

FORTSCHREIBUNG DES NAHVERKEHRSPANS

STADT GELSENKIRCHEN - ENTWURF

Karlsruhe, Mai 2018

FORTSCHREIBUNG DES NAHVERKEHRSPANS

STADT GELSENKIRCHEN - ENTWURF

Auftraggeber:

Stadt Gelsenkirchen
Referat Verkehr
Rathaus Buer
Goldbergstraße 12
45894 Gelsenkirchen

Auftragnehmer:

PTV Transport Consult GmbH
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe
[http://consult.ptvgroup.com/de/
ptv-transport-consult-gmbh/](http://consult.ptvgroup.com/de/ptv-transport-consult-gmbh/)

Bearbeitung:

Daniel Karthaus (PTV)
Rimbert Schürmann (PTV)
Rolf Alexander (Planersocietät)

in Zusammenarbeit mit:

Planersocietät – Stadtplanung,
Verkehrsplanung, Kommunikation
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
www.planersocietaet.de



Karlsruhe, Mai 2018

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Gelsenkirchen 2018 - Entwurf
Auftraggeber:	Stadt Gelsenkirchen
Auftrags-Nr.:	
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Daniel Karthaus (PTV), Rimbart Schürmann (PTV), Rolf Alexander (Planersocietät)
Erstellungsdatum:	2018
zuletzt gespeichert:	2018
Speicherort:	Nahverkehrsplan Gelsenkirchen 2018 Entwurf 03.docx

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechterneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich beide Geschlechter angesprochen.

Inhalt

1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	11
2	Rahmenvorgaben.....	12
2.1	Gesetzliche Grundlagen	12
2.1.1	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	12
2.1.2	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	12
2.1.3	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW)	13
2.1.4	Behindertengleichstellungsgesetz (BGG des Bundes)	14
2.2	Übergeordnete Ziele	15
2.2.1	Landesplanung	15
2.2.2	Regionalplanung	16
2.2.3	VRR-Nahverkehrsplan Schienenverkehr	17
3	Raumstruktur	19
3.1	Stadtstruktur und räumliche Verflechtungen	19
3.2	Struktur und Verteilung von Einwohnerinnen und Einwohnern.....	20
3.3	Wirtschaftsstruktur und Pendlerbeziehungen	23
3.4	Schülerinnen und Schüler	26
3.5	Wichtige verkehrliche Ziele in der Stadt Gelsenkirchen.....	27
3.5.1	Bildungseinrichtungen	27
3.5.2	Versorgungszentren	28
3.5.3	Gesundheitliche und soziale Einrichtungen	29
3.5.4	Freizeiteinrichtungen mit hoher verkehrlicher Bedeutung	30
4	Bestandsaufnahme des Öffentlichen Personennahverkehrs	32
4.1	Verkehrsverbund und Aufgabenträgerstrukturen	32
4.2	Betriebs- und Verkehrszeiten	32
4.3	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	33
4.3.1	Verkehrsunternehmen und Produkte	33
4.3.2	Strecken und Haltepunkte	34
4.3.3	Liniennetz und Bedienungsangebot	34
4.3.4	Bedeutung des SPNV im Stadtgebiet Gelsenkirchen	37

4.4	Öffentlicher städtischer Personennahverkehr (ÖPNV)	37
4.4.1	Bedienende Verkehrsunternehmen	37
4.4.2	Systemstruktur	39
4.4.3	Taktsysteme	40
4.4.4	Linien und Bedienungsangebot im Stadtbahn- und Straßenbahn-Netz	41
4.4.5	Linien und Bedienungsangebot im Busnetz	43
4.5	Umsetzung der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2011	56
4.6	Erschließungswirkung des Öffentlichen Nahverkehrs in Gelsenkirchen.....	64
4.7	Beförderungszeiten und Umsteigehäufigkeiten des Öffentlichen Nahverkehrs in Gelsenkirchen.....	66
4.8	ÖPNV-Nachfrage an den Haltestellen in Gelsenkirchen.....	70
4.9	Infrastruktur und Fahrzeuge	71
4.9.1	Haltestellen	71
4.9.2	Fahrzeuge	71
4.9.3	Betriebseinrichtungen	75
4.9.4	Intermodale Verknüpfung	77
4.10	Tarifstrukturen, Vertriebsstrukturen, Informationssysteme und Serviceleistungen	78
5	Bürgerbeteiligung	81
6	Barrierefreiheit	87
6.1	Hintergrund.....	87
6.2	Haltestellenausbau	89
6.2.1	Zusammenfassung Haltestellenausbau	97
6.3	Weitere Maßnahmenswerpunkte.....	99
7	Zukünftige Ausrichtung des ÖPNV - Rahmenvorgaben	100
7.1	Prüfaufträge.....	100
7.1.1	Zusammensetzung und Strukturierung der Prüfaufträge	100
7.1.2	Bewertung der Prüfaufträge	103
7.2	Rahmenvorgaben für das Leistungsangebot und Bedienungsstandards	143
7.2.1	Erschließungsqualität / Räumliche Erschließung	143
7.2.2	Betriebszeiten und Taktfolge	144
7.2.3	Beförderungszeiten und Umsteigehäufigkeiten	145

