



Stadt Hamm

Nahverkehrsplan 2023

Mai 2023

Aufgabenträger:

Stadt Hamm - Stadtplanungsamt

Gustav-Heinemann-Straße 10
59065 Hamm

Gutachterliche Unterstützung und Mitwirkung

Mathias Schmechtig

NahverkehrsConsult

Wilhelmshöher Allee 274
34131 Kassel
Fon: 0561 – 988 349-65
Fax: 0561 – 988 349-68
info@mathias-schmechtig.de
www.mathias-schmechtig.de

KCW GmbH

Bernburger Str. 27
10963 Berlin
Fon: 030 – 4081768-60
Fax: 030 – 4081768-61
augustin@kcw-online.de
www.kcw-online.de

Probst & Consorten

Altleutewitz 11
01157 Dresden
Fon: 0351 – 42440-0
Fax: 0351 – 42440-15
info@probst-consorten.de
www.probst-consorten.de

Ingenieurbüro Helmert

Wilhelmstraße 89
52070 Aachen
Fon: 0241 – 9019472
Fax: 0241 – 9019471
info@buero-helmert.de
www.buero-helmert.de

Kassel, 8. Februar 2024

Inhalt:

1	Einleitung	1
2	Taktverdichtungen im Busverkehr.....	4
2.1	Aufgabenstellung	4
2.2	Globaler Kennwertevergleich zum Leistungsangebot im Busverkehr	4
2.2.1	Grundlagen des Vergleiches.....	4
2.2.2	Markterfolg (Nutzungsintensität)	5
2.2.3	Angebotseffizienz	5
2.2.4	Auslastung des Platzangebotes	6
2.3	Modal-Split-Anteil	7
2.4	Aufbau eines Premium-Netzes (Metrobus Hamm)	8
2.4.1	Merkmale „Metrobus“	8
2.4.2	Planungskriterien für die Ausprägung des Premiumproduktes	9
2.4.3	Potenzielle Achsen.....	9
2.4.4	Umsetzung Premiumbusnetz (Einstiegsstufe).....	11
2.5	Zielnetz 2035	16
2.5.1	Modal-Split-Ziel	16
2.5.2	Grundsätzliche Planungsansätze im Zielnetz	16
2.5.3	Grundstruktur des Busnetzes 2035.....	16
2.5.4	Metrobusnetz 2035.....	20
2.5.5	Zielnetz 2035: Abschätzung des zusätzlichen Fahrzeugbedarfes.....	21
2.6	Fahrzeug- und Infrastrukturmaßnahmen.....	23
2.6.1	Haltestellenausbau	23
2.6.2	Fahrzeugausstattung	23
2.6.3	Busbeschleunigung.....	24
3	On-Demand-Verkehr	25
3.1	Aufgabenstellung	25
3.2	Erfahrungen mit On-Demand-Verkehren	25
3.3	ODV-Einsatzmöglichkeiten in Hamm.....	27
3.4	Angebotsmodell „ODV in Hamm“	29
3.5	Tarif im ODV	29
3.6	Betreibermodell	29
3.7	Organisation	30

3.8	Umsetzung.....	30
4	Fahrgastfreundliche Tarifgestaltung	32
4.1	Einleitung	32
4.2	Kostenfreies Maxiticket für Schüler:innen und Auszubildende in der Stadt Hamm.....	34
4.3	Angebote für Empfänger von Sozialleistungen (HammMobilTicket)	34
4.4	Weitere Attraktivierung des MobilAbos.....	35
4.5	Preisgünstiges HammTicket (Monats-Abo).....	35
4.6	Weitere Vergünstigungen für Abo-Inhaber	36
4.7	Ausweitung von Kombi-Tickets	37
5	Attraktiver Regionalverkehr mit Bus und Bahn.....	38
5.1	Analyse der Pendlerverflechtungen.....	38
5.2	Regionalbusverkehr.....	40
5.2.1	Aufgabenstellung	40
5.2.2	Maßnahmen im Regionalbusverkehr.....	40
5.3	Schienennahverkehr.....	42
5.3.1	Entwicklungen im SPNV	43
5.3.2	Errichtung eines Bahnhofpunktes im Bezirk Pelkum.....	45
5.3.3	Haltepunkt Heessen.....	50
5.3.4	Haltepunkt Bockum-Hövel	50
5.3.5	Aktuelle Bewertung einer Stadtbahn für Hamm	51
6	Finanzierung	54
7	Umsetzung des Nahverkehrsplans.....	56
7.1	Empfehlungen zur Umsetzung der Maßnahmen.....	56
7.1.1	Taktverdichtungen (Metrobuslinien).....	56
7.1.2	On-Demand-Verkehr (ODV).....	61
7.1.3	Tarifangebote	62
7.1.4	Regionalverkehr mit Bus und Bahn	63
7.2	Monitoring Umsetzung Nahverkehrsplan	64
8	Zusammenfassung.....	65

Tabellen

- 1 Abschätzung Fahrzeugbedarf Linien 1 und 3 sowie 10/ 11(Grundlast)
14
- 2 Abschätzung der Mehrkosten Linien 1 und 3 sowie 10/ 11(Grundlast)
14
- 3 Prüfung der Platzkapazitäten im Hinblick auf den geplanten Einsatz von
Standardlinienbusse
15
- 4 Abschätzung des Fahrzeugmehrbedarfes im Zielnetz 2035
22
- 5 Bewertung der ODV-Einsatzfelder
28
- 6 Pendlerbeziehungen im SPNV-Netz
38
- 7 Pendlerbeziehungen im Regionalbusverkehr
38
- 8 Zusatzkosten 1. Stufe
54
- 9 Einzelschritte zur operativen Umsetzung des ODV-Konzeptes
61

Abbildung

- 10 Modal-Split-Zielwerte nach „Masterplan Mobilität“
2
- 11 Nutzungsintensität
5
- 12 Angebotseffizienz
6
- 13 Angebotsauslastung
6
- 14 Ost-West-Achse: Maximilianpark – Werries – Hbf. – Herringen bzw.
Pelkum
10
- 15 Nord-Hbf.-Achse: Bockum-Hövel – Zentrum – Hbf.
11
- 16 Premiumbusnetz (Einstiegsstufe)
12
- 17 Prinzipskizze Zielnetz 2035
18

18	Vorschlag zur Netzgestaltung in Bockum-Hövel	19
19	Vorschlag zur Netzgestaltung in Heessen	20
20	Metrobusnetz 2035	21
21	Haltestellenstandard in Hamm	23
22	Beispiele für besondere Fahrzeugausstattung	24
23	Bausteine einer ganzheitlichen ÖPNV-Beschleunigung	24
24	ODV „Colibri“ in Hofheim	25
25	Übersicht zu Kombiticket-Vereinbarungen in Hamm	Fehler! Textmarke nicht definiert.
26	Pendlerverflechtungen Stadt Hamm	39
27	Lage potentieller Haltepunkte im Bezirk Pelkum	46
28	Erschließungswirkung der SPNV-Haltepunkte in Hamm	48
29	Stadtbahnplanung Hamm	51
30	Beispiele für besondere Fahrzeugausstattung	57
31	Beispiele für die Produkt-Kennzeichnung der Fahrzeuge	58
32	Beispiele für eine dezente Produkt-Kennzeichnung an den Haltestellen durch Logo an den Liniennummerneinschüben	59
33	Beispiele für Ergänzung von Premiumbus-Haltestellen mit besonderen Elementen	59
34	Beispiele für zusätzliche Möblierung an Premiumbus-Haltestellen	60

1 Einleitung

Der Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Hamm wurde letztmalig Ende 2019 beschlossen. Zum Fahrplanwechsel im Juli 2021 wurden die Maßnahmen dieses Nahverkehrsplans umgesetzt. Sechs Buslinien wurden zu Durchmesserlinien zusammengebunden, um das Angebot an direkten Fahrmöglichkeiten zu erweitern. Das Fahrplanangebot des städtischen Busverkehrs wurde um rund 10 % erweitert.

Zur Erreichung der Klimaschutzziele der Stadt Hamm wurde mit dem Beschluss zum NVP 2019 bereits der Auftrag an die Verwaltung zu einer weiteren Fortschreibung des NVP gefasst. Mit folgenden Maßnahmen sollen in größerem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV in Hamm gewonnen werden¹:

- Aufwertung der Hauptbusrouten zu sog. „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.

Der Stadtrat hatte 2019 mit den Beschlüssen zu den Themenfeldern „Klimaschutz“ und „Mobilität“ für die städtische Verkehrsplanung eine neue Schwerpunktsetzung formuliert. Zu den bisherigen Leitzielen einer größtmöglichen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und einer bestmöglichen Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Hamm ist der Klimaschutz als gleichrangiges Ziel festgelegt. Um bis 2035 die Klimaneutralität erreichen zu können, muss der Verkehrssektor einen zentralen Beitrag leisten.

Der Masterplan Mobilität, der derzeit erarbeitet wird, gibt die dazu benötigten Veränderungen im Modal Split vor. Das entsprechende Szenario für den Modal Split im Jahr 2035 ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

¹ Stadt Hamm: Beschlussvorlage der Verwaltung, Vorlage-Nr. 0323/21

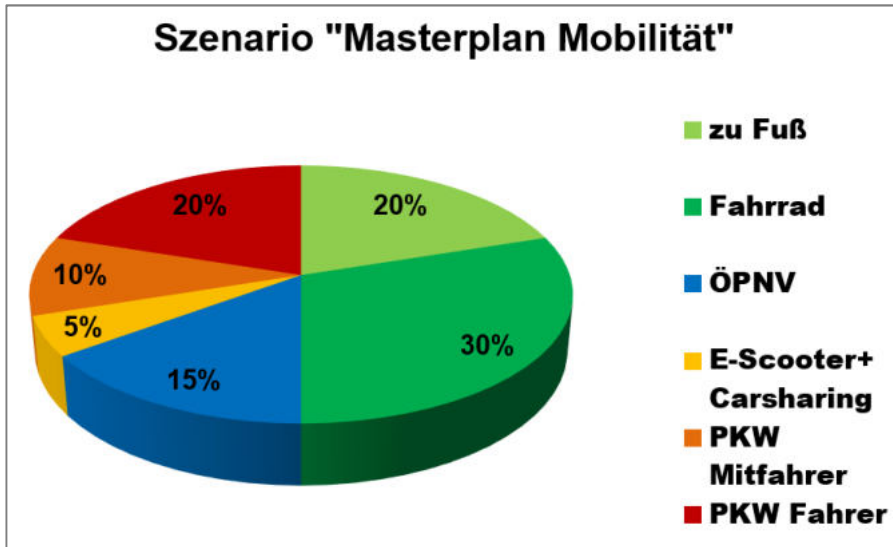


Abbildung 1: Modal-Split-Zielwerte nach „Masterplan Mobilität“²

Für den ÖPNV bedeutet dies eine Steigerung der Fahrgastzahlen von heute rd. 45.000/Tag auf über 70.000 pro Tag und des Verkehrsanteils (von heute 8 % auf 15 %). Der ÖPNV soll eine erheblich größere Bedeutung erhalten und muss für diese neue Verkehrsaufgabe vorbereitet und ausgebaut werden.

Auch wenn die aktuelle Situation durch Belastungen des ÖPNV in Folge der Corona-Pandemie, der Energie-Krise und des akuten Fachkräftemangels in den Verkehrsbetrieben gekennzeichnet ist, muss zum Erreichen der fixierten Klimaschutzziele mittelfristig eine signifikante Zunahme der ÖPNV-Nutzung erreicht werden.

Der hier vorgelegte NVP 2023 beinhaltet zur Zielerreichung **vier konkrete Maßnahmen**schwerpunkte:

- Aufwertung der Buslinien 1, 3 und 10/ 11 durch Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt (zehnminütige Überlagerung im jeweiligen Stammkorridor), weiterhin Aufzeigen einer perspektivischen Weiterentwicklung durch Taktverdichtungen auf allen Hauptlinien bis 2035 sowie Hinweise zur Gestaltung von Bussen und Haltestellen zu einem ganzheitlichen Premiumprodukt (Metrobus),
- Einrichtung eines On-Demand-Verkehrs im Frühverkehr zur Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV (Ziel: „24/7-ÖPNV“),
- Einführung preisgünstiger Tarife zur Gewinnung weiterer Fahrgastpotentiale; die entsprechenden Maßnahmen wurden von den Hammer Stadtwerken bereits vorgezogen durch Einführung des HammTickets für 29 Euro im Monat, eines kostenlosen Tickets für Schüler:innen und Azubis und Preissenkung des MobilAbos (Sozialticket),
- Angebotsverbesserungen im Regionalbusverkehr sowie Ausbau vorhandener Schienenstrecken und neuer Haltepunkte.

² Abbildung: Stadt Hamm

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans erfolgte in enger Abstimmung zwischen der Stadt Hamm als Aufgabenträger und der beauftragten Gutachterkooperation. Die Bearbeitung wurde intensiv durch eine ständige Arbeitsgruppe begleitet, an der auch die Stadtwerke Hamm beteiligt waren.

2 Taktverdichtungen im Busverkehr

2.1 Aufgabenstellung

Mit den geplanten Taktverdichtungen auf den Hauptlinien sollen die Linien, die bereits heute eine verhältnismäßig starke Nachfrage aufweisen, durch eine Taktverdichtung zu Premiumprodukten des Hammer ÖPNV weiterentwickelt werden. Nur durch diese Verbesserungen des Fahrplanangebots können signifikante Fahrgastzuwächse erzielt werden bzw. die erforderlichen Kapazitäten für erwarteten Zuwächse aufgrund der Tarifmaßnahmen (siehe Kap. 4.) bereitgestellt werden.

Als erster Schritt soll die Attraktivierung der nachfragestärksten Linien 1/ 3 und 10/ 11 erfolgen, die vom heutigen 30 Minuten-Takt zum 20 Minuten-Takt (10-Minuten-Takt auf den Stammstrecken) verdichtet werden sollen.

Bis 2035 sollen dann die Hauptlinien in alle Hammer Stadtbezirke eine entsprechende Verdichtung erhalten. Langfristig sollen auch die eingesetzten Fahrzeuge und die Haltestellen an den Hauptbuslinien Premiumqualität erhalten, zusammen mit zusätzlichen Maßnahmen zur Busbeschleunigung speziell auf diesen Achsen.

2.2 Globaler Kennwertevergleich zum Leistungsangebot im Busverkehr

2.2.1 Grundlagen des Vergleiches

Zur Einordnung des Entwicklungsbedarfs des Hammer Busverkehrs erfolgt ein grundsätzlicher, globaler Vergleich mit anderen, vergleichbaren Stadtverkehren mit drei prägenden Kennwerten:

- Markterfolg (Nutzungsintensität),
- Angebotseffizienz,
- Auslastung des Platzangebotes.

Der Vergleich wird mit 17 anderen (mittelgroßen) städtischen Verkehrsbetrieben (Städte zwischen 80.000 bis 250.000 EW³) vorgenommen⁴. Datenbasis ist die VDV-Statistik 2019⁵, welche einen bundesweiten Vergleich ermöglicht.

³ Flensburg, Gießen (Werte aus 2018), Göttingen, Hagen, Hanau, Ingolstadt, Kaiserslautern, Koblenz, Konstanz, Lübeck, Oldenburg, Osnabrück, Paderborn, Remscheid, Solingen, Trier, Wolfsburg

⁴ Hinweis: Es sind nicht von allen Stadtverkehren dieser Größenordnung in Deutschland vergleichbare Daten verfügbar.

⁵ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), VDV-Statistik 2019

2.2.2 Markterfolg (Nutzungsintensität)

Mit rund 75 Fahrten⁶ pro EW und Jahr⁷ liegt der Verkehrsbetrieb Hamm hinsichtlich des Markterfolges deutlich unter dem Durchschnitt der betrachteten Städte (siehe Abbildung 2). Zu beachten ist jedoch, dass in Hamm auch Buslinien von Dritten wichtige Stadtverkehrsaufgaben übernehmen, die hier nicht einbezogen wurden.

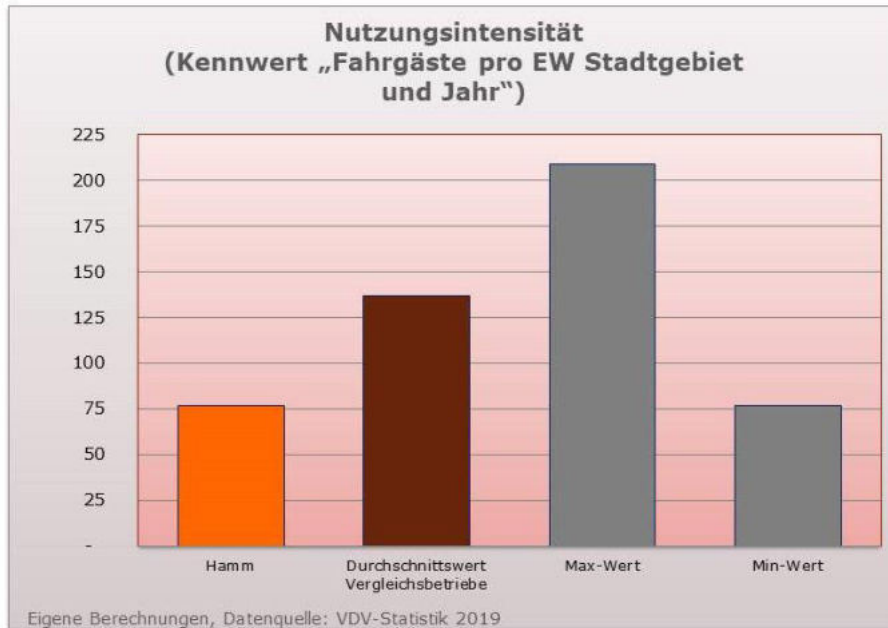


Abbildung 2: Nutzungsintensität

2.2.3 Angebotseffizienz

Die Angebotseffizienz, welche ein Indiz zur groben Einordnung der Wirtschaftlichkeit eines Verkehrs sein kann, ist im Vergleich zu den anderen Städten als „durchschnittlich“ einzuschätzen (siehe Abbildung 3). Es besteht somit ein akzeptables Verhältnis „Fahrgastnachfrage zu Leistungsaufwand“.

⁶ d. h. unternommene Wege mit ÖPNV

⁷ Eigene Berechnungen, Datenquelle: VDV-Statistik 2018.

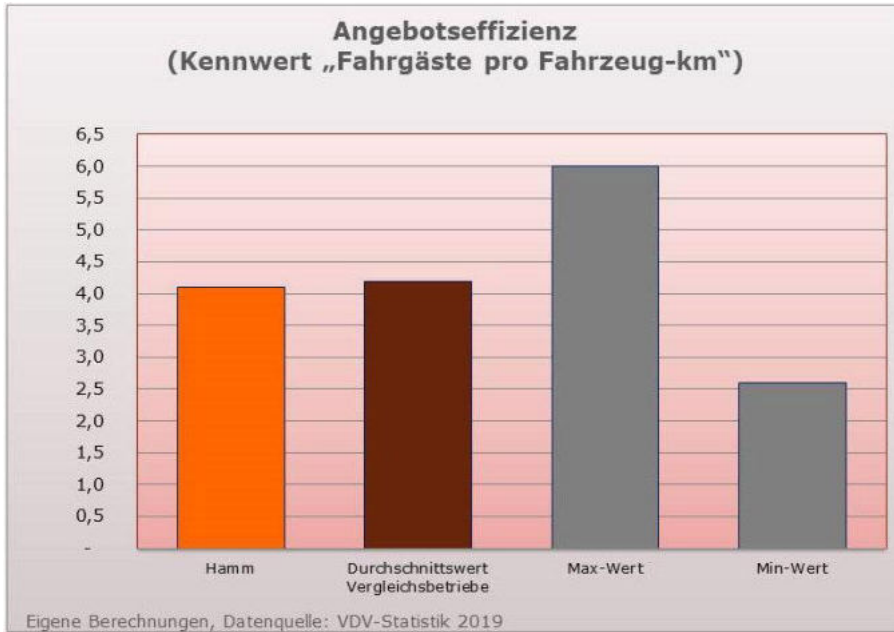


Abbildung 3: Angebotseffizienz

2.2.4 Auslastung des Platzangebotes

Die mittlere Auslastung des Platzangebotes ist mit 22 % im Vergleich der betrachteten Städte leicht überdurchschnittlich (siehe Abbildung 4). Zu berücksichtigen ist, dass es sich bei diesem Wert um einen Durchschnittswert handelt, sowohl zeitlich (Spitzenzeiten/ Schwachverkehrszeit) als auch räumlich (Innenstadtzubringer/ Peripherie).

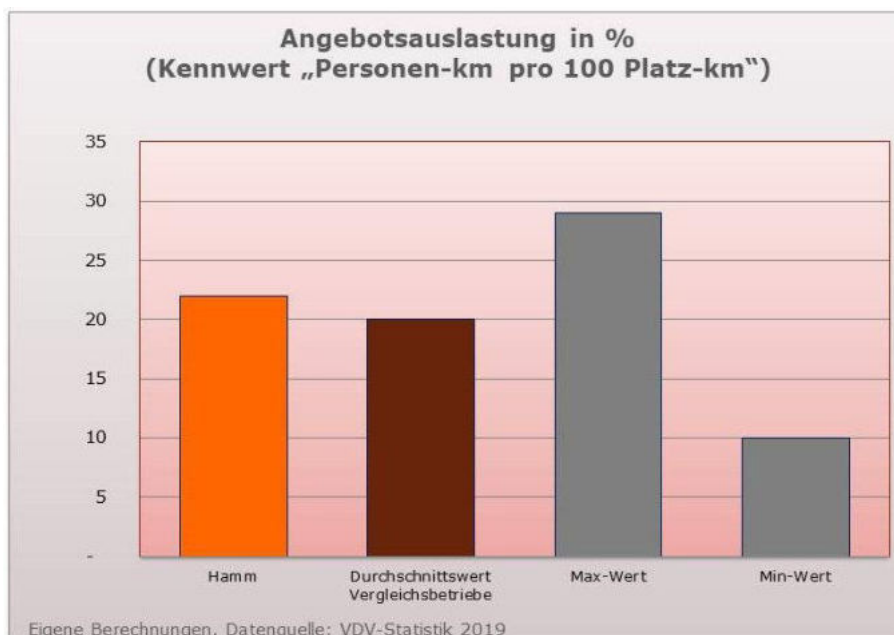


Abbildung 4: Angebotsauslastung

Erkenntnis

Im städtischen Busverkehr in Hamm besteht insgesamt ein noch ausgewogenes Verhältnis zwischen erreichter Fahrgastnachfrage und Beförderungsangebot, was aus Sicht der wirtschaftlichen Angebotsgestaltung grundsätzlich positiv ist. Im Kontext mit der Vision der Verkehrswende ist die leicht überdurchschnittliche Platzauslastung jedoch ein Indiz für den Handlungsbedarf zum Ausbau der Kapazitäten. Die auffällig geringe Nutzungsintensität bestärkt die Einschätzungen zum erforderlichen Ausbau des Angebotes, um den Zielen der Verkehrswende gerecht zu werden.

2.3 Modal-Split-Anteil

Der ÖPNV in der Stadt Hamm erreichte bei der letzten Mobilitätserhebung in 2016 einen Anteil von 8 %, davon 5 %-Punkte Bus und 3 %-Punkte SPNV⁸. Diese Anteile können bis Anfang 2020 als stabil angesehen werden. Im Zuge der Pandemie-Situation dürfte in Hamm der ÖPNV-Anteil, wie durchweg im gesamten Land, signifikant gesunken sein. Während 2019 die Stadtwerke Hamm noch 13,6 Mio. Fahrgäste verzeichnen konnten, war 2021 ein Rückgang auf 10,4 Mio. Fahrgäste eingetreten.⁹

Erkenntnis

Der ÖPNV-Anteil von 8 % ist für eine Stadt mit 180.000 Einwohner:innen als unterdurchschnittlich einzuschätzen. Der Wert entspricht eher dem einer kleinen Mittelstadt.

Es ist anzunehmen, dass es in Hamm noch ein erhebliches Fahrgastpotential gibt, das durch Angebotsverbesserungen und Tarifmaßnahmen gewonnen werden kann.

⁸ Stadt Hamm, Stadtplanungsamt: Verkehrsbericht Hamm 2018

⁹ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: VDV-Statistik 2019 und 2020 (<https://www.vdv.de/statistik-jahresbericht.aspx>)

2.4 Aufbau eines Premium-Netzes (Metrobus Hamm)

2.4.1 Merkmale „Metrobus“

Die Stadt Hamm hat sich bereits mit dem Aufstellungsbeschluss zum NVP für den Aufbau eines Premiumnetzes (Arbeitstitel: „Metrobus Hamm“) entschieden.

