

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

Betreff:

Optimierung des ÖPNV im Stadtbezirk Haspe

Beratungsfolge:

14.02.2013 Bezirksvertretung Haspe

Beschlussfassung:

Bezirksvertretung Haspe

Beschlussvorschlag:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Kurzfassung

Nach einer umfassenden Prüfung und Bewertung durch Verwaltung und Hagener Straßenbahn AG ergeben sich durch sogenannte (im Stadtbezirkszentrum) gebrochene Linien keine Verbesserungen im ÖPNV-Angebot und/oder betriebliche Einspareffekte. In seinen Grundstrukturen ist daher das aktuelle Linienkonzept für den Stadtbezirk Haspe sowohl bezüglich der Nachfrage als auch des betrieblichen Angebots optimal gestaltet.

Begründung

1. Optimierung der (ÖPNV-)Linienführung in Haspe „Gebrochene Verkehre“ als Liniennetzkonzept für Haspe)

Stellungnahmen und Bewertungen...

...aus (nah-)verkehrsplanerischer Sicht:

Haspe besteht aus den beiden Zentren Haspe und Westerbauer, in denen sich Geschäfte und Schulen und – in einer Randlage zu den Siedlungsbereichen – jeweils ein S-Bahn-Haltepunkt befinden. Die beiden Zentren liegen innerhalb der Talachse, die von einem gemischt genutzten Siedlungsbau entlang der B7 geprägt ist. Nördlich der Talachse liegen die Wohngebiete: Baukloh, Quambusch, Spielbrink/Büdding und Geweke und südlich die Bereiche Dickenbruchstraße, Voerde Straße und Hestert. Die beiden Stadtteilzentren Haspe und Westerbauer verfügen zugleich auch über Verknüpfungspunkte des Busverkehrs; die S-Bahn-Haltepunkte liegen hierzu jedoch in einiger Entfernung, so dass eine gleichzeitige Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Schiene nicht oder nur bedingt gegeben ist.

Das Hasper Zentrum, als übergeordnetes Stadtteilzentrum (gegenüber Westerbauer), liegt in etwa 3,7 km Luftlinienentfernung zum Hagener Stadtzentrum und ist mit diesem über 3 Linienwege (Bus) verbunden:

1. über die B7 (Berliner Straße - Wehringhauser Straße). Hier verkehren heute die Linien 510 und 542 mit einem Linienweg von 4520 m und einer Fahrzeit von 18 Min. sowie die Linie 511 über die Preußerstraße mit einem Linieweg von 4760m und einer Fahrzeit von 19 Min.
2. über den Konrad-Adenauer-Ring (Haspe Südumgehung) und Lange Straße mit der Linie 528 und einem Linienweg von 5940 m und einer Fahrzeit von 23 Min.
3. über den Bereich Hestert - Eugen-Richter-Straße - Buschey mit den Linien 521 und 525 und einem Linienweg von 5760m für den sie ebenfalls 23 Min. benötigen.

Die Linien 511 und 542 sind Buslinien, die auch die benachbarten Orte Ennepetal und Gevelsberg nicht nur mit Haspe sondern mit Hagen insgesamt verbinden.

Insofern sollten diese Linien als zügige Durchmesserlinien in Bezug auf Haspe erhalten bleiben. Diese beiden Linien kämen grundsätzlich für ein Konzept eines radial auf das Stadtteilzentrum ausgerichteten Liniennetzes (gebrochene Verkehre) als Träger der Hauptverbindung zur Hagener Innenstadt in Frage. Eine wünschenswerte Beschleunigung der Linie (heute 542) in Gestalt einer Schnellbuslinie als SB 72 ohne Unterwegshalte ließ sich schon 2003 nicht erfolgreich etablieren, da sich aufgrund der Verkehrssituation auf der B7 lediglich ein Zeitvorteil von 3 Min. ergab, der während der Hauptverkehrszeit durch verkehrsbedingte Verspätungen zumeist aufgezehrt wurde.

Die Linien 521, 525 und 528 bedienen die parallel zur B7 liegenden dicht besiedelten Straßenzüge Lange Straße bzw. Eugen-Richter-Straße. D.h. diese drei Linien übernehmen neben der Verbindungsfunction Hagen-Stadtmitte - Haspe auch eine Erschließungsfunktion für die Bereiche Kückelhausen und Wehringhausen und stehen insofern nicht für eine beschleunigte Verbindung Haspe - Innenstadt zur Verfügung.

Erstes Fazit (Angebot):

Auf den Verbindungsliinen ist eine hohe Reisegeschwindigkeit Voraussetzung, um Reisezeitverluste durch Umsteigen zu kompensieren und ein hohes Maß an Fahrplantreue, um Anschlüsse insbesondere zu den Quartierslinien zuverlässig zu machen. Verbindungsliinen können keine Erschließungsaufgaben auf dem Linienweg übernehmen; diese Aufgabe müssen andere Linien erfüllen. Die Haltestellen am Verknüpfungspunkt (Hasper Kreisel) müssen optimal für Umsteigevorgänge gestaltet sein.

