

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteilt:

20 Fachbereich Finanzen und Controlling

01 Stadtkanzlei

HVG GmbH

Betreff:

Umsetzung der ÖPNV-Maßnahmen zum Fahrplanwechsel Dezember 2019

Beratungsfolge:

07.05.2019 Bezirksvertretung Eilpe/Dahl

08.05.2019 Ausschuss für Umwelt, Stadsauberkeit, Sicherheit und Mobilität

09.05.2019 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

09.05.2019 Haupt- und Finanzausschuss

14.05.2019 Stadtentwicklungsausschuss

15.05.2019 Bezirksvertretung Haspe

15.05.2019 Bezirksvertretung Hohenlimburg

22.05.2019 Bezirksvertretung Hagen-Nord

23.05.2019 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Rat der Stadt Hagen

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Hagen beauftragt die Hagener Straßenbahn AG, das in der Vorlage dargestellte Maßnahmenkonzept zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 umzusetzen.

2. Der Rat der Stadt Hagen beschließt die dargestellten kostenreduzierenden Konzeptveränderungen im Bereich Spätverkehr/Nachtverkehr, Taktreduzierung am Vormittag sowie der Verkehre in die mitbedienten Gebietskörperschaften.

Kurzfassung

Die Hagener Straßenbahn AG hat basierend auf Anregungen des Arbeitskreises ÖPNV ein Angebotskonzept entwickelt, das im Dezember 2019 umgesetzt werden kann. Das von der Hagener Straßenbahn AG vorgeschlagene Gesamtpaket umfasst jährliche Mehraufwendungen von rund 4 Mio. Euro.

Gegenüber diesem Gesamtpaket (4 Mio. Euro) empfiehlt die Verwaltung unter Abwägung der finanziellen Rahmenbedingungen, die von der Hagener Straßenbahn AG als verzichtbar dargestellten Teilkomponenten im Bereich Schwachlastzeiten, Spätverkehr sowie der zusätzlichen Fahrten in die mitbedienten Gebietskörperschaften nicht in das Konzept aufzunehmen.

Die Verwaltung empfiehlt umso dringlicher die übrigen nachfolgenden Maßnahmen mit Mehrkosten gegenüber dem heutigen Angebot von rund 2,57 Mio. Euro umzusetzen. Damit würde sich eine umfassende und substanzelle Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in Hagen realisieren lassen. Erreicht werden eine wesentlich dichtere und einprägsame Taktfolge auf den Hauptachsen, die Einführung eines integralen Taktfahrplanes innerhalb des Kernnetzes, verbesserte Anschlüsse an den Schienenpersonennahverkehr sowie Verbesserungen des Angebotes im Spätverkehr und an Sonn- und Feiertagen.

Nach Überzeugung der Verwaltung stellt das von der Hagener Straßenbahn AG erarbeitete Grundkonzept mit Mehrkosten von 2,57 Mio. Euro auch unter Auslassung der drei Komponenten eine überzeugende Angebotsverbesserung im Bereich ÖPNV dar.

Begründung

Der Luftreinhalteplan für die Stadt Hagen von 2017 fordert als verbindliche Maßnahme (M8) eine deutliche Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes. Ferner hat der Rat 2018 im Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ den Ausbau des ÖPNV-Angebotes mit der Maßnahme 1.16 beschlossen. Auf der Grundlage dessen, soll das folgende Maßnahmenkonzept beschlossen werden.

- 1) Kurze Darstellung der Maßnahmen zum Fahrplanwechsel Sommer 2019 (09.06.2019)
 - a) Verbesserungen im NachtExpress-Netz

Zusätzlich zu den bestehenden NE-Abfahrten ab Haltestelle Stadtmitte um 21:32 Uhr, 22:32 Uhr und 23:32 Uhr werden auf mehreren NE-Linien zwei weitere Abfahrten um jeweils 21:02 Uhr und 22:02 Uhr angeboten. An Sonntagen bleibt es bei den Fahrten zur Minute 32. Die Linie NE2 (zukünftig NE1) erhält eine geänderte Linienführung: Auf ihrem Weg von Stadtmitte nach Hohenlimburg wird eine Stichfahrt in Hagen-Emst zu den Haltestellen Max-Planck-Straße, Köhlerweg und Bissingheim durchgeführt. Die neue Linie fährt über Elsey und die A46 dann wieder zur

