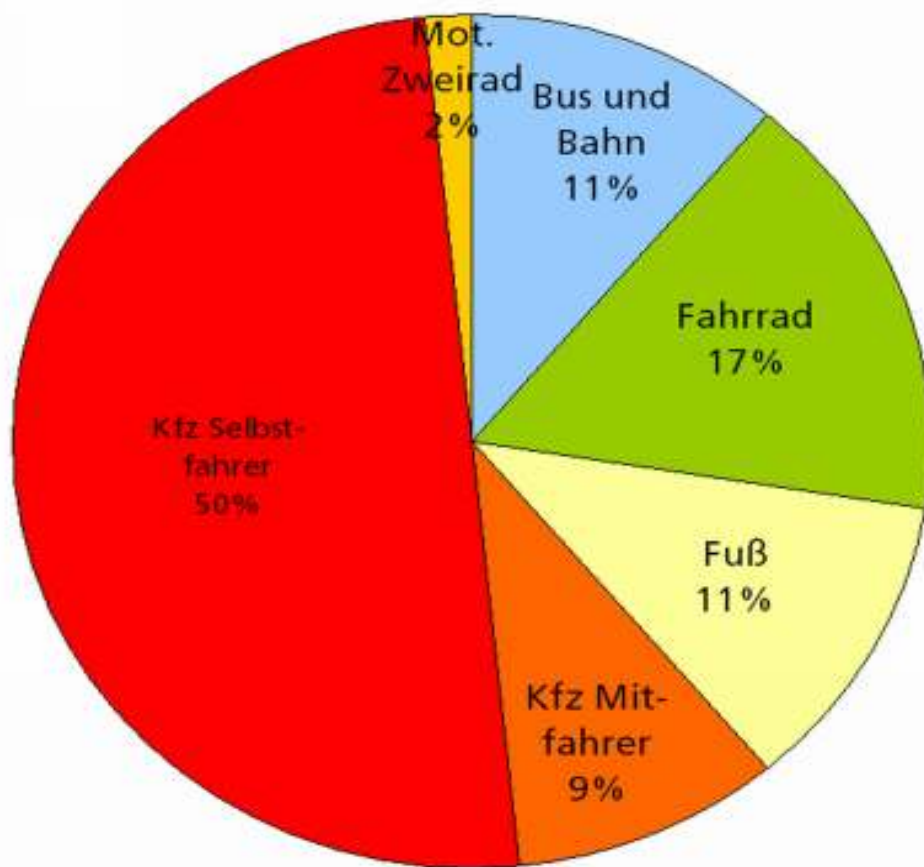


## Verkehrsmittelwahl 2008



## 2. Fakten, Trends und Perspektiven

Im Jahr 2008 wurde mit der ‚Haushaltsbefragung Verkehr‘ eine umfangreiche Verkehrserhebung durchgeführt, um aktuelle Erkenntnisse über das Verkehrsgeschehen in Hamm zu erhalten. Die Ergebnisse bilden die wichtigste Grundlage für die Handlungsempfehlungen des Verkehrsberichts 2010.

### 2.1. Ergebnisse der ‚Haushaltsbefragung Verkehr 2008‘

Im Herbst 2008 wurden 9.000 Hammer Haushalte angeschrieben und um freiwillige Teilnahme gebeten. Die relativ hohe Rücklaufquote von rd. 1000 Haushalten (mit allen Familienmitgliedern) beweist das große Interesse und die Mitwirkungsbereitschaft der Hammer Bevölkerung bei der Verkehrsplanung. Die gute Beteiligung bietet auch die Gewähr für die Repräsentativität der Ergebnisse. Die zentralen Fragestellungen der Erhebung waren:

- Wie viel Verkehr wird durch die Hammer Bevölkerung erzeugt?
- Wo liegen die Quell- und Zielorte?
- Welche Verkehrsmittel werden genutzt?
- Zu welchem Zweck werden die Wege durchgeführt?

#### Wie mobil sind die Hammer Bürger?

Gegenüber dem Jahr 2000 ist eine um ca. 10 % gestiegene Mobilität der Hammer Bevölkerung festzustellen (von 2,8 auf 3,1 Fahrten und Wege pro Tag). Einen Erklärungsansatz für diese Entwicklung bietet die in 2008 vergleichsweise bessere wirtschaftliche Lage gegenüber dem Jahr 2000. Die aktuelle Mobilitätsquote entspricht dem Bundes- und Landesdurchschnitt.

#### Mit welchen Verkehrsmitteln sind die Hammer Bürger unterwegs?

Bei der Verkehrsmittelwahl zeigt sich in den letzten beiden Jahrzehnten ein deutlich positiver Trend für das Fahrrad und den ÖPNV.

Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr konnte gegenüber 2000 noch einmal um 3% auf nunmehr 93.000 Fahrten / Tag gesteigert werden. Das entspricht, unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme, einer realen Steigerung der Fahrten um 30 %.

Der deutliche Anstieg des Radverkehrs lässt sich auch im Straßenbild erkennen. Damit hat Hamm seine Rolle als ‚Fahrrad-Metropole‘ in NRW weiter ausgebaut.