Das Wort „Premium“ bedeutet insbesondere¹⁰

- von bester Qualität,
- erstklassig,
- hochwertig.

Übertragen auf den ÖPNV, sollte der Fahrgast bei einer als „Premiumangebot“ offerierten Beförderungsleistung auch eine bestmögliche Qualität erwarten dürfen (z. B. ICE im Schienenverkehr).

Das in Deutschland bekannteste Produkt für ein Premiumangebot im städtischen Busverkehr ist der „Metrobus“.

In Abgrenzung zum Expressbus ist bei dem „Metrobus“ das prägende Merkmal ein sehr dichter Takt, sodass eine hohe Anschlussicherheit besteht. Der Bedienungszeitraum ist ausgeweitet. Metrobusse sind auf einem gestrafften Linienweg zwischen Stadtteilzentren oder der Innenstadt unterwegs und ergänzen das Schienennetz.¹¹

Der Metrobus ist ein Marketingbegriff für höherwertige Angebote.

International sind im Busverkehr weiterhin die Systeme

- BRT-System (Bus Rapid Transit) ⇒ kapazitätsstarker Bus(schnell)verkehr
- BHNS (Bus à haut niveau de service) ⇒ Bus mit hoher Bedienungsqualität

als hochwertige Bussysteme zu nennen.

Die Anwendungsbeispiele mit dem Namen „Metrobus“ sind in Deutschland recht unterschiedlich gestaltet. Während in München der Metrobus im Angebotscharakter bspw. auf eine dichte Bedienung setzt (tagsüber mindestens alle 10 Minuten und abends garantiert alle 20 Minuten), ist er in Düsseldorf ein (tangenciales) Ringsystem um die Innenstadt im 20-Minuten-Takt mit Halt nur an wichtigen Haltestellen.

Der „Metrobus“ ist in seinem Selbstverständnis wesentlich mehr als das reine Umbenennen von Linien. Das Produkt beinhaltet einen merklichen Qualitätssprung hinsichtlich Angebot und Fahrzeuge. Er versteht seine Qualitäten dabei meist als Garantieleistung.

¹⁰ <https://de.wiktionary.org/wiki/premium>

¹¹ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Städtische Schnellbussysteme flexibel, aufwandsarm, attraktiv; Positionspapier, Köln 2019

Konzept für Hamm

Das Angebot in der Stadt Hamm wird in der Einstiegsstufe zwar über das Taktangebot eines Metrobusses verfügen, aber hinsichtlich der Qualität von Bussen und Haltestellen noch nicht alle Qualitätsmerkmale erfüllen und noch nicht vollständig vergleichbar mit anderen Beispielen von Metrobussen in Deutschland sein. Dennoch sollten die Linien bei der Umsetzung des Nahverkehrsplan den Namen „Metrobus“ tragen, um von Anfang an die Qualität des neuen Angebots für die Fahrgäste hervorzuheben.

Auf den Metrobus-Linien sollten die neuen Wasserstoffbusse mit Priorität eingesetzt werden. Auch bei der Umgestaltung der Haltestellen sollten diese Linien vordringlich bedacht werden.

2.4.2 Planungskriterien für die Ausprägung des Premiumproduktes

Ein Premiumprodukt kann im Busnetz nur dann signifikant wirksam werden, wenn es einen aus Fahrgastsicht wahrnehmbaren und wirklich spürbaren Qualitätssprung generiert („Überzeugungskriterium“) und nicht nur isoliert im jeweiligen Bediengebiet auftritt („Ausstrahlungskriterium“).

Aus planerischer Sicht werden im Kontext mit Marketingkriterien folgende Kriterien festgelegt:

- Taktfolge soll sich von den anderen Buslinien in Hamm spürbar abheben (Anspruch: doppelte Taktdichte (= 15 Minuten-Takt in den Außenästen und 7,5 Minuten-Takt in Überlagerungsbereichen),
- Einstiegsstufe: Marktwirksamkeit der Linien sollte möglichst ein Viertel der Gesamtnachfrage betreffen (9.400 Fahrgäste; 25% von 37.600 täglichen Fahrgästen¹²),
- Einstiegsstufe: Netzwirksamkeit der Linien sollte möglichst ein Viertel der Hammer Einwohnerschaft umfassen (ca. 45.000 Einwohner:innen).

2.4.3 Potenzielle Achsen

2.4.3.1 Ost-West-Achse: Maximilianpark – Werries – Hbf. – Herringen bzw. Pelkum (Linien 1/ 3)

Basis der angedachten Ost-West-Achse sind die heutige Linien 1 und 3. Das Linienpaar würde eine Marktwirksamkeit von heutigen 9.800 Fahrgäste (26 % der

¹² GVS Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH: Verkehrserhebung 2017 im Stadtverkehr Hamm (im Auftrag Stadtwerke Hamm GmbH); Hannover 2017

Gesamtnachfrage) abdecken. Die Netzwirksamkeit beträgt 33.500 Einwohner:innen (19 % der Gesamtstadt).

Die Linien 1 und 3 würden bereits alleine die im Kapitel 2.4.2 definierten Planungskriterien nahezu erfüllen können. Sie können somit als Premiumbusangebot in der Einstiegsstufe eingerichtet werden.

Seite | 10

Prägend für die Ost-West-Achse ist, dass an ihr bzw. im Nahbereich, wie an einer Perlenschnur, mehrere gesamtstädtisch wichtige Einrichtungen liegen (z. B. Maximilianpark, Maximare). Die Taktverdichtung auf dieser Achse würde absehbar einen hohen Nutzen generieren können.

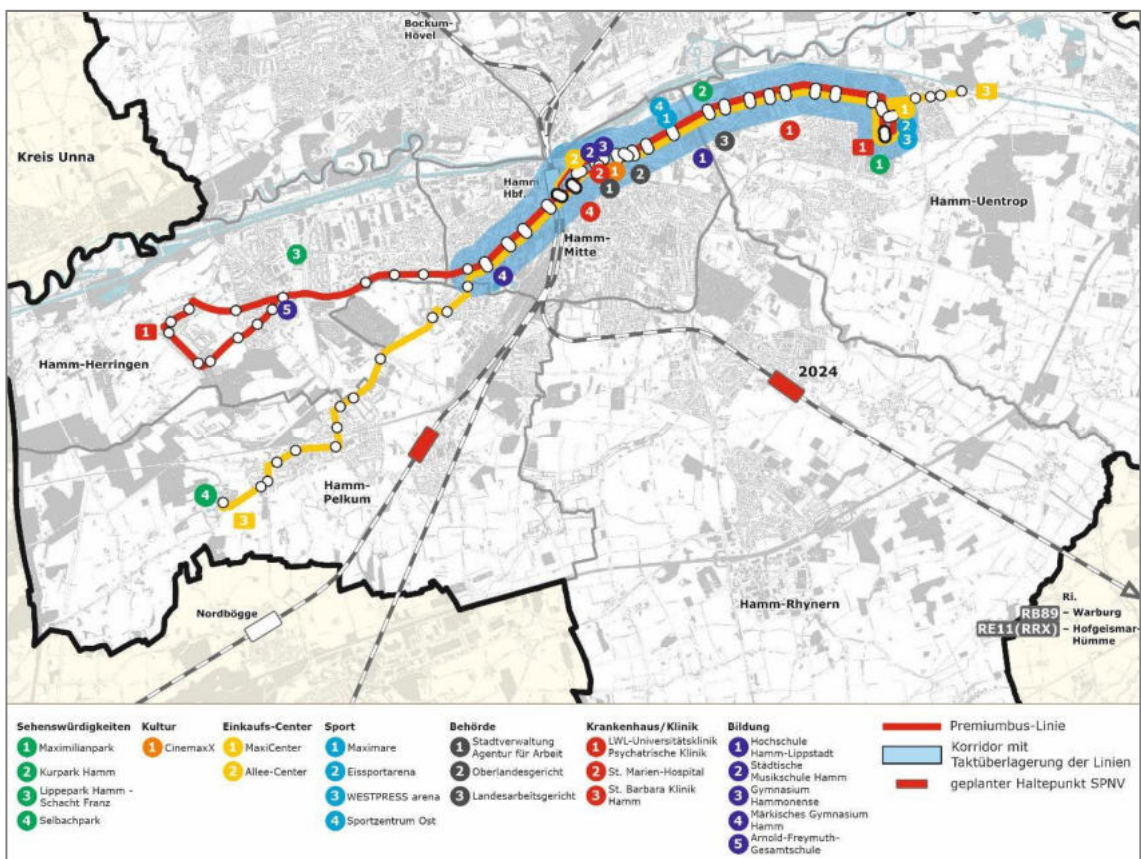


Abbildung 5: Ost-West-Achse: Maximilianpark – Werries – Hbf. – Herringen bzw. Pelkum¹³

2.4.3.2 Nordwest-Achse: Bockum-Hövel – Zentrum – Hbf. (Linien 10/ 11)

Die Achse erreicht eine Marktwirksamkeit von ca. 4.600 Fahrgäste (11% der Gesamtnachfrage). Die Erschließungswirkung beträgt rund 14.400 Einwohner:innen. Sie sollte gemeinsam mit der Linie 1/ 3 zum Premiumangebot ausgebaut werden.

¹³ Vergrößerte Abbildung sh. Anlage

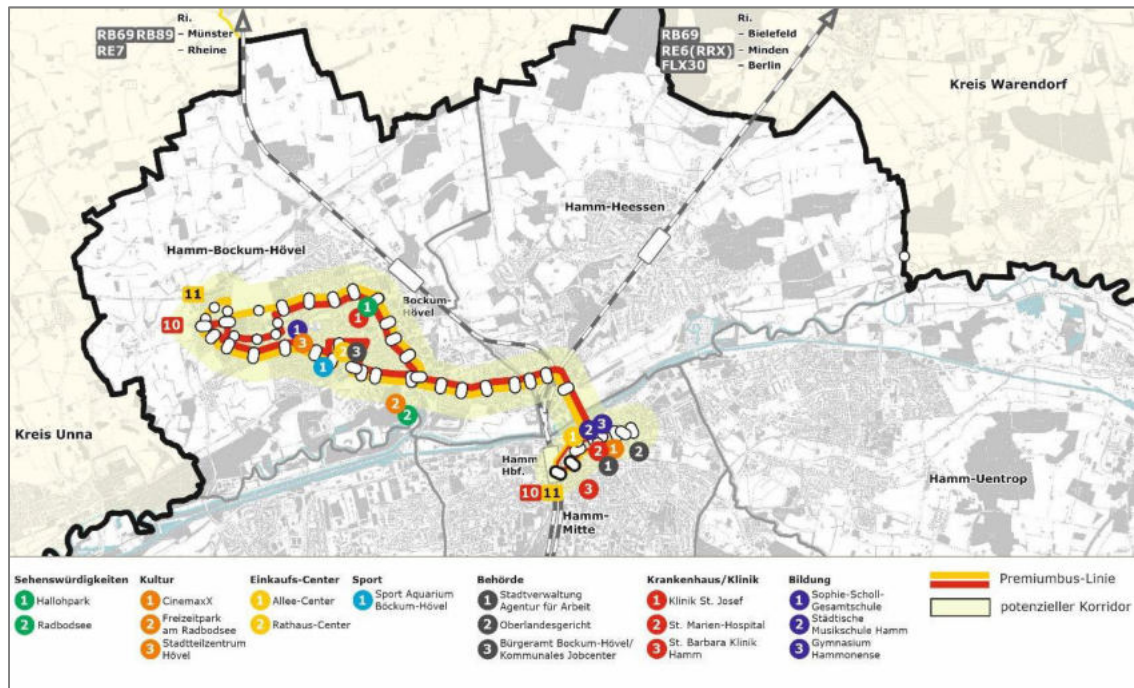


Abbildung 6: Nord-Hbf.-Achse: Bockum-Hövel – Zentrum – Hbf.¹⁴

2.4.4 Umsetzung Premiumbusnetz (Einstiegsstufe)

2.4.4.1 Achsen und Taktraster

Die Ost-West-Achse besitzt die größten Potentiale im Hinblick auf die Einrichtung einer Premiumlinie. Um eine größere Systemwirksamkeit erreichen zu können und der politischen Vorgabe der Anbindung der größten Stadtteile nachkommen zu können, werden für die Einstiegsstufe die

- Ost-West-Achsen (Linie 1 und 3),
- und die Nord-Hbf.-Achse (Linien 10/ 11)

vorgesehen.

In der Einstiegsstufe können beide Achsen im Kontext mit den kurzfristig im Verkehrsbetrieb zur Verfügung stehenden Fahrzeug- und Personalressourcen sowie mit den nutzbaren Finanzierungsoptionen zunächst in einem 10-Minuten-Takt auf der Stammstrecke (Linien jeweils im 20-Minuten-Takt) betrieben werden.

Die beiden Achsen erschließen in der Summe unmittelbar rund 48.000 Einwohner:innen, d. h. der Erschließungsgrad beträgt rund 27 %.

¹⁴ Vergrößerte Abbildung sh. Anlage

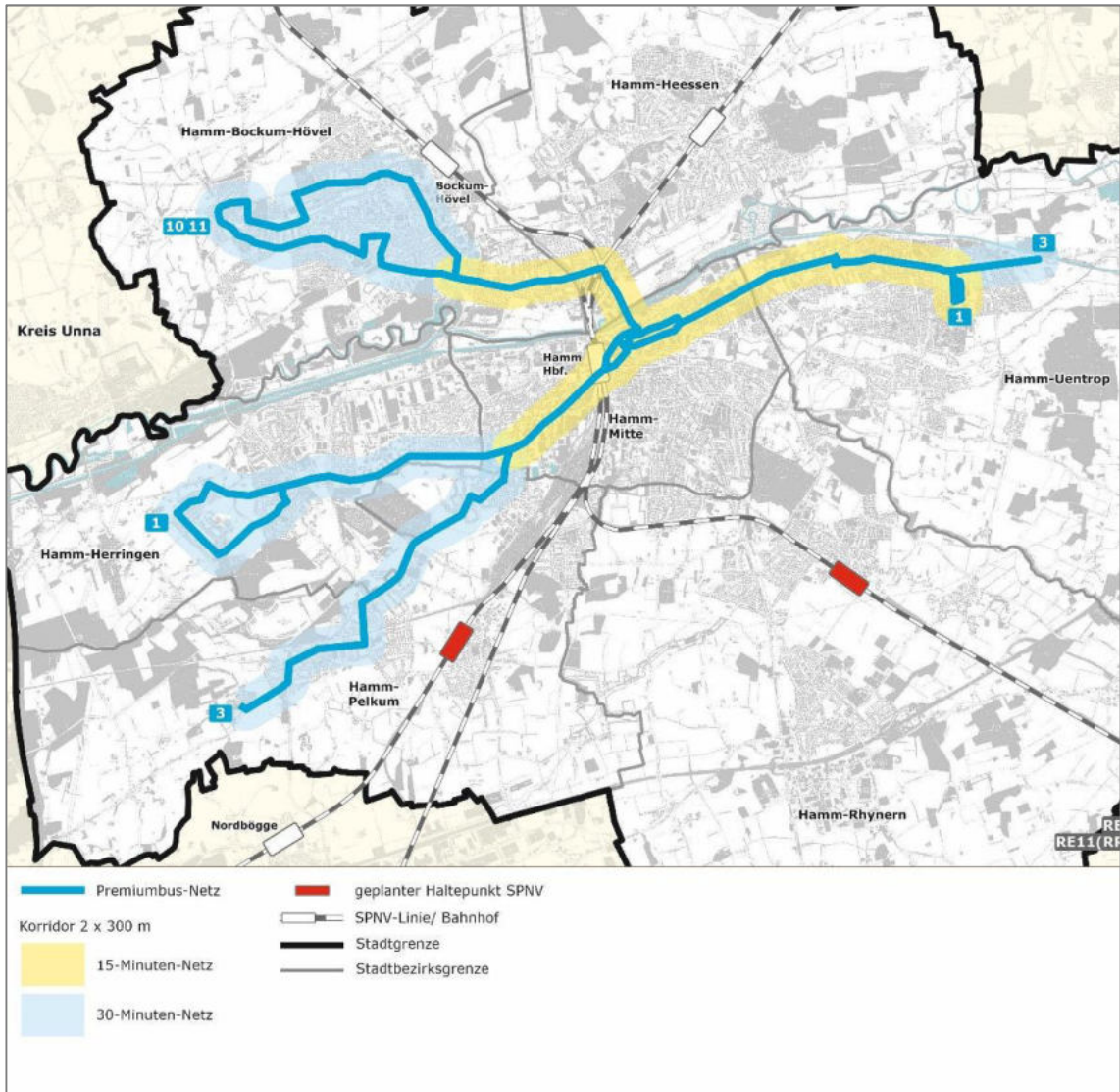


Abbildung 7: Premiumbusnetz (Einstiegsstufe)

Konzept für Hamm

Die beiden vorgesehenen Achsen werden als erste Metrobusse im künftigen „Premiumbus-Netz“ in der zeitnahen Einstiegsstufe (geplant: 01/ 2025) in einem tagesdurchgängigen 20-Minuten-Takt auf den Linien 1 und 3 sowie 10/ 11 realisiert.

In gleicher Weise werden bis 2035 auch die anderen Hauptbuslinien in die Stadtbezirke im Takt verdichtet.

Alle anderen Buslinien (Nebenlinien, Schülerlinien, Ringbus) sollen zunächst im heutigen Umfang fortgeführt werden. Im Rahmen der für 2027/2028 geplanten Evaluation (Fahrgastzählung und -befragung) werden alle Hammer Buslinien betrachtet. Auf dieser Datengrundlage wird dann ein Maßnahmenkonzept entwickelt, das auch die Nebenlinien einbezieht.

Bei entsprechender Nachfrageentwicklung können insbesondere bei den Linien 1/3 und 10/11 weitere Taktverdichtungen erforderlich werden.

2.4.4.2 Fahrplangestaltung

In der Ist-Situation werden bereits in der Frühspitze die Linien 1 und 3 sowie 10/ 11 jeweils im Takt verstärkt:

- Linien 1 und 3 (6:30 bis 7:30 Uhr) jeweils im 20-Minuten Takt (Überlagerung auf 10-Minuten-Takt),
- Linien 10/ 11 (6 bis 7 Uhr) jeweils im 20-Minuten-Takt (Überlagerung auf 10-Minuten-Takt).

Seite | 13

Für das neue Konzept wird folgender Ansatz für die Angebotsverstärkung in der Frühspitze vorgesehen:

- tagesdurchgängig wird der gleiche Takt der heutigen Frühspitze ohne Takt-sprünge gefahren (Vorteil: bessere Angebotstransparenz, bessere Merkbarkeit des Fahrplans im Tagesverlauf),
- für den möglichen zusätzlichen Beförderungsbedarf in der Frühspitze werden die heute bereits für die Verdichtung auf den vier Linien gebundenen Fahrzeuge für gezielte, bedarfsgerechte Verdichtungen (E-Wagen-Prinzip) eingesetzt (Vorteil: Verkehrsbetrieb kann flexibel auf jeweilige Bedarf für Angebotsverdichtungen reagieren z.B. im Sommerhalbjahr bestehen andere Anforderungen ggü. Winterhalbjahr),

Schätzungsweise würde durch die Taktverdichtung die Anzahl der Fahrgäste sukzessive um 2.000 Fahrgäste pro Tag ansteigen.

2.4.4.3 Kostenschätzung

Die Abschätzung der zusätzlichen Betriebskosten in Folge der Taktverdichtungen erfolgt auf Basis einer Ermittlung der erforderlichen Fahrzeuge in der Grundlast. Dafür wurden linienreine bzw. linienpaarreine Umläufe zugrunde gelegt. Ggf. vorhandene Synergieeffekte von übergreifenden Umlaufbildungen im Status-Quo-Netz bleiben damit unberücksichtigt. Die Aufwandsermittlung ist somit auf der „sicheren Seite“.

Die Kostenermittlung wird mit dem Ansatz eines mittleren Kostensatzes pro „zusätzlich für Taktverdichtung erforderlichem Fahrzeug“ vorgenommen (Kostenstand 2021). Für den hier relevanten tagesdurchgängigen Einsatz eines Busses in der sog. „Grundlast“ ergibt sich ein Kostensatz von 350.000 Euro pro Bus und Jahr.

Tabelle 1: Abschätzung Fahrzeugbedarf Linien 1 und 3 sowie 10/ 11(Grundlast)

Merkmals	Umlaufzeit	Takt (Grundlast)	Fahrzeugbedarf
Linie 1			
Status Quo	99	30	ca. 4*
Konzept „20-Min.-Takt“	99	20	6
Linie 3			
Status Quo	111	30	ca. 4*
Konzept „20-Min.-Takt“	111	20	7**
Linie 10/ 11			
Status Quo	57	2x30	ca. 4*
Konzept „20-Min.-Takt“	57	2x20	7**
* nicht genau quantifizierbar, da Umlaufgestaltung im Status Quo übergreifend erfolgt			
** ein zusätzliches Fahrzeug zur Absicherung ausreichender Wendezeiten eingerechnet			

Tabelle 2: Abschätzung der Mehrkosten Linien 1 und 3 sowie 10/ 11(Grundlast)

Merkmals	Fahrzeugbedarf		Mehrbedarf ggü. Status Quo		Mehrkosten pro Jahr ggü. Status Quo
	Grundlast	Spitzenlast	Grundlast	Spitzenlast	
Linien 1 und 3					
Ist-Situation	8 GL	12 GL	-	-	
Konzept „20-Min.-Takt“	13	17 (13+4GL)	+ 5	+ 5	+1.750.000 Euro
Linie 10/ 11					
Ist-Situation	4 (2 SL+2 GL)	6 (2 SL+4 GL)	-		
Konzept „20-Min.-Takt“	7	7 + 2 GL	+ 3	+ 3	+ 1.050.000 Euro
Gesamt					+ 2.800.000 Euro
SL Standardlinienbus GL Gelenkbus					

Konzept für Hamm

Die beiden vorgesehenen Achsen benötigen für den geplanten tagesdurchgängigen 20-Minuten-Takt auf den Linien 1 und 3 sowie 10/ 11 ggü. dem heutigen Fahrzeugeinsatz **acht zusätzliche Fahrzeuge**. Hinzu kommen wie im Status Quo die Fahrzeuge für die Angebotsverdichtung in der Frühspitze. Die Anzahl dieser Fahrzeuge bleibt unverändert.

Die Betriebskosten würden um **rd. 3 Mio. Euro p. a.** ansteigen.

2.4.4.4 Prüfung der Platzkapazitäten

Die Linien 1 und 3 werden im Status Quo in der Grundlast mit Gelenkbussen sowie die Linien 10/ 11 mit einem Mix aus Standard- und Gelenkbussen gefahren. Vor dem Hintergrund, dass im Verkehrsbetrieb Gelenkbusse nur noch in älteren Jahrgängen¹⁵ zur Verfügung stehen und die Beschaffungsstrategie (Brennstoffzellenbusse) vorerst die Anschaffung von Standardlinienbussen vorsieht, ist auf den Premiumachsen eine Betrachtung des Fahrzeugeinsatzes und der damit bereitgestellten Platzkapazitäten erforderlich.

Tabelle 3: Prüfung der Platzkapazitäten im Hinblick auf den geplanten Einsatz von Standardlinienbusse

Merkmal	Fahrten pro Stunde und Richtung		Platzkapazitäten pro Stunde (GL 105 Pl., SL 65 Pl.)	
Linien 1 und 3				
	Grundlast	Spitzenlast	Grundlast	Spitzenlast
Ist-Situation	2 GL	3 GL	210	315
Konzept „20-Min.-Takt“	3 SL	3 SL + 1 GL	195	300
Linien 10/ 11				
Ist-Situation	1 SL + 1 GL	1 SL + 2 GL	170	275
Konzept „20-Min.-Takt“	3 SL	3 SL + 1 GL	195	300
SL Standardlinienbus GL Gelenkbus Pl. Sitz- und Stehplätze (Ansatz für Festlegung: Besetzung max. 65 % der ausgewiesenen Platzkapazitäten; Begründung: Mittelwert der Auslastung in der Spitzenstunde)				

¹⁵ zwei Fahrzeuge Baujahr 2016, drei Fahrzeuge Baujahr 2014, fünf Fahrzeuge Baujahr 2013, Rest älter

Auf den Linien 1 und 3 würden die Platzkapazitäten im Neukonzept (20 Minuten-Takt) mit Standardlinienbussen unterhalb den Kapazitäten der Ist-Situation bleiben. Die Linien 10/ 11 hätten mit Standardlinienbussen Platzkapazitäten, die leicht über dem Niveau der Ist-Bedienung (ca. +10%) liegen. Bei einem signifikanten Fahrgastzuwachs würde dann jedoch die Auslastung der beiden Linien merklich zunehmen.

