

stadtherne

Nahverkehrsplan

Teil C
Nahverkehrskonzept
für das Bedienungsgebiet Wanne

Juli 2006

Südstadt AG

Teil C**Nahverkehrskonzept für das Bedienungsgebiet Wanne**

C 1.	Einführung	2
C 2.	Die Bedienungssituation in Wanne	3
C 2.1	Linienverbindungen und Erschließungswirkung	3
C 2.2	Bedienungszeiten	4
C 2.3	Bedienungsfrequenzen	5
C 2.4	Verknüpfung mit dem SPNV	6
C 3.	Fahrgastpotenziale und Fahrgastaufkommen	7
C 4.	Bewertung der Bedienungssituation	8
C 4.1	Anforderungen aus dem Rahmenkonzept	8
C 4.2	Bedienungsmängel und Handlungsbedarf	10
C 4.3	Erwartungen aus dem Stadtteilprojekt Bickern / Unser Fritz	12
C 5.	Bedienungskonzept	13
C 5.1	Veränderungen im Bereich Bickern / Wanne Mitte	13
C 5.2	Veränderungen im Bereich Unser Fritz / Wanne Nord	14
C 5.3	Wirtschaftliche Betrachtung	15
C 5.4	Bewertung der Maßnahmen	17
C 6.	Infrastrukturkonzept	19
C 6.1	Situation	19
C 6.2	Maßnahmen	20
C 6.3	Investitionen	21
C 7.	Umsetzung der Konzepte	25

Anhang: Bilder zu Teil C

C 1. Einführung

Das Nahverkehrskonzept für das Bedienungsgebiet Wanne folgt den ersten zwei Teilen zum Nahverkehrsplan der Stadt Herne (Teil A: Grundlagen und gesamtstädtische Untersuchungen, Teil B: Nahverkehrskonzept für das Bedienungsgebiet Eickel) und befasst sich mit der Situation und der Entwicklung des ÖPNV im Stadtbezirk Wanne. Den Ausführungen in Teil A entsprechend beschränken sich die Betrachtungen zum Bedienungsangebot in Wanne auf den 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 Wanne beschränkte Situationsbeschreibung und die Übernahme der Zielvorstellungen aus dem Rahmenkonzept führen zu konkreten Maßnahmeempfehlungen, 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.

C 2. Die Bedienungssituation in Wanne

C 2.1 Linienverbindungen und Erschließungswirkung

Der Stadtbezirk Wanne wird im ÖPNV durch elf Buslinien und eine Straßenbahnlinie bedient.

Tabelle C 1

Linien des ÖPNV in Wanne		
Linie	Betreiber	Linienlauf
SB 27	Vestische	Wanne-Eickel Hbf – Herten – Marl
303	HCR	Herne-Börnig – Herne Bf. – Wanne-Eickel Hbf.
306	BOGESTRA	Wanne-Eickel Hbf – Bochum (<i>Straßenbahn</i>)
312	HCR	Unser Fritz – Wanne-Eickel Hbf – Herne Mitte – Herne Süd
323	HCR	Wanne-Eickel Hbf – Crange – Herne Mitte – Gysenbergpark
328	HCR	Wanne-Eickel Hbf – Unser Fritz – Wanne Nord
340	BOGESTRA	Gelsenkirchen – Wanne-Eickel Hbf. – Holsterhausen
342	BOGESTRA	Wanne-Eickel Hbf – Unser Fritz – Gelsenkirchen
362	HCR	Wanne-Eickel Hbf. – Holsterhausen – Herne Bf. – Horsthausen
368	BOGESTRA	Wanne-Eickel Hbf. – Röhlinghausen – Bochum
384	BOGESTRA	Wanne-Eickel Hbf – Bickern – Gelsenkirchen
387	HCR	Bickern – Wanne-Eickel Hbf. – Röhlinghausen

Stand: Februar 2006

Linienverknüpfungen erfolgen im örtlichen Kernbereich im Zuge der im Zulauf auf den Hauptbahnhof gebündelten Linienführungen, mit denen die Fußgängerzone westlich und südlich tangiert wird. Zentrale Standorte in Wanne (Fußgängerzone, Rathaus, Hauptbahnhof) werden aus allen Ortsteilen umsteigefrei erreicht. Nach Herne Mitte bestehen Verbindungen mit den Linien 303, 312, 323 und 362. Über die Verknüpfung der Fahrzeugumläufe mit der Linie 303 können heute auch die Fahrgäste der Linie 328 ohne Umstieg bis Herne Mitte fahren. Die Zentren der Nachbarstädte Bochum, Gelsenkirchen und Herten sind mit höchstens einmaligem Umstieg erreichbar.

In Wanne gelten innerhalb des Nahbereichs der Haltestellen, welcher mit einem Umkreis von 250 Meter beschrieben wird, nahezu alle Siedlungsbereiche als

hinreichend erschlossen (→ **Bild C 1**). Das Wohngebiet am Grimberger Feld bietet aufgrund seiner Lage zwischen der Dorstener Straße und dem Rhein-Herne Kanal derzeit keine Möglichkeit einer unmittelbaren Erschließung. Ebenfalls wird der östliche Teil der Wiesenstraße – bedingt durch die Lage zwischen Bahndämmen – vom Linienverkehr nicht erreicht; fußläufige Verbindungen bestehen hier zur Linie 312 im Norden und im Westen sowie zur Linie 390 im Süden. Im östlichen Bereich von Wanne sind um den Knoten Heidstraße / Claudiusstraße keine Haltestellen vorhanden; hier sind zentrale Lagen in Wanne sowie der Hauptbahnhof aber schon fußläufig erreichbar.

C 2.2 Bedienungszeiten

Der Linienbetrieb in Wanne setzt an Werktagen mit der Linie 306 sehr früh ein; erste Fahrten erfolgen schon gegen 4.00 Uhr. Bis 6.00 Uhr haben alle Linien den Betrieb aufgenommen. Abends stellen die Linien 342 und 384 ihren Betrieb bereits vor 20.00 Uhr ein; die anderen Linien verkehren noch bis in den späten Abend. Einzelne Fahrten nach Mitternacht bieten die Linien 306 und 362.

Samstags verkehren alle Linien bereits zwischen 5.00 Uhr und 6.00 Uhr. Während die Linien 342 und 384 wiederum bereits am frühen Abend den Betrieb einstellen, enden die anderen Linien erst zwischen 22.00 Uhr und 1.00 Uhr.

An Sonn- und Feiertagen verkürzen sich die Bedienungszeiträume deutlich. Der Kernbetrieb der meisten Linien liegt zwischen 8.00 Uhr und 22.00 Uhr. Auf drei Linien findet bis 12.00 Uhr sowie nach 20.00 Uhr keine Bedienung statt. Betroffen hiervon ist nahezu der ganze Ortsteil Bickern.

Tabelle C 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
SB 27																								
303																								
306																								
312																								
323																								
328																								
340																								
342																								
362																							fr.	
368																								
384																								
387																								

Stand: Februar 2006

fr = nur freitags

Tabelle C 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
SB 27																								
303																								
306																								
312																								
323																								
328																								
340																								
342																								
362																								
368																								
384																								
387																								

Stand: Februar 2006

Tabelle C 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
SB 27																								
303																								
306																								
312																								
323																								
328																								
340																								
342																								
362																								
368																								
384																								
387																								

Stand: Februar 2006

C 2.3 Bedienungsfrequenzen

Hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit liegt die Straßenbahn mit dem 10-Minuten-Takt (werktags) deutlich vor allen anderen Linien. Bei den Buslinien ist das Angebot der Linie 362 am stärksten ausgeprägt; die Linie verkehrt tagsüber im 15-Minuten-Takt. Der 20-Minuten-Takt montags bis freitags wird lediglich auf drei Linien angeboten. Die anderen Linien werden halbstündlich bzw. stündlich betrieben. Am Wochenende liegen die Takte der Buslinien bei 30 oder 60 Minuten.

Die an allen Tagen nur stündliche Bedienung der Linien 342, 384 und 387 sind gerade dort ein erheblicher Mangel, wo keine alternativen Linienverbindungen zur Verfügung stehen, so in Bickern und in der Umgebung des Freizeitbades Wananas. Andere Bereiche – oft durch mehrerer Linien tangiert – verfügen über eine deutlich häufigere Bedienung (**→ Bilder C 3.1 bis C 3.5**).

C 2.4 Verknüpfung mit dem SPNV

Der Hauptbahnhof Wanne-Eickel ist einziger SPNV-Haltepunkt in Wanne und auch für den Stadtbezirk Eickel ein wichtiger Zugang zum Schienenverkehr. Zudem ist er der einzige Fernverkehrsbahnhof in Herne. Aus allen Teilen von Wanne kann der Hauptbahnhof mit dem Bus ohne Umstieg erreicht werden; zumeist innerhalb von deutlich weniger als 15 Minuten (**→ Bild C 2.1**).

Der Hauptbahnhof wird von sechs SPNV-Linien bedient. An Werktagen verkehren hier regelmäßig etwa 16 Züge/Stunde. Im Zuge der zahlreichen Anschlussmöglichkeiten zwischen Bussen und Bahnen ist für alle Bereiche in Wanne mindestens einmal stündlich eine SPNV-Verbindung nach Dortmund, Bochum und Gelsenkirchen erreichbar.

Tabelle C 5

Linien des SPNV am Hauptbahnhof Wanne-Eickel	
S 2	Dortmund – Castrop-Rauxel – Herne Bf – Wanne-Eickel Hbf – Gelsenkirchen a. – Oberhausen – Duisburg b. – Essen
RB 42	Essen – Gelsenkirchen – Wanne-Eickel Hbf – Recklinghausen –Münster
RB 43	Dorsten – Gelsenkirchen-Buer – Wanne-Eickel Hbf – Herne Bf – Börnig Bf – Castrop-Rauxel Süd – Dortmund
RB 46	Gelsenkirchen – Wanne-Eickel Hbf – Bochum
RE 2	Mönchengladbach – Duisburg – Essen – Gelsenkirchen – Wanne-Eickel Hbf – Recklinghausen – Münster
RE 3	Düsseldorf – Duisburg – Gelsenkirchen – Wanne-Eickel Hbf – Herne Bf – Castrop-Rauxel – Dortmund – Hamm

Stand: Januar 2006

C 3. Fahrgastpotenziale und Fahrgastaufkommen

Das Bedienungsgebiet Wanne zählt rd. 36.000 Einwohner. Diese erzeugen ein Verkehrsaufkommen von täglich etwa 130.000 Wegen (montags bis freitags) bzw. jährlich rd. 44Mio Wegen.

Daten zur Verteilung des Verkehrsaufkommens sind dem Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1997 zu entnehmen, ergänzt um eine Prognose für das Jahr 2005. Hiernach haben etwa die Hälfte (rd. 51%) aller Wege der Einwohner von Wanne ihre Ziele innerhalb von Wanne, 19% orientieren sich nach Herne Mitte und Sodingen, 15% nach Eickel. Damit verbleiben rd. 85% aller Wege innerhalb der Stadt Herne. Ziele außerhalb der Stadt verteilen sich mit geringen Anteilen auf Bochum (6%), Gelsenkirchen (3%) und Städte im Kreis Recklinghausen (Herten, Recklinghausen, Castrop-Rauxel, jeweils 1-2%). Auch ohne eine vorliegende Aktualisierung dieser Angaben entsprechen die Werte der allgemeinen Erkenntnis, dass dem Binnenverkehr eine große Bedeutung zukommt; der ÖPNV kann hier einen großen Anteil nehmen. Für die überörtlichen Verkehre muss die Bus-Schiene-Verknüpfung eine wichtige Rolle einnehmen.

Mit der Nähe zu zentralörtlichen Funktionen, der guten Erschließung durch den ÖPNV sowie die Anbindung an weiterführende Linien soll der ÖPNV mittelfristig etwa 15%, langfristig bis zu 20% des Verkehrsaufkommens in Wanne abschöpfen können. Dies bedeutet ein Fahrgastaufkommen von etwa 20.000 bzw. 26.000 Personen werktäglich.

Zum heutigen Fahrgastaufkommen in Wanne können die Einsteiger der Linien an örtlichen Haltestellen angegeben werden.

Die hohe Frequentierung der Linie 312 erklärt sich durch die Fahrtenhäufigkeit sowie die Verbindungs- und Erschließungswirkung im Stadtverkehr.

Die meisten Linien zeigen wegen ihrer Ausrichtung auf zentrale Standorte in Wanne und der teilweise auch weitergehenden Verkehrsfunktionen eine durchaus befriedigende Nachfrage.

Tabelle C 6

Einsteiger in Wanne Mittlere Tageswerte montags bis freitags an Schultagen	
312	3.420
340	2.150
306	2.060
362	930
328	920
323	920
368	890
SB 27	790
387	650
303	470
342 (398)	300
384	280
	13.780
Datengrundlage: 2004 / 2005 alle Zahlen gerundet	

Das vergleichsweise geringe Fahrgastaufkommen der Linien 342 (vormals 398) 384 und 387 bestätigt, dass auch nennenswerte Fahrgastpotenziale im Einzugsbereich bei geringer Angebotsqualität (hier 60-Minuten-Takte) nur unzureichend gewonnen werden können.