Bus und Bahn haben gegenüber dem Jahr 2000 um 1% Verkehrsanteil zugelegt. Dies bedeutet eine reale Steigerung um 25 % auf nunmehr 62.000 Fahrten / Tag.

Beim Hammer ÖPNV entfällt ein Großteil der Fahrten (ca. 75 %) auf den Bus. Die Zuwächse im ÖPNV wurden aber vor allem im Schienenverkehr erzielt. Immer mehr Pendler nutzen das seit 1998 um über 20 % ausgeweitete Bahnangebot.

Diese Entwicklung ging jedoch größtenteils zu Lasten des Fußverkehrs, der gegenüber dem Jahr 2000, entsprechend einem bundesweiten Trend, um weitere 3 % abnahm.

Aber auch der KFZ-Verkehr reduzierte sich um 1 % zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Er liegt mit 61 % aber immer noch weit über der Hälfte des Gesamtverkehrs.

In Hamm werden an einem Werktag von den Einwohnern insgesamt ca. 565.000 Wege und Fahrten durchgeführt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Aufteilung auf die Verkehrsträger.

Verkehrsträger	Wege/Tag
Pkw – Selbstfahrer	281.000
Pkw – Mitfahrer	54.000
Motorrad	9.000
<b>Summe Kfz-Fahrten</b>	<b>344.000</b>
Bus & Bahn	62.000
Rad	93.000
Fuß	64.000
<b>Summe ‚Umweltverbund‘</b>	<b>219.000</b>
<b>Gesamtverkehr (Wege + Fahrten / Tag)</b>	<b>564.000</b>

Verkehrsaufkommen im Binnen-, Quell- und Zielverkehr

Außerdem finden auf Hamms Straßen täglich rund 30.000 LKW-Fahrten statt.

Hinzu kommen die folgenden Durchgangsverkehre, die das Hammer Verkehrsnetz nutzen:

- PKW = 120.000 Fahrten / Tag
- LKW = 45.000 Fahrten / Tag
- ÖPNV = 5.000 Fahrten / Tag.

Insgesamt werden auf den Hammer Straßen und Wegen sowie auf der Schiene ca. 765.000 Fahrten und Wege pro Tag zurückgelegt.



## Reisezwecke

Bei den Reisezwecken zeigt sich, dass der Ausbildungs- und Berufsverkehr nur noch 1/3 des gesamten Verkehrsaufkommens ausmacht. Von gleichrangiger Bedeutung sind inzwischen der Freizeit- und der Einkaufsverkehr.

## Welche Hauptverkehrsströme gibt es im Stadtgebiet?

Die folgende Tabelle zeigt die Verkehrsverflechtungen zwischen den Stadtbezirken und in die Region.

Erwartungsgemäß ist zu erkennen, dass sich der Großteil der Wege auf das Stadtzentrum richtet. Aber auch zwischen benachbarten Stadtbezirken bestehen z.T. stark ausgeprägte Verflechtungen, insbesondere zwischen Bockum-Hövel und Heessen.

	Mitte	Uen-trop	Rhy-ner-n	Pel-kum	Herrin-gen	Bo-ckum-Hövel	Hees-sen	Region	Summe
Mitte	75.000	19.000	15.000	11.000	12.000	17.000	11.000	5.000	165.000
Uen-trop	20.000	44.000	5.000	2.000	2.000	3.000	5.000	4.000	85.000
Rhy-ner-n	15.000	5.000	20.000	3.000	2.000	2.000	1.000	2.000	50.000
Pel-kum	11.000	2.000	3.000	20.000	4.000	3.000	1.000	3.000	47.000
Herrin-gen	11.000	2.000	2.000	4.000	17.000	4.000	1.000	2.000	43.000
Bo-ckum-Hövel	16.000	3.000	2.000	3.000	4.000	53.000	8.000	4.000	93.000
Hees-sen	11.000	5.000	2.000	0	1.000	8.000	30.000	2.000	59.000
Regi-on	5.000	4.000	2.000	3.000	2.000	4.000	2.000	1.000	23.000
	164.000	84.000	51.000	46.000	44.000	94.000	59.000	23.000	565.000

Verflechtung zwischen den Stadtbezirken [in Wegen/Fahrten pro Tag]

## Mobilität in den Stadtbezirken

Beim Vergleich der Wegehäufigkeit in den Stadtbezirken ergibt sich folgendes Bild.

