

Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN zum im Mai 2006 vorgelegten Entwurf des Nahverkehrsplans Herne



Stand: 16.06.2006

1 Einleitung

PRO BAHN begrüßt, dass im Mai 2006 endlich ein Entwurf zur Fortschreibung des Herner Nahverkehrsplans vorgelegt wurde. Der erste Herner Nahverkehrsplan stammt bereits aus dem Februar 1998, eine Überprüfung und Fortschreibung hat alle fünf Jahre zu erfolgen.

Der vom Planungsbüro Südstadt vorgelegte Entwurf stößt bei PRO BAHN überwiegend auf große Zustimmung wenn man von der Vernachlässigung der nahräumlichen Verbindungen in die Nachbarstädte absieht (siehe Abschnitt 5). Im Folgenden werden daher nur vereinzelte Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge aufgelistet.

Vermisst wird eine klare Erläuterung der Aufteilung in Teilkonzepte, hier gibt es nur sehr kurze Hinweise in den Abschnitten A 1 und A 7.1. Nach den Erläuterungen im Forum Eickel im vergangenen Jahr geht PRO BAHN davon aus, dass bis spätestens Ende 2007 auch die Teile D bis F nachgereicht werden, die die Teilkonzepte für folgende Bereiche darlegen:

- Stadtbezirk Sodingen (ohne Horsthausen aber mit der östlichen Innenstadt)
- Stadtbezirk Herne-Mitte (südlich der Eisenbahn)
- Stadtbezirk Herne-Mitte (nördlich der Eisenbahn) und Horsthausen

Zusätzlich zu diesen Ausführungen sei auf das „PRO BAHN-Konzept zur Verbesserung des Buslinienetzes und zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans in Herne“ verwiesen, das bereits Ende 2001 der Stadtverwaltung und den Ratsfraktionen vorgestellt und in einer Ende 2005 überarbeiteten Version dem Planungsbüro Südstadt zugesandt wurde. Dieses Konzept kann auch aus dem Internet heruntergeladen werden unter:
<http://www.probahn-ruhr.de/projekte/nvp_herne.htm>

2 Allgemeine Anmerkungen zum Teil A

Den Abschnitten A 1 bis A 4, die die Vorgaben und Bestandsaufnahme enthalten, kann PRO BAHN voll zustimmen. Eine kleine Korrektur zu Abschnitt A 4.3: Die VRR-Preisstufe B berechtigt nicht nur zu Fahrten in benachbarte Tarifgebiete, sondern vom Starttarifgebiet aus zwei oder drei Tarifgebiete weit.

Dem in Abschnitt A 5.2 angewandten Verfahren zur Bewertung der Potenzialabschöpfung spricht PRO BAHN nur eine sehr geringe Aussagekraft zu. Zum einen erfolgte die Auswertung nur linienscharf, es wurde nicht berücksichtigt, dass etliche Linien Äste völlig unterschiedlicher Charakteristik haben. Insbesondere bei den Linien 303 und 362 ist auf dem Abschnitt zwischen den beiden Bahnhöfen zu beobachten, dass die Linie 303 in der Bewertung deutlich besser abschneidet. Hier liegt auf der Hand, dass die Parallelführung von Linien mit unterschiedlichen Takten zur Verzerrung führt.

Im Abschnitt A 6.5 werden sehr sinnvolle Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge definiert. PRO BAHN fordert hier zusätzlich auch noch freie Sicht nach draußen. Diese eigentlich selbstverständliche Anforderung ist wichtig, um den Fahrgästen die Orientierung und das Erkennen der Ausstiegshaltestelle zu ermöglichen, wird aber von den Bussen mit Vollflächenwerbung auf den Fenstern zumindest bei Dunkelheit oder Regen derzeit nicht erfüllt.

In Abschnitt A 6.6 wird eine einheitliche und behindertengerechte Gestaltung der Haltestellen gefordert. Dem kann PRO BAHN nur zustimmen, Haltestellen sind die Visitenkarten der Verkehrsunternehmen. Da die Bogestra bereits seit rund zehn Jahren ihre Haltestellen nach einem eigenen Haltestellenkonzept mit diesen Anforderungen gestaltet, wäre es das einfachste, wenn auch die HCR dieses Konzept übernimmt. Damit wären alle Haltestellen in Herne, Bochum und Gelsenkirchen einheitlich gestaltet. Zu beachten ist allerdings, dass das Bogestra-Konzept bisher nicht

auf den zwischenzeitlich eingeführten Einstieg beim Fahrer angepasst ist. So sind die Fahrgastunterstände zwischen der zweiten und dritten Tür angeordnet, so dass sich beim Einstieg vorn die ein- und aussteigenden Fahrgastströme kreuzen.

