

Stadt Hamm

Beschlussvorlage der Verwaltung

			Stadtamt	Vorlage-Nr.
			61	0290/05
Beschlussvorschriften § 41 GO NW			Datum 08.04.2005	
Beschlussorgan Rat	Sitzungstermin 03.05.2005 16:00	Ergebnis	Genehmigungsvermerk I, gez. OB Hunsteger-Petermann	
Beratungsfolge Bezirksvertretung Hamm-Bockum-Hövel Bezirksvertretung Hamm-Uentrop Bezirksvertretung Hamm-Pelkum Bezirksvertretung Hamm-Heessen Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr Bezirksvertretung Hamm-Mitte Bezirksvertretung Hamm-Rhynern Bezirksvertretung Hamm-Herringen Haupt- und Finanzausschuss	Sitzungstermin 20.04.2005 17:00 21.04.2005 16:30 25.04.2005 16:00 26.04.2005 16:30 26.04.2005 16:00 28.04.2005 16:15 28.04.2005 16:00 28.04.2005 16:00 02.05.2005 16:00	Ergebnis	Federführender Dezernent VI, gez. StBRin Schulze Böing	
Bezeichnung der Vorlage (kurze Inhaltsangabe) Nahverkehrsplan Hamm 2005 1. Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens 2. Beschluss des Nahverkehrsplans			Beteiligte Dezernenten III, gez. StR Herbst	

<p><u>Beschlussvorschlag</u></p> <p>1. Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>2. Der Nahverkehrsplan der Stadt Hamm wird in Form des Analyse-Gutachtens (IVV) und der nachfolgend unter 2.1. bis 2.3. aufgeführten Maßnahmen als Grundlage für die weitere Entwicklung des ÖPNV beschlossen:</p> <p>2.1.. Busnetz:</p> <p>2.1.1. Das Busnetz soll gemäß den in Pt. 2 der Vorlage erläuterten und in Anlage 2 tabellarisch dargestellten Maßnahmen umgestaltet werden.</p> <p>2.1.2. Das Fahrtenangebot der einzelnen Buslinien soll sich an den in Anlage 4 definierten Bedienungsstandards orientieren.</p> <p>2.1.3. Im Abend- und Nachtverkehr sollen zur wirtschaftlicheren Gestaltung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die in Pt. 2.8 der Vorlage beschriebenen Angebote eingeführt werden.</p> <p>2.1.4. Für die ländlichen Siedlungsräume der Stadt Hamm ist ein Bedienungskonzept für den ÖPNV zu entwickeln. Dabei sind die landesweiten Erfahrungen mit 'Bürgerbussen' einzubeziehen.</p> <p>2.1.5. Die Qualitätskriterien für die in Hamm einzusetzenden Linienfahrzeuge werden gemäß der VV zu § 13 ÖPNVG und der ergänzenden Richtlinie der Stadt Hamm zur Fahrzeugförderung (in der jeweils gültigen Fassung) verbindlich festgelegt.</p> <p>2.2. ÖPNV-Infrastruktur: Die Infrastruktur für den Busverkehr (Beschleunigungsmaßnahmen und Haltestellen) und den Schienennahverkehr (Haltepunkte) ist entsprechend den Vorgaben in Pt. 3 der Vorlage weiter auszubauen.</p>
--

2.3. Marketingkampagne ÖPNV:

Die gemeinsame Informations- und Marketingkampagne von Stadt und Verkehrsunternehmen ist zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV fortzuführen. Sie soll im laufenden Jahr vorrangig der Fahrgastinformation zu den geplanten Fahrplanänderungen dienen.

3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans:

3.1. Die politischen Gremien sind zu gegebener Zeit in Form von Sachstandsberichten über die Umsetzung des NVP sowie die wichtigsten Verkehrsdaten und Entwicklungstendenzen bei Bus und Bahn zu unterrichten.

3.2. Die Fortschreibung des NVP soll künftig vorrangig in Form von ÖPNV-Konzepten für die einzelnen Bezirke erfolgen. Ein gesamtstädtischer Rahmenplan soll nur bei Vorliegen verkehrlicher, wirtschaftlicher oder wettbewerbsrechtlicher Erfordernis aufgestellt werden. Die gesetzlichen Fristen und Vorschriften zur Überprüfung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind zu beachten.

4. Bei Bedarf sind für die Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen geeignete Gutachter- und Ingenieurbüros hinzuzuziehen.