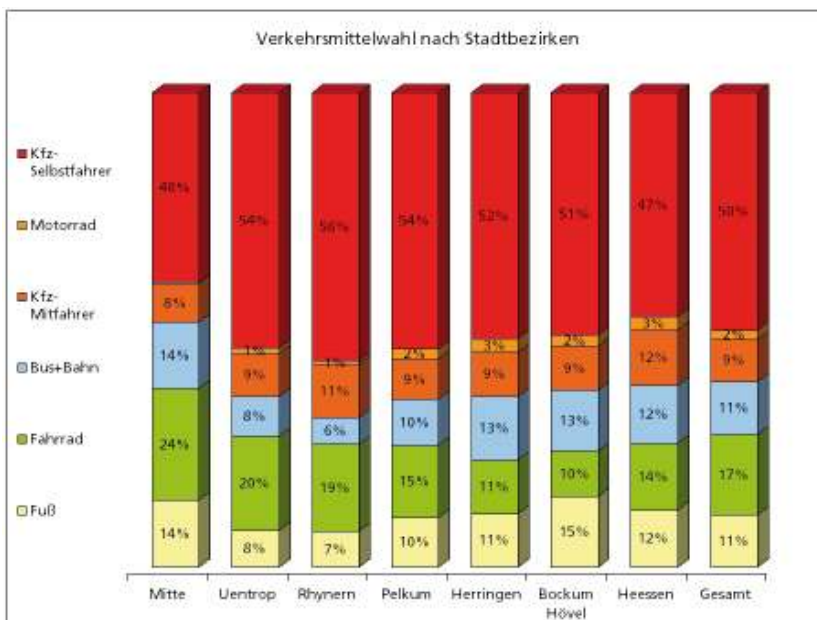
Der Bezirk Hamm-Mitte entspricht dem für Hamm ermittelten Durchschnittswert. Eine deutlich höhere Mobilität weisen die beiden flächenmäßig größten Bezirke Uentrop und Rhynern auf, in denen 3,6 bzw. 3,4 Wege pro Tag und Person zurückgelegt werden.

Auch die Ergebnisse bei der Verkehrsmittelwahl zeigen ebenfalls deutliche Unterschiede in den Bezirken, deren Ursachen vielfältig sind:

- Siedlungsstruktur
- Distanzen zu den Zielen
- Infrastruktur für Fuß- und Radwege
- Sozialstruktur der Wohnbevölkerung
- ÖPNV-Bediensungsangebot.

Hamm-Mitte hat mit nur 48 % einen deutlich geringeren KFZ-Anteil als alle anderen Bezirke und den stadtwweit größten Anteil im Rad- und Fußverkehr. Dies ist mit den meist kürzeren Wegen in der Innenstadt und den größeren Schwierigkeiten bei der Parkplatzsuche zu erklären.

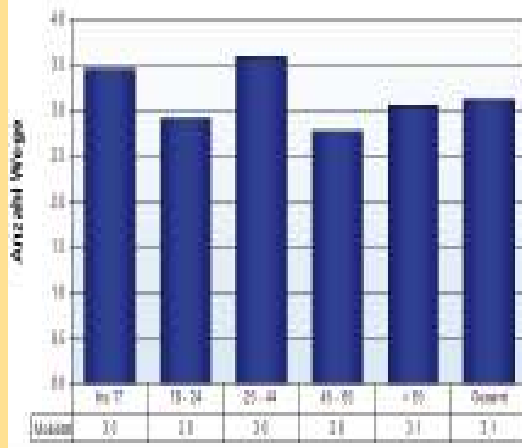
In den anderen Bezirken wird deutlich häufiger auf den PKW zurückgegriffen. In Rhynern ist der Kfz-Anteil mit 68 % am größten. Der ÖPNV hat in den meisten Bezirken eine etwa gleich große Bedeutung. Neben der Mitte weisen auch Herringen und Bockum-Hövel hohe Anteile auf.



### Welche Rolle spielt das Alter?

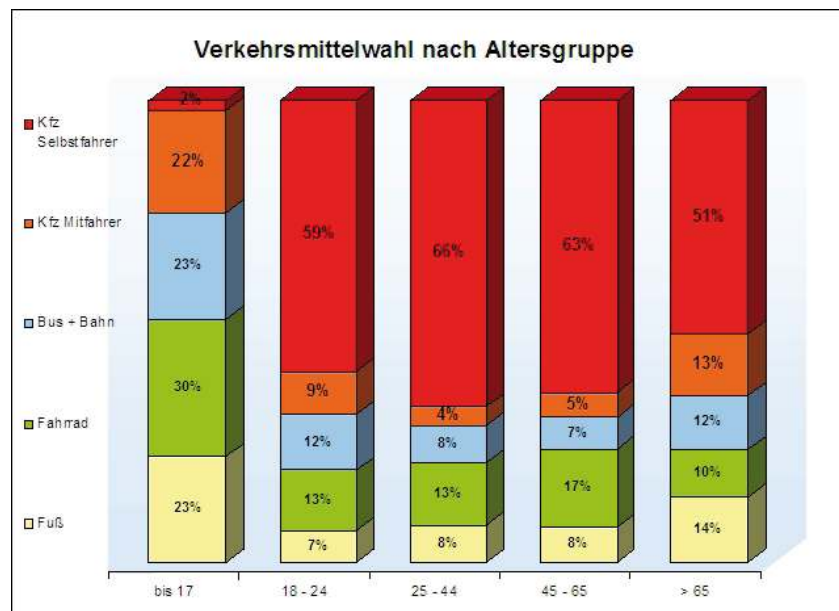
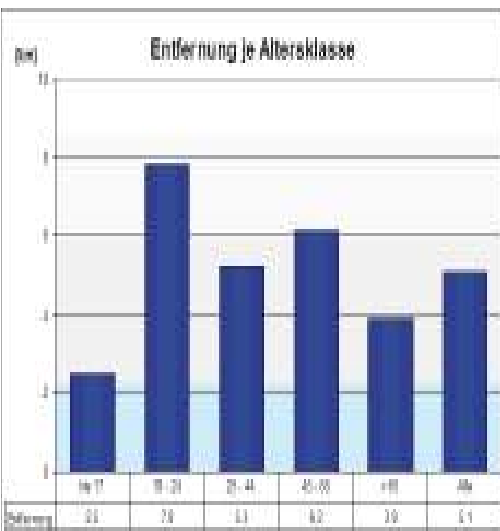
Die Bevölkerungsprognose 2007 der Stadt Hamm prognostiziert einen allgemeinen Rückgang der Bevölkerung mit einer Zunahme der Personen in den Altersklassen über 55 Jahren.

