



ÖFFENTLICHER VORSCHLAG ZUR TAGESORDNUNG

Absender:

CDU-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

Betreff:

Vorschlag der Fraktionen und Gruppe von CDU, Bündnis 90 / Die Grünen, Hagen Aktiv und FDP
Hier: Maßnahmen zum Fahrplanwechsel im Januar 2024

Beratungsfolge:

07.12.2022 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussvorschlag:

I. Anbindung Bahn- und Busverkehr am Hagener Hauptbahnhof

1. Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn zu prüfen, wie durch eine Veränderung der Abfahrzeiten am Hauptbahnhof möglichst viele Anschlüsse in die Stadtteilzentren Boele, Eilpe, Haspe, Hohenlimburg und Vorhalle zu realisierbar wären. Dabei soll vom RE4 aus Düsseldorf/Wuppertal eine maximale Umsteigezeit von 15 Minuten gelten.

- Mit Priorität 1 soll der Anschluss aus Richtung Düsseldorf/Wuppertal (RE4) in die Stadtteile berücksichtigt werden.***
- Mit Priorität 2 soll der Anschluss aus den Richtungen Essen/Bochum (RB40) und Dortmund (RE4 und S5) in die Stadtteile berücksichtigt werden.***
- Mit Priorität 3 sollen Umsteigebeziehungen aus den genannten Hagener Stadtteilzentren zu den Zügen in Richtung Bochum, Essen, Dortmund, Wuppertal, Düsseldorf, Siegen und Iserlohn sowie Hamm berücksichtigt werden.***

Dabei sind zwei Modelle alternativ zu prüfen:

Modell A: Zeitgleiche zentrale Abfahrt aller NE-Linien am Hagener Hauptbahnhof.

Modell B: Geteilte zeitgleiche Abfahrten von der Haltestellen Hagen Hauptbahnhof in Richtung Süden und Osten und von der Haltestelle Hagen „Stadtmitte“ in Richtung



Nord und West (über Hauptbahnhof).

Damit Fahrgäste einen möglichen sicheren Anschluss erhalten, werden in beiden Modellen die bisherigen Standards der Hagener Straßenbahn zu Grunde gelegt:

- **Die Umsteigezeit zwischen Zug und Bus am Hagener Hauptbahnhof beträgt mindestens sechs Minuten.**
- **Die Umsteigezeit zwischen Bussen an den zentralen innerstädtischen Abfahrstellen beträgt mindestens drei Minuten.**

II. Verbesserung des Busverkehrs in Hohenlimburg

Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn zu prüfen, ...

2. **... durch welche Führung der von und nach Hohenlimburg verkehrenden Busse als Ring von/nach Hohenlimburg eine Mindestumsteigezeit von drei Minuten an den zentralen Umsteigestellen in Hagen Mitte gewährleistet werden kann.**
3. **... ob die von der Hagener Straßenbahn dargestellte lange Standzeit einer Pendellinie zwischen Hohenlimburg Bahnhof und Obernahmer erstmalig für eine Erschließung von Elsey Ost/Steltenberg im Spätverkehr genutzt werden kann. Dies wäre beispielsweise in Form einer Schleifenfahrt vom Hohenlimburger Bahnhof über den Elseyer Osten zurück zum Hohenlimburg Bahnhof denkbar.**
4. **... wie gewährleistet werden kann, dass im Bereich Emst stadtaus- und -einwärts zirka halbstündlich versetzte Fahrten erfolgen. Dies kann beispielsweise erreicht werden, indem die halbstündlichen Fahrten über den Remberg nach Bissingheim und Herbeck mit den Fahrten der Ringlinien abgestimmt werden.**

III. Halbstündliche Anbindung der Stadtteilzentren an die Hagener Innenstadt

5. **Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn zu prüfen, wie auf den Strecken zwischen der/den zentralen Umsteigehaltestelle(n) und den Stadtteilzentren ein möglichst gleichmäßiger Takt stadtaus- und -einwärts realisiert werden kann. Dabei sollen Linienbusse auf in gleicher Richtung verkehrende(n) Parallellinie(n) zeitlich versetzt verkehren, um in beiden Fahrtrichtungen ein dichtes Taktangebot zwischen Innenstadt und den aufgezählten Stadtteilzentren zu gewährleisten.**

IV. Einrichtung Haltestelle im Bereich Boeler Straße/Fraunhoferstraße

6. **Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn**



zu prüfen, wie im Bereich Boeler Straße/Fraunhoferstraße eine Haltestelle für den Spätverkehr eingerichtet werden kann. Die neue Haltestelle soll von allen NE-Bussen Richtung Loxbaum angefahren werden, um ein einheitliches Angebot zu gewährleisten.

