auch unterschiedliche, auf die jeweiligen räumlichen Gegebenheiten und Bedürfnisse angepasste Mobilitätskonzepte und Herangehensweisen von Nöten.

⁶ <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW/online?operation=result&code=12411-31iz&leerzeilen=false&language=de#abreadcrumb>

⁷ Anamorphe Karten weichen von den üblichen Kartendarstellungen ab. Sie stellen die Landflächen nicht in den gewohnten Formen dar, sondern andere Größen bestimmen den Maßstab und somit die Darstellung des Raumes.

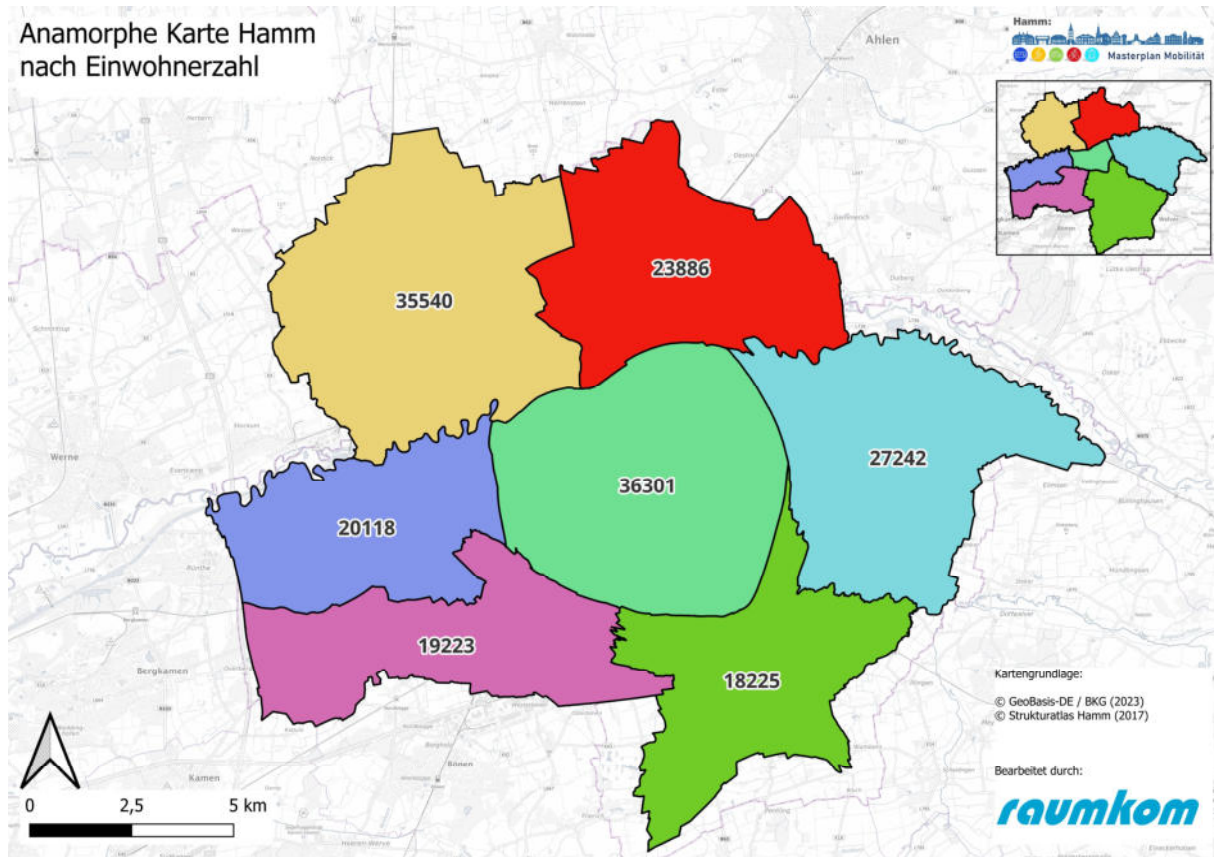


Abbildung 5: Gewichtung der Hammer Stadtbezirke nach Einwohnerzahl (Amorphe, eigene Darstellung)

Auch in Hamm wird es zukünftig, auf Basis der prognostizierten sowie aktuellen Altersstruktur, zu einer Zunahme der Altersgruppe der über 65-jährigen kommen. So lag das Durchschnittsalter 1990 noch bei 39,1 Jahren, dreißig Jahre später ist ein Anstieg auf 43,8 Jahre zu verzeichnen. Hier werden also zukünftig deutlich mehr altersgerechte Mobilitätsangebote und -infrastrukturen vorzuhalten sein, die den demographischen Wandel mitdenken und ihnen entsprechen. Dabei stellt sich unter anderem die Frage, wie eine sichere Mobilität und darüber hinaus eine soziale Teilhabe im Alter gesichert werden können. Weiterhin ist hier zukünftig vermehrtes Augenmerk darauf zu legen, welche Lebensumstände welche Mobilitätsanforderungen bedingen und wie diese im Sinne der Bedürfnisse der stetig wachsenden Personengruppe der über 65-jährigen entsprechend angepasst und umgestaltet werden können. Denn MiD-Studien⁸ zeigen, dass insbesondere die Gruppe der jungen Senioren weit überproportional mobilitätsaktiv ist.

⁸ Quelle: Mobilität in Deutschland, 2017

Auch der Zuzug von Neubürger:innen bietet eine Chance, nachhaltiges Verkehrshandeln zu fördern und so beispielsweise Anknüpfungspunkte für die Nutzung des Umweltverbundes zu schaffen. Denn Neubürger:innen sind grundsätzlich offener für neue Mobilitätsformen.⁹

Pendlerverflechtungen

Hinsichtlich der Pendlerbeziehungen lässt sich feststellen, dass Hamm mehr Auspendler:innen (33.798) als Einpendler:innen (28.718) aufweist. Somit ergibt sich ein Auspendlerüberschuss von 5.080 Personen. Damit ist die Tagbevölkerung etwa 3 % geringer als die Nacht- oder Wohnbevölkerung. Diese marginale Schwankung und das relativ moderate Niveau der Pendelbeziehungen (Hagen und Mülheim a. d. Ruhr haben jeweils zwischen 5.000 bis 10.000 mehr tägliche Pendlerbewegungen bei ähnlicher Einwohnerzahl)¹⁰, begünstigt die Entwicklung stabiler Mobilitätslösungen.

Die nachfolgende Karte stellt die Hauptpendelbeziehungen dar.

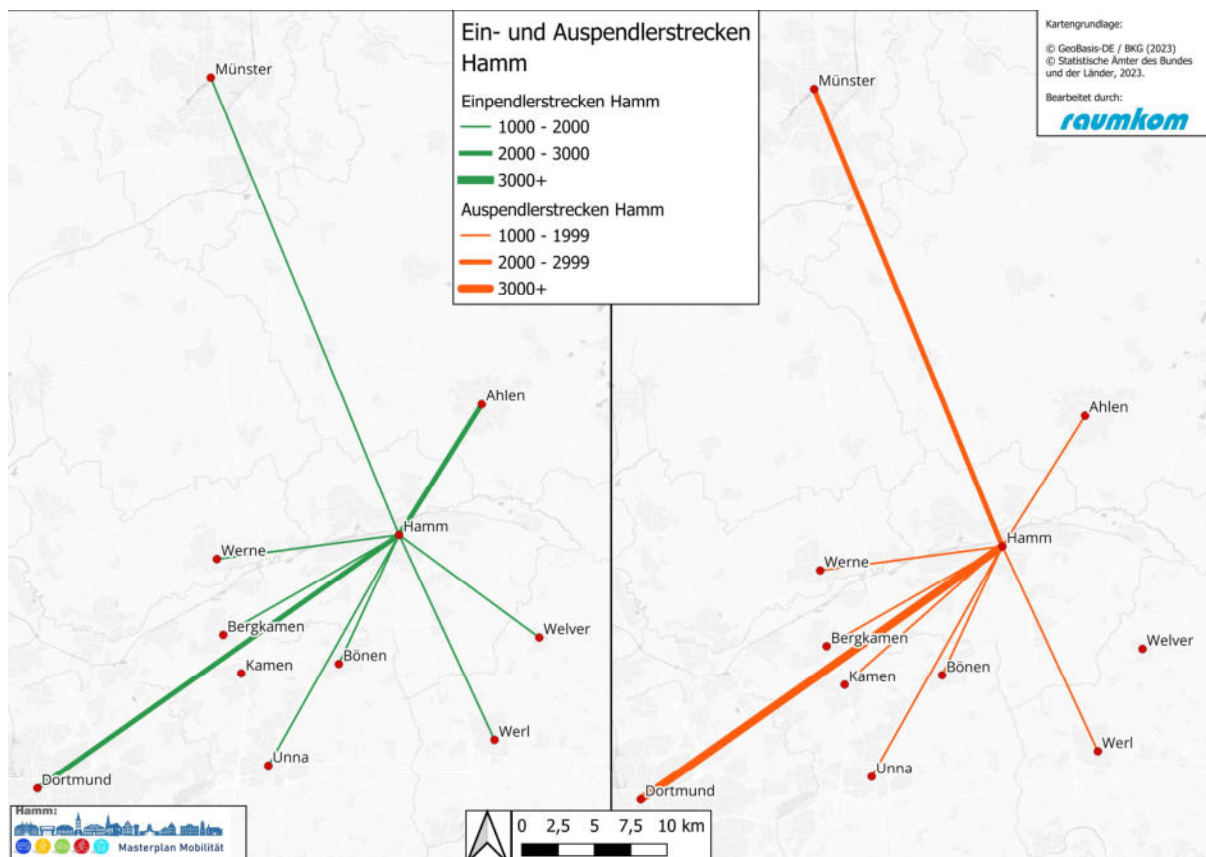


Abbildung 6: Ein- und Auspendelbeziehungen Hamm (eigene Darstellung)

⁹ Quelle: Martin Lanzendorf, 2015

¹⁰ <https://www.pendleratlas.de/nordrhein-w.estfalen/>; Abruf am 20.20.2023

Die meisten Berufseinpender:innen stammen aus Ahlen (2.492 Personen).¹¹ Auf dem zweiten Platz liegt hier das Oberzentrum Dortmund mit 2.164 einpendelnden Personen, wobei hier zu beachten ist, dass die Wegstrecke von Dortmund nach Hamm mehr als doppelt so lang ist wie die nach Ahlen. Als zweites Oberzentrum im näheren Umfeld belaufen sich die Pendlerzahlen von Münster nach Hamm auf 1580 Personen. Weitere relevante Quellorte bezüglich Berufseinpender:innen sind Bergkamen (1.293), Werne (1.291), Bönen (1.277) und Welper (1.194).

Die meisten Berufsauspendler:innen pendeln nach Dortmund (3.931 Personen). Nach Münster zieht es täglich knapp 2.850 Personen zur Arbeit, nach Bönen etwas mehr als 1.900. Weitere relevante Orte für Berufsauspendler:innen sind Ahlen (1.837), Werne (1.588), Unna (1.553). Die dominierenden Relationen sind durch gut ausgebaute Bahnverbindungen gekennzeichnet, die ein erhebliches Umsteigepotenzial für die Pendler:innen bieten.

Daraus ergibt sich, dass die Menge der Kommunen, mit denen die Stadt Hamm ein interkommunales Mobilitätsmanagement anstreben sollte, überschaubar ist: es handelt sich um die Städte Dortmund und Münster sowie um die Kreise Unna, Soest und Warendorf.

Struktur und Belastung des Straßennetzes

Um die optimale Erreichbarkeit der City und Ortsteilzentren für den Wirtschafts- und Besucherverkehr zu verbessern, setzt sich die Stadt Hamm für die zügige Umsetzung der Straßenbauvorhaben von Bund, Land und Stadt ein: Durch Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf Umgehungsstraßen und durch Immissionsschutzmaßnahmen soll der Verkehr stadt- und umweltverträglicher abgewickelt werden.

Durch Vorhaben im Bereich des Verkehrssystemmanagements, - z.B. Grüne Welle, Grüner Pfeil -, wurde eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Hauptverkehrsstraßen erreicht.

¹¹ <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>

Die Entwicklung des Straßennetzes in Hamm wurde in den vergangenen Jahrzehnten von folgenden Rahmenbedingungen geprägt:

Kanal, Lippe und die Bahnanlagen bilden eine starke Barriere im Straßen- und Wegenetz der Stadt. Der Ausbau der Brücken und die Beseitigung der Bahnübergänge sind mit sehr hohen Kosten verbunden und konnten daher zeitlich nicht immer den verkehrlichen Anforderungen angepasst werden.

Die Autobahnen liegen weit vom Stadtzentrum und den meisten Gewerbegebieten entfernt. Der Zubringerverkehr verläuft zumeist über dicht bebaute Hauptverkehrsstraßen, mitten durch die Bezirks- und Stadtteilzentren.

Vor der Kommunalen Neuordnung waren die einzelnen Gemeinden mit ihren personellen und finanziellen Ressourcen nicht in der Lage, größere Straßenneubauprojekte aus eigener Kraft durchzuführen oder auf Landesebene zu initiieren. In Folge verfügt die neu gebildete Großstadt Hamm über kein Hauptverkehrsstraßennetz, das sich an den Standards der Region messen könnte.

Die Beseitigung dieser topographisch und historisch bedingten strukturellen Schwächen des Hammer Straßennetzes ist daher eine Hauptaufgabe der Verkehrsplanung. Seit 1990 konnten durch die Realisierung einiger bedeutende Straßenbauprojekte erhebliche Fortschritte bei der Entlastung der Siedlungsbereiche und der Erreichbarkeit des Zentrums und der Gewerbestandorte erzielt werden. Beispielhaft sind hier der Ausbau der Kanalbrücke Münsterstraße, der Bau der Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße, die neue Anschlussstelle der A2 in Bönen/ Pelkum, die Johannes-Rau-Straße („Kanaltrasse“) die L 518 (Nordlipperandstraße), die Warendorfer Straße / Sachsenring und der Neubau der Fährstraßenbrücken. Damit einher gingen Umgestaltungen einzelner Hauptverkehrsstraßen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität (u.a. Wilhelmstraße, Hammer Straße, Soester Straße, Neue Bahnhofstraße).

Ableitung von Mobilitätsbedürfnissen aus Stadtstruktur und Bürgerbeteiligung

Das Verschneiden der Ergebnisse der Raumanalyse mit den Meinungen und Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren ist elementar, wenn es um die Identifikation geeigneter Ziele und Maßnahmen für den wichtigen Lebensbereich Mobilität geht. Der nachfolgende Teilabschnitt dokumentiert die Erkenntnisse der stattgefundenen Online-Befragung, die von März bis Ende April des Jahres 2023 durchgeführt wurde, ergänzt um Informationen aus der Haushaltsbefragung der Stadt Hamm aus dem Jahr 2016.

Die Ergebnisse der Online-Befragung, die im Zeitraum vom 20.03.2023 bis zum 30.04.2023 für die Bürger:innen zugänglich war, geben Einblicke in das aktuelle Mobilitätsverhalten der Teilnehmer:innen und lassen so Rückschlüsse auf Bedarfe und zukünftige Entwicklungen zu. Mit 1.508 Beteiligten entstand ein unerwartet breites Bild der Meinungen, Ideen und Wünsche hinsichtlich der Mobilität von morgen. Die starke Teilnahme unterstreicht die hohe Bereitschaft in der Hammer Bevölkerung, das eigene Mobilitätsverhalten zu reflektieren und Veränderungen in Betracht zu ziehen.

Anmerkung:

Trotz hoher Beteiligung handelt es sich wegen der Zufälligkeit der Teilnahme um keine demoskopische Stichprobe, da u.a. einige Altersklassen oder Stadtteile über- oder unterrepräsentiert sind.

Ziel der Befragung war es, eine Einschätzung zum Status Quo der Mobilität und der Mobilitätsangebote in Hamm zu erfassen und die Teilnehmenden skizzieren zu lassen, wie für sie die Mobilität in einigen Jahren aussehen sollte und wo Prioritäten gesetzt werden sollten. Ergänzend hierzu werden Informationen zur Verkehrsmittelwahl der Hammer Bevölkerung im Rahmen der Haushaltsbefragung aus 2016 dazu genutzt, das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung und die damit einhergehenden Bedarfe einzubinden.

Nachfolgend werden vereinzelte Aspekte aufgegriffen, die im Rahmen der Auswertung von besonderer Relevanz für zukünftige Entwicklungen sein können.

Finanzielle Aspekte sind offensichtlich stark mit dem Mobilitätsverhalten der Befragten verknüpft, was darauf hindeutet, dass Anreize oder attraktive Tarifstrukturen einen großen Beitrag zur Verkehrsmittelwahl leisten können. In diesem Kontext ist die

Offenheit der Befragten gegenüber Änderungen ihres eigenen Verkehrsverhaltens, wenn konkrete Maßnahmen eingeführt werden. So wird das 29-Euro-Ticket der Stadt als attraktiver finanzieller Anreiz angesehen, den öffentlichen Nahverkehr häufiger in Anspruch zu nehmen.

Auch das Bewusstsein für Umweltschutz und eine wachsende Sensibilisierung für Umweltbelange werden in den Umfrageergebnissen deutlich. Dieses Bewusstsein ist von großer Bedeutung, wenn langfristig CO₂ eingespart und der Weg hin zur Klimaneutralität eingeschlagen werden soll. Auf diesem Weg können positive Folgeeffekte daraus generiert werden, dass bereits ein Großteil der Befragten die Möglichkeit in Anspruch nimmt, im eigenen Stadtteil einzukaufen. Kurze Wegestrecken zu Einrichtungen der Nahversorgung und des täglichen Bedarfs können bei guten Wegeführungen zur Folge haben, dass künftig noch mehr Personen diese Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen. Hier sind deutliche Synergieeffekte ersichtlich, die aus Maßnahmen der Stadtentwicklung entstehen können.

Bereits im Rahmen der Haushaltsbefragung 2016 wurden Zweck und Art der zurückgelegten Wege untersucht. Dabei stellte sich heraus, dass es sich beim größten Teil der von der Bevölkerung zurückgelegten Wege um so genannte Binnenwege (84 %) handelte (innerhalb der Stadt Hamm). Die Binnenwege hatten dabei eine durchschnittliche Länge von 4,2 km, was ungefähr einem Achtel der durchschnittlich 36,9 km langen Quell- und Zielwege entspricht.

Die Binnenwege wurden mit 48 % fast genauso oft mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖV, zu Fuß, Fahrrad) überwunden, wie mit dem motorisierten Individualverkehr (53 % Fahrer:in/Mitfahrer:in). Der PKW wurde dagegen für Wege zwischen den Stadtbezirken am häufigsten genutzt (69 %, 56 % davon als Pkw-Fahrer*in). Dies weist auf besondere Handlungsbedarfe für bessere Verbindungen zwischen selbigen hin, um den Anteil des MIV zu minimieren.

Die Bereitstellung eines effizienteren, benutzerfreundlicheren ÖPNV, das mit dem aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Hamm (NVP 2023) angestrebt wird, könnte mehr Menschen dazu bewegen, öffentliche Verkehrsmittel in ihrem täglichen Mobilitätsverhalten zu priorisieren und so dazu beizutragen, insbesondere den innerstädtischen Anteil des MIV zu reduzieren. Insbesondere Verbesserungen in Bezug auf Taktung,

Randzeitenbedienung und Haltestellendichte werden hier gewünscht. Der Pkw wurde laut Haushaltsbefragung tatsächlich am häufigsten für dienstliche und geschäftliche Wege (85 %) genutzt. Hier könnte ein Ausbau von betrieblichen Mobilitätskonzepten zu positiven gesamtstädtischen Ergebnissen führen.

Als zu hoch wird der Flächenverbrauch durch den (ruhenden) Pkw-Verkehr empfunden. Eine Neugestaltung des öffentlichen Raums mit Fokus auf Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, ÖPNV und Stadtgestaltung könnte nicht nur langfristig den Umweltverbund stärken, sondern darüber hinaus auch die Lebensqualität in Hamm verbessern.

2 Verkehrsträger in Hamm – Status Quo

Im folgenden Analyseschritt wird der Status-Quo der einzelnen Verkehrsträger erfasst.

Die Mobilitätsquote der Stadt¹² liegt mit 83 % knapp unter dem deutschlandweiten Durchschnittswert von 85 %¹³. Die Quote bedeutet, dass 83 % der Bewohner:innen Hamms an einem durchschnittlichen Tag ihre Wohnung oder ihr Haus verlassen. Dabei werden im Schnitt 3,7 Wege zurückgelegt, 44 % davon mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Dieser Befund ist als positiv zu bewerten und weist darauf hin, dass eine weitere Steigerung des Umweltverbundanteils realistisch ist.

Neben Ausbau und Angebotsverbesserungen ist das Image der einzelnen Verkehrsmittel relevant für die Nutzung. Bezüglich einer häufigeren Nutzung des ÖPNV bewerteten im Rahmen der Haushaltsbefragung 2016 mehr als die Hälfte aller befragten Studierenden die Bedingungen im öffentlichen Verkehr als schlecht. Hier muss konsequent daran gearbeitet werden, den ÖPNV für verschiedene Zielgruppen attraktiver zu gestalten. Eine relevante Nutzergruppe des MIV sind Männer zwischen 30 und 64 Jahren. Hier gibt es eine hohe Pkw-Nutzung (26 %) sogar bei Strecken unter 5 km.

Der Verkehrsbericht aus dem Jahr 2018 zeigt jedoch auch, dass die Hammer Bevölkerung deutlich häufiger auf Bus, Bahn oder Fahrrad zurückgreifen als in den Jahren zuvor. Nach wie vor ist jedoch das Auto wie vielerorts das beliebteste Verkehrsmittel der Stadtbevölkerung.

¹² Anteil der Bewohner:innen Hamms, welcher an einem durchschnittlichen Tag die Wohnung oder das Haus verlassen.

¹³ https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile

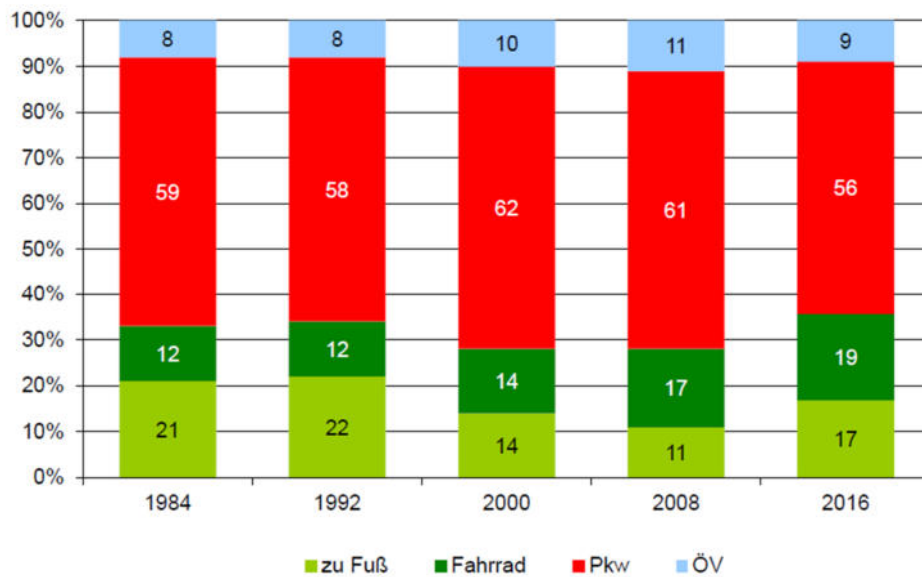


Abbildung 7: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl 1984-2016 (Verkehrsbericht Stadt Hamm 2018)

Der Masterplan Mobilität liefert Orientierungen und Hinweise, um neue, attraktive Mobilitätsoptionen bereitzustellen, die die unterschiedlichen Raumstrukturen und Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigen.

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Der Modal Split ist eine wichtige Kennzahl im Mobilitätskontext, die angibt, wie sich die verschiedenen Verkehrsmittel für einen bestimmten Raum aufteilen. Er zeigt, wie die Menschen sich fortbewegen.

Auffällig ist die Übereinstimmung des Hammer Modal Split mit bundesweiten Erhebungen. So ergab die Erhebung „Mobilität in Städten – SrV 2018“¹⁴ für vergleichbare Mittelzentren in Deutschland mit flacher Topographie einen fast deckungsgleichen Modal Split wie in der Stadt Hamm (52 % MIV, 16 % Radverkehr, 22 % Fußverkehr und 10 % ÖPNV).

