

# Stadt Hamm

## Beschlussvorlage der Verwaltung

			Stadtamt	Vorlage-Nr.
			61	0323/21
Beschlussvorschriften § 41 GO NRW			Datum 01.06.2021	
Beschlussorgan Rat	Sitzungstermin 29.06.2021 16:00	Ergebnis	Genehmigungsvermerk I, gez. OB Herter	
Beratungsfolge Behindertenbeirat Bezirksvertretung Hamm-Mitte Bezirksvertretung Hamm-Pelkum Bezirksvertretung Hamm-Heessen Bezirksvertretung Hamm-Bockum-Hövel Bezirksvertretung Hamm-Uentrop Bezirksvertretung Hamm-Rhynern Bezirksvertretung Hamm-Herringen Ausschuss für Klima-, Umwelt- und Naturschutz Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Mobilität Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen Ausschuss für Schule und Ausbildung Hauptausschuss	Sitzungstermin 01.06.2021 15:30 08.06.2021 16:15 08.06.2021 16:00 08.06.2021 16:30 09.06.2021 17:00  10.06.2021 16:30 10.06.2021 16:30 10.06.2021 16:00 22.06.2021 17:00  22.06.2021 16:00  23.06.2021 18:30  24.06.2021 17:00 28.06.2021 16:00	Ergebnis	Federführender Dezernent VI, gez. StBR Mentz	
Bezeichnung der Vorlage (kurze Inhaltsangabe) Fortschreibung des Nahverkehrsplans Hamm (NVP 2023): Aufstellungsbeschluss			Beteiligte Dezernenten II, gez. EB u. StK Kreuz III, gez. StR Mösgen	

### Beschlussvorschlag

1. Der Nahverkehrsplan der Stadt Hamm wird mit den unter Pt. 1. der Vorlage aufgeführten Themenschwerpunkten vorbehaltlich der gesicherten Finanzierung fortgeschrieben.
2. Die Erarbeitung erfolgt in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und mit einer umfassenden Beteiligung von Bürgerschaft und Verbänden.
3. Für die Erarbeitung des Nahverkehrsplans werden Gutachterbüros hinzugezogen.

### Finanzielle Auswirkungen

Auszahlungen / Aufwendungen in €: 100.000

Einzahlungen / Erträge in €: 100.000

Städtischer Eigenanteil in €: 0,00

Teilergebnisplan des StA/ZD 61: Zeile 13 Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen

Mittel stehen zur Verfügung.

Erläuterungen: Refinanzierung der Gutachterkosten aus der Nahverkehrspauschale des Landes und Fördermitteln des ZRL

Beteiligung des RPA: Nein

## **0. Zusammenfassung**

Der Nahverkehrsplan 2019 wurde Ende 2019 mit Vorlage Nr. 0667/19 beschlossen und wird von den Verkehrsunternehmen zum Fahrplanwechsel am 18 Juli 2021 umgesetzt (Netzplan s. Anlage).

In gleicher Sitzung wurde bereits der Auftrag zu einer weiteren Fortschreibung des NVP gefasst (Ratsantrag 1099/19). Mit folgenden Maßnahmen sollen in größerem Umfang neue Fahrgäste für den Hammer ÖPNV gewonnen werden:

- Aufwertung der Hauptbusrouten zu 'Metrobus-Linien' mit dichtem Takt, modernen Fahrzeugen und Haltestellen;
- Fahrgastfreundliche Tarifgestaltung;
- Schaffung eines attraktiven Angebots auch in Schwachverkehrszeiten und peripheren Siedlungsbereichen durch 'On-Demand-Verkehre';
- Stärkung der Regionalverbindungen mit Bus und Bahn.

Auch wenn derzeit in der Pandemie die Fahrgastzahlen rückläufig sind, ist davon auszugehen, dass sich langfristig der Trend zu einer stärkeren ÖPNV-Nutzung fortsetzen wird.

Mit dieser Vorlage sollen die Inhalte, Verfahrensabläufe und Beteiligungsformate des neuen Nahverkehrsplans (NVP 2023) konkretisiert und als Fahrplan für die weitere Bearbeitung beschlossen werden. Mit paralleler Vorlage wird auch der Aufstellungsbeschluss für den gesamtstädtischen 'Masterplan Mobilität' gefasst, so dass der Nahverkehr in ein umfassendes Konzept zur Gestaltung der klimafreundlichen Mobilität in Hamm integriert wird.

