

Hamm: Die autofreie Stadt – (K)eine Vision für 2030!?

Von Karl A. Faulenbach und Claudia Kasten

„... es ist notwendig, eine neue Balance zwischen Nähe und Ferne, zwischen schnell und langsam, zwischen Körperbewegung und motorisierter Fortbewegung zu finden.“¹

Die Geschichte der städtischen Mobilität ist auch die Geschichte von der Verdrängung der Fahrräder. Waren die Städter zunächst hauptsächlich zu Fuß unterwegs, kamen bald immer mehr Kutschen und Fahrräder hinzu. Die breiten Alleen boten Platz für alle. Mit der Erfindung und Verbreitung des Automobils änderte sich das grundlegend: Autos brauchten eigene Wege. Radwege wurden an den Rand gedrängt. Der Siegeszug des Autos ist ungebremst: Nach wie vor ist das Auto des Deutschen liebstes Kind. Auch in Hamm nahm die Fahrzeugdichte 2012 weiter zu: auf 1000 Einwohner kommen heute 546 Kfz. Ist eine Trendwende zu einer klimafreundlichen Mobilität unter diesen Umständen überhaupt möglich?

Wir glauben: Eine Trendwende ist nicht nur möglich, sondern zwingend notwendig. Experten prognostizieren schon bald einen Mangel an fossilen Rohstoffen, allen voran Rohöl. Auch die Prognosen zum Klimawandel verlangen von uns allen einen radikalen Wandel unseres Lebensstils.²

In den 90er Jahren galt Hamm als erfolgreiche ökologische Modellstadt für NRW und wurde 1998/99 als „Bundeshauptstadt für Natur- und Umweltschutz“ ausgezeichnet. Weitere Schritte in Richtung klimafreundlicher Mobilität wurden veranlasst. Das Radwegenetz ist in den vergangenen Jahren auf rund 180 km angewachsen. Etwa 17% aller Wege werden in Hamm mit dem Rad zurückgelegt. Die Stadt hofft, diesen Anteil auf 20% bis 25% bis 2025 steigern zu können. Ein weiteres Ziel ist das Anwachsen der umweltfreundlichen Verkehrsmittel auf einen Anteil von 50% am Gesamtverkehr. Das wäre eine Steigerung um 10%. Doch wie kann dies umgesetzt werden? Verbote alleine bewirken nichts. Der erhobene Zeigefinger führt bei vielen eher zu Ablehnung. Aber reicht eine gut ausgebaute klimafreundliche Infrastruktur aus, um die Menschen aus ihren Autos zu locken? Welche positiven Anreize müssten gesetzt werden?

Hamm 2030 – ein Traum

Träumen wir einfach mal einen schönen Traum von einer Stadt ohne verkehrsbedingte CO₂-Emissionen!

2030: Hamm hat ein gut ausgebautes und kostengünstiges Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln. Neben dem Sternverkehr in die In-

nenstadt gibt es einen Ringverkehr: Das Pendeln zwischen benachbarten Stadtteilen ist jetzt auch ohne große Umwege und Zeitverluste möglich.

Breite und sichere Radwegen werden ergänzt durch wetterfeste Abstellmöglichkeiten für das Rad. Ähnlich wie in Kopenhagen gibt es Radschnellwege, um den Anteil an Radfahrern im Berufsverkehr zu erhöhen. Kreuzungsfrei verbinden sie die Außen- und Nachbarbezirke mit der Hammer Innenstadt. Durch eine Anzeige, wie lange eine Ampelphase noch dauert, können Radler ihr Tempo anpassen und so das lästige und kräfteaubende Abbremsen und wieder Anfahren umgehen. Fußstützen an den Ampeln sorgen für einen sicheren Halt.