¹⁴ https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Ergebnispraesentation.pdf?lang=de

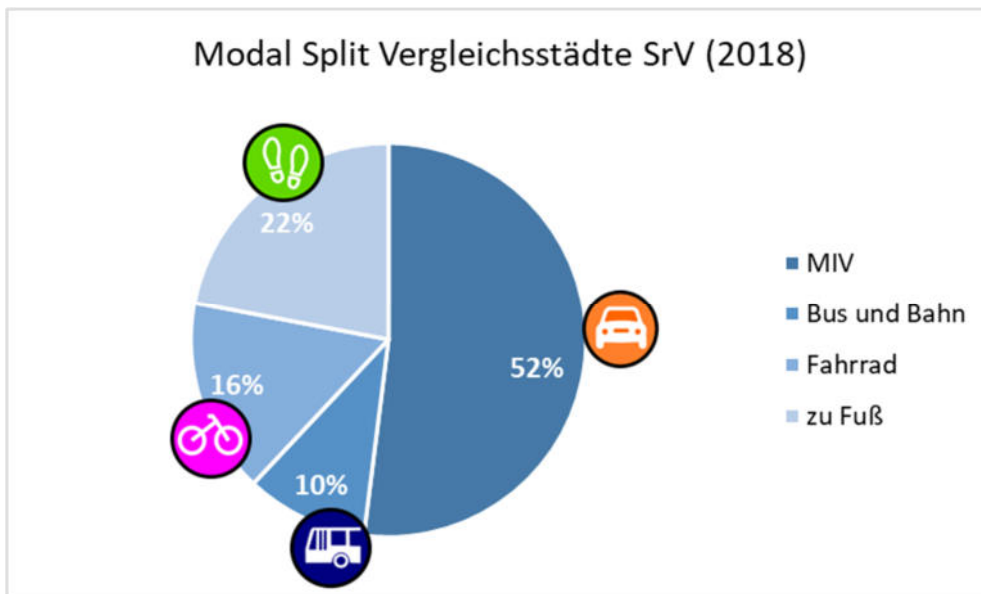


Abbildung 8: Modal Split Studie SrV 2018 (eigene Darstellung)

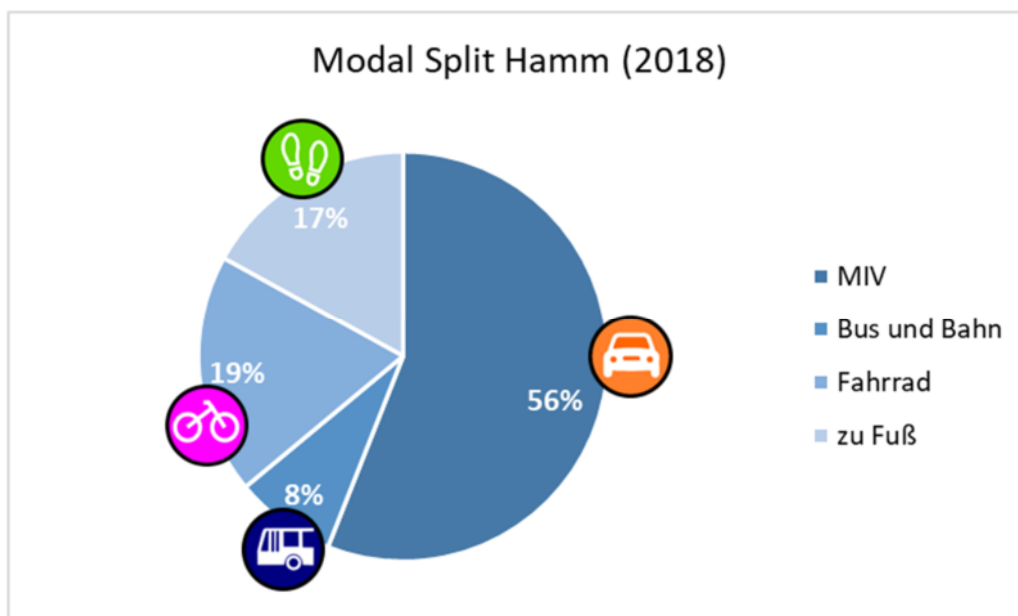


Abbildung 9: Modal Split Hamm 2018 (eigene Darstellung)

Auffällig ist in Hamm der bereits große Anteil des Radanteils am Modal Split. Mutmaßlich bestehen in Hamm auch große Potentiale für den ÖPNV. Im Status quo schwanken die kommunalen Radverkehrsanteile in deutschen Städten zwischen 3 % und 35 %, die Fußverkehrsanteile zwischen 10 % und 25 %, die ÖV-Anteile zwischen 6 % und 30 % und die MIV-Anteile zwischen 30 % und 70 %.

a. Befragungsergebnisse zur Verkehrsmittelwahl

Auch bezüglich der Zukunft der Verkehrsmittelwahl lohnt sich ein Blick auf die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung.

Bei den Befragten gab es hierzu bereits klare Vorstellungen. Die Abbildung 10 spiegelt die Anteile der einzelnen Verkehrsträger wider, die sich die Hammer:innen für das Jahr 2035 für Hamm wünschen.

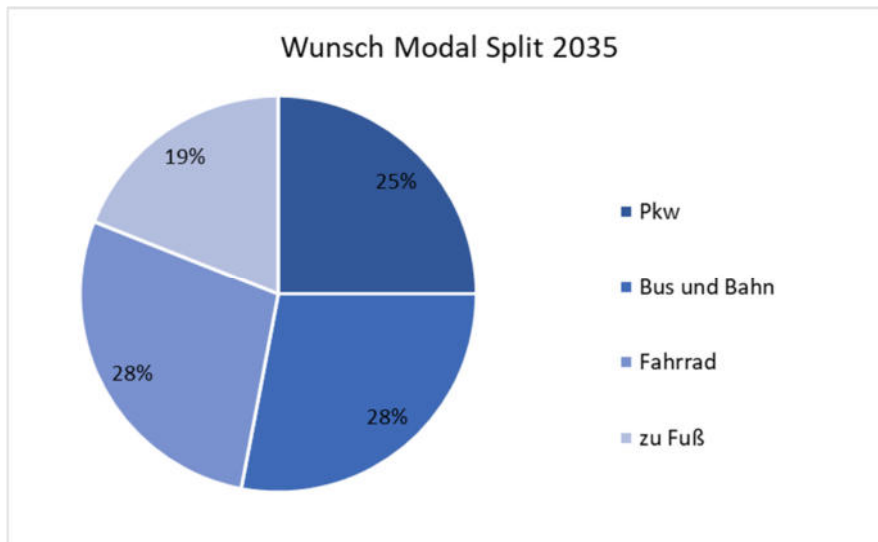


Abbildung 10: Wunsch Modal-Split Hamm 2035 aus der Online-Befragung (eigene Darstellung)

Grundsätzlich unterstreicht der Wunsch nach einem ausgewogenen Modal Split die Bereitschaft zu einer neuen Mobilitätsstrategie in Hamm.

Neben einer Betrachtung der Gesamtstadt muss es auch Strategien für die einzelnen Bezirke geben, da die Verkehrsmittelwahl stark stadtteilabhängig ist. Der höchste Fußwegeanteil entfällt in Hamm auf die Stadtteile Mitte (22 %), Bockum-Hövel (21 %) und Heessen (21 %), gegenüber Uentrop und Rhynern mit jeweils nur 8 %. Dafür hatten die beiden letzteren Stadtteile zusammen mit Mitte den höchsten Anteil Radverkehr (22 %). Der höchste Anteil der KFZ-Nutzung findet sich in Uentrop und Rhynern (51 %), sowie Pelkum und Herringen (53 %). Der ÖPNV wird dagegen besonders in Mitte und Herringen genutzt. Das heißt, die künftige Förderung der verschiedenen Verkehrsträger des Umweltverbundes, muss augenscheinlich eine Differenzierung innerhalb der Stadt erfahren, da die Stadtteile verschiedene Voraussetzungen aufweisen und dementsprechend jeweils an unterschiedlicher Stelle angesetzt werden sollte.

Insbesondere der Wunsch-Anteil des MIV, der mit 25% weniger als die Hälfte des aktuellen Wertes darstellt, belegt, dass die Idee einer Verkehrswende bei vielen Menschen bereits vorhanden ist. Es erscheint daher naheliegend, dass es bei einem Angebot entsprechender Maßnahmen und Alternativen zum Pkw, tatsächlich zu einem anderen Verhalten bezüglich der individuellen Verkehrsmittelwahl kommen kann. Eine erfolgreiche Veränderung wird jedoch eine umfassende Planung und nennenswerte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur brauchen.

Motorisierter Individualverkehr (Status Quo)

Mit einem Anteil von 56 % dominiert der MIV das aktuelle Verkehrsgeschehen in Hamm.

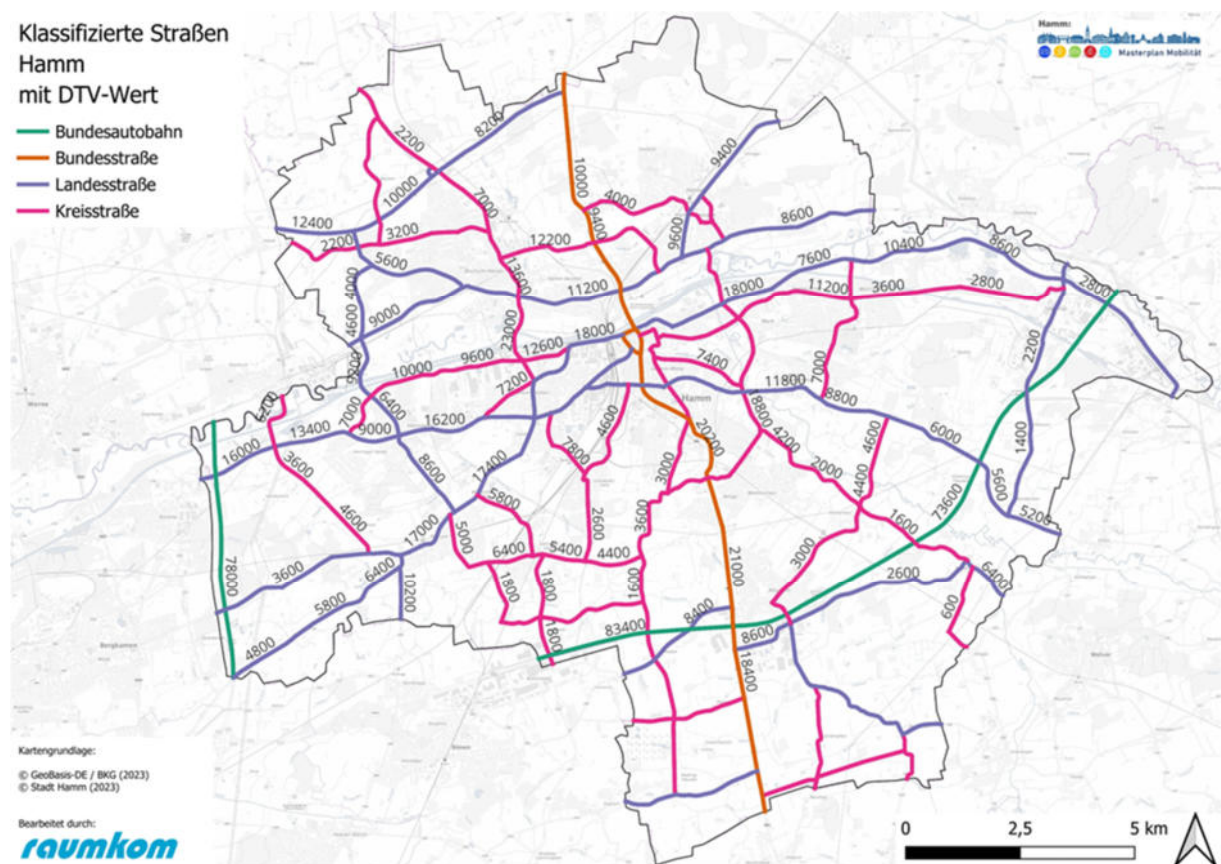


Abbildung 11: Verkehrsstärken im klassifizierten Straßennetz mit DTV-Werten (eigene Darstellung auf Datengrundlage Stadt Hamm)

Die Karte mit den Verkehrsstärken zeigt überdies anschaulich, dass hoch belastete Hauptverkehrsstraßen in Hamm fast in allen Stadtteilen zu finden sind. Die größte Verkehrsbelastung weist die Münsterstraße (33.000 Kfz/Tag) auf.

Für die von der Mehrheit der Befragten gewünschte, deutliche Reduzierung des MIV gibt es in Hamm noch ein großes Potential. So weist die Landeshauptstadt Düsseldorf nur einen 36 % MIV-Anteil auf (guter ÖPNV), und die Nachbarstadt Münster (Rad-Metropole) kommt mit 29 % auf einen noch deutlich niedrigeren MIV-Anteil.

	Stadt Hamm		Regierungsbezirk Amsberg		NRW	
	2018	2023	2018	2023	2018	2023
Kfz insgesamt	108.709	115.719	2.368.093	2.519.253	11.721.774	12.509.877
Kfz-Dichte*	606	646	658	707	656	698
Krafträder	6881	7.726	174.990	189.018	833.009	921.077
Pkw insgesamt	94.609	99.677	2.022.750	2.129.463	9.950.324	10.478.040
Pkw-Dichte*	527	556	562	597	557	585
Kraftomnibusse	229	200	3.299	3.457	16.563	17.499
Lkw insgesamt	4.895	5.751	106.579	130.169	621.293	759.129
Zugmaschinen	1.743	1.982	51.582	57.010	251.609	277.205
sonstige Kfz	352	383	8.893	10.136	48.976	56.927

Abbildung 12: Kraftfahrzeugbestand und -dichte in Hamm, Regierungsbezirk Amsberg und NRW 2018/2023 (eigene Darstellung nach KBA 2023) *je 1.000 EinwohnerInnen

Die deutschlandweite Fahrzeugdichte liegt (Stand 01.01.2023) bei 722 Kfz je 1.000 Einwohner:innen.¹⁵ In Hamm liegt dieser Wert bei 556 Pkw¹⁶ je 1.000 Einwohner:innen bzw. 1,1 KFZ pro Haushalt. Dieser Wert liegt etwas höher als in anderen Städten mit vergleichbarer Einwohnerzahl (z.B. Hagen, Krefeld, Oberhausen). Entsprechend der Flächengröße entspricht auch der PKW-Bestand eher einem Kreisgebiet als einer verdichteten Großstadt.

In der Zeitspanne von 2018 bis 2023 ist sowohl in Hamm als auch im Regierungsbezirk und im Land NRW ein Zuwachs von Kraftfahrzeugen und somit ein Anstieg der Kfz-Dichte zu verzeichnen. In Hamm kommt es innerhalb dieses Zeitraumes zu einer prozentualen Zunahme von rund 6,5 %, was rund 7.000 weiteren Kraftfahrzeugen auf Hamms Straßen entspricht.

Der wachsende Fahrzeugbestand steht nicht nur in Hamm im Kontrast zu den steigenden Anteilen des Modal Splits im Umweltverbund. Dies impliziert, dass eine steigende Anzahl von PKW über längere Zeiträume ohne Nutzung auf privaten und öffentlichen Flächen abgestellt wird. Die Stadt Hamm verfügt grundsätzlich über ein umfassendes Angebot an Parkraum. Die Gebührensätze für Kurzparker sind aktuell niedrig, so dass

¹⁵ https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html

¹⁶ https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html

der Zunahme an KFZ zumindest von dieser Seite derzeit noch keine Begrenzung entgegensteht.

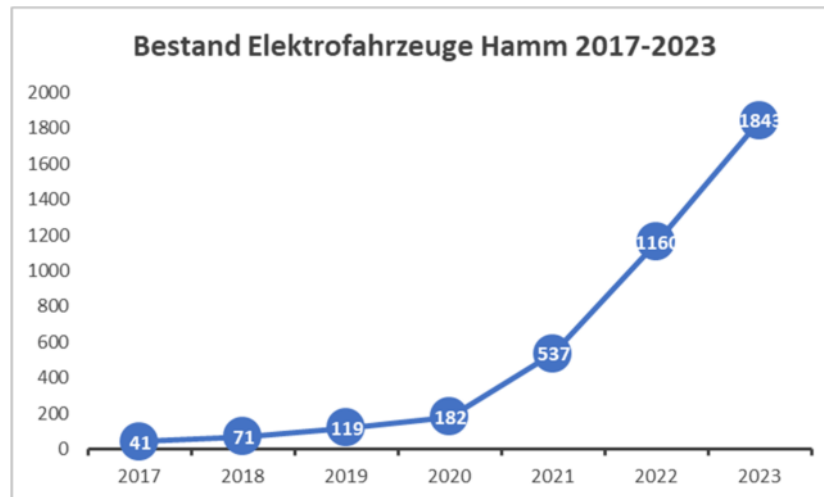


Abbildung 13: Bestand Elektrofahrzeuge Hamm 2017-2023 (eigene Darstellung nach KBA 2023) ¹⁷

Ende des Jahres 2022 überstieg die Anzahl an zugelassenen Elektroautos in Deutschland erstmals die Millionenmarke.¹⁸ Eine ähnliche Dynamik wird auch bei der Betrachtung der Zulassungen für Hamm deutlich. Die Zahlen in der Abbildung beziehen sich dabei auf Pkw mit ausschließlich elektrischer Energiequelle (BEV). Für Hamm ist hier ab dem Jahr 2020 ein deutlicher Anstieg des Bestandes zu verzeichnen. So verdreifachte sich dieser innerhalb eines Jahres auf den Wert von 537 BEV-Fahrzeugen im Jahr 2021. Innerhalb der nächsten zwei Jahre ist eine weitere deutliche Steigerung erwartbar. Zwar ist die absolute Anzahl von 1.843 BEV-Fahrzeugen gegenüber einem Gesamtbestand von fast 116.000 Fahrzeugen noch immer verschwindend gering, jedoch sind vor dem Hintergrund eines anzustrebenden klimaneutraleren Verkehrsverhaltens diese Alternativen zum Verbrennungsmotor als Antriebsquelle wichtig und bedürfen der Unterstützung. Daraus erwächst die Notwendigkeit einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für Elektroautos. Obschon dies der Markt regeln sollte, zeichnet sich ab, dass die Kommunen hier aktive Hilfestellung leisten müssen. Gezielte Fördermaßnahmen und ein umfassendes Ladeangebot sind daher auch für Hamm wichtige

¹⁷https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html;jsessionid=EC4FCD83F7F017A9ACE3DDB313DEEE36.live21304

¹⁸ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/265995/umfrage/anzahl-der-elektroautos-in-deutschland/>

Säulen, die zu einem weiteren Anstieg des Anteils von BEV an Pkw beitragen werden, die planvoll angegangen werden müssen.

Der MIV in Hamm ist charakterisiert durch folgende Aspekte:

- Kontinuierlich wachsender Kfz-Bestand
- Alle Stadtteile mit deutlicher Belastung durch den Kfz-Verkehr
- Hoher Bestand an Kraftfahrzeugen in Relation zu Haushalten; der Trend geht in Richtung zwei Fahrzeuge pro Haushalt
- Auto als beliebtestes Verkehrsmittel der Hammer:innen
- Schnell ansteigender Anteil von Elektrofahrzeugen. Fördermaßnahmen und entsprechende Infrastrukturen können hier zu einem weiteren Zuwachs beitragen.
- Pkw-Dichte nimmt an Stadträndern zu. Hier sind somit andere Anstrengungen notwendig. Es ist dabei auch denkbar, dass in diesen peripheren Bereichen eine so deutliche Absenkung des MIV-Anteils, wie angestrebt, nicht gelingt. Dies ist hinnehmbar, wenn in den stärker verdichteten, inneren Stadtteilen eine Überkompensation gelingt, d.h. wenn hier der MIV-Anteil überdurchschnittlich stark sinkt. Dies kann zumindest für den Bezirk Mitte erwartet und erreicht werden, da hier bereits eine deutlich niedrigere Pkw-Dichte und eine hervorragende Ausstattung mit Infrastruktur, Einzelhandel und Arbeitsplatzdichte vorliegt.

b. Befragungsergebnisse zum MIV

Der aktuelle Prozentwert bezüglich der (beinahe) täglichen Pkw-Nutzung als Fahrer:in liegt auch bei den Teilnehmer:innen der Umfrage bei fast 50 %. Unter „perfekten Rahmenbedingungen“ für den Umweltverbund würde sich die Hälfte dieses Personenkreises gegen eine (fast) tägliche Nutzung entscheiden. Dazu passend nimmt die Bereitschaft zum unter ‚perfekten Rahmenbedingungen‘ zu.

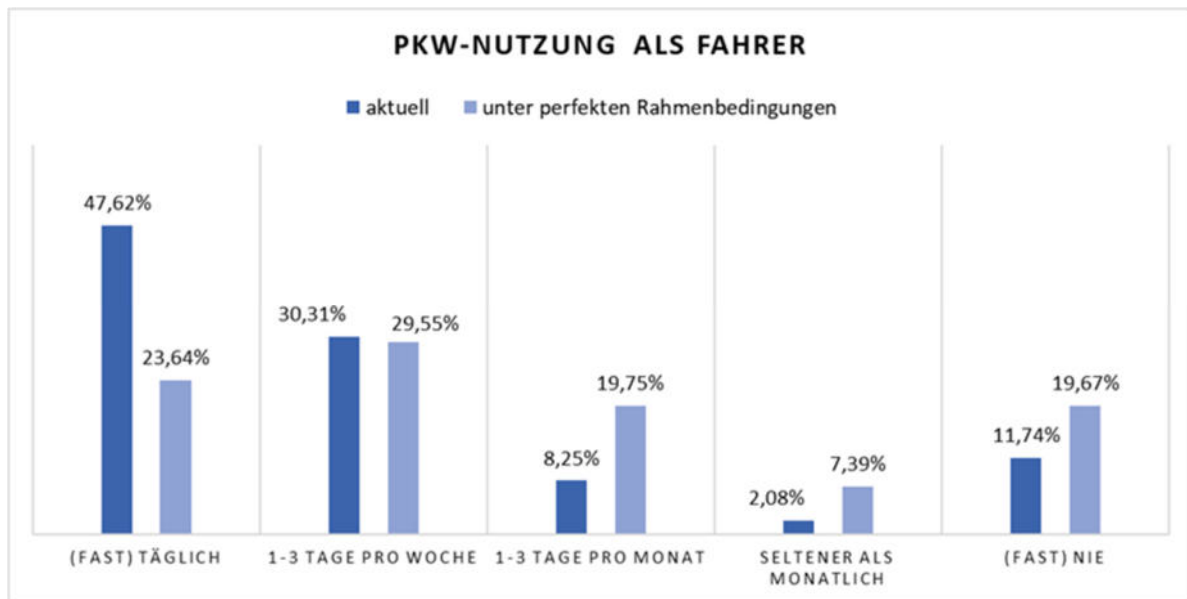


Abbildung 14: Pkw-Nutzung als Fahrer (eigene Darstellung nach Ergebnissen der Online-Befragung)

Neben der Nutzungshäufigkeit wurden Einschätzungen hinsichtlich des Verkehrsangebots für PKW abgefragt. Dabei wurden drei spezifische Aspekte evaluiert: die gute Erreichbarkeit der Ziele, die Verfügbarkeit von ausreichend Parkplätzen in der Nähe und das Auftreten von Staus oder Verzögerungen.

Hier lässt sich sagen, dass die Mehrheit der Befragten das Verkehrsangebot für Pkw hinsichtlich der Erreichbarkeit überwiegend positiv bewertet. Auch die Verfügbarkeit von Parkplätzen in der Nähe wird von der Hälfte der Befragten als akzeptabel wahrgenommen. Staus oder Verzögerungen werden insgesamt als nicht allzu schwerwiegende, aber dennoch vorhandene Probleme wahrgenommen.

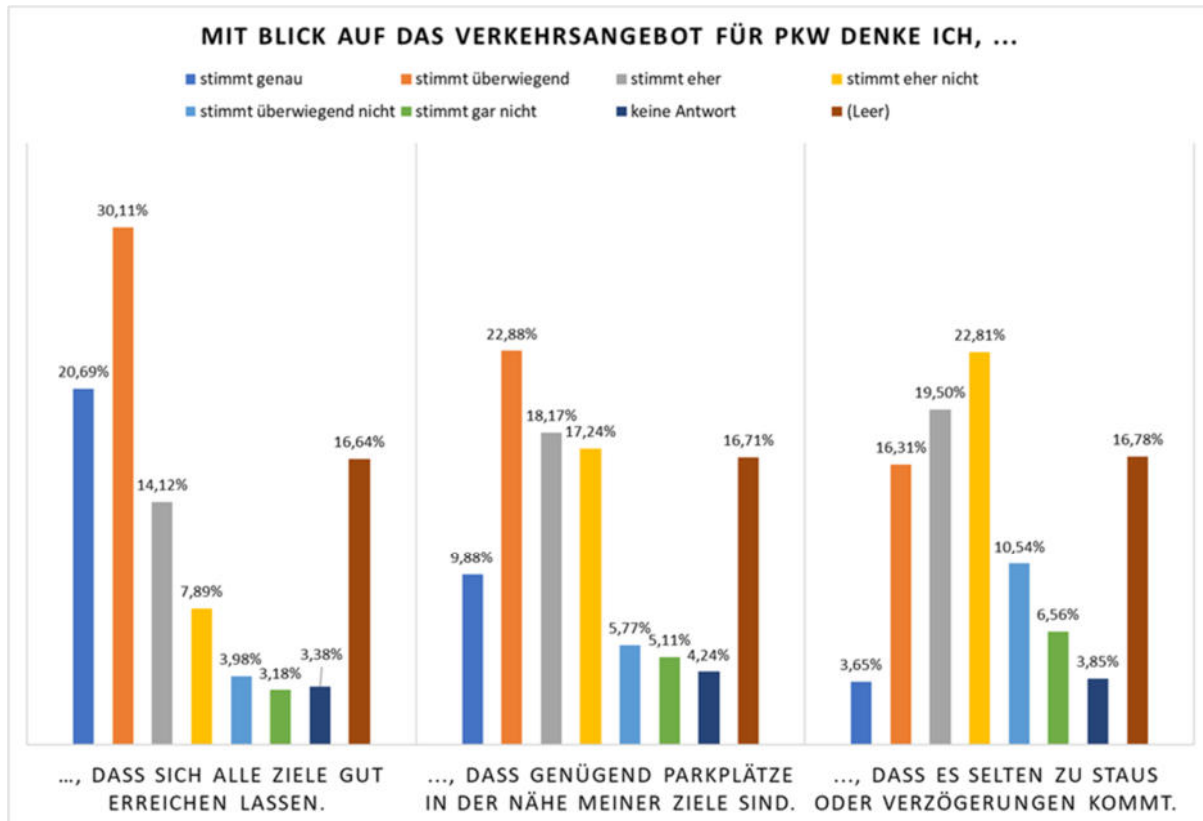


Abbildung 15: Verkehrsangebot Pkw (eigene Darstellung nach Ergebnissen der Online-Befragung)

ÖPNV (Status Quo)

Beim ÖPNV liegt die Stadt Hamm im Moment bei einem Anteil am Modal Split von nur 8 %, was bedeutet, dass im Sinne des Umweltverbundes hier große Veränderungen anzustreben sind. Da die Stadt Hamm gesetzliche Aufgabenträgerin ist, kann sie große Gestaltungsspielräume nutzen, wobei jedoch der ÖPNV immer auch ein nachhaltig zu finanzierendes Mobilitätsangebot bleibt.

