

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

Betreff:

Vorschläge des Facharbeitskreises ÖPNV zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hagen

Beratungsfolge:

05.07.2018 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Rat der Stadt Hagen

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hagen beauftragt die Verwaltung, die Vorschläge des AK ÖPNV zur Verbesserung des ÖPNV in Hagen zu prüfen und die Ergebnisse dem Arbeitskreis vorzustellen.

Kurzfassung

entfällt

Vorlauf

Der Facharbeitskreis ÖPNV hat in seiner Sitzung am 25.04.2018 eine Reihe von Vorschlägen für die kurz- und mittelfristige Verbesserung des Nahverkehrs sowie Kriterien für die laufende Aufstellung des Nahverkehrsplans beschlossen. Die Vorschläge des AK ÖPNV sollen als insgesamt drei Beschlussgegenstände in die entsprechenden Ausschüsse UWA und StEA eingebbracht werden.

Am 08.05.2018 wurde im UWA beschlossen, die Vorschläge des AK ÖPNV vor Einbringung in die Ratssitzung vor der Sommerpause 2018 noch in den jeweils zuständigen Bezirksvertretungen beraten zu lassen.

Der StEA beschloss am 09.05.2018 ebenfalls, die Vorschläge des AK ÖPNV als drei Beschlussgegenstände für den 05.07.2018 in den Rat mit der Bitte für eine entsprechenden Sachentscheidung einzubringen.

In der Ratssitzung am 17.05.2018 fand somit keine inhaltliche Beratung der Vorschläge statt, sondern lediglich eine Abstimmung über die Beteiligung der jeweils zuständigen Bezirksvertretungen. Ferner wurde beschlossen, noch zwei weitere Vorschläge des Arbeitskreises in die Beratungen mit aufzunehmen.

Begründung

Inhalt der vom AK ÖPNV gefassten Beschlüsse:

Beschluss 1 – Prioritäten für die Erstellung des Nahverkehrsplans

1. Der Gutachter soll die vorgeschlagenen Maßnahmen für den Nahverkehrsplan auf der Basis eines Busliniennetzes für Sonn- und Feiertage bzw. die Schwachverkehrszeit entwickeln. Dieses Netz gilt als Grundlage und ist über alle Fahrplantage gleich. Für die stärker nachgefragten Samstage sowie die Fahrplantage montags bis freitags wird das Grundnetz entsprechend verdichtet.
2. Der Gutachter soll die Umsetzung eines Integrierten Taktfahrplans (ITF) im Netz des Busverkehrs und im Übergang zum regionalen SPNV untersuchen, die Umsetzbarkeit im Stadtgebiet Hagen prüfen und Umsetzungsvorschläge unterbreiten. Der Eisenbahnverkehr ist dabei als Grundlage zu nehmen. Ein ITF ist in diesem Zusammenhang insbesondere an Werktagen in den Früh-, Abend und Nachtstunden sowie am Wochenende bei geringerem Regelangebot anzusetzen.
3. Die Linienführung der Busse auf den Hauptachsen ist möglichst geradlinig zu konzipieren. Die Streckenführung auf diesen Hauptachsen soll sich an dem di-

rekten Weg orientieren, den ein durchschnittlicher Autofahrer auf der gleichen Relation nehmen würde.

4. Linienführungen wie beispielsweise die gegenwärtigen Linien 515, 524 und 527 sind grundsätzlich zu vermeiden. Das gilt insbesondere auch für das kurzfristige Szenario.
5. Auf den Hauptachsen ist eine Fahrzeit anzustreben, die maximal der 1,5-fachen einer Autofahrt auf gleicher Relation entspricht.
6. Das Netz weist starke Achsen auf, die eine gleichmäßige Fahrtenfolge der Busse ermöglicht. Das heißt beispielsweise: 4 Busse pro Stunde und Richtung ergeben einen 15-Minuten-Takt, 6 Busse/Std ergeben einen 10 Minuten-Takt und 8 Busse/Std. ergeben einen 7,5 Minuten-Takt. Im Gegensatz zum heutigen Netz mit vielen Direktfahrten im 30-Minuten-Takt sind Umsteigeverbindungen zugelassen, wenn sie eine direkte Führung mit kurzer Verweilzeit im Bus ergeben.
7. Auf ca. 75% des Netzes sollen die Fahrgäste den öffentlichen Verkehr „intuitiv“ nutzen können, d.h. ohne vor Fahrtbeginn Recherchen in Fahrplaninformationsmedien durchzuführen. Dies ist durch starke Achsen mit dezentralen Umsteigehaltestellen zu gewährleisten.
8. Der Gutachter zeigt die Lage von dezentralen Umsteigehaltestellen auf, die jeweils die Funktion als kleinerer dezentraler Busbahnhof bzw. Verknüpfungspunkt mit dem regionalen SPNV haben.
9. Das Busnetz soll von Betriebsbeginn bis ca. Mitternacht gleiche Linienführungen aufweisen. In diesen Zeiten sind keine NachtExpress-Linien (NE) vorzusehen. NE-Linien verkehren nur innerhalb eines entsprechend angepassten Netzes in dem Zeitraum zwischen Mitternacht und Betriebsbeginn des Tagnetzes.

