



Stadt Herne
Mit Grün. Mit Wasser. Mittendrin.



Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



Ergebnisdokumentation

Mobilitätssalon Herne

Nahverkehrsplan Stadt Herne

Ort: Stadt Forum | Bahnhofsstr. 65 | 44623 Herne

Datum: 01.06.2026

Uhrzeit: 17:30 – 19:30 Uhr



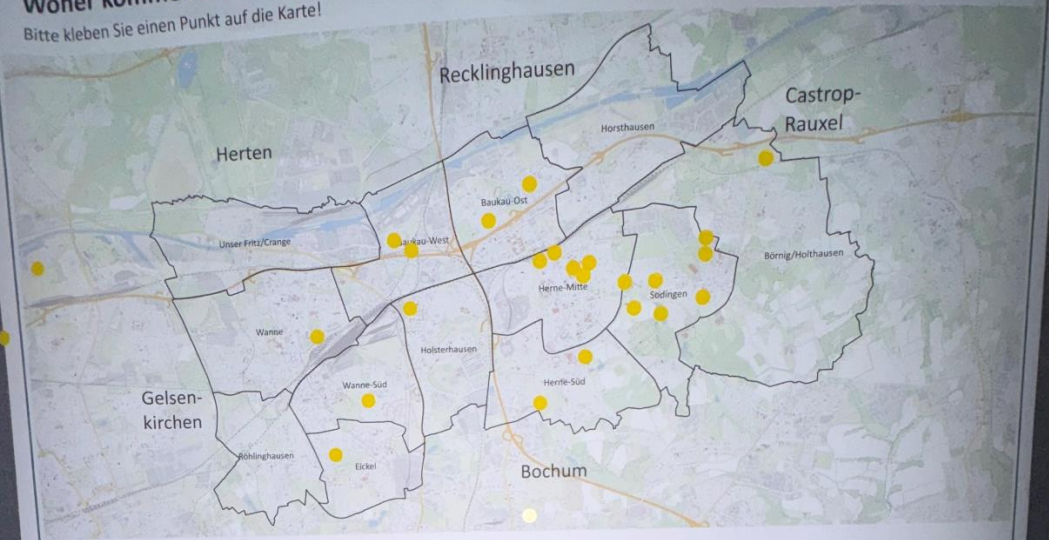
1 Begrüßung und Check-In

Zu Beginn sind die Teilnehmenden eingeladen, einige Einstiegsfragen zu beantworten. Diese kommen breit verteilt aus der Stadt Herne, mit Schwerpunkten der Bezirke Herne-Mitte und Sodingen. Die meisten sind mit dem ÖPNV angereist und haben vom Mobilitätssalon auf verschiedenen Wegen erfahren.

Stadtrat Stefan Thabe und Gernot Steinberg begrüßen die Teilnehmenden.

Herne ist, was uns bewegt! 

Woher kommen Sie?
Bitte kleben Sie einen Punkt auf die Karte!



Stadtplanwerk Ruhrgebiet 2.0 ©Regionalverband Ruhr und Kooperationspartner (Lizenz: dl-de/by-2-0), Datengrundlagen: ALKIS, ATKIS - Land NRW/Katasterämter (Lizenz: dl-de/zero-2-0) und ©OpenStreetMap - Mitwirkende (Lizenz: ODbL)

Wie sind Sie heute zu uns gekommen?
Bitte kleben Sie einen Punkt in der jeweiligen Spalte!

	5 yellow dots
	5 yellow dots
	5 yellow dots
	15 yellow dots, 1 red dot
	0 dots
	1 yellow dot

Woher haben Sie vom Mobilitätssalon erfahren?
Bitte kleben Sie einen Punkt in den jeweiligen Kreis!

Freunde/ Bekannte	Social Media	Plakate in der Stadt
Presse	Persönliche Einladung	Anders
Schule		

Haben Sie bereits einen Mobilitätssalon besucht?
Bitte kleben Sie einen Punkt in das jeweilige Feld!

Ja	Nein
10 yellow dots	10 yellow dots

2 Fachinput: Nahverkehrsplan kurz & kompakt sowie Gesprächsrunde

Gregor Korte vom Büro Planersocietät erläutert anhand einer Präsentation Ziele und Aufgaben eines Nahverkehrsplans und stellt erste Analysen vor. Die Präsentation ist unter <https://www.herne-mobil.de/nahverkehrsplan-herne/> downloadbar. Kern des Nahverkehrsplans wird dabei der straßengebundene Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Herne sein, also Stadtbahn (U35), Straßenbahn, Bus (Schnellbus, Stadtbuss, Nachtverkehr) sowie Bedarfsverkehre (wie das Anrufsammeltaxi). Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit Regionalexpress, Regionalbahn, S-Bahn werden zwar auch berücksichtigt, hier ist allerdings der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) verantwortlich.