Die Verwaltung berichtet unaufgefordert kontinuierlich zu jeder Sitzung des UKM über den Sachstand der Prüfungen.

Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn die voraussichtlichen Kosten aller Maßnahmenvorschläge zu ermitteln.

Kurzfassung
Entfällt

Begründung
Siehe Anlage

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung
(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

sind nicht betroffen

Die Fraktionen und Gruppe von CDU, Bündnis 90 / Die Grünen, Hagen Aktiv & FDP

Rathausstraße 11
58095 Hagen

Fraktionen & Gruppe im Rat der Stadt Hagen . Rathausstraße 11 . 58095 Hagen

Herr Vorsitzender

Telefon: 02331 207 3184
E-Mail: boehm@cdu-fraktion-hagen.de

Rüdiger Ludwig

Dokument: 2022_12_07_gemantrag§6ukm_rahmenbedingenspätverkehr

- im Hause

28.11.2022

Antrag für UKM am 07.12.2022:

Maßnahmen zum Fahrplanwechsel im Januar 2024

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Ludwig,

für die kommende Sitzung des UKM am 07.12.2022 beantragen wir gemäß § 6 (1) der GeschO des Rates vom 08.05.2008 in der Fassung des 8. Nachtrages vom 20.05.2021 den o.g. Tagesordnungspunkt.

Dazu legen wir folgenden **Beschlussvorschlag** vor:

I. Anbindung Bahn- und Busverkehr am Hagener Hauptbahnhof

1. Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn zu prüfen, wie durch eine Veränderung der Abfahrzeiten am Hauptbahnhof möglichst viele Anschlüsse in die Stadtteilzentren Boele, Eilpe, Haspe, Hohenlimburg und Vorhalle zu realisierbar wären. Dabei soll vom RE4 aus Düsseldorf/Wuppertal eine maximale Umsteigezeit von 15 Minuten gelten.

- Mit Priorität 1 soll der Anschluss aus Richtung Düsseldorf/Wuppertal (RE4) in die Stadtteile berücksichtigt werden.**
- Mit Priorität 2 soll der Anschluss aus den Richtungen Essen/Bochum (RB40) und Dortmund (RE4 und S5) in die Stadtteile berücksichtigt werden.**
- Mit Priorität 3 sollen Umsteigebeziehungen aus den genannten Hagener Stadtteilzentren zu den Zügen in Richtung Bochum, Essen, Dortmund, Wuppertal, Düsseldorf, Siegen und Iserlohn sowie Hamm berücksichtigt werden.**

Dabei sind zwei Modelle alternativ zu prüfen:

Modell A: Zeitgleiche zentrale Abfahrt aller NE-Linien am Hagener Hauptbahnhof.

Modell B: Geteilte zeitgleiche Abfahrten von der Haltestellen Hagen Hauptbahnhof in Richtung Süden und Osten und von der Haltestelle Hagen „Stadtmitte“ in Richtung Nord und West (über Hauptbahnhof).

Damit Fahrgäste einen möglichen sicheren Anschluss erhalten, werden in beiden Modellen die bisherigen Standards der Hagener Straßenbahn zu Grunde gelegt:

- Die Umsteigezeit zwischen Zug und Bus am Hagener Hauptbahnhof beträgt mindestens sechs Minuten.**

- **Die Umsteigezeit zwischen Bussen an den zentralen innerstädtischen Abfahrstellen beträgt mindestens drei Minuten.**

II. Verbesserung des Busverkehrs in Hohenlimburg

Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn zu prüfen, ...

