



Verkehrsbericht 2010

Zahlen und Fakten zum Hammer Stadtverkehr



Vorwort

Thomas Hunsteger-Petermann
Oberbürgermeister

Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger,

Das Hammer Stadtleben braucht Mobilität. Um unser örtliches Verkehrssystem für die Zukunft fit zu machen, hat der Rat im Jahr 2007 den ‚Masterplan Verkehr‘ beschlossen.

Er enthält ca. 200 Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 280 Mio. für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den kommenden 15 Jahren.

Damit die Hammer Verkehrsplanung immer auf dem neuesten Stand bleibt und schnell auf neue Anforderungen reagieren kann, wird der Masterplan Verkehr regelmäßig durch sog. ‚Verkehrsberichte‘ fortgeschrieben. Diese Berichte behandeln aktuelle Verkehrsthemen und analysieren anhand neuer Zahlen und Fakten die Trends der Verkehrsentwicklung.

Wir freuen uns, Ihnen den ersten dieser Berichte, den ‚Verkehrsbericht Hamm 2010‘ mit folgenden Schwerpunkten vorlegen zu können:

- Neue Zahlen und Fakten zum Hammer Stadtverkehr aus der ‚Haushaltsbefragung Verkehr‘ und der Fahrgastzählung in den Hammer Bussen;
- Klimaschutz - CO₂-Reduzierung im Hammer Straßenverkehr;
- Mehr Verkehrssicherheit auf den Hammer Straßen.

Den Verkehrsbericht und die jeweils aktuellsten Infos zum Hammer Stadtverkehr finden Sie auch im Internet unter www.hamm.de/verkehr.



Rita Schulze Böing
Stadtbaurätin

Inhalt

1. Übersicht	5
2. Fakten, Trends und Perspektiven für den Hammer Stadtverkehr.....	13
3. Klimaschutz und Verkehr	27
4. Verkehrssicherheit	37
5. Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger	
5.1. KFZ-Verkehr	50
5.2. Rad- und Fußverkehr	61
5.3. Bus und Bahn	68
5.4. Logistik	80
6. Verkehrssituation in den Bezirken	
6.1. Hamm-Mitte	86
6.2. Uentrop und Rhynern	92
6.3. Pelkum und Herringen	98
6.4. Bockum-Hövel und Heessen	105
7. Ausblick: Der „Verkehrsbericht Hamm 2013“	113







1. Übersicht



Nach dem ‚Verkehrsentwicklungsplan 1994‘ wurde letztmalig im Jahr 2007 mit dem ‚Masterplan Verkehr‘ ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept vorgelegt.

Da sich die Stadtentwicklung und das Verkehrsgeschehen in einem ständigen Wandel befinden, entschied der Rat, die städtische Verkehrsplanung künftig in kürzeren Zeitabständen in Form von so genannten ‚Verkehrsberichten‘ mit aktuellen Schwerpunktthemen fortzuschreiben.

Als erstes Dokument dieser Reihe beschäftigt sich der vorliegende ‚Verkehrsbericht 2010‘ mit folgenden Themen:

Fakten, Trends und Perspektiven für den Hammer Stadtverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ■ Auswertung der aktuellen Haushaltsbefragung Verkehr und der Fahrgastzählung Bus ■ Ableitung verkehrspolitischer Ziele und Handlungsempfehlungen
Klimaschutz und Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ■ Untersuchung der klimatischen Auswirkungen des Verkehrs in Hamm ■ Konzept für eine Kampagne ‚Klimafreundlich mobil in Hamm‘
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Auswertung der Unfallentwicklung 2005 - 2009 als Grundlage für neue Handlungsstrategien
Verkehrsinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sachstand Ausbau Straßen und Wege ■ Neue Projekte für Auto, Rad, Bus & Bahn
Verkehrssituation in den Bezirken	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wirksamkeit der bezirklichen Verkehrsmaßnahmen der letzten Jahre ■ Neue Verkehrssituationen und verkehrliche Anforderungen

Zahlen und Fakten zum Hammer Stadtverkehr

Täglich finden im Hammer Verkehrsnetz 765.000 Fahrten und Wege pro Tag statt, ca. 170.000 davon stellen Durchgangsverkehre dar.

Die Wege und Fahrten dienen zu je einem Drittel dem Ausbildungs- und Berufsverkehr, dem Freizeitverkehr und dem Einkaufsverkehr. Damit hat der Berufsverkehr gegenüber den anderen Reisezwecken im letzten Jahrzehnt erheblich an Bedeutung verloren.

Die Hammer Bevölkerung wird immer mobiler und legt heute um ca. 10 % mehr Wege pro Tag zurück als noch im Jahr 2000. Der Schienenverkehr sowie der Radverkehr verzeichnen dabei mit einer Steigerung von über 20 % die größten Zuwächse. Dies ist nicht zuletzt auf die kontinuierliche Verbesserung der Radwege und die Ausweitung des Fahrtenangebots von Bus und Bahn zurückzuführen.

Hamm hat seine Position als ‚Rad-Metropole‘ weiter ausbauen können und verzeichnet den zweithöchsten Radverkehrsanteil aller Großstädten in NRW mit mehr als 150.000 Einwohnern.

Dennoch wird nach wie vor ein Großteil der Fahrten (58 %) mit dem PKW zurückgelegt. In Hamm ist der Kfz-Anteil höher als in Städten wie Münster, Dortmund, Ahlen oder Oberhausen. Hier zeigt sich der große Einfluss der Struktur der Stadt Hamm, die nach Flächengröße und Besiedlungsdichte eher einem Kreisgebiet gleicht.

Bis zum Jahr 2025 wird die Zahl aller Wege und Fahrten pro Tag innerhalb Hamms moderat um 6 % auf ca. 630.000 steigen. Erfreulich ist, dass für den Radverkehr und den ÖPNV nochmals deutliche Steigerungen erwartet werden, allerdings bei einer Stagnation des umweltfreundlichen Fußverkehrs.

Klimaschutz und Verkehr

Neben der Industrie und den privaten Haushalten ist der Verkehr die bedeutendste Quelle der so genannten ‚Treibhausgase‘, mit nach wie vor steigenden Emissionen.

Aufgrund des hohen Anteils der Kraftwerke fällt in Hamm der Anteil des Verkehrs an den CO₂-Emissionen mit 12% vergleichsweise niedrig aus. Die Gesamtemission liegt dennoch bei ca. 500.000 Tonnen CO₂ pro Jahr.

Nur der kleinere Teil der CO₂-Emissionen des Verkehrs ist durch die Stadt beeinflussbar, da ca. 60% vom Durchgangsverkehr auf den beiden Autobahnen verursacht werden.

Eine besondere Bedeutung für die Reduzierung der Treibhausgase kommt der technischen Optimierung der Fahrzeugflotte zu, die seitens der Stadt ebenfalls nur wenig gesteuert werden kann.

CO₂-Einsparungen können in Hamm vor allem durch Verkehrsverlagerungen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel sowie eine umweltschonende Fahrweise der Hammer Autofahrer erreicht werden.

Auch ohne ein lenkendes Eingreifen würde sich der Trend zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel bis zum Jahr 2025 fortsetzen (+ 4 %).

Bei einer noch intensiveren Förderung der umweltfreundlichen Mobilität könnte sogar ein um 11% niedrigerer Verkehrsanteil des Pkw-Verkehrs erreicht werden. Steigerungen des ÖPNV um 4% sowie des Radverkehrs um 8% sind durchaus im Bereich des Möglichen.

Zusammen mit einer modernisierten Fahrzeugflotte ließen sich die CO₂-Emissionen des Hammer Verkehrs um 53.000 t pro Jahr (- 32%) reduzieren.





Das entspricht dem jährlichen CO₂-Ausstoß von 12.000 Haushalten.

Um dieses Ziel zu erreichen, soll die Hammer Bevölkerung ab dem Jahr 2011 in einer breit angelegten Kampagne zu noch mehr Klima- und Umweltschutz im Verkehr angeregt werden.

- Übernahme des ‚Umwelt-Szenarios‘ (50%-Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel bis 2025) als Ziel für die Hammer Verkehrsentwicklung
- Öffentlichkeitskampagne ‚Klimaschutz und Verkehr‘

Verkehrssicherheit

In den 1990er Jahren lagen die Hammer Unfallzahlen, insbesondere bei den Kinderunfällen, deutlich über dem Landesdurchschnitt. Seither gehört die Erhöhung der Verkehrssicherheit zu den kommunalpolitischen Top-Themen in Hamm.

Mittlerweile zeigen die intensiven Maßnahmen der Stadt, der Polizei und der ehrenamtlich Tätigen in der ‚Verkehrssicherheitsinitiative Hamm‘ (VSI) deutliche Erfolge:

- Die Zahl der verunglückten Kinder ging um 30 % zurück;
- Die Zahl der Verunglückten ging insgesamt um 20% zurück;
- Es ist eine deutliche Abnahme der Unfallschwere zu verzeichnen

Die Unfallhäufigkeits- wie auch die Verletztenhäufigkeitszahlen liegen jetzt unter dem NRW-Mittel. Doch es gibt durchaus noch Handlungsbedarf, besonders bei den Radfahrern und - nach wie vor - bei den Kinderunfällen. Die Gründung einer ‚Kinderunfallkommission Hamm‘ ist nur ein Beispiel von vielen aktuellen Bemühungen, die Hammer Straßen noch sicherer zu machen.

- Förderung von Mitmach- und Selbsthilfefaktionen
- Verkehrserziehung vom Kindergarten bis zum Abitur im Rahmen des ‚K.i.d.S.‘-Projektes
- Bau- und Markierungsmaßnahmen in Problembereichen
- Beibehaltung des hohen Niveaus der Verkehrsüberwachung, u.a. durch automatische Meßstellen



KFZ-Verkehr

Insbesondere im letzten Jahrzehnt hat der Ausbau des Hammer Straßennetzes bedeutende Fortschritte gemacht.

Aktuell werden mit der fertig gestellten ‚Kanaltrasse‘ und der im Bau befindlichen Warendorfer Straße zahlreiche Straßenzüge im Hammer Westen sowie in Bockum-Hövel und Heessen entlastet. Der sechsstreifige Ausbau

der A2 steht vor dem Abschluss, der Ausbau der A 1 und der Neubau der A445 sind in Vorbereitung.

Neben der Planung der B63n, dem künftigen Rückgrat des Hammer Straßennetzes, werden auch der Neubau der Landesstraßen L 547n (Lippequerung Haaren) und L 667n (Verlegung Unnaer Straße), die ‚RLG-Trasse‘, die K35n (Verlegung Weetfelder Straße) sowie viele weitere Projekte des Straßenneu- und Umbaus vorangetrieben.

Im Bereich des ruhenden Verkehrs verfügt Hamm über ein umfassendes Gesamtkonzept, das die gute Ausstattung der Innenstadt mit Parkplätzen, ein dynamisches Parkleitsystem sowie Bewohnerparkzonen in allen innenstadtnahen Wohngebieten umfasst.

Die mit dem ‚Masterplan Verkehr 2007‘ beschlossenen Maßnahmen einer standortgerechten Zonierung der Parkgebühren in der City sowie Parkkonzepten für das Heessener Dorf und das Zentrum Hövel sind ebenfalls bereits umgesetzt.

Rad

Das Hammer Radwegenetz wurde in den vergangenen Jahren durch neue Routen (u.a. Zechenbahn-Weg nach Ahlen) ergänzt.

Auch der Service rund ums Rad wurde weiter verbessert; aktuell durch den ruhrgiebtsweiten Fahrradverleih ‚Metrorad Ruhr‘.

- Allein-Radweg auf der ehem. Bahntrasse Unna – Hamm - Welver
- Ausbau der Radwege an Bundes- und Landesstraßen
- Integriertes Förderprogramm für den Fußverkehr

Bus & Bahn

Der öffentliche Personennahverkehr in Hamm verzeichnet immer mehr Fahrgäste. Diese Steigerungen entfallen derzeit aber hauptsächlich auf den Schienennahverkehr, während der Busverkehr in der Nutzung konstant blieb.

Beim Bus konnte jedoch, trotz neuer Angebote wie dem Nachtbus, durch eine bessere Koordination der Fahrpläne und der Linienwege die Wirtschaftlichkeit verbessert werden.

Die mit den Nahverkehrsplänen 1998 und 2005 eingeführten Angebotsverbesserungen haben in den betroffenen Korridoren zu Fahrgastzuwächsen geführt - ein Indiz, das es in Hamm noch ein erhebliches Potenzial für Bus und Bahn gibt.

Um das Busfahren komfortabler zu machen, sollen mehr Direktverbindungen durch die Verknüpfung bestehender Linien eingerichtet werden.





Beim Schienenverkehr liegen die Schwerpunkte im Ausbau des Bahnknotens Hamm sowie beim Aus- und Neubau von Haltepunkten.

- Ausbau Bahnknoten Hamm
- Neuordnung des Busverkehrs an Sonn- und Feiertagen
- Einrichtung weiterer Direktverbindungen (Durchmesserlinien)
- Modernisierungsprogramm Bushaltestellen
- Erweiterung des elektronischen Fahrgastinformationssystems
- Beseitigung der Kapazitätsengpässe zu Spitzenzeiten

Güterverkehr

Die Logistik ist mit inzwischen über 3.000 Beschäftigten ein bedeutendes Standbein des Strukturwandels in Hamm und verzeichnet nach wie vor hohe Wachstumsraten.

Die damit verbundenen Verkehre müssen zuverlässig und möglichst stadtverträglich abgewickelt werden.

Aktuell werden zur besseren Lenkung des LKW-Verkehrs die LKW-Routenpläne der Städte Dortmund und Hamm in einem regionalen Pilotprojekt in die handelsübliche Navigations-Software eingearbeitet.