In einer kurzen Gesprächsrunde befragt Gernot Steinberg Herrn Lange (Kinder- und Jugendparlament Herne), Herrn Person (Betriebsleiter der HCR) und Herrn Thabe (Stadtrat der Stadt Herne) nach ihren Erfahrungen, Eindrücken und Wünschen zum Nahverkehr in Herne.



Im Anschluss verteilen sich die Teilnehmenden auf die Themenstände des Infomarkts:

Stand 1: Angebot und Verbindungen

Stand 2: Barrierefreiheit, Haltestellen und Mobilstationen

Stand 3: Information, Service, Kommunikation

3 Infomarkt

3.1 Stand 1: Angebot und Verbindungen

Am ersten Themenstand wurde vor allem das Angebot diskutiert und Ideen zu Linienführungen, Takten und Betriebszeiten zusammengetragen.

Grundsätzliche Anregungen

- Vereinheitlichung des Taktschemas: Lediglich die **Linien 312 und 323** fahren im 20-Minuten-Takt und weichen damit vom sonst verbreiteten 15/30/60-Minuten-Takt ab.
- Bei der Entwicklung des Gebiets Blumenthal sollte dieses nicht nur durch die Seilbahn angebunden werden, sondern auch durch Buslinien in alle Himmelsrichtungen erschlossen werden.
- Die Flottmannhallen sind durch die **Linie 312** und die dortige Ringführung schlecht angebunden. Hier sollte geprüft werden, wie die Anbindung verbessert werden kann, auch durch ein gemeinsames Denken von Herner und Bochumer Linien (z.B. Verbindungen Herne Süd – Stadtbahnhof Rensingstr./Riemke Markt)
- Der Endpunkt der Herner Linien an der Haltestelle Hiltrop Kirche wird als schwierig gesehen, da für die interessanten Ziele (Einzelhandel, Straßenbahn 308/318) für wenige Haltestellen umgestiegen werden muss. Vorgeschlagen wurden verschiedene Verlängerungen – von wenigen Haltestellen bis *In der Grume* bis hin zum Ruhrpark oder dem Zentrum von Bochum-Gerthe.
- In engen Straßen führen regulär parkende Autos oft zu Verzögerungen, da Busse nicht durchkommen oder sich nicht begegnen können. Das Parken sollte in solchen Straßen geordnet werden, z.B. durch einseitiges Parken.
- In den Abendstunden, nachts und am Wochenende sollten insbesondere bei den wichtigen **Linien 312, 362 und 390** mehr Fahrten angeboten werden.
- Sonntags wird ein früherer Start des Linienverkehrs gewünscht, insbesondere der **Linien 323, 324 und 337**.
- Für die Relation Röhlinghausen – Eickel – Kreuzkirche – Sodingen bzw. Herne Bf – Her-Wanne-Eickel Hbf wird ein Expressbus-/Schnellbusangebot vorgeschlagen.

