

stadtherne

Nahverkehrsplan

Teil A
Grundlagen und
gesamtstädtische Untersuchungen

Juli 2006

Südstadt AG

Teil A**Grundlagen und gesamtstädtische Untersuchungen**

| | | |
|---------|---|----|
| A 1. | Grundlage und Aufgabe des Nahverkehrsplans..... | 3 |
| A 2. | Vorgaben und Rahmenbedingungen..... | 4 |
| A 2.1 | Ziele der Landes- und Regionalplanung..... | 4 |
| A 2.2 | Nahverkehrsplan des Zweckverbandes VRR..... | 5 |
| A 2.3 | Barrierefreiheit im ÖPNV..... | 5 |
| A 2.4 | Kommunale Zielsetzungen..... | 6 |
| A 2.5 | Finanzielle Rahmenbedingungen..... | 6 |
| A 2.6 | Verkehrliche Rahmenbedingungen..... | 8 |
| A 2.7 | Fahrgastpotenzial für den ÖPNV in Herne..... | 9 |
| A 3. | Bilanz zur Umsetzung des ersten Nahverkehrsplans..... | 11 |
| A 4. | Bestandsaufnahme zum Nahverkehr in Herne..... | 13 |
| A 4.1 | Die Bedienung im SPNV..... | 13 |
| A 4.2 | Die Bedienung im ÖPNV..... | 14 |
| A 4.2.1 | Liniennetz..... | 14 |
| A 4.2.2 | Angebot im Tagesverkehr..... | 17 |
| A 4.2.3 | Angebot im Nachtverkehr..... | 20 |
| A 4.3 | Beförderungstarif..... | 23 |
| A 4.4 | Fahrgastinformation..... | 24 |
| A 4.5 | Standards im ÖPNV..... | 25 |
| A 4.6 | Fahrgastaufkommen..... | 27 |
| A 4.7 | Anlagen für den kombinierten Verkehr..... | 28 |
| A 4.8 | Laufende Infrastrukturmaßnahmen..... | 29 |
| A 5. | Beschreibung von Mängeln..... | 30 |
| A 5.1 | Mängel in der heutigen Verkehrsbedienung..... | 30 |
| A 5.2 | Einschätzung zur Potenzialabschöpfung..... | 31 |
| A 6. | Rahmenkonzept für den ÖPNV in Herne..... | 33 |
| A 6.1 | ÖPNV als differenziertes System..... | 33 |
| A 6.2 | Qualität der Verkehrserschließung..... | 36 |
| A 6.3 | Qualität der Verkehrsbedienung..... | 37 |
| A 6.4 | Kommunikation, Information und Dienstleistung..... | 38 |

| | | |
|---------|--|----|
| A 6.5 | Fahrzeuge | 40 |
| A 6.6 | Haltestellen..... | 41 |
| A 6.7 | Qualitätssicherung..... | 42 |
| A 7. | Maßnahmenkonzept | 43 |
| A 7.1 | Bedienungskonzept für den Tagesverkehr | 43 |
| A 7.2 | Bedienungskonzept für den Nachtverkehr | 44 |
| A 7.2.1 | Einrichtung von Nacht-Express-Linien | 44 |
| A 7.2.2 | Wirtschaftliche Betrachtung..... | 47 |
| A 7.2.3 | Umsetzung | 48 |

Anhang: Bilder zu Teil A

A 1. Grundlage und Aufgabe des Nahverkehrsplans

Die gesetzliche Grundlage für den Nahverkehrsplan wird im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNV-Gesetz NRW) gelegt. Hierin werden die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte bestimmt; diese werden damit Aufgabenträger für den ÖPNV. Dies gilt auch für schienengebundene Verkehre im ÖPNV mit Ausnahme des mit Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) betriebenen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV); Aufgabenträger hierfür sind die Zweckverbände (hier der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr).

Grundlegende Zielsetzungen des ÖPNV-Gesetzes sind die Förderung koordinierter Verkehrsangebote und die Entwicklung einheitlicher Beförderungsbedingungen, Tarifbestimmungen wie auch Qualitätsstandards.

Die Aufgabenträger haben für ihren Zuständigkeitsbereich einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Hierin soll der Rahmen für die Entwicklung des Verkehrsangebots beschrieben werden. Der Nahverkehrsplan soll vordringlich Maßnahmen beinhalten, deren Umsetzung binnen fünf Jahren beabsichtigt ist. Er ist alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Im Verfahren der Genehmigung neuer Verkehrsangebote hat die Genehmigungsbehörde diesen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen. Die im Nahverkehrsplan festgehaltenen Aussagen müssen folglich eine entsprechende Angebotsplanung der Verkehrsunternehmen ermöglichen; eine Detailkonzeption von Angebotsbausteinen ist allerdings nicht gefordert.

Im Stadtgebiet Herne sind in den letzten Jahren – entsprechend der Vorgaben des ersten Nahverkehrsplans – Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Bedienung umgesetzt worden. Die nunmehr anstehende Fortschreibung soll angesichts des bislang erreichten Angebotsniveaus im ÖPNV noch bestehende Bedienungsmängel aufzeigen und Maßnahmen zu deren Behebung beschreiben. Das hierfür gewählte Bearbeitungsverfahren gründet auf eine erste gesamtstädtische Betrachtung des ÖPNV-Angebots und nähert sich daraufhin auf teileräumiger Ebene der Maßnahmeentwicklung für einzelne Bedienungsgebiete der Stadt Herne. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans mündet so nach einer mehrteiligen Untersuchung in eine zusammenfassende Darstellung von Teilkonzepten.

A 2. Vorgaben und Rahmenbedingungen

A 2.1 Ziele der Landes- und Regionalplanung

Zielsetzungen der Raumordnung und Landesplanung sind im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen dargelegt. Eine Detaillierung erfolgt im Rahmen der Regionalpläne (früher Gebietsentwicklungspläne) für die Regierungsbezirke.

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg enthält für den Schienenpersonenverkehr den Grundsatz, dass für die Erschließung des Plangebietes, für die Anbindung benachbarter Bereiche und für die Verbindung mit anderen Oberzentren und Ballungsräumen sowie zur Verlagerung von Teilen des Verkehrsaufkommens von der Straße auf die Schiene das Eisenbahnnetz leistungsfähig zu erhalten und entsprechend auszubauen ist.

Für Herne bedeutend ist das Ziel, dass unter anderem der Hauptbahnhof Wanne-Eickel als Systemhalt für den Schienenpersonenfernverkehr erhalten bleibt. Damit wird zugleich deutlich, dass an diesem Bahnhof die Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen (SPNV, ÖPNV) eine große Bedeutung erlangt.

Für den ÖPNV formuliert der Gebietsentwicklungsplan folgende Grundsätze:

- 1. Der ÖPNV muss die Erreichbarkeit der zentralen Orte als Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Ausbildungsschwerpunkte, der Freizeit- und Erholungsstätten sowie der sonstigen Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens sicherstellen.*
- 2. Der ÖPNV muss attraktiv gestaltet und so ausgebaut werden, dass er in der Lage ist, die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf die Verkehrsmittel mit hoher Transportkapazität zu erreichen.*
- 3. Die Verkehrsnetze des ÖPNV sind miteinander zu verknüpfen. Es müssen Schnittstellen geschaffen werden, die das Umsteigen vom Kraftfahrzeug und vom Fahrrad auf den ÖPNV erleichtern.*

Als Ziele werden folgende Streckenausbauten genannt:

- S-Bahn Dortmund – Castrop-Rauxel – Herne – Gelsenkirchen / Recklinghausen (Linie S 2)
- S-Bahn Dortmund – Castrop-Rauxel Süd – Herne (Linie S 4)
- Stadtbahn Herne – Recklinghausen (Linie U 35)

Im Rahmen der integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) werden die langfristigen Infrastrukturvorhaben für den ÖPNV in Verkehrsinfrastrukturbedarfsplänen festgehalten; eine konkretere Planung zur Umsetzung von Maßnahmen enthält der ÖPNV-Ausbauplan.

Aufgrund der finanziell angespannten Situation ist die Umsetzung einzelner Planungen in Herne zunächst nicht absehbar (Verlängerung der Stadtbahnlinie nach Recklinghausen) bzw. vorerst zurückgestellt worden (Ausbau der S-Bahn-Linie S 4).

A 2.2 Nahverkehrsplan des Zweckverbandes VRR

Gemäß der gesetzlich geregelten Zuständigkeiten liegt die Aufgabenträgerschaft für den SPNV beim Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Dieser schreibt seinen Nahverkehrsplan in Gestalt jährlicher Sachstandsberichte fort.

Der Sachstandsbericht für das Jahr 2004 nimmt Bezug auf den zunächst ausgesetzten Ausbau der S-Bahn-Linie 4 und verweist auf weitere Beratungen des Facharbeitskreises über mögliche vorläufige Alternativen unter Einbeziehung der Regionalbahn RB 43.

Im Sachstandsbericht für das Jahr 2005 wird unter anderem auf Veränderungen im nächtlichen SPNV-Angebot, auf Maßnahmen im Zusammenhang mit der Fußball-Weltmeisterschaft sowie auf Ergebnisse weiterer Ausschreibungen im SPNV hingewiesen.

Für den Nahverkehrsplan der Stadt Herne ergeben sich hieraus – neben der grundsätzlichen Förderung der Systemverknüpfung von SPNV und ÖPNV – keine besonderen zusätzlichen Aufgabenstellungen.

A 2.3 Barrierefreiheit im ÖPNV

Besondere Aufmerksamkeit muss den in der Mobilität oder in der Wahrnehmung beeinträchtigten Personen gelten. Den gesetzlichen Vorgaben von Bund und Land folgend, sind verkehrliche Anlagen – hier insbesondere Beförderungsmittel im Personennahverkehr – barrierefrei zu gestalten. Das Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Behindertengleichstellungsgesetz, BGG NRW) fordert: *„Der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein.“* Einer

diesen Anforderungen entsprechenden Gestaltung von Anlagen und Fahrzeugen, aber auch von Informationsangeboten des öffentlichen Nahverkehrs kommt daher eine große Bedeutung zu. Der Nahverkehrsplan für die Stadt Herne greift diese Anforderungen auf und formuliert entsprechende Ansätze für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen. Eine Verwirklichung dieser Anliegen in vollem Umfang wird innerhalb eines kurzfristigen Zeitraums jedoch nicht möglich sein.

A 2.4 Kommunale Zielsetzungen

Die Einbettung der Stadt Herne in einen verdichteten Siedlungs- und Wirtschaftsraum erfordert hohe Anforderungen an die Funktionalität und Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme. Gleichzeitig müssen die als Folge allgemein zunehmender Mobilität auftretenden störenden und problematischen Verkehrsverhältnisse reduziert werden, um die Qualität städtischen Lebens zu erhalten bzw. zu verbessern. Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit des städtischen ÖPNV müssen eine verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel herbeiführen; ein hierdurch verringertes Fahrzeugaufkommen trägt wiederum zu einem erhöhten Maß an verkehrlicher Sicherheit bei.

Vor dem Hintergrund einer finanziell insgesamt angespannten Situation müssen Potenziale zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit genutzt werden. Dazu müssen die ÖPNV-Angebote in ihrer Konzeption wie auch in der betrieblichen Umsetzung unter diesem Aspekt betrachtet werden. Dies kann dazu führen, dass in Einzelfällen die Sicherung bestehender Angebote einer Verbesserung vorzuziehen sind, um auf absehbare Zeit finanzierbar zu sein.

A 2.5 Finanzielle Rahmenbedingungen

Die Stadt Herne ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Der Rat der Stadt Herne hat in seiner Sitzung am 13.12.2005 einem neuen, EU-konformen Finanzierungssystem im Verkehrsverbund zugestimmt. Einzelheiten ergeben sich aus der Zweckverbandssatzung und der Finanzierungsrichtlinie. Für die Leistungen des Verkehrsunternehmens HCR, einer städtischen Tochtergesellschaft, kann die Stadt Herne die steuerlichen Vorteile des Querverbunds nutzen.

Die Stadt Herne hat im Rahmen der Verbundfinanzierung im Jahr 2004 rd. 6,9Mio € für den ÖPNV aufgewendet.¹ Eine wesentliche Erweiterung des

¹ Quelle: VRR, Verbundbericht 2003-2004

finanziellen Spielraums in den kommenden Jahren ist nicht zu erwarten. Um allerdings nicht ausschließlich eine Sicherung des Bestands im ÖPNV zu betreiben, müssen bislang nicht hinreichend genutzte Potenziale bei der Leistungserstellung und bei der Fahrgastgewinnung eruiert und ausgeschöpft werden.

Die ÖPNV-Leistungen in Herne werden nahezu ausschließlich durch die Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH (HCR) und die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA) erbracht. Ansätze für Kostenelemente des Betriebs im kommunalen ÖPNV können sich somit weitgehend an diesen beiden Unternehmen orientieren. Bezüglich der Entwicklung der Betriebskosten für den Linienverkehr mit Bussen müssen Unterscheidungen getroffen werden zwischen den ausschließlich fahrleistungsabhängigen Mehr- oder Minderkosten, die keinen Einfluss auf den Fahrzeugbedarf haben, und den Kosten, die bei erheblicher Leistungsmehrung oder -minderung zu einem veränderlichen Fahrzeugbedarf führen. In ersterem Fall müssen in Abhängigkeit vom Fahrpersonalbedarf 1,00 € bis 2,50 € je Fahrplankilometer angesetzt werden. Muss neben Fahrleistungen und Personal der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge berücksichtigt werden, steigt der Kostensatz auf etwa 3,00 € je Fahrplankilometer.

Bei Straßenbahnen und Stadtbahnen kommen systembedingt höhere Kostensätze zur Anwendung. Da der schienengebundene ÖPNV in diesem Nahverkehrsplan keine neuen, mittelfristig umzusetzenden Angebotskonzepte beinhaltet, dürfen diese hier vernachlässigt werden.

Auf der Ertragsseite wird heute eine mittlere Einnahme je Fahrgast von etwa 0,62 € erzielt.² Dieser Wert soll für künftige Erlösberechnungen zugrunde gelegt werden, liegt aber tendenziell unter den in den nächsten Jahren tatsächlich zu erwartendem Durchschnittswert.

Neben den Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen erfolgen Zahlungen von Bund und Land für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter (gem. § 148 SGB IX) und für die Beförderung im Ausbildungsverkehr (gem. § 45a PBefG). In beiden Bereichen zeichnet sich infolge gesetzlicher Vorhaben ein möglicher Rückgang zu erwartender Erstattungen ab.

Mittel- oder langfristig muss insgesamt mit einer Senkung der Mittelzuflüsse von Landes- und Bundesebene und einer entsprechend rückläufigen Entwicklung der Spielräume für die Finanzierung des ÖPNV gerechnet werden.

²Quelle: HCR, 2005

A 2.6 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Verkehrsräumliche Strukturen

Das Stadtgebiet Herne umfasst etwa 51 km². Die für eine verkehrliche Erschließung relevante Bebauung nimmt etwa die Hälfte der Stadtfläche ein. Die Siedlungsflächen sind durch zahlreiche andere Nutzungen (Verkehr, Gewerbe, Industrie) berührt bzw. voneinander getrennt; besondere Zäsuren erzeugen Bahnlinien, Bundesfern- und Wasserstraßen. Diese Barrieren im Stadtgebiet sind auch für den öffentlichen Linienverkehr nur an wenigen Stellen durchlässig.

In Herne sind in großem Umfang verkehrsberuhigende Maßnahmen ausgewiesen. Allein der Anteil der Tempo-30-Zonen beläuft sich auf gut ein Drittel der Stadtfläche; diese umschließen ein Straßennetz von etwa 170 km Länge. Daneben bestehen Tempo-30-Streckenabschnitte (rd. 32 km) sowie verkehrsberuhigte Bereiche (rd. 11 km, innerhalb und außerhalb von Tempo-30-Zonen). Der Linienverkehr mit Bussen wird an vielen Stellen hierdurch berührt. Eine Aufhebung dieser Maßnahmen, die durchaus zu einer Beeinträchtigung der Beförderungsgeschwindigkeit und der Wirtschaftlichkeit des Linienverkehrs führen, wird allerdings nicht Ziel der Überlegungen dieses Nahverkehrsplans sein. Die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung wird seitens der Stadt Herne im Zuge baulicher Tätigkeiten im Einzelfall geprüft.

Planungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung oder in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen im städtischen Raum, denen eine Bedeutung für den ÖPNV zukommt, werden im Zuge der teilträumlichen Untersuchung beschrieben und entsprechend berücksichtigt.

Mobilitätsstrukturen

In Herne leben etwa 167.000 Einwohner (Stand: April 2005). Nach hinreichend aktuellen Daten zur Mobilitätsstatistik³ sind im Wochendurchschnitt rd. 86% aller Personen mobil; an den einzelnen Wochentagen variiert dieser Wert zwischen 75 und 90%. Die mittlere Wegehäufigkeit der mobilen Personen liegt bei 3,9 Wege/Tag; innerhalb der Woche ist dieser Wert ebenfalls unterschiedlich ausgeprägt: werktags liegt er zwischen 3,7 und 4,2, sonn- und feiertags bei 3,0.

Das allein durch die Einwohner der Stadt Herne verursachte Verkehrsaufkommen liegt nach diesen Ansätzen bei etwa 200 Mio. Wegen jährlich. Für die Tage

³ Daten zur Mobilitätsstatistik sind der Studie „Mobilität in Deutschland (MiD), 2002, entnommen.

Montag bis Freitag kann ein Verkehrsaufkommen von rd. 600.000 Wegen/Tag angenommen werden. Dieses ist hinsichtlich der räumlichen Orientierung nach allgemeinen Erfahrungen wie auch nach Erkenntnissen des letzten Verkehrsentwicklungsplans⁴ zu großen Teilen dem städtischen Binnenverkehr zuzuordnen. Eine Prognose des Verkehrsentwicklungsplans für das Jahr 2005 weist sogar für die vier Stadtbezirke jeweils einen Binnenverkehrsanteil in der Größenordnung von etwa 50% aus.

Überörtliche Verkehre sind vornehmlich durch Ausbildungs- und Berufspendler geprägt. Die Pendlerrechnung des statistischen Landesamtes weist bei den Auspendlern die Stadt Bochum als bevorzugtes Ziel (etwa 40%), bei den Einpendlern als stärkstes Quellgebiet (etwa 20%) aus. Nachfolgend deutlich geringer (jeweils unter 10%) werden die umliegenden Städte (Essen, Dortmund, Gelsenkirchen, Recklinghausen, Castrop-Rauxel) als Ziel- bzw. Quellorte genannt. Die herausragende Bedeutung der Nachbarstadt Bochum wird bereits in Untersuchungen des Verkehrsentwicklungsplans heraus gestellt.

A 2.7 Fahrgastpotenzial für den ÖPNV in Herne

Die verkehrlichen Orientierungen der Einwohner in Herne bergen insgesamt ein hohes Potenzial für den städtischen ÖPNV. Grundsätzlich ist jeder Einwohner der Stadt Herne als potenzieller Fahrgast zu werten; die Kenntnisse über allgemeine Mobilitätsstrukturen (Mobilitätsquote, Wegehäufigkeiten) sind jedoch in die Einschätzung tatsächlich erreichbarer Fahrgastpotenziale einzubringen.

Im Rahmen des ersten Nahverkehrsplans der Stadt Herne wurde der Anteil des ÖPNV (modal split) an allen Wegen in Herne mit etwa 10% angegeben; eine aktualisierte Erhebung liegt nicht vor. Der ÖPNV-Anteil ist in Betrachtung der Gesamtstadt ein Mittelwert. Eine differenzierende Ermittlung mit Bezug auf die Verkehrsgebiete der Linien kann nicht vorgenommen werden, da eine eindeutige Abgrenzung der Einzugsbereiche jeder Linie in Herne nicht möglich ist. Das hiesige ÖPNV-Angebot eröffnet dem Fahrgast die Möglichkeit, alternative Verbindungen oder Mehrfachbedienungen einzelner Strecken zu nutzen. Infolge dieser Flexibilität ist das durch eine Person erzeugte Verkehrsaufkommen nicht ausschließlich einer Linie zuzuordnen.

Die Wahl des ÖPNV als Verkehrsmittel wird in erheblichem Maße von der Angebotsqualität beeinflusst. Der ÖPNV-Anteil liegt bei einem stündlichen Angebot oft bei höchstens etwa 4%, während Takte von 10 oder 15 Minuten weit über 10%

⁴ Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Herne, 1997

erreichen können. Eine verbesserte Potenzialabschöpfung ist bei Linien mit jeweils geringer Bedienungshäufigkeit auch erreichbar, wenn diese einander ergänzen.

In Herne wird das heutige Fahrgastpotenzial, welches allein die Mobilität der Einwohner zugrunde legt, auf eine Größenordnung von jährlich mindestens 20 Mio. Personen geschätzt. Hinzu kommen die Fahrgäste, die sich im Zuge regionaler Verbindungen in der Stadt Herne bewegen.