Wegehäufigkeit nach Altersgruppe



Mit den Projekten ‚Familienfreundliche Stadt‘ und ‚Neues Altern in der Stadt (NAIS)‘ verfolgt die Stadt Hamm die Ziele, ihre Standortvorteile für junge Familien auszubauen und die Lebensqualität für ältere Mitbürger in Zeiten des demographischen Wandels zu erhöhen.

Die Verkehrsplanung muss sich ebenfalls diesem Thema stellen und ihren Beitrag leisten. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung wurden daher auch unter dem Gesichtspunkt des Alters der Befragten betrachtet.



In der Gruppe der unter 17jährigen dominieren die umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Mit zunehmendem Alter steigt erwartungsgemäß der Kfz-Anteil. Deutlich wird die große Bedeutung des PKW bei den Berufstätigen. Bemerkenswert ist bei den 45 -65jährigen der große Anteil des Fahrradverkehrs.

Bei den Rentnern erreicht der Fußverkehr wieder große Bedeutung. Beachtlich sind hier auch der hohe Anteil der Fahrradfahrer und die wachsende Zahl der Mitfahrer im PKW.

Die Bedeutung des ÖPNV ist in der Altersgruppe der Schüler, Studenten und Berufseinsteiger am stärksten.

Die Altersgruppen der Schüler und Berufstätigen verrichten täglich die meisten Wege. Diese bei der Wegehäufigkeit dominierenden Gruppen legen jedoch hauptsächlich kurze Wege zurück.

## Mobilitätsentwicklung in Hamm 1984 - 2008

In Hamm besteht die Möglichkeit, auf eine Zeitreihe verschiedener Mobilitätskennndaten zurück zu blicken:

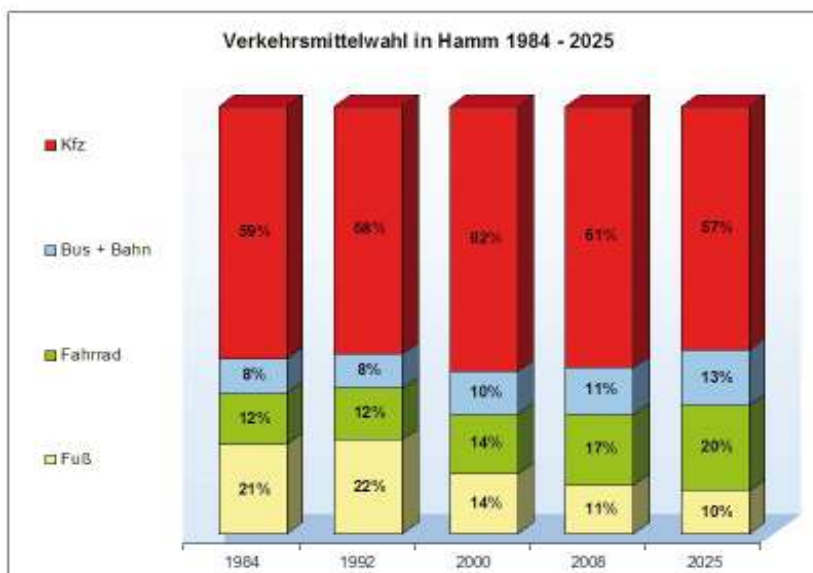
- 1984 (Verkehrsentwicklungsplan 1985)
- 1992 (Verkehrsentwicklungsplan 1994)
- 2000 (Haushaltsbefragung)
- 2008 (Haushaltsbefragung)

In den vergangenen 25 Jahren ist ein relativ geringer Anstieg des Kfz-Anteils zu verzeichnen. Dies ist einerseits auf den bereits in der 80er Jahren hohen Verkehrsanteil des KFZ zurückzuführen, andererseits hat die Stadt Hamm in den letzten Jahrzehnten große Anstrengungen zur Förderung von Rad, Bus und Bahn unternommen.

Diese Stagnation beim KFZ-Verkehr, der in 2008 sogar wieder leicht rückläufig war, ist trotz des Zuwachses im Hammer PKW-Bestand um 10 % seit 1984 (auf heute 87.000 PKW) eingetreten.