Über die einzelnen Untersuchungsinhalte und Teilkonzepte des NVP wird in Punkt 1 informiert. Pt. 2. beschäftigt sich mit den Erarbeitungs-, Verfahrens- und Beteiligungsschritten und dem Zeitplan zum Beschluss und zur Umsetzung des NVP. Inhalte und Abläufe des NVP sind zudem in der beigefügten Präsentation zusammengefasst.

Parallel zu der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans arbeitet auch der Regionalverband Ruhr an einer besseren Abstimmung der kommunalen Nahverkehrspläne. Die Stadt Hamm wirkt im Rahmen eines Arbeitskreises mit an der Ausgestaltung dieses vom RVR gesteuerten Prozesses.

## **1. Untersuchungsinhalte und Teilkonzepte des NVP 2023**

Mit den Ratsbeschlüssen des Jahres 2019 zu den Themenfeldern Klimaschutz und Mobilität hat auch die Verkehrsplanung der Stadt Hamm eine neue Schwerpunktsetzung erhalten.

Zu den Leitzielen einer größtmöglichen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und einer bestmöglichen Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Hamm ist der Klimaschutz als gleichrangiges Ziel hinzugeetreten. Um die Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen, muss der Verkehrssektor einen zentralen Beitrag leisten.

Im Rahmen der anstehenden, gesamtstädtischen CO<sub>2</sub>-Analyse werden daher auch für den Verkehr konkrete Reduzierungsvorgaben definiert. Sowohl der 'Masterplan Mobilität' als gesamtstädtisches Verkehrskonzept als auch der Nahverkehrsplan werden sich an diesen Zielvorgaben orientieren.

Unter diesen Voraussetzungen erhält auch der ÖPNV eine erheblich größere Bedeutung, die mit dem neuen Nahverkehrsplan konkret ausgestaltet werden soll.

Die bisherigen Nahverkehrspläne haben sich i.d.R. an der Vorgabe orientiert, im Rahmen des bestehenden Leistungsvolumens und Betriebskostendefizits durch eine kundenorientierte Anpassung des bestehenden Angebots den ÖPNV attraktiver zu machen. Mit den NVP 2019 wurde das Fahrplanangebot des Hammer Busverkehrs erstmals um rd. 10 % erweitert.

Der neue Nahverkehrsplan orientiert sich nicht mehr ausschließlich am Bestandsrahmen, sondern am Ziel einer signifikanten Gewinnung neuer Fahrgäste.

Ein solcher Qualitätssprung stellt auch neue Anforderungen an die Finanzierung des Hammer Nahverkehrs. Daher wird der NVP neben den Maßnahmenpaketen zu Fahrplanangebot und Tarif auch auf die Grundzüge der künftigen ÖPNV-Finanzierung eingehen.

### **Taktverdichtung:**

#### **Entwicklung der Hauptachsen zu 'Metrobus-Linien'**

Auf den Hauptbusachsen mit ihrem 15-Minuten-Takt werden in Hamm heute bereits rd. 70 % aller Fahrgäste befördert. Alle Ortsteilzentren und die Mehrzahl der öffentlichen Einrichtungen werden vom Hauptliniennetz erschlossen.

Auch der angestrebte Fahrgastzuwachs wird zum allergrößten Teil im Einzugsbereich der Hauptlinien erwartet. Die Taktverdichtung auf diesen Achsen und deren qualitative Aufwertung zu sog. 'Metrobus-Linien' ist daher ein Handlungsschwerpunkt des NVP 2023.

Das Fahrgastpotential ist in den Bereichen besonders groß, in denen der ÖPNV aufgrund der dichten Taktfolge auch ohne vorheriges Studium des Fahrplans genutzt werden kann. Diese Fahrplanunabhängigkeit kann der heutige 15-Minuten-Takt jedoch noch nicht in ausreichendem Maße bieten. Hierfür darf die Wartezeit zwischen zwei Bussen maximal 10 Min. betragen.

