



ÖFFENTLICHER VORSCHLAG ZUR TAGESORDNUNG

Absender:

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Hagen
SPD-Fraktion im Rat der Stadt Hagen
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Hagen
Fraktion Hagen Aktiv im Rat der Stadt Hagen
FDP-Ratsgruppe im Rat der Stadt Hagen
Fraktion Bürger für Hohenlimburg / Die PARTEI
Ratsgruppe Die Linke im Rat der Stadt Hagen
Ratsgruppe HAK im Rat der Stadt Hagen

Betreff:

Vorschlag der Fraktionen
hier: Maßnahmen zu den Fahrplanwechseln im Juni/Dezember 2022 und Juni 2023

Beratungsfolge:

09.02.2022 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussvorschlag:

.

Kurzfassung
entfällt.

Begründung

Alle im Beschlussvorschlag geforderten Änderungen basieren auf dem derzeitigen Angebot des ÖPNV in Hagen und sind nach Meinung der Politik im Rahmen der bestellten Leistungskilometer umsetzbar. Die Grundstruktur des Netzes bleibt somit im Wesentlichen unangetastet. Wir gehen davon aus, dass sich bei vergleichbarer Anzahl der Leistungskilometer zwischen dem Bestandsangebot und den beauftragten Änderungen keine Sprungkosten ergeben, wenn die Bestellung mit den vorhandenen Mitteln und Personalen umgesetzt wird.

Zum Abschnitt 1:

Bereits seit Mitte 2018 versucht die Politik im Rahmen der vereinbarten Defizitabdeckung Verbesserungen im Spätverkehr zu erreichen. Einige Erfolge sind bereits erzielt. Leider ergeben sich für zahlreichen Umsteigeverbindungen von in Hagen Hbf ankommenden Zügen zu den Bussen des Spätverkehrs lange Umsteigezeiten, die



teilweise deutlich über 30 Minuten liegen und bis zu einer Stunde betragen können. Im Sinne der gewünschten Verkehrswende sind diese Zustände sehr unbefriedigend. Abhilfe kann die Einführung einer zweiten Sammelabfahrt schaffen, da so zumindest die Stadtteilzentren mit ca. halbstündlich versetzten Verbindungen angefahren werden können. Generell ist ein Anschluss aller Hagener Stadtteilzentren an die wichtige RegionalExpress-Linie RE4 aus Düsseldorf sinnvoll.

Die Aufspaltung in zwei zentrale Abfahrten ermöglicht nach unserer Einschätzung an Wochenenden eine weitere Runde der betroffenen NachtExpresse um ca. 2 Uhr nachts mit entsprechenden Zuganschlüssen und somit eine deutliche Verbesserung für Hagen. Wichtig erscheint uns, dass mit der Erschließung von Emst, Hohenlimburg, Elsey, Henkhausen und Reh in Form von gegenläufigen Schleifen von jeder Unterwegshaltestelle beide Abfahrtsknoten angefahren werden können. Zusätzlich ergibt sich die Möglichkeit das Angebot im Bereich Remberg und Emst ebenfalls ca. halbstündlich zu verdichten.

Die Busse des Abfahrtsknotens ungefähr zur halben Stunde können somit neben den beiden beauftragten Änderungen die Relationen Boele - Bathey, Kuhlerkamp - Haspe, Wehringhausen - Haspe - Gevelsberg, Eilpe - Sterbecke, Vorhalle - Brockhausen, Garenfeld, Herdecke - Nacken/Schanze/Kirchhörde und den Pendelverkehr Haspe - Spielbrink - Quambusch - Westerbauer befahren. Die übrigen Relationen werden aus der neuen Abfahrt ungefähr zur vollen Stunde befahren.

Somit können die Stadtteilzentren Boele, Eilpe, Haspe, Hohenlimburg und Vorhalle sowie die Ortsteile Eckesey, Emst, Hilfe, Oberhagen, Remberg, Wehringhausen und Westerbauer im Wesentlichen ca. halbstündlich versetzt angebunden werden gegenüber dem heutigen überwiegend stündlichen Angebot.

Die übrigen Teile dieses Abschnittes dienen aus Sicht der Politik der Abrundung des Angebotes in der Spätverkehrszeit.

