

# Stadt Hamm

## Beschlussvorlage der Verwaltung

			Stadtamt	Vorlage-Nr.
			61	1113/23
Beschlussvorschriften § 41 GO NRW			Datum 25.05.2023	
Beschlussorgan Rat	Sitzungstermin 20.06.2023 16:00	Ergebnis	Genehmigungsvermerk I, gez. OB Herter	
Beratungsfolge Bezirksvertretung Hamm-Pelkum Bezirksvertretung Hamm-Mitte Bezirksvertretung Hamm-Heessen Bezirksvertretung Hamm-Bockum-Hövel Bezirksvertretung Hamm-Herringen Bezirksvertretung Hamm-Uentrop Bezirksvertretung Hamm-Rhynern Behindertenbeirat Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Mobilität Ausschuss für Klima-, Umwelt- und Naturschutz Ausschuss für Schule und Ausbildung Hauptausschuss Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen	Sitzungstermin 30.05.2023 16:00 30.05.2023 16:15 30.05.2023 16:30 31.05.2023 17:00 01.06.2023 16:00 01.06.2023 16:30 01.06.2023 16:30 06.06.2023 16:00 13.06.2023 16:00 13.06.2023 17:00 15.06.2023 16:00 19.06.2023 16:00 07.06.2023 17:30	Ergebnis	Federführender Dezernent VI, gez. StBR Mentz	
Bezeichnung der Vorlage (kurze Inhaltsangabe)  Nahverkehrsplan Hamm (NVP 2023);  1. Einbringung der Untersuchungsergebnisse 2. Einleitung des Beteiligungsverfahrens			Beteiligte Dezernenten II, gez. EB u. StK Kreuz III, gez. i.V. EB u. StK Kreuz IV, gez. StRin Dr. Obszerninks V, gez. i.V. StBR Mentz	

<p><u>Beschlussvorschlag</u></p> <p>1. Das Gutachten zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP 2023) wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>2. Das Beteiligungsverfahren gem. § 8 und 9 ÖPNVG-NRW wird eingeleitet.</p> <p>3. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird den politischen Gremien zusammen mit den Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens zum Beschluss vorgelegt.</p>
--

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

Erläuterungen: Die Finanzierung der 1. Stufe des NVP erfolgt zunächst durch die Stadtwerke, so dass für den Haushaltsplan 2024/25 keine finanziellen Auswirkungen entstehen.

Sollte die Ertragslage der Stadtwerke künftig nicht mehr ausreichen, muss eine Anpassung der Gewinnausschüttung der Stadtwerke bzw. ein Zuschuss durch die Stadt erfolgen. Dies muss bei der Beschlussfassung zu den einzelnen Maßnahmen und bei der künftigen Haushaltsplanung berücksichtigt werden.

Beteiligung des RPA: Nein

#### Klimarelevanz

Die zusätzlichen Fahrzeuge, die für die Taktverdichtungen benötigt werden, verbrauchen Ressourcen und verursachen (insb. bei Dieselnbussen) CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die teilweise stattfindende Umstellung auf Wasserstoffbusse wird eine reduzierende Wirkung auf den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Fahrzeugflotte haben. Durch die Maßnahmen des NVP wird ergänzend jedoch ein erheblicher Anstieg des Verkehrsanteils des ÖPNV erwartet, so dass der NVP im Ergebnis durch die Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV zu einer signifikanten Reduzierung der Treibhausgase beiträgt.

Beteiligung Dezernat V: Ja

#### Sachdarstellung und Begründung

### **0. Zusammenfassung**

Neben der größtmöglichen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und einer bestmöglichen Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Hamm hat der Rat den Klimaschutz als gleichrangiges Ziel für die Verkehrsentwicklung festgelegt. In 2019 wurden mit dem Klimaaktionsplan auch konkrete Reduzierungsvorgaben für den Verkehr definiert.

Mit seinem Fahrgastpotential und der guten Umweltbilanz ist der ÖPNV ein wichtiger Baustein für einen klima- und umweltgerechten Stadtverkehr.

