



HAGEN

Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Seite 1

Drucksachennummer:
0793/2024

Datum:
03.09.2024

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

Beteiligt:

Betreff:

Entwurf des VRR-Nahverkehrsplan 2025
hier: Stellungnahme der Stadt Hagen

Beratungsfolge:

11.09.2024 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussfassung:

Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität nimmt den Inhalt des Entwurfs des VRR-Nahverkehrsplans zur Kenntnis
2. Der Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität beauftragt die Verwaltung zum Entwurf des Nahverkehrsplans des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) gemäß der Vorlage Stellung zu nehmen



Begründung

Bedeutung des VRR-Nahverkehrsplans für Hagen

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) erstellt gemäß seiner Rolle als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) innerhalb seines Zuständigkeitsbereichs einen Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP beschreibt das Angebot für den regionalen, schienengebundenen, öffentlichen Personennahverkehr für die kommenden Jahre. Darüber hinaus legt er die Ausgestaltung und Organisation der Schnittstellen zum lokalen ÖPNV und zum Individualverkehr fest. Der NVP 2025 ist das Ergebnis einer kontinuierlichen Fortschreibung des letzten veröffentlichten NVP aus dem Jahre 2017. Im neuen NVP hat insbesondere das Strategiekonzept 2030/2045, abgeleitet aus den Klimaschutzgesetzen des Bundes und des Landes NW, Einzug erhalten. An diesem Strategiekonzept hat auch die Stadt Hagen gemeinsam mit anderen VRR-Kommunen mitgewirkt. Anlage 3 gibt die bisherige Stellungnahme der Verwaltung der Stadt Hagen wieder. Hierbei wird auch im Detail auf die Punkte eingegangen, die aus Sicht der Verwaltung zu begrüßen sind und an welche Aspekte des VRR-Nahverkehrsplans aus Hager Sicht zu kritisieren sind.

Aufgrund des großen Umfangs kann der VRR-Nahverkehrsplan nicht ausgedruckt als Anlage zur Verfügung gestellt werden. Der vollständige Bericht ist im Allris online als Anlage zur Vorlage abrufbar.

Grundlegenden Daten des VRR für Hagen

Hagen liegt gemäß des Nahverkehrsplans des VRR mit 47,1 Betriebskilometer pro Einwohner über dem Durchschnitt aller kreisfreier Städte im VRR-Gebiet von 37,7 Betriebskilometern pro Einwohner. Auch bezogen auf die Fläche liegt Hagen mit 55 550 km/km² über dem Durchschnitt von 49 000 km/km². (Stand 30.04.2021). Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung hatte Hagen gemäß den Landesdaten IT.NRW von 2015 bis 2021 einen Rückgang um 0,2% zu verzeichnen auf 188 687. Im Hinblick auf 2050 wird ein Rückgang um 2,7% auf 183 610 prognostiziert. Hinsichtlich der Altersstruktur wird Hagen bis 2050 eher zu den jüngeren Städten im Rhein-Ruhr-Raum zu zählen sein (vgl. Tabelle auf S. 57). Bezogen auf die Bevölkerungsdichte liegt Hagen im Bereich des Durchschnitts. Würde man jedoch die einzelnen Stadtbezirke betrachten deckt Hagen eine große Bandbreite von „sehr ländlich“ bis zu „hochverdichtet“ ab. Aus dem Verhältnis der Erwerbstätigen zur Wohnbevölkerung leitet der VRR die Bedeutung einer Stadt als Arbeitsstandort für eine Region ab. Hierbei ist allerdings festzustellen, dass die Vielzahl der kreisfreien Städte im VRR-Raum nahe dem Durchschnitt von 55,8% liegt und nur die Landeshauptstadt Düsseldorf mit 88,8% in ihrer regionalen Bedeutung heraussticht.