Stadtmitte. Es wird eine zusätzliche NE-Linie 9 eingerichtet mit dem Linienweg Stadtmitte – Hauptbahnhof – Fuhrparkstraße – Weststraße – Vossacker, die montags bis freitags stündlich von 22:02 bis 0:02 ab Stadtmitte fährt und zurück; samstags und sonntags stündlich von 20:02 bis 0:02.

b) Vertaktung des Angebots auf der B7 zwischen Hagen-Stadtmitte und Haspe

Die Linien 510, 511 und 542 werden in ihrer Fahrplanlage so verändert, dass sie sich auf dem Abschnitt Stadtmitte – Haspe in beiden Richtungen zu einem 10-Minuten-Takt ergänzen. Die Linie 511 fährt dann nicht mehr über die Preußerstraße, sondern ebenfalls über die Berliner Straße.

c) Taktanpassung der Linie 528 im Bereich Haspe – Ev. Krankenhaus

Die Linie 528 wird mit ihrer Fahrplanlage an die geänderte Fahrplanlage der Linie 510 im Zuge der Maßnahme b) angepasst.

2) Darstellung der Grundzüge des neuen Konzeptes zum Dezember 2019 (15.12.2019)

Auf der Grundlage von Haushalts- und Kundenbefragungen im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Hagener Nahverkehrsplans, sowie aus Anregungen des politisch besetzten Arbeitskreis ÖPNV heraus, konnten Verbesserungspotentiale im ÖPNV-Angebot der Stadt Hagen analysiert werden. Hieraus wurde ein Maßnahmenkonzept gemeinsam erstellt, dass folgende Handlungsfelder umfasst:

- Dichtere und einprägsame Taktfolgen auf den Hauptachsen
- Einführung eines Integralen Taktfahrplans innerhalb des Kernnetzes
- Verbesserung des Angebots im Spätverkehr
- Verbesserung des Angebots an Sonn- und Feiertagen
- Verbesserte Anschlüsse an den Schienenpersonennahverkehr, insbesondere auch im Spätverkehr.

a) Dichtere und einprägsame Taktfolgen auf den Hauptachsen / Einführung eines integralen Taktfahrplanes innerhalb des Kernnetzes

Die Eckpfeiler dieses Maßnahmenkonzepts stellen die Vertaktungen von mehreren abschnittsweise parallel verlaufenden Linien auf Hauptstrecken dar. Je nach Bedeutung und Nachfrage werden Taktfolgen von 10 oder 15 Minuten eingerichtet. Folgende Streckenabschnitte sind dabei berücksichtigt:

- Innenstadt – Hauptbahnhof – Haspe – Westerbauer (10'-Takt)
- Innenstadt – Hauptbahnhof – Altenhagen – Loxbaum – Boele (10'-Takt)
- Hauptbahnhof – Innenstadt – Höing – Loxbaum – Boele – Kabel (10'-Takt)
- Hauptbahnhof – Innenstadt – Markt – Eilpe (10'-Takt)
- Hauptbahnhof – Innenstadt – Remberg (10'-Takt)
- Hauptbahnhof - Innenstadt – Eilpe - Eilperfelde (15'-Takt)
- Innenstadt – Hauptbahnhof – Kuhlerkamp (15'-Takt)
- Innenstadt – Buschey – Haspe (15'-Takt)
- Innenstadt – Lange Str. – Haspe (15'-Takt)
- Innenstadt – Landgericht – Tondernstraße – Halden (15'-Takt)
- Innenstadt – Landgericht – Elsey – Hohenlimburg (15'-Takt)
- Innenstadt – Stadthalle – Emst (15'-Takt)
- Innenstadt – Hauptbahnhof – Altenhagen – Vorhalle (15'-Takt)
- Innenstadt – Hauptbahnhof – Eckesey – Herdecke (15'-Takt)