Innerhalb des Hauptbusnetzes sind die Linien 1/3 (Pelkum/Herringen-HBF-Werries) und 4/9 (HBF-B.-Hövel) die am meisten genutzten Verbindungen. Sie sollen daher im Rahmen des NVP 2023 als erste zu 'Metro-Bussen' aufgewertet werden.

Die Linien 1 (Herringen) und 3 (Pelkum) werden bereits heute im morgendlichen Berufsverkehr jeweils im 20-Minuten-Takt gefahren, so dass sich ab dem Hammer Westen über die City nach Werries ein 10-Minuten-Takt ergibt. Dieses Taktmodell soll künftig ganztägig während der Arbeits- und Geschäftszeiten gefahren werden.

In gleicher Weise soll mit den Linien 4 (HBF-Zentrum Hövel-Hammer Str.-Bockum) und 9 (HBF-Zentrum Hövel-Horster Str.-Bockum) verfahren werden, so dass auch ab dem Zentrum Hövel über den Hammer Norden bis zum HBF ein 10-Minuten-Takt entsteht.

Mit dem dichten Takt wird die wichtigste Voraussetzung einer 'Metrobus-Linie' erfüllt.

Doch es müssen weitere Qualitätsmerkmale hinzukommen, um für alte und neue Fahrgäste einen spürbaren Komfortzuwachs zu erreichen:

- Direkte Linienführung mit Vorrangschaltung an Lichtzeichenanlagen zur Busbeschleunigung;
- Hochwertige Fahrzeuge mit emissionsarmer Antriebstechnik (Wasserstoff);
- Hochwertige Haltestellen (u.a. Barrierefreiheit, Wartehallen, Infoanzeiger und Radständer) sowie gegebenenfalls mit Ausstattungsmerkmalen einer Mobilstation.

### **Bedienung in der Fläche:**

#### **On-Demand-Verkehr**

Neben einem hochwertigen Kernnetz ist eine ausreichende Bedienung in der Fläche Grundvoraussetzung für eine ausreichende Mobilität aller Bevölkerungsgruppen und für die Bindung der neuen Fahrgäste.

In der Flächenstadt Hamm sind die Bedienung der peripheren Siedlungen und Gewerbegebiete sowie die Vorhaltung eines attraktiven Angebotes außerhalb der Hauptverkehrszeiten eine besondere Herausforderung. Die neue Ringbuslinie und der künftige Bürgerbus in Westtünnen sind erste Ansätze. On-Demand-Verkehre, die auf dem Abruf von Kleinfahrzeugen über das Smartphone basieren, bieten hier eine innovative Lösung. Nach ersten Modellprojekten in Duisburg und im Kreis Offenbach werden sie inzwischen auch in NRW immer häufiger eingesetzt (u.a. Münster, Essen, Oberhausen).

Die oft elektrobetriebenen Fahrzeuge werden über eine App vorbestellt und verkehren dann nach Bedarf, unabhängig von Fahrplan und Linienweg, auf computergesteuerten Routen innerhalb des Bediengebiets.

Mit dem NVP 2023 soll geprüft werden, ob ein solches System auch in Hamm etabliert werden kann. Dabei sollen folgende grundlegende Fragen untersucht werden:

- Auswahl der Einsatzgebiete und -zeiten
- Entwicklung des Betriebskonzeptes
- Ermittlung der Kosten für Aufbau und Betrieb des Systems.

Der NVP soll die Grundlage bilden für die weitere Ausgestaltung des Angebots.

Das örtliche Taxigewerbe bietet ein wichtiges Potential für den späteren Betrieb des Systems, da hier bereits Fahrpersonal und Fahrzeuge vorhanden sind. Daher sollen die Hammer Taxiunternehmen von vornherein in die Planungen einbezogen werden.

### **Marketing für den ÖPNV: Fahrgastfreundliche Tarifgestaltung**

Der ÖPNV gehört zur Daseinsvorsorge und muss für alle Bevölkerungsgruppen eine bezahlbare Mobilität sicherstellen. Zudem wird kein anderes Verkehrsmittel in der Bevölkerung so sehr nach den Fahrtkosten beurteilt.

Eine fahrgastfreundliche Tarifgestaltung ist daher die wichtigste Grundlage für die Sozialverträglichkeit und das Marketing des ÖPNV.