2. **... durch welche Führung der von und nach Hohenlimburg verkehrenden Busse als Ring von/nach Hohenlimburg eine Mindestumsteigezeit von drei Minuten an den zentralen Umsteigestellen in Hagen Mitte gewährleistet werden kann.**
3. **... ob die von der Hagener Straßenbahn dargestellte lange Standzeit einer Pendellinie zwischen Hohenlimburg Bahnhof und Obernahmer erstmalig für eine Erschließung von Elsey Ost/Steltenberg im Spätverkehr genutzt werden kann. Dies wäre beispielsweise in Form einer Schleifenfahrt vom Hohenlimburger Bahnhof über den Elseyer Osten zurück zum Hohenlimburg Bahnhof denkbar.**
4. **... wie gewährleistet werden kann, dass im Bereich Ernst stadtaus- und -einwärts zirka halbstündlich versetzte Fahrten erfolgen. Dies kann beispielsweise erreicht werden, indem die halbstündlichen Fahrten über den Remberg nach Bissingheim und Herbeck mit den Fahrten der Ringlinien abgestimmt werden.**

III. Halbstündliche Anbindung der Stadtteilzentren an die Hagener Innenstadt

5. **Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn zu prüfen, wie auf den Strecken zwischen der/den zentralen Umsteigehaltestelle(n) und den Stadtteilzentren ein möglichst gleichmäßiger Takt stadtaus- und -einwärts realisiert werden kann. Dabei sollen Linienbusse auf in gleicher Richtung verkehrende(n) Parallellinie(n) zeitlich versetzt verkehren, um in beiden Fahrtrichtungen ein dichtes Taktangebot zwischen Innenstadt und den aufgezählten Stadtteilzentren zu gewährleisten.**

IV. Einrichtung Haltestelle im Bereich Boeler Straße/Fraunhoferstraße

6. **Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn zu prüfen, wie im Bereich Boeler Straße/Fraunhoferstraße eine Haltestelle für den Spätverkehr eingerichtet werden kann. Die neue Haltestelle soll von allen NE-Bussen Richtung Loxbaum angefahren werden, um ein einheitliches Angebot zu gewährleisten.**

Die Verwaltung berichtet unaufgefordert kontinuierlich zu jeder Sitzung des UKM über den Sachstand der Prüfungen.

Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit der Hagener Straßenbahn die voraussichtlichen Kosten aller Maßnahmenvorschläge zu ermitteln.

Begründung:

Im Abstimmungsprozess zwischen Ausschuss, Verwaltung und Hagener Straßenbahn taten sich verschiedene Verständigungsprobleme auf, die zu unterschiedlichen Interpretationen und Verzögerungen im Beratungsablauf führten. Der Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität (UKM) hat in seiner Sondersitzung am 14.11.2022 deshalb die ursprünglich geplante Neukonzeption des Spätverkehrs vertagt. Der Ausschuss folgte damit der Erkenntnis, dass sich in der Kürze der noch zur Verfügung stehenden Zeit weder die gewünschten Daten noch alternative Realisierungsmöglichkeiten ausdiskutieren ließen.

Als verbindliches Zeit-Ziel wurde der Fahrplanwechsel im Januar 2024 festgeschrieben. Der nötige institutionelle Vorlauf erfordert, dass noch vor den Sommerferien 2023 ein entsprechender Beschluss gefasst wird. In Anbetracht des noch zu leistenden Kommunikationsaufwands ist das ein ehrgeiziges Ziel. Deshalb setzen die Antragsteller mit diesem Antrag den eingeschlagenen Weg nahtlos fort, damit alle Beteiligten gemäß ihrer Rollen und im Rahmen der dafür vorgesehenen Gremien die nötigen Beratungsmöglichkeiten bekommen.

Ziel ist ein attraktiver und leistungsfähiger Spätverkehr, in dessen Mittelpunkt die Fahrgäste stehen und der nach Möglichkeit von allen Seiten kooperativ entwickelt und dauerhaft gemeinsam getragen wird.

Damit die kommenden sechseinhalb Monate für diese Beratung ausreichen – und alle Seiten gleichermaßen transparent dem Verfahren folgen können – werden nicht nur die rechtlich festgelegten Verfahrenswege eingehalten, sondern auch eine Sprache gewählt, die es den Entscheidungsträgern erleichtert, das Vorgelegte zu verstehen. Schließlich muss der Rat der Stadt Hagen abschließend über diese Änderungen beraten und entscheiden.