In Hamm gibt es kein innerstädtisches Schienenverkehrsmittel, das in den größeren Städten ein entscheidender Attraktivitätsfaktor aus Sicht der Fahrgäste ist. Die Stadt Hamm geht jedoch die Verbesserung des Busverkehrs im Moment sehr offensiv an und so sind die Weichenstellungen des jüngst beschlossenen Nahverkehrsplans 2023 ehrgeizig und weitreichend. Hier ist gerade die Kombination aus starken Angebotsausweitungen und deutlich vergünstigten Tarifen hervorzuheben. Diese doppelten Anreize müssen offensiv kommuniziert und vermarktet werden. In jedem Fall macht hier eine fortlaufende und intensive Öffentlichkeitsarbeit in Form einer aktivierenden Kommunikations- und Marketingkampagne Sinn.

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass mit dem aktuellen Nahverkehrsplan 2023 bereits ein Instrument zur weiteren Optimierung der ÖPNV-Situation in Hamm besteht. Daher werden in diesem Teilkapitel die Kerninhalte des Nahverkehrsplans lediglich nachrichtlich wiedergegeben:

- Fahrgastfreundliche Tarifgestaltung
- On-Demand-Verkehre
- Taktverdichtung
- Regionale Anbindung mit Bus und Bahn

Tarifmaßnahmen wie das Hamm Ticket für 29 € pro Monat, das Sozialticket und die kostenlose ÖPNV-Nutzung für Schüler:innen und Auszubildende haben bereits jetzt zu einem deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen geführt.¹⁹

Bis 2025 sind Taktverdichtungen in Form von zwei Metrobus-Pilotlinien angedacht, die mit einem attraktiven 10-Minuten-Takt zu einer schnelleren Erreichbarkeit der Ziele führen sollen.

On-Demand-Verkehre im Abend- und Nachtverkehr sollen zu einer lückenlosen Verfügbarkeit des ÖPNV führen.

Insbesondere die Ost-West-Achse des Busverkehrs mit den Hauptlinien 1 und 3 hat bereits eine hohe Marktwirksamkeit mit einem Anteil von über 25 % an Fahrgästen im Gesamtverkehr und lässt mit der geplanten Taktverdichtung weitere signifikante Fahrgastzuwächse erwarten.

Hamm verfügt über ein bereits sehr gut ausgebautes Schienennetz mit einem ansprechenden Anschluss an den Regional- und Fernverkehr über den Bahnknoten Hamm HBF. Handlungsbedarfe bestehen hier bezüglich der baulichen Modernisierung und der Errichtung neuer Haltepunkte, insbesondere im südwestlichen Stadtquadranten. Der durch die Stadt initiierte und geförderte Neubau des Haltepunktes Westtünnen ist ein hervorragendes Beispiel für ein kommunales Engagement zur besseren Nutzung

¹⁹ <https://www.hamm.de/verkehr/bus-und-bahn/nahverkehrsplan/nahverkehrsplan-2023>

vorhandener Schienenstrecken. Der Haltepunkt wird für den Stadtbezirk Rhynern und angrenzende Ortsteile zu einer deutlichen Fahrgaststeigerung und somit zu einer Verschiebung des Modal Split führen. Dabei spielt neben der deutlichen Zeitersparnis gegenüber dem Bus auch die Direktverbindung in nahegelegene Städte eine große Rolle. Hier können neue Pendlersynergien entstehen.

Entsprechend der Zielsetzung des Nahverkehrsplans wird die Planung eines neuen Bahnhofpunktes im Stadtbezirk Pelkum und die Aufwertung der bestehenden Haltepunkte verfolgt. Als Quantensprung im SPNV-Angebot ist die zukünftig angestrebte Einführung eines S-Bahn-Betriebs in Richtung Dortmund/-Ruhrgebiet, Münster und Bielefeld zu bewerten.

c. Befragungsergebnisse zum ÖPNV

Wie auch aus den Befragungsergebnissen ersichtlich wird, bestehen Verbesserungsbedarfe im Bus- und Bahnsystem. Wesentliche Anregungen und Wünsche der Befragten greift der neue Nahverkehrsplan bereits auf.

Unter „perfekten Rahmenbedingungen“ sehen viele der Befragten für sich eine deutliche Steigerung der Nutzung von Bus und Bahn als realistisch an. So liegt der prozentuale Anteil derer, die aktuell (fast) täglich in den Bus steigen bei rund 6 %. Unter besseren Bedingungen würde sich dieser Anteil nach Angaben der Befragten nahezu vervierfachen. Analog dazu sinkt der prozentuale Anteil an Personen, die (fast) nie auf den Bus als Verkehrsmittel zurückgreifen, um fast die Hälfte. Bei der Bahnnutzung haben sich die Hammer Fahrgastzahlen aufgrund der massiven Angebotsausweitungen in den letzten beiden Jahrzehnten bereits verdreifacht. Dennoch zeichnet sich auch hier bei weiteren Maßnahmen noch ein Wachstumspotential ab. Diese „perfekten Rahmenbedingungen“ könnten die bereits umgesetzten und noch angedachten Maßnahmen des Nahverkehrsplans 2023 sein. Das unterstreicht die große Bedeutung, die die Umsetzung des NVP für die Verkehrswende in Hamm hat.

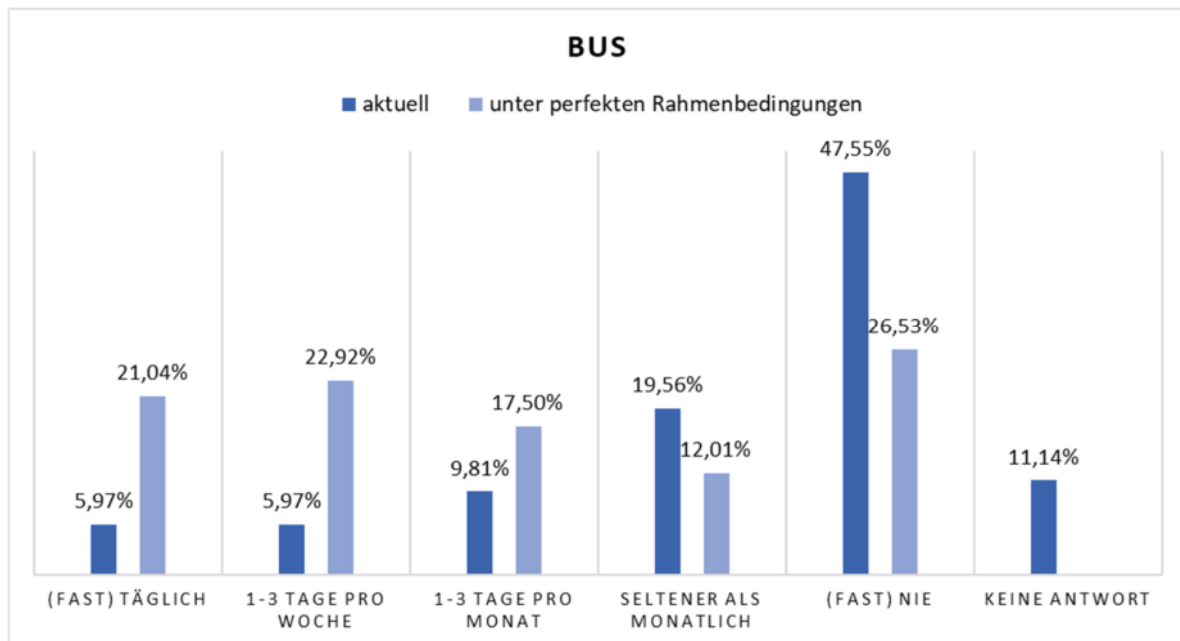


Abbildung 16: Busnutzung (eigene Darstellung nach Ergebnissen der Online-Befragung)

Die meisten Verbesserungswünsche betreffen die Punkte Taktichte, Randzeitenbedienung und Haltestellendichte. In Bezug auf Informationen zu Tarifen und Verbindungen geben nur 5,57 % der Befragten an, über einen guten Überblick zu verfügen.

Bei Taktichte und Fahrtenhäufigkeit sind nur rund 12 % der Befragten weitgehend zufrieden. Daher ist die geplante Taktverdichtung auf Metrobuslinien ein wichtiger Schritt.

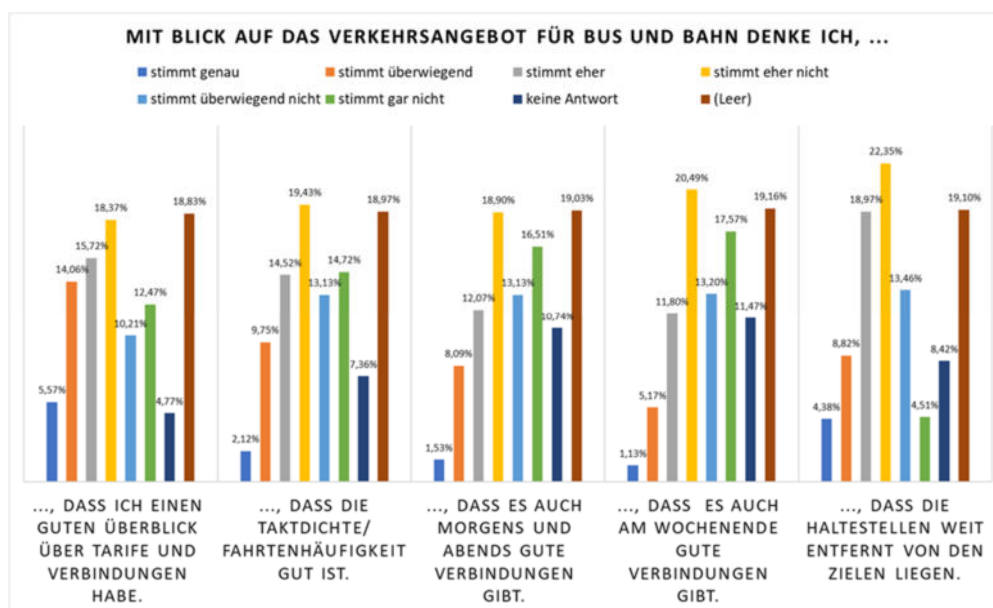


Abbildung 17: Verkehrsangebot Bus und Bahn (eigene Darstellung nach Ergebnissen der Online-Befragung)

Fußverkehr (Status Quo)

Der Fußverkehr ist die klimaneutralste Fortbewegungsart und benötigt die vergleichsweise geringsten infrastrukturellen Voraussetzungen. Beim Fußverkehr liegt die Stadt Hamm mit gegenwärtig 17 % Anteil am Modal Split im Mittelfeld deutscher Großstädte. Andere Städte auch im Ruhrgebiet, wie z.B. Oberhausen, schneiden besser ab. Jedoch zeigen die bundesweiten Trends, dass es künftig wohl eher darum geht, dass dieser Anteil nicht weiter schrumpft, sondern im Gegenteil moderat wächst.

Fußgänger:innen zählen aufgrund ihrer Geschwindigkeit von 3-4 km/h zu den langsamsten Verkehrsteilnehmer:innen, was ihre Empfindlichkeit für Umwege erhöht und ihre Bewegungsradien begrenzt. Eine Steigerung des Fußgängerverkehrs kann nur erfolgreich sein, wenn weiterhin Ziele in unmittelbarer Nähe verfügbar sind. In den letzten Jahrzehnten wurden jedoch insbesondere der Einzelhandel, die Gesundheitsversorgung und Verwaltungsstrukturen, zunehmend zentralisiert. Dies führte zu zahlreichen reinen Wohnquartieren, die nur wenige Ziele für den Fußverkehr bieten (abseits von reinem Spaziergehen). Die beigefügte Abbildung 18 verdeutlicht beispielhaft die fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgungsinfrastruktur im Bezirk Herringen.

Die Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr ist maßgeblich auch eine Aufgabe der Siedlungs- und Raumplanung, insbesondere bezüglich der Art und Verteilung der Nahversorgungszentren. Die Verbesserung der Wege-Infrastrukturen stellt erst in zweiter Linie eine wichtige Aufgabe dar.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass stadträumliche Interventionen zeitaufwändig sind.

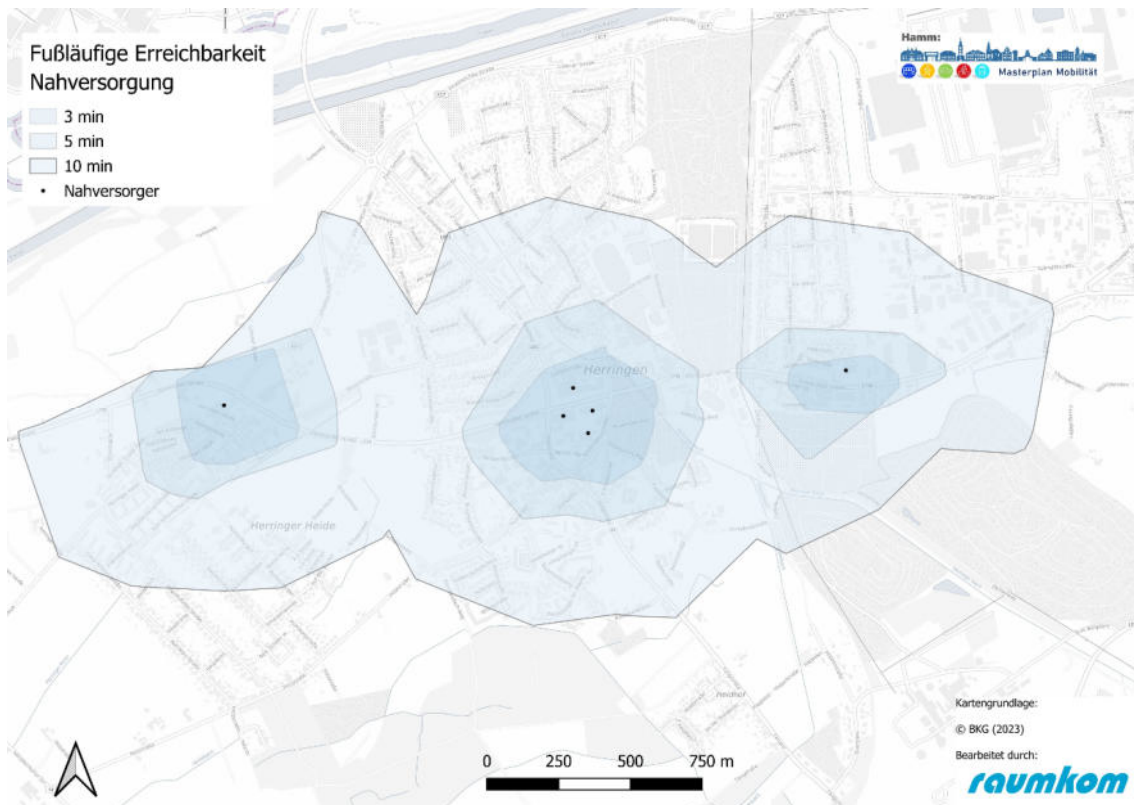


Abbildung 18: Fußläufige Erreichbarkeit Nahversorgung Herringen (eigene Darstellung)

Es hat einige Jahrzehnte gebraucht, um unsere Raumstrukturen autogerecht zu formen und es wird lange dauern, bis diese wieder fußverkehrsgerechter werden. Dennoch sind die Handlungsmöglichkeiten der Kommune hier groß. Sie entscheidet im Rahmen ihrer Planungshoheit über Flächennutzungs-, Rahmen- und Bauleitpläne, über Verkehrskonzepte bis hin zu konkreten Straßenausbauplänen. Sie ist andererseits darauf angewiesen, dass Investoren und Marktteilnehmer:innen einer veränderten Sichtweise folgen. Hinsichtlich der räumlichen Differenzierung wird es in den peripheren und kleineren Siedlungsschwerpunkten schwerer sein, die Entwicklung der Vergangenheit zu korrigieren, als in den dichteren Quartieren, wo ein größerer Anteil der Bewohner:innen schon jetzt die Vorteile des autoarmen Wohnens erkennt und nutzt.

d. Befragungsergebnisse zum Fußverkehr

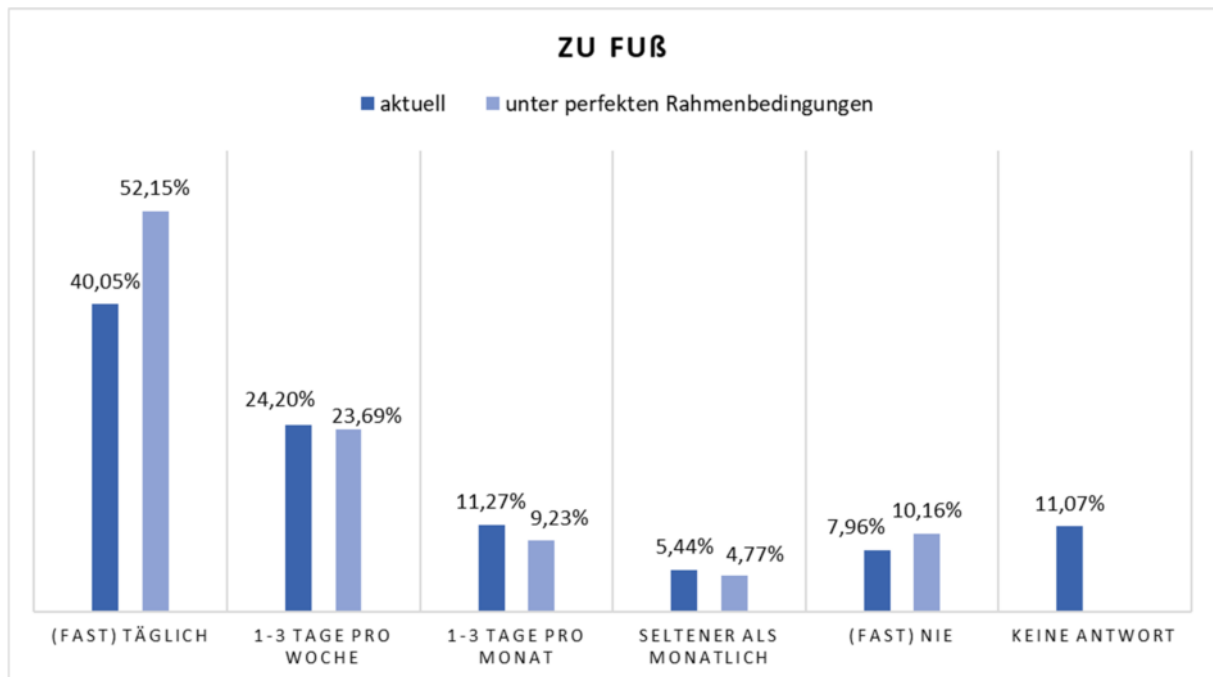


Abbildung 19: Fußgänger (eigene Darstellung nach Ergebnissen der Online-Befragung)

Ein als positiv einzustufender Anteil von 40 % der Befragten gibt an, (fast) täglich zu Fuß unterwegs zu sein. Dieser ließe sich unter ‚perfekten Rahmenbedingungen‘ nochmals um rund 10 Prozentpunkte steigern.

Radverkehr (Status Quo)

Die Situation des Radverkehrs in Deutschland hat sich in den letzten Jahren sehr zum Positiven entwickelt. Über 80 % der Deutschen nutzen das Rad, der Anteil derer, die es für ein unverzichtbares Verkehrsmittel halten, liegt bei über 50 %.²⁰

In Hamm hat das Fahrrad mit einem prozentualen Anteil von 19 % bereits einen für Großstädte sehr hohen Stellenwert, der unter anderem durch das seit 2020 installierte, Radwegebau- und Unterhaltungsprogramm langfristig weiter gestärkt wird.

Zunächst ist festzustellen, dass die Stadt Hamm (37,7 m - 100,5m ü.NN), topografisch bestens für den Radverkehr geeignet ist. Die Ausdehnung der Stadt Hamm ist zwar recht groß, die polyzentrale Stadtstruktur mit ihren deutlich ausgeprägten Stadtbezirkszentren relativiert jedoch diesen Nachteil.

²⁰ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Fahrradverkehr/fahrradverkehr.html>

Der kompakte Charakter des Stadtbezirks Mitte und der angrenzenden Wohnquartiere entspricht schon in weiten Bereichen einer „Stadt der kurzen Wege“; dies spiegelt sich im Modal Split und im Pkw-Bestand deutlich wider.

Der Hammer Norden liegt ebenfalls in radläufiger Entfernung zur Stadtmitte; das Potential für den Radverkehr ist jedoch durch die Barrierewirkung von Kanal und Lippe sowie die wenigen Brückenverbindungen für den Radverkehr nicht ausgeschöpft.

Die Stadt verfügt als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) seit 1993 über eine lange Historie im Radverkehrssektor.²¹ Das Netzwerk dient dem interkommunalen Erfahrungsaustausch und der Sensibilisierung des Landes für die Aufgaben der Radverkehrsförderung. Über die AGFS sind auch in Hamm viele Innovationen in der Verkehrstechnik und -kommunikation angestoßen worden.

Das Rad-Haupttroutennetz, das die Stadtteile mit der City verbindet, schafft gute Möglichkeiten, auch längere Wegestrecken schnell und sicher mit dem Rad zurückzulegen. Damit sind gute Voraussetzungen für eine signifikante Steigerung des Radverkehrsanteils bis 2035 gegeben.

Die Handlungsmöglichkeiten für die Kommunen sind beim Rad- und Fußverkehr besonders groß, da sie relativ autonom über die Qualitäten ihrer Radverkehrsinfrastruktur entscheiden können. Dies bedeutet auch für die Stadt Hamm umfassende Möglichkeiten hinsichtlich der Ausgestaltung.

Es ist zu erwarten, dass die Erfolge dort am größten sind, wo durch eine geeignete Routenführung die Bevölkerungsschwerpunkte und deren primäre Mobilitätsziele optimal verbunden werden. Wenn es gelingt, gute Direktverbindungen zum Zentrum bzw. den Stadtteilzentren oder den Bahnhöfen zu etablieren, können auch die randständigen Bereiche besser abschneiden.

Neben der Radstation am Hammer Hauptbahnhof und vielen dezentralen Radabstellanlagen sowie Bike & Ride-Parkplätzen besteht besonderer Bedarf an qualitativ

²¹ <https://www.agfs-nrw.de/agfs-partner/unsere-mitglieder>

ansprechenden Radabstellanlagen in der Stadtmitte, den Bezirkszentren und den ÖPNV-Knoten.

e. Befragungsergebnisse zum Radverkehr

Beim Verkehrsmittel Fahrrad würden lt. Befragungsergebnis noch bessere Rahmenbedingungen dazu führen, dass doppelt so viele Personen wie bisher täglich das Rad nutzen wollen würden. Der Anteil von rund 19 % würde sich auf 37 % erhöhen lassen. Dies zeigt, welches große Potential das Fahrrad für die Verkehrswende in Hamm bietet. Genau so deutlich zeigt sich jedoch auch das Beharrungsvermögen derer, die heute fast nie das Rad nutzen (35,21 %) und für die bessere Rahmenbedingungen offenbar nicht wirklich dazu beitragen können, häufiger auf das Verkehrsmittel Fahrrad zurückzugreifen.