Finanzielle Auswirkungen

Sachdarstellung und Begründung

0. Anlass:

1998 wurde der erste Nahverkehrsplan (NVP) für die Stadt Hamm vom Rat beschlossen. Wegen des fortgeschrittenen Umsetzungsstandes und des erforderlichen Planungsvorlaufs für neue Maßnahmen wurde mit Vorlage Nr. 1447/01 die Fortschreibung des Hammer NVP beschlossen.

Der Nahverkehrsplan wurde erneut in Zusammenarbeit von Stadt und Stadtwerken erarbeitet. Die fachliche Beratung erfolgte durch das Ingenieurbüro IVV (Aachen).

Im April 2004 wurde der Entwurf des NVP vorgelegt und den Rats- und Bezirksfraktionen zur Verfügung gestellt. Mit einer Informationsveranstaltung im Gustav-Lübcke-Museum wurde ein breit angelegtes Beteiligungsverfahren eingeleitet. Im Dezember 2004 wurde das Beteiligungsverfahren mit Bürgerversammlungen in allen Stadtbezirken abgeschlossen.

Die wesentlichen Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens werden in Pt. 1 erläutert. In Anlage 1 sind die einzelnen Anregungen und die jeweilige Stellungnahme der Verwaltung in tabellarischer Form wiedergegeben.

Im Beteiligungsverfahren wurden insbesondere die Maßnahmenvorschläge zur Umstrukturierung des Busnetzes (s. NVP-Entwurf, Kap. 4) diskutiert. Die Planungen wurden daraufhin unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens überarbeitet.

In Pt. 2. werden für die einzelnen Stadtbezirke die aktuellen Maßnahmenvorschläge, die Grundlage des Beschlusses zum NVP sein sollen, erläutert und in der Anlage 2 tabellarisch zusammengefasst. Dies beinhaltet auch die angestrebten Bedienungsstandards (Linienweg, Taktangebot und Betriebszeiten) für die einzelnen Buslinien als Beurteilungsgrundlage in künftigen Konzessionsverfahren. (s. Anlage 4).

Das in den Plänen in Anlage 3 abgebildete NVP-Busnetz soll mit dieser Vorlage beschlossen und zum Fahrplanwechsel (voraussichtlich Herbst 2005) weitestgehend umgesetzt werden.

Ein weiterer Bestandteil des NVP ist der Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur. Hierzu zählen die Busbeschleunigung, der Neubau und die Ausrüstung von Haltestellen sowie die vorhandenen und geplanten Schienenhaltepunkte in Hamm. In Pt. 3. werden die geplanten Infrastrukturmaßnahmen erläutert.

Pt. 4. der Vorlage beschäftigt sich mit der bereits seit 2002 laufenden gemeinsamen Marketingkampagne der Stadt und der Verkehrsunternehmen, die im Bahnhofsfest ihren jährlichen Höhepunkt findet.

Um durch die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu stabilisieren, soll diese Kampagne fortgesetzt werden. Aktuell ist eine umfassende Information über die mit dem NVP verbundenen Verbesserungen im Busangebot vorgesehen.

In Pt. 5. der Vorlage wird das weitere Vorgehen zur Umsetzung des NVP beschrieben. Es wird auch ein Ausblick auf dessen künftige Fortschreibung gegeben, die aufgrund der bisherigen Erfahrungen vorrangig in Form von Teilkonzepten für die einzelnen Stadtbezirke erfolgen soll.

Die in der Anlage beigefügten Pläne werden den Rats- und Bezirksfraktionen für ihre Beratungen mit gesonderter Post in Originalgröße zur Verfügung gestellt.

1. Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

Der NVP-Entwurf wurde in einem breit angelegten Beteiligungsverfahren mit interessierten Bürgern, Fahrgästen, Verkehrsunternehmen und Verbänden diskutiert. Die Stadtwerke Hamm haben das Beteiligungsverfahren durch Teilnahme an den Bürgerversammlungen aktiv unterstützt.

Für die Öffentlichkeit gab es folgende Informations- und Mitsprachemöglichkeiten:

- Informationsveranstaltung im Gustav-Lübcke-Museum (01.04.2004);
- Schriftliches Beteiligungsverfahren für Institutionen und Verbände (Mai / Juni 2004);
- Auslage in allen Bürgerämtern (Mai 2004);
- Präsentation im Internet (April – Dezember 2004);
- Bürgerversammlungen in allen Bezirken (Nov. / Dez. 2004)

Die einzelnen Anregungen sind mit dem jeweiligen Prüfergebnis in der Anlage 1 tabellarisch aufgelistet.

