



Vorlagennummer: 1079/2024
Vorlageart: Beschlussvorlage
Status: öffentlich

Prüfergebnisse des Sachantrags (0825/2024) „Stand der Verbesserungen im ÖPNV und deren geplante Umsetzung“

Datum: 17.10.2024
Freigabe durch: VB 5
Federführung: FB60 - Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen
Beteiligt: HVG GmbH

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität (Entscheidung)	30.10.2024	Ö

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung und der Hagerer Straßenbahn wird zur Kenntnis genommen.
Der Ausschuss beschließt die gewünschten Änderungen für den Fahrplanwechsel im Sommer 2025.

Sachverhalt

Mit Beschluss des Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität (UKM) vom 11.09.2024 (0825/2024) wurde die Verwaltung in Zusammenarbeit mit der Hagerer Straßenbahn AG mit mehreren Prüfaufträgen beauftragt überwiegend hinsichtlich des Spätverkehrs beauftragt. Nachfolgend erfolgt die Stellungnahme zu den einzelnen Punkten.

1. Die Verwaltung prüft wie von der Hagerer Straßenbahn AG eine ca. viertelstündlich versetzte Bedienung der Haltestelle Hartmannstraße zu realisieren ist.

Nach Prüfung durch die Hagerer Straßenbahn AG ist ein zusätzlicher Halt der Linie CE52 an der Haltestelle „Hartmannstraße“ aufgrund der knappen Fahrzeit derzeit nicht möglich. Die neu eingerichteten Tempo-30-Abschnitte auf der Eppenhauser Straße führen beim CE52 dazu, dass sämtliche Fahrzeitreserven aufgebraucht sind (in Richtung Vorhalle musste auch ohne zusätzlichen Halt eine Minute Fahrzeit hinzugegeben werden).

Mit Beschluss des UKM vom 11.09.2024 wurde die Prioritätenliste für die ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen (LSA) beschlossen (Ds.Nr. 0735/2024). Demzufolge werden als oberste Priorität die Anlagen auf der Eppenhauser Str. mit einer Bevorrechtigung ausgestattet, um vor allem die negativen Auswirkungen der Tempo 30 Regelung aufzufangen. Erst nach der Umsetzung könnte neu bewertet werden, ob eine Umsetzung des Vorschlags möglich ist. Insgesamt ist jedoch darauf hinzuweisen, dass durch zusätzliche Halte der gewollte Charakter der Schnellbuslinie torpediert wird.



Als Alternative/Kompromiss könnte die Linie 516 im halbstündigen Wechsel mit der Lindenstraße die Haltestelle „Hartmannstraße“ andienen. Dadurch wäre auch der ALDI und das zukünftige Nahversorgungszentrum besser an die Linie 516 angebunden. Gemeinsam mit der Linie 541 würde sich dann ebenfalls nahezu ein 15min-Takt ergeben.

2. Die Verwaltung prüft, wie von der Hagerer Straßenbahn AG an Samstagen, Sonn- und Feiertagen eine gesicherte Anschlussverbindung von der gegenwärtig um 2:04 Uhr am Hagener Hbf ankommenden S-Bahnlinie S5 zu allen nach 2 Uhr am Hbf abfahrenden NE-Linien realisiert werden kann bei gesicherten Anschlüssen von diesen NE-Linien zur S-Bahnlinie S8 in Richtung Gevelsberg, Schwelm, Wuppertal und Düsseldorf um gegenwärtig 2:16 Uhr und zur RB40 nach Witten, Bochum und Essen um gegenwärtig 2:17 Uhr.

Dieser Prüfauftrag wurde bereits mündlich sowie schriftlich in der Vergangenheit beantwortet. Eine mündliche Beantwortung erfolgte in der Sitzung des UKM am 13.09.2023. Da die Anfrage im Nachgang erneut gestellt wurde, erfolgte die schriftliche Beantwortung in der Ds.Nr. 0973/2023 (vgl. Punkt 1) mit Beratung im UKM am 06.12.2023. Hierbei gab es keine Diskussion und der Bericht wurde zur Kenntnis genommen.

