

Stadt Hamm

Beschlussvorlage der Verwaltung

| | | | | |
|--|--|----------|--|-------------|
| | | | Stadtamt | Vorlage-Nr. |
| | | | 61 | 1722/18 |
| Beschlussvorschriften § 41 GO NW | | | Datum 18.06.2019 | |
| Beschlussorgan Rat | Sitzungstermin 09.07.2019 16:00 | Ergebnis | Genehmigungsvermerk I, gez. OB Hunsteger-Petermann | |
| Beratungsfolge Behindertenbeirat Schulausschuss Bezirksvertretung Hamm-Uentrop Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr Umweltausschuss Bezirksvertretung Hamm-Pelkum Bezirksvertretung Hamm-Heessen Bezirksvertretung Hamm-Bockum-Hövel Bezirksvertretung Hamm-Rhynern Bezirksvertretung Hamm-Herringen Bezirksvertretung Hamm-Mitte Haupt- und Finanzausschuss | Sitzungstermin 18.06.2019 16:00 25.06.2019 16:00 27.06.2019 16:30 02.07.2019 15:00 02.07.2019 16:00 02.07.2019 16:00 02.07.2019 16:30 03.07.2019 17:00 04.07.2019 16:00 04.07.2019 16:00 04.07.2019 16:15 08.07.2019 16:00 | Ergebnis | Federführender Dezernent VI, gez. EB Schulze Böing | |
| Bezeichnung der Vorlage (kurze Inhaltsangabe) Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP): 1. Einbringung 2. Einleitung des Beteiligungsverfahrens | | | Beteiligte Dezernenten II, gez. StK Kreuz III, gez. StR Mösgen | |

| |
|---|
| <p><u>Beschlussvorschlag</u></p> <p>1. Die Ergebnisse des Gutachtens zur Einrichtung weiterer Durchmesserlinien und zur Optimierung des Schülerverkehrs werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>2. Das Beteiligungsverfahren gem. §§ 8 und 9 ÖPNVG-NRW wird eingeleitet.</p> <p>3. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird den politischen Gremien zusammen mit den Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens zum Beschluss vorgelegt.</p> |
|---|

| |
|--|
| <p>Finanzielle Auswirkungen</p> <p>-</p> |
|--|

0. Zusammenfassung

Mit Vorlage Nr. 0677/16 wurde die Verwaltung mit der bislang umfangreichsten Überplanung des Hammer Busnetzes beauftragt.

Zur Verbesserung der Angebotsqualität und der Wirtschaftlichkeit sollen künftig möglichst viele Buslinien, die heute am HBF enden, zu stadtteilverbindenden Durchmesserlinien verknüpft werden. Bei gleichbleibendem Leistungsumfang soll so eine deutliche Attraktivitätssteigerung erreicht werden, die Voraussetzung für die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste ist.

Mit ergänzender Vorlage 0749/16 wurde außerdem beschlossen, auch den Schülerverkehr (E-Wagen-Netz) auf Optimierungsmöglichkeiten zu untersuchen.

Das beauftragte Verkehrsplanungsbüro PROZIV (Berlin) hat inzwischen ein Gutachten mit Maßnahmenempfehlungen erarbeitet, die mit dieser Vorlage eingebracht und ins Beteiligungsverfahren (Bürger und Verbände) gegeben werden (s. Anlage).

Mit den Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens wird dann voraussichtlich im Herbst 2019 der NVP zum Beschluss vorgelegt.

Aufgrund des erheblichen Umfangs der erforderlichen Anpassungen bei den Verkehrsunternehmen ist die Umsetzung des NVP mit Einführung eines neuen Busnetzes nicht vor Ende 2020 zu erwarten.

Im Ergebnis sollen 4 neue Durchmesserlinien eingerichtet werden, ergänzt um einige neue Angebote u.a. für die HSHL, den Heessener Westkamp und die Barbara-Klinik sowie ein Taktknoten-System zur Verbesserung der verbleibenden Umsteigebeziehungen.

Über die Handlungsempfehlungen für das Hauptliniennetz und die einzelnen Stadtbezirke wird umfassend in Pt. 1. der Vorlage berichtet. Das Gutachten ist in der Anlage beigelegt.