Allerdings muss auch davon ausgegangen werden, dass in vielen Fällen zentrale Standorte in Wanne aus umliegenden Wohngebieten auch ohne Nutzung des ÖPNV erreicht werden, insbesondere wenn ein möglicher haustürnaher Zustieg einen Umstieg innerhalb der Wegekette erfordert.

Wegen der Netzknoten in Wanne ist ein erheblicher Umsteigeranteil zu erwarten. Bei linienspezifischen Fahrgastzählungen liegt die Zahl der insgesamt erfassten Fahrgäste weit über den körperlich tatsächlich vorhandenen Personen.

Andererseits ist die Zahl der Einsteiger im SPNV nicht hinreichend bekannt. Der SPNV erschließt im nahen Umfeld des Hauptbahnhofs zahlreiche Fahrgäste, die im Zuge ihrer Wegekette den ÖPNV in Wanne nicht nutzen.

Bei einem ÖPNV-Anteil aller Wege der Einwohner in Wanne von mindestens 10% müssten werktäglich heute etwa mindestens 10.000, mit Umsteigern etwa 12.000 Fahrgäste erfasst werden. Hinzu kommen weitere Fahrgäste aus anderen Verkehrsgebieten. Diese sind in den erhobenen Fahrgastzahlen enthalten; insofern ist zu erwarten, dass der ÖPNV im Bedienungsgebiet Wanne noch erhebliche Potenziale gewinnen kann.

C 4. Bewertung der Bedienungssituation

C 4.1 Anforderungen aus dem Rahmenkonzept

Für eine Bewertung der heutigen Bedienungssituation in Wanne sind die hierfür formulierten Qualitätsziele aus dem Rahmenkonzept zu übernehmen. 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.

C 4.2 Bedienungsmängel und Handlungsbedarf

Die örtlichen Rahmenbedingungen für den Linienverkehr zugrunde legend, ist die Erschließung durch den ÖPNV in Wanne durchweg zufriedenstellend. Im Bedienungsgebiet Wanne sind Veränderungen weniger wegen der Erschließungswirkung als vielmehr für eine Verbesserung einzelner Verbindungen geboten. Besonders im Stadtteil Unser Fritz ist die Situation nicht befriedigend: Der westliche Abschnitt der Unser-Fritz-Straße wird im Zuge der Linie 328 in beiden Fahrtrichtungen jeweils zweimal befahren. Die Lage der Haltestelle Schlossstraße im Netz bietet sich für einen Linienendpunkt und infolge dessen für eine veränderte Erschließung des Stadtteils an.

Durchgehende Verbindungen nach Herne Mitte sind mit den Linien 312, 323, 328 (heute mit Übergang zur Linie 303) und 362 möglich, die bereits einen großen Teil von Wanne erschließen. Für die nicht unmittelbar an Herne Mitte angebotenen Bereiche bestehen gute Anschlusssituationen am Buschmannshof oder am Hauptbahnhof. Über die Verknüpfung mit dem SPNV wird erreicht, dass die Beförderungszeiten für Verbindungen nach Herne Mitte innerhalb der angestrebten 30 Minuten liegen; allein mit dem Bus wäre dies in einigen Fällen nicht darstellbar (→ **Bild C 2.2**).

Die Linien nach Bochum (306, 368, RB 46) und Herten (SB 27) sind über die Hauptverknüpfungspunkte in Wanne erreichbar. Auf diesen Verbindungen sind keine ergänzenden Angebote erforderlich.

Gelsenkirchen wird über die Linien des SPNV erreicht. Für diese Verbindungen kommt der Anbindung des Hauptbahnhofs eine wesentliche Bedeutung zu. Vor diesem Hintergrund soll das Angebot der beiden nur stündlich in den Raum Gelsenkirchen verkehrenden Buslinien 342 und 384, deren Erschließungswirkung in Wanne eher gering ist, nicht erweitert werden.

Unter dem Gesichtspunkt der Angebotsqualität erreichen die Linien 312, 323 und 340 bereits heute die Teil A beschriebene Qualitätsstufe 2; aufgrund der heutigen Netzwirkung werden hier keine Maßnahmen vorgesehen. Gleiches gilt für alle Linien, die aus dem Bereich Eickel über die Hauptstraße nach Wanne führen und am Hauptbahnhof enden; diese werden hier unverändert übernommen. Einzige Ausnahme bildet hier die in Teil B des Nahverkehrsplans aufgezeigte Führung der neuen Linie 387 von Röhlinghausen über den Buschmannshof zum Hauptbahnhof.

Ein erheblicher Angebotsmangel ist im Ortsteil Bickern festzustellen. Allein westlich der Bahnlinie leben etwa 5.000 Einwohner; die nur stündliche Bedienung durch die Linien 384 und 387 ist angesichts des dortigen Fahrgastpotenzials unzureichend und dringend zu verbessern. Hier ist eine 30- oder gar 20-minütliche Bedienung geboten.

In östlichen Bereich von Wanne ist eine bessere Anbindung des Freizeitbades zu gewährleisten. Die Linie 342 erschließt im gesamten Bedienungsgebiet Wanne kaum relevante Einzugsbereiche dieser Freizeitstätte und kann mit dem nur stündlichen Fahrtenangebot auch keine nennenswerten Potenziale hierfür abschöpfen. Mit einer modifizierten Führung bestehender Linien kann in diesem Bereich eine Verbesserung der Situation erreicht werden.

Die Anbindung der Ortsteile an Standorte mit zentralörtlichen Funktionen (Fußgängerzone, Hauptbahnhof, Rathaus) sowie an die für weitergehende Verkehrsbeziehungen wichtigen Verknüpfungspunkte – hier insbesondere den Buschmannshof – zählt zu den wichtigsten Aufgaben des öffentlichen Nahverkehrs im Bedienungsgebiet Wanne. Es bestehen Überlegungen, den nördlichen Abschnitt der Fußgängerzone wieder für den motorisierten Verkehr freizugeben. Dies ermöglicht zwar eine Annäherung des Liniennverkehrs in diesem Bereich, erscheint jedoch angesichts der heute tangentialen, aber dennoch beinahe vollständigen Erschließung des Innenstadtbereichs nicht erforderlich.

Aufgrund der erkennbaren nur punktuellen Erschließungsdefizite ist eine raumgreifende Einrichtung zusätzlicher Linien nicht vorgesehen. Das Liniennkonzept für Wanne soll sich vielmehr aus der Modifizierung bestehender Angebote entwickeln.

Tabelle C 8

Heute erreichte Angebotsqualität			
	montags bis freitags	samstags	sonn- und feiertags
SB 27	1 a	1 a	1 a
303	1 a	1 a	1 a *
306	> 2	> 2	> 2
312	2	2	2
323	2	2	2
328	1 a	< 1 a	< 1 a
340	2	2	2
342	< 1a	< 1a	< 1a
362	> 2	2	2
368	2	> 2	1 a *
384	< 1a	< 1a	< 1a
387	< 1a	< 1a	< 1a
* mit geringen Einschränkungen			
Stand: Februar 2006			

C 4.3 Erwartungen aus dem Stadtteilprojekt Bickern / Unser Fritz

Die Stadt Herne hat vor einigen Jahren für die Ortsteile Bickern und Unser Fritz ein Verfahren zur städtebaulichen Erneuerung und Aufwertung in Gang gesetzt. In diesem Zusammenhang wurde ein Maßnahmenkonzept Verkehr¹ erstellt, welches alle Verkehrsarten berücksichtigt und verschiedene Handlungsansätze aufzeigt. Zumeist höchste Priorität gilt hierbei den Maßnahmen für den ÖPNV, dies sind

- die Verbesserung des Fahrtenangebotes im ÖPNV, insbesondere im Bereich Bickern
- die Einrichtung einer Linienverbindung zwischen Bickern und Unser Fritz
- der Ausbau und die behindertengerechte Ausstattung der Haltestellen (auch als gestalterische Aufwertung des Straßenraums)
- die bessere Anbindung der „Künstlerzeche“ an der Dorstener Straße

Eine unmittelbare (haustürnahe) Anbindung der Künstlerzeche durch den Linienverkehr ist nicht möglich. Über die nahe gelegene Haltestelle Steinhausenstraße ist die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV in hinreichendem Maße gewährleistet. Hier ist allenfalls zu prüfen, ob die Fußwegeverbindung zwischen Haltestelle und Künstlerzeche verbessert werden kann. Die Haltestelle Steinhausenstraße wird von den Linien 312 und 342 bedient; die Linie 312 bietet auch in den Abendstunden an allen Tagen bis nach 23.00 Uhr ein noch halbstündliches Angebot. Außerdem bietet die Fußgängerbrücke über den Rhein-Herne-Kanal im Zuge der Alleestraße einen Zugang zur Linie 328, die halbstündlich nach Wanne verkehrt. Vor diesem Hintergrund erscheint eine Verbesserung der ÖPNV Anbindung für die Künstlerzeche als nicht unbedingt erforderlich.

Im Gegensatz dazu entsprechen die Forderungen nach Angebotsverbesserungen in Bickern den Erkenntnissen aus der Bestandsaufnahme zum ÖPNV in Wanne. Eine durchgehende Linienverbindung zwischen Bickern und Unser Fritz wird allerdings nicht für notwendig erachtet, da hier derzeit keine gegenseitigen Anziehungspunkte bestehen, die im beiderseitigen Vordergrund stehen könnten. Wichtiger erscheint eine Anbindung an zentrale Standorte und Verknüpfungen in Wanne, über welche schließlich Verkehrsbeziehungen im Stadtbezirk abgedeckt werden können.

Die im Nahverkehrsplan zu beschreibende Entwicklung des Nahverkehrsangebots im Bedienungsgebiet Wanne wird zu großen Teilen durch den sich auch im

¹ Brilon Bondzio Weiser: Maßnahmenkonzept Verkehr, Zusammenfassung, Mai 2005

Stadtteilprojekt „Bickern / Unser Fritz“ abzeichnenden Handlungsbedarf bestimmt werden.

C 5. Bedienungskonzept

Das Konzept sieht Veränderungen in der Ausgestaltung der Linien 323, 328, 342 und 387 vor.

C 5.1 Veränderungen im Bereich Bickern / Wanne Mitte

Die Strecke Hauptbahnhof – Bickern, die heute im Zuge der Linie 387 bedient wird, soll in die Linie 323 integriert und damit durchgehend an Herne Mitte angebunden werden (→ **Bild C 4**). Für den südlichen Abschnitt der Linie 387 ist im Rahmen des Konzepts für das Bedienungsgebiet Eickel bereits eine Neukonzeption beschrieben worden; die Linienv Verbindung Hauptbahnhof – Röhlinghausen – Eickel Mitte wird betrieblich von der Ortsteilbedienung in Bickern gelöst.

Bei der Verlängerung der Linie 323 nach Bickern wird der Linienweg der heutigen Linie 387 weitgehend übernommen. Die Bedienung der Straße Am Berg (Haltestellen Am Mühlenbach und Am Berg / Bickernstraße) soll allerdings entfallen, da mit der Linie 340 (Haltestellen Bickernstraße und Am Rottfeld) eine ausreichende Bedienung in diesem Bereich sichergestellt ist. Für eine verbesserte Ortsteilerschließung verkehrt die Linie 323 ab Haltestelle Am Berg, die bislang von der Linie 387 nicht bedient wird, weiter über die Wilhelmstraße (Haltestelle Schacht Wilhelm) und über die Straße Im Erlenkamp. Die Schleife im Endbereich der vormaligen Linie 387 bleibt unverändert. Die Haltestelle Moßkampweg ist ihrer Lage entsprechend in Knappenstraße umzubenennen. Im Bereich Bickernstraße / Im Erlenkamp wird eine Ausstiegshaltestelle eingerichtet. Der Einstieg in Richtung Wanne erfolgt an der bestehenden Haltestelle Im Erlenkamp.

Da die Linie 323 im Zuge der Verlängerung nach Bickern das Zentrum von Wanne über weitere Haltestellen (Am Buschmannshof, Overhofstraße, Mondpalast) erschließt, kann die zu diesem Zweck bislang bediente Haltestelle Rathausplatz aufgelassen und die Linie über die Rathausstraße direkt zum Hauptbahnhof geführt werden. Infolge der veränderten Führung verlängert sich die Linie 323 insgesamt um etwa 2,6 Kilometer.

C 5.2 Veränderungen im Bereich Unser Fritz / Wanne Nord

Die Linie 328 erhält eine vereinfachte Streckenführung und endet – vom Hauptbahnhof kommend – künftig an der Schlossstraße. Der Linienweg verkürzt sich um etwa 2,5 km auf 4,1 km.

