



5. Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger



Der ‚Masterplan Verkehr Hamm 2007‘ betrachtet detailliert die Verkehrsträger PKW, LKW, Rad, Bus & Bahn und benannte zu jedem von ihnen konkrete Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Nutzer.

Der ‚Verkehrsbericht 2010‘ liefert eine Übersicht der neuesten Entwicklungstrends für die einzelnen Verkehrsträger und aktuelle Ansätze für deren weitere Ausgestaltung.

5.1. KFZ-Verkehr

5.1.1. Straßenbauprojekte

Seit dem Beschluss des ‚Masterplan Verkehr 2007‘ hat der Ausbau des Hammer Straßennetzes bedeutende Fortschritte gemacht. Zwei der wichtigsten Straßenbauprojekte wurden begonnen bzw. fertig gestellt.

- Die ‚Kanaltrasse‘ in Herringen, die für eine Entlastung des Straßennetzes im gesamten Hammer Westen sorgt und eine zügige Verbindung von der City über den Hafen zur BAB 1 herstellt, wurde Ende 2009 für den Verkehr freigegeben.
- Mit dem im Sommer 2009 begonnenen Bau der **Warendorfer Straße** wird eine wichtige Verbindung zwischen den Stadtteilen Bockum-Hövel und Heessen realisiert, die eine Entlastung des Bockumer Weges um ca. 50 % erwarten lässt. Die Straße soll bis 2012 fertig gestellt werden.

Im Folgenden werden die aktuellen Sachstände wichtiger Straßenbauprojekte aus dem Masterplan Verkehr dargelegt und die neuen Straßenbauprojekte erläutert, deren Planungsverfahren mit dem ‚Verkehrsbericht 2010‘ eingeleitet werden soll.

Außerdem wird ein Ausblick auf die weiteren Maßnahmen zur Verbesserung des Parkraum-Managements in Hamm gegeben.

Ausbau der Autobahnen A1 und A 2

Der erste Abschnitt des Ausbaus der **A1** auf sechs Fahrspuren (1,2 Km) wurde im Zuge des Ausbaus des Kamener Kreuzes fertig gestellt.

Für den nach Norden anschließenden Abschnitt zwischen Hamm und Münster wurde das UVS-Verfahren eingeleitet.

Der sechsspurige **Ausbau der BAB 2** zwischen Kamener Kreuz und der Anschlussstelle Hamm-Uentrop soll bis 2011 abgeschlossen werden.

A 445

Verfahrensschritt	Zeitraum
Umweltverträglichkeitsstudie	liegt vor
Genehmigung der Trasse durch den BMV (Linienbestimmung)	konnte entfallen, da es sich um die bereits 1986 vom BMV bestimmte Linie handelt
Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2003	Ist erfolgt, Kategorie: ‚Vordringlicher Bedarf‘
Einleitung des Planfeststellungsverfahrens:	2010
Planfeststellungsbeschluss	2013
Baubeginn	2014
Fertigstellung	2018

Aktueller Zeitplan der A445 (Stand: 01/2010)

B 63n

Die Überarbeitung der Linienbestimmung für den Bereich Bönen wurde mit einer Trasse, die entlang der Bahn auf kürzestem Weg zur Anschlussstelle an der A 2 verläuft, abgeschlossen.

Die von der Stadt Hamm gewünschte Alternativtrasse über den Rangierbahnhof ist auf Grund geänderter Rahmenbedingungen (Reaktivierung von Teilen des RBF) nicht realisierbar.

Der Bau der B 63n soll in 2 Abschnitten erfolgen.

Begonnen wird mit dem Südabschnitt, der Ortsumgehung von Pelkum bis zur Weetfelder Straße (K 35), bzw. einer Alternativtrasse zur Weetfelder Straße (K35n). Der zweite Abschnitt soll nach dem Willen der Stadt um einen Anschluss an der Alleestraße (RLG-Trasse) ergänzt werden und führt bis zur B61 (Hafenstraße).

Der geplante Baubeginn für diese wichtigste Straßenbaumaßnahme in Hamm wurde vom Landesbetrieb Straßen aktuell um weitere zwei Jahre auf 2018 verschoben.

Verfahrensschritt	Zeitraum
Linienbestimmung durch den Bundesverkehrsminister	erfolgte in 2003
Aktualisierung Verkehrsprognosen	2010
Entwurfsplanung	2012-2014
Planfeststellungsverfahren	2015-2016
Ausführungsplanung, Ausschreibung	2017
Frühestmöglicher Baubeginn	2018

Zeitplan B 63n (Stand: 08 / 2010)





Neubau der DB-Brücke über Kanal und Lippe:

Die DB AG plant mittelfristig den Neubau der Brücke über die Hafenstraße, Kanal und Lippe. Dabei muss auch der künftige Flächenbedarf der B 63n berücksichtigt werden (ggf. zusätzliche Fahrspuren). Entsprechende Voruntersuchungen seitens der Stadt und des Landesbetriebs sind erforderlich. Das Projekt wird mit dem Verkehrsbericht 2010 neu in die Maßnahmenliste für den Straßenbau aufgenommen.

K 35n (nördl. Weetfelder Straße)

In direktem Zusammenhang mit der B 63n steht der erforderliche Ausbau bzw. die Verlegung der K35 (Weetfelder Straße), die als wichtiger Zubringer dienen wird. Aus diesem Grund wird versucht, die Planung und Realisierung beider Projekte zu harmonisieren. Die Planungen zur K35n haben mit der Einleitung der Umweltverträglichkeitsstudie Ende 2009 begonnen.

L 547n (Ortsumgehung Dolberg)

Die Linienbestimmung wurde in 2009 mit der Festlegung einer Trasse in räumlicher Nähe zum bestehenden Haarener Weg) abgeschlossen. Nachfolgend sind die Entwurfsplanung und Planfeststellungsverfahren durch den Landesbetrieb Straßen NRW durchzuführen.

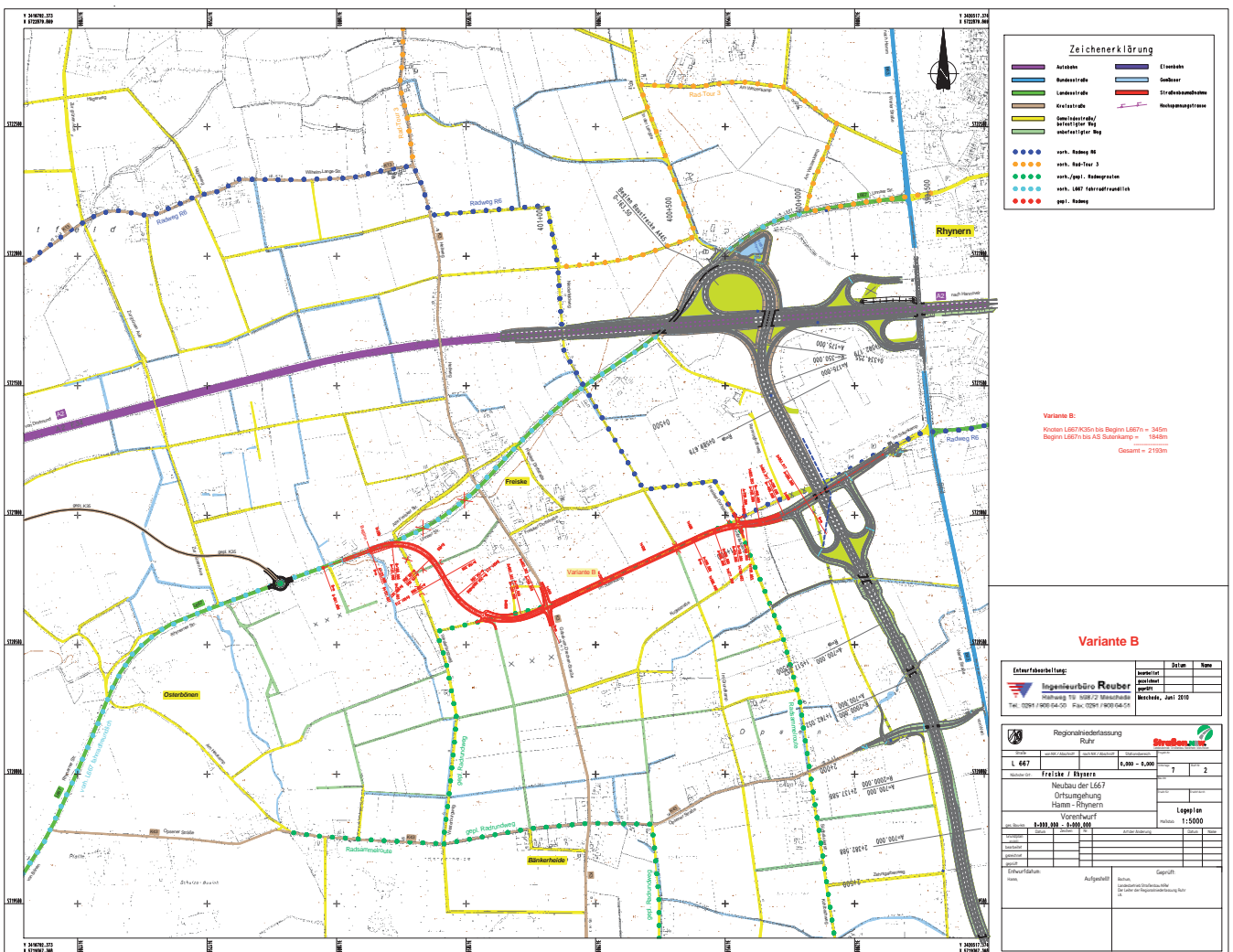
Verfahrensschritt	Zeitraum
Umweltverträglichkeitsstudie	2005
Aufnahme in den Landesstraßenbedarfsplan, Stufe1 (Voraussetzung für weiteren Zeitplan!)	2006
Linienbestimmungsverfahren	- abgeschlossen -
Entwurfsplanung	2010/2011
Planfeststellung	2011
Frühestmöglicher Baubeginn	2012/2013

Zeitplan L 547n (Stand: 01 / 2010)

L 667n (Unnaer Straße)

Das gesamte Planungsverfahren wird auf der Grundlage einer Vereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßen (LS) durch die Stadt Hamm durchgeführt. Die in 2008 eingeleitete UVS wurde inzwischen mit Empfehlung der Trassenvariante B als Grundlage für die weitere Planung abgeschlossen. Durch die Verknüpfung mit der A 445 wird die Anbindung an das südwestliche Ruhrgebiet und das Sauerland verbessert.

Verfahrensschritt	Zeitraum
Umweltverträglichkeitsstudie	2010
Linienbestimmung	2011
Entwurfsplanung	2012
Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	2013
Planfeststellungsbeschluss	2014
Baubeginn	2015
Fertigstellung	2018



Empfohlene Variante L 667n

RLG-Trasse

Die RLG-Trasse gewinnt aufgrund der Ergebnisse der aktuellen Verkehrsuntersuchung zur B 63n wieder an Bedeutung. RLG-Trasse und B 63n bilden demnach eine Ortsumgehung, die die Hammer City deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet. So würden vor allem die Nord- und die Sternstraße, die die Fußgängerzone zerschneiden, um ca. 30 % entlastet.