Bei der Optimierung des Schülerverkehrs sieht der Gutachter nur begrenzte Einsparungsmöglichkeiten, die jedoch nur durch eine massive Verschiebung der Anfangszeiten vieler Hammer Schulen zu realisieren wären. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit soll dieser Handlungsstrang daher derzeit nicht weiterverfolgt werden (2.).

Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sollen gemäß den gesetzlichen Anforderungen auch die Qualitätsvorgaben für die eingesetzten Fahrzeuge, das Personal und den Kundenservice der Verkehrsunternehmen konkretisiert werden. Die für Hamm geplanten Vorgaben orientieren sich an den Parametern, die die Stadtwerke bereits im Rahmen der sog. ‚Direktvergabe‘ erfüllen müssen. Über die Qualitätsstandards wird in Punkt 3. informiert.

In Punkt 4. wird über das mit dieser Vorlage einzuleitende Beteiligungsverfahren berichtet.

Die Verkehrsunternehmen haben bereits bei der Erarbeitung des NVP intensiv mitgewirkt. Sie werden nun nochmals formal um Stellungnahme gebeten, genau wie die Träger öffentlicher Belange.

Bei der Bürgerbeteiligung beschreitet die Stadt diesmal neue Wege. Das neue Busnetz wird den Bürgerinnen und Bürgern auf einer interaktiven Online-Plattform vorgestellt. Hierbei besteht die Möglichkeit, zu den Planungen gezielte Anmerkungen und Hinweise in eine (für alle sichtbare) Karte einzutragen.

Zum weiteren Verfahren vom Beschluss des NVP bis zur Einführung des neuen Busnetzes informiert Pt. 5.

1. Neustrukturierung des Busnetzes

1.1. Ergebnisse der Fahrgastzählung 2017

Die wichtigste Grundlage für die Planung des neuen Netzes war die Fahrgastzählung aus dem Jahr 2017, die von der Fa. GVS (Hannover) im Auftrag der Stadtwerke an allen Werktagen auf allen Hammer Buslinien durchgeführt wurde.

Im Vergleich zur letzten Vollerhebung in 2008 ist ein moderater Rückgang der Fahrgastzahl von täglich rd. 40.000 auf 38.000 festzustellen (-5 %). Hauptursache sind die Schülerzahlen, die im gleichen Zeitraum um 12% gesunken sind. Der Schülerverkehr hat in Hamm mit 35% einen für eine Großstadt hohen Anteil am Fahrgastaufkommen. Die anderen Fahrgäste verteilen sich u.a. auf den Berufsverkehr (20%), den Freizeitverkehr (16%) sowie den Einkaufs- und Besorgungsverkehr (12%).

Die wachsende Bedeutung des kombinierten Verkehrs Bus/Schiene wird durch die täglich über 3.000 Umsteiger belegt, deren Hauptziele Dortmund (1.000) und Münster (500) sind.

Deutlich wird auch der Erfolg der bereits bestehenden Durchmesserlinien.

Die Linien 1/3 und 7/17 weisen die mit Abstand höchsten Fahrgastzahlen im Stadtgebiet auf (9.800 bzw. 5.600). Der Anteil der Fahrgäste, die in den Bussen sitzen bleiben und über den HBF hinaus weiterfahren beträgt ca. 20 %, während im übrigen Netz weniger als 10 % der Fahrgäste den Umstieg zu einer anderen Buslinie auf sich nehmen. Dies rechtfertigt die Annahme, dass mit neuen Direktverbindungen auch neue Fahrgäste gewonnen werden können.

1.2. Schaffung weiterer Durchmesserlinien

Bislang verfügt Hamm nur über wenige, stadtbezirksverbindende Durchmesserlinien.

Mit Ausnahme der Linien 1/3 und 7/17 haben heute alle Buslinien ihren Start- und Endpunkt am Hammer Hauptbahnhof.