Die Teilstrecke zum Florapark wird künftig durch eine neue Linie (329) bedient. Diese Linie setzt an der Schlossstraße ein und verkehrt über die Unser-Fritz-Straße und die Heidstraße zum Hauptbahnhof. Die Umfahrung des Floraparks entfällt, die Haltestelle Florastraße wird aufgelassen. Auf der Heidstraße müssen zusätzliche Haltepunkte für die namentlich bestehenden Haltestellen Flora Marzina und Heidstraße eingerichtet werden.

Für die Linienführung zwischen den Haltestellen Flora Marzina und Hauptbahnhof sind zwei Möglichkeiten in Betracht zu ziehen (**→ Bilder C 5 und C 6**).

1. Fahrt über den ganzen Verlauf der Heidstraße, mit einer neuen Haltestelle im Bereich Rudolfstraße. Hierbei werden die Bereiche um die Unser-Fritz-Straße zügiger als bisher an den Hauptbahnhof angebunden.
2. Fahrt ab Flora Marzina über die Rathausstraße, Cranger Heide und Am Freibad. Die Übernahme des Linienwegs der Linie 342 bedeutet eine geringfügig verlängerte Fahrtzeit (zwei bis drei Minuten) gegenüber der ersten Variante, führt aber zu einer deutlich besseren Anbindung des Freizeitbades. Gleichzeitig kann die Linie 342 ab der Dorstener Straße beschleunigt über die Rathausstraße zum Hauptbahnhof geführt werden.

Die Linie 329 geht am Hauptbahnhof in die Linie 387 nach Röhlinghausen und Eickel über. Damit ist der Buschmannshof auch aus dem Bedienungsgebiet der Linie 329 umsteigefrei erreichbar. Das Angebot der Linie 329 wird der neuen Linie 387 angepasst und erreicht ebenfalls die Qualitätsstufe 1a. Für die Linien 328 und 329 ist langfristig und in Abhängigkeit von der Entwicklung der Fahrgastzahlen eine Angebotsverbesserung gemäß der Qualitätsstufe 1 b bzw. 2 vorzusehen. Im Vorfeld sind die Nachfragestrukturen zu überprüfen.

Der Linienendpunkt an der Schlossstraße beinhaltet die Option einer späteren Linienerweiterung, wenn im Zuge der hier geplanten Entwicklung von Gewerbestandorten ein erweiterter Erschließungsbedarf besteht.

Bei den Haltestellen Paulstraße / Unser-Fritz-Straße und Unser-Fritz-Straße / Alleestraße ist die Wahl einer kürzeren Bezeichnung angezeigt, welche die Fahrgastinformation erleichtern, zugleich aber ausreichenden Bezug zum jeweiligen Standort herstellen.

Linie 329 Variante 1

Linienweg: Wanne-Eickel Hbf – Berliner Straße – Heidstraße – Unser-Fritz-Straße – Schlossstraße

Haltestellen: W.-E- Hbf, Rudolfstraße (neu), Flora Marzina, Am Stöckmannshof, Gahlenstraße, Museum Wanne, Paulstraße / Unser-Fritz-Straße, Unser-Fritz-Straße / Alleestraße, Schlossstraße

Linienlänge: rd. 3,4 km

Fahrzeit: rd. 12 Minuten

Linie 329 Variante 2

Linienweg: Wanne-Eickel Hbf – Berliner Straße – Am Freibad – Cranger Heide – Rathausstraße – Heidstraße – Unser-Fritz-Straße – Schlossstraße

Haltestellen: W.-E- Hbf, Antonstraße, Claudiusstraße, Freizeitbad Wananas, Cranger Heide (neu), Heidstraße, Flora Marzina, Am Stöckmannshof, Gahlenstraße, Museum Wanne, Paulstraße / Unser-Fritz-Straße, Unser-Fritz-Straße / Alleestraße, Schlossstraße

Linienlänge: rd. 4,7 km

Fahrzeit: rd. 17 Minuten

Der Linienweg der Variante 2 sieht im Zuge der Fahrtrichtung Schlossstraße ein Linkseinbiegen von der Cranger Heide in die Rathausstraße vor. Dieser Knotenpunkt ist nicht signalisiert. Sollte die Verkehrsbelastung auf der Rathausstraße erhebliche Verlustzeiten für die Linie 329 erwarten lassen bzw. werden diese durch Testfahrten bestätigt, muss eine alternative Führung über die Ludwigstraße in Betracht gezogen werden.

C 5.3 Wirtschaftliche Betrachtung

Mit der Verlängerung nach Bickern erhöhen sich die Fahrleistungen der Linie 323 bei gleich bleibendem Fahrtenangebot um rd. 86.000 km/Jahr. Unter Berücksichtigung der heutigen Fahrleistungen der Linie 387 zwischen Hauptbahnhof und Bickern (rd. 32.000 km/Jahr) können die entstehenden Mehrleistungen mit etwa 54.000 km/Jahr angegeben werden. Da das auf der Linie 387 verkehrende Fahrzeug in die Umläufe der Linie 323 eingespeist wird, sind für die Erbringung künftiger Fahrleistungen keine zusätzlichen Fahrzeuge erforderlich.

Das künftige Angebot (Stufe 1a) auf der jetzt verkürzten Linie 328 führt zu Fahrleistungen von rd. 100.000 km/Jahr. Bezogen auf die heutigen Leistungen der Linie bedeutet dies eine Reduzierung um rd. 28.000 km/Jahr. Das Angebot der Linie 328 kann mit einem Fahrzeug erbracht werden. Heute sind auf dieser Linie zwei Fahrzeuge gebunden. Das zweite Fahrzeug wird nunmehr für den Betrieb der Linie 329 erforderlich.

Das Angebot der neuen Linie 329 entspricht der reduzierten Qualitätsstufe 1 (Stufe 1a: Stundentakt ab 20.00 Uhr); damit wird ein betrieblicher Verbund mit der Linie 387 nach Röhlinghausen möglich. Die Fahrleistungen der Linie 329 betragen für die Variante 1 (direkte Führung über die Heidstraße zum Hauptbahnhof) rd. 83.000 km/Jahr.

Eine Führung der Linie 329 über das Freizeitbad Wananas (Variante 2) bedeutet Fahrleistungen von rd. 119.000 km/Jahr. Die Streckenverlängerung bedingt aufgrund der Fahrzeiten und unter Berücksichtigung des Verbunds mit der Linie 387 den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs. Demzufolge steigen die Kosten für diese Variante deutlich.

Tabelle C 9

Veränderungen der Leistungen und Kosten				
	Variante 1		Variante 2	
Linie	Fahrleistungen [km/a]	Betriebskosten [€/a]	Fahrleistungen [km/a]	Betriebskosten [€/a]
323	+ 86.000	+ 216.000	+ 86.000	+ 216.000
387*	- 32.000	- 81.000	- 32.000	- 81.000
328	- 28.000	- 71.000	- 28.000	- 71.000
329	+ 83.000	+ 207.000	+ 119.000	+ 316.000
342	- - - - -	- - - - -	- 7.000	- 7.000
Σ	+ 109.000	+ 271.000	+ 138.000	+ 373.000

* Linienabschnitt Hauptbahnhof – Bickern

Mit der erheblichen Angebotsverbesserung in Bickern ist eine deutlich höhere Potenzialabschöpfung möglich. In dem von der Veränderung berührten Bereich sind jährlich bis zu 130.000 Einsteiger (auf den Linien 323 und 384) zu erwarten.

Angesichts der nach letzten Zählungen derzeit anzunehmenden Fahrgastzahlen der Linien 384 und 387 in diesem Bereich bedeutet dies einen Zuwachs um rd. 40.000 Fahrgäste / Jahr, der sich vornehmlich auf der Linie 323 darstellen wird.

Im Stadtteil Unser Fritz werden infolge der neuen Linienkonzeption etwa 20.000 Fahrgäste / Jahr zusätzlich erwartet. Bei einer Führung der Linie 329 über das Freizeitbad können ebenfalls etwa 20.000 zusätzliche Fahrgäste jährlich gewonnen werden.

Als Folge steigender Fahrgastzahlen in Wanne sind zusätzliche Einnahmen in Höhe von rd. 37.000 bzw. 50.000 €/Jahr zu erwarten.

Die Kostenunterdeckung bei dem Betrieb des künftigen ÖPNV-Angebots in Wanne erhöht sich demzufolge bei der Variante 1 um etwa 234.000 €/ Jahr und bei der Variante 2 um etwa 323.000 €/ Jahr.

C 5.4 Bewertung der Maßnahmen

Eine Umsetzung der beschriebenen Linienkonzepte führt im Wesentlichen zu einer Verbesserung der Netzwirkung, da neue Verbindungen entstehen, mit denen wichtige Ziele in Wanne wie auch in anderen Bereichen der Stadt schneller bzw. umsteigefrei erreichbar werden. Zudem wird in allen Bereichen tagsüber der Halbstundentakt etabliert; dieser Standard kann in späteren Phasen durch weitere Verdichtungen schrittweise erhöht werden.

In Bickern wird mit der flächendeckend erreichten Angebotsverbesserung eine Erweiterung im Angebot der Linie 384 entbehrlich. Die Auflassung der beiden Haltestellen Am Berg / Bickernstraße und Am Mühlenbach ist unbedenklich, da die Linie 340 in diesem Bereich ein sehr gutes Angebot bereitstellt. Für die mit der Linie 323 eintretende 20-minütliche Bedienung in Bickern spricht zum einen das hohe Fahrgastpotenzial im Bereich zwischen Wilhelmstraße und Hüller Straße (rd. 5.000 Einwohner) sowie zum zweiten der erhebliche Vorteil, der hinsichtlich der Verbindungsqualität erreicht wird, wenn Bickern durchgehend an Herne Mitte angebunden ist und zugleich die Linie 323 bis in den Kernbereich von Wanne (Buschmannshof / Mondpalast) vordringt.

Die Neukonzeption der Linien 328 und 329 für den Stadtteil Unser Fritz führt zu eindeutigen Linienführungen mit definierten Endpunkten und einer verbesserten Erreichbarkeit zentraler Standorte. Entwicklungen im Umfeld der Endhaltestelle Schlossstraße, die in den nächsten Jahren zu erwarten sind, kann mit einer geringfügigen Erweiterung dort endender Linien entsprochen werden, ohne Netzstrukturen verändern zu müssen. Mit einer Weiterführung der Linien ab Haupt-

bahnhof als Linie 303 (besteht heute schon) bzw. 387 (neue Führung nach Röhlinghausen) wirken diese Verbesserung stadtteilübergreifend.

Hinsichtlich der alternativen Führung der Linie 329 im östlichen Linienabschnitt müssen Vor- und Nachteile beider Varianten abgewogen werden. Die verkehrliche Funktion der Linie 329 würde mit einer Anbindung des Freizeitbades nochmals erweitert. Diese Variante hat einen erheblichen Einfluss auf die insgesamt erreichbare Potenzialabschöpfung, was sich auch in der Einnahmeschätzung niederschlägt. Wenngleich diese Variante zu höheren Aufwendungen führt, so liegt gerade hier – in der Anbindung des Freizeitbades und dessen umsteigefreien Erreichbarkeit für Fahrgäste aus Wanne und aus Eickel – einer der beiden wesentlichen Verbesserungen des Nahverkehrs im Bedienungsgebiet Wanne. Vor diesem Hintergrund erscheint die damit verbundene etwas längere Fahrzeit gegenüber der Variante 1 vertretbar.

Mit den beschriebenen Maßnahmen werden die aus jetziger Sicht erheblichen Bedienungsmängel behoben. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Bedienung sind aus jetziger Sicht nicht erforderlich.

Tabelle C 10

Angebotsveränderungen infolge beschriebener Maßnahmen (Fahrten je Richtung)						
Linie	montags bis freitags		samstags		sonn- und feiertags	
	Plan	Veränderung zu heute	Plan	Veränderung zu heute	Plan	Veränderung zu heute
SB 27	35	-----	32 / 30	-----	26	-----
312	50 / 52	-----	38 / 37	-----	33 / 32	-----
323	50 / 52	-----	35	-----	31	-----
328	40	+ 10 / 9	40	+ 13 / 14	33	+ 18 / 19
329	40	+ 40	40	+40	33	+33
340	54 / 52	-----	43 / 45	-----	32	-----
342	15	-----	15 / 14	-----	6	-----
384	15	-----	14	-----	7	-----

C 6. Infrastrukturkonzept

C 6.1 Situation

Straßenbahn

Die Straßenbahn bedient in Wanne lediglich zwei Haltestellen. Da aber allein hier werktags bereits über 2.000 Einsteiger gezählt werden, ist eine entsprechende Qualität hinsichtlich Anlage und Ausstattung geboten. Die Endhaltestelle am Hauptbahnhof besitzt einen eigenen Gleiskörper und ist modernen Standards entsprechend ausgebaut und mit Wartehallen ausgestattet. Die Haltestelle Am Buschmannshof liegt im Fahrbahnbereich; die Steige werden von Bussen und Bahnen angefahren und sind nicht erhöht. Wartehallen sind in einseitig vorhanden; auf der anderen Seite besteht Witterungsschutz durch die auskragende Dächer dortiger Pavillons. Ein Umbau der Haltestelle Am Buschmannshof ist nicht Gegenstand derzeitiger Beschleunigungsmaßnahmen für die Linie 306. Eine seitens der Stadt angestrebte Aufwertung des Bereichs um den Buschmannshof würde auch die Haltestellensituation berücksichtigen müssen; hier sind jedoch noch keine konkreten Entwicklungen absehbar.