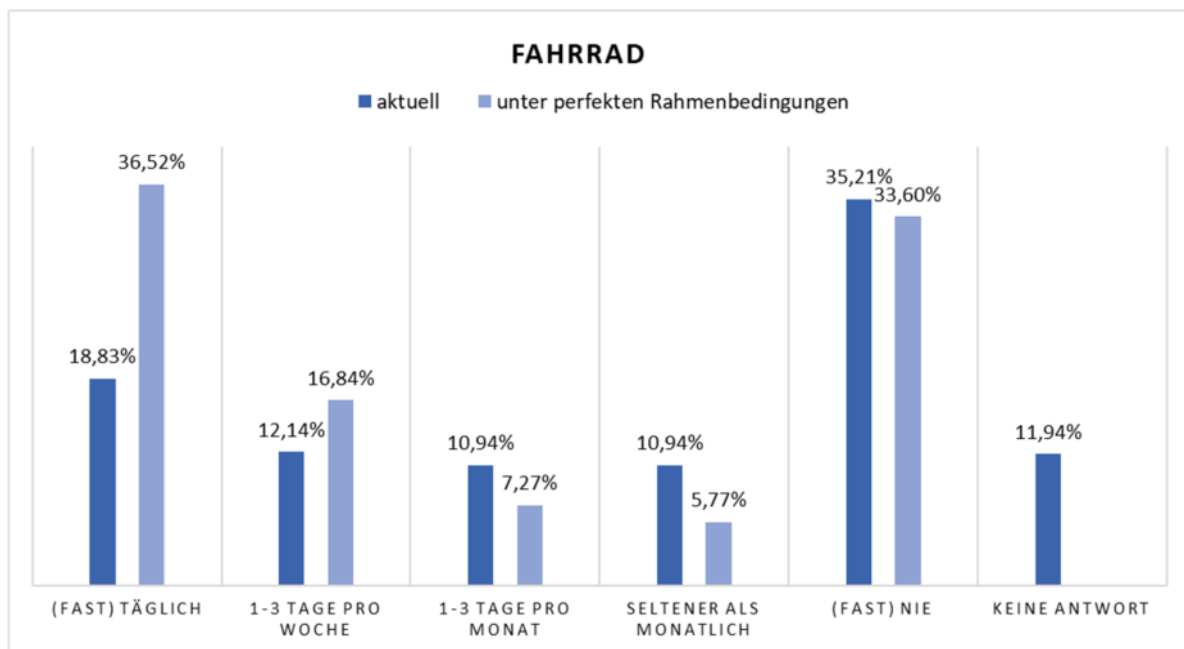


Abbildung 20: Fahrradnutzung (eigene Darstellung nach Ergebnissen der Online-Befragung)

Besonders problematisch wird seitens der Befragten der Mangel an eigenen Verkehrsflächen für das Rad wahrgenommen, ähnlich wie der Mangel an hochwertigen Radabstellanlagen. Auch das subjektive Sicherheitsgefühl auf dem Rad wird von vielen der Befragten eher negativ bewertet. Hier zeigt sich, dass neben einer besseren Infrastruktur auch die Information und Öffentlichkeitsarbeit eine Rolle spielt. So bestehen bei vielen Verkehrsteilnehmern immer noch Vorbehalte gegen die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, obwohl die Unfallforschung hier eindeutig Vorteile hinsichtlich z.B. der Sichtbarkeit sieht.

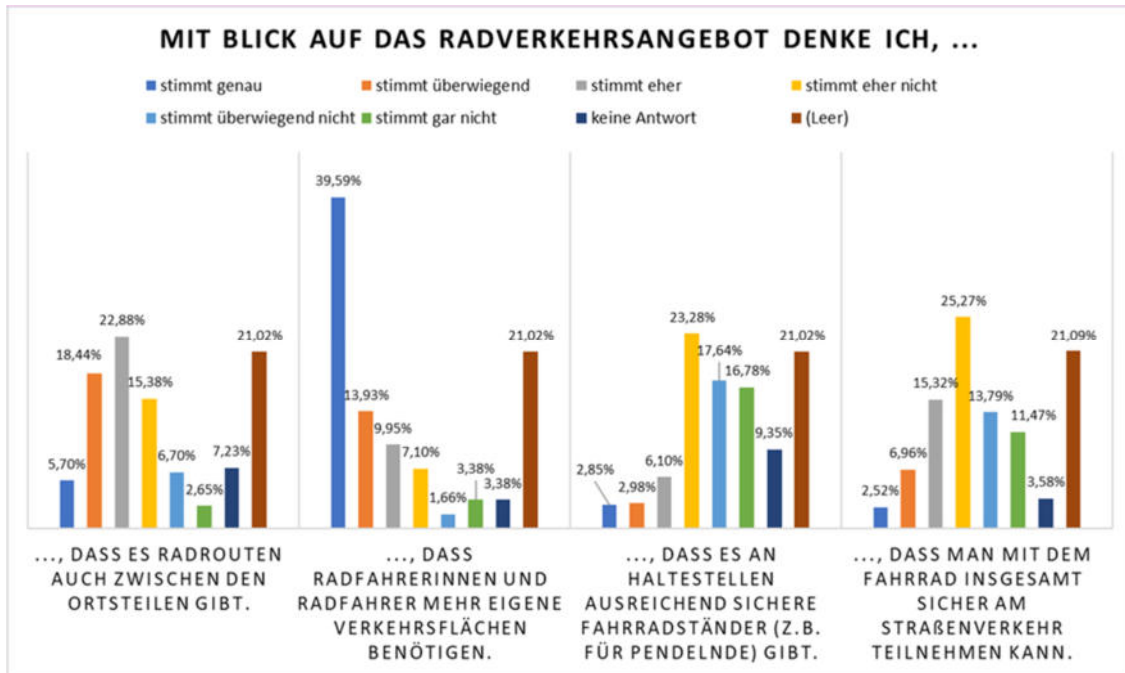


Abbildung 21: Radverkehrsangebot (eigene Darstellung nach Ergebnissen der Online-Befragung)

TEIL C – LEITBILDER UND ZIELE FÜR DEN HAMMER STADTVERKEHR

Der Masterplan Mobilität unterscheidet Ziele, Strategie und Leitbild für die Hammer Verkehrsentwicklung bis 2035. Außerdem benennt er die Handlungsfelder im Bereich Mobilität.

Die Zieldimension beschreibt möglichst validierbar und normativ den gewünschten Endzustand der Mobilitätssituation (insb. Modal-Split) in Hamm im Jahr 2035. Die Strategie beschreibt, wie diese Ziele erfolgreich erreicht werden sollen.

Das Leitbild fungiert als anschauliche Darstellung der angestrebten Qualitäten und hat den Zweck, als Leitfaden zu dienen.

Die Handlungsfelder, die in TEIL D folgen, zeichnen, getrennt nach Handlungsfeldern, die Umsetzung des Masterplans vor.

1 Ziele des Masterplan Mobilität

Aufbauend auf den gesetzten Rahmengrößen und Oberzielen gilt es, unter Berücksichtigung der Herausforderungen und der Ergebnisse aller Beteiligungsformate spezifische Ziele für die zukünftige Mobilitätssituation in und für Hamm zu formulieren.

Klimaziel

Das Klimaschutzkonzept der Stadt Hamm ²² aus dem Jahr 2022 sieht als Meta-Ziel eine Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 vor. Für den Bereich Verkehr und Mobilität gehen die Gutachter davon aus, dass die Emissionen schon bis zum Jahr 2030 um 30 Prozent und bis zum Jahr 2035 sogar um 40 Prozent sinken sollen. Möglich werden soll dies durch die Entwicklung der Fahrzeugflotte zu Gunsten von Elektroautos und durch mehr Fahrten mit Fahrrad, Bus und Bahn.

Das Diagramm „THG-Klimabilanz nach Energieträgern“ aus dem o.g. Bericht weist für das Jahr 2019 einen Gesamtbilanzwert von ca. 130.000 t CO₂ pro Jahr aus. Die Entwicklungstendenz ist dabei seit dem Jahr 1990, als noch rd. 190.000 t CO₂ pro Jahr

²² https://klimaagentur-hamm.de/wp-content/uploads/2022/07/220704_Klimaschutz-Hamm_Bilanz-und-Empfehlungen_Bericht_final-Mai-2022.pdf; Abruf am 13.10.2023

ausgestoßen wurden, kontinuierlich abnehmend. Im Mittel beträgt die jährliche Reduktion daher ca. 2.069 t CO₂.

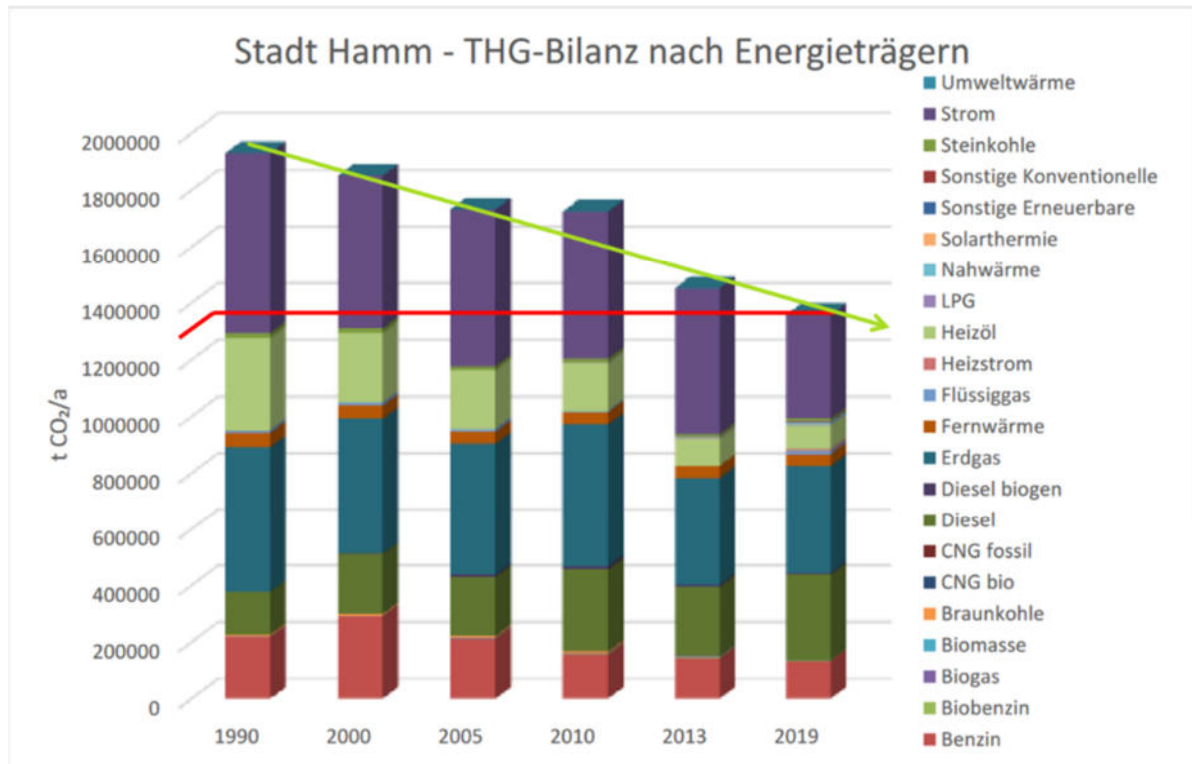


Abbildung 22: Stadt Hamm - TGH-Bilanz nach Energieträgern

Würde dieser Trend ohne eine Beschleunigung beibehalten, könnte die Stadt Hamm die Klimaschutzziele der UN -Klimakonferenz von Paris (Frankreich) aus dem Jahr 2015 (CO₂ - Neutralität bis zum Jahr 2050) nicht einhalten.

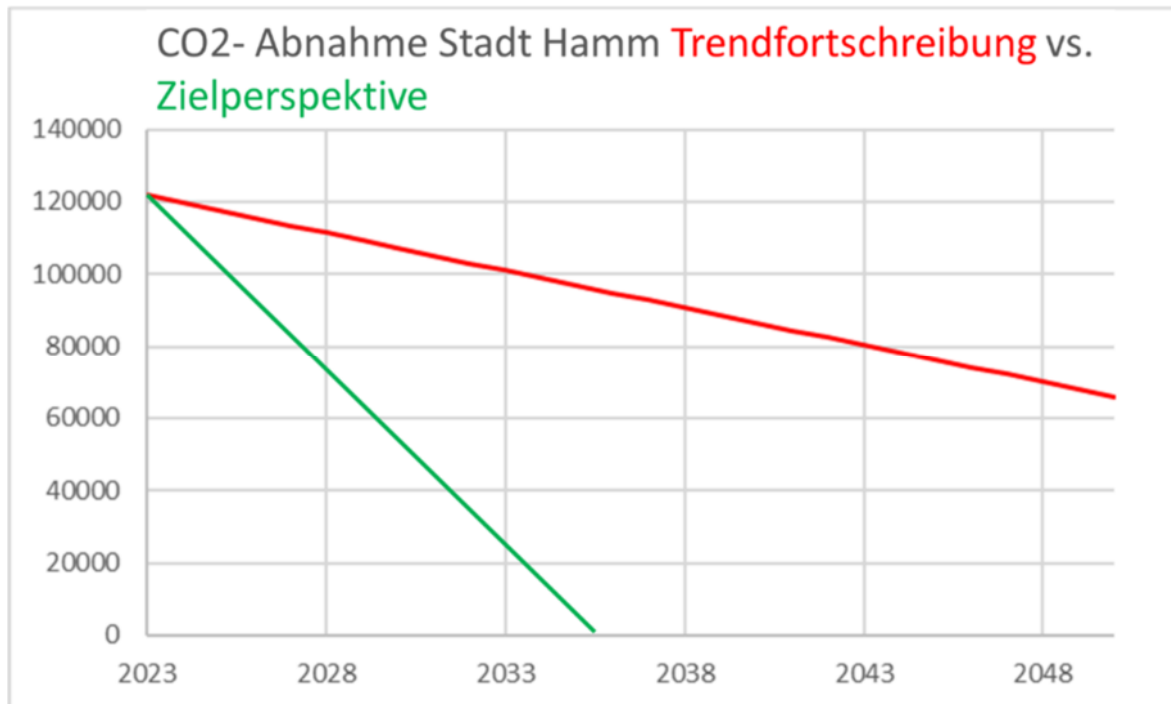


Abbildung 23: Stadt Hamm - CO₂-Abnahme Trendfortschreibung vs. Zielperspektive

Stattdessen will die Stadt Hamm schon im Jahr 2035 die Klimaneutralität erreicht haben. Der Teilbereich Mobilität hat in Hamm etwa 34 % Anteil an den jährlichen THG-Emissionen (41.400 t CO₂ in 2023). Das Klimaschutzkonzept sieht eine Reduktion um 30% bis 2030 und um 40 % bis zum Jahr 2035 für den Sektor Verkehr vor.

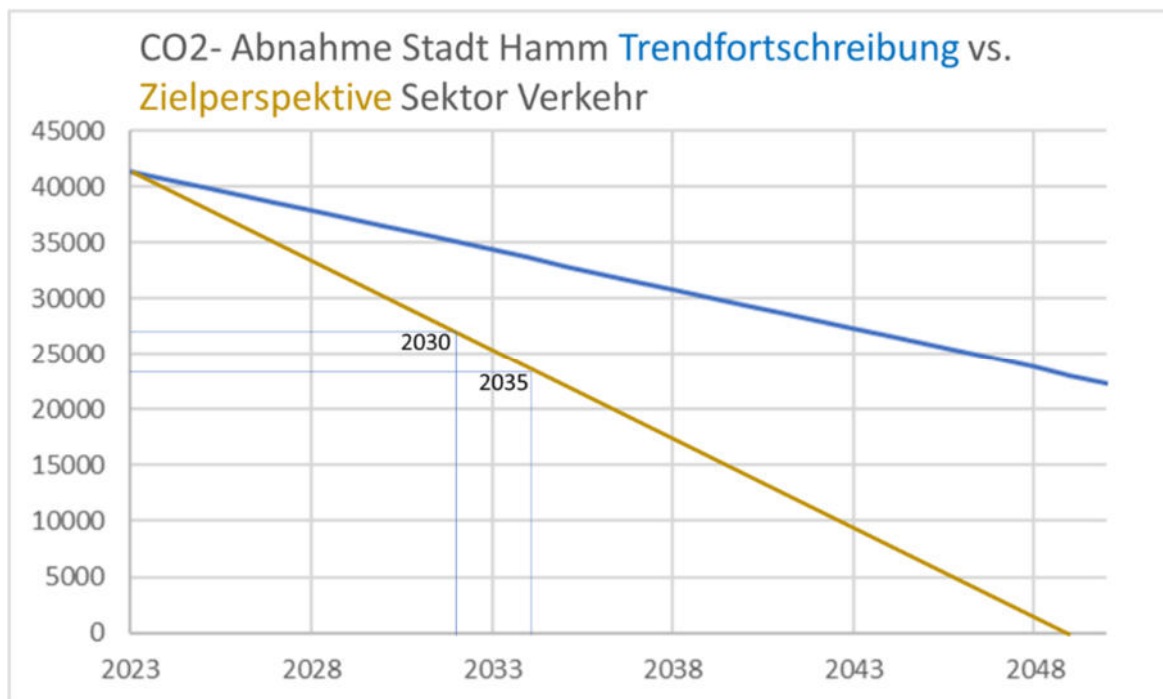


Abbildung 24: Stadt Hamm - CO₂-Abnahme Trendfortschreibung vs. Zielperspektive Sektor Verkehr

Im Verkehrssektor sollen folglich bereits bis zum Jahr 2030 rd. 12.420 t CO₂ pro Jahr eingespart werden.

12.420 t CO₂ sind eine abstrakte Größe. Aber diese Größenordnung entspricht 84.489.796 Kilometern, zurückgelegt mit einem durchschnittlichen Verbrenner-Pkw. Das wiederum entspricht:

6.668	Jahresfahrleistungen (ca.12.670km/a) oder
14.081.633	Wegen pro Jahr (6 km je Weg in Hamm) oder
38.580	Wegen pro Tag oder
141	Wege pro Hammer Pkw pro Jahr
0,4	Wege pro Tag (alle Pkw in Hamm).

Diese ambitionierte Zielperspektive wird auch für den Masterplan Mobilität als Leitidee übernommen. Der Zielhorizont des Masterplan Mobilität Hamm reicht bis in das Jahr 2035. Bis dahin soll eine Einsparung von 40 %, (16.560 t CO₂ / Jahr) erreicht werden.

16.560 t CO₂ entsprechen 112.653.061 Kilometern, zurückgelegt mit einem durchschnittlichen Verbrenner-Pkw. Das wiederum entspricht:

8.891	Jahresfahrleistungen (ca.12.670km/a) oder
18.775.510	Wegen pro Jahr (6km je Weg in Hamm) oder
51.440	Wegen pro Tag oder
188	Wege pro Hammer Pkw pro Jahr
0,5	Wege pro Tag (alle Pkw in Hamm).

Die Erreichung dieser CO₂-Minderungsziele kann nur auf vielen unterschiedlichen Wegen erfolgen. Anzunehmen, dass die Menschen in Zukunft insgesamt weniger mobil sein werden, würde zu kurz greifen. Sofern die Mobilitätstrends der jüngeren Vergangenheit anhalten, wird es eher noch mehr und noch weitere Wege geben als heute.

Wenn 40.000 Hammer Bürger täglich 6 km Rad, anstatt Auto fahren, dann bedeutet das eine Einsparung von ca. 12.900 t CO₂. Damit wäre das 30% Ziel schon übertroffen.

Wenn weitere 20.000 Hammer Bürger einen täglichen Weg (6 Km) mit dem Bus, anstatt mit dem Auto fahren, dann bedeutet das eine Einsparung von 5.126 t CO₂. Wenn diese Einsparung noch hinzukäme, dann wäre auch das 40% Ziel übertroffen.

Die Aufgabe der CO₂-Minderung kann daher nur durch eine Veränderungs- statt durch eine Reduktionsstrategie gelingen. Es wird ein sog. Modal-Shift angestrebt, d.h. eine anlassbezogene Verlagerung der Verkehrsleistung auf umweltfreundliche Mobilitätsformen. Der Pkw-Bestand würde damit seltener genutzt, stünde aber als Mobilitätsoption weiterhin zur Verfügung. Ein weiteres, für die THG-Reduzierung mindestens ebenso wichtiges Ziel ist daher die Umstellung der verbleibenden Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe.

Modal-Split Ziel 2035

Der Modal Split wird genutzt, um die Anteile einzelner Verkehrsarten am Gesamtverkehr darzustellen.²³ Wie in den meisten deutschen Städten wird dieser auch in Hamm durch den MIV dominiert. Aktuell wird das Auto in der Entfernungsklasse von 1-3 Kilometern für 35 % aller Wege genutzt.²⁴ Hier sind deutliche Potentiale bezüglich einer Verlagerung zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erkennbar, denn Entfernungen bis sechs Kilometern Länge – und das ist die durchschnittliche Hammer Wegstreckenlänge ²⁵ – sind sehr gut mit dem Fahrrad zu erledigen. Wege unter einem Kilometer können am schnellsten zu Fuß erledigt werden.

Aktuell ist die prozentuale Verteilung der Verkehrslast auf die einzelnen Verkehrsträger in Hamm wie folgt:

²³ <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#fahrleistung-im-personen-und-guterverkehr>

²⁴ <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/481960/?clsId0=276646&clsId1=276650&clsId2=276883&clsId3=0>

²⁵ <https://www.hamm.de/verkehr/kraftfahrzeuge/ueberblick>, Abruf am 15.10.2023

- 46 % MIV-Selbstfahrer
- 10 % MIV-Mitfahrer
- 19 % Radverkehr
- 17 % Fußverkehr
- 8 % ÖPNV

Bis zum gesteckten Zielhorizont 2035 soll sich diese prozentuale Zusammensetzung deutlich zu Gunsten des Umweltverbundes verbessern. Die angestrebte Veränderung (Modal Shift) kann dabei auf Basis verschiedener Indikatoren und der besonderen Rahmenbedingungen Hamms durchaus unterschiedlich aussehen.

Eine schematische Neuverteilung des Modal Split, die in der Wissenschaft häufig bei der Definition der ‚Verkehrswende‘ angeführt wird, wäre eine Gleichverteilung der verschiedenen Verkehrsträger, so dass alle vier Verkehrsarten jeweils mit rd. 25% beteiligt wären. Aufgrund der lokalen Rahmenbedingung viel wahrscheinlicher ist eine Verschiebung der Verkehrslast vom MIV mit einer dynamischen, gewichteten Aufteilung auf die Verkehrsträger des Umweltverbunds, so dass in Hamm z.B. der Radverkehr deutlich mehr als 25% Anteil übernehmen kann.

Diese Annahme erscheint realitätsnäher, denn angesichts der Größe und Unterschiedlichkeit des Stadtgebiets der Stadt Hamm wird mit deutlichen Abweichungen von der Gleichverteilung zu rechnen sein. Das gilt für das Potential der einzelnen Verkehrsträger (in Hamm höchste Zuwächse beim Rad erreichbar) als auch für die einzelnen Bezirke. So ist in Hamm-Mitte aufgrund der Gegebenheiten ein geringerer MIV-Anteil realisierbar als beispielsweise in Rhynern.

Für die Stadt Hamm könnte sich eine potenzielle Umverteilung der Verkehrsmittelwahl bis 2035 wie folgt gestalten:

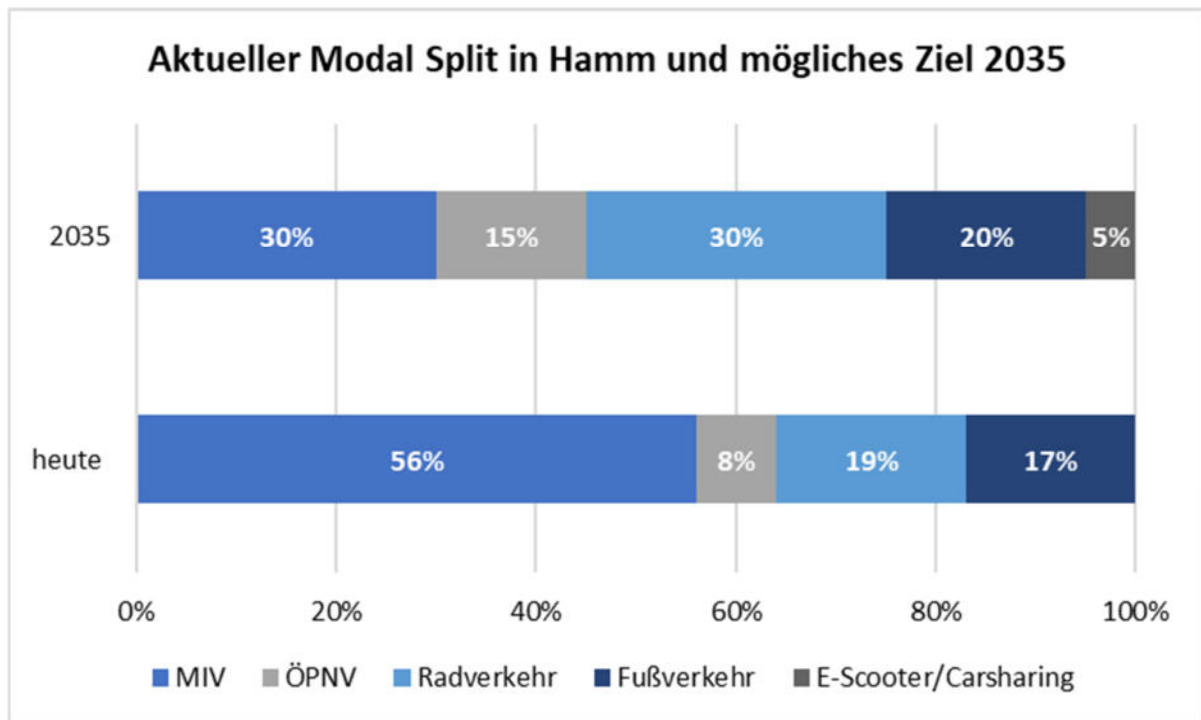


Abbildung 25: Zielhorizont Modal Split Hamm 2035 (eigene Darstellung)

Kern des Zielhorizonts ist die Halbierung der Verkehrsanteile des MIV. Daraus erwächst die Herausforderung, die anderen Verkehrsträger gemäß ihren Potentialen so weit zu stärken, dass sie die Verkehrsleistungen des MIV zufriedenstellend übernehmen können.

Beim Radverkehr lassen sich in Hamm durch Wegebau und Öffentlichkeitsarbeit mit einem vergleichsweise moderaten Aufwand die größten Verlagerungen erzielen. Beim Fußverkehr muss eher von einer nur geringen Zunahme ausgegangen werden. Die anzustrebende Verdopplung des ÖPNV-Anteils kann nur durch eine konsequente Umsetzung des Nahverkehrsplans und mit einem relativ hohen Einsatz erreicht werden. In jedem Fall sollten die CO₂-Minderungsziele eingehalten werden. Dies bedeutet, dass bei aller Variabilität des Umweltverbundes der Anteil des KFZ in jedem Fall in Richtung 25 % reduziert werden sollte, da bis 2030 erwartet werden kann, dass allenfalls maximal 40 % des gesamten Kfz-Bestands elektrifiziert ist und die Fahrzeuge nur zur Hälfte mit grünem Strom betrieben werden.