Darüber hinaus soll der Gutachter, im Rahmen der Untersuchungen zum NVP die Einrichtung einer überregionalen Busverbindung zwischen Hagen Hbf. und der Universität Dortmund prüfen und beurteilen. Diese Linie soll als Schnellbus in Hagen beispielsweise folgende Ortslagen bedienen: Hagen Hbf., Stadtmitte, Landgericht, Fachhochschule, Halden, Industriegebiet Lennetal. Anschließend Fahrt über die A45 und B54 bis Dortmund, wo folgende Punkte bedient werden sollen: Rombergpark (Verknüpfung mit U-Stadtbahn), Brüninghausen (wichtige Umsteigestelle in Nord-Süd-Richtung), Parkhaus Barop (Verknüpfung mit U-Stadtbahn), Dortmund Universität mit Campus Nord, Campus Süd und S-Bahnstation. Die Attraktivität dieser Linienführung wird nicht nur für Studierende gesehen, sondern auch für Berufspendler zwischen Dortmund und Hagen. Alternativ sind auch andere Verbindungen (z.B. über Hohensyburg oder Herdecke) in die Prüfung miteinzubeziehen.



Beschluss 2 – Änderung der Linienführung der regionalen Buslinie 594 der Busverkehr Rheinland GmbH sowie Ergänzung des Fahrplanangebots, um eine zusätzliche Fahrt vom Hagener Hbf. um 7:58 gemäß der heutigen Taktung der Linie.

Im Rahmen der Direktvergabe der Linie 594 der Busverkehr Rheinland GmbH soll der Linienweg auf Hagener Stadtgebiet zunächst zwischen der Haltestelle Hagen Hbf. und Boele Markt über Stadtmitte – Landgericht – Fernuniversität – Polizeipräsidium – Loxbaum geführt werden. Falls die Linienführung über Boele Markt umlauftechnisch nicht zu realisieren sein sollte, ist alternativ das Auslassen der Halte zwischen Borgenfeldstraße und Boele Markt zu prüfen oder der direktere Weg über die Pappelstraße zum Loxbaum zu nehmen. Zu berücksichtigen ist dabei der Anschluss der Linie 594 der BVR von bzw. an die Linie 536 der HST zur Gewährleistung der Eckbeziehung Garenfeld – Westhofen bzw. umgekehrt.

Mit dieser Linienwegsänderung können wesentliche Verbesserungen im Netz des Öffentlichen Verkehrs in Hagen realisiert werden:

- Schnelle Verbindung zwischen dem Hagener Norden und der Stadtmitte
- Kurze Anbindung der Fernuni zum Hauptbahnhof und der Stadtmitte
- Umsteigefreie Verbindung zwischen Schwerte, ggfs Boele und der Stadtmitte

Darüber hinaus wird die Durchbindung der beiden Linien 591 und 594 angestrebt. Auf diese Weise erhält auch der Bereich Wetter, Wetter-Volmarstein und westliches Vorhalle eine direkte, umsteigefreie Verbindung zur Hagener Innenstadt.

Zur Erzielung eines einheitlichen Fahrtenangebots in Hagen ist an Samstagnachmittagen ein durchlaufender stündlicher Takt mit dazwischen liegenden Verstärkerfahrten anzustreben. Dieser stündliche Takt ist auch an Sonn- und Feiertagen vorzusehen.