2.5 Zielnetz 2035

2.5.1 Modal-Split-Ziel

Im Rahmen des ebenfalls in Aufstellung befindlichen „Masterplan Mobilität“ wird voraussichtlich für den ÖPNV in Hamm (Bus + Bahn) ein Wachstum des Verkehrsan-teils (Modal Split) von heute 8 % auf 15 % bis zum Jahr 2035 angestrebt.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Angebot und Platzkapazitäten beim Bus nahezu verdoppelt werden. Das folgende Zielnetz wurde für den Planungshorizont 2035 konzipiert.

2.5.2 Grundsätzliche Planungsansätze im Zielnetz

Für die Erarbeitung des Zielnetzes werden folgende Planungsansätze verfolgt:

- Herausbildung von weiteren starken Achsen in alle Stadtbezirke (Metrobusnetz),
- Stärkung der Kapazität der stark nachgefragten Metrobuslinien durch weitere Taktverdichtungen (doppelte Taktichte = 15 Minuten-Takt),
- Netzbildung auf Basis der Verbindungen Stadtzentrum – Stadtteilzentren (unter Einbindung der Nahversorgungszentren),
- Ausrichtung auf weitere Netzknoten im Stadtgebiet als „Ankerpunkte“ im Netz (insbesondere Maximilianpark und Bahnhof Bockum-Hövel),
- Netzaufbau als „Verästelungsnetz“, i. d. R. ausgehend von den Stadtteilzentren nach Außen („Y-Linien“),
- Bündelung von Linien zu Linienpaaren,
- Schaffung von wirksamen Tangentialverbindungen als Ergänzung zur bestehenden, zweistündlichen Ringlinie (insbesondere Verbindungen Pelkum-Herringen-Bockum-Hövel).

2.5.3 Grundstruktur des Busnetzes 2035

2.5.3.1 Eckpunkte

Für das Zielnetz werden folgende Eckpunkte der System- und Angebotsgestaltung vorgesehen:

- Taktfamilien im 7,5-/ 15-/30-Minuten-Takt
- drei Metrobuskorridore
 - Ost-West-Achse (Werries – Hbf. – Pelkum/ Herringen),
 - Nord-Süd-Achse (Bockum-Hövel – Hbf. – Rhynern),
 - Nordost-Ost-Achse (Heessen – Hbf. – Werries),
- Einrichtung einer neuen Westtangente als Taktverdichtung des Westteils der „Ringlinie“.

Mit den Linien 1 und 3 sowie 10/ 11 entsteht in 2025 ein erstes **Achsenkreuz** im dichten Takt als Grundstruktur des Metrobusnetzes 2035.

Neben Metrobussen sind folgende Maßnahmen besonders herauszustellen:

- Führung der Linien 5 und 6 als Linienpaar über Marker Dorfstraße bis Maximilianpark,
- Verlängerung der Linie 7 bis neuen Haltepunkt Westtünnen,
- Führung der Linie 1 in Herringen als gegenläufige Ringlinie (bessere Nutzbarkeit im Nahbereich im Wohnquartier).

Weiterhin ist im Zielnetz 2035 die Bedienung auch der einzelnen Nebenlinien (z. B. Linie 13) zu überprüfen. Diese Linien wurden zum jetzigen Planungszeitpunkt noch nicht detailliert betrachtet. Abbildung 8 zeigt eine erste Prinzipskizze für das Zielnetz im Jahr 2035. Der vergrößerte Plan ist in der Anlage zu finden.

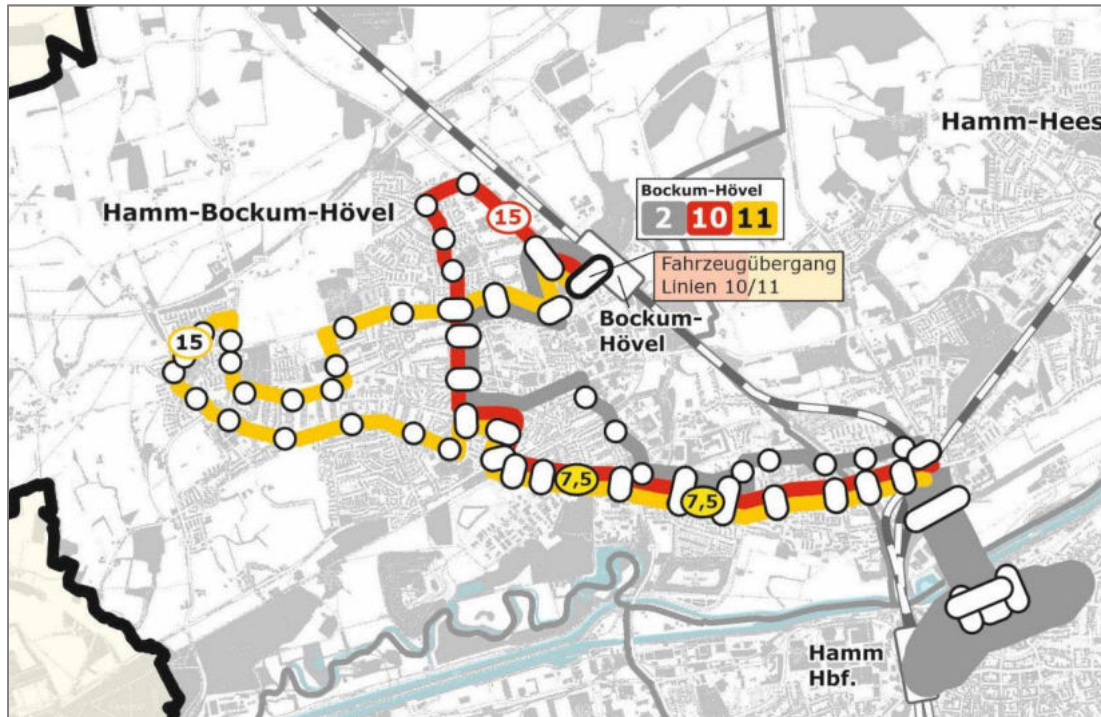


Abbildung 9: Vorschlag zur Netzgestaltung in Bockum-Hövel

Rhynern

Die Linien 10/ 11 sollen bis Rhynern (Linie 10) bzw. bis zum Betriebshof (Linie 11) geführt werden. Dadurch wird eine durchlaufende Nord-Süd-Achse gebildet.

Derzeit wird ein neuer Schienenhaltepunkt in Westtünnen gebaut (geplante Eröffnung 2025). Hiermit entsteht eine schnelle Verbindung in die Innenstadt (Fahrzeit ca. 5 Minuten) und in die Region. Der Haltepunkt soll an alle Ortsteile in Rhynern (Rhynern, Berge, Ost- und Westtünnen) mit dem Bus angebunden werden. Ebenfalls sollen die Ringlinie und der Bürgerbus an den Haltepunkt angeschlossen werden.

Bei den weiteren Planungen zum Zielnetz sind die aktuelle Rahmenplanung sowie vorgesehene städtebauliche Entwicklungen in Rhynern zu berücksichtigen.

Heessen

Die Linien 4 und 12 sollen als Radialäste mit dem jeweiligen Endpunkt St. Barbara-Klinik strukturiert werden. Das Linienpaar wird auch im Süden als Durchmesserlinie wirksam; die Linie 12 wird bis Maximilianpark verlängert.

Die beiden Linien 4 und 12 werden

- zur St.-Barbara-Klinik (Fahrzeugübergang zwischen beiden Linien) und
- über das Stadtteilzentrum (Heessener Markt)

geführt, wodurch sie für Heessen als „Ortsverkehr“ nutzbar werden.

Für die weiteren Planungen zum Zielnetz sind die aktuelle Rahmenplanung sowie vorgesehene städtebauliche Entwicklungen in Heessen zu berücksichtigen.

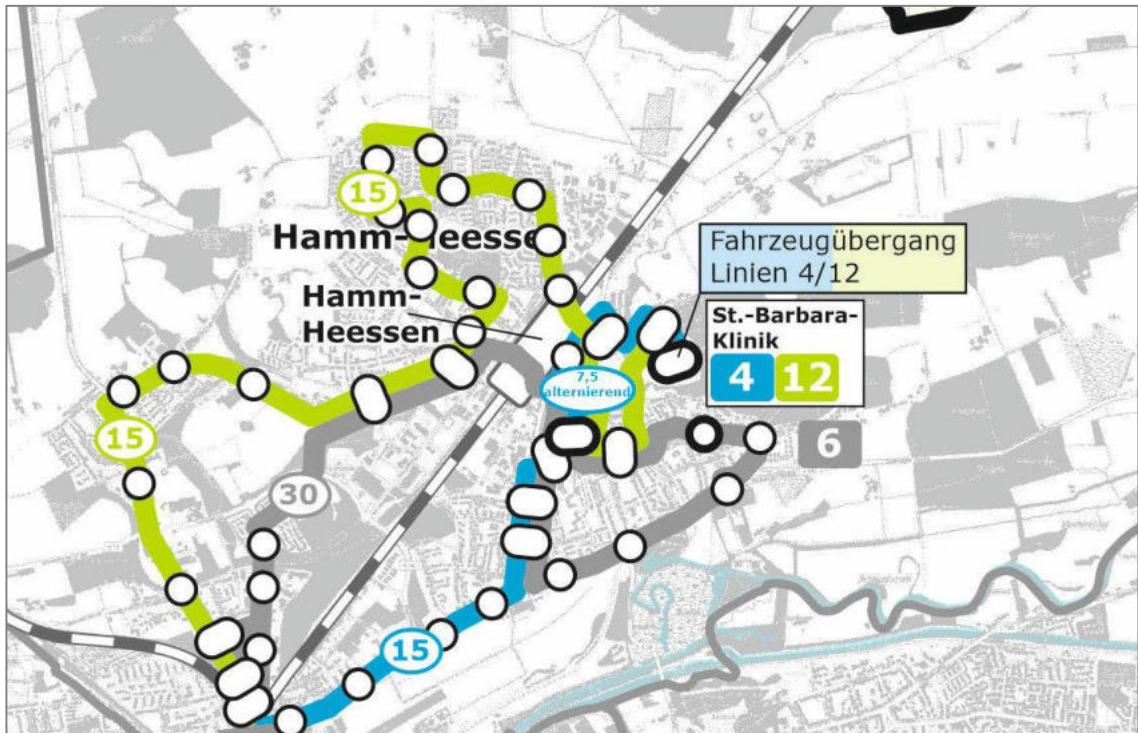


Abbildung 10: Vorschlag zur Netzgestaltung in Heessen

2.5.4 Metrobusnetz 2035

Das im Zielnetz enthaltene Metrobusnetz aus den Linien/ Linienpaare (siehe Abbildung 11)

- 1 und 3 (Ost-West-Achse),
- 10/ 11 (Nord-Süd-Achse) und
- 4 und 12 (Nordost-Hbf.-Ost-Achse)

greift die im Kapitel 2.4.2 festgelegten Planungskriterien auf und erreicht so eine hohe Systemwirksamkeit, die die großen Stadtteile in Hamm erschließt.

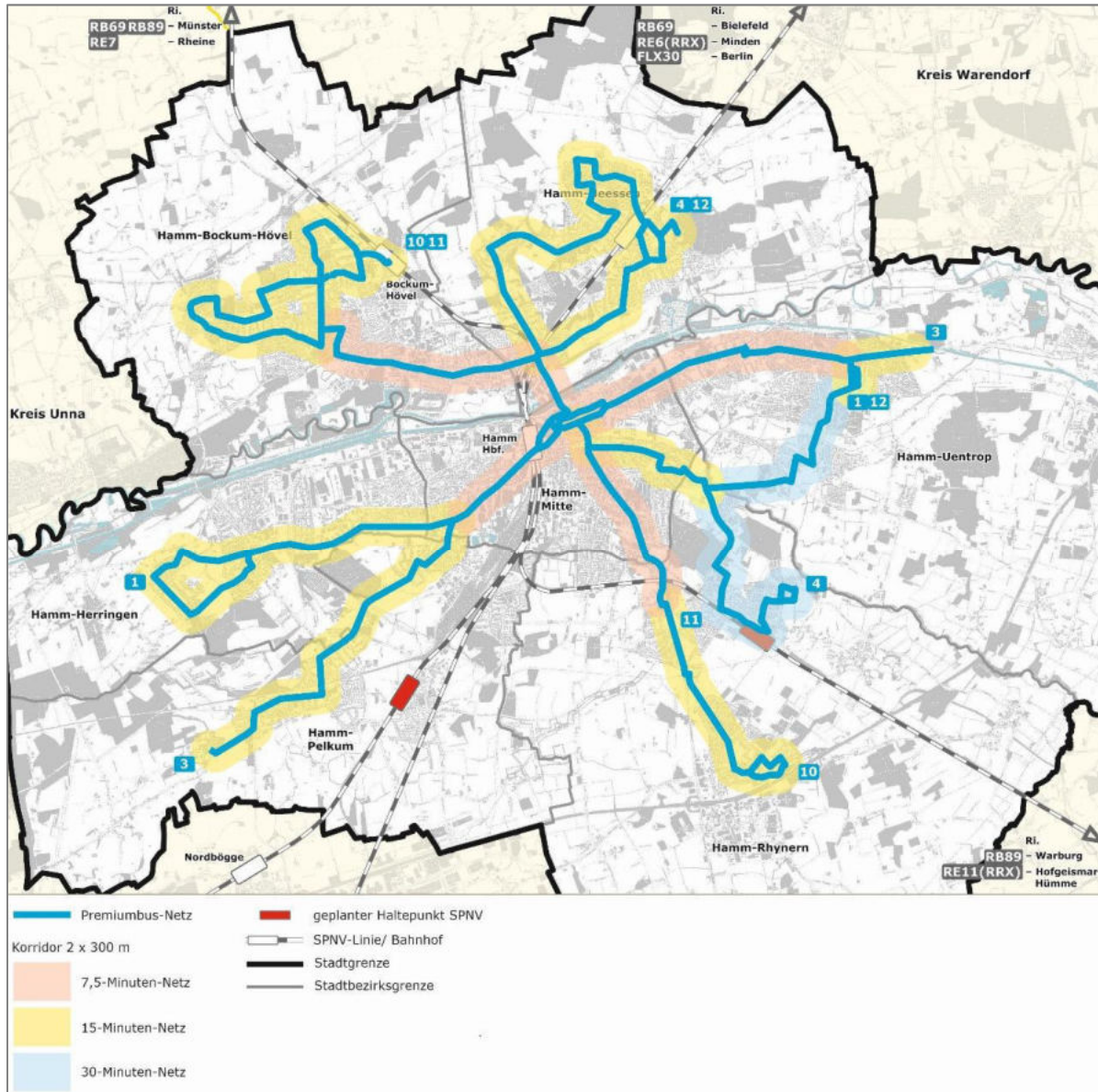


Abbildung 11: Metrobusnetz 2035

2.5.5 Zielnetz 2035: Abschätzung des zusätzlichen Fahrzeugbedarfes

Die Abschätzung des zusätzlichen Fahrzeugbedarfes im Zielnetz erfolgt mit den in Kapitel 2.4.4.3 dargelegten Prämissen.

Tabelle 4: Abschätzung des Fahrzeugmehrbedarfes im Zielnetz 2035

Linien-Nr.	Takt Ist	Fahrzeugbedarf Status Quo	Takt Planung	Fahrzeugbedarf Planung	Anmerkung
1/3	2x30	8	2x15	16	
7/9	2x30	6	2x30	7	inkl. Weiterführung bis Westtünnen
10/11	2x30	4	15	18	inkl. Neuordnung in Bockum-Hövel und Verlängerung Rhynern
2	30	5	30	2	inkl. Einkürzung auf Nordabschnitt
4/12	30	6	15 (Südostäste 30)	13	inkl. Neuordnung in Heessen und Verlängerung Linie 12 bis Maximilianpark
5	30	5	30	5	
6	60	2 (in Spitze 4)	30	4	30-Min.-Takt in Spitze (Ist-Situation) wird hier nicht berücksichtigt
Westtangente	-	-	30	4	
Gesamt		36		69	+33 Fahrzeuge

Konzept für Hamm

Im Zielnetz 2035 werden ggü. dem heutigen Fahrzeugeinsatz insgesamt **33 zusätzliche Fahrzeuge** erforderlich. Hinzu kommen ggf. weitere Fahrzeuge für die Nebenlinien, die hier nicht betrachtet wurden.

Die Betriebskosten würden sich, wenn die aktuellen Kostensätze zugrunde gelegt werden, um rund **11,5 Mio. Euro p. a.** erhöhen. Bis 2035 dürften absehbar die Kosten wesentlich ansteigen, so dass dann von höheren Kosten auszugehen ist¹⁶.

2.6 Fahrzeug- und Infrastrukturmaßnahmen

2.6.1 Haltestellenausbau

Die Haltestellen im Metrobusnetz sind entsprechend des in Hamm in den letzten Jahren realisierten Standards kontinuierlich auszubauen.



Abbildung 12: Haltestellenstandard in Hamm

2.6.2 Fahrzeugausstattung

Fahrzeuge auf Metrobuslinien sollten eine hochwertige Ausstattung erhalten, die sich merklich vom sonstigen Niveau abhebt (z. B. Fußboden in Laminatoptik, Ambientebeleuchtung, besondere Sitze). Maßstab des Handelns ist hier der Vergleich zur Qualität des Pkw.

¹⁶ Die angesetzten Kostensätze basieren auf dem Einsatz von Dieselmotoren. Die bei den Stadtwerken Hamm geplante Umstellung auf Brennstoffzellenbusse könnte (insbesondere wenn bei weiteren Beschaffungen keine Förderungen mehr generiert werden könnten und/ oder die Fahrzeuginvestitionskosten nicht merklich sinken) zu signifikant höheren Kosten führen.



Abbildung 13: Beispiele für besondere Fahrzeugausstattung (links: Fußboden und Sitze in Holzoptik; rechts: zusätzliche Fenster im Fußraum und transparente Faltenbälge; Schaffhausen)

2.6.3 Busbeschleunigung

Im Metrobusnetz sollten in den nächsten Jahren durch zusätzliche Beschleunigungsmaßnahmen die Verlustzeiten der Busse reduziert und die Betriebsqualität nachhaltig gesteigert werden. Handlungsbedarf besteht hier

- sowohl aus Sicht der Fahrgäste, die einen hinsichtlich der Reisezeiten und der Pünktlichkeit attraktiven ÖPNV erwarten,
- als auch aus Sicht der Betriebsdurchführung, da (weiter) zunehmende Verlustzeiten die Wirtschaftlichkeit negativ beeinflussen.

Eine optimal wirksame ÖPNV-Beschleunigung ist in der Konsequenz ganzheitlich anzulegen, d. h. über den klassischen Ansatz der Bevorrechtigung an Ampeln hinaus (siehe Abbildung 14). Musterbeispiele für Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind im Anhang dokumentiert.



Abbildung 14: Bausteine einer ganzheitlichen ÖPNV-Beschleunigung

3 On-Demand-Verkehr

3.1 Aufgabenstellung

Mit einem On-Demand-Verkehr (Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG) ist beabsichtigt, das ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet Hamm zu erweitern. Es sollen sinnvolle Einsatzbereiche identifiziert sowie ein an die örtlichen Gegebenheiten angepasstes Betriebskonzept und ein Betreibermodell entwickelt werden.

Seite | 25

Das Konzept soll vordergründig auf die Einbindung vorhandener Fahrzeug- und Fahrpersonalressourcen ausgelegt werden. Mit dem örtlichen Taxi- und Mietwagen-gewerbe sind solche Strukturen bereits vorhanden.

3.2 Erfahrungen mit On-Demand-Verkehren

In Deutschland wurden in den letzten Jahren in mehreren Regionen On-Demand-Verkehre (ODV; auch Ridepooling genannt) eingerichtet bzw. befinden sich in der Planung/ Umsetzung. Diese bedarfsgesteuerte Bedienungsform bietet öffentliche Mobilität mit folgenden Charakteristika an:

- Flächenbetrieb ohne feste Linienwege und Abfahrtszeiten,
- Anmeldung über eine Smartphone-App, Internet und meist auch über Telefon,
- Ein- und Ausstieg an festen und meist auch an virtuellen Haltepunkten,
- zeitnahe Beförderung bei Spontanbuchung (sobald ein freies Fahrzeug verfügbar ist),
- zu Preisen des ÖPNV (ggf. mit Zuschlag),
- häufig (nur) mit bargeldfreier Bezahlung,
- mit eigener Fahrzeugflotte.



Abbildung 15: ODV „Colibri“ in Hofheim

Der ODV fährt im Unterschied zu anderen bedarfsgesteuerten ÖPNV-Produkten, wie Rufbus, Anrufsammeltaxi oder Anruflinientaxi, fahrplanfrei (keine festen Abfahrtszeiten) und linienfrei (keine festen Linienwege).

Bei den meisten der bisher realisierten ODV handelt es sich um Projekte, welche in der Anlaufphase umfassend von Bundes- oder Landesmitteln gefördert wurden bzw. werden. Zu den bestehenden ODV liegen nur wenige konkrete Daten zur Nutzung und insbesondere zur Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre vor, dass für die Planung eines tragfähigen, langfristig angelegten ODV in Hamm nur auf wenige Erfahrungswerte der Gutachter zurückgegriffen werden kann. Die den Gutachtern bekannten Informationen lassen für den Moment folgende generelle Aussagen zu:

- ein ODV-Fahrzeug erreicht in der Praxis eine Beförderungskapazität von maximal 6 bis 8 Fahrgästen pro Stunde,
- der Fahrgastbesetzungsgrad liegt bei ca. 1,3 Fahrgästen pro Fahrt; der Fahrtenbündelungsgrad ist noch geringer;
- der Kostendeckungsgrad liegt zwischen 5 und 20 %; der Zuschussbedarf beträgt etwa 10 bis 20 Euro pro Fahrgast.

Da die bisherigen ODV-Modellprojekte häufig mit eigenen Fahrzeugflotten betrieben werden und – anders als beim klassischen Anrufsammeltaxi – nicht flexibel auf den Fahrzeugpool des Taxi- und Mietwagengewerbes zurückgegriffen wird, sind für den Betrieb, unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme, die gesamten Fahrpersonal- und Fahrzeugkosten zu berücksichtigen. Aus diesem Grund unterschieden sich die Betriebskosten dieser flexiblen Bedarfsverkehre nur unwesentlich von Linienverkehren mit Kleinbussen.

Ein ökonomischeres Betreibermodell setzt dagegen auf einen ODV-Betrieb mit Fahrzeugen aus dem Pool der Taxi- und Mietwagenunternehmer. In diesem Fall entstehen im Wesentlichen nur Betriebskosten auf Grenzkostenbasis für die Durchführung einer bestellten Fahrt und nicht für die Vorhaltung einer eigenen ODV-Fahrzeugflotte mitsamt Fahrpersonal.

ODV-Angebote sind kein „Treiber“ der Verkehrswende. Für das allgemeine Ziel „Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV“¹⁷ können sie wegen ihrer eingeschränkten Leistungsfähigkeit und Effizienz keinen signifikanten Anteil beitragen. Sie sind jedoch im Gesamtsystem

- gute Zubringersysteme zu ÖPNV-Achsen,
- geeignete Angebote für Zeiten und Räume mit schwacher Nachfrage,
- kostengünstiger als ein gleichwertiger Linienverkehr, wenn die Nachfrage schwach ausgeprägt ist und/oder zeitlich-räumlich dispers auftritt.

¹⁷ siehe: Verkehrsministerkonferenz am 15./16. April 2021; Punkt 5.1
(https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

Herauszustellen ist, dass sie wegen ihres Digitalisierungsansatzes und ihres „frischen“ Erscheinungsbildes (eigenes Fahrzeug-Branding) für einen enormen Imagegewinn des ÖPNV sorgen.