Die Auswertung der Gesamtverkehrsmatrix aus dem Verkehrsmodell der Stadt Hagen (MIV, ÖPNV, Radverkehr und Fußwege), die seit 1990 kontinuierlich fortgeschrieben wird, zeigt, dass die Ortsteile um Haspe herum eine mehr oder weniger starke Ausrichtung auf das Hasper Zentrum hin besitzen. Die Verkehrsverflechtungen zwischen den Wohngebieten im Hagener Westen von und nach Hagen-Mitte überwiegen allerdings diejenigen zur Hasper City. Nur in zwei Fällen (Westerbauer und Niederhaspe) übertrifft die Zahl aller täglichen Fahrten ins Hasper Zentrum die Zahl der Fahrten in die Hagener Innenstadt.

Diese Verbindung - Westerbauer bzw. Niederhaspe entlang der Talachse zum Hasper Zentrum - wird heute gut mit der Linie 542 abgedeckt (15'-Takt) und bedarf keines weiteren speziell auf diese Relation ausgerichteten Angebots. Bei der Anbindung aller weiteren Hasper Ortsteile an das Stadtteilzentrum ist jeweils auch - entsprechend der Nachfrage - die Verbindung zur Stadtmitte Hagens zu berücksichtigen. Eine Brechung von Linien im Hasper Zentrum würde für die überwiegende Zahl der vom Stadbezirk Haspe ausgehenden Fahrten einen zusätzlichen Umsteigzwang bedeuten, der neben der Unbequemlichkeit des Umstiegs zu einer Verlängerung der Gesamtreisezeit führen würde. Dies hätte einen erheblichen Fahrgastverlust für den ÖPNV zur Folge, was bereits in einem Gutachten der Fa. Spiekermann im Zusammenhang mit der Zuschusskürzung im Jahr 2008 nachgewiesen wurde. Ein zusätzlicher Umstieg wird von Fahrgästen nur

bei einer längeren Wegstrecke des Hauptlaufs, also der Verbindung Haspe – Hagen/Mitte, und i.d.R. nur im Zusammenhang mit einem schienengebundenen Verkehrsmittel akzeptiert, da lediglich hierbei die erforderlichen Geschwindigkeiten erreicht werden können, die eine Reduzierung der Gesamtreisezeit bewirken.

Auch bezogen auf die Verkehre innerhalb des Stadtbezirks Haspe wäre eine Brechung der Verbindungen im Stadtteilzentrum nachteilig. Da für eine Vielzahl von Fahrgästen nicht allein das (Stadtteil-)Einkaufszentrum - die Fußgängerzone in Haspe - das Ziel ist, sondern auch beispielsweise die zentrumsnahen Schulen, die Gesamtschule in Nieder-Haspe, die Realschule Haspe, das Gymnasium am Ennepeufer oder der S-Bahn-Haltepunkt Heubing, müsste für diese Ziele ebenfalls im Zentrum von Haspe umgestiegen oder ein längerer Fußweg zurückgelegt werden.

Zweites Fazit (Nachfrage):

Das aktuelle Linien- und Fahrplanangebot leistet sowohl die Aufgabe, die stadtteilbezogene Verkehrsnachfrage durch Linienbündelung und -verknüpfung im Hasper Kreisel, als auch Nachfrage nach „Direktverbindungen“ zur Hagener Innenstadt zu befriedigen. Einzelne (Durchmesser-)Linien bedienen dabei auch stadtteilbezogene Nachfrage, andere bieten umsteigefreie Verbindungen von und nach Hagen-Mitte. Bei konsequent im Stadtteilzentrum gebrochenen Linien werden dies „Mitnahmeeffekte“ aufgegeben.

...aus betrieblicher Sicht:

Eine eigenständige Flächenerschließung im Ortsteil Haspe mit Anbindung an leistungsfähige Zu- und Abbringerlinien ausschließlich auf den Hauptachsen kann nur dann funktionieren, wenn diese weitgehend unabhängig von weiteren Zwangspunkten gestaltet werden kann. Bezogen auf die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten und die vorhandenen Fahrgastströme könnte dies nur zum Teil umgesetzt werden. Eine Unterbrechung der stark nachgefragten Verbindungen, z.B. über den Buschey, würde zu gravierenden Nachteilen für die Kunden führen. Somit müssen die vorhandenen Linien aus und in Richtung Innenstadt bis zum Stadtteilzentrum bestehen bleiben. Nur im westlichen Gebiet des Ortsteils Haspe bestünde die Möglichkeit, eine Flächenerschließung mit separaten Quartierslinien umzusetzen.