Bus

In Wanne gibt es 55 namentlich verschiedene Bushaltestellen; einschließlich aller Abfahrtstellen liegt die Zahl bei 111. Hiervon sind heute lediglich etwa die Hälfte – darunter nahezu alle zentralen Standorte – mit Wartehallen oder vergleichbaren Elementen (Buschmannshof) ausgestattet (**→ Bild C 7**), jedoch verteilen sich bereits etwa 85% aller Bus-Einsteiger in Wanne auf diese Haltestellen. Etwa zwei Drittel aller Haltestellen liegen unmittelbar am Fahrbahnrand; in wenigen Fällen sind diese als Kap ausgebildet. Gut ein Drittel der Haltestellen weisen eine Busbucht oder eine ähnliche, von der Fahrbahn getrennte Haltefläche auf. Im Nahbereich des Wanner Zentrums sind zahlreiche Haltestellen behindertengerecht ausgebaut; dies ist in weiten Teilen des Stadtbezirks nicht der Fall.

Die Ausstattung der Haltestellen mit Wartehallen erfolgt im Rahmen eines mehrjährigen Programms, das durch die HCR sukzessive umgesetzt wird. In den vergangenen zweieinhalb Jahren wurden in Wanne etwa 30 Wartehallen aufgestellt.

Stationäre Fahrausweisautomaten finden sich ausschließlich am Hauptbahnhof. Darüber hinaus gibt es in Wanne sechs Verkaufsstellen.

C 6.2 Maßnahmen

Die Veränderungen in Unser Fritz und Bickern erfordern keine Maßnahmen zur Herstellung oder Verbesserung der Befahrbarkeit der Linienwege. In Bickern muss allerdings sichergestellt werden, dass im Zuge der verkehrsberuhigenden Umbauten des Straßenraums die Belange des Linienverkehrs berücksichtigt werden.

Für die Haltestellen gelten im Allgemeinen die im Teil A beschriebenen Anforderungen. Bei Ausbau und Ausstattung der Haltestellen in Wanne sind entsprechende, im jeweiligen Umfang unterschiedliche Maßnahmen zu treffen (→ **Bild C 8**).

An der Haltestelle Schlossstraße (Endpunkt der Linien 328 und 329) sind wegen zu erwartender Standzeiten der Busse sowie ggf. möglicher Umstiege zwei Halteplätze vorzusehen.

Die Teilhaltestelle Heidstraße (Fahrtrichtung Süden) sollte auf eine Position nördlich des Knotenpunktes Rathausstraße / Heidstraße verlegt werden, um im Fall der Variante 2 von der Linie 329 bedient werden zu können. Alternativ müsste eine neue Teilhaltestelle auf der Heidstraße eingerichtet werden.

Neu einzurichten sind

- eine Teilhaltestelle Flora Marzina der Linie 329 auf der Heidstraße
- die Haltestelle Cranger Heide oder die Haltestelle Rudolfstraße (je nach Wahl der Variante für die Linie 329)
- die Ausstiegshaltestelle Im Erlenkamp

Genauere Positionen dieser Haltestellen sind im Zuge der Umsetzung festzulegen.

Für einige Haltestellen sollte eine Umbenennung erfolgen.

- Autobahnkreuz Baukau → Heyermanns Hof
- Moßkampweg → Knappenstraße
- Unser-Fritz-Straße / Alleestraße → Alleestraße
- Paulstraße / Unser Fritz-Straße → Unser Fritz (?)

Bei der Anlage neuer Haltestellen bzw. beim Umbau sind die Aspekte der behindertengerechten Ausbildung – die letztlich nicht nur Behinderten zugute kommt – konsequent zu berücksichtigen. In Wohngebieten sollen Haltestellenkaps bevorzugt werden. Diese dienen zum einen der Beruhigung des fließenden Verkehrs und bieten zum anderen durch die mögliche Reduzierung der Ausbaulänge dem ruhenden Verkehr mehr Raum als herkömmliche Haltestellen.

An der Haltestelle Am Buschmannshof, die hinsichtlich ihrer Lage wie auch der Frequenz hohe Bedeutung für den lokalen ÖPNV besitzt, ist die Ausstattung kundenfreundlicher zu gestalten. Hier sind großzügige Wetterschutzeinrichtungen und umfangreiche Fahrgastinformationen vorzusehen. Die HCR sieht bis zum kommenden Jahr eine dynamische Fahrgastinformation vor. Zur Abrundung des Angebots ist die Möglichkeit eines automatisierten Fahrausweisverkaufs in Betracht zu ziehen.

Die Ausstattung mit Wartehallen ist an allen Haltestellen wünschenswert. Einige – auch künftig neu einzurichtende – Haltestellen in Wanne dienen aufgrund ihrer Lage im Netz ausschließlich dem Ausstieg. Aufgrund der in der Regel äußerst kurzen Verweildauer aussteigender Fahrgäste liegt es nahe, an derartigen Haltestellen auf Wartehallen zu verzichten; jedoch bietet diese dem Fahrgast den Komfort, beim Ausstieg nicht unmittelbar dem schlechten Wetter ausgesetzt zu sein. Für die Maßnahmen in Wanne bedeutet diese Überlegung, dass eine Ausstattung mit Wartehallen grundsätzlich vorzusehen ist, hinsichtlich der Priorität bei der Umsetzung die Ausstiegshaltestellen aber durchaus nachrangig angesehen werden können.

C 6.3 Investitionen

Die 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 selbstverständlich 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 €
- Aufstellung eines Fahrausweisautomaten rd. 15.000 €

Tabelle C 11

Investitionen in Bushaltestellen				
Haltestelle	Linie (künftig)	Maßnahme	Ungefähre Kosten	Priorität
Am Berg	323, 384	FR Wanne: Anhebung des Warteflächen-niveaus	15.000 €	A
Am Berg / Bickernstraße	---	Auflassung beider Haltestellen, Abbau einer Wartehalle	2.000 €	A
Am Mühlenbach	---	Auflassung beider Haltestellen, Abbau einer Wartehalle	2.000 €	A
Am Rottfeld	340	beidseitig: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	A
Am Stöckmanns-hof	329	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	B
Antonstraße	312, 329 / 342	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus	30.000 €	B
Autobahnkreuz Baukau	312	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus FR Wanne: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Baukauer Straße	323	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus	30.000 €	B
Claudiusstraße	329 / 342	beidseitig Anhebung des Warteflächenniveaus und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	A
Corneliusstraße	340	FR Holsterhausen: Anhebung des Warteflächenniveaus	15.000 €	B
Crange	323	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	B
Cranger Heide	329 / 342	Einrichtung einer neuen Haltestelle für beide Fahrtrichtungen	50.000 €	A
Danziger Straße	323	Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle	25.000 €	A
Dorstener Straße / Rathausstraße	342	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus	30.000 €	B
Flora Marzina	329	FR Schlossstraße: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle FR Hbf: Einrichtung einer neuen Haltestelle	50.000 €	A
	312	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus	30.000 €	B
Florastraße	---	Auflassung der Haltestelle, Abbau der Wartehalle	2.000 €	A

Freizeitbad Wananas	329 / 342	beidseitig: Ausbau der Haltestelle FR Unser Fritz: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	A
Friedrich-Brockhoff-Str.	312	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus	30.000 €	B
Gahlenstraße	329	beidseitig: Errichtung einer Wartehalle	20.000 €	B
Georgstraße	328	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus, FR Schlossstraße: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Gerichtsstraße	340	beidseitig: Ausbau der Haltestelle FR Hbf: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Hafenstraße	323	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus FR Herne Mitte: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Haverkamp Ost	384	FR Wanne: Ausbau der Haltestelle	15.000 €	B
Heidstraße	323, 329 342	FR Hbf: Verlegung des Standortes, Ausbau der Haltestelle, Errichtung einer Wartehalle FR Herne Mitte: Anhebung des Warteflächen-niveaus	25.000 € 15.000 €	A B
Heinitzstraße	312	FR Hbf: Anhebung des Warteflächen-niveaus (ggf. Rückbau der Bucht) FR Waldfriedhof: Anhebung des Warteflächen-niveaus und Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Hülsmanns Hof	323	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus	30.000 €	B
Im Dannekamp	312	beidseitig: Ausbau der Haltestelle	30.000 €	B
Im Erenkamp	323	FR Danziger Straße: Einrichtung einer Ausstiegshaltestelle FR Hauptbahnhof: Anhebung des Warteflächen-niveaus und Errichtung einer Wartehalle	30.000 €	A
Juliastraße / Großmarkt	312	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus FR Wanne: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Karlstraße	SB 27	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus FR Hertzen: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Königsberger Straße	323	Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle	25.000 €	A

Mondpalast	SB 27, 323, 328	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus	30.000 €	B
Moßkampweg	323	Ausbau der Haltestelle (Kap) und Er-richtung einer Wartehalle	25.000 €	A
Paulstraße / Unser-Fritz-Str.	328, 329	beidseitig: Ausbau der Haltestelle (Kap) und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	A
Rathausplatz	---	Auflassung, Abbau der Wartehalle	2.000 €	A
Rottstraße / Heer-straße	312, 323	beidseitig: Ausbau der Haltestelle FR Herne Mitte: Errichtung einer Warte-halle	40.000 €	B
Schacht Wilhelm	323, 384	beidseitig: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	A
Schalkestraße	328	FR Schloßstraße: Errichtung einer Wartehalle	10.000 €	B
Scharpwinkelring	312	beidseitig: Ausbau der Haltestelle	30.000 €	B
Schloßstraße	328, 329	Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle	25.000 €	A
Schmiedes Hof	323	beidseitig: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	B
St.-Anna-Hospital	312	FR Hbf: Anhebung des Warteflächen-niveaus FR Waldfriedhof: Ausbau der Haltestelle (Kap) und Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Steinhausenstraße	342	FR Gelsenkirchen: Anhebung des War-teflächenniveaus und Errichtung einer Wartehalle	25.000 €	B
Sternstraße	312	beidseitig: Ausbau der Haltestelle FR Wanne: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Unser-Fritz-Str. / Alleestraße	328, 329	beidseitig: Ausbau der Haltestelle (Kap) FR: Paulstraße: Errichtung einer Warte-halle	40.000 €	A
Wanne Markt	312	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus FR Hbf: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €	B
Westhafen	SB 27, 312	an allen vier Standorten: Anhebung des Warteflächenniveaus und Errichtung einer Wartehalle	100.000 €	B
Wiesenstraße	312	beidseitig: Anhebung des Warteflächen-niveaus und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €	B
Priorität A (vorrangiger Bedarf)			558.000 €	
Priorität B (mittelfristiger Bedarf)			835.000 €	
gesamt			1.393.000 €	

Aus den in Tabelle C 10 dargestellten Maßnahmen ergibt sich ein Investitionsvolumen von insgesamt etwa 1,4Mio €. Mit erreichbarer Förderung aus Landesmitteln in Höhe von 75% verbleibt der Stadt ein Eigenanteil in Höhe von etwa 350.000 €. Diese Aufwendungen verteilen sich über den etwa vierjährigen Zeitraum, innerhalb dessen das Bauprogramm umzusetzen ist.

C 7. Umsetzung der Konzepte

Die Verlängerung der Linie 323 nach Bickern gestaltet sich wegen vorhandener Haltestellen und Fahrzeugkapazitäten ohne größeren Aufwand. Aufgrund der erheblichen Bedeutung für die Nahverkehrsbedienung in Bickern sowie der Vorteile, die sich mit der Erweiterung der Linie 323 verbinden, ist das Linienkonzept kurzfristig, also bereits im Jahr 2007 umzusetzen.

Aufgrund betrieblicher Abhängigkeiten sollte zeitgleich eine Umsetzung der Neukonzeption für die Linie 387 in Eickel erfolgen. In diesem Zusammenhang erscheint auch die Einführung der neuen Linie 329 zu selbem Zeitpunkt sinnvoll, die an die Linie 387 am Hauptbahnhof anschließt. Im Zuge der für beide Stadtbezirke eintretenden Veränderungen liegt es nahe, die Konzepte für die Linien 329 und 387 zu einer durchgehenden Linienverbindung unter der Bezeichnung Linie 329 zu vereinen, mit der die stadtteilerschließende und –verbindende Wirkung noch deutlicher herausgestellt werden kann.