Die wachsende Bedeutung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wird besonders deutlich an der kontinuierlichen Zunahme des Radverkehrs. Auch der Öffentliche Nahverkehr konnte Zuwächse erreichen und liegt mittlerweile über 10%.

Innerhalb des ‚Umweltverbundes‘ fand jedoch eine deutliche Verlagerung vom Fußverkehr hin zu Rad und ÖV statt. Wurden 1984 noch knapp ein Fünftel der Wege zu Fuß zurückgelegt, ist es 2008 nur noch etwa ein Zehntel.

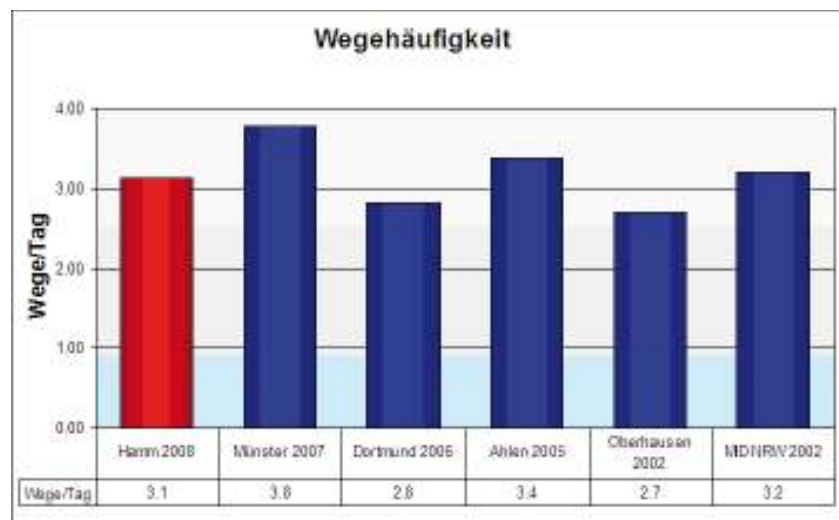


## 2.2. Hamm im Städtevergleich

Um die ermittelten Daten besser beurteilen und bewerten zu können, wurden sie den Kennziffern anderer Großstädte der Region und dem Landesdurchschnitt NRW gegenübergestellt.

Überraschend ist die relativ hohe Wegehäufigkeit in Hamm im Vergleich zu den Ruhrgebietsstädten Dortmund und Oberhausen.

Eine Ursache kann in der vergleichsweise besseren Wirtschafts- und Beschäftigungssituation in Hamm liegen. In Hamm lag die Arbeitslosenquote im Frühjahr 2008 bei 10,9%, in Dortmund bei 14,1% und in Oberhausen bei 12,6%.



In Hamm ist der **Kfz-Anteil** deutlich höher als in den Vergleichsstädten. Er liegt mit dem Bundesdurchschnitt gleichauf, der neben Städten auch die Landkreise berücksichtigt. Hier zeigt sich der große Einfluss der Struktur der Stadt Hamm, die nach Flächengröße und Besiedlungsdichte eher einem Kreisgebiet entspricht.

Betrachtet man die Verkehrsmittel des **Umweltverbundes** (ÖV, Fuß, Fahrrad) in Hamm und den Vergleichsstädten, so steht Hamm mit 39 % Anteil im guten Mittelfeld. An der Spitze findet sich – entsprechend dem geringen Kfz-Anteil und hohen Radverkehrsanteil – Münster mit 64 %.