7.2.4	Platzangebot	146
7.2.5	Information, Vertrieb und Service	146
7.2.6	Sicherheit	147
7.3	Infrastruktur	148
7.3.1	Fahrzeuge	148
7.3.2	Haltestellen und Bahnhöfe	150
7.3.3	Betriebshöfe, Werkstätten, Leitstelle	151
7.3.4	Weitere Infrastruktureinrichtungen	152
7.3.5	Beschleunigungssysteme	155
7.4	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	156
7.4.1	Exkurs: Fachkonzept Multimodale Mobilität	158
7.4.2	Exkurs: Masterplan Mobilität	164
7.5	Mitwirkung der Verkehrsunternehmen	165
7.6	Marketing-Konzeption	166
7.7	Entlohnung des Personals	167
8	Qualitätsstandards und Zielvereinbarungen	168
8.1	Grundlagen	168
8.2	Leistung	171
8.2.1	Verfügbarkeit (Fahrtausfall, Ersatzverkehr)	171
8.2.2	Pünktlichkeit	172
8.2.3	Anschlüsse	172
8.2.4	Taktangebot	173
8.2.5	Platzangebot	173
8.3	Personal	173
8.3.1	Fahrpersonal	173
8.3.2	Vertriebspersonal KundenCenter	174
8.3.3	Vertriebspersonal externe Vorverkaufsstellen	174
8.3.4	Servicepersonal (Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal)	175
8.4	Vertriebswege (Ausstattung)	175
8.4.1	KundenCenter	175
8.4.2	Externe Vorverkaufsstellen	176

8.4.3	Fahrausweisautomaten	176
8.5	Fahrzeuge	176
8.6	Haltestellen und Stadtbahnbahnhöfe	177
8.7	Information.....	178
8.7.1	Information vor und während der Fahrt	178
8.7.2	Information bei Betriebsstörungen	179
8.7.3	Beschwerdemanagement	180
8.8	Sicherheit.....	180
8.9	Qualitätsstandards im Überblick.....	181
8.10	Messung der Qualität und Maßnahmenplanungen	185
9	Linienbündelung	187
10	Finanzierung.....	190
11	Anlage	192

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Gliederung der Stadt Gelsenkirchen in seine 18 Stadtteile	20
Abbildung 2:	Bevölkerungsdichten je Stadtteil in Gelsenkirchen (Stand: 30.06.2016)	22
Abbildung 3:	Metropoldichten in Gelsenkirchen	24
Abbildung 4:	Verteilung der Schülerinnen und Schüler weiterführender Schulen nach Wohnort	26
Abbildung 5:	Pendlerbeziehungen der Studierenden der Westfälischen Hochschule (WH) am Standort Gelsenkirchen (Quelle: Pressestelle der Westfälischen Hochschule, Stichtag 15.11.2016)	28
Abbildung 6:	Nahversorgungszentren in Gelsenkirchen (aus dem Einzelhandelskonzept der Stadt Gelsenkirchen von 2015)	29
Abbildung 7:	Standorte der Krankenhäuser und Kliniken in Gelsenkirchen	30
Abbildung 8:	Erschließungswirkung im werktäglichen Tagesverkehr in Gelsenkirchen (Stand 2016)	65
Abbildung 9:	Beförderungszeiten von den Haltestellen im Bereich Altstadt / Hbf. für einen Werktag (07-09 Uhr, Stand 2016)	67
Abbildung 10:	Beförderungszeiten von den Haltestellen im Bereich Buer Zentrum für einen Werktag (07-09 Uhr, Stand 2016)	68
Abbildung 11:	Umsteigehäufigkeiten von den Haltestellen im Bereich Altstadt / Hauptbahnhof für einen Werktag (07-09 Uhr, Stand 2016)	69
Abbildung 12:	Hoch- und Niederflurfahrzeuge im Schienenverkehr	72
Abbildung 13:	Durchschnittsalter der Busse	73
Abbildung 14:	Klimatisierung und Videoüberwachung in Bussen	74
Abbildung 15:	Abgasnormen nach Verkehrsunternehmen	74
Abbildung 16:	Linienbezogene Beschleunigung ab acht Vorrangschaltungen	75
Abbildung 17:	Busbeschleunigung und Fahrplanstabilität (Stand: 05/2017)	76
Abbildung 18:	Aufteilung der Anregungen in Themenbereiche	82
Abbildung 19:	Barrierefreiheit - Beispiele	88
Abbildung 20:	Zusammenwirken von Fahrzeugen und Infrastruktur	89
Abbildung 21:	Ausbaustand der Haltestellen in Gelsenkirchen (Stand 2018)	89
Abbildung 22:	Anbindung der Fachhochschule Gelsenkirchen (Quelle: BOGESTRA)	118
Abbildung 23:	Komponenten eines multimodalen Mobilitätsangebotes	160
Abbildung 24:	Potenzialabschätzung BOGESTRA-Bediengebiet	164
Abbildung 25:	Dienstleistungs-Qualitätskreis	168