Überlegungen aus den 1990er Jahren wurden wieder aufgegriffen und umgesetzt. Die zahlreichen Eisenbahnlinien wurden für ein S-Bahnnetz ausgebaut: Neben den bereits heute bestehenden Bahnstationen gibt es S-Bahnstationen in fast allen Stadtteilen. Über den Hammer Stadtraum hinaus fährt eine S-Bahn über Werne, Bergkamen und Lünen, die S-Bahnlinie von Düsseldorf nach Dortmund wurde bis nach Hamm verlängert. Wer mit dem Rad zur Haltestelle kommt, kann es kostenfrei mit in Bus oder Bahn nehmen. Der öffentliche Nahverkehr wurde hierfür ausgestattet. Zusätzlich stehen an jeder Haltestelle Leihräder, einige davon mit E-Antrieb, zur Verfügung.

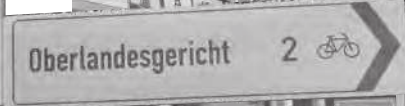
Staus auf den Einfallstraßen oder Parkplatzsuche in der Innenstadt sind Vergangenheit. Ein Park & Ride-System ermöglicht die entspannte Anreise in die Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Um die schweren Einkäufe kümmert sich ein kostengünstiger Lieferservice, schließlich habe ich Parkgebühren eingespart und kann mir so diesen Service leisten. Lastenfahräder und andere umwelt-



Pferd vor Pferdärken – Blick aus der Martin-Luther-Straße in Richtung Westentor.



freundliche Fahrzeuge prägen das Stadtbild. Da der Lieferant viele Auslieferungen auf einen Weg erledigen kann, entfallen insgesamt viele Fahrten in der Stadt. Und auch der Anlieferverkehr für die Geschäfte wird am Stadtrand koordiniert. Durch eine Umladung der Fracht, müssen die Spediteure nur noch wenige Stellen anfahren



Da in der Innenstadt von Hamm keine fossil betriebenen Fahrzeuge mehr zugelassen sind, ist die Luft viel sauberer geworden. Auch die Lärmbelastung hat sich verringert. Ganz autofrei ist die Stadt natürlich noch immer nicht. Taxen, Rettungsfahrzeuge, Busse, die Privatwagen und der Lieferverkehr

60 % aller Wege, die wir zurücklegen, sind unter 4 km!

fahren mit Elektroantrieb. Die Technologie wurde deutlich verbessert, umweltfreundliche Batterien ermöglichen große Reichweiten. Ein Auto benötige ich ohnehin nur noch selten. Ein umfassendes Carsharing-Angebot füllt die Lücken. Parkhäuser werden zum Fahrradstellplatz mit Serviceeinrichtungen wie Waschanlage etc. So profitieren Anbieter und Radler gleichermaßen vom Rückgang des motorisierten Individualverkehrs.

Durch diese Maßnahmen und eine intensive Marketingstrategie werden 2030 rund 30% aller Wege mit dem Rad zurückgelegt. Auch Fußgänger profitieren von den verbesserten Bedingungen. Die Unfallzahlen im Straßenverkehr sinken. Die Eltern trauen sich nun, ihre Kinder zu Fuß oder mit dem Rad

den Schulweg zurücklegen zu lassen. Die verstärkte Bewegung im Freien fördert die Gesundheit

der Hammer Bevölkerung. Und als positiver Nebeneffekt wird auch der Klimawandel verlangsamt.

Es wäre schön, wenn unsere Stadt Hamm den Mut zu hätte, über den Tag hinaus Visionen zu entwickeln. Einige beschriebene Träume werden andernorts zum Teil bereits praktiziert. Hamm darf diesen Strukturwandel zugunsten seiner Bürger nicht verpassen. Eine an-

gepasste Verkehrspolitik allein reicht jedoch nicht. Das ganze sollte mit einer Regionalisierung der Wirtschaft und des Konsums einhergehen. Die Energiewende und ein neuer Lebensstil, in dem nicht mehr der schnelle Konsum im Vordergrund steht, sollten den Wandel ergänzen.

Alles nur ein schöner Traum? Experten haben herausgefunden, dass die Bedeutung des PKW bei jungen Menschen sinkt. Sofern auch der politische Wille zum Wandel besteht, dürfen wir also berechtigt hoffen.

