

stadtherne

Nahverkehrsplan

Teil B
Nahverkehrskonzept
für das Bedienungsgebiet Eickel

Juli 2006

Südstadt AG

Teil B**Nahverkehrskonzept für das Bedienungsgebiet Eickel**

B 1.	Einführung	2
B 2.	Die Bedienungssituation in Eickel	3
B 2.1	Linienverbindungen und Erschließungswirkung	3
B 2.2	Bedienungszeiten	4
B 2.3	Bedienungsfrequenzen	6
B 3.	Fahrgastpotenziale und Fahrgastaufkommen	6
B 4.	Bewertung der Bedienungssituation	9
B 4.1	Anforderungen aus dem Rahmenkonzept	9
B 4.2	Bedienungsmängel und Handlungsbedarf	10
B 5.	Bedienungskonzept	12
B 5.1	Konzept für die Linie 387	12
B 5.2	Konzept für die Linie 385	13
B 5.3	Wirtschaftliche Betrachtung	14
B 5.4	Bewertung der Maßnahmen	16
B 6.	Infrastrukturkonzept	18
B 6.1	Situation	18
B 6.2	Maßnahmen	19
B 6.3	Investitionen	21
B 7.	Umsetzung der Konzepte	24

Anhang: Bilder zu Teil B

B 1. Einführung

Das Nahverkehrskonzept für das Bedienungsgebiet Eickel folgt dem ersten Teil zum Nahverkehrsplan der Stadt Herne (Teil A, Grundlagen und gesamtstädtische Untersuchungen) und befasst sich mit der Situation und der Entwicklung des ÖPNV im Stadtbezirk Eickel und beschränkt sich dabei – den Ausführungen in Teil A entsprechend – auf die Bedienungsangebote im Tagesverkehr.

Grundlagen und Rahmenbedingungen für Konzeptentwicklungen werden im Teil A behandelt und hier nicht wiederholt. Auf etwaige zwischenzeitliche Veränderungen im Bedienungsgebiet wird lediglich dann eingegangen, wenn diese für den hiesigen Nahverkehr relevant sind.

Eine auf das Bedienungsgebiet Eickel beschränkte Situationsbeschreibung und die Übernahme der Zielvorstellungen aus dem Rahmenkonzept führen zu konkreten Maßeempfehlungen, die in ihren verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen dargestellt werden. Abschließend wird ein zeitlicher Rahmen für die Umsetzung der Maßnahmen angegeben. Damit soll ein in sich geschlossener Baustein für die Entwicklung des ÖPNV in Herne dargestellt werden.

Bereits an dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass ein im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans entwickeltes Konzept für die Linie 385 zwischenzeitlich umgesetzt wurde. Gleichwohl wird das Linienkonzept als solches dokumentiert, da hierauf weitergehende Überlegungen aufbauen.

B 2. Die Bedienungssituation in Eickel

B 2.1 Linienverbindungen und Erschließungswirkung

Der Stadtbezirk Eickel wird durch zehn Linien bedient.

Tabelle B 1

Linien des ÖPNV in Eickel		
Linie	Betreiber	Linienlauf
303	HCR	Herne-Börnig – Herne Bf. – Wanne-Eickel Hbf.
306	BOGESTRA	Wanne-Eickel Hbf – Bochum <i>(Straßenbahn)</i>
340	BOGESTRA	Gelsenkirchen – Wanne-Eickel Hbf. – Holsterhausen
362	HCR	Wanne-Eickel Hbf. – Holsterhausen – Herne Bf. – Horsthausen
368	BOGESTRA	Wanne-Eickel Hbf. – Röhlinghausen – Bochum
385	BOGESTRA	Bochum – Eickel – Röhlinghausen – Gelsenkirchen
387	HCR	Bickern – Wanne-Eickel Hbf. – Röhlinghausen
390	BOGESTRA	Bochum-Dahlhausen – Eickel – Herne Bf.
395	BOGESTRA	Holsterhausen – Bochum-Riemke <i>(zeitweilig als AST 95)</i>
NE 1	BOGESTRA	Bochum Hbf – Eickel – Bochum Hbf <i>(Nacht-Express)</i>

Stand: Februar 2006

Bedeutendste Linie ist die Straßenbahn (306), die Eickel axial erschließt und mit dem Zentrum von Wanne, dem Hauptbahnhof sowie der Bochumer Innenstadt verbindet. Mit dem Ziel einer Beschleunigung der Linie 306 werden Fahrweg und Haltestellen im Stadtgebiet Herne von 2005 bis voraussichtlich 2009 vollständig umgebaut. Wegen diesbezüglich abgeschlossener Planungen und der laufenden Ausbaumaßnahme und wird die Linie 306 im Nahverkehrsplan nicht eingehend behandelt.

Über die Buslinien ist Eickel an die städtischen Zentren in Wanne und in Herne Mitte angebunden. Die Bochumer Innenstadt ist zudem über die Buslinie 368 erreichbar. Diese und die Linie 306 bedienen unterschiedliche Korridore und bieten für weite Teile des Stadtbezirks Eickel eine Direktverbindung in die Nachbarstadt. Ausgeprägte Netzknoten und damit wichtige Umsteigepunkte sind die Haltestellen Solbad (303, 306, 362, 368, 387), Auf der Wenge (306, 385, 390) und Dorneburger Straße (303, 362, 390).

Das enge Liniennetz und die hohe Haltestellendichte erreichen eine gute Erschließungswirkung (→ **Bild B 1**). Nur wenige der erschließungsrelevanten Flächen liegen außerhalb des Nahbereichs der Haltestellen (Umkreis von 250 Meter, entspricht einer Wegezeit von bis zu fünf Minuten); allerdings werden diese immer noch durch den erweiterten Nahbereich (Umkreisradius 400 Meter) erfasst, der mit längstens zehn Minuten Wegezeit verbunden ist. Mit den bestehenden Linienverbindungen sind Ziele in Eickel Mitte aus weiten Teilen des Stadtbezirks innerhalb von zehn Minuten erreichbar (→ **Bild B 2.1**). Der Stadtteil Röhlinghausen ist allerdings nur teilweise über diese Linien erschlossen. Das Zentrum von Wanne sowie der Hauptbahnhof werden von großen Teilen Eickels ebenfalls umsteigefrei und innerhalb von 15 Minuten erreicht (→ **Bild B 2.2**). Wenige hier nicht angebundene Bereiche (um die Haltestellen Dahlhauser Straße und Gartenstadt) erreichen mit dem Bus auf kurzem Wege die Straßenbahn und hierüber die genannten Ziele. Die Innenstadt von Herne Mitte bzw. der Bahnhof wird aus Eickel von lediglich drei Linien direkt angebunden (→ **Bild B 2.3**). Für dortige Ziele muss allerdings auch die gute Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs Wanne-Eickel mit Umstieg auf andere Linien des ÖPNV und des SPNV in Betracht gezogen werden.

B 2.2 Bedienungszeiten

Im Tagesverkehr wird Eickel montags bis freitags von etwa 5.00 Uhr bis 23.00 Uhr von allen Linien bedient. Darüber hinaus erfolgt die Bedienung auf wenigen Linien, die Verbindungen in die zentralen Bereiche der Stadt sowie nach Bochum herstellen.

Samstags findet die Betriebsaufnahme nur geringfügig später statt; auch hier sind spätestens gegen 6.00 Uhr alle Linien unterwegs. Die Linie 395 stellt den Betrieb vergleichsweise früh (gegen etwa 20.00 Uhr) ein.

An Sonn- und Feiertagen wird eine weitaus weniger einheitliche Bedienung geboten. Während erste Linien bereits am frühem Morgen den Betrieb aufnehmen, verkehrt die letzte Linie erst gegen Mittag zum ersten Mal. Der Zeitraum der Betriebseinstellung der Linien ist ebenfalls weit gefasst; die Linie verkehrt bereits nach 20.00 Uhr nicht mehr, andere Linien dagegen noch nach 23.00 Uhr.

In den Wochenendnächten kommen Fahrten der Nacht-Express-Linie NE 1 zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr hinzu, die den südlichen Raum von Eickel auf der Route vom Bochumer Hauptbahnhof in den Bochumer Norden berührt. Innerstädtische Linien in Herne bieten nur wenige Fahrten in diesem Zeitraum an: Seit 2005 verkehrt in Eickel die Linie 362 mit Spätfahrten noch bis gegen 1.00 Uhr.

Tabelle B 2

Bedienungszeiten im ÖPNV montags bis freitags																								
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
303																								
306																								
340																								
362																								
368																								
385																								
387																								
390																								
395 / AST 95																								
NE 1																							fr.	fr.

Stand: Februar 2006

fr = nur freitags

Tabelle B 3

Bedienungszeiten im ÖPNV samstags																								
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
303																								
306																								
340																								
362																								
368																								
385																								
387																								
390																								
395 / AST 95																								
NE 1																								

Stand: Februar 2006

Tabelle B 4

Bedienungszeiten im ÖPNV sonn- und feiertags																								
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
303																								
306																								
340																								
362																								
368																								
385																								
387																								
390																								
395 / AST 95																								
NE 1																								

Stand: Februar 2006

B 2.3 Bedienungsfrequenzen

Die Fahrplantakte der Linien in Eickel (→ **Bilder B 3.1 bis B 3.7**) bewegen sich an Werktagen tagsüber von 10 Minuten (Linie 306) über 15, 20 und 30 Minuten bis hin zu 60 Minuten (387, 395). In den Abendstunden beschränkt sich die Bedienung auf 30-Minuten- oder 60-Minuten-Takte. An Sonn- und Feiertagen besteht in manchen Verkehrsgebieten über einen längeren Zeitraum kein Fahrtenangebot; die Linien 385 und 387 verkehren vor 12.00 Uhr gar nicht. Der Ortsteil Röhlinghausen – hier die Bereiche im Zuge der Plutostraße und Auf der Wilbe – ist an allen Tagen mit nur geringer ÖPNV-Bedienung durch die Linie 387 ausgestattet. Die Dorstener Straße wird durch die Linie 395 ebenfalls nur stündlich bedient; hier muss allerdings entgegen gehalten werden, dass das Fahrgastpotenzial im Einzugsbereich dieser Linie äußerst gering ist.

Über einzelne Strecken wirken gebündelte Linienführungen taktverdichtend. Abgesehen vom oberen Lauf der Hauptstraße, die ab Haltestelle Solbad viele Linien im Zulauf auf Wanne aufnimmt, ist die Edmund-Weber-Straße in Röhlinghausen mit bis zu acht Fahrten je Richtung und Stunde die im Linienverkehr meistfrequentierte Straße.

B 3. Fahrgastpotenziale und Fahrgastaufkommen

Im Bedienungsgebiet Eickel leben rd. 35.500 Einwohner. Diese bergen unter Ansatz aktueller Werte zur Mobilitätsstatistik ein verkehrliches Potenzial von rd. 128.000 Wegen/Tag (montags bis freitags) bzw. rd. 43Mio. Wegen/Jahr. Diese Wege oder Wegeketten haben mindestens einmal täglich ihren Anfang und ihr Ende in Eickel und werden so als Einstieg bzw. Ausstieg erfasst. Hinzu kommen die (nicht hinreichend genau zu beziffernden) Wege anderer Personen im Ziel- und Durchgangsverkehr.

Dem Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1997 können Daten zur Verteilung des Verkehrsaufkommens und hier insbesondere eine Prognose für das Jahr 2005 entnommen werden. Hiernach haben etwa die Hälfte (rd. 47%) aller Wege der Einwohner von Eickel ihre Ziele innerhalb von Eickel, 17% beziehen sich auf nördliche Ziele (Wanne, Herten) und 20% auf östliche Ziele (Herne Mitte, Sodingen, Castrop-Rauxel, Recklinghausen). Etwa 10% aller Wege führen nach Bochum (Innenstadt), lediglich 3% alle Wege haben ihr Ziel in Gelsenkirchen.

Zum Vergleich können die durch Zählungen in den Jahren 2003 und 2004 erfassten, innerhalb Eickel einsteigenden Fahrgäste aller Linien ihren Fahrtrichtungen zugeordnet werden.

Tabelle B 5

Verkehrliche Orientierungen		
Ziele der Einwohner in Eickel	Prognose für 2005 aus dem VEP (1997)	erfasste Einsteiger an den Haltestellen
Richtung Wanne	rd. 17%	rd. 21%
Richtung Herne	rd. 20%	rd. 12%
Richtung Bochum	rd. 10	rd. 15%
Richtung Gelsenkirchen	rd. 3%	rd. 2%

Es ist anzunehmen, dass Fahrtziele im östlichen Bereich von Herne (einschließlich Sodingen) und darüber hinaus (Castrop-Rauxel, Recklinghausen) in vielen Fällen – insbesondere bei fehlenden Direktverbindungen – über Umstiege in Wanne (Buschmannshof oder Hauptbahnhof) erreicht werden.

Für den Binnenverkehr in Eickel können Quellen und Ziele nicht definiert werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Verkehrsbeziehungen (ohne den Schülerverkehr) zumeist auf die örtlichen Zentren in Röhlinghausen und Eickel gerichtet sind.

Aus dem verkehrlichen Potenzial der Einwohner in Eickel ist bei einem ÖPNV-Anteil von heute mindestens 10% sowie einem Umsteigeranteil von etwa 20% (welcher aufgrund der Verkehrsbedeutung einiger weiterführender Linien angemessen ist) ein werktägliches Aufkommen im Binnen- und im Quellverkehr von mindestens etwa 12.000 Fahrgästen zu erwarten.

Infolge einer guten Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots soll der ÖPNV in Eickel in den nächsten Jahren mindestens 12% des Verkehrsaufkommens abschöpfen können; dies entspricht etwa 5,2Mio. Fahrgästen/Jahr. Hierbei sind Umsteiger, die in der Beförderungsstatistik mehrfach erfasst werden, nicht berücksichtigt.

Der Anteil des ÖPNV an allen Wegen wird unter anderem von der Bedienungsqualität beeinflusst. Unter Berücksichtigung der auch künftig nicht einheitlichen Fahrplantaakte werden einzelne Linien in Eickel eine höhere oder niedrigere Potenzialabschöpfung erreichen können.

Zum Fahrgastaufkommen in Eickel können die Zahlen der Einsteiger der Linien ausgewertet werden, die auf Zählungen in den Jahren 2003 und 2004 basieren. Die in Tabelle B 6 genannten Zahlen belegen die verkehrliche Bedeutung der Straßenbahn, die Verbindungen innerhalb von Eickel, nach Wanne sowie nach Bochum herstellt.