3.3 ODV-Einsatzmöglichkeiten in Hamm

Für die Situation in Hamm wurden folgende Einsatzfelder für einen ODV untersucht:

- **Außenbereiche:** Erschließung/ Anbindung der Außengebiete ohne ÖPNV-Angebot
- **Nachtverkehr:**
 - Ersatz des heutigen Nachtbusverkehrs
 - räumliche Erweiterung des heutigen Nachtbusverkehrs
- **Nacht- und Frühverkehr**
 - zeitliche Ausweitung des heutigen Nachtbusverkehrs am Wochenende mit Lückenschluss zwischen Nacht- und Tagesverkehr; werktags Zubringer zum Busverkehr am Hauptbahnhof
- **Gewerbegebiet Uentrop:** Zu- und Abbringer zur Buslinie 5

Die Bewertung der Einsatzfelder ergab die in nachfolgender Tabelle zusammengefassten Ergebnisse.

Tabelle 5: Bewertung der ODV-Einsatzfelder

Einsatzfeld	Bewertung
<p>Außenbereiche Angebot täglich von 6 bis 20 Uhr (Mo – So):</p> <ul style="list-style-type: none"> zentrale Haltestelle/ Verknüpfung am Hauptbahnhof kein Parallelverkehr zum Stadt- und Regionalbus Verfügbarkeit innerhalb von max. 60 Minuten bei Spontanbestellung (Vor-/ Dauerbestellung möglich) vier Sektoren (Nordwest, Südwest, Süd und Ost) 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ der Aufwand (bis zu 450.000 Euro p.a.) steht in keinem wirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zur Betroffenheit (ca. 3.000 Einwohner:innen würden vom ODV profitieren)
<p>Nachtverkehr – Ersatz des heutigen Nachtbusverkehrs Ersatz des heutigen Nachtverkehrs nach 0 Uhr (Nächte Fr/ Sa und Sa/ So sowie Nächte vor Feiertagen); NE-Abfahrt 24:00 Uhr bleibt bestehen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ die bestehende Nachfrage im Nachtbusverkehr (Zählung September 2022) übersteigt wesentlich die Leistungsfähigkeit eines ODV
<p>Nachtverkehr – räumliche Erweiterung des heutigen Nachtbusverkehrs</p> <ul style="list-style-type: none"> Heutiger Nachtverkehr bleibt bestehen ODV für Bedienung vier Sektoren Nordwest, Südwest, Süd und Ost als Abbringer von den NE-Linien 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ vor dem Hintergrund der (für einen solchen Verkehr) guten Erschließungswirkung des Hammer Nachtbusverkehrs würde eine räumliche Ergänzung nur geringen Nutzen generieren ❖ ineffizienter ODV-Betrieb (vgl. Großteil der Nachfrage mit vorherigen Leerfahrten der Fahrzeuge aus dem Stadtzentrum zu den Umsteigehaltestellen)
<p>Nacht- und Frühverkehr – zeitliche Erweiterung des heutigen Nachtbusverkehrs am Wochenende Lückenschluss zwischen Nacht- und Tagesverkehr (24-Stunden-ÖPNV); werktags Zubringer zum Busverkehr am Hbf.</p> <ul style="list-style-type: none"> So/Mo bis Do/Fr: 04:00 – 06:00 Uhr (als Zubringer zum Hauptbahnhof) Fr/Sa: 03:00 – 05:00 Uhr Sa/So: 03:00 – 08:00 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ schafft am Wochenende die Qualität „24-Stunden-ÖPNV in Hamm“ (z. B. Anbindung an SPNV auch nachts) ❖ ÖPNV-Angebot werktags besser nutzbar für Berufstätige mit frühem Arbeitsbeginn (insbesondere Fernpendler:innen und Sozial-/ Gesundheitsberufe) ❖ hoher (auch emotionaler) Nutzen bei gleichzeitig überschaubarem Finanzierungsbedarf
<p>Gewerbegebiet Uentrop: Zu- und Abbringer zur Buslinie 5 („Inselbetrieb“)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Durch die Einrichtung der Linie 32 wurde aktuell in Kooperation mit den örtlich ansässigen Betrieben ein geeigneter Zu- und Abbringerverkehr zur Linie 5 geschaffen. ❖ Innerhalb des Gewerbegebietes sollte daher zunächst der vorhandene Linienbetrieb ausgebaut werden.

3.4 Angebotsmodell „ODV in Hamm“

Das Angebotsmodell beschreibt die empfohlene Ausgestaltung des ODV.

Nach Bewertung der Einsatzfelder wird für die Situation in Hamm die Einrichtung eines ODV im **Nacht- und Frühverkehr** als zeitliche Erweiterung des Nachtbusverkehrs präferiert, womit das Angebot im gesamten Stadtgebiet in die früheren Morgenstunden ausdehnt wird. Für die Wahl der Betriebszeiten wird das Ziel eines „24-Stunden-ÖPNV“ am Wochenende verfolgt. Zusätzlich soll werktags ein Zubringer zum Hbf. im Frühverkehr angeboten werden. Im weiteren Planungsverlauf werden daher Betriebszeiten in folgenden Zeitfenstern geprüft:

- Montag bis Freitag: 04:00 – 06:00 Uhr,
- Samstag: 03:00 – 05:00 Uhr,
- Sonntag/ Feiertag: 03:00 – 08:00 Uhr.

Im Hinblick auf die Verfügbarkeit nach der Anmeldung wird vorgesehen, dass bei Spontanbuchungen die Abholung innerhalb von maximal 30 Minuten erfolgt. Generell möglich sollen Vorbestellungen und Dauerbuchungen sein. Mit diesem Angebotsmodell könnten nach ersten Schätzungen ca. 300 Fahrgästen pro Wochenende gewonnen werden.

3.5 Tarif im ODV

Für die Fahrgäste soll ein luftlinienbasierter ODV-Tarif zur Anwendung kommen, der sich am bestehenden VRR-ODV-Tarif anlehnt. Dessen Preisniveau liegt zwischen dem WestfalenTarif und dem Taxitarif. Fahrgäste mit Einzel- und Zeitkarten des WestfalenTarifs erhalten dabei einen Rabatt auf den On-Demand-Tarif.

3.6 Betreibermodell

Das Betreibermodell beinhaltet die betrieblich-operativen Durchführung des ODV.

Schätzungsweise würde ein ODV-Betrieb durch das Taxi- und Mietwagengewerbe mit der bestehenden Fahrzeugflotte (**ODV-Taxi-Modell**) nur etwa 40 % der Kosten wie ein Betrieb mit einer eigenständigen ODV-Fahrzeugflotte inklusive Fahrpersonal (**ODV-Shuttle-Modell**) verursachen. Der Aufbau einer eigenen ODV-Flotte gemäß **ODV-Shuttle-Modell** wäre mit diesen Mehrkosten wirtschaftlich nicht darstellbar.

Daher soll der ODV-Betrieb vorzugsweise mit einem Betreibermodell umgesetzt werden, welches von den existierenden Taxen und Mietwagenunternehmen realisiert werden kann. Bislang gibt es für diesen Ansatz nur wenige Beispiele in anderen deutschen Städten, sodass ein solches Betreibermodell neu entwickelt werden muss. Die Unternehmen müssen dazu qualitative Mindeststandards erfüllen. Erste Gespräche mit den ansässigen Taxi- und Mietwagenunternehmen zeigten, dass die Unternehmen durchaus Interesse an dem Betrieb eines ODV haben.

Beim **ODV-Taxi-Modell** erfolgt die Vergütung der Verkehrsleistungen grenzkostenbasiert auf Basis der Beförderungsentgelte für die von der Stadt Hamm zugelassenen Taxen und Mietwagen, ohne dass hiermit dem Hammer Taxi- und Mietwagen-gewerbe eine Exklusivität eingeräumt wird. Beim **ODV-Shuttle-Modell** wird die Vergütung auf Vollkostenbasis vorgenommen.

3.7 Organisation

Das Organisationsmodell legt die vergabe- und genehmigungsrechtliche Ausgestaltung des ODV fest.

Das vorgeschlagene Modell sieht vor, dass die Stadt Hamm die Verkehrsbetriebe Hamm, unabhängig vom verfolgten Betreibermodell (siehe Kapitel 3.6), mit der Erbringung des ODV beauftragen bzw. betrauen. Die Verkehrsbetriebe vergeben die ODV-Leistungen an Nachauftragnehmer:innen, vorzugsweise aus dem Taxi- und Mietwagenbereich.

3.8 Umsetzung

Die aktuellen Planungen müssen nach dem Beschluss des NVPs weiter verfeinert werden. Für die anschließende Umsetzung sind folgende Schritte erforderlich:

- Schritt 1: Ausarbeitung und Konkretisierung des Betriebskonzeptes
 - Es wird eine Projektstruktur aus Stadt (FF), Stadtwerken, Taxiunternehmen und Taxiverband aufgebaut.
 - Das angedachte Betriebsmodell ist weiter zu konkretisieren und unter Beachtung der vergaberechtlichen Vorgaben auszuarbeiten.
 - Schritt 2: Beschaffung der Verkehrsleistung
 - Die Verkehrsbetriebe vergeben die Verkehrsleistung je nach Betreibermodell an mehrere bzw. eine:n Nachauftragnehmer:in.
 - Beim ODV-Taxi-Modell erfolgt eine EU-weite Ausschreibung einer Rahmenvereinbarung, die die Erstellung der Verkehrsleistung und deren Vergütung gemäß dem Taxitarif Hamm regelt. Die Auswahl der Taxi- und Mietwagenunternehmen erfolgt anhand geeigneter Qualitätskriterien („Qualitätswettbewerb“).
 - Beim ODV-Shuttle-Modell erfolgt die Vergabe mittels einer EU-weiten Ausschreibung eines Verkehrsvertrags, der die Erstellung der Verkehrsleistung und deren Vergütung gemäß dem bezuschlagten Bieterangebot regelt. Den Zuschlag erhält das wirtschaftlichste Angebot („Preiswettbewerb“).
 - Schritt 3: Beschaffung eines Buchungs- und Dispositionssystems
 - Die Verkehrsbetriebe Hamm beschaffen mittels eines geeigneten Vergabeverfahrens Anpassung, Umsetzung und Betrieb eines Buchungs- und Dispositionssystems inkl. Fahrpersonal- und Fahrgast-App.
-

- Die Anpassungen sind erforderlich, um den im Rahmen des Beschaffungsvorgangs noch zu definierenden besonderen Anforderungen seitens der Stadtwerke bzw. der Stadt Hamm zu berücksichtigen.
- Das Kompetenzzentrum Digitalisierung NRW (KCD) hat ein Folgeprojekt zur Potenzialanalyse Ridepooling Ruhrgebiet veröffentlicht, in der u. a. auch eine verbundweite App für den ODV empfohlen wird.¹⁸ Daher sollte hier als Optimallösung aus Hammer Sicht der ZRL die Beschaffung eines Buchungs- und Dispositionssystems übernehmen.
- Schritt 4: Beschaffung einer Callcenter-Leistung
 - Sollten die Verkehrsbetriebe Hamm die Callcenter-Leistungen nicht in Eigenregie organisieren können bzw. wollen, vergeben die Verkehrsbetriebe in einem geeigneten Vergabeverfahren die Erbringung von Callcenter-Leistungen.
 - Die Callcenter-Leistungen umfassen die Durchführung von Telefonbuchungen, Auskünften zum ODV- und ÖPNV-Angebot, Unterstützung bei fahrgastbezogenen Betriebsproblemen sowie die Bearbeitung von Fahrgastbeschwerden und Fundsachen im Zusammenhang mit dem On-Demand-Verkehr.

¹⁸ Kompetenzzentrum Digitalisierung NRW (KCD) / civity Management Consultants (civity) (Hrsg.): Folgeprojekt der Potenzialanalyse On-Demand Ridepooling Ruhrgebiet – Konzeptvorschlag eines Umsetzungsmodells für ein einheitliches On-Demand Ridepooling System in NRW, Gelsenkirchen und Berlin, 04/2023

4 Fahrgastfreundliche Tarifgestaltung

4.1 Einleitung

Neben den Angebotsverbesserungen gilt es, die Zugänglichkeit des ÖPNV für bestehende und potenzielle Fahrgäste durch einfache, verständliche sowie preiswürdige Tarifangebote zu erhöhen. Die Einführung des 9 €-Tickets im Sommer 2022 hat gezeigt, dass eine preisgünstige und fahrgastfreundliche Tarifgestaltung in hohem Maße zur Gewinnung neuer Fahrgäste beitragen kann. Aus dem Abschlussbericht der bundesweiten Marktforschung von VDV und DB Regio können nachfolgende Schlüsse gezogen werden.

- Fast 30% der durch das 9-Euro-Ticket gewonnenen Neukunden, nutzten den ÖPNV zwischen September und November weiter. Dies entspricht etwa 1,8 Millionen neuen Fahrgästen.
- Jede zehnte Fahrt mit dem 9-Euro-Ticket hat eine Autofahrt ersetzt. Dadurch wurden ca. 1,8 Mio. Tonnen CO² eingespart.

Aufgrund des großen Erfolges des 9-€-Tickets hat die Bundesregierung das neue Deutschlandticket für monatlich 49 € als Nachfolger beschlossen, welches ab 1. Mai 2023 bundesweit gültig ist. Auch dieses Angebot stößt bereits auf ein großes Interesse in der Bevölkerung. So geben in einer PwC-Umfrage mehr als 40 % der befragten Personen an, dass sie für das Deutschlandticket 49 Euro zahlen würden.¹⁹ Andere Studien, in denen die Zahlungsbereitschaften der 9-€-Ticket-Käufer:innen dezidiert ermittelt wurden, gehen in dieser Gruppe von 38% Kaufwahrscheinlichkeit für ein Deutschlandticket zum Preis von 49 Euro aus²⁰. Ausgehend von 38 Mio. 9-€-Ticket-Besitzer:innen²¹ ergibt sich daraus bezogen auf die Gesamtbevölkerung über 6 Jahre eine Marktdurchdringung von 20%.

¹⁹ PricewaterhouseCoopers GmbH: 49-Euro-Ticket: Insgesamt großes Nachfragepotenzial lässt eine spürbare Veränderung des Mobilitätsverhaltens in Deutschland erwarten (<https://www.pwc.de/de/pressemitteilungen/2022/49-euro-ticket-insgesamt-grosses-nachfragepotenzial-laesst-eine-spuebare-veraenderung-des-mobilitaetsverhaltens-in-deutschland-erwarten.html>)

²⁰ OpinionTRAIN: 9-Euro-Ticket nach Abschluss der Gültigkeitsperiode – Blick zurück und nach vorne – Der Wunsch nach einem Nachfolgeangebot und mögliche Absatz- und CO₂-Einspareffekte (2022) (https://www.exeo-consulting.com/pdf/exeo_OpinionTRAIN_9%20Euro%20Ticket%20Post%20III_2022.pdf)

²¹ OpinionTRAIN: 9-Euro-Ticket nach Abschluss der Gültigkeitsperiode – Blick zurück und nach vorne – Nutzerprofil, Nutzung und Bewertungen (2022) (https://www.exeo-consulting.com/pdf/exeo_OpinionTRAIN_9%20Euro%20Ticket%20Post%20I_2022.pdf)

Allerdings ergaben diese Umfragen auch, dass der Preis für das Deutschlandticket für viele einkommensschwache Haushalte zu hoch ist. Bei einem Preis von 29 Euro würde das Nachfragepotential auf etwa 33 bis 66% steigen.²²²³ Dies lässt darauf schließen, dass trotz der erfolgsversprechenden Einführung des Deutschlandtickets auf Bundesebene, ein Bedarf für weitere günstigere Tarifangebote insbesondere im lokalen Bereich besteht.

Die damit verbesserte Attraktivität der Tarifangebote führt auch zu einer Erhöhung der Nachfrage und zahlt damit einen Beitrag auf das Modal-Split-Ziel für den ÖPNV in der Stadt Hamm von 15% ein.

Im Rahmen des Nahverkehrsplans wurden gutachterlich Modelle für einen fahrgastfreundlichen Tarif in der Stadt Hamm entwickelt, die sowohl das Monatsticket als auch die Angebote für Schüler:innen, Auszubildende und Leistungsempfänger:innen betreffen. Aufgrund der großen Marktwirksamkeit von Tarifmaßnahmen und der aktuell vergleichsweise günstigen Wirtschaftslage der Stadtwerke Hamm hat das Unternehmen entschieden, diese Maßnahmenvorschläge zusammen mit der Einführung des Deutschland-Tickets noch vor Beschluss des NVP umzusetzen.

Im Einzelnen werden folgende Tarifangebote an den Markt gehen:

- das HammTicket als neues Monats-Abo für nur 29 Euro im Monat,
- das kostenfreie Maxiticket für Schüler:innen und Auszubildende,
- ein ermäßigtes HammMobilTicket (19 Euro) für Empfänger:innen von Sozialleistungen.

Zunächst werden die Tarifmaßnahmen auf drei Jahre befristet. Die Maßnahmen werden rechtzeitig hinsichtlich der Kundenwirksamkeit sowie der Finanzierungsmöglichkeiten evaluiert.

Diese lokalen Tarifmaßnahmen stellen eine ideale Ergänzung zum Deutschlandticket dar und entlasten insbesondere die einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen.

Im Folgenden werden die wichtigsten gutachterlichen Empfehlungen und Erkenntnisse zu den einzelnen Tarifmaßnahmen zusammengefasst.

²² OpinionTRAIN: 9-Euro-Ticket nach Abschluss der Gültigkeitsperiode – Blick zurück und nach vorne – Der Wunsch nach einem Nachfolgeangebot und mögliche Absatz- und CO₂-Einspareffekte (2022) (https://www.exeo-consulting.com/pdf/exeo_OpinionTRAIN_9%20Euro%20Ticket%20Post%20III_2022.pdf)

²³ PricewaterhouseCoopers GmbH: 49-Euro-Ticket: Insgesamt großes Nachfragepotential lässt eine spürbare Veränderung des Mobilitätsverhaltens in Deutschland erwarten (<https://www.pwc.de/de/pressemitteilungen/2022/49-euro-ticket-insgesamt-grosses-nachfragepotenzial-laesst-eine-spuerbare-veraenderung-des-mobilitaetsverhaltens-in-deutschland-erwarten.html>)

4.2 Kostenfreies Maxiticket für Schüler:innen und Auszubildende in der Stadt Hamm

Mit Beginn des Schuljahres 2023/24 werden lt. Beschluss des Aufsichtsrates der Stadtwerke Hamm Schüler:innen und Auszubildende ein kostenfreies Maxiticket für die Nutzung des ÖPNV innerhalb der Stadt Hamm erhalten. Das günstige Zusatzticket, das die Fahrt in einem Tarifbereich nach Wahl außerhalb der Stadt Hamm ermöglicht, bleibt erhalten. Damit ist neben der starken finanziellen Entlastung der Zielgruppe für Schul- und Ausbildungswege auch eine Förderung der ÖPNV-Nutzung in der Freizeit beabsichtigt. Zudem soll eine positive Nutzungserfahrung auch die Grundlagen für eine Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes im Erwachsenenalter legen.

Auf Basis der Altersgruppe der unter 18-jährigen wurden die zu erwartenden Mindereinnahmen kalkuliert und die potenzielle Nutzerzahl ermittelt. Dies geht von der Prämisse aus, dass die entsprechenden Fahrtberechtigungen nicht automatisch der Zielgruppe zugestellt werden, sondern dass weiterhin ein aktiver Erwerb erfolgen muss.

Für die kostenlose Nutzung des ÖPNV durch Schüler:innen und Auszubildende entstehen für die Stadtwerke Kosten bei Ansatz der Mindereinnahmen von schätzungsweise 3,2 Mio. Euro (Preisstand 2023). Nach Einführung würde sich die Fahrgastzahl schrittweise erhöhen, bis nach ersten Schätzungen ein Gewinn von ca. 5.500 Fahrgästen pro Tag erreicht wird.

4.3 Angebote für Empfänger:innen von Sozialleistungen (HammMobilTicket)

Für **Empfänger:innen von Sozialleistungen** stehen Versorgungsfahrten im Nahbereich und die (soziale) Teilhabe im Vordergrund.

Für das HammMobil Ticket sind grundsätzlich etwa 25.000 Erwachsene und 6.500 Kinder und Jugendliche (6-20 Jahre) berechtigt. Schüler:innen und Auszubildende erhalten künftig eine Freifahrt (siehe Kapitel 4.2). Das Nutzerpotential (ca. 80% der berechtigten Personen) wird hier auf 4.000 Nutzer:innen geschätzt. Ein darüber hinaus gehender Nulltarif auch für die erwachsenen Leistungsempfänger:innen erscheint zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll und erforderlich. Die geplante, starke Ermäßigung des Hammer MobilAbos erfüllt bereits in vollem Umfang den Zweck, die Mobilität auch für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen sicherzustellen.

Durch die Maßnahme werden rd. 500 zusätzliche Fahrten pro Tag im Hammer ÖPNV erwartet. Die zusätzlichen Kosten für die Ermäßigung des MobilAbos werden bei Ansatz der Mindereinnahmen auf ca. 200.000 Euro pro Jahr geschätzt (Preisstand 2023).

4.4 Weitere Attraktivierung des MobilAbos

Einige der nachfolgend empfohlenen Maßnahmen sind inzwischen bei den Stadtwerken bzw. bei der Westfalentarif-GmbH bereits in Planung oder Vorbereitung.

Ein westfalenweites MobilAbo sollte bei der TG bzw. WestfalenTarif GmbH angeregt werden. Auch wenn die Notwendigkeit einer westfalenweiten Gültigkeit aufgrund der besonderen, auf den Nahbereich orientierten Fahrtbedürfnissen eher gering ist, wird das MobilAbo attraktiver und erweitert die Möglichkeiten der Zielgruppe zur Teilhabe und Erfüllung weiterer Mobilitätsbedürfnisse im Umfeld der Stadt Hamm.

Zur Vereinfachung und **Optimierung des Vertriebs** wird zudem ein **echtes Abo-Verfahren** angeboten. Damit können Transaktionen gesenkt werden, die langfristige Bindung gesichert und saisonale Schwankungen beim Kauf vermieden werden. Die Erfahrungen in anderen Verkehrsräumen z. B. im VRS (Stadt Köln) oder auch dem Kreis Unna sind dazu als positiv zu bewerten. Den damit verbundenen – vergleichsweise geringen – Zahlungsausfallquoten stehen deutlich vereinfachte Prozesse gegenüber.

Erkenntnis

Die beschlossene Preisreduzierung des HammMobilTickets entlastet die Zielgruppe merklich.

Ein westfalenweites MobilAbo sollte im Rahmen der TG/ WestfalenTarif GmbH als Prüfauftrag analog der Pauschalierung der Tickets für Schüler:innen angeregt werden.

Zur weiteren Attraktivierung der MobilAbos werden Barrieren im Vertrieb insbesondere durch **Einführung eines Abo-Verfahrens** abgebaut.

4.5 Preisgünstiges HammTicket (Monats-Abo)

Die Stadt Hamm wird mit Wirkung vom 1. Mai 2023 an für eine breite Zielgruppe bestehender und potentieller ÖPNV-Nutzer:innen die Preise des Hammer-Abo absenken und damit den Zugang zum ÖPNV deutlich vereinfachen. Damit ist es möglich, für lediglich 29 Euro pro Monat ohne zeitliche Einschränkungen im Hammer Stadtgebiet unterwegs zu sein. Dadurch gelingt eine sinnvolle **Vereinheitlichung** der bisherigen, unterschiedlichen **Abo-Produkte in einem HammTicket**. Durch die Schaffung eines Produktes zum Einheitspreis entsteht ein klares, einfach zu nutzendes Angebot für ALLE. Es wird bspw. nicht mehr unterschieden in 8 Uhr- und Vollzeit-Abo.

Diese Maßnahme ist zunächst auf drei Jahre begrenzt und finanziert. Ein Beschluss zur möglichen Weiterführung und Anschlussfinanzierung muss rechtzeitig vor Ablauf der Frist und nach gründlicher Evaluation der Nachfragereaktion getroffen werden. Hierbei ist einerseits zu prüfen, inwieweit Neukund:innen für eine Dauernutzung gewonnen werden konnten und welche finanziellen Wirkungen entstanden sind.

Die Bewertung muss auch vor dem Hintergrund der aus heutiger Sicht schwer zu kalkulierenden Auswirkung des bundesweit angebotenen „Deutschland-Tickets“ erfolgen.

Auf Basis der bisherigen Nutzerstruktur kann mit dieser Maßnahme ein Nutzerzuwachs von bis zu 2.500 Fahrgästen pro Tag erwartet werden. Die zusätzlichen Kosten für das Ticket betragen bei Ansatz der Mindereinnahmen schätzungsweise 1,3 Mio. Euro pro Jahr (Preisstand 2023).