Abbildung 26: Qualitätssteuerungssystem (Quelle: Präsentation zu Qualitätsergebnissen
BOGESTRA und Vestische (2015))

186

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bevölkerungszahlen und Flächen der Stadtteile in Gelsenkirchen (Stand 30.06.2016, Quelle: Homepage der Stadt Gelsenkirchen)	21
Tabelle 2:	Pendlerverflechtungen von bzw. nach Gelsenkirchen (Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 30.06.2015)	25
Tabelle 3:	Beispiel der Linienbeschreibung anhand einer fiktiven Buslinie	33
Tabelle 4:	SPNV-Linien auf Gelsenkirchener Stadtgebiet	35
Tabelle 5:	Taktangebot der SPNV-Linien auf Gelsenkirchener Stadtgebiet	36
Tabelle 6:	Verkehrslinien und Betreiber in Gelsenkirchen	38
Tabelle 7:	Verkehrsleistungen im Bereich der Gebietskörperschaft Gelsenkirchen 2017 (Quelle: Verbundetat 2017 des VRR, Seite 32)	38
Tabelle 8:	Hauptlinienfunktionen, Stand 2016	40
Tabelle 9:	Taktschemata in Gelsenkirchen (tagsüber, Montag bis Freitag), Stand 2018	41
Tabelle 10:	Stadt-/Straßenbahn-Linien in Gelsenkirchen	41
Tabelle 11:	Bedienungsangebot Stadt-/Straßenbahn in Gelsenkirchen	43
Tabelle 12:	SchnellBus-Linien in Gelsenkirchen	43
Tabelle 13:	Buslinien in Gelsenkirchen	46
Tabelle 14:	TaxiBus (TB) / AST-Linien in Gelsenkirchen	46
Tabelle 15:	NachtExpress-Linien (NE) in Gelsenkirchen	47
Tabelle 16:	Bedienungsangebot SchnellBus	49
Tabelle 17:	Bedienungsangebot Bus	53
Tabelle 18:	Bedienungsangebot TB/AST	55
Tabelle 19:	Bedienungsangebot Nacht-Express (NE)	56
Tabelle 20:	Bilanz der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan von 2011	64
Tabelle 21:	Verknüpfung zum Auto und Fahrrad	77
Tabelle 22:	metropolrad-Stationen an Bahn- und Bushaltestellen	78
Tabelle 23:	Ausbau der Straßenbahnhaltstellen	94
Tabelle 24:	Richtwerte für Einzugsbereiche im städtischen Nahverkehr in Gelsenkirchen	143
Tabelle 25:	Rahmenverkehrs- und Betriebszeiten im ÖPNV der Stadt Gelsenkirchen	144
Tabelle 26:	Platzangebot in Fahrzeugen bei 0,25 m ² / Stehplatz	146
Tabelle 27:	Die Qualitätsstandards im Überblick	185
Tabelle 28:	Aufgabenträger der städteübergreifenden Linien	189

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Stadt Gelsenkirchen beabsichtigt, als Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den aktuellen Nahverkehrsplan (NVP) mit dem Ratsbeschluss vom 14. Juli 2011 in Teilbereichen fortzuschreiben. Eine generelle Neuaufstellung ist aufgrund der Aktualität des derzeitigen Nahverkehrsplans in vielen Bereichen nicht erforderlich.

Folgende neue gesetzliche Grundlagen sowie geänderte Anforderungen und sich wandelnde Bedingungen für den ÖPNV machen jedoch die Fortschreibung des NVP in einzelnen Teilbereichen erforderlich:

a.) Novellierung des PBefG

Die wichtigste Neuerung des im Jahre 2013 novellierten PBefG betrifft das Thema Barrierefreiheit. Wörtlich heißt es in § 8 Abs. 3 Satz 3 und 4: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“

Dies bedeutet, dass sämtliche Bus-, Straßenbahn- und Stadtbahnhaltestellen im Stadtgebiet bis zum 1. Januar 2022 barrierefrei umgebaut sein müssen. Die Stadt Gelsenkirchen verfügt – wie die Nachbarstädte auch – nicht über die finanziellen und personellen Kapazitäten, um diese gesetzliche Forderung zu erfüllen. Um den gesetzlichen Forderungen dennoch nachzukommen, wird im Rahmen der Fortschreibung des NVP eine alternative Zeitplanung erarbeitet. Diese wird aufzeigen, innerhalb welcher Frist sämtliche Haltestellen des ÖPNV im Stadtgebiet barrierefrei umgebaut sein werden, beziehungsweise welche Haltestellen bis zum Jahr 2022 umgebaut werden können.