Die Linien 390, 368 und 362 verkehren in dicht besiedelten Korridoren und erschließen entsprechende Potenziale auf ihrem Weg in die zentralen Bereiche der Stadt.

Das niedrige Fahrgastaufkommen der Linien 387 und 395 ist auf das nur stündliche Angebot zurück zu führen; die Linie 395 vermag in ihrem Einzugsbereich an der Dorstener Straße nicht viel mehr Potenzial abzuschöpfen.

Tabelle B 6

Einsteiger in Eickel Mittlere Tageswerte montags bis freitags an Schultagen	
306	3.420
390	2.410
368	1.230
362	1.120
303	760
385	570
340 *	390
387	250
395	120
	10.270
* nur Haltestellen Steinbergstraße und Friedrichstraße	
Datengrundlage: 2003 / 2004 alle Zahlen gerundet	

Aus einer haltestellenbezogenen Betrachtung der Einsteigerzahlen muss abgeleitet werden, dass in Einzelfällen ein fußläufiger Zugang zu Linien mit besonderer Verbindungsfunktion in Bezug auf städtische Zentren – auch unter Inkaufnahme etwas längerer Fußwege – erfolgt und verfügbare räumlich näher liegende Angebote nicht genutzt werden, wenn sie für gleiche Wegebeziehungen einen Umstieg erfordern.

Bei einem Vergleich von genannten Fahrgastpotenzialen und dem ermittelten Fahrgastaufkommen in Eickel ist zu berücksichtigen, dass letzteres auch Verkehrsanteile beinhaltet, welche in Bezug auf Eickel den Zielverkehren zuzuordnen sind, die in der Potenzialabschätzung nicht enthalten sind. Somit bleibt festzustellen, dass im Bedienungsgebiet Eickel die Fahrgastzahlen durchaus noch gesteigert werden können.

B 4. Bewertung der Bedienungssituation

B 4.1 Anforderungen aus dem Rahmenkonzept

Für eine Bewertung der heutigen Bedienungssituation in Eickel müssen die hierfür formulierten Qualitätsziele aus dem Rahmenkonzept übernommen werden. Bezüglich anzubietender Linienverbindungen und Fahrzeiten lauten diese wie folgt.

- Innerhalb der einzelnen Ortsteile sollen zentrale Standorte (sofern vorhanden) umsteigefrei und innerhalb einer Fahrzeit von 10 Minuten erreicht werden können.
- Innerhalb der vier Stadtbezirke Wanne, Eickel, Herne Mitte und Sodingen muss das jeweilige Zentrum ebenfalls ohne Umsteigen zu erreichen sein. Die Fahrzeit hierfür soll 20 Minuten nicht überschreiten.
- Fahrten in die zentralen Einkaufsbereiche der Stadt (Fußgängerzonen in Wanne und in Herne Mitte) sowie zu den Bahnhöfen Wanne-Eickel und Herne sollen eine längstens 30-minütige Fahrzeit und höchstens einen Umstieg erfordern. Damit werden auch Verbindungen in die Zentren benachbarter Städte – insbesondere mit Übergang zwischen ÖPNV und SPNV – mit zweimaligem Umstieg möglich.

Hinsichtlich der Erschließungsqualität gilt die Forderung, dass Haltestellen in geschlossenen Wohngebieten innerhalb von bis zu fünf Minuten fußläufig erreichbar sind. Hierfür ist die Erschließung im Nahbereich maßgeblich, der mit einem Umkreis von 250 Meter um die Haltestellen beschrieben wird. Ein erweiterter Nahbereich mit einem Umkreis von 400 Meter soll für isolierte Lagen hinreichend sein.

Für das Angebot im Tagesverkehr beschreibt das Rahmenkonzept die nachstehenden Qualitätsstufen.

- Die Stufe 1 stellt den anzustrebenden Mindeststandard dar, bei dem im Tagesverkehr der 30-Minuten-Takt angeboten wird (1 b). In Einzelfällen soll über eine vorzeitige Reduzierung auf die stündliche Bedienung (1 a) entschieden werden dürfen.
- Die Stufe 2 ist eine Verbesserung dahingehend, dass der Fahrplanktakt dem S-Bahn-Takt zur Optimierung der Anschlussgestaltung angepasst wird. Dieses Angebotsniveau wird bereits heute von vielen Linien er-

In Eickel sind einzelne Bereiche in Ortsrandlagen oder zwischen den Linienverkehrsachsen (im Bereich der Tiefenbruchstraße und in der Gartenstadt) lediglich durch den erweiterten Nahbereich erschlossen. Es handelt sich hierbei ausnahmslos um Tempo-30-Zonen, in denen sich eine verbesserte Erschließung zugleich mit niedrigeren Beförderungsgeschwindigkeiten verbindet, wodurch die Attraktivität einer Linie durchaus eher beeinträchtigt werden kann. Aus der planungsbegleitenden Beteiligung der Öffentlichkeit ist das Ergebnis festzuhalten, dass bezüglich der Tiefenbruchstraße eine unzureichende Bedienung erkannt und Verbesserungen befürwortet werden, während die Situation in der Gartenstadt, die allerdings immerhin von vier fußläufig noch erreichbaren Linien tangiert wird, keinen deutlichen Handlungsbedarf hervorruft.

Einer wesentlichen Zielsetzung dieses Nahverkehrsplans folgend, sich auf offensichtlich noch bestehende Mängel in der Nahverkehrsbedienung und entsprechende Maßnahmen zu beschränken, wird einer veränderten ÖPNV-Bedienung in der Gartenstadt keine vorrangige Bedeutung zugemessen.

In Eickel bieten bereits viele Linien eine ausgesprochen hohe Angebotsqualität, die der Stufe 2 entspricht.

Aus nebenstehender Tabelle ist zu erkennen, dass sich eine Angebotsverbesserung auf nur wenige Linien beschränken muss.

Tabelle B 8

Heute erreichte Angebotsqualität			
	montags bis freitags	samstags	sonn- und feiertags
303	1 a	1 a	1 a *
306	> 2	> 2	> 2
340	2	2	2
362	> 2	2	2
368	2	> 2	1 a *
385	1 b	1 a	< 1a
387	< 1a	< 1a	< 1a
390	2	> 2	2
395	< 1 a	< 1 a	< 1 a
* mit geringen Einschränkungen			
Stand: Februar 2006			

B 5. Bedienungskonzept

Das Bedienungsgebiet Eickel verfügt schon heute über ein dichtes Linien- und Haltestellennetz, welches nur wenige Räume für verbessernde Maßnahmen offen lässt.

Bei den Linien 303, 340, 362, 368 und 390 werden keine Veränderungen hinsichtlich der Fahrwege vorgesehen. Dies gilt für die Linienabschnitte innerhalb des Bedienungsgebietes Eickel. Im weiteren Verlauf sind teilweise Modifikationen denkbar; diese werden jedoch im Rahmen späterer Untersuchungen, die sich mit den anderen Bedienungsgebieten der Stadt Herne befassen, zu behandeln sein.

B 5.1 Konzept für die Linie 387

Die Funktion der Linie 387 soll im Raum Eickel um weitere Verkehrsaufgaben ergänzt werden. Hierfür wird zunächst der Linienabschnitt Hauptbahnhof – Bickern aus der Linie herausgelöst und bis auf weiteres als eigenständiges Linien-element betrachtet, welches im Zuge der Untersuchungen für das Bedienungsgebiet eine Einbindung in andere Linienkonzepte erfahren kann.

Die neue Linie 387 (→ **Bild B 4**) beginnt am Hauptbahnhof und bedient auf der Route nach Eickel den Buschmannshof; bislang war diese Wegekette nicht möglich. In Eickel soll die Linie zugunsten einer höheren Potenzialabschöpfung über den Eickeler Bruch geführt werden statt wie bisher über die anbauungsfreie Wakefieldstraße. Zur Verbesserung der Erschließungswirkung wird auf dem Eickeler Bruch die Haltestelle Martinstraße verlegt und eine neue Haltestelle im Bereich der Röhlinghauser Straße eingerichtet. Im weiteren Verlauf verkehrt die Linie über die Tiefenbruchstraße, um die dortige Erschließung zu verbessern, sowie über den heutigen Endpunkt hinaus bis Eickel Mitte (Auf der Wenge), womit ein wesentlicher Beitrag für die Binnenverkehre in Stadtteil geleistet wird.

Die Einbindung der Tiefenbruchstraße in den Linienweg erfordert eine Sicherstellung der Befahrbarkeit bei hier kurzfristig anstehenden Ausbaumaßnahmen; zudem sind die Sichtverhältnisse im Zuge der Einfahrt im Bereich Tiefenbruchstraße / Görresstraße / Auf der Wilbe nicht befriedigend. Auf entsprechende Maßnahmen wird in Kapitel 6 eingegangen.

Linie 387

Linienweg: Wanne-Eickel Hbf – Berliner Straße – Am Buschmannshof – Hauptstraße – Dürerstraße bzw. Kurhausstraße – Eickeler Bruch – Röhlinghauser Straße – Plutostraße – Auf der Wilbe – Görresstraße – Tiefenbruchstraße – Edmund-Weber-Straße – Hordeler Straße – Auf der Wenge

Linienlänge: rd. 7 km

Fahrzeit: rd. 26 Minuten

In einem ersten Schritt erfolgt die Verdichtung des Angebots im Zuge der Neukonzeption auf einen 30-Minuten-Takt, ab 20.00 Uhr soll die Linie noch stündlich verkehren (Stufe 1 a). Da das heute auf der Linie eingesetzte Fahrzeug künftig an die Bedienung der Strecke Hauptbahnhof – Bickern gebunden ist, erfordert die Angebotserweiterung in Röhlinghausen und Eickel gegenüber heute den Einsatz zweier zusätzlicher Fahrzeuge.

B 5.2 Konzept für die Linie 385

Das hier beschriebene Konzept ist von der BOGESTRA zum Fahrplanwechsel im Januar dieses Jahres umgesetzt worden.

Die Linie 385 erlangte zum Zeitpunkt der erstmaligen Bestandsaufnahme für den Binnenverkehr in Eickel keine Bedeutung, da weitgehend gleiche Verbindungen auch von anderen Linien angeboten werden. Dies sollte sich mit einer Verlängerung bis zur Haltestelle Hannibal Einkaufszentrum ändern (**→ Bild B 5**), welches dann aus dem Raum Röhlinghausen umsteigefrei erreichbar würde.

Linie 385 (Linienabschnitt Eickel)

Linienweg: Hofstraße – Westfalenstraße – Edmund-Weber-Straße – Wakefieldstraße – Burgstraße – Hauptstraße – Richard-Wagner-Straße – Rainerstraße – Auf der Wenge – Richard-Wagner-Straße – Edmund-Weber-Straße – Magdeburger Straße – Riemker Straße

Linienlänge: rd. 5,3 km

Fahrzeit: rd. 16 Minuten

Das Angebot der Linie liegt heute noch weitgehend im Bereich der Qualitätsstufe 1. Kurzfristig soll die Stufe 1 a auch am Wochenende erreicht werden. Eine Er-

weiterung des abendlichen Angebots gemäß Stufe 1 b ist mittelfristig vorzusehen.

Für eine weitergehende Veränderung wird die Zusammenfassung der Linie 385 mit der Linie 395 in Betracht gezogen. Für diese Linie wird angesichts der niedrigen Fahrgastzahlen (im Mittel 3,1 Einsteiger je Fahrt, montags bis freitags) eine Einstellung der Bedienung der Dorstener Straße vorgeschlagen. Die Bedienung der Haltestellen an der Dorstener Straße soll künftig im Rahmen eines Bedarfsverkehrs (Taxibus oder AST) erfolgen; dabei ist zur Verbesserung der Verbindungswirkung im Bedarfsfalle eine Anbindung von Eickel Mitte (Auf der Wenge) vorzusehen.

Die Zusammenfassung der Linien 385 und 395 eröffnet neue durchgängige Verbindungen zwischen Teilräumen von Gelsenkirchen, Herne und Bochum. Durch die Erreichbarkeit von Straßenbahn und Stadtbahn (Anschluss an die Linie U 35 in Riemke) erhält die Linie weitere Verkehrsfunktionen. Für die Übergänge zwischen Bus und Bahn bedarf es einer Taktverdichtung mindestens gemäß der Stufe 2. Diese ist – auch aufgrund der Abstimmung mit den Städten Gelsenkirchen und Bochum – eher als langfristige Maßnahme einzustufen.

B 5.3 Wirtschaftliche Betrachtung

Als Folge der beschriebenen Veränderungen ergibt sich im Bedienungsgebiet Eickel ein Liniennetz mit erhöhter Verbindungs- und Erschließungsqualität (→ **Bild B 6**).

Die Mehrleistungen der verlängerten Linie 385 werden im Rahmen unveränderter Umlaufzeiten erbracht, so dass lediglich fahrleistungsbedingte Kosten anfallen. Bei einer Erweiterung des Fahrtenangebots – entsprechend der Stufe 1 b müsste dies am Wochenende erfolgen – müssen diese Mehrleistungen mit zusätzlichem Personaleinsatz belegt werden.

Für den Betrieb der neuen Linie 387 (ohne den derzeitigen Linienabschnitt Hauptbahnhof – Bickern) muss von Kostensätzen ausgegangen werden, die einer neu einzurichtenden Linie entsprechen, da mit dem derzeit auf der Linie eingesetzten Fahrzeug die Bedienung der „Restlinie“ Hauptbahnhof – Bickern erfolgt. Diese ist später im Rahmen der Konzeption für den Bereich Wanne in ein dortiges Konzept einzubringen. Die Fahrzeit für die beschriebene Linienführung zwischen Wanne-Eickel Hbf. und Auf der Wenge liegt bei 26 Minuten je Richtung; damit ist eine halbstündliche Bedienung unter Einsatz zweier Fahrzeuge möglich.

Die aus den Linienkonzepten resultierenden Veränderungen sind in nachstehender Tabelle mit Bezug auf das Verkehrsgebiet Herne dargestellt.