Erkenntnis

Das **HammTicket** als günstiges Angebot für das Stadtgebiet Hamm wird sowohl die **Nachfrage weiter steigern**, als auch die **Kundenbindung anreizen**.

4.6 Weitere Vergünstigungen für Abo-Inhaber:innen

Als Ergänzung zu den geplanten preislichen Maßnahmen sollten auch weitere Zusatzleistungen für Inhaber:innen von Abonnements die Kundenbindung und die Nachfrage verstärken. Dazu zählen u.a. auch Vergünstigungen bei der Fahrrad- und Scooter-Ausleihe (MetropolRad Ruhr; TIER) als sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV-Angebot. Insbesondere in Schwachlastzeiten am Abend sowie am Wochenende, aber auch für schlechter mit dem Busangebot in Hamm erschlossene Stadtteile wirken derartige Angebote positiv im Sinne eines umfassenden Mobilitätsangebots. Durch metropolradruhr sind Mietfahräder in Hamm bereits verfügbar. Eine Integration in das HammTicket z.B. in Höhe von 30 Freiminuten pro Tag für Abonnent:innen nach dem Muster mehrerer Städte des Ruhrgebietes bzw. Bundesgebietes empfohlen.

Eine weitere sinnvolle Zusatzleistung ist eine Kundengarantie (v.a. Pünktlichkeit und Anschlüsse) mit einer Entschädigung als Ticket oder Gutschein, der auch weitergegeben werden kann. Hierzu muss allerdings ein kommunizierbares und grundsätzlich realisierbares Qualitätsniveau festgelegt und entsprechend dies auch als Steuerungsinstrument für die Betriebsqualität implementiert werden.

Eine Mitnahmeregelung für weitere Personen und Fahrräder wäre ebenfalls eine gute Ergänzung für Abo-Inhaber:innen. Bislang ist die Mitnahme in NRW ohne Zusatzticket lediglich für Kinder unter 7 Jahren möglich.

Erkenntnis

Sinnvoll ist insbesondere die Integration der Fahrradleihsysteme in das ÖPNV-Abonnement, welche ohnehin in Hamm bereits präsent sind. In Abhängigkeit der finanziellen Mittel kann dies lediglich technisch über ein Kontingent an Freiminuten bis hin zur völlig kostenfreien Nutzung ausgestaltet werden. Darüber hinaus können Mitnahmeregelungen für weitere Personen und Fahrräder eine attraktive Ergänzung für Abonnements darstellen.

4.7 Ausweitung von Kombi-Tickets

Kombi-Tickets basieren auf einer Kooperation zwischen Veranstalter:innen und Verkehrsunternehmen. Dabei ist im Preis der Eintrittskarten die An- und Abreise für den ÖPNV enthalten.

Kombitickets sind für Verkehrsunternehmen, Kund:innen, Kommunen und Partner:innen grundsätzlich vorteilhaft. Es können damit einerseits Zahlungsbereitschaften gebündelt und andererseits der vertriebliche Aufwand minimiert werden. Bereits heute gelten in Hamm einige Vereinbarungen für Kombi-Tickets.

Diese Angebote sollten erheblich ausgebaut werden. Wichtig ist eine auch für die Verkehrsunternehmen auskömmliche Kalkulation.

Die Stadt Hamm sollte auf die Verbreitung von Kombitickets im Rahmen ihrer Möglichkeiten einwirken:

- Bei allen städtischen Veranstaltungen, für die Eintrittskarten ausgegeben werden, könnte das Kombiticket enthalten sein. Das gälte dann z. B. auch für die VHS-(Kurse). Hierfür müsste die Stadt eine entsprechende Vereinbarung (mit Finanzierungsregelung) mit den Stadtwerken Hamm treffen.
- Bei eintrittspflichtigen Großveranstaltungen mit erheblichen verkehrlichen Auswirkungen könnte die Stadt im Zuge der Sondernutzungsgenehmigung die Ausgabe von Kombitickets fordern, um die Verkehrsbelastung des öffentlichen Raums zu verringern. Die genauen rechtlichen Rahmenbedingungen werden dazu geprüft.

Auch die Dienstleistungsangebote der Stadtwerke (insb. Schwimmbadnutzung) sollten mit Kombi-Tickets kombiniert werden.

Erkenntnis:

Eine Ausweitung der KombiTickets-Angebote ist sinnvoll bei entsprechender Größe und Bedeutung der Destinationen bzw. Veranstaltungen. Die entsprechenden Beiträge müssen nach festem Schema individuell kalkulier- und verhandelbar sein, und auch Kosten für zusätzlichen Leistungen berücksichtigen. Förderlich für eine Ausweitung von KombiTickets wäre eine konsequente Anwendung bei geeigneten Veranstaltungen und Dienstleistungen von Stadt und Stadtwerken sowie die Verpflichtung der Anbieter:innen von Großveranstaltungen.

5 Attraktiver Regionalverkehr mit Bus und Bahn

Obwohl sich der Hammer Nahverkehrsplan gemäß der gesetzlichen Zuständigkeiten nur mit dem örtlichen ÖPNV befasst, sollen im Folgenden auch der Schienennahverkehr (SPNV) und der Regionalbusverkehr näher betrachtet werden.

Gründe sind die stetig wachsende Bedeutung des SPNV sowie die verbesserungsbedürftige Anbindung an den Regionalbusverkehr.

Mit dem NVP sollen für Verwaltung und Politik eigenständige Handlungsansätze für die Stadt Hamm sowie die Formulierung von Anforderungen an Land, Verkehrsverbünde und regionale Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der regionalen Anbindung Hamms mit Bus und Schiene formuliert werden.

5.1 Analyse der Pendlerverflechtungen

Die Stadt Hamm ist eine Pendlerstadt. Täglich pendeln etwa 30.000 Menschen in die Stadt ein und 34.000 fahren in eine Nachbarstadt. Ein attraktiver Regionalverkehr ist daher besonders wichtig, um in Hamm mehr Fahrgäste im ÖPNV zu generieren.

Die stärksten auf Hamm bezogenen Pendlerbeziehungen werden im SPNV-Netz abgedeckt (Stand 05/2023):

Tabelle 6 Pendlerbeziehungen im SPNV-Netz

Verbindung nach	Linien	Verbindungen pro Std.	Ein- und Auspendler:innen
Dortmund	RE 1, RE 3, RE 6, RE 11	4	6.100
Münster	RE 7, RB 69, RB 89	3	4.400
Ahlen	RE 6, RB 69	2	4.300

Darüber hinaus sind folgende Pendlerbeziehungen außerhalb des SPNV-Netzes herauszustellen:

Tabelle 7 Pendlerbeziehungen im Regionalbusverkehr

Verbindung nach	Linien	Verbindungen pro Std.	Ein- und Auspendler
Werne	S 10, R 14	2	2.900

Bergkamen	S 20	1	2.400
Werl	R 41	1	2.100

Es ist zu erkennen, dass zumindest die wichtigsten Pendlerbeziehungen bereits über eine SPNV- bzw. Regionalbusverbindung verfügen. Ein Ausbau dieser Verbindungen birgt hohes Potential, um weitere Fahrgäste zu gewinnen.

In den folgenden Kapiteln wird aufgezeigt, wie der Regionalverkehr in Zukunft verbessert werden kann.

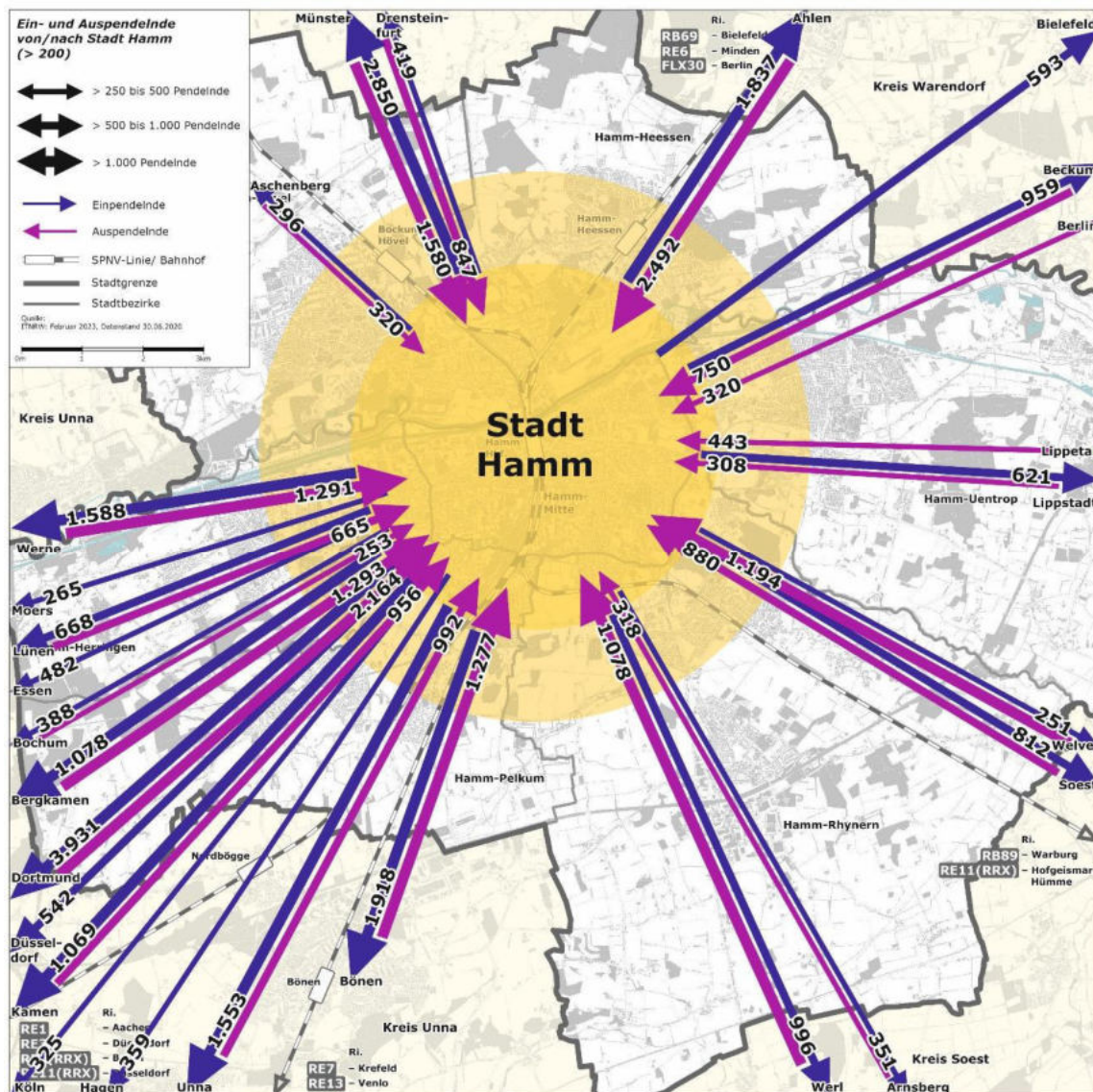


Abbildung 16: Pendlerverflechtungen Stadt Hamm²⁴

²⁴ Datenquelle: ITNRW

5.2 Regionalbusverkehr

5.2.1 Aufgabenstellung

Der auf Hamm ausgerichtete Regionalbusverkehr hat in den letzten Jahren, trotz der großen Bedeutung des Hammer Hauptbahnhofs für die Region, massive Einschränkungen hinnehmen müssen. Hintergrund ist der fehlende Defizitausgleich durch die Stadt Hamm für die innerörtlichen Streckenabschnitte dieser Regionallinien.

Durch die aktuelle Initiative von NWL und ZRL zur Förderung von Schnellbussen ergeben sich auch für Hamm neue Handlungsmöglichkeiten für den Neu- und Wiederaufbau von Regionalverbindungen. So konnte mit der durch Landesmittel finanzierten Schnellbuslinie S20 die direkte Verbindung nach Bergkamen wieder hergestellt werden.

Der ZRL wird demnächst eine Studie zu Schnell- und Regionalbusverbindungen in Auftrag geben, zu der die Stadt Hamm auf der Grundlage dieses Nahverkehrsplans einen Beitrag leisten kann.

Einen umfassenden Ansatz zur Stärkung städteverbindender Linien hat der Regionalverband Ruhr (RVR) mit dem ‚Mobilitätsimpuls Ruhr‘ ins Leben gerufen.

In einem ersten Schritt wurden zusammen mit den Kommunen und Verkehrsunternehmen konkrete Maßnahmenvorschläge abgestimmt, von denen zahlreiche die Stadt Hamm betreffen und auch Gegenstand dieses NVP sind. Dabei ist der Ansatz des RVR besonders bedeutsam, bei Bund und Land Fördermittel für zusätzliche Regionalverbindungen im Ruhrgebiet einzuwerben.

5.2.2 Maßnahmen im Regionalbusverkehr

Im Rahmen des „Mobilitätsimpuls.RUHR“ wurden in Zusammenarbeit mit regionalen und lokalen Aufgabenträger:innen und Verkehrsunternehmen Verbesserungsmöglichkeiten im stadtgrenzüberschreitenden ÖPNV im Verbandsgebiet untersucht. In Steckbriefen wurden entsprechende Maßnahmen dargestellt.

Für die Stadt Hamm sind folgende Maßnahmenvorschläge relevant:

Hamm-Werne (Linie S10/ R14)

- Montag bis Samstag:
 - Zusätzliche Fahrten im Abendverkehr nach 20:00 Uhr
 - Umstellung der Taxibuslinie T14 auf reguläre Fahrten der Buslinie R14
 - Sonn- und Feiertag:
 - Verdichtung im Korridor Werne Hamm durch zusätzlichen 120 Minuten-Takt der Linie S10 zum 60 Min.-Takt
 - präferierte Taktfolge:
 - Montag bis Freitag HVZ und NVZ: 06:00 – 20:00 Uhr im 30 Minuten-Takt
 - Montag bis Freitag SVZ: 20:00 – 23:00 Uhr im 60 Minuten-Takt
 - Samstag NVZ: 07:00 – 16:00 Uhr im 30 Minuten-Takt
 - Samstag SVZ: 16:00 – 23:00 Uhr im 60 Minuten-Takt
-

- Sonntag und Feiertage: 11:00 – 20:00 Uhr im 60 Minuten-Takt

Hamm-Bergkamen (Linie S20)

- Montag bis Samstag:
 - Verlängerung des 60 Minuten-Taktes über 20:00 Uhr hinaus bis 23:00 Uhr
- Sonn- und Feiertag:
 - Verlängerung der Fahrten der heute in Herringen endenden Linie bis Hamm Hbf.
- präferierte Taktfolge:
 - Montag bis Freitag HVZ und NVZ: 06:00 – 20:00 Uhr im 60 Minuten-Takt
 - Montag bis Freitag SVZ: 20:00 – 23:00 Uhr im 60 Minuten-Takt
 - Samstag NVZ: 08:00 – 20:00 Uhr im 60 Minuten-Takt
 - Samstag SVZ: 20:00 – 23:00 Uhr im 60 Minuten-Takt
 - Sonntag und Feiertage: 11:00 – 20:00 Uhr im 120 Minuten-Takt

Hamm-Nordböge (Linie 3)

- Verlängerung der Linie 3 von Hamm-Pelkum nach Nordböge Bf. im 60 Min.-Takt zur Anbindung des Bezirks Pelkum an die Bahnstrecke Dortmund-Hamm
- Anschlussverkehr der VKU in den Ortskern Bönen und den INLOGPARC mit Ersatz der Taxibusfahrten durch reguläre Busverkehre
- präferierte Betriebszeiten
 - Montag bis Freitag: 05:30 bis 23:00 Uhr
 - Samstag: 05:30 bis 18:00 Uhr
- präferierte Taktfolge: Stundentakt

Hamm-Werl (Linie R41)

- Ausdehnung Bedienzeiten abends und am Wochenende
 - Montag bis Freitag: 05:00 bis 23:00 Uhr
 - Samstag: 07:30 bis 23:00 Uhr
 - Sonn- und Feiertag: 09:00 bis 23:00 Uhr
- präferierte Taktfolge: 60-Minuten-Takt an allen Verkehrstagen

Hamm-Lippetal-Lippborg (Linie 5/T33)

- Verknüpfung der Linien T33 und 5 für eine durchgehende Verbindung zwischen Lippetal-Lippborg und der Hammer Innenstadt
- Taktverdichtung
- präferierte Betriebszeiten
 - Montag bis Freitag: 05:30 bis 23:00 Uhr
 - Samstag: 07:00 bis 23:00 Uhr
 - Sonn- und Feiertag: 09:00 bis 23:00 Uhr
- präferierte Taktfolge:
 - Montag bis Freitag HVZ und NVZ: 60 Minuten-Takt
 - Montag bis Freitag SVZ: 60 Minuten-Takt (ALF)
 - Samstag NVZ: 60 Minuten-Takt (ALF)
 - Samstag SVZ: 60 Minuten-Takt (ALF)
 - Sonntag und Feiertage: 60 Minuten-Takt (ALF)

Hamm-Ahlen (Linie 353)

- Ausweitung Angebot, Takt, Linienweg und Betriebszeitfenster
 - Verlängerung zum HBF Hamm
 - Montag bis Freitag: 06:00 bis 22:00 Uhr
 - Samstag: 07:00 bis 22:00 Uhr
 - Sonn- und Feiertag: 09:00 bis 22:00 Uhr
- präferierte Taktfolge:

- Montag bis Freitag HVZ und NVZ: 60 Minuten-Takt
- Montag bis Freitag SVZ: 60 Minuten-Takt
- Samstag NVZ: 60 Minuten-Takt (Taxibus)
- Samstag SVZ: 60 Minuten-Takt (Taxibus)
- Sonntag und Feiertage: 120 Minuten-Takt (Taxibus)

Im Laufe des Jahres 2023 befassen sich die politischen Gremien der RVR-Kommunen mit dem Mobilitätsimpuls.RUHR 2023. Nach Möglichkeit sollen erste Maßnahmen bereits in 2024 umgesetzt werden.

Aufgrund der kommunalen Haushaltslage und der unterschiedlichen Finanzierungsmechanismen im ÖPNV können die Projekte jedoch nur mit Hilfe einer (Ko-) Finanzierung durch das Land Nordrhein-Westfalen umgesetzt werden. Der RVR berät sich dazu aktuell mit dem Landesverkehrsministerium.

5.3 Schienennahverkehr

Hamm ist der wichtigste Bahnknoten im mittleren Westfalen mit 5 Hauptstrecken, über 350 Zügen pro Tag und rd. 20.000 Bahnfahrern allein im Nahverkehr. Damit verfügt die Stadt, gemessen an ihrer Größe, über eine überdurchschnittliche Anbindung und somit über ein erhebliches Potential zur Gestaltung der Verkehrswende.

Künftig wird es darauf ankommen, das Fahrplanangebot auf den einzelnen Relationen weiter zu verbessern und mindestens einen weiteren Bahnhofpunkt im Stadtgebiet (zur direkten SPNV-Anbindung des westlichen Stadtquadranten) zu realisieren.

Im Gegensatz zum Busverkehr ist die Stadt Hamm nicht Aufgabenträgerin des Schienennahverkehrs (SPNV). Hier liegt die Zuständigkeit beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), sodass die Stadt Hamm keinen direkten Einfluss auf die Planung hat.

Durch eine qualifizierte, ggf. durch Ratsbeschlüsse gestützte Vorbereitung Ihrer politischen Vertreter:innen bei ZRL und NWL kann die Stadt Hamm jedoch ihre Ansprüche besser geltend machen. Wie erfolgreich dieses Vorgehen sein kann, hat sich bereits bei mehreren Projekten wie dem Haltepunkt Westtünen und dem Ausbau der Haltepunkte in Bockum-Hövel und Heessen gezeigt.

Im Folgenden werden die Maßnahmen aufgezeigt, die für die Stadt Hamm zu einer erheblichen Attraktivierung des Schienenverkehrs führen würden und auf regionaler Ebene besonders hervorgehoben werden sollten. Durch diese Verbesserungen im Bahnangebot kann im Hammer ÖPNV ein Zuwachs von 10.000 Fahrgästen pro Tag erreicht werden. Sie sind daher essentiell für die Erreichung eines Verkehrsanteils von 15 % im ÖPNV.

Darüber hinaus hat sich die Stadt Hamm in den Jahren 1995-2000 intensiv mit der Frage der Einrichtung eines eigenen Stadtbahnsystems befasst. Die Planungen

wurden wegen fehlender Kapazitäten im HBF, erheblicher Trassenkosten und der Tatsache, dass für Stadtbahnen die Gebietskörperschaft selbst den Betrieb finanzieren muss, nicht weiterverfolgt.

Die Frage einer möglichen Stadtbahn für Hamm wird nachfolgend vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungschancen im Schienenverkehr erneut bewertet.

5.3.1 Entwicklungen im SPNV

Der „Deutschland-Takt“ ist das bislang größte Schienenverkehrsprojekt in Deutschland und verfolgt die Realisierung eines dichten Fernverkehrsangebot mit einer im Sinne eine Integrierten Taktfahrplans (ITF) systematischen Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr (inkl. NV-NV und FV-FV untereinander) an definierten Taktknoten. Um diese Taktknoten untereinander zu verbinden und dort alle systematischen Rund-um-Anschlüsse zu bekommen, sind zwischen einigen dieser Knoten erhebliche Reisezeitverkürzungen erforderlich. Der Deutschlandtakt ist ein Gesamtkonzept aus Planungen des Bundes und der Länder, unter Einbindung und Abstimmung aller SPNV-Aufgabenträger:innen. Somit fließen die in NRW entwickelten ITF Zielnetzplanungen in den Deutschlandtakt mit ein.

Aus dem Fahrplankonzept wurde zu dessen Umsetzung die erforderliche Infrastruktur abgeleitet.

Für Hamm bedeuten die Planungen des Deutschlandtakts verkehrlich und infrastrukturell:

- Mit dem „Deutschlandtakt“ wird Hamm an Bedeutung im Fern- und Nahverkehr gewinnen. Gestärkt werden folgende Achsen:
 - Im Fernverkehr wird Hamm noch stärker zum Drehkreuz am östlichen Rand des Wupper- und Rhein-Ruhr-Korridors
 - Aus beiden Achsen werden halbstündlich versetzt stündlich direkt ICE-Linien Richtung Berlin fahren und sich in der jeweils anderen Stunde durch mögliche Umstiege in Hamm insgesamt zum Halbstundentakt auf beiden Achsen ergänzen.
 - Hamm wird im Rahmen des RRX-Vollausbaus (mit 15´Takt im Kernkorridor Dortmund-Düsseldorf-Köln) aus dem Ruhrgebiet von 3 direkten RRX-Linien angefahren, die zukünftig bis Dortmund beschleunigt und nur noch in Kamen haltend, verkehren werden.
 - Dieses System wird mit der Anbindung aller Unterwegshalte entlang der Strecke (inkl. zusätzlich möglicher Halte) über eine separate Infrastruktur geführte S-Bahn im 30 Min.-Takt (im Bereich der Stadt Hamm) ergänzt.
 - Nach Münster wird Hamm in die S-Bahn Münsterland eingebunden und mit einem zusätzlichen RE 4x/Stunde (halbstündlich S-Bahn mit allen Unterwegshalten + halbstündlich RE mit weniger Halten) angebunden.

- Die Achse nach Bielefeld wird mit zukünftig 3 statt bisher 2 Zügen pro Stunde angebunden.
- Aus den verkehrlichen Bedürfnissen des Deutschlandtakts ergeben sich folgende Ausbaunotwendigkeiten für den Hammer Hbf (Einen Automatismus bzgl. der Umsetzung gibt es hierfür jedoch nicht. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen ist spezifisch konkreten Projekten zuzuordnen, einzuplanen und sowohl für die Planung als auch die Umsetzung finanziell auszustatten):
 - Überwerfung von Dortmund nach Gleis 712 und von Gleis 711 nach Unna
 - Gleis 713 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Richtung Dortmund
 - Gleis 712 wird durchgehendes RRX-Hauptgleis Richtung Bielefeld
 - mittiges Wartegleis für SGV Richtung Bielefeld im Nordkopf (740 m)
 - Umfahrung DKW 804 in Richtung Hamm – Dortmund (Eilgutgleis) durch Bau einer Verbindung DKW 842 – Gleis 670 – Eilgutgleis
 - Ertüchtigung G-Bahn zwischen Selmig und Abzw. Hps
- Die Strecke Dortmund – Hamm wird mit einem dritten bzw. teilweise auch vierten Gleis ausgebaut. Der planerische Ansatz verfolgt zusätzlich zum RRX einen halbstündlichen S-Bahn-Betrieb durch Verlängerung der S 1 zwischen Dortmund und Hamm auf einer gesonderten Infrastruktur.
- Zum Erreichen des Taktknotens Hannover ist eine umfangreiche Beschleunigung der Fernverkehrszüge Hamm-Hannover (auf Zielfahrzeit von unter 60 Minuten) erforderlich. Baulich bedeutet dies, dass die heutige Personenzuggleise im Rahmen des Projekts ABS Hamm-Bielefeld für eine Vmax von bis zu 300 km/h ausgebaut werden soll. Dies ist auch im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) entsprechend so vorgesehen.
 - Dies bedarf größerer Gleismittenabstände und daher auch mehr Platz für diese Gleise. Zudem dürfen bei Strecken mit Geschwindigkeiten über 200 km/h keine Bahnsteige mehr direkt an den Gleisen liegen. Daher sind auch hierfür umfangreiche Umbauten erforderlich. Des Weiteren wird die Güterbahn Hamm – Herford (Gz-Gleise) für den Personenverkehr (160 km/h) ertüchtigt.