Bei der Quote schwerbehinderter Menschen an der Gesamtbevölkerung liegt Hagen zusammen mit der Stadt Herne (15,6%) und dem Ennepe-Ruhr-Kreis (14,81%), der ja auch noch zum Raum Hagen zählt, mit 13,54% an der Spitze (Datenquelle IT.NRW). Während dieser Anteil innerhalb des VRR und auch Nordrhein-Westfalens



in den letzten 10 Jahren deutlich gestiegen ist (um +13,6%), ist er in Hagen innerhalb dieses Zeitraums konstant geblieben (+0,1%). Der Bestand an Pkw pro 1000 Einwohner ist in Hagen mit 529 leicht unter dem VRR-Durchschnitt von 560 Pkw/1000Ew, aber auch in Hagen ist er von 2012 bis 2022 um mehr als 10% gestiegen (+11,2%). Der Durchschnitt der kreisfreien Städte im VRR-Raum beträgt +9,7%. Damit liegt Hagen bei der Pkw-Dichte leicht unter dem Durchschnitt im VRR und beim ÖPNV-Leistungsangebot leicht über dem Durchschnitt. Die größte Pendlerbeziehung der Stadt Hagen besteht laut den Daten von IT.NRW auf der Ebene der kreisfreien Städte im VRR mit der Stadt Dortmund mit knapp unter 5000 Ein- und knapp unter 5000 Auspendlern.

Infrastrukturmaßnahmen für Hagen während der Laufzeit des vorangegangenen NVP aus dem Jahre 2017

Im Rahmen der Modernisierungsoffensiven werden Bahnsteige für einen stufenfreien Ein- und Ausstieg höhenmäßig angepasst, durch den Einbau von Aufzügen oder Rampen stufenfrei erreichbar gemacht, die Beleuchtung erneuert, neue Wegeleitsysteme und Informationstechnik installiert und die Aufenthaltsqualität an den Bahnhöfen verbessert. Die Modernisierungsoffensiven entstehen durch Vereinbarungen zwischen der DB Station&Service AG, heute DB InfraGO AG, dem Bund, dem Land und den Verkehrsverbünden. Die erste Modernisierungsoffensive (MOF1) wurde 2004 für 87 kleinere und mittelgroße Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen ins Leben gerufen und bis 2010 beendet. Im Jahr 2008 erfolgte die MOF 2 mit 117 Bahnhöfen und aktuell folgt MOF3 mit weiteren 52 Bahnhöfen bis 2027.

Die Maßnahmen der Modernisierungsoffensive 2 für den Bahnhof Hagen-Hohenlimburg umfassen insbesondere den barrierefreien Ausbau mit Erhöhung des Bahnsteigniveaus auf 76 cm sowie die Erneuerung der Beleuchtung und Beschallungsanlagen. Die Umsetzung der Maßnahmen soll im Jahr 2025 erfolgen.

Die Modernisierungsoffensive 3 für den Bahnhof Hagen-Oberhagen beinhaltet ebenfalls die Aufhöhung des Bahnsteigs von derzeit 38 cm auf 76 cm, den Bau eines Aufzugs und die Erneuerung der Bahnsteig-Ausstattung mit Witterungsschutz. Diese Maßnahme befindet sich bereits in der Umsetzung

In keinem Programm der kooperierenden Akteure für den barrierefreie Aus- bzw. Umbau von SPNV-Stationen tauchen die S-Bahn-Stationen Hagen-Westerbauer und Hagen-Wehringhausen auf. Jedes Mal stimmen die beiden Stationen nicht mit den Fördervoraussetzungen überein. Mal liegen die vor etlichen Jahren erhobenen Ein- und Aussteigerzahlen zu niedrig (MOF2, MOF3) mal zu hoch (FABB I-III), mal stimmen die baulichen Voraussetzungen nicht (38er Programm). Die Dringlichkeit zum barrierefreien Ausbau der Stationen Hagen-Westerbauer und Hagen-Wehringhausen ergibt sich allein schon durch die Zahl der Einwohner im unmittelbaren Einzugsbereich der beiden Haltepunkte. Bei Westerbauer Stand 2023 im 500m-Radius ca. 900 Einwohner und bei Wehringhausen ca. 2300 Einwohner, wobei hier tatsächlich die Nähe zum Hagener Hauptbahnhof zum Tragen kommt, an dessen Barrierefreiheit aktuell gearbeitet wird.



Ein weiteres Stationsvorhaben, das mit Mitteln nach §13 ÖPNVG NRW finanziert wird (Finanzierung von Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse) ist die Modernisierung des Hagener Hbf. Das Vorhaben ist eine Einzelmaßnahme aus dem Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes NRW. Dabei werden in großem Umfang alle Bahnsteige, Bahnsteigdächer, Treppenaufgänge und die Aufzüge sowie die Personenunterführung modernisiert.