Dazu brauchen die Gremienvertreter verwertbare Prüfungsergebnisse und Informationen über die möglichen finanziellen Aufwendungen solcher Entscheidungen. Ohne diese Basis ist eine Güterabwägung zwischen dem finanziellen Aufwand auf der einen und dem erwarteten Nutzen auf der anderen Seite gar nicht möglich.

Die Antragsteller begrüßen vor diesem Hintergrund die deutlich gewachsene Bereitschaft aller Akteure zu einer transparenten und jeweils zeitnahen Kommunikation.

Inhaltlich begründen sich die einzelnen Prüfaufträge wie folgt:

I. „Anbindung Bahn- und Busverkehr“

Mit den Entscheidungen des Umweltausschusses im Jahr 2018 zu einer Verbesserung der Nachtverkehrsverbindungen zum Fahrplanwechsel Sommer 2019 haben sich die abendlichen Anbindungen des Schienenpersonennahverkehrs an den Hagener Busverkehr schon deutlich verbessert. Dennoch bleibt der Übergang vom Zug zum Bus nicht selten die Achillesferse auf dem Weg nach Hause.

Wer als Nutzer des Schienennahverkehrs nach einer Fahrt mit S-Bahn oder Regionalexpress in Hagen ankommt und dann bis zu einer Stunde auf einen Busanschluss warten muss, empfindet diese Wartezeit insbesondere in der dunklen und kalten Jahreszeit als erhebliche Komforteinbuße. Um den Nahverkehr für alle, auch Autofahrer, in den Abendstunden attraktiver zu machen, braucht es verlässliche und kurz getaktete Anschlussverbindungen am Hagener Hauptbahnhof. Auf diese Weise wären auch geringfügige Verspätungen im Zugverkehr, wie sie nicht selten üblich sind, nicht zu einem großen Ärgernis.

Der UKM wünscht sich deshalb mit Priorität 1 eine Anbindung des aus Richtung Düsseldorf/Wuppertal kommenden Regionalexpress 4 (RE4) in die Stadtteilzentren Boele, Eilpe, Haspe, Hohenlimburg und Vorhalle innerhalb von 15 Minuten.

Die Hagener Straßenbahn hat in der Sondersitzung des UKM am 14.11.2022 zurecht auf weitere wichtige regionale Anschlüsse hingewiesen (Essen/Bochum (RB40) und Dortmund (RE4 und S5)). Die Anschlüsse von diesen Verbindungen sind deshalb mit Priorität 2 zu berücksichtigen.

Als Priorität 3 sollen Umsteigebeziehungen aus den Hagener Stadtteilzentren zu den Zügen in Richtung Bochum, Essen, Dortmund, Wuppertal, Düsseldorf, Siegen und Iserlohn sowie Hamm Berücksichtigung finden.

Beim Übergang vom RE4 auf den Spätverkehr der Busse entsteht bislang folgendes Problem:

Die Ankunft der Züge des RE 4 aus Düsseldorf/Wuppertal erfolgt stündlich in der Minute 25. Die Hagener Straßenbahn startet traditionell den Nachtverkehr zur Minute 32 ab Stadtmitte.

- Wer als Fahrgast den RE4 verlässt, braucht am Hagener Hauptbahnhof aufgrund der Entfernung vom Bahnsteig zum Bussteig auf dem Berliner Platz zirka vier Minuten für den Fußweg. Eine Busfahrt zwischen Hagen Hbf und Stadtmitte dauert fünf bis sechs Minuten.
- An der Bushaltestelle Hagen Hbf angekommen, gibt es keine passende Busverbindung als Verbindung zur zentralen Haltestelle Stadtmitte, an der alle Busse zur Minute 32 abfahren. Die Zubringerbusse fahren am Hauptbahnhof bereits in den Minuten 22 bis 24 ab. Damit ergibt sich für viele Fahrtrelationen eine Wartezeit am Hagener Hbf von bis zu einer Stunde.

Der UKM unterbreitet zur Lösung dieses Problems den folgenden Vorschlag:

Um den politischen Wunsch umzusetzen, könnten die Abfahrtszeiten und die zentralen Abfahrhaltestellen der Nachtexpresslinien neu festgelegt werden. Durch die politisch gewünschte Neuausrichtung könnten neue attraktive Anschlussverbindungen in Richtung Hohenlimburg, den Hagener Süden, Halden, Garenfeld, Berchum, Fley und Kabel entstehen. Diese Verbindungen existieren heute nur theoretisch, weil die bisherigen Umsteigezeiten zu lang sind.