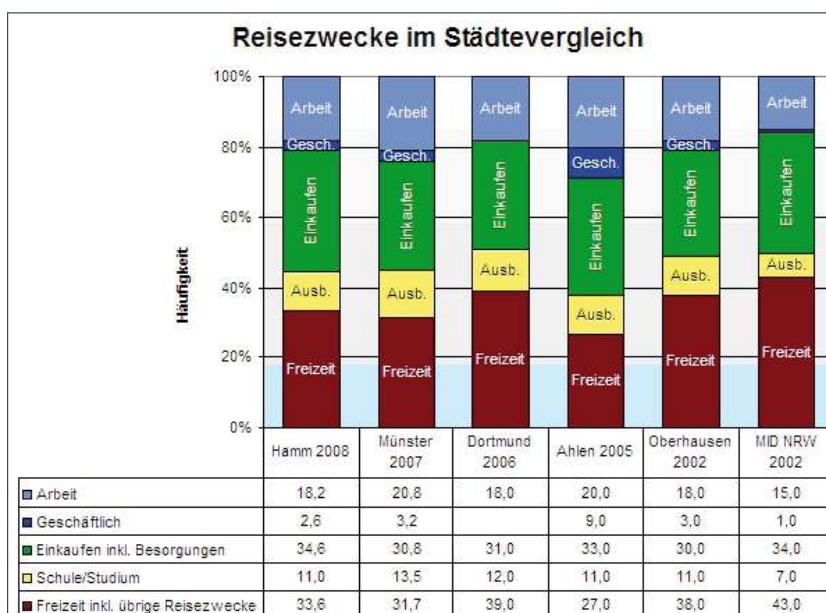
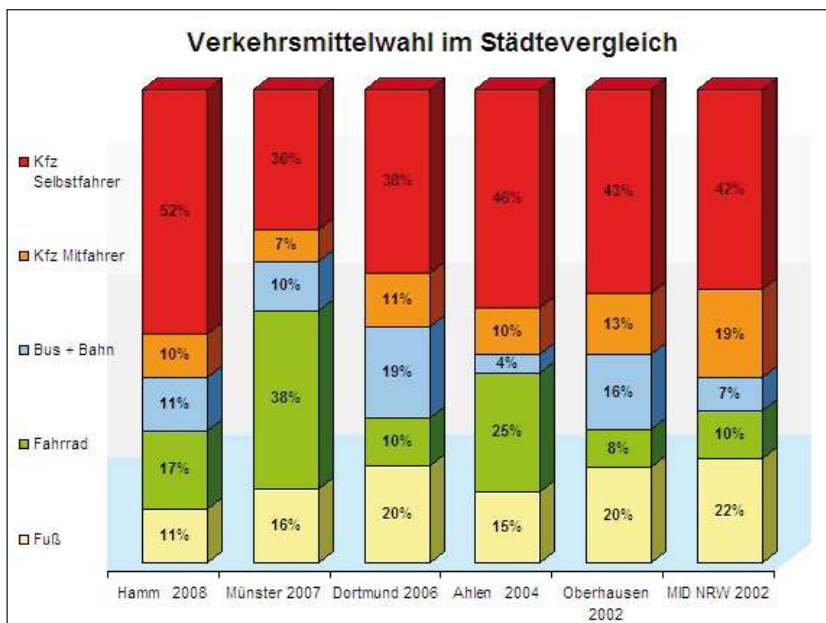
Interessant ist die Aufteilung der Verkehrsmittel innerhalb des Umweltverbundes. Während in Hamm, Münster und Ahlen der Großteil der ‚umweltfreundlichen‘ Wege mit dem Fahrrad unternommen wird, stellt in allen anderen Vergleichsstädten der Fußweg den Hauptteil.

Unter den Großstädten in NRW mit mehr als 150.000 Einwohnern hat Hamm den zweithöchsten Radverkehrsanteil.



Der ÖPNV liegt in Dortmund aufgrund des gut ausgebauten Stadtbahn-Netzes bei 19 %. Die ‚Bus-Städte‘ Münster und Hamm haben einen vergleichbaren ÖV-Anteil (10% bzw. 11%).

Der Städtevergleich zeigt, dass die Reisezwecke ähnlich sind und lediglich der Anteil des Freizeitverkehrs am deutlichsten schwankt.



### 2.3. Verkehrsprognose 2025

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2008 zeigen neue Trends in der Verkehrsentwicklung auf, die eine Aktualisierung der langfristigen Verkehrsprognose des Masterplan Verkehr 2007 erforderlich machen. Im Folgenden wird die neue ‚Trend-Prognose 2025‘ zum Verkehrsaufkommen und zur Verkehrsmittelwahl in Hamm entwickelt. Der gewählte Prognosehorizont 2025 wird derzeit bundesweit verwendet.

Die teilweise recht starken Abweichungen der Befragungsergebnisse 2000 und 2008 machen deutlich, dass es Faktoren für die langfristige Verkehrsprognose gibt, die z.T. nur schwer voraussehbar sind:

#### **Starke Schwankungen der Mobilität aufgrund wirtschaftlicher Entwicklungen:**

In besonderem Maße von der wirtschaftlichen Entwicklung abhängig ist die Zahl der täglichen Fahrten und Wege. So ist der Mobilitätswachstum in Hamm um 10 % zwischen 2000 und 2008 insbesondere durch die vergleichsweise positive Tendenz der Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung zu erklären.

#### **Erhebliche Verschiebungen innerhalb des nichtmotorisierten Verkehrs:**

Wenn die in den letzten 25 Jahren zu beobachtenden Trends zu immer mehr Radverkehr und immer weniger Fußverkehr anhalten, wird das Rad im Jahr 2020 deutlich über der 20%-Marke liegen, während weniger als 10 % der Wege zu Fuß zurückgelegt werden.

#### **Einfluss der Energiekosten:**

Der Ölpreis erreichte seinen bisherigen Rekordstand im Juli 2008. Bei der Erstellung des Masterplans war diese Entwicklung noch nicht in vollem Maße absehbar. Die stark gestiegenen Energiekosten erklären jedoch die starke Tendenz zum ÖPNV und zum Fahrrad, die in der Haushaltsbefragung 2008 ermittelt wurde. Der von vielen Wirtschaftsinstituten prognostizierte, drastische Anstieg der Energiekosten im nächsten Jahrzehnt kann zu weiteren deutlichen Verschiebungen zu Gunsten von Rad, Bus und Bahn führen.