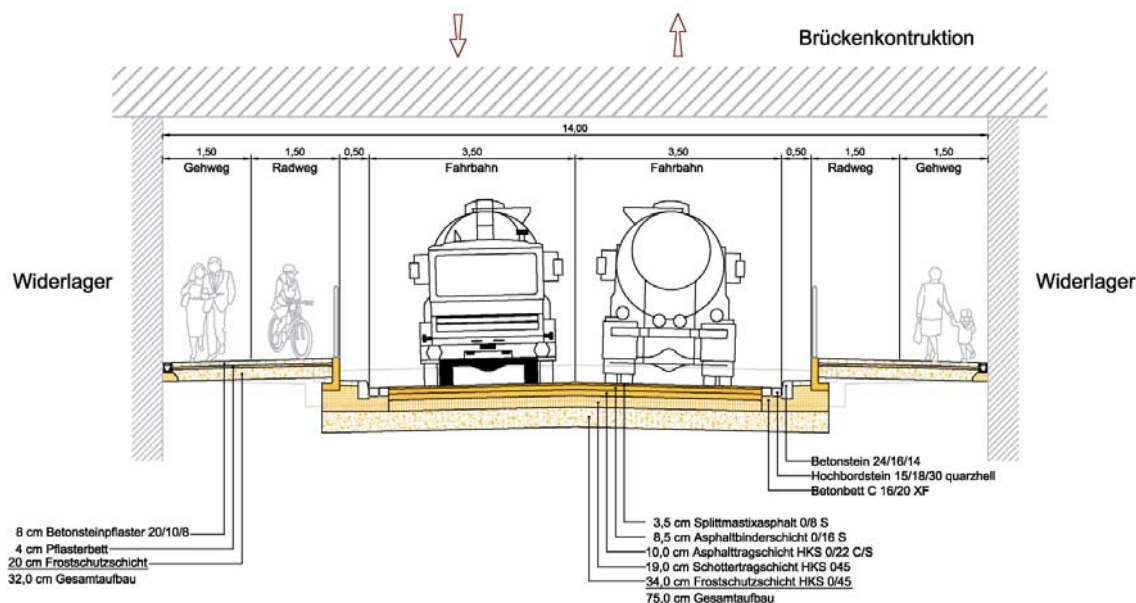
Voraussetzungen für die RLG-Trasse sind der Bau einer Anschlussstelle der B 63n an der Alleestraße (L 670) und die Beseitigung der Höhenbeschränkung der dortigen Bahnbrücke.

Fahrbahnabsenkung Bahnbrücke Alleestraße:

Die Bahnunterführung Alleestraße ist Bestandteil der Verknüpfung zwischen der RLG-Trasse und der B 63n. Schon heute nutzen zahlreiche LKW von der Werler Straße aus kommend die Verbindung über die Alleestraße und Otto-Brenner-Straße zu den Gewerbegebieten im Hafen.

Daher soll die Höhenbeschränkung der Eisenbahnunterführung (4,20 m) beseitigt werden. Hierzu ist die Fahrbahn mindestens um 30 cm abzusenken. Die Nebenanlagen sollen möglichst in ihrer heutigen Höhenlage bestehen bleiben.

Das Projekt wird mit dem Verkehrsbericht 2010 neu in die Maßnahmenliste für den Straßenbau aufgenommen.



Fahrbahnabsenkung Bahnunterführung Alleestraße

K 13n (Provinzialstraße)

Die Verkehrsuntersuchung für die K 13n (mit Beseitigung der Bahnübergänge an den Strecken Dortmund – Hamm und Unna – Hamm) wurde im Zusammenhang mit der Rahmenplanung INLOGPARC erstellt. Die Straße soll den 2. Bauabschnitt des INLOGPARC an die B 63n anbinden.

Die Brücke über die A2 wurde Ende 2009 fertig gestellt. Damit kann der erste Bauabschnitt des INLOGPARC ans Hauptverkehrsstraßennetz angebunden werden.

Das weitere Planungsverfahren für die K 13n wird zeitlich mit den Verfahren für die B 63n und den 2. BA des INLOGPARC koordiniert.

Östingstraße

Die Aufstufung der Östingstraße zur Kreisstraße ist abgeschlossen. Die Grundstücksverhandlungen über die für die Anlage eines Rad- und Gehwegs notwendigen Flächen sind eingeleitet. Ein entsprechender Ausbauplan wurde im April 2010 beschlossen. Der Baubeginn ist für 2012 vorgesehen.

Umgestaltung von Straßenräumen

Bereits Anfang der 1990er Jahre wurde die östliche Wilhelmstraße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgestaltet.

Der Masterplan Verkehr 2007 sieht vor, mittelfristig folgende Straßenzüge funktional und städtebaulich aufzuwerten:

- Kamener Straße (zw. Bönener Str. und Kleine Werlstraße);
- Neue Bahnhofstraße;
- westliche Wilhelmstraße.

Ziele der Umgestaltungen sind ein optimales Angebot für alle Verkehrsarten, mehr Verkehrssicherheit und mehr Aufenthaltsqualität für Anwohner und Geschäftskunden.

Voraussetzung für die genannten Maßnahmen ist die Bereitstellung von Fördermitteln seitens des Landes.

WILHELMSTRASSE

vor dem Umbau



nach dem Umbau



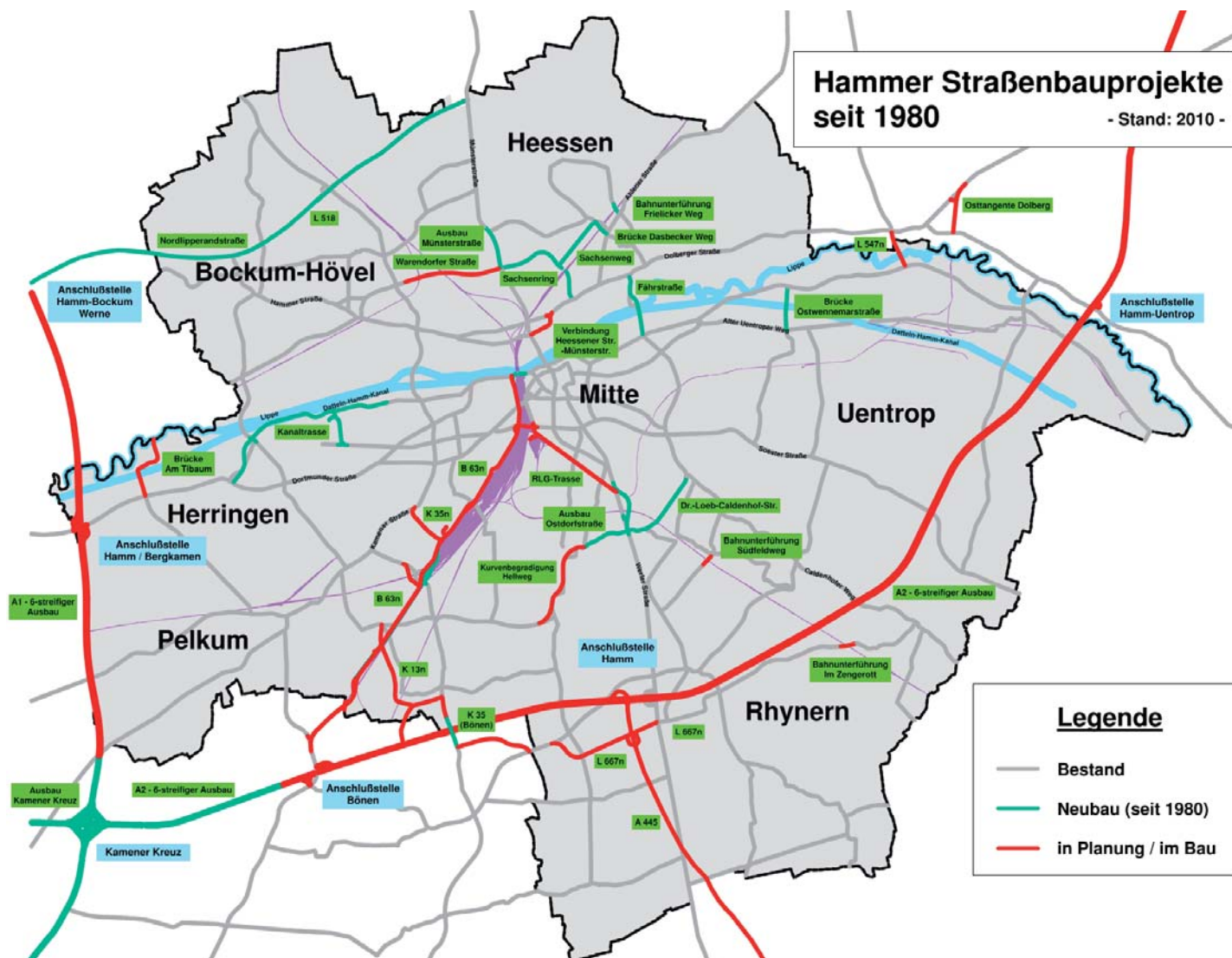
'Grüne Welle'

Folgende Maßnahmen des Aktionsprogramms zum Ausbau der Grünen Welle wurden seit 2007 durchgeführt oder befinden sich in der Umsetzung:

- Dortmunder Straße im Ortskern Herringen;
- Radbodstraße (nördlich Wilhelmstraße);
- Werler Straße im Bereich der BAB 2;
- Antonistraße (mit Busbeschleunigung)
- Wilhelmstraße.

Außerdem sind in den Folgejahren weitere Maßnahmen geplant:

- Kamener Straße (mit ÖPNV-Beschleunigung);
- Dortmunder Straße (Lange Straße bis Radbodstraße).



Straßenbauprojekt	Baubeginn	Fertigstellung
Projekte aus dem Masterplan Verkehr 2007		
Ausbau A 1*	-	bis 2020
Ausbau A 2*	im Bau	2010
Kamener Kreuz*	im Bau	2010
A 445*	2014	2018
B 63n*	2018	2021
L 667n*	2015	2018
L 547n*	2012	2015
Kanaltrasse	2007	fertig
Warendorfer Straße	2009	2012
RLG-Trasse	-	bis 2021 (zusammen mit B 63n)
K 13n	-	bis 2021 (zusammen mit B 63n und 2. BA INOGPARC)
K 35n	2018	bis 2021 (zusammen mit B 63n)
BÜ-Beseitigung Süd- feldweg	2013	2015
Neubau Brücke am Tibaum	2007	2010
Verbindung Müns- terstraße – Heessener Straße	Planung und Bau in Abhängigkeit von künftiger Flächennutzung	
Ausbau Östingstraße	2012	2014
Ausbau Hellweg	Festlegung des Zeitplans im Rahmen der Haus- haltsplanung	
Umgestaltung: Kamener Straße, Dortmunder Straße, Wilhelmstraße	Festlegung des Zeitplans im Rahmen der Haus- haltsplanung	
Neue Straßenbauprojekte des Verkehrsberichts 2010		
Fahrbahnabsenkung Brücke Alleestraße	2013	2015
Neubau DB-Brücke über Kanal und Lippe	Zeitplan liegt seitens der DB noch nicht vor.	
* = Baulastträgerschaft: Bund; Land		

5.1.2. Parkraumkonzepte

Der Masterplan Verkehr 2007 analysiert auch die Parksituation in Hamm und zieht insgesamt eine positive Bilanz:

- Mit über 5.000 öffentlich zugänglichen Parkplätzen verfügt die Hammer Innenstadt über ein hervorragendes Parkraumangebot.
- Das dynamische Parkleitsystem hat die Steuerung des Parksuchverkehrs und die Orientierung, vor allem für auswärtige Besucher, deutlich verbessert.
- Das 2004 für das hoch belastete Bahnhofsumfeld beschlossene Parkraumkonzept mit dem Neubau des Parkhauses am Westausgang HBF hat sich bestens bewährt.
- In den citynahen Wohngebieten sorgt das Bewohnerparken für einen Interessenausgleich zwischen den verschiedenen Nutzergruppen.