Erkenntnis

Im Zuge des „Deutschland-Taktes“ und des geplanten Aus- und Neubaus von S-Bahnsystemen in der Region wird sich die Anbindung Hamms an deutschlandweite Ziele wie Hamburg, Hannover und Berlin wesentlich verbessern, ebenso wird sich auch zu umliegenden Oberzentren Bielefeld, Dortmund und Münster deutliche Verbesserungen geben. Hamm wird damit noch deutlicher zum großen und deutschlandweit bedeutsamen Bahnknoten.

5.3.2 Errichtung eines Bahnhalt punktes im Bezirk Pelkum

5.3.2.1 Aufgabenstellung

Mit dem im Bau befindlichen Haltepunkt Westtünen verfügt Hamm neben dem Hbf. in drei von vier Stadtquadranten über Bahnhalt punkte. Auch der vierte Stadtquadrant soll im Bezirk Pelkum einen Haltepunkt erhalten. In Frage kommen grundsätzlich die Bahnstrecke nach Dortmund oder die Osterfelder Bahn (bei Reaktivierung des Personenverkehrs).

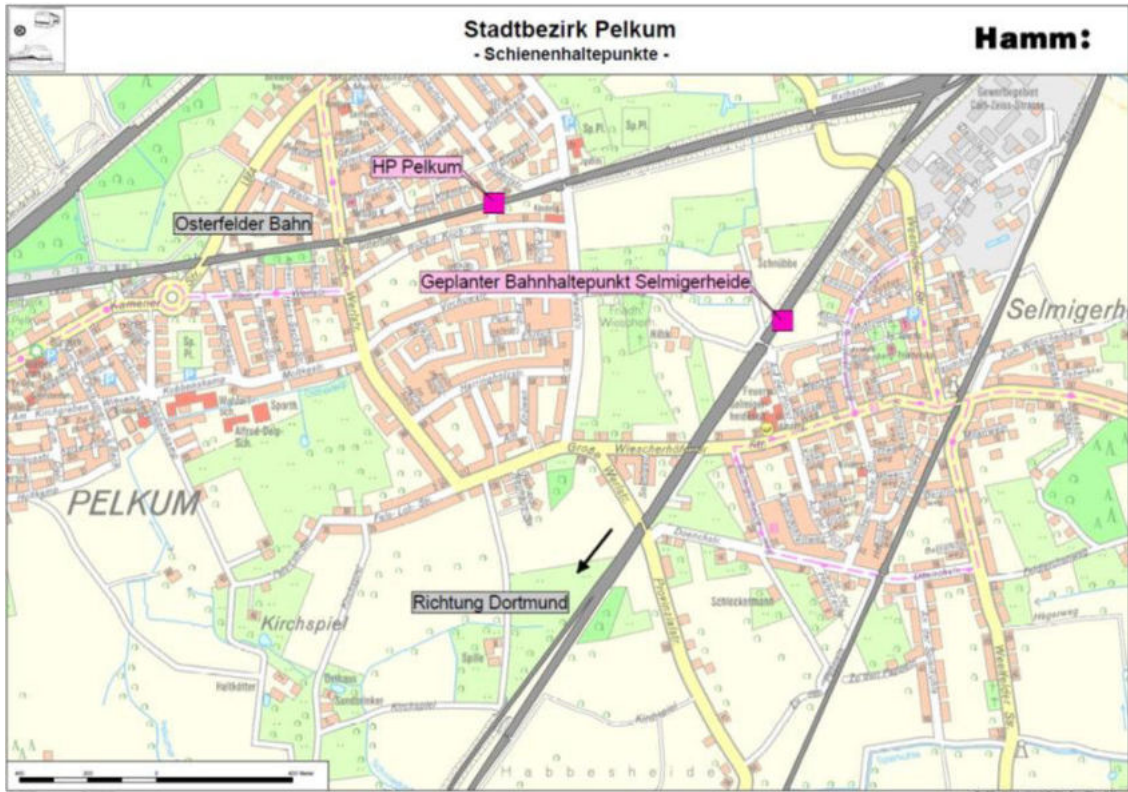
Im NVP wurden die Realisierungschancen untersucht und ein Fahrplan für Planung und Bau des Haltepunktes entwickelt.

5.3.2.2 Potentielle Standorte

Für die Errichtung eines neuen Haltepunktes im Bezirk Pelkum sind zwei mögliche Standorte zu betrachten:

- „Selmigerheide“ (Bahnstrecke nach Dortmund) mit Lage am Friedhofsweg / Behringstraße,
- Ehemaliger Bhf. Pelkum an der Osterfelder Bahn.

Abbildung 17: Lage potentieller Haltepunkte im Bezirk Pelkum²⁵



Seite | 46

Für die Errichtung eines Haltepunktes an der Ostfelder Bahn wäre eine Reaktivierung auf dieser Strecke für den SPNV erforderlich²⁶. Nach Einschätzung des NWL ist dies derzeit nicht realistisch, da hierzu im Personenverkehr voraussichtlich zu wenig Fahrgastpotential weder auf der Gesamtstrecke noch auf dem Teilabschnitt Hamm – Lünen Abzweig vorhanden ist. Die Strecke wurde historisch nicht für Personen- sondern für Güterverkehre angelegt. Die Personenverkehrsströme z.B. in Richtung Dortmund deckt diese Strecke nicht ab. Zudem wird die Strecke schon heute stark vom Güterverkehr genutzt – Tendenz stark zunehmend.

Zugleich würden Aktivitäten zu einer möglichen Reaktivierung der Hamm-Osterfelder Bahn SPNV Fahrgastpotentiale von der geplanten S-Bahn Dortmund – Kamen – Hamm abziehen. Daher wird vorgeschlagen, die Anbindung des Stadtquadranten Pelkums über einen neuen Haltepunkt „Hamm-Selmigerheide“ an der Strecke Hamm-Kamen-Hamm zu entwickeln und hier eine S-Bahn Anbindung anzustreben.

Der Bau des Haltepunkts „Selmigerheide“ an der Bahnstrecke Richtung Dortmund hätte zudem folgende Vorteile:

- Der Streckenausbau der Bahnstrecke Dortmund - Hamm ist vom Bund bereits als zentraler Baustein im Rahmen der verbesserten und beschleunigten

²⁵ Abbildung: Stadt Hamm

²⁶ Die Osterfelder Bahn ist in Teilabschnitten, z. B. in Lünen, nur eingleisig und bereits heute durch Güterzüge stark ausgelastet. Ein zusätzlicher SPNV-Betrieb wäre daher nur mit einem Ausbau der Schieneninfrastruktur möglich.

Anbindung Ruhrgebiet <-> Hannover <-> Berlin/Hamburg im Deutschlandtakt enthalten. Die ITF Planungen des NWL und des Landes NRW nehmen die deutschlandweiten Planungen der dichten, schnellen Achse auf und sehen unterhalb des Fernverkehrs u. a. eine Bedienung aller Halte zwischen Dortmund und Kamen eine Verlängerung der aus dem zentralen Ruhrgebiet kommenden S-Bahn im 15 Min.-Takt vor, die zwischen Kamen und Hamm dann im 30 Min.-Takt vorgesehen ist. Für die deutlich dichtere Zugfolge wie auch die höheren Geschwindigkeiten von 200 km/h im Fernverkehr und 160 km/h mit nur noch dem Zwischenhalt in Kamen zwischen Dortmund und Hamm für die RRX Züge, ist ein drei- bis vierspuriger Ausbau mit Separierung der S-Bahn Gleise erforderlich. Bund, Land und NWL stimmen überein, dass mit der S-Bahn der Nutzen des eigentlich im BVWP rein auf den Fernverkehr gemünzte Ausbau der Strecke durch die S-Bahn noch erhöht werden kann und daher eine gemeinsame Planung dem Vorgehen des BVWP nicht widerspricht.

- Der og. Streckenausbau kann den zusätzlichen Halt in Selmigerheide berücksichtigen. Der NWL wird die Planungen zum Bau des Haltepunktes unterstützen.
- Ein zusätzlicher Halt an der Bahnstrecke Dortmund – Hamm passt auch zur geplanten Verlängerung der S-Bahn von Dortmund nach Hamm.
- Die Verbindung über die Bahnstrecke Dortmund - Hamm ermöglicht eine im Vergleich zur Osterfelder Bahn wesentlich kürzere Fahrzeit ins zentrale Ruhrgebiet.
- Der Haltepunkt am Friedhofsweg könnte auch über die vorhandene Güterverbindungsstrecke mit der Bahnlinie nach Unna, Hagen und Wuppertal verbunden werden, so dass auch die dortigen Personenzüge in Selmigerheide halten könnten.

Erkenntnis

Für die Realisierung eines SPNV-Haltepunktes im Bezirk Pelkum wird für die weitere Planung der **Standort „Selmigerheide“** in Betracht gezogen. Dieser Standort ist mit den übergeordneten Planungsaktivitäten kompatibel.

5.3.2.3 Entwicklung eines Bahnhalt punktes „Selmigerheide“

Für die Realisierung am Standort „Selmigerheide“ sind komplexe Abhängigkeiten zu berücksichtigen. Ein zusätzlicher Halt wäre im Ist-Fahrplan im RE-System nach Einschätzung des NWL nicht möglich. Das Fahrplan-System lässt einen weiteren Halt nicht zu. Voraussetzung ist der Streckenausbau Dortmund-Hamm im Zuge der Umsetzung des Deutschlandtakts durch den BVWP.

Eine Perspektive für die Bedienung des Haltepunktes wäre die Verlängerung der S-Bahn aus Richtung Dortmund.²⁷

Erkenntnis

Die Realisierung eines SPNV-Haltepunktes im Bezirk Pelkum ist aus heutiger Sicht nur mit einem modifizierten SPNV-Konzept möglich. Das im Rahmen des ITF NRW 2040 entwickelte und in den Deutschlandtakt eingebrachte S-Bahn-Konzept zwischen Hamm und Dortmund ermöglicht die fahrplantechnische Einordnung eines weiteren Haltes in Hamm. Weiterhin sind die Buslinien im Sinne von Zu- und Abbringerverkehre neu zu ordnen (z. B. Verlängerung Linie 5 bis Pelkum Selbachpark).

Durch den Standort des Haltepunktes könnten in einem 1.000-Meter-Radius rund 4.500 Einwohner:innen erschlossen werden. Der Haltepunkt im Bezirk Pelkum würde im Vergleich zu den Haltepunkten Heessen (8.400 Einwohner:innen) und Westtünen (5.100 Einwohner:innen) eine geringere Erschließungswirkung erzielen.²⁸



Abbildung 18: Erschließungswirkung der SPNV-Haltepunkte in Hamm

²⁷ Arbeitsgespräch 25.04.2022 mit Herrn Ressel und Herrn Blome (NWL)

²⁸ Der Haltepunkt Bockum-Hövel erschließt ca. 3.400 Einwohner:innen.

Im Hinblick auf die Standortpotentiale des neuen Haltepunktes sollte nach dem Beispiel des HP Westtünnen im Umfeld eine Siedlungsentwicklung angestoßen werden. Auf den ersten Blick bieten sich die Flächen unmittelbar westlich und nordwestlich der Bahnstrecke an.

Erkenntnis

Der neue SPNV-Haltepunkt würde eine unmittelbare Erschließungswirkung von weniger als 5.000 Einwohner:innen erreichen. Damit werden weder das Nachfragepotential noch die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten eines Haltepunktes voll ausgeschöpft. Aus diesem Grund wäre es zielführend, perspektivisch die Potentiale durch eine Siedlungsentwicklung im Nahbereich zu verstärken. Als „Blaupause“ kann die geplante wohnbauliche Entwicklung südlich des Haltepunkts Westtünnen dienen.

5.3.3 Haltepunkt Heessen

Auf der Strecke Hamm – Bielefeld sollen im Zuge der im BVWP vorgesehenen ABS Hamm-Bielefeld (mit Vmx 300 km/h) die Zuordnung der Gleise neu sortiert werden. Nach aktuell vorliegendem Stand ist vorgesehen, dass der Regionalverkehr die beiden Gütergleise nutzt und auf den vorhandenen Personenzuggleisen ausschließlich der Hochgeschwindigkeitsverkehr fahren wird. Damit ist für Heessen eine Neujustierung der Bahnsteiganlagen und Zuwegungen erforderlich.

Diese Maßnahme sollte mit einem Tunneldurchstich zur Schaffung eines Nordausgangs für den Bahnhof Heessen verknüpft werden und wurde dementsprechend bereits in den aktuellen Rahmenplan Heessen aufgenommen. Ein solcher Tunneldurchstich bietet mehrere Vorteile, wie die Verkürzung der Wegelänge für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in die nördlichen Heessener Stadtteile und zum Öko-Zentrum.

Im Zuge des Tunneldurchstichs sollte zudem eine Mobilstation am Nordausgang eingerichtet werden, um den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu gewährleisten. Hierfür sind folgende Funktionen zu berücksichtigen:

- Barrierefreier Zugang zum Personentunnel;
- Bushaltestelle
- P&R-Plätze
- Car-Sharing
- Leihrad-Station
- E-Ladestation
- B+R-Stellplätze

Für den Anschluss an den Busverkehr sollte am Nordausgang zudem eine neue Busanbindung entstehen. Hierzu muss der Linienweg der Linien 4 und 12 von der Straße Rottkamp auf die Straße 'Im Landwehrwinkel' verlegt werden. Durch die neue Haltestelle werden die Siedlungsbereiche Dasbeck, Dasbecker Gartenstadt und die 'Bergarbeiter-Siedlungsstraße' direkt mit dem Bus an den Bahnhof Heessen angebunden.

Die Stadt Hamm strebt an, mit dem NWL eine Machbarkeitsstudie für den Tunneldurchstich zu erstellen.

Des Weiteren ist zu prüfen, ob bei der geplanten Verlängerung der S-Bahn von Dortmund nach Hamm deren Endpunkt am Haltepunkt Heessen gewählt werden kann.

5.3.4 Haltepunkt Bockum-Hövel

Durch den anstehenden Neubau der Bahnsteige und die künftige Einbindung ins S-Bahnnetz Münsterland wird der Bahnhof eine zusätzliche Attraktivität erhalten.

Die geplante Taktverdichtung auf den Buslinien 10 und 11 wird die Anbindung des Haltepunktes wesentlich verbessern und maßgeblich zum Ausgleich der peripheren

Lage im Siedlungsraum beitragen. Weitere Aufwertungen können erfolgen durch die Ansiedlung einer Leihrad-, E-Scooter- und Carsharing-Station.

5.3.4.1.1 Wiederaufnahme der Planungen für eine Stadtbahn Hamm?

Mit zwei technischen und wirtschaftlichen Machbarkeitsstudien wurden vor über 20 Jahren die Möglichkeiten zur Realisierung eines Stadtbahnbetriebs in Hamm mit vier Streckenästen sowie einer Regionalstrecke zwischen Dortmund, Bergkamen und Hamm untersucht.

Unter Stadtbahnbetrieb im Sinne dieser Studie wurde der Einsatz von dieselgetriebenen Schienenfahrzeugen verstanden, die mit möglichst geringem Aufwand auf den in Hamm vorhandenen und zum Teil nur vom Güterverkehr genutzten Eisenbahnstrecken eingesetzt werden können. ²⁹

Im Ergebnis wurde die technische Machbarkeit bestätigt, der Bau und Betrieb jedoch vor dem Hintergrund der erforderlichen Betriebskostenfinanzierung und Trassenengpässen im Bereich des HBF zurückgestellt. Die potentiellen Stadtbahntrassen im Stadtgebiet Hamm wurden für eine mögliche spätere Realisierung freigehalten.

Im Rahmen des NVP soll eine Entscheidungsgrundlage für eine mögliche Wiederaufnahme der Planungen geschaffen werden.

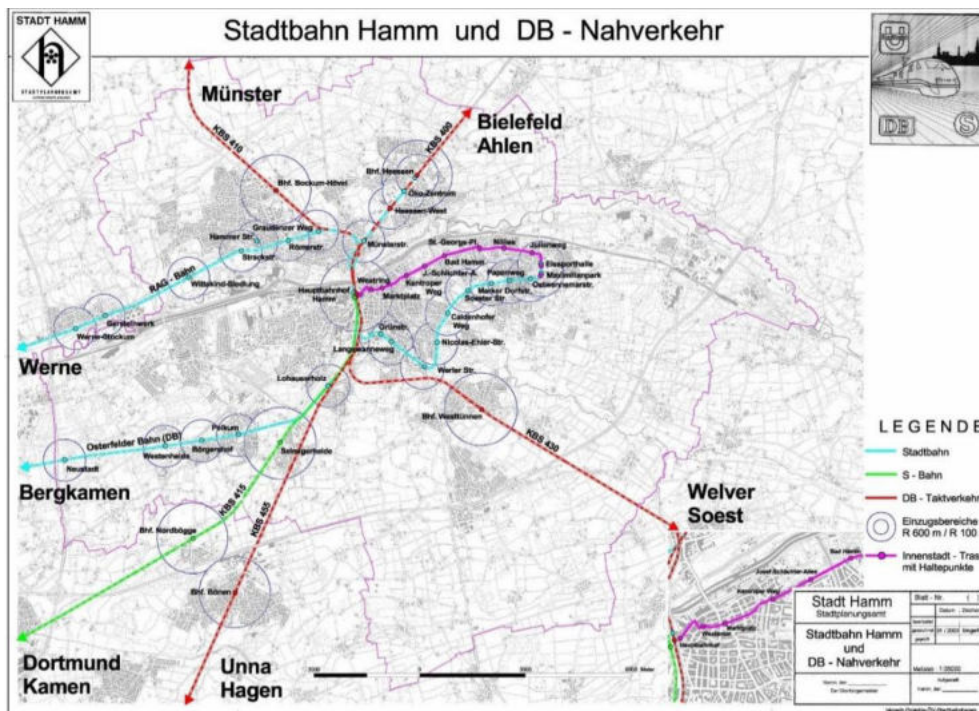


Abbildung 19: Stadtbahnplanung Hamm³⁰

²⁹ TransportTechnologie-Konsult Karlsruhe GmbH (TTK): Machbarkeitsstudie Stadtbahn Hamm - Erste Zusatzuntersuchung; im Auftrag der Stadt Hamm; Karlsruhe 2000

³⁰ Abbildung: Stadt Hamm

Die 2000 vorgelegte „Machbarkeitsstudie Stadtbahn Hamm“³¹ zeigt in der Bewertung aus heutiger Sicht wesentliche Einschätzungen zur möglichen „Reaktivierung“ des Projektes.

- Für den Stadtbahnbetrieb wurden Dieselfahrzeuge zugrunde gelegt. Es kann eingeschätzt werden, dass ein solcher Betrieb nicht mehr zeitgemäß wäre.
- Die Studie präferiert die Stadtwerke Hamm als Betreiber. Dieser Ansatz wäre heute unter vergaberechtlichen Gesichtspunkten im SPNV (Vergabe der Leistungen durch NWL) kaum durchsetzbar. In der Konsequenz müsste die Finanzierung des Stadtbahnsystems aus dem städtischen Haushalt erfolgen. Eine wesentliche Annahme der ursprünglichen Überlegungen zum Betreiber- und Finanzierungsmodell wären somit nicht mehr gegeben.
- Die technische Machbarkeit wäre nur auf zwei Strecken (Strackstraße – Hbf. und Hbf. – Werries Mitte) mit „vertretbarem Aufwand“ gegeben. Die Strecken Pelkum und Heessen wären dagegen nur mit „erheblichem baulichen Aufwand“ machbar. Einschätzung: Eine Einstiegslösung mit nur zwei Strecken (ohne Innenstadttrasse) entfaltet nur eine geringe verkehrliche Wirksamkeit.

Der Stadtbahn-Ansatz mit Übergang aus dem Eisenbahnnetz (EBO) in ein innerstädtisches Straßenbahnnetz (BOStrab) macht insbesondere in den Städten verkehrlich Sinn, in denen der Abstand zwischen Hauptbahnhof und zentralen Geschäftsbereich vergleichsweise lang ist (zum Vergleich: Karlsruhe und Chemnitz).

In Hamm liegt der Hauptbahnhof jedoch bereits in unmittelbarer Nähe der Fußgängerzone mit vielen zentralen Einrichtungen (u.a. Heinrich-von-Kleist-Forum; Bahnhofstraße, Technisches Rathaus und Allee-Center).

Auch die Kapazitäten im HBF für die zusätzliche Aufnahme einer Stadtbahn haben sich eher verringert. Gleis 1 und 2 bieten inzwischen durch deren Vollnutzung, keine Reserven mehr für die Aufnahme zusätzlicher Zugleistungen.

Fazit:

Die ursprüngliche „Stadtbahn-Vision“ der 1990er-Jahre hat sich inzwischen überlebt, da durch die positive Entwicklung des Schienennahverkehrs in Hamm mit einem massiven Leistungsausbau viele der damaligen Ziele bereits mit dem bestehenden Bahnsystem verwirklicht werden konnten. Insbesondere die Auslastung am Hbf. Hamm ist heute in völlig anderen Dimensionen angelangt. Die Stadtbahn steht im Planungskonflikt zu den anstehenden SPNV-Vorhaben („Regionale-S-Bahn-Systeme“). Ein SPNV-Betrieb auf der Ostfelder Bahn wäre, wenn überhaupt, nur sehr langfristig realistisch.

³¹ ebenda

Aus diesen Gründen sollte die Stadt anstatt eines Stadtbahn-Projektes den konsequenten Ausbau der vorhandenen Schienenverkehrsangebote durch Taktverdichtung und den Bau zusätzlicher Haltepunkte weiterverfolgen.

Für eine Reaktivierung im klassischen SPNV-Betrieb käme nur die RLG-Strecke in Betracht. Die technische Machbarkeit und Abschätzung der Wirtschaftlichkeit dieser Strecke bedürfen einer vertiefenden Untersuchung, die gemeinsam mit dem ZRL und NWL durchgeführt werden soll.

6 Finanzierung

Der Hammer Nahverkehr finanziert sich aus Fahrgeldeinnahmen, dem innerlichen Leistungsausgleich der Stadtwerke und aus Fördermitteln des Landes.

Mit den Maßnahmen des Nahverkehrsplans sind für den Verkehrsbetrieb in Folge

- Erheblich höhere Betriebsleistungen (mehr Fahrzeuge und zusätzlicher Personalbedarf durch den Angebotsausbau sowie Auftragnehmerleistungen für die Durchführung des ODV) und
- geringere Einnahmen (deutliche Reduzierung der Preise für ausgewählte Tickets)

Mehraufwendungen in der Finanzierung verbunden.

Für die Maßnahmen des Nahverkehrsplans ergeben sich die nachfolgend dargestellten Kosten:

1. Stufe (2025)

In der Stufe 1 ergibt sich ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von ca. 8 Mio. Euro pro Jahr. Angesichts der derzeitigen Kostenentwicklung ist nicht zwingend davon auszugehen, dass auch durch die zu erwartenden, erheblichen Fahrgastgewinne durch die Metrobus-Linien und die fahrgastfreundlichen Tarifmaßnahmen dieser Finanzierungsbedarf abgeschmolzen werden kann.

