

Vorlagenummer: 0253/2025-2
Vorlageart: Berichtsvorlage
Status: öffentlich

Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV - Vorstellung des Entwurfs zu der Maßnahme „Überfahrmöglichkeit Ausfahrt Buschstr.“ – Gegenüberstellung von drei Varianten

Datum: 12.08.2025
Freigabe durch: VB5, Henning Keune
Federführung: FB60 - Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen
Beteiltigt:

Beratungsfolge

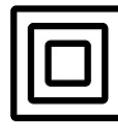
Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität (Kenntnisnahme)	17.09.2025	Ö
Bezirksvertretung Hagen-Nord (Kenntnisnahme)	24.09.2025	Ö

Sachverhalt

Im Anschluss an die Vorstellung der Entwurfsplanung der Maßnahme „Überfahrmöglichkeit Ausfahrt Buschstr.“ (DS.-Nr.: 0253/2025) am 14.05.2025 in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität sowie die Vorstellung der Förderfähigkeit der Maßnahme (DS.-Nr.: 0253/2025-1) in der darauffolgenden Sitzung am 25.06.2025 wurde die Anfertigung einer Gegenüberstellung von drei verschiedenen Varianten der Busverkehrsführung durch die Verwaltung beschlossen.

1. Variante: Überfahrmöglichkeit Ausfahrt Buschstr. (vorliegende Entwurfsplanung, DS.-Nr.: 0253/2025, 0253/2025-1)
2. Variante: Bevorrechtigung der Linksabbiegespur auf der Pappelstr. durch Schaltung der Lichtsignalanlage
3. Variante: Einrichtung einer Busspur zum Linksabbiegen aus der Pappelstr.

Die Varianten werden in dieser Vorlage hinsichtlich der Kriterien „Zeitersparnis“, „Auswirkungen auf andere Verkehre“, „Förderfähigkeit“, „Kosten“ und „Umsetzungshorizont“ beschrieben und gegenübergestellt. Diese Ausführungen beantworten auch die in der Sitzung der Bezirksvertretung Hagen-Nord vom 02.07.2025 gestellten Fragen zur Maßnahme.



1. Variante: Überfahrmöglichkeit Ausfahrt Buschstr.

(vorliegende Entwurfsplanung, DS.-Nr.: 0253/2025, 0253/2025-1)

Von der 1. Variante wird aufgrund der Verkürzung der zu fahrenden Strecke in Kombination mit der Einrichtung einer Bevorrechtigung an der Signalanlage Buschstraße / Hagener Straße die größte Zeitersparnis erwartet. Die Maßnahme ist jedoch potenziell mit negativen Auswirkungen auf andere Verkehre verbunden. Eine detaillierte Bewertung der Auswirkungen kann erst im Praxisbetrieb erfolgen. Bei auftretenden Problemen könnten die Lichtsignalanlagen voraussichtlich neu koordiniert und die negativen Auswirkungen verringert werden. Die Maßnahme ist nach § 12 ÖPNVG NRW Ziffer 2.1.2 förderfähig (vgl. DS.-Nr.: 0253/2025-1). Der Fördersatz liegt bei 65 %. Entsprechend entsteht ein hoher von der Stadt zu zahlender Eigenanteil. Mit dem Baubeginn ist bei einer Förderung der Maßnahme im Herbst 2027 zu rechnen. Die Baukosten der Maßnahme wurden in 0315/2023 auf ca. 200.000 € geschätzt. Eine vereinfachte Kostenberechnung durch das mit der Entwurfsplanung für die 1. Variante beauftragte Ingenieurbüro ergibt nun Baukosten in Höhe von 283.194 € brutto. Die bereits investierten Planungs- und Vermessungskosten belaufen sich auf 16.000 €. Hinzukommen Kosten für die Signalplanung sowie bspw. für das Versetzen von Beleuchtungsmasten.