Seit Einführung des Gemeinschaftstarifs von Bus und Bahn im Jahr 1998 hat sich das Fahrgastaufkommen auf den Schienenstrecken unserer Region mehr als verdoppelt. Allein die Einführung des Sozialtickets (HammAbo) hat dem Hammer ÖPNV rd. 3.000 neue Kunden zugeführt.

Die Einbindung der Stadt Hamm in den regionalen Gemeinschaftstarif (Westfalentarif) soll in jedem Fall erhalten bleiben. Der NVP 2023 wird darüber hinaus die Möglichkeiten einer nutzerfreundlichen, örtlichen Tarifgestaltung ausloten, da im Innerortsverkehr rd. 70 % der Fahrgäste befördert werden.

Die möglichen Tarifmaßnahmen sollen anhand der Erfahrungen aus anderen Regionen hinsichtlich des Fahrgastpotentials und der Wirtschaftlichkeit bewertet werden. Im Ergebnis sollen für Hamm attraktive und tragfähige Tarifmaßnahmen empfohlen werden. Zu den möglichen Maßnahmen zählen u.a.:

- Die Freifahrt für Jugendliche und für die Empfänger von Sozialleistungen;
- Die Einführung eines 365-Euro-Tickets (UmweltAbo);
- Allgemeine Freifahrt zu bestimmten Anlässen, Fahrtzwecken oder Fahrtzielen.

### **Hamm mit der Region verbinden: Schiene und Schnellbusse**

Während das Angebot auf den Schienenstrecken im Raum Hamm in den letzten 2 Jahrzehnten kontinuierlich ausgebaut wurde, musste der Regionalbusverkehr erhebliche Rückschritte hinnehmen. Durch massive Kürzungen der Regionalbusunternehmen wurden u.a. Verbindungen nach Bergkamen, Ahlen, Beckum und Drensteinfurt eingestellt.

Der NVP soll Prioritäten für die Wiederaufnahme regionaler Busverbindungen herausarbeiten. Zudem soll er die Rahmenbedingungen und Handlungsansätze für weitere Haltepunkte an vorhandenen Bahnstrecken im Stadtgebiet und für die Reaktivierung von Schienenstrecken (Projekt Stadtbahn Hamm) definieren.

Aktuell eröffnen neue Finanzierungsmodelle des Landes und der Verkehrsverbände auch dem Regionalbusverkehr in Hamm neue Möglichkeiten. So könnte bereits in diesem Jahr der Busverkehr zwischen Hamm und Bergkamen wieder aufgenommen werden.

Neben dem Hauptbahnhof bieten bereits heute die Bahnhöfe in Bockum-Hövel und Heessen einen schnellen Zugang zum regionalen Schienenverkehr. Die Fahrgastzahlen sind hier in den letzten 20 Jahren von jeweils ca. 250 auf ca. 1000 Fahrgäste täglich gestiegen.

Mit der Inbetriebnahme des Haltepunktes Westtünnen wird auch für das südöstliche Stadtgebiet ein Zugang zum Schienenverkehr geschaffen.

Der NVP wird sich mit den Realisierungschancen für einem Haltepunkt im Bezirk Pelkum an der Dortmunder Strecke oder der Osterfelder Bahn beschäftigen, mit dem auch die südwestlichen Ortsteile an die Schiene angebunden würden. NWL und ZRL werden in die Planung einbezogen.

Zu einem Schienenverkehrskonzept für Hamm gehört aber auch die Betrachtung innerörtlicher Verbindungen auf bestehenden oder zu reaktivierenden Schienenstrecken (Projekt Stadtbahn Hamm). Letztmalig wurde eine solche Möglichkeit vor über 20 Jahren untersucht (s. Mitteilungsvorlage 0106/00). Damals wurde konstatiert, dass zwar die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen technisch machbar und aufgrund der Förderung von Bund und Land auch finanzierbar seien, die Betriebskosten jedoch deutlich höher wären als beim Busverkehr und dies ohne Deckung durch Fördermittel. Im Rahmen des NVP soll festgestellt werden, ob sich diese Rahmenbedingungen inzwischen verbessert haben und ob eine Wiederaufnahme der Stadtbahnplanung erfolgversprechend wäre.

