

PRO BAHN-Konzept zur Verbesserung des Buslinien-netzes und zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans in Herne

Allgemeine Anmerkungen zum Nahverkehrsplan 1998

Der Herner Nahverkehrsplan (NVP) ist seit 1998 in Kraft. Von den vorgeschlagenen Änderungen sind fast alle inzwischen umgesetzt worden. Im Mai 2002 soll auch noch der Vorschlag umgesetzt werden, die Linie **323** durchgehend im 20-Minuten-Takt anstatt im 30-Minuten-Takt mit abschnittsweiser Verstärkung auf 15-Minuten-Takt zu bedienen.

In Herne gelten folgende Festlegungen, die im NVP1998 leider stark druckfehlerbehaftet abgedruckt worden sind:

NVZ: Normalverkehrszeit, Mo-Fr 7.00 – 19.00 Uhr, Sa 7.00 – 16.00 Uhr

SVZ: Schwachverkehrszeit, So, Mo-Sa außerhalb der NVZ

In der SVZ wird abends nach 20.00 Uhr nach einem anderen Fahrplan mit verkürzten Fahrzeiten und teilweise dünneren Takten gefahren.

Der Nahverkehrsplan hierarchisiert das Liniennetz in **Verbindungslinien** und **Erschließungslinien**. Für erstere ist ein Mindesttaktangebot von 20 min in der NVZ vorgesehen (bzw. 30 Minuten-Takt für Verbindungen in Nachbarstädte).

Prinzipielle Kritik ist am Kapitel 3.2 „Verkehrliche Analyse“ des NVP1998 zu üben. Damals wurden anhand der im Verkehrsentwicklungsplan definierten Verkehrszellen die zehn aufkommenstärksten Zellen gesucht, um zwischen ihnen ein Grundnetz zu definieren. Die **Zelleinteilung** (1. Plan im Anhang) ist aber teilweise für ÖPNV-Untersuchungen ungünstig:

- So ist das Zentrum Sodingens in drei Zellen (45, 46, 47) zerschnitten, weshalb keine Sodinger Zelle in der Statistik der aufkommenstärksten Zellen auftaucht.
- Einige Zellen (z. B. 44 und 48 in Holthausen Süd) können Busse nicht mittig durchfahren sondern nur auf der Grenzlinie zwischen zwei Zellen. Das macht die Bewertung des erschließbaren Potenzials entlang der Linie schwierig.
- Andere Zellen (z. B. 1 Unser-Fitz/Dannekamp) werden durch unüberwindliche Verkehrshindernisse (hier den Rhein-Herne-Kanal) in zwei Teile getrennt, die eigentlich getrennt betrachtet werden müssten. Dies ist jedoch nicht möglich, da die Untersuchung des Zellenbinnenverkehrs von vornherein ausgeschlossen worden war.

Auch die **Festlegung der den Stadtteilzentren** zugeordneten Bezugshaltestellen (4. Plan im Anhang) weist Unstimmigkeiten auf:

- Die Bezugshaltestelle für Sodingen müsste „Akademie Mont-Cenis“ sein, nicht „Granitstr.“. Ebenso in Holthausen „Am Knie“ statt „Schreberstr.“. In Crange liegt „Dorstener Str./Rathausstr.“ zentraler als „Crange“; die zehn Tage der Cranger Kirmes brauchen hier nicht berücksichtigt zu werden.
- In den Innenstädten sollten zusätzlich zu den Bahnhöfen auch „Buschmannshof“ und „Herne-Mitte“ Bezugshaltestellen sein.
- In Baukau liegt „Germanenstr.“ zentraler in der dichten Wohnbebauung und sollte zusätzlich zu „Schloss Strünkede“ Bezugshaltestelle sein.
- Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Dannekampsiedlung eine Bezugshaltestelle („Steinhausenstr.“, besser wäre „Sternstr.“) bekommen hat, nicht jedoch Unser-Fritz („Paul-/Unser-Fritz-Str.“), Bickern („Moßkampweg“), Horsthausen („Zietenstr.“), Elpeshof („Langforthstr.“) und Constantin („Siedlung Constantin“).

Auch das **Netz der Verbindungslinien** (4. Plan im Anhang) ist unstimmtig:

- Zu den Verbindungslinien sollte auf jeden Fall auch die Linie **362** zwischen den Bahnhöfen Herne und Wanne-Eickel zählen. Auch die Linie **312** verbindet beide Bahnhöfe auf kürzestem Weg.
- Eine Verbindungslinie ist auf jeden Fall auch die **333** im südlichen Abschnitt zwischen Herne-Zentrum und Constantin. Die **323** übernimmt diese Funktion bezüglich Constantins tatsächlich nicht.

Allgemeine Wünsche zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Mindestens alle fünf Jahre soll der Nahverkehrsplan überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben werden. Damit ist bis spätestens **2003** ein neuer Nahverkehrsplan vorzulegen. Nach Meinung von PRO BAHN hat der alte Nahverkehrsplan sich bewährt und kann ähnlich fortgeschrieben werden. Die allgemeinen Teile können weitgehend übernommen werden. In Herne erscheint kein komplett neues Liniennetz notwendig, sondern nur in Fortsetzung der mittelfristigen Maßnahmen des NVP1998 Verbesserungen in Teilbereichen.

Das **Erschließungsnetz** wurde 1998 weitgehend außen vor gelassen. Nun sollten grundsätzlich (es gibt einige Ausnahmen, für die ein Stundentakt gerechtfertigt scheint) ein **Halbstundentakt** als Mindestangebot zur NVZ vorgesehen werden und einige Erschließungslinien überarbeitet werden. Zur Erschließung einer Großstadt ist ein Stundentakt unzureichend und wird kaum als Angebot wahrgenommen. Ähnlich deutete es schon der NVP1998 unter 7.2.1.2 als langfristige (d.h. ab 2003) Notwendigkeit an.