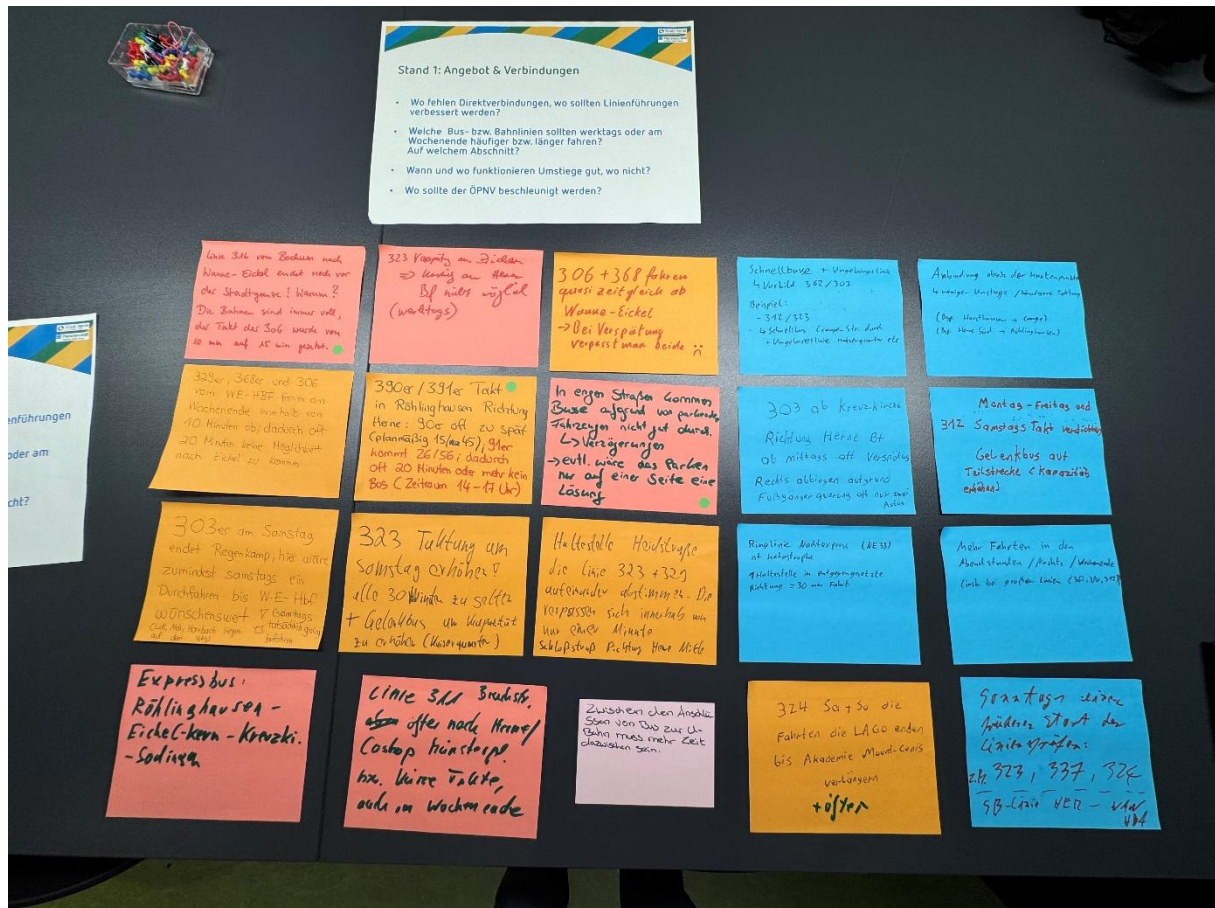
Konkrete, linienbezogene Anregungen

- Die **Linie 303** Richtung Herne Bahnhof hat ab mittags oft Verspätungen. An Samstagen sollte diese nicht schon am Regenkamp enden, sondern auch bis Her-Wanne-Eickel Hbf fahren
- Die **Linie 311** sollte häufiger fahren, insbesondere am Wochenende
- Die **Linie 312** sollte Mo-Sa im Takt verdichtet werden, ebenfalls wird eine Kapazitätserhöhung angeregt

- Fast zeitgleiche Abfahrten der **Linien 306 und 368** ab Wanne-Eickel, dadurch große Taktlücken, insbesondere am Wochenende. Hier fährt auch die **Linie 329** ähnlich ab, sodass in Richtung Eickel Lücken entstehen.
- Verlängerung der **Straßenbahnlinie 316** nach Wanne-Eickel
- Die **Linie 323** sollte an Samstagen häufiger fahren, ebenfalls wird der Einsatz von Gelenkbussen (im Hinblick auf das Kaiserquartier) angeregt.
- Die **Linie 324** sollte samstags und sonntags öfter fahren und an diesen Tagen vom LAGO zur Akademie Mont-Cenis verlängert werden.
- Die **Taktachse 390/391** funktioniert durch regelmäßige Verspätungen des 390er nicht
- Die Ringlinienführung im Nachtverkehr wird als unattraktiv von den Fahrzeiten (hier: **NE33**) kritisiert.

Hinweise zu Anschlüssen und Umstiegen

- An verschiedenen Stellen wurden Anschlüsse kritisiert. Dabei wurde auch der SPNV thematisiert:
 - insbesondere die Regionalbahn 43 (Anschluss in Her-Wanne-Eickel Hbf, Anschluss in Her-Börnig Richtung Akademie Mont-Cenis)
 - die „Übereck-Verbindung“ Bochum Ruhr Universität – Herne – Wanne-Eickel – Münster: Der neue Regionalexpress 41 scheint hier aktuell noch kein guter Ersatz für diese Umsteigeverbindung zu sein.
- Im Busverkehr wurde kritisiert bzw. angeregt:
 - Für einen **Anschluss zwischen Bus und U35** sollte mehr Zeit zur Verfügung stehen.
 - Durch Verspätungen der **Linie 323** werden werktags Anschlüsse am Bahnhof Herne nicht erreicht.
 - An der Haltestelle Heidstraße sollten die **Linien 323 und 329** besser aufeinander abgestimmt werden. Diese verpassen sich nur eine Minute.