Für die Genauigkeit künftiger Verkehrsprognosen ist es daher wichtig, das aktuelle Verkehrsgeschehen regelmäßig durch Haushaltsbefragungen zu erfassen und, aufgrund der genannten Unwägbarkeiten, die Prognose in verschiedenen Szenarien durchzuführen.

Der Verkehrsbericht 2010 enthält daher für das Jahr 2025 das nachfolgende Trend-Szenario und im Kap. 3 (Klimaschutz) ein sog. ‚Umwelt-Szenario 2025‘.

Die Haushaltsbefragung 2008 hat die im Masterplan 2007 durch Hochrechnung ermittelte Gesamtzahl der heutigen Fahrten und Wege durch die Hammer Bürger (ca. 565.000 / Tag) mit einer Zielgenauigkeit von über 99 % bestätigt. Damit beweist sich die durch zahlreiche Eichungen erreichte, hohe Genauigkeit des elektronischen Verkehrsprognosesystems der Stadt Hamm.

In den kommenden Jahren wird ein moderater Zuwachs des Gesamtverkehrs um ca. 0,4 % pro Jahr angenommen. Für die Genauigkeit dieser Prognose sprechen sowohl die reale Verkehrsentwicklung der letzten Jahre als auch ihr konkreter Bezug zu den im Flächennutzungsplan 2008 ausgewiesenen Wohn- und Gewerbegebieten.

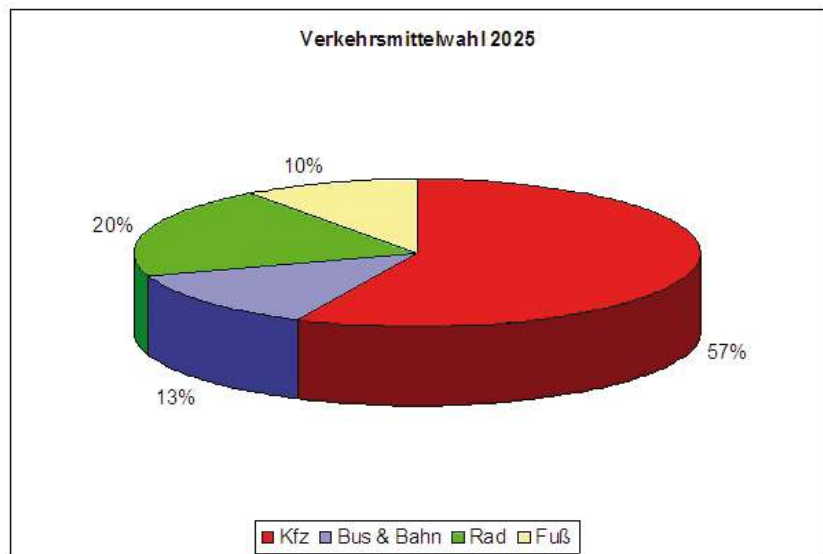
In einer linearen Fortschreibung ist für das Jahr 2025 mit einem Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 632.000 Fahrten+Wegen / Tag (einschl. Schwerlastverkehr) zu rechnen. Dabei sind für den Schwerlastverkehr (LKW) Steigerungen von ca. 15% berücksichtigt, um der weiteren Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung (z.B. INLOGPARC) in Hamm Rechnung zu tragen.

In dieser Berechnung findet der Durchgangsverkehr keine Berücksichtigung. Dieser beträgt heute ca. 20% des Gesamtverkehrsaufkommens und wird überwiegend über die Autobahnen A2 und A1 auf dem Stadtgebiet abgewickelt. Für diese Durchgangsverkehrswege, zu denen 2025 auch die A445 zählt, wird laut aktueller Gutachten eine Steigerung des Verkehrsaufkommens von bis zu ca. 25% prognostiziert.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2008 ermöglichen ebenfalls eine Anpassung der Prognose zur Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) aus dem Masterplan Verkehr 2007.

Wichtigste Grundannahme für die weitere Veränderung des Modal-Split ist die Fortsetzung des in Hamm bereits seit den 1990er Jahren bestehenden Trends zu Gunsten des ‚Umweltverbundes‘ (Rad / Bus+Bahn), bedingt durch steigende Kosten im Kfz-Verkehr, Optimierung des ÖPNV-Angebotes, die weitere Attraktivierung des Radwegenetzes und ein gestiegenes Umweltbewusstsein.

Während der Radverkehr sowie Bus & Bahn bis 2025 weiter deutliche Zugewinne erwarten lassen, wird beim Fußverkehr von einer Stagnation ausgegangen.