Bei der Erreichung des ambitionierten Modal-Split-Ziels sind selbstverständlich alle Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im Alltag zu berücksichtigen. Nicht ohne Grund werden die aktuellen Wege zu einem großen Teil mit dem KFZ zurückgelegt. Eine nach-

haltige Verkehrswende kann nur gelingen, wenn den Menschen nicht „von oben“ eine Mobilität verordnet wird, die die Annehmlichkeiten und Vorteile des privaten Pkw ersatzlos aufgibt.

2 Leitbilder der Mobilitätsentwicklung

Ein Leitbild dient der Orientierung und zeigt den roten Faden bei komplexen gesellschaftlichen Interventionen auf. Ein Leitbild ist hoch aggregiert; dennoch darf es nicht zu abstrakt ausfallen.

Mit Blick auf den Zielhorizont 2035 wird das generelle Leitbild für die Mobilität in der Stadt Hamm wie folgt formuliert:

„Mobilität in der Stadt Hamm wird im Jahr 2035 sicher, sozialgerecht, umweltverträglich und nachhaltig sein. Dabei übernehmen die Verkehrsträger des Umweltverbundes den größten Teil der Fortbewegung. Die Mobilitätsangebote sorgen für eine hervorragende Erreichbarkeit aller wesentlichen Ziele für alle Menschen. Die Mobilität stärkt auf diese Weise die Lebensqualität und sorgt für eine prosperierende Stadt Hamm.“

Aus diesem Leitbild leiten sich die folgenden politischen und planerischen Zielsetzungen ab:

Verkehrssicherheit erhöhen!

Um in der Zukunft insbesondere die aktiven Verkehrsarten Fußverkehr und Radverkehr zu stärken, muss deren Sicherheit gewährleistet sein. Durch bauliche Maßnahmen, sowie durch kommunikative Elemente kann dies erreicht werden.

Stadt der kurzen Wege!

Je besser die Versorgung in den einzelnen Stadtteilen ist, desto kürzer sind die alltäglichen Wege und desto interessanter wird die Nutzung des Umweltverbunds auf diesen Wegen. Daher sollte das Ziel der Stadtplanung in der Funktionsmischungen bestehen und Einrichtungen zum Wohnen, Arbeiten, Bilden, Versorgen und Erholen kleinräumig anzubieten.

Verkehrsbelastung reduzieren!

Um eine signifikante Einsparung an Emissionen zu erreichen, müssen die Anzahl der zurückgelegten KFZ-Fahrten möglichst verringert und die Distanzen reduziert werden. Zudem ist die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger wichtig.

Erreichbarkeit sichern!

Das Zentrum ist ein wichtiger Anlaufpunkt für Besucher. Zudem ist die Erreichbarkeit der einzelnen Stadtteilzentren und der Wirtschaftsstandorte unverzichtbar für die Bürgerinnen und Bürger. Für jeden Verkehrsträger sollte daher die Erreichbarkeit der City, der Stadtteilzentren und der Gewerbegebiete in vergleichbarer Qualität gewährleistet sein.

Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur!

Eine funktionierende Infrastruktur ist die Grundvoraussetzung für die Mobilität mit jedem Verkehrsträger. Dies bezieht sich künftig nicht mehr nur auf die bauliche Instandsetzung von Straßen und Wegen, sondern muss auch für die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur, die Sicherung von Querungspunkten sowie die Ausstattung der Haltepunkte des ÖPNV gelten.

Attraktive Stadträume schaffen!

Die alltäglichen Wege spielen eine große Rolle für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger. Durch attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsorte werden die soziale Interaktion sowie die Nutzung des öffentlichen Raums gestärkt. Straßenunabhängige Wegenetze und das Erleben von Natur und Landschaft in der Stadt sind hierbei entscheidende Faktoren.

Umweltverbund stärken!

Um nachhaltig eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl in Hamm zu erreichen, muss der Umweltverbund gestärkt werden. Dazu gehört der Ausbau des ÖPNV, der Rad- und Fußwegenetze, der Sharing- und Mitfahrerangebote sowie die optimale Vernetzung dieser verschiedenen Elemente, um das Modal-Split-Ziel 2035 zu erreichen.

Barrieren abbauen!

Da verschiedene Personengruppen auch verschiedene Ansprüche an den Raum stellen, gilt es, die Teilhabe Aller zu gewährleisten und gute Voraussetzungen für jede individuelle Mobilitätssituation zu schaffen.

Mobilitätsmanagement und Kommunikation intensivieren!

Um die Mobilität in Hamm auch auf Arbeitswegen zukunftsfähig zu gestalten, muss insbesondere das betriebliche Mobilitätsmanagement als Instrument viel stärker genutzt werden.

Zum kommunalen Mobilitätsmanagement gehören u.a. das Monitoring der Verkehrsentwicklung, die Schaffung von Standards zur Unterhaltung von Verkehrswegen sowie das Baustellen- und Veranstaltungsmanagement.

Nur durch eine fortwährende Information und Kommunikation kann in einem ständigen Dialog mit der Bürgerschaft ein Umdenken in Mobilitätsfragen und eine Akzeptanz für die notwendigen Maßnahmen der 'Verkehrswende' erreicht werden.

3 Handlungsstrategie

Bis zum Jahr 2035 sollen in der Stadt Hamm nur noch ein Viertel aller Wege durch den motorisierten Individualverkehr und drei Viertel durch den Umweltverbund zurückgelegt werden. Damit das gelingt, sollten drei strategische Prinzipien im Rahmen der politischen Entscheidungsprozesse beachtet werden:

Umweltverträgliche Mobilität: Es gilt die Emissionen (Abgase, Lärm, Erschütterungen, etc.) in der Stadt und den Ressourcenverbrauch aller Verkehrsträger, um ein möglichst großes Maß zu reduzieren und somit die Beeinträchtigung der Umwelt möglichst gering zu halten.

Sozialverträgliche Mobilität: Es gilt eine Mobilität für alle bereitzustellen, sodass alle Bürger:innen unabhängig von ihrem finanziellen Hintergrund, Wohnort, Alter oder weiteren individuellen/ persönlichen Merkmalen Zugang zu den Mobilitätsangeboten der Stadt Hamm erhalten.

Stadtverträgliche Mobilität: Es gilt die vorhandenen Infrastrukturen der Stadt Hamm bestmöglich zu nutzen, nur dort Änderungen durchzuführen, wo es nötig ist, weitestgehend keine weiteren Flächen zu beanspruchen und die notwendige Infrastruktur angemessen in den öffentlichen Raum zu integrieren.

Die Hammer Bürger:innen sollten davon überzeugt werden, bei ihren Fahrten und Wegen drei Grundprinzipien zu beachten:

Vermeidung: Es gilt die Anzahl von Wegen und deren Länge zu reduzieren. Wenn gleichwertige Ziele in geringer Entfernung aufzufinden sind, sollten die längeren Wege vermieden werden.

Verlagerung: Es gilt vermehrt den Umweltverbund anstatt des motorisierten Individualverkehrs zu nutzen.

Verträglichkeit: Es gilt Verkehrsmittel zu nutzen, die eine emissionsfreie oder emissionsreduzierte Fortbewegung ermöglichen und wenig Fläche im städtischen Raum beanspruchen.

TEIL D – HANDLUNGSFELDER UND MAßNAHMENEMPFEHLUNGEN

Der Masterplan Mobilität fungiert als Leitfaden zur umfassenden Weiterentwicklung des städtischen Verkehrssystems. In den vorangegangenen Kapiteln wurde nach der eingehenden Analyse des aktuellen Status quo, der Erläuterung der methodischen Vorgehensweise und einer umfassenden Bestandsaufnahme der verschiedenen Verkehrsträger und Mobilitätsbedürfnisse ein Leitbild formuliert.

Die aus dem Leitbild abgeleiteten Ziele werden nun in den spezifischen Handlungsfeldern konkretisiert und entsprechende Maßnahmenempfehlungen für das Erreichen der Ziele formuliert. Daraus entwickelt sich ein Leitfaden für die zukünftige Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in Hamm bis zum Jahr 2035.

Die Handlungsfelder zur Gestaltung der Mobilitätswende in Hamm sind:

- **Förderung des Radverkehrs als Motor der Mobilitätswende in Hamm**
- **Entwicklung des ÖPNV zur leistungsfähigen Alternative zum PKW auf mittleren und langen Strecken**
- **Umgestaltung von Straßen und Plätzen zu attraktiven Stadträumen mit guten Bedingungen für den ‚Umweltverbund‘**
- **Implementierung der nachhaltigen Mobilität auch im Wirtschaftsverkehr**

Vorab soll eine Gesamtübersicht über alle vier Handlungsschwerpunkte samt Maßnahmenvorschlägen einen ersten Überblick über Relevanz und zeitliche Einordnung geben, der in den einzelnen Kapiteln (1.1-4.1) Konkretisierung erfährt.

Abbildung 26: Überblick der Maßnahmenempfehlungen nach Handlungsfeldern (raumkom)

- 1 Förderung des Radverkehrs als Motor der Mobilitätswende**
 - 1A Ausbau aller Radhaupttrouten
 - 1B Ausweisung weiterer Fahrradstraßen und -zonen
 - 1C Nahmobilitätskonzepte auf Stadtbezirksebene
 - 1D Entwicklung von Mobilitäts-Modell-Quartieren im Hammer Westen und Süden
 - 1E Erweiterung der Sharing-Angebote
 - 1F Fahrradabstellanlagen
 - 1G Positive Kommunikation
- 2 Entwicklung des ÖV zur leistungsfähigen Alternative zum Pkw auf mittleren und langen Strecken mit den Maßnahmen des NVP**
 - 2A Umsetzung des NVP 2023
 - 2B Fortführung des Beschleunigungsprogramms
 - 2C Fortsetzung des Haltestellenmodernisierungsprogramms
 - 2D Aufbau von Mobilstationen an den Bahnhöfen und in den Bezirkszentren
 - 2E Positive Kommunikation
 - 2F Zielgruppenmarketing
 - 2G Finanzierungsfragen
 - 2H Ausbau von lokalen und regionalen Gleiskapazitäten
- 3 Umgestaltung von Straßen und Plätzen zu attraktiven Stadträumen mit guten Bedingungen für den Umweltverbund**
 - 3A Erhalt und Ertüchtigung eines funktionsfähigen Hauptverkehrsgrundnetzes
 - 3B Konsequente Umgestaltung der Straßenräume
 - 3C Umbau und Sanierung für Neugestaltung nutzen
 - 3D Sukzessiver Umbau der Hauptverkehrsstraßen innerhalb der verdichteten Quartiere
 - 3E Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt und die Stadtteilzentren
 - 3F Begleitung der Straßenraumgestaltung durch Dialog- und Partizipationsformate
 - 3G Tempo-30-Programm
- 4 Implementierung der nachhaltigen Mobilität im Wirtschaftsverkehr**
 - 4A Aufbau des MultiHub Westfalen und Integron in die städtischen Verkehrsnetze
 - 4B Schaffung von Förder- und Beratungsangeboten für das betriebliche Mobilitätsmanagement
 - 4C Wiederaufnahme der Initiativen für eine City-Logistik-Hamm
 - 4D Schaffung von Anreizen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur an wichtigen Betriebsstandorten und im Geschosswohnungsbau

1 Förderung des Radverkehrs als Motor der Mobilitätswende in Hamm

Der Radverkehr wird im Rahmen der Verkehrswende in Hamm eine zentrale Rolle einnehmen. Diese Relevanz erwächst aus unterschiedlichen Gesichtspunkten. Zunächst ist der Radverkehr in Hamm der einzige Verkehrsträger, dessen Verkehrsanteil in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich gewachsen ist. Mit 19% Radverkehrsanteil gehört Hamm bereits zu den Rad-Metropolen unter den deutschen Großstädten. Die generellen Bedingungen für den Radverkehr sind, wie in Teil B bereits beschrieben, hinsichtlich einer wenig bewegten Topographie und der polyzentralen Stadtstruktur, sehr gut. Des Weiteren kommt dem Radverkehr innerhalb des Mobilitätsgeschehens eine Scharnierfunktion zu. Im Zuge von multi- und intermodalen Wegekettensystemen kann das Radfahren seine Stärken hinsichtlich Geschwindigkeit und Flexibilität zur Geltung bringen. Der Radverkehr kann besonders gut den Vor- und Nachlauf zu den öffentlichen Verkehrsmitteln bedienen.

Die Maßnahmen des Masterplans zielen auf unterschiedliche Teilaspekte des Radverkehrs ab und tragen so einer ganzheitlichen Weiterentwicklung des Radverkehrs in der Stadt Hamm Rechnung. Hierbei spielen sowohl klassische Maßnahmen wie der Ausbau der Radwegeinfrastruktur und verkehrslenkende Eingriffe, aber auch Maßnahmen aus dem Bereich der Kommunikation eine Rolle.

Die Orchestrierung des Zusammenspiels aus infrastrukturellen und kommunikativen Maßnahmen ist entscheidend für eine positive Wahrnehmung der Radverkehrsbedingungen in der Stadt Hamm. Hier sollte ein Gleichschritt angestrebt werden. Immer dann, wenn Neuerungen und Verbesserungen der Infrastruktur anstehen, sollte dies auch entsprechend prominent und intensiv beworben werden.

Maßnahme	Relevanz	Zeithorizont	Kosten
AUSBAU ALLER RADHAUPTROUTEN		mittelfristig	
AUSWEISUNG WEITERER FAHR- RADSTRABEN UND -ZONEN		mittelfristig	
NAHMOBILITÄTSKONZEPTE AUF STADTBEZIRKSEBENE		mittelfristig	
ENTWICKLUNG VON MOBILITÄTS- MODELL-QUARTIEREN IM HAM- MER WESTEN UND SÜDEN		mittelfristig	
ERWEITERUNG DER SHARING-AN- GEBOTE		kurzfristig	
FAHRRADABSTELLANLAGEN		kurzfristig	
POSITIVE KOMMUNIKATION		Dauerauf- gabe	

Ausbau der Hammer Radhaupttrouten

Das im Jahr 2020 begonnene Radwegebauprogramm der Stadt Hamm sorgt für einen zügigen Ausbau der elf **Rad-Haupttrouten von der City in die Ortsteile**. Aktuell sind die Haupttrouten jedoch nur radial auf Hamm-Mitte ausgerichtet. Zukünftig sollten diese Routen durch **Tangentialverbindungen** mit gleichem Standard ergänzt werden, um eine effizientere Verknüpfung der Stadtbezirke und Ortsteile zu ermöglichen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Gestaltung einer **einheitlichen Wegweisung**, um Radfahrer:innen eine klare Orientierung zu bieten. Das „Integrierte Stadtleitsystem“ der Stadt Hamm bietet hier bereits eine gute Grundlage. Da es jedoch im

Freizeitbereich und für das Radnetz NRW eigene Wegweisungen gibt, sollte in der Örtlichkeit auf eine nutzerfreundliche, leicht verständliche Darstellung geachtet werden.

Darüber hinaus sind verschiedene Werkzeuge und Maßnahmen erforderlich, um Barrieren abzubauen und die Radinfrastruktur zu verbessern. Eine wichtige Rolle für die Erfassung von Infrastrukturproblemen spielt der existierende **Mängelmelder „Sag’s Hamm“**.

Ein weiterer wichtiger Schritt ist die **Verdichtung des Wegenetzes in den Stadtbezirken** über das Haupttrouten-Netz hinaus. Bei einer absehbaren weiteren Zunahme des Radverkehrsanteils müssen auch aufwendigere technische Lösungen, z.B. der Bau von Überführungen über Hindernisse wie Kanäle, die Lippe und Bahntrassen sowie die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge in Betracht gezogen werden, um eine sichere, leistungsfähige und durchgängige Radinfrastruktur zu schaffen. Neue Abstellanlagen sollen errichtet werden, um die Sicherheit und den Komfort für Radfahrer:innen zu verbessern.

Im Bereich des Marketings ist eine konsequente und **regelmäßige Kommunikation** radrelevanter Aspekte entscheidend. Basierend auf den Erfahrungen aus Umfragen sollte Social Media als effektives Kommunikationsmittel genutzt werden, um möglichst viele Menschen zu erreichen. Dabei können Inhalte wie die Fertigstellung von Haupttroutenabschnitten sowie alle Aus- und Verbesserungsarbeiten im bestehenden Netz, einschließlich Abstellanlagen, kommuniziert werden (siehe 1G: Positive Kommunikation).

Der Ausbau der Radhaupttrouten stellt in den nächsten Jahren den Dreh- und Angelpunkt der Radverkehrsförderung in der Stadt Hamm dar. Dieser sollte weiterhin oberste Priorität im Handlungsfeld Radverkehr genießen, aber auch den Auftakt bilden für weitere Maßnahmen auf Stadtbezirks- und Quartiersebene.

Ausweisung weiterer Fahrradstraßen und -zonen

Fahrradstraßen eignen sich zur Bündelung des Radverkehrs und räumen diesem eine erhöhte Priorität ein, wodurch ein hoher Verkehrsfluss für Radfahrer:innen ermöglicht wird. Damit sind sie von großer Bedeutung, um die Fahrradmobilität in Hamm zu stärken und sicherer zu gestalten. Ein zentraler Ansatz hierbei ist die Nutzung von

Spielräumen innerhalb der Straßenverkehrsordnung (StVO). Fahrradstraßen müssen nicht durchgehend für den Kfz-Verkehr befahrbar sein; so kann eine Unterbrechung der Durchfahrt eine Pkw-Dominanz verhindern. Außerdem unterstützen gute Sichtbeziehungen und Fußgängerüberwege eine übersichtliche Gestaltung. Zur besseren Orientierung und Sicherheit sollten farbige **Furtmarkierungen** eingesetzt werden, um Radfahrer:innen klare und einheitliche Hinweise zu geben. Durch die Umsetzung dieser Werkzeuge und Maßnahmen kann der Ausbau der Radhaupttrouten in Hamm effektiv vorangetrieben werden.

Fahrradstraßen dienen als wichtige Zubringer, Ergänzungen und Alternativen zu den Radhaupttrouten. Auf Quartiersebene können sie dazu beitragen, lokale Nahverkehrskonzepte umzusetzen und eine sichere und attraktive Verbindung innerhalb der Stadtteile zu schaffen. Durch eine konsequente Trennung von Fuß- und Radverkehr auf Fahrradstraßen wird die Sicherheit weiter erhöht und ein angenehmes Fahrerlebnis gewährleistet.

Fahrradzonen stellen ein neues Instrumentarium der Verkehrsplanung dar, da sie erst im Jahr 2020 im Rahmen der StVO-Novelle eingeführt wurden. Insbesondere im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Krankenhäusern ermöglichen sie, diese sensiblen Bereiche sicher für Radfahrende anzubinden. Gerade im Schulumfeld besteht der Bedarf, die Situation durch Hol- und Bringeverkehre zu entschärfen und die Radnutzung sicherer und attraktiver zu gestalten. Diese Fahrradzonen sollten in ein Netz aus Fahrradstraßen integriert werden, um eine nahtlose Anbindung und keine isolierten "Inseln" zu schaffen.

Nahmobilitätskonzepte auf Stadtbezirksebene

Die Stadt Hamm hat bereits in den 1990er Jahren Radverkehrskonzepte für alle Stadtbezirke erarbeitet, die nun sukzessive anhand neuer verkehrswissenschaftlicher Erkenntnisse zu Nahmobilitätskonzepten (NMK) entwickelt werden sollten. Neben dem Radverkehr müssen weitere Themen wie der Fußverkehr und die optimale Verknüpfung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel in die NMK aufgenommen werden.

Ein wichtiger Schritt bei der Entwicklung dieser Konzepte ist die **Identifizierung von Alltagszielen** in den Stadtbezirken. Dazu gehören beispielsweise Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsstätten, aber auch Parks und Erholungsgebiete. Die

Erreichbarkeit dieser Ziele für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen muss analysiert werden, um mögliche Barrieren und Problemstellen zu identifizieren.

Um die Nahmobilität effektiv zu verbessern, ist es entscheidend, entsprechende Netzwerke zu entwickeln und zu ertüchtigen. Dazu gehören unter anderem Fahrradstraßen, Gehwege, sichere Querungen, ausreichende Abstellanlagen für Fahrräder, Sitzbänke, attraktive Plätze und eine angemessene Beleuchtung. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Sicherheit und Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs in den Stadtbezirken zu erhöhen.

Ein weiteres Instrument sind **Fußverkehrschecks**, die in den Stadtbezirken durchgeführt werden sollten. Die Informationen aus den Fußverkehrschecks können als wertvoller Input für die Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten dienen.

Hinsichtlich der Verknüpfung der Verkehrsmittel sollten Standorte und Ausstattungsmerkmale von **Mobilstationen** in den Bezirken festgelegt werden.

Entwicklung von Mobilitäts-Modellquartieren im Hammer Westen und Süden

In den dicht bebauten innerstädtischen Wohnquartieren kulminieren häufig folgende Verkehrsprobleme:

- hohe KFZ-Dichte
- hoher Parkdruck
- wenig Raum für Radler und Fußgänger
- Verkehrssicherheitsprobleme.

Die Entwicklung von Mobilitäts-Modellquartieren im Hammer Westen und in der südlichen Innenstadt zielt darauf ab, diese Verkehrsprobleme bestmöglich zu lösen. Dabei sollte ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt werden, der verschiedene Maßnahmen umfasst und koordiniert.

Zunächst sollten in beiden Gebieten an geeigneten Stellen **Fahrradachsen und Fahrradzonen** ausgewiesen werden, um eine gut vernetzte Fahrradinfrastruktur zu schaffen. Eine weitere Maßnahmenebene ist der ruhende Verkehr. Hier spielen die

Parkregelungen, das Bewohnerparken und mögliche Verlagerungen des Pkw-Parkens in **Quartiersgaragen** eine Rolle, die idealerweise auch Lademöglichkeiten für E-Autos bieten. Gleichzeitig sollen im Straßenraum vermehrt **Radabstellanlagen** geschaffen werden, um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern.

Die **Neugestaltung der Straßenräume** steht ebenfalls im Fokus. Dabei spielen verkehrlenkende Maßnahmen durch Beschilderung, Markierung und Wegweisung die Hauptrolle, um zügig mit vertretbarem Aufwand substantielle funktionale Verbesserungen zu erreichen. Durch die **Koordination mit städtebaulichen Projekten** sollen durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen hochwertige Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden. Damit wird die in beiden Gebieten vorhandene Wohnumfeldverbesserung aus den 80er Jahren weiterentwickelt und das Quartier insgesamt als Wohn- und Lebensraum aufgewertet. Dazu gehört u.a. die Ausbildung und Attraktivierung von identitätsstiftenden Quartiersplätzen, möglicherweise unter Einsatz von **"Shared Spaces"**.



Abbildung 27: Testphase eines Shared-Space in Flensburg - Flensburger Tagesblatt

Insbesondere im Hammer Westen könnte das Mobilitäts-Modellquartier optimal in die bestehenden Strukturen der Stadterneuerung und der sozialen Stadt integriert werden. Das Stadtteilbüro und die bewährten Kommunikationsformate bieten eine ideale Voraussetzung, um Ansprüche und Wünsche der Bewohner:innen aufzugreifen und deren aktive Mitwirkung an einer stadtverträglichen Mobilität zu erreichen.

Erweiterung der Sharing-Angebote

Die Erweiterung von Sharing-Angeboten, insbesondere des Metropolrads, des Carsharing und des E-Scooter-Verleihs, ist von großer Bedeutung, um die Mobilität in Hamm nachhaltig zu verbessern. Dabei ist die enge Zusammenarbeit mit den Anbietern unerlässlich.

Sharing-Angebote ergänzen den ÖPNV und bieten insbesondere Besucher:innen und temporären Bewohner:innen (z.B. Studierenden) ein gutes Angebot für eine umweltfreundliche Mobilität. Als Teil von Mobilitätskonzepten für Neubaugebiete oder Ansiedlungsvorhaben sind sie ein wichtiger Baustein, um den Flächenverbrauch für Stellplätze zu reduzieren.

Eine wichtige Maßnahme ist die **Verknüpfung der Sharing-Angebote mit dem ÖPNV an Mobilstationen** in allen Ortsteilzentren sowie an Arbeitsplatzschwerpunkten, größeren Bildungseinrichtungen und Freizeitarealen.

Fahrradabstellanlagen

Flächendeckende Radabstellanlagen stellen einen wesentlichen Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur dar. Das Wissen, dass das Fahrrad am Zielort vor Witterung und Diebstahl geschützt abgestellt werden kann, baut ein wesentliches Hemmnis für die vermehrte Nutzung des Fahrrads ab. Dieser Aspekt wird für die geplante Erhöhung des Radverkehrsanteils immer wichtiger, da die genutzten Räder immer hochwertiger werden.

Auch in Hamm sind bereits an vielen wichtigen Punkten Fahrradabstellanlagen vorhanden; allerdings sind diese teilweise von minderer Qualität und nicht mehr zeitgemäß. Das aktuelle Bauprogramm der Stadt Hamm für Radabstellanlagen im öffentlichen Raum erfüllt den steigenden Bedarf, ebenso die Aktivitäten der Stadt zur Erweiterung der Kapazitäten der Radstation am HBF und der Radabstellanlagen an den Vorortbahnhöfen.