Tabelle B 9

Veränderungen der Leistungen und Kosten				
	Qualitätsstufe 1 a		Qualitätsstufe 1 b	
Linie	Fahrleistungen [km/a]	Betriebskosten [€/a]	Fahrleistungen [km/a]	Betriebskosten [€/a]
385	+ rd. 30.000	+ rd. 30.000	+ rd. 53.000	+ rd. 90.000
387	+ rd. 128.000	+ rd. 383.000	+ rd. 160.000	+ rd. 480.000
Σ	+ rd. 158.000	+ rd. 413.000	+ rd. 213.000	+ rd. 570.000

Die optionale Einstellung der Linie 395 auf der Dorstener Straße führt zu Minderleistungen von etwa 30.000 km / Jahr. Hier können voraussichtlich ausschließlich fahrleistungsabhängige Kosten eingespart werden; diese liegen bei etwa 30.000 € / Jahr. Diesen stehen Kosten in annähernd gleicher Größenordnung gegenüber, wenn die Bedienung des Linienabschnitts durch Taxibus oder AST und – der angestrebten Qualität entsprechend – nun halbstündlich angeboten würde, wobei eine Nutzung von etwa 25% der Fahrten zu erwarten ist.

Die Veränderungen bei der Linie 387 werden für etwa 4000 Anwohner in Röhlinghausen eine deutliche Angebotsverbesserung bedeuten; darüber hinaus müssen schon bestehende Angebote andere Linien berücksichtigt werden. Die verdichtete Bedienung auf dem Eickeler Bruch erreicht etwa 2.500 Einwohner im Nahbereich. Zudem wird sich die Angebotsverbesserung mittelfristig in einer verstärkten Nutzung durch die bereits heute erreichten Einwohner niederschlagen.

Die Verlängerung der Linie 385 bedeutet für etwa 1.000 Einwohner zwischen Eickel Mitte und Hannibal Einkaufszentrum einen verbesserten Zugang zum Linienverkehr; diese werden allerdings zum Teil heute die Linien 306 und 390 nutzen. Die direkte Anbindung des Einkaufszentrums an den Raum Röhlinghausen wird weiteres Potenzial für den ÖPNV abschöpfen können.

Eine etwaige Aufgabe des bisherigen Linienabschnitts auf der Dorstener Straße wird sich nicht maßgeblich auf die ÖPNV-Nachfrage auswirken. Die nachgefragten Verbindungen – vornehmlich zwischen Holsterhausen und Hannibal

Einkaufszentrum – können weiterhin über die Linien 390 und 306 abgewickelt werden.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass das Fahrgastaufkommen in Eickel sich nach Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen um etwa 200.000 Personen / Jahr erhöhen wird. Mit einer durchschnittlichen Einnahme von etwa 0,62 €¹ können die zusätzlichen Erträge auf rd. 124.000 € / Jahr beziffert werden. Das bestehende Fahrgastaufkommen zwischen Röhlinghausen Mitte und Eickel Mitte wird sich wegen der zusätzlichen Linienverbindung vermutlich künftig anders auf die einzelnen Linien verteilen; insbesondere ist davon auszugehen, dass im Binnenverkehr in Eickel weniger Fahrgäste die Linie 390 nutzen.

Die Kostenunterdeckung für den Linienbetrieb in Eickel wird sich nach den Berechnungen für die Qualitätsstufe 1 a um etwa 289.000 € jährlich erhöhen.

B 5.4 Bewertung der Maßnahmen

Die für den Linienverkehr in Eickel beschriebenen Maßnahmen dienen in erster Linie einer Beseitigung bestehender Bedienungsmängel, zum Zweiten aber auch einer weiteren Annäherung der Buslinien hinsichtlich der Bedienungsqualität. Die Qualitätsstufe 2 wird aufgrund erheblicher Mehraufwendungen nicht überall verfolgt werden können; sie ist vielfach schon erreicht. Kurzfristig gilt die Stufe 1 a als zu erreichendes Ziel, mittelfristig ist die Stufe 1 b vorzusehen. Diese Ziele sollen für die Linien 385 und 387 gelten.

Mit der Linie 387 wird in Röhlinghausen die Qualität der Erschließung wie auch der Verbindungen im Linienverkehr erheblich verbessert. Dabei werden bestehende Funktionen der Linie aufrecht erhalten. Zugleich kann diese Linie als Ortslinie für Eickel lokale Identität schaffen, wenn sie im Zuge ihrer Umsetzung entsprechend beworben wird.

Die Linie 385 wird in ihrer erweiterten Führung für zusätzliche Fahrgäste interessant. Ein langfristig anzustrebender Verbund mit der Linie 395 wird überörtlich nochmals Potenziale gewinnen können, dies unter anderem durch an drei Stellen gebotenen Systemverknüpfungen: Gelsenkirchen Hbf (SPNV), Eickel Mitte (Straßenbahn) und Bochum-Riemke (Stadtbahn). Sofern die Linien 385 und 395 nicht zu einer durchgehenden Linie verbunden werden, ist die Einstellung der Linie 395 auf der Dorstener Straße nur dann zweckmäßig, wenn sich hierdurch Vorteile für den Betreiber bei der Umlaufplanung im Raum Bochum ergeben. Eine diesbezügliche Ermittlung oder Bewertung wird hier nicht vorgenommen.

¹ Quelle: HCR, 2005

Tabelle B 10

Angebotsveränderungen infolge kurz- und mittelfristiger Maßnahmen (Fahrten je Richtung)							
Linie	montags bis freitags		samstags		sonn- und feiertags		
	Plan	Veränderung zu heute	Plan	Veränderung zu heute	Plan	Veränderung zu heute	
303	33 / 34	---	30 / 31	---	22 / 21	---	
306	102 / 103	---	76 / 76	---	37 / 37	---	
362	65 / 68	---	35 / 37	---	31 / 33	---	
368	54 / 55	---	47 / 48	---	25 / 25	---	
385	kurzfr.	34 / 34	(- 2 / 2)	34 / 34	(+ 2 / 1)	30 / 30	(+ 19 / 19)
	mittelfr.	40 / 40	(+ 4 / 4)	40 / 40	(+ 8 / 7)	36 / 36	(+ 25 / 25)
387	kurzfr.	34 / 34	(+ 17 / 17)	34 / 34	(+ 17 / 17)	34 / 34	(+ 27 / 26)
	mittelfr.	40 / 40	(+ 23 / 23)	40 / 40	(+ 23 / 23)	36 / 36	(+ 29 / 28)
390	53 / 55	---	46 / 49	---	36 / 37	---	
395*	0 / 0	(- 17 / 18)	0 / 0	(- 13 / 14)	0 / 0	---	

* gilt nur für das Stadtgebiet Herne

Die infolge kurz- und mittelfristiger Maßnahmen zu erwartenden effektiven Mehraufwendungen zwischen etwa 289.000 € / Jahr (Stufe 1 a) und 446.000 € / Jahr (Stufe 1 b) stellen eine nicht unerhebliche Kostenbelastung dar. Das Bedienungsgebiet Eickel verfügt damit allerdings über ein Angebot, welches in den nächsten Jahren einen großen Teil der heute noch nicht erreichten Fahrgastpotenziale gewinnen kann. Die infolge der beschriebenen Angebotsverbesserungen zu erwartende positive Entwicklung der Fahrgastzahlen wird langfristig verstärkt, wenn sich die Maßnahmen zur Beschleunigung der Straßenbahn auf deren Nutzung wie auch auf die Buslinien als Anschlussverkehre auswirken werden.

B 6. Infrastrukturkonzept

B 6.1 Situation

Straßenbahn

Im Jahr 2005 haben die baulichen Maßnahmen zur Beschleunigung der Linie 306 begonnen. In mehreren Bauabschnitten wird die etwa drei Kilometer lange Strecke zwischen Hauptbahnhof und der Stadtgrenze zu Bochum umgebaut. Haltestellen in Mittellage werden zur Anpassung an den künftigen Einsatz von Niederflurbahnen erhöht. Die Warteflächen werden mit Wartehallen ausgestattet. Die Baumaßnahmen sollen bis 2010 abgeschlossen sein. Die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen bei der Linie 306 ist nicht absehbar.

Bedingt durch die Umbauten im Straßenraum wurden bzw. werden in Eickel Umleitungen für einzelne Buslinien eingerichtet. Die im Rahmen des Nahverkehrsplans beschriebenen Maßnahmen haben sich in der konzeptionellen Phase diesen vorübergehenden Einschränkungen nicht unterworfen.

Bus

Die Bushaltestellen im Bedienungsgebiet Eickel werden von verschiedenen Trägern unterhalten. In den meisten Fällen halten die Busse unmittelbar am Fahrbahnrand; in wenigen Fällen ist ein echtes Haltestellenkap angelegt. Busbuchten sind nur in wenigen Fällen vorhanden und werden von den Verkehrsunternehmen wegen hiermit verbundener Verlustzeiten im Fahrbetrieb sowie der fahrdynamisch bedingten Komfortnachteile für den Fahrgast nicht mehr befürwortet. An einigen Haltestellen bestehen besondere Halteflächen neben der Fahrbahn, die ohne Verziehung geradlinig angefahren werden können und die Nachteile echter Busbuchten reduzieren.

Der Zugang zu einigen Haltestellen an Straßen mit stärkerem Verkehrsaufkommen wird durch Querungshilfen erleichtert. Der behindertengerechte Haltestellenausbau (erhöhte Warteflächen, Leitsysteme u.a.) ist in Eickel bislang weitgehend ausgeblieben.

An den Bushaltestellen sind derzeit etwa die Hälfte aller Standorte mit Wartehallen ausgestattet (**→ Bild B 7**). Bezogen auf die Frequentierung der Haltestellen kommt dieses Ausstattungselement heute etwa zwei Dritteln der einsteigenden Fahrgäste zugute. Zumeist handelt es sich um verglaste Wartehallen (mit Sitzbank und Vitrine). Die Fahrgastinformation findet sich in Vitrinen oder an Stelen, die zugleich Träger der Kennzeichnung gemäß StVO sind.

Stationäre Fahrausweisautomaten gibt es in Eickel nicht. Verkaufsstellen befinden sich in Röhlinghausen, Eickel Mitte und Eickel Nord und sind aus allen Teilen des Stadtbezirks erreichbar.

B 6.2 Maßnahmen

Aus den Konzepten für die Linien 385 und 387 ergibt sich die Notwendigkeit, einzelne Maßnahmen an Fahrwegen und Haltestellen durchzuführen.

Die Verlängerung der Linie 385 erfolgt über Strecken, die keinen besonderen verkehrlichen Einschränkungen unterliegen. Hier zeichnet sich kein straßenbaulicher Aufwand ab. Zwei kurze Teilstrecken der Linie sind durch die Baumaßnahmen für die Linie 306 berührt: die Hauptstraße im Bereich der Haltestelle Eickel Kirche und die Magdeburger Straße im Bereich zwischen Eickeler Straße und Riemker Straße.

Die Linie 387 wird künftig mit der Tiefenbruchstraße eine Tempo-30-Zone durchfahren; zudem sind hier weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung geplant. Bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen muss eine für den Linienverkehr behinderungsfreie Befahrbarkeit gewährleistet sein; dies bedeutet unter anderem die Vermeidung von Engstellen in Verbindung mit Fahrbahnverziehungen sowie eine entsprechende Anordnung von Flächen für den ruhenden Verkehr.

Bei der im Zuge der neuen Linienführung erforderlichen Durchfahrt des Brückenbauwerks zwischen Görresstraße und Auf der Wilbe bestehen ungünstige Sichtverhältnisse für das Fahrpersonal der Busse. Diese ließen sich durch Herstellung der Befahrbarkeit eines vorhandenen zweiten Durchlasses beheben, welcher bei einstreifiger Ausführung den Verkehr in Richtung Görresstraße aufnehmen könnte, während die vorhandene Durchfahrt der Gegenrichtung zur Verfügung stünde. Alternativ ist eine Signalisierung der Durchfahrt in Betracht zu ziehen, die durch den Linienbus aktiviert wird und die jeweilige Gegenrichtung sperrt.

Im Zuge der veränderten Linienführungen sind neue Haltestellen einzurichten bzw. zu verlegen.

- Verlegung der Haltestelle Martinistraße auf dem Eickeler Bruch in Höhe der Martinistraße
- Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich des Knotens Eickeler Bruch / Röhlinghauser Straße

- Einrichtung einer neuen Haltestelle auf der Tiefenbruchstraße in Nähe der Friedrichstraße
- Einrichtung einer neuen Haltestelle auf der Edmund-Weber-Straße in Höhe der Humboldtstraße
- Verlegung (und ggf. Umbenennung) der Haltestelle Wittenbergstraße auf die Edmund-Weber Straße

Die Bushaltestellen an der Hauptstraße (Solbad, Eickel Kirche, Auf der Wenge) werden im Rahmen des Umbaus der Straßenbahn verlegt bzw. neu angelegt. Details ergeben sich aus diesbezüglichen Ausführungsplanungen.

Für eine verbesserte Anbindung neuer Wohngebiete an Wanne Mitte soll für die Linie 303 auf der Kastanienallee eine neue Haltestelle in Höhe der Sennestraße eingerichtet werden.

Im Zuge der bereits umgesetzten Verlängerung der Linie 385 wurden zu Anfang dieses Jahres für die Haltestelle Krankenhaus zusätzliche Standorte auf der Richard-Wagner-Straße sowie die neuen Haltestellen Richard-Wagner-Straße und Hochstraße eingerichtet. Die Haltestelle Eickeler Straße wurde bislang nur von der Straßenbahn bedient und wird jetzt auch von der Linie 385 angefahren. Alle neuen Haltepunkte der Linie 385 in Herne bedürfen eines Ausbaus.

Mit Bezug auf die im Rahmenkonzept beschriebenen Anforderungen ist für zahlreiche Haltestellen ein Ausbau vorgesehen (**→ Bild B 8**). Insgesamt sind 36 Wartehallen an bestehenden Haltestellen zu errichten, um eine Vollausdeckung in Eickel zu erreichen. Hinzu kommen sechs neu einzurichtende und auszustattende Haltestellenpaare für die Linien 303, 385 und 387.

Bei der Anlage neuer Haltestellen bzw. beim Umbau sind die Aspekte der behindertengerechten Ausbildung – die letztlich nicht nur Behinderten zugute kommt – konsequent zu berücksichtigen. Insofern muss der Ausbau von Haltestellenkapas bevorzugt werden. Die wenigen vorhandenen „echten Busbuchten“ in Eickel können an verkehrlich nicht hoch belasteten Stellen langfristig zurückgebaut werden; ein Rückbau besonderer Halteflächen, die im Fahrbahnverlauf geradlinig angefahren werden können, ist nicht angezeigt.

Über die baulichen Maßnahmen hinaus sind alle Haltestellen mit weiteren Informationselementen auszustatten; neben den üblichen Fahrplan- und Tarifinformationen sollen Netzpläne zur Orientierung im Verlaufe einer Wegekette verfügbar sein. Diese können sich – zumindest an den Haltestellen ohne erhebliche Verknüpfungsfunktion – auszugsweise auf den Bereich Eickel beschränken, sollten dann aber Hinweise auf anschließende Bereiche bzw. Linien geben.

