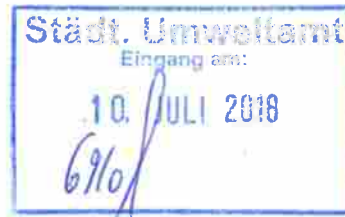


An die
Geschäftsstelle des Umweltausschusses
69/00



Sitzung des Umweltausschusses am 19.06.2018
hier: Ökologisches Grünflächenmanagement auf städtischen Flächen
Anregungen von Frau Kingreen zur Vorlage 0465/2018

In der o. g. Sitzung weist Frau Kingreen bezüglich der Vorlage 0465/2018 darauf hin, dass der WBH hier eine falsche Angabe gemacht habe: In 2015 wurden an 4 verschiedenen Stellen Wildblumenwiesen angelegt, dies wurde beschlossen und durchgeführt. Lt. Mitteilung seien diese Flächen im Bereich der Parkanlagen noch vorhanden. Dies sei jedoch nicht der Fall, denn im Hameckepark seien sie alle platt gemäht worden. Den Ennepepark habe sie noch nicht überprüfen können. Sie bat darum, dass diese Flächen wieder aufgearbeitet werden.

Hierzu wurde durch den Wirtschaftsbetrieb Hagen Folgendes mitgeteilt:

Auch Wildblumenwiesen müssen extensiv gemäht werden, um den Bestand zu sichern. Dieses ist sowohl im Hameckepark als auch im Ennepepark erfolgt, analog zu der extensiven Pflege der anderen Wiesenflächen.

Somit bleibt festzustellen, dass diese Wildblumenwiesen noch vorhanden sind. Allerdings erfolgte die Mahd in diesem Jahr ca. 2 – 3 Wochen früher als in den letzten Jahren, da in diesem Jahr die Vegetation mindestens zwei Wochen „voraus ist“.

Weiterhin wird erneut darauf hingewiesen, dass aufgrund der gemachten Erfahrungen mit den angelegten Flächen von 2015 festzustellen ist, dass durch die relativ produktiven Böden diese Wildblumenwiesen nicht beständig sind. Nitrophile Ubiquisten wandern zunehmend in diese Bestände ein und überprägen diese. Dieses gilt auch für die Wildblumenwiesen in den Parkanlagen. Vor diesem Hintergrund stellt sich dann auch in absehbarer Zeit die Frage, ob es sinnvoll ist, diese Flächen immer wieder neu aufzubauen (Herstellungskosten in 2015 ca. 6,90 €/qm).

In diesem Zusammenhang wird auch noch einmal auf Vorhaben zusammen mit der Biologischen Station verwiesen, ökologisch hochwertige und nachhaltige Wildblumenwiesen zu entwickeln.

Eine handschriftliche Unterschrift in blauer Tinte, die am unteren linken Rand des Dokuments steht.

61/1	30.08.2018
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung Abteilung Verkehrsplanung	
	Ihr Ansprechpartner Jörg Winkler Tel.: 207 - 3932 Fax: 207 - 2461

An

-69/00-

Anfrage aus dem Umweltausschuss vom 26.Juni 2018:

„Busspur Körnerstraße“

Der Auftrag zur Erarbeitung der Ausführungsplanung wurde am 23.07.2018 an das Büro „ETAT“ (in Person Wolfgang Mesenholl) erteilt.

Es wird versucht, die Teile der Busspuren, die quasi ausschließlich Markierungs- und Beschilderungsaufwand darstellen, schon sehr kurzfristig zu realisieren. Dabei handelt es sich um den Bereich zwischen Karl- Marx- Straße/ Springmannstraße und Hindenburgstraße/ Gerberstraße.

Der baulich umzugestaltende Bereich zwischen Hindenburgstraße bis zum Graf von Galen Ring (einschließlich Haltestellenumbau) wird planerisch etwas mehr Zeit in Anspruch nehmen, wird aber auch wohl bis ca. November 2018 fertiggestellt werden können.

Jörg Winkler

Smartparken!



"Handyparken" – warum?