Verkehrssituation in den Stadtbezirken

Der **Bezirk Mitte** ist das bedeutendste Ziel im Verkehrsnetz der Stadt – entsprechend hoch sind das Verkehrsaufkommen und die Nachfrage nach Parkplätzen.

Mit den aktuellen Parkraumkonzepten für die City, den Hammer Westen und das Rietzgarten-Viertel wird der ruhende Verkehr weiter optimiert.

Wichtige Straßenzüge des Bezirks wie die Neue Bahnhofstraße und die westliche Wilhelmstraße sollen in den kommenden Jahren sicherer und attraktiver gestaltet werden.

Uentrop und Rhynern gehören zur ‚Grünen Lunge‘ Hamms. Gleichzeitig beheimaten sie bedeutende Gewerbegebiete, die für den Verkehr spezifische Erfordernisse mit sich bringen.

In Uentrop steht derzeit die Schaffung attraktiver Radwegeverbindungen im Vordergrund, in Rhynern erfolgt der Aus- und Neubau von drei der für Hamm wichtigsten Regional- und Fernverkehrsstraßen (A2; A 445; L 667n).

Zwei neue Autobahnzubringer bestimmen das Verkehrsgeschehen der westlichen Stadtbezirke **Pelkum und Herringen**. In Herringen sorgt die ‚Kanaltrasse‘ bereits für eine Entlastung des Ortskerns. In Pelkum ist die für ganz Hamm bedeutsame B 63n immer noch im Planungsstadium. Für die künftigen Zubringer zur B 63n sind zahlreiche Anpassungen im Pelkumer Straßennetz erforderlich.





Im Rahmen des Projektes ‚Im Westen was Neues‘ wird eine durchgängige, attraktive Radwegeverbindung von Pelkum über Herringen bis zum Kanal geschaffen.

Auch die Stadtbezirke **Bockum-Hövel** und **Heessen** nördlich der Lippe haben im Stadtverkehr viele Gemeinsamkeiten. Beide sind auf leistungsfähige Querungen der Wasserwege angewiesen. Die Verkehrsbeziehungen untereinander sind bemerkenswert hoch.

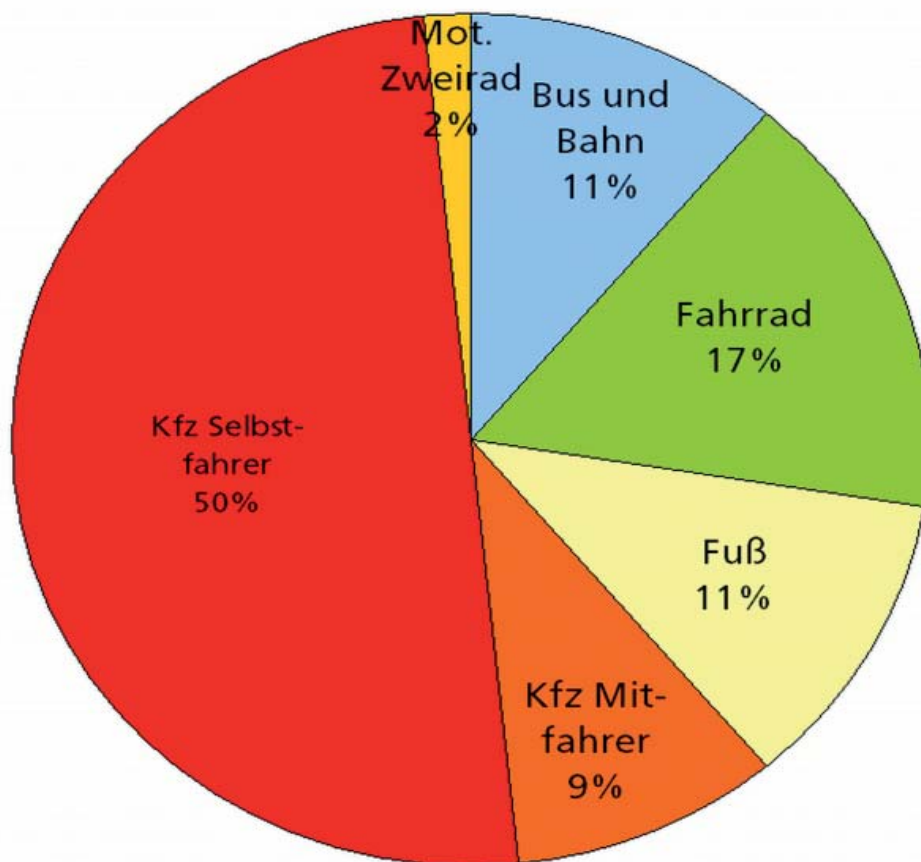
Die neue Magistrale aus Wareндorfer Straße und Sachsenring wird die Verkehrssituation in beiden Bezirken wesentlich verbessern und Hamms verkehrsreichste Kreuzung an der Münsterstraße entlasten.

Die Bahnhöfe Bockum-Hövel und Heessen haben in den letzten Jahren durch die Stadt eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes erfahren. Bei einer Ausweitung des Fahrradverleihsystems ‚Metrorad Ruhr‘ sollen an beiden Bahnhöfen Verleihstationen entstehen.





Verkehrsmittelwahl 2008



2. Fakten, Trends und Perspektiven

Im Jahr 2008 wurde mit der ‚Haushaltsbefragung Verkehr‘ eine umfangreiche Verkehrserhebung durchgeführt, um aktuelle Erkenntnisse über das Verkehrsgeschehen in Hamm zu erhalten. Die Ergebnisse bilden die wichtigste Grundlage für die Handlungsempfehlungen des Verkehrsberichts 2010.

2.1. Ergebnisse der ‚Haushaltsbefragung Verkehr 2008‘

Im Herbst 2008 wurden 9.000 Hammer Haushalte angeschrieben und um freiwillige Teilnahme gebeten. Die relativ hohe Rücklaufquote von rd. 1000 Haushalten (mit allen Familienmitgliedern) beweist das große Interesse und die Mitwirkungsbereitschaft der Hammer Bevölkerung bei der Verkehrsplanung. Die gute Beteiligung bietet auch die Gewähr für die Repräsentativität der Ergebnisse. Die zentralen Fragestellungen der Erhebung waren:

- Wie viel Verkehr wird durch die Hammer Bevölkerung erzeugt?
- Wo liegen die Quell- und Zielorte?
- Welche Verkehrsmittel werden genutzt?
- Zu welchem Zweck werden die Wege durchgeführt?

Wie mobil sind die Hammer Bürger?

Gegenüber dem Jahr 2000 ist eine um ca. 10 % gestiegene Mobilität der Hammer Bevölkerung festzustellen (von 2,8 auf 3,1 Fahrten und Wege pro Tag). Einen Erklärungsansatz für diese Entwicklung bietet die in 2008 vergleichsweise bessere wirtschaftliche Lage gegenüber dem Jahr 2000. Die aktuelle Mobilitätsquote entspricht dem Bundes- und Landesdurchschnitt.

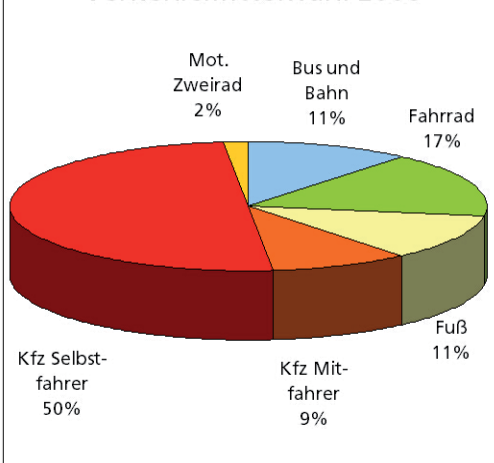
Mit welchen Verkehrsmitteln sind die Hammer Bürger unterwegs?

Bei der Verkehrsmittelwahl zeigt sich in den letzten beiden Jahrzehnten ein deutlich positiver Trend für das Fahrrad und den ÖPNV.

Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr konnte gegenüber 2000 noch einmal um 3% auf nunmehr 93.000 Fahrten / Tag gesteigert werden. Das entspricht, unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme, einer realen Steigerung der Fahrten um 30 %.

Der deutliche Anstieg des Radverkehrs lässt sich auch im Straßenbild erkennen. Damit hat Hamm seine Rolle als ‚Fahrrad-Metropole‘ in NRW weiter ausgebaut.

Verkehrsmittelwahl 2008



Bus und Bahn haben gegenüber dem Jahr 2000 um 1% Verkehrsanteil zugelegt. Dies bedeutet eine reale Steigerung um 25 % auf nunmehr 62.000 Fahrten / Tag.

Beim Hammer ÖPNV entfällt ein Großteil der Fahrten (ca. 75 %) auf den Bus. Die Zuwächse im ÖPNV wurden aber vor allem im Schienenverkehr erzielt. Immer mehr Pendler nutzen das seit 1998 um über 20 % ausgeweitete Bahnangebot.

Diese Entwicklung ging jedoch größtenteils zu Lasten des Fußverkehrs, der gegenüber dem Jahr 2000, entsprechend einem bundesweiten Trend, um weitere 3 % abnahm.

Aber auch der KFZ-Verkehr reduzierte sich um 1 % zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Er liegt mit 61 % aber immer noch weit über der Hälfte des Gesamtverkehrs.

In Hamm werden an einem Werktag von den Einwohnern insgesamt ca. 565.000 Wege und Fahrten durchgeführt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Aufteilung auf die Verkehrsträger.

Verkehrsträger	Wege/Tag
Pkw – Selbstfahrer	281.000
Pkw – Mitfahrer	54.000
Motorrad	9.000
Summe Kfz-Fahrten	344.000
Bus & Bahn	62.000
Rad	93.000
Fuß	64.000
Summe ‚Umweltverbund‘	219.000
Gesamtverkehr (Wege + Fahrten / Tag)	564.000

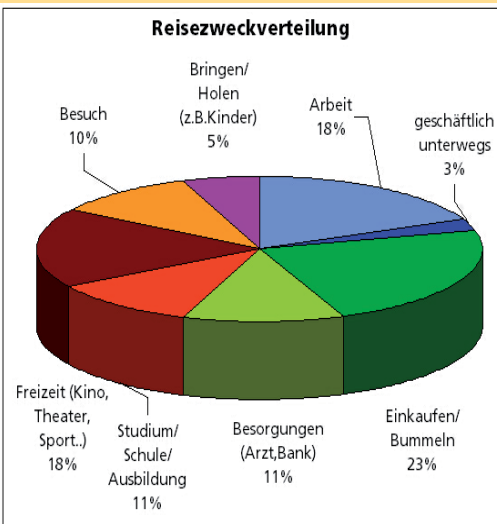
Verkehrsaufkommen im Binnen-, Quell- und Zielverkehr

Außerdem finden auf Hamms Straßen täglich rund 30.000 LKW-Fahrten statt.

Hinzu kommen die folgenden Durchgangsverkehre, die das Hammer Verkehrsnetz nutzen:

- PKW = 120.000 Fahrten / Tag
- LKW = 45.000 Fahrten / Tag
- ÖPNV = 5.000 Fahrten / Tag.

Insgesamt werden auf den Hammer Straßen und Wegen sowie auf der Schiene ca. 765.000 Fahrten und Wege pro Tag zurückgelegt.



Reisezwecke

Bei den Reisezwecken zeigt sich, dass der Ausbildungs- und Berufsverkehr nur noch 1/3 des gesamten Verkehrsaufkommens ausmacht. Von gleichrangiger Bedeutung sind inzwischen der Freizeit- und der Einkaufsverkehr.

Welche Hauptverkehrsströme gibt es im Stadtgebiet?

Die folgende Tabelle zeigt die Verkehrsverflechtungen zwischen den Stadtbezirken und in die Region.

Erwartungsgemäß ist zu erkennen, dass sich der Großteil der Wege auf das Stadtzentrum richtet. Aber auch zwischen benachbarten Stadtbezirken bestehen z.T. stark ausgeprägte Verflechtungen, insbesondere zwischen Bockum-Hövel und Heessen.

	Mitte	Uentrop	Rhynern	Pelkum	Herringen	Bockum-Hövel	Heessen	Region	Summe
Mitte	75.000	19.000	15.000	11.000	12.000	17.000	11.000	5.000	165.000
Uentrop	20.000	44.000	5.000	2.000	2.000	3.000	5.000	4.000	85.000
Rhynern	15.000	5.000	20.000	3.000	2.000	2.000	1.000	2.000	50.000
Pelkum	11.000	2.000	3.000	20.000	4.000	3.000	1.000	3.000	47.000
Herringen	11.000	2.000	2.000	4.000	17.000	4.000	1.000	2.000	43.000
Bockum-Hövel	16.000	3.000	2.000	3.000	4.000	53.000	8.000	4.000	93.000
Heessen	11.000	5.000	2.000	0	1.000	8.000	30.000	2.000	59.000
Region	5.000	4.000	2.000	3.000	2.000	4.000	2.000	1.000	23.000
	164.000	84.000	51.000	46.000	44.000	94.000	59.000	23.000	565.000

Verflechtung zwischen den Stadtbezirken [in Wegen/Fahrten pro Tag]

Mobilität in den Stadtbezirken

Beim Vergleich der Wegehäufigkeit in den Stadtbezirken ergibt sich folgendes Bild.

Der Bezirk Hamm-Mitte entspricht dem für Hamm ermittelten Durchschnittswert. Eine deutlich höhere Mobilität weisen die beiden flächenmäßig größten Bezirke Uentrop und Rhynern auf, in denen 3,6 bzw. 3,4 Wege pro Tag und Person zurückgelegt werden.