B 6.3 Investitionen

Die alleinige Errichtung von Wartehallen erfordert in Abhängigkeit von der örtlichen Situation mehr oder weniger aufwendige Tiefbaumaßnahmen (beispielsweise für die Verlegung der Versorgungsleitungen) und erlaubt an dieser Stelle lediglich eine Angabe von Größenordnungen; diese bewegen sich zwischen etwa 8.000 € und 15.000 € je Standort.

Für einzelne Maßnahmen an Haltestellen können etwa nachstehende Aufwendungen veranschlagt werden; diese müssen im Rahmen einer späteren Ausschreibung spezifiziert werden.

- Herrichtung bzw. Befestigung der Wartefläche ohne Anhebung des Niveaus 4.000 bis 8.000 €
- Herrichtung der Wartefläche mit Anhebung des Niveaus rd. 15.000 €
- Errichtung einer Wartehalle (mit Tiefbauarbeiten unterschiedlichen Umfangs) 8.000 bis 15.000 €
- Vollständiger Haltestellenausbau einschließlich Möblierung rd. 25.000 €

Der Aufwand für die Herstellung der zweiten Fahrbahn am Brückenbauwerk in Röhlinghausen wird auf etwa 40.000 bis 50.000 € geschätzt (ohne etwaige Grunderwerbskosten); allerdings sind genauere Angaben erst nach weitergehenden Untersuchungen (auch des Untergrundes) möglich. Da der Nutzen sich nicht auf den Linienverkehr beschränkt, sondern den Verkehrsfluss allgemein hin verbessert, sollte diese Maßnahme Eingang in die Überlegungen zu städtischen Straßenbaumaßnahmen der nächsten Jahre finden, wenn die tatsächlichen Kosten nicht wesentlich höher liegen als für eine alternative Signalisierung der Durchfahrt, die seitens der Stadt mit etwa 70.000 € beziffert werden.

Die sich aus den Maßnahmeempfehlungen ergebenden Investitionen für Bushaltestellen sind in Tabelle B 11 zusammengestellt. Hiernach beträgt das Investitionsvolumen insgesamt rd. 1,47Mio. €. Für die Finanzierung kann die Stadt Herne als Maßnahmenträger aus Förderprogrammen des Landes Zuwendungen in Höhe von etwa 75% der zuwendungsfähigen Kosten erlangen. Der Eigenanteil der Stadt Herne für die in Eickel vorzusehenden Maßnahmen liegt damit bei rd. 370.000 € und wird sich über einen Realisierungszeitraum von bis zu vier Jahren verteilen.

Tabelle B 11

Investitionen in Bushaltestellen				
Haltestelle	Linie	Maßnahme	Ungefähre Kosten	Priorität
Am Alten Hof	385	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	B
Am Bollwerk	368, 390	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus, (FR Bochum: Errichtung einer Wartehalle nicht möglich)	30.000 €	B
Auf der Wenge	385, 387, 390	FR Rainerstraße: Anhebung des Warteflächen-niveaus und Errichtung einer neuen Wartehalle	25.000 €	A
Benzstraße	303, 362	beidseitig Anhebung des Warteflächen-niveaus FR Herne: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Bobenefeld	303	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus, FR Herne: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Brennerstraße	390	FR Herne: Errichtung einer Wartehalle, FR Eickel: Anhebung des Warteflächen-niveaus	25.000 €	B
Burgstraße	368, 385	FR Röhlinghausen: Anhebung des Warteflächen-niveaus, FR Eickel: Anhebung des Warteflächen-niveaus, FR Wanne: Rückbau der Bucht, Anhebung des Warteflächen-niveaus und Errichtung einer Wartehalle	60.000 €	A
Dahlhauser Straße	390	beidseitig Anhebung des Warteflächen-niveaus, FR Röhlinghausen: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Dorneburger Straße	303, 390	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus und Errichtung einer neuen Wartehalle	50.000 €	B
	362	FR Herne: Anhebung des Warteflächen-niveaus und Errichtung einer Wartehalle	25.000 €	B
Dürerstraße	368, 387	FR Röhlinghausen: Anhebung der Wartefläche und Errichtung einer neuen Wartehalle	25.000 €	A
Eickel Ev. Krankenhaus	387, 390	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus	30.000 €	A
	385	beidseitig: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	A
Eickel Markt	390	FR Herne: Errichtung einer Wartehalle	10.000 €	B

Eickeler Bruch	368, 385	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus	30.000 €	B
	387, 390	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	A
Eickeler Straße	385	beidseitig: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	A
Friedhof	385	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	B
Gartenstadt	390	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus	30.000 €	B
Hardenberg- straße	362	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus	30.000 €	B
Hochstraße	385	beidseitig: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	A
Königsgruber Straße	368, 385, 387, 390	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus FR Eickel: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	A
Lessing- straße	385	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus, FR Röhlinghausen: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Lohofstraße	385	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	B
Martinistraße	368, 387	Auflassung der bisherigen Standorte und Ausbau mit Wartehallen an den neuen Standorten	60.000 €	A
Pestalozzi- straße	387	FR Röhlinghausen: Anlegen der Warte-fläche und Errichtung einer Wartehalle, FR Wanne: Anhebung des Warteflä- chenniveaus	40.000 €	A
Plutostraße	387	FR Röhlinghausen: Errichtung einer Wartehalle	10.000 €	A
Richard- Wagner-Str.	385	beidseitig: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	A
Röhlinghau- sen Kirche	368, 390	beidseitig: Anhebung des Wartflächenni- veaus und Errichtung einer (neuen) Wartehalle	50.000 €	B
	385	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus, FR Eickel: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Sennestraße	303	Einrichtung einer neuen Haltestelle	50.000 €	B
Steinberg- straße	340	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	B
Wittenberg- straße	-----	Auflassung, Abbau einer Wartehalle	2.000 €	A

N.N.	387	Einrichtung von 3 neuen Haltestellenpaaren (ohne Martinistraße)	150.000	A
		Priorität A (vorrangiger Bedarf)	692.000 €	
		Priorität B (mittelfristiger Bedarf)	780.000 €	
		gesamt	1.472.000 €	

B 7. Umsetzung der Konzepte

Das Linienkonzept für die Linie 387 kann aufgrund der lediglich in den Bestand eingreifenden Modifizierung grundsätzlich kurzfristig umgesetzt werden. Wegen der Baumaßnahme an der Straßenbahn wird mindestens bis Ende 2006 eine Umleitung über die Berliner Straße und die Wakefieldstraße erforderlich sein, bei der die Haltestelle Solbad nicht bedient wird. Die wesentlichen Verkehrsaufgaben für Röhlinghausen, nämlich die Anbindung an die Zentren von Eickel und Wanne, kann die Linie 387 dennoch erfüllen. Eine Umsetzung des Linienkonzepts soll für das Jahr 2007 vorgesehen werden. Der heutige Linienabschnitt Hauptbahnhof – Bickern wird zu gleichem Zeitpunkt in eine bis dahin umsetzungsreife Linienkonzeption für das Bedienungsgebiet Wanne eingebracht werden. Eine Kombination der Linie 387 (Eickel – Röhlinghausen – Wanne) mit einem anderen, ggf. neuen Linienelement zu einer weiterführenden Linie liegt in Abhängigkeit von den Ergebnissen der Konzeption für das Bedienungsgebiet Wanne.

Die Verlängerung der Linie 385 bis zum Hannibal Einkaufszentrum ist zwischenzeitlich durch die BOGESTRA umgesetzt worden. Weitere Angebotserweiterungen auf den beiden Linien müssen mit den benachbarten Aufgabenträgern (Stadt Bochum, Stadt Gelsenkirchen) abgestimmt werden. Für die Zusammenführung der Linien 385 und 395 sind nach Prüfung durch die BOGESTRA aufgrund derzeitiger Umläufe keine wirtschaftlich vorteilhaften Bedingungen gegeben. Da aber langfristig auch Veränderungen dieser Linien im Raum Gelsenkirchen bzw. im Raum Bochum nicht ausgeschlossen werden können, ist vorerst an dem Ziel der beschriebenen Entwicklungen festzuhalten.

Der Schritt zur Erweiterung und Verbesserung des Bedienungsangebots in Eickel muss sich auch in der Aufwertung der Haltestellensituation wiederfinden. Mit Umsetzung der Linienkonzepte ist das Haltestellenprogramm durch die Stadt Herne und die HCR zügig fortzusetzen. Die Maßnahmen vorrangigen Bedarfs sollen – der Umsetzung der Linienkonzepte entsprechend – im Zeitraum 2007 / 2008 realisiert werden. Für die Maßnahmen des mittelfristigen Bedarfs wird eine Umsetzung in den Jahren 2009 / 2010 angestrebt.

Anhang B

Anhang B

Bild B 1	Liniennetz des ÖPNV im Tagesverkehr
Bild B 2.1	Linienverbindungen und Fahrzeiten bis Eickel Mitte
Bild B 2.2	Linienverbindungen und Fahrzeiten bis Wanne-Eickel Hbf
Bild B 2.3	Linienverbindungen und Fahrzeiten bis Herne Bahnhof / ZOB
Bild B 3.1	Bedienungsfrequenz montags bis freitags tagsüber
Bild B 3.2	Bedienungsfrequenz montags bis freitags nach etwa 20 Uhr
Bild B 3.3	Bedienungsfrequenz montags bis freitags tagsüber
Bild B 3.4	Bedienungsfrequenz samstags nach etwa 20 Uhr
Bild B 3.5	Bedienungsfrequenz sonn- und feiertags bis etwa 12 Uhr
Bild B 3.6	Bedienungsfrequenz sonn- und feiertags zwischen etwa 12 Uhr und 20 Uhr
Bild B 3.7	Bedienungsfrequenz sonn- und feiertags nach etwa 20 Uhr
Bild B 4	Konzept für die Linie 387
Bild B 5	Konzept für die Linie 385
Bild B 6	Verändertes Liniennetz
Bild B 7	Ausstattung mit Wartehallen
Bild B 8	Infrastrukturmaßnahmen

Linien des ÖPNV im Tagesverkehr

- Nahbereich der Haltestellen (Umkreisradius 250 m, Wegezeit bis zu 5 Min.)
- Erweiterter Nahbereich der Haltestellen (Umkreisradius 400 m, Wegezeit bis zu 10 Min.)

Stand: Februar 2006

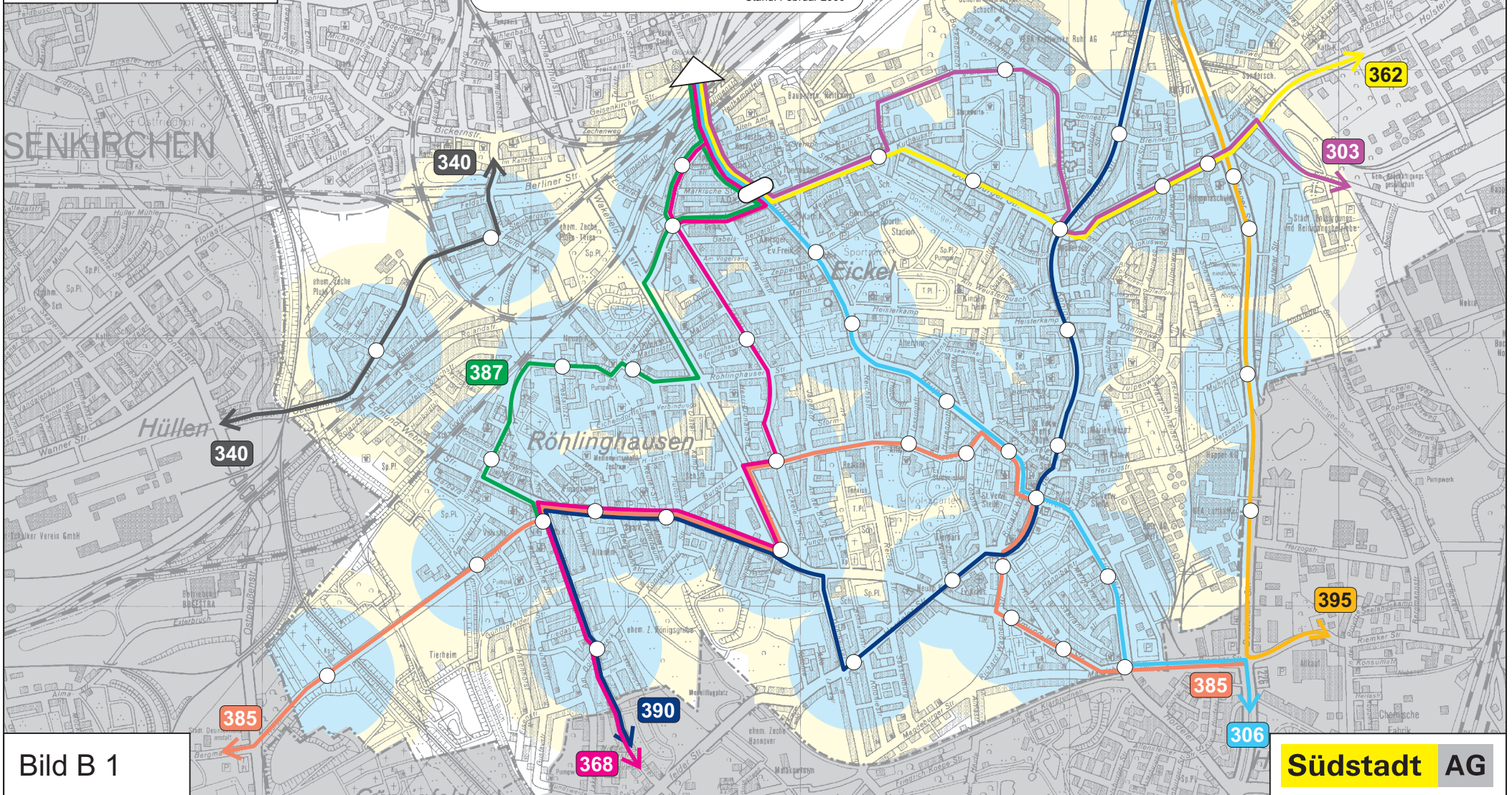


Bild B 1

Umstiegsfreie Linienverbindungen
bis Eickel Mitte (Auf der Wenge)

- Fahrzeit bis 5 Minuten
- Fahrzeit 6 - 10 Minuten
- Fahrzeit 11 - 15 Minuten
- Fahrzeit 16 - 20 Minuten
- Fahrzeit > 20 Minuten
- Fahrzeit > 30 Minuten