Ein Großteil der Anregungen konnte berücksichtigt werden und finden sich daher bereits in den Maßnahmenvorschlägen für die Bezirke wieder (s. Pt. 2. und Anlage 2).

Insgesamt ist festzustellen, dass sich das aufwändige und weit über die gesetzlichen Vorschriften hinaus gehende Beteiligungsverfahren bewährt hat.

Deutschlands größter Fahrgastverband PRO BAHN hat dem Verfahren einen Artikel in seinem Regionalmagazin 'Ruhr-Schiene' gewidmet und insbesondere die Online-Beteiligungsmöglichkeit hervorgehoben, die künftig nach Möglichkeit auch bei weiteren Verkehrsplanungen angeboten werden soll.

2. Maßnahmenvorschläge für die Bezirke

Im NVP wurden auf der Grundlage einer umfassenden Bestandsanalyse Maßnahmenvorschläge für die einzelnen Stadtbezirke erarbeitet. Folgende Standards sollen lt. Empfehlung der Gutachter erreicht werden:

- Wirtschaftliche Gestaltung der Linienwege;
- Merkbare Linienführungen und Takte;
- Führung aller Buslinien durch die Bezirkszentren;
- Verbesserung der Verknüpfung von Bus und Schiene;
- Nachfragegerechte Neugestaltung des Abend- und Nachtverkehrs.

Die Planungen der Gutachter wurden unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens überarbeitet und ergänzt. Im folgenden werden die aktualisierten Planungen für jeden einzelnen Stadtbezirk vorgestellt. In den Anlagen 2 und 3 werden die Maßnahmen außerdem in Form von Tabellen und Übersichtsplänen dargestellt.

Hamm-Mitte:

Ca. 75 % aller Busfahrgäste wollen in die City. Daher gilt es, zur optimalen Erschließung der einzelnen Innenstadtquartiere die Linienwege so anzupassen, dass sie möglichst ohne Umstieg aus allen Außenbezirken erreicht werden können.

Die Heranführung der 'Westener' Linien an den HBF ist die wichtigste Maßnahme des NVP für den Bezirk Mitte. Unter Einbeziehung der Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren wurde hierzu folgendes Modell entwickelt:

- Die Busse der Linie 1/3 aus Ri. Westen erhalten eine neue Haltestelle im Südring (Stadtwerke-Haus), um den Ausstieg am Westentor zu ermöglichen. Sie fahren weiter über die Gustav-Heinemann-Straße zum Busbahnhof. Über die Neue Bahnhofstraße fahren die Busse dann auf dem heutigen Linienweg über das Westentor in den Hammer Osten.
- Aus Ri. Uentrop werden die Busse ebenfalls vom Westentor über den Westring und die G.-Heinemann-Str. zum Busbahnhof geführt. Der Halt in der Neuen Bahnhofstraße entfällt.
- Die Busse der Li. 7 / 17 sollen über die Unionstraße / A.-Thyssen-Straße zum Westausgang des HBF geführt werden.

Damit ist das Ziel erreicht, sämtliche Buslinien an den Hammer HBF heranzuführen.

Im Beteiligungsverfahren wurde auch die Möglichkeit angesprochen, langfristig die Linien 1/3 und 7/17 durch die heutige Fußgängerzone (Bahnhofstraße) zu führen. Eine weitere Bearbeitung dieses Themas erfolgt im Rahmen der laufenden städtebaulichen Untersuchungen zur Stärkung des Bahnhofsquartiers, bei der die Entwicklungsperspektiven für die Bahnhofstraße umfassend betrachtet werden.

Zur Stärkung des Einkaufsverkehrs wird vorgeschlagen, für die Hammer Innenstadt ein vergünstigtes Fahrkartenangebot ('City-Tarif') anzubieten. Die Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe (VRL) prüft dies derzeit im Rahmen ihres Tarifgutachtens.

Anpassungen des Liniennetzes sind auch im Hammer Osten vorgesehen:

- Die Linie 353 aus Ahlen wird künftig von Heessen über die Fährstraße und die Ostenallee zum Busbahnhof geführt. Damit wird eine weitere Direktverbindung zum Bereich 'Bad Hamm' geschaffen. Das Busangebot auf der Ostenallee wird hierdurch weiter verdichtet.
- In der Antonistraße soll zur besseren Erschließung des Einkaufsbereichs Oststraße für die Busse aus Richtung Süden eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet werden.
- Die Linie 33 wird zur besseren Anbindung des Kurparks über die Ostenallee geführt.
- Die Verbindung zwischen dem Hammer Süden und dem Kommunalfriedhof an der Birkenallee wird auf Taxibus umgestellt.