Das geplante Rad-Parkhaus an der Stadthausstraße, das in ein neues Wohngebäude integriert wird, kann Vorbild sein für weitere ähnliche Projekte in Hamm und der Region. Einen erheblichen Einfluss haben aber auch Radabstellmöglichkeiten, die von der Stadt Hamm nicht unmittelbar beeinflusst werden können (z.B. bei Betriebs- und

Einzelhandelsstandorten). Hier muss im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements der intensive Austausch mit den jeweiligen Entscheidungsträgern gesucht werden (siehe Maßnahme 4B).

Im Bereich des Wohnungsbaus hat die Stadt Hamm durch ihre aktuelle Stellplatz-Satzung bereits die richtigen Impulse gesetzt.

Positive Kommunikation

Fahrradförderung ist nicht nur eine Frage der Infrastruktur, es geht auch um die **Motivation der Verkehrsmittelwahl** und das **Image des Radverkehrs**. Wie wichtig diese Aspekte auch im Verkehrssektor sind, belegen die großen Budgets der Automobilwirtschaft für die Kommunikation.

Mit der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte (AGFS) hat sich die Stadt Hamm dieser Aufgabe angenommen. Das positive Werben für das Radeln in Zusammenarbeit mit den örtlichen Verbänden und Medien hat einen Beitrag zur Erfolgsgeschichte des Fahrrades in Hamm geleistet. Die Hammer Fahrradaktionstage (Mobilitätstag, Sattelfest) sind nicht nur wichtig für die Öffentlichkeitsarbeit, sie bieten auch eine Plattform für die Zusammenarbeit zwischen der Stadt, dem örtlichen Fahrradhandel und den Verkehrsverbänden (ADFC, VCD, Umweltorganisationen und Radsportvereinen).

Neben solchen ereignisbezogenen Kommunikationsmaßnahmen ist zu allen Planungen, baulichen und straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in den betroffenen Quartieren eine **begleitende Öffentlichkeitsarbeit** sinnvoll, denn nicht immer sind die Neuerungen selbsterklärend. Neben den üblichen Materialien (Flyer, Ausstellungen, Pläne) sind **regelmäßige Medienberichte** hilfreich.

Exkurs: Entwicklung der Fahrradförderung in Deutschland und in der Stadt Hamm

Die Radverkehrsplanung in Deutschland durchlief unterschiedliche Entwicklungszyklen, die jeweils typische infrastrukturelle Konsequenzen nach sich zogen. Auf Grund des Zeitbedarfs, den verkehrsinfrastrukturelle Bauvorhaben in der Regel benötigen, existieren oftmals Radverkehrsinfrastrukturen aus unterschiedlichen Planungsepochen.

70er-80er Jahre: Boom der Bordstein-Einfachradwege

In den 1970er- und 1980er-Jahren dominierte der Versuch, mit Hilfe von vielen **Bordsteinradwegen** schnell die **Radwegestatistik aufzubessern**. Die Fahrbahnen waren noch tabu für eigene Radverkehrsanlagen. Vielfach wurden auf den Gehwegen mit einfachsten Strichmarkierungen durch Halbierung der ohnehin knappen Flächen Bordsteinradwege angelegt, entweder mit vertikaler Trennung von zwei schmalen Streifen oder mit Überlagerung beider Verkehrsarten auf der knappen Fläche. Das führte zu vielen **Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr** und war sehr **unfallträchtig**, weil der Radverkehr oft an Querstraßen und Grundstückszufahrten übersehen wurde und es so zu Kollisionen mit dem Querverkehr kam.

90er Jahre- 2000er Jahre: Bike & Ride und erste Radstationen

In den 1990er- und 2000er-Jahren wurde erstmals damit begonnen, im Fahrbahnbereich neue Radverkehrsanlagen zu schaffen, indem hauptsächlich schmale **Schutzstreifen oder Angebotsstreifen** durch Markierungen eingerichtet wurden. Dies ermöglichte teilweise die Verlagerung des Radverkehrs von den Gehwegen und war eine Reaktion auf die erkannte Problematik unfallträchtiger Querverkehre. Eine weitere Maßnahme zur Bewältigung von Unfallhäufungen war die Einführung systematischer **Furtmarkierungen**. Dies begannen zunächst bescheiden und wurden später durch auffällige und deutlichere Flächeneinfärbungen in den Konfliktbereichen fortgesetzt.

Ein bedeutender Fortschritt war auch die **Öffnung von Einbahnstraßen**, die nicht mehr ideologiebasiert abgelehnt wurde. Anfangs vereinzelt und später immer häufiger ermöglichte die Öffnung dem Radverkehr, unnötige Umwege zu vermeiden. Gleichzeitig wurden Sackgassen immer öfter durch Zusatzzeichen als für Fuß- und Radverkehr durchlässig gekennzeichnet.

Die Stadt **Hamm** wurde bereits 1993 Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (**AGFS**) und engagierte sich zusammen mit der Nachbarstadt Münster intensiv in der AGFS. Die Fahrradplaner:innen in Hamm zeigten sich äußerst motiviert und kreativ. Innerhalb der AGFS wurde auch das **Fahrradparken als Problem erkannt**. Drei Maßnahmen wurden ergriffen:

1. die Schaffung von mehr und qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen im Stadtzentrum und den Ortsteilen,
2. die Errichtung von Radstationen und Bike & Ride-Anlagen zur Förderung der Intermodalität durch die Nutzungskombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr – **Hamm** gehörte zu den Vorreitern beim Aufbau von Radstationen im Rahmen des Landesprogramms zur Einrichtung von 100 Radstationen – und
3. die Schaffung peripherer Bike & Ride-Anlagen als Ergänzung zu bestehenden Park & Ride-Anlagen an entfernten Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs sowie wichtigen städtischen und regionalen Buslinien.

2010er Jahre: Pedelec-Boom und die Zeit der Fahrradstraßen

Mit dem beginnenden **Boom bei Pedelecs** ändert sich die Sicht auf den Radverkehr. War er bis zur Jahrtausendwende **kommunalpolitisch oft noch marginalisiert** wegen der geringen Kosten je Fahrrad und wegen der despektierlichen Annahmen, das Fahrrad habe nur eine **geringe Transport- und Distanzleistungsfähigkeit**, änderte sich jetzt der politische Stellenwert. Fahrräder und zumal Pedelecs wurden **immer teurer**. Das machte sie auch **politisch „wertvoller“**. Pedelecs, Lastenfahrräder bzw. Fahrräder mit Anhänger wurden zu einem **symbolischen Lebensstilprodukt**.

Durch die Urteile zur Benutzungspflicht begann 2010 eine stärkere **Qualifizierung von Bestandsradwegen**. Die Mindestanforderungen an benutzungspflichtige Radwege wurden deutlich verschärft. Danach wurde immer öfter die Benutzungspflicht schlechter Radwege aufgehoben, wegen zu geringer Breite oder technischer Mängel an der Oberfläche. Substandardradwege wurden immer öfter entpflichtet durch Umbe-schilderung und Demarkierung. Umso mehr wuchs der Druck, ersatzweise im **Fahrbahnbereich neue Radverkehrsanlagen** zu schaffen.

Neben den neuen Pedelecs änderten auch zwei weitere technische und betriebliche Innovationen den Radverkehr. Für die Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr wurde die **Fahrradmitnahme erleichtert** und oft auch gänzlich frei gegeben. Und ein Teil der „Kombinierer“ wechselte auf kleine **Faltfahrräder**, die mittlerweile von vielen Herstellern in hoher technischer Qualität und zu akzeptablen Preisen angeboten wurden. Eine weitere Option für Kombinierer wurden die allmählich aufkommenden öffentlichen **Leihradsysteme**. Im Ruhrgebiet breitete sich vor allem das **interkommunale Verleihsystem Metropolrad Ruhr** aus. Allerdings erreichte dessen Angebotsdichte noch nicht die aus Spanien und Frankreich bekannten Spitzenwerte, entsprechend geringer blieb die Nutzungsfrequenz. Neben den Leihfahrrädern begannen auch kommerzielle **Leihrolleranbieter** mit ihren Angeboten. Das stellte die Städte wegen des vielfachen Abstellchaos vor besondere Herausforderungen. Ideal war auch hier, wie bei den Leihfahrrädern, das Ausweisen von **speziellen Abstellstationen** und ggf. das Verbot von sog. „wildem“, verkehrsbehinderndem Abstellen. Durch das Konzept für neue **Mobilstationen** konnte für geordnetes Abstellen von Leihrädern und Leihrollern ein intermodales Konzept mit Bezug zum öffentlichen Verkehr entwickelt werden.

Eine neuartige Angebotsoption, nämlich das **Fahrradleasing (Jobrad)**, trug dazu bei, den Radverkehr auch für Unternehmen attraktiv zu gestalten. Durch dieses Angebot konnten Betriebe ihren Mitarbeiter:innen spezielle Fahrradleasingoptionen anbieten. Auf diese Weise wurde der Radverkehr allmählich zu einem festen Bestandteil des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM).

Ein Quantensprung kennzeichnet die nationale **Fahrradförderung durch den Bund**, der bereits mit seinem ersten Nationalen Radverkehrsplan NRVP I wachsendes Engagement für Fahrradförderung bewiesen hatte. Mit dem **NRVP III** hat der Bund seine Haushaltsmittel für investive und nicht investive Maßnahmen deutlich aufgestockt.

Fahrradstraßen wurden von immer mehr Kommunen als neue Option zur Privilegierung des Radverkehrs im Nebenstraßennetz genutzt. Einige Städte setzen **Fahrradstraßen zunehmend mit System netzbildend** ein, in NRW waren Essen, Bonn und Münster Vorreiter. Auch **Hamm** hat immer mehr Fahrradstraßen eingerichtet (aktuell 14) und rüstet diese entsprechend der aktuellen Erkenntnisse nach. So sorgt in

der Grünstraße inzwischen eine durchgehende rote Fahrbahnmarkierung optisch dafür, den besonderen Charakter der Fahrradstraße hervorzuheben.

Als neues Element der Fahrradinfrastruktur wurde in NRW der **Radschnellweg** entwickelt, nachdem in Wuppertal die Nordbahntrasse als Radschnellweg durch Bürgerinitiativen erfolgreich implementiert werden konnte. Der RVR und das Landesverkehrsministerium nahmen sich des Themas an und konzipierten mit dem **RS 1** den ersten großen, **interkommunalen Radschnellweg**, dessen Fertigstellung allerdings noch nicht absehbar ist. Mittlerweile werden bundesweit in immer mehr Städten und Regionen Radschnellwege geplant. Dafür ist eine interkommunale Abstimmung auf regionaler Ebene notwendig aufgrund der überörtlichen Natur der Radschnellwege. Die Realisierung der Radschnellwege erweist sich jedoch wegen des besonderen Flächenbedarfs und der hohen Kosten als ziemlich langwierig. Der Bund beteiligt sich an der Förderung von Radschnellwegen und großen Publikationen zu dem Thema.

2020er Jahre: Pop Up Maßnahmen und Trend zu hochwertigen Elektrorädern

Mit der **Pandemie** ergab sich eine neue Situation für die Planung von Geh- und Radwegen. Das Gebot, deutlich **mehr Abstand** zu halten, führte zu mutigen **Experimenten mit sog. Pop-up-Radwegen** und zur Verbreiterung von Gehwegen **zu Lasten von Fahrbahnen und Parkstreifen**. Die Gastronomie wich immer mehr in den öffentlichen Raum aus, um mehr Platz für Tische und Stühle zu haben, weil in den Innenräumen klare Beschränkungen für die Zahl der Tische galten. Für diese neuen Platzanforderungen wurden immer öfter auch Flächen des fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehrs beansprucht.

2 Entwicklung des Hammer ÖPNV zur leistungsfähigen Alternative zum Pkw

Parallel zum Masterplan Mobilität wurde der Nahverkehrsplan der Stadt Hamm (NVP 2023) erarbeitet und inzwischen vom Rat beschlossen.

Die Maßnahmenvorschläge des NVP stimmen mit der Zielsetzung des Masterplans voll umfänglich überein und sind ein wesentlicher Bestandteil der Strategie zu einer durchgreifenden Veränderung der Verkehrsmittelwahl bis zum Jahr 2035. Daher war es nicht mehr erforderlich, im Masterplan eigene, umfassende Maßnahmenvorschläge für den ÖPNV zu entwickeln.

Im Folgenden werden daher insbesondere die Schnittmengen mit den anderen Verkehrsträgern und die Integration des ÖPNV in die Gesamtstrategie zur Umsetzung der Verkehrswende in der Stadt Hamm betrachtet.

Für eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl sind folgende Maßnahmenempfehlungen aus dem NVP 2023 von besonderer Bedeutung:

Maßnahme	Relevanz	Zeithorizont	Kosten
UMSETZUNG DES NAHVERKEHRS-PLANS 2023		In Umsetzung	
FORTFÜHRUNG DES BUSBE-SCHLEUNIGUNGSPROGRAMMS		mittelfristig	
FORTSETZUNG DES HALTESTELLENMODERNISIERUNGSPROGRAMMS		kontinuierlich	
AUFBAU VON MOBILSTATIONEN AN DEN BAHNHÖFEN UND IN DEN BEZIRKSZENTREN		mittelfristig	
POSITIVE KOMMUNIKATION		Daueraufgabe	
ZIELGRUPPENMARKETING		Daueraufgabe	

FINANZIERUNGSFRAGEN		Kurz- bis mit- telfristig	
AUSBAU VON LOKALEN UND REGI- ONALEN GLEISKAPAZITÄTEN		langfristig	

Umsetzung des Nahverkehrsplans (NVP 2023)

Eine gute Grundlage für die weitere Entwicklung des Hammer ÖPNV im Sinne der Zielsetzungen des Masterplan Mobilität bildet der Nahverkehrsplan 2023, der die zahlreichen wichtigen strategischen Festlegungen enthält. Diese stimmen durchweg mit den parallelen Strategieüberlegungen des Masterplans überein. Beide wollen eine durchgreifende Stärkung des Umweltverbundes und deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs erreichen und sehen dafür eine zentrale Rolle im ÖV. Der in Hamm gegenüber anderen Städten dieser Größe in Deutschland bislang deutlich geringere **ÖV Modal Split-Anteil von 8 %** soll durch Maßnahmen des Nahverkehrsplans **auf 15 % annähernd verdoppelt** werden. Das ist eine ehrgeizige Zielvorgabe, die die offensive Vorgehensweise des NVP legitimiert.

Für ein integriertes Mobilitätskonzept sind die Verknüpfungen des ÖPNV mit den anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes, insbesondere dem Radverkehr und den neuen Angeboten im Bereich des Car- und Bike Sharing und der fußgängerfreundlichen Lokalisierung der Haltestellen, besonders bedeutsam.

Weitere Wechselwirkungen bestehen mit der Parkraumbewirtschaftung. Behinderungen des ÖV durch das Parken müssen durch eine sinnvolle Straßenraumgestaltung abgebaut werden. Eine systematische Parkraumbewirtschaftung und die Schaffung von Umsteigemöglichkeiten durch ein dezentrales P&R-Angebot sind gute Instrumente, um den ÖPNV zu stärken und den Umstieg vom Auto zu erleichtern.

Aus Sicht der Gutachter sind die strategischen Überlegungen und die Maßnahmenvorschläge des Nahverkehrsplans durchweg geeignet, die erwünschte Mehrnachfrage auch erreichen zu können. Insbesondere die Einführung der Metrobusse, der fahrgastfreundliche Tarif, der On-Demand-Verkehr, die Angebotsverbesserungen bei den

Regionalbuslinien und die Umsetzung der diversen Maßnahmen im SPNV versprechen große Attraktivitäts- und damit Nachfragezuwächse.

Daher werden die im Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Strategien im integrierten Mobilitätskonzept berücksichtigt und nachfolgend lediglich zusammenfassend aufgeführt und ergänzend kommentiert.

So ist die **fristgerechte Umsetzung der ersten Metrobuslinien** ein wichtiger Schritt zur Verbesserung des Nahverkehrs in Hamm gemäß des Nahverkehrsplans. Dabei ist es entscheidend, die neuen Metrobuslinien eng mit anderen Verkehrsträgern des Umweltverbunds zu verknüpfen. Dazu gehören beispielsweise die Einrichtung von Radabstellanlagen an den Haltestellen sowie die Integration von Sharing-Angeboten wie Fahrrad- oder E-Scooter-Verleih.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die **Bewerbung und das Marketing** für die neuen Metrobusse. Ein einheitliches Design und eine ansprechende Präsentation können dazu beitragen, die Attraktivität des Nahverkehrs zu steigern und mehr Menschen zum Umstieg zu bewegen.

Um den Erfolg der Metrobuslinien zu messen und mögliche Auswirkungen zu analysieren, sind **regelmäßige Erhebungen und Wirkungsanalysen** notwendig. Nur so können eventuelle Anpassungen vorgenommen und die Qualität des Nahverkehrs kontinuierlich verbessert werden.

Ein **nachhaltiges Finanzierungsmodell** ist ebenfalls von großer Bedeutung, um die langfristige Verfügbarkeit und Qualität des Nahverkehrs sicherzustellen. Neben dem bestehenden Querverbund im Stadtwerke-Konzern sollten alle Fördermöglichkeiten genutzt werden. Um das angestrebte ÖPNV-Angebot finanzieren zu können, ist perspektivisch auch eine finanzielle Beteiligung der Stadt Hamm erforderlich.

Fortführung des Busbeschleunigungsprogramms

Damit die geplanten Metrobusse auch zeitlich eine Alternative zum Pkw bieten, ist eine konsequente Fortführung des Busbeschleunigungsprogramms erforderlich. Dies erfordert zunächst eine systematische Analyse von Verlustzeiten im Busbetrieb, um problematische Strecken und Knotenpunkte zu identifizieren. Daraufhin muss ein

Maßnahmenprogramm entwickelt werden, das die Priorität auf die stark frequentierten Achsen und Metrobuslinien legt.

Ein wesentlicher Schritt ist der Ersatz der bisherigen Technik durch zeitgemäße, kontinuierliche Erfassung mittels GPS und die Implementierung intelligenter Lichtsignalanlagen-Steuerungen. Durch diese Modernisierung können Verlustzeiten reduziert und eine effizientere Steuerung des Busverkehrs ermöglicht werden.

Der Umbau von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen ist eine effektive Maßnahme zur Beschleunigung des Busbetriebs. Dies ermöglicht einen schnelleren Ein- und Ausstieg der Fahrgäste sowie eine reibungslosere Verkehrsabwicklung.

Ein weiterer Aspekt der Busbeschleunigung ist die Kompensation der zunehmenden Tempo-30-Regelungen im Hauptverkehrsstraßennetz. Während die Geschwindigkeitsreduzierung aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Lärmschutzes ein wichtiges und sinnvolles Instrument der Verkehrslenkung ist, kann sie andererseits zur Verlangsamung des Busverkehrs führen. Auf neuen Tempo-30-Strecken mit Busverkehr und "Grüner Welle"/Busbeschleunigung sollte daher möglichst zeitnah die technische Anpassung der Beschleunigung erfolgen. Zugleich sollten Kompensationsmaßnahmen wie die Umwandlung von Busbuchten geprüft werden.

Insgesamt ist eine ganzheitliche und koordinierte Herangehensweise erforderlich, um das Busbeschleunigungsprogramm erfolgreich fortzuführen und den öffentlichen Nahverkehr in Hamm weiter zu verbessern.

Fortsetzung des Haltestellenmodernisierungsprogramms

Durch das langjährige Haltestellenmodernisierungsprogramm wurden in Hamm bereits die meisten Haltestellen der Hauptlinien barrierefrei ausgebaut.

Die geplanten Metrobuslinien benötigen auch bei den Haltestellen eine besonders hohe Qualität. Daher sollten sie im Modernisierungsprogramm mit Priorität bearbeitet werden.

Aufbau von Mobilstationen an den Bahnhöfen und in den Bezirkszentren

Für die Verkehrswende ist eine Angebotsvielfalt jenseits des Pkw unabdingbar, so dass sich die Menschen je nach Lebens- und Alltagssituation nicht an ein Verkehrsmittel

binden müssen. Zudem bietet dieser flexible Zugriff auf verschiedene Verkehrsmittel auch eine Rückfallebene.

Im Rahmen des Ausbaus des öffentlichen Nahverkehrs in Hamm sollen **Mobilstationen** an wichtigen Verkehrsknotenpunkten wie Bahnhöfen und Bezirkszentren eingerichtet werden. Diese Mobilstationen sollen als Anlaufpunkt für Pendler:innen und Reisende dienen und eine Vielzahl von Services bieten, um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Fahrradverkehrs zu erleichtern. Sie bündeln verschiedene Verkehrsmittel an einem Standort und sind somit als eine sichtbare Ausprägung der multimodalen Verkehrsmittelnutzung zu verstehen.



Abbildung 28: Mobilitätsstation in Kiel-Ellerbek – Eigene Aufnahme

Die Ausstattung der Mobilstationen soll Fahrradabstellanlagen umfassen, die überdacht und ggf. abschließbar sind, um die Sicherheit der Fahrräder zu gewährleisten. Darüber hinaus sollen möglicherweise Gepäckfächer, Lademöglichkeiten für E-Bikes und Reparaturstationen bereitgestellt werden, um den Bedürfnissen der Fahrradfahrer:innen gerecht zu werden.

Des Weiteren sollen an den Mobilstationen Netzkarten für den öffentlichen Nahverkehr und den Radverkehr angeboten werden, um den Fahrgästen eine einfache Orientierung zu ermöglichen. Ein Leihradangebot kann ebenfalls Teil des Services sein, um die Flexibilität der Fahrgäste zu erhöhen.

Zusätzlich zu diesen grundlegenden Einrichtungen können weitere Services angeboten werden, wie zum Beispiel Packstationen, qualitativ hochwertige Aufenthaltsflächen und Informationsangebote über das Umfeld und den Stadtbezirk.

Positive Kommunikation für den ÖPNV

Die weitreichenden Angebotsverbesserungen des Nahverkehrsplans müssen durch eine intensive Informations- und Öffentlichkeitskampagne begleitet werden. Kommunikation ist sehr wichtig, weil neben den harten Fakten der Angebote für den Erfolg entscheidend ist, dass diese Angebote auch gesehen, erkannt und geschätzt werden. Bezüglich des ÖPNV bestehen in weiten Teilen der Bevölkerung Vorurteile, gegen die mit guten Informationen und Fakten angetreten werden muss.

Das Netzwerk Mobilität NRW intensiviert landesweit die Bestrebungen zur Förderung betrieblichen Mobilitätsmanagements auf kommunaler Ebene. In der Regel erfolgt dabei eine Differenzierung nach Betriebsgrößen, Branchen und Standorten. Im Rahmen von Betriebsversammlungen werden den Unternehmen wichtige Mobilitätsinformationen auf Grundlage des aktuellen Status quo und des Nahverkehrsplans präsentiert. Hierbei werden die relevantesten verkehrsbezogenen Daten und Fakten des jeweiligen Betriebs vorab ermittelt. Die Materialien des Zukunftsnetzwerks Mobilität NRW können hierbei als Grundlage dienen und durch spezifische Informationen aus Hamm ergänzt werden. Dies ermöglicht die Diskussion über wünschenswerte Verbesserungen im Mobilitätsangebot.

Eine vergleichbare Kommunikations- und Motivationsoffensive für Privathaushalte ist ebenso möglich. Hierbei bedient man sich in der Regel eines externen Mobilitätsdienstleistenden, häufig ein Befragungsinstitut. Dieser Dienstleister nutzt sozialempirische Methoden, um das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätswünsche der Haushalte zu erheben. Anschließend präsentiert und diskutiert er die bestehenden und geplanten Mobilitätsangebote. Erfahrungsgemäß kann durch diesen Ansatz eine erhebliche Steigerung der Nachfrage erzielt werden.

Der Einzelhandel spielt in den Mobilitätsdebatten eine herausragende Rolle, leider oft mit stark autofixierten Aussagen. Umso wichtiger ist, ihn mit gesicherten Daten und Fakten zu „füttern“ und in die Debatten der Verbesserungspotenziale einzubinden. Und zwar nicht nur auf der Lobbyisten-Ebene, sondern auch durch Ansprache der einzelnen Betriebe. Themen sind normalerweise das Kundenverhalten, die ÖV-Relevanz, die Lade- und Lieferprobleme, die Parkraumvorsorge für Kunden mit Autos und Fahrrädern und evtl. die Beteiligung an Werbemaßnahmen.

Sichere Finanzierung des Hammer Busverkehrs

Aufgrund der Kostensteigerungen im Fahrzeug-, Energie- und Personalbereich wird die Finanzierung des ÖPNV in allen deutschen Großstädten immer schwieriger. Wenn, wie in Hamm, aufgrund der immer drängenderen klimapolitischen Herausforderungen neue Akzente und Angebote umgesetzt werden sollen, stößt die bisherige Finanzierung des ÖPNV im Querverbund der Versorgungsunternehmen an ihre Grenzen. Denn anders als in manchen anderen europäischen Ländern wird in Deutschland zwar die ÖPNV-Infrastruktur von Bund und Land gefördert, nicht aber der Betrieb. Beim Deutschland-Ticket haben Bund und Länder erstmals eine finanzielle Verantwortung für die operative Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots übernommen. Ohne eine grundlegende Finanzreform mit deutlich mehr Bundes- und Landesmitteln für den öffentlichen Verkehr können die Kommunen ihren dringend nötigen Beitrag zu Mobilitätswende und klimaneutraler Verkehrsentwicklung nicht leisten. Perspektivisch ist klar, dass hier neue Lösungen nötig sind, deren Konturen aber noch nicht absehbar sind.

