

Anlage 1

stadt**herne**

Nahverkehrsplan

Teil F
Nahverkehrskonzept
für das Bedienungsgebiet Herne Mitte / Sodingen

Überarbeitete Fassung

Mai 2015

Auftraggeber:

Stadt Herne
Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Berthold Böhl
Dipl.-Ing. Eike Stecker

Planungshaus

Südstadt

Partnerschaftsgesellschaft
Berthold Böhl & Harald Werner · Ingenieure

Dümmlinghauser Str. 25 ·
51647 Gummersbach

Telefon 02261 / 204 1247 ·
Fax 02261 / 500 744

b.boehl@planungshaus-suedstadt.de
www.planungshaus-suedstadt.de

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Stadt Herne

Teil F: Bedienungskonzept für die Stadtbezirke Herne Mitte und Sodingen (überarbeitete Fassung, Stand Mai 2015)

F 1. Einführung.....	2
F 2. Bedienungssituation in Herne Mitte und Sodingen	3
F 2.1 Linienverbindungen und Erschließungswirkung.....	3
F 2.2 Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten	4
F 2.3 Verknüpfung mit dem SPNV	6
F 2.4 Anforderungen aus dem Rahmenkonzept.....	7
F 2.5 Bedienungsqualität und Handlungsbedarf	9
F 3. Bedienungskonzept	10
F 3.1 Erschließung und Angebot	10
F 3.2 Veränderung der Betriebsleistungen.....	15
F 3.3 Bewertung der Maßnahmen.....	17
F 4. Haltestellenkonzept.....	19

Anhang

F 1. Einführung

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Herne wurden in den Jahren 2008 bis 2010 Konzepte für die Bedienungsgebiete Herne Mitte und Herne Ost erstellt, zusammengeführt und im Jahr 2011 mit dem vorgeschriebenen Beteiligungsverfahren abgeschlossen. Die Umsetzung einzelner Maßnahmen auf Grundlage dieses Konzepts ist bislang ausgeblieben.

Aufgrund der zwischenzeitlichen Entwicklungen, aber auch der Reflexion der Bedienungskonzepte vor dem Hintergrund des kommunalen Finanzhaushalts schien es geboten, vor einer Umsetzung nochmals eine kritische Betrachtung der bisherigen konzeptionellen Ansätze und eine gesamtheitliche Überplanung durchzuführen, mit dem Ziel, etwaige Optimierungen betrieblicher und letztlich auch finanzieller Art aufzuzeigen. Zu betonen ist jedoch, dass an der Zielsetzung einer verbesserten Nahverkehrsbedienung in der Stadt Herne festgehalten wird.

Die politische Beratung des im Frühjahr 2014 vorgelegten überarbeiteten Konzepts konnte nicht abgeschlossen werden; vielmehr wurde eine erneute Überplanung im Teilbereich Herne-Süd erforderlich. Dies ist nunmehr die Ausgangslage für ein erneut aktualisiertes Bedienungskonzept, welches in seinen Grundzügen oder auch in Details durchaus deckungsgleich mit den bisherigen Konzepten insbesondere für Herne Ost ist. Die konkreten Maßnahmenempfehlungen werden wiederum hinsichtlich ihrer verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen dargestellt.

Die Darstellung und Bewertung des heute bestehenden ÖPNV-Angebots wird dabei weitgehend unverändert übernommen und lediglich um die zwischenzeitlich eingetretenen Veränderungen korrigiert.

Im Folgenden wird für das hier behandelte Bedienungsgebiet die Bezeichnung Herne Mitte / Sodingen gewählt, da dieses genau den beiden amtlichen Stadtbezirken entspricht.

F 2. Bedienungssituation in Herne Mitte und Sodingen

F 2.1 Linienverbindungen und Erschließungswirkung

Das Bedienungsgebiet wird im Tagesverkehr durch 13 Buslinien und eine U-Bahn-Linie erschlossen (→ Bild F 1). Im Nachtverkehr werden weite Teile durch Nacht-Express-Linien bedient, die überwiegend auf Strecken der herkömmlichen Linien verkehren.

Tabelle F 1

Linien des ÖPNV im Bedienungsgebiet Herne Mitte / Sodingen	
SB 20	Herne Bf. – Recklinghausen Hbf.
U 35	Herne – Bochum (<i>im Nachtverkehr als NE U 35</i>)
237	Recklinghausen – Herne Pantringshof – Castrop-Rauxel
303	Herne-Börnig – Herne Bf. – Wanne-Eickel Hbf.
311	Herne Bf. – Sodingen – Börnig – Holthausen – Castrop-Rauxel
312	(Herten, Wanne Waldfriedhof) – Unser Fritz – Wanne-Eickel Hbf. – Herne Bf. – Herne Süd
321	Castrop – Holthausen Süd – Sodingen – Constantin – Bochum-Gerthe
323	Bickern – Wanne-Eickel Hbf. – Crange – Herne Bf. – Ostbachtal – Gysenbergpark
333	(Gysenbergpark – Sodingen) – Börnig – Horsthausen Süd – Herne Bf. – Constantin – Bochum-Hiltrop
340	Gelsenkirchen – Wanne-Eickel Hbf. – Holsterhausen
362	Wanne-Eickel Hbf. – Holsterhausen – Herne Bf. – Horsthausen
367	Herne Bf. – Herne Süd – Bochum-Hiltrop
390	Herne Bf. – Holsterhausen – Eickel – Bochum-Dahlhausen
395	Herne-Baukau – Bochum-Riemke
NE 5	Herne Bf. – Recklinghausen Hbf.
NE 31	Herne Mitte – Sodingen – Holthausen – Börnig – Horsthausen Süd – Herne Mitte (<i>Nachtverkehr</i>)
NE 32	Herne Mitte – Horsthausen Nord – Herne Mitte – Constantin – Herne Süd – Herne Mitte (<i>Nachtverkehr</i>)
NE 33	Herne Mitte – Holsterhausen – Eickel Nord – Wanne – Crange – Baukau – Herne Mitte (<i>Nachtverkehr</i>)
NE 34	Wanne – Bickern – Röhlinghausen – Eickel – Wanne – Crange – Unser Fritz – Wanne (<i>Nachtverkehr</i>)

Stand: Oktober 2014

Alle Buslinien besitzen Erschließungs- und Verbindungsfunktionen in zum Teil eigenen Bedienungsbereichen. Die zentralörtliche Bedeutung von Herne Mitte, aber auch des Zentrums von Sodingen, wird deutlich durch den Zulauf bzw. die Zusammenführung aller in den jeweiligen Stadtbezirken verkehrenden Linien. Bezeichnend für die Bedienung der Herner Innenstadt ist die gebündelte Führung aller Linien zwischen den Haltestellen „Herne Bahnhof“ und „Archäologie-Museum/Kreuzkirche“ bzw. „Kulturzentrum“. Diese Haltestellen markieren das nördliche und das südliche Ende der zentralen Fußgängerzone, die durch diese nahezu parallel geführte Bedienungssachse eine sehr gute Erschließung erfährt. Damit wird zugleich gewährleistet, dass das städtische Zentrum aus nahezu allen Bereichen des Bedienungsbereichs (sowie aus vielen anderen Bereichen der Stadt) umsteigefrei erreicht werden kann; lediglich Einwohner aus Holthausen Süd erreichen Herne Mitte nur mit einmaligem Umstieg. Auch das Ortszentrum Sodingen – hier der Bereich um die Haltestelle „Akademie Mont-Cenis“ – ist von allen Ortsteilen des Stadtbezirks Sodingen erreichbar, wenn auch aus den Bereichen Pantringshof und Elpeshof nur mit einmaligem Umstieg.

Angesichts des Nahbereichs der Haltestellen, der den Umkreis im Radius von 250 Meter umfasst, kann im gesamten Bedienungsbereich eine gute Erschließung der Siedlungsbereiche festgestellt werden. Einzelne Randlagen werden schließlich durch den erweiterten Nahbereich (Umkreisradius 400 Meter) erreicht; hier soll nach Möglichkeiten für Verbesserungen Ausschau gehalten werden.

Im Schienenverkehr wird das Bedienungsbereich über den Bahnhof Herne sowie den Haltepunkt Börnig angebunden. Weiteres hierzu ist unter Kapitel F 2.3. beschrieben.

F 2.2 Bedienzeiten und Bedienungshäufigkeiten

Die Bedienung der Buslinien im Tagesverkehr erfolgt werktags ab etwa 5 Uhr, sonn- und feiertags ab etwa 8 Uhr, jeweils bis etwa 24 Uhr. Innerhalb dieses Zeitrahmens ist das Angebot der einzelnen Linien jedoch ganz unterschiedlich (→ Tabellen F 2 bis F 4).

Die meisten Linien bieten an Werktagen in der Hauptverkehrszeit einen 20- oder 30-Minuten-Takt an. Herausragende Frequenzen in diesen Zeiten zeigen die Linien U 35 (6'-Takt in der Morgenspitze), SB 20 und 311 (beide 10'-Takt) sowie die Linie 362 (15'-Takt). Einzelne Teilstrecken einiger Linien werden auch in diesen Zeiten nur stündlich bedient. Am Wochenende werden die Bedienungsfrequenzen zumeist auf halbstündliche und stündliche Fahrten reduziert. Wenige Strecken er-

fahren sonn- und feiertags eine vergleichsweise kurzzeitige oder gar keine Bedienung.

Tabelle F 2

Bedienungszeiten im ÖPNV montags bis freitags																										
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3	4
U 35 (+ NE)																								f	f	f
SB 20 (+ NE 5)																								f	f	f
237																										
303 West																										
303 Ost																										
311																										
312																										
321																										
323																										
333																										
340																										
362																										
367																										
390																										
395																										
NE 31 - 33																							f	f	f	f

Stand: 20.10.2014

f = nur in den Nächten von Freitag auf Samstag und vor Feiertagen

Tabelle F 3

Bedienungszeiten im ÖPNV samstags																										
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3	4
U 35 (+ NE)																										
SB 20 (+ NE 5)																										
237																										
303 West																										
303 Ost																										
311																										
312																										
321																										
323																										
333 Mitte																										
333 Sod.																										
340																										
362																										
367																										
390																										
395																										
NE 31 - 33																										

Stand: 20.10.2014

Tabelle F 4

Bedienungszeiten im ÖPNV sonn- und feiertags																										
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3	4
U 35 (+ NE)																								f	f	f
SB 20 (+ NE 5)																								f	f	f
237																										
303 West																										
303 Ost																										
311																										
312																										
321																										
323																										
333 Mitte																										
333 Sod.																										
340																										
362																										
367																										
390																										
395																										
NE 31 - 33																							f	f	f	f

Stand: 20.10.2014

f = nur in den Nächten von Freitag auf Samstag und vor Feiertagen

F 2.3 Verknüpfung mit dem SPNV

Der Bahnhof Herne wird von der U-Bahn (U 35) sowie von allen in Herne Mitte verkehrenden Buslinien direkt angebunden. Durch die ausgesprochen gute Anbindung des Bahnhofs an den städtischen Linienverkehr bestehen für alle Ortsteile Verbindungen in die benachbarten Städte und Regionen.