Langfristig muss allerdings die demographische Entwicklung berücksichtigt werden. Die Einwohnerzahl der Stadt Herne liegt im Jahr 2005 bei rd. 167.000. Nach einer Vorausberechnung des statistischen Landesamtes ist in den kommenden Jahren ein stetiger Rückgang zu erwarten: bis 2010 auf rd. 159.000, bis 2015 auf 154.000, bis 2020 auf unter 150.000 Einwohner. Infolge dessen ist ein Rückgang des Verkehrsaufkommens in allen Verkehrsarten zu erwarten. Zudem werden die Personen der höheren Altersgruppen (über 60 Jahre), die lange Zeit eine große Fahrgastgruppe im ÖPNV bildeten, immer weniger auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sein, da sie heute vermehrt über Führerschein und oder Pkw verfügen. Diese Altersgruppe ist überdies die einzige Gruppe, die Zuwächse verzeichnet. Künftige Potenziale müssen daher bereits in den Personengruppen geringen Alters gesucht und gewonnen werden. Diese Altergruppen verzeichnen eine abnehmende Tendenz, bieten somit auch künftig immer weniger verkehrliches Potenzial. Angesichts ständig steigender Kosten für Anschaffung, Unterhaltung und Betrieb privater Kraftfahrzeuge kann hier jedoch eine Zielgruppe für den ÖPNV ausgemacht und durch spezifisches Marketing angesprochen werden.

A 3. Bilanz zur Umsetzung des ersten Nahverkehrsplans

Der erste Nahverkehrsplan der Stadt Herne wurde im Jahr 1998 vorgelegt. Die in diesem Rahmen angestellten Untersuchungen griffen unter anderem zurück auf Ergebnisse des kurz zuvor fertiggestellten Verkehrsentwicklungsplans, insbesondere hinsichtlich des Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsverteilungen in Herne. Vergleichbare Erhebungen wurden – nicht zuletzt wegen ihres Aufwands – bislang nicht erneut durchgeführt.

Die Bestandsanalyse zum damaligen ÖPNV führte zu dem Ergebnis, dass die Linien im Stadtgebiet wegen zum Teil jeweils nicht einheitlicher Linienführungen gerade im Hinblick auf die Benutzerfreundlichkeit nicht den Anforderungen entsprachen. Vor diesem Hintergrund formulierte der Nahverkehrsplan als mittelfristige Maßnahmen vornehmlich Modifikationen im Liniennetz, die zu einer Vereinheitlichung von Linienführungen sowie zur Erweiterung bestehender Fahrtenangebote führen sollten. Beispielfhaft seien genannt

- die Umwandlung der Linie 219 (Wanne – Herten) in eine Schnellbus-Linie
- die Erschließung der Siedlung Dannekamp durch lediglich eine Linie (218), allerdings im regelmäßigen Takt, bei gleichzeitiger Verkürzung der Linie 362
- die Verlängerung der Linie 303 im Gewerbegebiet Südstraße bis Wanne bei gleichzeitiger Angebotsverdichtung
- die Zusammenfassung der Linien 312 und 322 zugunsten einer einheitlichen Linie zwischen Herne und Wanne
- die Einführung einer neuen Linie (391) von Bochum über Eickel nach Herne Mitte, gleichzeitig die Reduzierung der Linie 390 auf die Strecke Wanne – Herne Mitte

Der erste Nahverkehrsplan deutete die Vorgabe an, *„den Zuwachs der Betriebsleistung zu begrenzen und damit den laufenden Finanzbedarf im Wesentlichen auf dem derzeitigen Stand zu halten“*. Allerdings wird auch festgestellt, *„dass auch die skizzierten moderaten Verbesserungen nur durch einen Zuwachs der Betriebsleistung zu erreichen sind.“*

Wenngleich alle Ansätze hinsichtlich der Modifikation der Linienführungen aufgenommen wurden, sind in einigen Fällen von den Konzepten des Nahverkehrsplans abweichende Lösungen gefunden und realisiert worden. Hierzu zählt die Übernahme der ehemaligen Linie 218 in Wanne durch die HCR und deren Einbindung in eine über Herne Mitte bis Herne Süd (Vödestraße / Bergstraße)

durchgehende Linienverbindung (312), ebenso die veränderte Führung der Linie 390, die nun eine Verbindung zwischen Bochum und Herne Mitte über Röhlinghausen und Eickel bietet.

Darüber hinaus sind in den letzten Jahren einzelne Netzelemente neu geordnet worden. Neue Linienverbindungen entstanden durch die Zusammenbindung von bislang unter verschiedenen Liniennummern bedienten Linienabschnitten. Mit allen Maßnahmen wurde erreicht, dass die Linien in Herne jeweils mit einheitlichen Linienwegen und zumeist auch verbesserten Fahrtenangeboten dargestellt werden können. Die Benutzerfreundlichkeit ist dadurch erheblich gestiegen.

Eine umfangreiche Wirkungskontrolle in Gestalt einer alle Linien umfassenden und vergleichenden Erhebung von Fahrgastzahlen vor und nach Umsetzung der Maßnahmen liegt nicht vor. Zum einen war die Umsetzung dieser Maßnahmen zeitlich gestaffelt; zum anderen sind seitdem – bis in das Jahr 2005 – weitere Veränderungen eingetreten, die einen genauen Vergleich der Vorher- und der Nachher-Situation in der Nachfrageentwicklung unterbinden. Insgesamt konnten jedoch in Herne in den vergangenen Jahren steigende Fahrgastzahlen festgestellt werden.

Für die Qualität des ÖPNV in Herne sind im ersten Nahverkehrsplan verschiedene Anforderungen beschrieben worden. Insbesondere bezüglich der Haltestellen (Bauart und Ausstattung) und Fahrzeuge (Niederflurtechnik u.a.) ist in den vergangenen Jahren eine Annäherung an gewünschte Standards bzw. sogar deren Erreichung erfolgt. Gleichwohl bedarf es in vielen Bereichen (beispielsweise in der Fahrgastinformation) nicht zuletzt auch wegen steigender Ansprüche einer ständigen Weiterentwicklung.

Vorschläge zur Einrichtung eines Nachtverkehrs, die einen erweiterten Betrieb auf ausgewählten Linien beinhalteten, wurden nicht in dem im Nahverkehrsplan beschriebenen Umfang umgesetzt. Die zwischenzeitliche Verlängerung der Betriebszeiten auf wenigen Linien (heute auch bis nach 0.00 Uhr) ist aber ein Ansatz, der weiterverfolgt werden soll.

A 4. Bestandsaufnahme zum Nahverkehr in Herne

Der verschiedenartige Gebrauch von Begriffsbezeichnungen im öffentlichen Verkehr veranlasst zu dem Hinweis an dieser Stelle, dass sich im Rahmen dieses Nahverkehrsplans – der im ÖPNV-Gesetz eingangs getroffenen Unterscheidung entsprechend – die Bezeichnung ÖPNV ausschließlich auf die nach dem Personenbeförderungsgesetz genehmigten Linienverkehre (Bus, Straßenbahn, Stadtbahn etc.) bezieht, während die Bezeichnung SPNV die Schienenverkehre mit S-Bahn, Regionalbahn und Regionalexpress umfasst. Der SPNV wird gemäß der Zuständigkeiten des Nahverkehrsplans hier nur nachrichtlich aufgenommen.

A 4.1 Die Bedienung im SPNV

Die Stadt Herne ist mit den Bahnhöfen Wanne-Eickel und Herne sowie dem Haltepunkt Börnig an das Nah-, Regional- und Fernverkehrsnetz der Bahn angeschlossen. Eine Verknüpfung von SPNV und ÖPNV ist durch gut ausgebaute Haltestellenanlagen an den Bahnhöfen Wanne-Eickel und Herne gewährleistet.

Im SPNV wird Herne durch sechs Linien bedient (→ **Bild A 1, Tabelle A 1**).

Tabelle A 1

| Linien des SPNV in Herne | |
|--------------------------|--|
| Linie | Linienlauf |
| S 2 | Dortmund – Castrop-Rauxel – Herne Bf <i>(Stammstrecke)</i> a. – Wanne-Eickel Hbf – Gelsenkirchen – Oberhausen – Duisburg b. – Wanne-Eickel Hbf – Gelsenkirchen – Essen c. – Recklinghausen |
| 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: Februar 2006

Die Linie RB 46 wird seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2005 von der ABELLIO Rail NRW GmbH betrieben. Alle anderen Linien betreibt die Deutsche Bahn AG. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wird die Nord-West-Bahn den Betrieb der Linie RB 43 übernehmen.

Die RB- und RE-Linien verkehren stündlich, die RB 42 und die RB 46 tagsüber zumeist halbstündlich. Die S-Bahn verkehrt auf der Stammstrecke Dortmund – Herne im 20-Minuten-Takt (am Wochenende im 30-Minuten-Takt) und auf den weiter gehenden Strecken jeweils stündlich. Die Anbindung von Recklinghausen durch die S-Bahn erfolgt nur stündlich und montags bis freitags (zu Zeiten des 20-minütlichen Betriebs auf der Stammstrecke).

Die Linien RE 3, RB 42, RB 46 und S 2 verkehren auch in den Nächten am Wochenende. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als Aufgabenträger für den SPNV hat zuletzt zum 12.12.2005 das Angebot im Nachtverkehr erweitert.

A 4.2 Die Bedienung im ÖPNV

A 4.2.1 Liniennetz

Linien und Betreiber

Derzeitige Eigentümer von Linienkonzessionen und Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs in Herne sind die Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH (HCR), die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA) und die Vestische Straßenbahnen GmbH (Vestische).

Neben der Systemtrennung von Bus, Straßenbahn und Stadtbahn besteht in Herne keine ausgeprägte Netz- und Produkthierarchie im ÖPNV. Unter den Buslinien befinden sich heute namentlich zwei Schnellbus-Linien: die Linie SB 27 Wanne-Eickel Hbf – Herten – Marl) sowie die erst kürzlich durch Umwidmung der bisherigen Linie 205 entstandene Linie SB 20 (Herne Bf – Recklinghausen Hbf).

Die Leistungen im Stadtgebiet Herne betragen im Jahr 2004 rd. 4,638 Mio. Kilometer, der Busbetrieb hält hieran einen Anteil von 87% (rd. 4,041 Mio. km), die Stadtbahn etwa 8% (357.000 km) und die Straßenbahn etwa 5% (240.000 km).⁵

⁵ Quelle: VRR, Verbundetat 2004

Tabelle A 2

| Linien des ÖPNV in Herne | | |
|--------------------------|-----------|--|
| Linie | Betreiber | Linienlauf |
| SB 20 | Vestische | Herne Bf. – Recklinghausen Hbf. (<i>auch als Nacht-Express NE 5</i>) |
| SB 27 | Vestische | Wanne-Eickel Hbf. – Herten – Marl |
| U 35 | BOGESTRA | Herne – Bochum (<i>Stadtbahn</i>) |
| 237 | Vestische | Recklinghausen – Herne, Pantringshof – Castrop-Rauxel |
| 303 | HCR | Herne-Börnig – Herne Bf. – Wanne-Eickel Hbf. |
| 306 | BOGESTRA | Wanne-Eickel Hbf – Bochum (<i>Straßenbahn</i>) |
| 311 | HCR | Herne Bf. – Sodingen – Castrop-Rauxel |
| 312 | HCR | Herne-Vöde – Herne Bf. – Wanne-Eickel Hbf. – Wanne |
| 321 | HCR | Bochum – Sodingen – Holthausen – Castrop-Rauxel |
| 323 | HCR | Wanne-Eickel Hbf. – Baukau – Herne Bf. – Sodingen |
| 328 | HCR | Wanne-Eickel Hbf. – Wanne Nord |
| 333 | HCR | Sodingen – Börnig – Herne Bf. – Bochum |
| 340 | BOGESTRA | Gelsenkirchen – Wanne-Eickel Hbf. – Holsterhausen |
| 342 | BOGESTRA | Wanne-Eickel Hbf. – Gelsenkirchen |
| 362 | HCR | Wanne-Eickel Hbf. – Holsterhausen – Herne Bf. – Horsthausen |
| 367 | HCR | Herne Bf. – Vöde – Bochum |
| 368 | BOGESTRA | Wanne-Eickel Hbf. – Röhlinghausen – Bochum |
| 384 | BOGESTRA | Wanne-Eickel Hbf. – Gelsenkirchen |
| 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: Juni 2006

Die Linie 237 bedient in Herne lediglich eine Haltestelle. Eine Verkehrsbedeutung für Herne ist nicht gegeben. Im Folgenden findet diese Linie keine weitere Berücksichtigung.

Verbindungen

Das Liniennetz in Herne (→ **Bild A 2**) zeigt in den beiden Teilgebieten Wanne / Eickel und Herne / Sodingen eine jeweils weitgehend zentralörtliche Ausrichtung. Hieraus resultiert eine Anbindung aller Stadtteile an funktional wichtige Standorte (Bahnhof, Fußgängerzone, Verwaltungsstellen) in Wanne und in Herne Mitte. Die beiden dortigen Verkehrsknoten sind durch vier Buslinien (303, 312, 323, 362) miteinander verbunden.

Die Linien 303, 312, 323, 328, 362 und 387 dienen ausschließlich dem innerstädtischen Verkehr, mit den anderen Linien werden Verbindungen in die benachbarten Städte Gelsenkirchen (340, 342, 384, 385), Herten (SB 27), Recklinghausen (SB 20), Castrop-Rauxel (311, 321) und Bochum (U 35, 306, 321, 333, 367, 368, 390, 395) hergestellt.

Eine wichtige Funktion für die Anbindung der Stadtbezirke Wanne, Eickel und Herne Mitte an die Bochumer Innenstadt kommt den beiden schienengebundenen Linien U 35 und 306 zu; dies schlägt sich auch in der vergleichsweise hohen Bedienungsfrequenz nieder (→ **Bilder A 4.1 bis A 4.5**).

Eine Bündelung von Linien erfolgt lediglich auf kurzer Strecke im Zulauf auf die Hauptverknüpfungspunkte in Wanne (Buschmannshof, Hauptbahnhof) und Herne Mitte (ZOB / Bahnhof). Darüber hinaus verbindet sich mit nahezu jeder Linie eine eigene Erschließungsaufgabe für einzelne Stadtteile.

Erschließung

Das Liniennetz im Stadtgebiet verfügt über 207 (namentlich verschiedene) Haltestellen (→ **Bild A 2**). Weite Teile der für die Nahverkehrserschließung relevanten Flächen (Wohngebiete, Versorgungsstandorte, Arbeits- und Freizeitstätten) liegen im unmittelbaren Nahbereich der Haltestellen (Umkreisradius von 250 Meter; Wegezeit bis zu fünf Minuten). Der erweiterte Nahbereich der Haltestellen (Umkreisradius 400 Meter, Wegezeit bis zu zehn Minuten) umfasst nahezu alle bebauten Flächen im Stadtgebiet. In einzelnen Fällen verhindern topographische oder verkehrliche Gegebenheiten eine bessere Anbindung durch den Linienverkehr.

Zur Ergänzung der Erschließung im Linienverkehr wird täglich bereits ab 20.00 Uhr in Abhängigkeit von betrieblichen und örtlichen Gegebenheiten ein wohnortnaher Ausstieg zwischen zwei Haltestellen gewährt. Ohne Einschränkung dagegen wird dem Fahrgast eine Anschlussbedienung mit Taxen ermöglicht, die

vom Busfahrer zur Ausstiegshaltestelle bestellt und von den Fahrgästen gemäß der üblichen Taxi-Tarife genutzt werden.

Fahrzeiten

Die Fahrzeiten zwischen Ein- und Ausstiegshaltestelle unterliegen dem Einfluss von Linienführung und Haltestellendichte. Eine gute Erschließungswirkung schließt kürzeste Fahrzeiten auf direktem Wege zumeist aus.

Mit Bezug auf zentrale, für die Erreichbarkeit wichtiger Standorte relevante Haltestellen in den vier Stadtbezirken (Wanne, Eickel, Herne Mitte, Sodingen) können umsteigefreie Verbindungen und Fahrzeiten dargestellt werden (**→ Bilder A 3.1 bis A 3.5**). Hierbei ist berücksichtigt, dass die Linien 303 und 328 heute innerhalb eines Fahrzeugumlaufs betrieben werden, ein Übergang also keinen tatsächlichen Umstieg erfordert.

Wegen der Ausrichtung des Liniennetzes auf die Knoten Wanne und Herne Mitte werden funktionale Standorte in deren Umfeld (einschließlich der jeweiligen Bahnhöfe) aus weiten Teilen der Stadt umsteigefrei erreicht. Zentrale Lagen von Eickel und Sodingen verfügen über deutlich weniger gleichartige Verbindungen. Zudem fällt hier auf, dass die erreichbaren Fahrweiten innerhalb bestimmter Fahrzeiten geringer ausfallen.

Beschleunigungsmaßnahmen in Gestalt der Signalbeeinflussung dienen in Herne vornehmlich zur Stabilisierung des planmäßigen Betriebs. Zusätzliche besondere Bevorrechtigungsmaßnahmen gibt es bislang nicht.

A 4.2.2 Angebot im Tagesverkehr

Als Tagesverkehr gilt hier die Bedienung von der morgendlichen Betriebsaufnahme bis gegen 24.00 Uhr. In diesem Zeitraum wird das ÖPNV-Angebot heute auf 21 Linien erbracht. Diese verkehren in Herne mit ganz unterschiedlicher Betriebsdauer. Erste Fahrten beginnen gegen 4.00 Uhr. Die Zeiträume zwischen erster und letzter Betriebsaufnahme bzw. Betriebseinstellung sind montags bis freitags mit bis zu sechs Stunden noch recht kurz, am Wochenende mit zum Teil über zehn Stunden (ohne jene, die nicht verkehren) jedoch überaus lang.

Eine nach Verkehrstagen differenzierte, vergleichende Übersicht aller Linien des Tagesverkehrs (d.h. ohne Nacht-Express-Fahrten) bieten die Tabellen A 3 bis A 5.

Tabelle A 3

| 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 20 (205) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SB 27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | fr. |
| 303 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 306 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 311 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | fr. |
| 312 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 321 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 323 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 328 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 333 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 340 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 342 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 362 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | fr. |
| 367 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 368 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 384 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 385 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 387 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 390 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 395 / AST 95 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Stand: Februar 2006

fr = nur freitags

Tabelle A 4

| 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 20 (205) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SB 27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 303 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 306 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 311 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 312 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 321 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 323 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 328 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 333 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 340 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 342 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 362 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 367 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 368 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 384 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 385 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 387 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 390 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 395 / AST 95 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Stand: Februar 2006

Tabelle A 5

| 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 20 (205) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SB 27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| U 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 303 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 306 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 311 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 312 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 321 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 323 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 328 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 333 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 340 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 342 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 362 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 367 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 368 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 384 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 385 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 387 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 390 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 395 / AST 95 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Stand: Februar 2006

Fahrtenhäufigkeiten

Die meisten Linien bieten an Werktagen tagsüber einen 20- oder 30-Minuten Takt an. Einzelne Linien gehen hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit weit darüber hinaus: Die Linie U 35 verkehrt in der Spitzenzeit alle fünf Minuten, sonst alle zehn Minuten. Der 10-Minuten-Takt ist ebenfalls tagsüber Standard der Linien SB 20, 306 und 311. Die Linien 342, 367, 384, 387 und 395 verkehren lediglich stündlich und bieten damit ein eher unzureichendes Angebot.

Die Bedienungshäufigkeit der Linien im innerstädtischen Netz variiert auch im Vergleich von Bedienungszeiträumen an den verschiedenen Verkehrstagen (**→ Bilder A 4.1 bis A 4.5**).

A 4.2.3 Angebot im Nachtverkehr

Der Nachtverkehr umfasst hier die Bedienungsangebote im Zeitraum zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr. In dieser Zeit wird der Betrieb auf den Linien U 35, SB 20 (NE 5), 306, 311 und 362 aufrecht erhalten, zumeist nur in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen (**→ Bild A 5**).

Die Fahrten der Buslinien setzen an den beiden Hauptverknüpfungspunkten Wanne-Eickel Hauptbahnhof und Herne Bahnhof ein und schließen an die Straßenbahn bzw. Stadtbahn aus Bochum sowie an Verbindungen des SPNV an. Im Zuge eines bis in die Nachtstunden fortgesetzten Sternverkehrs (nahezu zeitgleiche Ankünfte und Abfahrten) besteht am Bahnhof Herne zeitweilig eine Umsteigemöglichkeit zwischen einigen Linien (SB 20, 311, 362).

Der südliche Bereich von Eickel erfährt zusätzlich eine Bedienung im Zuge der Nachtexpress-Linie NE 1 der BOGESTRA aus Bochum.

Bei dem in den Nachtstunden eingeschränkten Linienbetrieb ist die Erschließungswirkung im Nahbereich der Haltestellen (Radius 250 Meter, Wegezeit bis zu fünf Minuten) insgesamt sehr gering. Bei Anwendung des erweiterten Nahbereichs (Radius 400 Meter, Wegezeit bis zu zehn Minuten) für die Anerkennung einer im Nachtverkehr ausreichenden Erschließung ist fest zu stellen, dass immer noch ganze Stadtteile (Bickern, Unser Fritz, Wanne, Horsthausen) von einer Verkehrsbedienung gänzlich ausgenommen sind.