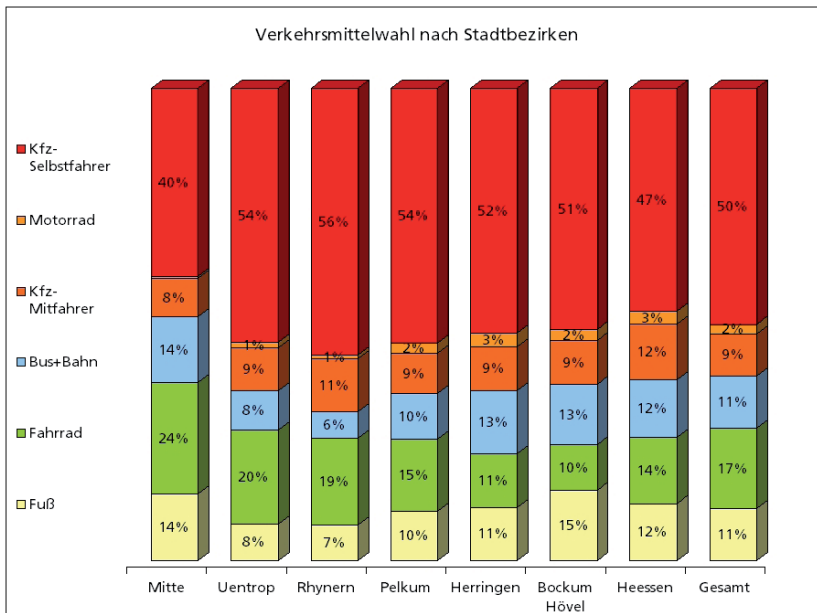
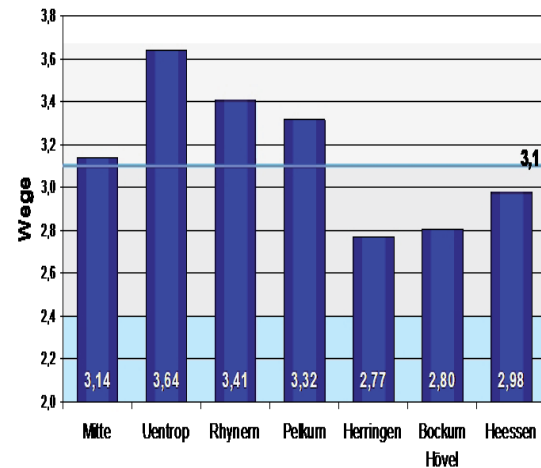
Auch die Ergebnisse bei der Verkehrsmittelwahl zeigen ebenfalls deutliche Unterschiede in den Bezirken, deren Ursachen vielfältig sind:

- Siedlungsstruktur
- Distanzen zu den Zielen
- Infrastruktur für Fuß- und Radwege
- Sozialstruktur der Wohnbevölkerung
- ÖPNV-Bediensangebot.

Hamm-Mitte hat mit nur 48 % einen deutlich geringeren KFZ-Anteil als alle anderen Bezirke und den stadtwweit größten Anteil im Rad- und Fußverkehr. Dies ist mit den meist kürzeren Wegen in der Innenstadt und den größeren Schwierigkeiten bei der Parkplatzsuche zu erklären.

In den anderen Bezirken wird deutlich häufiger auf den PKW zurückgegriffen. In Rhynern ist der Kfz-Anteil mit 68 % am größten. Der ÖPNV hat in den meisten Bezirken eine etwa gleich große Bedeutung. Neben der Mitte weisen auch Herringen und Bockum-Hövel hohe Anteile auf.

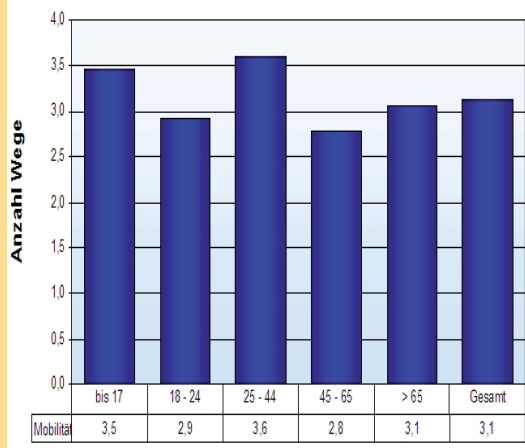
Wegehäufigkeit nach Stadtbezirken



Welche Rolle spielt das Alter?

Die Bevölkerungsprognose 2007 der Stadt Hamm prognostiziert einen allgemeinen Rückgang der Bevölkerung mit einer Zunahme der Personen in den Altersklassen über 55 Jahren.

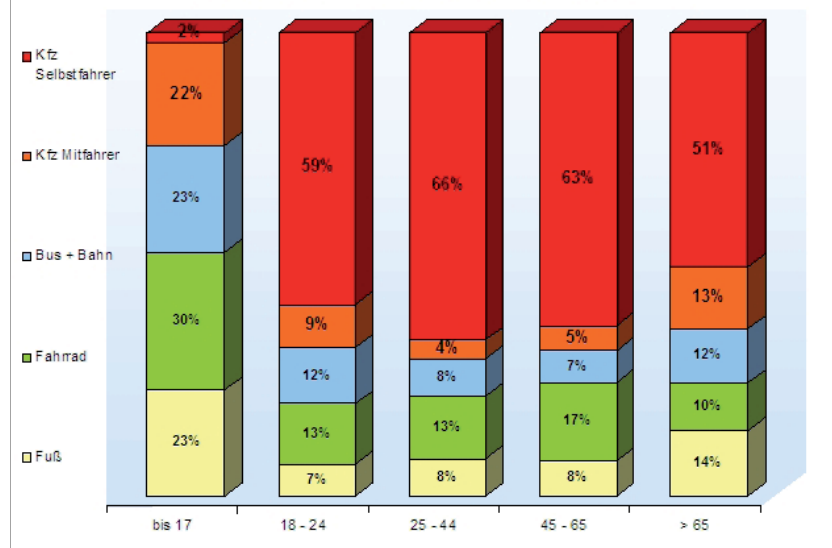
Wegehäufigkeit nach Altersgruppe



Mit den Projekten ‚Familienfreundliche Stadt‘ und ‚Neues Altern in der Stadt (NAiS)‘ verfolgt die Stadt Hamm die Ziele, ihre Standortvorteile für junge Familien auszubauen und die Lebensqualität für ältere Mitbürger in Zeiten des demographischen Wandels zu erhöhen.

Die Verkehrsplanung muss sich ebenfalls diesem Thema stellen und ihren Beitrag leisten. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung wurden daher auch unter dem Gesichtspunkt des Alters der Befragten betrachtet.

Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppe



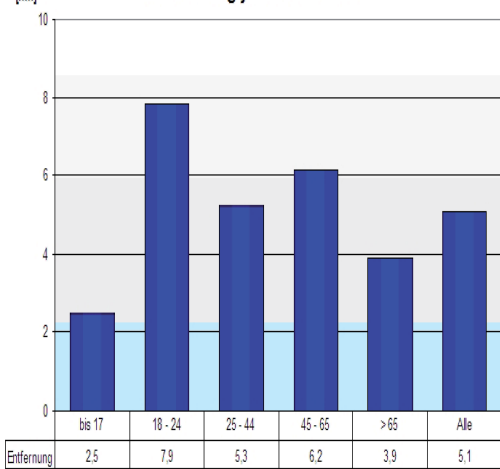
In der Gruppe der unter 17jährigen dominieren die umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Mit zunehmendem Alter steigt erwartungsgemäß der Kfz-Anteil. Deutlich wird die große Bedeutung des PKW bei den Berufstätigen. Bemerkenswert ist bei den 45 -65jährigen der große Anteil des Fahrradverkehrs.

Bei den Rentnern erreicht der Fußverkehr wieder große Bedeutung. Beachtlich sind hier auch der hohe Anteil der Fahrradfahrer und die wachsende Zahl der Mitfahrer im PKW.

Die Bedeutung des ÖPNV ist in der Altersgruppe der Schüler, Studenten und Berufseinsteiger am stärksten.

Die Altersgruppen der Schüler und Berufstätigen verrichten täglich die meisten Wege. Diese bei der Wegehäufigkeit dominierenden Gruppen legen jedoch hauptsächlich kurze Wege zurück.

Entfernung je Altersklasse



Mobilitätsentwicklung in Hamm 1984 - 2008

In Hamm besteht die Möglichkeit, auf eine Zeitreihe verschiedener Mobilitätskennndaten zurück zu blicken:

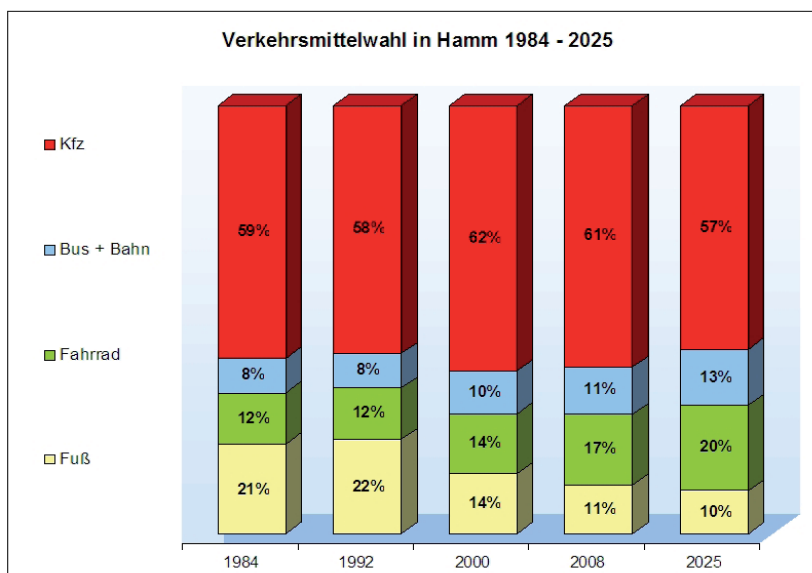
- 1984 (Verkehrsentwicklungsplan 1985)
- 1992 (Verkehrsentwicklungsplan 1994)
- 2000 (Haushaltsbefragung)
- 2008 (Haushaltsbefragung)

In den vergangenen 25 Jahren ist ein relativ geringer Anstieg des Kfz-Anteils zu verzeichnen. Dies ist einerseits auf den bereits in der 80er Jahren hohen Verkehrsanteil des KFZ zurückzuführen, andererseits hat die Stadt Hamm in den letzten Jahrzehnten große Anstrengungen zur Förderung von Rad, Bus und Bahn unternommen.

Diese Stagnation beim KFZ-Verkehr, der in 2008 sogar wieder leicht rückläufig war, ist trotz des Zuwachses im Hammer PKW-Bestand um 10 % seit 1984 (auf heute 87.000 PKW) eingetreten.

Die wachsende Bedeutung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wird besonders deutlich an der kontinuierlichen Zunahme des Radverkehrs. Auch der Öffentliche Nahverkehr konnte Zuwächse erreichen und liegt mittlerweile über 10%.

Innerhalb des ‚Umweltverbundes‘ fand jedoch eine deutliche Verlagerung vom Fußverkehr hin zu Rad und ÖV statt. Wurden 1984 noch knapp ein Fünftel der Wege zu Fuß zurückgelegt, ist es 2008 nur noch etwa ein Zehntel.

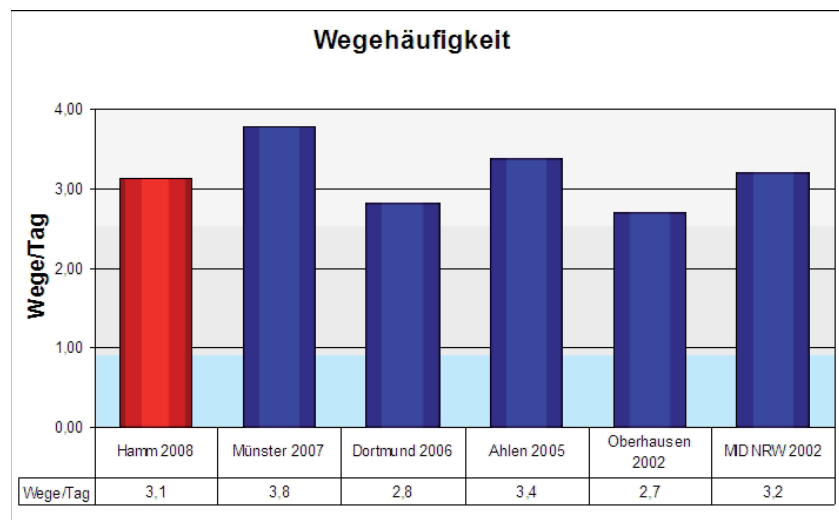


2.2. Hamm im Städtevergleich

Um die ermittelten Daten besser beurteilen und bewerten zu können, wurden sie den Kennziffern anderer Großstädte der Region und dem Landesdurchschnitt NRW gegenübergestellt.

Überraschend ist die relativ hohe Wegehäufigkeit in Hamm im Vergleich zu den Ruhrgebietsstädten Dortmund und Oberhausen.

Eine Ursache kann in der vergleichsweise besseren Wirtschafts- und Beschäftigungssituation in Hamm liegen. In Hamm lag die Arbeitslosenquote im Frühjahr 2008 bei 10,9%, in Dortmund bei 14,1% und in Oberhausen bei 12,6%.



In Hamm ist der **Kfz-Anteil** deutlich höher als in den Vergleichsstädten. Er liegt mit dem Bundesdurchschnitt gleichauf, der neben Städten auch die Landkreise berücksichtigt. Hier zeigt sich der große Einfluss der Struktur der Stadt Hamm, die nach Flächengröße und Besiedlungsdichte eher einem Kreisgebiet entspricht.