Zentrales Ziel der Planungen des Büros PROZIV war die betriebliche Verknüpfung möglichst vieler Buslinien, um den Hammer Nahverkehr bei gleichem Leistungsvolumen deutlich attraktiver und wirtschaftlicher zu gestalten:

- Schaffung von attraktiven Direktverbindungen zwischen den Stadtbezirken;
- Bessere Erschließung der Hammer Innenstadt;
- Vereinfachung des Liniennetzes zur besseren Übersichtlichkeit;
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch effektiveren Personal- und Fahrzeugeinsatz.

Im Ergebnis haben die Gutachter unter Einhaltung des heutigen Leistungsrahmens ein neues Netzkonzept entwickelt, das erhebliche Vorteile für die Fahrgäste mit sich bringt:

- 4 neue Durchmesserlinien;
- Taktverdichtungen auf der Marker Allee, dem Alten Uentroper Weg, der Ahlener Straße und der Barbara-Klinik;
- Neue Anbindung Baugebiet Heessener Westkamp und Gewerbepark Rhynern;
- Längere Betriebszeiten, u.a. in Bockum-Hövel (Linie 9);
- Ringverkehr in Bockum-Hövel („Ortsbus“).

Der Übersichtsplan mit dem neuen Liniennetz und eine tabellarische Übersicht des künftigen Fahrtenangebotes auf den einzelnen Linien sind in der Anlage beigefügt.

Im Folgenden werden die wichtigsten Maßnahmenvorschläge für die einzelnen Stadtbezirke zusammengefasst.

Hamm-Mitte:

- Bessere Erschließung der östlichen und südlichen Innenstadt:
Mit der Durchbindung weiterer Buslinien werden die betroffenen Stadtbezirke umstiegsfrei an alle Teile der Hammer Innenstadt angebunden. So können Fahrgäste aus Bockum-Hövel und

Heessen künftig die östliche Innenstadt und den Bereich um das Rathaus (Behördenviertel) direkt erreichen.

- 15 Min.-Takt Marker Allee:
Die Verknüpfung der Linien 83 und 33 bietet den Fahrgästen aus Selmigerheide, Lohausenholz und dem Hammer Westen Direktverbindungen in die östliche Innenstadt.
Verstärkerfahrten auf der Linie 33 führen im Verbund mit den Linien 6 und 18 bis zum St.-Georgs-Platz einen 15-Min-Takt. Davon profitiert insbesondere die HSHL.
- Anschlussknoten am Willy-Brandt-Platz:
Nicht jeder Bezirk kann mit allen anderen direkt verknüpft werden. Daher werden auch die Anschlussbeziehungen am Busbahnhof überarbeitet. Dort sollen die Abfahrtszeiten so gestaltet werden, dass Umsteiger maximal 15 Minuten warten müssen.

Uentrop:

- 15 Min.-Takt Marker Allee / HSHL:
(siehe Hamm-Mitte)
- Ammerweg im 30 Min.-Takt (Linie 1/3)
Die Anbindung der Lippestraße erfolgt künftig über die Linie 33. Die Linie 1 wird dann über den Ammerweg geführt, um in dem dicht bebauten Wohnbereich einen 30-Min.-Takt anzubieten.
- Einheitlicher Linienweg Li. 18:
Mit der Führung der Linie 1 über den Ammerweg wird die Linie 18 (Hauptbahnhof – Maximilianpark) diesen Bereich nicht mehr bedienen und fährt künftig auf einem einheitlichen Linienweg über Grenzweg und Papenweg zum Paracelsushaus und zum Maximilianpark.

Rhynern:

- Neue Durchmesserlinie Li. 2 (Rhynern – Hbf. – B.-Hövel):
Mit der Verknüpfung der Linien 22 und 2 wird zwischen Rhynern und Bockum-Hövel werktags ein 30-Min-Takt angeboten. Ziele wie das Allee-Center und der geplante ‚Erlebensraum Lippeaue‘ können dann von Rhynern aus ohne Umstieg erreicht werden.
- Verlängerung der neuen Linie 2 in den Gewerbepark Rhynern.
- Neue Durchmesserlinie Li. 11 (Westtünnen – Hbf. – Heessen):
Die Linien 30/31 und 11 (Hbf.- Heessen) werden verbunden. Damit sind u.a. das Allee-Center und die Barbara-Klinik aus Westtünnen ohne Umstieg erreichbar.
In Westtünnen erhält die Linie 30/31 einen einheitlichen Linienweg mit Endhaltestelle „Am Schützenplatz“. Hierfür werden die Haltestellen „Im Hüls“ zur Kreuzung Caldenhofer Weg/Dr.-Loeb-Caldenhof-Straße und die Haltestelle „An der Ahse“ nach Süden an den Pählenweg verlegt.
Besonders erwähnenswert ist die unternehmensübergreifende Kooperationsbereitschaft von VBH und VG Breitenbach, die diese neue Durchmesserlinie ermöglicht hat.
- Busanbindung Haltepunkt Westtünnen:
Nach Fertigstellung des Haltepunktes wird das Busnetz im Bezirk angepasst:
 - Neue Busverbindung Rhynern- Westtünnen über Rhynerberg / Südfeldweg;
 - Verlängerung der Linie 7 von Berge (Realschule) bis Westtünnen (über Südfeldweg).
 - Die erforderliche Mehrleistung wird durch ein Einkürzen der Linie 21 bis zur Realschule zumindest teilweise aufgefangen.

Pelkum:

- Neue Durchmesserlinie Selmigerheide-Lohausenholz-City–HSHL–Werries-Uentrop (Linie 33):
Die Linien 83 und 33 werden verknüpft. Selmigerheide und Lohausenholz erhalten damit erstmals eine direkte Anbindung an die östliche City, die HSHL, und den Maxipark.
- Bessere Anschlüsse am HBF:
Die Taktlage der Linie 3 (Pelkum – HBF- Werries) wird so verändert, dass am Hauptbahnhof die Anschlüsse zu den Bussen nach Rhynern, Heessen und Bockum-Hövel verbessert werden.
- Die als Verkehrsversuch gestartete Linie 15 (Pelkum-Herringen-B.-Hövel) bleibt erhalten. Sie wird mit einem 2-Stunden-Takt ins Regelangebot überführt.

Herringen:

Die Gutachter attestieren Herringen bereits heute ein hervorragendes Busangebot. Die Hauptlinien im Bezirk sind bereits Durchmesser-Linien (Li. 1, 7/17) und verkehren im dichten Takt.

Weitere Verbesserungen werden sich durch den Takt-Knoten am HBF für den Umstieg von der Linie 1 in andere Stadtbezirke ergeben. Zudem profitiert auch Herringen vom Erhalt der Linie 15 und deren künftiger Verlängerung zur Barbara-Klinik.

Um den Umstieg von der Schnellbuslinie S20 (Bergkamen – Herringen) zu den Hammer Stadtbussen zu verbessern, wird die Linie künftig über den Herringer Markt geführt.

Bockum-Hövel:

- Verknüpfung der Linien 4 und 9 („Ortsbus Bockum-Hövel“) :
In Bockum-Hövel wird ein erheblicher Anteil der Busfahrten innerhalb des Stadtbezirks durchgeführt. Daher bestand im Bezirk schon seit langem der Wunsch, einen „Ortsbus“ zu realisieren. Die Neugestaltung des Netzes ermöglicht nun eine betriebliche Verknüpfung der Linien 4 und 9, die künftig eine Ringlinie innerhalb des Bezirks bilden und umsteigefreie Fahrten zwischen den Ortsteilen ermöglichen.
- Tausch des Linienweges (Linie 9 über Bockumer Weg und Linie 2 über Großen Sandweg):
Mit der Ringlinie ändert sich auch das Netz im Hammer Norden. Künftig werden die Linien 4 und 9 die nachfragestarken Haltestellen am Bockumer Weg im 15 Min.-Takt bedienen, während die Linie 2 über den Großen Sandweg fährt.
- Angebotsausweitung Linie 9:
Die Wohnbereiche entlang der Horster und Berliner Straße profitieren von der Taktverdichtung am Samstag und den erweiterten Betriebszeiten am Abend.
- Neue Durchmesserlinie Linie 2 B.-Hövel-Rhynern (s. Rhynern)
- Anbindung Barbara-Klinik:
Wenn das St.-Josefs-Hospital in Hövel schließt, wird die Linie 15 (Pelkum–Herringen-Bockum-Hövel) über die Warendorfer Straße und den Heessener Markt zur St.-Barbara-Klinik verlängert.
- Verbesserte Umsteigebeziehungen am Hauptbahnhof (s. Hamm-Mitte).