Tabelle F 5

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

Stand: November 2014

Der Regionalexpress verkehrt täglich im Stundentakt. Die Regionalbahn verkehrt werktags stündlich, an Sonn- und Feiertagen zweistündlich. Die S-Bahn verkehrt montags bis freitags bis zu dreimal stündlich, abends und am Wochenende zweimal stündlich.

Die Regionalbahn bietet für den unmittelbaren Einzugsbereich des Haltepunktes Börnig eine alternative Verbindung in Richtung Herne / Gelsenkirchen bzw. Castrop / Dortmund. Die Verknüpfung mit der Linie 311 an der nächstgelegenen Haltestelle wurde durch die Änderung der Haltestellenbezeichnungen („Berkelstraße“ → „Schadeburgstraße / Börnig Bf.“ sowie „Börnig Bf.“ → „Berkelstraße“) inzwischen hervorgehoben.

Der SPNV wird hier der Vollständigkeit halber, aber auch nur nachrichtlich erwähnt, da die Ausgestaltung des Schienenverkehrsangebots in der Zuständigkeit des Aufgabenträgers Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) AÖR liegt. Nicht zuletzt aufgrund der zahlreichen Verknüpfungen von Bussen und Bahnen am Bahnhof Herne kann die systemübergreifende Verkehrsbedienung diesbezüglich als hinreichend gelten. Weitere Anmerkungen dazu siehe Kap. F 4 (Haltestellen).

F 2.4 Anforderungen aus dem Rahmenkonzept

Für eine Bewertung der heutigen Bedienungssituation sind die hierfür formulierten Qualitätsziele aus dem Rahmenkonzept¹ zu übernehmen:

- 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 soll das jeweilige Zentrum ebenfalls ohne Umstieg zu erreichen sein. Die Fahrzeit hierfür soll 20 Minuten nicht überschreiten.
- Fahrten in einen der zentralen Einkaufsbereiche der Stadt (Fußgängerzonen in Wanne und in Herne Mitte) sowie zum Bahnhof (Wanne-Eickel Hbf. oder Herne Bf.) sollen eine längstens 30-minütige Fahrzeit und höchstens einen Umstieg erfordern. Damit werden auch Verbindungen in die Zentren benachbarter Städte – insbesondere mit Übergang zwischen ÖPNV und SPNV – mit zweimaligem Umstieg möglich.

Hinsichtlich der Erschließungsqualität wird eine fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen in geschlossenen Wohngebieten innerhalb von fünf Minuten angestrebt.

¹ in: Teil A zum Nahverkehrsplan der Stadt Herne (2006)

Hierfür ist die Erschließung im Nahbereich maßgeblich, der den Umkreis von 250 Meter um die Haltestellen umfasst. Diese Voraussetzungen können nicht überall erfüllt werden; ein erweiterter Nahbereich mit einem Umkreis von 400 Meter soll als hinreichend gelten.

Für das Angebot im Tagesverkehr ergeben sich aus dem Rahmenkonzept die nachstehenden Qualitätsstufen (→ Tabelle F 6):

- Die Stufe 1 stellt den anzustrebenden Mindeststandard dar, bei dem im Tagesverkehr ein 30-Minuten-Takt angeboten wird (1 b). In Einzelfällen soll eine vorzeitige Reduzierung auf die stündliche Bedienung (1 a) erfolgen dürfen.
- Die Stufe 2 bietet eine Verdichtung des Fahrplantaktes montags bis freitags. Dieses Angebotsniveau wird bereits heute von vielen Linien erreicht. Für Herne kann die Stufe 2 als in der Regel ausreichende Bedienung im Tagesverkehr gewertet werden.

Tabelle F 6

Qualitätsstufen für das Bedienungsangebot im ÖPNV																									
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1 a	mo-fr						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	sa						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	so									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
1 b	mo-fr						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	sa						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	so									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2	mo-fr						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	sa						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	so									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		■	20-Min.-Takt (oder besser)					■	30-Min.-Takt					■	60-Min.-Takt										

Das Rahmenkonzept wurde im Jahr 2006 erstellt. Wenngleich es grundsätzlich auch für den vorliegenden Teil zum Nahverkehrsplan Anwendung finden soll, müssen bei der Verbesserung lokaler Verkehrsangebote zwischenzeitlich auch niedrigere Standards in der Einführungsphase in Betracht gezogen werden. Spätere Angebotserweiterungen werden hierdurch nicht ausgeschlossen, sondern als Option für die langfristige Entwicklung aufrechterhalten.

F 2.5 Bedienstungsqualität und Handlungsbedarf

Die unterschiedlichen Angebote der einzelnen Linien sowie deren in Teilen alleinige oder überlagernde Bedienung macht es erforderlich, von der ausschließlich linienbezogenen Bewertung und Darstellung Abstand zu nehmen. Auch aufgrund des eingangs Gesagten (betriebliche Optimierung) soll an dieser Stelle der Blick auf die Angebotsqualität der einzelnen Teilstrecken im Liniennetz bzw. in den Bedienungskorridoren gerichtet werden.

Die örtlichen Rahmenbedingungen für den Linienverkehr zugrunde legend, ist die Erschließung des Bedienstungsgebietes durch den ÖPNV durchweg gut. Die Innenstadt ist aus nahezu allen Teilen des Bedienstungsgebietes umsteigefrei erreichbar. Die Verknüpfung von Bus, Stadtbahn und SPNV gewährt Verbindungen in alle anderen Teile der Stadt Herne sowie in die benachbarten Städte.

Zum Teil geringfügig veränderte Linienführungen und neue Haltestellen können an einigen Stellen weitere Verbesserungen bewirken. Den Behinderungen am Bahnübergang Südstraße sollte durch eine veränderte Linienführung entgegengewirkt werden.

Hinsichtlich der Angebotsqualität wird auf vielen Strecken bereits heute die Qualitätsstufe 2 erreicht oder gar überschritten (→ Tabelle F 7). In einigen Fällen wird die Notwendigkeit von Angebotsverbesserungen offensichtlich. Bei den Linien 237 und 395 wird aufgrund der geringen verkehrlichen Bedeutung für Herne kein dringender Handlungsbedarf gesehen. Für das Angebot im Nachtverkehr werden keine Erweiterungen vorgesehen.

Tabelle F 7

Heute erreichte Angebotsqualität (Qualitätsstufen)							
Linie	montags bis freitags	samstags	sonn- und feiertags	Linie	montags bis freitags	samstags	sonn- und feiertags
U 35 (+ NE U 35)	> 2	> 2	> 2	323	2	2	2
SB 20 (+ NE 5)	> 2	> 2	> 2	333 (Mitte)	2	2	2 *
237	< 1	< 1	< 1	333 (Sodingen)	< 1	< 1	< 1
303 West	1 b	1 a	1 a *	340	2	2	> 2
303 Ost	< 1	< 1	< 1	362	> 2	1 b	1 b
311	> 2	> 2	> 2	367	< 1	< 1	< 1
312	2	1 b	2	390	2	2	2
321	1a*	< 1	< 1	395	< 1	< 1	< 1
* mit geringen Einschränkungen							

Stand: Oktober 2014

F 3. Bedienungskonzept

F 3.1 Erschließung und Angebot

Das Bedienungskonzept für Herne Mitte und Sodingen vereint Erschließungs- und Angebotskonzept. In den folgenden Ausführungen wird nicht auf diejenigen Linien eingegangen, für die das Konzept keine Angebotsveränderungen – ob in räumlicher oder zeitlicher Hinsicht – vorsieht. Dies betrifft die Linien

- U35 Bochum-Querenburg – Herne Schloss Strünkede (Bogestra)
- SB 20 Herne Bahnhof – Recklinghausen Hbf. (Vestische)
- 237 Recklinghausen – Herne-Pantringshof – Castrop-Rauxel (Vestische)
- 340 Gelsenkirchen – Wanne – Holsterhausen (Bogestra)
- 362 Wanne-Eickel Hbf. – Herne Mitte – Baukau – Schleusenweg (HCR)
- 390 Bochum-Dahlhausen – Eickel – Holsterhausen – Herne Bahnhof (Bogestra)
- 395 Bochum-Riemke – Holsterhausen – Baukau (Bogestra)

Das Erschließungskonzept (→ Bild F 2) zielt auf eine Verbesserung der räumlichen Wirkung der Verkehrsbedienung. Hierzu sind Veränderungen auf zahlreichen Strecken vorgesehen. Auf die gebotene oder empfohlene Ergänzung, Verlegung oder Auflassung von Haltestellen wird in Kapitel F 4 eingegangen.

Das Angebotskonzept (→ Bilder F 3.1 bis F 3.3) stellt die Intensität der Verkehrsbedienung dar, die in einigen Teilen verbessert und insbesondere auf neu konzipierten Verbindungen neu bestimmt werden muss. Diese Veränderungen sollen bei überlagernden Linienbedienungen zunächst linienungebunden dargestellt werden. Die Realisierung des Fahrtenangebots, d.h. die Umsetzung in einzelne und konkret zu benennende Linien soll weitgehend unter dem Aspekt der betrieblichen Optimierung (hier die Umlauf- und Dienstplanung) erfolgen, da dies maßgeblich die Kostenseite beeinflusst. Aus Gründen der besseren Darstellung ist es in Teilen sinnvoll, dennoch einzelne Veränderungen unter Verwendung bestehender Linien(nummern) – gleichsam als „Arbeitstitel“ - aufzuzeigen, ohne die Festlegung der Linienbezeichnung (d.h. Liniennummer) damit vorwegzunehmen.

Strecke A: Wanne-Eickel Hbf. – Südstraße – Herne Bf.*heute: Linie 303**Konzepttitel: Linie 327*

Die Linie 327 wird – von Eickel kommend – auf der Südstraße künftig nicht mehr über den Bahnübergang geführt, sondern verkehrt über die Koniner Straße und die Holsterhauser Straße in die Herner Innenstadt. Mit einer neuen Haltestelle an der Koniner Straße werden die angrenzenden Bereiche deutlich besser erschlossen. In Richtung Herne Bahnhof verlässt die Linie die Holsterhauser Straße, um die Straße Regenkamp in voller Länge zu bedienen. Neben der Haltestelle „Walter-Bälz-Straße“ sollten im nördlichen Abschnitt des Straßenzugs Regenkamp sowie im Einmündungsbereich Regenkamp / Bochumer Straße neue Haltestellen eingerichtet werden. Über die Bochumer Straße (mit Anschluss an die U 35 an der Haltestelle „Hölkeskampring“) verkehrt die Linie über Hölkeskampring, Altenhöfener Straße / Siepenstraße und Hermann-Löns-Straße zum Bahnhof. Hierbei entsteht eine gänzlich neue Verkehrsverbindung, bei der neue Haltestellen auf dem Hölkeskampring am Marienhospital und an der Hermann-Löns-Straße zu einer hervorragenden Erschließung und Ergänzung der anderen Linienangebote beitragen.

Die Bedienung erfolgt im Halbstundentakt, abends nur im Stundentakt. Samstags sowie an Sonn- und Feiertagen wird nur die Strecke Regenkamp – Herne Bahnhof bedient. Weiterführende Fahrten nach Eickel und Wanne bietet die Linie 362 mit unverändertem Angebot.