Stand: Februar 2006

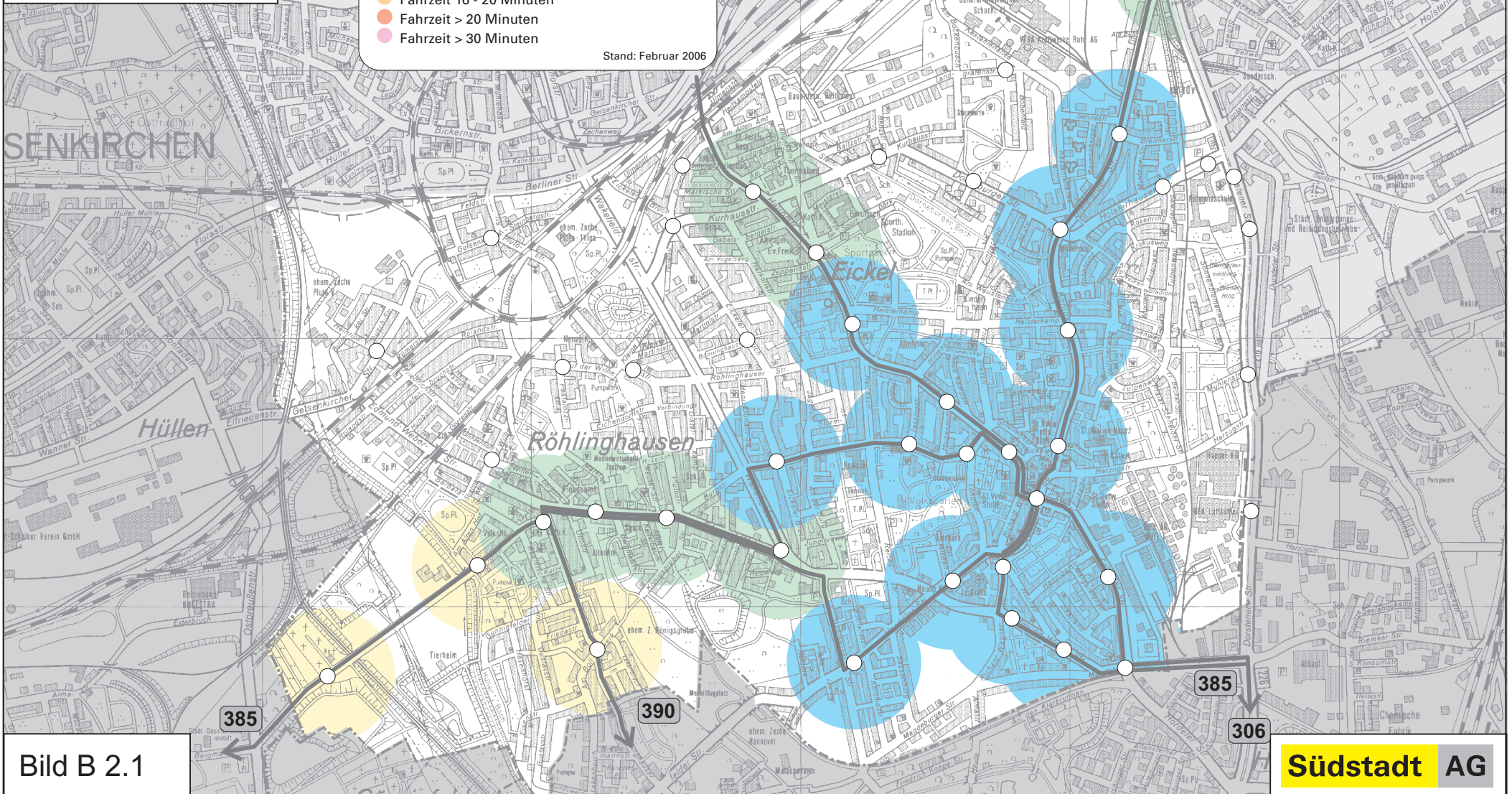


Bild B 2.1

Umstiegsfreie Linienverbindungen
bis Wanne-Eickel Hbf

- Fahrzeit bis 5 Minuten
- Fahrzeit 6 - 10 Minuten
- Fahrzeit 11 - 15 Minuten
- Fahrzeit 16 - 20 Minuten
- Fahrzeit > 20 Minuten
- Fahrzeit > 30 Minuten

Stand: Februar 2006

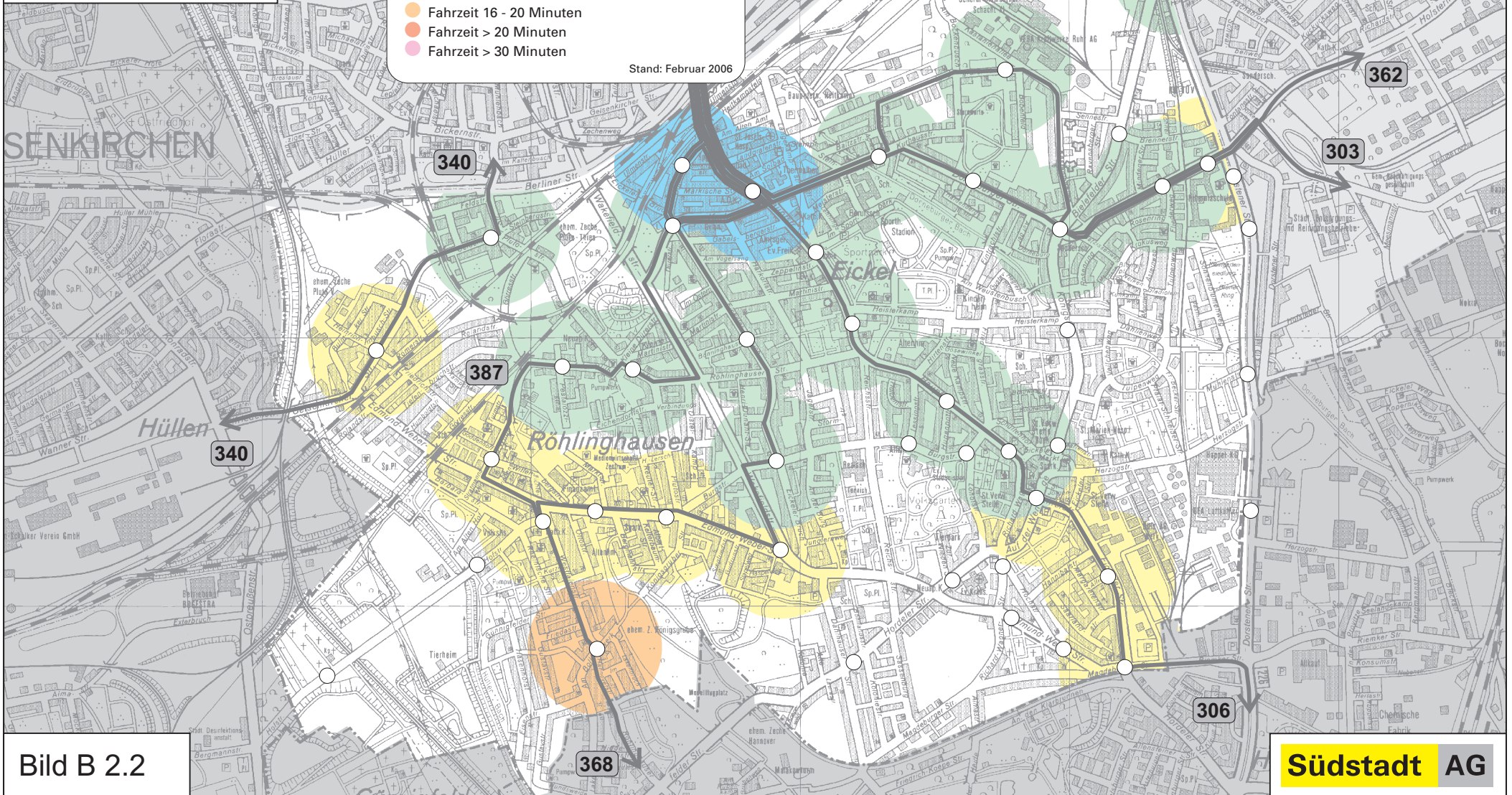


Bild B 2.2

Umstiegsfreie Linienverbindungen
bis Herne Bf / ZOB

- Fahrtzeit bis 5 Minuten
- Fahrtzeit 6 - 10 Minuten
- Fahrtzeit 11 - 15 Minuten
- Fahrtzeit 16 - 20 Minuten
- Fahrtzeit > 20 Minuten
- Fahrtzeit > 30 Minuten