Als Steuerungsinstrument für die Verkehrswende in Hamm wird derzeit der Masterplan Mobilität aufgestellt (s. Vorlage 0341/21) Nach dem bisherigen Bearbeitungsstand wird dort für den ÖPNV ein Anteil von 15% (heute: 8 %) am Gesamtverkehr als Zielwert angestrebt. Hierfür muss die tägliche Nutzerzahl von Bus & Bahn von heute rd. 45.000 auf über 70.000 pro Tag gesteigert werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat der Rat im Juni 2021 mit Vorlage Nr. 0323/21 die Aufstellung eines neuen Nahverkehrsplans (NVP 2023) beschlossen, der die Entwicklung von Angebotsmaßnahmen mit einer hohen Fahrgastwirksamkeit zum Ziel hat. Mit der Erarbeitung wurde das Planungsbüro Schmechtig / NahverkehrsConsult (Kassel) beauftragt, das bereits zahlreiche Nahverkehrspläne auch in unserer Region betreut hat. Die Erarbeitung erfolgte in der bewährten, engen Zusammenarbeit zwischen Stadt, Stadtwerken und den übrigen in Hamm tätigen Verkehrsunternehmen.

Der Entwurf des NVP liegt inzwischen vor (s. Anlage) und soll mit dieser Vorlage in die politischen Gremien eingebracht werden (vgl. Beschlussvorschlag Nr. 1.). Anschließend erfolgt das Beteiligungsverfahren von Bürgerschaft, Institutionen und Verbänden (vgl. Beschlussvorschlag Nr. 2.). Im Herbst wird dann der NVP den politischen Gremien mit den Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens

und einem Ausblick auf die weiteren Umsetzungsschritte zum Beschluss vorgelegt (vgl. Beschlussvorschlag Nr. 3.).

Der NVP gliedert sich in folgende Teilkonzepte:

- Entwicklung fahrgastfreundlicher Tarifangebote
- Taktverdichtungen auf den Hauptbuslinien (Metrobus-Linien)
- Bedarfsgesteuerter ‚On-Demand-Verkehr‘ als Ergänzung zum Bus
- Besserer Regionalverkehr mit Bus und Bahn

Ein weiteres Kapitel befasst sich mit der Finanzierung dieses erheblich erweiterten ÖPNV-Angebots.

Die Gutachter sehen in der Tarifgestaltung einen zentralen Schlüssel zur Gewinnung neuer Fahrgäste. Daher wurden die im NVP entwickelten Tarifmaßnahmen bereits zeitgleich mit der Einführung des Deutschland-Tickets durch die Stadtwerke umgesetzt (Freifahrt für Schüler:innen und Auszubildende; HammTicket & HammTicket Mobil).

Zentraler Bestandteil der Maßnahmenplanung ist der schrittweise Aufbau eines hochwertigen Metrobus-Netzes mit dichten Fahrplankontakten von der City in alle Stadtbezirke.

In einer ersten Stufe ist in 2025 eine Taktverdichtung auf den Linien 1/3 (Herringen / Pelkum – HBF – Werries) und 10/11 (HBF – Bockum-Hövel) vorgesehen. Die Linien werden künftig in den Kernabschnitten im 10-Minuten-Takt verkehren. Das Zielkonzept 2035 des NVP sieht weitere Metrobus-Linien vor.

Darüber hinaus soll das Busangebot außerhalb der Kernzeiten durch einen über eine App gesteuerten „On Demand Verkehr“ ergänzt werden. Geplant sind an Werktagen im Frühverkehr Zubringerfahrten zum HBF und am Wochenende ein 24-Std.-ÖPNV. Angestrebt wird eine Kooperation mit den Hammer Taxiunternehmen.

Der Schienennahverkehr war in den letzten Jahrzehnten der Motor für erhebliche Fahrgastzuwächse auch in Hamm. Aufgrund der relativ geringen Zahl der Haltepunkte im Stadtgebiet konnte dieses Potential bislang jedoch noch nicht voll ausgeschöpft werden.

Neue Entwicklungschancen ergeben sich durch die Planungen des Bundes und der DB zum ‚Deutschland-Takt‘, der u.a. halbstündliche ICE-Verbindungen von Hamm nach Berlin vorsieht.