Heessen:

- Neue Durchmesserlinie Heessener Dorf– Heessener Westkamp-HBF -Maxipark:
Das in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsene Neubaugebiet am Westberger Weg erhält erstmals ganztägig eine regelmäßige Busanbindung zur Stadtmitte und zum Heessener Markt. Dazu wird die Linie 6, die derzeit zwischen Maxipark, Braam-Ostwennemar, HSHL und City verkehrt, über Westberger Weg, Sachsenring, Am Hämmschen zum Heessener Markt und von dort ins Heessener Dorf geführt.
- Neue Durchmesserlinie Heessen – Westtünen:
Die Linie 11 wird künftig mit den Linien 30/31 verknüpft (Näheres s. Rhynern).
Dadurch ergeben sich auch erhebliche Vorteile für die Netzgestaltung innerhalb Heessens.
Da das Heessener Dorf durch die Linie 6 bedient wird, können die Linien 11/12 die Relation Innenstadt - St. Barbara-Klinik (über die Ahlener Straße) jetzt auf einem einheitlichen Linienweg in einem durchgehenden 30-min-Takt fahren. Das Busnetz wird wesentlich transparenter, und die Barbara-Klinik wird künftig mit 4 Fahrten pro Stunde an die Innenstadt angeboten.
- Verbindung Barbara-Klinik - Bockum-Hövel (Li. 15; siehe B.-Hövel).

Weitere Stadtteilverbindungen:

Mit der Aufstellung des NVP wurde auch der Auftrag erteilt, neben den Durchmesserlinien weitere Möglichkeiten stadtteilverbindender Linien zu prüfen (Ringlinie).

Hierzu trifft das Gutachten folgende Kernaussagen:

- Tangentiale Stadtteilverbindungen (Ringverkehr) würden die Fahrzeiten zwischen benachbarten Bezirken erheblich verkürzen, da keine Umwege und Umstiege über die Innenstadt erforderlich wären.
- Im Gegensatz zu den stadtteilverbindenden Durchmesserlinien wäre jedoch die Wirtschaftlichkeit deutlich geringer, da keine vorhandenen Linien genutzt werden können, sondern Neuverkehre mit erheblichen Kilometerleistungen initiiert würden. Auch die Fahrgastnachfrage würde deutlich geringer ausfallen als bei den Durchmesserlinien, da diese

sich hauptsächlich auf den Verkehr zur City stützen können, der ca. 85 % der Fahrgastnachfrage ausmacht.

- Da die Einführung einer Ringlinie nicht mit der aktuellen Zielvorgabe vereinbar wäre, das Netz lediglich im Rahmen des heutigen Leistungsaufwandes neu zu ordnen, wurde bei dieser Untersuchung auf eine detaillierte Ausarbeitung einer Ringlinie verzichtet. Dies bliebe nachfolgenden Planungen vorbehalten, die jedoch im Sinne einer Angebotsplanung eine erhebliche Leistungsausweitung einkalkulieren müssten.

Wirtschaftlichkeit:

Durch die Schaffung von 4 weiteren Durchmesserlinien kann das Angebot insgesamt effizienter gestaltet werden. Der „Fahrplan- oder Umlaufwirkungsgrad“, der den Anteil der Fahrplanleistungen im Vergleich zu den Leer- oder Standzeiten zeigt, wird durch die genannten Maßnahmen verbessert und steigt von 0,74 auf 0,79. Damit wird das vorgegebene Ziel voll erfüllt, mit dem neuen Netz im Rahmen der heutigen Leistungsparameter zu bleiben.