Grundsätzlich können auch nach erneuter Betrachtung die Aussagen aus Ds.Nr. 0973/2023 nur wiederholt werden:

„Die NachtExpresse werden auch nach 2 Uhr im Takt verkehren. Die Zeiten der letzten Fahrten wurden nicht verschoben. Hierfür gibt es gleich mehrere Gründe: Durch die verlängerte Betriebszeit der NachtExpresse kommen die Dienste des Fahrpersonals bereits an ihre zeitlichen Grenzen. Des Weiteren würde die spätere Abfahrt die bis dahin saubere Taktung auseinanderreißen. Die Wartezeiten für umsteigende Fahrgäste an der Stadtmitte würde sich von 8 auf 18 Minuten erhöhen, was für die Kunden die Attraktivität einer Umsteige Verbindung, insbesondere in den Nachtstunden, deutlich senkt. Auch müssten die NachtExpresse bei der letzten Fahrt ihre Standzeit am Hauptbahnhof von 3 auf 13 Minuten erhöhen, sofern man weiterhin den Anschluss an die RB40 in Richtung Essen und die S8 Richtung Düsseldorf aufrechterhalten möchte. Diese verlängerte Standzeit würde bei den Fahrgästen im Bus, insbesondere um diese Uhrzeit, für Unverständnis sorgen.

Ein weiterer Punkt ist, dass sich die Fahrgäste, welche die S5, die eine Stunde zuvor um 1:04 Uhr ankommt, fragen würden, warum die Busse nicht immer 10 Minuten später abfahren um den Anschluss herzustellen. Dies wäre aber umlauftechnisch nicht möglich.“

Es wird nochmal verdeutlicht, dass die verlängerte Betriebszeit der Nachtexpress dazu führt, dass die Dienstzeiten des Fahrpersonals bereits an die Grenzen ausgereizt werden. Um hier nicht die zulässige Arbeitszeit zu überschreiten, müssten ggf. einige NE-Fahrten zum Ende hin eingekürzt werden oder es müsste ein zusätzlicher Personaleinsatz stattfinden. Dieser führt zwangsläufig zu einem erhöhten finanziellen Aufwand.

Zusätzlich ist nochmal darauf hinzuweisen, dass eine spätere Abfahrt am Hbf zu



einer längeren Wartezeit an der Stadtmitte führen würde. Demgegenüber steht die Rückmeldung aus Befragungen der Fahrgäste, die insbesondere nachts lange Warte- und Umsteigezeiten im Innenstadtbereich vermeiden möchten, besonders mit Blick auf das Sicherheitsgefühl.

Somit kann der Punkt mit der gegenwärtigen Ausgangslage nicht umgesetzt werden.

3. Die Verwaltung prüft, wie die täglich letzte in Hohenlimburg ankommende Linie NE12 weiter als Linie NE11 bis zur Haltestelle Alter Reher Weg geführt werden kann (montags bis freitags Abfahrt 0:32 Uhr; samstags, sonn- und feiertags Abfahrt 2:32 Uhr).

Nach Prüfung durch die Hagener Straßenbahn ist an den Tagesarten sonntags bis donnerstags eine Verlängerung der als NE12 am Hohenlimburger Bahnhof ankommenden Fahrten um 0:32 Uhr weiter als NE11 bis zur Haltestelle „Hasselbach“ (eine Haltestelle vor „Alter Reher Weg“) möglich.

Samstags und sonntags ist die Verlängerung der Fahrten um 2:32 Uhr nicht möglich, weil die maximale Dienstlänge des Fahrpersonals hier sonst überschritten wird.

4. Die Verwaltung prüft, wie bei der Linie 511 an der Haltestelle Volkshochschule ganztägig in beiden Richtungen ein Halt eingerichtet werden kann. Die Verwaltung prüft außerdem wie von der Hagener Straßenbahn AG eine Verkürzung der planmäßigen täglichen Fahrplanlücken von ca. 90 Minuten zwischen Tagesverkehr und Spätnetz auf den Relationen Haspe – Kuhlerkamp – Stadtmitte – Hohenlimburg (Linien 517/NE2) sowie der Lücke an Sonn- und Feiertagen auf der Relation Hagen Hbf – Eilpe – Rummenohl/Sterbecke (Linien 510/NE3) zu realisieren ist. Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit Übergangszeiten von über 70 Minuten zwischen Tages- und Spätverkehr verhindert werden können.

Nach Rücksprache zwischen der Hagener Straßenbahn AG (HST) und der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER) ist es grundsätzlich möglich, die Linie 511 ganztägig an der Haltestelle „Volkshochschule“ halten zu lassen. Aufgrund der Tatsache, dass die Linie 511 auf dem Abschnitt Stadtmitte bis Haspe als Schnellbus mit nur ausgewählten Haltestellen verkehrt, wäre hier ebenfalls, die unter Punkt 1 genannten Bedenken zu beachten: Der Charakter des Schnellbusses torpediert die Attraktivität der Linie an dieser Stelle. Zumal die Haltestelle „Volkshochschule“ pro Richtung bereits 6x pro Stunde von der Linie 542 und 4x pro Stunde von der Linie 517 angefahren wird.