Für die Verbindungslinien fehlt bisher die Forderung nach einem möglichst **direkten Linienweg** (Vgl. NVP1998 „Langfristige Maßnahmen“ 7.2.1.1). Bei der Linie **362** hat die HCR im März 2001 diese Optimierung bereits ohne Vorgabe des NVP vorgenommen und eine Erschließungslinie **303** parallel verlegt. Ähnliches erscheint insbesondere für die Linie **311** auch sinnvoll. Als welche Produktform sie angeboten werden können bleibt noch offen, sie ähneln den CityExpressen nach Oberhausener Vorbild.

Bisher ist ein **Mindestbedienungsstandard für die SVZ** (Halbstundentakt bis 21 Uhr, Stundentakt bis Mitternacht; S. 52 unten) nur für das Verbindungsliniennetz festgelegt worden. Die Erschließungslinien dürfen jedoch nicht außen vor gelassen werden. Im NVP1998 wurde festgestellt (S. 28), dass „nahezu alle Siedlungsflächen im 10-min-Einzugsbereich einer oder mehrerer Haltestellen liegen“. Dabei wurden jedoch auch die Haltestellen der **Erschließungslinien** mit berücksichtigt und ignoriert, dass nicht alle Linien auch in der SVZ verkehren. Für die SVZ, in der etwas längere Fahrzeiten und Fußwege durchaus zumutbar sind, sollte daher entsprechend überprüft werden, ob nahezu alle Siedlungsflächen im **20-Minuten-Einzugsbereich** (500 m oder 600 m Radius Luftlinie) mindestens einer Haltestelle liegen. Dementsprechend wird sich auf einigen Erschließungslinien (oder -Teilstücken) die Notwendigkeit zeigen, auch in der SVZ – insbesondere in den Abendstunden – Busse im oben genannten Mindestbedienungsstandard verkehren zu lassen. Beispiele sind das Dorf Holthausen (Linie **321**) und Bickern (Linie **387Nord**).

Als mittelfristige Maßnahme im Verbindungsnetz ist ein **einheitlicher 15/30-Minuten-Grundtakt** mit Symmetrie zur Minute 00 anzustreben. Dieser soll laut VRR zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 bei den S-Bahn-Linien in NRW eingeführt werden, was dann ein sinnvoller Zeitpunkt für die Umstellung in Herne wäre. Für die **Verbindungslinien** wäre dann der **15-Minuten-Takt** das Mindestangebot in der NVZ. Aber auch bisherige 10-Minuten-Takt-Linien, für die weder Ausdünnung noch eine Verdichtung auf 7,5-Minuten-Takt in Frage kommen (z. B. die U35), würden gut mit relativ kurzen Umsteigezeiten in das 15-Minuten-Schema passen. Die **Erschließungslinien** sowie **am Abend alle Linien** würden dann im **30-Minuten-Takt** verkehren.

Sinnvoll wäre eine **Optimierung der Liniennummern** im gesamten Fahrplanbereich 3, da auch in Bochum das komplette Liniennetz umgeplant wird (und Gelsenkirchen es nötig hätte). Eine Hierarchisierung der Liniennummern nach Dortmunder Vorbild könnte sinnvoll sein.

Dieses Konzept enthält auch bei Linienvernetzungen die alten Liniennummern oder zusammengesetzte Nummern als Arbeitstitel, ohne Rücksicht, ob diese im VRR möglich wären.

Die **abendlichen Sternanschlüsse** der HCR-Linien zu den Minuten '15 und '45 (Ankunft kurz zuvor, Abfahrt kurz danach; S-Bahn-Anschluss aus und in Richtung Wanne-Eickel) am Herner Bahnhof (Daraus ergibt sich durch die unterschiedlichen Fahrzeiten der Linien **303**, **323**, **362** in Wanne-Eickel nur ein unsauberer Stern.) sollten im NVP festgeschrieben werden, damit auch die Linien der Bogestra und Vestischen darin eingebunden werden.

Desweiteren fordert PRO BAHN, dass alle Linien entweder in Wanne-Eickel oder Herne die City und den Bahnhof anfahren, d.h. entweder **Wanne-Eickel Hbf und Buschmannshof oder Rathausplatz oder Herne Bf und Herne-Mitte**. Diese Forderung wird derzeit von den Linien **205**, **321** in Herne sowie **312**, **398** in Wanne nicht erfüllt. (Für die Linie **205** erscheint der derzeitige Verlauf jedoch gerechtfertigt.) Auch die Linien **395** und **385** müssen an eine City angebunden werden und dazu grundsätzlich in ihrem derzeitigen Verlauf in Frage gestellt werden.

Konkret aufgenommen (wenn auch aufgrund anderer Zuständigkeitsregelungen nicht im NVP festschreibbar) sollten auch die **Reaktivierungen der SPNV-Haltepunkte** „Rottbruch“ (am Gleis nach „Wanne-Eickel Hbf“) und „Unser-Fritz“ – jeweils mit Verknüpfung zum Busliniennetz. Auch dieser Punkt wurde bereits als langfristige Maßnahme (7.2.1.1) im NVP1998 genannt.

Aufgenommen werden sollten auch **Qualitätsmindeststandards** bezüglich Fahrzeugausstattung, Fahrgastinformation, Kundenbetreuung durch das Verkehrsunternehmen, Qualifikation insbesondere des Fahrpersonals. PRO BAHN wird ggf. noch eine detaillierte Liste aufstellen. Damit kann man sich insbesondere auch vor Qualitätseinbußen durch Billigunternehmer bei evtl. notwendigen europaweiten Ausschreibungen schützen.