3 Bedienungsstandards

In Abschnitt A 6.2 werden sinnvolle Anforderungen an die Erschließungsqualität gestellt. Nach Meinung von PRO BAHN sollte dabei noch eine Forderung ergänzt werden: Eine der beiden Innenstädte mit Bahnhof soll umsteigefrei in weniger als 20 Minuten erreicht werden, die andere Innenstadt innerhalb von 30 Minuten mit einem Umstieg. Dann ist auch sichergestellt, dass auch die Zentren der benachbarten Städte sowie die Fernverkehrsbahnhöfe Dortmund, Bochum und Essen von allen Herner Haltestellen mit nur einem Umstieg erreicht werden können.

Zu den Bildern A 3.1 und A 3.3 sollten auch Varianten abgedruckt werden, die die Fahrzeiten zu den beiden Bahnhöfen mit maximal einem Umstieg darstellen. Dabei sollte auch die gute SPNV-Verbindung zwischen den Bahnhöfen Herne und Wanne-Eickel Hbf berücksichtigt werden.

PRO BAHN vermisst in den Vorgaben eine Differenzierung des Liniennetzes. In Abschnitt A 4.2.1 werden zwar die Funktionen -Verbindungen und -Erschließung genannt, die im NVP von 1998 als Kriterien zur Differenzierung angewandt wurden, in diesem Entwurf werden die Linien aber nicht einer vorrangigen Funktion zugeordnet.

PRO BAHN hat bereits 2001 vorgeschlagen, drei hierarchisch differenzierte Linientypen zu schaffen:

- **Direktverbindungslinien**, die weiter außen liegende Stadtteile auf möglichst direktem Weg an die Innenstadt anschließen (nur so ist beispielsweise die Forderung erfüllbar, die Fahrzeit von Holthausen in die Herner Innenstadt unter 20 Minuten zu drücken). Zur Erschließung ist die weitgehende Parallelführung einer weiteren Linie erforderlich. Zu dieser Liniengruppe gehören in Herne die Schienenlinien U35 und 306, die Schnellbusse SB20 und SB27 sowie die neu zu schaffenden Schnellbuslinien nach Sodingen und Holthausen (Entlastung der 311) sowie ggf. zwischen Herne und Wanne parallel zur 362.
- **Verbindungslinien**, die alle Stadtteile mit einer Innenstadt und einem Bahnhof umsteigefrei verbinden und dabei auch Erschließungsfunktionen übernehmen.
- **Erschließungslinien**, die unter Inkaufnahme längerer Fahrzeiten auch alle Wohngebiete erschließen.

Zu Bild A 4.1 ist anzumerken, dass die Linie 321 nicht im 30-Minuten-Takt verkehrt. In Fahrtrichtung Castrop-Rauxel bestehen Taktlücken bis zu 38 Minuten. Zwischen Constantin und Gerthe verkehrt nie mehr als eine Fahrt stündlich.

PRO BAHN möchte die Feststellung des Planungsbüros in Abschnitt A 6.1 noch einmal unterstreichen, dass bei Ersatz von wenig nachgefragten Linienverbindungen durch bedarfsgesteuerte Verkehre nur der TaxiBus in Frage kommt. Durch geringere Betriebskosten und Entfall der nicht nachgefragten Fahrten ist hier ein großes Einsparpotenzial gegenüber der Busbedienung vorhanden, ohne dass Fahrgäste durch insbesondere für Zeitkarteninhaber massiv erhöhte Fahrpreise vergrault werden.

Die Einrichtung von Anruf-Sammeltaxi-Angeboten mit höheren Fahrpreisen kommt nur in Gebieten in Frage, in denen bisher kein Linienbusangebot besteht. In Herne ist das nur der Süden von Holthausen südlich der Mont-Cenis-Straße.

Die Bogestra betreibt derzeit einige Fahrten auf der Linie 395 als AST. Nach obigen Ausführungen kann dieses Angebot nicht als Bedienung der Linie gelten, Tabelle A 3 muss entsprechend korrigiert werden.