ÖPNV-Angebot, Netz und Verbindungen

Das ÖPNV-Netz in Herne halte ich für...
Bitte kleben Sie einen Klebepunkt nach Ihrem Empfinden auf die Bewertungsskala.

sehr gut ausgebaut gut ausgebaut akzeptabel verbesserungswürdig stark verbesserungswürdig

Busse und Bahnen fahren für mich oft genug.
Bitte kleben Sie einen Klebepunkt nach Ihrem Empfinden auf die Bewertungsskala.

mehr als nötig eigentlich muss ich nie warten für mich genau richtig könnten öfter fahren viel zu selten

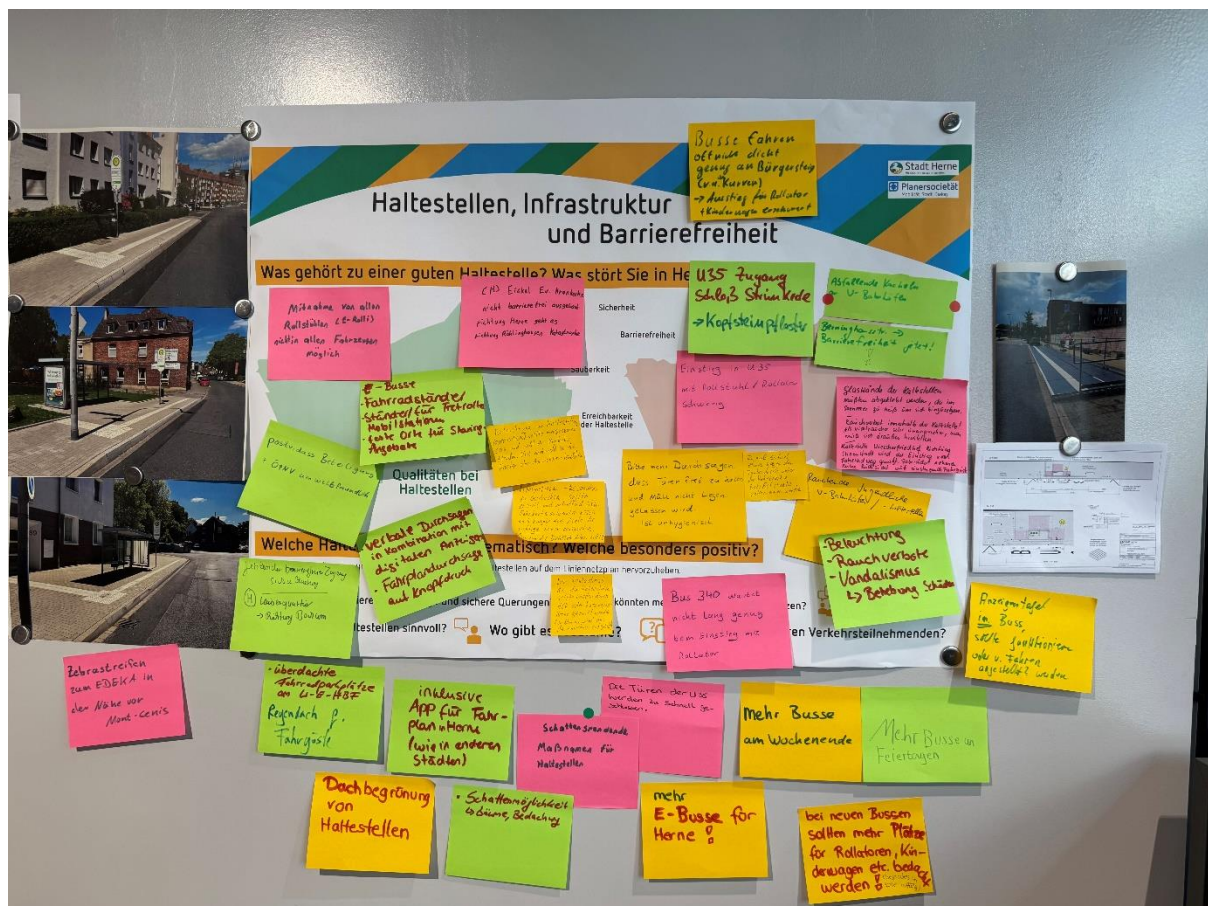
Bitte teilen Sie Ihre Hinweise auf der nebenstehenden Karte!
Vermerken Sie Wünsche, Anregungen und Vorschläge direkt per Kommentar auf dem Liniennetzplan.