b.) Auslaufen der Betrauungsbeschlüsse

Bis Ende 2019 sind die Verkehrsunternehmen BOGESTRA AG, Vestische Straßenbahnen GmbH und BVR GmbH, abgesichert durch die Betrauungsbeschlüsse des Rates, Dienstleister für den öffentlichen Personennahverkehr in Gelsenkirchen. Die seit Dezember 2009 geltende Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 lässt eine sich daran anschließende – und von Seiten der Stadt Gelsenkirchen gewünschte – Direktvergabe an einen internen Betreiber unter mehreren Voraussetzungen grundsätzlich zu. Von entscheidender Bedeutung ist, dass die Verkehrsleistungen und deren Qualität so konkret wie möglich beschrieben werden. Dies kann durch Verweis auf bestimmte Inhalte des NVP erfolgen. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gibt vor, dass die zuständige Behörde die Direktvergabeabsicht veröffentlichen muss

Die weitere inhaltliche Bearbeitung wurde für diesen Entwurf ergänzt. Neben den oben genannten Punkten gibt es eine Reihe von Themen und Prüfaufträgen (aus den zuständigen politischen Gremien sowie aus der Bürgerschaft) im Bezug zum ÖPNV, welche im Rahmen der Fortschreibung des NVP zu untersuchen und zu bewerten sind.

2 Rahmenvorgaben

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Die Organisation und die Durchführung des ÖPNV und SPNV beruhen im Wesentlichen auf folgenden gesetzlichen Grundlagen:

- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Im Folgenden werden diese gesetzlichen Grundlagen beschrieben.

2.1.1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates trat am 3. Dezember 2009 in Kraft. Sie enthält Vorgaben für die Finanzierung und Vergabe von Verkehrsleistungen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen. Nach einer Übergangszeit, in der die bisherigen Dienstleistungsaufträge (Beträuerungen) weiter gültig sind, hat eine Vergabe von Aufträgen für den Öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße nach Maßgabe der Verordnung zu erfolgen. Dabei wird den Aufgabenträgern grundsätzlich ein Wahlrecht zwischen Selbsterbringung, Direktvergabe an einen internen Betreiber oder der Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens bzw. – unter engen Voraussetzungen – einer Direktvergabe an Dritte eingeräumt. Abweichend hiervon können gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen auch Gegenstand allgemeiner Vorschriften sein.

2.1.2 Personenbeförderungsgesetz¹ (PBefG)

Am 1. Januar 2013 trat nach Anpassung des deutschen Rechts an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft. Das PBefG sieht den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre vor (also ohne Ausgleichsleistungen über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu erbringende Verkehre). Es stärkt aber auch Aufgabenträger, indem diese weiterhin die ausreichende Verkehrsbedienung definieren und alle Vergabe-Möglichkeiten aus der Verordnung (EG) nutzen können. Das Gesetz sieht nämlich eine Verknüpfung von Vergabe und Genehmigung vor.

¹ Personenbeförderungsgesetz PBefG (zuletzt am 29. August 2016 aktualisiert)

Die Stadt Gelsenkirchen ist als Aufgabenträgerin für die ausreichende Bedienung mit ÖPNV-Verkehrsleistungen auf Gelsenkirchener Stadtgebiet zuständig. Folgende Anforderungen sind dabei gemäß § 8 Abs. 3 PBefG zu definieren:

- Umfang des Verkehrsangebotes
- Qualität des Angebotes
- Umweltqualität
- Verkehrsmittelübergreifende Integration
- Barrierefreiheit

Zudem sind die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Frist gilt nicht, sofern im NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

2.1.3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW)

Das Landesgesetz definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Der Stadt Gelsenkirchen obliegt als Aufgabenträgerin die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV für das Stadtgebiet. Ausgenommen davon ist der Schienenpersonennahverkehr, für den in Gelsenkirchen der VRR verantwortlich ist.

Die §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW geben den Aufgabenträgern vor, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Ziel ist es, den ÖPNV zu sichern und zu verbessern. Im NVP sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten für die angemessene Verkehrsbedienung und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen. Zudem müssen Ausrüstungsstandards der eingesetzten Fahrzeuge vorgegeben werden. Der NVP muss bei den Aussagen zur Investitionsplanung außerdem Angaben über den voraussichtlichen Finanzbedarf enthalten. Schließlich muss der NVP Festlegungen zur Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen enthalten.

Weiterhin führt das ÖPNVG NRW die Fördertatbestände auf. Das Land Nordrhein-Westfalen stellt für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere den Schienenpersonennahverkehr, folgende vier Pauschalen bzw. pauschalierte Zuwendungen zur Verfügung:

- Die ÖPNV-Pauschale umfasst die bisherige Aufgabenträgerpauschale für Kreise und kreisfreie Städte inklusive eines Anteils als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV.

- Die Ausbildungsverkehr-Pauschale betreffend die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr.
- Die SPNV-Pauschale umfasst die Mittel zur Finanzierung des SPNV-Leistungsangebotes sowie die Aufgabenträgerpauschale SPNV.
- Die pauschalisierte Investitionsförderung umfasst einen Teil der bisherigen Zuwendungen des Landes für ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen.