1



Bargeld

2



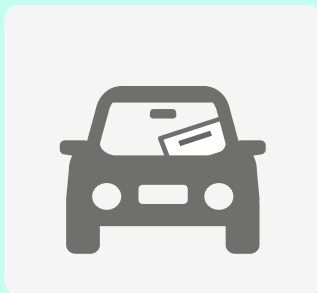
Parkscheinautomat

3



Parkdauer

4



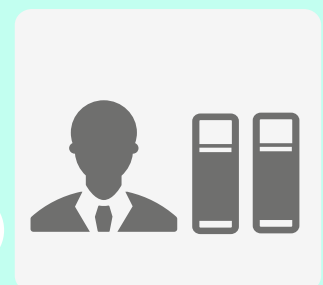
Strafzettel?

5



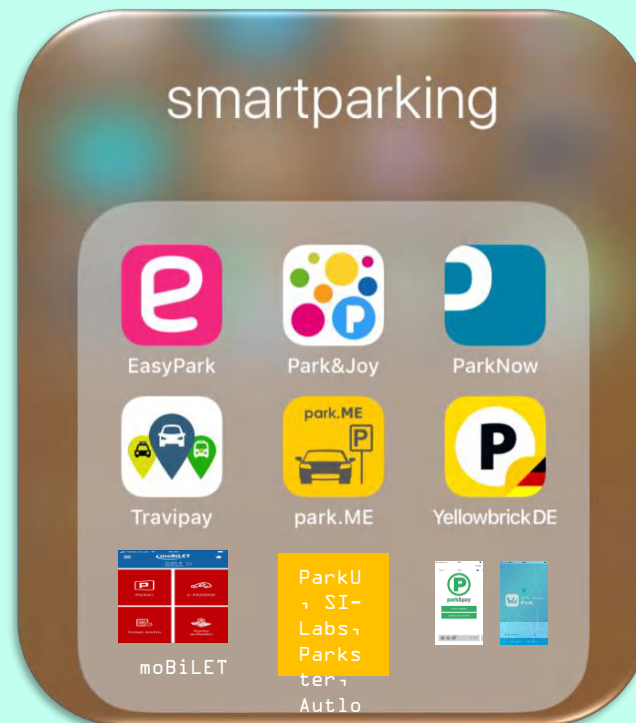
Belege sammeln

6



Controlling

"Handyparken" – wer bietet es an?



Smartparking – Vorteil für Kommunen

- Attraktives Serviceangebot für Bürger, Gäste der Stadt und Unternehmen
- Alle in Deutschland zertifizierten Anbieter sind im Boot: Der Bürger hat die Wahl
- Keine Insellösung. Schon heute größte Gesamtanzahl an Stellflächen über smartparking erreichbar.
- Wettbewerbsmodell sichert jederzeit Innovation und Kosteneffizienz
- Profilierung als innovative und Service-orientierte Kommune