1 Müller, M./Strasser, J.: Transformation 3.0 - Raus aus der Wachstumsfalle; Berlin 2011

2 Niko Peach, einer der bedeutendsten deutschen Wachstumskritiker, ruft sogar zu einem radikalen Wertewandel bezogen auf das Wirtschaftswachstum und zu einer „Befreiung vom Überfluss“ in Richtung einer „Postwachstumsökonomie“ auf. Eine Rezension seines Werks können Sie auf Seite 21 nachlesen.



Die Geburtsstunde des öffentlichen Personennahverkehrs in Hamm: 1898 fährt die erste Straßenbahn.



„Radfahrer absteigen“ – so wie hier fühlen sich Radfahrer oft ausgebremst.

Visionen und Grenzen – umweltfreundliche Mobilität in Hamm

Stellungnahmen der Parteien aus dem Stadtrat

„Wie lässt sich die Mobilität in Hamm zukunftsfähig gestalten?“ haben wir die Parteien im Hammer Stadtrat gefragt und sie um eine kurze Stellungnahme gebeten. Alle haben geantwortet. Sogar in der erbetenen Kürze! Welche Möglichkeiten und Grenzen sehen unsere politischen Parteien? Wie weit sind wir schon auf dem Weg? Wo müsste man den Hebel ansetzen? Im folgenden dokumentieren wir – kommentarlos – die Positionen der Parteien. Und auch, wenn im Ziel einer umweltfreundlicheren Mobilität sich alle einig scheinen, werden die unterschiedlichen Gewichtungen deutlich. Aber sehen Sie selbst:



„Visionen und Grenzen“

Die Begriffe „Visionen“ und „Grenzen“ beschreiben das Spannungsfeld kommunaler Verkehrspolitik, in dem es mehrere Erfordernisse zwingend zu verbinden gilt:

- Sicherstellung einer kostengünstigen, schnellen und sicheren Bewältigung der täglichen Wege,
- Gewährleistung der Erreichbarkeit der Innenstadt als Einkaufs-, Freizeit- und Kulturzentrum,
- die Notwendigkeit, diese erforderliche Mobilität in einem permanenten Prozess klimafreundlich zu gestalten.

Ziel: 53.000 t CO₂ pro Jahr weniger im Verkehr

Zum letzten Punkt haben bisher erhebliche Anstrengungen zu deutlichen Erfolgen besonders in den Bereichen Radverkehrsförderung und Nahverkehr geführt. Für die Zukunft hat der „Verkehrsplan 2010“ das Ziel gesteckt, die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um 53.000 t/Jahr zu reduzieren.

Für die anstehenden Diskussionen und Planungen ergeben sich für uns folgende Forderungen:

– Weiterentwicklung des „Klimaschutz-Handlungskonzepts 2008“ zu einem „Integrierten Klimaschutzkonzept“ mit einem gesonderten Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“.

– Der „Verkehrsbericht Hamm 2014“ soll Fakten und Aussagen u.a. zu folgenden Bereichen enthalten:

- Aktualisierung der Verkehrsstärkenkarten aus dem „Masterplan Verkehr 2007“
- Dokumentation und Maßnahmenplanung zur Optimierung des Radverkehrs
- ÖPNV-Prognose und Maßnahmenplan
- Ganzheitliches Handlungskonzept zur Förderung des Fußverkehrs
- Verstärkte Beschaffung von verbrauchs- und schadstoffarmen Fahrzeugen durch die Stadt Hamm und ihre Tochtergesellschaften.

– Koordinierung aller Maßnahmen im Bereich „Klimafreundliche Mobilität“ einschließlich der Öffentlichkeitsarbeit.