Die Umläufe der Linien 328 und 303 können bis auf weiteres miteinander verknüpft bleiben, um hierüber durchgehende Fahrbeziehungen herzustellen. Die Option späterer anderer Zuschnitte, die betrieblich oder wirtschaftlich vorteilhafter sein können, soll allerdings aufrechterhalten werden.

Anhang C

Anhang C

Bild C 1	Liniennetz des ÖPNV im Tagesverkehr
Bild C 2.1	Linienverbindungen und Fahrzeiten bis Wanne-Eickel Hbf.
Bild C 2.2	Linienverbindungen und Fahrzeiten bis Herne Bahnhof / ZOB
Bild C 3.1	Bedienungsfrequenz montags bis freitags tagsüber
Bild C 3.2	Bedienungsfrequenz samstags tagsüber
Bild C 3.3	Bedienungsfrequenz montags bis samstags nach etwa 20 Uhr
Bild C 3.4	Bedienungsfrequenz sonn- und feiertags zwischen etwa 12 und 20 Uhr
Bild C 3.5	Bedienungsfrequenz sonn- und feiertags bis etwa 12 Uhr und nach etwa 20 Uhr
Bild C 4	Konzept für die Linie 323
Bild C 5	Konzeptvariante 1 für die Linien 328 und 329
Bild C 6	Konzeptvariante 2 für die Linien 328 und 329
Bild C 7	Ausstattung mit Wartehallen
Bild C 8	Infrastrukturmaßnahmen

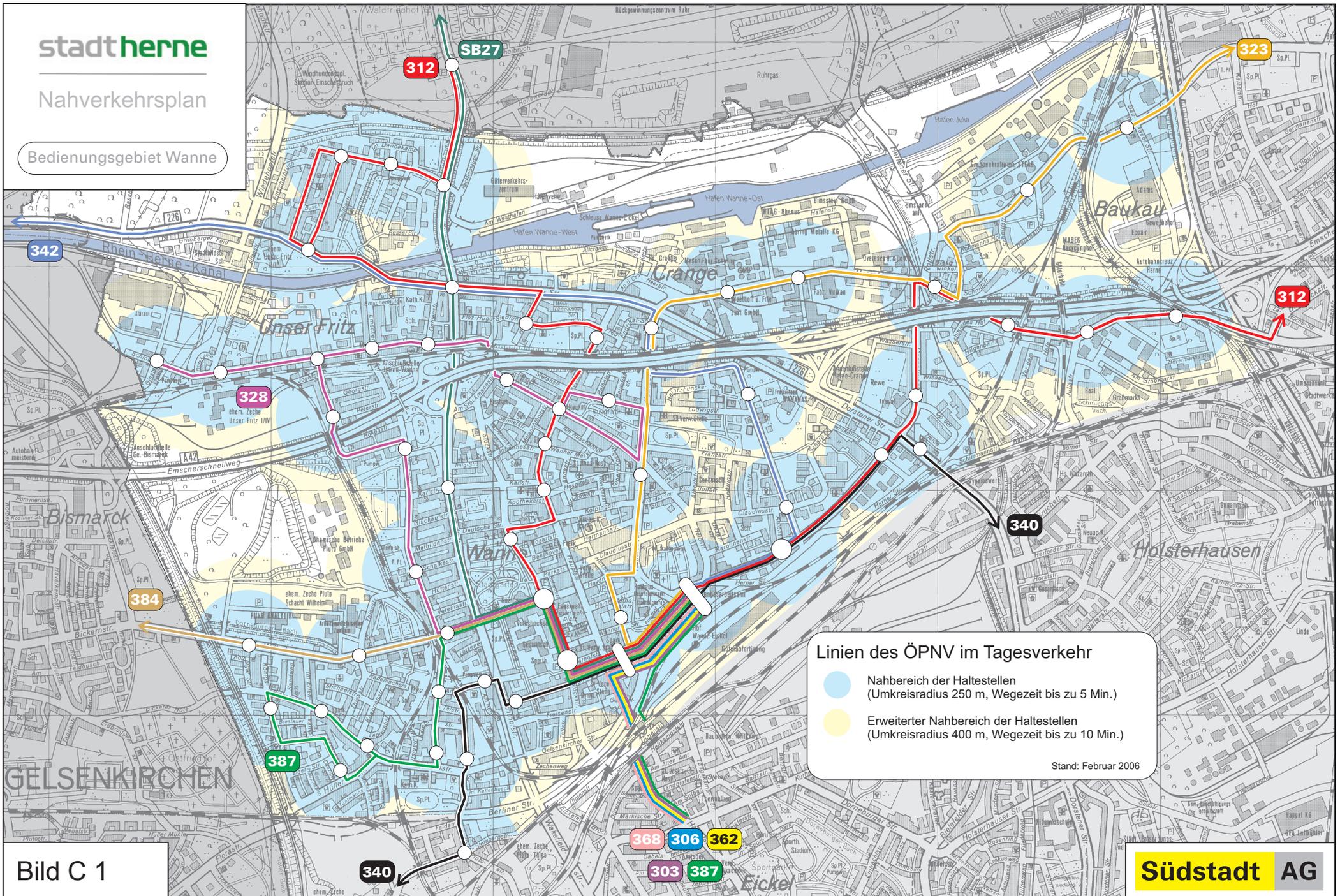
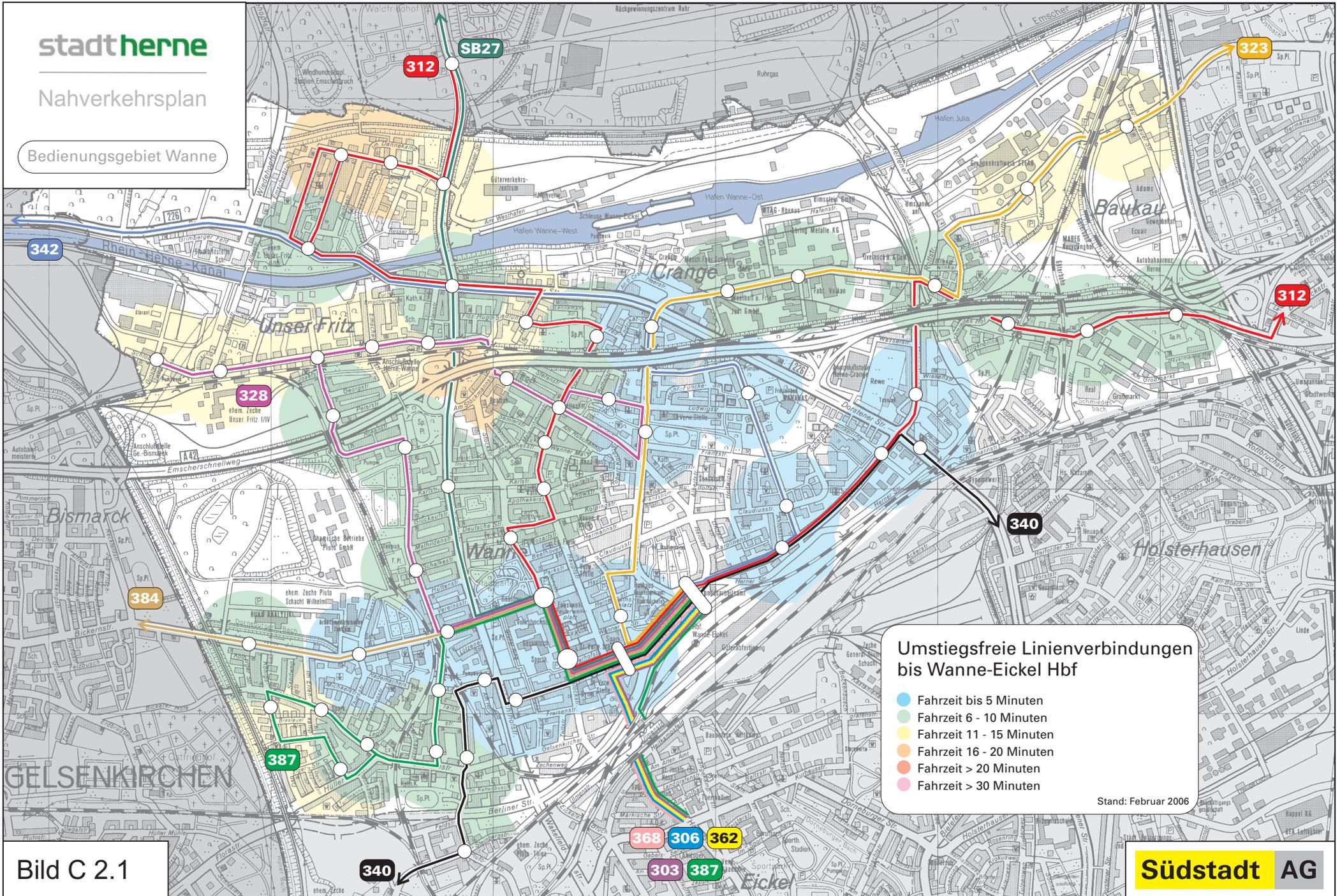
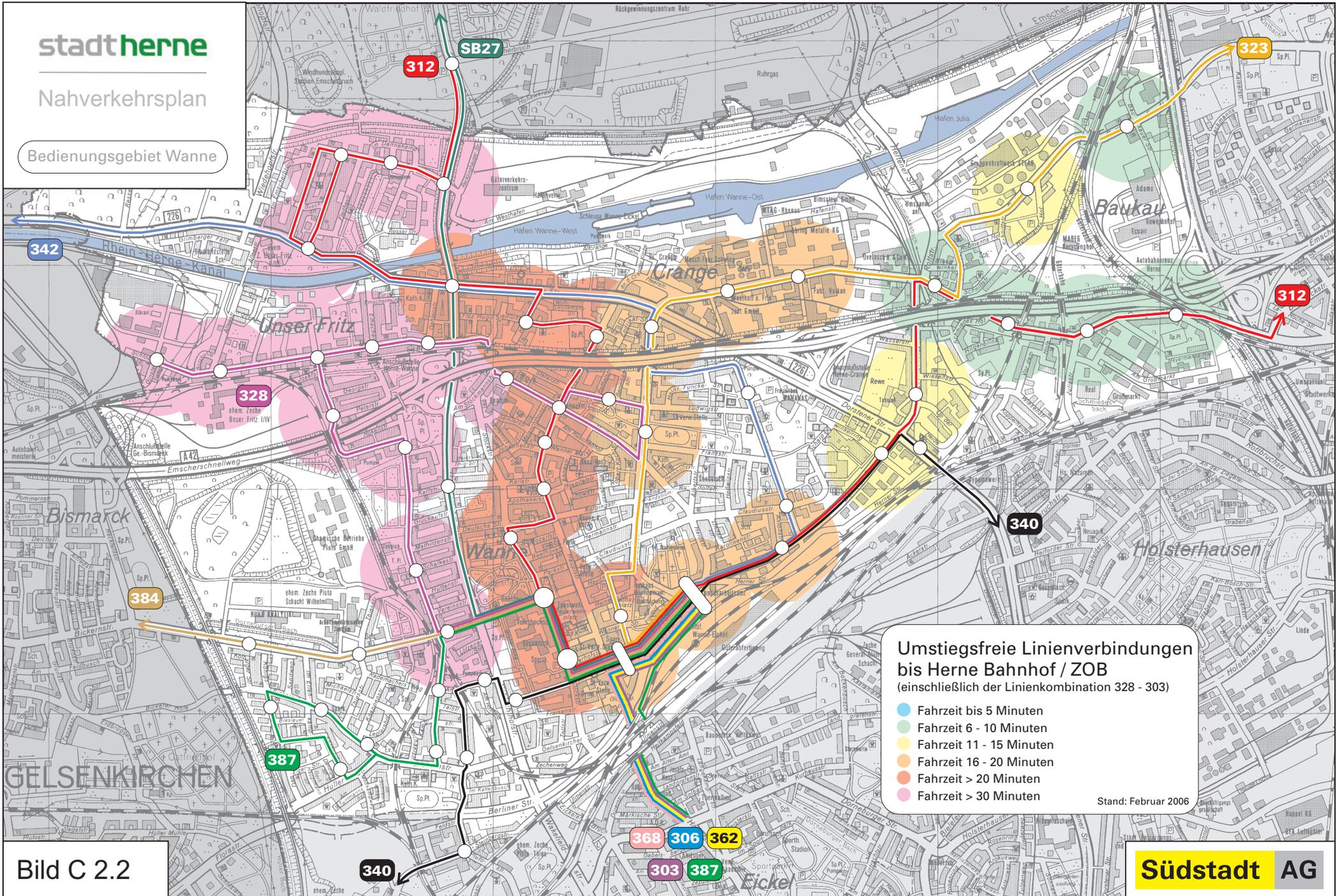


Bild C 1



Stand: Februar 2006

Bild C 2.1



Umstiegsfreie Linienverbindungen bis Herne Bahnhof / ZOB
(einschließlich der Linienkombination 328 - 303)