Während der Laufzeit des kommenden Nahverkehrsplans sollten endlich die im NVP1998 unter 6.1.1 erwähnten **Busspuren** eingerichtet werden. Insbesondere sollte die Herne Stammstrecke zwischen „Herne Bf“ und „An der Kreuzkirche“ so optimiert werden, dass die Busse sie zuverlässig in 5 Minuten zurücklegen können.

Im NVP1998 wird unter 6.2.2.2 bereits die Notwendigkeit der **Wegweisung an Umstiegshaltestellen** erwähnt. Bisher umgesetzt wurden noch keine derartigen Maßnahmen. Besondere Dringlichkeit ergibt sich an den Haltestellen mit langen Umsteigewegen wie „Pantringshof“, „An der Kreuzkirche“, „Lansing“ und „Solbad“.

Verbesserungen bei einzelnen Linienabschnitten

Nach Meinung von PRO BAHN ist für Herne kein komplett neues Liniennetz erforderlich, sondern das Prinzip der Überarbeitung an Schwachstellen aus dem NVP1998 sollte fortgesetzt werden. Insbesondere sollte das Erschließungsnetz verbessert und im Verbindungsnetz ein direkter Linienweg angestrebt werden. Im Folgenden daher eine Reihe von Vorschlägen mit einzelnen Verbesserungen, die überwiegend auch einzeln und mit geringem Mehraufwand umgesetzt werden können.

Da alle Buslinien in Herne bisher nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden, gehen wir davon aus, dass bei einer Überplanung mittelfristig bestehende Linienkonzessionen der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen keine Bedeutung mehr haben werden.

Linie 311:

Diese Linie ist stark belastet; in den im 10-Minuten-Takt eingesetzten Gelenkbussen sind (nach stetig gestiegenen Fahrgastzahlen in den letzten Jahren) praktisch immer alle Sitzplätze und häufig fast alle Stehplätze besetzt. Eine Verstärkung oder Entlastung ist dringend geboten. Da die Linie häufig nicht den direkten Weg nimmt, empfiehlt sich eine parallele Entlastungslinie (Arbeitstitel: **CE311**).

Diese Linie könnte zwischen „An der Kreuzkirche“ und „Ostbachtal“ sowie zwischen „An der Linde“ und „Am Knie“ den direkten Linienweg nehmen. Dadurch würden auch die für Gelenkbusse schwierigen Abschnitte Schillerstraße, Hermann-Löns-Str. und Siedlung Teutoburgia vermieden. Die Mehrzahl der Fahrgäste der jetzigen Linie **311** steigt von „Herne Bahnhof“ bis „An der Kreuzkirche“ ein und zwischen „Ostbachtal“ und „An der Linde“ wieder aus. Trotzdem darf der übrige Linienweg nicht ausgedünnt werden; insbesondere auch „Am Stadtgarten“ und „Granitstr.“ (viel Schülerverkehr!) brauchen den 10-Minuten-Takt.

Der PRO BAHN-Vorschlag sieht einen **CE311** im 20-Minuten-Takt mit Gelenkbussen bis Castrop vor. Dafür würden bei einer einfachen Fahrzeit von ca. 25 Minuten nur drei Fahrzeuge benötigt.

Die Linie **311** verkehrt wie bisher (evtl. mit Standardbussen) bis Holthausen im 10-Minuten-Takt. Alle Wagen enden dort – alle 20 Minuten mit Anschluss zum **CE311**. Dadurch werden hier nur sechs statt bisher sieben Fahrzeuge benötigt. Mehraufwand insgesamt zwei Fahrzeuge.

In der SVZ abends sollte wie bisher die Linie 311 im 30-Min-Takt bis Castrop verkehren. Dafür werden nur zwei Fahrzeuge benötigt.

Bei Einführung des 15-Minuten-Grundtaktes sollte das Taktschema dieser Linien je nach Fahrgastentwicklung überprüft werden.

Dass die Linie **311** in Holthausen endet und die **CE311** bis Castrop-Rauxel verkehrt hat zunächst mal nur umlauftechnische Gründe. Ansonsten wären auch andere Lösungen denkbar und unter Umständen sinnvoller.

Linie 323 (Ostast: Herne Bf – Gysenberg/Constantin) und Bedienung Dorf Holthausen (Linie 321):

Anders als im NVP1998 hat zwischen Herne-Innenstadt und der Siedlung Constantin die Linie **333** und nicht die Linie **323** die Funktion einer Verbindungslinie. Eingerichtet wurde diese Linie **323** zur Erschließung der damals neuen Siedlung Gysenbergstr. (Haltestelle „Tennscheuer“) in den späten 1950ern. 1970 kam die Bedienung des Revierparks hinzu, so dass diese Linie über zwei Äste verfügt.

Der PRO BAHN-Vorschlag ist, daraus einen einheitlichen Ast zu machen, bei dem die Busse durch die Gysenbergstr. bis zur Haltestelle „Gysenberghalle“ in der Straße Am Revierpark und dann weiter zum „Gysenbergpark/LAGO“ fahren. Die abseits jeder Bebauung liegende Haltestelle „Tennscheuer“ auf der Sodinger Str. könnte entfallen, die Verbindung nach Constantin könnte ein Anschluss zur Linie **321** an der „Gysenberghalle“ sicherstellen.