Gleichwohl weist der Masterplan auch auf Defizite und Handlungserfordernisse hin:

- Die städtischen und privaten Parkhäuser haben noch Kapazitätsreserven, während zu den Hauptgeschäftszeiten in Teilbereichen der City die Parkplätze stark ausgelastet sind.
- Die im Kern und in den Randbereichen der City gleichen Parkgebühren und Parkregelungen berücksichtigen nicht die unterschiedliche Lagegunst und das Nutzerverhalten.
- Die Servicequalität für die Nutzer soll u.a. durch abgestimmte Angebote und durch technische Innovationen weiter gesteigert werden.

Mit dem Masterplan Verkehr wurden daher folgende Vorgaben zur Verbesserung des Parkraum-Managements beschlossen:

- Standortgerechte Staffelung (Zonierung) der Parkgebühren und der Parkhöchstdauer;
- Vereinfachung der Nutzungsbedingungen (z.B. durch elektronische Zahlensysteme);
- Koordination der Gebühren und Öffnungszeiten städtischer und privater Parkhäuser;
- Nutzung des guten Parkraumangebotes zur Standortwerbung für die Hammer City.

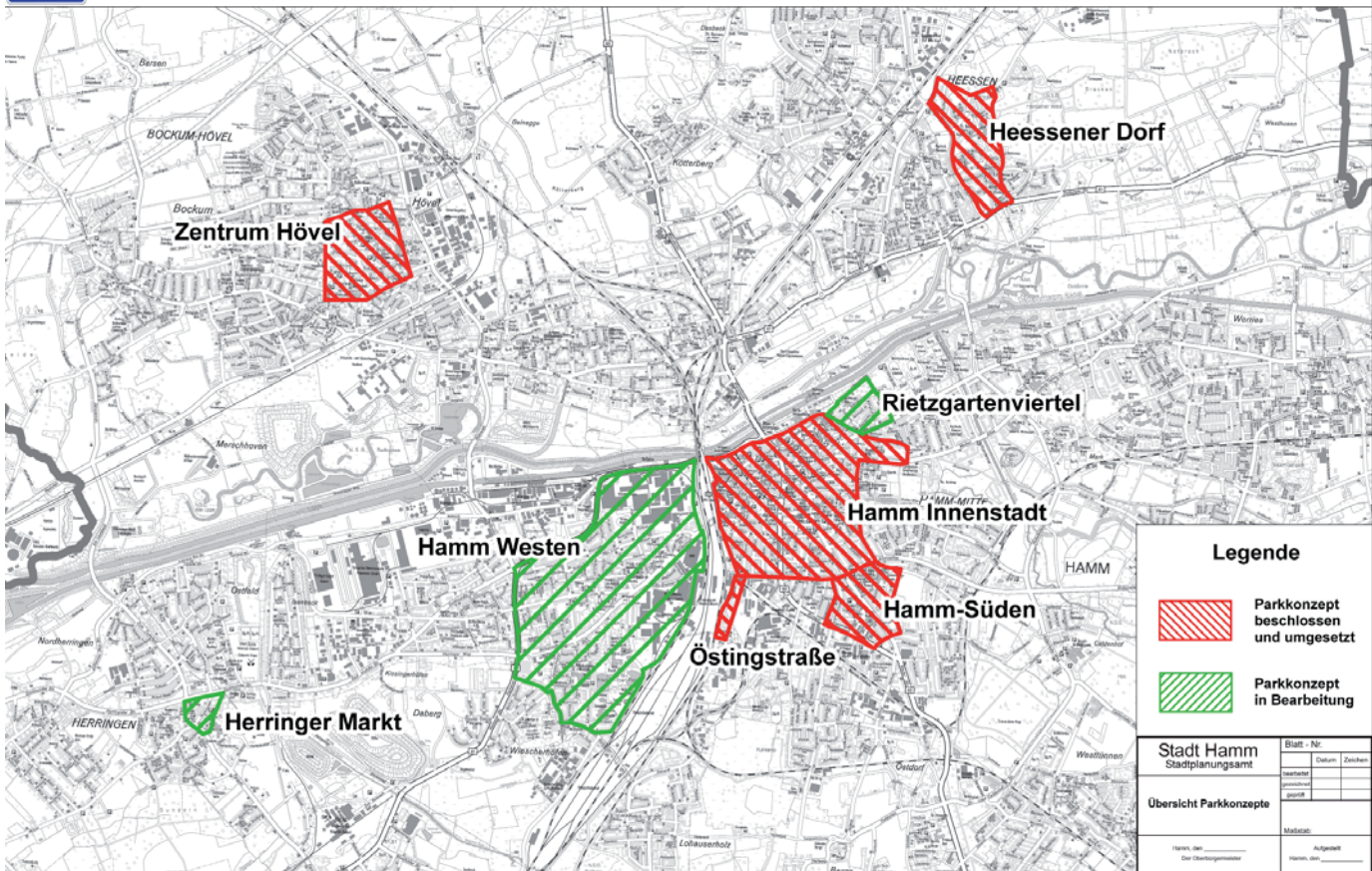
An der Umsetzung dieser Vorgaben wird mit Hochdruck gearbeitet.

- Im Jahr 2009 wurden die Parkraumkonzepte 'Heessener Dorf' und 'Zentrum Hövel' erfolgreich umgesetzt.
- Im April 2010 erfolgte eine Optimierung der Parkregelungen auf öffentlichen Stellplätzen in der Hammer Innenstadt (s. Kap 6.1.: Hamm-Mitte).
- Weitere Parkraumkonzepte für den Hammer Westen, das Rietzgartenviertel das Herringer Zentrum und die Attraktivierung der öffentlichen und privaten Parkhäuser in der City sind in Bearbeitung.



Übersicht Parkkonzepte

Hamm:





5.2. Rad- und Fußverkehr

Die Entwicklung des Radverkehrs in Hamm hat auch optimistische Prognosen weit übertroffen. Wurde 1993 noch von einer maximal möglichen Steigerung des Radverkehrsanteils von 12% auf 15% ausgegangen, hat die tatsächliche Nutzung mittlerweile 17% erreicht. Damit gehört Hamm zu den ‚Fahrrad-Metropolen‘ unter den Großstädten in NRW. Täglich werden inzwischen 93.000 Wege mit dem Rad zurückgelegt. Ein Ende dieser positiven Entwicklung ist noch nicht abzusehen. Für die Zukunft ist ein Radverkehrsanteil von bis zu 25 % denkbar.

Für die Erfolgsgeschichte des Hammer Radverkehrs gibt es im Wesentlichen zwei Gründe:

- Die Popularität des Fahrrades in der Bevölkerung ist in Hamm noch deutlich stärker gewachsen als im Bundesdurchschnitt, dank einer langjährigen Imagekampagne der Stadt und ihrer Partner bei den Fahrrad- und Umweltverbänden.
- Durch den systematischen Ausbau des Radwegenetzes wurden Reisezeitgewinne von bis zu 30% und ein erheblicher Sicherheits- und Komfortgewinn erreicht. Damit wurde das Rad auch als Alltags-Verkehrsmittel konkurrenzfähig.

Dass es trotz des Fahrrad-Booms in Hamm bislang zu keiner wesentlichen Reduzierung des KFZ-Verkehrs gekommen ist, liegt an einer grundlegenden Umverteilung der Verkehrsanteile innerhalb der umweltfreundlichen Verkehrsmittel.

Die Zuwächse bei Rad, Bus und Bahn resultieren fast ausschließlich aus der Verlagerung von Fußwegen. Der Fußverkehr hat sich in Hamm in den letzten 25 Jahren um die Hälfte verringert und beträgt heute gerade noch 11 % - ein im Vergleich mit anderen Großstädten niedriger Wert.

Wenn die umweltfreundlichen Verkehrsmittel künftig einen signifikanten Beitrag zur CO₂-Reduzierung leisten sollen, muss folglich neben dem Radverkehr auch der Fußverkehr in Hamm nachhaltig gefördert werden.

Nachfolgend werden die wichtigsten, laufenden Radverkehrsprojekte seit Verabschiedung des ‚Masterplan Verkehr 2007‘ skizziert und die Zukunftsaufgaben zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs betrachtet. Eine Projektübersicht bietet die Tabelle am Ende des Kapitels.





5.2.1. Radverkehrsprojekte 2007 - 2010

Das gut ausgebaute Hammer Radnetz ist inzwischen über 180 km lang. Während man 1990 von der Innenstadt z.B. nach Bockum-Hövel noch ca. 30 Minuten benötigte, kommt man heute über die Hauptroute Kornmersch in 20 Minuten ans Ziel. Ähnlich verhält es sich mit der Reisezeit nach Heessen (Radweg Bröckmersch) und Rhynern (Radweg auf der ehem. Kleinbahntrasse).

Das engmaschige innerstädtische Radnetz wird durch Alternativrouten zu den stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen ergänzt. Realisiert bzw. geplant sind u.a. Umfahrungsmöglichkeiten für die Werler Straße, die Kamener Straße und die Heessener Straße.

Die Plätze in der größten Radstation des Ruhrgebiets sind zu allen Jahreszeiten fast vollständig belegt. Die Öffnungszeiten wurden in 2009 aufgrund der wachsenden Nachfrage an allen Tagen bis 22.00 Uhr verlängert. Aktuell wird das Fahrradparken am HBF durch zusätzliche Ständer und die Einhausung der Abstellanlage am Westausgang verbessert.

Von der positiven Entwicklung des Radtourismus hat die Stadt Hamm in besonderer Weise profitiert. Allein 3.000 Übernachtungen pro Jahr gehen auf das Konto der „Römerroute“. Das sind 25% aller touristischen Übernachtungen in Hamm. Durch die ideale Lage zwischen Ruhrgebiet, Münsterland und Soester Börde bieten sich vielfältige Entwicklungschancen. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören eine verstärkte Außenwerbung für das fahrradfreundliche Hamm sowie Ausbau und Beschilderung der Regionalradrouten.

Im April 2010 wurde der Radweg auf der ehem. Zechenbahn vom Haarer Hafen nach Ahlen als Bestandteil des ‚Werse-Radwegs‘ eröffnet. Damit wurde ein überregional bedeutender Brückenschlag zwischen den wichtigsten Radwanderwegen des Ruhrgebietes und des Münsterlandes geschaffen.

Zu den neun innerstädtischen Freizeitwegen haben sich inzwischen die „Elefantenroute“ und die „Otmar-Alt-Freizeitroute“ des RVR dazugesellt und erfreuen sich großer Beliebtheit.

Mit dem neuen Radweg über das ehem. Zechengelände ‚Schacht Franz‘ wurde eine durchgängige Nord-Süd-Radrouten von Pelkum bis zum Kanal geschaffen. Im Zuge des Entwicklungskonzeptes ‚Im Westen was Neues‘ wird diese Nord-Süd-Route auch den Stadtbezirk Bockum-Hövel anbinden. Ein weiterer Lückenschluss im Hauptroutennetz konnte mit der Ost-West-Verbindung zwischen Isenbecker-Hof-Siedlung und Nordherringen erzielt



werden. Damit ist für Radfahrer aus der Innenstadt nach Herringen die vollständige Umfahrung der Dortmunder Straße möglich.