Ausbau des regionalen Schienennetzes

Der Schienenverkehr spielt im Kontext des Mobilitätsgeschehens in der Stadt Hamm eine zentrale Rolle. Durch die herausragende Anbindung Hamms an das regionale und überregionale Schienennetz stellt der SPNV eine etablierte Mobilitätsoption für die Bürger:innen der Stadt Hamm, Pendler:innen und Besucher:innen dar. Durch Bundes- und Landesbestrebungen, den Personenverkehr auf der Schiene weiter zu forcieren, insbesondere durch den Deutschlandtakt, ergeben sich mittel- und langfristig Engpässe hinsichtlich der bestehenden Gleiskapazitäten. Dementsprechend gilt es bereits jetzt, die zukünftigen Bedarfe sorgfältig zu prognostizieren und entsprechende Erweiterungen vorzubereiten.

Darüber hinaus sorgt die avisierte Errichtung des trimodalen Güterumschlagpunktes "Multi-Hub Westfalen" in Hamm dafür, dass die bestehenden Gleiskapazitäten zusätzlich durch ein erhöhtes Schienengüterverkehrsaufkommen in Anspruch genommen werden. In Konsequenz dessen und angesichts der Bestrebungen, auch im Personenverkehr weitere Kapazitäten zu schaffen, ist eine umfassende Ausweitung der lokalen und regionalen Schienenkapazitäten notwendig. Dazu zählt insbesondere der Ausbau der Hauptstrecke Hamm-Dortmund sowie der Zufahrten zum Hauptbahnhof Hamm.











Diese Maßnahme ist von essenzieller Bedeutung, um die steigende Nachfrage an Güter- und Personenverkehr auf der Schiene künftig bewältigen zu können und Nutzungskonflikten zwischen Personen- und Güterverkehr präventiv entgegenzuwirken.

3 Umgestaltung von Straßen und Plätzen zu attraktiven Stadträumen mit guten Bedingungen für den Umweltverbund

Auch ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept mit eindeutigen Schwerpunkten bei der Förderung umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsmittel darf den Kfz-Verkehr und die Weiterentwicklung des Straßennetzes nicht außer Acht lassen.

Angesichts der auch weiterhin großen Bedeutung des Kfz-Verkehrs ist dessen umweltfreundliche Abwicklung entscheidend für die Reduzierung der Treibhausgase und die Gestaltung einer lebenswerten Stadt. Die Leitziele des Masterplan Mobilität lassen sich nur erfüllen, wenn die Umrüstung der Kfz-Flotte auf umweltfreundliche Antriebe gelingt und das Straßennetz funktional und gestalterisch optimiert wird. Die Erfüllung dieser Ansprüche ist gleichrangig mit der Förderung des Umweltverbundes.

Nachfolgend werden die entsprechenden Handlungsfelder beschrieben, die in der Maßnahmenübersicht zusammengefasst sind:

Maßnahme	Relevanz	Zeithorizont	Kosten
ERHALT, ERTÜCHTIGUNG UND MAßVOLLER AUSBAU EINES FUNKTIONSFÄHIGEN HAUPTVERKEHRSTRABENNETZES		Daueraufgabe	
KONSEQUENTE UMGESTALTUNG DER STRAßENRÄUME		Daueraufgabe	
PARKRAUMKONZEPTE FÜR DIE INNENSTADT UND DIE STADTTEILZENTREN		mittelfristig	
BEGLEITUNG DER STRAßENRAUMGESTALTUNG UND DER PARKRAUMKONZEPTE DURCH DIALOG- UND PARTIZIPATIONSFORMATE		andauernd	
TEMPO-30-PROGRAMM		mittelfristig	

Erhalt, Ertüchtigung und maßvoller Ausbau eines funktionsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes

Neben den wenigen Neubauprojekten im Bereich der Umgehungsstraßen und Autobahzubringer (B 63n, K 35n) und der Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge muss in Zukunft auch in Hamm ein besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, die Straßeninfrastruktur zu erhalten und zu erneuern, insbesondere die netzrelevanten Brückenverbindungen. Hier gewinnt die kontinuierliche, digital unterstützte Zustandskontrolle des Straßennetzes eine immer größere Bedeutung.

Ein weiteres Ziel besteht darin, den Verkehrsfluss entlang der Hauptverkehrsachsen zu optimieren, um negative Umweltauswirkungen zu minimieren. Dies umfasst die Anpassung von Lichtsignalanlagen und den Einsatz von Telematik, um den Verkehrsfluss effizienter zu gestalten. Punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation durch den Ausbau von Knotenpunkten, wie beispielsweise am Knoten Hafenstraße / Römer-/Radbodstraße geplant, sollen ebenfalls angestrebt werden.

Ein weiteres Ziel besteht darin, hochbelastete Straßenabschnitte verkehrssicher und selbsterklärend zu gestalten, um Unfalhäufungen zu vermeiden oder zu beseitigen. Durch eine kontinuierliche Überwachung und Wartung des Hauptverkehrsnetzes soll angestrebt werden, dass die Verkehrsinfrastruktur funktionsfähig bleibt und den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer:innen gerecht wird.

Konsequente Umgestaltung der Straßenräume

Angesichts des Raumbedarfs für die umweltfreundlichen Verkehrsmittel und der wachsenden ökologischen und städtebaulichen Ansprüche an den Straßenraum ist es erforderlich, die herkömmlichen, autoorientierten Prinzipien des Straßenraumentwurfs bei Neubauten, Umbauten oder Erweiterungen kritisch zu überdenken. Eine Reduzierung der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr wird ermöglicht durch:

- Umwidmung von Flächen, die bisher für den ruhenden Verkehr genutzt wurden,
- Beschränkung der Anzahl oder Reduzierung der Breite von Fahrspuren, einschließlich des Verzichts auf separate Abbiegespuren und Mehrspurigkeit.

Durch diese Maßnahmen wird eine alternative Flächennutzung ermöglicht, die breitere Rad- und Gehwege, eine intensivere Begrünung und eine bessere Überquerbarkeit ermöglicht. Bei der Umgestaltung sollte am Straßengrün nicht gespart werden. Eine vermehrte Anlage von Alleen ist angesichts des Mikroklimas und der Notwendigkeit der Reduzierung von Hitzestress dringend notwendig und wird mit der Zunahme der Hitzespitzen weiter an Bedeutung gewinnen.

Des Weiteren ist eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auch auf Hauptverkehrsstraßen sinnvoll, da durch die Herabsetzung von Tempo-50 auf Tempo-30 eine Reduzierung des Lärms und eine Flächeneinsparung möglich ist. Aktuell ist die Ausweisung von Tempo-30 auf Hauptverkehrsstraßen nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich, beispielsweise, wenn eine besonders schützenswerte Nutzung in unmittelbarer Nähe besteht oder wenn Lärm- und Luftbelastung als Argument herangezogen werden können. Es befindet sich jedoch eine Gesetzesinitiative im Gange, die darauf abzielt, Tempo-30 innerhalb geschlossener Ortschaften zur Regelgeschwindigkeit zu erklären.

Das Hammer Hauptverkehrsstraßennetz sollte schrittweise systematisch auf Flächenbedarfe für die umweltfreundlichen Verkehrsmittel überprüft werden, um Busspuren, Fahrradwege und Fußgängerwege zu schaffen oder zu verbessern. Dies führt jedoch zwangsläufig zu einer Konkurrenz um den begrenzten Raum.

Jede Umgestaltungsplanung muss im Sinne von Transparenz und Vollständigkeit immer auch die Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr intensiv untersuchen und begleitende Maßnahmen vorsehen, wenn dort unerwünschte Folgewirkungen entstehen. Ein Parkraumkonzept kann hier ebenso erforderlich sein wie eine verbesserte Verkehrslenkung des Durchgangsverkehrs auf Umgehungsstrecken.

Doch die Aufgaben der Stadtplanung gehen über die Gestaltung von Straßen und Plätzen hinaus. Neue Siedlungsbereiche müssen multifunktional geplant werden und dem Ideal der „Stadt der kurzen Wege“ folgen. Zudem müssen existierende, monofunktionale Siedlungsbereiche revitalisiert werden, wo immer dies möglich ist. Nur auf diese Weise kann der Trend zu immer längeren Wegen und immer mehr Autoabhängigkeit gebrochen werden.

Um eine schrittweise Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen zu erreichen, ist es ratsam, sich zunächst an der Verkehrsbelastung zu orientieren, um Abschnitte zu identifizieren, die sich leichter umsetzen lassen.

Bestehende Doppelschließungen bieten die Möglichkeit, durch die Anpassung der Wegweisung und Verkehrsführung Verkehre umzuleiten und dicht bebaute Straßenabschnitte zu entlasten. Konkrete Beispiele sind die „Kanaltrasse“ und die Dortmunder Straße in Herringen sowie die Dortmunder Straße und die parallele Wilhelmstraße im Hammer Westen. Durch die Umlenkung des Verkehrs und eine schrittweise Umgestaltung der entlasteten Straßenabschnitte können sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Aufenthaltsqualität für Anwohner:innen und Besucher:innen verbessert werden.

Parkraumkonzepte für die Innenstadt und die Stadtteilzentren

Parkraumkonzepte können dazu beitragen, den Interessensausgleich zwischen verschiedenen Nutzergruppen des Straßenraums herbeizuführen.

Ein überarbeitetes Parkgebührenkonzept mit differenzierter Staffelung nach Lagegunst sowie eine Abstimmung der Gebühren im Straßenraum und in den Parkgaragen kann den Umschlag der Parkplätze fördern und den Anreiz zur Nutzung der Parkgaragen erhöhen. Dadurch verbessern sich die Chancen für Kurzzeit-Parker ebenso wie die Möglichkeiten zur Umgestaltung von Straßen und Plätzen.

Mit der Ausweisung von Bewohnerparkbereichen in allen innerstädtischen Gründerzeitquartieren hat die Stadt Hamm bereits mit gutem Erfolg einen beachtlichen Beitrag zur Stabilisierung dieser Bereiche und zur Reduzierung des Parksuchverkehrs geleistet. Angesichts der steigenden Bedeutung der Innenstadt als Wohnstandort sollen künftig auch hier maßvoll zusätzliche Bewohnerparkplätze geschaffen werden.

Um die Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung zu erhöhen, sollten gemeinsam mit Handel und Dienstleistern Rabattierungskampagnen gestartet werden, die neben dem Parken auch die ÖPNV-Nutzung und das Radfahren betreffen.

Die Einführung, aber auch langfristige Durchsetzung von Parkregelungen setzt eine fortlaufende und konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs voraus.

Tempo-30-Programm

Die Stadt Hamm hat als eine der ersten Kommunen in NRW bereits Anfang der 1990er Jahre alle Wohngebiete flächendeckend als Tempo-30-Zonen ausgewiesen.

Aufgrund der großen Bedeutung einer Geschwindigkeitsreduzierung für die Verkehrssicherheit und die Emissionsminderung sollte die Stadt Hamm alle vorhandenen und geplanten Gesetzesregelungen konsequent nutzen, um Tempo-30 auch auf vielen geeigneten Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen zu etablieren. Dabei ist es von entscheidender Bedeutung, die einzelnen Maßnahmen im Rahmen eines Programmes nach einheitlichen Kriterien sorgfältig zu prüfen. Nur so kann zielsicher und transparent festgestellt werden, wo und unter welchen Umständen Tempo-30 angemessen und wirksam eingesetzt werden kann. Die städtischen Fachämter sollten in einer Arbeitsgruppe mit Polizei, Verkehrsbetrieben und ggf. weiteren Experten das Straßennetz systematisch überprüfen. Ein solches Vorgehen hat sich in Hamm bereits bei der Benutzungspflicht von Radwegen bestens bewährt.

In der Kommunikation ist es wichtig, mit entsprechenden Informations- und Beteiligungsformaten Vorteile und Ziele eines Tempo-30-Programms klar darzustellen sowie mögliche Problemstellungen frühzeitig zu erkennen und aufzugreifen.

Die konsequente Überwachung des fließenden Verkehrs durch Radarkontrollen ist weiterhin unverzichtbar für die Wirksamkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung und damit letztlich für die Verkehrssicherheit.

Begleitung der Straßenraumgestaltung- und der Parkraumkonzepte durch Dialog- und Partizipationsformate

Während die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel neue Angebote schafft und daher nur selten in der öffentlichen Kritik steht, wirken sich gestalterische Maßnahmen im Straßen- und Parkraum häufig auf die täglichen Mobilitätsroutinen großer Teile der Bevölkerung aus und stehen daher vermehrt in der öffentlichen Kritik. Die Begleitung dieser Maßnahmen durch Dialog- und Partizipationsformate ist daher unverzichtbar und von entscheidender Bedeutung, um die Bedürfnisse der Anlieger:innen angemessen zu berücksichtigen. Durch einen offenen Dialog zwischen Stadt und Bürgerschaft können wertvolle Einblicke gewonnen werden, die es ermöglichen, maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln, die möglichst viele Bedürfnisse berücksichtigen.

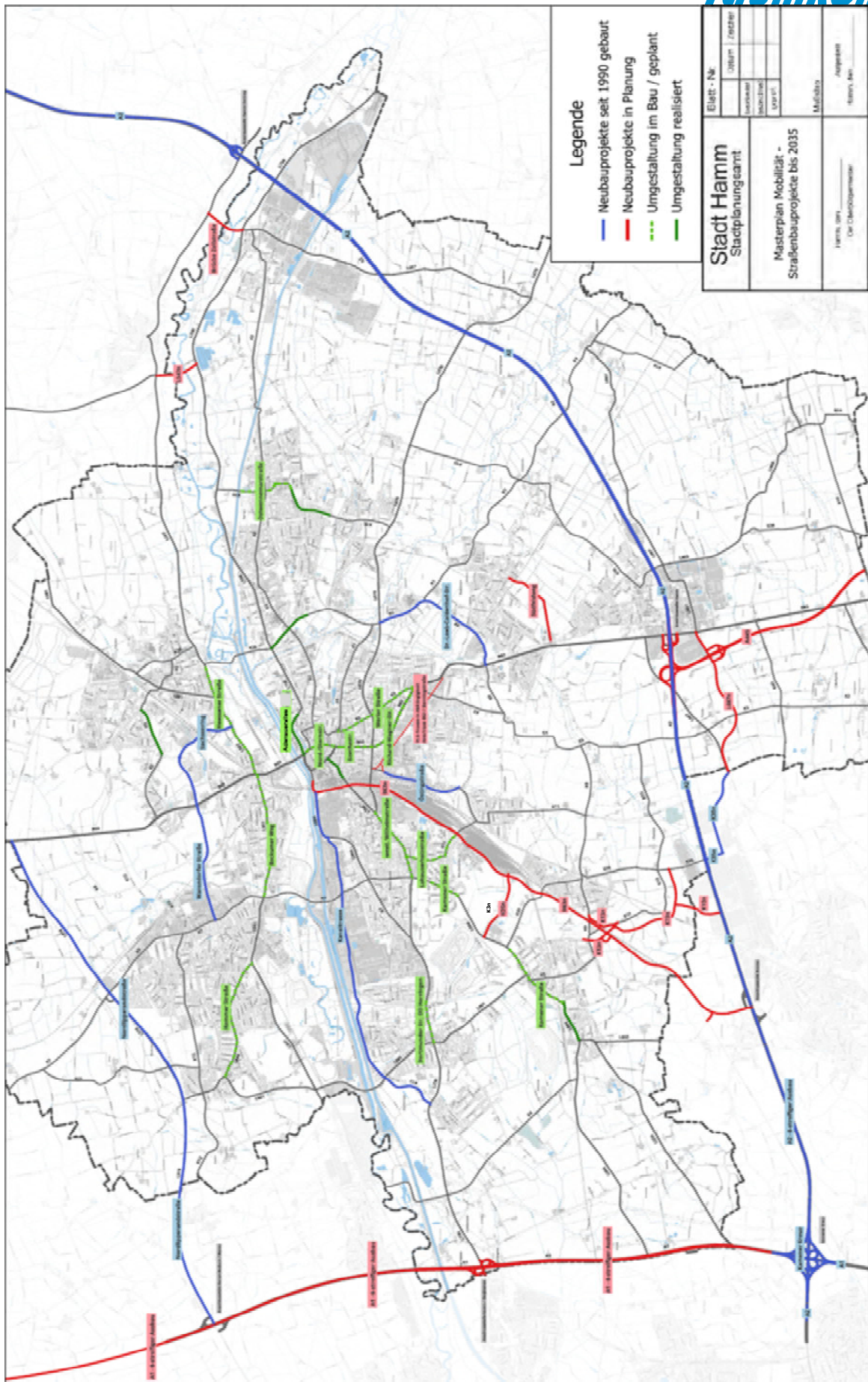


Abbildung 29: Straßenneubau und Straßenumgestaltung bis 2035

4 Förderung der nachhaltigen Mobilität auch im Wirtschaftsverkehr

In den letzten Jahrzehnten hat die Wirtschaftsförderungs- und Ansiedlungspolitik der Stadt Hamm prioritär auf die Entwicklung der Logistikbranche gesetzt. Dabei folgte sie der zutreffenden Einschätzung, dass die Lage der Stadt am östlichen Ballungsrand des Ruhrgebiets mit hervorragenden Anbindungen an alle Teilregionen des Reviers eine besondere Eignung für die Ansiedlung von Betrieben aus der Logistik- und Distributionsbranche darstellt. In Hamm konnten im Logistikbereich mehr als 6.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Entsprechend der Struktur der Branche lag der Schwerpunkt der neu angesiedelten Logistikbetriebe im Bereich des LKW-Transports. In der Folge hat der LKW-Verkehr in Hamm (wie in den meisten Großstädten) in den letzten Jahrzehnten deutlich zugenommen und liegt derzeit bei mehr als 30.000 LKW-Fahrten pro Tag im Stadtgebiet (ohne Autobahnen).

Mit der Inbetriebnahme des Maxi-Terminals im Hammer Hafen und der Bereitschaft der DB, gemeinsam mit der Stadt an einer Revitalisierung des Rangierbahnhofs und dessen Weiterentwicklung zum trimodalen ‚MultiHub Westfalen‘ (MHW) zu arbeiten, hat sich der Fokus der Logistikentwicklung in Hamm seit Beginn des Jahrzehnts deutlich verschoben. Mit dem Rückenwind der beteiligten Logistiker (DB, Hafen Hamm, Spedition Lanfer) und der hervorragenden Lage der Stadt Hamm im deutschen Eisenbahn- und Kanalnetz kann es gelingen, den Standortvorteil für die Logistik künftig für eine deutlich umweltfreundlichere Ausrichtung der Branche zu nutzen. Hamm hat beste Voraussetzungen, hier die Rolle einer Modellstadt zu übernehmen.

Ein weiteres Element einer umweltfreundlichen Logistik ist die Bündelung der Lieferverkehre in den dicht bebauten Siedlungsbereichen (City-Logistik). Nachdem in Hamm ein erster Versuch in den 1990er Jahren nicht erfolgreich etabliert werden konnte, haben sich hier aktuell die Chancen verbessert, da auch die Paketdienstleister immer größeres Interesse an einer anpassungsfähigen Beförderung in den engen Innenstadtstraßen haben (z.B. Lastenräder).

Ein auf die Beschäftigten bezogener Ansatz zur umweltfreundlicheren Ausrichtung des Wirtschaftsverkehrs ist das betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM). Auch in Hamm beziehen sich rd. 1/3 aller Fahrten und Wege auf den Berufsverkehr. Entsprechend dieser Bedeutung sollte seitens der Stadt (IMPULS) für die Hammer Betriebe ein Beratungsangebot aufgebaut werden, um deren Kompetenz bei der Steuerung und Unterstützung effektiver Arbeitswege zu steigern. Angesichts der Entwicklung des Arbeitsmarktes (Fachkräftemangel) ist von einer größeren Bereitschaft der Unternehmen auszugehen, sich auch diesem Faktor der Mitarbeiterbetreuung zu widmen.

Handel, Betriebe und Dienstleistungseinrichtungen spielen ebenfalls eine große Rolle bei der Versorgung mit Elektro-Lademöglichkeiten. Während die Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum in erster Linie nur der kurzzeitigen Zuladung dienen, können an Betriebsstandorten aufgrund der deutlich längeren Verweildauer effiziente Ladeangebote geschaffen werden (siehe Elektromobilitätskonzept der Stadt Hamm, 2022).

In der folgenden Tabelle sind die wesentlichen verkehrlichen Maßnahmen für eine umweltfreundliche Logistik in Hamm zusammengefasst, die im weiteren eingehender beschrieben werden.

Maßnahme	Relevanz	Zeithorizont	Kosten
AUFBAU DES MULTIHUB WESTFALEN: <ul style="list-style-type: none"> - INTEGRATION IN DIE STÄDTISCHEN VERKEHRSNETZE - NUTZUNG MHW ALS IMPULS FÜR DIE LOCALE ÖKONOMIE 		mittelfristig	
SCHAFFUNG VON FÖRDER- UND BERATUNGSANGEBOTEN FÜR DAS BETRIEBLICHE MOBILITÄTSMANAGEMENT		kurzfristig	
AUFBAU EINER CITY-LOGISTIK FÜR HAMM		mittelfristig	
AUSBAU DER LADEINFRASTRUKTUR AN WICHTIGEN BETRIEBS- UND HANDELSSTANDORTEN SOWIE IM GESCHOSSWOHNUNGSBAU		kurz- und mittelfristig	

Aufbau des MultiHub Westfalen und Integration in die städtischen Verkehrsnetze

Die konsequente Fortführung der laufenden Planungen von DB und Stadt für den MultiHub ist von entscheidender Bedeutung, um die Infrastruktur für den multimodalen Güterverkehr in der Region Westfalen weiter zu stärken.

Für die Funktionsfähigkeit des MultiHub ist eine zügige Planung und Umsetzung der erforderlichen Ausbaumaßnahmen im Straßennetz (K 35n; B 63n) unerlässlich, um eine reibungslose Anbindung der geplanten KV-Anlage zu gewährleisten. Es ist jedoch ebenso wichtig, die Potenziale für eine Ertüchtigung der Güterzugstrecken und Gleisanschlussstrecken als Zubringer zum MultiHub zu planen, insbesondere die Optimierung der Hafenbahn als Verbindung zum Stadthafen. Durch eine verbesserte Anbindung an das Schienennetz können die Transportkapazitäten effizient genutzt und Engpässe im Straßenverkehr reduziert werden.

Die Einbindung des MultiHub in das öffentliche Verkehrsnetz und das Radwegenetz ist für die künftigen Beschäftigten von großer Bedeutung. Hier sollte eine Mobilstation in die Planungen integriert werden.

Der MultiHub Westfalen dient in seiner Struktur eher als Standortfaktor und Verkehrsinfrastruktur für die Region östliches Ruhrgebiet / Mittelwestfalen. Um auch vor Ort einen maximalen Nutzen zu erzielen, ist es entscheidend, die Chancen dieser Infrastruktur gezielt mit den örtlichen Unternehmen zu kommunizieren und deren (Schiene-)Anschlussmöglichkeiten auszubauen.

Schaffung von Förder- und Beratungsangeboten für das betriebliche Mobilitätsmanagement

Mit rund einem Drittel Wegeanteil spielen die Arbeitswege der Beschäftigten noch immer eine herausragende Rolle im Verkehrsgeschehen. Mit 70-80 % ist der Auto-Anteil an den Arbeitswegen sehr hoch. Hier ist der Ansatz für das betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM), mit dem die Arbeitswege der Beschäftigten effektiver, günstiger und umweltfreundlicher gestaltet werden sollen.

Um Unternehmen bei der Implementierung des BMM zu unterstützen, stehen verschiedene Maßnahmen zur Verfügung. Dazu gehören Angebote zur Mobilitätsberatung sowohl für ansiedlungswillige als auch für bereits ansässigen Unternehmen. Diese Beratungsangebote können dazu beitragen, maßgeschneiderte Lösungen für die Mobilitätsbedürfnisse der einzelnen Unternehmen zu entwickeln und umzusetzen.

Des Weiteren ist eine enge Abstimmung zwischen Unternehmen und Stadtwerken erforderlich, um maßgeschneiderte Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehrsangebot zu ermöglichen. Beim Konzept "ways to work" (2024-2027) werden bereits für das Industriegebiet Uentrop modellhaft spezifische Angebote entwickelt, die auf die Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zugeschnitten sind und den Umstieg auf den ÖPNV attraktiver machen. Die dortigen Erfahrungen sollen für alle Hammer Gewerbegebiete nutzbar gemacht werden.

Es ist auch vorteilhaft, dass die Stadt Hamm als wichtiger Arbeitgeber beim betrieblichen Mobilitätsmanagement mit gutem Beispiel vorangeht. Durch die Implementierung von Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität innerhalb der städtischen

Verwaltung kann die Stadt als Vorbild für andere Unternehmen fungieren und einen positiven Beitrag zur Verkehrswende leisten.

Initiativen für eine City-Logistik Hamm

Die enormen Wachstumsraten des Versand- und Online-Handels haben in der letzten Dekade dazu geführt, dass eine Vielzahl von Dienstleistern die Straßenräume belastet. Insbesondere in innenstadtnahen Quartieren mit entsprechenden Bevölkerungsdichten ist das Aufkommen immens. Die starke Frequentierung durch großformatige Lieferwagen belastet inzwischen auch die Arbeit der Paketdienstleister. Diese haben in Modellversuchen inzwischen genug positive Erfahrungen z.B. mit Micro-Depots und der Auslieferung mittels Lastenrädern gesammelt, um auch in Hamm mit Unterstützung der Stadt konkrete, optimierte Lösungen für ihr Unternehmen oder im Unternehmensverbund zu entwickeln.