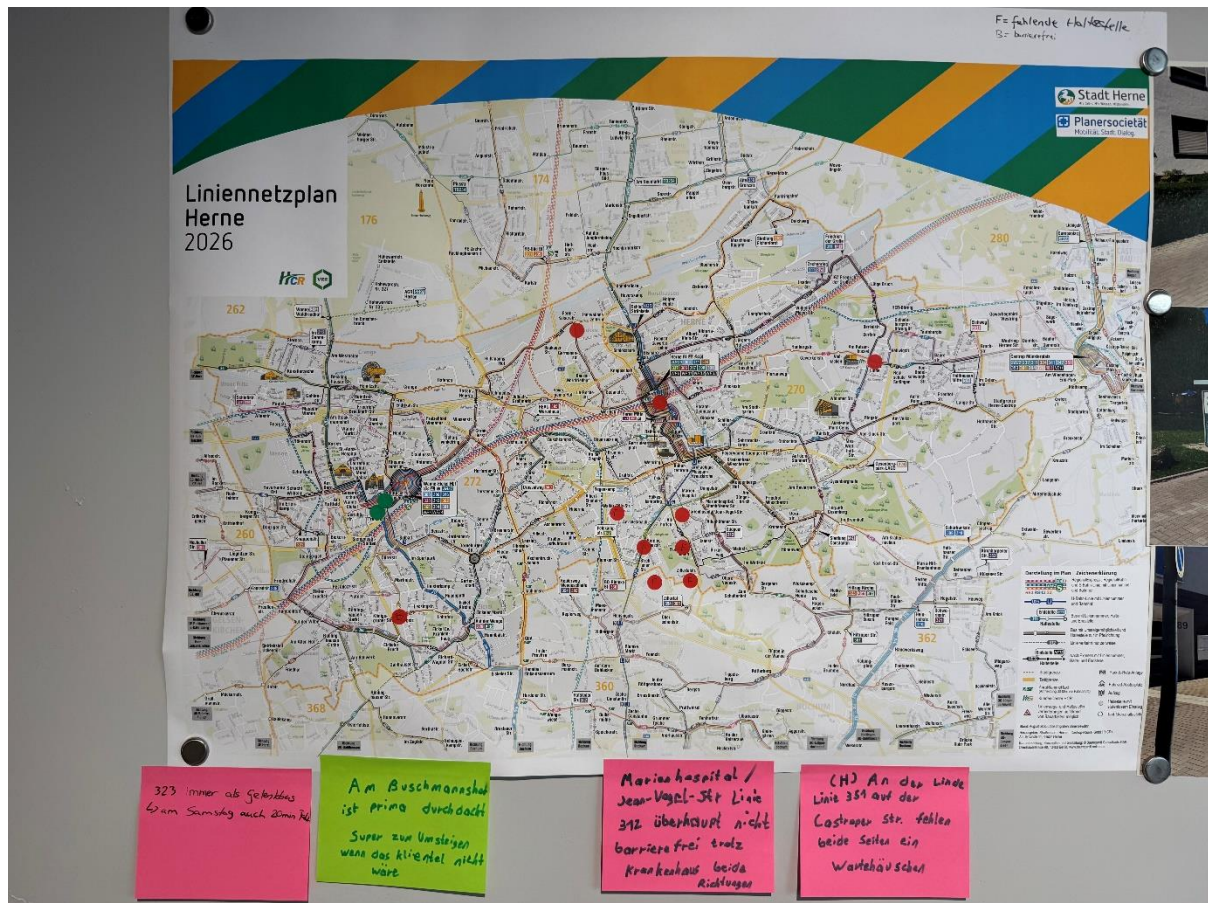
Welche Stadtteile sind nur schlecht an den ÖPNV angebunden? Wo geht es zu langsam voran? Welche Linien funktionieren nicht gut?

Wo ist der Umstieg unkomfortabel? Wo fehlen Verbindungen?

3.2 Stand 2: Haltestellen, Infrastruktur und Barrierefreiheit

Der Thementisch 2 war in zwei zentrale Fragestellungen gegliedert. Zum einen konnten die Teilnehmer Hinweise dazu geben, was eine gute Haltestelle ausmacht bzw. welche Defizite im Stadtgebiet bestehen. Zum anderen bestand die Möglichkeit, konkrete Haltestellen oder räumliche Problemlagen zu benennen sowie positive Beispiele hervorzuheben. Die Rückmeldungen erfolgten in Form von frei formulierten Karteikarten, die den jeweiligen Fragestellungen zugeordnet wurden. Außerdem konnten auf dem Liniennetzplan der Stadt bestimmt Haltestellen oder Standorte mit roten oder grünen Klebepunkten markiert werden.





Positive Anforderungen an Haltestellen (Wünsche)

- Überdachte Fahrradabstellanlagen (inkl. Regenschutz, z. B. an größeren Knotenpunkten)
- Energiesparende Beleuchtung
- Dachbegrünung von Haltestellen
- Beschattung durch Bäume oder bauliche Elemente
- Mehr Elektrobusse im Stadtgebiet
- Ausbau von Mobilstationen

Negative Aspekte der Haltestellen (Kritik/Probleme)

- Barrierefreiheit fehlt häufig: Einstieg in Busse teilweise schwierig
 - Busse halten zu weit vom Bordstein entfernt
 - Türen schließen zu schnell
 - Kopfsteinpflaster
 - Nicht genügend Plätze für Rollstühle vorhanden in den Bussen
- Fehlende Wartehallen und Unterstände
 - Vorhanden Gläserwände und -dächer werden im Sommer zu heiß
- Zustand der Haltestellen („abfallende Kacheln an U-Bahnhöfen“)
 - Schlechte Hygiene
 - „Rauchende Jugendliche“, „Klientel am Buschmannshof“
 - Zu viel Müll