Mit nur einem weiteren Wagen könnte die Linie **323** im 20-Minuten-Takt über den Weg der Linie **321 bis „Castrop Münsterplatz“** weiterfahren und damit die Erschließung des Holthäuser Südens entscheidend verbessern. Die Linie **321** würde dann von „Gerthe Mitte“ kommend bis „Akademie Mont-Cenis“ verkürzt und an die → **333** angebunden.

Begründung:

Das Dorf Holthausen (Haltestellen „Lange Str.“ und „Holthäuser Str.“) und die Mont-Cenis-Str. sind mit einem Stundentakt ohne Abendbedienung und ohne Direktverbindung in die Herner Innenstadt oder zu einem Bahnhof der Köln-Mindener Eisenbahn unzureichend erschlossen. Die Bevölkerungszahl in Hernes grünster Ecke ist in den letzten 20 Jahren durch viele Neubauten merkbar angestiegen, insbesondere im Bereich Auf'm Kolm und Am Holzplatz. Das ÖPNV-Angebot dagegen ist unverändert geblieben. Die häufig angeführte Linie 311 hält aus manchen Bereichen über 1 km entfernt und bildet so kein Alternativangebot. Der Umstieg an der „Akademie Mont-Cenis“ von der Linie **311** ist bei gut 200 m Fußweg und regelmäßiger Verspätung dieser Linie mit 6 Minuten Übergangszeit unsicher und aufwändig.

Die Brechung der **321** ist unserer Meinung nach gerechtfertigt, da die Verkehrsbedürfnisse von Castrop aus am Gysenbergpark enden, von Holthausen aus Castrop-Altstadt, Sodingen, Gysenberg, die Herner Innenstadt, die Schulen (Haltestellen Ostbachtal und Granitstr.) sowie die Anschlüsse zur **U35** nach Bochum (teilweise wird heute stattdessen die **308** in Gerthe benutzt) und zur Eisenbahn Fahrtziele sind.

Häufig (auch bei der Erstellung des NVP1998) wurde bereits der Wunsch nach einer Direktverbindung mit besserem Takt geäußert. Mit diesem Vorschlag würde er **fast aufwandsneutral** realisiert, wenn der Restast der Linie **321** günstig in den Umlauf der **333** eingefügt werden kann.

Linie 333 (Nordostast: Herne Bf – Sodingen):

Die Linie **333** hat sehr ungünstige Fahrzeugumläufe durch eine einfache Fahrzeit Hiltrop – Ilseder Str. von 30 Minuten. Da außerdem diese Linie inzwischen fast zum Ring geschlossen wurde (die Haltestellen „Gysenbergpark/LAGO“ und „Tierpark Gysenberg“ liegen nur 1 km auseinander), „schreit“ diese Linie geradezu nach einer Auftrennung am Herner Bahnhof (und Durchbindung mit zwei anderen Halblinien; → Verknüpfung zu neuen Direktverbindungen).

Für den Nordostast (im folgenden **333Nord** genannt) sind folgende Verbesserungen wünschenswert:

Die Weiterführung im Stundentakt sollte auch Mo-Fr bis zum Gysenberg fahren, was bisher umlauftechnisch nur am Wochenende möglich ist. Dadurch kann die Schleife „Akademie Mont-Cenis“ durch Max-Wiethoff-Str. eingespart werden. Bei Umsetzung des Vorschlags zur Linie **323** bietet sich eine **Durchbindung als Linie 321** bis Gerthe an. Dabei ist in Erwägung zu ziehen, ob die Linie an der Endstelle, an der der dichte Takte der **333Nord** endet, nach kurzer Standzeit die Liniennummer wechselt, um einheitliche Endstellen zu bieten.

Die Haltestelle „Ilseder Str.“ ist seit der Schließung der Zeche im Jahre 1978 kein lohnendes endstellenwürdiges Ziel mehr. Es ist daher zu prüfen, bis wohin im 20-Minuten-Takt gefahren werden sollte. Zumindest nach → Eröffnung der **S4** sollten alle Kurse der Linie bis mindestens „Börnig Bf“ verlängert werden, um Horsthausen an die S-Bahn anzubinden. Desweiteren ist zu prüfen, ob die Verkehrsbedürfnisse zwischen Horsthausen und Sodingen einen dichteren als einen Stundentakt über „Börnig Bf“ rechtfertigen.

Geeignete Endstellen wären:

- „An der Linde“ mit Wendemöglichkeit auf dem Betriebshof,
- „Akademie Mont-Cenis“ mit Wendemöglichkeit durch die Max-Wiethoff-Str.,
- „Gysenbergpark/LAGO“ mit Wendemöglichkeit wie bisher
- oder – falls das von Bochumer Seite gewünscht wird – die Weiterführung im dichteren Takt bis Gerthe.

Anbindung S4 / Bahnhof Börnig:

Mit Eröffnung der **S4** (Als Zeitpunkt wird jetzt 2006 genannt, was mitten in die Gültigkeit des nächsten NVP fällt.) muss die Bedienung von „Börnig Bf“ verbessert werden. Dazu sollte dort eine Haltestelle mit Wendemöglichkeit ähnlich DO-Germania angelegt werden.

Die Linie **303** sollte um eine Haltestelle bis dort verlängert werden, ebenso alle Kurse der → **333Nord**. Die Linie **311** sollte die Haltestellen „An der Linde“, „Dorf Börnig“, „Börnig Bf“, „Berkelstr.“ anfahren, die Linie **333Nord** (bzw. **321**) dafür „An der Linde“, „Vellwigstr.“, „Börnig Bf“, „Lütge Bruch“.

Herne-Süd (312 und 367):

Auf der Linie **312** sollte die Schleifenfahrt vermieden werden. Dazu gibt es einen PRO BAHN-Vorschlag mit der Verlängerung Richtung Bochum (→ Bessere Verbindungen zu Nachbarstädten).