Hierfür muss die Bahninfrastruktur erheblich ausgebaut werden. Dabei werden erstmals auch die seit Jahren von der Stadt Hamm und der Region geforderten Ausbaumaßnahmen (Strecke Dortmund-Hamm; Bahnknoten Hamm-HBF) berücksichtigt. Im Ergebnis könnte Hamm künftig in drei S-Bahn-Systeme eingebunden werden (Rhein-Ruhr; Münsterland; Bielefeld) und einen neuen Haltepunkt in Selmigerheide erhalten.

Der NVP erläutert die geplanten Maßnahmen und schafft die fachliche Grundlage für die Begleitung und Unterstützung dieser Projekte durch Verwaltung und Politik.

Im Regionalbusverkehr bietet die Schnellbuslinie S20 der VKU bereits seit 2022 wieder eine (aus Fördermitteln des Landes finanzierte) durchgehende Verbindung zwischen Hamm und Bergkamen an. Der NVP macht Vorschläge für weitere Verbesserungen im Regionalverkehr, die im Rahmen des Projektes „Mobilitätsimpuls.RUHR 2023“ des Regionalverbands Ruhrgebiet (RVR) realisiert werden sollen.

Die neuen Verkehrs- und Tarifangebote werden erheblich höhere Betriebskosten zur Folge haben. Dies hat auch Auswirkungen auf die künftige Finanzierung des Hammer ÖPNV.

Während der Defizitausgleich im Busverkehr bislang ausschließlich im Konzernverbund der Stadtwerke erfolgt, wird perspektivisch eine komplementäre Finanzierung durch die Stadt erforderlich. Der NVP gibt entsprechende Hinweise zu einer stabilen Ausgestaltung der ÖPNV-Finanzierung in Hamm.

## **1. Die wichtigsten Untersuchungsergebnisse und Empfehlungen**

### **1.1. Fahrgastfreundliche Tarifgestaltung**

Neben den Angebotsverbesserungen gilt es, den Zugang zum ÖPNV durch einfache, verständliche sowie preiswürdige Tarifangebote zu erleichtern. Die Einführung des 9 €-Tickets im Sommer 2022 hat gezeigt, dass eine preisgünstige und fahrgastfreundliche Tarifgestaltung in hohem Maße zur Gewinnung neuer Fahrgäste beiträgt.

Im NVP wurden 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 Bedeutung des Tarifs und der aktuell günstigen Ertragslage der Stadtwerke hat das Unternehmen inzwischen entschieden, diese Maßnahmen zusammen mit der Einführung des Deutschland-Tickets noch vor Beschluss des NVP umzusetzen.

Im Einzelnen gehen in 2023 folgende Tarifangebote an den Markt:

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

Zunächst sind die Tarifmaßnahmen auf drei Jahre befristet. Sie werden rechtzeitig hinsichtlich der Kundenwirksamkeit und der Finanzierungsmöglichkeiten evaluiert, um über eine Fortführung zu entscheiden.

- Mit dem neuen HammTicket können die Fahrgäste für 29 Euro im Monat die Busse in der gesamten Stadt ohne zeitliche Einschränkungen nutzen. Damit gelingt eine sinnvolle Vereinheitlichung der bisherigen, unterschiedlichen Abo-Produkte.
- Für die Empfänger:innen von Transferleistungen wird das HammTicket Mobil zu einem ermäßigten Preis von 19 € angeboten. Mit der Umstellung auf ein Abbuchungsverfahren entfällt der bisherige, für Verkehrsunternehmen und Kund:innen gleichermaßen zeitaufwendige Barverkauf.
- Ebenfalls Bestandteil der Tarifoffensive ist die für Schüler:innen und Auszubildende (mit Wohnort Hamm) kostenlose ÖPNV-Nutzung in Hamm ab dem Schuljahr 2023/2024.

Die Gutachter prognostizieren eine hohe Nachfragewirksamkeit der Tarifmaßnahmen. Demnach werden die Fahrgastzahlen sukzessive ansteigen um 5.500 Fahrten/Tag durch die kostenlose Fahrt von Schüler:innen und Auszubildenden, 2.500 Fahrten/Tag durch das HammTicket und 500 Fahrten/Tag beim HammTicketMobil.