Im Frühjahr 2023 hat der VRR das Gutachterbüro SMS und Partner AG beauftragt, potenzielle neue Stationen im Verbundgebiet des VRR zu eruieren. Die Auswahl basierte dabei auf der DB Stationsoffensive bzw. Kapazitätsoffensive. Konkret werden im Nahverkehrsplan des VRR für Hagen folgende Stationen für eine weitergehende Untersuchung genannt:

- Hagen-Bathey im Zuge des Korridors Hagen – Unna – Hamm
- Hagen-Bathey, Hagen-Kabel, Hagen-Halden im Zuge des Korridors Hagen/Dortmund – Siegen
- Hagen-Eilpe, Standort Eilper Str. oder Hasselstr. im Zuge des Korridors Dortmund – Hagen – Lüdenscheid

Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots mit dem Zeithorizont 2030 und 2045

Mit dem Erstarken des Dienstleistungs- und Freizeitsektors dehnt sich die HVZ immer weiter in den Abend hin aus. So kommt es insbesondere im Bereich zwischen 19 und 21 Uhr zu einer Überlagerung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs. Ziel des VRR ist es, das Verkehrsangebot im SPNV daraufhin anzupassen. Dies bedeutet für jede Strecke zumindest ein Stundentakt in der Zeit von 6 bis 24 Uhr. Im Ballungsraum eine Taktverdichtung auf 15 Minuten montags bis freitags zwischen 5 und 21 Uhr, in Randlagen eine Verdichtung auf 30 Minuten.

Zu dem rechtfertigt die vom VRR prognostizierte Nachfrage auf einigen Strecken einen durchgehenden Nachtverkehr im Stundentakt. In Bezug auf Hagen ist hier das Angebot der S8 und RE4 Düsseldorf – Wuppertal – Hagen genannt. Diese Leistungsausweitung in den Tagesrandlagen erfordert zwar erhöhte finanzielle Anstrengungen aber keinen weiteren Infrastrukturausbau.

Dieser wird jedoch im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Ruhrtalbahn zwischen Hagen und Witten sowie zwischen Hagen und Hattingen im Nahverkehrsplan des VRR aufgegriffen. Hier haben bereits im Juni 2022 die Anrainerkommunen des Ennepe-Ruhr-Kreises, sowie die Stadt Hagen gemeinsam mit dem VRR eine Machbarkeitsstudie an das Büro Spiekermann Ingenieure in Auftrag gegeben. Die vorgesehenen Maßnahmen umfassen den Bau mehrerer zusätzlicher Haltepunkte im Bereich des Ennepe-Ruhr-Kreises und die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h. Im Ergebnis der Nutzen-Kosten-Betrachtung wurde ein wirtschaftliches Ergebnis und damit der Nachweis auf eine



Förderwürdigkeit erbracht. Die beteiligten Kooperationspartner dieser Machbarkeitsstudie sind sich einig, dass die Planungen fortgesetzt werden sollen.

Im Zusammenhang mit dem SPNV-Zielnetz 2040 ist für die Bedienung der reaktivierten Ruhrtalbahn die Einrichtung der S-Bahnlinie S22 vorgesehen, die ausgehend von Haltern/ Recklinghausen eine Direktverbindung Bochum – BO-Dahlhausen - Hattingen – Hagen im 30 Minutentakt realisieren soll. Die heutige Linie RB40 soll ebenfalls zusammen mit der RE14 im 15'-Takt verkehren und über Duisburg weiter bis Wesel im 30'-Takt verlängert werden. Auf der linken Ruhrseite sollen die Haltepunkte Wittern-Herbede, Blankenstein, Bommern, Wetter-Wengern und Volmarstein neu eingerichtet werden. Die S22 bildet dann zusammen mit der RB40 ab Wengern Ost nach Hagen einen 15-Minuten-Takt, während die RE14 über Wattenscheid-Höntrop und BO-Langendreer und Witten dann nach Hagen und weiter nach Iserlohn verkehrt.