Die Linie **367** stellt mit dem heutigen Stundentakt kein ausreichendes Angebot dar. Unzureichend erschlossen ist insbesondere der Bereich „Düngelstr.“. Aus Fahrgastsicht vorzuziehen wäre daher auf jeden Fall eine Verdichtung der Linie und die Verlängerung über Bochum-Hiltrop hinaus (→ Bessere Verbindungen zu Nachbarstädten).

Falls auf Bochumer Seite jedoch kein Bedarf für eine Verdichtung der **367** gesehen wird (Hier ist das von der Nachbarstadt im Zuge der NVP-Fortschreibung in Auftrag gegebene Gutachten zum Busnetz abzuwarten.), schlägt PRO BAHN die Stilllegung des Bochumer Abschnitts und die Zusammenlegung der Linien **312** und **367** auf Herner Gebiet vor. Die Linie **312** könnte dann von „An der Kreuzkirche“ bis zur Jahnstr. die Althenhöfener Str. entlang fahren und dabei die Haltestellen „Düngelstr.“, „Marienhospital“, „Jean-Vogel-Str“ (bisher „Althenhöfener Str.“) und „Jahnstr.“ bedienen. Anschließend geht es weiter über „Südpool“, „Waldstr.“, „Vöde-/Bergstr.“ und „Obere Vödestr.“ zur „Zillertalstr.“ und weiter nach Bochum.

Die entfallenden Haltestellen „Oskarstr.“ und „Hölkeskampring“ sind durch **362** und **303** („Westring“) und **U35** ausreichend bedient, einzig die bisher nur in Fahrtrichtung stadtauswärts bediente Haltestelle „Jahn-/Flottmannstr.“ würde ersatzlos entfallen.

Linie 303:

Nach dem endgültigen Aus für das Entertainment-Centers am Regenkamp stellt sich die Frage nach der Zukunft des dortigen Abschnitts der Linie **303**. Es könnte sinnvoll sein, anstatt durch die komplette Südstr. zu fahren lieber in Bochum Anschluss an die **NOKIA-Bahn** und/oder die Buslinien **354/395** herzustellen.

Die Linie **303** könnte zwischen „An der Kreuzkirche“ (Holsterhauser Str.) und „Roehenstr.“ (zumindest in dieser Fahrtrichtung) durch den Westring und die Overwegstr. fahren und dabei die Haltestellen „Oskarstr.“ und „Musikschule“ bedienen. Insbesondere letztere ist in bedeutendes Fahrtziel, wie sich an der Parkplatz-Debatte gezeigt hat.

Der Abschnitt zwischen „Herne Bf“ und Börnig sollte auf einen Halbstundentakt verdichtet werden, um als Angebot wahrgenommen zu werden.

312 und 323 in Wanne-Eickel:

Die Linie **312** sollte auch abends bis Wanne-Eickel Hbf verkehren (eine Veränderung der Linie durch andere Maßnahmen würde dies durch eine andere Umlaufzeit ermöglichen). Die Schleife durch den Drögenkamp würde komplett entfallen. Dort sollte die Linie **323** eine Haltestelle am „Koßmannshof“ bekommen. Die Linie **312** muss über den Hbf bis in die Wanner Innenstadt verlängert oder durchgebunden werden.

Linie 395:

Diese Linie stellt mit ihrem Stundentakt nur ein unzureichendes Angebot dar. Da die Nachfrage in der bedienten Relation nicht sehr hoch erscheint, kann die auch die Einstellung der Linie untersucht werden. Ansonsten ist auf jeden Fall eine Durchbindung nach „Wanne-Eickel Hbf“ und zur Wanner Innenstadt notwendig. Dazu bieten sich zunächst die Möglichkeit der Durchbindung zur **340** in Holsterhausen oder der Ersatz der Linie → **303** zwischen „Lansing“ und „Wanne-Eickel Hbf“ an. Eine Alternative südlich der Haltestelle „Lansing“ wäre auch die Führung durch die Südstr. und Meesmannstr. mit Durchbindung zur **354**. Dabei sind die Bochumer Vorschläge im Zusammenhang mit der Neukonzeption des Bochumer Liniennetzes zu berücksichtigen.

Linie 390:

Von Anwohnern wurde gefordert, die Busse (seit Juni 2001 häufig Gelenkbusse) nicht mehr durch die sehr enge Juliastr. sondern über die Bielefelder Str. weiter bis zur Rottbruchstr. zu führen. Dadurch würde die Haltestelle „Zeche Julia“, die ein relativ großes Gebiet erschließt, ersatzlos wegfallen.

Im Zuge der Diskussion über den neuen Linienweg durch Röhlinghausen (Hordeler Str., Dahlhauser Str. Edmund-Weber-Str., Westfalenstr., Hannoverstr.) wurde die Führung durch die Dahlhauser Str. (Wohngebiet) kritisiert. Der neue Linienweg der **390** führt auch zu längeren Fahrzeiten zwischen Herne und Watterscheid, obwohl die Linie ansonsten einen ziemlich direkten Linienweg einschlägt. Außerdem ist die Haltestelle „Zeche Hannover“ ersatzlos entfallen – gerade jetzt, wo sie durch das Industriemuseum und die „Zeche Knirps“ einen erheblichen Bedeutungszuwachs im Freizeitverkehr erfahren könnte.