Ausbau der Ladeinfrastruktur an Betriebs- und Handelsstandorten

Für die gewünschte Verbreitung der Elektromobilität spielt der Ausbau der Ladeinfrastruktur eine entscheidende Rolle. In Hamm ist in den letzten Jahren im öffentlichen Straßenraum durch die Stadtwerke und durch private Anbieter ein stetig wachsendes Angebot an Ladesäulen entstanden. Hinzu kommen Schnelllade-Stationen, die aufgrund bundesweiter Ausschreibungen in den nächsten Jahren auch in Hamm errichtet werden.

Das Ladenetz im öffentlichen Straßenraum deckt jedoch aufgrund der geringen Verweildauer lediglich das kurzzeitige Nachladen ab. Vollständige Ladevorgänge werden i.d.R. zu Hause durchgeführt. Dies stellt Bewohner:innen von Mehrfamilienhäusern vor besondere Probleme. Hier können Ladepunkte auf Firmenparkplätzen, Handels- und Dienstleistungseinrichtungen und auf den Sammelparkplätzen von Wohnungsbaugesellschaften gute Alternativen darstellen, die durch die Stadt initiiert und unterstützt werden sollten. Das Elektromobilitätskonzept der Stadt Hamm (2022) sieht vor, dass die Stadt hierzu im Rahmen der Netzwerkbildung und der Unternehmensberatung tätig wird.

5 Umsetzung und Monitoring

Der Masterplan Mobilität wurde mit dem Zeithorizont 2035 erarbeitet. Nachfolgend werden die einzelnen Maßnahmenempfehlungen nach ihren Zusammenhängen und ihrem Schwierigkeitsgrad zeitlich gestaffelt. Auch die erforderlichen zeitlichen und finanziellen Ressourcen werden betrachtet.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen ist eine breite, begleitende Beteiligung von Öffentlichkeit und Stakeholdern. Auch zum Thema Beteiligung werden nachfolgend Verfahrensvorschläge aufgezeigt, insbesondere zur Bildung eines ‚Mobilitäts-Beirats‘.

Um die ambitionierten Ziele der Stadt Hamm in den Bereichen Klimaschutz und Mobilität zu erreichen und die Ressourcen optimal einzusetzen, bedarf es auch für den Masterplan Mobilität eines planmäßigen Monitorings und einer Wirkungskontrolle. Hierzu geben die aktuellen Handlungsempfehlungen der EU zum ‚Sustainable Urban Mobility Plan‘ (SUMP) wesentliche Hinweise, zumal die EU über eine verbindliche Implementierung des SUMP für Großstädte nachdenkt.

Empfehlung von sinnvollen Umsetzungsschritten

Zu den in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Handlungsfeldern zur Gestaltung der Mobilitätswende werden in der nachfolgenden Übersicht noch einmal die Einzelmaßnahmen aufgeführt.

1. Radverkehr als Motor der Mobilitätswende in Hamm

- Ausbau aller Radhaupttrouten
- Ausweisung weiterer Fahrradstraßen und -Zonen
- Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten für den Rad- und Fußverkehr und die bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel für alle Stadtbezirke
- Entwicklung von Mobilitäts-Modellquartieren im Hammer Westen und Süden
- Erweiterung der Sharing-Angebote; insb. durch die Gewinnung von Kooperationspartnern

2. ÖPNV als Alternative zum PKW auf mittleren und langen Strecken

- Umsetzung des NVP 2023
- Wiederaufnahme des Busbeschleunigungsprogramms
- Fortsetzung des Haltestellen-Modernisierungsprogramms
- Aufbau von Mobilstationen an den Bahnhöfen und in den Bezirkszentren

3. Umgestaltung von Straßen und Plätzen

- Erhalt, Ertüchtigung und maßvoller Ausbau eines funktionsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes
- Sukzessive Umgestaltung der Straßenräume
- Parkraumkonzepte für die Innenstadt und die Stadtteilzentren
- Begleitung der Straßenraumgestaltung und der Parkraumkonzepte durch Dialog- und Partizipationsformate
- Tempo-30-Programm

4. Nachhaltige Mobilität auch im Wirtschaftsverkehr

- Aufbau des MultiHub Westfalen und Integration in die städtischen Verkehrsnetze
- Schaffung von Förder- und Beratungsangeboten für das betriebliche Mobilitätsmanagement
- Aufbau einer City-Logistik
- Ausbau der Ladeinfrastruktur an wichtigen Betriebsstandorten und im Geschosswohnungsbau

5. Umsetzung und Monitoring

- Verstetigung des Dialogs mit Bürgerschaft und Verbänden
- Evaluation im ‚Verkehrsbericht 2030‘
- Fortschreibung des MM in 2035

Die Maßnahmenempfehlungen unterscheiden sich sowohl in ihrer Priorität als auch ihrer zeitlichen Umsetzbarkeit. Daher muss für die Folgejahre im Rahmen der städtischen Haushaltsplanung für die empfohlenen Maßnahmen anhand ihrer Bedeutung sowie der vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen eine konsistente Umsetzungsstrategie entwickelt werden.

Die Umsetzung könnte innerhalb der Stadtverwaltung vorangetrieben werden durch ein engagiertes, interdisziplinäres Team , u.a. aus Verkehrsplanung, Stadtentwicklung, Straßenplanung, Umweltschutz und Kommunikation.

Mit Blick auf die Effektivität und schnelle Wirksamkeit der Maßnahmen sollte die Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV im Zentrum der Hammer Strategie für die Verkehrswende stehen. Straßenneubau und Umgestaltung des Hauptverkehrsstraßennetzes sind eher langfristige Aufgaben. Hier sollten jedoch alle situativen Möglichkeiten

(z.B. anstehende Sanierungsmaßnahmen) genutzt werden, um den Verkehrsfluss und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu verbessern.

Die Parkraumbewirtschaftung bzw. -neuordnung sollte dort intensiviert werden, wo bisheriger Parkraum dringend zu Gunsten von Stadtgrün und Umweltverbund benötigt wird.

Empfehlungen zur Verstärkung des Dialogs mit Bürgerschaft und Verbänden

Die umfangreichen Befragungen zum Masterplan Mobilität haben erwiesen, dass in der Hamm Bevölkerung der Verkehrswende eine große Bedeutung zugemessen wird und grundsätzlich eine hohe Bereitschaft zur Veränderung des Verkehrsverhaltens besteht.

Andererseits zeigt sich nicht nur in Hamm, dass es bei der konkreten Maßnahmenplanung häufig zu (massiven) Widerständen kommt, wenn zu Gunsten von Radlern, Fußgängern oder ÖPNV Park- oder Durchfahrtmöglichkeiten eingeschränkt werden.

Daher gilt für die konkrete Maßnahmenplanung grundsätzlich, dass alle im Beteiligungsverfahren aufgezeigten Probleme ernst zu nehmen sind und gemeinsam mit den Betroffenen praktikable Lösungen entwickelt werden müssen, um die Akzeptanz der Maßnahmen nicht zu gefährden. Die Zielsetzung der städtischen Verkehrsplanung muss transparent kommuniziert werden, um das Verständnis für die geplanten Maßnahmen zu gewinnen. Die Stadt Hamm sollte bei der Umsetzung des Masterplan Mobilität kontinuierlich die Partizipation der Bürgerschaft fördern, indem sie regelmäßig Veranstaltungsformate wie Bürgerforen, Workshops oder Online-Befragungen anbietet, die bereits bei der Erarbeitung des Masterplan Mobilität erfolgreich praktiziert wurden. Dabei sollte neben allgemein positiven Aspekten (insb. Reduktion von Treibhausgasen) immer auch der konkrete und erlebbare Nutzen vor Ort hervorgehoben werden. Eine lebenswertere Stadt Hamm ist für die Bewohner:innen viel greifbarer als die globalen Effekte für die Umwelt.

Eine große Rolle für die Wahrnehmung und Bewertung von Mobilitätsmaßnahmen spielen die Stakeholder aus (Verkehrs-)Wirtschaft, Verbänden und Politik. Das Thema Mobilität betrifft eine große Spannweite von Interessengruppen mit vielfältigen und z.T. konträren wirtschaftlichen und strategischen Interessen. Um die verschiedenen Akteure effektiv einzubinden und einen regelmäßigen Austausch zu gewährleisten, kann die Bildung eines „Mobilitätsbeirats-Hamm“ zukünftig dazu dienen, Politik, Verwaltung,

Wirtschaft, Verbände und Institutionen zusammenzubringen, um die Umsetzung des Masterplan Mobilität zu begleiten und aktuelle Themen der Hammer Verkehrsentwicklung zu erörtern. In Hamm wurden mit einem ähnlichen Gremium bereits gute Erfahrungen gemacht, als vor mehr als zwei Jahrzehnten angesichts der damals besonders hohen Unfallzahlen die ‚Verkehrssicherheitsinitiative Hamm‘ gegründet wurde.

Empfehlung für ein Monitoring- und Evaluationskonzept

Die nachfolgenden Hinweise für das Monitoring zum Masterplan Mobilität orientieren sich an den Empfehlungen der EU für nachhaltige städtische Mobilitätskonzepte (Sustainable Urban Mobility Plan SUMP), die dem Vernehmen nach in den kommenden Jahren für Großstädte zur Pflichtaufgabe werden sollen.

Der Masterplan Mobilität der Stadt Hamm ist ein solcher SUMP und legt die verkehrspolitischen Ziele für die kommenden Jahre fest. Das Maßnahmenkonzept empfiehlt konkrete Maßnahmen, die geprüft, weiter konkretisiert und sukzessive umgesetzt werden sollen, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Um den Fortschritt bei der Zielerreichung des Masterplan Mobilität zu dokumentieren, ist eine Evaluation erforderlich. Dies sollte für die Stadt Hamm im Jahr 2030 erfolgen - zur Halbzeit des Planungshorizonts des Masterplan Mobilität (2035). Damit würde auch der Vorgabe der EU entsprochen, das Mobilitätskonzept alle fünf Jahre hinsichtlich des Fortschreibungsbedarfs zu überprüfen. Das für Hamm geeignete Format ist der ‚Verkehrsbericht‘. Dieses Instrument wurde in Hamm bereits zwei Mal (2010 und 2018) erfolgreich für die Fortschreibung des gesamtstädtischen Verkehrskonzepts genutzt.

Aufgrund der Komplexität und des Aufwands werden Haushaltsbefragungen zur Erhebung des Modal-Split und weiterer Parameter zum Verhaltensprofil der Verkehrsteilnehmer nur selten durchgeführt. In Hamm erfolgte dies zuletzt im Jahr 2016. Eine solche Haushaltsbefragung sollte in Hamm spätestens im Jahr 2029 erfolgen, damit die Ergebnisse und Schlussfolgerungen in den ‚Verkehrsbericht 2030 – Monitoring und Fortschreibung des Masterplan Mobilität‘ einfließen können.

Ein weiterer Bestandteil des Monitorings sollte ein Vergleich (Benchmarking) der Verkehrsdaten und Maßnahmenprogramme mit anderen Kommunen sein. Dies deckt Stärken und mögliche Schwächen auf und identifiziert Nachbesserungsbedarfe.

Die nachfolgende Tabelle zeigt für die einzelnen Handlungsfelder mögliche Parameter auf, die für das Monitoring zum Masterplan Mobilität Hamm verwendet werden können.

Handlungsfeld	Indikatoren
KFZ-Verkehr	• Messung an ausgewählten Hauptverkehrsstraßen & Nebenstraßen
	• Anzahl zugelassener Kfz (nach Schadstoffklasse sowie E-Fahrzeuge)
ÖPNV	• Fahrgastzählungen und -befragungen
	• Angebot (km-Leistung/Pünktlichkeit)
	• Verkaufte Fahrkarten und Abonnements
	• Anzahl barrierefreier Haltestellen und Fahrzeuge
Radverkehr	• Erfassung des Radverkehrs durch Dauerkontrollstellen und digitale Formate
	• Belegung von Abstellanlagen an zentralen Zielen und Knotenpunkten
	• Länge des Radwegenetzes
Fußverkehr	• Fußverkehrszählungen
	• Fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktureinrichtungen
	• Länge neu gestalteter Fußwege und Fläche neu gestalteter Plätze
Mobilitätsmanagement	• Bilanzierung der durchgeführten Maßnahmen (z.B. Resonanz)
Öffentlichkeitsarbeit	• Anzahl der Kampagnen, v.a. auch für alle Verkehrsträger
	• Einschätzung der Wirksamkeit (z.B. Bekanntheit, Verständlichkeit)
Straßenraumgestaltung	• Länge umgestalteter Straßen

Abbildung 30: Evaluationsparameter (eigene Darstellung)

6 Zusammenfassung

Entwicklung eines Leitbilds für die Mobilitätswende in Hamm

Mittlerweile bestimmen neben der Erreichbarkeit und der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zunehmend die aktuellen klimapolitischen Herausforderungen die Verkehrsdebatten. Die weltweiten klimapolitischen Festlegungen (Pariser Konvention), die europäischen Klimaschutzziele und das deutsche Klimaschutzgesetz machen generelle Vorgaben für eine klimaneutrale Verkehrsentwicklung mit entsprechenden CO₂-Minderungszielen.

Eine realistische Strategie umfasst einen Mix vieler verschiedener Maßnahmen in allen klimarelevanten Sektoren. Dabei ist der Verkehrssektor wegen seiner hohen CO₂-Emissionen und bisher leider noch geringen Erfolge in der Emissionsminderung besonders klimarelevant. Deswegen soll mit dem Masterplan Mobilität eine möglichst starke Minderung der klimarelevanten Emissionen angestrebt werden. Wichtig ist dabei, dass auch die anderen Ziele im Bereich der Verkehrssicherheit, Kostenminimierung und Flächeneffizienz sowie Stauminimierung durch diese Mobilitätsstrategie unterstützt werden. Letztlich geht es also um mehr Lebensqualität und bessere Zukunftssicherung für die Stadt Hamm.

Beteiligungsformate

Für das Projekt wurde eine große Bandbreite von Beteiligungsformaten genutzt. Eine Online-Befragung mit ergiebigem Rücklauf hinsichtlich der drängendsten Probleme und der relevanten Ziele und erwarteten Effekte. Hinzu kamen ein Bürgerworkshop und ein Diskussionsstand bei einem Stadtteilst. Ein Fachkolloquium wurde mit Politik, Verbänden und Initiativen durchgeführt. Zum Abschluss des Projekts wird noch einmal im Zeitraum vom 01. Juli – 31. August eine breit angelegte Online-Befragung unter dem Link <http://www.hamm.de/masterplan-mobilitaet-hamm> durchgeführt. Die Befragung fokussiert auf die Handlungsempfehlungen des MM und deren Einschätzung bzw. Gewichtung aus Sicht der Bürger:innen. Parallel erfolgt die Auslegung im Technischen Rathaus einschl. Sprechstunden und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.

Dieser intensive Dialog muss auch bei der Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen fortgesetzt werden.

Ausgangslage

Hamm hat eine polyzentrisch-dezentrale Raumstruktur mit einer sehr großen Flächenausdehnung, zu der die Gebietsreformen und Eingemeindungen früher eigenständiger Orte beigetragen haben. Die meisten Stadtteile haben eine gute Infrastruktur- und Versorgungsausstattung. Insoweit hat hier die Nahmobilität in Hamm besondere Potentiale. Auch die Hammer Innenstadt ist kompakt und Nutzungsgemischt bebaut und hat eine hervorragende Ausstattung mit allen wichtigen zentralen Versorgungseinrichtungen. Die Innenstadt ist mit allen Verkehrsträgern sehr gut erreichbar.

Hamm war und ist ein wichtiger Bahnknoten. Die aus allen Richtungen zulaufenden Bahnstrecken bieten das Potential für eine S-Bahn-ähnliche Weiterentwicklung mit neuen Haltepunkten und verdichtetem Taktverkehr. Der Bahnknoten hat auch eine besondere Bedeutung für den Güterverkehr. Die großen Flächenkapazitäten im Rangierbahnhof sollen für die Entwicklung eines Multi-Hub genutzt werden, der die Akzeptanz der Güterbahn bei der Wirtschaft stark steigern soll. Das bedingt Neu- und Ausbaumaßnahmen zur schnellstmöglichen Ableitung des Lkw-Verkehrs auf die nahen Autobahnen zur Vermeidung einer Überlastung des gesamten Straßennetzes.

Viele Ortsdurchfahrten in Hamm sind schon jetzt stark durch den Kfz-Verkehr belastet, mit negativen Folgen für die Verkehrssicherheit, die Umweltbelastung (Luftschadstoffe, Lärm) und die Aufenthaltsqualität. Hamm hat schon früh mit der Verkehrsberuhigung und Fahrradförderung begonnen. Dazu wurden nahezu flächendeckend Tempo 30 Zonen in allen Stadtteilen eingerichtet. Diese Umgestaltungen müssen künftig auch das Hauptverkehrsstraßennetz konsequent einbeziehen.

Der aktuelle Hammer Modal Split weist schon heute einen überdurchschnittlichen Radverkehrsanteil auf, der aufgrund der hohen Fahrradaffinität der Bevölkerung und der besonderen Raumstruktur noch weiter gesteigert werden kann. Der ÖPNV-Anteil ist derzeit noch unterdurchschnittlich im Vergleich zu anderen Großstädten. Bislang dominiert, wie in fast allen deutschen Städten, der KFZ-Verkehr. Das halten sowohl die

befragten Bürger:innen als auch die meisten Verbände und Parteien für problematisch und wünschen sich eine deutliche Verringerung des Kfz-Verkehrs.

Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge

Der Masterplan schlägt in Anbetracht der städtischen Klimaziele und der spezifischen Verhältnisse ein für Hamm realistisches Szenario der Verkehrsentwicklung vor:

Förderung des Radverkehrs als Motor der Mobilitätswende in Hamm

Aufgrund der vorhandenen Stadtstruktur, des guten Wegenetzes und der Fahrradbegeisterung in der Hammer Bevölkerung hat in Hamm der Radverkehr das größte Wachstumspotential für die Verkehrswende. Da die Hälfte aller zurückgelegten Wege in Hamm kürzer als 5 km ist, könnte das Fahrrad bei guten Bedingungen einen Großteil der bislang mit dem PKW zurückgelegten Kurzstrecken ersetzen.

Unter guten Umständen kann in Hamm bis 2035 ein Radverkehrsanteil von mindestens 30 % erreicht werden. Stetige Investitionen in Erhalt und Ausbau der Radinfrastruktur, beginnend mit den Radhaupttrouten, schaffen die Voraussetzungen für diesen deutlichen Zuwachs. Hier gilt es, bestehende Netzlücken konsequent zu schließen und ein engmaschiges, hochwertig ausgebautes Netz für den zukünftigen Bedarf von Alltags- und Freizeitverkehr bereitzustellen.

Die Markierung von Radfahr- und Schutzstreifen sowie die Ausschilderung von Fahrradstraßen und -zonen können bei geringen Herstellungskosten schnelle Verbesserungen bewirken.

Als Pilotprojekt wird in den innenstadtnahen Bereichen die Einrichtung von Modellquartieren für den Rad- und Fußverkehr vorgeschlagen. Besonders geeignet sind der Hammer Süden und die Weststadt.

Mit dem Aufbau von Radabstellanlagen und Fahrradparkhäusern werden adäquate Lösungen für einen stetig wachsenden Bedarf bereitgestellt.

Die Ausweitung von Sharing-Diensten und die digitale Vernetzung der Angebote runden das empfohlene Maßnahmenpaket ab.

Entwicklung des Hammer ÖPNV zur leistungsfähigen Alternative zum PKW

Der Ende 2023 beschlossene Nahverkehrsplan ist ein effektiver Baustein der Verkehrswende. Bus und Bahn werden so zur attraktiven Alternative zum PKW auf mittleren und langen Strecken. Bei konsequenter Umsetzung des NVP ist bis 2035 nahezu eine Verdoppelung des ÖPNV-Anteils auf 15 % erreichbar.

Voraussetzung ist neben der Einführung der Metro-Busse (10-Min.-Takt) die Einbindung der Stadt Hamm in die S-Bahn Rhein-Ruhr, die geplanten S-Bahnen im Münsterland und in Bielefeld sowie der Bau neuer Haltepunkte in Westtünen (im Bau) und Pelkum/Selmigerheide.

Damit die Metro-Busse ihre volle Wirkung entfalten können, wird eine Fortführung der Programme zur Busbeschleunigung und Haltestellenmodernisierung empfohlen, ebenso ein wirksames Marketing für die neuen Tarif- und Verkehrsangebote.

Umgestaltung von Straßen und Plätzen zu attraktiven Stadträumen

Die mit dem Masterplan Verkehr (2007) und den Verkehrsberichten (2010; 2018) beschlossenen Straßenbaumaßnahmen sind grundsätzlich geeignet, in Hamm ein nachfragegerechtes, funktionstüchtiges Hauptverkehrsstraßennetz mit leistungsfähigen Autobahnzubringern zu schaffen. Dies betrifft insbesondere die wirksame Entlastung der Ortsdurchfahrten im Hammer Westen und in Pelkum durch die B 63n und die K 35n und deren Bedeutung für die Anbindung des MultiHub Westfalen. Ebenso bleibt aus Gründen der Verkehrssicherheit die Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge ein wichtiges Handlungsfeld.

Damit die Verkehrswende in Hamm gelingen kann, muss nun auch die planmäßige Umgestaltung von Straßenräumen als gleichrangiges Ziel den Neubau der genannten Umgehungsstraßen ergänzen.

Die Gestaltung des Straßenraums leistet einen entscheidenden Beitrag für eine lebenswerte Stadt und funktionierende Verkehrsnetze. Zahlreiche Ortsdurchfahrten in Hamm sind derzeit noch zu sehr auf die Belange des KFZ-Verkehrs ausgerichtet. Die Neuaufteilung des Straßenraums bietet die Gelegenheit, mehr Flächen für den Rad- und

Fußverkehr, für Haltestellen, Aufenthaltsbereiche und Begrünung bereitzustellen. Ein Bedarf zum Umbau von Knotenpunkten besteht insbesondere dort, wo der Bus und der Radverkehr priorisiert werden sollen.

Veränderungen im Straßenraum setzen einen frühzeitigen und intensiven Dialog mit den betroffenen Anliegern voraus, insbesondere dort, wo z.B. für den Umbau ein Teil des Parkraumangebots eingeschränkt oder verlagert werden muss.

Weitere Bausteine für die verträgliche Abwicklung des KFZ-Verkehrs sind Parkraumkonzepte für die Hammer Innenstadt und alle Stadtbezirkszentren sowie die Einrichtung weiterer Tempo-30-Abschnitte unter konsequenter Ausnutzung des gesetzlichen Rahmens.

Implementierung der nachhaltigen Mobilität auch im Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr wird bislang eindeutig dominiert vom PKW für die Anreise der Beschäftigten und vom LKW für den Gütertransport. Mit dem MultiHub Westfalen stellt Hamm nun die Weichen für eine neue Ausrichtung der Logistik mit einem Schwerpunkt beim Schienengüterverkehr.

Der MultiHub muss schlüssig in die städtische Straßen- und Schieneninfrastruktur integriert werden. Ein besonderes Augenmerk sollte der Einbindung der örtlichen Betriebe und Gewerbegebiete mit Bahnanschluss gelten.

Eine umfassende Förderung und Beratung von Betrieben zum Thema Mobilitätsmanagement soll neue Potentiale für eine nachhaltige Mobilität auf dem Arbeitsweg erschließen.

Die neuen Einsatzmöglichkeiten von Lastenrädern in der Paketlogistik bieten lt. Gutachtern auch für Hamm vielversprechende Ansätze für die City-Logistik. Statt auf konkurrierende kommunale Projekte sollte auf eine Kooperation mit den bestehenden Paketdienstleistern gesetzt werden.

Der Aufbau einer Ladeinfrastruktur an Betriebs- und Handelsstandorten würde erfolgversprechend die Lücken im Angebot schließen und den Umstieg auf die E-Mobilität fördern.

Planvolle Umsetzung der Maßnahmen, offener Dialog und Evaluation der Wirkungen

Mit Blick auf die Umsetzung des Masterplan Mobilität sind die zahlreichen Interessenskonflikte bezüglich der Bedeutung der Verkehrsmittel und der Gestaltung der Verkehrswege zu beachten. Zwar hat die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Masterplan Mobilität zunächst die überaus positive Haltung der Hammer Bevölkerung zur Neuausrichtung des Stadtverkehrs unterstrichen; in der Praxis treten jedoch bei der Planung und Umsetzung der konkreten Maßnahmen häufig Widersprüche zwischen einzelnen Nutzungsinteressen auf, die nicht selten zur Ablehnung ganzer Verkehrsprojekte führen. Einen Schlüssel zur Erkennung von Kontroversen und zur Entwicklung tragfähiger Kompromisse bietet ein offener, kontinuierlicher Dialog mit den Betroffenen. Zur Einbindung von Institutionen und Verbänden in den Prozess der Verkehrswende in Hamm könnte die Einrichtung eines ‚Mobilitätsbeirats‘ beitragen. Die neu entstehenden Angebote im Bereich des Umweltverbundes sollten zudem durch ein professionelles Marketing begleitet werden.

Wichtig für den Erfolg der Mobilitätswende in Hamm ist die planvolle Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen, die Evaluation ihrer Wirkung und die Fortschreibung des Masterplans nach Abschluss des Zeithorizonts 2035. So sollte als Grundlage für einen nächsten Verkehrsbericht im Jahr 2030 eine erneute Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Hammer Bevölkerung stattfinden, aus der die bisherige Zielerreichung und ggf. neue Maßnahmenschwerpunkte für die Zeit bis zum Zieljahr 2035 abgeleitet werden können.