Da der Fokus in Zukunft auch auf Schnelligkeit im Vergleich zum PKW gesetzt werden sollte, wird seitens der HST und VER von einem zusätzlichen Halt an der Volkshochschule abgeraten.

Die Schließung der täglichen Taktücke auf der Linie 517 von Haspe zum Hauptbahnhof ist möglich. Es kann eine zusätzliche Fahrt um 22:39 Uhr ab Haspe bis zum Hauptbahnhof, Ankunft 22:58 Uhr, eingerichtet werden. Die zu erwartenden Fahrgastzahlen pro Fahrt liegen bei durchschnittlich zwei Fahrgästen (Anzahl der



Fahrgäste, welche die Fahrt bis zu ihrer Einstellung im Januar 2024 hatte).

Die Schließung der Taktlücke auf der Linie 510 an Sonntagen ist möglich. Um diese Änderung ohne ein zusätzliches Fahrzeug durchführen zu können, wird eine derzeit in Eile endende Fahrt bis Sterbecke verlängert und die folgende Fahrt um 30 Minuten verschoben.

Wenngleich sich 90% der Aussteigerzahlen jenseits von Delstern nur auf die Haltestellen „Dahl“ und „Rummenohl Bf“ verteilen, welche auch mit dem Zug der Linie RB52 erreichen lassen, so kann man aus Sicht der HST diese Anpassung trotz ihres hohen Aufwandes vertreten, da es sich nur um einen Tag pro Woche handelt.

5. Die Verwaltung prüft, inwieweit die beschlossenen Leistungen im Rahmen der vereinbarten Defizitabdeckung umgesetzt werden können und macht ggf. einen Vorschlag wie auftretende Mehrkosten innerhalb des Angebotes kompensiert werden können, beispielsweise aus Anpassungen bei der Linie 510 zwischen Hagen Hbf und Boele Markt in Randlagen der Bedienung.

Grundsätzlich handelt es sich bei den Punkten 1-4 nicht um beschlossene Leistungen, sondern um Prüfaufträge an die Verwaltung bzw. die Hagener Straßenbahn AG. Bei geforderten Mehrleistungen (z.B. Schließung von Fahrplanlücken durch zusätzliche Fahrten) ist grundsätzlich nicht davon auszugehen, dass diese im Rahmen des Budgets geleistet werden können. Dementsprechend ist bei Umsetzung zwingend eine Kompensierung an anderer Stelle erforderlich.

Hierbei ist es grundsätzlich schwierig Fahrten auszuwählen, die gestrichen werden sollen. Die zu streichenden Fahrten stehen zum einen den geforderten Fahrten gegenüber, die es in der Vergangenheit bereits gegeben hat und die aufgrund der geringen Nachfrage im Zuge der Überarbeitung des neuen NE-Netzes aufgegeben wurden. Zum anderen stehen die zu streichenden Fahrten neuen Vorschlägen gegenüber, deren Nachfrage derzeit schwer abschätzbar ist.

Um die o.g. Zusatzfahrten unter Punkt 3 und 4 auf den Linien 510, 517 und NE11 durchzuführen zu können, wurde, auf Vorschlag der Politik, die Linie 510 auf dem Abschnitt Hagen Hbf – Boele Markt geprüft. Dies geschieht hier vor dem Hintergrund, dass sich im betrachteten Zeitraum, welcher sich montags bis freitags von ca. 18:00 bis 19:30 Uhr erstreckt, die Linie 512 diesen Abschnitt parallel befährt. Aufgrund der Vertaktung beider Linien untereinander verlängert sich die Wartezeit der betroffenen Fahrgäste bei Wegfall einer Fahrt der Linie 510 um zehn bis maximal 20 Minuten.

Im Folgenden sind die Fahrten der Linie 510 aufgeführt, welche eingekürzt werden müssten und wie viele Fahrgäste (FG) davon im Durchschnitt pro Fahrt jeweils betroffen wären:

- Fahrt um 17:57 ab Sterbecke nach Boele Markt wird eingekürzt bis Boeler Straße. Betroffene Fahrgäste auf dem ausfallenden Abschnitt Boeler Straße → Boele Markt: ca. 6 FG
- Fahrt um 18:17 ab Sterbecke nach Boele Markt wird eingekürzt bis Boeler Straße. Betroffene Fahrgäste auf dem ausfallenden Abschnitt Boeler Straße → Boele Markt:



ca. 7 FG

- Fahrt um 18:47 ab Sterbecke nach Boeler Straße wird eingekürzt bis Hagen Hbf. Betroffene Fahrgäste auf dem ausfallenden Abschnitt Hagen Hbf → Boeler Straße: ca. 14 FG
- Fahrt um 19:13 ab Boele Markt nach Sterbecke wird eingekürzt und beginnt erst Hagen Hbf. Betroffene Fahrgäste auf dem ausfallenden Abschnitt Boele Markt → Hagen Hbf: ca. 15 FG

Nur mit einer Kürzung aller vier oben genannten Fahrten ist eine Umsetzung aller drei Anpassungen im Spätverkehr (Punkte aufgeführt in 3 und 4) kostenneutral möglich.