Stand: Februar 2006

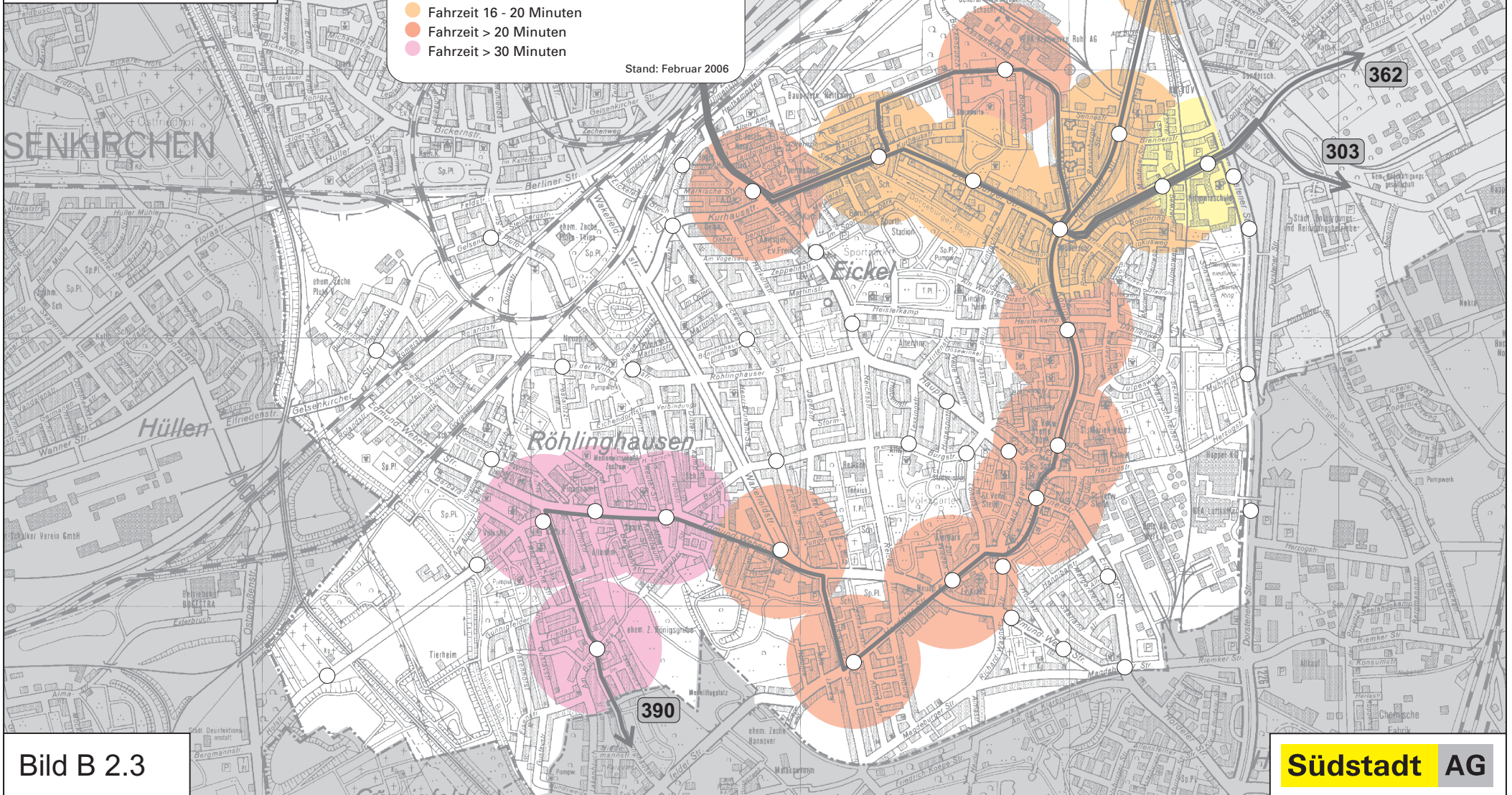


Bild B 2.3

Bedienungsfrequenz im ÖPNV
montags - freitags tagsüber

überwiegende Fahrtenhäufigkeit der Linien

- 10'-Takt
- 15'-Takt
- 20'-Takt
- 30'-Takt
- 60'-Takt
- keine Bedienung

Stand: Februar 2006

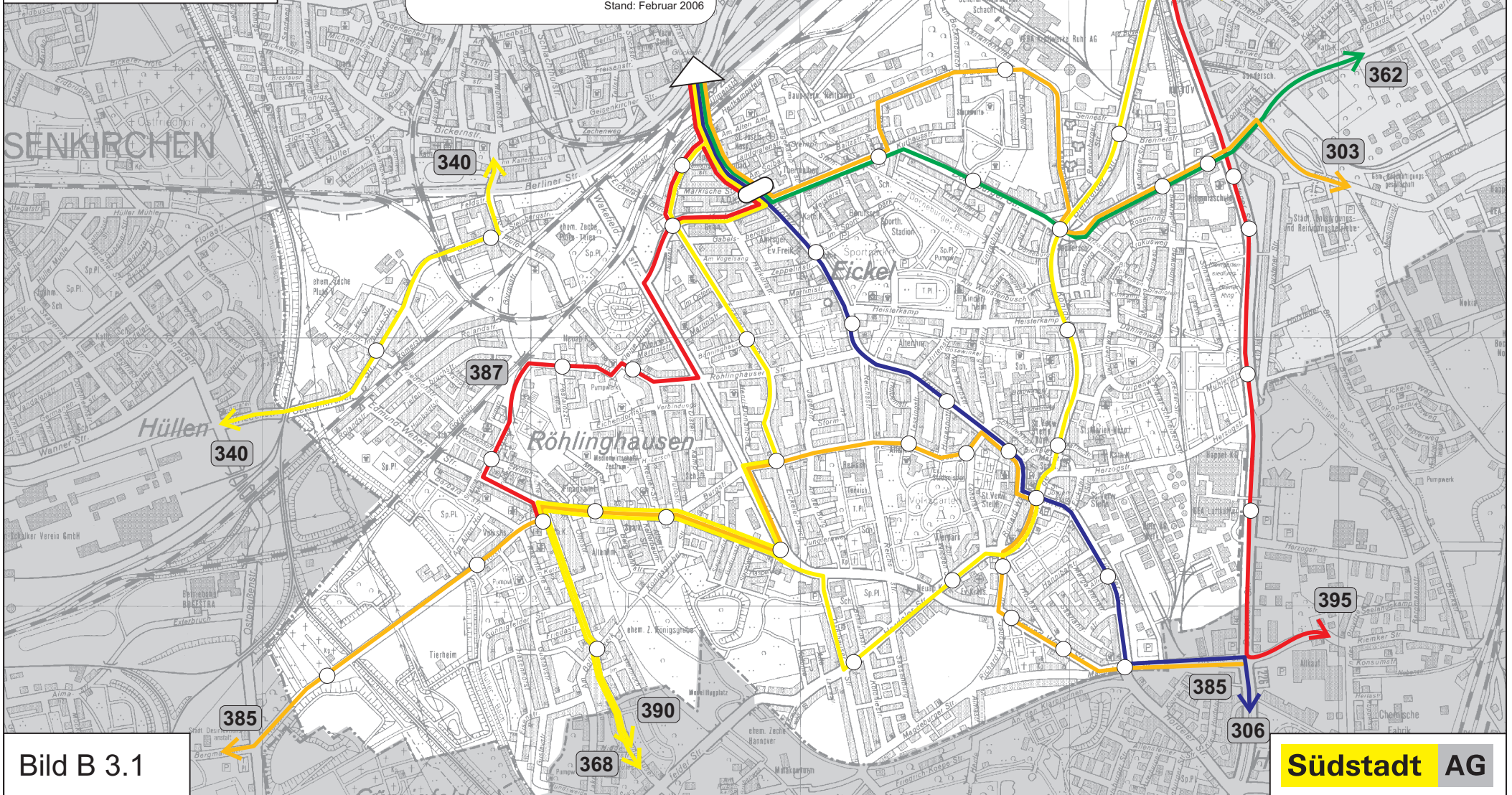


Bild B 3.1

Bedienungsfrequenz im ÖPNV
montags - freitags nach etwa 20.00 Uhr

überwiegende Fahrtenhäufigkeit der Linien

- 10'-Takt
- 15'-Takt
- 20'-Takt
- 30'-Takt
- 60'-Takt
- keine Bedienung

Stand: Februar 2006

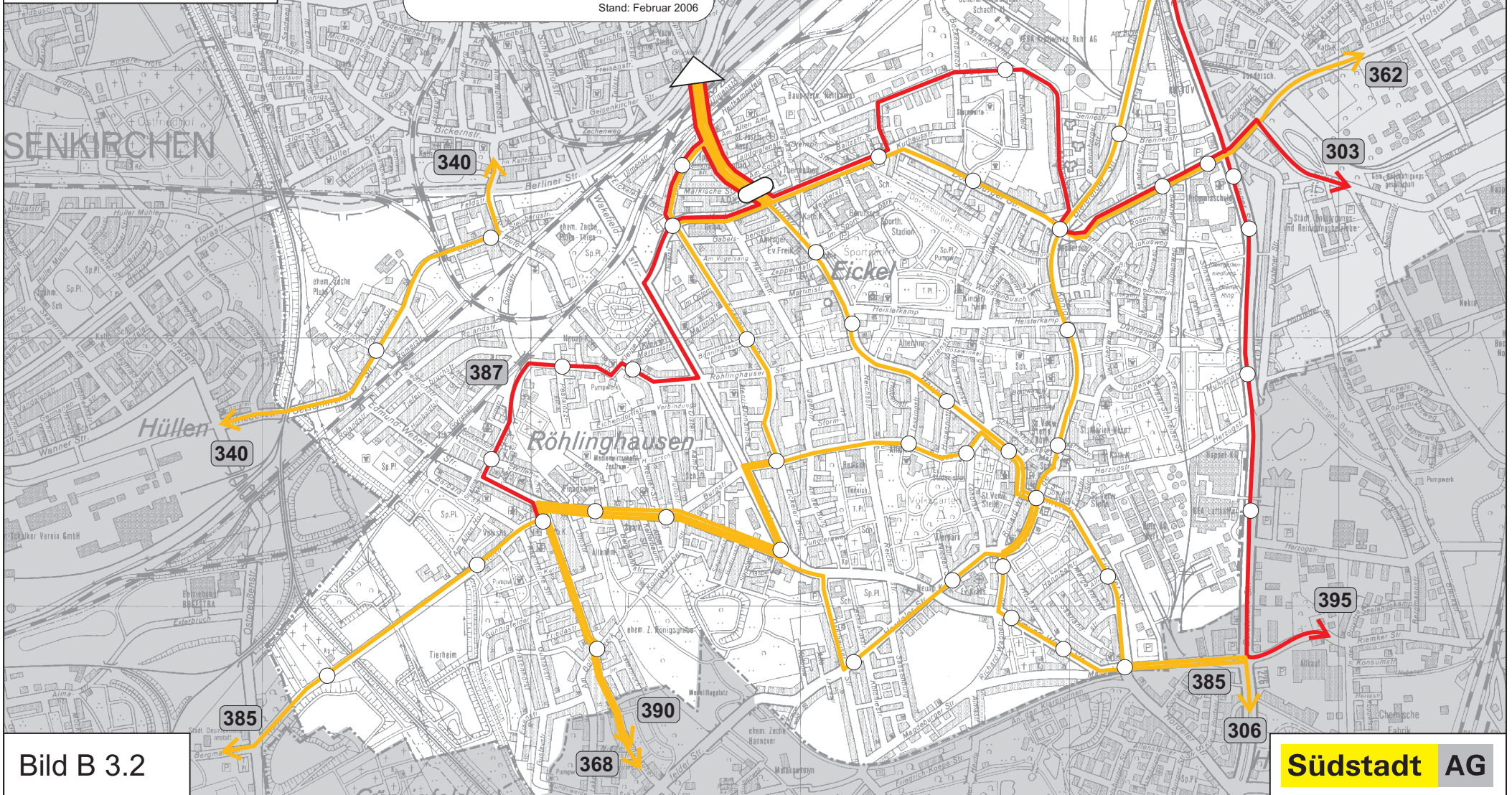


Bild B 3.2

Bedienungsfrequenz im ÖPNV
samstags tagsüber

überwiegende Fahrtenhäufigkeit der Linien

- 10'-Takt
- 15'-Takt
- 20'-Takt
- 30'-Takt
- 60'-Takt
- keine Bedienung

Stand: Februar 2006

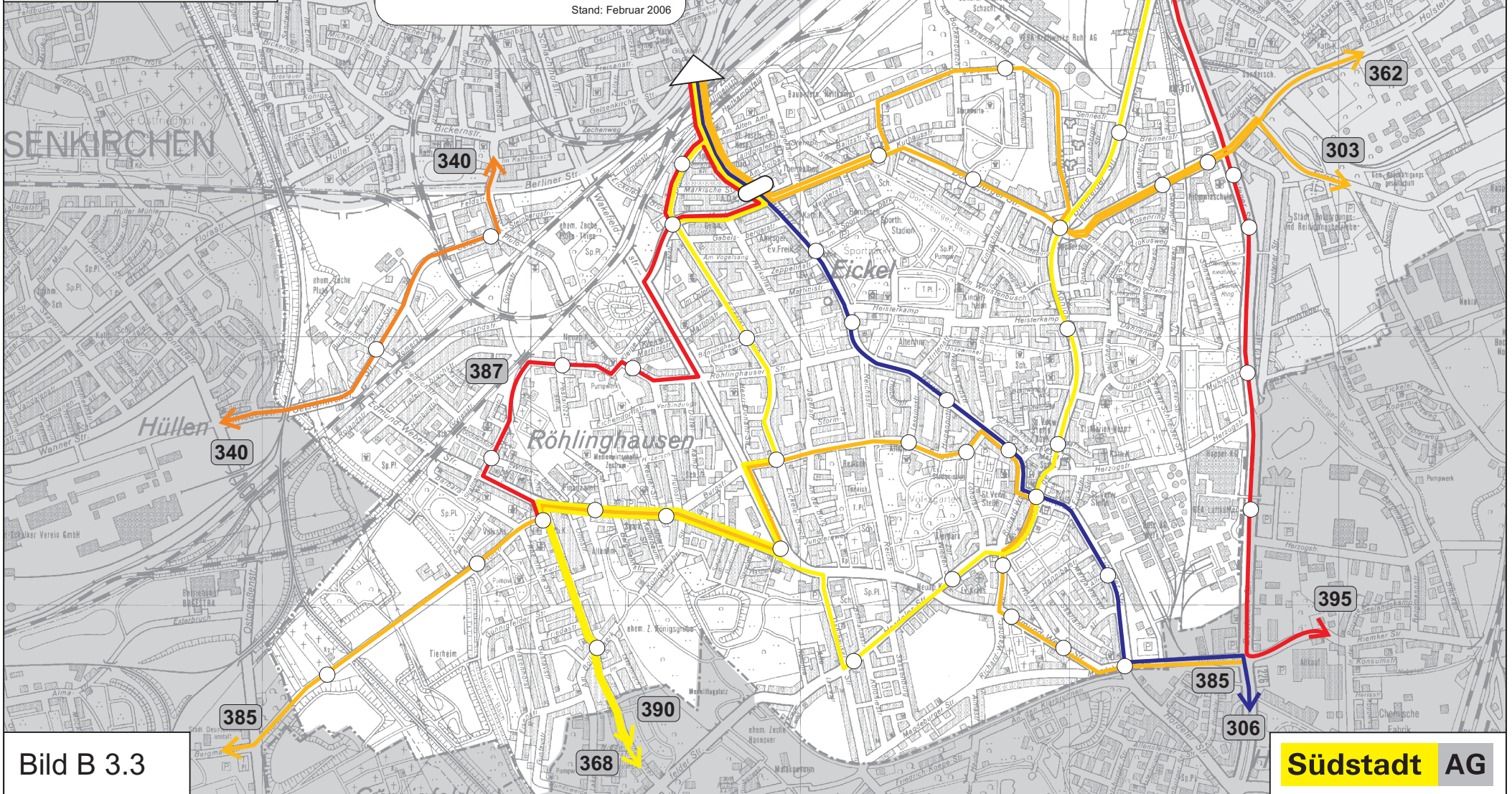


Bild B 3.3

Bedienungsfrequenz im ÖPNV
samstags nach etwa 20.00 Uhr

überwiegende Fahrtenhäufigkeit der Linien

- 10'-Takt
- 15'-Takt
- 20'-Takt
- 30'-Takt
- 60'-Takt
- keine Bedienung

Stand: Februar 2006

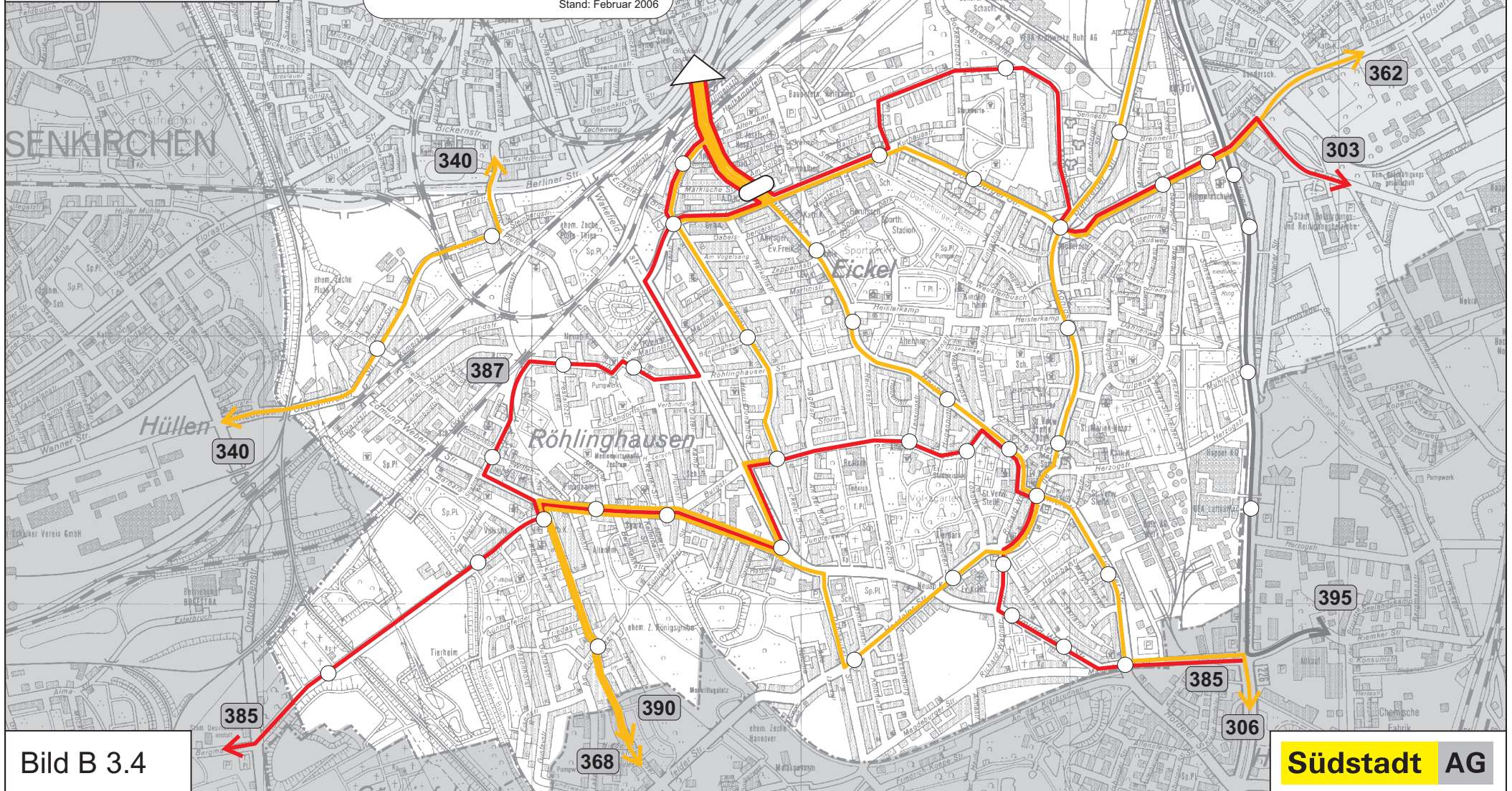