Zwischen den beiden Oberzentren Essen und Hagen wird über zwei Korridore die Verkehrsleistung im SPNV-Zielnetz deutlich erhöht. Auf dem Korridor Bochum - Witten ersetzt zunächst der RE14 die beiden heutigen jeweils stündlichen Linien RE16 und RB40 und verkehrt von Essen beschleunigt (mit Halt in E-Steele und Wattenscheid-Höntrop) über die S-Bahnstrecke nach Bochum, darüber hinaus dann mit Halt in Witten und Wetter nach Hagen, sowie nach dortigem Kopfmachen weiter bis nach Iserlohn mit Anschluss in Hohenlimburg auf die RE34 nach Siegen. Hiermit wäre der Status-Quo auf dieser Relation bereits erfüllt und mit neuen Direktverbindungen aus Hagen ins nördliche Ruhrgebiet (Bottrop/ Gladbeck) bis nach Dorsten, Borken und Coesfeld aufgewertet.

Weiterhin ist geplant, die Linie RB40 ergänzend im 30-Minuten-Takt zum RE14 verkehren zu lassen, um zwischen Essen und Bochum einen beschleunigten 15-Minuten-Takt umzusetzen und dabei das heutige Angebot zu verdoppeln. Die RB40 soll zwischen Witten und Hagen dann auf der anderen Ruhrseite über Witten-Höhe, Wengern Ost, Oberwengern und Volmarstein bis Hagen-Vorhalle geführt werden, um über die heute nur im Güterverkehr genutzten Strecke den Personenverkehr zu reaktivieren und die dortigen Ortsteile wieder an den SPNV anzuschließen.

Die heutige RE7 von Rheine über Münster nach Köln Hbf. wird im Zielnetz 2040 zusammen mit der RE2 von Haltern über Recklinghausen und Bochum kommend zwischen Hagen und Köln einen 30-Minuten-Takt bilden. Die heutige Weiterführung der RE7 nach Krefeld entfällt.

Auch zwischen den Oberzentren Hagen und Dortmund ist es das Ziel des VRR, die Verkehrsleistung zu verdoppeln. Zusätzlich soll auch die Ruhr-Sieg-Strecke mit dem südlichen Endpunkt Siegen mit der RE34 an Dortmund angeschlossen werden, allerdings nur mit Halt in Hagen-Hohenlimburg ohne „Kopfmachen“ im Hagener Hbf. Für diese Relation reicht der Stundentakt aus und stellt gegenüber dem heutigen 2-Stunden-Takt eine Verdoppelung des Angebots dar. Die Bedienung der Relation durch den IC34 wird im Rahmen dieses NVP nicht weiter behandelt.

Die Linie RE4 bekommt zwischen Hagen und Dortmund eine Taktverdichtung auf

30 Minuten. Der zusätzliche Zug wird dabei jedoch ohne Zwischenhalt über die S-Bahnverbindung zwischen Dortmund und Witten geführt und hat somit die gleiche Fahrzeit wie die RE4 auf der Stammstrecke.

Die S-Bahnlinie S5 ist im SPNV-Zielnetz 2040 zunächst im durchgehenden 30-Minuten-Takt bis Hagen (statt halbstündlich nur bis Witten) eingeplant. Hier gibt es darüber hinaus die noch zu prüfende Idee, diese Linie entweder von Dortmund bis Witten, gegebenenfalls bis Hagen auf einen 15-Minuten-Takt zu verdichten.

Die S-Bahnlinie S8 bildet den Grundpfeiler auf der S-Bahnstrecke Mönchengladbach – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen, die im Zielzustand auf der kompletten Strecke, im Vorlaufbetrieb nach Taktumstellung auf 15/30-Minuten-Takt zumindest von Mönchengladbach bis Schwelm im 15-Minuten-Takt verkehren soll.

Die Linien RE4 und RE13 sollen von Mönchengladbach bis nach Hagen weiterhin einen 30-Minuten-Takt bilden. Die Linie RE7 soll auf der Achse Hagen – Wuppertal (- Köln) noch durch den neuen RE2 zu einem schnellen 30-Minuten-Takt ergänzt werden, so dass in Summe ein angenäherter 15-Minuten-Takt entsteht.