PRO BAHN schlägt daher vor, die Linie **390** wieder auf dem bis Frühjahr 2001 gültigen Linienweg verkehren zu lassen und **zusätzlich** zwischen Herne und Eickel eine Linie **391** (Nummer aus dem NVP1998) einzurichten, die weiter über die Edmund-Weber-Str. nach Röhlinghausen weitergeführt wird. Diese Linie könnte zwischen „Buschkampstr.“ und „Dorstener Str.“ über die Rottbruchstr. und Dorstener Str. verkehren und mit den Haltestellen „Zeche Julia“, „Detmolder Ring“ und „Herforder Str.“ neue Fahrgastpotenziale

erschließen. Die Linie **390** könnte dann wie oben beschrieben die Haltestelle „Zeche Julia“ auslassen. In Bereichen, wo beide Linien parallel verkehren, kann durch Überlagerung auf einen 10-Minuten-Takt ein äußerst attraktives Angebot geschaffen werden.

Für die Linie **391** bietet sich in Eickel/Röhlinghausen die Zusammenlegung mit der Linie **385** an, wodurch es nicht zur Doppelbedienung zwischen Eickel und Röhlinghausen kommt. Dazu müsste die Linie **385** auch auf Gelsenkircher Seite auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet werden. Dort scheint es sich anzubieten, diese Linie am Hauptbahnhof aufzutrennen; für den Südast (Querverbindung durch Ückendorf) erscheint eine Taktverdichtung gerechtfertigt.

Auf der Linie **390** kann das 2001 zusätzlich eingesetzte Fahrzeug durch die kürzeren Fahrzeiten wieder eingespart werden. Auf der Linie **385** wird auf Herne Gebiet derzeit etwas mehr als ein Fahrzeugumlauf eingesetzt. Für die neue Linie **391** würden auf Herne Gebiet (bei etwa 35 Minuten Fahrzeit zwischen „Herne Bahnhof“ und Stadtgrenze Gelsenkirchen) knapp 4 Fahrzeuge benötigt. **Mehraufwand für die Gesamtmaßnahme 385/390/391: ein bis zwei Fahrzeugumläufe.**

384/387(Nordast Hbf – Bickern) :

Diese Linien müssen zu einer stadtgrenzenüberschreitenden verbunden. Dann kann aufwandsneutral ein 30-Minuten-Takt eingeführt werden. Linienführung könnte wie folgt aussehen: In etwa wie die Linie **387** bis „Im Erlenkamp“, dann durch die gleichnamige Straße auf den Weg der **384** Richtung Gelsenkirchen bis zur Haltestelle „Trinenkamp“ (Anschluss zur **301**). Entfallen würden so die Haltestellen „Schacht Wilhelm“ (lässt sich durch geschickte Verlegung der umliegenden Haltestellen ausgleichen), „Königsberger Str.“ und „Danziger Str.“ Die Bedienung der Haltestelle „Königsberger Str.“ an Stelle von „Haverkamp Ost“ würde die Erschließung verbessern; dies wäre möglich, wenn zwischen Königsberger Str. und Wilhelmstr. eine etwa 20 m lange Busausfahrt (dort problemlos möglich) oder Straßeneinmündung gebaut würde. Die Haltestelle „Danziger Str.“ könnte nur durch eine Haltestelle auf der Hüller Str. ausgeglichen werden, falls dort eine Linie (→ **340** und neue Direktverbindung nach Gelsenkirchen) von Gelsenkirchen-Florastr. eingeführt werden sollte.

387 in Röhlinghausen:

Die Linie **387** zwischen Wanne-Eickel Hbf und Röhlinghausen sollte komplett verändert werden. Ziel ist eine bessere Bedienung im Röhlinghauser Norden, insbesondere zwischen Auf der Wilbe und Gelsenkircher Str.

Die Linie sollte bereits auf Gelsenkircher Stadtgebiet (Haltestelle „Konradstr.“ oder dort Durchbindung z. B. mit dem Nordast der **385** Richtung Gelsenkirchen City) beginnen. Erste Haltestelle in Herne wäre „Friedrichstr.“. Von dort ginge es durch die Friedrichstr. und Tiefenbruchstr. zur Straße Auf der Wilbe (Haltestelle „Pestalozzistr.“ westlich des heutigen Standortes) und durch diese zur Edmund-Weber-Str. Dort folgen die Haltestellen „Röhlinghausen Markt“ und „Königsgruber Str.“. Dann fahren die Busse durch die Plutostr. zur gleichnamigen Haltestelle (östlich des heutigen Standortes). Da der Bereich am Solbad von der **368** hinreichend bedient ist, kann die **387** über die Röhlinghauser Str. und Wakefieldstr. und Schlachthofstr. direkt zur Haltestelle „Gerichtsstr.“ der Linie → **340** und dann weiter zum „Buschmannshof“ geführt werden. An der Kreuzung Berliner Str./Wakefieldstr. ist keine Haltestelle notwendig, da die Umsteigemöglichkeit zur **340** am „Buschmannshof“ existiert.

340 und neue Direktverbindung nach Gelsenkirchen:

Die Linie **340** sollte einen direkteren Linienweg bekommen. Insbesondere sollte sie zwischen „Steinbergstr.“ und „Buschmannshof“ den schnellen Weg über die Berliner Str. nehmen. Die Haltestelle „Gerichtsstr.“ sollte dann die → **387** übernehmen.

Sinnvoll wäre auch eine Direktlinie (Arbeitstitel **CE30**) nach Gelsenkirchen, dort über die Florastr (möglicherweise über den Linienweg der **382**. Diese könnte im Gesamtverlauf auf einen 20-Minuten-Takt ausgedünnt und abschnittsweise von den Linie **CE30** und → **384** verstärkt werden.). In Herne würde diese Linie ab „Buschmannshof“ über Berliner Str., Bickernstr. und Hüller Str. verkehren und dabei die Haltestellen „Bickernstr.“ und „Danziger Str.“ übernehmen, die auf den Linien **340** und → **387** entfallen.

Unser Fritz (Linien 328 und 398)

Für die Linie **328** bieten sich Veränderungen an, da seit dem 30. September 2001 die Linie **218** die Bedienung der Dannekamp-Siedlung im 20-Minuten-Takt in der NVZ und grundsätzlich in der SVZ übernommen hat. Damit ist für die Weiterführung der **328** zwischen „Flora-Marzina“ bzw. „Gahlenstr.“ und „Sternstr.“ im 39/21-Minuten-Takt kein Bedarf mehr vorhanden. Aufgabe der Linie ist nun nur die Anbindung von Unser-Fritz an den Hbf und die Innenstadt sowie die Querverbindung zur nördlichen Hauptstr. (Flora-Marzina mit Anschluss **218**). Da im Bereich Unser-Fritz-Str. in den nächsten Jahren erheblicher Fahrgastzuwachs durch Strukturwandel zu erwarten ist (Wohngebiete Unser-Fritz-Gelände und Kohlenla-

gerplatz sowie Gewerbeansiedlung WANIT-Gelände), schlägt PRO BAHN vor, die Linie **328** im Halbstundentakt mit einem einheitlichen Linienweg dorthin zu führen.

Kehren könnten die Busse zunächst wie bisher an der „Schlossstr.“, später evtl. in dem neuen Wohngebiet „Unser Fritz“ südlich der Eisenbahn. In der WAZ hieß es am 01.06.01, dass sich das Wohngebiet bis auf Gelsenkirchener Gebiet erstrecken werde; dann wäre natürlich aufgrund entstehender Verkehrsbeziehungen (zuständige Grundschule etc.) eine Verlängerung bis GE-Bismarck (Haltestelle „Haverkamp“) und zu einer Verknüpfungshaltestelle zur Linie **301** sinnvoll.

Auf Herner Gebiet muss natürlich eine Lösung für die Verbindung zwischen den Haltestellen „Paulstr./Unser-Fritz-Str.“ und „Flora-Marzina“ gefunden werden, die derzeit stündlich von der **328** bedient wird. Dafür bietet sich die Linie **398** an, die zwischen „Wananas“ und „Erle Forsthaus“ einen anderen Linienweg bekommen sollte: Sie könnte wie während der Kirmes-Umleitung durch Ludwigstr., Rathausstr., Heidstr. und Unser-Fritz-Str. bis „Am Stöckmannshof“, dann auf dem Linienweg der jetzigen **328** bis „Schlossstr.“ und weiter über Grimberger Allee, Grimbergstr. und Bleckstr. am Ruhrzoo vorbei nach Erle geführt werden.

Die entfallende Haltestelle „Fleuthebrücke“ hat praktisch keine Verkehrsbedeutung, die drei entfallenden Haltestellen auf Herner Gebiet werden von den Linien **323** bzw. **218** im 20-Minuten-Takt ausreichend bedient.

Die Fahrzeitverlängerung auf dem neuen Weg der Linie **398** beträgt ca. 6 Minuten je Richtung. Da die Linie in „Wanne-Eickel Hbf“ derzeit 19 Minuten Wendezeit hat, ist der Umweg vermutlich sogar im derzeitigen Umlauf ohne Fahrplanänderungen in Gelsenkirchen (nördlich „Erle Forsthaus“) zu schaffen.

Bei einer Neuordnung der Doppellinie **397/398** in Gelsenkirchen wäre sogar ein **Halbstundentakt** im ganzen Verlauf sinnvoll und möglich.

Gesucht werden muss noch eine sinnvolle Weiterführung am Wanne-Eickel Hbf, um eine Innenstadt-Haltestelle zu bedienen. Denkbar wäre eine Weiterfahrt als Linie **384** ab „Wanne-Eickel Hbf“.

Verknüpfung zu neuen Direktverbindungen

Fast alle Linien lassen sich am Herner oder Wanne-Eickeler Bahnhof in zwei Abschnitte aufteilen, zwischen denen nur eine geringe Verkehrsbeziehung besteht. In der Regel steigen hier mehr Fahrgäste in andere Linien um als im Fahrzeug sitzen bleiben.

Damit können diese Linienäste einzeln verbessert und dann mit zur Umlaufoptimierung geeignetsten Ästen durchgebunden werden. Dadurch können nach PRO BAHN-Einschätzung die meisten der für die Umsetzung der Vorschläge nötigen Mehr-Fahrzeuge wieder eingespart werden.

Es sollen dabei möglichst sinnvolle Direktverbindungen entstehen, d.h. im Allgemeinen Äste in entgegengesetzte Richtungen verbunden werden. Es ist in der Regel nicht sinnvoll, Äste von Verbindungslinien mit denen von Erschließungslinien zu verbinden.

Grundsätzlich ist jedoch darauf zu achten, dass die entstehenden Linien nicht übermäßig lang werden.

Für einen 15-Min.- (NVZ) und 30-Min.-Takt sind Vielfache von 30 Minuten günstige Umlaufzeiten; wenn auch ein 20- oder 60-Minuten-Takt ermöglicht werden soll, kommen nur Vielfache von 60 Minuten in Frage.

Am Herner Bahnhof sollte auf jeden Fall die Linie → **333** gebrochen werden, da diese inzwischen fast zur Ringlinie geschlossen ist. Für den Nordteil bietet sich eine Durchbindung nach Herne-Süd (**312**) an; alternativ sollte auch eine Durchbindung nach Eickel und Röhlinghausen (**391**) geprüft werden, wodurch eine im Freizeitverkehr immer wieder nachgefragte umsteigefreie Verbindung (mit etwa längerer Fahrzeit als mit Umstieg zur **323**) dieser Stadtteile mit dem Revierpark Gysenberg geschaffen würde.