Räumliche Hinweise (Spezifische Haltestellen oder Bereiche)

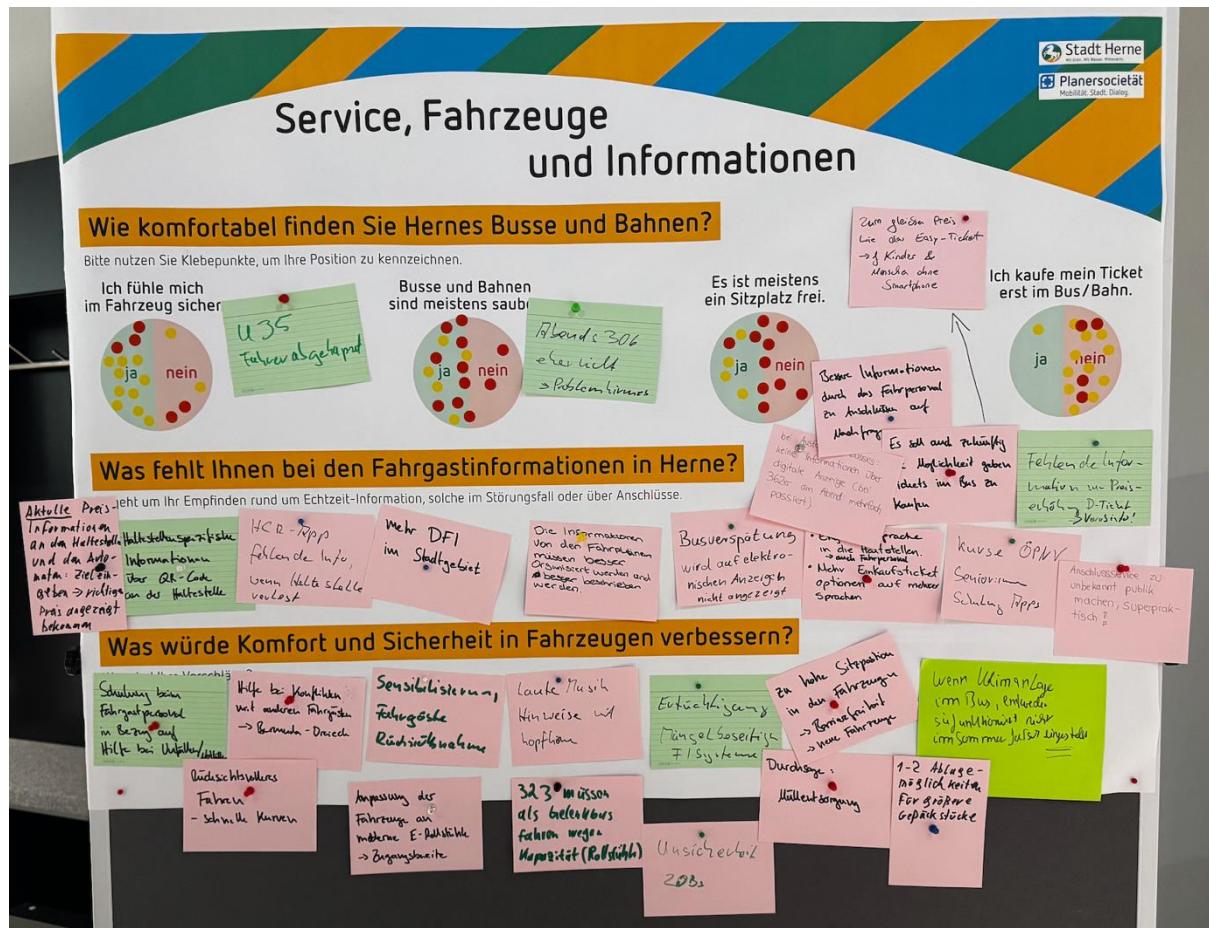
Haltestelle/Linie/Bereich	Rückmeldung	Einordnung/Inhalt
Marienhospital / Jean-Vogel-Str. (Linie 312)	„überhaupt nicht barrierefrei trotz Krankenhaus“, beide Richtungen betroffen	Deutliches Barrierefreiheitsdefizit an sensibler Einrichtung
An der Linde (Linie 351, Castroper Str.)	Auf beiden Seiten fehlen Wartehäuschen	Ausstattungsdefizit
U35 (allgemein)	Einstieg mit Rollstuhl/Rollator schwierig	Fahrzeug + Bahnsteigkante
U35 – Schloss Strünkede	Zugang problematisch (u. a. Pflaster)	Infrastruktur
Linie 340	Bus wartet nicht lange genug beim Einstieg mit Rollator	Betriebsproblem
Zebrastreifen EDEKA Mont-Cenis	Querungssituation problematisch	Umfeld Haltestelle
Buschmannshof	„prima durchdacht“, „super zum Umsteigen“	Positives Beispiel für funktionierenden Verknüpfungspunkt
Linie 323	„immer als Gelenkbus“, auch samstags dichter Takt erwähnt	Kapazitätserhöhung wird gewünscht