Es gilt zwischen zwei Alternativen zu entscheiden:

1. Einer geringfügig besseren Verknüpfung der Busse innerhalb Hagens (gleichzeitige Abfahrten ab Stadtmitte nach West und Nord und ab Hagen Hbf nach Ost und Süd) bei weniger günstigen Anschläßen vom SPNV am Hagener Hauptbahnhof oder ...
2. ... einer Verbesserung der Anschlüsse zum Zugverkehr aus der und in die Region durch bessere Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Busverkehr an der zentralen Umsteigestelle am Hagener Hauptbahnhof. Dabei ist von einer mit heute vergleichbaren Umsteigequalität zwischen den NE-Linien innerhalb des Hagener Busnetzes auszugehen.

Diese strategische Entscheidung obliegt dem Aufgabenträger Stadt.

II. Anbindung des Stadtteils Hohenlimburg durch „Ringlinien“

Gegenwärtig wird der Stadtteil Hohenlimburg durch zwei Linien mit der Hagener Innenstadt und dem Hauptbahnhof verbunden. Diese fahren beide zeitgleich an der Haltestelle Stadtmitte zur Minute 32 ab und verkehren einerseits über die A46 und die Ortsteile Reh, Henkhausen und Elsey zum Hohenlimburger Bahnhof sowie andererseits über das Wasserlose Tal, Emsterfeld, Holthausen den Hohenlimburger Bahnhof zum Ortsteil Obernahmer. In Hohenlimburg besteht bislang eine direkte Umsteigemöglichkeit zwischen den Linien.

Nach dem strategischen Beschluss des UKM, alle Stadtteilzentren im Spätverkehr zirka halbstündlich versetzt anzufahren, schlägt die HST vor, die beiden Linien entsprechend um 30 Minuten versetzt ab Hagen Stadtmitte nach Hohenlimburg verkehren zu lassen. Daraus ergibt sich gegenüber dem jetzigen Angebot ein gravierender Nachteil, weil die versetzt in Hagen abfahrenden Busse auch in Hohenlimburg zirka halbstündlich versetzt ankommen.

In der Folge müssten Fahrgäste im Gegensatz zu heute in Hohenlimburg künftig über 30 Minuten Umsteigezeit einkalkulieren, wenn sie beispielsweise von Emst nach Elsey oder von Henkhausen nach Holthausen fahren möchten.

Diese Umsteigezeit ist nicht nur unattraktiv, sie steht auch in keinem Verhältnis zu den zurückgelegten Entfernungen.

Ein Ausweg aus diesem Dilemma könnte in der Einrichtung von Ringlinien darstellen.

Die vom UKM favorisierte Führung der Busse als „Ringlinien“ führt zu einer Erschließung des Nahmer Tals mit einer Pendellinie mit einer relativ langen Wendezzeit an der Endhaltestelle. Diese Wendezzeit des eingesetzten Busses könnte jedoch mutmaßlich dazu genutzt werden, erstmalig den Elseyer Osten/Steltenberg an das Hagener NE-Netz anzubinden.

Durch die Führung der gegenläufigen Ringlinien durch Emst sollte beachtet werden, dass die ebenfalls nach Emst/Bissingheim verkehrende neue Nachtexpress-Linie fahrplanmäßig so angelegt wird, dass sie in beiden Fahrtrichtungen einerseits den gewünschten zirka halbstündlichen Versatz zu den Ringlinien und andererseits zu der zweiten Linie auf dem Remberg einhalten kann.

Die Hagener Straßenbahn hat dargestellt, dass mit den gegenwärtigen Linienwegen die gewünschte Führung als durchgehende Ringlinie nicht realisierbar wäre. Allerdings öffnete sie selbst die Diskussion auch dahingehend, dass mit einer Anpassung der Streckenführung der Wunsch des UKM umsetzbar wäre. Deshalb interessieren sich die Antragsteller dafür, mit welchen Anpassungen ein solcher Ringverkehr möglich wäre.