Die Takte werden jeweils zur Hauptverkehrszeit (HVZ) gefahren. Diese erstreckt sich von Montag bis Freitag von 6:00 bis 19:00 Uhr und an Samstagen von 9:00 bis 19:00 Uhr. Aufgrund der geringeren Nachfrage in den Vormittagsstunden wird auf einigen Strecken das Angebot vom 10'-Takt auf einen 20'-Takt bzw. von einem 15'-Takt auf einen 30'-Takt reduziert, insbesondere dann, wenn auf alternativen Routen vergleichbare Angebote bestehen. Auf der Strecke „Innenstadt – Hauptbahnhof – Altenhagen – Loxbaum - Boele“ entfällt montags bis freitags zwischen 9:00 und 12:00 Uhr und samstags ganztägig das Angebot der Linie 510. Der 10'-Takt der Linie 542 von und nach Kabel über Boele bleibt hingegen unverändert.

Auch auf der Strecke Stadtmitte – Hohenlimburg ist während der Vormittagsstunden 9:00 – 12:00Uhr und samstags ganztägig eine Angebotsrücknahme vorgesehen. Der 15'-Takt der 517 wird auf einen 30'-Takt zurückgenommen, der sich aber zusammen mit der Linie 513 wieder zu einem 15'-Takt auf der Relation Stadtmitte – Hohenlimburg Bf. ergänzt.

Die Fahrplanlagen der einzelnen Linien sind weitestgehend symmetrisch angelegt, den Bedingungen für einen „Integralen Taktfahrplan“ entsprechend. Das bedeutet,

dass Umsteigebeziehungen sowohl für die Hinfahrt als auch auf der Rückfahrt in gleicher Weise gesichert sind.

Auf der Relation Stadtmitte – Haspe ist eine Neuordnung des Angebots vorgesehen. Während die „starke Achse Haspe“ über die Wehringhauser Straße / Berliner Straße (L700) mit einem 10'-Takt auf der Linie 542 und einer beschleunigten Linie 511, die nicht überall hält, im 30'-Takt verläuft, wird sowohl auf der Lange Straße mit den Linien 514 und 521, als auch auf der Buschey Straße / Eugen-Richter-Straße mit den Linien 525 und 543 ein 15'-Takt eingerichtet, wodurch eine gleichmäßig gute Erschließung der dichtbesiedelten Bereiche Wehringhausen und Kückelhausen erfolgt.

Der Bereich Baukloh wird stündlich mit der Linie 532 angebunden. Von dieser Linie aus sind Anschlüsse an die S-Bahn über die Station Westerbauer Bf. und an das Hagener Busnetz über die Haltestelle Westerbauer Schleife bzw. Nordstraße möglich. Für die Wege nach Haspe Zentrum und die Hagener Innenstadt ist ein Umstieg notwendig. Durch die enge Taktung der Linie 542 wird die Fahrtzeit zur Innenstadt und zurück für den Bereich Baukloh dennoch kürzer als die heutige Direktverbindung mit der Linie 510.

Die geforderte gleichmäßige Vertaktung von der Hagener Stadtmitte ins Wasserlose Tal wird mit den Linien 518 und 519 erreicht, die von der Hengsteyseestraße in Herdecke bis nach Emsterfeld im 15'-Takt verkehren. Die Linie 527 bedient zukünftig neu den Bereich Emst entlang der Straßen „Am Waldesrand“ und „Felsental“ im 30'-Takt. Die Bedienung der Haltestelle „Baufeldstraße“ entfällt.

b) Verbesserungen des Angebotes im Spätverkehr und an Sonn- und Feiertagen

Anhand der Kundenresonanz wird das Angebot im Spätverkehr (nach 20:00 Uhr) als unzureichend angesehen. Hier erweist sich der frühe Einsatz des NachtExpress-Netzes (ab 21:00 Uhr) als Hemmnis bei der Nutzung des ÖPNV und zudem die Reduzierung des Angebots lediglich auf einen Stundentakt.