Beschluss 3 – Stärkung der ÖPNV-Achse Hagen Stadtmitte – Hagen Haspe entlang der L700 und der Berliner Straße

Das Angebot der Linie 511 wird hinsichtlich Linienweg, Haltestellen und Fahrwegzeiten an das Angebot der Linien 510 und 542 angepasst, so dass eine Vertaktung der drei Linien zu einem 7,5-Minuten-Takt in beiden Richtungen zwischen Stadtmitte und Haspe Zentrum möglich ist. Für die drei Linien ist sowohl an der Haltestelle Stadtmitte, als auch in Haspe und am Hauptbahnhof jeweils der gleiche Halteplatz je Richtung vorzusehen.

Beschluss 4a - Ausweitung des Spätverkehrs auf der Linie 591 der Busverkehr Rheinland GmbH unter Berücksichtigung eines neuen Spätverkehrskonzepts (siehe Beschluss 4b)

Das Angebot der Linie 591 wird in der Zeit von 21 – 24 Uhr wieder aufgenommen. Wobei die Fahrt um 21 Uhr bis zur Stadtgrenze Wetter geführt wird und die Fahrten ab 22 Uhr bis 24 Uhr an der Haltestelle Vossacker enden. Ab 21 Uhr werden entlang des Linienwegs zusätzlich die Haltestellen Fuhrparkstraße, Klopstockstraße, Geitebrücke, Hartmannstraße und Vorhaller Straße bedient. Ab 22 Uhr kommen dann noch die Bedienung der Haltestellen Rehdeicke und Vossacker hinzu.

Beschluss 4b – Überarbeitung des NachtExpress- und Spätverkehrsangebots mit dem Ziel das Angebot auf einen Halbstundentakt möglichst kostenneutral auszuweiten.

1. Auf dem Streckenabschnitt vom Hagener Hbf. bis Boele Markt wird das Angebot der Linie NE1 und der Linie 544 (später NE44) harmonisiert (gleicher Linienweg, gleiche Haltestellen, 30'-Takt). Zwischen Brüderstraße und Boeler Straße soll eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet werden.
2. Die Linie NE2 verbindet Hagen Hbf. mit der Haltestelle Hasselbach über Hagen Stadtmitte, Emst, Holthausen, Hohenlimburg Bf., Elsey(Ost). Die Rückfahrt erfolgt ohne Halt über die Autobahn bis Hagen Stadtmitte und endet am Hbf.
3. Die Linie NE3 bildet gemeinsam mit der Linie 511 einen reinen 30-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Hagen Stadtmitte – Haspe.
4. Die Linie NE4 verbindet Hagen Hbf. mit Hagen-Rummenohl über den bisherigen Linienweg und fährt von dort aus über Priorei nach Breckerfeld und weiter über Eilperfeld – Eilpe – Franzstraße zur Stadtmitte und zum Hagener Hbf. Die NE4 bildet gemeinsam mit der NE8 (s.dort) auf dem Abschnitt Hagen Hbf. – Eilpe einen reinen 30-Minuten-Takt in beiden Richtungen.
5. Die Linie NE5 bleibt in ihrer heutigen Form bestehen.
6. Der Startpunkt der Linie NE6 wird zum Hagener Hbf. verlegt, der sonstige Linienweg nach Garenfeld wird beibehalten.
7. Der Linienweg der NE7 verläuft ausgehend von Stadtmitte über Hagener Hbf., Wehringhausen, Hestert, Haspe, Spielbrink, Quambusch, Dickenbruchstraße, Haspe, Kuhlerkamp, Hagen Hbf. zurück zur Stadtmitte. Die Linie NE12 (s. dort) bedient diese „Acht“ gegenläufig.
8. Der Linienweg der NE8 führt gegenläufig zur NE4 über Franzstraße und Selbecker Straße nach Breckerfeld. Von dort aus über Priorei unter Auslassung von Rumme-

nohl über Dahl und ab Eilpe vertaktet mit der NE4 zurück zur Stadtmitte und zum Hagener Hbf.