4 Forderungen für die Teilnetze

Aus den obigen Ausführungen und der Mängelliste in Abschnitt A 5.1 lassen sich bereits einige Forderungen für die Teilnetze ableiten, die bei der Erstellung der NVP-Teile D bis F berücksichtigt werden sollen.

So ist eine schnellere Verbindung zwischen Holthausen und der Herner Innenstadt zu schaffen. Vorzugsweise sollte dafür die Linie 311 aufgespaltet werden in eine 20-Minuten-Takt-Linie, einen parallelen Schnellbus und

parallelgeführte Verdichtungslinien in den Abschnitten, die der Schnellbus nicht bedient. Im PRO BAHN-Konzept sind dazu mehrere Vorschläge enthalten.

Zur umsteigefreien Anbindung des Holthäuser Südens an eine Innenstadt und einen Bahnhof müssen die Linien 321 und 323 verknüpft werden. Details dazu sind ebenfalls bereits im PRO BAHN-Konzept enthalten.

Desweiteren ist es nötig, neue Direktverbindungen durch geänderte Linienastverknüpfungen am Herner Bahnhof zu schaffen. Insbesondere die Linie 333, die beinahe zu einer Ringlinie geschlossen ist, muss dort aufgetrennt werden. Auch bei der Linie 312 bietet sich eine Auftrennung an.

Bei den Neuverknüpfungen sollten vorzugsweise die Schnellbuslinie nach Holthausen und die Linie 333 nach Constantin aus Richtung Wanne-Eickel Hbf durchgebunden werden. Falls der Nordast der Linie 333 mit der Linie 390 verknüpft werden kann, entsteht eine im Freizeitverkehr wichtige umsteigefreie Verbindung zwischen Eickel und dem Gysenberg.

Sinnvolle Verknüpfungen am Hbf Wanne-Eickel sind bereits umgesetzt oder im Teil C des NVP-Entwurfs vorgeschlagen.

5 Verbindungen in die Nachbarstädte

Die Verbindung der Stadtzentren Hernes mit denen der Nachbarstädte ist gut. Überwiegend gibt es Schienenverbindungen, nur nach Herten sind Fahrgäste auf einen Schnellbus angewiesen.

Völlig vernachlässigt wird im Entwurf des Nahverkehrsplans aber die stadtgrenzüberschreitende Verbindung benachbarter Ortsteile. Die Städte Herne, Bochum und Gelsenkirchen scheinen bisher nur ihre „eigenen Linien“ zu optimieren und grenzüberschreitende Linien vielfach völlig unbeachtet zu lassen. Das gilt insbesondere für die Linien 342, 384, 395, 367 und 321. An anderen Stellen endet das Angebot attraktiver Linien auf beiden Seiten der Stadtgrenze.

ÖPNV-Nutzer werden so häufig zu kaum zumutbaren Umwegen über zwei Hauptbahnhöfe gezwungen, um in einen Nachbarstadtteil zu gelangen. Für Autofahrer stellen die Stadtgrenzen dagegen keinerlei Hindernis dar. Im Ruhrgebiet mit seinen eng zusammengewachsenen Städten und engen Verflechtungen benachbarter Stadtteile sind die Grenzen vielfach nur an den gelben Ortstafeln zu erkennen und daran, dass die Linienbusse vorher wenden.

PRO BAHN fordert daher, auch die Busverbindungen in die Nachbarstädte im Nahverkehrsplan zu behandeln. Forderung sollte hier sein, im Verkehr in benachbarte Stadtteile auch dann mindestens Qualitätsstufe 1 zu erreichen, wenn dazu eine Stadtgrenze überquert werden muss.

Durch geschickte zwischenstädtische Umlaufoptimierung ist hier auch ein deutliches Einsparpotenzial bei gleichzeitig attraktiverem Angebot möglich. Im PRO BAHN-Konzept sind dazu etliche Vorschläge enthalten.

Dass die Konzessionen hier häufig bei zwei verschiedenen Unternehmen liegen, darf kein Hindernis sein. Bogestra und HCR bereiten derzeit die Einführung eines gemeinsamen rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) vor, da wird doch auch die Einrichtung von Gemeinschaftslinien möglich sein.

6 Nachtverkehr

Diese Anmerkungen beziehen sich auf Abschnitt 7.2.