Die Gutachter empfehlen, die Tickets schrittweise mit weiteren Zusatznutzen auszustatten, um die Kundenbindung und die Nachfrage zu stärken, z.B. durch Vergünstigungen bei Leihrädern, E-Scootern und Carsharing für ÖPNV-Kunden.

Auch das Angebot von Kombi-Tickets (Eintrittskarten mit kostenloser An- und Abreise im ÖPNV) sollte deutlich erweitert werden.

## **1.2. Metrobus**

Aus Gutachtersicht kann in Hamm durch gezielte Taktverdichtungen ein erhebliches Fahrgastpotential aktiviert werden.

Dabei spielt in der Wahrnehmung der Kunden die sog. ‚Fahrplanunabhängigkeit‘ eine bedeutende Rolle. Ab einer Taktdichte von 10 Minuten ist es nicht mehr erforderlich, die Busfahrt vorab detailliert zu planen – man geht einfach zur Haltestelle. 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.

Am effektivsten sind lt. Gutachtern Taktverdichtungen nicht im gesamten Netz ‚mit der Gießkanne‘, sondern gezielt auf den nachfragestarken Hauptlinien von der City in die Bezirkszentren. Daraus ergibt sich als Zielkonzept bis 2035 der Aufbau eines Netzes von Metrobus-Linien, die neben der dichten Taktfolge weitere Qualitäten hinsichtlich der Fahrzeuge (Wasserstoff-Busse), Haltestellen und Busbeschleunigung erfüllen.

In einer ersten Stufe sollen in 2025 die Hauptlinien 1/3 (Herringen/Pelkum - HBF - Werries) und 10/11 (Bockum-Hövel - HBF) im 20 Min.-Takt fahren. Die zentralen Abschnitte werden damit im 10 Min.-Takt bedient.

Von der Taktverdichtung werden insgesamt rd. 50.000 Einwohner:innen im unmittelbaren Einzugsbereich und 40 % aller Hammer Busfahrgäste profitieren. Erwartet wird ein (schrittweiser) Anstieg der Nachfrage um 2.000 Fahrgäste pro Tag.

Anlässlich der ebenfalls in 2025 geplanten Inbetriebnahme des Haltepunkts Westtünnen wird derzeit mit den Verkehrsunternehmen auch ein Konzept zu dessen Busanbindung erarbeitet, das zu gegebener Zeit zum Beschluss vorgelegt wird.

Der NVP skizziert für die langfristige Entwicklung des Busverkehrs ein ‚Zielnetz 2035‘ mit dem der Verkehrsanteil des ÖPNV von 15 % erreicht werden soll.

Ergänzend zu den Linien 1/3 und 10/11 sollen auch die Bezirke Heessen und Rhynern ans Metrobus-Netz angebunden werden. Zudem sollen die Metrobusse – in Abhängigkeit von der Nachfrage – in Abschnitten auf einen 15-Min.-Takt verdichtet werden.

Für die Umsetzung dieses Zielnetzes sind in den Folgejahren weitere Schritte erforderlich:

- Fahrgastzählung und -befragung in 2027, um die Effekte der Tarifmaßnahmen und der Taktverdichtungen auf die Nachfrage zu erfassen.
- Erarbeitung eines Umsetzungskonzeptes für alle Hammer Buslinien auf Basis der Erhebungsdaten, der Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Fahrpersonal sowie der gesicherten Finanzierung.
- Inbetriebnahme der weiteren Metrobuslinien und Taktverdichtungen (2030-2035).

Die Verwaltung wird diese Verfahrensschritte in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen gestalten und die erforderlichen Beteiligungen und Beschlüsse im Rahmen von Teilfortschreibungen des NVP einholen.

## **1.3 On Demand Verkehr**

Die Bereitschaft, den ÖPNV regelmäßig zu nutzen, steigt mit dessen räumlicher und zeitlicher Verfügbarkeit. Mit einem über eine App gesteuerten ‚On Demand Verkehr‘ (ODV) soll das Hammer Busangebot gezielt ergänzt werden, um dem Ziel eines ‚24-Stunden-ÖPNV‘ näher zu kommen.