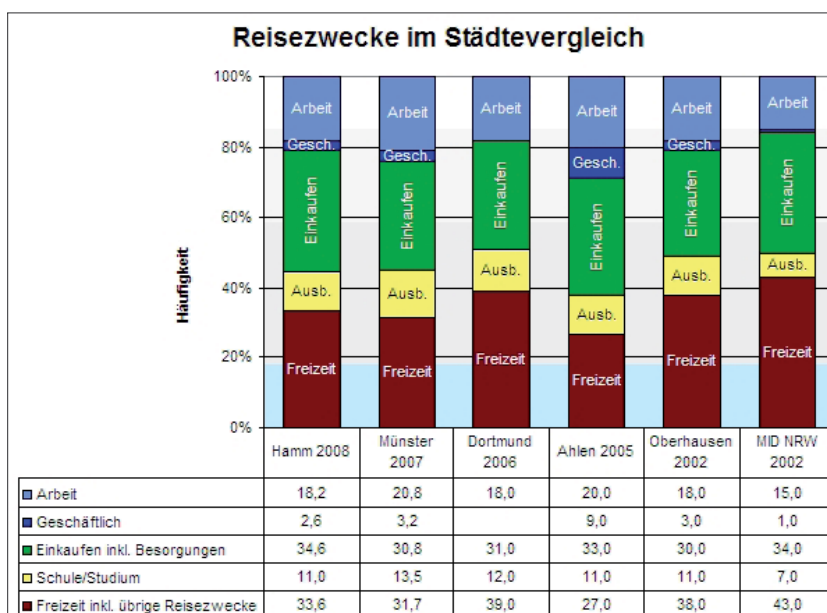
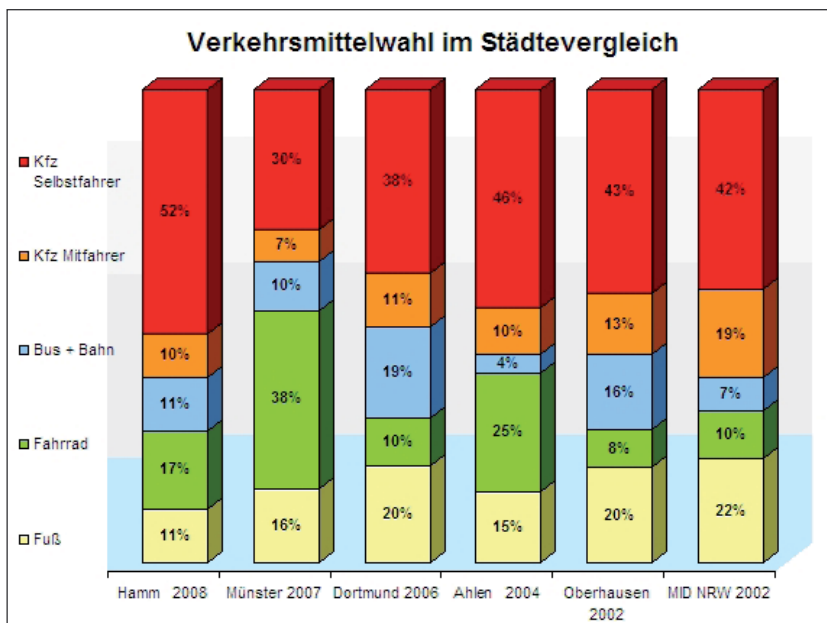
Betrachtet man die Verkehrsmittel des **Umweltverbundes** (ÖV, Fuß, Fahrrad) in Hamm und den Vergleichsstädten, so steht Hamm mit 39 % Anteil im guten Mittelfeld. An der Spitze findet sich – entsprechend dem geringen Kfz-Anteil und hohen Radverkehrsanteil – Münster mit 64 %.

Interessant ist die Aufteilung der Verkehrsmittel innerhalb des Umweltverbundes. Während in Hamm, Münster und Ahlen der Großteil der ‚umweltfreundlichen‘ Wege mit dem Fahrrad unternommen wird, stellt in allen anderen Vergleichsstädten der Fußweg den Hauptteil.

Unter den Großstädten in NRW mit mehr als 150.000 Einwohnern hat Hamm den zweithöchsten Radverkehrsanteil.

Der ÖPNV liegt in Dortmund aufgrund des gut ausgebauten Stadtbahn-Netzes bei 19 %. Die ‚Bus-Städte‘ Münster und Hamm haben einen vergleichbaren ÖV-Anteil (10% bzw. 11%).

Der Städtevergleich zeigt, dass die Reisezwecke ähnlich sind und lediglich der Anteil des Freizeitverkehrs am deutlichsten schwankt.



2.3. Verkehrsprognose 2025

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2008 zeigen neue Trends in der Verkehrsentwicklung auf, die eine Aktualisierung der langfristigen Verkehrsprognose des Masterplan Verkehr 2007 erforderlich machen. Im Folgenden wird die neue ‚Trend-Prognose 2025‘ zum Verkehrsaufkommen und zur Verkehrsmittelwahl in Hamm entwickelt. Der gewählte Prognosehorizont 2025 wird derzeit bundesweit verwendet.

Die teilweise recht starken Abweichungen der Befragungsergebnisse 2000 und 2008 machen deutlich, dass es Faktoren für die langfristige Verkehrsprognose gibt, die z.T. nur schwer voraussehbar sind:

Starke Schwankungen der Mobilität aufgrund wirtschaftlicher Entwicklungen:

In besonderem Maße von der wirtschaftlichen Entwicklung abhängig ist die Zahl der täglichen Fahrten und Wege. So ist der Mobilitätswachstum in Hamm um 10 % zwischen 2000 und 2008 insbesondere durch die vergleichsweise positive Tendenz der Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung zu erklären.

Erhebliche Verschiebungen innerhalb des nichtmotorisierten Verkehrs:

Wenn die in den letzten 25 Jahren zu beobachtenden Trends zu immer mehr Radverkehr und immer weniger Fußverkehr anhalten, wird das Rad im Jahr 2020 deutlich über der 20%-Marke liegen, während weniger als 10 % der Wege zu Fuß zurückgelegt werden.

Einfluss der Energiekosten:

Der Ölpreis erreichte seinen bisherigen Rekordstand im Juli 2008. Bei der Erstellung des Masterplans war diese Entwicklung noch nicht in vollem Maße absehbar. Die stark gestiegenen Energiekosten erklären jedoch die starke Tendenz zum ÖPNV und zum Fahrrad, die in der Haushaltsbefragung 2008 ermittelt wurde. Der von vielen Wirtschaftsinstituten prognostizierte, drastische Anstieg der Energiekosten im nächsten Jahrzehnt kann zu weiteren deutlichen Verschiebungen zu Gunsten von Rad, Bus und Bahn führen.

Für die Genauigkeit künftiger Verkehrsprognosen ist es daher wichtig, das aktuelle Verkehrsgeschehen regelmäßig durch Haushaltsbefragungen zu erfassen und, aufgrund der genannten Unwägbarkeiten, die Prognose in verschiedenen Szenarien durchzuführen.

Der Verkehrsbericht 2010 enthält daher für das Jahr 2025 das nachfolgende Trend-Szenario und im Kap. 3 (Klimaschutz) ein sog. ‚Umwelt-Szenario 2025‘.

Die Haushaltsbefragung 2008 hat die im Masterplan 2007 durch Hochrechnung ermittelte Gesamtzahl der heutigen Fahrten und Wege durch die Hammer Bürger (ca. 565.000 / Tag) mit einer Zielgenauigkeit von über 99 % bestätigt. Damit beweist sich die durch zahlreiche Eichungen erreichte, hohe Genauigkeit des elektronischen Verkehrsprognosesystems der Stadt Hamm.

In den kommenden Jahren wird ein moderater Zuwachs des Gesamtverkehrs um ca. 0,4 % pro Jahr angenommen. Für die Genauigkeit dieser Prognose sprechen sowohl die reale Verkehrsentwicklung der letzten Jahre als auch ihr konkreter Bezug zu den im Flächennutzungsplan 2008 ausgewiesenen Wohn- und Gewerbegebieten.

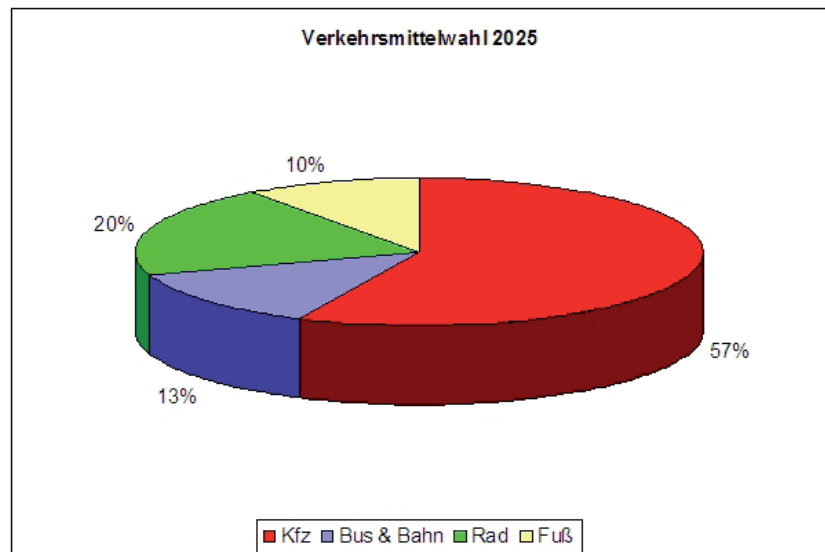
In einer linearen Fortschreibung ist für das Jahr 2025 mit einem Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 632.000 Fahrten+Wegen / Tag (einschl. Schwerlastverkehr) zu rechnen. Dabei sind für den Schwerlastverkehr (LKW) Steigerungen von ca. 15% berücksichtigt, um der weiteren Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung (z.B. INLOGPARC) in Hamm Rechnung zu tragen.

In dieser Berechnung findet der Durchgangsverkehr keine Berücksichtigung. Dieser beträgt heute ca. 20% des Gesamtverkehrsaufkommens und wird überwiegend über die Autobahnen A2 und A1 auf dem Stadtgebiet abgewickelt. Für diese Durchgangsverkehrswege, zu denen 2025 auch die A445 zählt, wird laut aktueller Gutachten eine Steigerung des Verkehrsaufkommens von bis zu ca. 25% prognostiziert.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2008 ermöglichen ebenfalls eine Anpassung der Prognose zur Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) aus dem Masterplan Verkehr 2007.

Wichtigste Grundannahme für die weitere Veränderung des Modal-Split ist die Fortsetzung des in Hamm bereits seit den 1990er Jahren bestehenden Trends zu Gunsten des ‚Umweltverbundes‘ (Rad / Bus+Bahn), bedingt durch steigende Kosten im Kfz-Verkehr, Optimierung des ÖPNV-Angebotes, die weitere Attraktivierung des Radwegenetzes und ein gestiegenes Umweltbewusstsein.

Während der Radverkehr sowie Bus & Bahn bis 2025 weiter deutliche Zugewinne erwarten lassen, wird beim Fußverkehr von einer Stagnation ausgegangen.

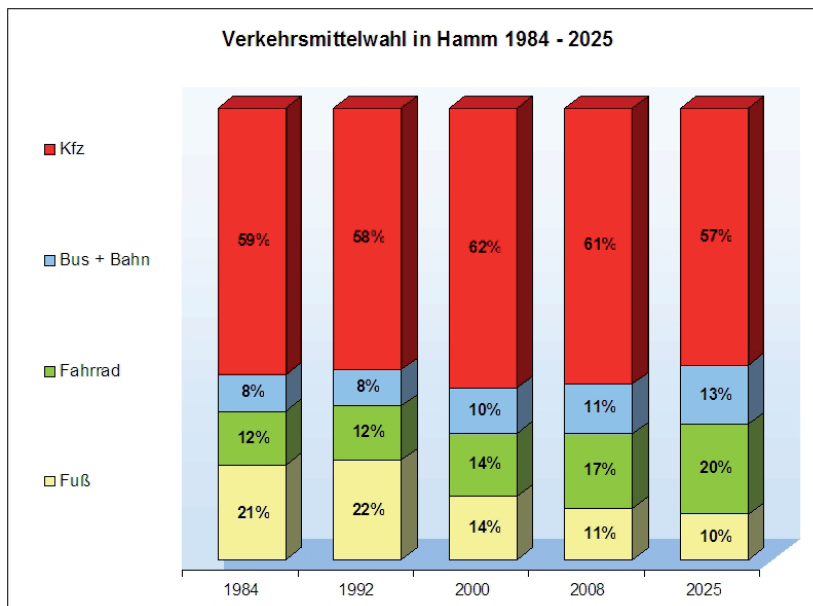


Dementsprechend wird der Kfz-Anteil am Gesamtverkehr leicht rückläufig sein. Die Gesamtfahrtzahl beim Kfz-Verkehr wird jedoch, aufgrund der prognostizierten allgemeinen Verkehrszunahme, weiterhin auf dem heutigen Niveau bleiben.

Aus den genannten Rahmenbedingungen ergibt sich für das Jahr 2025 die in den nachfolgenden Grafiken und Tabellen zusammengefasste Trendprognose für die Verkehrsmittelwahl und das Verkehrsaufkommen:

Verkehrsentwicklung Stadt Hamm Trend-Prognose 2025 (Binnen- Quell- und Zielverkehr)		
Verkehrsmittel	Verkehrsanteil	Fahrten+Wege pro Tag
PKW + Motorrad	57%	340.000
Fahrrad	20%	120.000
Fuß	10%	60.000
Bus + Bahn	13%	77.000
Gesamt (ohne LKW)	100%	597.000
Gesamt (mit LKW)		632.000

Trend-Prognose: Verkehrsmittelwahl Hamm 2025



2.4. Ableitung verkehrsplanerischer Ziele und Handlungsempfehlungen

Aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung und der Verkehrsprognose 2025 können konkrete Handlungsempfehlungen für die Hammer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik abgeleitet werden:

- Es besteht ein deutlicher Zusammenhang zwischen der wirtschaftlichen Entwicklung und dem Verkehrsaufkommen in Hamm.
- Die Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen ist Voraussetzung für deren Teilhabe am kulturellen und wirtschaftlichen Leben in Hamm.
- Die gute Verkehrsinfrastruktur ist einer der wichtigsten Standortfaktoren für Hamm.
- Das KFZ bleibt aufgrund der Stadtstruktur auf absehbare Zeit das dominierende Verkehrsmittel in Hamm. Der Straßenneu- und -ausbau, ein effizientes Verkehrsmanagement und konsequente Programme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind daher unverzichtbar für die Funktion und die Verträglichkeit des Hammer Stadtverkehrs.