Es ist sehr zu begrüßen, dass in Herne seit Juni 2006 auch ein Nachtverkehrsangebot eingerichtet wurde. Als erste Stufe sind die vier eingerichteten Ringlinien sicherlich sinnvoll.

Da sich Ringlinien nicht dafür eignen, günstige Verbindungen in beiden Richtungen anzubieten, haben mehrere Städte wie z. B. Oberhausen, Essen und Dortmund ihre NE-Netze auf Halb- und Durchmesserlinien umgestellt und fahren diese auch als Frühverkehr an Samstagen und Sonn- und Feiertagen, wodurch in diesen verkehrsschwachen Zeiten Einsparungen gegenüber dem Betrieb der Tagesnetze erzielt werden können. Ebenso werden in diesen Städten die NE-Linien an allen Tagen ab ca. 23:30 Uhr als Spätverkehr gefahren.

Dementsprechend sollte auch Herne beim weiteren Ausbau des Nachtnetzes nicht die Ringlinien auf Betrieb mit 6 oder gar 12 Fahrzeugen (wie am Ende von Abschnitt 7.2 vorgeschlagen) ausgeweitet werden. Statt dessen ist ein Nachtnetz aus Halb- und Durchmesserlinien einzurichten, das mit 6 bis 8 Fahrzeugen bedient werden kann und auch im Frühverkehr ein akzeptables Angebot bietet. Diese Umstellung hat in enger Abstimmung zum Bochumer

Nachtnetz zu erfolgen, dessen Ringlinien ebenfalls der Überarbeitung bedürfen. Die genaue Zahl der benötigten Fahrzeuge hängt dann vor allem davon ab, welche stadtgrenzenüberschreitenden Linien mit Bochum eingerichtet werden und ob der Nachtverkehr auf den Achsen der Linien U35 und 306 dann auf der Schiene oder mit Bussen abgewickelt wird. Busse bieten bei geringeren Kosten eine bessere Flächenerschließung und verlängern im Fall der U 35 auch die Reisezeit nicht, da die Kantenzzeit zwischen den Knoten Bochum Hbf und Herne Bf eine halbe Stunde beträgt.

In Tabelle A 14 sollte der Frühverkehr auch an Samstagen bis 6 Uhr eingetragen werden. Für Tagesverkehr ist die Nachfrage zu diesen Zeiten zu gering, da für die meisten Arbeitnehmer der Samstag inzwischen ein arbeitsfreier Tag ist.

Entsprechend kann auch in Tabelle A 11 das Bedienungsangebot der Stufe N2 samstags bis 6 Uhr und sonntags bis 9 Uhr eingetragen werden, die Stufen 1 und 2 können dann entsprechend später beginnen. Es gäbe am Wochenende keine Bedienungslücke mehr.

In Tabelle A 5 fehlt das Nachtangebot der Linie U35, diese Linie bietet sonntags morgens einen durchgehenden Betrieb.

7 Stellungnahme zum Teilnetz Eickel – Teil B

Die Aufwertung der Linie 387 und die Ersterschließung des Bereichs Tiefenbruchstraße ist sinnvoll und dringend notwendig. Geprüft werden sollte, ob die Linie nicht auch durch die Friedrichstraße und die Gelsenkircher Straße geführt werden kann, um an der Haltestelle Friedrichstraße eine Verknüpfung zur Linie 340 herzustellen und den Bereich um die Heinrich-Imbusch-Straße ebenfalls an das Röhlinghauser und Eickeler Zentrum anzubinden.

Da die Linie 387 eine typische Erschließungslinie ist, die Linie 390 dagegen eine Verbindungslinie mit langem Laufweg, sollte die Haltestelle Dahlhauser Straße der Linie 387 zugeschlagen und die Linie 390 in diesem Bereich gestreckt werden.

Im Bereich Röhlinghausen Nord sollte geprüft werden, ob der Zuschnitt der Tempo-30-Zonen an den neuen Linienweg angepasst werden kann. Bisher sind dort genau die von der Linie befahrenen Straßen aus diesen Zonen ausgenommen.

Der Vorschlag, die Linie 385 mit dem Teilstück der Linie 395 zu verknüpfen und nach Riemke zu verlängern, ist sinnvoll. Der verbleibende Teil der Linie 395 auf der Dorstener Straße kann entweder über die Herzogstraße mit der Linie 387 verbunden werden oder auf TaxiBus-Betrieb im Abschnitt EickelHolsterhausen umgestellt werden. Denkbar ist auch eine andere Durchbindung im Rahmen des Teilkonzeptes Herne-Mitte/Holsterhausen, wenn dort die Linien 390 oder 303 verändert werden sollten. Verschiedene Vorschläge enthält das PRO BAHN-Konzept.