Der ODV ist Bestandteil des ÖPNV-Angebotes, fährt aber im Unterschied zu anderen bedarfsgesteuerten Produkten, wie Rufbus und Anrufsammeltaxi fahrplanfrei (keine festen Abfahrtszeiten) und linienfrei (keine festen Linienwege). Die Bestellung erfolgt per App; der Fahrweg wird operativ anhand der eingegangenen Bestellungen gestaltet.

Im NVP wurde untersucht, ob ein solches System in Hamm in den Außenbereichen, in den Gewerbegebieten oder im Nacht- und Frühverkehr etabliert werden kann.

Ein Einsatz in den Außenbereichen würde lt. Gutachtern zumindest in der Einstiegsphase in keinem wirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zu den nur 3.000 erreichbaren Einwohner:innen stehen. Auch ein Ersatz der Nachtbusse wäre nicht möglich, da die Fahrgastzahl die Leistungsfähigkeit des ODV übersteigen würde.

Die Gutachter empfehlen für Hamm den Einstieg in den ODV an Werktagen im Frühverkehr als Zubringer aus den Bezirken zum HBF sowie in den Wochenendnächten als Angebot zwischen Nachtbus und morgendlichem Betriebsstart.

Der ODV soll in Hamm aufgrund der deutlich niedrigeren Betriebskosten vorzugsweise in Kooperation mit den existierenden Taxi- und Mietwagenunternehmen realisiert werden. Hier sind bereits das erforderliche Fahrpersonal und die Fahrzeuge vorhanden. Bislang gibt es für eine solche Kooperation jedoch nur wenige Beispiele, so dass für Hamm ein Betreibermodell neu entwickelt werden muss. Mit den Hammer Taxiunternehmen und dem Taxi- und Mietwagenverband wurden hierzu bereits Gespräche geführt. Im Ergebnis scheint eine Kooperation grundsätzlich machbar.

Bevor in Hamm der On-Demand-Verkehr aufgenommen werden kann, müssen die planerischen und organisatorischen Rahmenbedingungen auf der Grundlage des NVP weiter ausgearbeitet werden. Die Verwaltung wird diese Aufgabe in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken und dem Taxiverband übernehmen. Zu gegebener Zeit wird ein konkretes Betriebskonzept zum Beschluss vorgelegt. Ziel ist der Start in 2025.

#### **1.4. Regionalverkehr mit Bus und Bahn**

##### **Schienspersonennahverkehr (SPNV):**

Im Gegensatz zum Busverkehr ist die Stadt Hamm nicht Aufgabenträgerin des SPNV. Hier liegt die Zuständigkeit beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).

Durch einen qualifizierten, durch Ratsbeschlüsse gestützten, Forderungskatalog soll der NVP die Verwaltung und die Verbandsvertreter:innen der Stadt Hamm in ihrer Arbeit unterstützen.

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.

Der Deutschlandtakt ist die zentrale Planungsgrundlage für einen umfassenden Ausbau der Bahninfrastruktur und die nachhaltige Steigerung der Bahnnutzung. Von den geplanten Infrastrukturmaßnahmen wird Hamm in besonderer Weise profitieren:

- Ausbau der Strecke Dortmund – Hamm;
- Verlängerung der S-Bahn von Dortmund nach Hamm;
- Ausbau des Bahnknotens Hamm;
- Ausbau der Strecke Hamm-Bielefeld.

Die Anbindung Hamms an die umliegenden Oberzentren Bielefeld, Dortmund und Münster wird sich damit wesentlich verbessern. Hamm wird im Idealfall Schnittpunkt von drei S-Bahnnetzen sein. Dadurch kann langfristig ein Zuwachs von 10.000 Fahrgästen pro Tag erreicht werden, wodurch ein maßgeblicher Beitrag zur Erreichung eines Verkehrsanteils des ÖPNV von 15 % geleistet wird.

Mit der Inbetriebnahme des Haltepunkts Westtünen in 2025 verfügt Hamm neben dem HBF in drei von vier Stadtquadranten über Bahnhaltepunkte. Auch der vierte Stadtquadrant soll im Bezirk Pelkum einen Haltepunkt erhalten.