6. Die Verwaltung beauftragt die Hagener Straßenbahn AG, mit Marketing- und Werbemaßnahmen auf den in vielen Relationen deutlich verbesserten Spätverkehr intensiv und deutlich wahrnehmbarer als bisher hinzuweisen und diese Leistung unter Benennung der politischen Beschlüsse wesentlich besser zu vermarkten. Dabei ist neben dem besseren Angebot mit ca. halbstündlich versetzten Fahrten in gleiche Richtungen insbesondere auch auf die deutlich verbesserten Übergänge vom/zum Regionalverkehr der Eisenbahnen am Hager Hbf auch außerhalb des RE4 hinzuweisen.

Die Hagener Straßenbahn AG hat mit Einführung des neuen Spätverkehrsnetzes eine Werbekampagne, welche mit Plakaten in den Bussen, Infos auf den Bildschirmen und Werbung auf den Bussen durchgeführt wurde. Des Weiteren wurde über die Presse informiert. Auch auf der HST-Homepage wurden ausführlich die Änderungen und Vorteile des neuen Spätverkehrs erläutert. Die Informationen sind nach wie vor abrufbar. Hier wird auch darauf eingegangen, dass es sich um politische Vorgaben gehandelt hat, die zur Optimierung beigetragen haben.

7. Die Verwaltung prüft, ob im Spätverkehr bei den Linien NE1 und NE6 durch Dienstfahrten zwischen den Endpunkten Bissingheim und Herbeck in beiden Richtungen der Stadtteil Emst (bezogen auf die Haltestelle Karl-Ernst-Osthaus-Straße) ca. halbstündlich versetzt an die Innenstadt/Hbf angebunden werden kann, ohne zwei zusätzliche Busse einzusetzen.

Die zu prüfende Maßnahme ist aus mehreren Gründen nicht umsetzbar.

Würde man den NE1 und NE6, wie gefordert, von Bissingheim in Richtung Bathey, bzw. den NE6 von Herbeck in Richtung Kabel um 30 Minuten verschieben, dann ergeben sich nicht nur zwischen Bissingheim und Herbeck zahlreiche Leerfahrten, sondern auch zwischen Bathey und Kabel. Abgesehen davon, dass die Leerfahrten viel Zeit kosten, welche nicht mehr als Pause für das Fahrpersonal zur Verfügung steht, so würden sich bei diesen Leerfahrten knapp 10.000km zusätzlich ergeben, welche auch finanziell nicht unerheblich sind. Zum Vergleich: Es handelt sich hierbei um fast dreimal so viele Leerkilometer gegenüber den Nutzkilometern, welche unter den Punkten 3 und 4 für zusätzliche Fahrgastfahrten benötigt werden.



Aufgrund der Tatsache, dass die Schleife Kabel nicht auf direktem Weg von Bathey aus angefahren werden kann, ist ein Umweg über Boele erforderlich. Die Zeit reicht hierbei nicht aus, um pünktlich in Kabel abzufahren. Auch in Gegenrichtung ist die Zeit sehr knapp, dem Fahrpersonal wäre in Bathey keine Möglichkeit mehr für einen WC Gang gegeben.

Des Weiteren kommt hinzu, dass die Schleife Herbeck nicht mit Gelenkbussen befahren werden kann, welche allerdings auf dem NE1 verkehren.

8. Die Verwaltung prüft, inwieweit folgende Verbesserungen im Spätverkehr durch eine Neuordnung der Linien NE1, NE2 und NE6 im Hagener Norden umsetzbar sind:

a) Eine Umsteigemöglichkeit am Loxbaum zwischen einer Linie aus der Boeler Straße und einer Linie aus der Fleyer Straße zu prüfen und ggf. zu realisieren,

b) im Spätverkehr den Ortsteil Hilfe um die Haltestellen Hilfe-Mitte/Fröbelstraße in beiden Fahrtrichtungen ca. halbstündlich versetzt anzubinden wie das Stadtteilzentrum Boele Markt.