Bild B 3.4

Bedienungsfrequenz im ÖPNV
sonn- und feiertags
bis etwa 12.00 Uhr

überwiegende Fahrtenhäufigkeit der Linien

- 10'-Takt
- 15'-Takt
- 20'-Takt
- 30'-Takt
- 60'-Takt
- keine Bedienung

Stand: Februar 2006

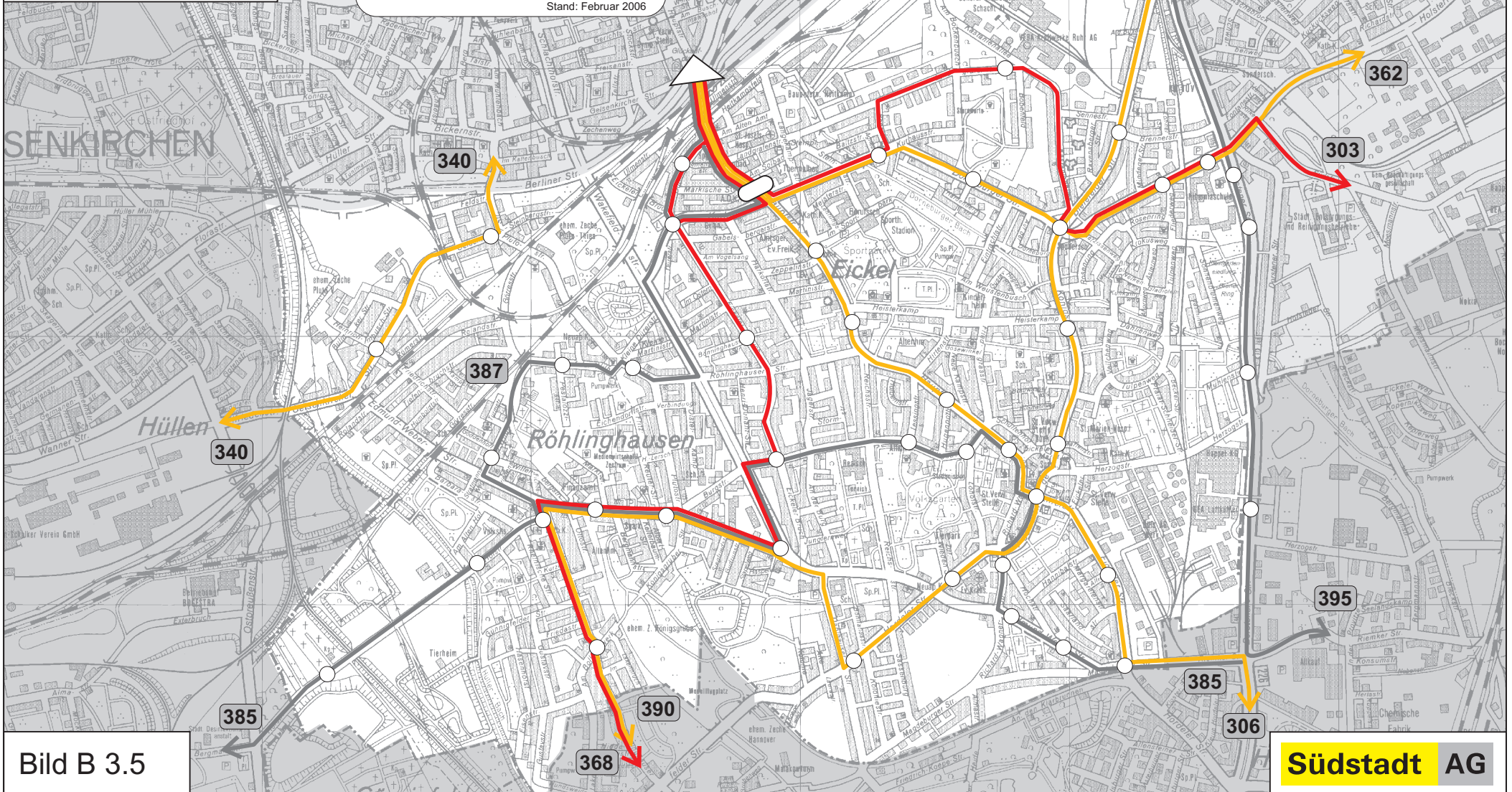


Bild B 3.5

Bedienungsfrequenz im ÖPNV
sonn- und feiertags
zwischen etwa 12.00 und 20.00 Uhr

überwiegende Fahrtenhäufigkeit der Linien

- 10'-Takt
- 15'-Takt
- 20'-Takt
- 30'-Takt
- 60'-Takt
- keine Bedienung

Stand: Februar 2006

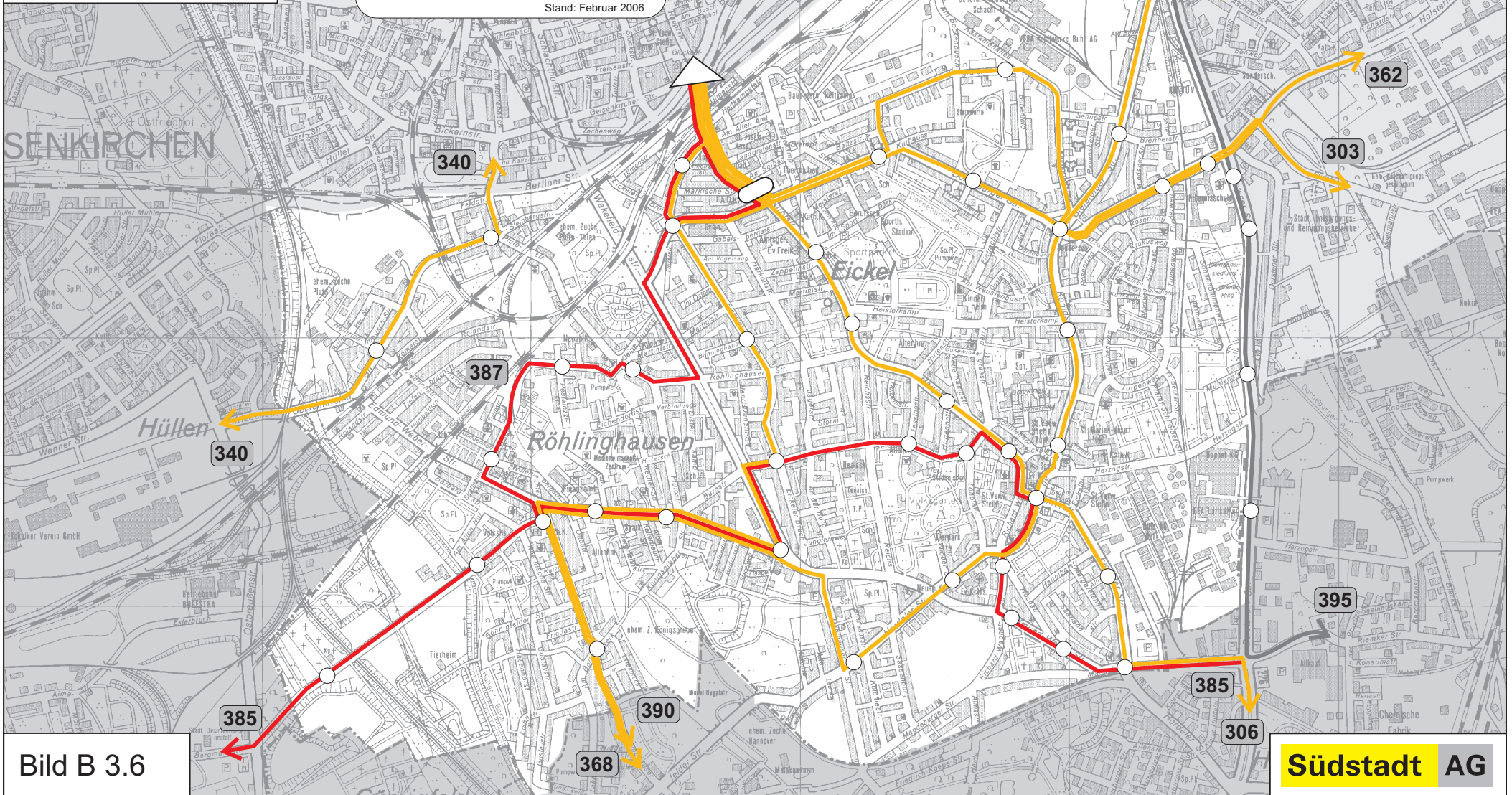


Bild B 3.6

Bedienungsfrequenz im ÖPNV
sonn- und feiertags
nach etwa 20.00 Uhr

überwiegende Fahrtenhäufigkeit der Linien

- 10'-Takt
- 15'-Takt
- 20'-Takt
- 30'-Takt
- 60'-Takt
- keine Bedienung

Stand: Februar 2006

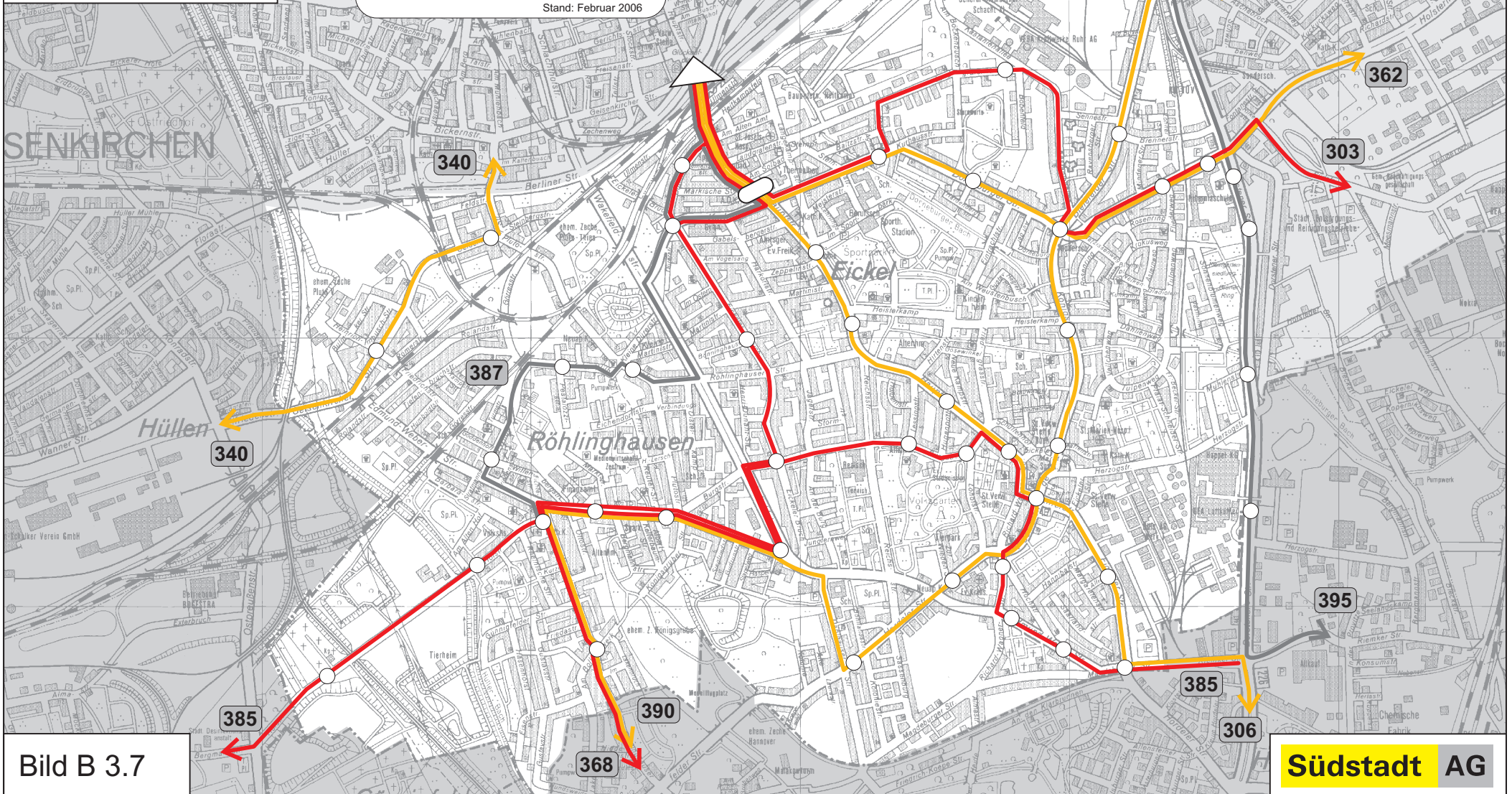


Bild B 3.7

Konzept für die Linie 387

Haltestellen

- Bestand
- ⊗ Auflassung
- Neueinrichtung
- Nahbereich der Haltestellen (Umkreisradius 250 m, Wegezeit bis zu 5 Min.)
- Erweiterter Nahbereich der Haltestellen (Umkreisradius 400 m, Wegezeit bis zu 10 Min.)