- 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 C 2.2

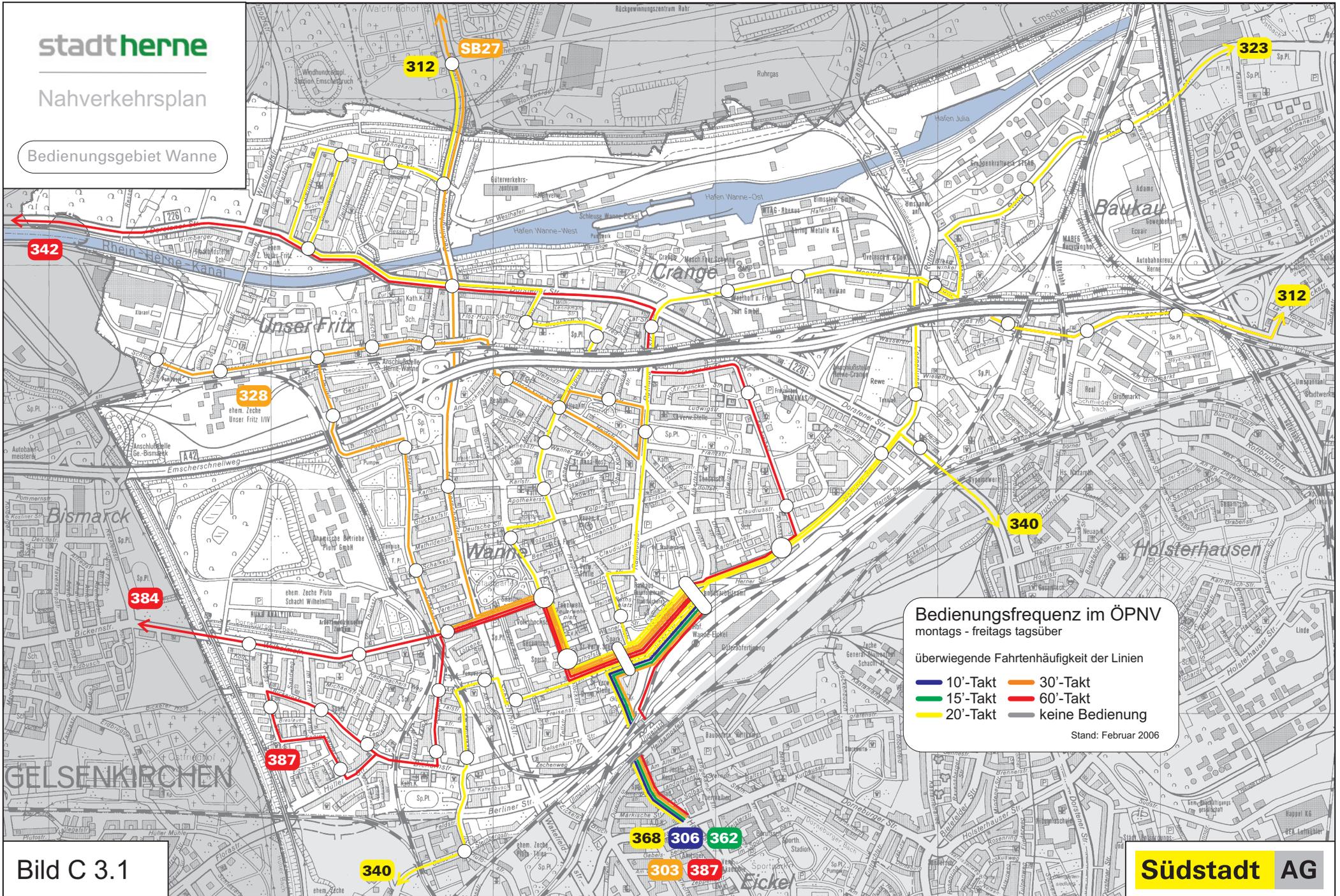
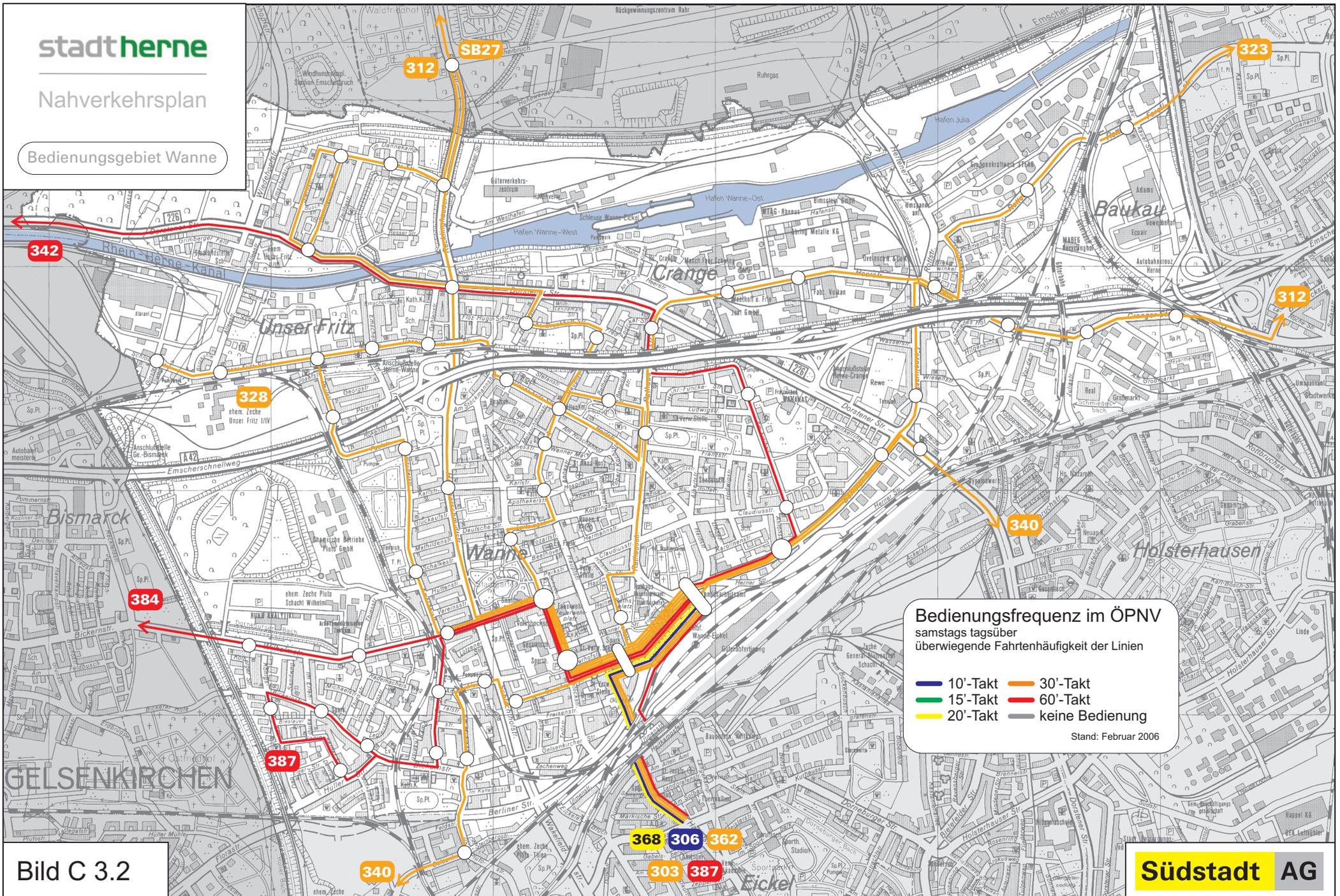


Bild C 3.1



Bedienungsfrequenz im ÖPNV
 samstags tagsüber
 überwiegende Fahrtenhäufigkeit der Linien

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

Stand: Februar 2006

Bild C 3.2

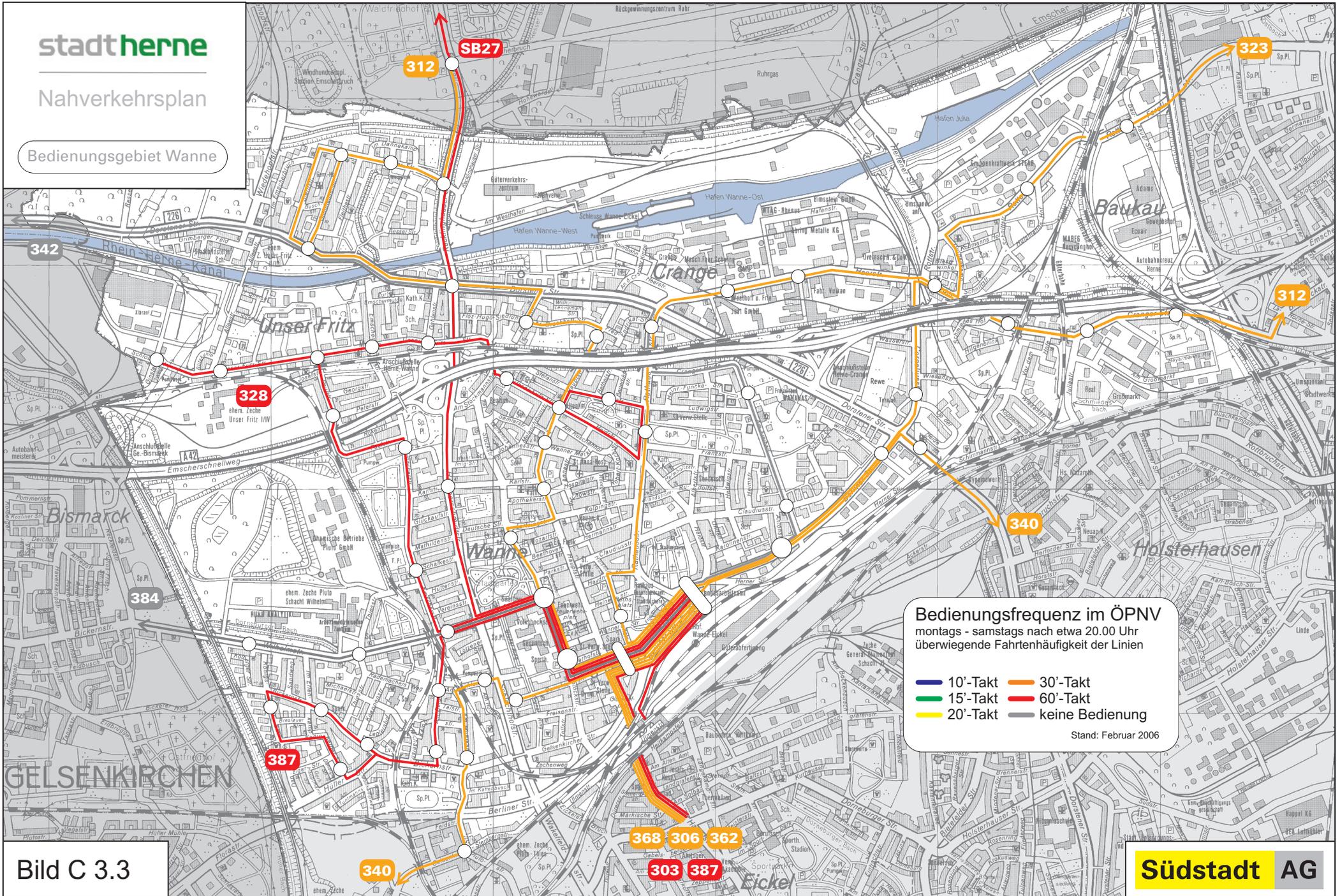
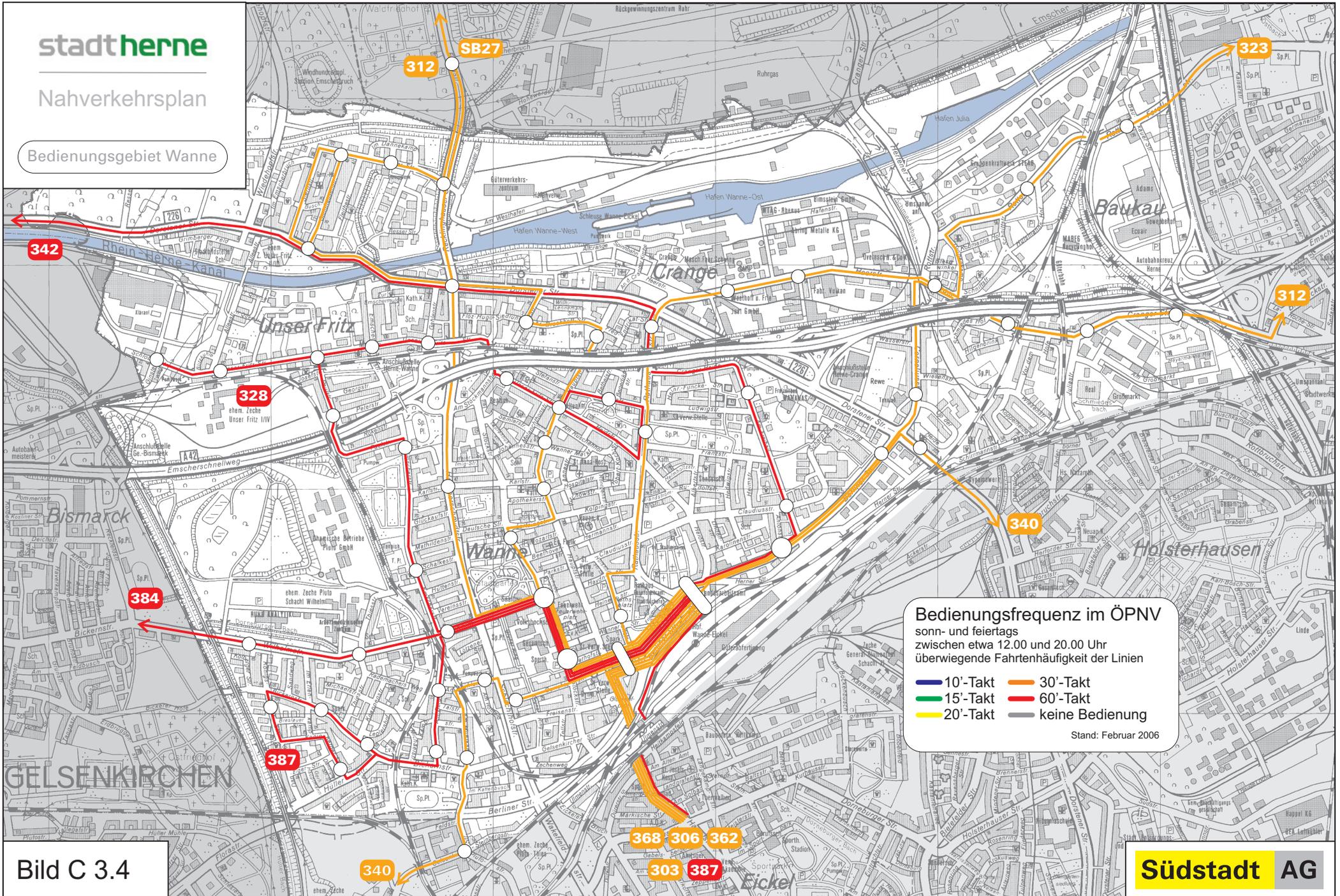