Nach einer umlauftechnischen Untersuchung wäre bei diesem Konzept die Einsparung von drei Fahrzeugumläufen bei den im Hasper Zentrum unterbrochenen Linien möglich. Bei Einrichtung einer Hasper Flächenerschließung mit eigenständigen „Quartierslinien“ in der heutigen Angebotsqualität würden jedoch 4 Wagenumläufe benötigt. Somit wären keine Einsparungen zu erzielen, sondern **Mehraufwendungen** zu erwarten. Dies liegt an der nach Zwangspunkten ausgerichteten Umlaufgestaltung mit Wartezeiten an der zentralen Haltestelle, Berücksichtigung von Anschlüssen zur S-Bahn sowie den zwangsläufig erforderlichen Wendezügen an den Endstellen. Eine gleichmäßige Vertaktung wäre

nur auf den Quartierslinien möglich, führte jedoch aufgrund der unterschiedlichen Abfahrtszeiten ggf. zu ungünstigen Anschlussbeziehungen zwischen Zu- und Abbringer sowie von und zur S-Bahn. Überlagerungen mit anderen Linien mit ungünstigen Vertaktungen auf Teilabschnitten wären weiterhin nicht zu vermeiden.

Umsteigezwang/längere Reisezeit

Alle Fahrgäste, die heute in die betroffenen Hasper Wohngebiete umsteigefrei fahren können, würden gezwungen, am Hasper Kreisel umzusteigen. Dies widerspricht dem Wunsch laut Haushaltsbefragung, nach dem die meisten Hagener umsteigefrei fahren möchten. Weiterhin verlängerte sich die Reisezeit für die Fahrgäste, da in Haspe Umsteige- und Wartezeiten als Konsequenz der Linienbrechung einzuplanen wären.

Anschlüsse

Die beiden neuen Quartierslinien müssten auf die Zu- und Abbringerlinien abgestimmt werden. Es können jedoch bei insgesamt 14 ankommenden bzw. abbringenden Fahrten pro Stunde nur bestimmte Anschlüsse gewährleistet werden, wenn die Quartierslinien jeweils halbstündlich fahren. Hierbei erschiene die Anpassung an die „Schnellverbindung“ Linie 542 am sinnvollsten. Diese verkehrt viermal pro Stunde, derzeit Ankunft aus Richtung Hagen Innenstadt an der Haltestelle Haspe Zentrum zur Minute 7, 22, 37, 52. Da die beiden Quartierslinien nur zweimal pro Stunde verkehren, klappt der Anschluss nur bei zwei ankommenden Fahrten der Linie 542. Bei einem verpassten Anschluss erhöht sich die Reisezeit erheblich. Somit sind die beiden Quartierslinien auch nicht flexibel planbar, da der Umstieg am Hasper Kreisel als Zwangspunkt für die Fahrplanlage der beiden Linien anzusehen ist. Dadurch ist ein Anschluss zur und von der S8 an den Bahnhöfen Heubing und Westerbauer auch mehr zufällig, zumal sich der 20/40-Takt der S8 schon heute kaum mit unserem Takschema vereinbaren lässt.

Drittes Fazit (Betrieb)

Zusammenfassend kann aus betrieblicher Sicht gesagt werden, dass mit mehr Aufwand nicht mehr Nutzen verbunden ist. Die Erfahrungen stützen auch die verkehrsplanerischen Aussagen zur Erschließung und den Fahrtwünschen.

2. Vertaktung der Linie 510 und 525

Aktuelle Abfahrtszeiten

ab Hasper Kreisel Richtung Büdding/Spielbrink:
525: 2, 32
510: 27, 57

ab Ev. Krankenhaus Ri. Hasper Kreisel:

525: 28, 58

510: 12, 42

Von Büdding in Richtung Haspe ist also eine gute Vertaktung gegeben (alle 14 bzw. 16 Minuten). Aus Haspe in Richtung Büdding fahren die Linien 5 bzw. 25 Minuten versetzt. Dies liegt an verschiedenen Zwangspunkten und Vertaktungen in anderen Bereichen im Netz. Die Fahrplanlage der Linie 510 ist beispielsweise aufgrund des Anschlusses von/zur RB 52 in Rummenohl so gewählt (Ankunft RB um 30, Abfahrt des Busses um 35). Des Weiteren besteht mit der derzeitigen Fahrplanlage eine gute Vertaktung der Linien 510, 511 und 542 auf dem Abschnitt Hagen Hbf. – Haspe (4, 9, 14, 24, 34, 39, 44, 54). Bei der Linie 525 ist es ähnlich. Zum einen bestehen Abhängigkeiten zu anderen Linien im Bereich Halden und zum anderen zur Vertaktung im Bereich Buschey (15-Minuten-Takt) zwischen der Innenstadt und Haspe mit der Linie 521, welche wiederum auf die Linien 518 und 541 in Eckesey abgestimmt ist.

Finanzielle Auswirkungen

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

- Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen

gez.

(Technischer Beigeordneter)

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: _____ Anzahl: _____