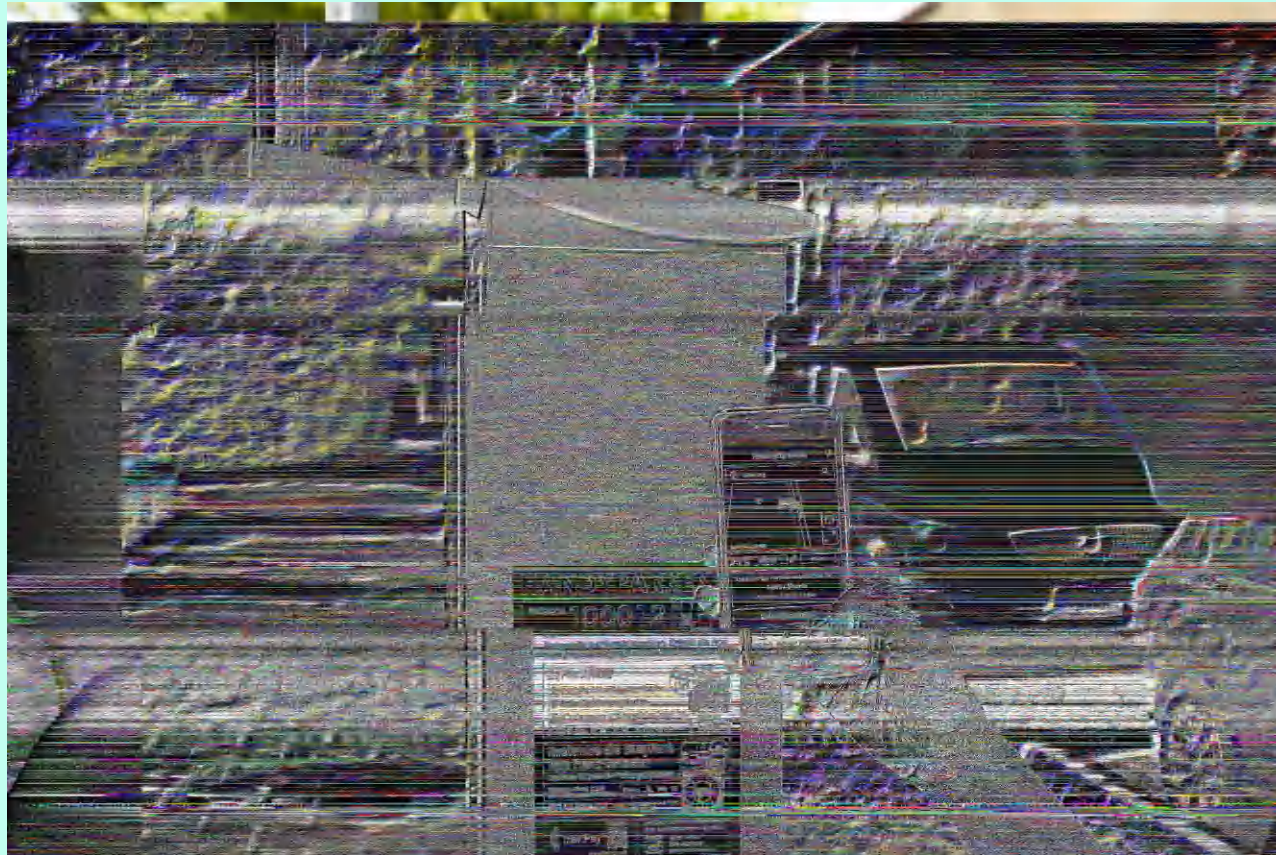
Smartparking – Vorteil für Kommunen

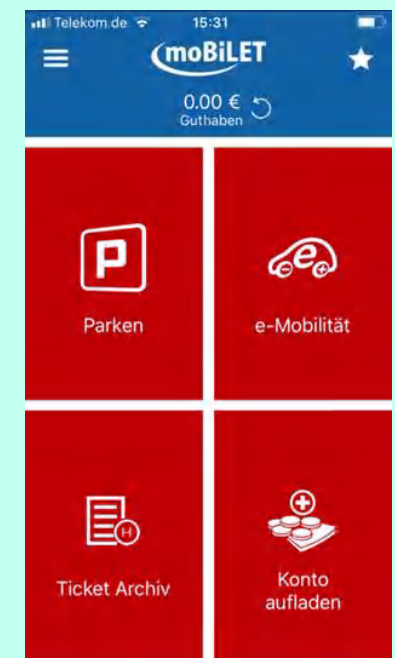
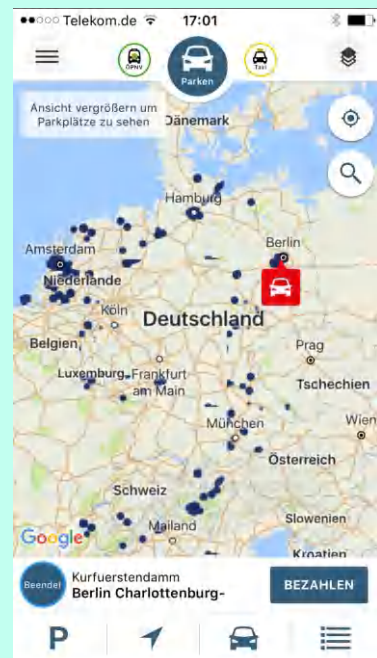
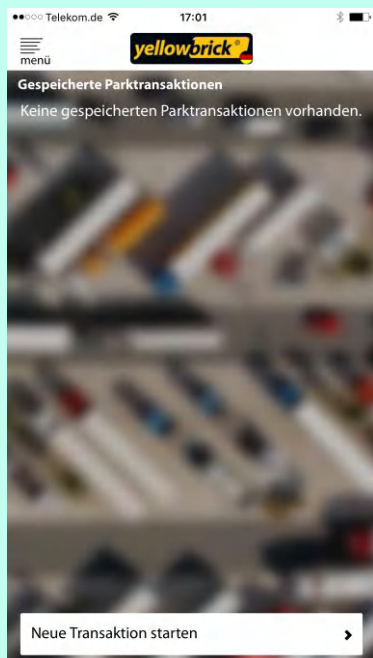
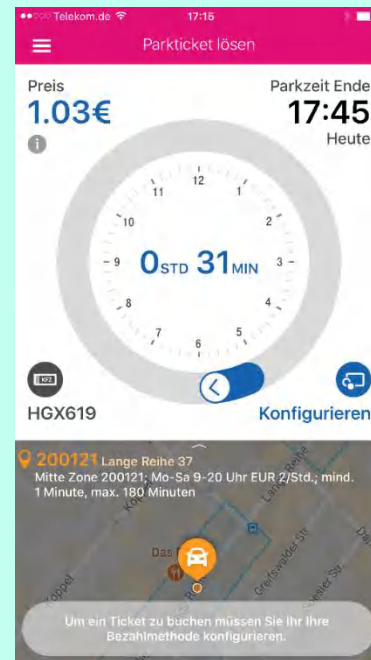
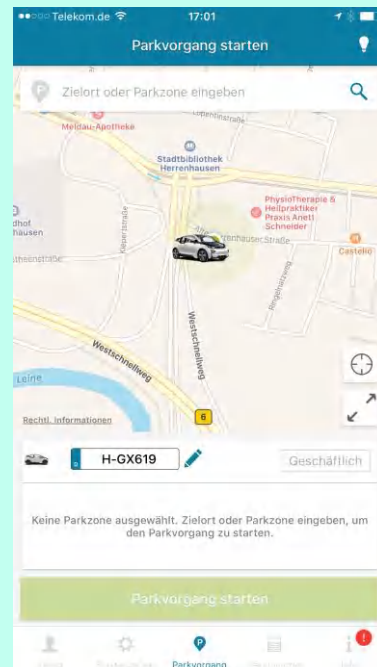
- Kostenneutral: Keine Investitionskosten, geringer technischer Aufwand
- Einfache Vergabe durch das offene Plattformmodell
- Reduzierung von Betriebskosten, zum Beispiel für Parkscheinautomaten und Bargeldlogistik
- Optimaler Prozess durch gemeinsames Gateway
- Einstieg in weiter „smarte“ Dienstleistungen: Guidance, Anwohnerparken, etc.

Smartparking?

- smartparking e.V. organisiert alle aktiven und zertifizierten Anbieter
- Als Plattform in >60 Kommunen in Deutschland und Österreich (Mai 2018) ➔ 80 Ende 2018 geplant
- Unterstützung der Kommunen bei Planung, Einführung und Betrieb von Handyparken
- Ansprechpartner: smartparking e.V. kanalisiert Aufgaben und Services zwischen Kommunen und Betreibern
- Betreiber des „Gateways“

Smartparking: praktisch Parken





Smartparking: Überwachung



Smartparking: Überwachung



Funktionen der owi21ToGo® Anwendung

- Erfassung von Verkehrs- und sonstigen Ordnungswidrigkeiten / Ortssatzungen
- Stets aktueller Tatbestandskatalog aus owi21® mit umfangreicher Suchfunktion
- Abfrage von „Handyparken“

