

## **Auszug aus der Niederschrift zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität vom 07.12.2022**

---

### **Öffentlicher Teil**

**TOP .      Vorschlag der Fraktionen und Gruppe von CDU, Bündnis 90 / Die Grünen,  
Hagen Aktiv und FDP Hier: Maßnahmen zum Fahrplanwechsel im Januar 2024  
1115/2022  
Entscheidung  
ungeändert beschlossen**

Herr Sporbeck erläutert, dass das Spätverkehrskonzept in einem Gespräch mit Herrn Monßen-Wackerbeck diskutiert worden sei, zu dem alle im UKM vertretenen Fraktionen und Gruppen eingeladen waren. Der Antrag sei diesbezüglich als Konkretisierung des politischen Willens gedacht.

Weiterhin möchte er wissen, wie sich der in der letzten Sitzung erwähnte Mehrbetrag für zusätzliche Leistungen in Höhe von 160.000 Euro zusammensetze.

Herr Ludwig teilt dem Ausschuss mit, dass Herr Staat kurzfristig krankheitsbedingt verhindert gewesen sei, an der Sitzung teilzunehmen, und wünscht ihm gute Besserung.

Herr Flockenhaus teilt dazu mit, dass sich der Betrag aus zwei zusätzlichen Diensten sowie 4000 zusätzlichen Kilometern zusammensetze, aber noch nicht exakt beziffern lasse.

Herr König bemängelt, dass die SPD-Fraktion an diesem Antrag nicht beteiligt worden sei, obwohl es eine Verabredung gebe, ÖPNV-Anträge gemeinschaftlich zu stellen.

Sein Fraktion hätte Probleme damit, wenn die zentrale Umsteigemöglichkeit an der Sparkasse nicht mehr vorhanden wäre.

Er verstehe nicht, warum in der letzten Sitzung die längere Anbindung des Freibades Hengstey sowie die Führung des Nachtexpresses über die Lange Straße statt über die Wehringhauser Straße nicht mitbeschlossen worden seien und beantragt, dies heute möglichst für den nächsten Fahrplanwechsel nachzuholen und nach Möglichkeit auch den „Ast“ nach Bissingheim mit aufzunehmen.

Herr Schmidt merkt an, dass nach seinem Kenntnisstand zum Gespräch mit Herrn Monßen-Wackerbeck nicht alle Fraktionen und Gruppen eingeladen gewesen seien und schon gar nicht ordnungsgemäß durch die Verwaltung, sondern telefonisch durch einen sachkundigen Bürger.

Er habe auch grundsätzliche Bedenken zum Umgang mit dem Thema. Im Hinblick auf die Inhalte des ÖPNV-Workshops im vergangenen Mai weist er darauf hin, dass die Entwicklung des Fahrplanes im Rahmen des öffentlich-rechtlichen Dienstleistungsauftrages bei der Hagener Straßenbahn liege. Die Politik könne über den Nahverkehrsplan und in Einzelfällen per Beschluss Einfluss nehmen.

Dem Antrag werde man aufgrund vieler positiver Aspekte trotzdem zustimmen, würde jedoch gerne die Priorisierung zu I.1. erklärt haben.

Herr Sporbeck erläutert, dass der VRR in und aus Richtung Düsseldorf/Wuppertal in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen sowohl die S-Bahn-Linie 8 (durchgehend) als auch den RE 4 (bis 03:25 Uhr) führe. Zwei parallele Linien seien einzigartig. Man gehe daher von einem hohen Verkehrsbedürfnis und einer entsprechenden Wichtigkeit der Verbindung aus, sodass sie in der Priorisierung oben einsortiert wurde.

In den Verbindungen mit Bochum und Essen gebe es am Hauptbahnhof derzeit Umsteigezeiten von 40 bis 50 Minuten. Dies sei nicht im Sinne des ÖPNV und der Verkehrswege.

Die Prioritätsstufen 1 und 2 beträfen den Verkehr nach Hagen, die Stufe 3 den aus Hagen heraus. Durch die im Beschlussvorschlag aufgeführten Maßnahmen könnten die generelle Verbindung zwischen Hagen und dem Umland verbessert werden.