2. Variante: Bevorrechtigung der Linksabbiegespur auf der Pappelstr. durch Schaltung der Lichtsignalanlage

Bei der 2. Variante ist potenziell mit einer Zeitersparnis zu rechnen, welche jedoch im Vergleich zur 1. Variante geringer ausfallen wird. Grundsätzlich ist an der Linksabbiegespur auf der Pappelstr. bereits seit 2023 eine ÖPNV-Bevorrechtigung vorhanden. In Rücksprache mit der Hagener Straßenbahn ist jedoch festzustellen, dass die positiven Effekte der Bevorrechtigung bislang kaum spürbar sind. Ein Grund dafür kann sein, dass sich die verschiedenen vorhandenen ÖPNV-Bevorrechtigungen der Hagener Straße und Pappelstraße gegenseitig beeinflussen. An dieser Stelle ist also das Optimierungspotenzial der ÖPNV-Bevorrechtigungen durch den externen Signalbauer prüfen zu lassen. Sollte Optimierungspotenzial bestehen, ist nach einer Anpassung der Lichtsignalanlagen von einer Zeitersparnis für den ÖPNV auszugehen. Die Auswirkungen auf andere Verkehre können wie bei der 1. Variante erst bewertet werden, wenn die Maßnahme umgesetzt wurde. Es bleibt nicht auszuschließen, dass die stärkere Bevorrechtigung der Pappelstraße auf der Hagener Straße zu spürbaren Verlustzeiten für alle anderen Richtungen führen wird und sich die Koordinierung mit den benachbarten Signalanlagen erheblich verschlechtern könnte. Für diese Variante liegen keine Fördermöglichkeiten vor, da die Anlage erst bei der Einrichtung der ÖPNV-Bevorrechtigung und vorgenommenen Modernisierung im Jahr 2023 gefördert wurde (Zweckbindung vorhanden). Generell könnte die Anlage mit Fördermitteln ergänzt, aber nicht umgebaut werden. Die Kosten sind entsprechend von der Stadt Hagen zu tragen, fallen allerdings gering (ca. 5.000 €) aus. Die Maßnahme könnte zeitnah im Rahmen unter Berücksichtigung der Kapazitäten der zu beauftragenden Signalbaufirma umgesetzt werden.

3. Variante: Einrichtung einer Busspur zum Linksabbiegen aus der Pappelstr.

Bei der 3. Variante wird nicht davon ausgegangen, dass eine Zeitersparnis erreicht werden kann. Viel mehr besteht hier die Gefahr, dass es durch die Umsetzung dieser Variante zu einer Verzögerung des ÖPNV und aller weiteren Verkehre auf der Pappelstr. kommt. Durch die Einrichtung einer Busspur entsteht auf dem zweiten Fahrstreifen ein Mischfahrstreifen für alle Fahrtrichtungen. Sofern die linksabbiegenden Fahrzeuge den Gegenverkehr durchsetzen, werden sich die Rückstaus erhöhen. Auch im Falle einer Feindlichkeit zwischen Busspur und Mischfahrstreifen und einer damit benötigten eigenen Phase zur Abwicklung würden sich die Wartezeiten und Rückstaus erhöhen, sodass die Rückstaus vermutlich so weit zurückreichen, dass die Busse ihre eigene Spur nicht erreichen. In dieser Variante wird daher kein Potenzial zur Zeitersparnis für den ÖPNV gesehen. Die negativen Auswirkungen auf die anderen Verkehre werden als hoch bewertet. Genaue Aussagen über die Wirkungen dieser Maßnahme erfordern eine verkehrstechnische Überprüfung des Knotenpunkts unter Berücksichtigung der dort eingesetzten verkehrsabhängigen Steuerung, was nur durch ein externes Büro geleistet werden kann. Die Maßnahme könnte bei entsprechender Begründung voraussichtlich mit einem Fördersatz von 65 % förderfähig sein (aufgrund der Linksabbiegespur und der Länge der potenziellen Busspur wäre dies im Falle einer möglichen Umsetzung im Detail mit dem VRR zu klären). Für die notwendigen Zählungen, die Markierung der Busspur und die Anpassung der Lichtsignalanlage wird mit vergleichsweise geringen Kosten gerechnet (ca. 10.000 €). Aufgrund des ebenfalls eher geringen Aufwandes zur Umsetzung der Maßnahme ist nach dem Erhalt eines Förderbescheids von einer schnellen Umsetzung auszugehen.