Bild C 3.3

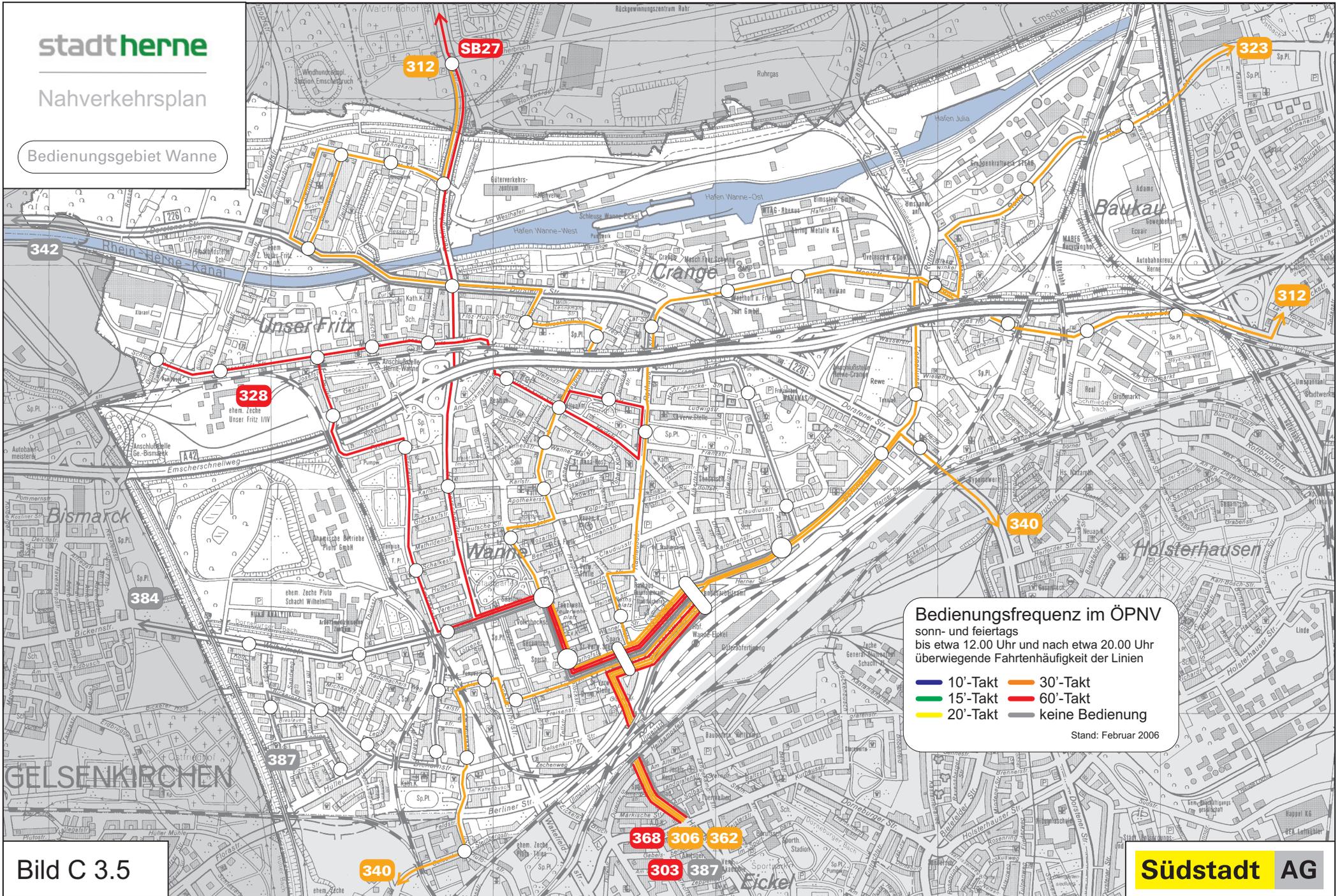


Bedienungsfrequenz im ÖPNV
 sonn- und feiertags
 zwischen etwa 12.00 und 20.00 Uhr
 überwiegende Fahrtenhäufigkeit der Linien

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

Stand: Februar 2006

Bild C 3.4

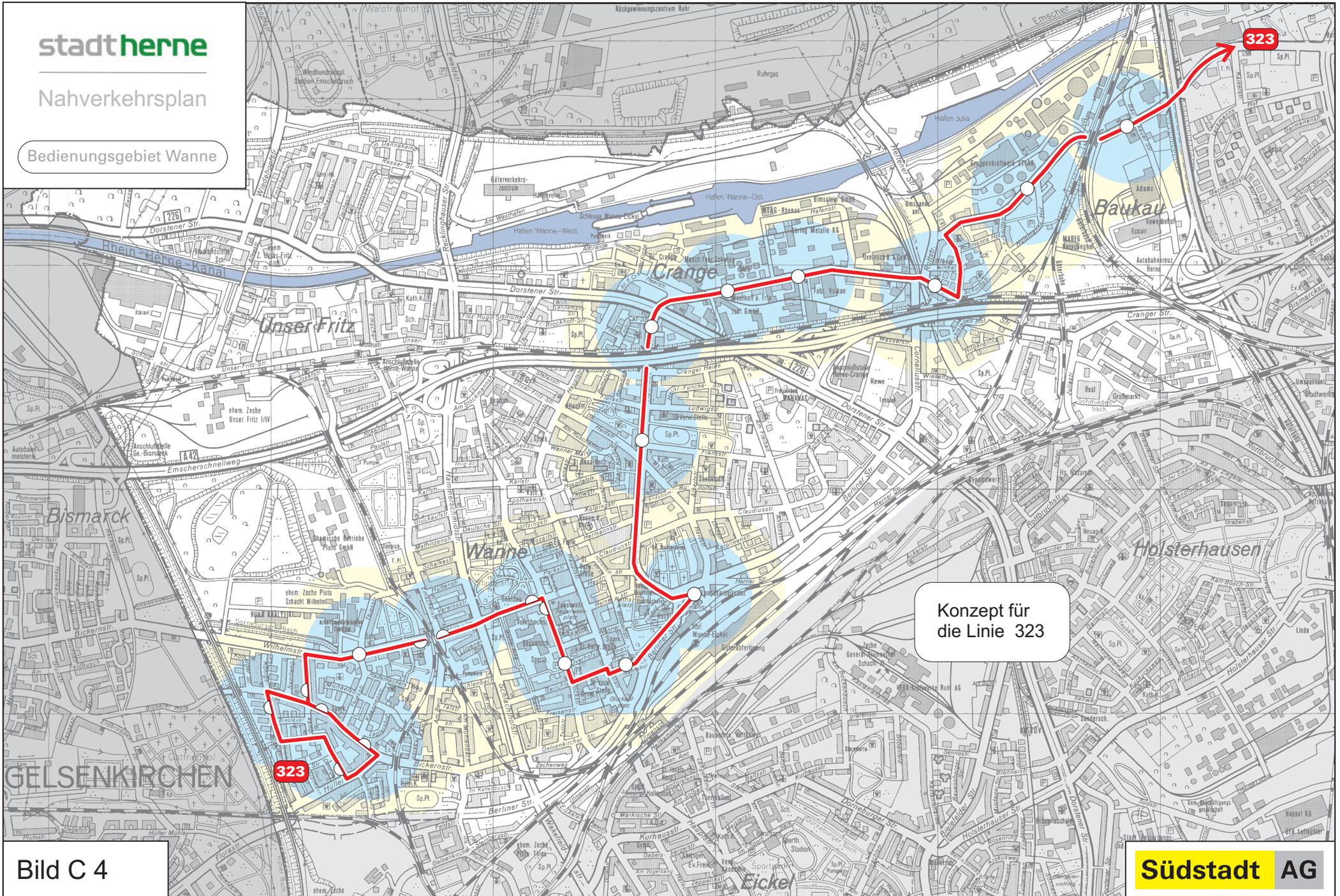


Bedienungsfrequenz im ÖPNV
 sonn- und feiertags
 bis etwa 12.00 Uhr und nach etwa 20.00 Uhr
 überwiegende Fahrtenhäufigkeit der Linien