Herr Hentschel hält die Argumentation für nicht schlüssig und die doppelte Linienführung nicht für einen Grund zur höheren Priorisierung der Züge aus Düsseldorf und Wuppertal. Der RE 4 fahre auch weiter nach Dortmund.

Herr König erläutert auf Bitte von Herrn Ludwig noch einmal seinen Ergänzungsantrag. Die Vorschläge seien in der letzten Sitzung durch die HST präsentiert worden.

Herr Sporbeck fragt Herrn Flockenhaus, ob die Mehrkosten für ein gutes halbes Jahr benannt werden könnten. Der Rat müsse die Mittel zur Verfügung stellen.

Herr Flockenhaus teilt mit, dass es sich um 87.000 Euro handle. Die Anbindung von Hengstey während der Woche ließe sich wohl problemlos ab Sommer umsetzen und würde Mehrkosten von 12.000 Euro verursachen. Alles andere würde in die Dienstplanung eingreifen und müsse geprüft werden.

Herr Voigt schlägt vor, den Ergänzungsantrag der SPD-Fraktion als Prüfauftrag zu formulieren, dann könne er diesen mittragen.

Herr König möchte wissen, ob die Umsetzung zum Sommer noch möglich sei, wenn die Entscheidung erst im Februar getroffen würde.

Herr Flockenhaus antwortet, dass die Anbindung von Hengstey möglich sei. Alles andere erfordere Änderungen des Fahrplanes und des Dienstplanes. Dies sei insbesondere aus personellen Gründen nicht bis zum Sommer möglich.

Herr König weist darauf hin, dass das, was jetzt politisch gewollt sei, bereits Vorschlag des HST gewesen sei. Als Kompromiss schlägt er vor, die Maßnahme Hengstey zum Sommer umzusetzen und die anderen beiden Maßnahmen im Hinblick auf den Fahrplanwechsel im Winter zu prüfen.

Herr Sporbeck schlägt vor, dass Herr Flockenhaus die Art der Anbindung von Hengstey erläutert und dann eine Sitzungsunterbrechung eingeschoben wird.

Herr Flockenhaus teilt dazu mit, dass Herr Staat etwas dazu sagen müsste. Es gäbe auf jeden Fall einen Mehraufwand von 250 – 260 Stunden und 4000 km.

Frau Nabert-Mumm fragt, warum während der Woche ein Nachtexpress nach Hengstey fahren soll.

Herr König erläutert, dass dort aufgrund des neuen und gut angenommenen Gastronomieangebotes abends ein Angebot geschaffen werden soll, dass die Abreise ohne PKW und Taxi ermögliche.

Frau Nabert-Mumm weist darauf hin, dass der reguläre Bus dort ihres Wissens bis 23:00 Uhr fahre.

*[Sitzungsunterbrechung von 17:30 – 17:37 Uhr]*

Herr Ludwig teilt mit, dass die SPD-Fraktion während der Beratung in der Sitzungsunterbrechung ihren Ergänzungsantrag zurückgezogen habe, und lässt über den ursprünglichen Antrag abstimmen.

## **Beschluss:**

### **I. Anbindung Bahn- und Busverkehr am Hagener Hauptbahnhof**

1. Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn zu prüfen, wie durch eine Veränderung der Abfahrzeiten am Hauptbahnhof möglichst viele Anschlüsse in die Stadtteilzentren Boele, Eilpe, Haspe, Hohenlimburg und Vorhalle zu realisierbar wären. Dabei soll vom RE4 aus Düsseldorf/Wuppertal eine maximale Umsteigezeit von 15 Minuten gelten.

- Mit Priorität 1 soll der Anschluss aus Richtung Düsseldorf/Wuppertal (RE4) in die Stadtteile berücksichtigt werden.
- Mit Priorität 2 soll der Anschluss aus den Richtungen Essen/Bochum (RB40) und Dortmund (RE4 und S5) in die Stadtteile berücksichtigt werden.
- Mit Priorität 3 sollen Umsteigebeziehungen aus den genannten Hagener Stadtteilzentren zu den Zügen in Richtung Bochum, Essen, Dortmund, Wuppertal, Düsseldorf, Siegen und Iserlohn sowie Hamm berücksichtigt werden.