Hier ist im neuen Konzept vorgesehen an den Wochentagen Sonntag bis Montag, die Linien des Tagnetzes auf den meisten zuvor genannten Strecken mindestens im 30'-Takt bis etwa 22:00 Uhr verkehren zu lassen. Durch Überlagerung entsteht zum Teil ein dichterer Takt. Um 22:30 Uhr und 23:30 Uhr erfolgt die Bedienung im Stadtgebiet, und auf einigen Linien darüber hinaus, ab Stadtmitte auf den Routen der NachtExpress-Linien.

Freitags und samstags verkehren die Taglinien ebenfalls bis ca. 22:00 Uhr im 30'-Takt und im Anschluss daran die NE-Linien ausgehend von Stadtmitte stündlich ab 22:30 bis 1:30 Uhr.

An Sonn- und Feiertagen sollen die Taglinien ab 7:00 Uhr verkehren und sich auf den Hauptachsen zwischen 9:00 bis 12:00 Uhr zu einem 30'-Takt ergänzen, in der Zeit von 12:00 bis 19:00 Uhr dann zu einem 15'-Takt. Im Spätverkehr entspricht das

Angebot an Sonntagen nahezu dem an Wochentagen Montag bis Donnerstag.

3) Voraussichtliche Kosten des Konzepts

Für dieses Angebot ist mit Mehrkosten gegenüber heute von etwa 2,57 Mio. Euro pro Jahr zu rechnen. Die Verwaltung empfiehlt, dass von der Hagener Straßenbahn AG entwickelte Grundkonzept umzusetzen. Damit würde sich eine umfassende und substanziale Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in Hagen realisieren lassen. Erreicht werden, wie oben dargestellt, u. a. eine wesentlich dichtere und einprägsame Taktfolge auf den Hauptachsen, die Einführung eines Integralen Taktfahrplans innerhalb des Kernnetzes, verbesserte Anschlüsse an den Schienenpersonennahverkehr, Verbesserungen des Angebotes im Spätverkehr und an Sonn- und Feiertagen.

Die Hagener Straßenbahn AG hatte zu ihrem Grundkonzept einige zusätzliche Komponenten vorgeschlagen, die aber unter Kostengesichtspunkten nicht zwingend umgesetzt werden sollen. Nach Darstellungen der Hagener Straßenbahn AG werden die substantiellen Verbesserungen des geschilderten Grundkonzeptes auch ohne diese Komponenten nicht beeinträchtigt.

Die Verwaltung empfiehlt daher unter Abwägung der finanziellen Rahmenbedingungen, auf die von der Hagener Straßenbahn AG dargestellten zusätzlichen Teilkomponenten im Bereich der nachfrageschwächeren Vormittagsstunden, des Spätverkehrs und der zusätzlichen Fahrten in die mitbedienten Nachbargemeinden zu verzichten. Nach Überzeugung der Verwaltung stellt das von der Hagener Straßenbahn AG erarbeitete Grundkonzept mit Mehrkosten von 2,57 Mio. Euro auch ohne diese Komponenten eine überzeugende Angebotsverbesserung dar.

Daher sollten für die im Folgenden dargestellten Bereiche Ausnahmen zu den allgemeinen Angebotsausweitungen gelten:

a) Ausweitung der Verkehre in den EN-Kreis

Da der Ennepe-Ruhr-Kreis, unter anderem wegen der Festlegungen in seinem Nahverkehrsplan, eine deutliche Ausweitung der Leistungen nach aktuellem Stand nicht mittragen wird, werden einige der angedachten Mehrleistungen lediglich auf dem Stadtgebiet der Stadt Hagen erbracht werden, wie z. B. der 10'-Takt auf der Linie 542, der dann an Westerbauer Schleife endet. Im Grunde wird sich die Anzahl der Fahrten in den Ennepe-Ruhr-Kreis hinein gegenüber dem heutigen Stand nicht ändern. Sollte sich im Rahmen der Nahverkehrsplanung seitens des Ennepe-Ruhr-Kreises Interesse an der Durchbindung der Hagener Leistungen bestehen, wäre hier von Mehrkosten in Höhe von 0,5 Mio. Euro für die Stadt Hagen anteilig auszugehen.

b) Rücknahme des verdichteten Taktangebots zwischen 9:00 und 12:00 Uhr

In der Zeit zwischen den Nachfragespitzen am Morgen und zur Mittagszeit soll auf den Relationen von Stadtmitte nach Boele, sowie von Stadtmitte nach Hohenlimburg das Taktangebot reduziert werden.