In diese Förderung geht auch die zum 31.12.2009 ausgelaufene Förderung im Rahmen des Gesetzes zur „Integrierten Gesamtverkehrsplanung“ (IGVP-G) im ÖPNVG NRW auf.

2.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG des Bundes)

Gemäß § 8 Abs. 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)² vom 27.04.2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

- „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

- „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV und seiner Anlagen (zunehmende Alterung der Gesellschaft, steigende Anzahl hochbetagter und/oder mobilitätseingeschränkter Menschen) wird die Thematik im Entwicklungskonzept des NVP gesondert aufgegriffen. Die Verbände behinderter Menschen sind entsprechend zu beteiligen.

Diese Vorgaben sind im Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen – BGG NRW) vom 16. Dezember 2003 in § 4 Absatz 1 aufgegriffen:

„Barrierefreiheit ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Die Auffindbarkeit, der Zugang und die Nutzung

² Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i.d. Fassung vom 1. Mai 2002.

müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein. Hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig.“

In Absatz 2 heißt es weiter: „Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen. Zur Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit gehört auch die Gewährleistung der Verständlichkeit von Informationen.“

2.2 Übergeordnete Ziele

Gemäß § 8 (1) ÖPNVG NRW sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans zu beachten. Ziele der Raumordnung sind im § 3 (1) Nr. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) definiert als verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Raumordnung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums.

In den Ländern sind nach § 8 (1) ROG ein Raumordnungsplan für das Landesgebiet (landesweiter Raumordnungsplan) und Raumordnungspläne für die Teilräume der Länder (Regionalpläne) aufzustellen.

Neben diesen beiden übergeordneten Planungen ist für die Stadt Gelsenkirchen im Rahmen des NVP ebenso der Nahverkehrsplan des VRR für die Schiene von Interesse.

2.2.1 Landesplanung

Der geltende Landesentwicklungsplan Nordrhein- Westfalen (LEP NRW) ist seit 1995 in Kraft und wurde in den ersten beiden Nahverkehrsplänen mit dem am 31.12.2011 ausgelaufenen Landesentwicklungsprogramm ausführlich dargestellt.

Nach Zustimmung des Landtags wurde der Landesentwicklungsplan als Rechtsverordnung im Januar 2017 bekanntgemacht und ist am 8. Februar 2017 in Kraft getreten.³

Neben Grundsätzen zu einer nachhaltigen Mobilität und verkehrsreduzierenden Siedlungsstruktur werden im neuen LEP konkret auf den ÖPNV bezogen zwei Ziele festgelegt:

- **8.1-11 Ziel Öffentlicher Verkehr:** Die Mittel- und Oberzentren des Landes sind bedarfsgerecht an den Öffentlichen Verkehr anzubinden. Das Schienennetz ist so leistungsfähig zu entwickeln, dass es die Funktion des Grundnetzes für den Öffentlichen Personennahverkehr wahrnehmen kann. Zur leistungsstarken Erschließung der

³ Landesentwicklungsplan NRW: <https://www.land.nrw/de/thema/landesplanung>, abgerufen am 15.05.2017

Städteregion Rhein-Ruhr ist der Rhein-Ruhr Express (RRX) zu verwirklichen. Nicht mehr genutzte, für die regionale Raumentwicklung bedeutsame Schienenwege sind von der Regionalplanung als Trassen zu sichern.

- **8.1-12 Ziel Erreichbarkeit:** In allen Teilräumen des Landes ist von den Kommunen und den Aufgabenträgern des Öffentlichen Verkehrs die Erreichbarkeit der Zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem Öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit zu gewährleisten.“

2.2.2 Regionalplanung

Die sechs kreisfreien Städte Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen haben sich 2005 zur „Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr“ zusammengeschlossen und bundesweit erstmalig einen regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) aufgestellt. Der RFNP übernimmt gleichzeitig die Funktion eines Regionalplans und die eines gemeinsamen Flächennutzungsplans nach § 204 Baugesetzbuch (BauGB). Aufgrund dieser Doppelfunktion müssen bei der Erarbeitung, Aufstellung und Änderung des RFNP sowohl die Vorgaben des ROG und des LPIG zu Regionalplänen als auch die des BauGB zum gemeinsamen FNP beachtet werden.

Grundgedanke ist die Verständigung der in der Planungsgemeinschaft zusammengeschlossenen Städte zu gemeinsamen regionalen Entwicklungszielen.

Der bisher geltende Regionalplan legt auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogrammes (LEPro) NRW und des Landesentwicklungsplanes (LEP) NRW die regionalen Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung sowie alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im jeweiligen Planungsgebiet fest. Hierbei gelten die Ziele der Raumordnung als verbindlich zu beachtende Vorgaben, die Grundsätze sind in der Abwägung zu berücksichtigen.

Der RFNP ersetzt die bisher geltenden Regionalpläne für das Plangebiet und baut auf ihren Grundideen und Leitkonzepten auf (§ 25 (3) LPIG).