Dabei sind zwei Modelle alternativ zu prüfen:

Modell A: Zeitgleiche zentrale Abfahrt aller NE-Linien am Hagener Hauptbahnhof.

Modell B: Geteilte zeitgleiche Abfahrten von der Haltestellen Hagen Hauptbahnhof in Richtung Süden und Osten und von der Haltestelle Hagen „Stadtmitte“ in Richtung Nord und West (über Hauptbahnhof).

Damit Fahrgäste einen möglichen sicheren Anschluss erhalten, werden in beiden Modellen die bisherigen Standards der Hagener Straßenbahn zu Grunde gelegt:

- Die Umsteigezeit zwischen Zug und Bus am Hagener Hauptbahnhof beträgt mindestens sechs Minuten.

- Die Umsteigezeit zwischen Bussen an den zentralen innerstädtischen Abfahrstellen beträgt mindestens drei Minuten.

## II. Verbesserung des Busverkehrs in Hohenlimburg

Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn zu prüfen, ...

2. ... durch welche Führung der von und nach Hohenlimburg verkehrenden Busse als Ring von/nach Hohenlimburg eine Mindestumsteigezeit von drei Minuten an den zentralen Umsteigestellen in Hagen Mitte gewährleistet werden kann.
3. ... ob die von der Hagener Straßenbahn dargestellte lange Standzeit einer Pendellinie zwischen Hohenlimburg Bahnhof und Obernahrer erstmalig für eine Erschließung von Elsey Ost/Steltenberg im Spätverkehr genutzt werden kann. Dies wäre beispielsweise in Form einer Schleifenfahrt vom Hohenlimburger Bahnhof über den Elseyer Osten zurück zum Hohenlimburg Bahnhof denkbar.
4. ... wie gewährleistet werden kann, dass im Bereich Emst stadtaus- und -einwärts zirka halbstündlich versetzte Fahrten erfolgen. Dies kann beispielsweise erreicht werden, indem die halbstündlichen Fahrten über den Remberg nach Bissingheim und Herbeck mit den Fahrten der Ringlinien abgestimmt werden.

## III. Halbstündliche Anbindung der Stadtteilzentren an die Hagener Innenstadt

5. Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn zu prüfen, wie auf den Strecken zwischen der/den zentralen Umsteigehaltestelle(n) und den Stadtteilzentren ein möglichst gleichmäßiger Takt stadtaus- und -einwärts realisiert werden kann. Dabei sollen Linienbusse auf in gleicher Richtung verkehrende(n) Parallelinie(n) zeitlich versetzt verkehren, um in beiden Fahrtrichtungen ein dichtes Taktangebot zwischen Innenstadt und den aufgezählten Stadtteilzentren zu gewährleisten.

## IV. Einrichtung Haltestelle im Bereich Boeler Straße/Fraunhoferstraße

6. Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn zu prüfen, wie im Bereich Boeler Straße/Fraunhoferstraße eine Haltestelle für den Spätverkehr eingerichtet werden kann. Die neue Haltestelle soll von allen NE-Bussen Richtung Loxbaum angefahren werden, um ein einheitliches Angebot zu gewährleisten.

Die Verwaltung berichtet unaufgefordert kontinuierlich zu jeder Sitzung des UKM über den Sachstand der Prüfungen.

Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn die voraussichtlichen Kosten aller Maßnahmenvorschläge zu ermitteln.

**Abstimmungsergebnis:**

	Ja	Nein	Enthaltung
CDU	4		
SPD	4		
Bündnis 90/ Die Grünen	3		
AfD	1		
Hagen Aktiv	1		
Bürger für Hohenlimburg / Die PARTEI	1		
FDP	1		
Die Linke	1		
HAK	1		

☒ Einstimmig beschlossen

Dafür: 17  
Dagegen: 0  
Enthaltungen: 0