### **Neue Angebote - neue Kosten: Finanzierungsmodell für den Hammer ÖPNV**

Taktverdichtungen, neue Bedarfsangebote und ein fahrgastfreundlicher Tarif werden selbst bei steigenden Fahrgastzahlen die Kosten und das Betriebskostendefizit des Hammer Nahverkehrs deutlich erhöhen. Im NVP 2023 sollen die zu erwartenden Mehrkosten und Mehreinnahmen ermittelt und Modelle für die künftige Finanzierung des Hammer ÖPNV aufgezeigt werden.

Das Betriebskostendefizit des Hammer ÖPNV ist mit 4 - 6 Mio. € pro Jahr im Vergleich der deutschen Großstädte eher gering, Der Hammer Nahverkehr finanziert sich aus Fahrgeldeinnahmen (ca. 70 %), dem steuerlichen Querverbund der Stadtwerke und den Fördermitteln des Landes,

Die neuen Verkehrs- und Tarifangebote werden eine spürbare Erhöhung der Betriebskosten mit sich bringen, die erfahrungsgemäß auch durch die erwarteten Fahrgastzuwächse nicht vollständig gedeckt werden kann. Eine signifikante Erhöhung des Betriebskostendefizits ist daher wahrscheinlich.

Der NVP soll zunächst das zu erwartende Betriebskostendefizit ermitteln. Sodann sollen Möglichkeiten aufgezeigt und bewertet werden, wie die zusätzlichen Aufwendungen zu tragen sind.

Unabhängig vom langfristigen Finanzierungsmodell bemüht sich die Stadt um eine Refinanzierung der Planung, der Infrastrukturkosten und der Startphase der neuen Angebote. Hierfür wurde aktuell ein Antrag in Höhe von 4,8 Mio. € beim Bundesverkehrsministerium gestellt (Programm 'Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV').

## **2. Weiteres Vorgehen**

Während die bisherigen Nahverkehrspläne überwiegend in Eigenarbeit von Stadt und Stadtwerken erarbeitet wurden, ist bei der anstehenden, umfassenden Neugestaltung des Hammer Nahverkehrs eine gutachterliche Begleitung ratsam und erforderlich.

Bei den bisherigen Nahverkehrsplänen hat sich die unmittelbare Mitwirkung der Verkehrsunternehmen bereits bei der Erarbeitung des NVP bestens bewährt. So konnten Verzögerungen zwischen dem Beschluss des Plans und dessen Umsetzung vermindert werden.

Die Verkehrsunternehmen werden auch diesmal im Rahmen ihrer Betroffenheit ins Verfahren eingebunden und sind Bestandteil des Planungsteams.

Die Hammer Nahverkehrspläne werden immer von einem transparenten, breit angelegten Beteiligungsverfahren begleitet.

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung wird durch das Zusammengehen mit dem 'Masterplan Mobilität' gewährleistet, der bereits in der Anfangsphase einen Online-Ideenwettbewerb zur Zukunft des Hammer Stadtverkehrs vorsieht.

Die abschließende Beteiligung zum NVP soll dann erneut über ein Online-Format erfolgen, mit dem bereits beim NVP 2019 sehr gute Erfahrungen gemacht wurden.

In die politischen Gremien werden zu gegebener Zeit Zwischenberichte eingebracht, um bei entscheidenden Bearbeitungsschritten eine Rückkopplung zu ermöglichen.

Nach Beschluss dieser Vorlage wird die Ausschreibung der gutachterlichen Leistungen vorbereitet.

Die Aufnahme der Arbeiten am NVP soll ab Herbst 2021 erfolgen.

Zur Erreichung der Klimaziele der Stadt Hamm muss die Attraktivierung des Hammer Nahverkehrs möglichst zügig erfolgen. Daher sollen, wo immer dies möglich ist, operative Verbesserungen, die sich aus den laufenden Planungen ergeben, bereits in 2022 in die Umsetzung gehen, während am Gesamtkonzept weitergearbeitet wird.

Im Frühjahr 2023 soll der Entwurf des NVP ins Beteiligungsverfahren gehen. Angestrebt wird ein Beschluss im Sommer 2023. Anschließend folgt die betriebliche Vorbereitung bei den Verkehrsunternehmen, so dass eine Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich Ende 2023 erfolgen kann.