Einige der dargestellten Grundsätze und Zielvorstellung für den Öffentlichen Nahverkehr (SPNV und ÖPNV) mit Relevanz für die Nahverkehrsplanung, finden im Folgenden Berücksichtigung. Bereits die verkehrsträgerübergreifenden Grundsätze und Ziele der Raumordnung beinhalten im Wesentlichen eine Förderung des ÖPNV:

- Die vorhandene Infrastruktur ist effektiv zu nutzen, um so Verkehr zu vermeiden bzw. zu reduzieren.
- Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur ist zu erhalten und zu verbessern.
- Dem Ausbau vorhandener Verkehrsinfrastruktur ist grundsätzlich Vorrang vor dem Neubau zu geben.
- Dem Ausbau der Schiene ist grundsätzlich Vorrang vor dem Ausbau der Straße zu geben.

- Sicherung einer großräumigen Erreichbarkeit in der Region (die ÖPNV-Netze sind zu verknüpfen und regional aufeinander abzustimmen).
- Stärkung des Umweltverbundes.
- Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -optimierung als Ziele von Verkehrskonzepten.

Es ist Aufgabe des ÖPNV, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Gütern raum-, umwelt- und gesundheitsverträglich zu gewährleisten sowie die Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsstätten und der Versorgungs-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen zu sichern und zu verbessern. Grundsätzlich besteht das Bestreben, den ÖPNV in den Stadt- bzw. Stadtteilzentren gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu bevorzugen.

Aufgrund der engen Vernetzung innerhalb der Planungsregion ist auf eine stärkere Verknüpfung der Verkehrsträger hinzuwirken. Dabei sind städteübergreifende Direktverbindungen im Verlauf der Entwicklungsachsen für die Fortentwicklung des regionalen Verkehrsnetzes von besonderer Bedeutung, darüber hinaus unterstützen P+R- und B+R-Anlagen an geeigneten Haltepunkten des SPNV und ÖPNV mögliche Verlagerungspotenziale vom MIV auf den ÖPNV. Die oben genannten Zielvorstellungen bilden die Grundlage für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV. Die Forderung nach einer Nahverkehrsplanung, die ein „ausreichendes Bedienungsangebot“ (vgl. §8 Abs. 3 PBefG) sicherstellt, kann nur im Zusammenhang mit einer Gesamtverkehrsplanung erfüllt werden. Der Nahverkehrsplan muss daher mit der Gesamtverkehrsplanung korrespondieren. Die Zielvorstellungen des Nahverkehrsplanes orientieren sich an denen der Verkehrs- sowie der Stadtentwicklungsplanung unter Berücksichtigung der aktuellen verkehrspolitischen Willensbildung der Stadt Gelsenkirchen.

2.2.3 VRR-Nahverkehrsplan Schienenverkehr⁴

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der Stadt Gelsenkirchen liegt in der Zuständigkeit der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR). Dieser ist auch für die Aufstellung des SPNV-Nahverkehrsplanes verantwortlich, der als Rahmenplan die weitere Entwicklung des SPNV im Verbundgebiet vorgibt und der bei der Erstellung des kommunalen Nahverkehrsplans der Stadt Gelsenkirchen verbindlich zu beachten ist.

Die grundlegend geänderten Mobilitätsanforderungen der Fahrgäste im SPNV machen eine Neuaufstellung des Nahverkehrsplans über den Schienenpersonennahverkehr im Verbundraum erforderlich. Der VRR-Nahverkehrsplan 2017 ist am 04. Juli 2017 von den Gremien des VRR beschlossen worden. Für die Stadt Gelsenkirchen sieht der VRR Nahverkehrsplan folgende Änderungen vor:

⁴VRR-Nahverkehrsplan 2016 (Beschlussvorlage): <https://www.vrr.de/de/vrr/verbund/aufgabe/beteiligungsprojekt/>, abgerufen am 15.05.2017

- ▶ Einführung von zwei RRX-Linien über den Hauptbahnhof Gelsenkirchen
- ▶ Umstellung des S-Bahn-Liniennetzes auf ein 15/30-Minuten-Taktraster
- ▶ 30-Minuten-Takt auf der S9 zwischen Gelsenkirchen-Buer Nord und Wuppertal-Unterbarmen
- ▶ Jeweils einen 60-Minuten-Takt auf der S9 zwischen Gelsenkirchen-Buer Nord und Haltern am See sowie bis Recklinghausen über Herten
- ▶ S2 von Essen über Gelsenkirchen Hbf bis Dortmund im 60-Minuten-Takt

3 Raumstruktur

Im folgenden Kapitel wird die Raumstruktur der Stadt Gelsenkirchen beschrieben. Es werden Zahlen von Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Beschäftigten dargestellt und für den Nahverkehr relevante Einrichtungen wie Versorgungszentren oder Krankenhäuser in ihrer Lage beschrieben. Außerdem werden Pendlerdaten ausgewertet.

3.1 Stadtstruktur und räumliche Verflechtungen

Die Stadt Gelsenkirchen ist kreisfreie Stadt im Regierungsbezirk Münster. Im Landesentwicklungsplan NRW wird Gelsenkirchen mit seinen über 260.000 Einwohnerinnen und Einwohnern als Mittelzentrum eingeordnet⁵. Gelsenkirchen grenzt an die Oberzentren Bochum und Essen sowie an zahlreiche weitere Mittelzentren.

