

Stellungnahme der Fraktion PIRATEN-AL zum Nahverkehrsplan Teil F

Eine Art Vorwort

Augenscheinlich scheinen für den aktuellen Entwurf und die bereits verabschiedeten Teile des Nahverkehrsplans eine Reihe von unausgesprochenen Prämissen zu gelten:

- Der Blick endet hart an der Stadtgrenze. Eine Optimierung im Herner Bereich darf keine politischen Beschlüsse jenseits der Stadtgrenze erfordern.
- Der Blick richtet sich nur auf das eigene Verkehrsunternehmen, die HCR. BOGESTRA und Vestische kommen nur in homöopathischen Dosen vor. Der ganze SPNV mit DB Regio, Eurobahn und Nordwestbahn scheint in einem anderen Universum stattzufinden.
- Es dürfen bestenfalls nur geringfügige Mehrkosten entstehen.
- Umbaumaßnahmen im Straßenraum sollen sich auf ein solches Minimum beschränken, was im „normalen Tagesgeschäft“ abzuwickeln ist.
- Tempo-30-Bereiche dürfen nicht infrage gestellt werden.
- Parkplätze für Zweit- und Dritt-Autos haben Vorrang.

Diese Prämissen verstellen den Blick auf kreative Lösungen und das große Ganze! Wir werfen Sie in der Folge einfach mal über Bord!

Allgemeines:

Das von der Stadt gewählte Format zur Bürgeranhörung zum Nahverkehrsplan für die Bereiche Sodingen und Herne Süd wird von der Fraktion PIRATEN-AL ausdrücklich begrüßt. Durch diese Versammlungen konnten sich die betroffenen Bürgerinnen und Bürger sich über den Stand der aktuellen Planungen und die von den Planern ermittelten Vor- und Nachteile der eigenen und den von den BürgerInnen erarbeiteten Ideen informieren und Einfluss nehmen. Dieses sollte weitergeführt werden.

Bei den Rahmenbedingungen der Bürgeranhörungen gab es kleinere Mängel in Bezug auf die Erreichbarkeit der Versammlungsorte. Es wäre gerade bei diesem Thema wichtig gewesen, hierauf zu achten. Aber dies ist bereits ein Klagen auf höchstem Niveau. Insoweit möchten wir die Stadt ermuntern, diesen Weg auch für andere Themen weiterzugehen.

Inhaltlich nehmen wir wie folgt Stellung:

Was uns fehlte, war die Einbeziehung des überörtlichen Nahverkehrs. Zwar gilt diese Planung nur für Herne, der Nahverkehr geht aber darüber hinaus und auch dieses sollte in den Plänen berücksichtigt werden. Dies gilt im betroffenen Gebiet insbesondere für die U35 der BOGESTRA und für die Anbindung nicht nur in Richtung Herne Mitte sondern auch für die Anbindung nach Bochum bzw. bei der Linie 311 auch in das angrenzende Castrop.

Als Positiv wurde im Rahmen der Versammlungen immer wieder das Thema Beschleunigung der Linien hervorgehoben. Wie in der Versammlung zum Plan für Herne Süd von den Anwohnern zutreffend dargestellt, ist dies oftmals aber nur ein Teil der Wahrheit. Für den Nutzer zählt immer die Zeit vom Verlassen des Hauses bis zum Erreichen des Zielpunktes. Wenn durch Verlegen der Strecken zwar geringere Fahrzeiten

herausspringen, sie bzw. er aber deutlich längere Wegezeiten hat, ist dies am Ende ein Zeitverlust. Wichtigere Aspekte sind daher für uns die Erschließung der Gebiete und die Erreichbarkeit zentraler Orte, wie z.B. Schulen oder die Neubaugebiete rund um die Flottmannstraße. Letzteres ist im Rahmen der Diskussion über die neue Linienführung der Linie 312 nahezu untergegangen.