9. Die Linie NE10 führt vom Hauptbahnhof über Stadtmitte, Loxbaum, Helfe nach Kabel. Von dort aus über Fley zurück zum Loxbaum, Stadtmitte und zum Hagener Hbf.
10. Der Startpunkt der NE11 wird ebenfalls zum Hagener Hbf. vorverlegt, während der übrige Linienweg in der heutigen Form bestehen bleibt.
11. Die Linie NE12 befährt den Linienweg der NE7 weitgehend gegenläufig von Hagen Stadtmitte über Hauptbahnhof, Kuhlerkamp, Haspe, Dickenbruchstraße mit einer Stichfahrt zum Baukloh und weiter über Quambusch, Oedenburgstraße unter Ausschaltung des oberen Spielbrinks nach Haspe zurück über Hestert, Buschey, Hauptbahnhof und Stadtmitte.
12. Die Linie NE19 bleibt in ihrer heutigen Form bestehen.
13. Der Linienweg der NE21 verläuft wiederum gegenläufig zur NE2 ausgehend vom Hagener Hbf. und Stadtmitte über die Autobahn ohne Halt bis Hasselbach – Elsey(West) – Hohenlimburg Bf. zurück zum Hauptbahnhof über Emst und Stadtmitte.
14. Die Linie NE22 bedient ausschließlich Hohenlimburg, ausgehend von der Obernahmer über Hohenlimburg Bf., Elsey (Ost), Hasselbach, Elsey(West) – Hohenlimburg Bf. zurück zur Obernahmer.
15. Die ehemaligen Hasper Linien NE31 und NE32 werden durch das beschriebene Angebot der NE7 und NE12 ersetzt.
16. Die aus der 544 hervorgegangene Linie NE44 fährt vom Hagener Hbf. bis Boele Markt parallel zur NE1 und bildet stadtauswärts gemeinsam mit dieser einen 30-Minuten-Takt und fährt ab Boele Markt dennoch weiter bis Hohensyburg. Die letzte Fahrt um 23 Uhr endet in Kabel.
17. Die Linie 511 bleibt in ihrer heutigen Form bestehen und bildet mit der Linie NE3 auf dem Abschnitt Stadtmitte – Haspe einen reinen 30-Minuten-Takt.
18. Alle Linien sollen für sich in einem 60-Minuten-Takt verkehren. Die letzte Fahrt stadtauswärts erfolgt gegen 24 Uhr.

Beschluss 5 – Verbesserungsvorschläge zur Umsetzung im Rahmen eines Fahrplanwechsels zum 09.12.2018 auf der Grundlage der laufenden Direktvergabe öffentlicher Personenverkehrsleistungen an die Hagener Straßenbahn AG durch die Stadt Hagen

1. Zwischen den Haltestellen Boele Markt und Loxbaum soll die 512 denselben Linienweg nehmen wie die Linie 542 und dieselben Haltestellen mitbedienen.
2. Die Linie 515 soll über die Schwerter Straße geführt werden und dabei anstelle der Haltestellen „Boele Friedhof“ und „Turmstraße“ die Haltestelle „Lütkenheider Straße“ bedienen.
3. Im Gegenzug soll die Linie 536 von der Schwerter Straße auf die Turmstraße verlegt werden und dabei die Haltestellen „Boele Friedhof“ und „Turmstraße“ bedienen. Die Zeitlage der Linie ist so zu wählen, dass am Bahnhof Vorhalle die Zuganschlüsse von und nach Witten, Bochum und Essen sowie nach Dortmund zu gewährleisten sind.
4. Das Wohngebiet Ischeland soll von der Linie 527 nicht mehr als Stichfahrt, sondern im Zuge einer großen Schleife befahren werden. Diese verläuft zunächst auf dem bisherigen Linienweg von der Altenhagener Straße über die Hermannstraße, Kinkelstraße nur in einer Richtung und mündet dann auf den Märkischen Ring und wird von dort wieder zum Hauptbahnhof geführt.

Fazit

Der Vorlage ist zu entnehmen, dass sich im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans für die Stadt Hagen im kommunalpolitischen Raum eine Fülle von Wünschen und Ideen für einen verbesserten ÖPNV aus den Erfahrungen eines haushaltsbedingt bislang beschränkten ÖPNV-Angebots in Hagen heraus gebildet haben. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Schadstoffproblematik in unserer Stadt und der drohenden Klage seitens der Deutschen Umwelthilfe e.V. befinden sich derzeit mehrere fachliche Konzeptplanungen für Hagen in Bearbeitung. Zu nennen sind hier in erster Linie das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) als Vorbereitung zur Neuaufstellung eines Flächennutzungsplans und der Masterplan nachhaltige und emissionsfreie Mobilität in Hagen. Diesen Konzepten gemein ist stets die Forderung nach einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und die Stärkung des Umweltverbundes bestehend aus Fußgängerverkehr, dem Radverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr. Mit dem Beschluss zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für die Stadt Hagen sollte demnach die politische Maßgabe verbunden sein, welche Rolle der ÖPNV im Zusammenhang mit den im ISEK und im Masterplan Mobilität erarbeiteten Zielkonzepten spielen soll.