Die verkehrliche Erschließung Gelsenkirchens ist durch bedeutsame Verkehrsachsen gekennzeichnet. Sowohl die BAB A2, die Verbindung vom Ruhrgebiet nach Hannover und Berlin, als auch die BAB A42, der „Emscherschnellweg“ von Duisburg nach Dortmund, durchlaufen das Stadtgebiet von Ost nach West. Über die BAB A52 / B224 besteht darüber hinaus Anbindung an die BAB A43 nach Wuppertal und Münster. Zudem verläuft südlich des Stadtgebietes mit der BAB A40 der Ruhrschnellweg, die „Hauptverkehrsader“ des Ruhrgebietes.

Die Stadt Gelsenkirchen umfasst fünf Stadtbezirke, welche wiederum in 18 Stadtteile untergliedert sind. Die Stadt in ihren heutigen Grenzen ist das Ergebnis mehrerer Gebietsreformen, in deren Verlauf die kreisfreien Städte Gelsenkirchen und Buer sowie die Gemeinde Horst zusammengelegt wurden. Hierin liegt die bis heute ausgeprägte polyzentrische Siedlungsstruktur und die teilweise noch stark ausgebildete Eigenständigkeit einiger Stadtteilzentren begründet. Kleinräumige Verflechtungen zwischen einzelnen Stadtteilen haben bis heute Bestand. Diese Struktur stellt besondere Anforderungen an die Nahverkehrsplanung, da sowohl die Anbindung der Stadtteile an die Hauptzentren als auch die Verbindung der Stadtteile untereinander gewährleistet werden muss.

Die Stadtstruktur ist durch eine „Nord-Süd-Differenzierung“ gekennzeichnet, welche durch den Rhein-Herne-Kanal und die Emscher als „naturräumliche Zäsuren“ unterstrichen wird. Während die Stadtbereiche südlich des Kanals dicht besiedelt sind und eher großstädtischen Charakter aufweisen, ist der Norden noch geprägt von der industriellen Vergangenheit. Dies überträgt sich auch auf die Strukturen des öffentlichen Nahverkehrs. Es treffen zwei in sich stimmige Teilnetze im Bereich Buer aufeinander, einerseits das Netz der Vestischen in die ländlich geprägten Räume im Norden, andererseits das Liniennetz der BOGESTRA südlich von Buer Rathaus, dessen Linien sowohl innerhalb Gelsenkirchens verkehren, als auch Gelsenkirchen mit den benachbarten Großstädten Bochum, Essen und Herne verbinden. Damit haben die räumlichen Strukturen

⁵ Landesentwicklungsplan NRW, veröffentlicht am 25. Januar 2017

einen entscheidenden Einfluss auf eine stimmige Organisation des Öffentlichen Nahverkehrs in Gelsenkirchen.

Die Stadtstruktur mit den 18 Stadtteilen ist Abbildung 1 zu entnehmen.