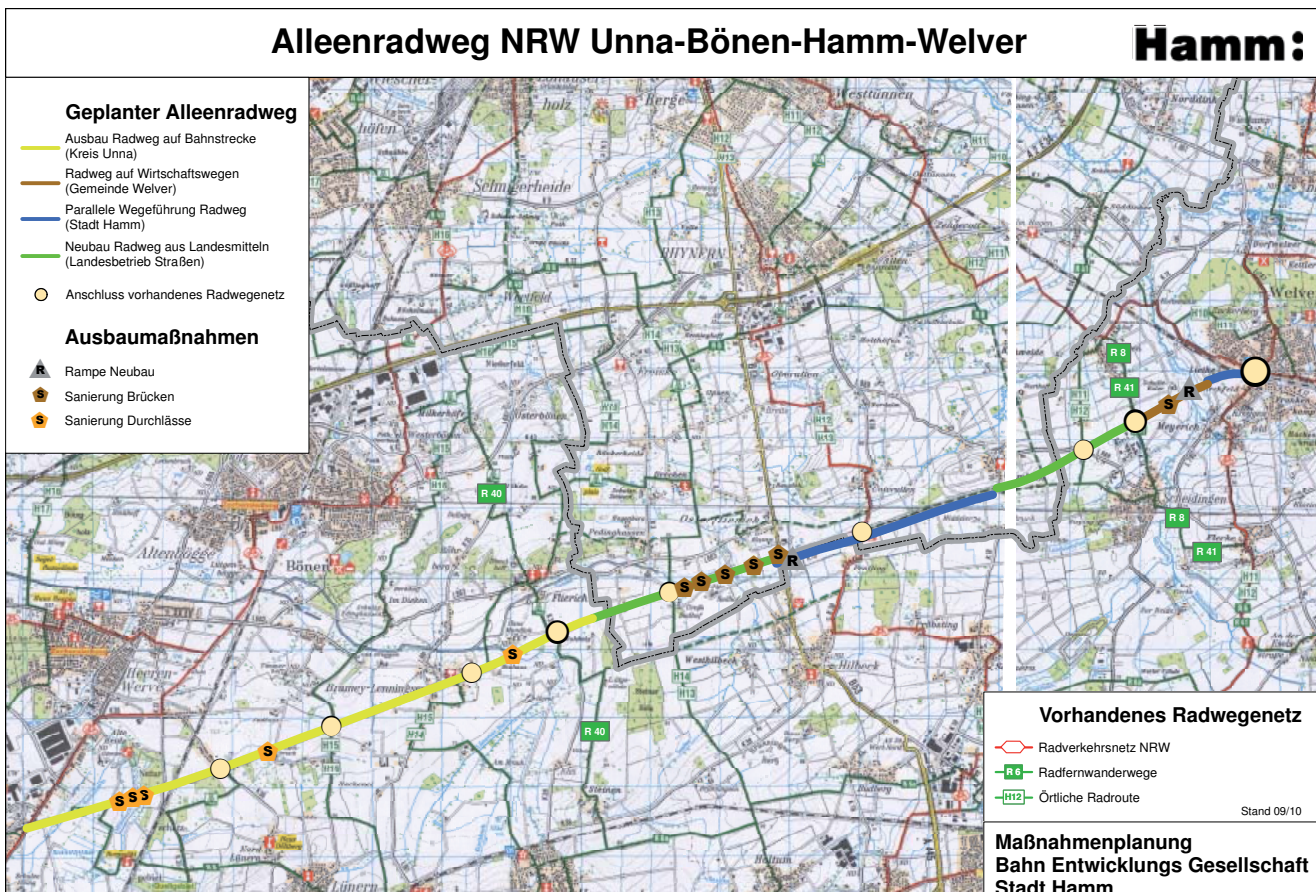
5.2.2. Zukunftsprojekte Rad- und Fußverkehr

Allein-Radweg auf der ehem. Bahntrasse Unna - Bönen - Hamm - Welper:

Wege auf alten Bahntrassen gehören zu den sichersten und attraktivsten Verbindungen für Radfahrer. Sie tragen wesentlich zur Förderung des Radtourismus bei. Das Land NRW hat in 2007 ein Sonderprogramm „Alleinradwege auf stillgelegten Bahntrassen in NRW“ beschlossen.

In der Region wird zur Zeit eine Verbindung von Unna über Bönen und Hamm nach Welper auf der ehemaligen Bahntrasse vorbereitet. Mit diesem landschaftlich besonders reizvollen Weg werden wichtige Radwandererrouten des Ruhrgebiets und der Soester Börde autofrei miteinander verknüpft.

Im Stadtgebiet Hamm soll der Weg auf der ehem. Bahntrasse in Kump bis zur Werler Straße verlaufen. Bis Wambeln wird die parallel verlaufende Pentlinger Straße die Route aufnehmen.





Brückenschlag Herringen - Bockum-Hövel:

Der Verlauf von Kanal und Lippe quer durch das Hammer Stadtgebiet hat zur Folge, dass es nur wenige durchgängige Nord-Süd-Verbindungen gibt. Dabei verlaufen auch die wichtigen Radrouten größtenteils an den Hauptverkehrsstraßen - mit allen bekannten Nachteilen für den Radverkehr.

Der Radweg auf dem Mitteldeich zwischen Kanal und Lippe hat sich zur wichtigsten Ost-West-Achse für den Hammer Radverkehr entwickelt. Allerdings wird die Nutzbarkeit, insbesondere für den Alltagsverkehr, durch die wenigen Zuwege eingeschränkt.

Mit der Planung einer Rad- und Fußwegbrücke zwischen Herringen und Bockum-Hövel mit Anbindung an den Mitteldeich werden für den Hammer Westen wichtige Vernetzungen geschaffen:

- Weiterführung der autofreien Radroute von Pelkum über Herringen nach Bockum-Hövel;
- Anbindung Nordherringens an den Mitteldeich-Radweg.

Durch die neue Verbindung wird sich u.a. die Fahrzeit von Herringen zum Schulzentrum Hövel um über 30% auf 20 Minuten verkürzen.

Regionales Fahrradverleihsystem MetroRad Ruhr:

Zum Kulturhauptstadtjahr 2010 haben die Ruhrgebietsstädte und der RVR das regionale Fahrradverleihsystem ‚MetroRadRuhr‘ aufgebaut und erhalten hierfür Fördermittel aus dem bundesweiten Modellversuch Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme.

In den Großstädten des Reviers wird zwischen 2010 und 2012 in 3 Stufen ein flächendeckendes Verleihsystem mit insgesamt 300 Stationen und 3000 Leihrädern entstehen.

In Hamm wurde das Leihradangebot der Radstation (derzeit nur 15 Räder) in 2010 um 9 Stationen in der City und am Maxipark mit insgesamt 50 Rädern ergänzt. Bei einem Erfolg des Systems sind weitere Standorte in Hamm möglich.



metroradruhr





Radwege an Bundes- und Landesstraßen

Traditionell wurde im Münsterland und am Niederrhein einen intensiven Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen betrieben, während in den Ballungsräumen und im Bergland z.T. noch erhebliche Netzlücken bestehen.

Von dieser Problematik ist auch die Stadt Hamm betroffen. An den hiesigen, zumeist stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen fehlen ca. 20 Km Radwege, die dringend erforderlich sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Im Jahr 2008 hat die Stadt der zuständigen Niederlassung des LS in Bochum eine Liste mit insgesamt 15 Einzelmaßnahmen übergeben, die in den Folgejahren nach und nach abgearbeitet werden sollen.

Aktuelle Projekte:

- Werler Straße (B 363) von Unnaer Str. bis ‚Am Weizenkamp‘;
- Dolberger Straße (B 61): Ausbau des parallelen ‚2-Schlösser-Wegs‘;
- Tarnowitzer Straße (L 881) von Am Hang bis Gerichtsweg.

Konzept zur Förderung des Fußverkehrs:

Die Stabilisierung des Fußverkehrs ist unverzichtbare Voraussetzung für die Steigerung des Gesamtverkehrsanteils der umweltfreundlichen Verkehrsmittel in Hamm.

Für die Förderung des Fußverkehrs gibt es in Hamm folgende Ansätze:

- In der City wurde ein Fußgängerleitsystem installiert;
- Bei der Gestaltung neuer Baugebiete werden regelmäßig ‚grüne‘ Fußwegverbindungen eingeplant;
- Die Hammer Wanderkarte sowie die Schulwegpläne bieten eine gute Informationsgrundlage für die Auswahl sicherer und attraktiver Fußwege.

Trotz dieser Anstrengungen bleibt die Fußverkehrsförderung in Hamm bislang eher Stückwerk. Der Fußverkehrsanteil ist weiterhin rückläufig. Mit dem ‚Verkehrsbericht 2010‘ soll der Anstoß gegeben werden für ein ganzheitliches Handlungskonzept mit den Bausteinen:

- Attraktivierung der Fußwege;
- Ausarbeitung von Routenkonzepten;
- Öffentlichkeitsarbeit.

Geplant ist eine Kooperation mit den örtlichen Umwelt- und Verkehrsverbänden sowie die Beratung durch Experten, etwa des bundesweit tätigen Vereins ‚Fuss e.V.‘.



Projektübersicht Rad- und Fußverkehr	
Projekt aus dem Masterplan Verkehr 2007	Sachstand
'Werse-Radweg' nach Ahlen (LGS-Route)	fertig
Verbindung Herringen (Kanalufer) – Haldenlandschaft – Pelkum	im Bau; teilw. fertig
Radroute City – Herringen (üb. Schacht Franz)	fertig
Alternativroute zur Werler Straße	im Bau; teilw. fertig
Alternativroute zur Heessener Straße	fertig
Alternativroute zur Kamener Straße	fertig
Anbindung an die '100-Schlösser-Route'	in Bearbeitung
Förderung der Wachstumsbranche 'Radtourismus'	In Bearbeitung
Neue Projekte	
Regionales Fahrradverleihsystem 'MetroRadRuhr'	fertig
Alleen-Radweg Unna-Bönen-Rhynern-Welver auf der ehem. Bahntrasse	in Bearbeitung
Radroute Herringen - Bockum-Hövel mit neuer Lippe-Brücke	in Bearbeitung
Radwege an Bundes- und Landesstraßen	in Bearbeitung
Erarbeitung eines integrierten Förderprogramms für den Fußverkehr	Projekt wird mit dem 'Verkehrsbericht 2010' eingeleitet

5.3. Bus und Bahn

Im ‚Nahverkehrsplan 2005‘ und im ‚Masterplan Verkehr 2007‘ wurden die Entwicklungsperspektiven für Bus und Bahn in der Stadt Hamm umfassend betrachtet. Der größte Teil der dort vorgeschlagenen Maßnahmen wurde bereits umgesetzt.