Tabelle 8: Zusatzkosten 1. Stufe

Maßnahme	Zusatzkosten pro Jahr
Einrichtung von zwei Pilotlinien „Metrobus“	3 Mio. Euro
Tarifmaßnahmen	
Hamm-Ticket	1,3 Mio. Euro
Kostenloses Ticket für Schüler:innen und Azubis	3,2 Mio. Euro
Preissenkung MobilAbo	0,2 Mio. Euro
Summe	ca. 8 Mio. Euro

Rahmenbedingungen der künftigen Finanzierung des Hammer ÖPNV

Die durch den Angebotsausbau im Busnetz erwarteten Fahrgastzuwächse (und damit auch Mehreinnahmen) werden die Mehrkosten nur anteilig decken können. Die erheblichen Preisreduzierungen im Ticketsortiment werden im Zusammenspiel mit der Einführung des „Deutschlandtickets“ auch eine geringere Ergiebigkeit pro Fahrgast zur Folge haben. Der Anteil der Fahrgeldeinnahmen an der Finanzierung des Hammer ÖPNV wird demnach sinken, sodass zukünftig vermehrt andere Finanzierungsquellen genutzt werden müssen.

Konzerninterner Leistungsausgleich der Stadtwerke:

Zum Ausgleich des Betriebskostendefizits konnte bislang auf den konzerninternen Leistungsausgleich der Stadtwerke zurückgegriffen werden. Dabei werden Gewinne aus den profitablen Bereichen des Unternehmens (Verkauf von Energie und Wasser) mit Defiziten z.B. der Bäder und des ÖPNV verrechnet.

Aufgrund der aktuell guten Ertragslage der Stadtwerke kann dies zumindest für die Umsetzung der 1. Stufe des Nahverkehrsplans (Tarifmaßnahmen in 2023; 2 Metrobus-Linien & ODV ab 2025) weiter genutzt werden.

Städtischer Haushalt:

Die steigenden Betriebskosten werden mittelfristig nicht durch den Leistungsausgleich der Stadtwerke gedeckt werden können, sodass eine Kofinanzierung durch die Stadt Hamm erforderlich wird. So wird es auch in Hamm zum Paradigmenwechsel vom fahrgast- und stadtwerkefinanzierten zum haushaltsfinanzierten ÖPNV kommen. Bei der Aufstellung künftiger Haushaltspläne der Stadt muss daher in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Situation der Stadtwerke geprüft werden, ob bzw. in welchem Umfang zusätzliche Haushaltsmittel für den ÖPNV eingeplant werden müssen.

Fördermittel des Landes:

Abseits vom inneren Leistungsausgleich der Stadtwerke leisten die Fördermittel des Landes einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV. Hier sollte sich die Stadt Hamm im Rahmen ihrer Einflussmöglichkeiten (z.B. in den Gremien der ÖPNV-Zweckverbände) für eine Verstetigung und Aufstockung der Fördermittel im Bereich des ÖPNV und eine Vereinfachung der Förderverfahren einsetzen.

Dies gilt nicht nur für Baukostenförderungen im Bereich der Infrastruktur, sondern insbesondere für den Betrieb des ÖPNV. Gerade dies würde bei der nachhaltigen Finanzierung der Maßnahmen aus dem Hammer Nahverkehrsplan helfen.

Weitere Finanzierungsmöglichkeiten:

Zudem kann der ÖPNV durch weitere Finanzierungsmöglichkeiten unterstützt werden, z.B. durch die zweckgebundene Verwendung der Parkgebühren für den ÖPNV sowie die Mitfinanzierung durch Dritte (u.a. Betriebe und Wohnungswirtschaft) über die Abnahme von Job- und Mietertickets.

Fazit:

Die im NVP vorgesehenen Maßnahmen werden den Finanzierungsbedarf signifikant erhöhen.

Die Finanzierung soll zunächst weiterhin über den konzerninternen Leistungsausgleich der Stadtwerke erfolgen; mittelfristig wird jedoch eine Kofinanzierung durch die Stadt Hamm erforderlich sein.

7 Umsetzung des Nahverkehrsplans

Seite | 56

Die bisherigen Nahverkehrspläne der Stadt Hamm befassten sich im Wesentlichen mit der Optimierung des Verkehrsangebots im Rahmen der bestehenden Leistungsparameter. Mit dem NVP 2023 wird nun der Grundstein gelegt für den Aufbau eines qualitativ sehr hochwertigen ÖPNV-Angebots bis zum Jahr 2035. Damit verbunden ist ein erheblicher Zusatzbedarf insbesondere beim Fahrpersonal, den Fahrzeugen und der Finanzierung.

Im Folgenden sind die nächsten Arbeitsschritte für die erste Stufe der Ausweitung des Verkehrsangebots zusammengefasst.

7.1 Empfehlungen zur Umsetzung der Maßnahmen

7.1.1 Taktverdichtungen (Metrobuslinien)

Der Einstieg in ein Premium-Busnetz (Metrobus) mit dichten Takten von der City in alle Stadtbezirke soll aufgrund der bereits heute starken Nutzung auf den Buslinien 1/3 sowie 10/11 im Jahr 2025 erfolgen. Den Schwerpunkt der Vorbereitung bilden die Bereitstellung der erforderlichen Fahrpersonal- und Fahrzeugressourcen. Um von Anfang an eine gute Resonanz zu erreichen, müssen auch Ressourcen für Marketingmaßnahmen eingeplant werden.

7.1.1.1 Schaffung von Ressourcen zur Durchführung der Mehrleistungen

Option A: Durchführung der Neuverkehre durch den VBH

- Beschaffung der erforderlichen Fahrzeuge (soweit keine Brennstoffzellenbusse in ausreichender Stückzahl zur Verfügung stehen ggf. Anschaffung oder Anmietung gebrauchter Dieselse))
- (frühzeitige) Akquisition von zusätzlichem Fahrpersonal, ggf. Ausbildung von Neu- und Quereinsteiger:innen

Option B: Vergabe von Verkehrsleistungen an Subunternehmen

- Frühzeitige Durchführung von Vergabeverfahren

Neben dem erforderlichen Fahrpersonal müssen für die neuen Metrobuslinien auch die Fahrzeuge in ausreichender Zahl und Qualität vorhanden sein.

Hier spielt die geplante Beschaffung von Wasserstoffbussen für die Stadtwerke eine zentrale Rolle.

7.1.1.2 Qualität der Fahrzeuge und Haltestellen

Neben dem dichten Takt, der für die Nutzer:innen das wichtigste Qualitätsmerkmal beim Metrobus ist, sollten auch die Fahrzeuge und Haltestellen von besonderer Qualität sein.

Seite | 57

Im Idealfall könnte - bei einem produktreinen Fahrzeugeinsatz - die Produktkennzeichnung mit einer Folierung am Fahrzeug erfolgen (siehe Abbildung 21). Da die Fahrzeuge i.d.R. jedoch nicht nur auf einer Linie eingesetzt werden, sollte als Mindestansatz eine deutliche Kennzeichnung des Busses über die Fahrtzielanzeige oder ein Wechselschild vorgesehen werden.

Die Fahrzeuge auf den Metrobus-Linien sollten im Idealfall eine hochwertige Ausstattung erhalten, die sich merklich vom sonstigen Niveau abhebt (siehe Aufzählung unten). Maßstab des Handelns sollte hier immer der Vergleich zur Qualität der Pkw-Nutzung sein.



Abbildung 20: Beispiele für besondere Fahrzeugausstattung (linkes Bild: Fußboden und Sitze in Holzoptik; rechtes Bild: zusätzliche Fenster im Fußraum und transparente Faltenbälge; Schaffhausen)

Die Beschaffung der Brennstoffzellenbusse bietet die ideale Gelegenheit, Busse mit einer höheren Ausstattungsqualität auf den ersten Metrobuslinien einzusetzen und damit einen merklichen Imagegewinn zu generieren.

Mittelfristig wird für die Hammer Metrobusse die Einrichtung einer eigenständigen Projektgruppe, ggf. unter Einbindung von Marketingexperten, empfohlen, welche die verschiedenen Optionen prüft³². Denkbare Ausstattungsmerkmale könnten sein:

³² Hinweis: In vielen großstädtischen Verkehrsbetrieben wurden bei der Anschaffung einer neuen Straßenbahngeneration ein breiter Prozess mit der Öffentlichkeit zur Auswahl und Festlegung der Ausstattungsmerkmale initiiert.

- Außenanzeigen vorn: Zielanzeige und Liniennummer vorne in unterschiedlichen Farbtönen (z. B. nach Korridor),
- USB-Buchsen,
- Sitzbezüge in hochwertiger Ausführung und in Premiumbus-Design,
- Ambiente-Beleuchtung,
- Fußboden in hochwertiger Anmutung (z. B. Laminat-Optik),
- Faltenbälge in transparenter Ausführung,
- Fenster in Fußbodenhöhe.



Abbildung 21: Beispiele für die Produkt-Kennzeichnung der Fahrzeuge (linkes Bild: Folierung (sprintH in Hannover); rechtes Bild: Wechselschild hinter Frontscheibe (Metrobus in München))

An den Haltestellen der Metrobusse bieten sich zur auffälligen Produktkennzeichnung die Haltestellenschilder (siehe Abbildung 22) bzw. auch die Wartehallen (z. B. Aufkleber an den Scheiben³³) an. Eine ambitionierte Lösung wäre, zumindest an den zentralen Haltestellen, die farbliche Kennzeichnung der Oberfläche im Haltestellenbereich mit dem Produktnamen/ Produktlogo im Wartebereich oder auf der Fahrbahn (z. B. eingefärbter Asphalt). Insbesondere am ZOB und an den Innenstadthaltestellen ist eine Lösung, welche einen visuellen Akzent im Stadtbild setzt, zielführend.

³³ Die Aufkleber könnten gleichzeitig an den Scheiben die Anforderungen einer kontrastierenden Markierung nach DIN 32975 erfüllen.



Abbildung 22: Beispiele für eine dezente Produkt-Kennzeichnung an den Haltestellen durch Logo an den Liniennummereneinschüben (sprintH in Hannover)

Die Haltestellen im Premiumbusnetz sind entsprechend des in Hamm in den letzten Jahren realisierten Standards (Haltestellen-Modernisierungsprogramm) kontinuierlich auszubauen. Anzustreben ist ein Standard, welcher sich im Sinne eines „Premiumproduktes“ abhebt. Im Bereich zentraler Haltestellen bieten sich Mobilstationen mit hochwertigen Fahrradabstellanlagen sowie Sharing-Angebote zur Vergrößerung des Einzugsgebietes an (siehe Abbildung 23).



Abbildung 23: Beispiele für Ergänzung von Premiumbus-Haltestellen mit besonderen Elementen (linkes Bild: Fahrradboxen (Osnabrück); rechtes Bild: Dynamische Fahrgastinformation in Light-Version (Essen))



Abbildung 24: Beispiele für zusätzliche Möblierung an Premiumbus-Haltestellen (linkes Bild: Stehhilfe zum Anlehnen (Kassel); rechtes Bild: großformatige Informationsvitrinen (Kassel))

7.1.2 On-Demand-Verkehr (ODV)

Für die Einführung eines On-Demand-Verkehrs in der Stadt Hamm spielt das Betreibermodell eine besondere Rolle, da es unmittelbaren Einfluss auf die Kosten und die Wirtschaftlichkeit des Systems hat.

Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die bislang in den hochsubventionierten Modellprojekten entwickelten Systeme mit eigener Fahrzeugflotte und eigenem Fahrpersonal ohne weiteres auf Kommunen wie Hamm übertragen werden können, die keine Modellförderung mehr erhalten können.

Im Rahmen der Bearbeitung des NVP wurde daher der Kontakt zu den Hammer Taxiunternehmen und zum Taxiverband hergestellt. Hier muss die Zusammenarbeit fortgeführt werden mit dem Ziel, ein Betriebskonzept zu erarbeiten.

Eine wesentliche technische Voraussetzung ist die Programmierung einer App, die sowohl den Kundenverkehr als auch die Disposition der Fahrzeuge und das Buchungsverfahren regelt.

Bis alle diese betrieblichen Voraussetzungen geschaffen sind, ist mit einer Inbetriebnahme des ODV frühestens im Jahr 2025 zu rechnen.

Die zur Umsetzung erforderlichen Schritte sind die in Tabelle 9 zusammengefasst.

Tabelle 9: Einzelschritte zur operativen Umsetzung des ODV-Konzeptes

Schritt	Maßnahme
Ausarbeitung und Konkretisierung des Betriebskonzeptes	<ul style="list-style-type: none"> Aufbau einer Projektstruktur aus Stadt (FF), Stadtwerken, Taxiunternehmen und Taxiverband. Erarbeitung eines Betriebsmodells unter Beachtung der vergaberechtlichen Vorgaben.
Vergabe der Verkehrsleistung	<ul style="list-style-type: none"> Vergabe der Verkehrsleistung durch den Verkehrsbetrieb je nach Betreibermodell an mehrere bzw. eine:n Nachauftragnehmer:in ODV-Taxi-Modell: EU-weite Ausschreibung einer Rahmenvereinbarung, die die Erstellung der Verkehrsleistung und deren Vergütung gemäß dem Taxitarif Hamm regelt; Auswahl der Taxi- und Mietwagenunternehmen erfolgt anhand geeigneter Qualitätskriterien („Qualitätswettbewerb“) ODV-Shuttle-Modell: Vergabe mittels einer EU-weiten Ausschreibung eines Verkehrsvertrags, der die Erstellung der Verkehrsleistung und deren Vergütung gemäß dem bezuschlagten Bieterangebot regelt; Zuschlag erhält das wirtschaftlichste Angebot („Preiswettbewerb“)
Beschaffung eines Buchungs- und Dispositionssystems	<ul style="list-style-type: none"> Beschaffung der Anpassung, der Umsetzung und des Betriebs eines Buchungs- und Dispositionssystems (inkl. Fahrpersonal- und Fahrgast-App) mittels eines geeigneten Vergabeverfahrens durch die Verkehrsbetriebe Hamm (Anpassungen sind erforderlich, um den im Rahmen des

	<p>Beschaffungsvorgangs noch zu definierenden besonderen Anforderungen seitens der Stadtwerke bzw. der Stadt Hamm zu berücksichtigen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Kompetenzzentrum Digitalisierung NRW (KCD) hat Konzeptideen für ein einheitliches ODV-System in NRW entwickelt und sich dabei mit der Einführung einer landesweiten Technologieplattform befasst. In der Region sollte angestrebt werden, eine einheitliche Lösung zu wählen, die ggf. durch den ZRL oder den NWL beschafft wird.³⁴
Beschaffung einer Callcenter-Leistung	<ul style="list-style-type: none"> • Vergabe der Erbringung der erforderlichen Callcenter-Leistungen in einem geeigneten Vergabeverfahren durch die Verkehrsbetriebe Hamm, wenn Leistungen nicht in Eigenregie der Taxiunternehmen organisieren werden können.
Betriebsvorbereitung	<ul style="list-style-type: none"> • Schulung des Fahrpersonals (externe Schulung durch spezialisierte:n Dienstleister:in) • ODV-Testbetrieb mit App-Bestellung, simulierter Fahrt-durchführung usw. • Austausch mit Behindertenvertreter:innen zur Nutzung ODV durch Mobilitätseingeschränkte

7.1.3 Tarifangebote

Aufgrund der herausragenden Bedeutung eines kundenfreundlichen Tarifs für die Gewinnung neuer Fahrgäste haben sich die Stadtwerke Hamm entschlossen, gemeinsam mit dem Start des ‚Deutschland-Tickets‘ im Mai 2023 auch umfangreiche lokale Tarifmaßnahmen zu ergreifen.

Daraus ergeben sich zahlreiche organisatorische Aufgaben bei den Stadtwerken und den Partnerunternehmen. aber auch bei der Stadt Hamm, u.a.:

- die neuen Tarife müssen in die Vertriebssysteme integriert werden;
- der Kostenausgleich zwischen den Verkehrsunternehmen muss angepasst werden;
- die tarifbezogenen Förderverfahren müssen angepasst werden (Stadt Hamm);
- nach Ablauf der Anschubfinanzierung durch die Stadtwerke muss der Defizit-ausgleich für die vergünstigten Tarifangebote zwischen Stadtwerken und Stadt neu geregelt werden.

³⁴ Kompetenzzentrum Digitalisierung NRW (KCD) / civity Management Consultants (civity) (Hrsg.): Folgeprojekt der Potenzialanalyse On-Demand Ridepooling Ruhrgebiet – Konzeptvorschlag eines Umsetzungsmodells für ein einheitliches On-Demand Ridepooling System in NRW, Gelsenkirchen und Berlin, 04/2023

7.1.4 Regionalverkehr mit Bus und Bahn

Wenn es um die Gewinnung neuer Fahrgäste für den ÖPNV in größerem Umfang geht, sind Verbesserungen im Schienen- und Regionalbusverkehr von gleicher Bedeutung wie die Tarifmaßnahmen oder die Einrichtungen von Metrobuslinien.

Insbesondere der Schienenverkehr hat bereits in der Vergangenheit im Raum Hamm bewiesen, dass durch Angebotsausweitungen und Angebote im Regionaltarif Fahrgastzuwächse von bis zu 200 % erreichbar sind.

Im Bereich des Schienenverkehrs hat die Stadt Hamm und der Hammer NVP keine unmittelbare Zuständigkeit. Aufgrund der Bedeutung des Bahnknotens Hamm ist es jedoch unabdingbar, dass Verwaltung und Politik der Stadt Hamm sich kontinuierlich und nachdrücklich für die Schiene engagieren. Hierfür will der NVP die fachlichen Grundlagen liefern.

Zentraler Hebel für den Ausbau der Schieneninfrastruktur auch im Raum Hamm ist der ‚Deutschland-Takt‘. Mit mehr als 200 Großbaumaßnahmen (u.a. Streckenausbau Dortmund-Hamm-Bielefeld-Hannover) soll das Netz fit gemacht werden für einen erheblich dichteren Fern- und Nahverkehr (u.a. 30-Min.-Takt ICE Ruhrgebiet-Berlin).

Wie die aktuelle Dehnung des Zeitplans von 2030 nach 2070 zeigt, ist mit der Realisierung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen mit sehr langen Zeiträumen zu rechnen. Dabei ist auch abzusehen, dass die einzelnen Maßnahmen bezüglich der Ressourcen in Konkurrenz zueinanderstehen werden.

Für den Raum Hamm wird es folglich darauf ankommen, die Maßnahmenplanung und -priorisierung kontinuierlich zu begleiten und immer wieder nach Möglichkeiten einer vorzeitigen Realisierung zu suchen.

Für die angestrebte Errichtung eines neuen SPNV-Haltes im Bezirk Pelkum (Standort: Friedhofsweg, Selmigerheide) ist eine passende Einbettung in die Planungsprozesse des Ausbaus der Strecke Hamm – Dortmund von Bedeutung. Als erste Schritte sind deshalb Abstimmungen und Vereinbarungen mit dem NWL sowie der Einstieg in die Objektplanung (1. Schritt Machbarkeitsstudie) von Bedeutung. Hier ist zu überlegen, ob die Stadt Hamm wie bereits beim HP Westtünnen zur Verfahrensbeschleunigung eigene Planungsleistungen einbringen kann. Weiterhin sollte frühzeitig von Seiten der Stadt Hamm mit städtebaulichen Überlegungen zur Siedlungsverdichtung (Wohnbebauung) im unmittelbaren Einzugsbereich des Haltepunktes begonnen werden. Vorbild kann die geplante Siedlungsentwicklung im Bereich Dierhagenweg am künftigen HP Westtünnen sein.

Die empfohlene Machbarkeitsstudie zum Personenverkehr auf der RLG-Bahn sollte gemeinsam mit der RLG als Streckeneigentümerin und dem NWL erfolgen.

Die Frage, ob der **Regionalbusverkehr** nach den verkehrlichen Erfordernissen und den Vorstellungen der Stadt Hamm weiterentwickelt werden kann, hängt im Wesentlichen von der Finanzierung der Angebote ab.

Hier ergeben sich für Stadt und Stadtwerke folgende Handlungsfelder:

- Einsatz für die Fortführung und Erhöhung der Schnellbusförderung durch Land und NWL;
- Unterstützung des ‚Mobilitätsimpuls Ruhr‘ des RVR; insbesondere der Bemühungen um eine Landesförderung.
- Gemeinsame Prüfung mit den StW, in welchem Umfang bessere Angebote der Regionalverkehrsunternehmen mitfinanziert werden können.

7.2 Monitoring Umsetzung Nahverkehrsplan

Die Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2023 sollen bis zum Jahr 2035 vollständig umgesetzt sein.

Für die vorgeschlagenen Tarifmaßnahmen erfolgt dies bereits im vollen Umfang in 2023. Hier muss durch entsprechende Vereinbarungen zwischen Stadt und Stadtwerken die langfristige Finanzierung sichergestellt werden.

Die ersten beiden Metrobus-Linien werden in 2025 eingerichtet.

Bis 2035 sollen dann alle Stadtbezirkszentren von einer Metrobuslinie angebunden werden.

Die Umsetzung dieses Zielkonzeptes muss schrittweise geplant und durchgeführt werden:

- In 2027 sollten im Rahmen einer Fahrgastzählung und -befragung Daten zur Wirksamkeit der Tarifmaßnahmen, der beiden Metrobuslinien und des ODV erhoben werden.
 - Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse sollte bis 2029 gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen ein konkretes Maßnahmenkonzept entwickelt und beschlossen werden mit dem Ziel, dieses (schrittweise) bis 2035 umzusetzen. Bei diesem Konzept sollen neben den Metrobuslinien auch die anderen Linien (Neben-, Schüler - und Ringbuslinien) betrachtet werden.
-

8 Zusammenfassung

Der heutige ÖPNV-Anteil in Hamm in Höhe von 8 % ist für eine Großstadt eher unterdurchschnittlich. Gründe sind u. a. die Siedlungsstruktur, die eher einem kleinen Kreisgebiet entspricht, und die relativ wenigen Bahnhöfe im Stadtgebiet. Es ist anzunehmen, dass es in Hamm noch ein erhebliches Fahrgastpotential gibt, das durch Angebotsverbesserungen und Tarifmaßnahmen gewonnen werden kann.

Um in der Stadt Hamm bis 2035 die Klimaneutralität erreichen zu können, muss der Verkehrssektor einen zentralen Beitrag leisten. Für den ÖPNV bedeutet dies eine angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen (heute: Bus & Bahn insg. rd. 45.000/Tag) und des Verkehrsanteils (von heute 8 % auf 15 %).

Einrichtung „Metrobus-Linien“

Um in einem größeren Umfang neue Fahrgäste zu gewinnen, braucht der Hammer ÖPNV auf den Hauptbuslinien von der Innenstadt in die Bezirkszentren Linien in dichter Taktfolge mit hochwertigen Fahrzeugen und Haltestellen. Im Hammer Busnetz wird mit dem Nahverkehrsplan 2023 als ein solches Premiumprodukt, der „Metrobus“, eingeführt.

In der **Einstiegsstufe** werden die Linien 1 und 3 sowie 10/11 in einem tagesdurchgängigen 20-Minuten-Takt (10-Minuten-Takt in Überlagerungsbereichen) bedient. Ggü. dem heutigen Fahrzeugeinsatz werden hierfür acht zusätzliche Fahrzeuge benötigt. Die Betriebskosten würden um rd. 3 Mio. Euro p. a. ansteigen. Der Fahrgastzuwachs wurde mit 2.000 pro Tag abgeschätzt.

Bis 2035 sollen schrittweise alle Hauptbuslinien zu Metrobuslinien weiterentwickelt werden. Im **Zielnetz 2035** werden hierfür insgesamt 33 zusätzliche Fahrzeuge erforderlich. Hinzu kommen ggf. weitere Fahrzeuge für die Nebenlinien, die hier nicht betrachtet wurden. Die Betriebskosten würden sich, wenn die Kostensätze 2021 zugrunde gelegt werden, um rund 11,5 Mio. Euro p. a. erhöhen. Aufgrund verschiedener Faktoren (insb. Personalkosten), die nicht nur in Hamm wirken, dürften diese Kosten jedoch wesentlich ansteigen. Nach Einführung des kompletten Metrobus-Netzes wird mit einem weiteren Fahrgastzuwachs von 7.000 Nutzer:innen pro Tag gerechnet.

Regionalbusverkehr

Gemessen an der Bedeutung der Stadt Hamm und insbesondere des Hammer Bahnhofs als Umsteigepunkt ist die Anbindung mit Schnell- und Regionalbussen in die Nachbargemeinden eher unterdurchschnittlich. Hauptgründe sind die unterschiedlichen Zuständigkeiten (Verkehrsgesellschaften gehören den Nachbarkreisen) und die daraus resultierende, ungesicherte Finanzierung der Angebote.