Die unterschiedliche Ausprägung der nächtlichen Angebote im ÖPNV und im SPNV wird bei der Darstellung der Abfahrten am Hauptbahnhof in Wanne und am ZOB bzw. Bahnhof in Herne im Zeitraum zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr deutlich (Tabellen A 6 bis A 9). Abweichend von der im Linienverkehr üblichen Definition der Betriebstage (3.00 Uhr bis 3.00 Uhr des Folgetages) gelten hier die Betriebszeiten nach 0.00 Uhr als dem tatsächlichen Tag zugehörig.

Tabelle A 6

| Wanne-Eickel Hauptbahnhof ÖPNV-Abfahrten zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr | | | | |
|--|------|---------|-----|---------------|
| MO – FR | SA | SO / FT | | |
| 0.10 | 0.10 | 0.10 | 306 | nach Bochum |
| 0.40 | 0.40 | 0.40 | 306 | nach Bochum |
| 1.10 | 1.10 | 1.10 | 306 | nach Bochum |
| | 0.49 | 0.49 | 362 | nach Herne Bf |

Stand: Februar 2006

Tabelle A 7

| Wanne-Eickel Hauptbahnhof SPNV-Abfahrten zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr | | | |
|--|------|---------|-------------------------------|
| MO – FR | SA | SO / FT | |
| 0.00 | 0.00 | 0.00 | RB 42 nach Essen |
| 0.01 | 0.01 | 0.01 | RB 42 nach Haltern (-Münster) |
| 0.03 | 0.03 | 0.03 | S 2 nach Dortmund |
| 0.20 | | | RB 46 nach Gelsenkirchen |
| | 0.24 | 0.24 | RE 3 nach Düsseldorf |
| 0.29 | | | S 2 nach Essen |
| 0.31 | 0.31 | 0.31 | S 2 nach Dortmund |
| | 0.34 | 0.34 | S 2 nach Essen |
| 0.36 | 0.36 | 0.36 | RE 3 nach Dortmund |
| | 0.50 | 0.50 | RB 46 nach Gelsenkirchen |
| | 0.57 | 0.57 | S 2 nach Duisburg |
| | 1.00 | 1.00 | RB 42 nach Essen |
| 1.01 | 1.01 | 1.01 | RB 42 nach Haltern (-Münster) |
| | 1.03 | 1.03 | S 2 nach Dortmund |
| | 1.08 | 1.08 | RB 46 nach Bochum |
| | 1.24 | 1.24 | RE 3 nach Düsseldorf |
| 1.29 | | | S 2 nach Essen |
| | 1.31 | 1.31 | S 2 nach Dortmund |
| | 1.34 | 1.34 | S 2 nach Essen |
| | 1.36 | 1.36 | RE 3 nach Dortmund |
| | 1.50 | 1.50 | RB 46 nach Gelsenkirchen |
| | 1.57 | 1.57 | S 2 nach Duisburg |
| | 2.00 | 2.00 | RB 42 nach Essen |
| | 2.01 | 2.01 | RB 42 nach Haltern (-Münster) |
| | 2.03 | 2.03 | S 2 nach Dortmund |
| | 2.08 | 2.08 | RB 46 nach Bochum |
| | 2.24 | 2.24 | RE 3 nach Düsseldorf |
| | 2.31 | 2.31 | S 2 nach Dortmund |
| | 2.34 | 2.34 | S 2 nach Essen |
| | 2.36 | 2.36 | RE 3 nach Dortmund |
| | 2.50 | 2.50 | RB 46 nach Gelsenkirchen |
| | 2.57 | 2.57 | S 2 nach Duisburg |
| 3.00 | 3.00 | 3.00 | RB 42 nach Essen |
| 3.01 | 3.01 | 3.01 | RB 42 nach Haltern (-Münster) |
| | 3.03 | 3.03 | S 2 nach Dortmund |
| | 3.08 | 3.08 | RB 46 nach Bochum |
| 3.24 | 3.24 | 3.24 | RE 3 nach Düsseldorf |
| | 3.34 | 3.34 | S 2 nach Essen |
| | 3.36 | 3.36 | RE 3 nach Dortmund |
| | 3.50 | 3.50 | RB 46 nach Gelsenkirchen |
| | 3.57 | 3.57 | S 2 nach Duisburg |
| 4.00 | 4.00 | 4.00 | RB 42 nach Essen |

Stand: Februar 2006

Tabelle A 8

| Herne Bahnhof / ZOB ÖPNV-Abfahrten zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr | | | |
|--|------|---------|--------------------------------|
| MO – FR | SA | SO / FT | |
| 0.04 | 0.04 | 0.04 | U 35 nach Schloss Strünkede |
| 0.05 | 0.05 | 0.05 | U 35 nach Bochum |
| 0.15 | 0.15 | 0.15 | 205 * nach Recklinghausen Hbf |
| 0.15 | 0.15 | 0.15 | 311 nach Castrop, Münsterplatz |
| | 0.15 | 0.15 | 362 nach Wanne-Eickel Hbf |
| 0.19 | 0.19 | 0.19 | U 35 nach Schloss Strünkede |
| 0.20 | 0.20 | 0.20 | U 35 nach Bochum |
| 0.34 | 0.34 | 0.34 | U 35 nach Schloss Strünkede |
| 0.35 | 0.35 | 0.35 | U 35 nach Bochum |
| 0.45 | 0.45 | 0.45 | 205 * nach Recklinghausen Hbf |
| 0.49 | 0.49 | 0.49 | U 35 nach Schloss Strünkede |
| 0.50 | 0.50 | 0.50 | U 35 nach Bochum |
| 1.05 | 1.05 | 1.05 | U 35 nach Bochum |
| | 1.15 | 1.15 | 311 nach Holthausen |
| | 1.15 | 1.15 | 362 nach Wanne-Eickel Hbf |
| | 1.33 | 1.33 | U 35 nach Schloss Strünkede |
| | 1.45 | 1.45 | NE 5 nach Recklinghausen |
| | 2.01 | 2.01 | NE U 35 nach Bochum |
| | 2.33 | 2.33 | NE U 35 nach Schloss Strünkede |
| | 2.45 | 2.45 | NE 5 nach Recklinghausen Hbf |
| | 3.01 | 3.01 | NE U 35 nach Bochum |
| | 3.33 | 3.33 | NE U 35 nach Schloss Strünkede |
| | 3.45 | 3.45 | NE 5 nach Recklinghausen Hbf |

Stand: Februar 2006

* verkehrt heute als Linie SB 20

Tabelle A 9

| Herne Bahnhof SPNV-Abfahrten zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr | | | |
|--|------|----------------|----------------------|
| MO – FR | SA | SO / FT | |
| 0.08 | 0.08 | 0.08 | S 2 nach Dortmund |
| | 0.20 | 0.20 | RE 3 nach Düsseldorf |
| | 0.25 | 0.25 | S 2 nach Essen |
| | 0.35 | 0.35 | S 2 nach Dortmund |
| | 0.40 | 0.40 | RE 3 nach Dortmund |
| | 0.54 | 0.54 | S 2 nach Duisburg |
| | 1.08 | 1.08 | S 2 nach Dortmund |
| | 1.20 | 1.20 | RE 3 nach Düsseldorf |
| | 1.25 | 1.25 | S 2 nach Essen |
| | 1.35 | 1.35 | S 2 nach Dortmund |
| | 1.40 | 1.40 | RE 3 nach Dortmund |
| | 1.54 | 1.54 | S 2 nach Duisburg |
| | 2.08 | 2.08 | S 2 nach Dortmund |
| | 2.20 | 2.20 | RE 3 nach Düsseldorf |
| 2.25 | 2.25 | S 2 nach Essen | |
| 3.20 | 2.35 | 2.35 | S 2 nach Dortmund |
| | 2.40 | 2.40 | RE 3 nach Dortmund |
| | 2.54 | 2.54 | S 2 nach Duisburg |
| | 3.08 | 3.08 | S 2 nach Dortmund |
| | 3.20 | 3.20 | RE 3 nach Düsseldorf |
| | 3.25 | 3.25 | S 2 nach Essen |
| | 3.40 | 3.40 | RE 3 nach Dortmund |
| | 3.54 | 3.54 | S 2 nach Duisburg |

Stand: Februar 2006

A 4.3 Beförderungstarif

Für den öffentlichen Nahverkehr in Herne (einschließlich des SPNV) gelten die Tarifbestimmungen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr. Der Gemeinschaftstarif für alle Städte und Kreise des Verbundes wird ergänzt durch Übergangstarife für Fahrten in benachbarte Kooperationsräume.

Herne ist ein eigenständiges Tarifgebiet (27); somit kommt für alle Fahrten innerhalb des Stadtgebietes höchstens die Preisstufe A zur Anwendung. Eine weitere Einteilung in zwei Waben (270 Herne Mitte, 272 Wanne-Eickel) ermög-

licht zu gleichen Bedingungen Fahrten in die jeweils angrenzenden Waben der Nachbarstädte.

Mit den Preisstufen A (für Fahrten innerhalb eines Tarifgebietes), B (in benachbarte sowie darüber hinaus in einige weitere Tarifgebiete) und C (im gesamten Verbundraum) sowie einem Kurzstreckentarif, der in der Regel für Fahrten bis zu 3 Haltestellen gilt, und mit der weitgehenden Orientierung von Tarifgebieten an kommunalen Grenzen verfügt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr über ein sehr übersichtliches Tarifsystem.

Tarifangebote gibt es für unterschiedliche Zielgruppen (Schüler, Studenten, Auszubildende, Berufstätige, Senioren). Als besonders familienfreundlich ist die Zusammenfassung der Preisstufen A bis C für die Fahrgastgruppe Kinder (Alter von 6 bis 14 Jahre) herauszuheben. Die Weiterentwicklung kundenfreundlicher Tarifstrukturen ist Aufgabe des VRR.

Der Vertrieb von Fahrausweisen erfolgt durch die örtlichen Verkehrsunternehmen. Die HCR unterhält im Zentrum von Herne ein KundenCenter; weitere Verkaufsstellen der HCR und der BOGESTRA finden sich in den Stadtteilen. Zudem werden Fahrausweise in den Bussen durch das Fahrpersonal verkauft. Fahrausweisautomaten gibt es nur an den Bahnhöfen und den Haltepunkten der Stadtbahn.

A 4.4 Fahrgastinformation

Wichtigstes Printmedium für die Fahrgastinformation in Herne sind der Stadtfahrplan mit allen für lokale und überörtliche Fahrbeziehungen erforderlichen Fahrplan- und Tarifinformationen und der Liniennetzplan. Diese werden weitgehend nach verbundweit einheitlichem Muster gestaltet. Darüber hinaus bietet die HCR für ihre Linien Fahrplanhefte mit kartographischen Informationen (Linienwege, Haltestellen u.a.) an.

Eine dynamische Fahrgastinformation ist an mehreren Stadtbahnhaltestellen vorhanden. Entsprechende Planungen bestehen zudem für die Haltestellen Wanne-Eickel Hbf, Am Buschmannshof, Herne Bf, Herne Mitte, Sparkasse, Archäologie-Museum / Kreuzkirche und Akademie Mont-Cenis. An den übrigen Bushaltestellen beschränkt sich die Fahrgastinformation auf Fahrpläne und Fahrpreistafeln; Netzpläne oder weiter gehende Informationen zur räumlichen Orientierung finden sich dort nicht.

Im Internet sind alle Informationen über das barrierefreie Portal „bus-und-bahn.de“ abrufbar, welches gemeinsam durch die in der Kooperation Östliches

Ruhrgebiet zusammenschlossenen Unternehmen (DSW 21, BOGESTRA, HCR und Vestische) betrieben wird. Die Unternehmen bieten zudem Auskünfte per Telefon (landesweit einheitliche Service-Nummer 01803 50 40 30) an.

A 4.5 Standards im ÖPNV

Im Rahmen des Verkehrsverbundes haben sich für den ÖPNV Standards für einzelne Angebotselemente herausgebildet. In gemeinsamen Verkehrsgebieten mehrerer Verkehrsunternehmen sind diese manchmal noch eher linienspezifisch als flächendeckend etabliert; allerdings zeichnet sich auch hier eine Annäherung an einheitliche Standards ab.

Bedienung

Der straßengebundene ÖPNV in Herne hat sich bis zu Beginn des Jahres 2006 ausschließlich durch die konventionelle Betriebsweise mit Linienbussen dargestellt. Die Vielfalt der Produktlinien für den Tagesverkehr ist im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mittlerweile im Wesentlichen auf zwei Produkte reduziert worden: den „normalen“ Stadtlinienbus und den Städteschnellbus. In Herne verkehren heute lediglich zwei Schnellbuslinien (SB 20 und SB 27). Der Linienverkehr in Herne ist hinsichtlich seiner Betriebsformen nahezu homogen; weiter gehende Differenzierungen erfolgen im Zuge überörtlicher Verkehre. Erst seit kurzem werden einzelne Fahrten der Linie 395 im Spätverkehr mit Anruf-Sammeltaxis durchgeführt.

Hinsichtlich der Bedienung gelten auf allen Linien ausnahmslos Taktverkehre als Standard; bei den Bedienungsfrequenzen hingegen bestehen – wie bereits ausgeführt – erhebliche Unterschiede. Es ist aber festzustellen, dass sich auf den Linien, die vorzugsweise innerstädtische Verkehrsfunktionen erfüllen, zunehmend der 20-Minuten-Takt etabliert und nur noch wenige Bereiche in Herne nicht mindestens halbstündlich bedient werden.

Infrastruktur

Zur Anpassung an die Niederflurtechnik werden Haltestellen im Rahmen des Möglichen als Kap ausgebildet und mit erhöhten Warteflächen angelegt. In Herne hat sich eine Bussteighöhe von 16 cm etabliert, bei der eine Haltestelle grundsätzlich immer gut anfahrbar ist. Höhere Maße (ab 18 cm) kommen einem beinahe niveaugleichen Ein- und Ausstieg zwar entgegen, erfordern jedoch eine uneingeschränkt geradlinige Anfahrbarkeit der Haltestelle (unter anderem durch

entsprechende Bordsteinführung). Nur wenn dies gewährleistet ist, sollten die höheren Maße zur Anwendung kommen.

Zur Ausstattung der Haltestellen gehören verglaste Wartehallen. Diese Standards werden in zunehmendem Maße realisiert, sind jedoch noch von einer stadtweit einheitlichen Anwendung entfernt. Hier gilt es die bisherigen Maßnahmen der Stadt Herne und der HCR bei Ausbau und Ausstattung von Haltestellen im Rahmen eines standardisierten Programms flächendeckend anzuwenden. Dieses muss den Einbau geeigneter Leitsysteme für Sehbehinderte beinhalten; hierfür sind – wie beim ZOB realisiert – Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder vorzusehen.

Als Qualitätsstandard gilt bei den im Linienverkehr eingesetzten Bussen und bei den Bahnen der Linie U 35 der mittlerweile ausnahmslose Einsatz von behindertengerechten Niederflurfahrzeugen. Auch die Straßenbahnlinie 306 wird nach dem derzeit laufenden Umbau dieses Merkmal aufweisen, welches dann durch entsprechende Höhe der Bahnsteige zur Wirkung kommt. Damit werden in Herne künftig alle Fahrzeuge des ÖPNV den Anspruch behinderter oder in der Beweglichkeit beeinträchtigter Fahrgäste auf Barrierefreiheit erfüllen können. Für eine weitere Verbesserung diesbezüglich sorgen Rampen, mit denen bereits alle Busse der HCR sowie zahlreiche Fahrzeuge der BOGESTRA und der Vestischen ausgestattet sind. Optische und akustische Informationselemente sind heute ebenfalls in den Fahrzeugen vorhanden. Die Busse der HCR sind zu größtem Teil bereits mit Klimaanlage und Videoüberwachung ausgestattet, die dem Beförderungskomfort bzw. der Sicherheit dienen.

Auch ein einheitliches Erscheinungsbild der Fahrzeuge ist ein Qualitätsmerkmal im ÖPNV. Dieses wurde vor einigen Jahren im Zuge der im Rahmen der Kooperation Östliches Ruhrgebiet (KÖR) vorgenommenen gemeinschaftlichen Beschaffung von Fahrzeugen durch mehrere Verkehrsunternehmen („NRW-Busse“) hervorgehoben. Heute leidet diese Einheitlichkeit allerdings durch großflächige kommerzielle Fremdwerbung auf den Fahrzeugen.

Service

Als zentrales Element des Kundendienstes im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr verfügt Herne über ein KundenCenter, welches ÖPNV-zugehörige Dienstleistungen (Fahrplan- und Tarifauskünfte, Fahrkartenverkauf u.a.) sowie die Betreuung der Abonnement-Kunden anbietet.

Die BOGESTRA setzt nach erfolgreicher Durchführung eines Pilotprojekts „Kundenbetreuer“ auf ihren Linien ein, die zum Einen dem Fahrgast für Auskünfte und Hilfestellungen zur Verfügung stehen und zum Zweiten die Funktion eines

Kontroll- und Sicherheitsdiensts ausüben. Umfragen zufolge wird diese Reaktivierung von Schaffnerfunktionen von den Fahrgästen sehr positiv beurteilt.

Gemäß verbundweit geltender Bestimmungen des VRR werden dem Fahrgast besondere Ergänzungsleistungen im Linienbetrieb angeboten.

Das „Halten auf Zuruf“ ermöglicht in Abhängigkeit von der Fahrplanlage nach 20.00 Uhr das Aussteigen zwischen zwei regulären Haltestellen. Vorausgesetzt wird jedoch die Zulässigkeit des außerplanmäßigen Haltens im Straßenraum und die Unbedenklichkeit hinsichtlich der verkehrlichen Sicherheit. Ein Anspruch auf diese Ausstiegsmöglichkeit besteht insofern nur bedingt.

Die „Anschluss-Garantie“ ist eine Gewähr für anschluss sichere Übergänge auf einzelnen (im Fahrplan entsprechend gekennzeichneten) Relationen und sieht im Verspätungsfall die unentgeltliche Weiterbeförderung mit Taxen vor. Derzeit bezieht sich diese Garantie ausschließlich auf stadtgrenzenüberschreitende Linien der BOGESTRA (306, 340, 368, 390) und der Vestischen (SB 20, SB 27), zudem ausschließlich auf Anschlüsse außerhalb der Stadtgebietes Herne (in Bochum, Gelsenkirchen und im Kreis Recklinghausen). Die HCR beabsichtigt dies in Herne auf ausgewählten Linien im Jahr 2007 einzuführen.

Die „Mobilitätsgarantie“, eine Kostenübernahme (bis höchstens 30 €) bei Nutzung von Taxi oder zuschlagpflichtigen Zügen, greift bei Verspätungen im Linienverkehr von mehr als 20 Minuten, wenn kein alternatives Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Bei den vielen 20-minütlich oder häufiger verkehrenden Linien in Herne und den auf einzelnen Verbindungen durchaus bestehenden Alternativen stellt der Ausfall einer Linienfahrt alleine allerdings noch kein anspruchsauslösendes Ereignis dar.

Die Verkehrsunternehmen in Herne nehmen sich mit besonderen Projekten der Fahrgastgruppe der Schüler an. Im Rahmen der „Busschule“ werden Kinder (zumeist im Grundschulalter) an die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel herangeführt. Als „Fahrzeuggesteuer“ besonders ausgebildete Schüler sollen auf korrektes Verhalten Gleichaltriger im Fahrzeug hinwirken. Beide Aktionen sind sehr erfolgreich und finden auch anderenorts vielfach Anwendung.

A 4.6 Fahrgastaufkommen

An dieser Stelle werden Daten zum Fahrgastaufkommen nur nachrichtlich wiedergegeben. Die in nachfolgender Tabelle genannten Zahlen der Einsteiger im Stadtgebiet Herne basieren auf Zählungen in den Jahren 2002 bis 2006. Es be-

steht somit keine zeitlich einheitliche Basis aller Linien. Auch lassen sich mit den vorliegenden Zahlen keine Fahrbeziehungen im Stadtgebiet wiedergeben.

Tabelle A 10

| Einsteiger in Herne Mittlere Tageswerte montags bis freitags (an Schultagen) | | | | | |
|---|---------------|-----------|--------------|-----|--------------|
| SB 20 (205) | 2.108 | 321 | 452 | 367 | 276 |
| SB 27 | 787 | 323 | 3.298 | 368 | 2.239 |
| U 35 | 11.728 | 328 | 921 | 384 | 281 |
| 303 | 3.260 | 333 | 6.072 | 385 | 574 |
| 306 | 5.882 | 340 | 3.005 | 387 | 901 |
| 311 | 11.557 | 342 (398) | 304 | 390 | 5.122 |
| 312 | 5.968 | 362 | 6.678 | 395 | 117 |

Quelle: Fahrgastzählungen in den Jahren 2002 – 2006

Im Rahmen der teilräumigen Untersuchung sollen die zu jeweiligem Zeitpunkt vorliegenden ggf. aktuellen Zahlen der für die einzelnen Bedienungsgebiete maßgeblichen Linien bzw. Linienabschnitte in Augenschein genommen werden.