Im Zuge der Bearbeitung wurde jedoch an einigen Stellen deutlich, dass das heutige Angebot nicht mehr der inzwischen durch die Siedlungsentwicklung veränderten Nachfrage entspricht. Beispiele sind die Anbindung der HSHL, des Neubaugebietes Heessener Westkamp und des Gewerbeparks Rhynern. Um diese neuen Ziele zu bedienen, soll eine moderate Leistungsausweitung von insg. < 5 % der heutigen Fahrplan-Km erfolgen. Die genaue Leistungsbilanz wird sich aus der anstehenden Fahr- und Dienstplangestaltung der Stadtwerke ergeben.

2. Optimierung des Schülerverkehrs

Da in Hamm in der Verkehrsspitze ca. 40 % der Busse für die E-Wagen des Schülerverkehrs eingesetzt werden, war mit der Neuplanung des Busnetzes auch die Fragestellung verbunden, ob in diesem Segment Einsparungen erzielt werden können. Dabei sollten auch mögliche Verschiebungen der Schulanfangszeiten in die Überlegungen einbezogen werden.

Der Gutachter hat daraufhin das E-Wagen-Netz im Detail überprüft. Konkret wurde untersucht, ob der Schülerverkehr im Rahmen des regulären Busangebotes abgewickelt werden kann und die verbleibenden E-Fahrten durch die Staffelung der Schulanfangszeiten optimiert werden können.

Die wichtigsten Untersuchungsergebnisse:

- Netzgestaltung und Fahrzeugeinsatz der E-Wagen sind in Hamm bereits weitestgehend optimiert;
- Die regulären Buslinien können auch mit dem neuen Netz das hohe Schülerverkehrsaufkommen nicht allein bewältigen, so dass Zusatzfahrten (E-Wagen) erforderlich bleiben;
- In der Flächenstadt Hamm könnte eine Reduzierung der E-Wagen nur durch einen deutlichen Eingriff in die Schulanfangszeiten erreicht werden. So müssten alle weiterführenden Schulen nördlich der Lippe 25 Minuten früher beginnen, während sich der Schulanfang südlich der Lippe um 15 Min. nach hinten verschieben würde.

Aufwand und Ertrag eines derart starken Eingriffs in den Schulanfang wären aus Sicht der Verwaltung nicht verhältnismäßig. Hinzu kommt, dass die Schaffung der neuen Durchmesserlinien nahezu aufwandsneutral erfolgt und daher ursächlich keiner weiteren Einsparungen (z.B. bei den E-Wagen) bedarf.

Die umfassende Neuordnung des Schülerverkehrs soll daher zunächst nicht weiterverfolgt werden, kann aber bei möglichen Neuordnungen im Schulsystem erneut geprüft werden.

Ein gewisses Einsparpotential bieten die „einheitlichen beweglichen Ferientage“, die von den jeweiligen Schulkonferenzen festgelegt werden. Hier wird in Hamm die vom Gesetzgeber geforderte Wahl von

stadtweit einheitlichen Terminen nicht immer beachtet, so dass der E-Wagen-Verkehr wegen einzelner Schulen aufrechterhalten werden muss. Die Verwaltung wird auf eine Vereinheitlichung der Termine hinwirken.

3. Festlegung von Qualitäten für Fahrzeuge und Service

Während in den Hammer Nahverkehrsplänen stets detailliert das Fahrplanangebot und der Verlauf der einzelnen Linien festgelegt wurden, entspricht die Beschreibung der erwarteten Qualitäten von Fahrzeug, Personal und Service nicht mehr den aktuellen Anforderungen.

Sachgerechte Qualitätsvorgaben gibt es in Hamm derzeit nur im Zusammenhang mit der Förderung der Verkehrsunternehmen über die entsprechende städtische Richtlinie (s. Vorlage Nr. 0179/14) und im Rahmen der Direktvergabe an die Stadtwerke (s. Vorlage Nr. 1144/17 N).

Mit dem neuen NVP sollen daher auch für alle in Hamm tätigen Verkehrsunternehmen einheitliche Qualitätsstandards festgelegt werden. Damit soll eine gleichbleibende Qualität und Prüfbarkeit der Leistungen erreicht werden. Die konkreten Vorgaben ermöglichen es auch der Bezirksregierung als Genehmigungsbehörde der Linienkonzessionen, auf die Einhaltung der Standards hinzuwirken.