Nach Boele wird auf zwei Achsen ein 10'-Takt angeboten. Zum einen allein mit der Linie 542 und zum anderen durch Vertaktung der Linien 510 und 512. Hier hält die Verwaltung es für vertretbar, für die betreffende Zeit die Linie 510 bereits am Hauptbahnhof enden zu lassen. Auf dem Abschnitt nach Boele Markt würde die Linie 512 dann allein im 20'-Takt weiter fahren, während die Linie 542 auf ihrem Linienweg unvermindert im 10'-Takt nach Boele Markt bzw. weiter bis Kabel verkehrt.

Auch nach Hohenlimburg wird auf unterschiedlichen Linienwegen ein dichter Taktverkehr angeboten. Zum einen mit den Linien 518, SB71 / SB72 über die Hünengrabenpforte, zum anderen über die A46 mit der Linie 517 im 15'-Takt und der Linie 513 im 30'-Takt. Hier wird das Angebot der Linie 517 zwischen 9:00 und 12:00 Uhr sowie samstags ganztägig auf einen 30'-Takt reduziert und mit der 513 zu einem 15'-Takt vertaktet.

Durch diese Maßnahmen kann der Kostenaufwand um weitere 0,4 Mio. Euro reduziert werden.

c) Spätverkehr im Tagliniennetz ab ca. 22:30 Uhr

Nach dem vorliegenden Konzept ist vorgesehen, den Bedienungszeitraum der Taglinien größtenteils auf 22:30 Uhr zu begrenzen und im Anschluss daran im Rahmen eines NachtExpress-Netzes zwei zusätzliche Fahrten im Stundentakt anzubieten. Um 22:30 Uhr findet also ein Übergang zum NachtExpress-Angebot plus einer weiteren Fahrt um 23:30 Uhr statt. Ein durchgängiges Angebot der Taglinien bis 24:00 Uhr im 30'-Takt würde zu Mehrkosten von 0,53 Mio. Euro führen. Auch ohne diese Mehrkosten führt das Grundkonzept der Hagener Straßenbahn AG nach Auffassung der Verwaltung zu einer wesentlichen Verbesserung der Spätverkehre.

4) Zusätzliche Effekte des Gesamtkonzeptes

Bei der Ermittlung des Mehraufwands ist ergänzend zu berücksichtigen, dass dieses Gesamtkonzept die bereits für den Fahrplanwechsel im Juni 2019 vom Rat der Stadt Hagen am 21.02.2019 beschlossenen Leistungsausweitungen enthält.

Diese verursachen bereits Mehrkosten von rd. 0,19 Mio. Euro für den Zeitraum von Juni bis Dezember 2019 (bzw. 0,39 Mio. Euro jährlich), die ab Dezember sowohl im, kompletten Konzept zu 4,0 Mio. Euro als auch in der Variante zu 2,57 Mio. dann bereits enthalten wären.

Auch eine als weitere Maßnahme angedachte Vertaktung im Wasserlosen Tal, die ein Volumen zu 0,17 Mio. Euro gehabt hätte, ist in dem HST-Konzept bereits enthalten.