Im Dortmunder Süden sind für eine angemessene Verkehrsausweitung erhebliche Ausbauten und Modernisierungen vor allem der Signaltechnik angestrebt. Hier soll neben der Linie RB52 (Dortmund – Hagen – Lüdenscheid) dann die halbstündlich versetzt fahrende, stündliche Linie RB55 ergänzt werden, die die RB52 bis Lüdenscheid-Brücke zum 30-Minuten-Takt verdichtet. Von dort verkehrt diese Linie weiter bis Gummersbach und es entstehen neue Direktverbindungen von Dortmund und Hagen nach Kierspe, Meinerzhagen und Gummersbach. Die Linie RB52 wird zudem in Doppeltraktion bis Lüdenscheid-Brücke geführt, so dass von dort ein Teil nach Lüdenscheid verkehrt und der andere Teil über Halver-Oberbrücke die noch zu reaktivierende Strecke nach Halver bedient.

Von Hagen in Richtung Schwerte soll der SPNV ebenfalls auf einen angenäherten 15-Minuten-Takt verdichtet werden. Dies soll durch Verlängerung der Linie RB54 auf dem Linienweg Hagen – Schwerte – Fröndenberg – Neuenrade gelingen, wo die Linie im SPNV-Zielnetz 2040 halbstündlich zur Linie RE17 verkehrt. Den 15-Minuten-Takt bilden sie mit den beiden ebenfalls halbstündlich versetzt verkehrenden Linien RE7 und RE13.

Die Ruhr-Sieg-Strecke wird bereits heute stufenweise in einen neuen Zielzustand überführt. Die Linie RE34 von Dortmund über Witten und HA-Hohenlimburg nach Siegen soll in Zukunft möglichst stündlich verkehren und Anschluss in Letmathe für die Relation Hagen – Siegen herstellen. Aus der heute noch als Flügelzug Hagen – Iserlohn/Siegen verkehrenden Linie RB91 heraus soll die Grundbedienung der Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen bis Siegen mit allen Halten sichergestellt werden. Der heutige Flügel nach Iserlohn würde durch den 30-Minuten-Takt der verlängerten RE14 übernommen werden. Die beiden Linien RE34 und RB91 verkehren auf der Ruhr-Sieg-Strecke vor allem im nördlichen Abschnitt, wo der RE34 in einem angenäherten 20/40-Minuten-Takt zueinander noch alle Halte bis Finnentrop bedient.



Die neue Linie RB92 von Dortmund über Schwerte und Finnentrop nach Olpe füllt das Angebot hier zu einem ungefähren 20-Minuten-Takt auf, so dass auch hier das Angebot aber auch die Kapazitäten in Zukunft um ca. 50% erhöht sein werden.

Weiterentwicklung XBus-Netz

Für die Anbindung zentrumsferner Stadtteile von große Städten im Verbundraum, die nicht mit dem SPNV angebunden sind verfolgt der VRR ein Regionalbuskonzept, den sogenannten XBus. Dieser XBus soll größere Distanzen auf schnellen Wegen mit nur wenigen Halten überbrücken und nach Möglichkeit an einer zentralen Station des SPNV enden. Bisher werden nach diesem Konzept 7 Linien betrieben vorrangig im niederrheinischen Raum und im nördlichen Ruhrgebiet.

Nach Evaluierung der bisherigen Linien sollen 14 weitere Linien identifiziert und ausgeplant werden. Diese Linien werden aus Vorschlägen kommunaler Aufgabenträger ausgewählt. Von Seiten der Stadt Hagen wurden 3 Vorschläge eingebracht. In die Auswahl des VRR hat es die Linie X89 geschafft, die die Hagener Innenstadt über Hagen-Haspe mit Gevelsberg-Silschede und Sprockhövel-Haßlinghausen verbinden und in der HVZ im 30-Minuten-Takt verkehren soll. Für Neuverkehre dieser Art wurden vom Land NRW Fördermittel in Aussicht gestellt.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

☒ sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)



HAGEN

Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Seite 8

Drucksachennummer:

0793/2024

Datum:

03.09.2024

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------|
| <input type="checkbox"/> | positive Auswirkungen (+) |
| <input checked="" type="checkbox"/> | keine Auswirkungen (o) |
| <input type="checkbox"/> | negative Auswirkungen (-) |

Finanzielle Auswirkungen

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

- | | |
|-------------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen. |
| <input type="checkbox"/> | Es entstehen folgende Auswirkungen: |

gez.

Henning Keune

Technischer Beigeordneter



HAGEN

Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Seite 9

Drucksachennummer:
0793/2024

Datum:
03.09.2024

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

**Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer**

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

**Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:
