

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



1 Vorbemerkungen.....	1
1.1 Zu diesem Konzept.....	1
1.2 Allgemeine Anmerkungen zum Nahverkehrsplan 1998.....	1
2 Allgemeine Wünsche zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans.....	3
2.1 Liniennetz allgemein.....	3
2.2 Mindestbedienungsstandard.....	3
2.3 Grundtakt.....	4
2.4 Nachtverkehr.....	4
2.5 Qualität.....	4
3 Verbesserungsvorschläge für einzelne Linienabschnitte.....	4
3.1 Stadtbezirk Eickel.....	5
3.2 Stadtbezirk Wanne.....	6
3.3 Stadtbezirk Sodingen (ohne Horsthausen aber mit der östlichen Innenstadt).....	7
3.4 Stadtbezirk Herne-Mitte (südlich der Eisenbahn).....	9
3.5 Stadtbezirk Herne-Mitte (nördlich der Eisenbahn) und Horsthausen.....	10
4 Verknüpfung zu neuen Direktverbindungen.....	10
5 Bessere Verbindungen zu Nachbarstädten.....	12
5.1 Gelsenkirchen.....	12
5.2 Bochum.....	12
5.3 Castrop-Rauxel.....	12
5.4 Recklinghausen.....	12
5.5 Herten.....	13

1 Vorbemerkungen

1.1 Zu diesem Konzept

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat dieses Konzept erstmals im Dezember 2001 vorgelegt, um damit die Überprüfung Fortschreibung des Nahverkehrsplans anzustoßen, die eigentlich im Jahr 2003 hätte stattfinden sollen, nun aber erst 2005 beginnt.

Da sich inzwischen einige Randbedingungen verändert haben und einige Verbesserungen im Busliniennetz (durchaus im Sinne der PRO BAHN-Vorschläge von 2001) eingeführt worden sind, wurde das Konzept noch einmal komplett überarbeitet und wird nun im Dezember 2005 erneut vorgelegt.

Dieses Konzept basiert auf Anregungen und Beschwerden Herner Fahrgäste und Bürger und eigenen Erfahrungen der Autoren. Es enthält allgemeine Forderungen zur Aufnahme in den Herner Nahverkehrsplan aber auch zum Teil sehr konkrete Vorschläge für Liniennetzänderungen zur Umsetzung dieser Forderungen.

Das Konzept soll als Diskussionsgrundlage für den Fortschreibungsprozess verstanden werden. Daher sind die einzelnen Linienänderungsvorschläge nicht alle aufeinander abgestimmt, zum Teil stehen sich widersprechende Alternativvorschläge nebeneinander.

1.2 Allgemeine Anmerkungen zum Nahverkehrsplan 1998

Der Herner Nahverkehrsplan (NVP) ist seit 1998 in Kraft. Alle vorgeschlagenen Änderungen sind inzwischen umgesetzt:

- 23.11.1998: Einführung der abendlichen Sternfahrten am Bahnhof Herne
- 04.03.2001: Neuordnung der Linien 303, 312, 328 und 362 unter Aufgabe der Liniennummern 322 und 343.
- 10.06.2001: Direktverbindung von Röhlinghausen und Herne mit der Linie 390
- 30.09.2001: Aufwertung der Linie 218 und Ersatz der 219 durch den SB27
- 15.06.2003: Übernahme der 218 durch die HCR mit Durchbindung zur Linie 312 und Neuordnung der 328
- 10.01.2005: Aufwertung der Linien 321 und 323 mit Neuordnung im Bereich Sodingen

In Herne gelten folgende Festlegungen, die im NVP 1998 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 NVP 1998 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 „Schreiberstr.“. 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.

2 Allgemeine Wünsche zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Mindestens alle fünf Jahre soll der Nahverkehrsplan überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben werden. 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 NVP 1998 Verbesserungen in Teilbereichen.

2.1 Liniennetz allgemein

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 NVP 1998 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. NVP 1998 „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. Nach den aktuellen VRR-Produkttrichtlinien kommt dafür die Produktform SchnellBus (SB) in Frage. Die Linien würden in etwa den CityExpressen nach Oberhausener Vorbild entsprechen.

Es ergibt sich so eine **Hierarchisierung des Liniennetzes** in reine **Erschließungslinien, Verbindungslinien mit Erschließungsfunktion** und **Direktverbindungslinien** (bei denen Parallellinien die Erschließung übernehmen). Direktverbindungslinien sollen außerhalb der Zentren überwiegend auf dem übergeordneten Straßennetz geführt werden, um einen direkten Fahrweg einzuschlagen, den auch ein PKW-Nutzer wählen würde. Alle Arten von Verbindungslinien sollten durch Lichtsignalanlagenbeeinflussung und andere Maßnahmen beschleunigt werden (in Herne schon vielfach erfolgreich eingeführt). In Herne ist ein Befahren von Tempo-30-Zonen nicht zu vermeiden, Behinderungen von Verbindungslinien durch Straßenein- und -rückbauten und Rechts-vor-Links-Einmündungen sollen aber vermieden werden. Bei den Erschließungslinien treten solche Überlegungen in den Hintergrund. Hier sollen vor allem in den Wohngebieten die Haltestellen möglichst dicht bei den Kunden liegen. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit liegt dadurch niedriger als bei den Verbindungslinien.

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 Linienverknüpfungen die alten Liniennummern oder zusammengesetzte Nummern als Arbeitstitel, ohne Rücksicht, ob diese im VRR möglich wären.

Konkret vorgeschlagen werden, wenn auch in anderer Zuständigkeit, 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 NVP 1998 genannt.

2.2 Mindestbedienungsstandard

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 NVP 1998 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** (500m oder 600m Radius Luftlinie) mindestens einer Haltestelle liegen. Dementsprechend wird sich auf einigen Erschließungslinien (oder Teilstücken davon) die Notwendigkeit zeigen, auch in der SVZ – insbesondere in den Abendstunden – Busse im oben genannten Mindestbedienungsstandard verkehren zu lassen. Ein Beispiel ist der Stadtteil Bickern (Linie **387Nord**), das sonntags nur zwischen 13:30 und 20:30 Uhr bedient wird.

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 **398** in Wanne-Eickel nicht erfüllt. (Für

die Linie **205** erscheint der derzeitige Verlauf jedoch gerechtfertigt.) Auch die Linien **395** und **385** sollen an eine City angebunden werden und dazu grundsätzlich in ihrem derzeitigen Verlauf in Frage gestellt werden.

2.3 Grundtakt

PRO BAHN fordert für Herne die Einführung eines **20-Minuten-Grundtakts in der Normalverkehrszeit**. Dieser Takt liegt auch allen wichtigen Linien in den Nachbarstädten Bochum, Gelsenkirchen und Castrop-Rauxel zu Grunde. Stark nachgefragte Linien oder Abschnitte mit Überlagerung von zwei Linien werden dann alle zehn Minuten bedient (derzeit trifft dies auf die Linien U35, 205, 306 und 311 zu). Schwächer nachgefragte Linien des Erschließungsnetzes können auch im Halbstunden- (wenn Umsteigebeziehungen nur in den Innenstadtknoten bestehen), 20/40-Minuten- (weil er schwerer merkbar ist, sollte dieser Takt nur auftreten, wenn Umsteigeverbindungen oder Liniendurchbindungen dies erfordern) oder Stunden-Takt verkehren. Derzeit passt in Herne nur die Linie 362 mit ihrem 15-Minuten-Takt nicht in dieses Schema.

In der **Schwachverkehrszeit** wird der **Grundtakt auf 30 Minuten** gestreckt. Dadurch bleiben in der Regel alle Umsteigeverbindungen aus der Normalverkehrszeit erhalten. Auf den stark nachgefragten Linien ergibt sich dann eine Bedienung alle 15 Minuten.

Im Prinzip ist dieser Grundtakt heute schon auf allen Linien vorhanden. Dringend vereinheitlicht werden müssen aber die Grundtaktzeiten am Samstag. Derzeit gibt es Verbindungslinien, die den ganzen Tag im Halbstundentakt fahren, während andere bis zum frühen Nachmittag einen Zehn-Minuten-Takt bieten, dann zu unterschiedlichen Zeit auf einen 15-Minuten-Takt wechseln und später (die Linie 306 bietet sogar zwei Taktzeitenwechsel in der Zeit von 15 bis 16 Uhr!) zum Halbstundentakt.

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.

In den Abendstunden kann geprüft werden, bei Parallelverkehren eine Linie nicht mehr verkehren zu lassen (in der Regel kann der SchnellBus entfallen, ohne die Erschließungsqualität zu verschlechtern), da es auf den meisten Linien wenig Sinn macht, bei halbstündlichem Sternanschluss im Viertelstundentakt zu fahren.

2.4 Nachtverkehr

Eine Großstadt wie Herne benötigt eine ÖPNV-Bedienung im Nachtverkehr – zumal alle(!) Nachbarstädte einen NachtExpress haben und Herne teilweise mitbedienen (**U35** und **NE5** in Herne, **NE1** in Eickel).

In Herne sind daher unbedingt mit diesen Linien verknüpfte Nachtlinien erforderlich. PRO BAHN schlägt für den Anfang ein am Silvester-Nachnetz orientiertes Angebot (d. h. ca sechs eingesetzte Fahrzeuge) für die Nächte vor Sams-, Sonn- und Feiertagen vor.

Mittelfristig (aber nur zusammen mit den Nachbarstädten) eingeführt werden sollte ein Angebot ohne Ringlinien und mit Anschluss vom Nacht-SPNV. Durch die am 11. Dezember 2005 eingeführten Fahrplanlagen des Nacht-SPNV ergibt sich für die Haltestelle „Herne Bf“ nahezu zwingend die Abfahrtsminute :45 und für „Wanne-Eickel Hbf“ die Abfahrtsminute :15. Unbedingt zu beachten ist aber die Verknüpfung mit dem Nachtexpress-Netz in Bochum, für das PRO BAHN eine Neukonzeption ohne Ringlinien und mit der Abfahrtsminute :15 am Bochumer Hbf fordert.

2.5 Qualität

Aufgenommen werden sollten auch **Qualitätsmindeststandards** bezüglich Fahrzeugausstattung, Fahrgastinformation, Kundenbetreuung durch das Verkehrsunternehmen, und Qualifikation insbesondere des Fahrpersonals.

Während der Laufzeit des kommenden Nahverkehrsplans sollten endlich die im NVP 1998 unter 6.1.1 erwähnten **Busspuren** eingerichtet werden. Insbesondere sollte die Herner Stammstrecke zwischen „Herne Bf“ und „Arch.-Museum/Kreuzkirche“ so optimiert werden, dass die Busse sie zuverlässig in 5 Minuten zurücklegen können.

Im NVP 1998 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“, „Arch.-Museum/Kreuzkirche“, „Lansing“ und „Solbad“.

3 Verbesserungsvorschläge für einzelne Linienabschnitte

Nach Meinung von PRO BAHN ist für Herne kein komplett neues Liniennetz erforderlich, sondern das Prinzip der Überarbeitung an Schwachstellen aus dem NVP 1998 sollte fortgesetzt werden. Insondere 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, geht PRO BAHN davon aus, dass bei einer Überplanung mittelfristig bestehende Linienkonzessionen der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen keine Bedeutung mehr haben werden.

Die folgende Auflistung ist grob nach Stadtbezirken gegliedert. Diese Zuordnung ist nicht immer einfach und zum Teil willkürlich, da die wenigsten Linien in nur einem Stadtbezirk verkehren. In der Regel taucht eine linienbezogene Maßnahme im ersten Stadtbezirk auf, den sie betrifft.

3.1 Stadtbezirk Eickel

Linien 385 und 390:

Im Zuge der Diskussion über den neuen Linienweg durch Röhlinghausen (seit 2001 über 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 Wattenscheid, obwohl die Linie ansonsten einen ziemlich direkten Linienweg einschlägt. Außerdem ist die Haltestelle „Zeche Hannover“ ersatzlos entfallen – gerade 2001, 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 direkten Linienweg verkehren zu lassen und **zusätzlich** zwischen Herne und Eickel eine Linie **391** (Nummer aus dem NVP 1998) einzurichten, die weiter über die Edmund-Weber-Str. nach Röhlinghausen weitergeführt wird.

Von Anwohnern wurde gefordert, die Busse (seit Juni 2001 häufig Gelenkbusse) der Linie **390** in Holsterhausen nicht mehr durch die sehr enge Juliustr. 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. Hier könnte die zusätzliche **391** 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. 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.

In Bereich Eickel ist noch zu untersuchen, ob die Linie **391** wie bisher über die Burgstr. verkehren soll und damit bei der Weiterführung nach Herne das Eickeler Krankenhaus nicht mehr anfahren kann, oder ob sie ab der Haltestelle „Eickeler Bruch“ (durch die Edmund-Weber-Str.) oder „Lessingstr.“ (durch die Reichsstr.) auf die Hordeler Str. geführt wird, um das Ev. Krankenhaus zu erreichen.

Auf der Linie **390** kann das 2001 zusätzlich eingesetzte Fahrzeug durch die kürzeren Fahrzeiten wieder eingespart werden. Auf der Linie **385** wird auf Herner Gebiet derzeit etwas mehr als ein Fahrzeugumlauf eingesetzt. Für die neue Linie **391** würden auf Herner 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.**

Alternativvorschlag:

Wenn im Bereich Holsterhausen/Rottbruch eine Verdichtung auf zwei 20-Minuten-Takt-Linien als Überbedienung erscheint, kann die Linie **391** auch zwischen Lansing und Herne Bf den Linienweg der Linie → **303** übernehmen und diese dort ersetzen. **Damit wäre die Gesamtmaßnahme 303/385/390/391 fast ohne Mehraufwand möglich.** Zwischen „Eickel Markt“ und „Lansing“ stehen für die Linie **391** zwei Linienwege zur Auswahl, einmal über die Königstr. und Holsterhauser Str., wodurch insbesondere der Bereich „Gartenstadt“ einen dichteren Takt erhalten würde, und zum anderen ein Führung über die Herzogstr. und die Dorstener Str., wo die Haltestellen „Mühlenstr.“ und „Aschenbruchstr.“ (die den abgeordneten Teil der Dorstener Str. erschließen) eine adäquate Bedienung erfahren – insbesondere, falls die Linie → **395** eingestellt oder nicht mehr nach Holsterhausen geführt wird.

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. Als Erschließungslinie für Röhlinghausen sollte sie mindestens im Halbstundentakt, besser im 20-Minuten-Takt verkehren und die zentrale Haltestelle „Röhlinghausen Markt“ anfahren.

Alternative 1:

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 Kirche“, „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.

Alternative 2:

Für die Linie 387 ist auch ein Verlauf komplett auf Herner Gebiet denkbar: Vom Wanne-Eickeler Hbf aus geht es auf dem derzeitigen Weg der Linie → **340**, die sie ganz oder teilweise (zwischen „Buschmannshof“ und „Steinbergstr.“) ersetzt, bis zur Haltestelle „Friedrichstr.“. Danach durch den Röhlinghauser Norden (Edmund-Weber-Str., Tiefenbruchstr., Auf der Wilbe) zum Röhlinghauser Markt und anschließend durch die Plutostr. Röhlinghauser Str. und Burgstr. nach Eickel. Somit werden alle Haltestellen der bisherigen **387** in Röhlinghausen bedient und zusätzlich die der Linie → **385** auf der Burgstr., so dass diese bei der Weiterführung nach Herne auf dem direkten Weg über „Ev. Krankenhaus“ verkehren kann.

Bei dieser Alternative sollte eine der in Gelsenkirchen an der Konradstr. endenden Linien bis Röhlinghausen Markt verlängert werden, um eine Verknüpfung der benachbarten Stadtteile im Bereich der Gelsenkircher Str. über die Stadtgrenze hinweg anzubieten.

Alternative 3:

Wie bei Alternative 1 vom Wanner Hbf über „Buschmannshof“ und „Gerichtsstr.“ direkt zur Haltestelle „Plutostr.“. Weiter zur „Pestalozzistr.“ und durch die Tiefenbruchstr. zur Friedrichstr. dort rechts zur Haltestelle „Friedrichstr.“ auf der Gelsenkircher Str. und dann über die Edmund-Weber-Str. zur Haltestelle „Röhlinghausen Markt“. Auf dem Weg weiter nach Eickel wird auch die Haltestelle „Dahlhauser Str.“ bedient (dann kann die → **390**, wenn sie weiterhin über Röhlinghausen fahren soll, zwischen „Eickeler Bruch“ und „Eickel Ev. Krankenhaus“ den direkten Weg fahren). Um auch den Bereich um den früheren Bundesbahn-Haltepunkt „Wanne-Eickel Süd“ im Bereich der Stadtgrenze zu BO-Hordel zu erschließen, könnte diese Linie weiter über die Dahlhauser Str. (diese ist hier verkehrsberuhigt, ein Verkehr mit 11m-Bussen sollte aber nach kleineren Umbauarbeiten im Straßenraum möglich sein) bis zur Magdeburger Str. fahren und dann über die Richard-Wagner-Str. nach Eickel gelangen. Denkbar ist auch eine Verlängerung noch über Eickel hinaus Richtung Holsterhausen, abhängig von den Konzepten für andere Linien in diesem Bereich.

Bei beiden Alternativen wäre ein Stundentakt ohne großen Mehraufwand möglich, ein dichter Takt (20 oder 30 Minuten) aber wünschenswert.

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 **SB34**) 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 **SB34** 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. Wenn die Linie → **387** auf Herner Gebiet die Linie **340** weitgehend ersetzen kann, kann die **SB34** auch statt der Linie **340** verkehren, so dass kein Mehraufwand nötig wäre.

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 auch die Einstellung der Linie untersucht werden. Ansonsten ist eine Durchbindung nach „Wanne-Eickel Hbf“ und zur Wanner Innenstadt notwendig, um auf Herner Stadtgebiet einen nennenswerten Verkehrswert zu erreichen. 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.

Alternativvorschlag:

Den Abschnitt von „Mühlenstr.“ nach Holsterhausen übernimmt die Linie → **391**, die Linie **395** wird dafür über die Herzogstr. nach Eickel „Auf der Wenge“ geführt. Da die Linie 395 in Herne so praktisch keine Erschließungsfunktion hat, könnte von der Forderung, sie zu einem Bahnhof und einer Innenstadt zu führen abgesehen werden. Es ist aber auch denkbar, sie von Eickel durch den Eickeler Bruch über bis „Wanne-Eickel Hbf“ zu verlängern. In diesem Fall reicht allerdings ein Stundentakt nicht mehr aus.

Diese Linie ist auf jeden Fall im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Fortschreibung des Bochumer Nahverkehrsplans zu untersuchen. Dort gibt es den Vorschlag, die Linien **360** und **395** auf einen Halbstundentakt zu verdichten, im Bereich Hofstede aufzutrennen und miteinander zu verknüpfen. Die Linie von Herne-Holsterhausen würde dann auf der Dorstener Str. bis zur Poststr. fahren und dann durch diese hindurch (Einkaufszentrum Hofstede: Mediamarkt, usw.) auf den Linienweg der **360** auf der Ostseite der Innenstadt einschwenken.

3.2 Stadtbezirk Wanne

384/387(Nordast Hbf – Bickern) :

Der Bereich Bickern benötigt auf jeden Fall eine Bedienung in einem dichteren Takt, optimal wäre ein 20-Minuten-Takt. Durch Verbindung der Linien **384** und **387** zu einer stadtgrenzenüberschreitenden kann ein 30-Minuten-Takt aufwandsneutral 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.

Der Entfall der Haltestelle „Danziger Str.“ könnte nur durch eine Haltestelle auf der Hüller Str. ausgeglichen werden, falls dort eine Linie **SB34** (→ **340** und neue Direktverbindung nach Gelsenkirchen) von Gelsenkirchen-Florastr. eingeführt werden sollte.

Unser Fritz (Linien 328 und 398)

Die Linie **328** verkehrt seit 2003 immerhin im Halbstundentakt mit einheitlichem Linienweg, allerdings immer noch mit unschönen Pendelfahrten auf der Unser-Fritz-Str. Dieser Bereich erfährt derzeit eine Aufwertung durch neue Wohngebiete auf dem ehemaligen Kohlenlagerplatz (bereits bezogen), dem Zechengelände Unser Fritz I/IV und durch Gewerbeansiedlung auf dem WANIT-Gelände an der Schlossstr.

PRO BAHN fordert daher eine Aufwertung des Busnetzes in diesem Bereich. Die Linie 328 soll nur noch die westliche Unser-Fritz-Str. mit den neuen Wohn- und Gewerbegebieten erschließen. 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 01.06.2001, 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.

Die heute bereits durchgebundene Linie **303/328** von Börnig zur Schlossstr. würde mit einer direkten Führung vom „Solbad“ nach „Wanne-Eickel Hbf“ (derzeit wird der Buschmannshof zweimal, allerdings mit wechselnder Liniennummer angefahren) ein einfache Fahrzeit von ca. 52 Minuten haben. **Ein durchgehender Halbstundentakt ist also mit vier Fahrzeugen möglich.** Derzeit werden auf der Linie **303/328** – Teile werden nur im Stundentakt bedient – fünf Fahrzeuge eingesetzt.

Für die östliche Unser-Fritz-Str. zwischen den Haltestellen „Paulstr./Unser-Fritz-Str.“ und „Flora-Marzina“ 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 **312** und **323** 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 (für den Bereich Resser Mark in Gelsenkirchen zwischen den Haltestellen „Erle Forsthaus“ und „Im Emscherbruch“ ist die Linie **381** ausreichend, wenn diese die Bedienung von „im Eichkamp“ nicht übernehmen kann, ist dort ein TaxiBus die angemessene Lösung) 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“.

3.3 Stadtbezirk Sodingen (ohne Horsthausen aber mit der östlichen Innenstadt)

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 ein Großteil der Stehplätze besetzt. Eine Verstärkung oder Entlastung ist dringend geboten. Da die Linie häufig nicht den direkten Weg nimmt, empfiehlt sich eine parallele Entlastungslinie (Arbeitstitel: **SB32**).

Diese Linie könnte zwischen „Arch.-Museum/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 „Arch.-Museum/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 **SB32** im 20-Minuten-Takt mit Gelenkbussen bis Castrop vor. Dafür würden bei einer einfachen Fahrzeit von ca. 25 Minuten nur 3 Fahrzeuge benötigt. (Falls die Haltestellen „Feuerwache“ und „Sehrbruchskamp“ bedient werden, ist hier auf der Sodinger Str. unbedingt ein Lichtsignalbeeinflussung zu installieren; wenn nicht, können die Busse in der Grünen Welle mitschwimmen.)

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 **SB32**. Dadurch werden hier nur 6 statt bisher 7 Fahrzeuge benötigt. Mehraufwand insgesamt 2 Fahrzeuge.

In der SVZ abends sollte wie bisher die Linie **311** im 30-Min-Takt bis Castrop verkehren. Dafür werden nur 2 Fahrzeuge benötigt.

Dass die Linie **311** in Holthausen endet und die **SB32** 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) und Bedienung Dorf Holthausen (Linie 321):

Anders als im NVP 1998 genannt hat zwischen Herne-Innenstadt und der Siedlung Constantin die Linie **333** und nicht die Linie **323** die Funktion einer Verbindungslinie.

Anfang 2005 wurde der PRO BAHN-Vorschlag umgesetzt, die Linie **323** einheitlich zum „LAGO“ zu führen. Außerdem wurde der Bedienungshäufigkeit im Bereich Dorf Holthausen durch die Linie **321** verbessert; allerdings gibt es von dort immer noch keine Direktverbindung in die Herner Innenstadt, zum Bahnhof und zur **U35** Richtung Bochum. Stattdessen fährt die **321** auf Schleifen durch Sodingen und Constantin.

Mit den heute eingesetzten Fahrzeugen, also **praktisch ohne Mehraufwand**, könnten alle Fahrten der Linie **323** ab „LAGO“ über „Kurt-Edelhagen-Platz“ und den Weg der heutigen Linie **321** nach „Castrop Münsterplatz“ verlängert werden. Das Dorf Holthausen bekäme so einen sauberen 20-Minuten-Takt mit Direktverbindung in die Herner Innenstadt.

Die Linie **321** würde dann von „Gerthe Mitte“ kommend im Stundentakt bis „Akademie Mont-Cenis“ verkürzt und an die → **333** angebunden. So kann aufwandsneutral auch werktags die Verbindung der Linie **333** zum „LAGO“ geschaffen werden.

Begründung:

Das Dorf Holthausen (Haltestellen „Lange Str.“ und „Holthäuser Str.“) und die Mont-Cenis-Str. sind mit einem Stundentakt (in der NVZ zwei Fahrten je Stunde ohne sauberen Takt) ohne Abendbedienung nach 21:30 Uhr und ohne Direktverbindung in die Herner Innenstadt oder zu einem Bahnhof der Köln-Mindener Eisenbahn immer noch 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 bis Anfang 2005 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 zwar deutlich verbessert worden, aber immer noch ein Hemmnis.

Die Brechung der **321** ist nach Meinung von PRO BAHN 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.

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 aufeinander), „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. 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.

Linie 303Ost:

Der Abschnitt zwischen „Herne Bf“ und Börnig sollte auf einen Halbstundentakt verdichtet werden, um als Angebot wahrgenommen zu werden. Dies ist praktisch ohne Mehraufwand möglich, da das am Herner Bahnhof endende Fahrzeug der Linie dort solange herumsteht, wie für eine Fahrt nach Börnig und zurück Zeit benötigt würde.

Östliche Innenstadt

Der Bereich östlich der Bahnhofstr. ist praktisch völlig vom ÖPNV abgehängt. Im nördlichen Bereich verkehrt immerhin die Linie **303**, aber nur im Stundentakt. Aus dem übrigen Bereich (Hermann-Löns-Str, Schäferstr, Stammstr. und Nachbarstraßen) bleibt nur der Fußweg zu den Haltestellen „Herne-Mitte“, „Schillerstr.“ und „Stadtgarten“.

Um hier die Erschließung zu verbessern, sollte zusätzlich zur Linie **303** eine weitere Linie mit zwei bis drei Fahrten je Stunde durch diesen Bereich geführt werden, mit einer Haltestelle mindestens im Bereich Schäferstr./Hermann-Löns-Str.

Vorschläge für eine komplette Linienneuordnung

Die Vielzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich Herne-Ost macht eine komplette Linienneuordnung bedenkenswert. Dabei sollen alle heute bedienten Linienabschnitte erhalten und alle heute vorhandenen Direktverbindungen möglichst bestehen bleiben.

Die Linie **311** als stärkste Buslinie in Herne sollte auf ihrem bekannten und historisch gewachsenen Linienweg im 20-Minuten-Takt und unter gleicher Liniennummer erhalten bleiben. Auf allen Teilabschnitten, auf denen heute dort ein Zehnminutentakt existiert, soll dieser auch nach der Neuordnung durch Linienüberlagerung entstehen.

Vorschlag 1:

Die Linie **311** befährt auf ihrem bisherigen Linienweg den Abschnitt „Herne Bf“ – „Holthausen/Am Knie“ im 20-Minuten-Takt. Die Linie **SB32** fährt im 20-Minuten-Takt zwischen „Herne Bf“ und Castrop-Rauxel. Sie ersetzt dabei zwischen „Arch.-Museum/Kreuzkirche“ und „Ostbachtal“ die Linie **323** und östlich von Holthausen die Linie **311**. Die Linie **323** befährt zwischen „Arch.-Museum/Kreuzkirche“ und „Akademie Mont-Cenis“ den Linienweg der Linie **311** und verdichtet diese auf einen sauberen 10-Minuten-Takt. Ab Sodingen fährt sie weiter geradeaus auf der Mont-Cenis-Str. (Linienweg der Linie **321** über das Dorf Holthausen) nach Castrop. Eine weitere Linie verkehrt vom Herner Bf im 20-Minuten-Takt durch die östliche Innenstadt zum „Ostbachtal“ (beispielsweise über Funkenbergstr., Hermann-Löns-Str., Schäferstr., Stammstr., Mont-Cenis-Str.), dann ersetzt sie den Abschnitt der Linie **323** von dort zum „LAGO“. Von dort gelangt sie über die Gerther Str. zum „Kurt-Edelhagen-Platz“ (auf der Gerther Str.) und verkehrt von dort parallel zur **311** nach Holthausen, um auch auf diesem Abschnitt einen 10-Minuten-Takt zu schaffen.

Die Linie **303** behält ihren Linienweg, wird aber auf einen Halbstundentakt verdichtet. Die Linien **321** nach Gerthe und **333** werden wie oben beschrieben verknüpft.

Für diese Gesamtmaßnahme werden (genau wie oben für die Einführung der **SB32**) in der NVZ zwei zusätzliche Fahrzeuge gegenüber dem Fahrplan 2005 benötigt.

Vorschlag 2:

Die Linien **311** und **SB32** verkehren wie in Vorschlag 1 im 20-Minuten-Takt. Die Linie **323** verkehrt bis „Ostbachtal“ parallel zur **311** und übernimmt dort die Fahrt über „LAGO“ und fährt dann über Dorf Holthausen nach Castrop. Desweiteren wird die Linie **303** auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet, erschließt die östliche Innenstadt und wird ab „An der Linde“ parallel zur **311** (sorgt dort für einen 10-Minuten-Takt mit schellerer Verbindung von Börnig nach „Herne Bf“) nach Holthausen verlängert.

Diese Maßnahme ist ohne Fahrzeugmehraufwand gegenüber dem Fahrplan 2005 möglich, allerdings ist verglichen mit Vorschlag 1 auf einige Abschnitten die Bedienung ausgedünnt. Der Zehn-Minuten-Takt der heutigen Linie 311 bleibt aber auf allen Teilabschnitten erhalten („Arch.-Museum/Kreuzkirche“ – „Ostbachtal“: **311, 323**; „Ostbachtal“ – „An der Linde“: **SB32, 311**; „An der Linde“ – „Am Knie“: **303, 311**).

Anbindung Bahnhof Börnig:

Falls demnächst die SPNV-Bedienung von „Börnig Bf“ verbessert wird (im Gespräch ist eine Verdichtung der **RB 43** auf einen Halbstundentakt zwischen Dortmund und Wanne-Eickel), sollte dort auch die Buserschließung verbessert werden. Dazu sollte dort eine Haltestelle mit Wendemöglichkeit ähnlich DO-Germania angelegt werden und die Fußwege zur Eisenbahn sollten verkürzt 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** dafür „An der Linde“, „Vellwigstr.“, „Börnig Bf“, „Lütge Bruch“.

3.4 Stadtbezirk Herne-Mitte (südlich der Eisenbahn)**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.“, so dass eine Taktverdichtung unumgänglich ist. Da in Bochum offenbar wenig Bedarf für diese Linie besteht (→ Bessere Verbindungen zu Nachbarstädten), 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 „Arch.-Museum/Kreuzkirche“ bis zur Jahnstr. die Altenhöfener Str. entlang fahren und dabei die Haltestellen „Düngelstr.“, „Marienhospital“, „Jean-Vogel-Str.“ (bisher „Altenhöfener 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 **362West** und **303West** („Westring“, evtl. fährt die Linie → **303West** auch die Haltestelle „Oskarstr.“ in Fahrtrichtung Wanne-Eickel direkt an) und **U35** ausreichend bedient, einzig die bisher nur in Fahrtrichtung stadtauswärts bediente Haltestelle „Jahn-/Flottmannstr.“ würde ersatzlos entfallen.

Linie 303West und 362West:

Nach dem endgültigen Aus für das Entertainment-Centers am Regenkamp stellt sich die Frage nach der Zukunft des dortigen Abschnitts der Linie **303West**. Bisher machen sich die Linien **303** und **362** dort gegenseitig Konkurrenz. 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. Alternativ könnte den Abschnitt „Lansing“ – „Herne Bf“ auch eine von Eickel kommende Linie übernehmen (→ **385, 390, 391**).

Die Linie **362** passt mit ihrem Viertelstundentakt nicht in den 20-Minuten-Grundtakt. PRO BAHN schlägt daher vor, sie in zwei parallel verlaufende Linien im 20-Minuten-Takt aufzuteilen, eine Direktverbindungsline **SB36** und eine Verbindungslinie mit Erschließungsfunktion **362**. Erstere würde wie bisher den direkten Linienweg nehmen, letztere den Bereich „Bobenfeld“ erschließen, wenn die Linie **303** nicht mehr nach „Wanne-Eickel Hbf“ fährt. Dabei sind die Abfahrtszeiten dieser beiden Linien an den Knoten so zu legen, dass die Fahrgäste sich gleichmäßig verteilen. Insbesondere soll die **SB36** nicht die **362** unterwegs überholen.

Die Linie **303West** könnte zwischen „Arch.-Museum/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 in den letzten Jahren mehrfach an der Parkplatz-Debatte gezeigt hat.

3.5 Stadtbezirk Herne-Mitte (nördlich der Eisenbahn) und Horsthausen

Linien 362Ost und 333Nord:

Horsthausen wird bisher nur von am Rande passierenden Buslinien erschlossen, durch die zentralen Bereiche in Elpeshof (Langforthstr.) und dem Feldherrenviertel (Scharnhorst-/Zietenstr.) fährt bisher kein Bus. Die Linie **362Ost** verkehrt derzeit im Viertelstundentakt, der schlecht zu dem neuen Grundtakt passt und nimmt mit Westring und Nordstr. nicht den direkten Linienweg nach Pantringshof.

PRO BAHN schlägt daher vor, die Linien **333Nord** und **362Ost** gemeinsam neu zu ordnen und in eine schnelle Direktverbindungsline und eine Erschließungsline aufzuteilen. Die Linie **362Ost** sollte zukünftig den direkten Weg über die Roonstr. und die Horsthauser Str. nehmen, wodurch sich die Fahrzeit zwischen „Herne Bf“ und „Siedlung Eichenforst“ um ca. drei Minuten verringert. Den Weg über Schloss Strünkede und die Nordstr. übernimmt dann die **333Nord**, die ab der Haltestelle „Zietenstr.“ über die Geneisenau- und Langforthstr. die Kerngebiete Horsthausens erschließen kann und an der Haltestelle „Langforthstr.“ wieder auf ihren bisherigen Linienweg Richtung „Friedrich der Große“ einschwenkt. Die Haltestelle „Jürgens Hof“ wird von der Linie **362Ost** bedient und dazu auf die Horsthauser Str. verlegt.

Beide Linien können dann im 20-Minuten-Takt verkehren, zwischen „Herne-Mitte“ und „Zietenstr.“ ergeben sich so sechs Fahrten in der Stunde statt heute vier. **Dabei werden voraussichtlich weniger Fahrzeuge als heute benötigt.**

4 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.

Die Umläufe sollten dabei so optimiert werden, dass möglichst Vielfache von 60 Minuten als Umlaufzeit entstehen. So können der 20-Minuten-Grundtakt der NVZ und der 30-Minuten-Grundtakt der SVZ mit gleichen Fahrzeiten gefahren werden.

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.

Falls die Linie **362** (→ **362West**, → **362Ost**) in eine Direktverbindungsline **SB36** und eine **362** aufgeteilt wird, bietet sich natürlich für beide Linien die Durchbindung Richtung Horsthausen an, die **SB36** auf dem Weg der → **362Ost**, die **362** auf dem Weg der → **333Nord**.

Der Wanne-Eickeler Ast der **312** sollte mit einer anderen Verbindungsline durchgebunden werden, z. B. der **333** nach Bochum-Hiltrop oder der **SB32** nach Castrop-Rauxel.

Die bei der → Neuordnung im Herner Osten entstehenden Linien bieten sich alle für eine Durchbindung in Richtung Wanne oder Eickel an. So können als Nebeneffekt auch die Ausrückwege verkürzt und die Fahrerwechsel vereinfacht werden, weil alle diese Linien dicht oder direkt am HCR-Betriebshof vorbeiführen.

In Wanne-Eickel sollte auf jeden Fall die Linie **398** mit einer anderen Linie (z. B. **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 der von Südwesten kommende Ast 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.

Ein *Vorschlag* könnte sein: Die im Halbstundentakt von Eickel kommende **395** fährt den „Buschmannshof“ an und geht dann auf die **398** über. Die Linien **306**, **SB36** und **368** fahren vom „Solbad“ aus über „Buschmannshof“ und enden am „Hauptbahnhof“. Die Linie **362** lässt vom „Solbad“ kommend zunächst den „Buschmannshof“ aus und bedient ihn nach kurzer Umfahrt am „Hauptbahnhof“, wenn sie auf dem Weg der Linie **328** zur „Schlossstr.“ oder **384/387** nach Bickern fährt. Die Linie **387** aus Röhlinghausen bedient die „Gerichtsstr.“ und den „Buschmannshof“ und endet dann am „Hauptbahnhof“.

5 Bessere Verbindungen zu Nachbarstädten

5.1 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. Die meisten 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.
- **SB34** auf der Hüller Str.
- **340, 385** und/oder **387** auf der Gelsenkircher Str.
- **385** (alternativ **391**) auf der Hofstr.

Auf Gelsenkircher Seite muss jeweils eine sinnvolle Weiterführung überlegt werden.

5.2 Bochum

Für die Linien **306, 368** und **390** zwischen Eickel/Röhlinghausen und Bochum ist die Stadtgrenze kein Hindernis und die Takte sind hinreichend dicht, so dass PRO BAHN abgesehen von der oben vorgeschlagenen Straffung der Linie **390** keine Verbesserungsvorschläge hat.

Die Stadt Bochum lässt derzeit ebenfalls ihr Busliniennetz überplanen. 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.

Die in Hiltrop Kirche endenden Linien **333** und **366** sollten durchgebunden werden, so dass von Herne aus zumindest die Straßenbahn **308** umsteigefrei erreicht wird. So würde eine attraktive 20-Minuten-Takt-Linie von Herne über Hiltrop und Rosenberg nach Ruhrpark und mglw. Langendreer entstehen.

Die **321** sollte in Gerthe als **364** weiterfahren oder 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 Linie **367** ist bei der Bochumer Untersuchung des Busliniennetzes nicht untersucht worden. Offensichtlich hat sie für Bochum keine große Bedeutung. Für die Verbindung Herne–BO–Hiltrop hat sie jedoch noch weniger Bedeutung, da diese attraktiv von der **333** angeboten wird. Wenn auf Herner Gebiet die Aufgaben der **367** durch die neugeordnete → **312** übernommen werden, schlägt PRO BAHN vor, die Linie **367** einzustellen und statt dessen auf Bochumer Seite einen **TaxiBus** zur Erschließung von BO-Bergen zwischen „Hiltrop Kirche“ und „HER/Vöde-/Bergstr.“ mit Anschluss an die **312** einzusetzen.

5.3 Castrop-Rauxel

Hier sind nach Meinung von PRO BAHN kaum Verbesserungen nötig, obwohl auf beiden Seiten der Stadtgrenze einige Linien enden (**311, 362, SB22, 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 wieder eine echte Linie von Herne-Pantringshof über Bladenhorst nach Castrop-Altstadt verkehren soll.

5.4 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 Linien **236** und **237** bis Herne-Pantringshof („Schleusenweg“) verlängert werden können.

5.5 Hertener

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.

Die Linie **312** sollte allerdings um eine Haltestelle bis ins Hertener Gewerbegebiet Emscherbruch verlängert werden. **Dies ist völlig ohne Mehraufwand möglich, da die Busse bereits ohne Fahrgäste bis zur Haltestelle „Im Emscherbruch“ fahren, um im dortigen Kreisverkehr zu wenden.**