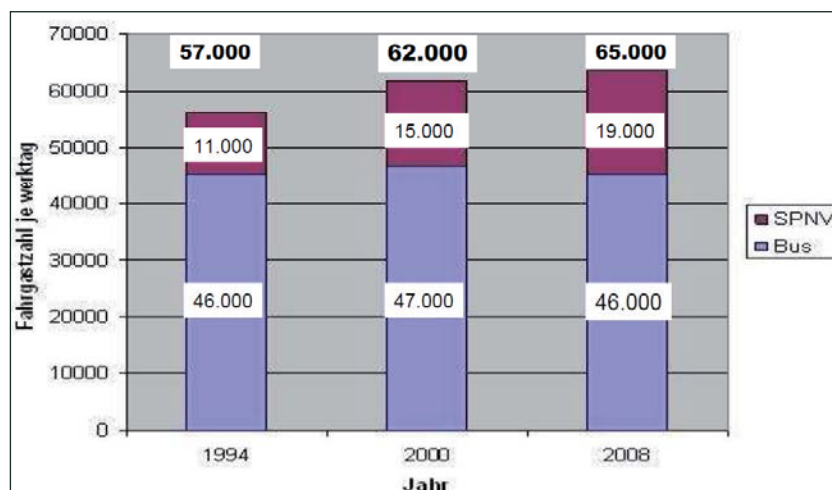
Inzwischen liegen aus der Fahrgasterhebung 2008 im Hammer Busverkehr und entsprechender Untersuchungen des ZRL für den Schienennahverkehr aktuelle Datengrundlagen über die Nutzung des ÖPNV in der Stadt Hamm vor. Daraus lassen sich wichtige Hinweise und konzeptionelle Schwerpunkte für die weitere Planungen ableiten.

5.3.1. Busverkehr

Ergebnisse der Fahrgastzählung 2008

Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse der Fahrgastzählung 2008 (Busverkehr) zusammengefasst, aus denen konkrete Handlungsempfehlungen für die weitere Gestaltung eines attraktiveren und wirtschaftlicheren Nahverkehrs in Hamm abgeleitet werden können.

Die Erhebungen zeigen, dass die Hammer Bevölkerung im letzten Jahrzehnt vermehrt den öffentlichen Personennahverkehr nutzt. Diese positive Entwicklung beruht jedoch allein auf einer verstärkten Nutzung des Schienennahverkehrs (s. Kap. 5.3.2.).



Entwicklung der Fahrgastzahlen im Hammer Nahverkehr

Der Busverkehr konnte in Hamm sein Nutzungsniveau bei ca. 46.000 Fahrgästen pro Tag halten. Seit dem Jahr 2000 blieb die Fahrgastzahl nahezu unverändert.

Bei diesem Vergleich ist ebenfalls zu beachten, dass die Bus-Betriebsleistungen in Hamm von ca. 4,2 Mio. Buskilometern im Jahr 2000 auf ca. 4,1 Mio. Kilometer im Jahr 2008 gesunken sind. Dies zeigt, dass die Maßnahmen des Nahverkehrsplans zu einer Attraktivitätssteigerung bei gleichzeitiger Effizienzsteigerung des Busangebotes beigetragen haben.

Im Bundesdurchschnitt und in zahlreichen Großstädten Nordrhein-Westfalens sind die Fahrgastzahlen beim Busverkehr in den letzten Jahren jedoch moderat angestiegen.

Daraus ergibt sich die Anforderung, in Hamm mit geeigneten Maßnahmen das Busangebot so attraktiv zu gestalten, dass auch hier mehr Bürgerinnen und Bürger auf den Bus umsteigen.

Damit der Nahverkehr für die Stadt und die Nutzer bezahlbar bleibt, soll dies im Wesentlichen durch eine marktorientierte Umgestaltung des bestehenden Leistungsangebots erfolgen.

Die Fahrgastzählung belegt eindrucksvoll die Akzeptanz der mit den Nahverkehrsplänen 1998 und 2005 verbundenen Änderungen im Busangebot:

- In Heessen hat die 1998 neu konzipierte Ringlinie 11/12 Fahrgastzuwächse von ca. 50% aufzuweisen.
- Im Hammer Osten haben die Linien 6, 28 und 33 nach einer Straffung der Linienwege im Jahr 2005 15% mehr Fahrgäste gewonnen. Das seit Anfang 2010 nochmals verbesserte Taktangebot wird wahrscheinlich weitere Fahrgäste anlocken.
- Nach der Änderung des Linienwegs und Einfügung zusätzlicher Fahrten im Jahr 2001 weisen die Linien 9 und R14 in Bockum-Hövel ebenfalls ca. 15 % mehr Fahrgäste auf.
- Weiterhin sehr positiv haben sich die Fahrgastzahlen der Linien 83 und R41 entwickelt, die jeweils zweistellige Zuwachsraten aufweisen.



	Mitte	Bockum-Hövel	Heessen	Herringen	Pelkum	Rhyern	Uentrop	Summe
Mitte	7044	2979	2585	1868	1598	2379	2417	20870
Bockum-Hövel	3208	1492	807	90	43	-	-	5641
Heessen	2313	658	932	-	-	-	-	3904
Herringen	2705	111	-	1188	54	27	106	4192
Pelkum	2023	63	-	54	715	54	54	2963
Rhyern	2466	5	5	46	103	737	82	3444
Uentrop	3170	-	8	57	144	68	1028	4475
Summe	22928	5309	4339	3303	2659	3265	3686	45489

Tägliche Fahrten zwischen den Stadtbezirken

Wie die Tabelle zeigt, sind die Verkehre stark auf die Stadtmitte konzentriert (80%). Ca. 30% aller Fahrten erfolgen innerhalb der einzelnen Stadtbezirke.

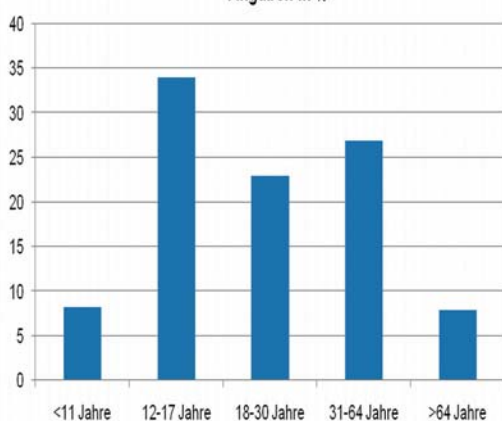
Der Verkehr zwischen den Stadtteilen fällt deutlich geringer aus, einzig die Verbindung zwischen Bockum-Hövel und Heessen ist etwas stärker ausgeprägt.

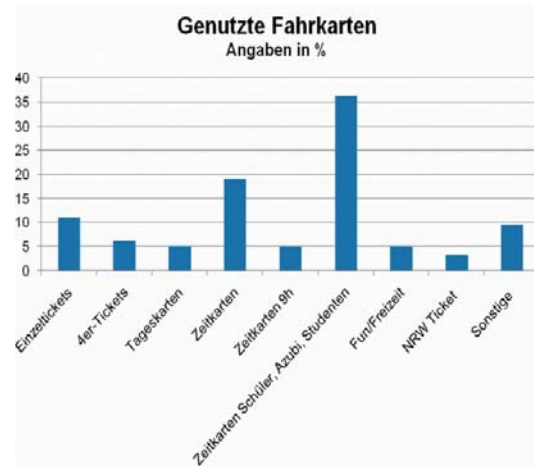
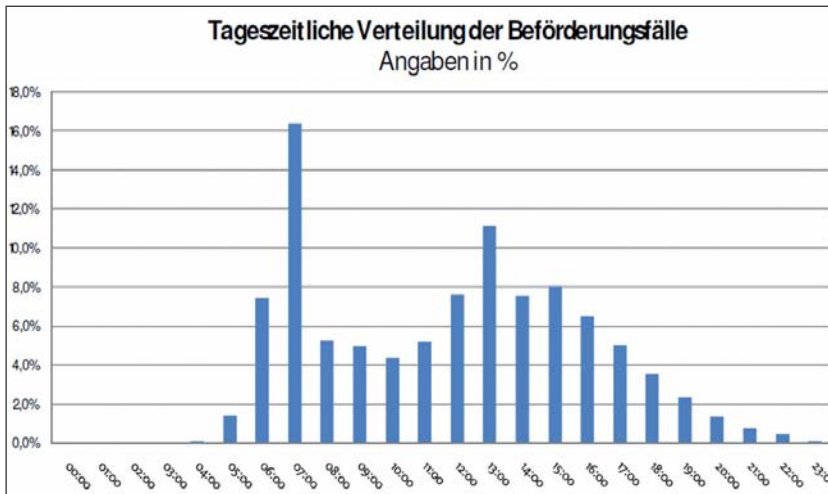
Der Zuwachs des Umsteigeranteils von 13% (in 2000) auf ca. 19 % im Jahr 2008 verdeutlicht, dass nahezu jeder fünfte Fahrgast umsteigen muss, um seine Zielhaltestelle zu erreichen.

Da ein Umstieg immer als deutlicher Qualitätsverlust empfunden wird, sollte durch die Verknüpfung von Buslinien der Umsteigezwang reduziert werden.

Der Anteil des Schülerverkehrs am Gesamtverkehr ist in Hamm mit ca. 38 % im Vergleich zu anderen Großstädten hoch. Die Busunternehmen müssen daher in starkem Maße Fahrzeugkapazitäten für den Schülerverkehr vorhalten, was mit erhöhten Kosten verbunden ist. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung sind sinkende Schülerzahlen und geringere Zuwendungen des Landes für den Schülerverkehr zu erwarten. Daher ist es auch aus wirtschaftlichen Gründen erforderlich, den Hammer Busverkehr auf eine noch breitere und wirtschaftlich sicherere Einnahmehasis zu stellen.

Altersstruktur des Fahrgastaufkommens
Angaben in %





Zeitliche Verteilung des Fahrgastaufkommens

Die stundenbezogene Auswertung bestätigt u.a. die Hinweise aus der Bevölkerung auf zahlreiche, stark belegte Busse in den Verkehrsspitzen. Der inzwischen beschrittene Weg, die Kapazitäten im Frühverkehr durch zusätzliche Fahrten auf besonders betroffenen Linien auszuweiten, soll daher weiterverfolgt werden.

Im Hammer Busverkehr werden ca. 65% der Fahrten mit Zeitkarten durchgeführt. Im Vergleich zum Jahr 2000 ist der Anteil der Zeitkarten zwar leicht gestiegen, er bleibt aber immer noch deutlich unter dem bundesweiten Durchschnittswert von 76% zurück.

Hier könnte ein gezieltes Marketing der Verkehrsunternehmen ansetzen, um den Preisvorteil der Zeitkarte stärker zu bewerben.



Besonders stark frequentiert sind die innerstädtischen Haltestellen, besonders stark genutzt wird die Haltestelle „Hbf./Willy-Brandt-Platz“ mit ca. 11.000 Aus- und Einsteigern täglich (ca. 12,4% aller Fahrgäste). Im Vergleich zur Befragung im Jahr 2000 haben sich die Werte leicht verändert. Die Haltestelle „Hbf./Willy-Brandt-Platz“ befand sich im Jahr 2000 noch im Umbau. Die Bedeutung der Haltestelle „Neue Bahnhofstraße“ ist auch deshalb gesunken. Stiegen dort im Jahr 2000 noch ca. 8.400 Fahrgäste ein und aus, sind es 2008 nur noch ca. 1.500. Konstant geblieben sind dagegen die Werte an der Haltestelle „Westentor“ mit ca. 7.500 Fahrgästen.

Pilotprojekte für einen attraktiveren Busverkehr

Nachfolgend werden zwei Maßnahmenpakete benannt, mit denen deutliche Qualitätsverbesserungen im Hammer Busverkehr erreicht werden können, ohne den Betriebsaufwand der Verkehrsunternehmen spürbar zu erhöhen.