- In Hamm besteht ein im regionalen Vergleich erhebliches Potential zur Verlagerung von Fahrten auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Dieser Trend muss gefördert werden, um die hohe Lebensqualität der ‚Großstadt im Grünen‘ zu erhalten und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.
- Die Stadt Hamm hat sich zu einer der bedeutendsten ‚Fahrrad-Metropolen‘ unter den deutschen Großstädten entwickelt. Nun gilt es, mit innovativen Angeboten diesen Status zu halten und auszubauen.
- Die positive Entwicklung des ÖPNV in Hamm basiert vor allem auf den starken Fahrgastzuwächsen im Schienenverkehr. Neue und modernisierte Haltepunkte sowie Gemeinschaftstarife im Regionalverkehr werden diese Tendenz noch verstärken.
Der Bus muss insbesondere im Freizeitverkehr neue Marktpotentiale erschließen, um am positiven Trend des ÖPNV teilzuhaben.
- Die erfreuliche Entwicklung bei Rad, Bus und Bahn hat bislang noch nicht dazu geführt, den KFZ-Verkehr in nennenswertem Umfang zu reduzieren. Ursache ist der gleichzeitige, stetige und deutliche Rückgang des Fußverkehrs.
Eine Umschichtung von Verkehrsleistungen ist jedoch die Voraussetzung für einen Beitrag des Verkehrs zum Klimaschutz. Die Wahrung und Stärkung des Fußverkehrs ist ein wesentlicher Baustein zur Erreichung dieses Ziels.
- Die Gestaltung des Verkehrsangebotes muss sich künftig noch stärker an den Bedürfnissen von Zielgruppen orientieren, die sich insbesondere nach Alter und familiärer Lebenssituation definieren.



3. Klimaschutz und Verkehr



Die Begrenzung des Klimawandels mit seinen erheblichen Risiken für Mensch und Natur gehört zu den wichtigsten globalen Aufgaben unserer Zeit.

Die Mitglieder im europäischen Klimabündnis, zu denen auch die Stadt Hamm seit 1993 zählt, haben sich dazu verpflichtet, durch lokale Klimaschutzmaßnahmen ihren CO₂-Ausstoß alle fünf Jahre um 10% bis zu einem Wert von maximal 2,5 Tonnen CO₂ / Jahr pro Einwohner zu reduzieren, was einer Verringerung von ca. 60 % zum Bestand entspricht.

Der Verkehrssektor ist in Deutschland ein maßgeblicher Verursacher der Treibhausgas-Emissionen (THG) mit einem Anteil von ca. 20% am gesamten CO₂ – Ausstoß. Innerhalb des Verkehrssektors stellt der motorisierte Straßenverkehr die mit Abstand größte Emittentengruppe dar.

Trotz dieser Bedeutung haben bislang nur sehr wenige Kommunen den spezifischen Beitrag ihres Stadtverkehrs zu den THG-Emissionen untersucht und daraus konkrete Ziele und Maßnahmen für die kommunale Verkehrsplanung abgeleitet.

Die Stadt Hamm hat aktuell beim Ingenieurbüro Richter-Richard (Aachen) eine entsprechende Studie in Auftrag gegeben, deren wichtigste Ergebnisse im folgenden dargestellt werden und deren Handlungsempfehlungen in das Maßnahmenpaket des ‚Verkehrsberichts 2010‘ eingearbeitet werden.

Die Betrachtung der klimatischen Auswirkungen des Hammer Stadtverkehrs ergänzt den ‚Masterplan Verkehr 2007‘, in dem bereits detailliert die durch den Autoverkehr verursachten Umweltbelastungen durch Feinstaub, Stickoxide und Lärm betrachtet wurden.

Die aktuelle Untersuchung ‚Klimaschutz und Verkehr in Hamm‘ beleuchtet nun folgende Schwerpunkte:

- Ermittlung der verkehrsbedingten THG-Emissionen im Bestand und in 2 Szenarien der künftigen Verkehrsentwicklung bis 2025 (‚Trend‘ und ‚Pro Umwelt‘);
- Entwicklung von Strategien zur THG-Minderung auf lokaler Ebene;
- Entwicklung eines Maßnahmenprogramms zur Förderung eines klimafreundlichen Stadtverkehrs in Hamm;
- Konkrete Aussagen zur erreichbaren THG-Reduzierung durch die empfohlenen Maßnahmen.

Mit den Ergebnissen des Gutachtens soll eine öffentliche Kampagne zum Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel gestartet werden. Lokale Akteure wie die Stadtwerke und die Verkehrs- und Umweltverbände sollen intensiv in die Kampagne eingebunden werden.

Klimaschutzstrategie Hamm

- auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität -

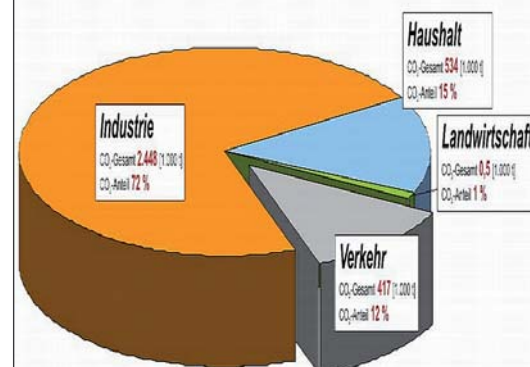


3.1. Ermittlung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Hamm

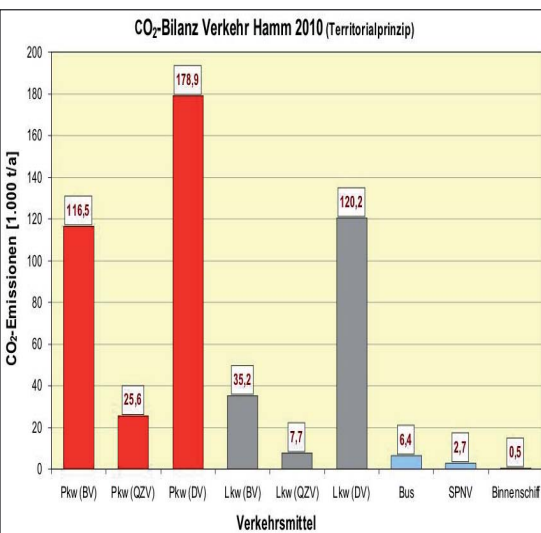
Der Anteil des Verkehrs am CO₂-Ausstoß liegt im Bundesdurchschnitt bei 20,1%. In Hamm liegt dieser Wert nur bei 12%, da insbesondere die Energieerzeugung (wie in allen Ruhrgebietsstädten) einen überdurchschnittlich hohen Anteil hat. Eine geringere CO₂-Belastung als in anderen Großstädten lässt sich daraus folglich nicht ableiten.

In nahezu allen Sektoren sind die THG-Emissionen seit 1990 rückläufig, während sie im Verkehrsbereich weiterhin ansteigen.

Anteile an den CO₂-Emissionen in der Stadt Hamm (2004)*



*Quelle: Emissionskataster NRW 2004



Um den Einfluss der kommunalen Verkehrsplanung auf die CO₂-Emissionen zu verdeutlichen, wurde in der Untersuchung nach folgenden Verkehrsarten unterschieden:

- **Binnenverkehre (BV)** innerhalb der Stadt Hamm;
- **Quell- und Zielverkehre (QZV)** mit Start / Ziel in Hamm;
- **Durchgangsverkehre (DV)**, die überwiegend auf den Autobahnen durch Hamm fahren.

Da die Fahrgeschwindigkeit einen entscheidenden Einfluss auf die CO₂-Emissionen hat, wurde auch zwischen Fahrten innerhalb und außerhalb der geschlossenen Ortslage (igO / agO) und auf den BAB unterschieden. Bei der Bewertung der Maßnahmen wird unterschieden in einen lokalen Einflussbereich, wie z.B. der Förderung des Umstiegs auf klimafreundliche Verkehrsmittel, sowie bundes- und europaweiten Maßnahmen, wie z.B. die Begrenzung des CO₂-Ausstoßes von Kraftfahrzeugen.

Die wichtigsten Untersuchungsergebnisse:

- Die gesamten verkehrsbedingten CO₂-Emissionen innerhalb des Hammer Stadtgebietes belaufen sich im Jahr 2010 auf insgesamt rund 494.000 Tonnen (507.000 t einschl. Schiffs- und Flugverkehr).
- Im Binnenverkehr fallen 178.000 t CO₂ an.
- 78 % der Verkehrsemissionen (CO₂) des Hammer Binnenverkehrs entstammen dem Personenverkehr, 22 % dem Güterverkehr.
- Der Kfz-Verkehr hat auch in Hamm einen Anteil von 95 % der verkehrlichen CO₂-Emissionen.
- 67 % der CO₂-Emissionen des Kfz-Verkehrs sind Pkw-Fahrten anzurechnen.
- 58 % der CO₂-Emissionen des Kfz-Verkehrs entstehen auf den Autobahnen. Insgesamt entstehen 62 % der Emissionen in Hamm durch den Durchgangsverkehr, der durch die Stadt nicht unmittelbar zu beeinflussen ist.

3.2. Potentiale zur CO₂-Reduzierung im Hammer Stadtverkehr

Die Darstellung von geeigneten Maßnahmen zur CO₂-Minderung konzentriert sich primär auf die Bereiche, in denen die kommunale Verkehrs- und Siedlungsplanung über ausreichend große Handlungsspielräume verfügt.

Die Gutachter empfehlen, in Hamm folgende Ansätze der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung weiterzuentwickeln:

- Verkehrsvermeidung, die darauf ausgelegt ist, durch eine geeignete Stadtplanung ‚erzwungene‘ Fahrten zu verringern.

- Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf umweltverträglichere Verkehrsmittel.
- Umweltverträgliche Gestaltung des verbleibenden motorisierten Verkehrs durch technische sowie verkehrsplanerische Maßnahmen (z.B. moderne Ampeltechnik; Wegweisung; Verkehrsberuhigung).

Als wichtigstes Mittel, die Ergebnisse der Untersuchung in der Hammer Öffentlichkeit zu verbreiten empfehlen die Gutachter zudem eine verkehrsträgerübergreifende Öffentlichkeitskampagne, die zu einer nachhaltigen Veränderung des Verkehrsverhaltens motivieren soll.

Die Potentiale zur Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgase in Hamm bis zum Jahr 2025 werden in zwei Szenarien prognostiziert:

- Im ‚Trend-Szenario 2025‘ werden die Emissionen auf Basis der im Kap. 2. dieses Verkehrsberichts prognostizierten Verkehrsentwicklung bilanziert.
- Im ‚Umwelt-Szenario 2025‘ wird von ambitionierten Maßnahmen der Stadt Hamm und einer weit reichenden Verlagerung der Verkehrsanteile auf umweltfreundliche Verkehrsmittel ausgegangen.

Darüber hinaus werden für beide Szenarien nicht unerhebliche, zusätzliche CO₂-Minderungsmengen aufgezeigt, die durch eine effektivere Abwicklung des Kfz-Verkehrs erreicht werden können.

Trend-Szenario 2025

Das im Kap. 2. näher erläuterte Trend-Szenario basiert auf den Ergebnissen der ‚Haushaltsbefragung Verkehr 2008‘, die neue Entwicklungen im Verkehrsaufkommen aufzeigte und eine Aktualisierung der langfristigen Verkehrsprognose für diesen Verkehrsbericht erforderlich machte.

Für die zukünftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens wurde ein moderater Trend zu Gunsten der Verkehrsmittel des ‚Umweltverbundes‘ angenommen.

Verkehrsmittel	Prognose Verkehrsanteil 2025	Veränderung zum Bestand [in %]
PKW	57	- 4
Bus+Bahn	13	+ 2
Rad	20	+ 3
Fuß	10	- 1

Die folgende Tabelle zeigt das daraus resultierende und mit den Prognosen der Wegehäufigkeit und Wegelänge angereicherte Verkehrsaufkommen im KFZ-Verkehr sowie die Emissionen, die von den einzelnen Verkehrsarten pro Km ausgestoßen werden.

	Pkw (igO)	Pkw (agO)	Pkw (BAB)	Lkw (igO)	Lkw (agO)	Lkw (BAB)
Fahrleistung BQZV [Km/Tag]	1.589.160	261.630	87.210	131.200	21.600	7.200
CO2-Emissionen (g / Km]	132	112	149	817	652	740

Im Trend-Szenario stagniert in Hamm die Kfz-Jahresfahrleistung aufgrund der positiven örtlichen Gegebenheiten, während im gleichen Zeitraum deutschlandweit eine Zunahme um 8 % erwartet wird.

Trotz gleicher Fahrleistung prognostizieren die Gutachter eine Reduzierung der CO2-Emissionen des motorisierten Straßenverkehrs in Hamm um 25 % auf 126.000 t/a (-42.000 t/a). Die rechnerische, jährliche CO2-Einsparung pro Einwohner beträgt ca. 16 kg.

Diese Prognose berücksichtigt allerdings bereits die auf der Ebene des Bundes und der EU angestrebte Modernisierung der Fahrzeugflotte.