8 Stellungnahme zum Teilnetz Wanne – Teil C

Die Verknüpfung der Linien 323 und 387 ist sehr zu begrüßen, bringt sie doch dem Stadtteil Bickern endlich eine angemessene Bedienungshäufigkeit.

Nicht ganz nachvollziehbar ist die Aufhebung der Haltestellen Rathausplatz, Am Mühlenbach und Am Berg/Bickernstraße. Hier drängt sich der Eindruck auf, mit der Fahrzeitverkürzung um wenige Minuten solle durch knappe Umläufe ein Fahrzeug auf der neuen Linie 323 eingespart werden. Dabei ist nicht berücksichtigt, dass die Linie 323 im Teilkonzept Sodingen noch einmal verändert werden muss (zum Beispiel Durchbindung über die Linie 321 nach Castrop-Rauxel).

Die Haltestelle Rathausplatz bietet eine zusätzliche Anbindung der Wanner Innenstadt auf der Ostseite und eine sehr gute Anbindung des Wanner Rathauses, das mit seinen Einrichtungen (u. a. Gesundheitsamt) auch Ziel mobilitätseingeschränkter Personen ist. Diese Haltestelle sollte daher erhalten bleiben, zumal wie in Bild C 1 zu erkennen in diesem Bereich ohnehin bereits Erschließungslücken bestehen.

Die Haltestelle Am Berg/Bickernstraße verbindet heute den Bereich Bickernstraße (mit einigen zentralen Einrichtungen) mit dem Ortsteil Bickern.

PRO BAHN fordert außerdem die Einrichtung einer Haltestelle Koßmanns Hof im Drögenkamp auf der Linie 323. Wie in Bild C 1 zu erkennen bestehen hier noch Bedienungslücken.

Die Vorschläge zu den Linien 328 und 329 sind prinzipiell zu begrüßen, wobei der Variante 2 mit Führung der Linie 329 über das Wananas eindeutig der Vorzug zu geben ist. Diese Linie kann alternativ auch über die Ludwigstraße statt durch die Cranger Heide geführt werden, so wie die Linie 342 während der Cranger Kirmes verkehrt.

Zu kritisieren ist die Nichtberücksichtigung der Linien 384 und 342. Diese Linien, die mit einem Stundentakt nur ein unzureichendes Angebot bieten, wurden offensichtlich nur deshalb unverändert gelassen, weil sie die Stadtgrenze überschreiten (siehe Anmerkungen im Abschnitt 5). Die optimierten Linien 323, 328 und 329 kehren dagegen alle direkt vor der Stadtgrenze um.

Insbesondere bei den Linien 329 und 342 bietet sich eine Verschmelzung an. Die Linie 342 wird auf ihrem derzeitigen Linienweg in Herne entbehrlich, kann aber von Gelsenkirchen-Erle kommend über den ZOOM zur Haltestelle Schloßstraße geführt werden und dort in die Linie 329 übergehen. So ist eine Fahrzeugeinsparung bei verbessertem Angebot möglich.

Auch bei der Linie 384 muss die Qualitätsstufe 1 gefordert werden. Eine Verknüpfung mit der Linie 387 wurde im PRO BAHN-Konzept vorgesehen, ist aber im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Linie 323 nur schwer zu realisieren. Möglich wäre aber, die Linie über die Haltestellen Bickernstraße, Am Rottfeld und Gerichtsstraße zu führen. Dann könnte die Verbindungslinie 340 zwischen Steinbergstraße und Buschmannshof den direkten Weg über die Berliner Straße nehmen.

Die Verknüpfung der Linien 329 und 342 könnte im Gemeinschaftsverkehr zwischen HCR und Bogestra erfolgen. Alternativ könnte die Bogestra diese Linie (einschließlich der vorgeschlagenen Verbindung nach Röhlinghausen) übernehmen, die günstig zu ihrem Gelsenkirchener Betriebshof liegt. Die HCR könnte dafür im Bereich Bochum-Zillertal oder Hiltrop Linienabschnitte von der Bogestra übernehmen.