Jörg Holsträter

1. stellv. Vorsitzender der CDU-Ratsfraktion,
Sprecher für Stadtentwicklung und Verkehr



Hamm – Stadt der kurzen Wege

In einer Flächenstadt wie Hamm kommt der Stadtplanung beim Klimaschutz eine wichtige Rolle zu. Verminderung von Flächenverbrauch hängt mit der Verminderung von unnötigem Verkehr eng zusammen. Wir wollen eine Stadt der kurzen Wege. In Zeiten des demografischen Wandels geht Stadtumbau und Sanierung vor Neuplanung und Neubau. Die City und Stadtteilzentren sind zu stär-

Stadtplanung als aktiver Klimaschutz

ken. Unsinnige Ansiedlungen auf der grünen Wiese, ob für Wohnen oder Einzelhandel gilt es zu vermeiden.

Das Straßennetz bedarf nur noch weniger Ergänzungen zur Entlastung von Pelkum und der Innenstadt durch die B 63n und A 445. Der Modalsplitt muss von 60% Kfz-Nutzung vor allem auf längeren Distanzen in Richtung SPNV und ÖPNV umgebaut werden. Die neuen Schienenhaltepunkte in Westtünnen und Selmigerheide sind genauso wichtig wie schnelle Busverbindungen von den Stadtteilen in die Innenstadt im Viertelstundentakt vor allem in den Kernzeiten. Ein Viertel aller Verkehrsbebewegungen liegt unter 2 km. Hier ist die Entwicklung sicherer Fuß- und Radwege bis in die Zentren z.B. an Richard-Wagner und Goethe-Straße von entscheidender Bedeutung.

Dr. Georg Scholz

Stadtentwicklungspolitischer Sprecher
der SPD-Fraktion



Zukunftsorientierte Mobilität

Radfahren – ein Verkehrsmittel der Zukunft? Für diese Sparte im Bereich des Umweltverbundes haben wir in der Vergangenheit vehement eine verstärkte Förderung eingefordert. Ein Blick auf die Straßen der Stadt zeigt, die Menschen reagieren positiv auf das verbesserte Angebot: eine Zunahme des Radverkehrs ist nicht zu übersehen – auch im Winter. Zukunftsorientiert sollten die alltäglichen Verkehre zur Arbeit, zum Einkauf, zur Schule und ihre Bedürfnisse gesehen werden. Dazu gehören die Anlage, der Zustand, aber auch die Sanierung z.B. nach den Wintermonaten. Sicher sollte

ÖPNV und Radwege fördern!

auch der Aspekt der Freizeitnutzung in einer Netzplanung zukünftig eine stärkere Rolle spielen.

Die Nutzung des ÖPNV müsste unserer Meinung u. a. durch Werbekampagnen weiter gefördert werden. Leere Busse in den Randzeiten verweisen auf unzureichende Nutzung. Möglicherweise spielen dabei auch die regelmäßigen Preiserhöhungen eine Rolle. In zunehmendem Maße werden auf dem Markt sparsamere, ökologisch überzeugendere Fahrzeuge angeboten. Wir gehen davon aus, dass sich die Stadtwerke schon aus wirtschaftlichen Gründen um eine Modernisierung ihres Fahrzeugparks bemühen. Eine Tendenz ist allerdings auch in Hamm zu erkennen. Lärm- und Feinstaubemissionen scheint die Verwaltung durch Verkehrsverlagerung bekämpfen zu wollen. Der Verkehrsbericht 2010 zielt zwar auf eine Verminderung des motorisierten Verkehrs um 10% bis 2025, wohl wissend, dass sich in dieser Zeit das LKW-Aufkommen erhöhen wird, auch in Hamm, das zudem zum Logistikstandort erklärt wurde. Die 2011 angekündigte große Kampagne Klimaschutz und Verkehr hat noch nicht stattgefunden!

*Ulrich Kroker
Fraktion „Die Grünen“
im Rat der Stadt Hamm*

FDP

Umweltfreundliche Mobilität in Hamm

Politische Ziele müssen im Einklang mit den Bedürfnissen der Menschen stehen. Eine noch so gut gemeinte Politik ist unwirksam, wenn sie an den Menschen vorbei gemacht wird. Im Bereich Umweltpolitik achtet die FDP-Fraktion auf die Realitäten in Hamm.