Für den Fall, dass die im Luftreinhalteplan für die Stadt Hagen geforderte Maßnahme eines Park-and-Ride-Angebotes umgesetzt werden müsste, böte das HST-Konzept ohne Mehraufwand mehrere potenzielle Angebote zwischen der Innenstadt und den Nebenzentren in Boele, Eilpe und Haspe. Dort würde das normale Verkehrsangebot mit einem 10-Minuten-Takt in die Innenstadt eine P + R-Lösung ohne zusätzlichen Aufwand im Busangebot ermöglichen. Allein die Einrichtung eines P + R-Angebotes vom Parkplatz Höing zur Innenstadt würde ohne das HST-Konzept mit Kosten von rd. 0,49 Mio. Euro zu Buche schlagen.

5) Vereinbarkeit mit dem neuen Nahverkehrsplan

Das Konzept greift eine Vielzahl planerischer Ansätze, die in den Voruntersuchungen zum neuen Nahverkehrsplan der Stadt Hagen deutlich wurden, auf. Hierzu zählen die Verbesserungen des Angebots in den Tagesrandlagen und die Profilierung des Angebots entlang starker Achsen in Form vertakteter Streckenabschnitte.

Der Nahverkehrsplan wird überdies Anforderungen hinsichtlich der Erschließung und der Infrastruktur stellen, die der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Beschleunigung des ÖPNV dienen. Es muss klar sein, dass durch die Vertaktung von Linien die Verzahnung des Fahrtenangebots wesentlich enger wird. Störfaktoren im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsarten werden innerhalb des ÖV-Netzes noch weitreichendere negative Auswirkungen haben als bisher, wenn nicht durch entsprechende Maßnahmen gegengesteuert wird.

Daher wird letztlich im Nahverkehrsplan auch das Instrumentarium zu beschreiben sein, das den Aufgabenträger in die Lage versetzt, Unstimmigkeiten frühzeitig zu erkennen bzw. weitergehende Optimierungspotentiale zu ermitteln.

Finanzielle Auswirkungen

Der Kämmerer wird nach der Sommerpause den Entwurf des Doppelhaushaltes 2020/2021 einbringen. Im Rahmen der Aufstellung dieses Doppelhaushaltes ist zwar grundsätzlich eine Einplanung der durch die zusätzlichen ÖPNV-Leistungen entstehenden Mehraufwendungen möglich und wird nach Ratsbeschluss über das in dieser Vorlage vorgestellte Konzept auch in erforderlichem Umfang erfolgen.

Inwieweit es allerdings unter Berücksichtigung der bereits heute bekannten Risiken gelingt, den geforderten Haushaltsausgleich darzustellen, kann zum jetzigen Zeitpunkt keinesfalls beantwortet werden. Durch den Beschluss zur Durchführung der oben genannten Maßnahmen werden bereits im Vorfeld der Haushaltsplanung Schwerpunkte gebildet, zu deren Finanzierung die für die Haushaltsplanung

angedachten Prioritäten ggf. überarbeitet werden müssen. Unter Umständen sind zum Haushaltsausgleich zur Kompensation auch weitere Konsolidierungsmaßnahmen erforderlich. Dies lässt sich jedoch erst nach Vorliegen der Rahmenbedingungen, insbesondere der Orientierungsdaten sowie der Schlüsselzuweisungen, beurteilen.

gez. Erik O. Schulz
Oberbürgermeister

Bei finanziellen Auswirkungen:

gez. Thomas Huyeng
Beigeordneter

gez. Christoph Gerbersmann
Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

**Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer**

Amt/Eigenbetrieb:

Stadtsyndikus

**Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: _____ **Anzahl:** _____

**Korrekturen zur Begründung TOP I.5.20, Drucksache 0193/2019:
„Umsetzung der ÖPNV-Maßnahmen zum Fahrplanwechsel Dezember 2019“**

Abschnitt 2: Darstellung der Grundzüge des neuen Konzeptes zum Dezember 2019
(15.12.2019)

b) Verbesserungen des Angebotes im Spätverkehr und an Sonn- und Feiertagen
(Seite 5)

Anhand der Kundenresonanz wird das Angebot im Spätverkehr (nach 20:00 Uhr) als unzureichend angesehen. Hier erweist sich der frühe Einsatz des NachtExpress-Netzes (ab 21:00 Uhr) als Hemmnis bei der Nutzung des ÖPNV und zudem die Reduzierung des Angebots lediglich auf einen Stundentakt.