Ein Punkt, der nicht direkt zum Nahverkehrsplan gehört, aber in der praktischen Anwendung wichtig ist, ist die Frage der Umsteigemöglichkeiten. Dies gilt insbesondere für verkehrsärmere Zeiten in den Abendstunden oder am Wochenende. Hier muss eine genauere Terminabstimmung der Busse mit dem örtlichen und überörtlichen Nahverkehr erfolgen. Es kann nicht sein, dass wenn man mit der 323 aus Richtung Wanne nach 21 Uhr am Herner Bahnhof ankommt, zeitgleich 5 Linien so abfahren, dass ein Umstieg nicht möglich ist und man mindestens 30 Minuten auf den Anschluss warten muss. Hier wäre eine gemeinsame Abfahrtzeit für alle in einem Zeitraum ankommenden Linien sinnvoll. (positives Beispiel: Stadt Münster) Hier sollten auch die unterschiedlichen Ankunftszeiten der Regionalbahnen aus Duisburg berücksichtigt werden. Wir bitten, dieses bei der Umsetzung einfließen zu lassen.

Weiterhin halten wir an den Qualitätsstufen für das Bedienungsangebot aus dem allgemeinen Teil A des NVP fest. Die Stufe 1a (für den gesamten Linienweg!) stellt das absolute Minimum in einer so dicht besiedelten Stadt wie Herne dar.

Als **Kompensation der Mehrkilometer** können wir uns immer noch eine Umstellung der Linie 362 auf einen 20-min-Takt vorstellen. Voraussetzung ist aber eine genaue Fahrgastzählung, denn bislang gibt es zwei gegensätzliche Eindrücke: Nach unserer Beobachtung ist die Fahrgastzahl im „Normalbetrieb“ gesunken, nach mündlicher Aussage der HCR nicht. Die Spitzen im Schülerverkehr werden auch weiterhin mit Einsatzwagen abgedeckt werden müssen.

Für den Bereich Sodingen:

... werden die Pläne trotz der geplanten Einschränkungen der Linie 311 am Samstag (siehe weiter unten) und trotz der schlechteren Erreichbarkeit des LAGO insgesamt begrüßt. Sorge bereitet uns die Aufsplittung der Linie 311 in einen Weg A und B. Die Anbindung der Realschule Sodingen an das ÖPNV Netz während der Woche wird ausdrücklich unterstützt, aber den Weg der Linie von der Stadt aus bis Sodingen auch noch zu ändern, nur um am Ende 1 - 2 Minuten schneller zu werden, ist nicht nachvollziehbar.

Wir bedauern, dass die Wünsche der AnwohnerInnen, den Fahrtweg der Linie 311 in Holthausen bis zum Kreisverkehr in Castrop zu verlängern, nicht aufgegriffen wurde. Dieses führt sicher zu Mehrkosten. Aber es führt auch zu einer engeren Anbindung des Gewerbegebietes am Westring in Castrop und der Wohngebiete rund um die Bruchstraße. Wichtigstes Argument aber sind hier die Sicherheitsaspekte für die AnwohnerInnen. Die Probleme mit dem ruhenden Verkehr wurden bereits genannt und auch auf die Gefährdung rund um die Schule wurde hingewiesen. Wir bitten dies noch einmal zu prüfen.

Ebenso halten wir die Taktausdünnung bei der Linie 311 am Samstag für sehr problematisch. Wegen der vielen Umsteiger an der Kreuzkirche von und zur U35 sollte die 311 weiterhin synchron mit dem Takt der U35 sein.

Verknüpfung mit dem Schienenverkehr:

Die Lage des Haltepunkts Herne-Börnig im Verhältnis zur Bushaltestelle der 333 (Arbeitstitel neu: 324 / 334) ist - gerade noch freundlich - als suboptimal zu bezeichnen. Wir schlagen daher vor, in den Nahverkehrsplan