Einrichtung von „Durchmesserlinien“

Bei den Umstrukturierungen in den letzten Jahren blieb die Grundkonzeption des Liniennetzes unverändert. Mit Ausnahme der Linien 1, 3, 7 und 17 verlaufen weiterhin alle Linien zur zentralen Endhaltestelle am HBF. Dies hat zur Folge, dass insbesondere die Fahrtziele um den Markt und in der östlichen Innenstadt nur mittels Umstieg erreicht werden können. Fahrten zwischen den Bezirken sind aufgrund des Zeitverlusts durch den Umstieg unattraktiv und werden nur selten mit dem Bus durchgeführt.

Die Verknüpfung der vorhandenen Buslinien zu Durchmesserlinien würde daher zu einer erheblichen Steigerung der Angebotsqualität beitragen. Durch die neuen Direktverbindungen würden Umsteigezwänge entfallen. Das Liniennetz würde verständlicher, da sich die Anzahl der Linienbezeichnungen reduziert.

Durchmesserlinien bieten in vielen Fällen auch den Verkehrsunternehmen Vorteile:

- Effizientere Umlaufgestaltung mit Einsparung einzelner Kurse;
- Entfallende Standzeiten am HBF mit Entlastung des Busbahnhofs;
- Ansatz für ein positives Marketing.

Mit dem ‚Verkehrsbericht 2010‘ soll daher die Einrichtung weiterer Direktverbindungen durch die Verknüpfung vorhandener Buslinien eingeleitet werden.

Qualitätskriterien für Zuwendungen an die Busunternehmen

Den Städten und Kreisen wurde 1997 die Aufgabe übertragen, die Fahrzeugbeschaffung der Busunternehmen zu bezuschussen (in Hamm ca. 680.000 jährlich).

Seitens der Stadt Hamm wurde die Fahrzeugförderung an die Einhaltung hoher Qualitätsstandards der neuen Busse gebunden.

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen bei der EU sind die Bundesländer im Begriff, die ÖPNV-Förderung grundlegend neu auszugestalten. Statt einer Fahrzeugförderung sollen die Kreise und Städte die ‚Nahverkehrspauschale‘ künftig weitestgehend für selbst definierte Verwendungszwecke an die Verkehrsunternehmen weiterleiten.

Dadurch eröffnet sich die Chance, statt der Fahrzeugförderung die tatsächliche Angebotsqualität des Busverkehrs im Sinne einer größtmöglichen Zufriedenheit der Fahrgäste bei den Zuwendungen an die Unternehmen zu berücksichtigen. Dazu gehören u.a. die Einhaltung von Leistungsmerkmalen wie ausreichender Fahrplankontakt, Pünktlichkeit und umfassende Fahrgastinformation. Zusammen mit den Nachbarkreisen arbeitet die Stadt Hamm derzeit an einer entsprechenden Förderrichtlinie, die in 2011 in Kraft treten soll.



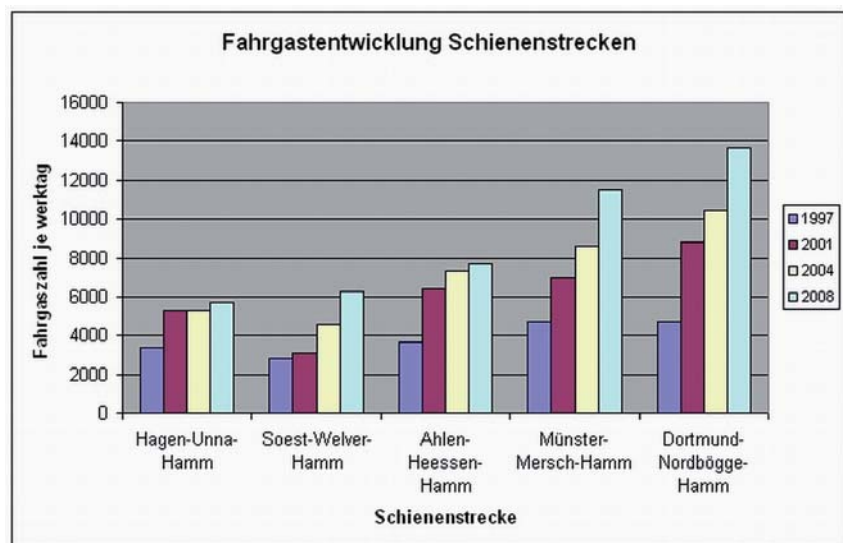


5.3.2. Schienenverkehr

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Der Fahrgastboom, den der SPNV im Raum Hamm seit 1995 verzeichnet, hält unvermindert an. Aktuelle Zählungen belegen, dass sich die Fahrgastzahlen u.a. auf den Hauptstrecken nach Dortmund und Münster in den letzten 10 Jahren mehr als verdoppelt haben.

Der Hammer Hauptbahnhof als größter Bahnknoten im mittleren Westfalen wird inzwischen von täglich über 22.000 Fahrgästen genutzt.



Begründet sind diese Zuwächse im Schienennahverkehr im quantitativ und qualitativ stark verbesserten Zugangebot sowie in den kundenfreundlichen Gemeinschafts- und Übergangstarifen, die seit Gründung des ZRL in 1996 geschaffen wurden.

Die zu Ende 2010 geplante Neukonzeption des Nahverkehrs zwischen Köln und Hamm wird das Angebot weiter verbessern.

Alle wesentlichen Faktoren deuten darauf hin, dass sich die positive Entwicklung der letzten Jahre fortsetzen wird und die Fahrgastzahlen im SPNV im Raum Hamm weiter steigen werden.

Ausbau der Bahninfrastruktur

Bahnknoten Hamm

Die Kapazitätsengpässe im Bahnknoten Hamm sind die Ursache für mindestens 1 % aller bundesweiten Verspätungen.

Die DB wird in einem ersten Schritt bis Mitte 2011 ca. 5 Mio. Euro für zusätzliche Weichenverbindungen und moderne Signaltechnik in Hamm investieren.

Dennoch besteht weiterhin ein erheblicher Investitionsbedarf, z.B. für neue Brückenbauwerke, die die kreuzungsfreie Einfädelung der Bahnstrecken ermöglichen.

Der ZRL hat dies erkannt und eine Untersuchung des Ausbaubedarfs für den Bahnknoten Hamm beschlossen.

Für die Realisierung der erforderlichen Maßnahmen wird es darauf ankommen, dass sich ZRL, DB und das Land darauf verständigen, auf der Grundlage dieser Untersuchung die entsprechenden Anmeldungen zu den Förderprogrammen des Landes und des Bundes vorzunehmen.

Schienenstrecke Dortmund - Hamm / RRX

Die bedeutendste Schienenstrecke im östlichen Westfalen kann gleichzeitig die höchsten Fahrgastzuwächse aufweisen. Mittlerweile nutzen rund 12.000 Menschen die Bahn für ihre täglichen Wege zwischen Hamm und Dortmund.

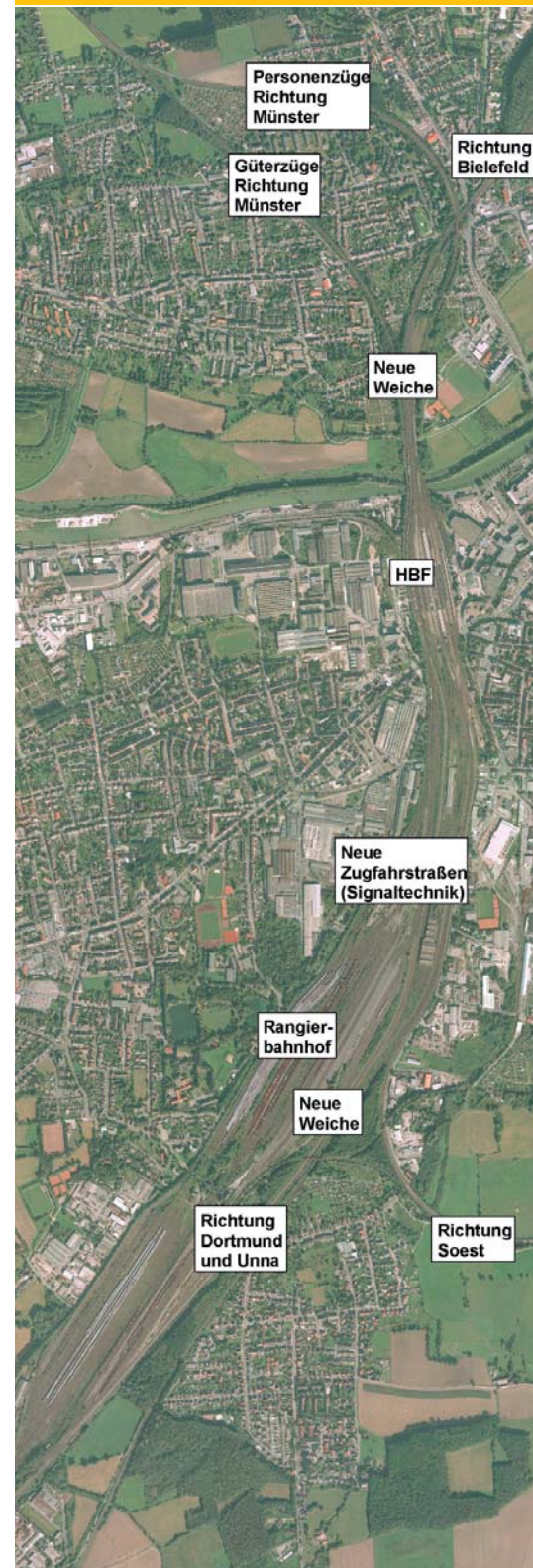
Zum Dezember 2010 wird ein deutlich verbesserter Fahrplan auf der Hauptachse des Regionalverkehrs in NRW (Köln - Ruhrgebiet - Hamm) umgesetzt. Das Zugangebot zwischen Dortmund und Hamm wird auf 4 Züge/Stunde erhöht. Dabei werden stündlich zwei schnelle Verbindungen (Halt nur in Kamen) und zwei Verbindungen mit allen Halten, jeweils im 30-Minuten-Takt, angeboten.

Die RE 1 (Aachen - Köln - Ruhrgebiet - Hamm) wird alle 2 h bis Paderborn verlängert.

Die RE 11 (MG - Ruhrgebiet - Hamm) fährt künftig stündlich und auch an Wochenenden.

Einen weiteren Quantensprung für den Nahverkehr in NRW wird durch den RRX erfolgen, der nach derzeitiger Planung Mitte des Jahrzehnts in Betrieb gehen soll.

Insgesamt sind zwischen Köln und Dortmund vier Linien geplant, von denen zwei nach Hamm verlängert werden.





Für das Kernnetz von Köln bis Dortmund ist ein durchgehender 15 Min.-Taktverkehr vorgesehen. Für die Weiterführung nach Hamm bietet das oben beschriebene Angebot mit 4 Zügen pro Stunde eine gute Grundlage. Die Weiterführung des RRX bis Hamm ist jedoch nur dann möglich, wenn die Schieneninfrastruktur modernisiert und ggf. erweitert wird. Während die Planungen für die Kernstrecke des RRX zwischen Köln und Dortmund bereits fortgeschritten sind, stehen die Untersuchungen für die Schienenstrecke Dortmund - Hamm noch aus. Im Rahmen der Planungen zum RRX soll jedoch erstmals auch hier der Ausbaubedarf ermittelt werden.