Mögliche Standorte in Selmigerheide am Friedhofsweg (Bahnstrecke nach Dortmund) und in Pelkum (Osterfelder Bahn) wurden gutachterlich untersucht.

Für einen Haltepunkt an der Osterfelder Bahn wären deren Reaktivierung für den Personenverkehr und eine Streckenerüchtigung erforderlich. Dies ist wenig realistisch, da nach Einschätzung des NWL zu wenig Fahrgastpotential auf der Gesamtstrecke vorhanden ist. Zudem wird die Strecke schon heute stark vom Güterverkehr genutzt –Tendenz steigend.

Der Standort in Selmigerheide am Friedhofsweg wäre mit den Absichten von DB und NWL kompatibel. Hier könnte künftig die verlängerte S-Bahn S1 halten. Dies setzt jedoch den Streckenausbau Dortmund-Hamm voraus, der inzwischen zum Infrastrukturpaket des Deutschland-Taktes gehört.

Die verkehrliche Bedeutung des neuen Haltepunktes sollte aus Sicht der Gutachter durch eine gezielte Siedlungsentwicklung im Umfeld gestärkt werden. Als „Blaupause“ kann die geplante Siedlungsentwicklung im Bereich Dierhagenweg am Haltepunkt Westtünen dienen.

Darüber hinaus sollte mit dem Ausbau der Strecke nach Bielefeld seitens der Stadt auch der Tunneldurchstich am Heessener Bahnhof in Richtung Dasbeck weiterverfolgt werden.

Im Nahverkehrsplan wurde auch die mögliche Wiederaufnahme der Planungen für eine Stadtbahn Hamm untersucht. Dabei gelangten die Gutachter zu der folgenden Bewertung:

- Die ursprüngliche „Stadtbahn-Vision“ der 1990er-Jahre hat sich inzwischen überlebt, da durch die positive Entwicklung des SPNV im Raum Hamm mit einem massiven Leistungsausbau viele der damaligen Ziele bereits im bestehenden Bahnsystem verwirklicht werden konnten.
- Die Auslastung der Gleise am HBF ist heute noch wesentlich größer als im Jahr 2000. Dieser Engpass war schon damals ein wesentlicher Grund, die Planungen nicht weiterzuverfolgen.
- Die Gutachter empfehlen statt eines eigenen Stadtbahn-Projektes den konsequenten Ausbau der vorhandenen Schienenverkehrsangebote durch Taktverdichtung und den Bau zusätzlicher Haltepunkte (wie oben beschrieben).
- Für eine Reaktivierung des Personenverkehrs käme allenfalls die RLG-Strecke nach Werries, Uentrop und Lippborg in Betracht. Hier empfehlen die Gutachter die Prüfung durch eine gemeinsame Machbarkeitsstudie von Stadt, NWL und RLG.

### **Regionalbusse:**

Der Regionalbusverkehr hat in den letzten Jahren massive Einschränkungen hinnehmen müssen. Hintergrund ist die ungeklärte Finanzierung der Regionallinien.

Inzwischen konnte durch Fördermittel des Landes die Schnellbuslinie S 20 wieder über Herringen hinaus zum HBF verlängert werden.

Auf Initiative des Regionalverbands Ruhr (RVR; Projekt ‚Mobilitätsimpuls.RUHR‘) sollen bei gesicherter Finanzierung weitere Regionalverbindungen aufgewertet werden. In Hamm betrifft dies u.a. die Strecken nach Werne, Werl, Ahlen, Lippetal und Nordbögge.

### **1.5. Finanzierung des Hammer ÖPNV**

Die o.g. Maßnahmen beim Tarif, im Bus- und On-Demand-Verkehr bilden die bislang größte Angebotsoffensive im Hammer ÖPNV. Das hat jedoch auch Auswirkungen auf den Finanzbedarf und das künftige Finanzierungsmodell. Bereits in der für 2025 geplanten 1. Stufe der Angebotsverbesserungen ergibt sich nach heutigem Preisstand ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von ca. 8 Mio. € pro Jahr.