Die vom AK ÖPNV eingebrachten Beschlussvorschläge geben hierzu noch keine eindeutige Antwort. Sie fordern jedoch Angebotsstrukturen ein, die Grundlage für sukzessive Angebotsverbesserungen im ÖPNV - gestaffelt nach kurz- bis langfristigen Zeithorizonten - sein können. Zu nennen sind hier die Stärkung der Hauptachsen, ein verdichtetes Angebot an Wochenenden, sowie im Spätverkehr, Vertaktungen parallel führender Linien auf Hauptachsen und eine stärkere Berücksichtigung der Anschlüsse zum Eisenbahnverkehr an den Bahnstationen in Hagen.

Aufgabe der Stadtverwaltung wird es sein, gemeinsam mit dem Gutachter und den betroffenen Verkehrsunternehmen, in erster Linie der Hagener Straßenbahn AG, in diesem Sinne ein Gesamtkonzept für den Nahverkehrsplan zu entwickeln. Die fachliche Prüfung der Praxistauglichkeit einzelner linienscharfer Netzvorschläge ist mit dem Budget für die Beauftragung des Gutachters zur Erstellung des Nahverkehrsplans nicht abgedeckt. Fraglich ist zudem, ob zum gegenwärtigen Zeitpunkt derart detaillierte Planungsvorgaben zielführend sind. Nachteilig für die Fahrgäste wirkt sich auf jeden Fall eine kurzfristige Umsetzung von Maßnahmen aus, die im weiteren Verlauf einer konzeptionellen Realisierung der Planungsmaßnahmen entsprechend eines neuen Nahverkehrsplans wieder rückgängig gemacht werden müssten. Als ein wesentliches Beispiel sei genannt die kurzfristige Umsetzung des vorgeschlagenen NE-Netzes mit Schleifenfahrten im Hinblick auf das zu erwartende SPNV-Angebot zum Fahrplanwechsel Dezember 2018, während sich im Rahmen der Nahverkehrsplanung bereits die Erkenntnis durchsetzt, dass für viele Fahrgäste der Systemwechsel zwischen Tag- und Nachtnetz generell ein erhebliches Hemmnis bei der Nutzung des ÖPNV in Hagen darstellt und somit die Fortführung eines NachtExpress-Angebots zukünftig fraglich erscheint.

Darüber hinaus ist eine Einordnung der Maßnahmen hinsichtlich ihrer zeitlichen Umsetzbarkeit vorzunehmen. Kurzfristig kann in diesem Zusammenhang nur die Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Sommer 2019 bedeuten, mittelfristig wird mit dem Ende der laufenden Direktvergabe öffentlicher Personenverkehrsleistungen an die Hagener Straßenbahn AG bzw. mit dem Beginn der neuen Laufzeit zusammenfallen. Langfristig zu sehen ist das, was auch als zeitliche Perspektive für das ISEK und den Masterplan Mobilität vorgesehen ist. Die Vorstellungen bzgl. der Linien 591 und 594 sollten weitgehend mit der Direktvergabe öffentlicher Personenverkehrsleistungen an die Busverkehr Rheinland GmbH ab 01.01.2019 vereinbar sein, ob sich diese aber schon zum Fahrplanwechsel der BVR GmbH im Januar 2019 realisieren lassen, ist fraglich und bedarf noch der Abstimmung mit dem Unternehmen.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

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

sind nicht betroffen

Kurzerläuterung:

Finanzielle Auswirkungen

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

Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen

gez. Erik O. Schulz
Oberbürgermeister

gez. Thomas Grothe
Technischer Beigeordneter

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich

Oberbürgermeister

Gesehen:

Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordneter/r Die Betriebsleitung Gegenzeichen:

Amt/Eigenbetrieb:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: **Anzahl:**