Bei Annahme einer unveränderten Flottenzusammensetzung würde sich durch die prognostizierte Zunahme der Lkw-Fahrten in Hamm sogar eine leichte Steigerung des CO2-Ausstoßes von 2,5 % einstellen.

Im Trend-Szenario wäre somit allein der überörtliche (bundesweite) Beitrag einer effizienteren Fahrzeugflotte für den Emissionsrückgang verantwortlich.

Umwelt-Szenario 2025

Das eigens für dieses Gutachten entwickelte ‚Umwelt-Szenario‘ greift die vorhandenen, positiven Ansätze in der Stadt Hamm zur Verlagerung von Verkehrsleistungen auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel konsequent auf.

Wie im Trend-Szenario wird von einer Steigerung des Gesamtverkehrsaufkommens in der Stadt Hamm bis zum Jahr 2025 um ca. 45.000 Wege auf 632.000 Wege/Tag ausgegangen.

Es ergeben sich jedoch deutliche Abweichungen in der Verkehrsmittelwahl. Hier werden massive Verschiebungen zugunsten der Umweltverbundverkehrsmittel zugrunde gelegt, die sich aus folgenden Rahmenbedingungen ableiten:

- Erheblich steigende Kosten für die Pkw-Nutzung, insbesondere durch einen weiteren Anstieg der Energiekosten;
- Restriktive verkehrspolitische Vorgaben des Gesetzgebers für den motorisierten Individualverkehr;
- Konsequente Umsetzung aller im Masterplan Verkehr, im Nahverkehrsplan und in den Radverkehrskonzepten für die Stadtbezirke beschlossenen Infrastrukturmaßnahmen für die Verkehrsmittel Fuß, Rad, Bus+Bahn;
- Langfristige, von einem breiten lokalen Bündnis getragene Kampagne zur Steigerung des allgemeinen Umweltbewusstseins und zur Förderung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

Unter diesen Voraussetzungen sind nach Ansicht der Gutachter in Hamm folgende Verschiebungen bei der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel darstellbar:

Verkehrsmittel	Prognose Verkehrsanteil 2025	Veränderung zum Bestand [in %]
PKW	50	- 11
Bus+Bahn	15	+ 4
Rad	25	+ 8
Fuß	10	- 1

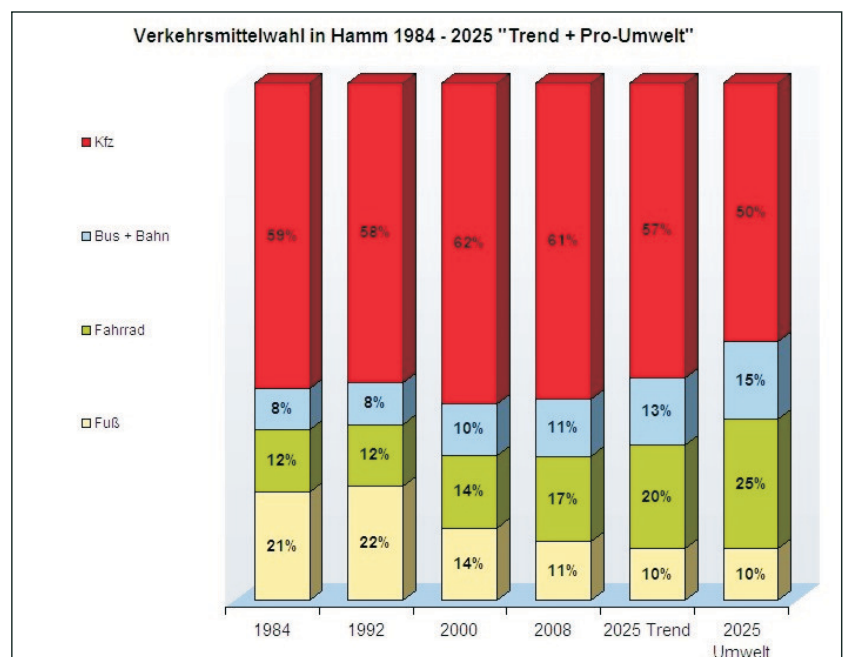
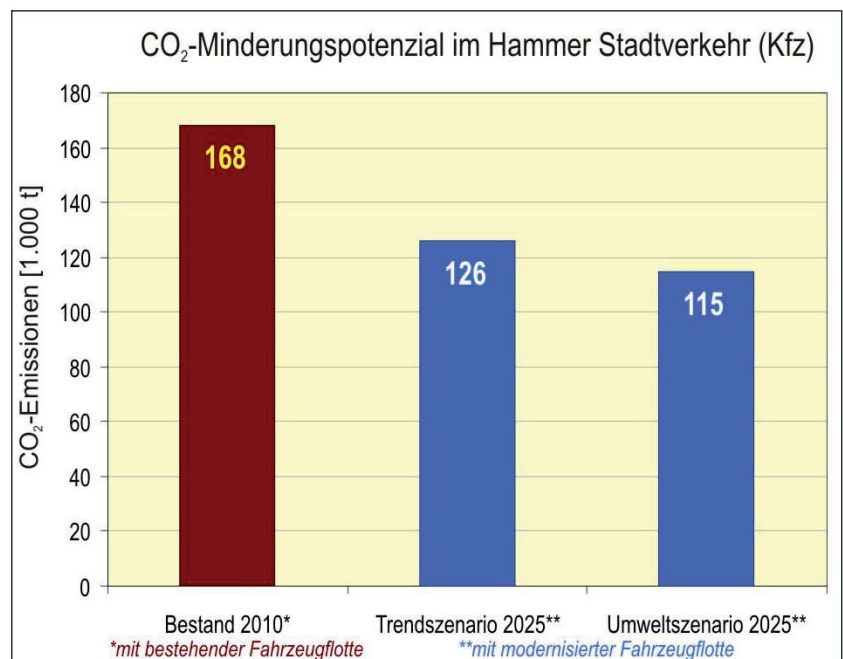
Die bis 2025 zu erwartende Gesamtverkehrszunahme von 6 % wird im Umwelt-Szenario ausschließlich mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln abgewickelt.

Die umweltfreundlichen Verkehrsmittel erreichen einen Gesamtverkehrsanteil von 50 %. Der Fahrradverkehr und der ÖPNV nehmen deutlich zu.

Die Übertragung von positiven Erfahrungen der Stadtbezirke mit hohen Fuß-, Radverkehrs- oder ÖPNV-Anteilen (z.B. Mitte, Uentrop, Rhynern, Herringen) begründet die Annahme dieser Steigerungsrate. Überdies liegen die meisten Hammer Siedlungsschwerpunkte in einem Radius von 5 km um die Innenstadt und damit in einer zumutbaren Entfernung für Radfahrer, so dass in diesem Kurzstreckenbereich für das Fahrrad noch erhebliche Potentiale bestehen.



Die folgenden Grafiken vergleichen das CO₂-Minderungspotential der beiden Szenarien und ordnen deren Verkehrsanteile in die Historie der Hammer Verkehrsentwicklung ein.



Im Vergleich zum Jahr 2010 ist im Umwelt-Szenario eine Minderung der Kfz-Jahresfahrleistung im Binnen-, Quell- und Zielverkehr um 13 % zu verzeichnen. In dieser Entwicklung ist eine Zunahme der Lkw-Fahrleistung (+14 %) und Abnahme der Pkw-Fahrleistung (-11 %) enthalten.

Die CO₂-Gesamtemissionen des motorisierten Straßenverkehrs liegen im Umwelt-Szenario bei etwa 115.000 t. Der CO₂-Ausstoß ist damit im Vergleich zum Analysejahr um insgesamt 32 % (-53.000 t) gesunken. Die rechnerische jährliche CO₂-Einsparung pro Einwohner Hamms beträgt damit etwa 20 kg. Dies entspricht:

- dem CO₂-Ausstoß des Kohlekraftwerks Westfalen an 2 Tagen;
- dem jährlichen CO₂-Ausstoß von 12.000 Einfamilienhäusern;
- der jährlichen CO₂-Speicherung von 1.8 Millionen Bäumen.

Bei Annahme einer unveränderten Flottenzusammensetzung würde sich im Umwelt-Szenario allein durch die Abnahme der Pkw-Fahrten eine Minderung des CO₂-Ausstoßes von 7 % einstellen (-12.000 t).

Doch auch im Umwelt-Szenario bleibt eine effizienteren Fahrzeugflotte mit einem Anteil von 78 % an der gesamten Reduktionsmenge der wichtigste Faktor.

Weitere Einsparpotentiale durch einen effizienteren KFZ-Verkehr

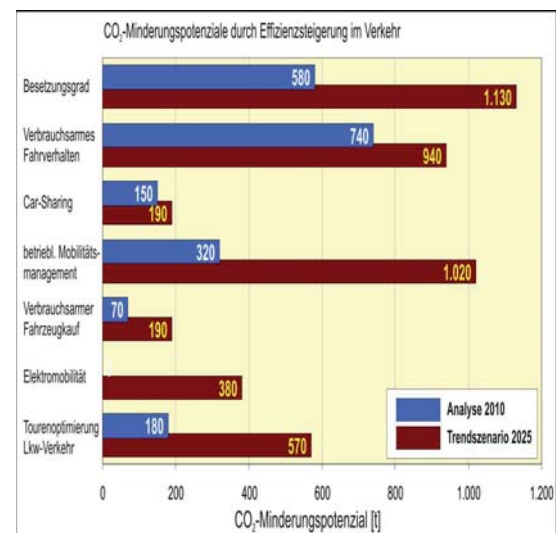
Die vorangegangenen Prognoseszenarien belegen die CO₂-Minderungsmöglichkeiten durch die kommunale Verkehrsplanung und eine modernisierte, schadstoffärmere Fahrzeugflotte.

Zusätzlich gibt es eine Reihe weiterer Möglichkeiten, den KFZ-Verkehr klimafreundlicher zu gestalten, die auf das Fahr- und Nutzerverhalten der Autofahrer abzielen.

Die Höhe des CO₂-Einsparpotenzials wurde von den Gutachtern beispielhaft für die Emissionen im Bestand 2010 und im Trend-Szenario 2025 dargestellt.

Eine Effizienzsteigerung des KFZ-Verkehrs mit einer zusätzlichen Einsparung von ca. 4.500 t CO₂ / a ist u.a. durch folgende Maßnahmen erreichbar:

- Erhöhung des Besetzungsgrades der Pkw durch Fahrgemeinschaften;
- Effizientes individuelles Fahrverhalten (kraftstoffsparende Fahrweise);
- Verstärkte Nutzung und Erweiterung des Car-Sharing Angebotes;
- Betriebliches Mobilitätsmanagement in Hammer Unternehmen;
- Kauf möglichst schadstoffarmer Fahrzeuge;
- Nutzung von Elektrofahrzeugen mit Strom aus regenerativen Energiequellen;
- Tourenoptimierung im lokalen LKW-Verkehr.



3.3. Aufnahme von Klimaschutz-Zielen in die Hammer Verkehrsentwicklungsplanung

Die umwelt- und stadtverträgliche Organisation des Verkehrs ist seit zwei Jahrzehnten Schwerpunkt der kommunalen Verkehrspolitik in Hamm. Mit zahlreichen Maßnahmen und Projekten, die insbesondere zu einer erheblichen Zunahme des Radverkehrs geführt haben, ist Hamm auf einem guten Weg zu einer nachhaltigen Mobilität.

Das im VEP 1994 formulierte Ziel eines 50 %-Anteils der umweltfreundlichen Verkehrsmittel konnte bisher jedoch noch nicht erreicht werden.

Für die Erreichung der Klimaschutz-Ziele ist die deutliche Verringerung der Pkw- und Lkw-Fahrten und eine effiziente Abwicklung des KFZ-Verkehrs aber unabdingbar.

Mit dem ‚Verkehrsbericht 2010‘ sollen daher die im ‚Masterplan Verkehr 2007‘ formulierten Umweltziele um folgende Punkte ergänzt werden:

- Festschreibung der Verkehrsanteile und der CO₂-Reduktionsmengen des ‚Umwelt-Szenarios‘ als Zielvorgaben für die Verkehrsentwicklung;
- Start einer breit angelegten Kampagne ‚Klimaschutz und Verkehr in Hamm‘.
- Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs und des ÖPNV für die Erreichung der Zielwerte des ‚Umwelt-Szenarios‘.

Der wichtigste Weg zur Einhaltung der verkehrlichen Klimaschutz-Ziele führt über eine nachhaltige Verhaltensänderung der Hammer Verkehrsteilnehmer. Hierzu zählt die Bereitschaft, häufiger das Auto stehen zu lassen ebenso wie eine umweltschonende, defensive Fahrweise. Eine langfristige Kommunikations- und Öffentlichkeitskampagne ist das geeignete Mittel, um dies zu erreichen.

Zunächst soll die offensivere Vermarktung der Ergebnisse der Klimaschutz-Studie im Vordergrund stehen. In einem weiteren Schritt soll das Thema Klimaschutz in die laufenden Aktivitäten zur Vermarktung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel einbezogen werden (z.B. Sattel-Fest; Verkehrssicherheitswoche; Bahnhofsfest).

Die Stadt Hamm kann bei der Vorbereitung einer solchen Kampagne zunächst auf die bewährte, intensive Zusammenarbeit mit Verkehrs- und Umweltverbänden und mit den Verkehrsunternehmen zurückgreifen. Das breite öffentliche Interesse am Thema Klimaschutz und die spezifischen Handlungsfelder (z.B. KFZ-Technik) ermöglichen aber auch die Kooperation mit neuen Partnern (Hammer Hochschulen; Autohändler).