Das Betriebskostendefizit, das auch nach der Förderung des ÖPNV durch Bund und Land besteht, wurde bislang durch den betriebsinternen Leistungsausgleich der Stadtwerke Hamm getragen.

Aufgrund der aktuell guten Ertragslage der Stadtwerke haben die Gremien der Stadtwerke beschlossen, die Einnahmeausfälle aufgrund der Tarifmaßnahmen in Hamm im Rahmen eines dreijährigen Modellversuchs zusätzlich zu übernehmen. Spätestens zu diesem Zeitpunkt muss die

Finanzierung des ÖPNV durch Bund und Land auf neue Beine gestellt sein, da auch die Defizitfinanzierung des Deutschlandtickets zumindest der Höhe nach nur befristet vereinbart wurde.

Dies gilt auch für durch die Angebotsausweitung zum 01.08.2025 entstehenden zusätzlichen Finanzierungsnotwendigkeiten. Die Ziele der Bundes- und Landesverkehrspolitik, über einen Umstieg auf den ÖPNV wesentliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen für den Verkehrssektor zu erzielen, müssen durch zusätzliche Finanzmittel unterlegt werden. Stadt und Stadtwerke werden sich auf Bundes- und Landesebene dafür stark machen, dass die Finanzierung der Mobilitätswende wesentliche Aufgabe der staatlichen Ebenen bleibt. An den verbleibenden Mehrkosten der Angebotsausweitung in Stufe 1 ist eine Beteiligung der Stadt Hamm vorzusehen.

Für die mit Blick auf die Realisierung des Zielnetzes 2035 notwendige Finanzausstattung gilt dies in gleicher Weise. Bund und Land sind in der Pflicht die Finanzierung des ÖPNV als Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge dauerhaft zu gewährleisten. Die Umsetzung der weiteren Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt dieser überregionalen Finanzierung, der Ertragslage der Stadtwerke Hamm sowie der Leistungsfähigkeit der Stadt Hamm als örtlicher Aufgabenträger.

## **2. Beteiligungsverfahren und Beschluss des NVP 2023**

Wegen der Bedeutung des Nahverkehrsplans für die Verkehrsentwicklung in Hamm wird die Stadt auch beim NVP 2023 bei der Beteiligung von Öffentlichkeit, Verkehrsunternehmen und Verbänden mit ihren Beteiligungsformaten weit über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgehen.

Im Rahmen eines Bürgerworkshops zum Masterplan Mobilität am 26.03.2023 gab es bereits eine intensive Diskussion zum Hammer Nahverkehr.

Nach der Einbringung des NVP in die politischen Gremien erfolgt nun die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) und die zweite Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Online-Beteiligung, die erstmals beim Nahverkehrsplan 2019 eingesetzt wurde, soll dieses Format auch diesmal wieder angeboten werden und die Offenlage des NVP im Stadtplanungsamt ergänzen.

Der Nahverkehrsplan wird den politischen Gremien mit den Ergebnissen der Öffentlichkeits- und Verbändebeteiligung im Herbst 2023 zum Beschluss vorgelegt.

## **3. Umsetzung des NVP 2023**

Die im NVP empfohlenen Tarifmaßnahmen wurden bereits durch die Stadtwerke umgesetzt. In 2025 sollen auch die beiden Metrobus-Linien 1/3 und 10/11 an den Start gehen. Ebenfalls in 2025 soll auch der On-Demand-Verkehr realisiert werden. Hierfür wird die Stadt die Gespräche mit den Taxiunternehmen und den Stadtwerken fortsetzen.

Der genaue Fahrplan für das Zielnetz 2035 hängt von zahlreichen Faktoren ab. Hierzu zählen die Erkenntnisse aus der 1. Realisierungsstufe sowie die Verfügbarkeit personeller, technischer und finanzieller Ressourcen.

Zur Evaluation und Absicherung der Datenlage soll in 2027 eine Fahrgastzählung und -befragung erfolgen. Anschließend wird ein Maßnahmenkonzept für alle Hammer Buslinien gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen entwickelt und den politischen Gremien zum Beschluss vorgelegt. |