Hamm ist eine Flächenstadt, in der täglich viele Menschen von A nach B kommen müssen: zur Arbeit oder wieder nach Hause, zur Schule oder zum Sport. Wir machen Angebote: Das Netz der öf-

fentlichen Verkehrsträger ist gut ausgebaut. Wer sich lieber mit dem Rad fortbewegt, kann das umfassende Radwegenetz der fahrradfreundlichen Stadt Hamm nutzen. Die FDP-Fraktion ermutigt Menschen, ihre eigene Wahl zu treffen. Wer sich umweltfreundlich und gesundheitsbewusst fortbewegen will, hat die Möglichkeiten.

Wir suchen stets nach praktischen, wirtschaftsnahen Lösun-

„Die eigene Wahl treffen“

gen. Daher bereiten wir einen Antrag an den Rat zum Thema steuerliche Förderung von E-Bikes vor. Das nutzt den Menschen, und im optimalen Fall werden Straßen entlastet.

*Edda Breski
Fraktionsmitarbeiterin
FDP-Fraktion im Rat der Stadt Hamm*

DIE LINKE.

Fraktion im Rat der Stadt Hamm

Visionen und Grenzen einer klimafreundlichen Mobilität in Hamm

Obwohl bei Weitem nicht in einem Bestzustand, verfügt Hamm über ein relativ gut ausgebautes Netz an Fahrradwegen. Dennoch wird auch eine Erweiterung und notwendige Instandsetzung des Radwegenetzes nicht ausreichen um das gesteckte Ziel – rund ein Drittel der CO₂-Emissionen (53.000 t / Jahr) bis zum Jahr 2025 einzusparen – zu erreichen. Insbesondere ältere Menschen, Kranke und Menschen mit Behinderungen sind von dieser Form der umweltfreundlichen Mobilität weitgehend ausgeschlossen.

Klimaschutz, Mobilität, Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft, Gesundheit und Einkommen sind untrennbar miteinander verknüpft. Diese Stadt benötigt in erster Linie einen ÖPNV der diesen Namen auch verdient und von allen Bürgerinnen und Bürgern – unabhängig vom Einkommen – genutzt werden kann. Kürzere Taktzeiten, zusätzliche Linien und ein geringer

Fahrpreis sind dafür Grundvoraussetzungen. Ein erster Schritt ist die sofortige Einführung des Sozialtickets für maximal 15,00 Euro. Bei der Bewertung des Schwerlastver-

„Sozialticket für Bus und Bahn!“

kehrs ist ein Paradigmenwechsel dringend nötig. Jedes Logistikunternehmen belastet die CO₂-Bilanz, die kommunalen Finanzen und natürlich die Gesundheit der Menschen in dieser Stadt. Güterverkehr muss auf Schiene und Wasserwege verlagert werden, die Voraussetzungen in Hamm sind vorhanden. Für den gesamten Innenstadtbereich sollte ein Durchfahrverbot für den Schwerlastverkehr umgesetzt werden. Das Kohlekraftwerk in Uentrop ist ein weiterer destruktiver Baustein einer völlig verfehlten Verkehrs- und Umweltpolitik und konterkariert das gesteckte Ziel, die CO₂-Emissionen zu reduzieren.

*Roland Koslowski
Mitglied im Rat der Stadt Hamm*

Veranstaltungshinweis: Stadtforum Hamms Verkehrspolitik

Wir laden alle Hammer Bürger und Interessierte herzlich zur Diskussion rund um die kommunale Verkehrspolitik ein. Gemeinsam mit Rainer Wilkes (Radio Lippewelle Hamm) diskutieren Vertreter der Hammer Ratsfraktionen über ihre Visionen zu einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität in Hamm. Das Stadtforum fragt, was die Stadt und die Bürger tun können, um die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Auch Ihre Fragen und Anregungen sind herzlich willkommen.

17.04.13 um 19.30 Uhr. Technisches Rathaus, Gustav-Heinemann-Straße 10, 59065 Hamm, Raum A3.005. Eintritt ist frei.