Bockum-Hövel:

Künftig sollen alle Busse über das Bezirkszentrum fahren. Die zusätzliche Führung der Buslinien 9 und S 10 zum Höveler Markt bietet den Bewohnern der Berliner und Horster Str. sowie der Laakerholz- und Haberkampstraße eine direkte Busverbindung.

Zur besseren Anbindung der Einzelhandelsstandorte an der Römerstraße fahren die Busse der Linien 2/4 künftig über die Römer- und Eichstedtstraße zum Höveler Markt.

Aufgrund der Anregungen aus der Bürgerversammlung wird derzeit von den Verkehrsunternehmen geprüft, für das Wohngebiet Haberkampstraße einen Taxibus zum Zentrum Bockum anzubieten sowie die Buslinie R 14 aus Werne über die Marinestraße näher an das Malteser Krankenhaus zu führen.

Der Vorschlag aus dem Beteiligungsverfahren, bis zur Fertigstellung der Wendeschleife am Bahnhof Bockum-Hövel Busse (z.B. Linie 9) über die Straßen Waterkamp und Pieperstraße zu führen, wird als sinnvoll erachtet.

Erläuterungen zur Modernisierung des Bahnhofes Bockum-Hövel finden sich in Pt. 3.3. der Vorlage.

Uentrop:

Das Busnetz im Bezirk Uentrop soll aufgrund der bislang umwegigen und unwirtschaftlichen Linienführungen in weiten Teilen neu gestaltet werden.

Künftig werden alle Buslinien über das Bezirkszentrum geführt, das Angebot auf den Hauptachsen wird verdichtet und die ländlichen Bereiche werden nicht mehr durch den Bus, sondern mit dem wirtschaftlicheren Taxibus bedient.

Aufgrund der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens werden wieder stündliche Fahrten der Linie 1/3 über die Lippestraße angeboten. Hierzu wird eine Fahrt vom Alten Uentrop Weg auf die Lippestraße verlagert.

Der Ammerweg wird künftig von der Linie 33 bedient. Geplant ist außerdem eine Verstärkung der Bedienung im Bereich Ammerweg / Grenzweg durch eine Schleifenfahrt der Linie 28.

Die Soester Straße und die Marker Dorfstraße werden einheitlich und ohne Taktlücken durch die Linien 6 und 28 bedient.

Die Birken- und Ahornallee und die Bereiche Kölnische Straße und Lange Reihe werden auf den wirtschaftlicheren Taxibusverkehr umgestellt.

Die im Beteiligungsverfahren angeregte Verknüpfung einiger 'Ostener' und 'Südener' Buslinien (z.B. Li. 6 und 22) würde bei Fahrten zum Rathaus, Arbeitsamt oder EVK den heute notwendigen Umstieg ersparen und wird daher als sinnvoll erachtet.

Heessen:

Durch eine Führung der Regionallinie R 37 über das Heessener Dorf würde eine wirtschaftlich optimale Anbindung sowohl an das Bezirkszentrum als auch an die Stadtmitte gewährleistet. Die für den Fahrgast unattraktiven Umwegfahrten der Ringlinie 11/12 über das Heessener Dorf könnten damit entfallen. Mit dieser Vorlage soll diese Linienführung als langfristige Lösung beschlossen werden.

Da diese Führung z.Z. vom Westfalen-Bus abgelehnt wird, soll bis zur Neuvergabe der Konzession im Jahr 2010 durch Änderungen im Liniennetz der Stadtwerke die Busanbindung des Heessener Dorfs neu gestaltet werden.

Die Linien 11/12 werden im Wechsel jeweils ein mal pro Stunde und Richtung über die Ahlener Straße / Barbara-Klinik oder das Heessener Dorf fahren.

Die Regionallinie 353 aus Ahlen soll künftig über den Heessener Markt zur Amtsstraße und von dort über Fährstraße und die Ostenallee zum Busbahnhof fahren. Damit wird eine Direktverbindung zum "Maximare" und zum Kurhaus geschaffen.

Zur Anbindung des Neubaugebiets "Brokbrede" werden die Busse der Linien 11/12 nicht mehr durch die Sulkshege, sondern über den Dasbecker Weg fahren.

Erläuterungen zur Modernisierung des Bahnhofs Heessen finden sich in Pt. 3.3. der Vorlage.

