

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteilt:

HVG GmbH

Betreff:

Anforderung an den Fahrplan der Hagener Straßenbahn (gem. 0601/2021)

Beratungsfolge:

14.09.2021 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussfassung:

Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität beschließt

1. Die bisherigen Abfahrten auf dem Buschey/ Eugen-Richter-Straße und der Lange Straße beizubehalten und die Abfahrtszeiten nicht zu versetzen.
2. Die bisherigen Abfahrten auf der Relation Stadtmitte/ Boelerheide sowie Stadtmitte/ Vorhalle beizubehalten.
3. Den Nachtexpress NE4 nicht von der Eugen-Richter-Straße auf die Lange Straße zu verlegen.

Begründung

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität am 16.06.2021 wurde die Verwaltung gemeinsam mit der Hagener Straßenbahn AG (HST) aufgefordert Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen (DS.-Nr.: 0601/2021). Im Folgenden erfolgt die Stellungnahme zu den einzelnen Punkten.

a) Die Verwaltung wird aufgefordert gemeinsam mit der Hagener Straßenbahn AG Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, dass bei Buslinien in parallel verlaufenden Straßen zueinander versetzte Abfahren realisiert werden – vorrangig Buschey/ Eugen-Richter-Straße und Lange Straße oder Lützowstraße/ Haldener Straße.

Diese Thematik wurde bereits im Zuge der Aufstellung des Nahverkehrsplans thematisiert (u.a. 23.06.2020 Sitzung des UWA). Es wurde beschlossen, dass dieser Punkt in der 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu prüfen ist. Dennoch ist die Hagener Straßenbahn in der Sitzung des Unterausschuss Mobilität am 18.08.2020 bereits auf diesen Punkt eingegangen und hat anhand einer Präsentation erläutert welche Zwangspunkt bestehen und die Beweggründe für die gewählte Taktung erläutert.

Sowohl auf dem Buschey (Linien 525, 543), als auch auf der Lange Straße (Linien 514, 521) verkehren zwei Linien, die sich jeweils zu einem 15 Min-Takt ergänzen. Eine Linie verkehrt dabei jeweils auf direktem Weg zum Hauptbahnhof, die andere in die Innenstadt. Möchte man also von Wehringhausen zum Hauptbahnhof fahren kann, man dies quasi alle 15 Minuten abwechselnd vom Buschey oder von der Lange Straße aus. Würde beispielsweise die Linie auf der Lange Straße jeweils um 00 und um 30 zum Hauptbahnhof fahren, verkehrt die Linie auf dem Buschey jeweils um 15 und 45. Dies führt jedoch dazu, dass zeitgleich zur Linie zum Hauptbahnhof auf dem Buschey (Linie 543), die Linie auf der Lange Straße (Linie 521) in die Innenstadt fährt.

Würde man die Abfahrten nun, wie vorgeschlagen, um 7 bis 8 Minuten versetzen, hätte man auf den Relationen zwar die Fahrten entzerrt, man würde jedoch die 15'-Taktung in Bezug auf den Hauptbahnhof bzw. der Stadtmitte verlieren. Die Abfahrtsminuten lägen dann nicht mehr bei 00, 15, 30 und 45, sondern bei 00, 07, 30 und 37. Es entstünden somit Lücken von bis zu 23 Minuten. Lösen könnte man dies, in dem auf der Lange Straße nur noch die Linien verkehren, welche zum Hauptbahnhof fahren und auf dem Buschey nur noch in die Innenstadt. Beides wirkt sich im Sinne einer Angebotsverteilung auf den beiden Ästen nachteilig aus.

Eine Verschiebung der Taktung der Linien auf der Lange Straße oder Buschey/ Eugen-Richter-Straße ginge zulasten der Vertaktung im Bereich Ev. Krankenhaus, Fleyer Viertel und Hestert. Auch die Bahnanschlüsse der Linien 514 und 525 in Heubing, sowie der 521 in Westerbauer könnten teilweise nicht mehr berücksichtigt werden.

Aus den zuvor benannten Gründen sollte davon abgesehen werden, die

Linientaktung auf dem Buschey und der Lange Straße zu verschieben.

Im Stadtgebiet Hagens gibt es verschiedentliche Ortslagen, die durch zwei oder mehrere Haltestellen erschlossen sind. Die Wahl der jeweiligen Haltestelle für den Fahrgast wird neben dem Fahrplanangebot zudem beeinflusst durch die Beschwerlichkeit der Zuwegung oder auch der Ausstattung und dem unmittelbaren Umfeld der Haltestelle. In jedem Fall unterliegt die Entscheidung durch den Fahrgast in hohem Maße individueller oder situativer Gründe. Die theoretische Möglichkeit frei anhand des kombinierten Fahrplanangebotes zwischen mehreren ansonsten gleichgut erreichbarer Haltestellen zu wählen, besteht nur bei einem geringen Teil der von Fahrgästen durchgeföhrten ÖPNV-Fahrten. Dies allein als Richtschnur für die Fahrplanerstellung zu betrachten, halten wir, angesichts der Vielzahl der genannten ebenfalls berücksichtigungswerten Faktoren, für fraglich.