Da der Bereich um die Feldkampstraße durch die neue Linie 327 nicht mehr bedient werden kann, wird nunmehr eine zusätzliche Linie von der Feldkampstraße nach Herne Mitte vorgesehen. Näheres hierzu siehe unten bei den Anmerkungen zur Strecke G.

Strecke B: Herne Bf. – Börnig*heute: Linie 303**Konzepttitel: Linie 303*

Die Linie 303 verkehrt künftig ab Herne Bahnhof über Börnig hinaus. Ab der Haltestelle „An der Linde“ nimmt sie den gleichen Linienweg wie die jetzige Linie 311 und verdichtet damit die Bedienung der Strecke Börnig – Holthausen. Die Linie soll vorerst in Holthausen Mitte enden, beinhaltet aber die Option einer Erweiterung in den Raum Castrop durch Verknüpfung mit der dort verkehrenden Linie 343.

Die Bedienung erfolgt montags bis freitags halbstündlich. Samstags erfolgt zunächst eine stündliche Bedienung, die ggf. sofort in Castrop an die Linie 343 an-

schließen kann; sonn- und feiertags soll die Linie zunächst weiterhin nur bis zur Haltestelle Vinckestraße verkehren. Eine Taktverdichtung samstags sowie die erweiterte Bedienung an Sonn- und Feiertagen sind Optionen für spätere Entwicklungen.

Strecke C: Herne Bf. – Sodingen – Börnig – Castrop

heute: Linie 311

Konzepttitel: Linie 311 a / b

Die Linie 311 verkehrt künftig in zwei sich ergänzenden Varianten. Im Folgenden erhalten diese die Bezeichnungen 311a und 311b; endgültige Liniennummern sind im Zuge der Konzeptumsetzung zu vergeben. Die Linie 311a führt von Herne Bahnhof über Börnig bis Holthausen Mitte. Diese wird ergänzt durch die Linie 311b, welche ab „An der Linde“ über die Castroper Straße nach Castrop führt. Die Linie 311b bedient die Haltestellen „Vellwigstraße“, „Schadeburgstraße/Börnig Bf.“ und „Teutoburgia“ nicht mehr. Die zwischen den Haltestellen „An der Linde“ und „Baarestraße“ heute nur im Schülerverkehr bediente Haltestelle in Höhe der Realschule wird für beide Fahrtrichtungen eingerichtet.

Das Fahrtenangebot auf der Linie 311 (die alternierenden Varianten a und b zusammen genommen) bleibt nahezu unverändert. Die Linien 311a und 311b ergänzen sich auf der Strecke „Herne Bahnhof“ – „An der Linde“ montags bis freitags tagsüber zu einem 10-Minuten Takt; der Bereich Börnig (mit den Haltestellen „Vellwigstraße“, „Schadeburgstraße/Börnig Bf.“ und „Teutoburgia“) wird von dieser Linie künftig lediglich im 20-Minuten-Takt bedient. Zu Zeiten, in denen die Bedienung der Stammstrecke Herne Bahnhof – Sodingen – Holthausen auf einen 30 Minuten-Takt reduziert wird (abends und sonn- und feiertags vormittags), erfolgt die Bedienung in Börnig über die längere Route der Linie 311a nach Castrop, um Erschließungsdefizite in der Siedlung Teutoburgia zu vermeiden. Samstags wird der 10-Minuten-Takt (heute zwischen 7.00 und 15.00 Uhr) auf einen 15-Minuten-Takt reduziert.

Strecke D: Herne Bf. – Elpeshof – Ilseder Straße

heute: Linie 333

Konzepttitel: Linien 324 und 334

Zwischen „Herne Bahnhof“ und „Ilseder Straße“ wird das Angebot montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet. Dies erfolgt in Gestalt zweier sich ergänzender Linien (hier 324 und 334), die im weiteren Verlauf unterschiedliche Ziele haben. Im Zuge dieser Angebotsergänzung ist optio-

nal vorgesehen, den Siedlungsbereich Jürgens Hof nördlich der Roonstraße durch eine veränderte Führung zweier stündlicher Fahrten über Jürgens Hof und Langforthstraße besser zu erschließen. Am Wochenende wird dieser Korridor wie heute halbstündlich bedient.

Die Linie 333 ist daher zunächst auf die Verbindung Herne Bahnhof – Constantin – Bochum-Hiltrop reduziert. Auf die weitere Entwicklung dieser Linie wird an anderer Stelle eingegangen.

Strecke E: **Iseder Straße – Börnig – Sodingen – Constantin – Bochum-Gerthe**
heute: *Linien 333 und 321*
Konzepttitel: *Linie 334*

Als Verlängerung der von „Herne Bahnhof“ kommenden Linie 334 über „Iseder Straße“ hinaus wird hier eine Nord-Süd-Verbindung im Bezirk Sodingen hergestellt. Dabei übernimmt diese Linie den Teilabschnitt Sodingen – Bochum-Gerthe der heutigen Linie 321. Die Bedienung des LAGO wird dabei zugunsten einer direkten Führung über die Gysenbergstraße aufgegeben und durch eine andere Linie (siehe Strecke F) übernommen.

Montags bis freitags erfolgt die Bedienung im 30-Minuten-Takt; abends sowie am Wochenende ist zunächst ein stündliches Angebot vorgesehen. Entscheidungen über das Angebot auf dem Linienabschnitt zwischen Constantin und Bochum-Gerthe fallen in die Zuständigkeit der Stadt Bochum.

Strecke F: **Herne Bf. – Gysenbergpark – Sodingen – Holthausen Süd – Castrop**
heute: *Linien 323 und 321*
Konzepttitel: *Linie 324*

Die Linie 324 übernimmt ab „Herne Bahnhof“ die Funktion der heutigen Linie 323 und ersetzt zwischen „Gysenbergpark/LAGO“ und Castrop die Linie 321. Für eine optimierte Erschließung des Stadtteilzentrums sowie für Umsteigebeziehungen zu anderen Linien wird in Sodingen Mitte die Haltestelle „Akademie Mont Cenis“ bedient.

Für diese Linie wird angesichts der geringen Fahrgastzahlen zwischen Herne und Gysenbergpark künftig der 30-Minuten-Takt als täglicher Standard eingeführt. In den späten Abendstunden erfolgt eine stündliche Bedienung. Der Linienabschnitt

LAGO – Castrop soll am Wochenende zunächst mit unverändertem Angebot, d.h. nur stündlich, bedient werden.

Strecke G: Herne Bahnhof – Herne Süd – Bochum-Hiltrop

heute: Linien 312 und 367

Konzepttitel: Linien 312 und 367 a / b

Die Linie 312 bleibt hinsichtlich Linienführung und Bedienungsangebot unverändert, ebenso auch die Linie 367 im Abschnitt zwischen der Haltestelle „Marienhospital I / Altenhöfener Straße“ und Bochum-Hiltrop. Damit entfallen die im bisherigen Konzept der Linien 312 / 334 enthaltene Option für die direkte Anbindung des Bereichs Bochum-Zillertal und die Verdichtung des Angebots nach Bochum-Hiltrop.

Zwischen der Haltestelle „Marienhospital I / Altenhöfener Straße“ und Herne Mitte verkehrt diese Linie künftig über den Hölkeskampring und die Wiescherstraße zur Haltestelle „Archäologiemuseum / Kreuzkirche“ und weiter auf dem bisherigen Linienweg zum Herner Bahnhof, erschließt damit künftig den verdichteten Siedlungsbereich auf diesem Abschnitt des Hölkeskamprings und stellt zusätzliche direkte Verbindungen zum Krankenhaus an der Wiescherstraße her.

Diese unter dem Konzepttitel 367 a werktags im Stundentakt verkehrende Linie wird in diesem Abschnitt bis zum Herner Bahnhof ergänzt durch die neue Linie 367 b, die ab der Haltestelle „Feldkampstraße“ über Südstraße – Bochumer Straße – Hölkeskampring geführt wird. Die Bedienung der neuen Erschließung am Hölkeskampring und die zusätzliche Anbindung des Krankenhauses an der Wiescherstraße erfolgt somit im Halbstundentakt, lediglich samstags ab Nachmittag sowie sonn- und feiertags bis Mittag wird (mit der Linie 367 b) stündlich gefahren. Optional kann auch zu diesen Zeiten eine halbstündliche Bedienung durch die entsprechende Ausweitung der Bedienungszeiten der Linie 367 a nach Bochum-Hiltrop erreicht werden.

Für die Linie 367 b werden auf der Südstraße sowie im Bereich der U-Bahn-Haltestelle „Berninghausstraße“ neue Haltestellen eingerichtet; auf dem weiteren Linienweg über die Bochumer Straße und den Hölkeskampring werden die neuen Haltestellen der Linie 327 mitbedient. Für die Linienkombination 367 a/b wird auf dem Hölkeskampring in Höhe „Auf dem Breil“ eine neue Haltestelle eingerichtet.

Der Wohnbereich zwischen Kreuzkirche und Hölkeskampring mit der Haltestelle „Dügelstraße“ wird durch die Linie 327 künftig halbstündlich bedient und erfährt somit eine Verdoppelung des Angebots.

F 3.2 Veränderung der Betriebsleistungen

Infolge der im Vergleich zu früheren Planungen anderen Herangehens- bzw. Darstellungsweise müssen die Veränderungen hinsichtlich der Betriebsleistungen nunmehr ebenfalls nicht linienbezogen sondern mit Bezug auf die einzelnen Strecken aufgezeigt werden. Dies schließt die Möglichkeit ein, bis zum Zeitpunkt der Realisierung des Konzepts die aus anderen Aspekten als zweckmäßig erachteten Konfigurationen im Liniennetz – dies meint im Wesentlichen den Zuschnitt der einzelnen Linien – unabhängig davon vorzunehmen. Bei den nachstehenden Angaben wird auf Linien bzw. Strecken verzichtet, die keine Leistungsveränderung durch das Bedienungskonzept erfahren. Zudem wurden die Betriebsleistungen anhand eines Planjahres mit fester Zahl der einzelnen Verkehrstage (Montag bis Freitag, Samstag, Sonntag/Feiertag) ermittelt. Da deren Anzahl im Laufe der Jahre variiert, werden im mehrjährigen Verlauf Abweichungen eintreten.

Tabelle F 8

Heutige Betriebsleistungen		
Linie	(Teil-)Strecke	km/a
303	Wanne-Eickel Hbf. – Südstraße – Herne Bf.	221.900
303	Herne Bf. – Börnig	45.200
311	Herne Bf. – Sodingen – Börnig – Holthausen – Castrop	578.500
312	Herne Bf. – Herne Süd	163.900
321	Sodingen – Constantin – Bochum-Gerthe	85.800
321	Sodingen – Holthausen Süd – Castrop	85.400
323	Herne Bf. – Gysenbergpark/LAGO	159.900
333	Herne Bf. – Ilseder Straße	124.700
333	Ilseder Straße – Börnig – Sodingen – Gysenbergpark/LAGO	40.800
367	Herne Bf. – Herne Süd – Bochum-Hiltrop	48.500
Stand: Oktober 2014		1.554.600

Tabelle F 9

Betriebsleistungen infolge Bedienungskonzept		
Strecke		km/a
A	Wanne-Eickel Hbf. – Holsterhausen – Herne Bf. (327)	203.000
B	Herne Bahnhof – Börnig – Holthausen (303) ⁽¹⁾	110.200
C	Herne Bf. – Sodingen – Börnig – Holthausen – Castrop (311 a/b) ⁽²⁾	540.200
D	Herne Bf. – Ilseder Straße (324, 334)	158.500
E	Ilseder Straße – Börnig – Sodingen – Constantin – Bochum-Gerthe (334)	131.000
F	Herne Bf. – Gysenbergpark/LAGO – Holthausen Süd – Castrop (324) ⁽³⁾	228.900
G	Herne Bf. – Herne Süd (312)	163.900
G	Herne Bf. – Herne Süd – Bochum-Hiltrop (367 a)	51.900
G	Herne Bf. – Feldkampstraße (367 b)	53.900
(1) = sonn- und feiertags nur zwischen Herne Bf. Und Vinckestraße (2) = reduz. Angebot samstags zwischen 7 und 15 Uhr (15'-Takt) (3) = reduz. Angebot am Wochenende (60'-Takt, Bedienung teilweise)		1.641.500

Eine Angebotsqualität gemäß dem für die Stadt Herne beschriebenen Rahmenkonzept kann mit optionalen, voneinander unabhängigen Ergänzungen realisiert werden.

Tabelle F 10

Optionale Ergänzungen mit zusätzlichen Leistungen		
Strecke		km/a
B	Erweiterung des Fahrtenangebots der Linie 303 am Wochenende (→ 30'-Takt)	30.000
D	Direkte Erschließung Jürgens Hof / Langforthstraße	8.200
E	Erweiterung des Fahrtenangebots der Linie 334 zwischen Ilseder Straße und Sodingen am Wochenende (→ 30'-Takt)	44.000
F	Erweiterung des Fahrtenangebots der Linie 324 zwischen Sodingen und Castrop am Wochenende (→ 30'-Takt)	39.000
G	Ausdehnung Bedienzeiten Linie 367 a am Wochenende	6.700
Mehrleistungen:		127.900

Die Neuordnung der Linienverbindungen und die partielle Angebotsverbesserung in Herne Mitte und Sodingen führen (ohne die optionalen Ergänzungen) zu Mehrleistungen von etwa 87.000 km/Jahr. Dies bedeutet Mehraufwendungen von rd. 210.000 €/Jahr.

Gegenüber den früheren Konzepten für Herne Mitte und Herne Ost ist festzustellen, dass die in Teilen nun veränderte Bedienungskonzeption in der Lage ist, das betriebliche Ergebnis nennenswert zu verbessern: Die Summe der Mehr-

leistungen liegt mit dem genannten Wert um etwa 39% unter den in den Vorjahren dargestellten Auswirkungen vorheriger Konzepte.

Eine Realisierung der optionalen Ergänzungen ist mit zusätzlichen Aufwendungen verbunden. Da sich diese weitgehend auf die Angebote in den verkehrsschwachen Zeiten, vornehmlich am Wochenende, beziehen und der Linienverkehr seine Ertragskraft größtenteils aus seinem Angebot an Werktagen zieht, werden diese Angebotsverbesserungen voraussichtlich nur einen geringen Kostendeckungsbeitrag leisten.

F 3.3 Bewertung der Maßnahmen

Das Linienkonzept führt zu zahlreichen vorteilhaften Veränderungen.

- Die heutige Linie 303 erhält als Linie 327 mit der Führung durch das Hibernia-Gelände, über Regenkamp, Hölkeskampring und Hermann-Löns-Straße eine gänzlich neue und stark ausgeprägte Erschließungsfunktion, welche darüber hinaus neue Direktverbindungen eröffnet. Dies gilt auch für die Linie 367 a/b mit ihrer Führung über Hölkeskampring – Wiescherstraße.
- Der Bahnübergang an der Südstraße wird künftig keine Verzögerungen im Betriebsablauf mehr verursachen.
- Mit der Linie 303 entsteht eine kurze und schnelle Direktverbindung von Holthausen und Börnig zum Bahnhof Herne (mit Anbindung an die Nachbarstädte).
- Die Verbindungen von Herne Mitte nach Castrop werden zügiger; eine (als Option dargestellte) Verknüpfung der Linien 303 und 343 würde nochmals zu einer Verbesserung für derartige Fahrbeziehungen führen.
- Die Linie 311 erfährt durch die Linie 303 eine Entlastung auf bestimmten Fahrbeziehungen.
- Für den Schülerverkehr der Realschule an der Castroper Straße steht mit der Linie 311b ein verbessertes Regelangebot (drei Fahrten je Stunde) zur Verfügung. Hinzu kommen die Linien 303 und 311a im nahen Umfeld mit weiteren fünf Fahrten je Stunde und Richtung. Die bedarfsgerechte Ergänzung durch Fahrten, die auf ausgewählten Relationen durchgehende d.h. umsteigefreie Verbindungen anbieten, bleibt hiervon unberührt.

- Das Angebot auf der Strecke Herne Bahnhof – Ilseder Straße – Sodingen wird verdichtet. Damit können die heute zeitweilig erforderlichen Verstärkungsfahrten reduziert werden.
- In Verlängerung der heutigen Linie 333 entsteht eine neue, durchgängige Bedienung auf der Nord-Süd-Achse im Bezirk Sodingen, welche das Gewerbegebiet Friedrich der Große besser anbindet sowie die Fahrzeit zwischen Constantin und Sodingen Mitte verkürzt.
- Mit der Linie 324 entsteht eine durchgehende Verbindung von Holthausen Süd nach Herne Mitte. Damit sind schließlich alle Ortsteile im Bezirk Sodingen durchgehend an Herne Mitte angebunden.

Die Aufgabe der Linienführung über den Bahnübergang Südstraße bedeutet eine Trennung der Verbindung für wenige Fahrbeziehungen; deren Nachfrage muss allerdings aufgrund der vorliegenden Fahrgastzahlen als gering eingestuft werden. Die Ziele auf beiden Seiten des Bahnübergangs bleiben weiterhin mit dem ÖPNV erreichbar. Die Linie U 35 wird für Verkehre in Richtung Herne Mitte voraussichtlich größeren Zulauf erfahren.

Die Erreichbarkeit des Marienhospitals wird mit einer neuen Haltestelle der Linien 327 und 367 b auf dem Hölkeskampring nochmals verbessert. Auch das Krankenhaus an der Wiescherstraße wird mit einem zusätzlichen Halbstundentakt und weiteren Direktverbindungen deutlich besser erreichbar sein.

Wenngleich das Fahrtenangebot in der beschriebenen ersten Konzeptstufe noch nicht auf allen Strecken den ursprünglich angestrebten Standard (30-Minuten-Takt an allen Tagen) erreicht, wird eine solche Bedienung auf den Hauptachsen und damit in den Siedlungsschwerpunkten erreicht. Mit den genannten Erweiterungsbausteinen kann schrittweise eine Aufwertung der Bedienungsqualität erreicht werden. Diese Optionen stehen jedoch unter dem Vorbehalt einer zu jeweiligem Zeitpunkt gegebenen Finanzierbarkeit.

Während auf den von einer deutlichen Angebotsverbesserung gezeichneten Strecken (z.B. Roonstraße) wie auch auf neuen Direktverbindungen (324, 327) Fahrgastzuwächse zu erwarten sind, werden in einigen Bereichen (z.B. Herne Süd, Börnig) auch Verlagerungen zwischen den sich teilweise nun ergänzenden Linien eintreten. Im Falle der Bedienung in Börnig und Holthausen wird die gewachsene Funktion der Linie 303 auch zu einer Entlastung der Linie 311 führen, die durchaus erwünscht ist.

F 4. Haltestellenkonzept

Die Umsetzung des geänderten Bedienungskonzepts für Herne Mitte und Sodingen erfordert die Einrichtung neuer Haltestellen. Im Einzelnen sind dies

- eine Haltestelle für die Linie 327 auf der Koniner Straße, deren Lage nach der weiteren baulichen Entwicklung in diesem Bereich festzulegen ist,
- die zusätzlichen Abfahrtstellen für die Linie 327 an der Haltestelle „Regenkamp“ im nördlichen Abschnitt der gleichnamigen Straße,
- eine Haltestelle für die Linie 367b auf der Südstraße zwischen Riemker Straße und Bochumer Straße,
- eine Haltestelle für die Linie 367b auf der Bochumer Straße in Höhe der U-Bahn-Haltestelle „Berninghausstraße“,,
- eine Haltestelle für die Linien 327 und 367b im Bereich des Knotens Bochumer Straße / Regenkamp,
- die zusätzlichen Abfahrtstellen für die Linien 327 und 367b an der Haltestelle „Hölkeskampring“ auf der Bochumer Straße zum Anschluss an die Linie U 35,
- eine Haltestelle für die Linien 327 und 367b auf dem Hölkeskampring in Höhe Marienhospital,
- eine Haltestelle für die Linien 367a und 367b auf dem Hölkeskampring in Höhe In dem Breil,
- eine zusätzliche Abfahrtstelle für die Linie 327 an der Haltestelle „Archäologiemuseum / Kreuzkirche“ auf der Bochumer Straße in Fahrtrichtung Bahnhof,
- zwei Haltestellen für die Linie 327 auf der Hermann-Löns-Straße (in Höhe der Glockenstraße und Viktor-Reuter-Straße),
- eine Haltestelle im Bereich Castroper Straße / Kirchstraße (Nähe „An der Linde“), da die Linie 303 nicht mehr über die Kirchstraße verkehrt,
- eine Haltestelle für die Linie 311b auf der Castroper Straße in Höhe der Realschule; diese kann die heutige Schulbushaltestelle ersetzen,
- eine Haltestelle „Baarestraße“ für die Linie 311b auf der Castroper Straße,
- eine Haltestelle zwischen LAGO und Sodingen Mitte auf der Gerther Straße in Höhe der Ringstraße,
- eine Haltestelle für die Linie 334 auf der Gysenbergstraße, da die bestehende Haltestelle „Gysenberghalle“ im Zuge der veränderten Linienführung nicht

mehr erreicht wird. Vorerst können die ehemals genutzten Busbuchten südlich der Einmündung „Am Revierpark“ erneut in Betrieb genommen werden.

Die genauen Positionen und Details zu den erforderlichen baulichen Maßnahmen werden im Rahmen der Umsetzungsplanungen festgelegt.

Für zwei Haltestellen wird eine Umbenennung empfohlen:

- „Von-Waldthausen-Str. / Ilseder Straße“ → „Ilseder Straße“
- „Ilseder Straße → Zechenring“

Die Haltestellen „Riemker Straße“ und „Roehenstraße“ werden künftig nicht mehr bedient und infolgedessen aufgelassen.

Für die Haltestellen gelten im Allgemeinen die im Teil A zum Nahverkehrsplan beschriebenen Anforderungen. Bei Ausbau und Ausstattung von Haltestellen sind entsprechende, im jeweiligen Umfang unterschiedliche Maßnahmen zu treffen. Die außerhalb des Stadtgebiets Herne liegenden Haltestellen sowie die Haltepunkte der Linie U 35 auf Herner Stadtgebiet werden hier nicht weiter berücksichtigt.

In Herne Mitte und Sodingen gibt es etwa 130 namentlich verschiedene Bushaltestellen (einschließlich der Nacht-Express-Haltestellen); die Zahl aller Teilhaltestellen, d.h. der einzelnen Standorte, liegt bei etwa 260. Etwa zwei Drittel aller Standorte sind mit Wartehallen ausgestattet. Die meisten Haltestellen liegen unmittelbar am Fahrbahnrand; einige hiervon sind als Kap ausgebildet. An den anderen Haltestellen befinden sich Busbuchten oder ähnliche, von der Fahrbahn getrennte Halteflächen („Börnig Dorfstraße“). An vielen Haltestellen sind die Warteflächen gegenüber den angrenzenden Gehwegen bereits erhöht, um den Erfordernissen eines barrierefreien Zugangs zu entsprechen.

Der Ausbau von Haltestellen und die Ausstattung mit Wartehallen werden im Rahmen eines kontinuierlich fortgeführten Programms durch die Stadt Herne und die HCR umgesetzt. Dabei entspricht ein Rückbau von Haltebuchten zugunsten von Haltestellen am Fahrbahnrand oder Buskaps den Anforderungen der Niederflurfahrzeuge an eine fahrgeometrisch günstige Anfahrt der Haltestelle, um hier im Zusammenspiel mit den erhöhten Warteflächen reduzierte Einstieghöhen zu erreichen. Neben diesem kundengerechten Merkmal verkürzt ein Verzicht auf Busbuchten die Aufenthaltszeit der Busse an der Haltestelle erheblich, weil die Einfahrt in den fließenden Verkehr erleichtert wird.

Bei der Anlage neuer Haltestellen bzw. beim Umbau sind die Aspekte des barrierefreien Ausbaus zu berücksichtigen. In Wohngebieten sollen Haltestellen am Fahrbahnrand bevorzugt werden. Diese dienen neben der Beschleunigung des

Busverkehrs allgemein einem leichteren Anfahren der Haltestellen zur Herstellung des barrierefreien Einstiegs und bieten darüber hinaus durch die mögliche Reduzierung der Ausbaulänge dem ruhenden Verkehr mehr Raum als herkömmliche Haltestellen.

Für die wenigen Haltestellen, die ausschließlich im Nachtverkehr bedient werden, ist zunächst kein Ausbau vorgesehen, da Veränderungen im nächtlichen Verkehrsangebot die Linienführungen für den Nacht-Express beeinflussen können. Derzeit sind jedoch keine entsprechenden Maßnahmen geplant.

Die Ausstattung mit Wartehallen ist an allen Haltestellen wünschenswert. Einige – auch künftig neu einzurichtende – Haltestellen dienen aufgrund ihrer Lage im Netz bevorzugt dem Ausstieg. Hier wäre insbesondere die neu einzurichtende Haltestelle auf der Südstraße für die Linie 367b in Fahrtrichtung Feldkampstraße zu nennen. Aufgrund der in der Regel äußerst kurzen Verweildauer aussteigender Fahrgäste liegt es nahe, an derartigen Haltestellen zunächst auf Wartehallen zu verzichten; jedoch bietet diese dem Fahrgast den Komfort, beim Ausstieg nicht unmittelbar schlechtem Wetter ausgesetzt zu sein. Für die hier beschriebenen Maßnahmen bedeutet diese Überlegung, dass eine Ausstattung mit Wartehallen grundsätzlich vorzusehen ist, die Ausstiegshaltestellen hinsichtlich der Priorität bei der Umsetzung aber durchaus nachrangig angesehen werden können.

Der Aufwand für die Ausbaumaßnahmen an Haltestellen und die Errichtung von Wartehallen ist in jedem Einzelfall von der örtlichen Situation abhängig; Detailplanungen und entsprechende Kostenberechnungen erfolgen an dieser Stelle nicht, sondern müssen im Rahmen späterer Umsetzungsplanungen und Ausschreibungen vorgenommen werden. Vielmehr wird anhand pauschalierter Beträge dargestellt, welche Größenordnungen die Investitionen erreichen können.

Haltestellen spielen bei der Wahrnehmung neuer Linienangebote eine wichtige Rolle. Daher sollte Wert darauf gelegt werden, dass dort, wo wesentliche Veränderungen – insbesondere Angebotsverbesserungen – vorgesehen sind, möglichst umgehend eine Aufwertung der Haltestellensituation umgesetzt wird.

Die nach aktueller Bestandaufnahme sowie aus dem Konzept für erforderlich erachteten Maßnahmen sind in den Tabellen F 12.1 bis F 12.3 (im Anhang) dargestellt. Haltestellen, an denen kein Handlungsbedarf vorliegt, sind hierbei nicht aufgeführt.

Hinsichtlich einer Umsetzung der Maßnahmen wird einigen Haltestellen eine vorrangige Priorität eingeräumt (Priorität A, → Tabelle F 12.1). Dies sind im Wesentlichen die bei der Konzeptumsetzung notwendigerweise neu einzurichtenden Halte-

stellen, deren endgültiger Ausbau durchaus mit zeitlicher Verzögerung erfolgen kann.

Eine nachrangige Priorität erhalten weitere Haltestellen, die zur Verbesserung der Zugänglichkeit und der Aufenthaltsqualität besser ausgestattet werden müssen. Hierunter sind auch Standorte, die nicht von den Konzepten des Nahverkehrsplans berührt sind (Priorität B, → Tabelle F 12.2).

Die im Anhang befindlichen Tabellen geben für jede haltestellenbezogene Maßnahme eine ungefähre Kostengröße an, welche im Zuge der späteren Detailplanungen zu konkretisieren ist.

Bei der Maßnahmenumsetzung ist zu berücksichtigen, dass in § 8 Abs. 3 der seit dem 01.01.2013 gültigen Fassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit aller Haltestellen bis zum 01.01.2022 gefordert wird.

Der anzustrebende barrierefreie Ausbau der Stadtbahnhaltestelle "Berninghausstraße" liegt nicht in der alleinigen Zuständigkeit der Stadt Herne; die hierzu erforderlichen Maßnahmen sind mit den weiteren Beteiligten abzustimmen.

Zusammenfassend ergibt sich für die Maßnahmenpakete der in der Tabelle F 11 dargestellte Kostenrahmen. Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen des SPNV nicht in die Zuständigkeit des Aufgabenträgers Stadt Herne fällt.

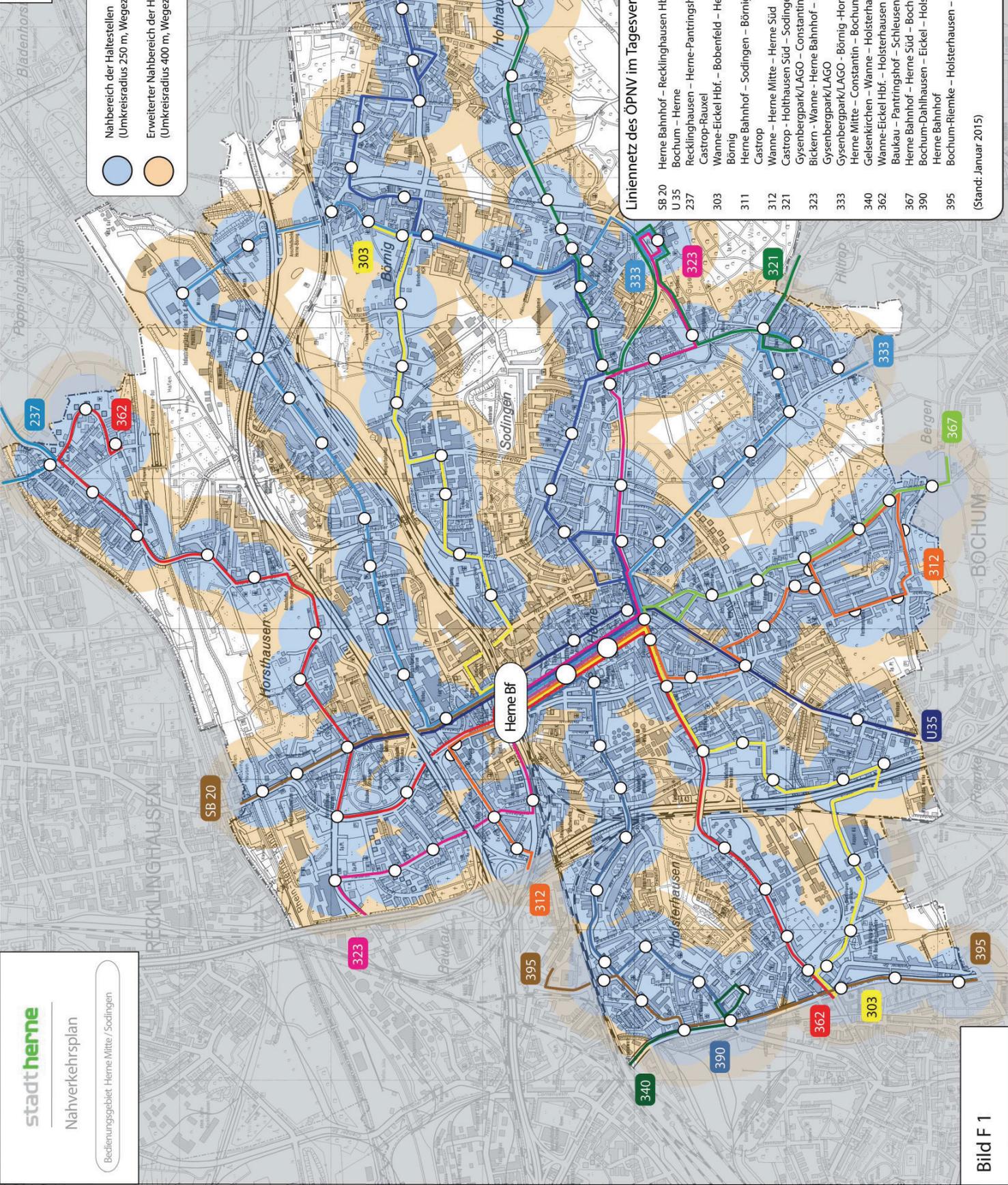
Tabelle F 11

Kostenaufwand Haltestellen	
Priorität A	395.000 €
Priorität B	2.779.500 €
Summe	3.174.500 €

Haltestellen weisen nicht nur eine Funktion als Zugangsstellen zum ÖPNV auf, sondern stellen auch Systemverknüpfungspunkte dar, sei es als Umsteigehaltestellen zwischen verschiedenen Buslinien, als Übergangsstellen vom Bus zu Schiene oder als Verknüpfung zwischen ÖPNV und Individualverkehr (P+R, B+R). Die Bestandsaufnahme und Bewertung der diesbezüglichen Qualitätskriterien sowie die Entwicklung eines sich daraus ergebenden Maßnahmenkonzepts ist nicht Bestandteil dieser NVP-Fortschreibung und bleibt einem weiteren Bearbeitungsabschnitt vorbehalten.

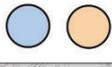
Anhang

Bild F 1	Liniennetz des ÖPNV im Tagesverkehr
Bild F 2	Linien- und Erschließungskonzept
Bild F 3-1	Angebotskonzept montags bis freitags
Bild E 3-2	Angebotskonzept samstags
Bild F 3-3	Angebotskonzept sonn- und feiertags
Tabelle F 12-1	Maßnahmen an Haltestellen, Priorität A
Tabelle F 12-2	Maßnahmen an Haltestellen, Priorität B



Nahbereich der Haltestellen
(Umkreisradius 250 m, Wegezeit bis zu 5 Min.)

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



Linienetz des ÖPNV im Tagesverkehr

- SB 20 Herne Bahnhof – Recklinghausen Hbf.
- U 35 Bochum – Herne
- 237 Recklinghausen – Herne-Pantringshof – Castrop-Rauxel
- 303 Wanne-Eickel Hbf. – Bobenfeld – Herne Bahnhof – Börnig
- 311 Herne Bahnhof – Sodingen – Börnig – Holthausen – Castrop
- 312 Wanne – Herne Mitte – Herne Süd
- 321 Castrop – Holthausen Süd – Sodingen – Gysenbergpark/LAGO – Constantin – Bochum-Gerthe
- 323 Bickern – Wanne – Herne Bahnhof – Sodingen – Gysenbergpark/LAGO
- 333 Gysenbergpark/LAGO – Börnig – Horsthausen – Herne Mitte – Constantin – Bochum-Hiltrop
- 340 Gelsenkirchen – Wanne – Holsterhausen
- 362 Wanne-Eickel Hbf. – Holsterhausen – Herne Mitte – Baukau – Pantringshof – Schleusenweg
- 367 Herne Bahnhof – Herne Süd – Bochum-Hiltrop
- 390 Bochum-Dahlhausen – Eickel – Holsterhausen – Herne Bahnhof
- 395 Bochum-Riemke – Holsterhausen – Baukau

(Stand: Januar 2015)

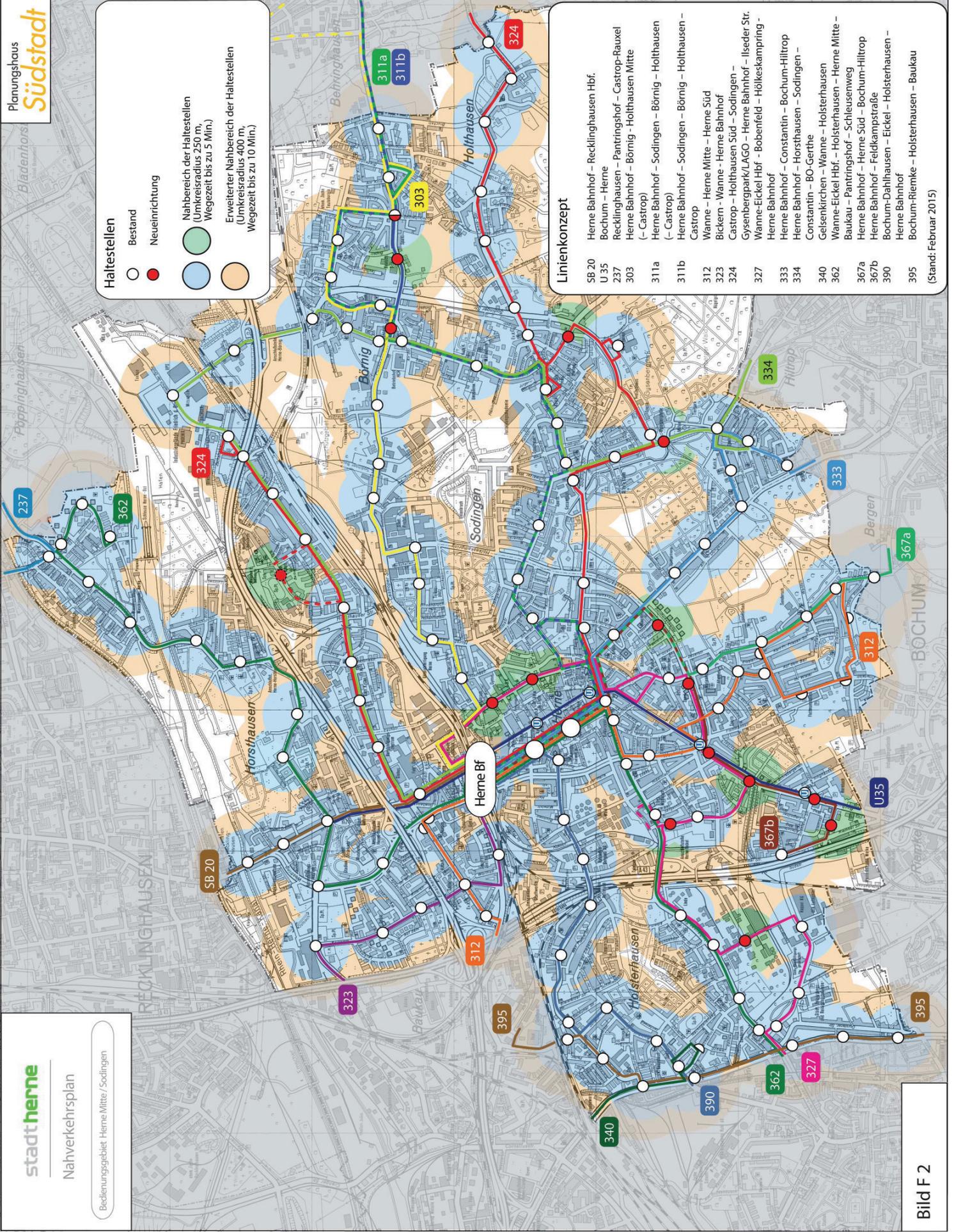
Haltestellen

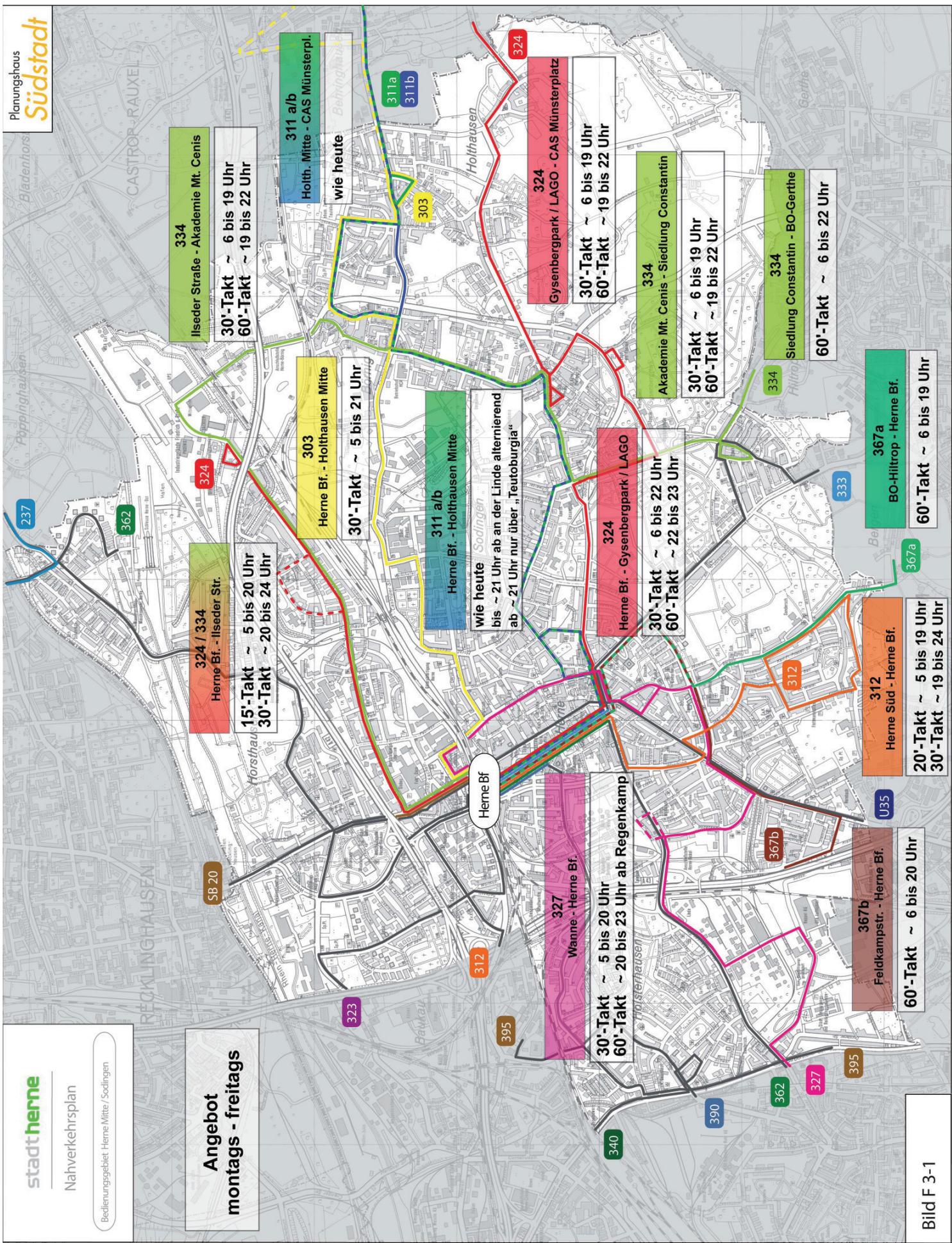
- Bestand
- Neueinrichtung
- Nahbereich der Haltestellen (Umkreisradius 250 m, Wegezeit bis zu 5 Min.)
- Erweiterter Nahbereich der Haltestellen (Umkreisradius 400 m, Wegezeit bis zu 10 Min.)

Linienkonzept

- SB 20 Herne Bahnhof – Recklinghausen Hbf.
- U35 Bochum – Herne
- 237 Recklinghausen – Pantringshof – Castrop-Raukel
- 303 Herne Bahnhof – Börmig – Holthausen Mitte (- Castrop)
- 311a Herne Bahnhof – Sodingen – Börmig – Holthausen (- Castrop)
- 311b Herne Bahnhof – Sodingen – Börmig – Holthausen – Castrop
- 312 Wanne – Herne Mitte – Herne Süd
- 323 Bickern – Wanne – Herne Bahnhof
- 324 Castrop – Holthausen Süd – Sodingen – Gysenbergpark/LAGO – Herne Bahnhof – Ilsecker Str.
- 327 Wanne-Eickel Hbf – Bobenfeld – Hölkeskampring – Herne Bahnhof
- 333 Herne Bahnhof – Constantin – Bochum-Hiltrop
- 334 Herne Bahnhof – Horsthausen – Sodingen – Constantin – BO-Gerthe
- 340 Geisenkirchen – Wanne – Holsterhausen
- 362 Wanne-Eickel Hbf. – Holsterhausen – Herne Mitte – Baukau – Pantringshof – Schleusenweg
- 367a Herne Bahnhof – Herne Süd – Bochum-Hiltrop
- 367b Herne Bahnhof – Feldkampstraße
- 390 Bochum-Dahlhausen – Eickel – Holsterhausen – Herne Bahnhof
- 395 Bochum-Rietmke – Holsterhausen – Baukau

(Stand: Februar 2015)





Bedienungsgebiet Herne Mitte / Sodingen

**Angebot
montags - freitags**

334
Ilseder Straße - Akademie Mt. Cenis
30'-Takt ~ 6 bis 19 Uhr
60'-Takt ~ 19 bis 22 Uhr

324 / 334
Herne Bf. - Ilseder Str.
15'-Takt ~ 5 bis 20 Uhr
30'-Takt ~ 20 bis 24 Uhr

303
Herne Bf. - Holthausen Mitte
30'-Takt ~ 5 bis 21 Uhr

311 a/b
Herne Bf. - Holthausen Mitte
wie heute
Sodingen
bis ~ 21 Uhr ab an der Linde alternierend
ab ~ 21 Uhr nur über „Teutoburgia“

327
Wanne - Herne Bf.
30'-Takt ~ 5 bis 20 Uhr
60'-Takt ~ 20 bis 23 Uhr ab Regenkamp

324
Herne Bf. - Gysenbergpark / LAGO
30'-Takt ~ 6 bis 22 Uhr
60'-Takt ~ 22 bis 23 Uhr

324
Gysenbergpark / LAGO - CAS Münsterplatz
30'-Takt ~ 6 bis 19 Uhr
60'-Takt ~ 19 bis 22 Uhr

334
Akademie Mt. Cenis - Siedlung Constantin
30'-Takt ~ 6 bis 19 Uhr
60'-Takt ~ 19 bis 22 Uhr

334
Siedlung Constantin - BO-Gerthe
60'-Takt ~ 6 bis 22 Uhr

312
Herne Süd - Herne Bf.
20'-Takt ~ 5 bis 19 Uhr
30'-Takt ~ 19 bis 24 Uhr

367b
Feldkampstr. - Herne Bf.
60'-Takt ~ 6 bis 20 Uhr

367a
BO-Hiltrop - Herne Bf.
60'-Takt ~ 6 bis 19 Uhr

Angebot
samstags

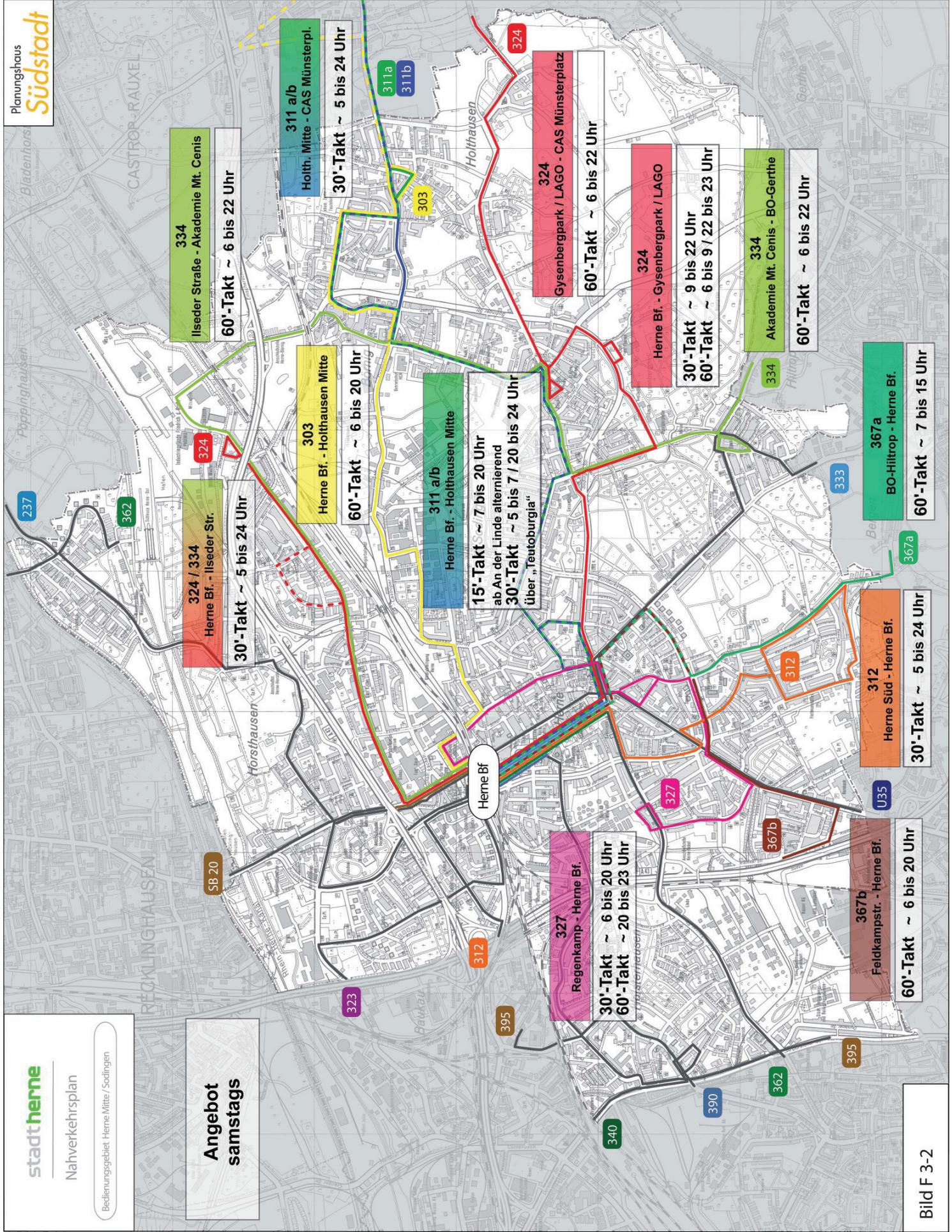


Bild F 3-2

**Angebot
sonn- und feiertags**

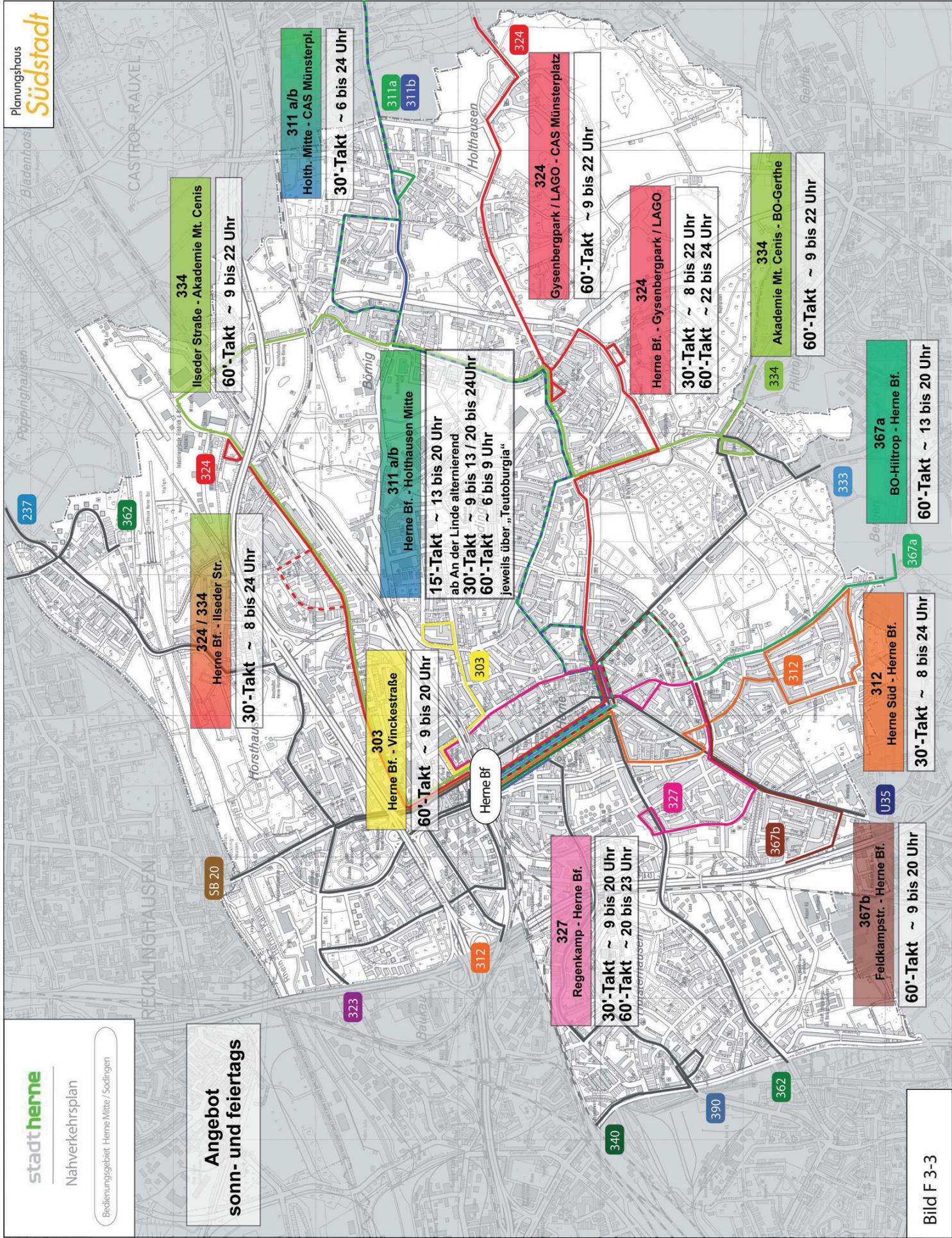


Bild F 3-3

Tabelle F 12-1 Maßnahmen an Haltestellen, vorrangige Priorität, Ausbau zunächst nach Mindeststandard (Priorität A)

Haltestelle	Linie (gem. Konzept)	Maßnahme	Kostenrahmen
An der Linde	303	Einrichtung der neuen Abfahrtstellen (evtl. unter anderem Namen) auf der Castroper Straße (Endausbau und Errichtung von Wartehallen später)	10.000 €
Archäologiemuseum / Kreuzkirche	327	Einrichtung der neuen Abfahrtstelle auf der Bochumer Straße (Endausbau und Errichtung von Wartehallen später)	5.000 €
Baarestraße	311b	Einrichtung der neuen Abfahrtstellen auf der Castroper Straße (Endausbau und Errichtung von Wartehallen später)	10.000 €
Hölkeskampring	327, 367b	Einrichtung der neuen Abfahrtstellen auf der Bochumer Straße	87.000 €
Regenkamp	327	Einrichtung der neuen Abfahrtstellen (Endausbau und Errichtung von Wartehallen später)	10.000 €
neue Haltestelle auf der Koniner Straße	327	Einrichtung der Haltestelle (Endausbau und Errichtung von Wartehallen später)	10.000 €
neue Haltestelle auf der Südstraße	367b	Einrichtung der Haltestelle (Endausbau und Errichtung von Wartehallen später)	10.000 €
neue Haltestelle auf der Bochumer Straße, in Höhe U Berninghausstraße	367b	Einrichtung der Haltestelle (Endausbau und Errichtung von Wartehallen später)	10.000 €
neue Haltestelle im Bereich Bochumer Straße / Regenkamp	327, 367b	Einrichtung der Haltestelle (Endausbau und Errichtung von Wartehallen später)	10.000 €
neue Haltestelle auf dem Hölkeskampring, in Höhe Marienhospital	327, 367b	Einrichtung der Haltestelle	61.000 €

Haltestelle	Linie (gem. Konzept)	Maßnahme	Kostenrahmen
<i>neue Haltestelle</i> auf dem Hölkeskampring, in Höhe In dem Breil	367a/b	Einrichtung der Haltestelle	61.000 €
<i>neue Haltestelle</i> auf der Hermann-Löns-Straße, in Höhe Glockenstraße	327	Einrichtung der Haltestelle (Endausbau und Errichtung von Wartehallen später)	10.000 €
<i>neue Haltestelle</i> auf der Hermann-Löns-Straße, in Höhe Viktor-Reuter-Straße	327	Einrichtung der Haltestelle (Endausbau und Errichtung von Wartehallen später)	10.000 €
<i>neue Haltestelle</i> auf der Gysenbergstraße	334	Einrichtung der Haltestelle (vorerst an vorhandenen Busbuchten, Endausbau und Errichtung von Wartehallen später)	10.000 €
<i>neue Haltestelle</i> auf der Gerther Straße, in Höhe Moselstraße	324	Einrichtung der Haltestelle (Endausbau und Errichtung von Wartehallen später)	10.000 €
<i>neue Haltestelle</i> auf der Castroper Straße, an der Realschule Sodingen	311b	Einrichtung der Haltestelle mit Querungsstelle	71.000 €
		Summe:	395.000 €

Tabelle F 12-2 Maßnahmen an Haltestellen, nachrangige Priorität, Ausbau nach Qualitätsstandard (Priorität B)

Haltestelle	Linie (gem. Konzept)	Maßnahme (FR = Fahrtrichtung)	Kostenrahmen
Albert-Einstein-Straße	327, 362	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus	30.000 €
Albert-Klein-Straße	324, 334, NE31	beidseitig: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €
Altenhöfener Straße	312	beidseitig: Errichtung von Wartehallen FR Herne-Süd: Ausbau der Haltestelle	35.000 €
Am Trimbuschhof	303	beidseitig: Ausbau der Haltestelle, FR Börnig: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €
Am Volkspark	324, NE31	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus	30.000 €
An der Linde	303	Endausbau der neuen Abfahrtstellen auf der Castroper Straße und Errichtung von Wartehallen	70.500 €
An der Ziegelei	390, NE33	FR Mitte: Errichtung einer Wartehalle	10.000 €
Auf dem Stennert	324, 334	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €
Auf'm Kolim	324, NE31	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus	30.000 €
Archäologiemuseum / Kreuzkirche	327	FR Mitte: Endausbau der neuen Abfahrtstelle auf der Bochumer Straße	20.000 €
Baarestraße	303, 311a	FR Castrop: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle, FR Herne Mitte: Ausbau der Haltestelle	40.000 €
	311b	Endausbau der neuen Abfahrtstellen auf der Castroper Straße und Errichtung von Wartehallen	72.000 €

Haltestelle	Linie (gem. Konzept)	Maßnahme (FR = Fahrtrichtung)	Kostenrahmen
Baukau Nordfriedhof	333, NE33	FR Wanne: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Warthalle	25.000 €
Beienweg	303, NE32	FR Bahnhof: Ausbau der Haltestelle, FR Börnig: Errichtung einer Warthalle	25.000 €
Berkelstraße	334, NE31	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus	30.000 €
Blücherstraße	362, NE32	FR Schleusenweg: Errichtung einer Warthalle	10.000 €
neue Haltestelle auf der Bochumer Straße, in Höhe U Berninghausstraße	367b	Endausbau und Errichtung von Warthallen	40.000 €
neue Haltestelle im Bereich Bochumer Straße / Regenkamp	327, 367b	Endausbau und Errichtung von Warthallen	70.000 €
Bruchstraße	311b, NE31	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus	30.000 €
Buschkampstraße	390, NE33	FR Mitte: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Warthalle	25.000 €
Dickebankstraße	362, NE32	FR Schleusenweg: Errichtung einer Warthalle	10.000 €
Dorastraße	333, NE32	FR Mitte: Anhebung des Warteflächenniveaus	15.000 €
Dorstener Straße	340, 390	FR Eickel: Ausbau der Haltestelle, beidseitig: Errichtung einer Warthalle	35.000 €
Drosselweg	395	beidseitig: Herstellung einer Wartefläche	20.000 €
Düngelstraße	340	Anhebung des Warteflächenniveaus	15.000 €
Flottmannhallen	327	FR Herne Süd: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Warthalle, Verlegung des Standorts ist zu prüfen	15.000 €
Forell-/Kaiserstraße	312, NE32	Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Warthalle	25.000 €
	333, NE33	FR Mitte: Anhebung des Warteflächenniveaus	15.000 €

Haltestelle	Linie (gem. Konzept)	Maßnahme (FR = Fahrtrichtung)	Kostenrahmen
Friedhofstraße	324, NE31	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus, FR Sodingen: Errichtung einer Warthalle	40.000 €
Friedhof Wiescherstraße	333, NE32	FR Mitte: Anhebung des Warteflächenniveaus	15.000 €
neue Haltestelle auf der Gerther Straße, in Höhe Moselstraße	324	Endausbau und Errichtung von Warthallen	65.000 €
Gertrudenplatz	390	beidseitig: Ausbau der Haltestelle, FR Mitte: Errichtung einer Warthalle	40.000 €
Gewerkenstraße	303	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus, FR Börrig: Errichtung einer Warthalle	40.000 €
Gysenberghalle	324	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus	30.000 €
neue Haltestelle auf der Gysenbergstraße	334	Endausbau und Errichtung von Warthallen	111.000 €
Herforder Straße	340	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus, FR Dorstener Straße: Errichtung einer Warthalle	40.000 €
neue Haltestelle auf der Hermann-Löns-Straße, in Höhe Glockenstraße	395	FR Real-Warenhaus: Herstellung einer Wartefläche	10.000 €
neue Haltestelle auf der Hermann-Löns-Straße, in Höhe Viktor-Reuter-Straße	327	Endausbau und Errichtung von Warthallen	73.000 €
Höhenweg	327	Endausbau und Errichtung von Warthallen	68.000 €
Holper Heide	333, NE32	FR Bochum: Errichtung eines Haltestellenkaps mit Warthalle	25.000 €
	362, NE32	beidseitig: Ausbau der Haltestelle	50.000 €

Haltestelle	Linie (gem. Konzept)	Maßnahme (FR = Fahrtrichtung)	Kostenrahmen
Holthäuser Straße	324	beidseitig: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €
Hunbergstraße	303	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus, FR Börnig: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €
Ilseder Straße (vormals: Von-Waldthausen-Straße / Ilseder Straße)	324, 334, NE31	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus	30.000 €
Jahnstraße	312	FR Mitte: Errichtung einer Wartehalle	10.000 €
Jobststraße	362, NE32	FR Schleusenweg: Errichtung einer Wartehalle	10.000 €
Juliastraße	390, NE33	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus, FR Eickel: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €
neue Haltestelle auf der Koninger Straße	327	Endausbau und Errichtung von Wartehallen	62.000 €
Kronenstraße	333, NE32	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus	30.000 €
Lange Straße	324	beidseitig: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €
La-Roche-Straße	312	FR Mitte: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle, FR Wanne: Anhebung des Warteflächenniveaus	40.000 €
Ludwig-Steil-Straße	327, 362	FR Wanne: Anhebung des Warteflächenniveaus	10.000 €
Lütge Bruch	334, NE31	FR Mitte: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle, FR Sodingen: Anhebung des Warteflächenniveaus	35.000 €
Maschinen-Bauamt	362, NE32	FR Schleusenweg: Errichtung einer Wartehalle	10.000 €
Ostbachtal	311a/b, 334, NE31	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus	30.000 €
	324	FR Castrop: Errichtung einer Wartehalle	10.000 €

Haltestelle	Linie (gem. Konzept)	Maßnahme (FR = Fahrtrichtung)	Kostenrahmen
Oskarstraße	312, NE32	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus	30.000 €
Pantringshof	237	beidseitig: Ausbau der Haltestelle und Errichtung einer Wartehalle	25.000 €
Regenkamp	362, NE 32	beidseitig: Ausbau der Haltestelle, FR Herne Mitte: Errichtung einer Wartehalle	35.000 €
	327	Endausbau der neuen (Teil-) Haltestelle und Errichtung von Wartehallen	68.000 €
Ringstraße	324, NE31	FR Castrop: Errichtung einer Wartehalle	10.000 €
Schillerstraße	311a/b, NE31	FR Mitte: Anhebung des Warteflächenniveaus und Errichtung einer Wartehalle	25.000 €
Sedanstraße	333, NE33	beidseitig: Ausbau der Haltestelle, FR Wanne: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €
Shamrockring	390	beidseitig: Ausbau der Haltestelle, FR Mitte: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €
Siedlung Constantin	333, 334, NE32	FR Mitte: Anhebung des Warteflächenniveaus, FR Bochum: Anhebung des Warteflächenniveaus und Errichtung einer Wartehalle	40.000 €
	362, NE32	FR Schleusenweg: Ausbau zu Haltestellenkap	15.000 €
Südpool	367a	FR Mitte: Anhebung des Warteflächenniveaus	15.000 €
neue Haltestelle auf der Südstraße	367b	Endausbau, FR Herne Mitte: Errichtung einer Wartehalle	30.000 €
Tierpark Gysenberg	334	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus, FR Bochum: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €
	333, NE32	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus	30.000 €
Vellwigstraße	303, 311a	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus	30.000 €

Haltestelle	Linie (gem. Konzept)	Maßnahme (FR = Fahrtrichtung)	Kostenrahmen
Vinckestraße	303, NE32	FR Börnig: Errichtung einer Wartehalle	10.000 €
Vödestraße / Bergstraße	312, 367a	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus, FR Mitte: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €
Vofsnacken	303	beidseitig: Ausbau der Haltestelle und Errichtung von Wartehallen	50.000 €
Waldstraße	312, 367a	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus	30.000 €
Walter-Bälz-Straße	327	beidseitig Ausbau zu Kaps, FR Mitte: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €
Werkhallenstraße	303	FR Börnig: Anhebung der Wartefläche	15.000 €
Wilhelm-Meyer-Straße	324, 334, NE31	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus und Errichtung einer Wartehalle	50.000 €
Wörthstraße	333, NE33	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus	30.000 €
Zeche Julia	390, NE33	beidseitig: Ausbau der Haltestelle, FR Eickel: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €
Zechenring (vormals Ilseder Straße)	324, 334	beidseitig: Anhebung des Warteflächenniveaus, FR Sodingen: Errichtung einer Wartehalle	40.000 €
Zillertalstraße	312	Ausbau der Haltestelle	15.000 €
		Summe:	2.779.500 €