Herringen:

Im NVP-Entwurf wurde von den Gutachtern vorgeschlagen, das Fahrtenangebot der Linien 7/17 in Nordherringen entsprechend der tatsächlichen Nachfrage zu reduzieren.

Aufgrund entsprechender Eingaben im Beteiligungsverfahren, die auf den hohen Anteil älterer und gebrechlicher Menschen sowie Schulkinder in diesem Bereich aufmerksam machten, wird auf die Umsetzung dieser Maßnahme verzichtet. Das Busangebot in Nordherringen bleibt unverändert erhalten.

Die Linie 1 soll künftig gegenläufig durch Westherringen geführt werden, um Hin- und Rückfahrten zum Herringer Markt zu ermöglichen. Dabei soll die in der Bürgerversammlung geforderte zusätzliche Haltestelle auf der Holzstraße eingerichtet werden.

Künftig soll auch die Schnellbuslinie S 20 über den Herringer Markt fahren. Diese Maßnahme soll jedoch erst nach dem geplanten Umbau der Neufchateaustraße (Kanalbaumaßnahme) erfolgen.

Pelkum:

Durch die Führung der Linie 3 zum Busbahnhof erhält der Bezirk erstmals ganztägig eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof.

In den Verkehrsspitzen sind die Busse der Linie 3 häufig überlastet. Hier soll Abhilfe durch zusätzliche Einsatzwagen geschaffen werden.

An den Planungen zur Verlängerung der Linie 83 über Selmigerheide hinaus zum Pelkumer Bezirkszentrum wird festgehalten. Die Realisierung ist abhängig von der mit der B 63 n geplanten Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge.

An der Bahnstrecke Dortmund – Hamm soll in Höhe des Friedhofsweges der Haltepunkt Selmigerheide gebaut werden. Die Realisierung ist allerdings erst mit dem Ausbau der Schienenstrecke möglich.

Rhynern:

Im Bezirk Rhynern werden Anpassungen bei der Linienführung in Berge und im nördlichen Rhynern vorgenommen.

Die Linie 7 wird durchgehend im 30 Min.-Takt über die Fischerstraße zum neuen Endpunkt an der Realschule geführt. Die Bedienungslücken im Abendverkehr und am Wochenende werden geschlossen.

Eine Verbindung vom Langewanneweg zum Freibad soll nur in der Saison angeboten werden.

Der Heideweg wird nicht mehr von der Linie 7, sondern allein von der Linie 22 befahren.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung gab es zahlreiche Beschwerden, dass der 15 Min-Takt auf der Relation Rhynern – Stadtzentrum erst ab ca. 8:00 Uhr angeboten wird und die Busse daher in der Verkehrsspitze häufig überfüllt sind. Im Nahverkehrsplan ist eine entsprechende Ausweitung des 15-Min.Taktes vorgesehen.

Zur besseren Vertaktung auf dem nördlichen Rhynerberg soll die Linie 21 bei der Fahrt zum Bezirkszentrum erst nach der Haltestelle "Weingarten" in Richtung Eschenbuschstraße abbiegen.

Der Bau des Haltepunktes Westtünnen soll zusammen mit der Aufhebung des Bahnüberganges am Südfeldweg erfolgen. Nach der Eröffnung soll das gesamte Liniennetz im Bezirk zur sinnvollen Verknüpfung von Bus und Schiene neu geordnet werden.

Abend- und Nachtverkehr:

Auch in Hamm ist der Freizeitverkehr ein ständig wachsendes Marktsegment mit einem Verkehrsanteil von ca. 30 %. Das Busangebot ist bisher allerdings vorwiegend auf die Anforderungen des Berufs- und Schülerverkehrs ausgerichtet. Daher wird in Hamm nur ein geringer Teil der Freizeitverkehre (ca. 4 %) mit dem Bus durchgeführt.

Mit Umgestaltungen im Abendverkehr und der Einführung von Nachtbussen am Wochenende sollen neue Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen und ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet werden. Derartige Angebote haben sich bereits in vielen Großstädten der Region bewährt. Übersichtspläne zum künftigen Abend- und Nachtverkehr finden sich in der Anlage 3.

Im Abendverkehr sollen künftig alle Buslinien von 21:00 Uhr bis ca. 23.30 Uhr als Sternfahrten mit einheitlichen Abfahrtzeiten ab dem Busbahnhof verkehren. Die Fahrzeiten sollen mit der Ankunft der Züge aus Dortmund und Münster koordiniert werden.