Smartparking: Datenschutz

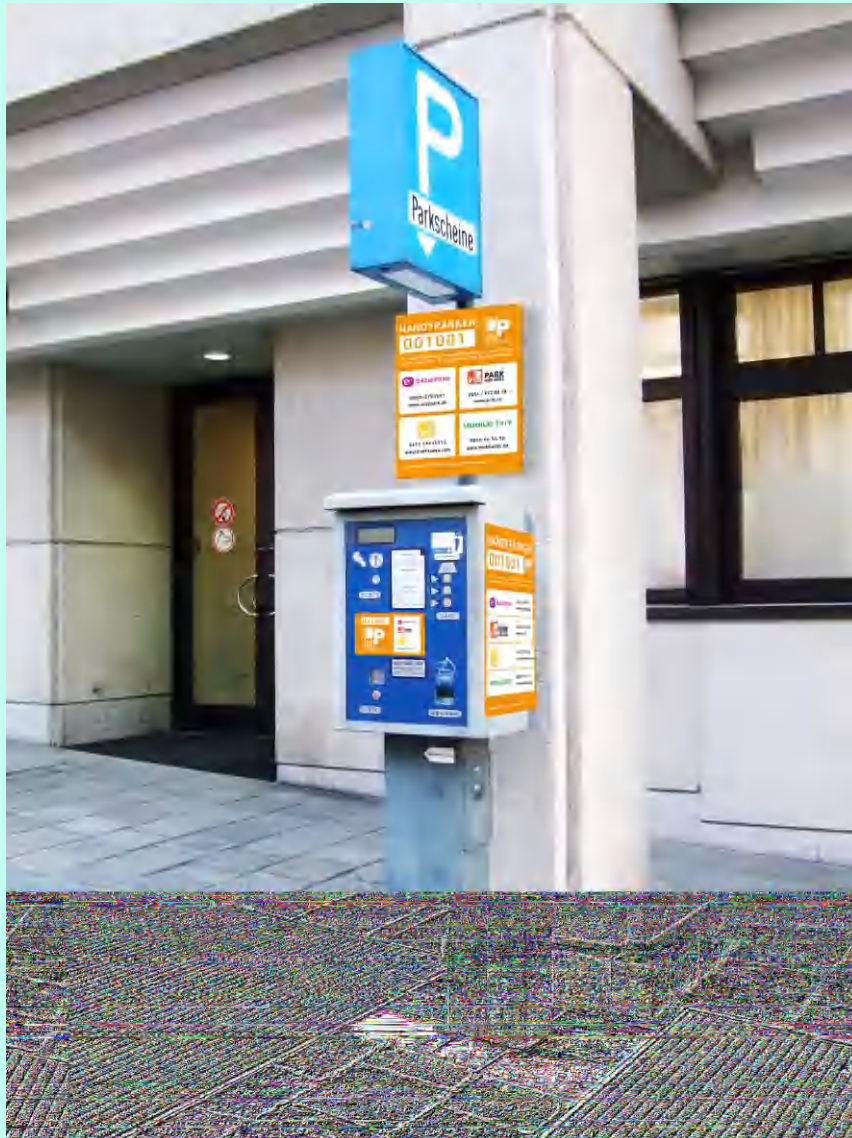


Smartparking: PR und Marketing



Smartparking: Information in der Stadt







ÖFFENTLICHE STELLUNGNAHME

Amt/Eigenbetrieb und ggf. beteiligte Ämter:

61

Betreff: Drucksachennummer: 0624/2018
Vorschlag der SPD-Fraktion
hier: Nahverkehrsplan - Beschluss des UWA aus der gemeinsamen Sitzung mit dem
StEA vom 25. Januar 2018

Beratungsfolge:
UWA 12.09.2018
StEA 18.09.2018



Das Papier der SPD-Fraktion umfasst eine Reihe von Maßnahmen, die teilweise in die Liste der Vorschläge des Facharbeitskreises ÖPNV eingeflossen sind, die der Rat am 05.07.2018 beschlossen hat. Zu diesen Beschlüssen hat die Stadtverwaltung und die Hagerer Straßenbahn bereits im Rahmen des Facharbeitskreises Stellung genommen.

Zum Punkt Verstärkung des Angebots in den Abend-/ Nachtstunden gibt es von Seiten des AK ÖPNV detaillierte Linienvorschläge, die von der Hagerer Straßenbahn AG hinsichtlich ihre Umsetzbarkeit und betrieblichen Aufwandes monetär bewertet wurden. Aufgrund der darin prognostizierten Mehrkosten fällt die Maßnahme in dieser Form zunächst in Variante 2, da Variante 1 noch von Kostenneutralität ausgeht. Dies bedeutet einen Aufschub der Umsetzung in das Haushaltsjahr 2020/21, in dem der finanzielle Mehrbedarf eingeplant werden müsste.