Die Linien auf der Lützowstraße (Linien 521, 525) und Haldener Straße (Linie 515) fahren bereits heute versetzt, weshalb eine Änderung nicht mehr nötig ist.

b) Die Verwaltung wird aufgefordert gemeinsam mit der Hagener Straßenbahn AG Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, dass Stadtteile, die von verschiedenen Buslinien angefahren werden bezogen auf gemeinsame Relation(en) auf Lücke getaktet werden (z.B. Stadtmitte – Boelerheide mit den Linien 524/ 528 oder im westlichen Vorhalle mit den Linien SB72, 541 und 591 zukünftig bei Bedienung aller Haltestellen im Bereich Weststraße).

In Stadtteilen, in denen mehrere Linien verkehren, wird versucht darauf zu achten, diese Linien so zu vertakten, dass bei gleichem Linienweg zwei Linien einen sauberen Takt ergeben. So fahren z.B. die Linien 518 und 519 jeweils im 30min-Takt vom Emsterfeld in die Innenstadt und ergeben gemeinsam einen 15min-Takt.

Der Stadtteil Boelerheide wird von den Linien 516, 524 und 528 erschlossen. Die Linie 516 verkehrt alle 15 Minuten, die Linien 524 und 528 alle 30 Minuten. Da die Linien 524 und 528 für lediglich vier Haltestellen gemeinsam verkehren, war hier die Vertaktung beider Linien nicht vorrangig. Die Linien verkehren auf unterschiedlichen Wegen in die Innenstadt. Während die 524 von Boelerheide über Eckesey zum Hauptbahnhof fährt, verkehrt die Linie 528 über die Alexanderstraße und den Höing auf direktem Wege zur Stadtmitte. Zum Hauptbahnhof benötigt die Linie 528 durch diesen Umweg länger als die Linie 524. Dadurch fahren beide Linien zwar relativ zeitnah im Bereich Boelerheide ab, erreichen die Innenstadt und den Hauptbahnhof aber zu unterschiedlichen Zeiten. So werden z.B. am Hbf auch jeweils andere Zuganschlüsse erreicht. Zusätzlich sind die Abfahrtzeiten mit den Schulanfangszeiten am Schulzentrum Boelerheide abgestimmt.

Eine Verschiebung der Taktungen hätte auch (wie im Fall Buschey) Auswirkungen auf Anschlüsse und Vertaktungen mit weiteren Linien, wie z.B. der Linie 524 und der Linie 521 in Richtung Halden. Eine Entzerrung zwischen den Linien 524 und 528 hätte zudem den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs auf der Linie 524 zur Folge.

Aus diesen Gründen wird empfohlen, die bisherigen Abfahrtzeiten im Bereich Stadtmitte – Boelerheide beizubehalten.

Eine ähnliche Situation zeigt sich auch für den Bereich Vorhalle. Die Linie 541 ist am Bahnhof Wetter auf die Buslinie SB38 aus Hattingen/Wengern und Silschede, sowie auf die S5 und den RE4 aus Richtung Witten/Dortmund abgestimmt. Der SB72 ist am Hagener Hbf auf die nachfragestarken RE Linien 4 und 13 aus Richtung Wuppertal/Düsseldorf und Unna/Hamm abgestimmt. Man erreicht somit derzeit auf schnellem Weg aus beiden Richtungen auch auf Umsteigeverbindungen den Stadtteil Vorhalle. Des Weiteren bilden die Linien SB72 und 541 im weiteren Verlauf auf der Remberg-Achse gemeinsam mit der Linie 520 eine Vertaktung. Zusammen mit der Linie 516, welche im 15min-Takt verkehrt, und der stündlich verkehrenden Linie 591 gibt es somit tagsüber neun Verbindungen pro Stunde von Hagen Vorhalle in die Innenstadt und zurück.

Ein weiterer Faktor, welcher derzeit gegen eine Veränderung der Taktung spricht, ist der Umzug der FESH nach Vorhalle-Vossacker in voraussichtlich zwei Jahren. Der jetzige Fahrplan wurde mit dem Schulträger und dem Schulamt abgestimmt, so dass die Schulanfangszeiten mit der derzeitigen Fahrplanlage optimal passen. Der Schulanfang der 0. Stunde kann somit mit den Linien SB72, 541 und 591 aus Richtung Innenstadt optimal erreicht werden.