Im Anschluss wird das Nacht-AST montags bis donnerstags um 0:30 Uhr Fahrten in alle Bezirke anbieten.

An Wochenenden werden statt des AST fünf Nachtbuslinien gegen 1.00 Uhr und 2.00 Uhr in alle Bezirke verkehren. Das Nachtbusnetz wird eine auf die Freizeitziele abgestimmte Linienführung haben.

Da die Akzeptanz des Nachtbusverkehrs nicht hinreichend genau prognostiziert werden kann, soll dieser durch eine Marketing-Kampagne begleitet und zunächst als Verkehrsversuch durchgeführt werden.

Bedarfsgesteuerte Systeme für die ländlichen Siedlungsbereiche:

Aus Sicht der Gutachter ist eine Bedienung der dünn besiedelten Siedlungsbereiche durch regelmäßigen Linienverkehr aufgrund der schwachen Nachfrage wirtschaftlich nicht darstellbar. Trotzdem wird empfohlen, zur Schaffung einheitlicher Bedienungsqualitäten im gesamten Stadtgebiet auch für die ländlichen Bereiche nach adäquaten Lösungen für den ÖPNV zu suchen. Es wird angestrebt, das Angebot der bedarfsgesteuerten Angebote in der Stadt Hamm (insb. Bezirke Rhynern und Uentrop) auszubauen.

Mit dem Betrieb von Bedarfsverkehren wie Taxibus oder Anruf-Sammel-Taxi (AST), die nur nach telefonischer Voranmeldung fahren, können die Kosten gesenkt werden. Ein kostendeckender Betrieb ist allerdings auch hier nicht möglich.

Da der Einsatz angemieteter Taxen oft an Kapazitäts- und Kostengrenzen stößt, sollen die vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen prüfen, ob Bedarfsverkehre in eigener Regie und mit eigenen Fahrzeugen durchführbar sind.

Geeignet scheint auch das Modell des 'Bürgerbusses' mit ehrenamtlichen Fahrern und (vom Land geförderten) Kleinbussen. Dieses Konzept wird bereits in vielen ländlichen Kommunen in NRW erfolgreich betrieben.

Die Verwaltung wird mit Pt. 2.1.4. des Beschlussentwurfs beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen entsprechende Bedienungskonzepte zu entwickeln.

Definition von Bedienungsstandards für die Konzessionsverfahren:

Die Erfahrung bei der Vergabe von Linienkonzessionen durch die Bezirksregierung hat gezeigt, dass ohne eine ausreichende Definition von Mindeststandards der Bedienung u.U. Fahrpläne trotz erheblicher Taktlücken oder Wegfall von Früh- und Spätfahrten genehmigt werden.

Mit dem NVP sollen daher für jede Buslinie auch Mindeststandards für den Takt und die Betriebszeiten als Beurteilungskriterium im Genehmigungsverfahren festgelegt werden. Diese Qualitätsstandards sind tabellarisch in der Anlage 4 dargestellt.

Die Münsterlandkreise haben mit dieser Praxis, die den Rechtsrahmen des ÖPNVG ausschöpft, bereits gute Erfahrungen bei der Verhinderung von nicht abgestimmten Angebotskürzungen gemacht.

3. ÖPNV-Infrastruktur

Um die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV langfristig zu sichern, muss der Ausbau der Infrastruktur in den Bereichen Busbeschleunigung, Haltestellen und Haltepunkte weiter vorangetrieben werden.

Die in den kommenden Jahren geplanten Maßnahmen sind im Lageplan (Anlage 5) dargestellt.

3.1. Busbeschleunigung:

Das städtische Busbeschleunigungsprogramm soll in den nächsten Jahren fortgesetzt werden. Schwerpunkt sind die Hauptzufahrtsstraßen zur Innenstadt.

Mit der Modernisierung der Signaltechnik für den Busverkehr wird auch eine wesentliche Voraussetzung für die "Grüne-Welle" auf den Haupteinfallstraßen geschaffen. Daher sollen die Programme für die "Grüne Welle" und die Busbeschleunigung miteinander kombiniert werden.