A 4.7 Anlagen für den kombinierten Verkehr

Anlagen für den kombinierten Verkehr (Park and ride, Bike and ride) finden sich vornehmlich im Umfeld der SPNV-Haltepunkte.

Am Hauptbahnhof in Wanne besteht neben herkömmlichen Pkw- und Fahrradstellplätzen eine Radstation mit etwa 180 Stellplätzen.

Am Bahnhof Herne wurden im Rahmen der Neugestaltung des ZOB etwa 60 Fahrradstellplätze angelegt. Für Park and ride (P+R) ist in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof ein Parkplatz an der Dammstraße ausgewiesen.

Der Bahnhaltepunkt Börnig, der keine unmittelbare Busanbindung erfährt, verfügt über sechs Fahrradboxen. Pkw-Stellplätze sind im nahen Straßenraum vorhanden, aber nicht besonders für P+R ausgewiesen.

A 4.8 Laufende Infrastrukturmaßnahmen

Haltestellenprogramm

Die Bushaltestellen in Herne werden seit einigen Jahren schrittweise umgebaut und zur Anpassung an die Niederflurtechnik in der Regel als Kap ausgebildet und mit erhöhten Warteflächen versehen. Dieses Bauprogramm hat an zahlreichen Stellen im Liniennetz angesetzt und soll in den kommenden Jahren fortgeführt werden. Die HCR hat im Zeitraum zwischen Dezember 2003 und Januar 2006 allein 130 Wartehallen in Herne errichtet. Auf den jeweils entsprechenden Stand der Umsetzung sowie ggf. erforderliche Maßnahmen an Haltestellen wird im Rahmen der Bearbeitung für die einzelnen Bedienungsgebiete in der Stadt eingegangen.

Beschleunigung der Straßenbahnlinie 306

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 einschließlich der Haltestellen für den Einsatz neuer Niederflurbahnen umgebaut. Hierdurch wird die Beförderungsqualität der Linie deutlich gesteigert. Die Maßnahmen sollen bis 2010 abgeschlossen sein.

Bedingt durch die Umbauten im Straßenraum müssen in Eickel Umleitungen für einzelne Buslinien eingerichtet werden. Die im Rahmen dieses Nahverkehrsplans zu entwickelnden Maßnahmen zur Verkehrsbedienung werden sich in der konzeptionellen Phase diesen Einschränkungen nicht unterwerfen. Daher sind im Falle einer Umsetzung einzelner Maßnahmen vor Abschluss der Bauarbeiten übergangsweise geringfügige Abweichungen von den im Nahverkehrsplan zu benennenden Leistungen und Kosten möglich.

Wegen der laufenden Ausbaumaßnahme wird die Linie 306 im Nahverkehrsplan nicht eingehend behandelt.

A 5. Beschreibung von Mängeln

A 5.1 Mängel in der heutigen Verkehrsbedienung

Die bestehenden Linien gewährleisten eine Bedienung aller Stadtteile sowie nahezu überall eine umsteigefreie Erreichbarkeit eines wichtigen Verkehrsknotens und seiner Umgebung (→ **Bilder A 3.1 bis A 3.5**). Ein Umstieg ist insbesondere für folgende Verbindungen erforderlich

- Wanne / Eickel – Horsthausen Süd (Roonstraße)
- Wanne / Eickel – Holthausen
- Wanne / Eickel – Constantin
- Herne Mitte – Bickern
- Herne Mitte – Röhlinghausen Nord (Auf der Wilbe / Plutostraße)
- Herne Mitte – Holthausen Süd

Für Fahrten nach Herne Mitte und Wanne ergibt sich die Notwendigkeit eines Umsteigens in jedem Fall für den südlichen Bereich des Stadtteils Holthausen. Dieser verfügt lediglich über eine Verbindung nach Sodingen, erhält hier aber Anschluss an die Linie 311 nach Herne Mitte.

Innerhalb der vier Stadtbezirke (Wanne, Eickel, Herne Mitte, Sodingen) sind die jeweiligen Zentren ebenfalls fast ausnahmslos direkt erreichbar; in Eickel fehlt eine solche Verbindung allerdings für den Ortsteil Röhlinghausen. Weitere Notwendigkeiten hinsichtlich einer Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadtteil- oder Ortsteilzentren sollen in den Teilkonzepten untersucht werden.

Die Erschließungswirkung des Liniennetzes ist insgesamt zufriedenstellend. Nur wenige Bereiche liegen außerhalb des unmittelbaren Nahbereichs der Haltestellen (Umkreis mit Radius 250 Meter). Bis auf vereinzelte Wohnplätze südlich von Holthausen sind alle erschließungsrelevanten Flächen allerdings durch den erweiterten Nahbereich (Umkreis mit Radius 400 Meter) erschlossen. Verbesserungen durch modifizierte Linienführungen sind somit lediglich im Einzelfall anzustreben.

Die Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots ist in einigen Bereichen unzureichend. Bei der nur stündlichen Bedienung der Linien 342, 367, 384 und 387 können vorhandene Fahrgastpotenziale in den Verkehrsgebieten dieser Linien (insbesondere in Bickern und Röhlinghausen) nicht in ausreichendem Maße abgeschöpft werden. Auch die unterschiedlichen Verkehrszeiträume der Linien in Herne führen teilweise schon an Werktagen zu mangelhaften Bedienungssituati-

onen: Die Linien 342, 367 und 384 verkehren ab 20.00 Uhr nicht mehr. Samstags verkehrt die Linie 367 lediglich bis Mittag; an Sonn- und Feiertagen verkehren die Linien 342, 367, 384, 385 und 387 nur über wenige Stunden, wodurch Stadtteile gänzlich (Bickern) oder weitgehend (Röhlinghausen) zeitweilig keine Bedienung erfahren. Der Zeitraum, innerhalb dessen eine öffentliche Verkehrsbedienung aller Stadtteile erfolgt, muss weiter gefasst werden.

Das nächtliche Verkehrsangebot beschränkt sich auf wenige Linien, deren Erschließung insgesamt gering ist. Die in Wochenendnächten durchgängig verkehrenden SPNV-Linien erhalten an den Bahnhöfen in Herne keinen gleichwertigen Anschluss. Hier müssen – auch angesichts der im Vorfeld der Fußball-Weltmeisterschaft verstärkten Angebote in der Region – ähnliche Maßnahmen zur Angebotsverbesserung innerhalb der Stadt Herne eingeleitet werden.

Die an diesen Teil des Nahverkehrsplans anschließenden Teilkonzepte für einzelne Bedienungsgebiete der Stadt Herne werden sich eingehender mit der Darstellung jeweiliger Bedienungsmängel befassen. In diesem Rahmen erfolgt eine Berücksichtigung der sich gegebenenfalls abzeichnenden strukturellen Veränderungen, die einen geänderten Bedienungs- oder Erschließungsbedarf verursachen oder zumindest erwarten lassen.

A 5.2 Einschätzung zur Potenzialabschöpfung

Mängel in der Nahverkehrsbedienung lassen sich nicht alleine durch eine Bewertung des Angebots eruieren sondern auch durch Betrachtung der Nachfrage. Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots ist bis zu einem gewissen Grad immer in der Lage, zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Für eine Bewertung bestehender Nachfragestrukturen muss der Bezug zu der heute erbrachten Angebotsqualität hergestellt werden, da das Vorhandensein vieler oder weniger Fahrgäste hierbei durchaus Rückschlüsse auf die Attraktivität des Angebots zulässt.

Ein Verfahren zur Einschätzung der Potenzialabschöpfung in Herne bedient sich eines Vergleichs der Einsteiger aller Linien an den Haltestellen in Herne mit der aufgrund der Erschließungswirkung und der Bedienungshäufigkeit zu erwartenden Verkehrsanteile des ÖPNV an allen täglichen Wegen. Wegen der Einbettung der Stadt Herne in einen großstädtischen Verkehrsraum werden annähernd gleiche ÖPNV-Anteile für die verschiedenen Fahrbeziehungen (innerstädtisch und überörtlich, mit und ohne zentralörtlichen Bezug) angenommen.

Bei der Nachfrage im ÖPNV handelt es sich um persönliche Verhaltensweisen, die jeweils individuellen Einflüssen unterliegen. Insofern entzieht sich auch die

hier beschriebene Betrachtung einer vollständigen Berechenbarkeit. Für viele innerstädtische Verbindungen steht mehr als nur eine Linie zur Verfügung. Diese Wahlfreiheit des Fahrgastes lässt ein entsprechend flexibles Nutzerverhalten erwarten (unterschiedliche Fahrgastzahlen einzelner Linien im Vergleich beider Fahrtrichtungen deuten darauf hin) und verhindern eine eindeutige Zuordnung von Fahrgastpotenzialen zu einer bestimmten Linie.

Das Fahrgastaufkommen einer Linie beinhaltet einen Umsteigeranteil von bis zu 20%. Linienspezifische Angaben sind in vorliegendem Fall nicht möglich; allerdings sind für einzelne Linien – insbesondere die U 35 – wesentlich höherer Werte zu vermuten. Erwartungsgemäß zählen unter anderem die Linien U 35, SB 20, 306 und 311 zu den sehr stark nachgefragten Linien; auf diesem sind hohe Umsteigeranteile anzunehmen. Andere Linien, beispielsweise 328 und 387 zeigen ein Fahrgastaufkommen, welches offensichtlich niedriger ist, als es angesichts heutiger Leistungen – sogar bei nur stündlicher Bedienung – eigentlich zu erwarten wäre.

Diese Betrachtung kann aufgrund fehlender Erkenntnisse über genaue Fahrbeziehungen nur für den jeweils ganzen Linienvverlauf in Herne erfolgen und kann die anzunehmenden Unterschiede auf Linienabschnitten nicht darstellen. Eine Einordnung in bewusst grob gehaltene Kategorien ermöglicht es jedoch, eine offensichtliche Häufung von mangelhafter Nachfrage zu erkennen und damit einen vorrangigen räumlichen Ansatz für Angebotsveränderungen bzw. Angebotsverbesserungen zu erkennen.

In der dem Zeitpunkt dieser Betrachtung (2004!) entsprechenden Darstellung (→ **Bild A 6**) ist die heute nicht mehr aktuelle Liniensituation in Sodingen dokumentiert. Dortige Ergebnisse sind daher aus jetziger Sicht nicht mehr relevant. Dies beeinträchtigt die Anwendbarkeit der in dieser Betrachtung gewonnenen Erkenntnisse jedoch nicht, da zum Einen Veränderungen in Sodingen nach nur einjährigem Betrieb des neuen Konzepts nicht angestrebt sind und zum Zweiten sich ein vordringlicher Untersuchungsbedarf bzw. die Notwendigkeit einer verbesserten Potenzialabschöpfung ohnehin im westlichen Stadtgebiet – nämlich in den Stadtbezirken Wanne und Eickel – abzeichnet.

A 6. Rahmenkonzept für den ÖPNV in Herne

A 6.1 ÖPNV als differenziertes System

Der herkömmliche Linienverkehr mit Bussen (und Bahnen) kann im Rahmen einer differenzierten Bedienungsweise durch modifizierte bzw. alternative Betriebsformen ergänzt werden. Bei einer möglichen Vielzahl von Produkten im ÖPNV ist zu beachten, dass die jeweils unterschiedlichen Einsatzzwecke und Nutzungsbedingungen auch für den Kunden nachvollziehbar sein müssen. Instrumente einer etwaigen differenzierten Bedienung in Herne sollen sich daher auf Produkte beschränken, die im Verkehrsgebiet des VRR seit vielen Jahren Anwendung finden und auch in der Außendarstellung als hinreichend etabliert gelten können; hierzu zählen die nachfolgend Beschriebenen.

Modifizierte Linienverkehre

Als – im Vergleich zu den herkömmlichen Linien – modifizierte Linienverkehre gelten beispielsweise Schnellbus-Linien, Nacht-Express-Linien und Disco-Linien, deren Angebot in räumlicher wie auch zeitlicher Hinsicht zumeist vordringlich an einer bestimmten Verkehrsaufgabe ausgerichtet ist. Für diese Verkehre gilt der Linientarif des VRR.

- **Schnell-Bus (SB)**

Der Schnell-Bus verkehrt auf lokaler oder regionaler Ebene und bietet mit geringer Haltestellendichte – oft in Ergänzung (auch parallel) zu anderen Linien – eine beschleunigte Verbindung zentraler und aufkommensstarker Standorte. In Herne verkehren heute zwei Schnell-Bus-Verbindungen (SB 20 Herne Bf – Recklinghausen Hbf, SB 27 Wanne-Eickel Hbf – Hernten – Marl). In städtischen Räumen kommen diesen Linien zunehmend Erschließungs- und Verbindungsfunktionen zu, die dem eigentlichen Produktcharakter entgegen stehen. Angesichts bestehender Raum- und Angebotsstrukturen wird für Schnell-Bus-Linien innerhalb der Stadt Herne kein neuer Einsatzbereich gesehen.

- **Nacht-Express (NE)**

Der Nacht-Express verkehrt im Anschluss an die Betriebszeiten des normalen Tagesverkehrs, in der Regel stündlich und auf eigenen Strecken, die zumindest teilweise von den Linienwegen des Tagesverkehrs abweichen. Die Fahrten schließen zumeist an wichtige Verknüpfungs-

punkte des ÖPNV und / oder des SPNV an und dienen vornehmlich Heimfahrten im nächtlichen Freizeitverkehr. Nacht-Express-Linien werden von vielen Verkehrsunternehmen im VRR betrieben. Im Zusammenhang mit der Neukonzeption der Nachtverkehre im SPNV im Vorfeld der Fußball-Weltmeisterschaft werden die Nacht-Express-Linien benachbarter Städte an veränderte Knotenzeiten angepasst. In Herne soll ein ähnliches Netz erstmalig realisiert werden.

- **Disco-Linie (DL)**

Disco-Linien verkehren in den Wochenendnächten und stellen lokale oder regionale Verbindungen zwischen einzelnen Freizeitstätten her sowie Anbindungen an kommunale Zentren und Wohngebiete. Es gilt der Linientarif des VRR. Im Zuge der beabsichtigten Entwicklung eines Nacht-Express-Netzes für Herne sollen freizeitrelevante Standorte erreicht werden; damit wird die Einrichtung zusätzlicher Disco-Linien zunächst entbehrlich.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

Bedarfsgesteuerte Verkehre dienen der Vorhaltung eines ÖPNV-Angebots für geringe Verkehrsnachfrage. Die Bedienung erfolgt ausschließlich nach Eingang entsprechender Fahrtwunschanmeldungen, d.h. Verkehrsleistungen werden ausschließlich bei vorhandener Nachfrage erbracht. Die Fahrleistungen werden dabei auf die fahrgastseitig nachgefragten Verbindungen reduziert. Betrieblich steht die Zusammenführung gleichgerichteter Personenfahrten (Anmeldungen) zu einer Fahrzeugfahrt im Vordergrund. Im VRR sind heute zwei Betriebsformen des Bedarfsverkehrs etabliert: der Taxibus und das Anruf-Sammeltaxi. Beide Formen erlauben den Einsatz kleiner Fahrzeuge und bieten damit die Möglichkeit einer Verkehrserschließung in für Linienbusse nicht zugänglichen Bereichen. In Herne könnte hiermit die Bedienung der bislang nicht erschlossenen Wohnlagen südlich von Holthausen sicher gestellt werden.

- **Taxibus**

Der Taxibus ist die bedarfsgesteuerte Variante des herkömmlichen Linienverkehrs. Er kann in nachfrageschwachen Zeiten den Busbetrieb ersetzen, aber grundsätzlich auch alle Arten des modifizierten Linienverkehrs abbilden. Der Taxibus bietet eine fahrplanmäßige Bedienung von Haltestellen eines festgelegten Linienwegs an, verkehrt entsprechend der angemeldeten Fahrgäste jedoch zumeist mit kleineren Fahrzeugen (Taxen oder Mietwagen). Tariflich ist der Taxibus vollständig in den Linienverkehrstarif integriert. Aufgrund angebotsseitiger und tariflicher Handha-

bung ist der Taxibus sehr gut geeignet für die Integration in bestehende Linienverkehre; Angebote von Taxibussen sind demzufolge auch vornehmlich auf linienförmige Bedienungen ausgerichtet. Für eine in die Fläche gehende Erschließung bietet sich eher das Anruf-Sammeltaxi an.

- **Anruf-Sammeltaxi**

Das Anruf-Sammeltaxi (AST) ist die am weitesten verbreitete Form der Bedarfsverkehre. Das AST verkehrt gemäß der Fahrtwunschanmeldungen nach Fahrplan von Haltestellen zu Zielen in ausgewiesenen Zielgebieten. Anders als bei liniengebundenen Verkehren wird dem Fahrgast im AST-Verkehr meist eine Beförderung bis zum individuellen Ziel angeboten. Dieser Bedienungskomfort einerseits und der dadurch entstehende betriebliche Aufwand andererseits führen zur Anwendung eines eigenständigen Tarifs, welcher höhere Fahrpreise als im Linienverkehr vorsieht. Der AST-Tarif des VRR sieht allerdings ermäßigte Fahrpreise unter anderem für Inhaber von Zeitfahrausweisen vor.

Die betriebliche Flexibilität des AST-Systems ermöglicht eine ÖPNV-Bedienung bei schwach ausgeprägten Siedlungs- Verkehrsnachfragestrukturen, wo ein liniengebundener Verkehr nicht hinreichend wirtschaftlich abzuwickeln ist. Die tarifliche Behandlung ist allerdings für regelmäßige Nutzer – insbesondere bei Nutzung anderer ÖPNV-Systeme – nachteilig. Das Anruf-Sammeltaxi soll immer als Mittel zur Abdeckung restlicher Mobilitätsbedürfnisse zur Anwendung kommen. Aus Gründen der Akzeptanz ist ein bloßer Ersatz bisheriger Linienangebote durch den (tariflich höher eingestuft) AST-Verkehr nicht empfehlenswert.

Bürgerbus

Der Bürgerbus kommt vornehmlich bei kleinörtlichen Siedlungsstrukturen zum Einsatz. Bürgerbusse verkehren ähnlich dem Linienverkehr nach Fahrplan auf festgelegten Strecken. Hinsichtlich der tariflichen Einordnung bestehen verschiedene Ansätze; für Bürgerbusse im VRR-Gebiet kommen eigenständige Tarife zur Anwendung.

Der Unterschied zu den herkömmlichen Linienbussen besteht in der Organisation des Fahrbetriebs. Das Fahrpersonal rekrutiert sich ehrenamtlich aus der Gemeinschaft eines Bürgerbusvereins, welcher fachliche Unterstützung durch das örtliche Verkehrsunternehmen erhält. Aufgrund eingeschränkter fachlicher Anforderungen an das Fahrpersonal kommen ausschließlich Fahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen zum Einsatz. Die geringe Beförderungskapazität spricht gegen einen Einsatz in stärker verdichteten Räumen mit zu erwartendem

höheren Fahrgastaufkommen. In Herne wird kein geeigneter Anwendungsbereich gesehen.

Kombinierte Verkehre

Die kombinierten Verkehre entstehen durch gezielte Verknüpfungen einzelner Systeme. Neben dem Übergang zwischen ÖPNV und SPNV bestehen weitere Möglichkeiten unter Benutzung privater Verkehrsmittel. Im Allgemeinen sind besonders das Park and ride (P+R) sowie das Bike and ride (B+R) als Anschlussverkehrsmittel für den ÖPNV geeignet, die einer Vorhaltung entsprechender Parkierungseinrichtungen (Stellplätze, Abstellanlagen, Boxen etc.) bedürfen. Mit Bezug auf die Belange des ÖPNV sind diese als unbedingt erforderliche begleitende Maßnahmen zu betrachten.

A 6.2 Qualität der Verkehrserschließung

Die Erreichbarkeit des ÖPNV wie auch die Erreichbarkeit von Zielen mit dem ÖPNV muss durch eine hohe Erschließungswirkung sichergestellt werden. In geschlossenen Wohngebieten sollen Haltestellen innerhalb von bis zu fünf Minuten fußläufig erreichbar sein. Für isolierte Lagen gilt eine Wegezeit von bis zu zehn Minuten als hinreichend. Diese Vorgaben entsprechen einem Erschließungsradius der Haltestellen von 250 Meter bzw. 400 Meter bei einer Gehgeschwindigkeit von 1 bis 1,2 m/s und einem Umwegfaktor von 1,5. In Herne sollen folgende Erschließungsqualitäten erreicht werden.

- 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 größeren 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.

Da die Beförderungsgeschwindigkeit der Buslinien durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erheblich reduziert werden kann, sind Notwendigkeit, Art und Umfang derartiger Maßnahmen in jedem Einzelfall genau zu prüfen; spätere Probleme für den Fahrbetrieb sind durch frühzeitige Beteiligung der betroffenen Verkehrsträger zu vermeiden.

A 6.3 Qualität der Verkehrsbedienung

Die Bedienungszeiten und Bedienungsfrequenzen müssen eine hinreichende Verfügbarkeit gewährleisten. Dabei ist das vornehmlich im Einkaufs- und Freizeitverkehr veränderte Verkehrsverhalten (Hin- und Rückfahrten werden zunehmend später angetreten) dahingehend zu berücksichtigen, dass auch in den früher verkehrsarmen Zeiten ein Grundangebot vorgehalten wird.