4. Verkehrssicherheit



Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eines der Leitziele der Hammer Verkehrsplanung. In den 1990er Jahren lagen die Hammer Unfallzahlen deutlich über dem Landesdurchschnitt. Auf die negative Entwicklung, insbesondere bei den Kinderunfällen, haben die Verantwortlichen von Stadt und Polizei vor 10 Jahren mit intensiven Gegenmaßnahmen reagiert:

- Gründung der ‚Verkehrssicherheitsinitiative Hamm‘;
- Kinderunfallforschung und Prävention;
- Bessere Verkehrserziehung;
- Stärkere Verkehrsüberwachung;
- Beitritt zur Europäischen Verkehrssicherheitscharta.

Mit dem Masterplan Verkehr 2007 wurde außerdem ein umfassendes Aktionsprogramm verabschiedet, dessen Umsetzung weit fortgeschritten ist.

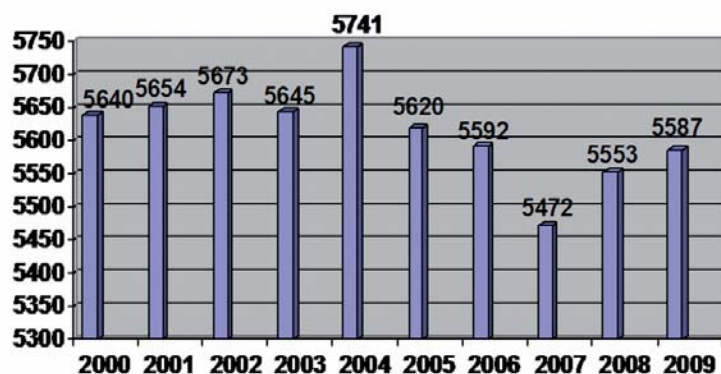
Mittlerweile zeigen diese intensiven Bemühungen deutliche Erfolge:

- Die Zahl der verunglückten Kinder ging von 125 auf 79 pro Jahr zurück;
- Die Zahl Verunglückten ging insgesamt um 20% zurück;
- Es ist eine deutliche Abnahme der Unfallschwere zu verzeichnen

Im Folgenden werden die wichtigsten, aktuellen Zahlen und Fakten zur Verkehrssicherheit und die Leitprojekte der Verkehrssicherheitsarbeit vorgestellt.

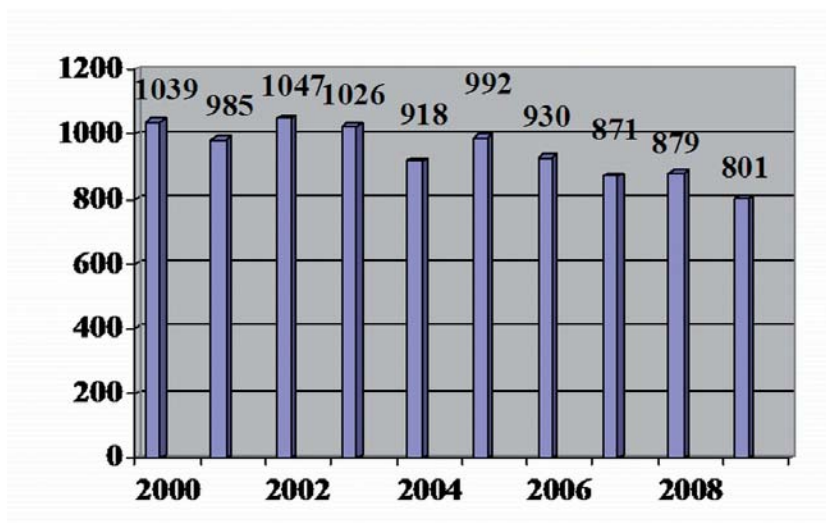
Der vorliegende Fachbeitrag wurde in enger Zusammenarbeit mit der Hammer Polizei erstellt.

4.1. Zahlen und Fakten zur Verkehrssicherheit in Hamm



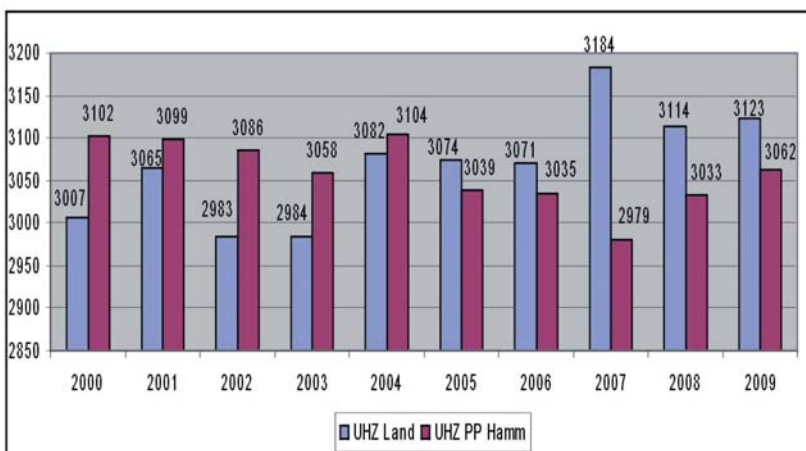
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Zehnjahresvergleich

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle in Hamm liegt im Mittel zwischen 5.500 und 5.600 im Jahr – Tendenz: fallend.



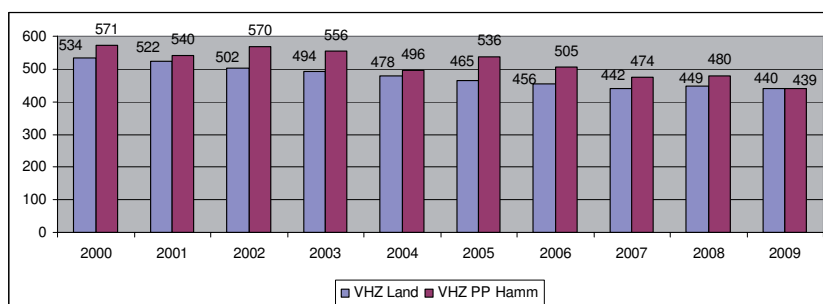
Gesamtzahl der Verunglückten im Zehnjahresvergleich

Die Verunglücktenzahlen in Hamm sind in den letzten 10 Jahren kontinuierlich um ca. 15 – 20% gesunken. 2009 wies die Zahl der Verunglückten im Hammer Straßenverkehr den niedrigsten Stand seit statistischer Erfassung der Verkehrsunfälle auf. Somit ist eine ‚Verblechungstendenz‘ bei den Unfällen erkennbar.



10-Jahresvergleich der Unfallhäufigkeitszahlen Land NRW / Hamm

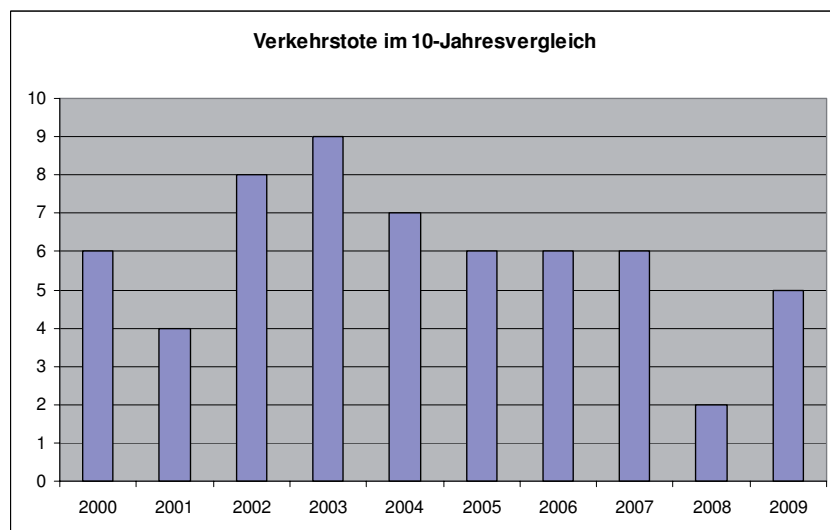
Die Unfallhäufigkeitszahl beschreibt die Unfallhäufigkeit pro 1000 Einwohner. Nachdem Hamm lange Zeit das ‚Schlusslicht‘ bildete, liegt die Unfallhäufigkeitszahl seit 2005 unter dem NRW-Mittel.



10-Jahresvergleich der Verunglücktenhäufigkeitszahl Land NRW / Hamm

Bei der Verletztenhäufigkeit fällt diese Tendenz noch nicht so deutlich aus. Im Vergleich zum Land NRW wurde in 2009 aber auch hier der Durchschnittswert des Landes unterschritten.

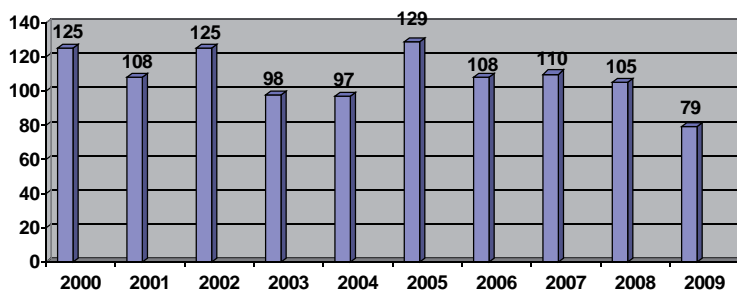
Eine Erklärung für die relativ hohe Verletztenhäufigkeit ist in der hohen Anzahl der an Unfällen beteiligten Radfahrer zu finden. Im Jahr 2009 waren rund 28% aller Verletzten Radfahrer. Hier ist vermutlich der für eine Großstadt überdurchschnittliche Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr von 17% mitverantwortlich.



Verkehrstote im Zehnjahresvergleich

Die Stadt Hamm hat sich im Jahr 2006 mit Beitritt zur Europäischen Charta für Verkehrssicherheit die Selbstverpflichtung auferlegt, die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen tödlich Verunglückten im Bezug auf das Basisjahr 2003 mindestens zu halbieren.

Im Jahr 2008 konnte ein historischer Tiefststand erreicht werden. Mit zwei tödlich verletzten Verkehrsteilnehmern wurde die Vorgabe der EU weit übertroffen. Allerdings wurde im Folgejahr 2009 diese Vorgabe mit 5 Todesopfern wieder verfehlt.



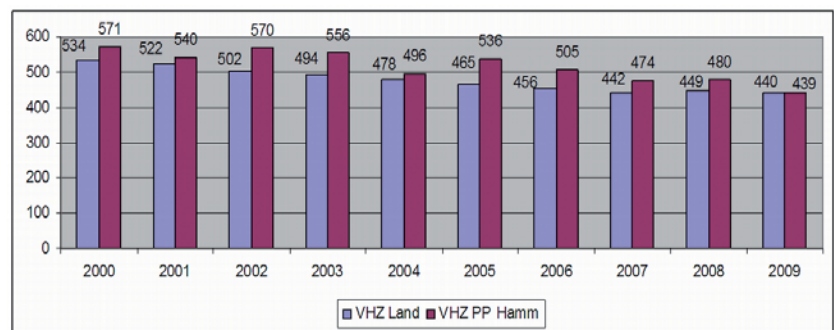
Gesamtzahl der verunglückten Kinder (unter 15 Jahre) im 10-Jahresvergleich

	2005	2006	2007	2008	2009	Veränderung 2008/2009 in %
Einwohner *	184.926	184.239	183.672	183.065	182.459	-0,33 %
Einwohner Kinder	29.881	29.038	28.445	27.839	27.209	-2,26 %
Anteil	16,16 %	15,76 %	15,49 %	15,21 %	14,91 %	
Aktive Betei- ligung von Kindern bei Ver- kehrsunfällen	93	78	80	71	56	-21,26 %
Getötete	1	0	1	0	0	-
Verletzte	128	108	109	105	79	-24,76 %
Verunglückte	129	108	110	105	79	-24,76 %
davon als Rad- fahrer	61	35	50	45	34	-24,44 %
Fußgänger	33	43	31	26	22	-15,38 %
Mitfahrer	35	30	29	34	23	-32,36 %
Kinder als Verursacher von Verkehrsunfällen	40	39	50	40	32	-20,00 %
davon als Rad- fahrer	28	28	40	33	24	-27,27 %
davon als Fuß- gänger	12	11	10	7	8	-14,29 %



Die Zahl der verunglückten Kinder (aktive und passive Verkehrsbeteiligung) ist seit 2005 um ca. 40 % zurückgegangen. Trotz dieses guten Ergebnisses konnte der Landesdurchschnitt noch nicht ganz erreicht werden.

Mit 27 verunglückten Radfahrern (von 48 Verunglückten insgesamt) bedarf die Altersgruppe der 10 – 14jährigen Radfahrer nach wie vor besonderen Aufmerksamkeit. Durch positive Beeinflussung dieser Gruppe im Hinblick auf regelkonformes Verhalten ist eine weitere, deutliche Verbesserung der Kinderunfallzahlen möglich.



Verunglücktenhäufigkeit (VHZ) Kinder und Radfahrer 2005 – 2009 im Vergleich zum Land NRW

Die Zahl der auf dem Schulweg verunglückten Kinder sank von 2008 bis 2009 von 25 auf 22. Dabei verringerte sich insbesondere die Zahl der Fahrrad-Unfälle von 16 auf 11.

Die Verunglücktenzahlen in der Altersgruppe 6 – 9 Jahre verringerten sich im selben Zeitraum von 5 auf 4, während diese Zahl in der Altersgruppe 10 – 14 Jahre von 20 auf 22 anstieg.

Nachdem im Jahr 2006 17 Kinder als Fußgänger verunglückten, ging die Zahl in den Jahren 2007 und 2008 kontinuierlich zurück. Im Jahr 2009 musste leider wieder ein Anstieg auf 11 registriert werden.



4.2. Hammer Leitprojekte für mehr Verkehrssicherheit

Die ‚Verkehrssicherheitsinitiative Hamm‘ (VSI):

1999 schlossen sich die Stadt Hamm, die Polizei und 15 weitere Organisationen in der VSI zusammen. Mit dem gebündelten Engagement wurde seither viel erreicht. Das Sicherheitsbewusstsein der Verkehrsteilnehmer hat sich erhöht. Das bürgerschaftliche Engagement für sichere Straßen hat deutlich zugenommen.