Zusätzliche Markierungen auf der Karte selbst:

- fehlende Barrierefreiheit der Haltestelle Burgstraße
- einige fehlende Haltestellen im Bereich Flottmannstraße/Vödestraße und Walter-Bälz-Straße

3.3 Stand 3: Service, Fahrzeuge und Informationen

Der Thementisch „Service, Fahrzeuge und Informationen“ bestand aus zwei Hauptelementen: Zum einen konnten die Bürgerinnen und Bürger über vier zentrale Fragestellungen mithilfe von Klebepunkten (Ja / Nein) abstimmen. Zum anderen bestand die Möglichkeit, konkrete Kritikpunkte, Wünsche und Verbesserungsvorschläge auf Karteikarten zu schreiben und diese auf dem Plakat den entsprechenden Themenbereichen zuzuordnen.



Auswertung der Kreisdiagramme (Stimmungsbild)

Unter der ersten Leitfrage „Wie komfortabel finden Sie Hernes Busse und Bahnen?“ stimmten die Teilnehmenden zu vier „Thesen“/Fragestellungen ab. Die genaue Punkteverteilung und die unmittelbar zugeordneten Karteikarten stellen sich wie folgt dar:

These / Fragestellung	Stimmenverteilung	Zugeordnete Kritik & Anmerkungen
„Ich fühle mich im Fahrzeug sicher.“	- Ja: 13 Stimmen - Nein: 4 Stimmen	„U35 – Fahrer abgekapselt“ (Die räumliche Isolation der Fahrerkabine schränkt das

	→ Klare Zustimmung	direkte Sicherheitsgefühl und die Ansprechbarkeit ein).
„Busse und Bahnen sind meistens sauber.“	• Ja: 8 Stimmen • „kommt drauf an“: 6 Stimmen • Nein: 2 Stimmen → Tendenz: Eher Ja	„Abends 306 eher nicht -> Problemlinien“ (Sauberkeitsmängel treten gehäuft in den Abendstunden und auf speziellen Straßenbahnlinien auf). Cranger Kirmes als Herausforderung
„Es ist meistens ein Sitzplatz frei.“	• Ja: 6 Stimmen • Neutral: 5 Stimmen • Nein: 3 Stimmen → Hohe Schwankung	
„Ich kaufe mein Ticket erst im Bus/Bahn.“	• Ja: 1 Stimme • Nein: 14 Stimmen → Eindeutiges Nein	• Es soll auch zukünftig die Möglichkeit geben, im Bus ein Ticket zu kaufen => direkt dazu: • „Zum gleichen Preis wie das Easy-Ticket -> f. Kinder & Menschen ohne Smartphone“ • „Fehlende Informationen zu Preiserhöhung D-Ticket -> Unverständnis!“

Fahrgastinformationen

Leitfrage: „Was fehlt Ihnen bei den Fahrgastinformationen in Herne?“ Untertitel: „Es geht um Ihr Empfinden rund um Echtzeit-Information, solche im Störfall oder über Anschlüsse.“

Der Fokus liegt deutlich auf dem Wunsch nach mehr Echtzeitdaten, verständlicheren Tarifinformationen und verbesserter digitaler Infrastruktur:

ID	Inhalt der Karteikarte	Planerische Einordnung / Handlungsfeld
FI-01	„Aktuelle Preis-Informationen an den Haltestellen und das Automaten-Ziel-eingeben -> richtigen Preis angezeigt bekommen“	Kundenfreundlichkeit am Automaten; Vereinfachung des Tarifsystems durch direkte Ziel- und Preisauskunft vor Ort.
FI-02	„Haltestellenspezifische Informationen über QR-Code an der Haltestelle“	Digitalisierung an Haltestellen; schneller Zugriff auf Echtzeit-Abfahrtszeiten via Smartphone ohne App-Zwang.
FI-03	„HCR-App – fehlende Info, wenn Haltestelle verlegt“	Echtzeit-Fahrgastinformation bei Baustellen und Umleitungen; Behebung von Datenlücken in der lokalen App.
FI-04	„mehr DFI im Stadtgebiet“	Infrastrukturausbau; Installation weiterer Dynamischer Fahrgastinformationsanzeiger an kleineren Haltestellen.
FI-05	„Die Informationen von den Fahrplänen müssen besser organisiert werden und besser beschrieben werden.“	Layout und Verständlichkeit; Optimierung der klassischen gedruckten Aushangfahrpläne (Schriftgröße, Symbole).
FI-06	„Busverspätung wird auf elektronischen Anzeigen nicht angezeigt“	Datenqualität; Gewährleistung der korrekten Übertragung von GPS-Daten der Busse auf die DFI-Anzeigen.