Zum Abschnitt 2:

- 1) Die genannte Führung der Busse der Linie 519 ab Hbf als Linie 527 zum Emsterfeld ermöglicht eine Verbesserung der Erreichbarkeit für die Bewohner der Siedlung Am Waldesrand und von Alt-Emst und darüber hinaus eine halbstündliche Verbindung zwischen Hbf, Innenstadt und Emsterfeld - in Verbindung mit den Änderungen im NE-Netz bis ca. 23 Uhr ab Innenstadt.
- 2) Mit dieser Lösung ergibt sich nach Meinung der Politik einerseits eine deutliche Verbesserung des Angebotes und der Übersichtlichkeit auf dem stark nachgefragten Abschnitt zwischen Innenstadt und Tondernstraße. Die weiteren Linienwege ab Tondernstraße sind entsprechend anzupassen. Die Leistungsausweitung auf der Lützowstraße kann nach Meinung der Politik durch eine Anpassung des nicht sehr stark genutzten Angebotes zwischen Tondernstraße und Loxbaum neutralisiert werden.
- 3) Mit einer ca. viertelstündlich versetzten Führung der Linien 524 und 528 zwischen Boelerheide und der Stadtmitte ergibt sich für den überwiegenden Teil des Ortsteils Boelerheide eine deutliche Angebotsverbesserung - ab den Haltestellen Grimmestraße und Hameckestraße im Idealfall eine Abfahrt ca. alle sieben bis acht Minuten durch Einbeziehung der Linie 516.



4) Gegenwärtig wird der Vorhaller Westen ungefähr alle 5/25 Minuten von den Linien SB72 und 541 bedient. Nach Meinung der Politik kann unter Beibehaltung des 10-Minuten-Taktes auf dem Remberg eine ca. viertelstündliche Fahrtenfolge auf der Weststraße realisiert werden, wenn bei den Linien SB72, 520 und 541 zwischen Hbf und Vorhalle die Linienäste neu zusammengestellt werden und der Fahrzeuvorteil der Schnelllinie zu einer gleichmäßigeren Bedienung entlang der Weststraße genutzt wird. Auch Umlaufverknüpfungen können fahrzeugneutral möglich bleiben.

5) Aus Sicht der Politik ist ein Halt der beiden SB-Linien in Hohenlimburg Mitte dringend geboten um die Zentrumsfunktion der Hohenlimburger Stadtmitte zu stärken und ggf. weitere Umsteigeoptionen zu bieten.

6) Die Führung der Wehringhauser Linien in dieser Form erlaubt eine klare Zuordnung mit Viertelstundentakt der Gelenkbusse auf der stark nachgefragten Buscheyachse und auf der Lange Straße, wobei sich beide Achsen zu einer Wagenfolge von sieben bis acht Minuten ergänzen sollen. Die wichtigen Gelenkbuslinien können im Wesentlichen ihre Anschlüsse halten. Ziel ist die Führung von zwei Viertelstunden-Achsen zwischen Stadtmitte und Wehringhausen, dort versetzt über Buschey/Eugen-Richter-Straße bzw. Lange Straße.

Zum Abschnitt 3:

Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit an stark nachgefragten Haltestellen mit einer großen Menge an Abfahrten an teilweise räumlich weit auseinanderliegenden Haltepositionen sind nach Meinung der Politik deutlich größere Anzeigen als die bisher verwendeten digitalen Fahrtzielangaben mit lediglich vier Abfahrten erforderlich. In einem ersten Schritt ist der Einsatz dieser Anzeigen an folgenden Haltestellen sinnvoll Haspe (2 Stück), Hohenlimburg Bf (2), Loxbaum (2) und Innenstadt (3). Prinzipiell müssen die Anzeigen geeignet sein, an entsprechenden Stellen wie z.B. Bahnhöfen auch das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs anzuzeigen.

Mit den weiteren zur Prüfung beauftragten DFI wird ein besserer Informationsfluss an den genannten Haltestellen ermöglicht, insbesondere beim Übergang zum/vom regionalen Schienenverkehr.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

☒ sind betroffen.

Kurzerläuterung:

Ein verbessertes Angebot des ÖPNV dient auch und gerade Menschen mit Behinderungen.



Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

☒ positive Auswirkungen (+)

Kurzerläuterung und ggf. Optimierungsmöglichkeiten:

Durch ein verbessertes Angebot wird die Nutzung des ÖPNV erhöht.