Die Partner der VSI gestalten über 20 Veranstaltungen im Jahr. Durch diese Präsenz gehört die Verkehrssicherheit in Hamm inzwischen zu den Top-Themen der lokalen Medien und der politischen Gremien. Zu den Schwerpunktthemen der VSI gehört die Umsetzung der Maßnahmen gegen Kinderunfälle.

Kinderunfallkommission Hamm (KUK):

In 10-jähriger Forschungstätigkeit (1996 – 2007) durch Verkehrswissenschaftler und Umweltpsychologen der Universität Bochum, finanziert durch die Stiftung Kriminalprävention (Münster), wurden die Ursachen der Kinderunfälle in Hamm detailliert beleuchtet und ein umfangreiches Handlungskonzept entwickelt, das nun kontinuierlich umgesetzt wird.

Die positive Entwicklung der Kinderunfallzahlen hat die Verantwortlichen bei Stadt und Polizei dazu bewogen diese Arbeit konsequent fortzusetzen. 2008 wurde deshalb die Kinderunfallkommission unter Federführung der Polizei ins Leben gerufen. Die Mitglieder sorgen für ein abgestimmtes und vernetztes Vorgehen zwischen den Bereichen Verkehrsüberwachung, Bau- und Markierungsmaßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit sowie Verkehrserziehung.



Kinderunfallkommission (KUK) Hamm Organisationsschema		
Sprecher	Herr Prof. Dr. Reinken	
Koordination	Polizei Hamm, Direktion Verkehr	
Mitglieder	<ul style="list-style-type: none"> Herr Prof. Dr. Reinken Polizei Hamm, Direktion Verkehr Leiter der Arbeitskreise bei Bedarf weitere Mitarbeiter von Stadt und Polizei 	
Aufgaben	<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung von Leitzielen für die Kinderverkehrssicherheitsarbeit Gesamtkoordination der Arbeitsgruppen Erstellen des jährlichen Kinderunfallberichts für die VSI und den Rat 	
	AK Verkehrsüberwachung	AK Baumaßnahmen
Leitung:	Polizei, Direktion Verkehr	Tiefbau- und Grünflächenamt
	AK Öffentlichkeitsarbeit	
Leitung:	Stadtplanungsamt	
	AK Verkehrs- und Mobilitätserziehung / KidS-Projekt	
Leitung:	Polizei, Direktion Verkehr	



Jährlich wird durch die KUK ein Kinderunfallbericht erarbeitet, der den politischen Gremien zur Beratung vorgelegt wird.

Kinderunfallbereiche

2008 wurde die Arbeit der KUK durch die Fachhochschule für öffentliche Verwaltung (FÖV Münster), an der auch Polizeibeamte für den höheren Dienst ausgebildet werden, im Rahmen einer studentischen Projektarbeit wissenschaftlich begleitet.

Im Ergebnis stellten die Studenten fest, dass es ausgemachte ‚Risikobereiche‘, wie sie noch bei der Kinderunfalluntersuchung im Jahr 2000 festgestellt wurden, in Hamm nicht mehr gibt. Allenfalls bestehen noch Straßenabschnitte und Siedlungsbereiche, für die eine Beobachtung des Unfallgeschehens, eine verstärkte Verkehrsüberwachung und, im Sinne der Prävention, die Entwicklung von Bau- und Markierungslösungen empfohlen wird.

Für diese ‚Beobachtungsbereiche‘ werden nun seitens der Stadt konkrete Maßnahmenvorschläge entwickelt, die in der Kinderunfallkommission und der VSI beraten und sukzessive in die Bau- und Maßnahmenprogramme übernommen werden.



‚Beobachtungsbereiche‘ Kinderunfälle:

Hamm-Mitte

- Wilhelmstraße
- Marker Allee
- Werler Straße
- Radbodstraße / Wilhelmstraße

Rhynern

- Eschenallee
- Heideweg

Herringen

- Dortmunder Straße
- Isenbecker-Hof-Siedlung
- Ostfeldsiedlung / Nordherringen
- Herrerger Heide
- Radbodstraße

Pelkum

- Kamener Straße
- Große Werlstraße
- Lohausenholzstraße
- Selmigerheide (Behringstraße)



Heessen

- Ahlener Straße
- ‚Bergarbeitersiedlungsstraße‘ (K5 in Heessen)
- Münsterstraße

Uentrop

- Alter Uentroper Weg
- Ostwennemarstraße
- Marker Dorfstraße
- Braamer Straße

Bockum-Hövel

- Bockumer Weg
- Hammer Straße
- Stefanstraße
- Berliner Straße / Hochstraße

Schülerlotsen, Verkehrskadetten und ‚Fahrrad-Scouts‘:

Der Arbeit der Verkehrsfachberater an den Schulen kommt in der Kinderunfallkommission besondere Bedeutung zu. Auf ihre Initiative wurden Schülerlotsen ausgebildet und zum Einsatz gebracht. Sie helfen mit, das Schulumfeld sicherer zu gestalten. Mittlerweile gibt es in Hamm 20 Schülerlotsen.

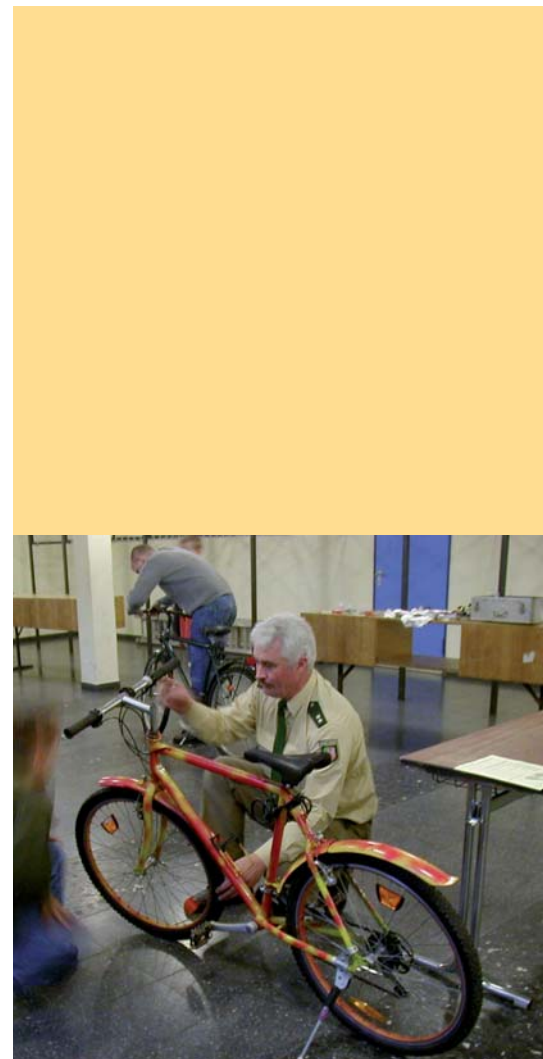
Unter dem Dach der Verkehrswacht werden seit 2007 gemeinsam mit der Polizei Verkehrskadetten ausgebildet. Sie helfen bei der verkehrlichen Abwicklung von Großveranstaltungen wie NRW-Tag und Sattelfest.

Die Zahl der Verkehrskadetten ist steigend, 2010 waren es bereits 40.

Auf Initiative der Erlenbachschule und der Verkehrswacht wurde in 2009 zudem das Projekt ‚Fahrrad-Scouts‘ ins Leben gerufen. Damit soll die Zahl der verkehrsuntauglichen Fahrräder im Schülerverkehr verringert werden. Die Fahrrad-Scouts werden durch Verkehrswacht und Polizei ausgebildet und haben die Aufgabe, die Fahrräder ihrer Mitschüler auf Sicherheit zu prüfen und mit Hilfe eines Formblattes Lehrer und Eltern zu informieren, wenn sich Mängel zeigen.

Modellprojekt K.i.d.S. – Integrierte Verkehrserziehung vom Kindergarten bis zum Abitur:

Angeregt durch die Kinderunfalluntersuchung wurde in Hamm das Projekt K.i.d.S. (Kinder in der Stadt) ins Leben gerufen, dass modellhaft eine durchgängige Verkehrserziehung vom Kleinkindalter bis zum Abitur erreichen will.





Die Teilnahme wird jedem Kind im so genannten ‚K.i.d.S.-Führerschein‘ bestätigt. Dieser Führerschein soll das Kind vom Kindergarten bis zur Oberstufe begleiten und als Anlage zum Zeugnis wie eine Urkunde verwahrt werden.

Für die städtischen Tagesstätten wurden inzwischen spezielle Spiele und Lernprogramme entwickelt, um die Kleinsten in punkto Bewegungsablauf und Aufmerksamkeit auf das Verkehrsgeschehen vorzubereiten.

In der Grundschule ist der Verkehrsunterricht bereits landesweit im Lehrplan verankert. Auch hier wurden für die Hammer Schulen spezielle Arbeitsmaterialien, wie z.B. die interaktive Schulweg-CD, neu entwickelt.

Große Fortschritte macht in Hamm die Verankerung der Verkehrserziehung im Unterricht der Sekundarstufe I (5. – 10. Klasse), für die die Stadt landesweit eine Vorreiterrolle einnimmt. Gegenwärtig ist das Lernprogramm für die Jahrgangsstufe 5 fertig und soll ab 2008 zunächst an allen Hammer Haupt- und Förderschulen umgesetzt werden.

Die Schulen werden von der Schulbehörde mit umfangreichen Materialien (Lehrerhandbuch, Pläne, Gutscheine, DVDs und Videos) versorgt. Gegenwärtig befindet sich auch eine Homepage in Aufbau, auf der alle Materialien kostenfrei zum Download eingestellt werden.

Die Initiatoren von Polizei, Stadt und Lehrerschaft werben dafür, dass mittelfristig auch die Hammer Realschulen und Gymnasien am K.i.d.S.-Projekt teilnehmen.

Sicherheitsprogramm Radverkehr:

Aufgrund des hohen Radverkehrsanteils liegt in Hamm leider auch die Unfallhäufigkeit bei den Radfahrern um ca. 30 % über dem Landesdurchschnitt.

Aus diesem Grund wird seitens der Verantwortlichen bei Polizei und Stadt auf die Prävention von Radfahrerunfällen besonderes Augenmerk gelegt.

Besondere Bedeutung kommt dabei der Fahrradstreife der Hammer Polizei zu. Sie ist täglich in den Stadtbezirken unterwegs und ahndet Regelverstöße von und gegen Radfahrer.

Das zweite Standbein der Hammer Fahrradstreife ist die Präventionsarbeit. Die Polizei bietet regelmäßig ‚Gewöhnungsfahrten‘ für Einsteiger oder Wiedereinsteiger an. Einmal im Monat können interessierte Bürger darüber hinaus an einer Radfahrerschulung teilnehmen und dort neue und alte Verkehrsregeln erlernen.

Unter Federführung der Polizei und mit finanzieller Unterstützung der Stadt machen sich Fahrradhändler, die Radstation und der ADFC einmal jährlich auf den Weg in die weiterführenden Schulen, um die Fahrräder der Kinder auf ihre Verkehrssicherheit zu prüfen und kleine Mängel sofort zu beheben.

Der ‚Hammer Fahrrad-TÜF‘ wird einmal jährlich an 10 – 20 Schulen durchgeführt. Bei Eltern, Lehrern und Schülern soll so die Sensibilität für die Bedeutung eines sicheren Fahrrades im Straßenverkehr erhöht werden.

Für den Ausbau eines sicheren Radwegenetzes in der Stadt Hamm wurden in den letzten 15 Jahren für sämtliche Stadtbezirke Radverkehrskonzepte erarbeitet und inzwischen weitgehend umgesetzt. Die Konzepte beinhalten sowohl langfristige (aufwändigen) Maßnahmen wie den Bau neuer Radwege als auch Sofortmaßnahmen (Beschilderung, oder Markierungen) zur Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrer.

Europäische Verkehrssicherheitscharta:

Mit dem Beitritt zur Europäischen Verkehrssicherheitscharta ist die Stadt Hamm folgende Selbstverpflichtungen eingegangen:

Mitmach- und Selbsthilfeangebote
Aktion ‚Verkehrsberuhigung vor der Haustür‘
Verkehrssicherheitswoche im Allee-Center
Informationsabende und Verkehrssicherheitstrainings von Polizei und Verkehrswacht
Verkehrserziehung
‚Fahrrad-TÜF‘ an weiterführenden Schulen
‚Kids-Projekt‘ - Verkehrserziehung vom Kindergarten bis zum Abitur
Schulanfangsaktionen
Bau- und Markierungsmaßnahmen
Fortführung des Bauprogramms ‚Kinderunfälle‘
Aufstellung eines Bauprogramms für die Hauptunfallstrecken
Markierungsprogramme: <ul style="list-style-type: none"> ■ Tempo-30-Zonen (Problembereiche) ■ Parken in Problembereichen
Verkehrsüberwachung
Aufrechterhaltung des hohen Niveaus der Geschwindigkeitsüberwachung
Regelmäßige Schwerpunktmaßnahmen der Parkraumüberwachung (z.B. Radwege, Schulwege, Kinderunfallbereiche)
Einsatz von Überwachungsgeräten (‚Starenkästen‘; Rotlicht-Kameras)



Alle genannten Maßnahmen wurden seither von Stadt, Polizei und den Partnern der VSI intensiv und erfolgreich verfolgt.

Die in 2010 erforderliche Verlängerung der Mitgliedschaft der Stadt Hamm in der EU-Charta, mit einer Fortführung der in der Tabelle aufgeführten Maßnahmen, soll auf Grundlage dieses Verkehrsberichts erfolgen.