Im Rahmen des vom Regionalverband Ruhr (RVR) durchgeführten Projektes „Mobilitätsimpuls.RUHR“ (Optimierungsmöglichkeiten / Schwachstellen im interkommunalen ÖSPV) wurden Verbesserungsmöglichkeiten im

stadtgrenzüberschreitenden ÖPNV im gesamten Verbandsgebiet untersucht. Für den Raum Hamm wurden folgende Maßnahmen entwickelt:

- Linien S10/R14: Taktverdichtung (sonntags) und Ausweitung der Betriebszeiten auf der Strecke Hamm – Werne
- Linie S20: Ausweitung der Betriebszeiten und Linienverlängerung von Hamm Herringen bis Hbf auch am Sonntag
- Linie R 41: Taktverdichtung (sonntags) und Ausweitung der Betriebszeiten
- Taktverdichtung auf der Linie 353
- Linie T33: Linienverlängerung und Taktverdichtung von Hamm bis Lippetal-Lippborg
- Linie 3: Linienverlängerung von Hamm-Pelkum nach Nordbögge Bf. zur Anbindung an die Bahnstrecke Dortmund-Hamm

Im nächsten Schritt bemüht sich der RVR um eine Mitfinanzierung des Landes.

On-Demand-Verkehr (ODV)

Beim ODV können die Fahrgäste über eine App ein Fahrzeug bestellen, dessen Fahrweg online durch die eingegangenen Bestellungen bestimmt wird.

In Hamm soll die Einrichtung eines ODV im **Nacht- und Frühverkehr** als zeitliche Erweiterung des bestehenden Nachtbusverkehrs erfolgen. Das Angebot soll im gesamten Stadtgebiet bis in die früheren Morgenstunden ausdehnt werden. Ziel ist eine Verfügbarkeit des Hammer ÖPNV nahezu rund um die Uhr.

Da für Hamm keine erhöhten Fördermittel für den ODV zu erwarten sind, muss das Betreibermodell auf eine größtmögliche Wirtschaftlichkeit angelegt sein. Eine besondere Rolle spielen dabei die Hammer Taxiunternehmen, da sie bereits über Fahrpersonal und Fahrzeuge verfügen.

Im Rahmen der Erarbeitung des NVP haben bereits intensive Gespräche mit dem Taxiverband und den Hammer Unternehmen stattgefunden. Dieser Prozess muss seitens der Stadt fortgesetzt werden, um die Voraussetzungen für die künftige Vergabe der Verkehrsleistungen durch die Stadtwerke vorzubereiten.

Fahrgastfreundliche Tarifgestaltung

Neben den Angebotsverbesserungen gilt es, die Zugänglichkeit des ÖPNV für bestehende und potenzielle Fahrgäste durch einfache, verständliche sowie preiswürdige Tarifangebote zu erhöhen. Die damit verbesserte Attraktivität der Tarifangebote führt auch zu einer erheblichen Erhöhung der Nachfrage und leistet damit einen wesentlichen Beitrag für das Modal-Split-Ziel für den ÖPNV von 15%.

Aufgrund der aktuell guten Ertragslage der Stadtwerke Hamm haben sich diese entschieden, die empfohlenen Tarifmaßnahmen des NVP bereits kurzfristig gemeinsam mit dem ‚Deutschland-Ticket‘ einzuführen:

- Einführung HammTicket für 29 EUR/Monat: Einführung eines preisgesenkten Tarifangebotes für Alle zum 01.05.2023 mit einem Finanzierungshorizont durch die
-

Stadtwerke Hamm über drei Jahre; zeitlich uneingeschränkte ÖPNV-Nutzung in der Stadt Hamm,

- Einführung eines ermäßigten HammTicket Mobil: weitere Preissenkung des bisherigen MobilAbos auf 19 € zum 01.05.2023 mit einem Finanzierungshorizont durch die Stadtwerke Hamm über drei Jahre,
- Einführung eines kostenfreien Tickets für Schüler:innen und Auszubildende: Einführung der kostenfreien ÖPNV-Nutzung zum Schuljahresbeginn 2023/ 24 mit einem Finanzierungshorizont durch die Stadtwerke Hamm über drei Jahre; zeitlich uneingeschränkte ÖPNV-Nutzung in der Stadt Hamm.

Die Maßnahmen werden rechtzeitig hinsichtlich der Kundenwirksamkeit sowie der Finanzierungsmöglichkeiten evaluiert.

Abhängig vom Ergebnis der Evaluation wird eine Neujustierung des Finanzbedarfes und ggf. eine Anpassung der Tarifangebote vorbereitet.

Schiienenverkehr

In den vergangenen drei Jahrzehnten war der Schienenverkehr der Motor für die Gewinnung neuer Fahrgäste auch im Hammer ÖPNV. Auf allen fünf von Hamm ausgehenden Hauptstrecken hat sich das Fahrgastaufkommen mehr als verdoppelt.

Trotz der hervorragenden Lage im Schienennetz ist die Nutzung der Schiene für den innerörtlichen Verkehr aufgrund der wenigen Haltepunkte im Stadtgebiet bisher noch unterentwickelt. Entwicklungschancen gibt es hier im Zuge des „Deutschland-Taktes“ und der künftigen S-Bahn-Netze Münsterland und Bielefeld.

Im Zuge dieser Projekte sind u.a. folgende Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen:

- Ausbau des Bahnknotens in Hamm
- Ausbau der Strecke Dortmund – Hamm mit einem dritten Gleis für einen halbstündigen S-Bahn-Betrieb
- Eine dritte stündliche Leistung zwischen Hamm und Bielefeld und Ausbau der Fernbahn auf 300 km/h sowie Ertüchtigung der Güterbahn Hamm – Herford (Gz-Gleise) für den Personenverkehr (160 km/h)
- Zwei RE und zwei S-Bahnen (jeweils halbstündlich) pro Stunde zwischen Münster und Hamm

Errichtung Bahnhaltepunkt im Bezirk Pelkum

Für die Realisierung eines SPNV-Haltepunktes im Bezirk Pelkum wird für die weiteren Aktivitäten der Standort „Selmigerheide“ empfohlen. Dieser Standort ist mit den übergeordneten Planungsaktivitäten kompatibel, ist zeitlich am schnellsten realisierbar und wird auch vom NWL als zuständigem Verkehrsverbund unterstützt.

Die Realisierung eines SPNV-Haltepunktes im Bezirk Pelkum ist aus heutiger Sicht nur mit einem modifizierten SPNV-Konzept möglich. Das vom NWL angedachte

S-Bahn-Konzept zwischen Hamm und Dortmund ermöglicht die fahrplantechnische Einordnung. Weiterhin sind die Buslinien im Sinne von Zu- und Abbringerverkehre neu zu ordnen.

Der neue SPNV-Haltepunkt würde eine unmittelbare Erschließungswirkung von ca. 5.000 Einwohner:innen erreichen. Die aus dieser Erschließungswirkung generierbare Nachfrage beträgt rund 1.100 Bahnfahrten pro Tag. Es wäre zielführend, perspektivisch die Potentiale für den Haltepunkt durch eine Siedlungsentwicklung im Nahbereich zu verstärken. Als „Blaupause“ kann die geplante bauliche Entwicklung im Umfeld des Haltepunkts Westtünnen dienen.

Haltepunkt Heessen

Auf der Strecke Hamm – Bielefeld sollen im Zuge des „Deutschland-Taktes“ die beiden Gütergleise vom Regionalverkehr mitgenutzt werden. Dadurch wird in Heessen ein zusätzlicher Bahnsteig notwendig. Diese Maßnahme sollte mit einem Tunneldurchstich zur Schaffung eines Nordausgangs für den Bahnhof Heessen verknüpft werden. Im Zuge des Tunneldurchstichs sollte zudem eine Mobilstation am Nordausgang eingerichtet werden, um den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu gewährleisten.

„Stadtbahn Hamm“

Durch die genannten Schienenprojekte an den bereits vorhandenen Personenstrecken werden wesentliche Verkehrseffekte, die die Stadt Hamm in den 1990er Jahren mit der Planung einer Stadtbahn erzielen wollte, in vollem Umfang erreicht. Die Vorteile von Lösungsansätzen im regionalen Schienenverkehr gegenüber einer lokalen Stadtbahn sind die Nutzung bereits vorhandener Strecken und bereits vorhandener Verkehrsangebote einschließlich deren Einbindung in die Region mit Fahrten weit über die Hammer Stadtgrenzen hinaus.

Als wieder für den Personenverkehr zu reaktivierende Strecke käme allenfalls die RLG-Güterbahn von Hamm über Werries nach Lippborg in Betracht. Hier könnte eine technische und wirtschaftliche Machbarkeitsstudie, die die Stadt gemeinsam mit dem NWL und der RLG als Schieneneigenerin beauftragt, näheren Aufschluss über die Realisierbarkeit geben.

Finanzierung

Bislang ist die Ertragslage des Verkehrsbetriebs der Stadtwerke (VBH) im regionalen Vergleich recht positiv. Das Betriebskostendefizit war bislang im Vergleich zu ähnlich großen Städten eher unterdurchschnittlich. Es wurde im Unternehmensverbund der Stadtwerke ausgeglichen.

Die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen werden den Finanzierungsbedarf des Hammer ÖPNV jedoch signifikant erhöhen. Bereits in der Stufe 1 ergibt sich ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von rd. 8 Mio. Euro pro Jahr für die Tarifmaßnahmen, die beiden Metrobuslinien und den On-Demand-Verkehr.

Die Finanzierung soll weiterhin vorzugsweise Im Verbund des Stadtwerke-Konzerns erfolgen. Aufgrund der aktuell guten Ertragslage der Stadtwerke ist dies auch zunächst bis 2026 abgesichert. Langfristig wird jedoch eine Kofinanzierung durch die Stadt Hamm erforderlich sein, die im Rahmen der Aufstellung von zukünftigen Wirtschaftsplänen der StW und den Haushaltsplänen der Stadt umgesetzt werden muss.

Darüber hinaus sollten zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten für den ÖPNV erschlossen werden:

- Aufstockung der Fördermittel des Landes;
- zweckgebundene Verwendung der Parkgebühren;
- Kofinanzierung durch Dritte, z.B. in Form von Job- und Mietertickets.

Umsetzung

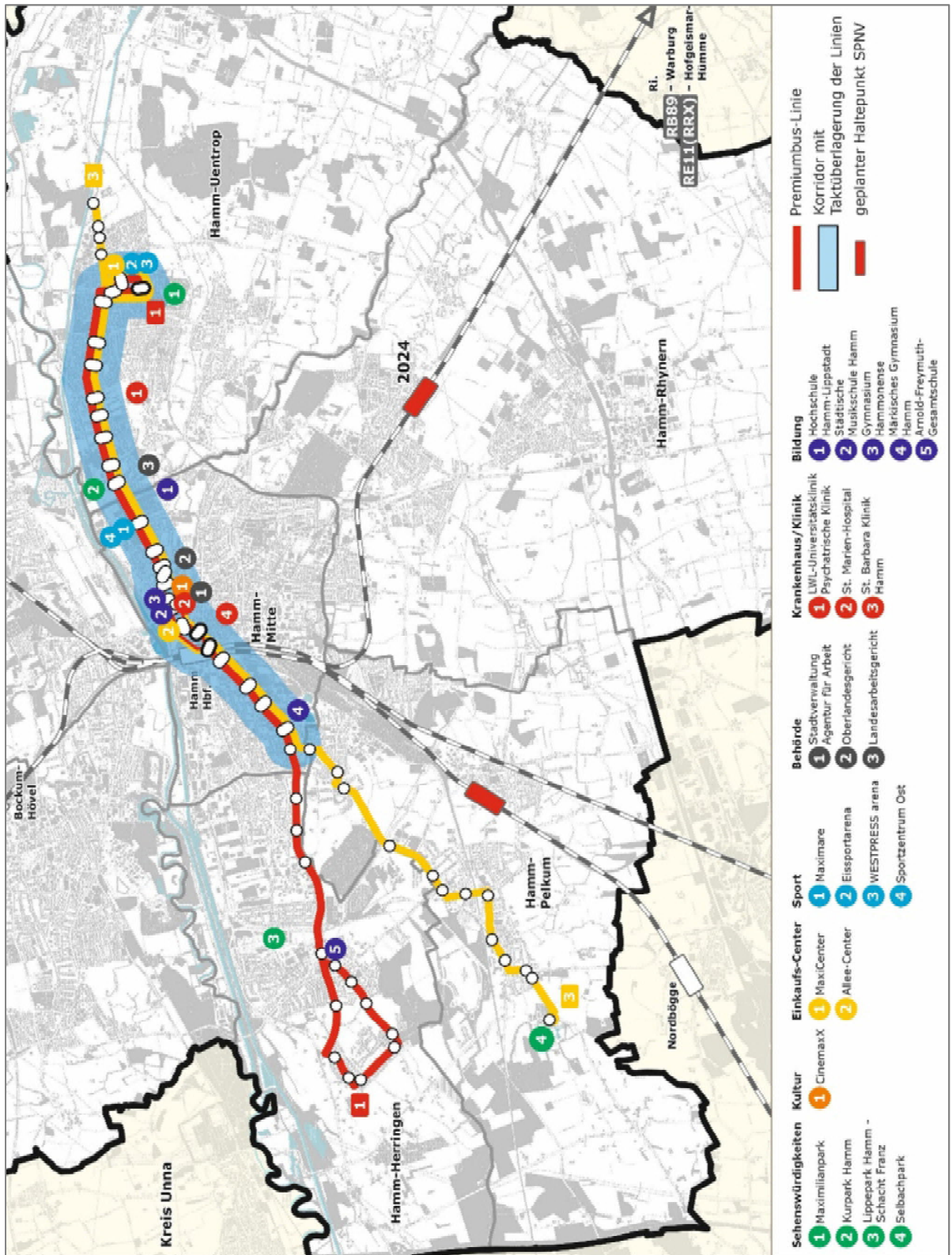
Die Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2023 sollen bis zum Jahr 2035 mit Blick auf die angestrebte Klimaneutralität der Stadt Hamm vollständig umgesetzt sein.

In der ersten Umsetzungsphase werden bereits in 2023 (Tarif) bzw. 2025 (2 Metrobusse; ODV) wesentliche Elemente des NVP zeitnah realisiert.

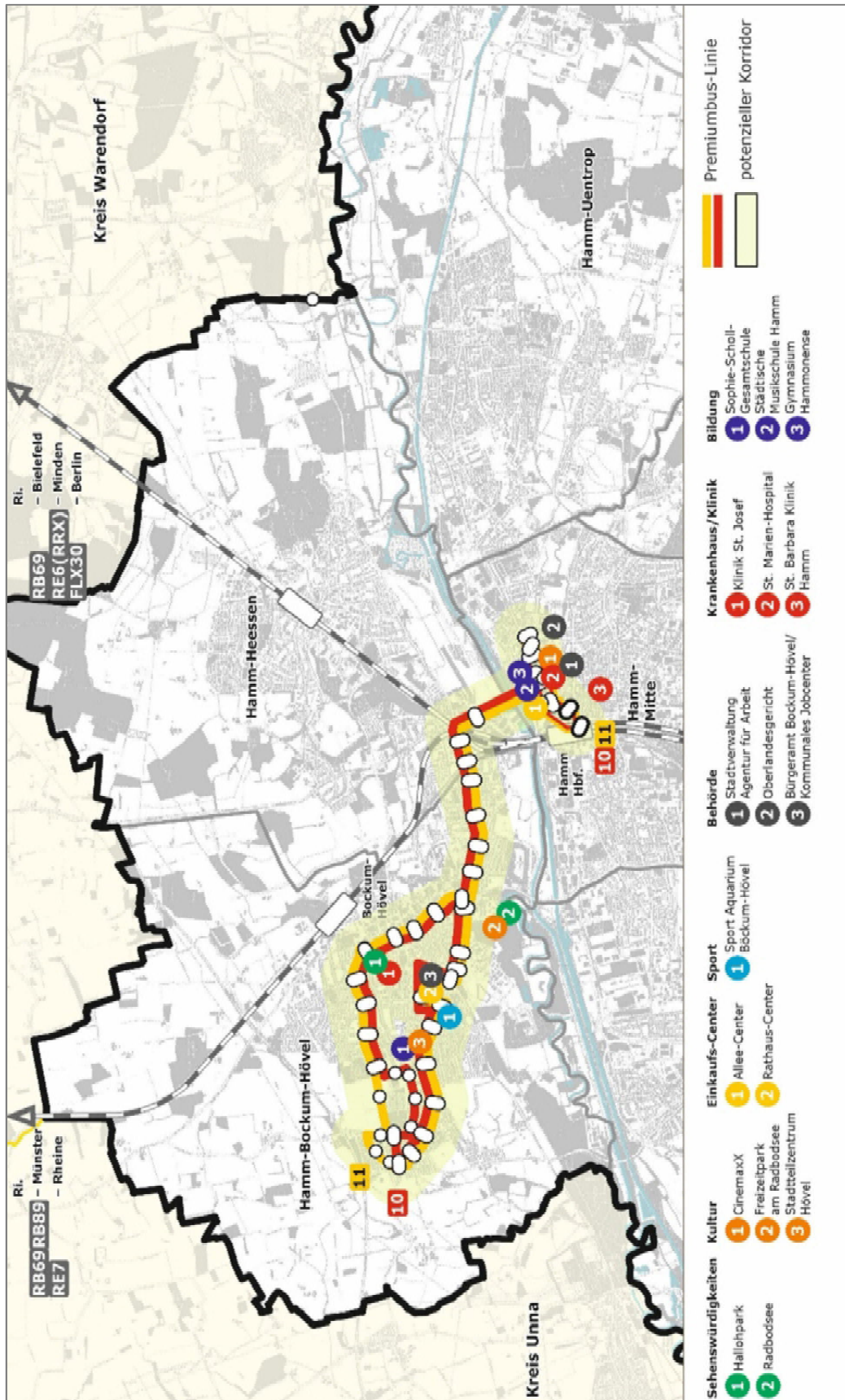
Anschließend muss eine Evaluierung der Effekte der 1. Stufe durch eine Fahrgastzählung und -befragung erfolgen. Sie bildet die Grundlage für einen Umsetzungsfahrplan insbesondere für das Metrobus-Netz, der von der Stadt gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen entwickelt wird. Ziel ist die schrittweise Umsetzung des gesamten NVP bis zum Jahr 2035.

Anlagen:

Ost-West-Achse: Maximilianpark – Werries – Hbf. – Herringen bzw. Pelkum



Nord-Hbf.-Achse: Bockum-Hövel – Zentrum – Hbf.



Zielnetz 2035

Stadt Hamm
Nahverkehrsplan 2023

Karte X:
Zielnetz „10 % Modal-Split“ (2035+)

- 3 Stadtbuslinie/ Liniennummer
- Haltestelle
- Start- und Endhaltestelle
- Takt einer Linie in Minuten in HVZ/ NVZ
- 10 Takt von zwei oder mehreren Linien (koordinierte Überlagerung) in Minuten in HVZ/ NVZ
- 10 geplanter Haltepunkt SPNV
- SPNV-Linie/ Bahnhof

Hinweis: Dargestellt sind ausschließlich Linien und Linienpaare mit ≤ 30 Minuten Taktfolge
Nicht dargestellt sind u. a. die Ringlinie und die Linie 13

— Stadtgrenze

— Stadtbezirksgrenze

Quelle: Stadt Hamm, Januar 2022

Arbeitsstand: November 2022
Kartengrundlage: Openstreetmap 09.2021

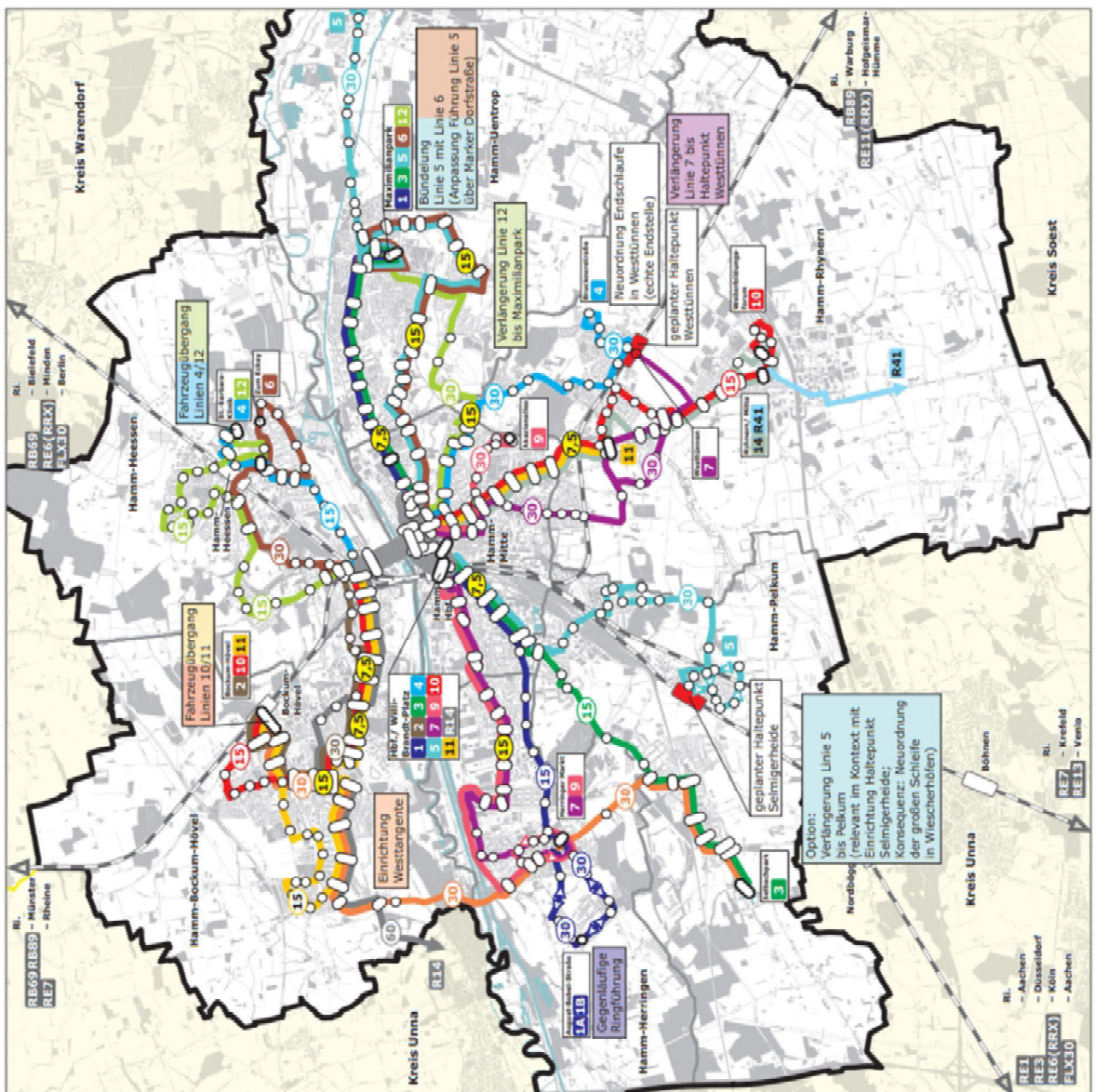
0m 2,5 50m





Mathias Schmechtig
NahverkehrConsult
www.mathias-schmechtig.de

In Kooperation mit:



Beispiele für Musterlösungen zur Busbeschleunigung

Entwurfselement	Beispiel
Maßnahmen an Knotenpunkten	
<p>Busschleuse ampelregulierten Knotenpunktes (hier zum störungsfreien Linksabbiegen)</p>	 <p>Beispiel: Kassel</p>
<p>Signalgesteuerter Fahrstreifenwechsel im Vorfeld eines ampelregulierten Knotenpunktes</p>	 <p>Beispiel: München</p>

Busschleuse im Vorfeld eines Knotenpunktes



Beispiel:

Abfangsignalisierung zum störungsfreien Einbiegen auf Hauptstraße



Beispiel: München

Engstellensignalisierung zum störungsfreien Abbiegen



Beispiel: München

Maßnahmen auf der Strecke

Busspur



Beispiel: Münster

Busspur (entgegen Einbahnstraße)



Beispiel: Regensburg

Maßnahmen an Haltestellen

Buskap mit Bordhöhe 23 cm
(bei dieser Bordhöhe ist Ausklappen der Rampe i. d. R. nicht erforderlich)



Beispiel: Kassel

Buskap mit Mittelinsel
(sichert Pulkführerschaft des Busses)



Beispiel: Mönchengladbach

Buskap mit Mittelinsel
(sichert Pulkführerschaft des Busses)



Beispiel: Mönchengladbach