Zusammenfassung

	1. Variante	2. Variante	3. Variante
Zeitersparnis	++	(+)	(-)
Auswirkungen auf andere Verkehre	(-)	(-)	--
Förderfähigkeit	+	--	(+)
Kosten	--	+	O
Umsetzungshorizont	O	++	+
Fazit	+	+	--

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Umsetzung der 3. Variante aufgrund der voraussichtlich ausbleibenden Zeitersparnis und insgesamt negativen Bewertung nicht weiterverfolgt werden sollte. Die 1. und 2. Variante sind dagegen beide für eine Umsetzung geeignet. Eine Beschleunigung des ÖPNV wird vor allem bei der 1. Variante spürbar sein. Jedoch ist die Maßnahme mit hohen Kosten und einem erhöhten zeitlichem Aufwand verbunden. Aufgrund der möglichen Zeitersparnis wird diese Variante jedoch weiterhin positiv bewertet. Für die Planung bis Leistungsphase 3 sowie die Vermessung sind bereits Kosten für die 1. Variante angefallen (ca. 16.000 €, siehe Oben). Die 2. Variante ist dagegen mit geringen Kosten sowie einem geringen zeitlichen Aufwand verbunden und bietet dennoch Potenzial zur Beschleunigung des ÖPNV (insgesamt gute Bewertung). Mit negativen Auswirkungen auf andere Verkehre ist potenziell bei allen drei Varianten zu rechnen. Die Förderfähigkeit wird aufgrund der oben beschriebenen Gründe lediglich bei der 2. Variante negativ bewertet, was jedoch aufgrund der geringen Kosten nicht sehr stark ins Gewicht fällt.

Fazit/Empfehlung

Variante 1 bietet das größte Potenzial hinsichtlich der Zeitersparnis, wenngleich auch aus Sicht der Verwaltung und der Hagener Straßenbahn keine zwingende verkehrliche Erfordernis für eine Beschleunigungsmaßnahme an dieser Stelle vorliegt. Der Auftrag für die Erstellung einer Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 HOAI) der ersten Variante wurde auf Grundlage des UKM-Beschlusses zur DS 0315/2023, bzw. des vorausgegangenen Beschlusses zur DS 0942/2021 initiiert. Auch wenn in den vergangenen Sitzungsrunden im UKM und auch in der BV-Nord Zweifel an der Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme aufgekommen sind, so sind für die Erstellung der Entwurfsplanung bereits jetzt nicht förderfähige Kosten angefallen, die die prognostizierten Gesamtkosten einer möglichen zweiten Variante übersteigen.

Aufgrund dessen und weil nur in Variante 1 sichergestellt werden kann, dass eine spürbare Beschleunigungswirkung erzielt wird, wird empfohlen, die Variante 1 weiter zu verfolgen.

Auswirkungen Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

- | | |
|-------------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | sind nicht betroffen |
| <input type="checkbox"/> | sind betroffen (hierzu ist eine kurze Erläuterung abzugeben) |

Kurzerläuterung:

Es handelt sich bei dieser Vorlage um einen Bericht.

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------|
| <input type="checkbox"/> | positive Auswirkungen (+) |
| <input checked="" type="checkbox"/> | keine Auswirkungen (o) |
| <input type="checkbox"/> | negative Auswirkungen (-) |

Finanzielle Auswirkungen

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

- | | |
|-------------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen. |
| <input type="checkbox"/> | Es entstehen folgende Auswirkungen: |

Anlage/n

Keine