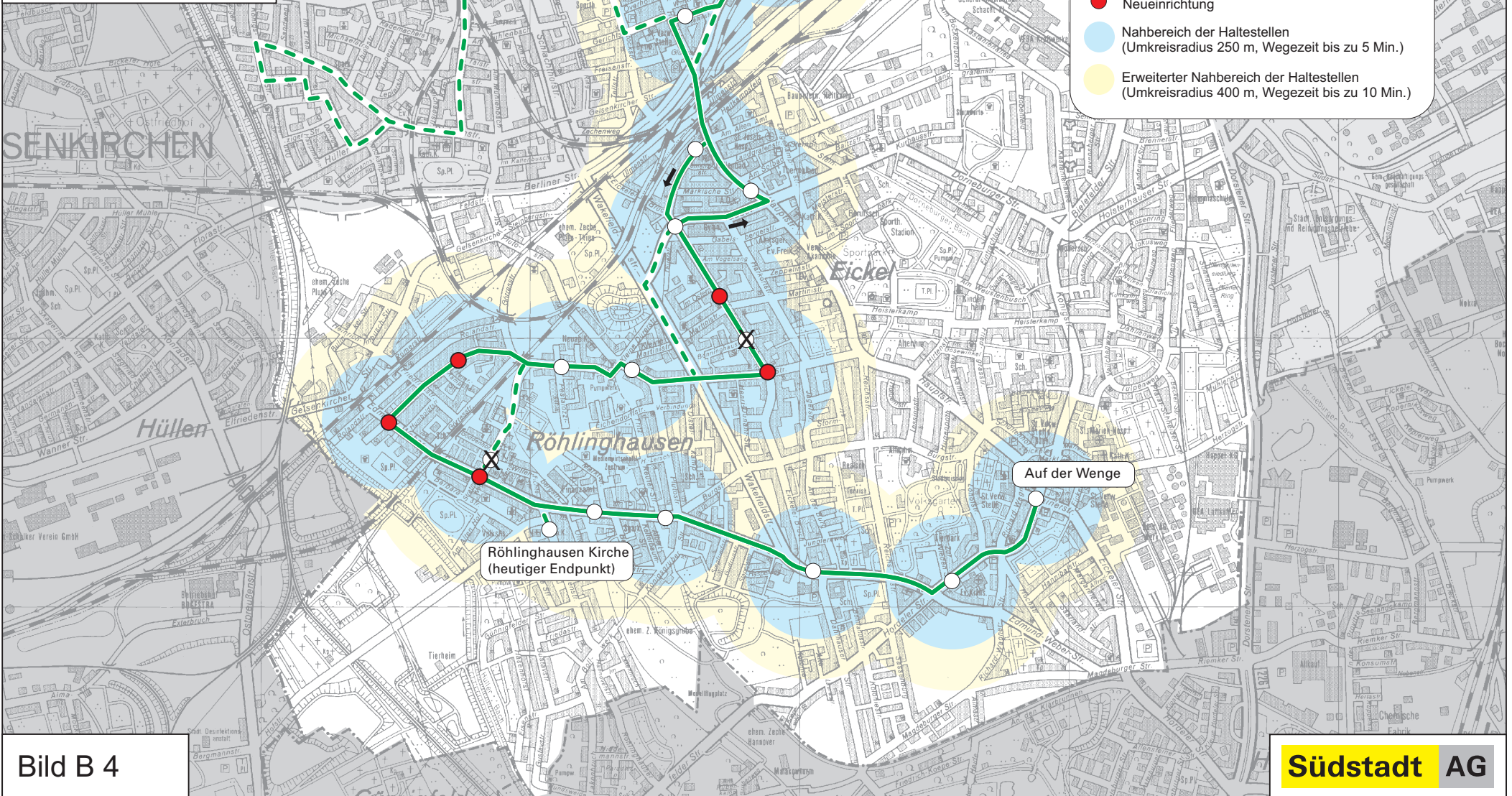


Bild B 4

Konzept für die Linie 385

Haltestellen

- Bestand (Bus/Straßenbahn)
- Neueinrichtung
- Nahbereich der Haltestellen (Umkreisradius 250 m, Wegezeit bis zu 5 Min.)
- Erweiterter Nahbereich der Haltestellen (Umkreisradius 400 m, Wegezeit bis zu 10 Min.)

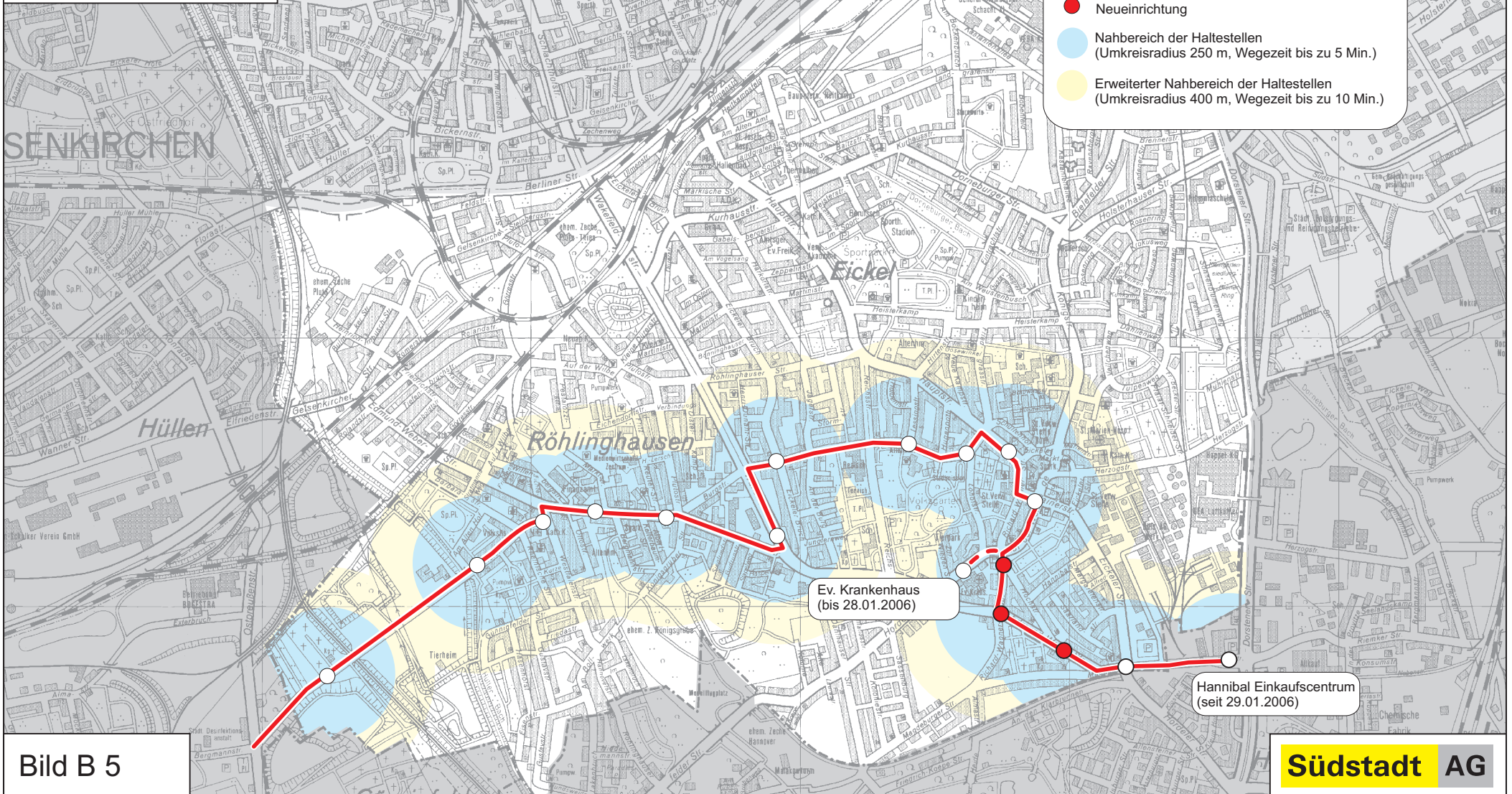
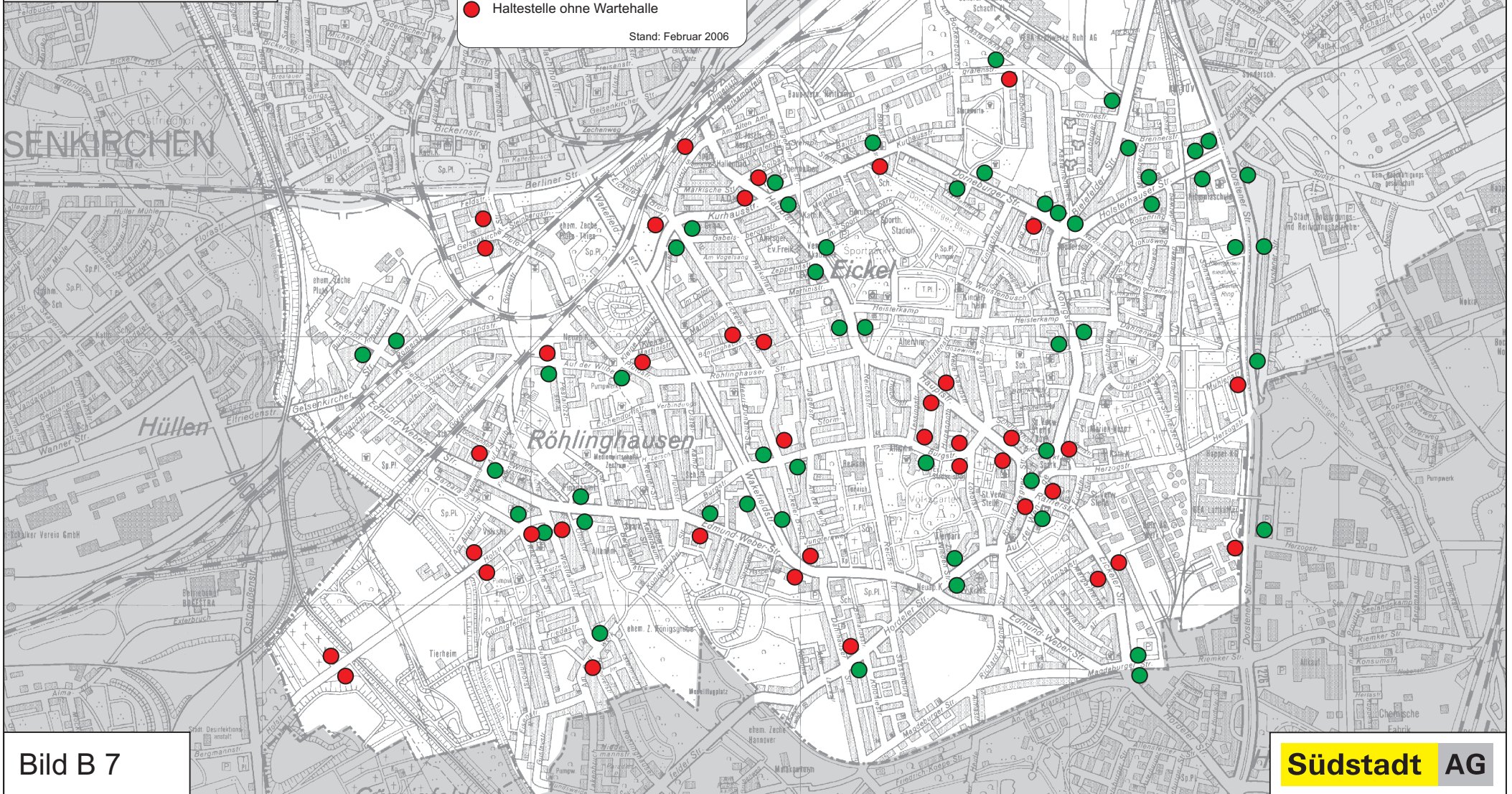


Bild B 5

Ausstattung mit Wartehallen

- Haltestelle mit Wartehalle(n)
- Haltestelle ohne Wartehalle

Stand: Februar 2006



Infrastrukturmaßnahmen

- Ausbau der Wartefläche
- Errichtung einer Wartehalle
- Ausbau der Wartefläche und Errichtung einer Wartehalle
- Neueinrichtung zweier Haltestellen
- Beschleunigung der Straßenbahn (Streckenausbau und Neuanlage der Haltestellen, laufende Maßnahme)

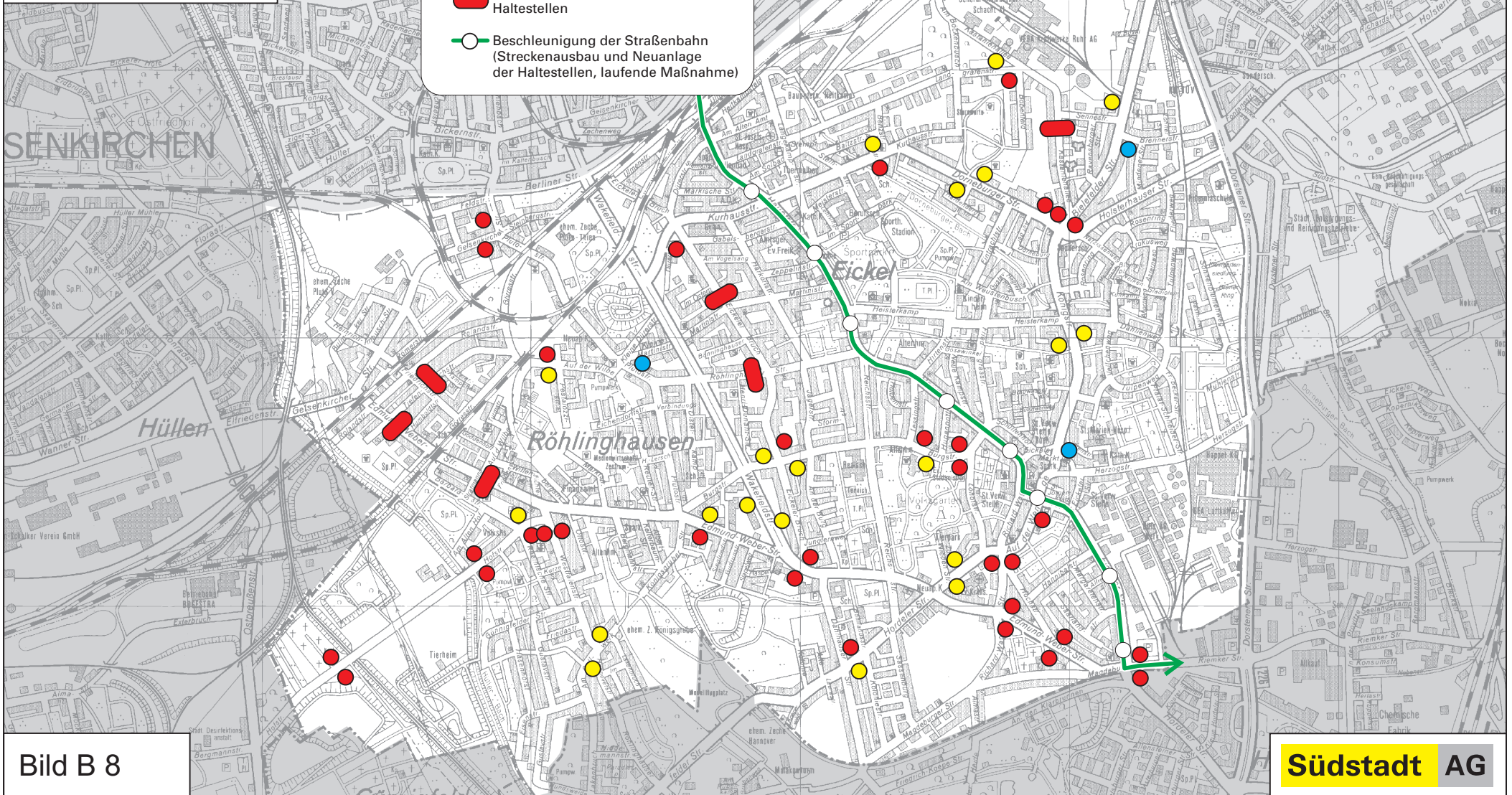


Bild B 8