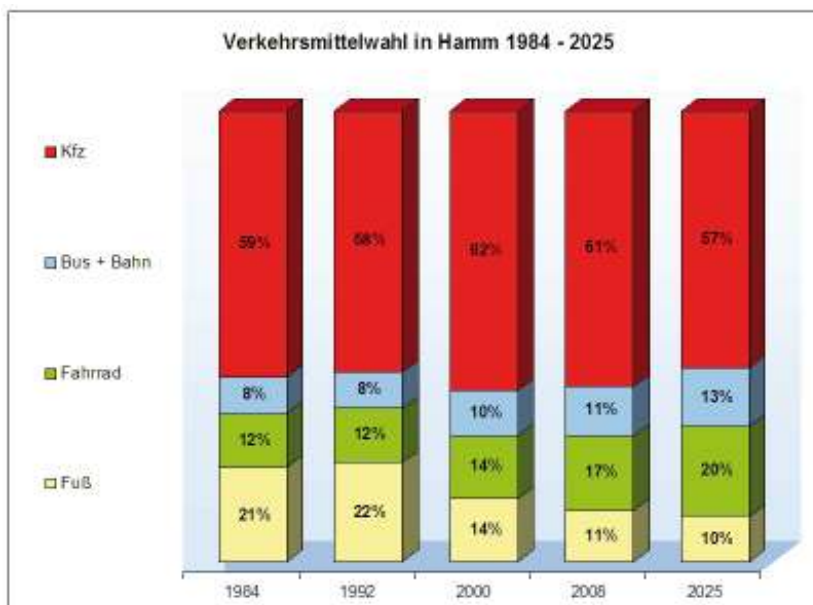


Dementsprechend wird der Kfz-Anteil am Gesamtverkehr leicht rückläufig sein. Die Gesamtfahrtzahl beim Kfz-Verkehr wird jedoch, aufgrund der prognostizierten allgemeinen Verkehrszunahme, weiterhin auf dem heutigen Niveau bleiben.

Aus den genannten Rahmenbedingungen ergibt sich für das Jahr 2025 die in den nachfolgenden Grafiken und Tabellen zusammengefasste Trendprognose für die Verkehrsmittelwahl und das Verkehrsaufkommen:

<b>Verkehrsentwicklung Stadt Hamm Trend-Prognose 2025 (Binnen- Quell- und Zielverkehr)</b>		
<b>Verkehrsmittel</b>	<b>Verkehrsanteil</b>	<b>Fahrten+Wege pro Tag</b>
<b>PKW + Motorrad</b>	57%	340.000
<b>Fahrrad</b>	20%	120.000
<b>Fuß</b>	10%	60.000
<b>Bus + Bahn</b>	13%	77.000
<b>Gesamt (ohne LKW)</b>	<b>100%</b>	<b>597.000</b>
<b>Gesamt (mit LKW)</b>		<b>632.000</b>

Trend-Prognose: Verkehrsmittelwahl Hamm 2025



### 2.4. Ableitung verkehrsplanerischer Ziele und Handlungsempfehlungen

Aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung und der Verkehrsprognose 2025 können konkrete Handlungsempfehlungen für die Hammer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik abgeleitet werden:

- Es besteht ein deutlicher Zusammenhang zwischen der wirtschaftlichen Entwicklung und dem Verkehrsaufkommen in Hamm.
- Die Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen ist Voraussetzung für deren Teilhabe am kulturellen und wirtschaftlichen Leben in Hamm.
- Die gute Verkehrsinfrastruktur ist einer der wichtigsten Standortfaktoren für Hamm.
- Das KFZ bleibt aufgrund der Stadtstruktur auf absehbare Zeit das dominierende Verkehrsmittel in Hamm. Der Straßenneu- und -ausbau, ein effizientes Verkehrsmanagement und konsequente Programme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind daher unverzichtbar für die Funktion und die Verträglichkeit des Hammer Stadtverkehrs.

- In Hamm besteht ein im regionalen Vergleich erhebliches Potential zur Verlagerung von Fahrten auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Dieser Trend muss gefördert werden, um die hohe Lebensqualität der ‚Großstadt im Grünen‘ zu erhalten und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.
- Die Stadt Hamm hat sich zu einer der bedeutendsten ‚Fahrrad-Metropolen‘ unter den deutschen Großstädten entwickelt. Nun gilt es, mit innovativen Angeboten diesen Status zu halten und auszubauen.
- Die positive Entwicklung des ÖPNV in Hamm basiert vor allem auf den starken Fahrgastzuwächsen im Schienenverkehr. Neue und modernisierte Haltepunkte sowie Gemeinschaftstarife im Regionalverkehr werden diese Tendenz noch verstärken.  
Der Bus muss insbesondere im Freizeitverkehr neue Marktpotentiale erschließen, um am positiven Trend des ÖPNV teilzuhaben.
- Die erfreuliche Entwicklung bei Rad, Bus und Bahn hat bislang noch nicht dazu geführt, den KFZ-Verkehr in nennenswertem Umfang zu reduzieren. Ursache ist der gleichzeitige, stetige und deutliche Rückgang des Fußverkehrs.  
Eine Umschichtung von Verkehrsleistungen ist jedoch die Voraussetzung für einen Beitrag des Verkehrs zum Klimaschutz. Die Wahrung und Stärkung des Fußverkehrs ist ein wesentlicher Baustein zur Erreichung dieses Ziels.
- Die Gestaltung des Verkehrsangebotes muss sich künftig noch stärker an den Bedürfnissen von Zielgruppen orientieren, die sich insbesondere nach Alter und familiärer Lebenssituation definieren.