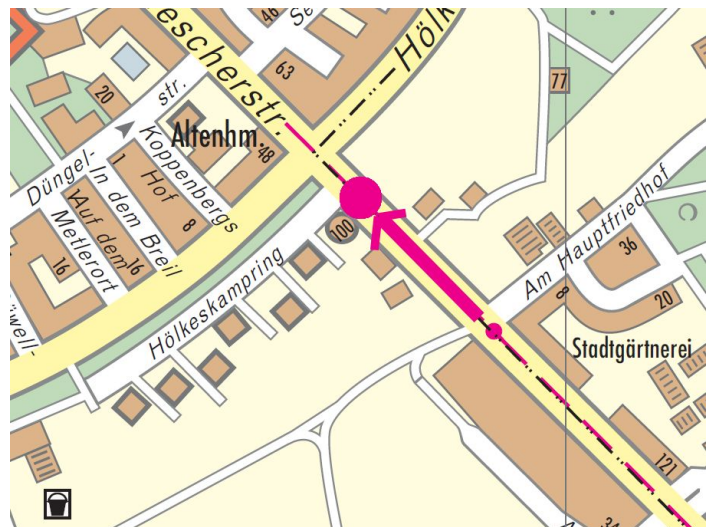
das Vorhaben „Verschiebung des Haltepunkts Herne-Börnig in Richtung Sodinger Straße“ samt barrierefreiem Umbau aufzunehmen, damit schon jetzt die planungsrechtlichen Schritte aufgenommen und bei den Fördergebern angemeldet werden können. Einen verkehrlichen Mehrwert ergibt das aber nur dann, wenn der Takt auf der Emschertalbahn RB43 zwischen Wanne-Eickel Hbf und Dortmund Hbf auf einen 30-min-Takt verdichtet wird (also Qualitätsstufe 1a). Wir schlagen daher vor, das so in den NVP aufzunehmen.

Für den Bereich Herne Mitte:

Uns wundert, dass keine Aussagen zur Linie 390 getroffen werden. Diese steht - zusammen mit der Linie 368 - an der Spitze der Verspätungs-Hitliste. Eine Ursache ist sicher der vergleichsweise lange Linienweg. Aus Herner Sicht besteht eigentlich kein Interesse an einer Linienführung über den Wattenscheider Kern hinaus. Eine Brechung der Linie am August-Bebel-Platz in Wattenscheid erscheint uns daher sinnvoll. Auf Herner Seite ist der „Schlenker“ durch den Röhlinghauser Kern ein neuralgischer Verspätungs-Punkt, eine Rückkehr der 390 zur alten Linienführung über die Hordeler Straße ist inzwischen möglich und wird hiermit vorgeschlagen (Modifizierung des Teils Eickel im NVP). Damit verbessert sich gleichzeitig die Erreichbarkeit des Ziels „Zeche Hannover“.

Die Führung einer Linie über die Hermann-Löns-Straße ist von uns immer gefordert worden, um den Bereich östlich der Hermann-Löns-Straße besser zu erschließen. Mit dem Vorschlag aus dem Entwurf („327“) sind wir jedoch nicht einverstanden, genauso wenig wie mit einer Linie über den Hölkeskampring. Dazu unten bei den Linien 366 / 367 mehr.

Die Anbindung des Marienhospitals ist schon jetzt als sehr gut zu bezeichnen und verschlechtert sich mit unseren Vorschlägen auch nicht. Eine zusätzliche Haltestelle „Marienhospital“ auf dem Hölkeskampring erscheint uns extrem entbehrlich. Ebenso entbehrlich wie die geplante Haltestelle „Auf dem Breil“. Derselbe Zweck – Verkürzung der Wegezeit zum ÖPNV für die Bewohner der Hochhausreihe am Hölkeskampring – läßt sich mit einer Verschiebung der Haltestelle der 333 „Am Düngelbruch“ in Richtung Hölkeskampring erreichen. Was am „Jürgens Hof“ mit einer Haltestelle in 40 m Abstand zu einer dicht befahrenen Kreuzung möglich ist, muß doch auch hier möglich sein.



Linie U 35:

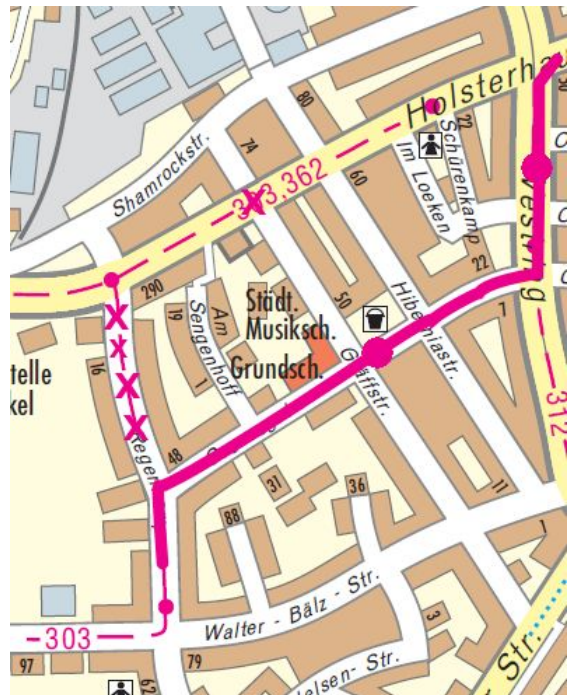
Angeichts der starken Frequentierung halten wir es inzwischen für erforderlich, dass der 3/3/6-min-Takt vom frühen Vormittag auch in der nachmittäglichen Rush Hour zwischen 15:30 und 18 Uhr angeboten wird.

Für den Bereich Herne Süd (+ Bochum Riemke / Bochum Hiltrop):

Linie 303:

Der Linienweg in Herne-Süd wird geändert in „Walter-Bälz-Straße – Musikschule – Oskarstraße → An der Kreuzkirche“. Die Haltestellen „Regenkamp“ und „Westring“ werden nicht mehr bedient. Die Haltestelle „Musikschule“ wird neu eingerichtet. An der Kreuzung „Overwegstraße / Westring“ wird eine generelle Linksabbiegemöglichkeit auf den Westring geschaffen.

Als eine Verspätungsquelle in der Fahrtrichtung Herne-Mitte hat sich der Bereich zwischen „Fliederweg“ und „Rilkestraße“ herausgestellt. Die Fahrtzeit zwischen diesen beiden Haltestellen (Abstand ca. 480 m) schwankt bis zu 1,5 min und gefährdet das Abpassen des richtigen Zeitpunkts am Bahnübergang Südstraße. Als Abhilfe wird vorgeschlagen, die Linie 303 nur noch am „Fliederweg“ halten zu lassen und die Haltestelle „Hiberniaschule“ zu überspringen. Da die Frequentierung der 303 durch die Schüler der Hiberniaschule im Vergleich mit der 362 geradezu vernachlässigbar ist (eigene Zählung: 2 zu 23), erscheint ein zusätzlicher Fußweg von 90 m für junge Beine auf jeden Fall zumutbar.



Zum Problem „Bahnübergang Südstraße“: Die RB 46 befährt den BÜ Südstraße in beiden Fahrtrichtungen exakt zum gleichen Zeitpunkt. Zur Zeit die Minuten 14 und 44. Danach ergibt sich ein stellwerkstechnisch bedingtes Zeitfenster von ca. 2 min, in dem die Schranken garantiert geöffnet sind. Es bietet sich daher an, den Bus zur Minute 12 bzw. 42 fahrplanmäßig am BÜ ankommen zu lassen, um nach einer in den Fahrplan integrierten Wartezeit diese garantierte Öffnungszeit „mitzunehmen“.

In Fahrtrichtung Wanne sind ebenfalls Maßnahmen zur Steigerung der Pünktlichkeit erforderlich. Neuralgisch scheint uns dabei die Kreuzung Cranger Straße / Westring / Bahnhof zu sein, was natürlich alle Buslinien betrifft. Da möchte sich der Fachbereich Tiefbau und Verkehr doch bitte einmal intensive Gedanken machen. Insbesondere der tlw. enorme Fußgängerverkehr von und zu den Schulen überfordert die Ampelanlage.

Linie 312:

Die von den Gutachtern vorgeschlagene Führung der Linie 312 über die Flottmannstraße wird uns ausdrücklich begrüßt. Allerdings ist diese nicht konsequent umgesetzt und verursacht Probleme auf der Jahnstraße. Den Vorschlag von ProBahn halten wir für erheblich sinnstiftender: Der Endpunkt der Linie soll an einem Verknüpfungspunkt mit dem Schienenverkehr liegen. Da kommen nur die Haltestellen „Rensingstraße“ der U35 und der Haltepunkt „Bochum-Riemke“ der RB 46 in Frage. An beiden Stellen gibt es die Möglichkeit des Wendens, entweder der Kreisverkehr oder der noch bestehende Wendepunkt der „ganz alten 303“ an der Güterbahnstraße neben dem Flender-Gelände. Da die Güterbahnstraße bereits jetzt als Umleitungsstrecke der 303 bei einer Störung des BÜ Südstraße dient, erübrigt sich eine Prüfung auf Bustauglichkeit. Die Verknüpfung mit der RB 46 hat nebenbei auch den Charme, die Wegezeit von Gelsenkirchen oder Wanne in den Herner Süden und Bochumer Norden drastisch zu verkürzen. Beispiel: Wanne-Eickel Hbf → Flottmannhallen ist dann in ca. 15 min möglich. Mit dem Auto schafft man das nicht! Ganz nebenbei springt auch noch eine bessere Anbindung des zu entwickelnden Gewerbegebietes HER-BO 43 heraus.

Intensiv nachgedacht werden sollte auch noch einmal über die Platzierung der Haltestellen im Detail. Beispiel: Eine Haltestelle „Flottmannhallen“ an einer Stelle, wo man die Hallen nicht sieht, erschwert auswärtigen Besuchern die Orientierung. Eine zusätzliche Haltestelle im Bereich des Neubaugebietes auf Bochumer Seite erscheint uns sinnvoll.

Bei unserer Lösung entfällt die Schleifenfahrt, die schwach frequentierte Haltestelle „Obere Vödestraße“ und die Linien 354 / 395 zwischen Zillertal und Riemke Markt (s.u.).

Für die Vödestraße und die Bochumer Flottmannstraße müßte noch eine Lösung mit einer Buslinie gefunden werden. Einen konkreten Vorschlag haben wir nicht, schließen uns aber der Anregung der BOGESTRA an, dass danach gesucht werden möge. Der parallel zur ersten Version dieses Papiers eingereichte Vorschlag der BOGESTRA zur Verlegung des Linienwegs der 395 über die Flottmannstraße (BO) / Vödestraße ist mit unserem Konzept nicht kompatibel, die Positionierung der neuen Haltestellen finden wir aber richtig. Ein Orts-/ Bürgerbus-Konzept wäre eventuell noch eine Idee, genauso wie die Verlagerung des Endpunktes der Linie 388 von „Keplerweg / Wendeschleife“ zur „Oberen Vödestraße“ mit dem Linienweg-Vorschlag der BOGESTRA für die 395.

Linien 366 / 367:

Hier schlagen wir vor, die Linienführung im Herner Süden so zu gestalten, wie sie 2009 bei der Erst-Vorstellung des Teils D des NVP präsentiert wurde: Mit einem „Schlenker“ weg von der Bergstraße hin zur Altenhöfener Straße um den dort wegfallenden Abschnitt der jetzigen 312 zu kompensieren.

Wie schon bei der Linie 312 gefordert, sollen Endhaltestellen an Verknüpfungen mit dem Schienenverkehr liegen. Dies bedeutet Linienverlängerungen in zwei Richtungen:

A) Die 366 endet nicht wie bisher im Kreisverkehr Bergener Straße sondern folgt dem Linienverlauf der 367 bis zum Herner Bahnhof.

B) Die 367 folgt dem Linienverlauf der 366 in Richtung Bochum Werne und endet an der Haltestelle „Nordbad“ der 308/318. Eine Wendemöglichkeit besteht dort im Kreisverkehr an der Rosenbergstraße. Zwischen Nordbad und Herner Bahnhof muß dabei ein sauberer 30-min-Takt entstehen. Bedienungsqualität dabei: Stufe 1a.

Diese beiden Linien schlagen wir für die Führung über die Hermann-Löns-Straße vor. Dies hat im Gegensatz zu der von den Gutachtern vorgeschlagenen Linie mit dem Arbeitstitel 327 mehrere Vorteile:

- Die Zentrale Haltestelle an der Kreuzkirche wird noch „mitgenommen“
- Man spart die Baukosten für zwei neue Haltestellen
- Das Marienhospital erhält einen Ausgleich für die wegfallende Haltestelle „Jean-Vogel-Straße“

Linie 354:

Der Linienabschnitt „Rensingstraße“ ↔ „Zillertal“ wird aufgegeben, da die neue 312 diesen Abschnitt bedient. Die Linie 354 endet neu am „Keplerweg / Wendeschleife“ wie die weitgehend parallel laufende Linie 394.

Linie 395:

Diese Linie wird aufgegeben. Der Abschnitt westlich der Haltestelle „Riemke Markt“ bis zum Herner Großmarkt (ggf. auch bis zum Drögenkamp) wird als Verlängerung der Linie 344 betrieben. Der Abschnitt „Rensingstraße“ ↔ „Zillertal“ wird ja von der neuen 312 im 20-min-Takt bedient.