Auch die von der SPD angesprochene Optimierung der Linienführung mit dem Ziel, Reisezeiten zu verkürzen, wurde vom Konzept des Facharbeitskreises ÖPNV aufgegriffen. Hierzu gibt es aktuell noch keine konkreten Planungen. Gleiches gilt auch für die von der SPD geforderten Umsteigepunkte in Nebenzentren. Es gibt in allen Stadtteilzentren zwar zentrale Umsteigehaltstellen, wie zum Beispiel in Boele, Eilpe und Haspe doch bieten diese zu wenig Platz um als Endpunkt für die Haupt- und Nebenlinien mit entsprechenden Pausen- und Wendezeiten dienen zu können, so dass diese Linien in etwas entlegene Gebiete geführt werden und diese gleich mitbedienen. Zumal ein zusätzlicher Umstieg kurz vor dem Ziel von den Fahrgästen als lästig empfunden wird. Dennoch sollte im Rahmen des Nahverkehrsplans und im Zusammenhang mit der barrierefreien Ausgestaltung des ÖPNV die Verknüpfungshaltstellen in Stadtteilzentren über eine umsteigefreundliche Infrastruktur für die Fahrgäste verfügen und Anschlüsse zwischen den dort verkehrenden Linien definiert und beachtet werden.

Auch die von der SPD geforderte Vermeidung von Parallelfahrten wird im Konzeptpapier des AK ÖPNV aufgegriffen bzw. die Forderung nach einer Vertaktung auf bestimmten Streckenabschnitten zwischen parallel geführten Linien erhoben. So zunächst gemäß Beschluss 3 vom 05.07.2018 auf dem Streckenabschnitt Haspe Zentrum bis Hagen Stadtmitte bzw. umgekehrt zwischen den Linien 510, 511 und 542 zu einem 7,5-Minuten-Takt. Auch hierzu gibt es seitens der Hagerer Straßenbahn AG eine genaue Aufstellung der damit verbundenen Mehrkosten. Insofern wird eine konsequente Weiterverfolgung dieses Konzepts erst in Variante 2 erfolgen.

Die Steigerung der Verlässlichkeit und Pünktlichkeit des ÖPNV-Angebots ist permanentes Anliegen bei der Planung des ÖPNV-Angebotes in Hagen. Hier ist insbesondere das Zusammenspiel der handelnden Akteure gefragt. Einerseits der planenden und ausführenden städtischen Organe, wie der Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung, des Fachbereiches Öffentliche Sicherheit, Verkehr, Bürgerdienste und Personenstandswesen sowie andererseits des Wirtschaftsbetriebs Hagen und der Hagerer Straßenbahn AG.

Die Bedeutung des SPNV in Hagen bezieht sich in erster Linie auf den Regional- und Nachbarortsverkehr. Durch eine gute und abgestimmte Busanbindung der peripheren



Bahnstationen lässt sich die Reisezeit im Regional- und Nachbarortsverkehr bezogen auf Hagen erheblich reduzieren. Dies gilt insbesondere für die Stationen Hagen-Westerbauer und –Heubing bezogen auf den Hagener Westen, für den Bf. Vorhalle bezogen auf Hagen-Vorhalle und Herdecke, für den Bf. Hohenlimburg bezogen auf den Stadtbezirk Hagen-Hohenlimburg. Für den Hagener Süden gilt dies auch für Hagen-Rummenohl und bedingt auch für Hagen-Dahl. Für eine neueinzurichtende Station in Hagen-Eilpe könnte dies auch gelten sogar auch in Bezug auf Waldbauer und Breckerfeld. Hier müsste jedoch die optimale Lage des Haltepunktes noch näher untersucht werden. Im Bereich des Einkaufszentrums ist die Busanbindung schwierig und auch die Ausdehnung des Einzugsbereichs an dieser Stelle bleibt aufgrund der Topographie auf die Südseite beschränkt. Hier wäre als Alternativstandort auch der Bereich Eilper Straße in Höhe Jägerstraße zu prüfen.

Ein dem Stand der Technik angepasster Fahrzeugstandard wird im neuen Nahverkehrsplan fortgeschrieben werden. Dieser umfasst sicherlich auch die Ausstattung mit Klimaanlage, den Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge und die Tauglichkeit zur barrierefreien Nutzung für Menschen mit Handicaps. Auch die Sicherung der Sozialstandards für die Mitarbeiter der ausführenden Verkehrsunternehmen ist verpflichtender Bestandteil der Nahverkehrspläne geworden.



Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung



Ja



Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichnen:

Amt/Eigenbetrieb:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:
