

Frau Oberbürgermeisterin
Dr. Ottilie Scholz

Bochum, 28. April 2009

Änderungsantrag zur Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 28. April 2009

TOP 3.1 - Nahverkehrsplan - Fortschreibung 2009

Taktzeiten

Die Taktzeiten müssen verdichtet werden. Es ist zu prüfen, in wie weit eine stellenweise Taktverdichtung der einzelnen Linien vorgenommen werden kann.

Mittelfristig ist z. B. die Taktung der Linie 360 als Ringbuslinie auf einen 20-Minutentakt zu erhöhen.

Die Taktzeiten der Linie 377 werden in der Woche bis 20.00 Uhr verlängert. Darüber hinaus sollte die Linie auch am Wochenende verkehren.

Der ÖPNV wird von den Bürgern nur angenommen, wenn eine möglichst hohe Angebotsqualität vorliegt. Dies bedeutet, dass eine möglichst dichte Taktfolge mit möglichst kurzen Fahrzeiten vorhanden sein muss. In Bochum existiert zwar schon eine relativ hohe Abdeckung des Stadtgebietes durch das vorhandene Busnetz, jedoch stellen viele Linien keine Alternative zum Individualverkehr dar, wenn viele Linien lediglich im Stunden- oder Halbstundentakt verkehren.

Eine attraktive Ringbuslinie entlastet nicht nur die Innenstadt, sondern lebt von einer engen Taktfolge.

Querverbindungen

Die BoGeStra prüft die Einrichtung weiterer Querverbindungen im Stadtgebiet. Eine solche neue Verbindung ist z.B. in Werne vom Harpener Hellweg durch den Siepen zum Werner Hellweg zu untersuchen.

Das Streckennetz der BoGeStra geht sternförmig von der Innenstadt in die Stadtteile. Um von einem Stadtteil in den anderen zu gelangen ist es teilweise notwendig, über die Innenstadt zu fahren. Dies bedeutet für die Nutzer nicht nur einen hohen Zeitaufwand sondern ist mehr als unattraktiv.

Linienführung

Die Linie 388 wird ab dem nächsten Fahrplanwechsel über den Boulevard geführt.

Der Boulevard würde weiter belebt und die Linie 388 würde die vorhandenen Linien auf dem Boulevard ergänzen. Die Kaufmannschaft unterstützt diese Linienführung.

Metrobuslinien

Die BoGeStra richtet zur schnellen Überbrückung von größeren innerstädtischen Entfernungen Metrobuslinien ein, z. B. von der Innenstadt nach Langendreer. Das Produkt der Linie CE 31 ist weiterzuentwickeln und ggf. auf neue Linien auszubauen.

In den vergangenen Jahren sind in vielen Städten so genannte "Metrobuslinien" eingeführt worden. Sie verkehren auf besonders hoch belasteten Streckenabschnitten in dichter Taktfolge. Die Einführung erfolgte nicht nur in großen Städten sondern z. B. auch in Münster. Dort verkehren die Metrobuslinien unter dem Produktnamen "CityTakt" tagsüber alle 10 Minuten.

Für städteübergreifende Verbindungen ist bei fehlenden Schienenverkehrsangeboten das Produkt "StädteSchnellBus" weiter zu entwickeln. Hierzu bedarf es einer verstärkten Beratung und Abstimmung der Nahverkehrspläne auf regionaler Ebene. Es muss ein attraktives Streckennetz geschaffen werden. Des weiteren sollten die Fahrzeuge ein einheitliches Aussehen erhalten.

Anbindung an den Kemnader See

Die Anbindung an den Kemnader See ist mit den vorhandenen ggf. neuen Buslinien auch über die zum Fahrplanwechsel am 14.06.2009 in Witten geplanten Änderungen hinaus zu optimieren. Insbesondere an den Wochenenden ist ein verbessertes Angebot zu schaffen. Zu prüfen ist eine Ringbuslinie um den Kemnader See. Neben der geplanten Ruhralllinie muss die Anbindung an zentrale ÖPNV-Knotenpunkte in Bochum, Witten und Hattingen sichergestellt sein. Die für viele Fahrgäste aus dem Raum Wuppertal interessante Anbindung mit der Linie SB 67 wird an Samstagen nachmittags sowie an Sonn- und Feiertagen bisher nicht angeboten.

Der Kemnader See ist insgesamt nur unzureichend an den ÖPNV angeschlossen.

Einrichtung einer Haltestelle “Bermuda3Eck”

Auf der Viktoriastraße wird eine neue Haltestelle in Höhe des Konrad-Adenauer-Platzes für die NE-Linie 4 in Fahrtrichtung stadtauswärts eingerichtet.

Optimierung von Haltestellen und Anlagen

Die Haltestellen, an denen große Umsteigebeziehungen zwischen Straßenbahn und Bus bestehen sind langfristig so auszubauen, dass lange Fußwege beim Umsteigen unterbunden werden.

Einer dieser Umsteigepunkte ist z.B. der Haltepunkt “Höntrop Kirche”. Hier entstehen beim Umsteigen von der Straßenbahn zum Bus lange Fußwege über eine stark befahrene Straße. Die Umsteigesituation ist zu optimieren.

Rolltreppen

Die Wartung und Instandsetzung der Rolltreppen und Aufzüge muss verbessert werden.

Die BoGeStra hat zwar in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, die Fahrtreppen schnellstens instand zu setzen, dennoch gibt es im gesamten Stadtgebiet immer noch viele Ausfälle insbesondere bei älteren Anlagen. Hierdurch entsteht für ältere und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ein oft unüberwindliches Zugangshindernis.

Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem “RBL”

Mit der Installation des rechnergesteuerten Betriebsleitsystems wird in den Innenstädten von Bochum und Wattenscheid begonnen. Mittelfristig sind die besonders stark frequentierten Haltepunkten mit diesem System auszustatten.

Die Attraktivität des ÖPNV wird auch durch Fahrgastinformationen an den Haltestellen gesteigert, die in Echtzeit die Ankunft der nächsten Linien angeben.

Einrichtung einer Ruhrgebietsstadtbahn

Die BoGeStra prüft in Zusammenarbeit mit dem VRR die Einrichtung einer Ruhrgebietsstadtbahn von Essen über Gelsenkirchen, Wanne-Eickel und Bochum und ggf. weiter bis Dortmund.

Die gesamte Strecke ist elektrifiziert und würde die Regionalbahnlinie 46 von Bochum nach Gelsenkirchen ersetzen. Die Ruhrgebietsstadtbahn könnte als Referenzstrecke

für einen kostengünstigen Ausbau des regionalen Schienenverkehrs im Ruhrgebiet dienen. Mittelfristig könnten die Triebfahrzeuge in der Betriebswerkstatt der U 35 in Riemke gewartet werden. Ein Anschluss an das Gleisnetz der DB wäre ohne großen baulichen Aufwand realisierbar. Mit dem Karlsruher Modell existieren bewährte Referenzstrecken und entsprechende praxistaugliche Fahrzeuge, die auf den Plattformen hier eingesetzter Stadtbahnfahrzeuge basieren. Dies würde zu einer höheren Auslastung der Betriebswerkstatt beitragen.

G

Lothar Gräfinholt
Fraktionsvorsitzender