Bahnhöfe und Haltepunkte in Hamm

Um den Schienenverkehr für die Hammer Pendler attraktiv zu gestalten, müssen vorhandene Bahnhöfe modernisiert und neue Haltepunkte geschaffen werden. Die Stadt stellt sich gemeinsam mit der DB dieser Zukunftsaufgabe.

Nach der denkmalgerechten Modernisierung des HBF durch die DB hat die Stadt im Jahr 2000 den neuen Busbahnhof fertig gestellt und mit der Führung aller Buslinien zum Hauptbahnhof sowie der Schaffung zusätzlicher Parkplätze den wichtigsten Verkehrsknoten Mittelwestfalens gestärkt. Im Jahr 2010 wurde zudem das elektronische Fahrgastinformationssystem am Busbahnhof in Betrieb genommen.

Die bauliche Modernisierung des Umfeldes der beiden bestehenden Haltepunkte in Heessen und Bockum-Hövel wurde inzwischen ebenfalls abgeschlossen. Die Stadt Hamm hat für diese Maßnahmen insgesamt ca. 1,5 Mio. Euro investiert.

Beide Bahnhöfe wurden zudem in das Förderprogramm von Land und DB zur Erneuerung und behindertengerechten Gestaltung der Bahnsteige aufgenommen.

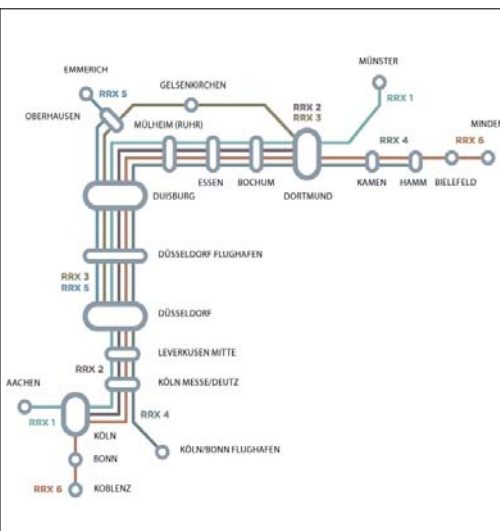
Während die Maßnahmen in Bockum-Hövel noch in diesem Jahr beginnen, gibt es für Heessen noch keine zeitliche Perspektive.

Mit neuen Haltepunkten können erhebliche zusätzliche Fahrgastpotenziale gewonnen und wichtige Impulse zur Standortentwicklung geleistet werden.

In Hamm sind zwei neue Haltepunkte in Westtünen und Selmigerheide geplant.

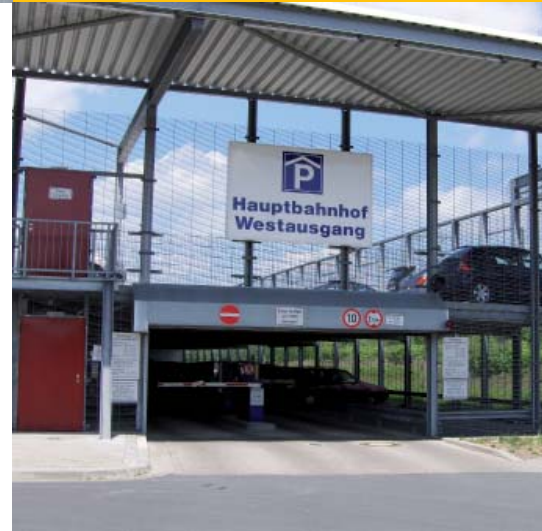
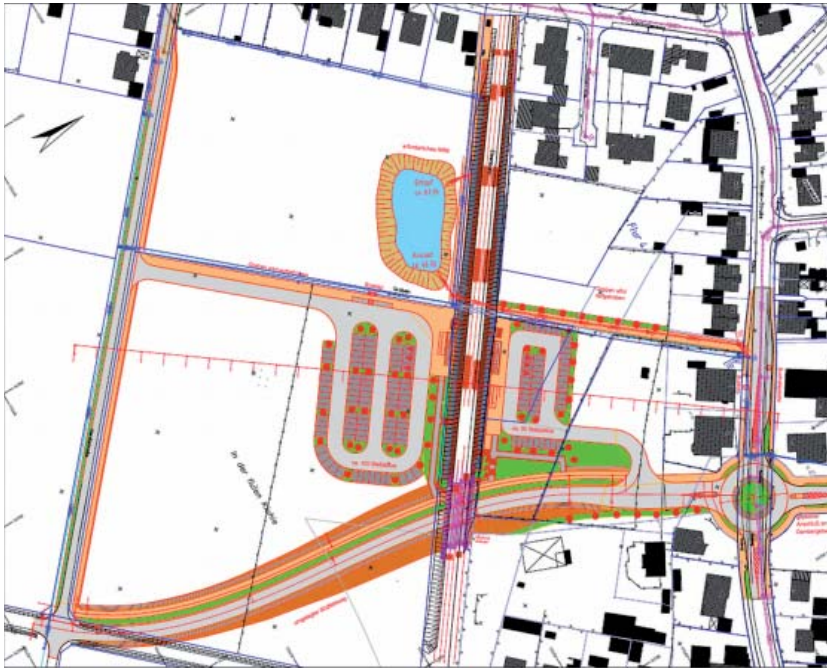
Westtünen:

Über den hohen Verkehrswert des Haltepunktes und den Sachstand des Planungsverfahrens wurde umfassend im ‚Masterplan Verkehr 2007‘ informiert.





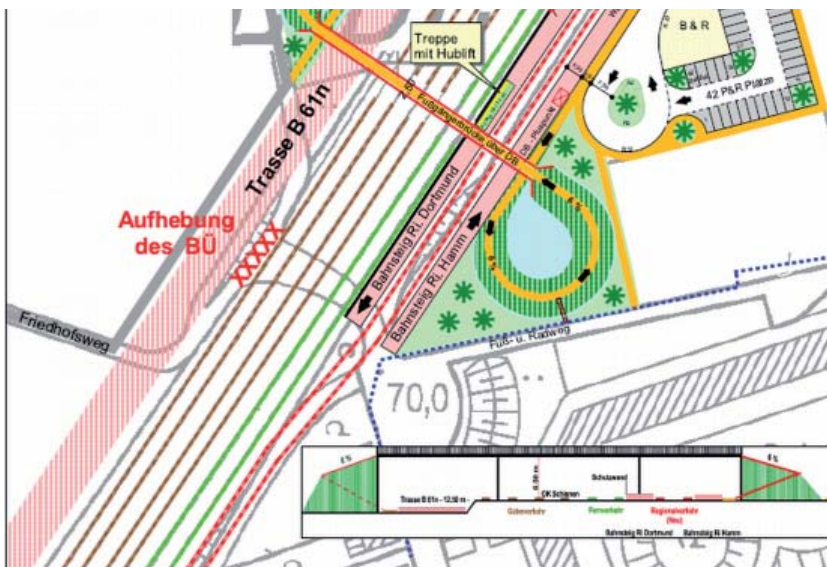
Der Haltepunkt soll gemeinsam mit der Beseitigung des Bahnübergangs am Süfeldweg gebaut werden. Als Baustart ist das Jahr 2013 vorgesehen.



Selmigerheide:

Mit dem Bau eines Haltepunktes in Selmigerheide (Höhe Friedhofsweg) wird eine schnelle Verbindung in die Hammer City (Fahrzeit ca. 5 Min. statt 30 Min. mit dem Bus) und ins Ruhrgebiet entstehen.

Der Haltepunkt kann jedoch nur in Zusammenhang mit dem Ausbau der Schienenstrecke Dortmund – Hamm erfolgen.





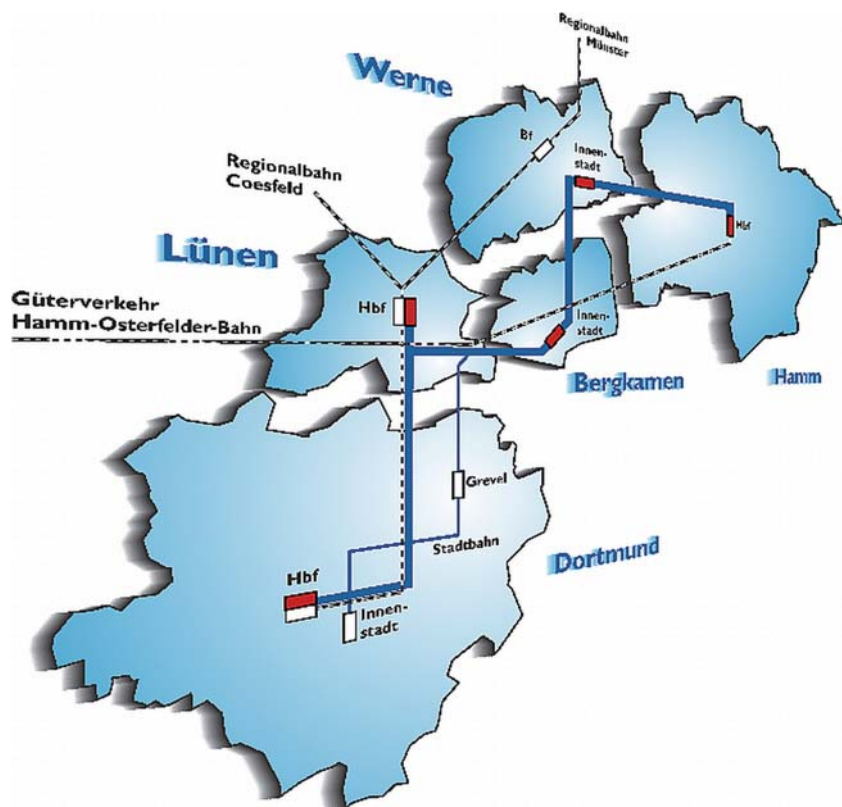
Regio-Stadtbahn

Über die von der Stadt Hamm und dem Kreis Unna Anfang des Jahrzehnts verkehrlich untersuchte ‚Regio-Stadtbahn‘ von Dortmund über Lünen und Bergkamen nach Hamm mit ergänzenden Strecken im Hammer Stadtgebiet wurde im Masterplan Verkehr 2007 ausführlich berichtet.

Der aktuelle, sprunghafte Anstieg der Fahrgastzahlen auf der Schiene würde den bereits im Jahr 2000 ermittelten, positiven Verkehrswert der Regio-Stadtbahn weiter erhöhen.

Die Realisierung wäre jedoch mit erheblichen Bau- und Betriebskosten verbunden.

Erforderlich wären neue, günstigere Rahmenbedingungen für die Förderung der Bau- und Betriebskosten seitens des Bundes und des Landes und deutlich bessere Konditionen für die Mitnutzung von Strecken der DB. Vor diesem Hintergrund ist eine Realisierung zur Zeit nicht absehbar.