Die Beschreibung von Qualitätsstufen hinsichtlich der Bedienungszeiten wie auch der Bedienungshäufigkeit (Tabelle A 11) soll eine mehrstufige Angebotsverbesserung ermöglichen.

- 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 derzeitigen S-Bahn-Takt zur Optimierung der Anschlussgestaltung angepasst wird. Dieses Angebotsniveau wird bereits heute von vielen Linien erreicht. Für Herne soll die Stufe 2 als in der Regel ausreichende Bedienung im Tagesverkehr gewertet werden, die bei Bedarf verdichtet werden kann.
- Die Stufen N 1 und N 2 beschreiben das Angebot im Nachtverkehr. Dieses soll in einer ersten Stufe mindestens am Wochenende in der Zeit zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr vorgesehen werden.

Diese Qualitätsstufen bilden jeweils einen Rahmen für das Fahrtenangebot ab. In Abhängigkeit vom bestehenden Fahrgastaufkommen soll dieses durchaus heute schon auf einzelnen Linien erweitert werden können.

Ein zielgerichtetes Vorgehen muss folgende Handlungsfelder belegen.

- Öffentlichkeitsarbeit
- Imagewerbung
- Fahrgastinformation
- Absatzwerbung
- Vertrieb
- Qualitätsmanagement

Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit greift ÖPNV-spezifische oder –relevante Themen auf und spricht den allgemeinen wie auch den individuellen Nutzen an. Werbekampagnen, die zielgruppenspezifisch ausgerichtet sein können, sind Mittel zur Förderung eines positiven Images, welches im Bewusstsein der vorhandenen und der potenziellen Kunden verankert werden soll.

Wichtige Inhalte der Fahrgastinformation sind

- Netz- und Linienvlaufpläne
- Fahrpläne (linien- oder haltestellenbezogen)
- Tarifgebiete und Fahrpreise
- Vertriebsstellen
- Kontaktadressen und –nummern für den Kundendienst

Hilfreiche Ergänzungen sind

- Haltestellen- und Erreichbarkeitsverzeichnisse
- Lagepläne bei größeren Haltestellenanlagen
- Gesamtfahrpläne für ausgewählte Verbindungen, die durch mehrere Linien bedient werden

Diese Informationen müssen als Printmedien sowie ergänzend online (für den Kreis der Internetnutzer) zur Verfügung stehen. Neben dem Stadtfahrplan des VRR für die Stadt Herne können Informationen für kleinräumige Bezugseinheiten (Stadtbezirke) heraus gegeben werden, die für einen großen Teil der Fahrgäste oft schon alle notwendigen Kenntnisse vermitteln.

Informationen sollten die gesamte Wegekette des Fahrgastes begleiten, auch vor und nach der Nutzung des ÖPNV. In diesem Zusammenhang fällt in Herne auf, dass Liniennetzpläne an den Bushaltestellen (außerhalb der Hauptverknüpfungspunkte) fehlen; hier können auch Teilnetzpläne schon hilfreich sein.

Eine hohe Benutzerfreundlichkeit zeigt sich auch durch die Wegweisung an und zu den Haltestellen oder Verkaufsstellen. Diese von allen wahrnehmbare Information erhöht den Aufmerksamkeitswert von Einrichtungen des ÖPNV.

Die Aufgaben des ÖPNV-Marketing werden weitgehend durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sowie die örtlichen Verkehrsunternehmen wahrgenommen. Die Verkehrsunternehmen beschränken sich dabei längst nicht mehr auf ihre klassischen Felder Fahrgastinformation und Vertrieb. Beispielhaft ist, dass die Betreiber des ÖPNV in Herne (und in der Region) ihre Informationen im Rahmen eines gemeinsamen Internetauftritts bündeln. Aber auch außerhalb dieses Mediums müssen Beratungs- und Informationsdienste zu erlangen sein. In Herne besteht diese Möglichkeit in einem Kunden-Center. Die Möglichkeit einer ähnlichen Einrichtung in Wanne (beispielsweise am Buschmannshof), ebenfalls einem Knoten verkehrlicher Ströme im ÖPNV – sollte geprüft werden.

Die Stadt Herne selbst kann in den Handlungsfeldern des ÖPNV-Marketing durchaus eigenständig agieren; es empfiehlt sich jedoch hier eine Abstimmung bzw. ein gemeinsames Vorgehen mit dem eigenen Verkehrsunternehmen. Bevorzugte Bereiche der Stadt können in der Förderung der örtlichen Infrastruktur für den ÖPNV liegen (Haltestellen, Bike-and-ride-Anlagen, Wegweisungen u.a.).

Da mit der Bevölkerungsentwicklung der Nutzerkreis sich stetig verändert oder erneuert, ist eine ständige Neuansprache der (potenziellen) Kunde erforderlich. Marketing und Service im ÖPNV gestalten sich daher zu einem kontinuierlichen Prozess. Die bereits erwähnte „Busschule“, die jungen Menschen den Zugang zum ÖPNV erleichtern soll und auf die sichere Benutzung hinwirkt, ist hierin ein wertvolles Element.

A 6.5 Fahrzeuge

Die Fahrzeuge bestimmen wesentlich den kundenseitigen Eindruck der Beförderungsqualität. Hier sind – unabhängig von der Baugröße der Fahrzeuge - attraktive Standards umzusetzen und beizubehalten.

Die im ÖPNV in Herne eingesetzten Busse sollen folgende Anforderungen erfüllen.

- Niederflurbauweise (diese muss sich auch in der Ausbildung der Haltestellen niederschlagen)
- Einrichtung zur Absenkung des Fahrzeugbodens (Kneeling) für leichteres Ein- und Aussteigen

- Rampe für Fahrgäste mit Rollstühlen
- Ausstattung mit Klimaanlage und getönter Isolierverglasung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Sitz- und Stellplätze für behinderte Fahrgäste
- Umfassende visuelle und akustische Fahrgastinformation (Haltestellenanzeige und –ansage, ggf. Linienverlaufsanzeige)
- Videoüberwachung zur Vorbeugung persönlicher Übergriffe und von Vandalismus

Dem Einsatz fahrzeuggestützter Fahrausweisautomaten wird keine Dringlichkeit zugemessen. Diese führen zwar zu einer Entlastung des Fahrpersonals, zugleich aber auch zu einem erhöhten personellen Aufwand für dann notwendige verstärkte Fahrausweiskontrollen. Nicht zuletzt aufgrund hoher Anteile von Zeitkarteninhabern sowie geringer Anteile von Barzahlern haben die Verkehrsunternehmen in Herne bislang keine nachteiligen Auswirkungen der bisherigen Praxis auf den Fahrbetrieb erkennen können; im Kreise vieler Verkehrsunternehmen wird viel eher eine sinkende Schwarzfahrerquote festgestellt.

Vor dem Hintergrund, dass der Nahverkehr in Herne sich weitgehend des straßenengebundenen Betriebs mit Bussen bedient, bedarf es einer konsequent verstärkten Anwendung schadstoffarmer Antriebstechniken. Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollte die Erfüllung der jeweils gültigen Norm (heute Euro IV) erreicht werden; langfristig wird dies die Euro-V-Norm sein.

Im Rahmen der Kooperation Östliches Ruhrgebiet (KÖR) erfolgt die gemeinschaftliche Ausschreibung und Beschaffung neuer Fahrzeuge von BOGESTRA, HCR und Vestische. Der hierauf begründete weitgehend einheitliche Auftritt der Fahrzeuge in Herne („NRW-Busse“) unterstreicht die enge Verflechtung verkehrlicher Aufgaben, die den Linien wie auch ihren Betreibern zukommen.

A 6.6 Haltestellen

Die Haltestellen in Herne müssen den Ansprüchen der Fahrgäste hinsichtlich Erreichbarkeit, Sicherheit und Aufenthaltsqualität genügen, zugleich aber auch städtebaulich positiv in Erscheinung treten. Hieraus leitet sich ein Anforderungsprofil ab, welches im Zuge der Fortführung des Haltestellenprogramms in Herne flächendeckend Berücksichtigung finden soll. Eine Einheitlichkeit aller Haltestellen im Stadtgebiet – unabhängig vom Linienbetreiber – ist langfristig anzustreben.

Für den Einsatz von Gelenkbussen oder dreitürigen Standardlinienbussen ist eine Bussteiglänge von 18 Meter zweckmäßig; 15 Meter sind mindestens erforderlich. Die Bussteighöhe ist in bewährter Weise der Niederflurtechnik der Fahrzeuge anzupassen, was insbesondere älteren und behinderten Fahrgästen zugute kommt. Der behindertengerechte Ausbau erfordert Anrampungen an allen Zuwegungen. Zusätzlich ist eine Leitmarkierung für Sehbehinderte (Rillenplatten oder vergleichbares) vorzusehen.

Unabhängig vom Linienbetreiber sollten für die Haltestellen in Herne Standardausstattungen vorgesehen und im Zuge des Haltestellenausbauprogramms schrittweise umgesetzt werden. Hinsichtlich der besonderen Belange von behinderten Fahrgästen sind entsprechende Ausstattungsmerkmale sukzessive zu realisieren; auch hierbei werden allerdings in Kenntnis entsprechenden Bedarfs zunächst Prioritäten gesetzt werden müssen.

Um die Vorteile der Niederflurtechnik ausschöpfen zu können, müssen die Haltestellen dahingehend angepasst werden, dass sie künftig am Fahrbahnrand oder als Kap angelegt werden. Busbuchten können aus fahrgeometrischen Gründen gleiche Bedingungen nur bei deutlich größerer Entwicklungslänge erfüllen, sind aber ggf. dann in Betracht zu ziehen, wenn fahrplanbedingt oder an Endhaltestellen eine längere Standzeit eintritt und die Fahrbahn nicht für diese Dauer blockiert werden kann.

Ein hinreichender Witterungsschutz ist an allen Haltestellen anzustreben; Ausnahmen können für Haltestellen gelten, die vornehmlich oder ausschließlich dem Ausstieg dienen. Bei räumlich beengten Warteflächen können Wartehallen mit Kragdächern zum Einsatz kommen. Gegebenenfalls ist zu prüfen, ob die erforderliche Fläche durch Bildung eines Haltestellenkaps gewonnen werden kann. Mit integrierter Bestuhlung und Beleuchtung werden Aufenthaltsqualität sowie das subjektive Sicherheitsempfinden gesteigert.

Die Informationselemente sollten an allen Haltestellen mindestens Liniennetzplan (ggf. Teilnetz), Fahrpläne und Fahrpreistafel umfassen.

A 6.7 Qualitätssicherung

In einem „Masterplan Qualität“⁶ definiert das Land Nordrhein-Westfalen die Qualität als eine gemeinschaftliche Aufgabe der an der Gestaltung des Nahverkehrs Beteiligten (Land, Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger). Für die Koordi-

⁶ Masterplan Qualität, Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW, Mai 2001

nation entsprechender Maßnahmen ist die Kooperation von Aufgabenträger, Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen unerlässlich.

Als Ansprüche seitens des Kunden werden unter anderem formuliert:

- Pünktlichkeit
- Information bei Verspätungen
- Komfortable Reisebedingungen
- Servicequalität
- Sauberkeit
- Auskunftsgüte
- Sichere Beförderung
- Intakte Fahrzeug- und Haltestellenausrüstung

Die Standards gelten als Mindestanforderungen, deren Überschreitung in jedem Fall erwünscht ist. Für eine Sicherung erreichter Qualitätsstandards müssen diese messbar sein. Die DIN EN 13816 beschreibt Verfahren für die Ermittlung von Kundenbedürfnissen und für die kontinuierliche Überprüfung der Qualitätskriterien. Bei den Verkehrsunternehmen in Herne dienen Testkunden-Einsätze und Kundenbefragungen einer Qualitätskontrolle; die Ergebnisse fließen in Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung ein.

A 7. Maßnahmenkonzept

A 7.1 Bedienungskonzept für den Tagesverkehr

Maßnahmen für die Bedienung im Tagesverkehr werden auf kleinräumiger Ebene und nach dortiger eingehender Bestands- und Mängelanalyse entwickelt. Die Beschreibung der Maßnahmen für die einzelnen Bedienungsgebiete erfolgt im Rahmen eigenständiger Teilberichte zum Nahverkehrsplan der Stadt Herne.

Diese Teilkonzepte beinhalten zudem die Ausführungen zu örtlichen Infrastrukturmaßnahmen sowie zur Finanzierung der Maßnahmen. Zugleich geben sie eine mögliche Prioritätenreihung für die Umsetzung an.

A 7.2 Bedienungskonzept für den Nachtverkehr

Im Dezember 2005 wurde im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ein neues Konzept für nächtliche Verkehrsangebote umgesetzt. Es gründet auf erweiterte Fahrtenangebote im SPNV und sieht auf lokaler Ebene verbesserte Verknüpfungen mit dem kommunalen ÖPNV vor. In diesem Zuge wurden bestehende Nachtverkehre in einzelnen Städten modifiziert. Die neuen Angebote sollen bis zum Beginn der Fußball-Weltmeisterschaft, die mit Spielorten in Gelsenkirchen und Dortmund ein erhebliches Verkehrspotenzial erwarten lässt, hinreichend etabliert sein. Dies wird auch im Raum Herne zum Anlass genommen, ein entsprechendes Verkehrsangebot einzurichten.

A 7.2.1 Einrichtung von Nacht-Express-Linien

Die Bedienung im Nachtverkehr sieht Angebote im Zeitraum zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr vor. Wege in dieser Zeit dienen vornehmlich der Heimfahrt, d.h. wechselseitige Beziehungen zwischen den Stadtteilen bzw. einzelnen Haltestellen im Linienvverlauf sind zumeist nicht oder in nur geringem Umfang vorhanden. In der Regel sind deshalb Linien im Einrichtungsverkehr ausreichend, die potenziell aufkommensstarke Standorte anbinden und hieran anschließend die Wohnorte in allen Stadtteilen erschließen. Da der Nachtverkehr insbesondere der Zielgruppe jugendlicher Fahrgäste im Freizeitverkehr dient (z.B. Heimfahrten nach einem Diskothekenbesuch), werden längere Reisezeiten zugunsten einer besseren Flächenerschließung des Stadtgebietes akzeptiert.

Das Nachtverkehrsnetz muss grundsätzlich auch für einen Betrieb im Veranstaltungsverkehr geeignet sein; entsprechend relevante Stätten sind bei der Linienkonzeption durch hinreichende Erschließung zu berücksichtigen. Dies sind beispielweise

| | |
|-----------------|---|
| in Wanne: | Hauptbahnhof, Mondpalast, Künstlerzeche |
| in Eickel | Sud- und Treberhaus |
| in Herne Mitte: | Bahnhof, Kino, Kulturzentrum, Flottmannhallen |
| in Sodingen: | Akademie Mont Cenis, Gysenberghalle |

Das Konzept für den Nachtverkehr greift die im Verkehrsverbund etablierte Produktlinie „Nacht-Express“ (NE) auf. Bei der Konzeption der Linienführungen ermöglicht die Abkehr von den im Tagesverkehr üblichen offenen, d.h. zwischen zwei Endpunkten verkehrenden Linien und die Hinwendung zu ringförmigen

Linien einen in wirtschaftlicher Hinsicht optimierten Fahrzeug- und Personaleinsatz bei gleichzeitig hoher Erschließungswirkung.

Für den erstmaligen Aufbau eines solchen Netzes in Herne sind vier Linien vorgesehen (**→ Bild A 7**). Die hier gewählte Linienbezeichnung lehnt sich an den Nachtverkehr der Linie (NE) U 35 an.

NE 31

ZOB – Sodingen – Holthausen – Börnig – Horsthausen Süd – ZOB

NE 32

ZOB – Horsthausen Nord – Schleusenweg – ZOB – Siedlung Constantin – Herne Süd – ZOB

NE 33

ZOB – Holsterhausen – Eickel Nord – Wanne-Eickel Hbf – Baukau – ZOB

NE 34

Wanne-Eickel Hbf – Bickern – Röhlinghausen – Eickel Süd – Hbf – Wanne Nord – Unser Fritz – Hbf

Die Straßenbahnlinie 306, die nach Anschluss der Ausbaumaßnahmen eine zügige Verbindung zwischen Wanne und Bochum bietet, ist zu späterem Zeitpunkt, allerdings frühestens 2010, ebenfalls für eine nächtliche Bedienung in Betracht zu ziehen. Die Linie findet angesichts dieses zeitlichen Horizonts bei der jetzigen Betrachtung zum innerstädtischen Nachtverkehr keine Berücksichtigung.

Die Liniendaten im Einzelnen:

NE 31

Linienweg: ZOB – Von-der-Heydt-Straße – Bebelstraße – Freiligrathstraße – Berliner Platz – Holsterhauser Straße – Sodinger Straße – Schillerstraße – Mont-Cenis-Straße – Bruchstraße – Castroper Straße – Kirchstraße – Dorfstraße – Sodinger Straße – Von-Waldthausen-Straße – Roonstraße – Bahnhofstraße – ZOB

Linienlänge: rd. 15 km

Fahrzeit: rd. 40 Minuten

NE 32

Linienweg: ZOB – Funkenbergstraße – Baumstraße – Vinckestraße – Horsthauser Straße – Pöppinghauser Straße – Emsring – Schleusenweg – Emsring – Pöppinghauser Straße – Horsthauser Straße – Nordstraße – Bahnhofstraße – ZOB – Westring – Von-der-Heydt-Straße – Bebelstraße – Freiligrathstraße – Berliner Platz – Holsterhauser Straße – Sodinger Straße – Wiescherstraße – Kronenstraße – Voßstraße – Mülhauser Straße – Wiescherstraße – Constantinstraße – Waldstraße – Eichenweg – Im Wietel – Flottmannstraße – Hölkeskampring – Westring – ZOB

Linienlänge: rd. 20 km

Fahrzeit: rd. 50 Minuten

NE 33

Linienweg: ZOB – Von-der-Heydt-Straße – Bebelstraße – Freiligrathstraße – Berliner Platz – Holsterhauser Straße – Grenzweg – Rottbruchstraße – Juliastraße – Bielefelder Straße – Horststraße – Holsterhauser Straße – Dorneburger Straße – Hauptstraße – Am Buschmannshof – Berliner Straße – Wanne-Eickel Hbf – Berliner Straße – Corneliusstraße – Cranger Straße – Drögenkamp – Rottstraße – Forellstraße – Kaiserstraße – Sedanstraße – Cranger Straße – ZOB

Linienlänge: rd. 14 km

Fahrzeit: rd. 45 Minuten

NE 34

Linienweg: Wanne-Eickel Hbf – Berliner Straße – Am Buschmannshof – Gerichtsstraße – Stöckstraße – Wilhelmstraße – Im Erlenkamp – Bickernstraße – Gelsenkirchener Straße – Edmund-Weber-Straße – Hordeler Straße – Auf der Wenge – Hauptstraße – Am Buschmannshof – Wanne-Eickel Hbf – Rathausstraße – Dorstener Straße – Gahlenstraße – Unser-Fritz-Straße – Paulstraße – Emscherstraße – Wilhelmstraße – Stöckstraße – Gerichtsstraße – Am Buschmannshof – Berliner Straße – Wanne-Eickel Hbf

Linienlänge: rd. 18 km

Fahrzeit: rd. 50 Minuten

An Strecken, die von Linienwegen des Tagesverkehrs abweichen, werden ergänzende Haltestellen eingerichtet. Die Ausstattungsqualität wird dabei dem vornehmlichen Zweck des Ausstiegs angepasst. Die Haltestellenschilder entsprechen dem im Tagesverkehr üblichen Standard; auf die Ausstattung mit Wartehallen kann dort verzichtet werden. Die Haltestellen müssen jedoch an befestigten Fußwegen sowie in hinreichend beleuchtetem Umfeld liegen.

Zur Anschlussaufnahme an die Stadtbahn bzw. an den SPNV erfolgen stündliche Abfahrten der NE-Linien 31 bis 33 am Bahnhof Herne. Dieser Sternverkehr wird ergänzt durch die Fahrten der Linie NE 5 nach Recklinghausen. Am Hauptbahnhof in Wanne sollen die Linien NE 33 und NE 34 nahezu zeitgleich verkehren und gegenseitige Anschlüsse ermöglichen.

A 7.2.2 Wirtschaftliche Betrachtung

In der ersten Stufe (N 1 gemäß Tabelle A 11) verkehren die Nacht-Express-Linien in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen. Hieraus ergeben sich jährlich etwa 110 Betriebstage. Die stündliche Bedienung der vier Nacht-Express-Linien erfordert den Einsatz von vier Fahrzeugen. Der Fahrbetrieb wird sich unmittelbar an den Tagesverkehr anschließen und gegen 4.00 Uhr enden. Für einen Betrieb in den Wochenendnächten entstehen Aufwendungen in Höhe von rd. 100.000 €/ Jahr.

Der Betrieb von Nacht-Express-Linien im Verbund mit den bestehenden Verkehren anderer Aufgabenträger muss in erster Linie als ergänzender Baustein zur Steigerung der Angebotsqualität im kommunalen ÖPNV verstanden werden. Fahrgäste werden zunächst vorzugsweise aus dem Bereich der Stammkunden gewonnen werden, daher ist die Ergiebigkeit dieser Angebotsverbesserung hinsichtlich der Einnahmen als nur gering zu bewerten. Auch mit der langfristig erreichbaren Gewinnung neuer Potenziale dürfen keine deutlichen Ertragssteigerungen erwartet werden. Einen Beitrag zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit kann die beschriebene Erweiterung des nächtlichen Verkehrsangebots somit nicht leisten.

A 7.2.3 Umsetzung

Hinweise zur Fahrplangestaltung

Da sich das Angebot im Nachtverkehr anderer Linien bedient als das Angebot des Tagesverkehrs, müssen für den Übergang zwischen diesen beiden Bedienungsangeboten Zeitpunkte bzw. Zeiträume eindeutig benannt werden, damit das differenzierte Angebot hinreichend nachvollziehbar ist und im Rahmen der Fahrgastinformation verständlich dargestellt werden kann.

Die Aufnahme des Betriebs der Nacht-Express-Linien sollte gegen 0.00 Uhr erfolgen. Letzte Fahrten einzelner Linien des Tagesverkehrs sind in Abhängigkeit vom Wagenlauf oder bei guter Besetzung noch möglich.

Die Abfahrten der Nacht-Express-Linien am ZOB Herne sind an die Ankünfte der Stadtbahn bzw. der SPNV-Linien auszurichten. Bei den seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2005 geltenden Fahrplänen des SPNV und den Anpassungen bestehender Nachtverkehre im ÖPNV zeichnet sich ab, dass bezüglich der Anschlussgestaltung Prioritäten für einzelne Verbindungen gesetzt werden müssen. Hier soll die stark ausgeprägte Verkehrsbeziehung zwischen Herne und Bochum berücksichtigt werden.

Tabelle A 12

| Fahrplanmodell Herne Bahnhof / ZOB | | | | |
|--|-------------------|--------------------------|---------------------|--------------------------------|
| Ankünfte (Nächte FR/SA und SA/SO, Auswahl) | | Abfahrt Nacht-Express | | |
| von Bochum | von Gelsenkirchen | | | |
| U 35 | RE 3 | S 2 | SB 20 / NE 5 | NE 31, NE 32, NE 33 |
| 0.34 | 0.40 | 0.35 | 0.45 | 0.45 |
| 1.33 | 1.40 | | 1.45 | 1.45 |
| 2.33 | 2.40 | | 2.45 | 2.45 |
| 3.33 | 3.40 | | 3.45 | 3.45 |

Die Linie NE 33 trifft etwa 30 Minuten nach der Abfahrt am ZOB am Hauptbahnhof Wanne-Eickel ein. An diese Ankunft erfolgt ein Anschluss mit der Linie NE 34.

Tabelle A 13

| Fahrplanmodell Wanne-Eickel Hauptbahnhof | | | | | |
|--|-----------------|----------------------|-------|--------------------------|--------------|
| von Reckling- hausen | Ankünfte | | | Abfahrt Nacht-Express | |
| | von Dortmund | von Gelsenkirchen | | | |
| RB 42 | S 2 | S 2 | RB 42 | NE 33 | NE 34 |
| 23.59 | 23.57 | 0.03 | 0.00 | | 0.15 |
| 0.59 | 0.57 | 1.03 | 1.00 | 1.15 | 1.15 |
| 1.59 | 1.57 | 2.03 | 2.00 | 2.15 | 2.15 |
| | 2.57 | 3.03 | 3.00 | 3.15 | 3.15 |
| | 3.57 | 4.03 | | 4.15 | |

Betriebsaufnahme zur Fußball-Weltmeisterschaft

Die Fußballweltmeisterschaft (09. Juni bis 09. Juli 2006) mit Spielorten in Dortmund und Gelsenkirchen lässt auch in Herne ein erhöhtes Mobilitätspotenzial erwarten. Aus diesem Anlass wird zu dieser Zeit der Betrieb der Nacht-Express-Linien aufgenommen. Dabei ist – abweichend von der beschriebenen Angebotsstufe N 1 (vgl. Tabelle A 11) – ein täglicher Betrieb vorgesehen. Nach der Weltmeisterschaft wird der Betrieb ausschließlich in den Wochenendnächten weitergeführt. Die Erfahrungen aus dieser rund sechsmonatigen „Testphase“, die mit der Weltmeisterschaft auch Einflüssen von Großveranstaltungen unterworfen ist, sollen den Grundstein legen für eine Entscheidung, in welchem Umfang das Nacht-Express-Angebot fortgeführt wird.

Ausblick auf mögliche Angebotserweiterungen

Der wegen zu erwartenden niedrigen Einnahmen vergleichsweise kostenintensive Nachtverkehr sollte eine Erweiterung lediglich dann erfahren, wenn sich in vorangegangenen Betriebsmonaten entsprechende Nachfragestrukturen eingestellt und Bedürfnisse gezeigt haben, die räumlich oder zeitlich zusätzliche Schwerpunkte setzen. Daher besteht für die detaillierte Konzeption weiterer Ausbaustufen des Nacht-Express-Netzes zunächst keine Veranlassung. Gleich-

wohl kann aufgezeigt werden, welche Akzente etwaige künftige Erweiterungsoptionen setzen können.

Beispielsweise sind Taktverdichtungen – auch zur Reduzierung von Übergangszeiten bei Systemanschlüssen zwischen Schiene und Bus – auf Grundlage bereits beschriebener Nacht-Express-Linien ohne Weiteres möglich; diese können sich auch auf ausgewählte Linien beschränken.

Darüber hinaus ist ein Ausbau des Nachtexpress-Netzes auf bis zu sechs Linien denkbar (→ **Bild A 8**). Mit diesen ließe sich – bei gleichzeitig erhöhtem betrieblichen Aufwand – die Erschließungswirkung in Teilen noch verbessern. Durch die abschnittsweise gegenläufige Führung von Linien bestünde zwischen Herne Mitte und Sodingen sowie zwischen Herne Mitte und Baukau sogar eine Bedienung in jeweils beide Richtungen.

Ein bestehendes Nachtverkehrsnetz bietet außerdem eine Grundlage für die Bedienung im Frühverkehr am Wochenende. Da hier schon eine größere Streuung von Fahrbeziehungen erwartet werden muss als im Nachtverkehr, insbesondere aber zentrale Standorte, Bahnhöfe etc. als Zielpunkt relevant werden, findet eine Umkehr der bei nächtlichen Heimfahrten nachgefragten Verkehrsbeziehungen statt. Da die Fahrzeitelastizität hierbei jedoch weitaus geringer ist, sind die einstündigen Umläufe (d.h. bis zu einstündigen Fahrzeiten) der Nacht-Express-Linien nicht befriedigend. Eine Ergänzung dieser Linien durch Fahrten in jeweiliger Gegenrichtung – mit um 30 Minuten versetzter Abfahrt am ZOB – ermöglicht eine ausreichende Verbindungsqualität bei gleichbleibender Erschließungswirkung.

Tabelle A 14

| Mögliche Abgrenzung von Betriebszeiten | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| mo-fr | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| sa | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| so | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> Tagesverkehr </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 15px; background-color: lightblue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> Nachtverkehr </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 15px; background-color: lightorange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> Frühverkehr </div> </div> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Anhang A

Anhang A

| | |
|------------|--|
| Bild A 1 | Linien des SPNV |
| Bild A 2 | Liniennetz des ÖPNV im Tagesverkehr |
| Bild A 3.1 | Linienverbindungen und Fahrzeiten ab Wanne-Eickel Hbf |
| Bild A 3.2 | Linienverbindungen und Fahrzeiten ab Auf der Wenge |
| Bild A 3.3 | Linienverbindungen und Fahrzeiten ab Herne Bahnhof |
| Bild A 3.4 | Linienverbindungen und Fahrzeiten ab Archäologie-Museum |
| Bild A 3.5 | Linienverbindungen und Fahrzeiten ab Akademie Mont-Cenis |
| Bild A 4.1 | Bedienungsfrequenz im ÖPNV montags bis freitags tagsüber |
| Bild A 4.2 | Bedienungsfrequenz im ÖPNV montags bis freitags nach etwa 20 Uhr |
| Bild A 4.3 | Bedienungsfrequenz im ÖPNV samstags tagsüber |
| Bild A 4.4 | Bedienungsfrequenz im ÖPNV samstags nach etwa 20 Uhr |
| Bild A 4.5 | Bedienungsfrequenz im ÖPNV sonn- und feiertags tagsüber |
| Bild A 5 | Linien mit nächtlichem Fahrtenangebot |
| Bild A 6 | Erste Bewertung der Potenzialabschöpfung der Linien |
| Bild A 7 | Konzept für ein Nacht-Express-Netz |
| Bild A 8 | Konzeptidee für ein erweitertes Nacht-Express-Netz |

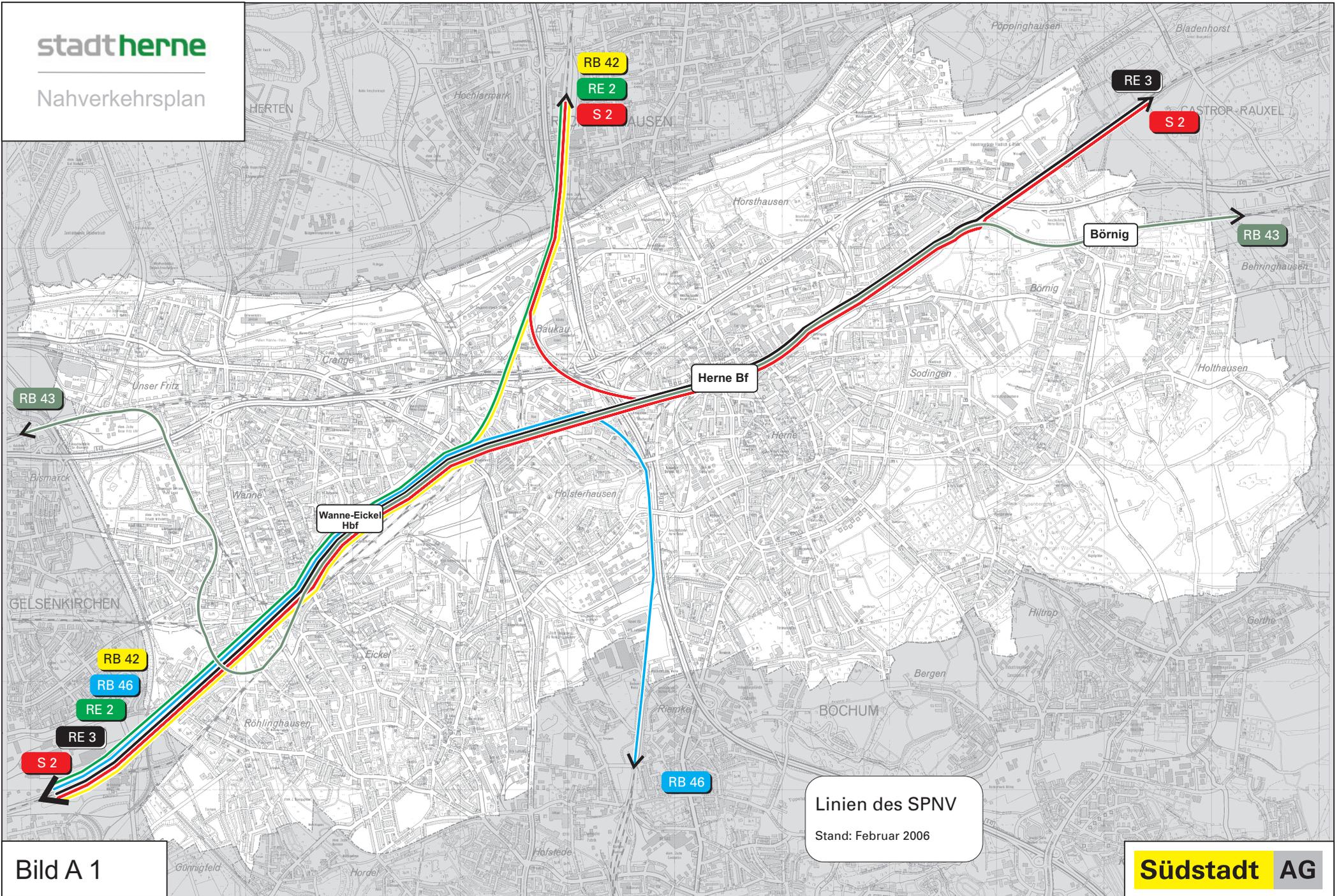
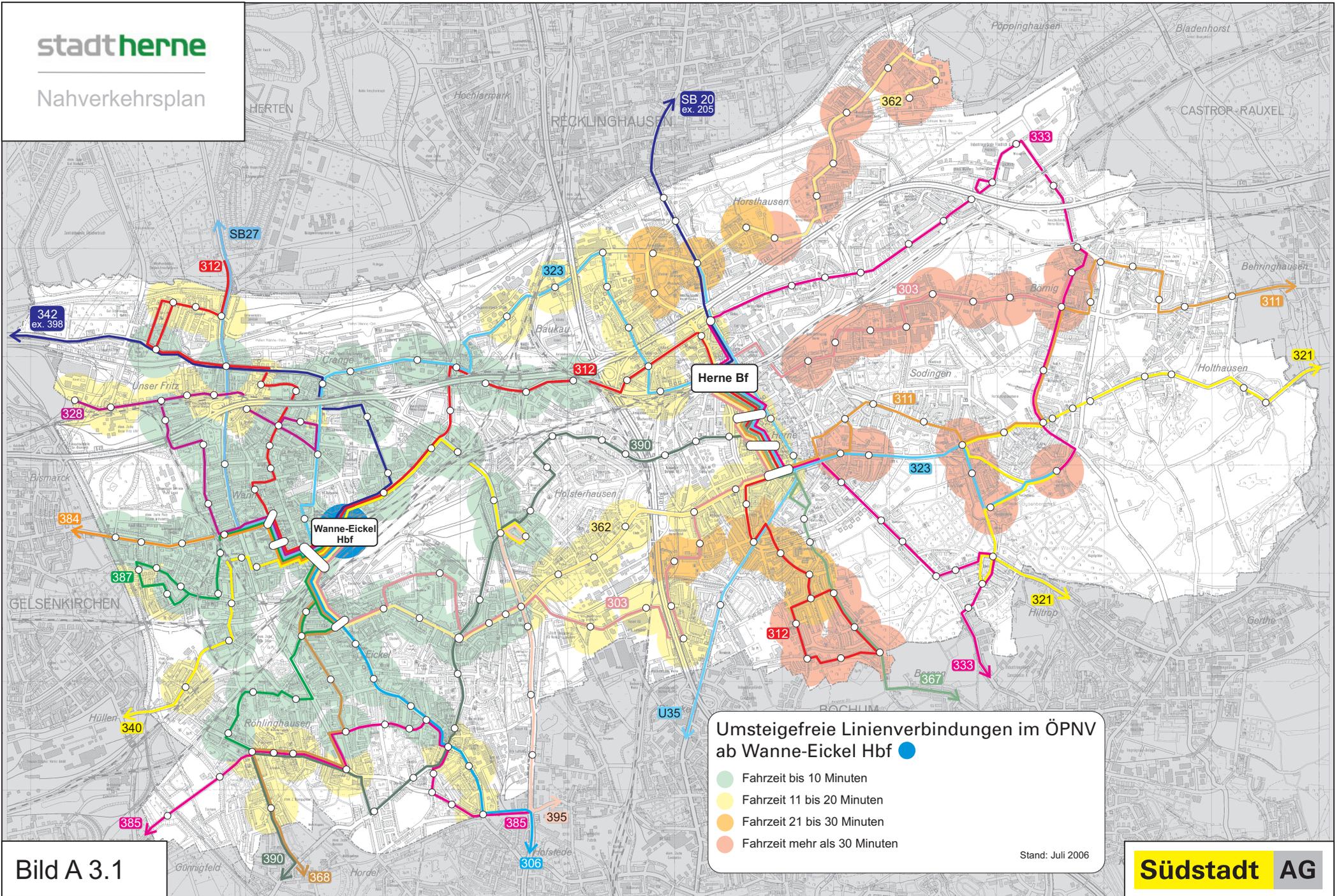
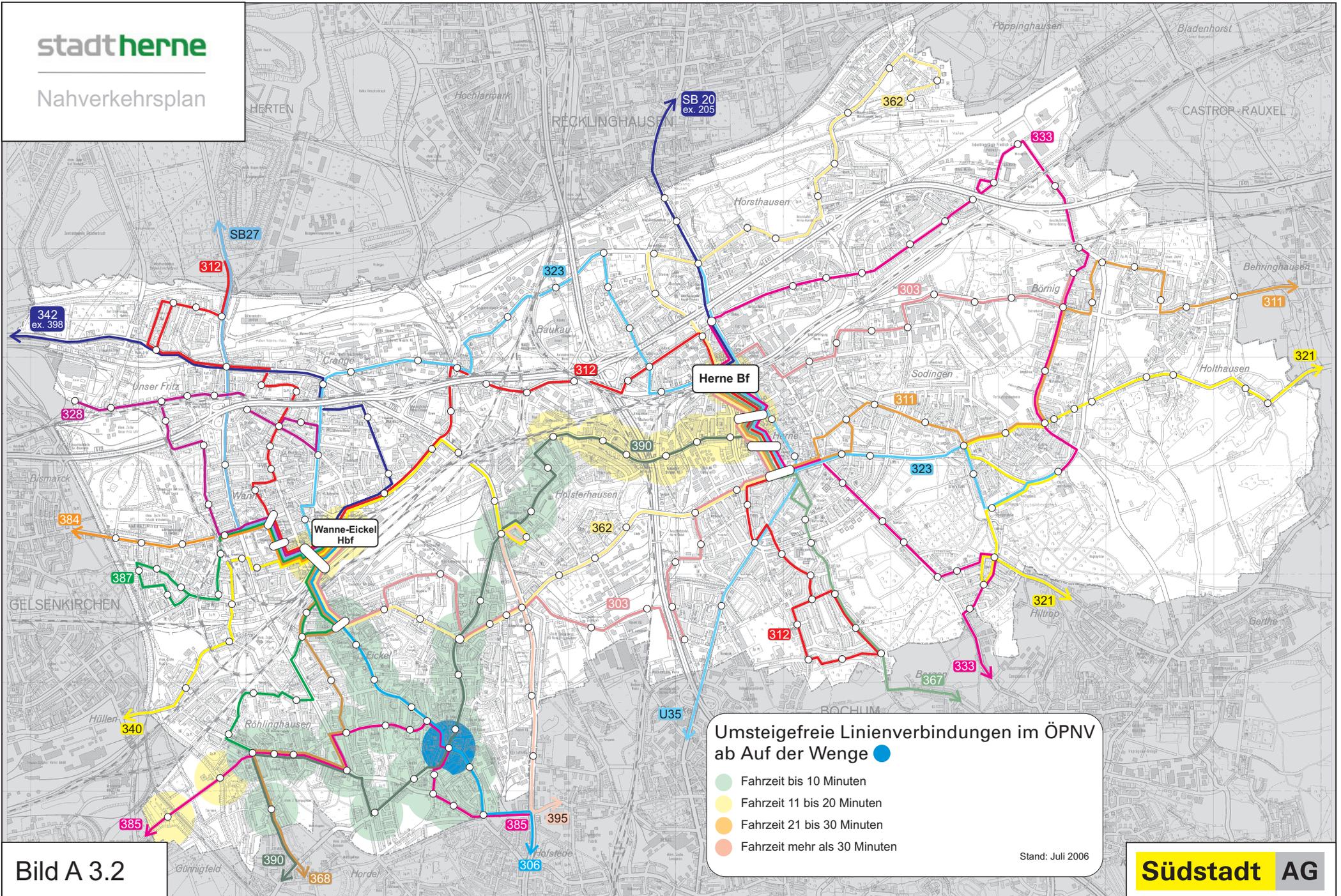


Bild A 1



Stand: Juli 2006

Bild A 3.1



Umsteigefreie Linienvverbindungen im ÖPNV ab Auf der Wenge ●

- Fahrzeit bis 10 Minuten
- Fahrzeit 11 bis 20 Minuten
- Fahrzeit 21 bis 30 Minuten
- Fahrzeit mehr als 30 Minuten

Stand: Juli 2006

Bild A 3.2

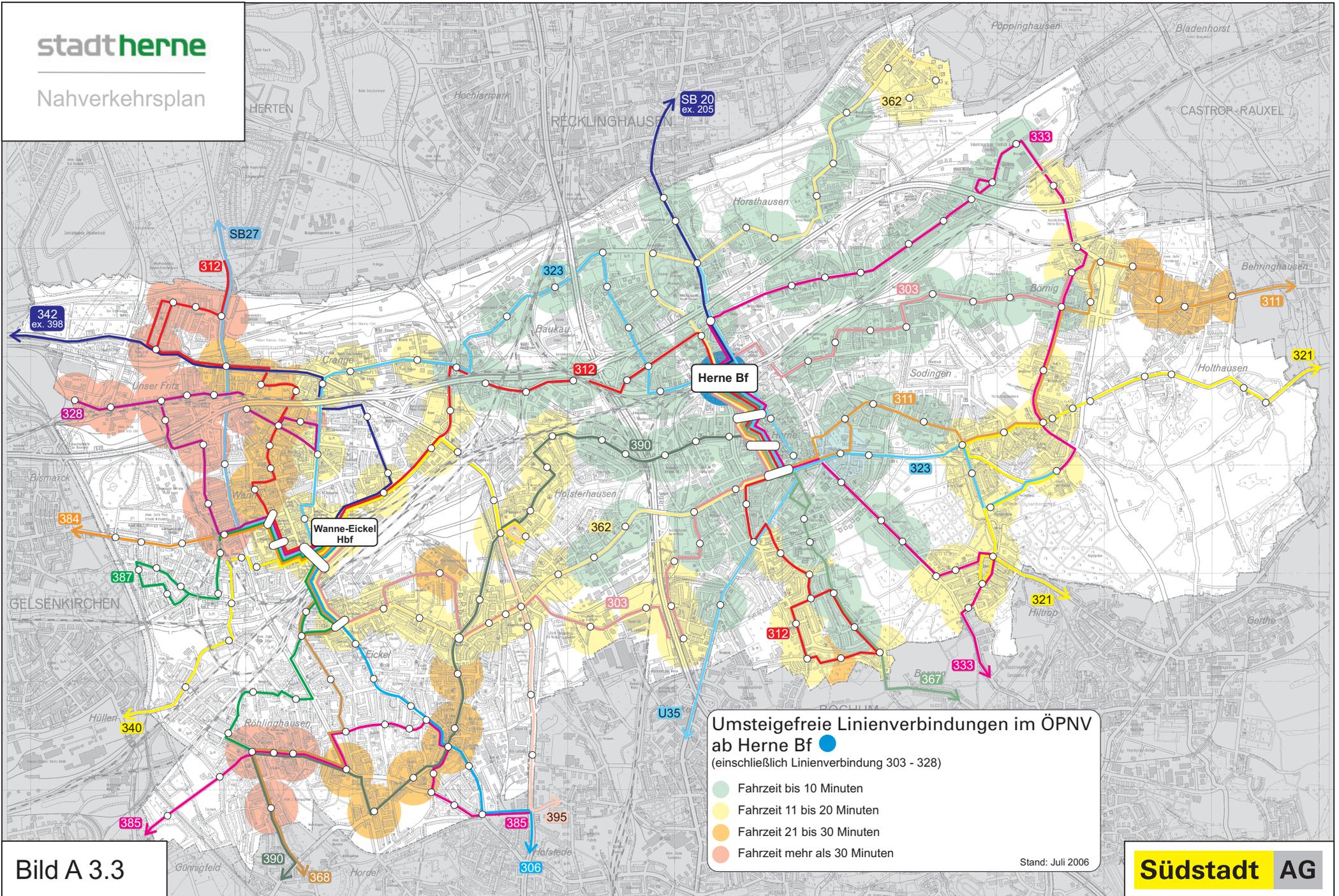
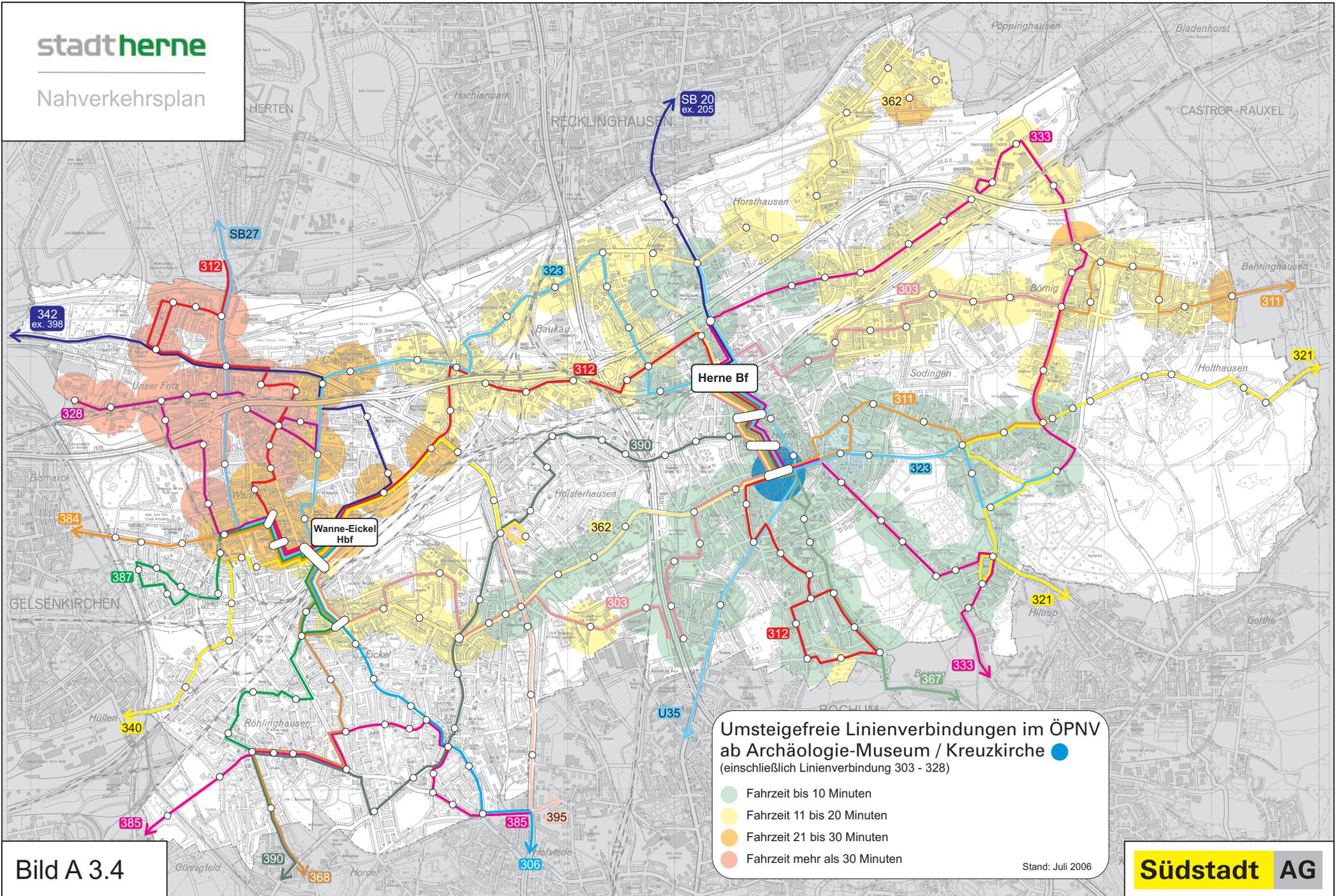


Bild A 3.3

Stand: Juli 2006

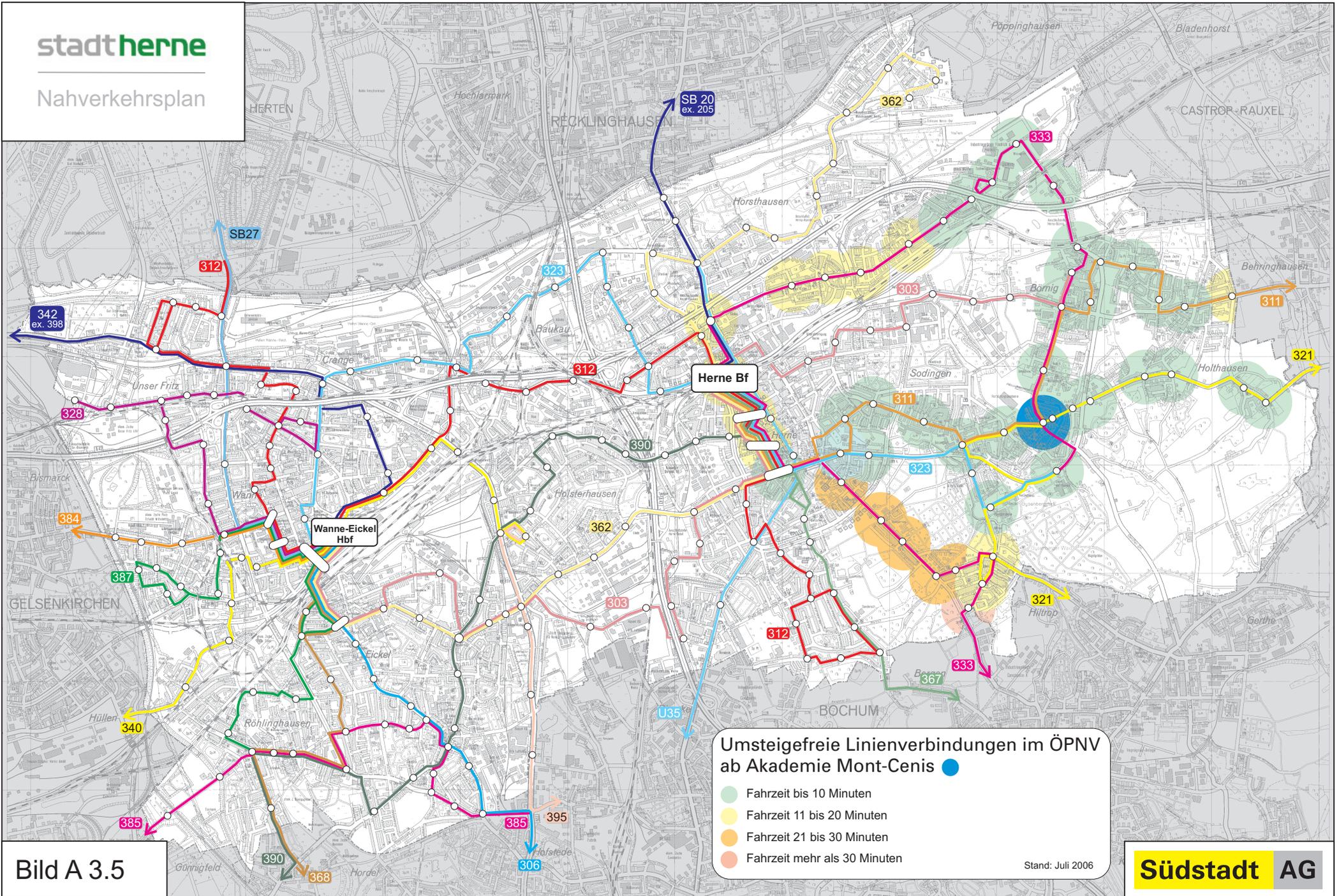


Umsteigefreie Linienverbindungen im ÖPNV
 ab Archäologie-Museum / Kreuzkirche ●
 (einschließlich Linienverbindung 303 - 328)

- Fahrzeit bis 10 Minuten
- Fahrzeit 11 bis 20 Minuten
- Fahrzeit 21 bis 30 Minuten
- Fahrzeit mehr als 30 Minuten

Stand: Juli 2006

Bild A 3.4



Umsteigefreie Linienverbindungen im ÖPNV ab Akademie Mont-Cenis ●

- Fahrzeit bis 10 Minuten
- Fahrzeit 11 bis 20 Minuten
- Fahrzeit 21 bis 30 Minuten
- Fahrzeit mehr als 30 Minuten

Stand: Juli 2006

Bild A 3.5

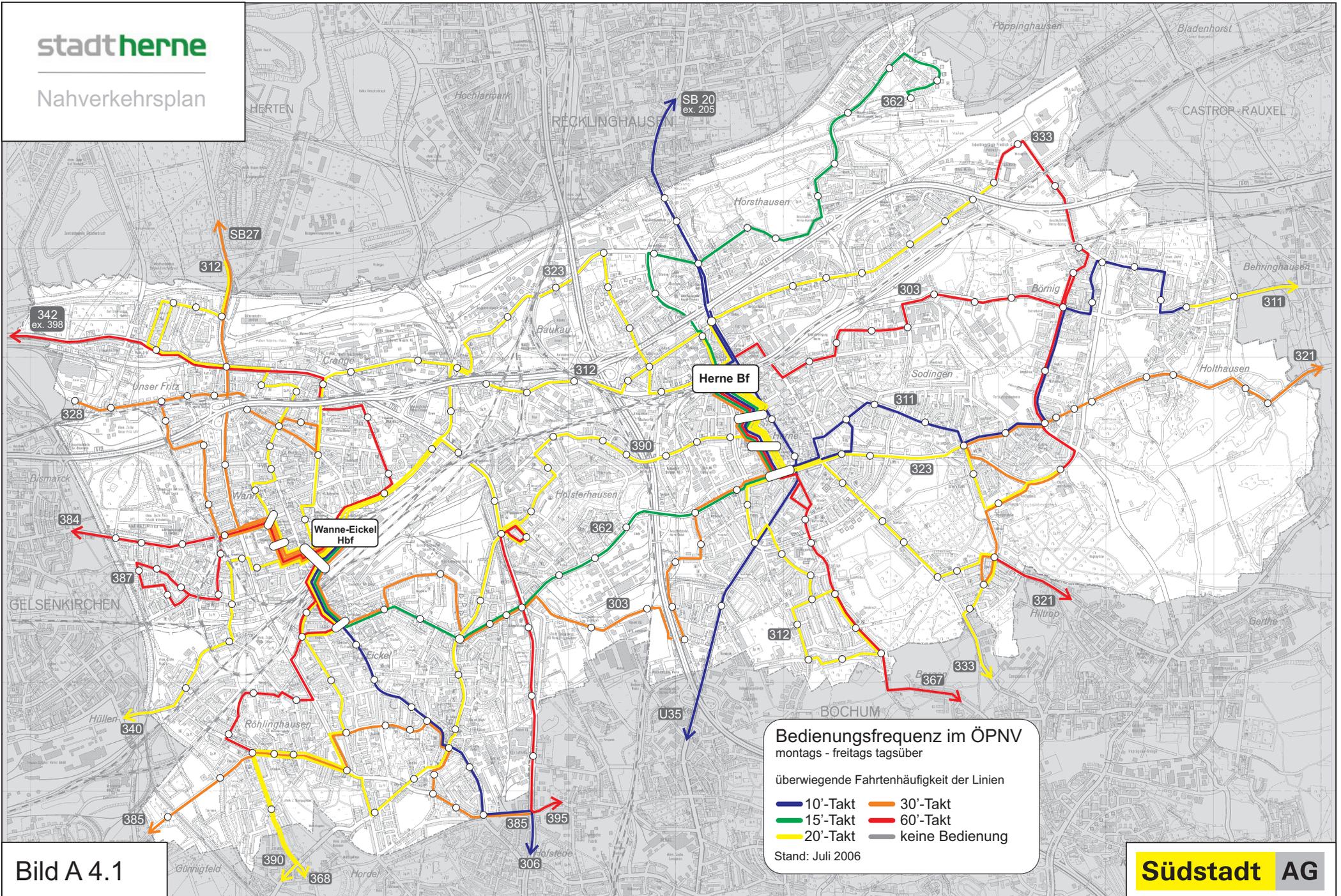
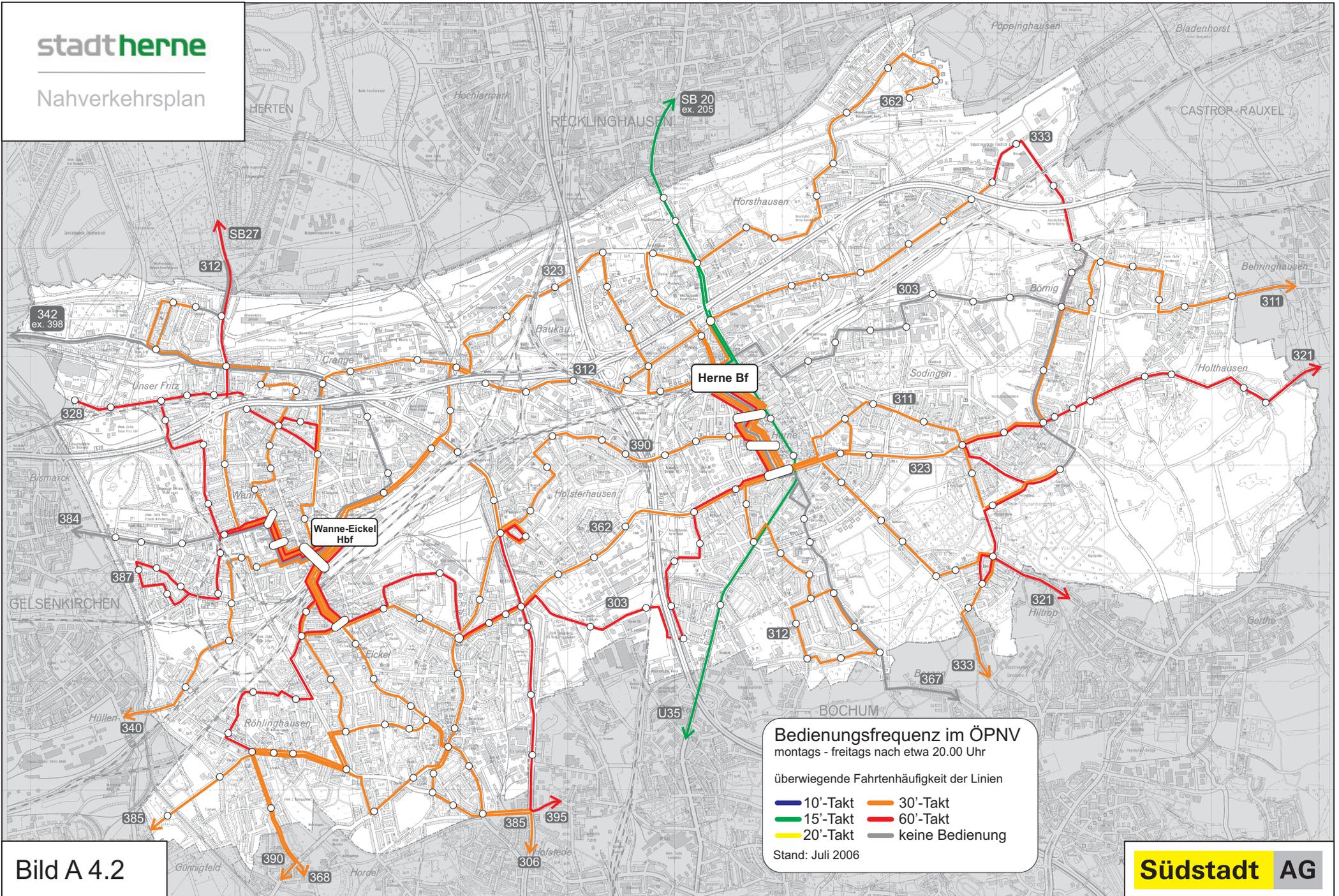


Bild A 4.1



Bedienungsfrequenz im ÖPNV
 montags - freitags nach etwa 20.00 Uhr

überwiegende Fahrtenhäufigkeit der Linien

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

Stand: Juli 2006

Bild A 4.2

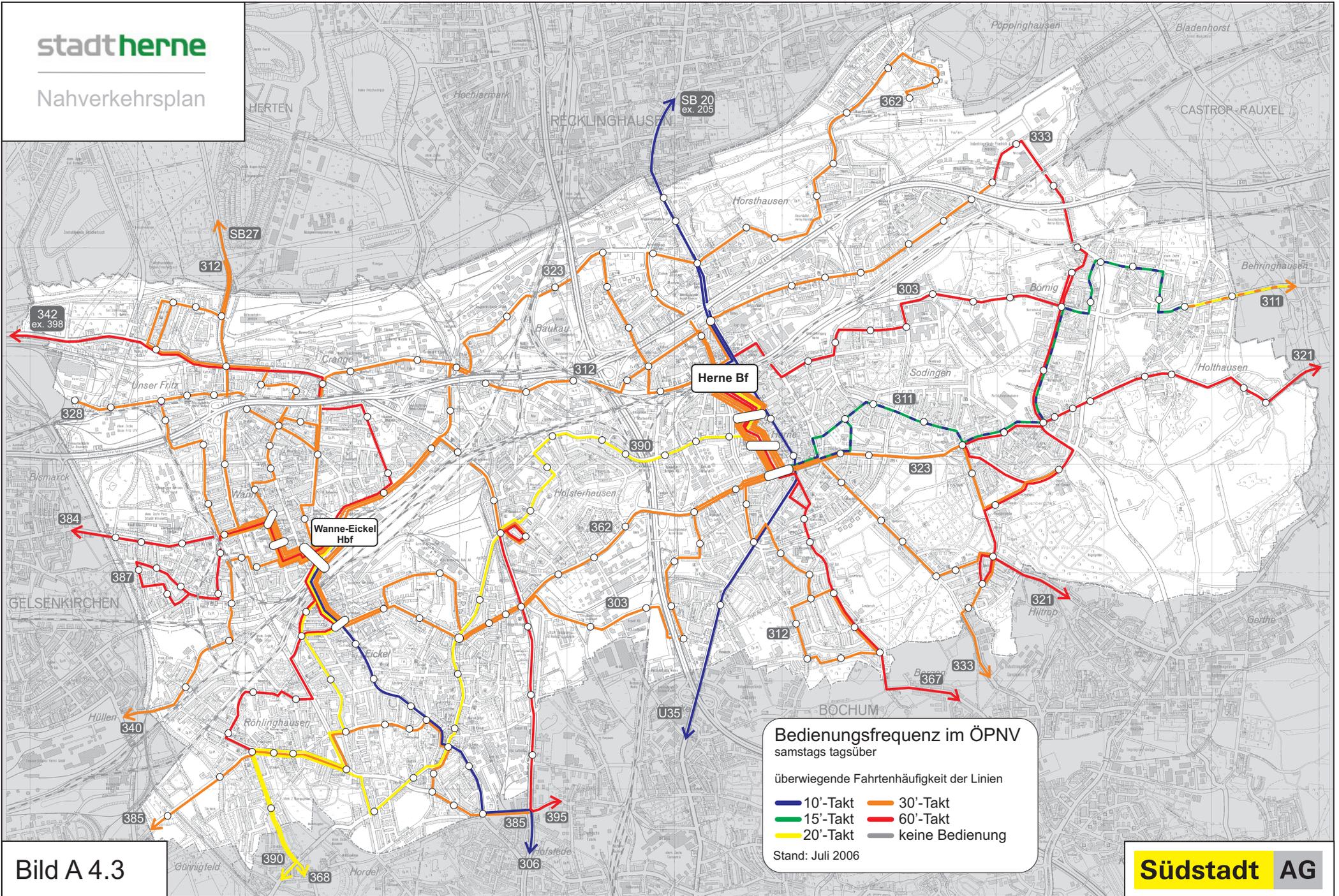


Bild A 4.3

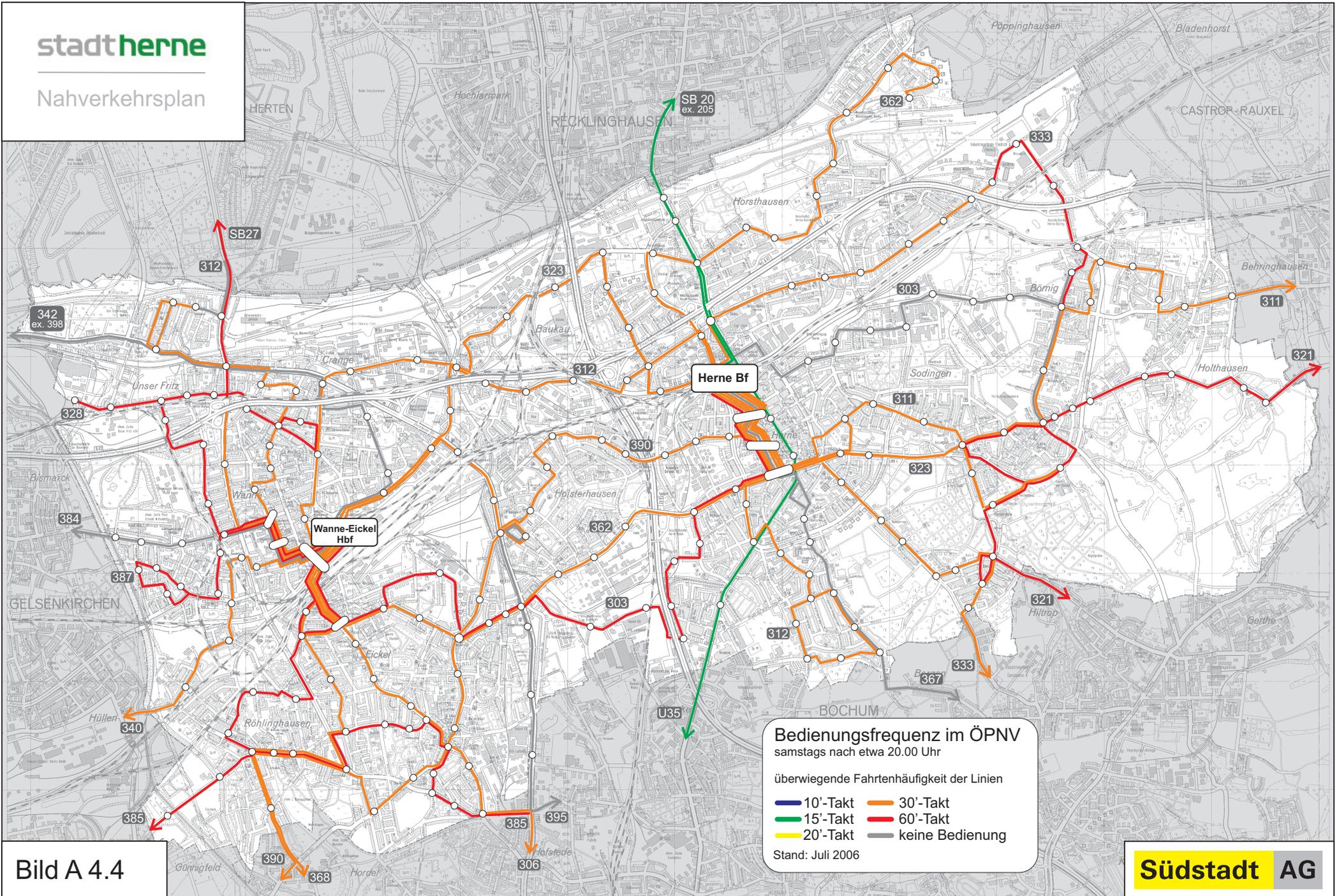


Bild A 4.4

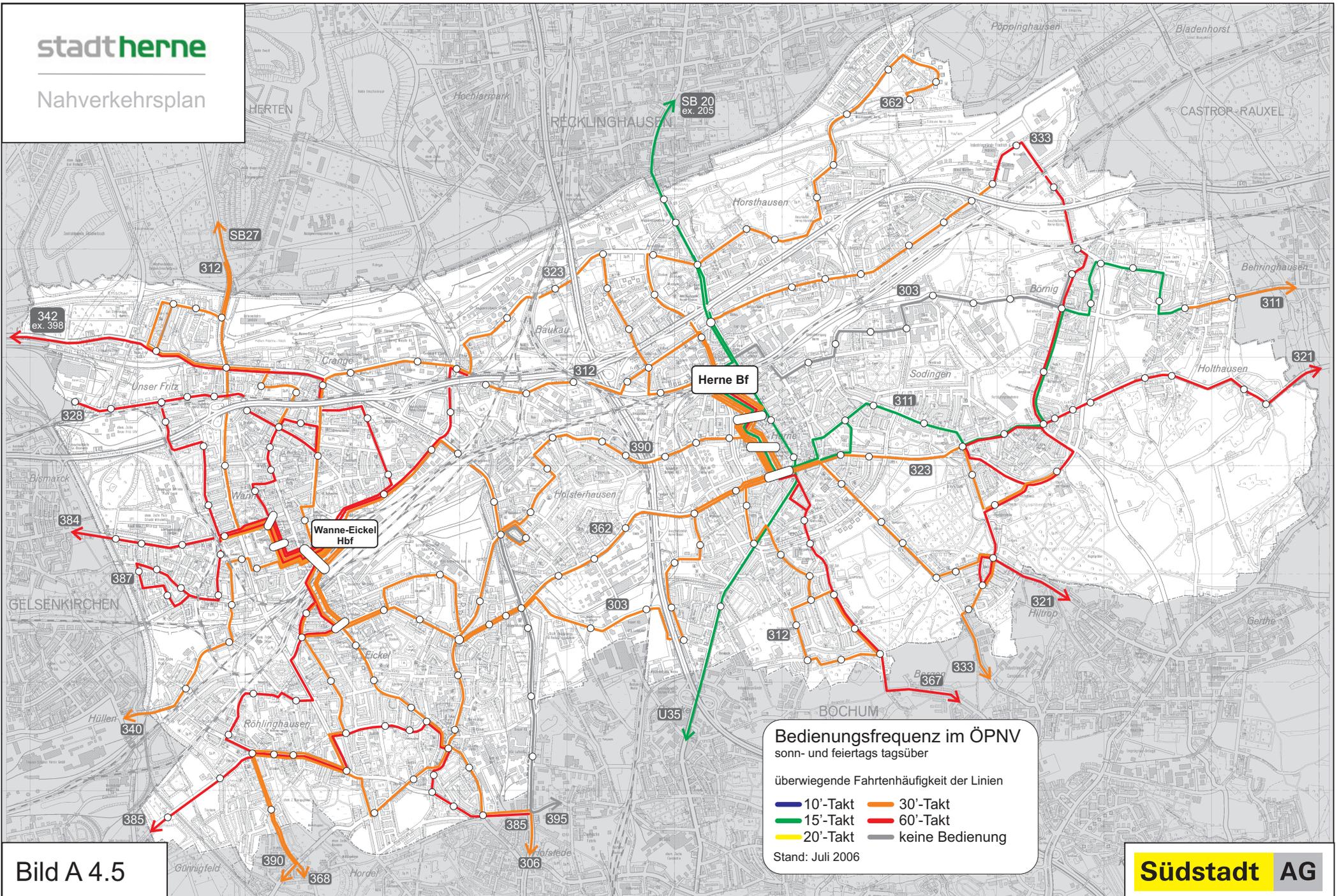
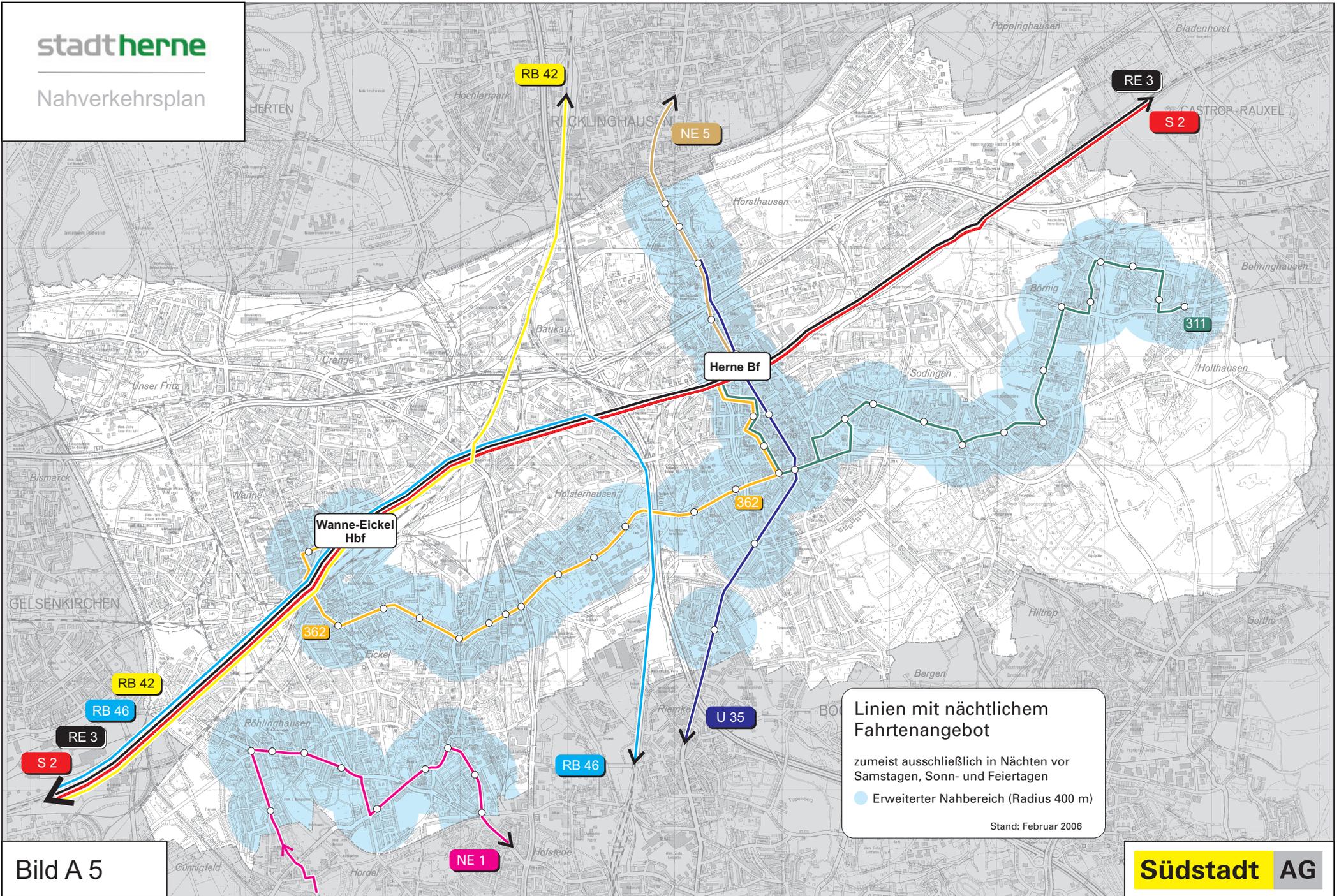
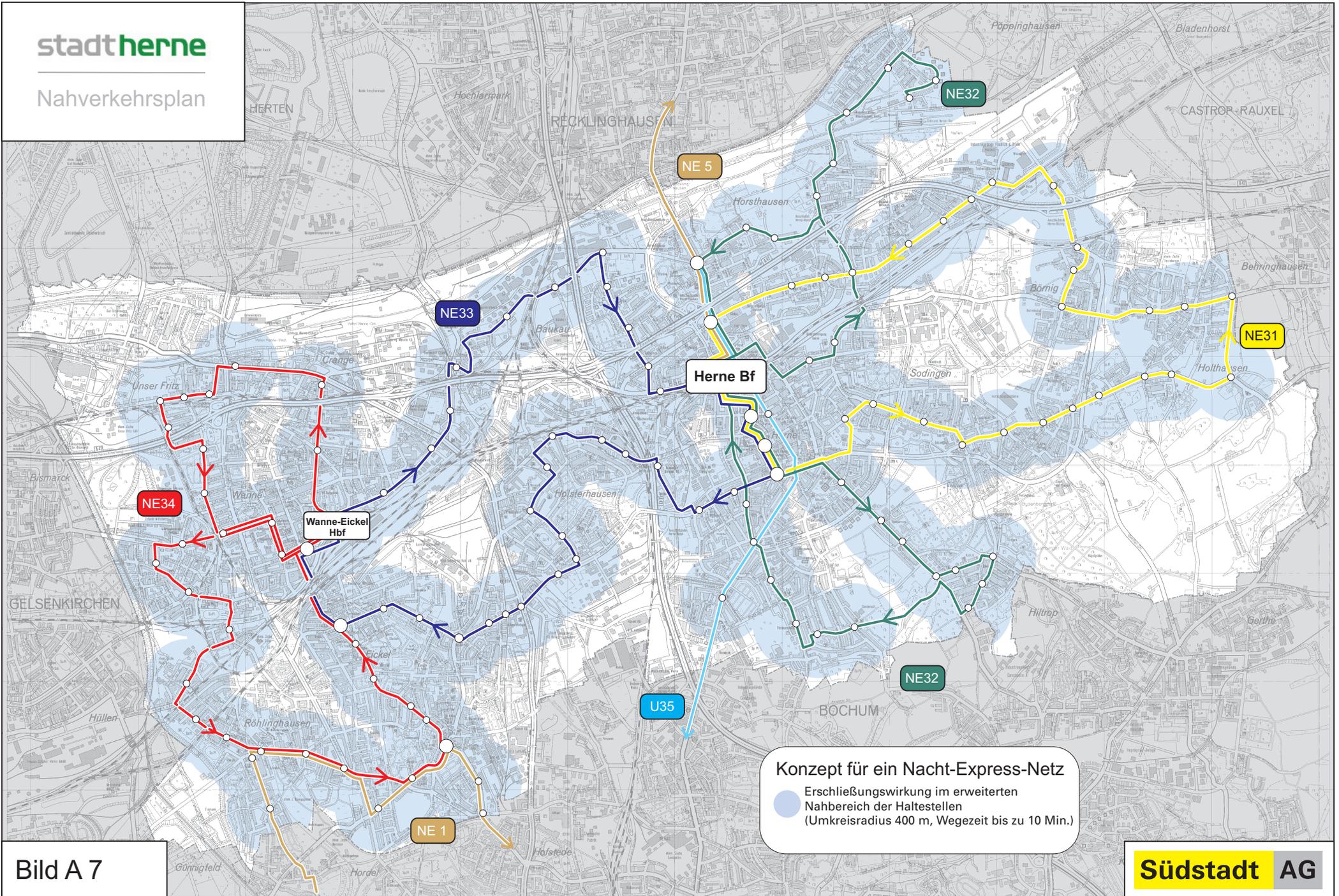


Bild A 4.5



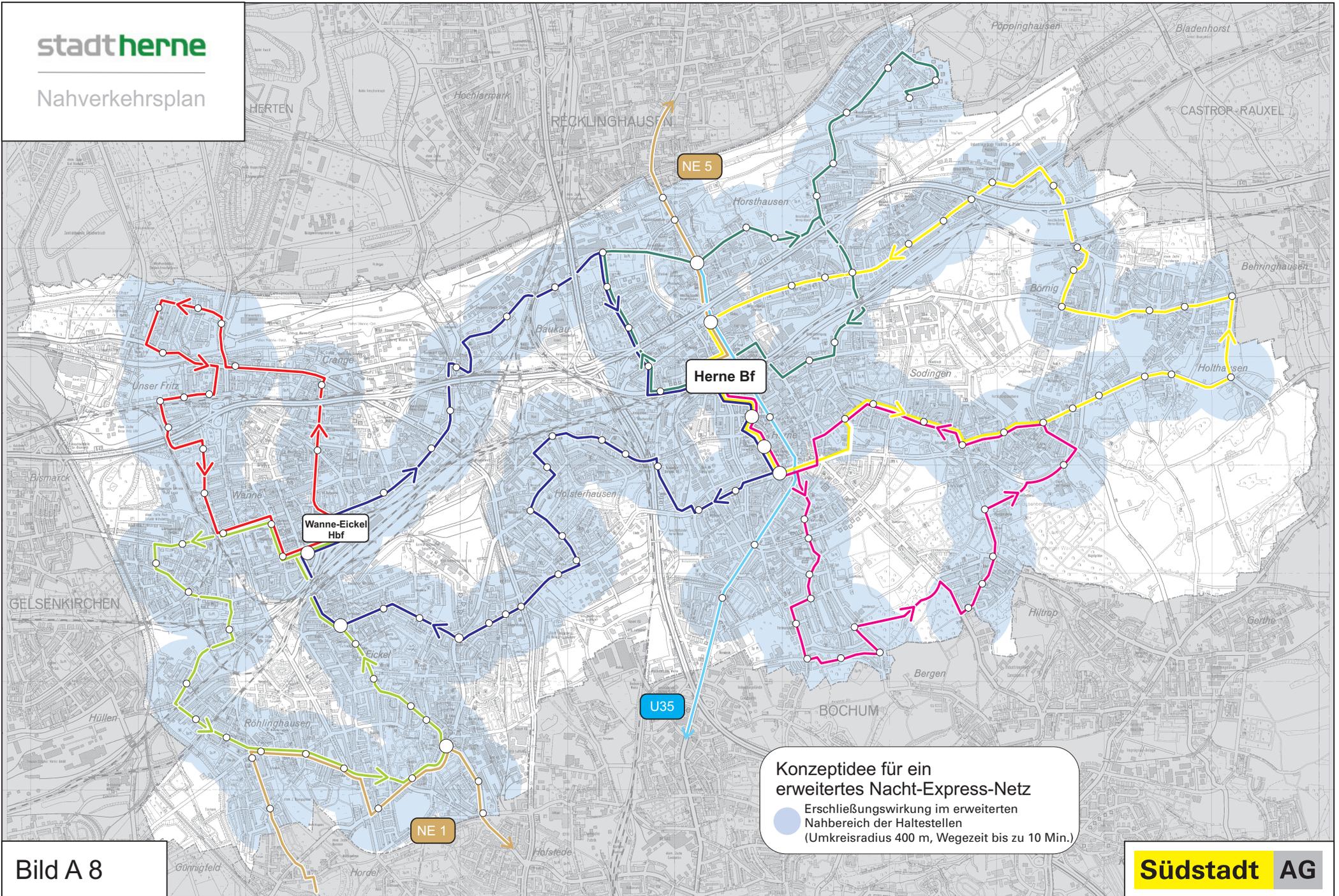
Linien mit nächtlichem Fahrtenangebot
zumeist ausschließlich in Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen
● Erweiterter Nahbereich (Radius 400 m)
Stand: Februar 2006

Bild A 5



Konzept für ein Nacht-Express-Netz
● Erschließungswirkung im erweiterten
Nahbereich der Haltestellen
(Umkreisradius 400 m, Wegezeit bis zu 10 Min.)

Bild A 7



Konzeptidee für ein
erweitertes Nacht-Express-Netz

● Erschließungswirkung im erweiterten
Nahbereich der Haltestellen
(Umkreisradius 400 m, Wegezeit bis zu 10 Min.)

Bild A 8