Die Vorgaben zur Servicequalität sind in der Anlage beigefügt und orientieren sich an dem hohen Standard, den die Stadtwerke bereits im Rahmen der Direktvergabe einhalten müssen.

Darüber hinaus soll in Zusammenarbeit mit dem ZRL und den Nachbarkreisen ein Qualitätssicherungssystem aufgebaut werden, das u.a. regelmäßige Stichproben-Kontrollen vorsieht.

4. Beteiligungsverfahren

Die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den örtlichen Verkehrsunternehmen erfolgt in Hamm über das gesetzlich geforderte Maß hinaus bereits während der Erarbeitung des Konzeptes und hat bereits in der Vergangenheit eine zügige Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen ermöglicht. Diese bewährte Kooperation kennzeichnet auch die aktuelle Fortschreibung des NVP.

Mit der Einbringung des NVP-Entwurfs startet nun das Beteiligungsverfahren für die Träger öffentlicher Belange (u.a. Nachbarkommunen; Verbände) und die Bürger. Auch der Senioren- und Behindertenbeirat werden beteiligt; ebenso der ÖPNV-Beirat der Stadtwerke.

Während die TÖB wie üblich schriftlich um Stellungnahme gebeten werden, beschreitet die Stadt Hamm bei der Bürgerbeteiligung neue Wege.

Neben der öffentlichen Auslegung der Planungen im Stadtplanungsamt (mit Sprechstunde und Erörterungsmöglichkeit) in der Zeit vom 15.07. bis zum 09.08.2019 gibt es erstmals ein Online-Beteiligungsverfahren, um möglichst breite Bevölkerungskreise zu erreichen und einen komfortablen Zugang zu den Informationen und Eingabemöglichkeiten zu schaffen.

Das neue Liniennetz wird parallel zur Auslegung unter dem Link www.Hamm.de/verkehr ins Internet eingestellt.

Mit Hilfe des interaktiven Programms INKA können die Nutzer sich zunächst anhand von Plänen und Tabellen eingehend über die geplanten Änderungen informieren.

Darüber hinaus ist es möglich, in einer interaktiven Karte Ideen, Wünsche und Anregungen für verschiedene Themenbereiche (u.a. Linienweg, Fahrplan, Anschlüsse) einzutragen; auf Wunsch auch öffentlich sichtbar. Es können auch Kommentare zu bereits vorhandenen Einträgen abgegeben werden.

Die Verwaltung wird die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens umfassend aufbereiten und in die Vorlage zum Beschluss des NVP einarbeiten.

5. Weiteres Vorgehen

Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens wird der NVP mit den Elementen:

- Linienwege und Liniennetz,
- Fahrplankontakt und Betriebszeiten sowie
- Qualitätsstandards für Fahrzeuge, Personal und Service

zum Beschluss vorgelegt.

Aufgrund der umfangreichen Neuerungen kann die betriebliche Umsetzung durch die Verkehrsunternehmen diesmal nicht wie gewohnt unmittelbar nach politischer Beschlussfassung erfolgen. Erforderlich ist eine grundlegende Überarbeitung der Umlauf- und Dienstplanung der Verkehrsunternehmen sowie eine Anpassung von deren Auftragnehmer-Leistungen.

Nach den bisherigen Planungen wird das neue Busnetz Anfang 2021 in Betrieb gehen.

Mit Beschluss des Nahverkehrsplans sollen auch Arbeitsaufträge für zukunftsweisende ÖPNV-Projekte eingeholt werden, mit denen der Hammer Nahverkehr noch attraktiver werden soll. Derzeit werden hierzu mit den Verkehrsunternehmen folgende Themen vorbereitet:

- Erarbeitung eines Regionalbuskonzeptes, um nach den Verlusten an Regionallinien in den letzten Jahren Hamm wieder besser ins überörtliche Busnetz einzubinden.
- Initiierung eines Modellversuchs mit rechnergestützten Bedarfsverkehren (sog. ‚On-demand-Verkehre‘); die derzeit u.a. in Duisburg erprobt werden (<https://www.dvg-duisburg.de/mybus>).