ÖPNV	
Schiene	
Projekte aus dem Masterplan Verkehr 2007	Sachstand
Neubau Haltepunkt Westtünen	in Bearbeitung
Neubau Haltepunkt Selmigerheide	noch nicht begonnen
Modernisierung Bahnhof Heessen	fertig
Modernisierung Bahnhof Bockum-Hövel	fertig
Regio-Stadtbahn Dortmund – Bergkamen – Werne – Hamm	langfristige Perspektive
Ausbau Bahnstrecke Dortmund - Hamm	langfristige Perspektive
Neue Projekte	
Ausbau Bahnknoten Hamm Hauptbahnhof	in Bearbeitung
Bus	
Projekte aus den NVP 1998 und 2005	Sachstand
Ausbau zentraler Umsteigehaltstellen in Herringen und Werries	fertig
Elektronisches Fahrgastinformationssystem für den Busbahnhof	fertig
ÖPNV-Anbindung für ländliche Siedlungsgebiete	noch nicht begonnen
Neue Projekte	
Neuordnung des Busverkehrs an Sonn- und Feiertagen	in Bearbeitung
Einrichtung weiterer Direktverbindungen („Durchmesserlinien“)	noch nicht begonnen
Modernisierungsprogramm Bushaltestellen	in Bearbeitung
Intensivierung des Marketing und der Fahrgastinformation	in Bearbeitung
Erweiterung des elektronischen Fahrgastinformationssystems	noch nicht begonnen
Beseitigung Kapazitätsengpässe zu Spitzenzeiten	in Bearbeitung
Neuordnung der ÖPNV-Förderung (städtische Forderrichtlinie)	in Bearbeitung



5.4. Logistik

Seit Mitte der neunziger Jahre verzeichnet die Logistik im Ruhrgebiet ein kontinuierliches Wachstum. Der Anteil am Bruttoinlandprodukt liegt in der Region mit ca. 8,5 % um 25 % über dem Bundesdurchschnitt.

Allein in Hamm sind bei den 30 Logistik-Unternehmen mehr als 3.000 Menschen beschäftigt. Im Logistik-Ranking aller deutschen Großstädte belegt die Stadt den 15. Platz.

In Hamm finden täglich ca. 30.000 LKW-Fahrten statt. Trotz hervorragender Anbindungen an Kanal und Schiene wird beim LKW auch künftig mit deutlichen Zuwächsen (+ 15 % bis 2020) gerechnet - mit den entsprechenden Anforderungen an das Straßennetz und Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete.

Bereits der ‚Masterplan Verkehr 2007‘ enthielt ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur effizienten und zugleich stadtverträglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs.

Mit dem ‚Verkehrsbericht 2010‘ sollen zwei Pilotprojekte auf den Weg gebracht werden:

- Die Einarbeitung des Hammer LKW-Routenplans in die handelsübliche Navigations-Software und
- Der Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements.

LKW-Navigation

Um den Wirtschaftsverkehr auf den kürzesten und umweltverträglichsten Routen zu den Gewerbegebieten zu leiten, hat Hamm bereits 1996 als erste Gemeinde in NRW ein „Integriertes Stadtleitsystem“ für den LKW-, PKW- und Radverkehr aufgebaut.

In der Folge hat Hamm als erste deutsche Kommune 2001 einen ‚LKW-Routenplan‘ im Internet bereitgestellt.

Im LKW-Routenplan werden die Wege zu den Gewerbegebieten nur auf den für den LKW-Verkehr geeigneten Hauptverkehrsstraßen ausgewiesen. Damit sollen ‚Schleichwege‘ durch Wohngebiete vermieden werden. In der Karte finden sich auch Hinweise auf bestehende Verkehrsbeschränkungen (Durchfahrtshöhe, Einbahnstraßen, Gewichtsbeschränkungen etc.). Da der Anteil ausländischer Spediteure stark zugenommen hat, sind alle wesentlichen Informationen des Plans auch in Englisch und Russisch erläutert.

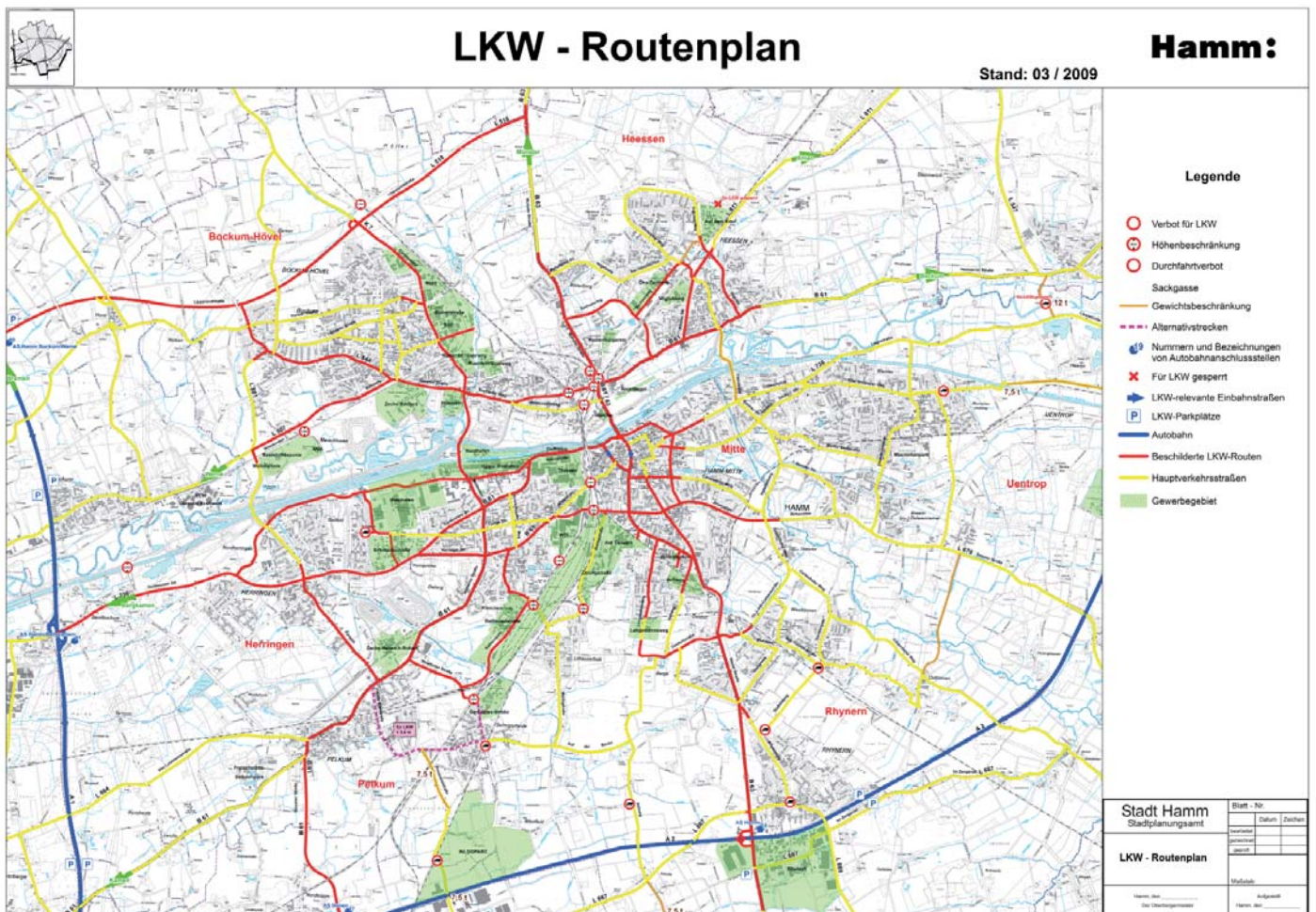
Nun soll der LKW-Routenplan zu einem dynamischen Routenfinder weiterentwickelt und in die handelsübliche Navigations-Software integriert werden.



Die ‚Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr‘ (WMR) ist mit dem Angebot an die Stadt Hamm herangetreten, an einem regionalen Projekt zur Einarbeitung lokaler Routenpläne in die LKW-Navigationsysteme teilzunehmen.

Im ersten Schritt des Projektes, mit dem das Fraunhofer-Institut und die Fa. LOGIBALL beauftragt wurden, sind im Hammer Hafen und mehreren Dortmunder Gewerbegebieten mittels Befragung die tatsächlich gefahrenen Routen ermittelt und mit den Empfehlungen der LKW-Stadtpläne abgeglichen worden, um den Bedarf für die Aufnahme der empfohlenen Routen in die Navigationssoftware nachzuweisen.

In einem zweiten Schritt werden die LKW-Stadtpläne entsprechend den technischen Anforderungen der Navigationsanbieter digitalisiert.





Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Optimierung der betrieblichen Mobilität ist ein bundesweit noch weitgehend unerschlossenes Handlungsfeld der Verkehrsplanung, obwohl sie für alle Beteiligten konkrete Vorteile bietet.

- Die Unternehmen profitieren durch eine höhere Mitarbeiterbindung, aber auch durch konkrete Kosteneinsparungen.
- Der einzelne Mitarbeiter kann durch geringere Wegekosten, geringere Fahrtzeiten und einen persönlichen Beitrag zum Umweltschutz profitieren.
- Klimaschutz und Entlastung der Infrastruktur sind Ziele von Politik und Verwaltung.

Die IHK Dortmund plant aktuell das Pilotprojekt **„Qualitätssiegel für ein nachhaltiges betriebliches Mobilitätsmanagement“** und hat großes Interesse an einer Beteiligung der Stadt und der Wirtschaftsförderung Hamm.

Im Einzelnen werden folgende Ziele verfolgt:

- Die individuelle Anreise mit dem PKW stellt in vielen Fällen nicht die optimale Lösung für den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte dar. Der Umstieg auf Fahrgemeinschaften, den ÖPNV oder das Fahrrad soll gefördert werden.
- Betriebe sollen ermutigt und angeleitet werden, Ihre Mitarbeiter bei der Gestaltung des Weges zwischen Wohnort und Arbeitsstätte zu unterstützen.
- Für ein nachhaltiges Engagement werden die Betriebe öffentlichkeitswirksam durch ein Siegel ausgezeichnet.

Für eine Teilnahme der Stadt Hamm bieten sich die Gewerbegebiete in Uentrop und Rhynern an. Beide liegen für den LKW-Verkehr äußerst verkehrsgünstig an den Autobahnen.

Die Kehrseite dieser Lage sind die langen Wege für die Beschäftigten sowie die oft unzureichende Anbindung an den ÖPNV und das Radwegenetz. Besondere Erreichbarkeitsprobleme ergeben sich für Teilzeitkräfte und geringfügig Beschäftigte.

Mit dem ‚Verkehrsbericht 2010‘ wird sich die Stadt Hamm um eine Teilnahme am Modellprojekt der IHK bewerben.

Aktionsprogramm ‚Logistik‘ (Masterplan Verkehr 2007)	Sachstand
Realisierung aller Stra�enneubauprojekte des Masterplan Verkehr (insb. ‚Kanaltrasse‘, B 63n, L 667n, A 445)	In Bearbeitung
Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals bis zum Hafen Uentrop	In Bearbeitung
Aufbau einer internen Wegweisung f�ur alle großen Gewerbe-gebiete	fertig
Ausbau des kombinierten Ladungsverkehrs (z.B. durch Stückgut- oder Container-Terminal im Rangierbahnhof)	Noch nicht begonnen
Reaktivierung der Brachflächen im Rangierbahnhof f�ur den Schieneng�uterverkehr	In Bearbeitung
Neue Projekte	
Erarbeitung von Mobilitätskonzepten f�ur die Beschäftigten in den GE-Gebieten Rhynern und Uentrop (in Zusammenarbeit mit IHK und Betrieben)	Noch nicht begonnen
Einarbeitung des LKW-Routenplans in handelsübliche Navigationssysteme	In Bearbeitung