Des Weiteren hätte eine Veränderung der Fahrplanlage einen Mehraufwand an Fahrzeugen zur Folge, da es sich bei der Linie SB72 über eine sog. Kombilinie handelt, deren Fahrplanwirkungsgrad optimal ausgenutzt wurde. Auch Veränderungen bei der Linie 541 hätten, je nach Änderung der Fahrplanlage, einen Fahrzeug-Mehraufwand zur Folge. In der Folge wäre auch der saubere 10min-Takt auf der Rembergachse nicht mehr mit dem derzeitigen Budget durchführbar.

Auch eine Verlegung der Fahrplanlagen der Linie 518 und 519 hätte sowohl Auswirkungen auf den gemeinsam 15min-Takt beider Linien auf der Relation Emsterfeld – Herdecke, als auch auf die Anschlüsse der Linie 518 an der Schanze in Richtung Dortmund und Schnee, sowie der Linie 519 am Herdecke Bahnhof von den Zügen der Linie RB52 und an der Haltestelle Hengsteyseestraße zu den Bussen in Richtung Herrentisch.

Aus den zuvor benannten Gründen wird daher davon abgeraten Änderungen für die Relation Stadtmitte – Vorhalle durchzuführen.

c) Die Verwaltung wird aufgefordert gemeinsam mit der Hagener Straßenbahn AG Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, dass das Wohngebiet Wehringhausen im Nachtverkehr über die Lange Straße erschlossen wird.

Laut NVP ist es in der Schwachverkehrszeit bislang so gewesen, dass der größte Teil der Hagener Bevölkerung innerhalb von 600m eine Haltestelle mit Busanschluss erreichen soll.

Insgesamt wird Wehringhausen über drei Achsen erschlossen. Über die Talachse



der Wehringhauser Straße, über die Lange Straße und über die Eugen-Richter Straße (Buschey). Alle verlaufen nahezu parallel. Um eine hohe Erschließungsqualität auch im Nachtexpress zu bieten, verkehren im Nachtverkehr der NE 3 auf der Talachse (L700) und der NE4 auf der Eugen-Richter-Straße.

Betrieblich betrachtet wäre es möglich den NE4 von der Eugen-Richter-Straße auf die Lange Straße zu verlegen. Eine Umsetzung wäre zum nächsten Fahrplanwechsel (voraussichtlich am 12.06.2022) möglich. Dennoch wird seitens der Verwaltung und der HST von einer Umsetzung abgeraten. Zum einen können Nutzer die Lange Straße durch die zahlreichen Querstraßen bergab gut erreichen. Bergauf wäre dies im Gegenzug deutlich mühsamer. Zum anderen wird der obere Bereich des Buscheys hierdurch deutlich schlechter erschlossen. Besonders das Allgemeine Krankenhaus mit zahlreichen Bediensteten im Schichtdienst wäre ab ca. 22 Uhr nicht mehr direkt angebunden.

d) Die Verwaltung wird aufgefordert gemeinsam mit der Hagener Straßenbahn AG Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, dass das Netz entsprechend angepasst wird und die notwendigen Änderungen zum Fahrplanwechsel spätestens aber im Juni 2022 erfolgen. Sie stellt dar, ob und wann mit der Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen seitens der HST zu rechnen ist.

Der nächste reguläre Fahrplanwechsel findet am 12.06.2022 statt. Bei dringendem Bedarf steht der Termin für einen Änderungsfahrplan für den 10.01.2022 fest.

Mit einer Anpassung der unter Punkt a) und b) genannten Themen sollte, wenn es nicht zu deutlichem Mehraufwand führen soll, nicht vor Sommer 2023 gerechnet werden.

Der Punkt c) könnte mit dem nächsten Fahrplanwechsel angepasst werden.

e) Die Verwaltung wird aufgefordert gemeinsam mit der Hagener Straßenbahn AG Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, dass alle Veränderungen im Fahrplanangebot im Rahmen des vereinbarten Leistungsvolumens und der vereinbarten Defizitabdeckung erfolgen.

Aufgrund der Vertaktungen und optimierten Anschluss-Situationen, welche von den Kunden, der Politik und vom Aufgabenträger gewünscht wurden, wird zum jetzigen Zeitpunkt von einer Veränderung der Fahrplanlagen abgeraten. Aufgrund der optimalen Ausnutzung des Fahrplanwirkungsgrades bei der Linienkonzeption hätten Veränderungen an der Fahrplanlage einen Fahrzeug- und Personalmehraufwand bei der HST zur Folge.

Anpassungen am Fahrplanangebot, die sich im Rahmen größerer Änderungen bei den Schulstandorten ergeben, sind voraussichtlich für das Jahr 2023. In dem Zuge wird es dann größere Änderungen geben, wodurch die o.g. Punkte nochmal aufgegriffen würden.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

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.

gez. Henning Keune
Technischer Beigeordneter

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich

Oberbürgermeister

Gesehen:

Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Begeordnete/r

Die Betriebsleitung Gegenzeichen:

Amt/Eigenbetrieb:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: **Anzahl:**