Auf den nachfolgend genannten Straßenzügen sollen die LSA in den nächsten Jahren vorrangig mit der sog. 'Funk-Barke-Technik' ausgerüstet werden:

- Straßenzug Ostenwall – Antonistraße
- Ostenallee
- Westliche Wilhelmstraße
- Bockumer Weg
- Straßenzug Dortmunder Straße – Herringer Weg
- Kamener Straße

Außerdem sollen einzelne, hoch belastete Knotenpunkte ebenfalls mit Funk-Barke-System versehen werden. Hierzu zählen u.a. das Westentor und die Kreuzung F.-Ebert-Straße / Horster Straße

3.2. Bushaltestellen:

In den kommenden Jahren sollen weitere Haltestellen behindertengerecht umgestaltet und mit Wartehallen versehen werden. Hierzu wird das Wartehallenprogramm von Stadt und Stadtwerken, in das auch die Anregungen aus den politischen Gremien aufgenommen werden, fortgeführt.

Aufgrund der vorgesehenen Bündelung aller Linien in den Bezirkszentren sollen die zentralen Haltestellen baulich aufgewertet werden. Wichtigste Maßnahmen sind der Herringer Markt (Neufchateustraße) und das Zentrum Werries (Ostwhenemarstraße).

Die innerstädtischen Verkehrsknoten (insb. Willy-Brandt-Platz und Westentor) sollen mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgerüstet werden.

3.3. Schienenstrecken und Bahnhöfe:

Die Gutachter verweisen auf die hohen Fahrgastzuwächse an den Hammer Bahnhöfen und gehen davon aus, dass ein weiterer Zuwachs an Fahrgästen für den gesamten ÖPNV in den kommenden Jahren vor allem durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur und die bessere Verknüpfung mit den Busverkehr zu erreichen ist.

Für die Gestaltung des Umfeldes der Hammer Bahnhöfe und die Planung neuer Haltepunkte trägt die Stadt faktisch die planerische und finanzielle Hauptlast, da derartige Aufgaben durch den ZRL nur in geringem Umfang wahrgenommen werden können und die DB aufgrund ihrer personellen und finanziellen Situation hier ebenfalls nur bedingt handlungsfähig ist.

Modernisierung der Bahnhöfe Bockum-Hövel und Heessen:

Ziel der Planungen ist es, beide Bahnhöfe baulich und funktional aufzuwerten.

Für beide Bahnhöfe wurden Ende 2004 die entsprechenden Ausbaupläne beschlossen. Die Investitionsmaßnahmen wurden zur Förderung aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) angemeldet.

Haltepunkt Westtünen:

Durch die Gremien der Stadt Hamm und des ZRL wurde der Beschluss gefasst, das Projekt intensiv weiter zu verfolgen und die für Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung des Haltepunktes notwendigen Verfahrensschritte einzuleiten.

Aufgrund der erheblichen Synergieeffekte bei der Baudurchführung ist eine Kombination der Maßnahme mit der Beseitigung des Bahnübergangs am Südfeldweg sinnvoll.

Da weder der ZRL noch die DB die Planung und den Bau des Haltepunktes koordinierend betreuen können, wird die Projektsteuerung und zusätzlich die Sicherstellung der Finanzierung hauptsächlich durch die Stadt Hamm erfolgen müssen.

Ausbau der Schienenstrecke Dortmund – Hamm:

Die Schienenstrecke Dortmund-Kamen-Hamm hat für den Personennah- und Fernverkehr sowie für den Güterverkehr eine landesweite Bedeutung. Sie dient als Hauptzufahrtsstrecke zum östlichen Ruhrgebiet und stellt darüber hinaus eine wichtige Verbindung zwischen dem Wirtschaftsraum Rhein-Ruhr, den neuen Bundesländern und Berlin dar.

Täglich nutzen ca. 200 Personenzüge die nur zweigleisige Strecke. Auf dieser Strecke sind über 10.000 Fahrgäste/Tag unterwegs – ca. 35% mehr als noch 1997.

Nah- und Fernverkehr (u.a. Ruhrgebiet – Berlin) beeinträchtigen sich gegenseitig wegen fehlender Ausweichmöglichkeiten. Die fehlenden Ausweichgleise verhindern auch die regelmäßige Bedienung aller vorhandenen Bahnhöfe sowie den Bau neuer Haltepunkte (u.a. in Selmigerheide).

Eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2004 und in das Bundesschienwegeausbaugesetz konnte trotz intensiver Bemühungen der Kommunen, Verkehrs- und Wirtschaftsverbände nicht erreicht werden.

Durch den geplanten Rhein-Ruhr-Express zwischen Köln und Dortmund wird die Strecke jedoch weiter an Bedeutung gewinnen. Hiermit wird der Verkehr auf dieser Strecke weiter zunehmen. Die Region wird sich daher dafür einsetzen, dass im Zuge der Planungen auch der Streckenausbau und ggf. die Weiterführung des Rhein-Ruhr-Express nach Hamm geprüft wird.