Hier ist im neuen Konzept vorgesehen, dass an den Wochentagen Sonntag bis **Donnerstag die Linien des Tagnetzes** auf den meisten zuvor genannten Strecken mindestens im 30'-Takt bis etwa 22:00 Uhr **verkehrt wird**. Durch Überlagerung entsteht zum Teil ein dichterer Takt. Um 22:30 Uhr und 23:30 Uhr erfolgt die Bedienung im Stadtgebiet, und auf einigen Linien darüber hinaus, ab Stadtmitte auf den Routen der NachtExpress-Linien.

Freitags und samstags verkehren die Taglinien ebenfalls bis ca. 22:00 Uhr **im 30'-Takt** und im Anschluss daran die NE-Linien ausgehend von der Stadtmitte stündlich ab 22:30 bis 1:30 Uhr.

An Sonn- und Feiertagen sollen die Taglinien ab 7:00 Uhr verkehren und sich auf den Hauptachsen zwischen 9:00 und 12 Uhr zu einem 30'-Takt ergänzen, in der Zeit von 12:00 bis 19:00 Uhr dann zu einem 15'-Takt. Im Spätverkehr entspricht das Angebot nahezu dem an Wochentagen Montag bis Donnerstag.

Abschnitt 3: Voraussichtliche Kosten des Konzepts

b) Rücknahme des verdichteten Taktangebots zwischen 9:00 und 12:00 Uhr (Seite 7)

In der Zeit zwischen den Nachfragespitzen am Morgen und zur Mittagszeit soll auf den Relationen von Stadtmitte nach Boele, sowie von Stadtmitte nach Hohenlimburg das Taktangebot reduziert werden.

Nach Boele wird auf zwei Achsen ein 10'-Takt angeboten. Zum einen allein mit der Linie 542 und zum anderen durch Vertaktung der Linien 510 und 512. Hier hält die Verwaltung es für vertretbar, für die betreffende Zeit die Linie 510 bereits am Hauptbahnhof enden zu lassen. Auf dem Abschnitt nach Boele Markt würde die Linie 512 dann allein im 20'-Takt weiter fahren, während die Linie 542 auf ihrem Linienweg unvermindert im 10'-Takt nach Boele Markt bzw. weiter bis Kabel verkehrt.

Auch nach Hohenlimburg wird auf unterschiedlichen Linienwegen ein dichter Taktverkehr angeboten. Zum einen mit den Linien 518, SB71 / SB72 über die Hünengpforte, zum anderen über die A46 mit der Linie 517 im 15'-Takt und der Linie 513 im 30'-Takt. Hier wird das Angebot der Linie 517 **auf dem Ast Stadtmitte -**

Hohenlimburg zwischen 9:00 und 12:00 Uhr sowie samstags ganztägig auf einen 30'-Takt reduziert und mit der Linie 513 zu einem 15'-Takt vertaktet.

Durch diese Maßnahmen kann der Kostenaufwand um weitere 0,4 Mio. Euro reduziert werden.

c) Spätverkehr im Tagliniennetz ab ca. 22:30 Uhr (Seite 7)

Nach dem vorliegenden Konzept ist vorgesehen, den Bedienungszeitraum der Taglinien größtenteils auf 22:30 Uhr zu begrenzen und im Anschluss daran im Rahmen eines NachtExpress-Netzes zwei zusätzliche Fahrten im Stundentakt anzubieten. Um 22:30 Uhr findet also ein Übergang zum NachtExpress-Angebot plus einer weiteren Fahrt um 23:30 Uhr statt. Ein durchgängiges Angebot der Taglinien bis 24:00 Uhr ~~im 30'-Takt~~ würde zu Mehrkosten von 0,53 Mio. Euro führen. Auch ohne diese Mehrkosten führt das Grundkonzept der Hagener Straßenbahn AG nach Auffassung der Verwaltung zu einer wesentlichen Verbesserung der Spätverkehre.