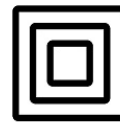
Zu a)

Eine Umsteigemöglichkeit vom NE1 zum NE2 wurde an der Haltestelle „Hilfe Mitte“ aufgrund von Fahrgastwünschen realisiert. Somit ist es möglich, dass auch Fahrgäste, die mit dem RE4 aus Dortmund am Hagener Hbf ankommen, mit einem Umstieg in Hilfe, welcher extra mit Blick auf die Umsteigezeit optimiert wurde, weiter in Richtung Pieperstraße und Kabel gelangen. Eine Umsteigemöglichkeit am Loxbaum vom NE2 auf den NE1 ist derzeit mit einer Umsteigezeit von drei Minuten möglich. Eine weitere Anpassung ist aufgrund der neuen Fahrplanlage der NachtExpresse nicht realisierbar.

Zu b)

Die Relationen wie sie jetzt sind wurden so gewählt, um möglichst vielen Fahrgästen Verbesserungen zu bieten. Ziel war es auch, möglichst viele Stadtteile, wie gewünscht, an den RE4 aus Richtung Düsseldorf anzubinden. Allerdings kommen auch viele Fahrgäste mit dem RE4 aus Richtung Dortmund. Diese haben nun mit dem NE1 die Möglichkeit, nach Hilfe zu fahren (den NE2 erreicht man hier nicht). Betrachtet man die Fahrgastzahlen der beiden NachtExpresse NE1 und NE6 nach Boele, so fällt auf, dass die Zahlen des NE1 im Schnitt, insbesondere an Wochenenden, doppelt so hoch sind als die des NE6, welcher KEINEN Anschluss vom RE4 hat. Somit wird offenbar der von der Politik gewünschte Anschluss gut angenommen. Würde man die Linien im Bereich Hilfe nun drehen, so würden zumindest die Helfer nicht mehr von dem Anschluss aus Dortmund profitieren, was eine Verschlechterung darstellen würde.

Somit überwiegen die Argumente es so zu belassen, wie es jetzt ist, um den Helfern weiterhin die neuen Anschlussketten zu bewahren.



9. Die Verwaltung prüft, ob und wie man die Situation der Linie 527 aufgrund der stets sehr hohen Auslastung verbessern kann.

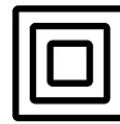
Bei den Maßnahmen ist die Möglichkeit der Kostenneutralität darzustellen

In der letzten UKM Sitzung wurde insbesondere die gute Auslastung der Busse im Bereich Ischeland und der zu früh endende Spätverkehr angesprochen. Es wäre möglich, hier ein zusätzliches Fahrtenpaar auf dem Abschnitt Ischeland - Hagen Hbf - Ischeland anzubieten. Die Fahrt würde am Hauptbahnhof dann, zur gewohnten Taktzeit, um 21:41 Uhr als letzte Fahrt in Richtung Ischeland starten und hätte somit sogar Anschluss vom RE4 aus beiden Richtungen.

Allerdings würden auch hier Mehrleistung anfallen, welche nicht mehr kompensiert werden kann.

Als Kompromiss empfehlen wir, die unter Punkt 3 geforderten zusätzlichen Fahrten des NE11, die es bislang gar nicht gibt und welche aus betrieblichen Gründen auch nur sonntags bis donnerstags umsetzbar wären, zu verwerfen, und stattdessen das zusätzliche Fahrtenpaar bei der Linie 527 (montags bis samstags) umzusetzen. Die Kilometerleistung der beiden Maßnahmen wäre im Vergleich dabei nahezu identisch und könnte somit 1:1 getauscht werden. Der Nutzen für die Fahrgäste wäre hier aller Voraussicht nach weitaus höher.

Zur besseren Einschätzung: Die Besetzung/Aussteiger auf der bisher letzten Fahrt der Linie 527 vom Hauptbahnhof zum Ischeland liegt bei 10 bis 15 Fahrgästen; die Aussteiger der letzten Fahrt des NE11 auf dem Abschnitt Hohenlimburg bis Hasselbach liegt nur bei 1 bis 3 Fahrgästen.



HAGEN

Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Auswirkungen

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

☒ sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

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

☒ positive Auswirkungen (+)

Kurzerläuterung und ggf. Optimierungsmöglichkeiten:

Die Stärkung des ÖPNV (und somit des Umweltverbunds) wirkt sich grundsätzlich positiv auf den Klimaschutz aus.

Finanzielle Auswirkungen

☒ Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

Die Prüfung erfolgte unter der Maßgabe der Kostenneutralität.

Anlage/n

Keine