Der Wanne-Eickeler Ast der **312** sollte dann mit einer anderen Verbindungslinie durchgebunden werden, z. B. der **333** nach Bochum-Hiltrop oder der **CE311** nach Castrop-Rauxel.

In Wanne-Eickel sollten wenn möglich die Linien **312** und **398** mit anderen Linien (z. B. **312** mit **218**, **398** mit **384** oder **387**) verbunden werden, um die geforderte Bedienung der Innenstadt sicherzustellen. Bei anderen Durchbindungen (z. B. der derzeitige **303/328**), bei denen beide Äste von Westen zum „Hauptbahnhof“ kommen, kann die Fahrzeit verkürzt werden, wenn die von Südwesten kommende Richtung den „Buschmannshof“ zunächst auslässt und über die Berliner Str. abkürzt, um dann nach kurzer Umfahrt am „Hauptbahnhof“ ohne Wechsel der Liniennummer zum „Buschmannshof“ zu gelangen.

Bessere Verbindungen zu Nachbarstädten

Castrop-Rauxel:

Hier sind unserer Meinung nach kaum Verbesserungen nötig, obwohl auf beiden Seiten der Stadtgrenze einige Linien enden (**311**, **362**, **CE58**, **341**). Es bestehen aber gute Verbindungen im 20-Minuten-Takt auf zwei Linien (bei Umsetzung des Vorschlags zur **321**).

Interessant für Herne ist die Frage, die sich bei der Fortschreibung des NVP Castrop-Rauxel (im Kreis Recklinghausen) stellen wird, ob nach Wiedereröffnung der Kanalbrücke wieder eine Linie von Herne-Pantringshof über Bladenhorst nach Castrop-Altstadt verkehren soll.

Recklinghausen:

Die Busverbindung **205** ist im dichten Takt vorhanden. Wünschenswert – aber kaum bis 2008 zu realisieren – ist die Verlängerung der **U35** bis „Recklinghausen Hbf“.

Die Verbindung zwischen Herne-Baukau und Recklinghausen-Hochlarmark (**322**) wurde zu Recht mangels Nachfrage eingestellt. Mittelfristig ist aber zu prüfen, ob für eine Linie mit attraktiverem Linienweg (z. B. von Wanne-Mitte über „Recklinghausen Süd Bf“ zum „Neumarkt“ im Zentrum von Recklinghausen Süd) nicht doch Bedarf besteht.

Geprüft werden sollte, ob die in Recklinghausen an der „Alten Grenzstr.“ kurz vor der Herner Stadtgrenze endenden Kurse der **237** bis Herne-Pantringshof („Schleusenweg“) verlängert werden können.

Herten:

Die Verbindung nach Wanne ist durch den **SB27** seit 2001 gut. Für weitere Verbindungen besteht kein Bedarf, da die Bebauung der Nachbarstadt nicht bis dicht an die Herner Stadtgrenze heranreicht.

Gelsenkirchen:

Hier ist eine Überprüfung aller stadtgrenzenüberschreitenden Linien im Zuge eines Konzeptes für das dringend überarbeitungsbedürftige Liniennetz im Gelsenkircher Südosten (Bismarck, Bulmke-Hüllen) notwendig. Dort bieten insbesondere der Nordast der **385** und die Linie **382** Potenzial zur völligen Umstrukturierung und zur Durchbindung nach Herne. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen westlich der Hauptstr. können nur in Zusammenhang mit Änderungen in Gelsenkirchen sinnvoll umgesetzt werden.

Aus Herner Sicht machen folgende (oben bereits erwähnte) stadtgrenzenüberschreitenden Linien Sinn:

- **398** und evtl. **328** auf der Schlossstr.
- **384** auf der Wilhelmstr.
- **CE30** auf der Hüller Str.
- **340** und **387** auf der Gelsenkircher Str.
- **385** (bzw. **391**) auf der Hofstr.

Auf Gelsenkircher Seite muss jeweils eine sinnvolle Weiterführung überlegt werden.

Bochum:

Die Stadt Bochum lässt derzeit ihr Busliniennetz komplett überplanen. Für die folgenden Vorschläge zur stadtgrenzenüberschreitenden Durchbindung von Buslinien sind natürlich diese Ergebnisse einzubeziehen. Es ist aber davon auszugehen, dass zumindest Linienteilstücke im heutigen Verlauf erhalten bleiben. Die folgenden Vorschläge hat PRO BAHN auch bereits im Frühjahr 2000 der Stadt Bochum zur Einbeziehung in die Netzkonzeption übergeben:

Ein PRO BAHN-Vorschlag ist es, die Linie → **312** ab der Haltestelle „Zillertalstr.“ (unter Aufgabe der Schleifenfahrt in Herne-Süd) über den Berg bis zum „Zillertal“ zu führen und dann auf dem Weg der **395** nach BO-Riemke.

Alle in Hiltrop Kirche endenden Linien sollten durchgebunden werden, so dass von Herne aus zumindest die Straßenbahn **308** umsteigefrei erreicht wird. Ein Vorschlag könnte sein:

- Die **333** als **366** über Rosenberg nach Ruhrpark und mglw. Langendreer.
- **367** verlängern bis Gerthe Mitte und über Merklinde weiter nach Castrop. Der NVP Castrop-Rauxel (im Kreis Recklinghausen) sieht vor, die **353** immer über Langeloh zu führen, eine zusätzliche Linie (Arbeitstitel **R15**) im Stundentakt über Merklinde nach Gerthe.
- Die **321** sollte in Gerthe als **364** weiterfahren.