Regio-Stadtbahn Dortmund – Bergkamen – Hamm:

Das Projekt wird derzeit im Auftrag des Kreises Unna wirtschaftlich und technisch untersucht. Die Stadt Hamm ist in die fachliche Betreuung eingebunden (s. auch Mitteilungsvorlage 0701 / 04).

4. Fahrgastinformation und Marketing

In den letzten Jahren ist im Hammer Busverkehr insgesamt nur eine geringe Zunahme der Fahrgastzahlen festzustellen. Diese ist im wesentlichen auf Schülerverkehre begrenzt.

Die Erlöse aus dem Schülerverkehr und die Zuschüsse für die Beförderung von Schwerbehinderten stellen einen wesentlichen Anteil (insg. ca. 45 %) an den Gesamteinnahmen im Hammer Busverkehr.

Bei den nicht auf den Bus angewiesenen Personengruppen, den sogenannten "Wahlfreien" stagnieren hingegen die Nutzerzahlen und die entsprechenden Einnahmen.

In Zukunft ist mit geringeren Schülerzahlen und einer erheblichen Reduzierung der Landesmittel für die Schüler- und Schwerbehindertenbeförderung zu rechnen. Nur durch den Fahrgastzuwachs bei den "wahlfreien" Kunden kann ein Erlösrückgang vermieden werden.

Professionelles Marketing ist die unverzichtbare Voraussetzung für die Gewinnung neuer Fahrgäste und damit für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV insgesamt.

Bereits seit dem Jahr 2001 unterstützt die Stadt Hamm daher die Marketingaktivitäten der Verkehrsunternehmen. Im Kapitel 6.1. des NVP-Entwurf wird über diese Aktivitäten und deren Ergebnisse berichtet.

Vordringliche Aufgabe der Marketingmaßnahmen im laufenden und im kommenden Jahr ist die Begleitung der Umsetzung des NVP. Für die Fahrgäste wird dies zu einer spürbaren Verbesserung im Busangebot führen, u.a. im Abend- und Nachtverkehr. Grundvoraussetzung für den Erfolg ist jedoch eine umfassende Vorab-Information über die geplanten Neuerungen.

Die erhöhte Aufmerksamkeit für den ÖPNV bietet außerdem die Chance, mit gezielten Marketingaktivitäten neue Nutzergruppen zu gewinnen.

U.a. ist geplant, Produkte wie den Nachtbus mit Unterstützung von Sponsoren gezielt zu bewerben. Auch das Fahrplanbuch soll durch linienbezogene Folder ersetzt und diese an die Haushalte im Einzugsgebiet der jeweiligen Buslinie verteilt werden.

5. Weiteres Vorgehen

Die Fahrplanmaßnahmen des NVP sollen, sofern sie unabhängig von Baumaßnahmen realisiert werden können, allesamt zum Herbst 2005 umgesetzt und von einer Informationskampagne begleitet werden.

Über den Umsetzungsstand, Fahrplan- und Tarifmaßnahmen, die Liberalisierung des ÖPNV-Marktes sowie sonstige aktuelle Entwicklungen bei Bus und Bahn sollen die politischen Gremien künftig durch einen jährlichen 'Sachstandsbericht ÖPNV' informiert werden.

Als nächste Vorlage zum Thema bereitet die Verwaltung einen Bericht zum Organisationsgutachten ÖPNV (s. Vorlage Nr. 1447/01) und zur Vorbereitung auf künftige Wettbewerbsverfahren vor.

Die Prüfung, ob der NVP fortgeschrieben werden muss, sieht der Gesetzgeber im Abstand von fünf Jahren vor. Mit den Nahverkehrsplänen 1998 und 2005 liegen aus Sicht der Verwaltung umfassende gesamtstädtische Konzepte vor, die auch über diesen Zeitraum hinaus als Rahmenplan Bestand haben können.

Sinnvoller als die Fortschreibung des gesamten NVP erscheint daher die problembezogene, handlungsorientierte Fortschreibung auf Ebene der Stadtbezirke. So kann flexibel und zeitnah auf Veränderungen in der Verkehrsnachfrage oder der Siedlungsstruktur reagiert werden.

Falls keine zwingenden verkehrlichen oder wettbewerbsrechtlichen Gründe vorliegen, soll der Hammer NVP zu gegebener Zeit in Form von Nahverkehrskonzepten für die einzelnen Bezirke fortgeschrieben werden.