ID	Inhalt der Karteikarte	Planerische Einordnung / Handlungsfeld
FI-07	„Fremdsprachen in die Haltestellen -> auch Fahrpersonal -> Mehr Ticketoptionen auf mehreren Sprachen“	Inklusion und Internationalisierung; barrierefreie, mehrsprachige Menüführungen und Schulung des Personals.
FI-08	„Kurse ÖPNV – Senioren-Schulung, App-Schulungen“	Zielgruppenspezifisches Marketing; Abbau von Hemmschwellen bei älteren Menschen durch aktive Schulungsangebote (VHS).
FI-09	„Anschlussservice zu unbekannt – publik machen, superpraktisch!“	Öffentlichkeitsarbeit; Bewerbung von Services wie der Anschlusssicherung (z.B. Bus wartet auf Bahn).
FI-10	„Bessere Informationen durch das Fahrpersonal zu Anschlüssen auf Nachfrage“	Schulungen
FI-11	„bei Ausfall keine Info, Busse: digitale Anzeige (bei 362er abends mehrfach passiert)“	Datenqualität; Echtzeitinformation, Digitalisierung Gewährleistung der korrekten Übertragung von GPS-Daten der Busse auf die DFI-Anzeigen.

Komfort und Sicherheit

Leitfrage: „Was würde Komfort und Sicherheit in Fahrzeugen verbessern?“

Die Schwerpunkte liegen bei fahrerischen Aspekten, Fahrzeugkapazitäten, technischer Ausstattung und dem subjektiven Sicherheitsgefühl am Abend:

ID	Inhalt der Karteikarte	Planerische Einordnung / Handlungsfeld
KS-01	„Schulung beim Fahrpersonal in Bezug auf Hilfe bei Unfällen/Ähnlichem“	Personalentwicklung; Sensibilisierung, Erhöhung der Notfallkompetenz des Fahrpersonals.
KS-02	„Rücksichtsvolleres Fahren – schnelle Kurven“	Fahrkomfort und Fahrsicherheit; Sensibilisierung des Fahrpersonals.
KS-03	„Hilfe bei Konflikten mit anderen Fahrgästen -> Bermuda-Dreieck“	Deeskalation und Sicherheit; Konfliktbewältigung
KS-04	„Anpassung der Fahrzeuge an moderne E-Rollstühle -> Zugangsbreite“	Barrierefreiheit; bauliche Anpassung der Einstiege und Rampen
KS-05	„Sensibilisierung Fahrgäste -> Rücksichtnahme“	Kampagnenarbeit; Fahrgastsensibilisierung für ein respektvolles Miteinander im Fahrzeug.
KS-06	„323 müssen als Gelenkbus fahren wegen Kapazität (Rollstühle)“	Kapazitätsplanung; Einsatz größerer Gelenkbusse auf der stark nachgefragten Linie 323.
KS-07	„Laute Musik – Hinweise mit Kopfhörer“	Fahrgastkomfort; Verringerung von Lärmstörungen durch deutliche Piktogramme/Hausordnungshinweise.
KS-08	„Unsicherheit ab 20 h an den ZOBs“ (Auch auf Nachfrage nicht herausgefunden, ob beide oder nur einer gemeint war)	Prävention; Erhöhung des Sicherheitsgefühls im Spätverkehr durch Präsenz von Servicepersonal

ID	Inhalt der Karteikarte	Planerische Einordnung / Handlungsfeld
KS-09	„Ertüchtigung Mängelbeseitigung / Fahrgastinformationssysteme“ (an den Haltestellen und im Fahrzeug)	Instandhaltung; Beschleunigung der Behebung technischer Mängel und Stabilisierung
KS-10	„Durchsage: Müllentsorgung“	Sauberkeitsmanagement; akustische Erinnerungen zur eigenständigen Müllvermeidung und -beseitigung.
KS-11	„Zu hohe Sitzposition in den Fahrzeugen -> Barrierefreiheit -> neue Fahrzeuge“	Fahrzeugbeschaffung; Berücksichtigung von barrierefreien, podestarmen Sitzen bei zukünftigen Ausschreibungen.
KS-12	„1-2 Ablagemöglichkeiten für größere Gepäckstücke“	Innenraumgestaltung
KS-13	„Wenn Klimaanlage im Bus, entweder sie funktioniert nicht o. ist im Sommer falsch eingestellt“	Klimatisierung; Optimierung der Wartungsintervalle der Klimasysteme