III. Halbstündliche Anbindung der Stadtteilzentren an die Hagener Innenstadt

Der Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität (UKM) wünscht eine zirka halbstündlich versetzte Busverbindung zwischen der Hagener Innenstadt und den genannten Stadtteilzentren. Idealer Weise wird dieser Rhythmus stadtein- und stadtauswärts angeboten.

Gegenwärtig fahren zwischen Eilpe, Innenstadt, Hagen Hbf und Haspe Zentrum zwei Busse jede Stunde zu annähernd gleichen Abfahrzeiten (Eilpe ab zu den Minuten 14 und 18, Stadtmitte beide Linien ab zur Minute 33 und Hagen Hbf beide Linien ab zur Minute 38). Stadtauswärts starten beiden Linien halbstündlich versetzt zueinander mit Abfahrten zu den Minuten 02 und 32 an der Haltestelle Stadtmitte in Richtung Eilpe. Hier funktionieren die versetzten Abfahrten perfekt.

Der bisherige Vorschlag der Hagener Straßenbahn AG für den künftigen Spätverkehr bleibt an dieser Stelle leider unverändert.

Fahrgäste aus dem Stadtteilzentrum Eilpe haben somit stadteinwärts zwar rechnerisch zwei Fahrmöglichkeit pro Stunde in Richtung der Innenstadt und zu den übrigen Stadtteilzentren. Im ungünstigsten Fall müssen sie bei einem verpassten Bus jedoch 56 Minuten warten. Das ist de facto ein Stundentakt. Fahrgäste ab Eilper Zentrum profitieren also nicht von halbstündlichen Abfahrten.

Die HST möchte sicherstellen, dass die Busse einer Linie in der Innenstadt aus beiden Richtungen zur gleichen Minute ankommen und nach kurzen Halt weiterfahren. Dieses Konzept wird symmetrisch genannt. Die Linie NE3 Breckerfeld – Hagen – Gevelsberg weicht von diesem Ansatz ab und wird unsymmetrisch geführt, weil eine symmetrische Fahrplanlage dieser Linie zum Einsatz eines weiteren Busses führt.

Dem UKM liegen jedoch keine Informationen vor, ob die aufgezeigte Problematik aufgelöst werden kann, wenn die parallel zum NE3 verkehrende Linie ebenfalls unsymmetrisch geführt wird und daraus kein Fahrzeugmehrbedarf entsteht. Hier wünschen sich die Antragsteller entsprechende Auskünfte, wie zeitversetzte Abfahrten ab Eilper Zentrum realisiert werden könnten und welche vorab absehbaren „Nebenwirkungen“ dabei auftreten.

IV. „Einrichtung Haltestelle im Bereich Boeler Straße/Fraunhoferstraße“

Der UKM wünscht im Spätverkehr die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Boeler Straße/Fraunhoferstraße, weil in im umliegenden Bereich sehr viele potenzielle Fahrgäste leben. Sie sehen die Busse der Hagener Straßenbahn ohnehin dort durchfahren. Damit gibt es bereits einen sichtbaren Anreiz für die Anwohner, in den Abendstunden den ÖPNV zu nutzen.

Als hinderlich erweisen sich jedoch längere Fußwege zu den bisherigen Haltestellen oder von den Haltestellen nach Hause. Gerade in den Abendstunden ist die Entfernung zur Haltestelle sowohl ein Komfort- wie auch ein Sicherheitskriterium.

Die Hagener Straßenbahn hat diesen Wunsch bislang nicht umgesetzt. Sie begründet dies damit, dass durch die zentralen Abfahrten von der Haltestelle Stadtmitte keine ausreichenden Fahrzeitreserven für diesen zusätzlichen Halt mehr zur Verfügung stünden.

Da durch die vorangehenden Anträge zum Spätverkehr – insbesondere zum Beispiel bei geteilten Abfahrten vom Hauptbahnhof und der Stadtmitte – möglicherweise die Chance besteht, die entsprechenden Fahrzeitreserven aufzubauen, halten die Antragsteller am Prüfungswunsch weiter fest.

Mit der Bitte um weitere Veranlassung und freundlichen Grüßen verbleiben

Rainer Voigt
CDU-Fraktionssprecher

Jürgen Sporbeck
Fraktionssprecher

Dr. Josef Bücker
Fraktionsvorsitzender
Hagen Aktiv

Claus Thielmann
FDP-Gruppensprecher