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

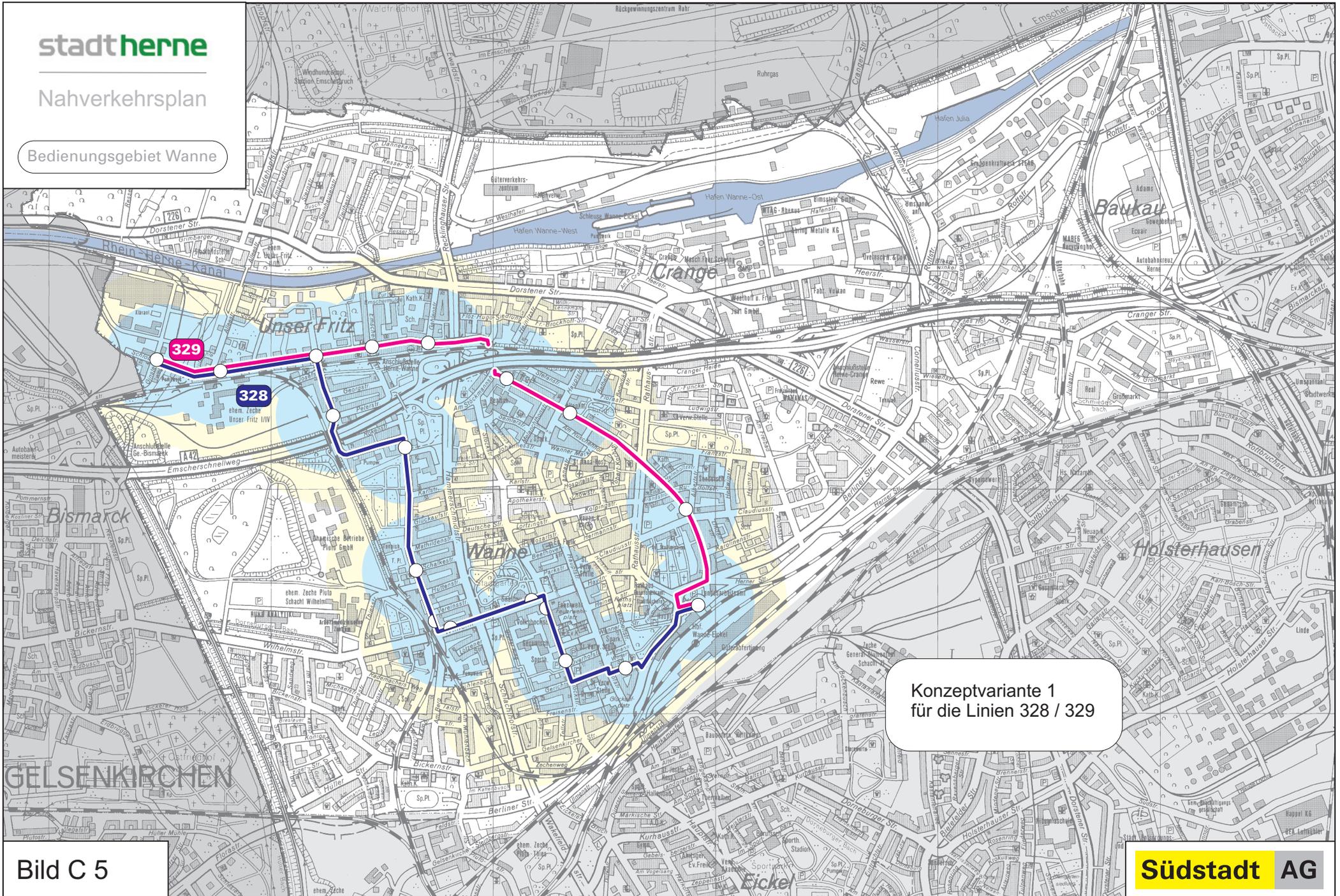
Stand: Februar 2006

Bild C 3.5

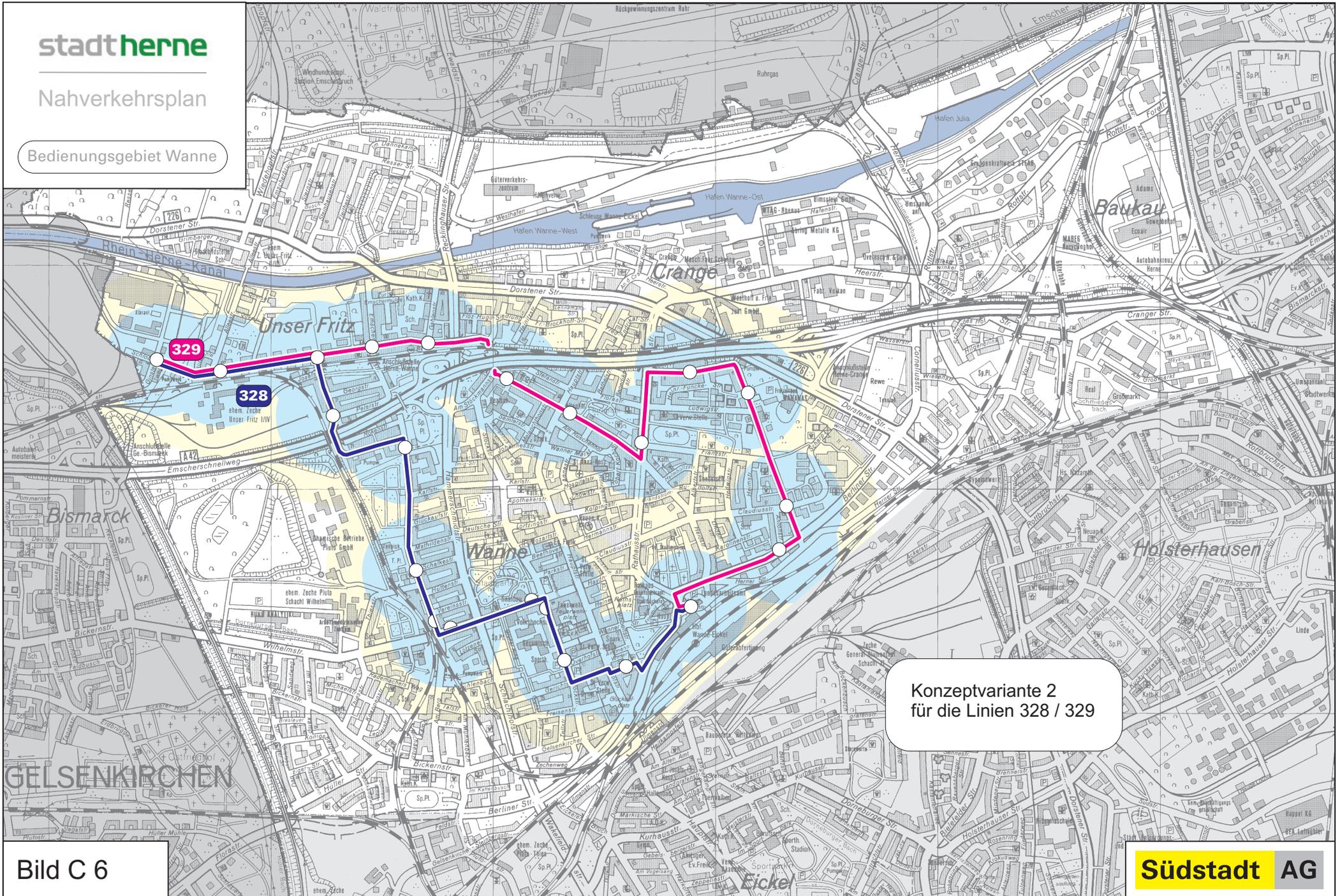


Konzept für die Linie 323

Bild C 4

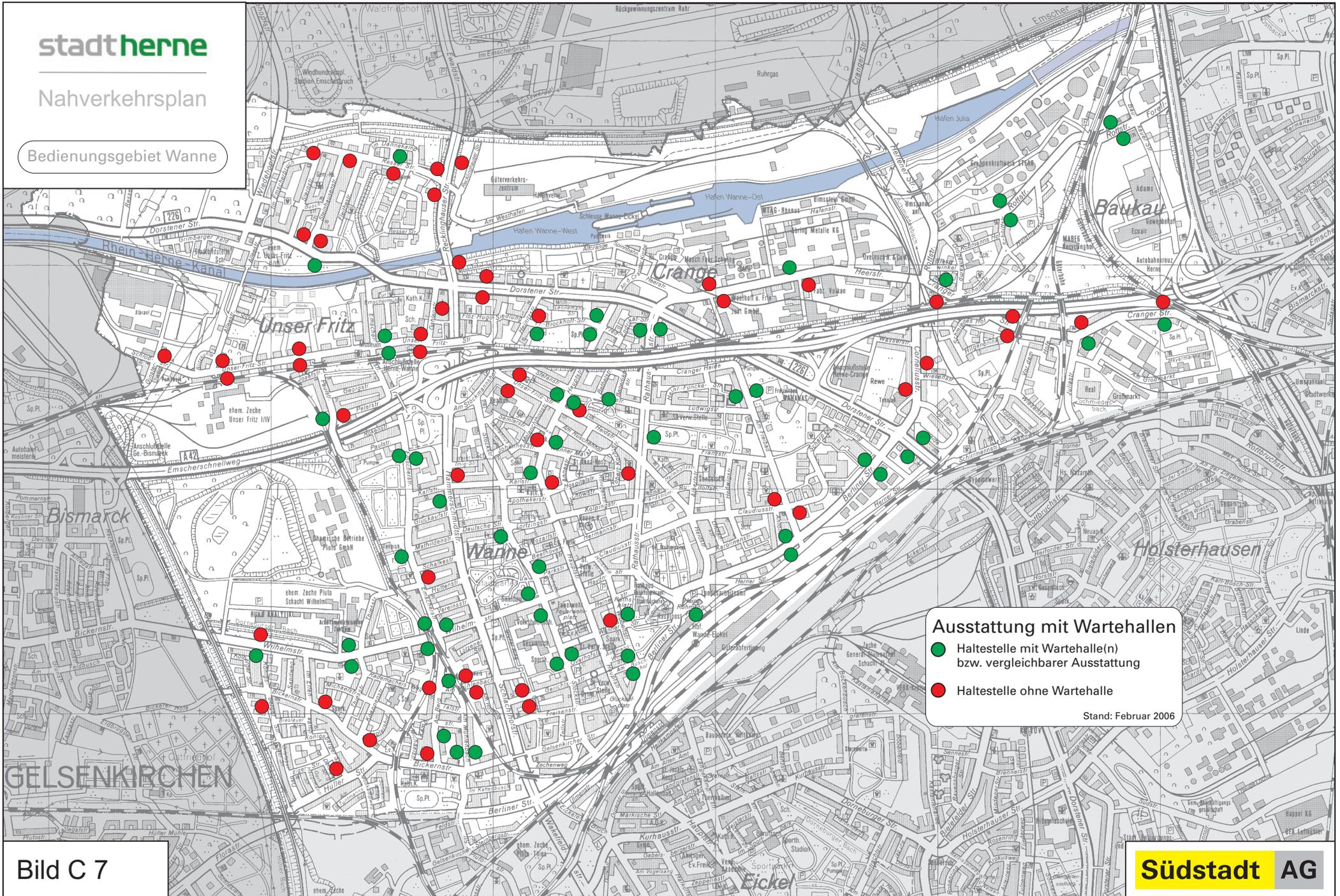


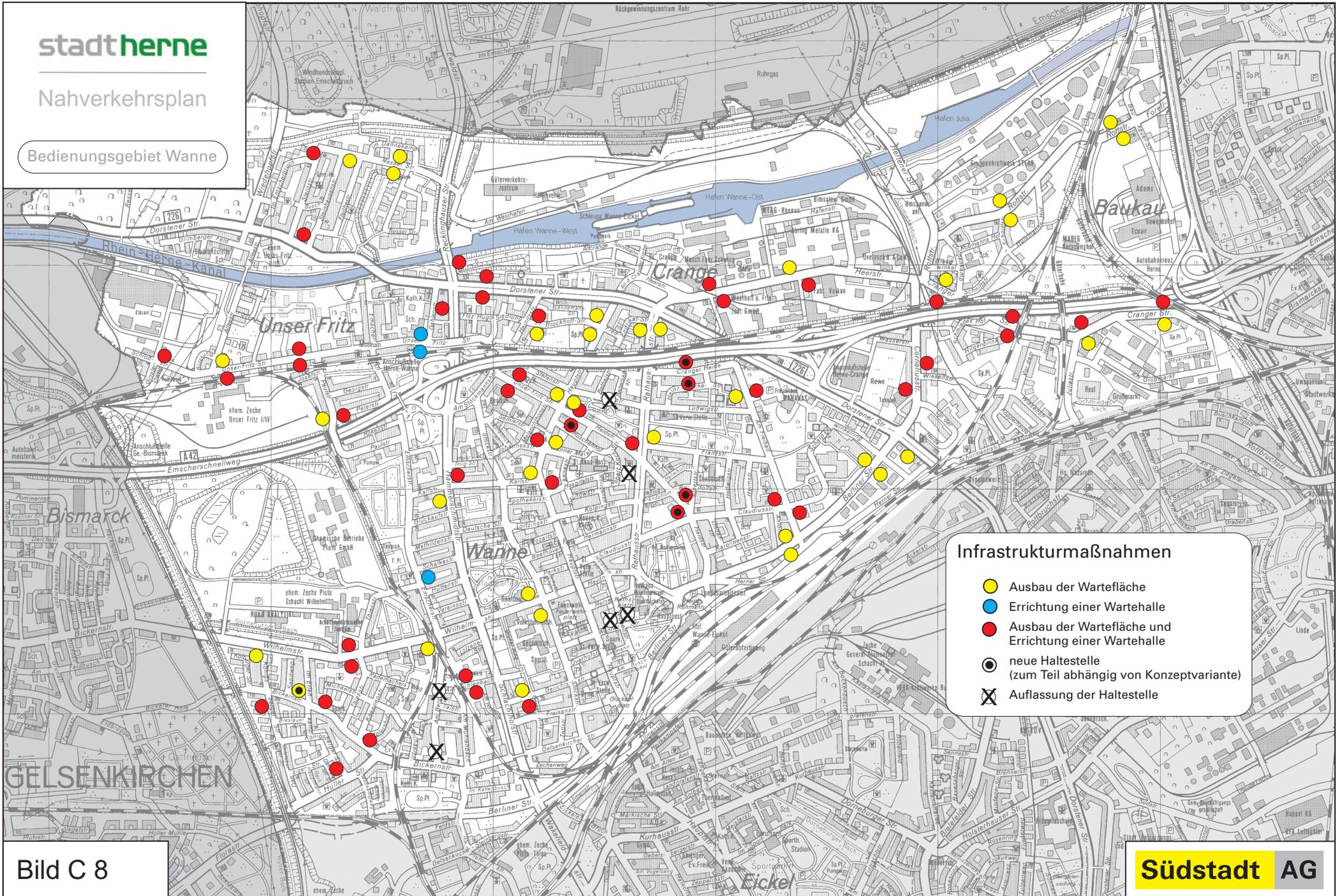
Konzeptvariante 1
für die Linien 328 / 329



Konzeptvariante 2
für die Linien 328 / 329

Bild C 6





Infrastrukturmaßnahmen

- Ausbau der Wartefläche
- Errichtung einer Wartehalle
- Ausbau der Wartefläche und Errichtung einer Wartehalle
- neue Haltestelle (zum Teil abhängig von Konzeptvariante)
- ✕ Auflösung der Haltestelle