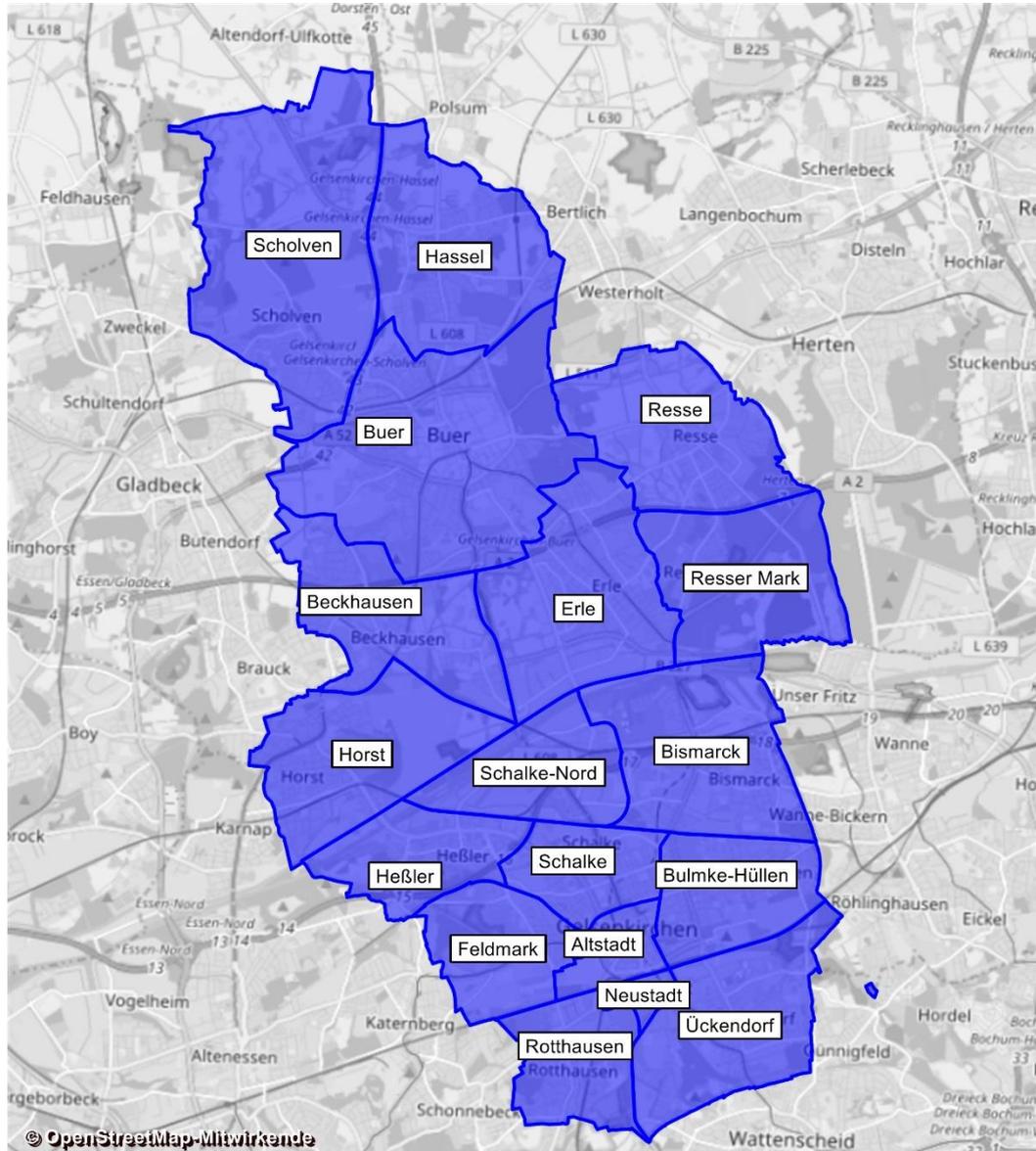


Abbildung 1: Gliederung der Stadt Gelsenkirchen in seine 18 Stadtteile

3.2 Struktur und Verteilung von Einwohnerinnen und Einwohnern

Die Stadt Gelsenkirchen umfasst ein Gebiet von 104,9 km² und ist in 18 Stadtteile untergliedert. Insgesamt beträgt der Bevölkerungsstand in Gelsenkirchen 264.800 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 30.06.2016).⁶ Die Spannweite zwischen den Stadtteilen ist groß, der bevölkerungsreichste Stadtteil Buer mit 33.600 Einwohnerinnen

⁶ Homepage Stadt Gelsenkirchen: <https://www.gelsenkirchen.de/de/Stadtprofil/Stadtfakten/Statistiken/>, abgerufen im Dezember 2016

und Einwohnern hat knapp zehnmal so viel wie der bevölkerungsärmste Stadtteil Res-
 ser Mark (3.500). Die Einwohnerzahlen sind Tabelle 1 zu entnehmen.

Stadtteil	Bevölkerung (Stand 30.06.2016)		Fläche [km ²]	Einwohnerdichte [EW/km ²]
	absolut	% v. Stadt		
Altstadt	9.831	3,7%	1,6	6.183
Schalke	20.989	7,9%	3,0	6.904
Schalke-Nord	4.809	1,8%	4,3	1.124
Bismarck	16.164	6,1%	7,3	2.217
Bulmke-Hüllen	24.554	9,3%	4,2	5.791
Feldmark	10.469	4,0%	3,9	2.705
Heßler	5.926	2,2%	3,8	1.559
Buer	33.559	12,7%	12,9	2.606
Scholven	9.522	3,6%	12,5	763
Hassel	15.202	5,7%	7,5	2.030
Horst	20.046	7,6%	6,6	3.028
Beckhausen	14.300	5,4%	6,1	2.344
Erle	26.078	9,8%	7,8	3.335
Resse	11.442	4,3%	6,6	1.734
Resser Mark	3.484	1,3%	6,3	553
Neustadt	4.651	1,8%	0,6	8.019
Ückendorf	19.797	7,5%	6,3	3.127
Rotthausen	13.966	5,3%	3,6	3.869
Summe	264.789	100,0%	104,9	2.524

Tabelle 1: Bevölkerungszahlen und Flächen der Stadtteile in Gelsenkirchen (Stand 30.06.2016, Quelle: Homepage der Stadt Gelsenkirchen)

Die Bevölkerungsdichten zwischen den Stadtteilen schwanken stark. Insbesondere rund um die Gelsenkirchener Innenstadt werden hohe Bevölkerungsdichten erreicht. Dabei ist ein Nord-Süd-Gefälle erkennbar. Nördlich des Rhein-Herne-Kanals werden tendenziell geringere Bevölkerungsdichten als im Süden erreicht. Einzig Horst und Erle liegen bei über 3.000 Einwohnerinnen und Einwohnern je km².

Dies unterstreicht die unterschiedlichen Strukturen im Norden und Süden der Stadt und die damit einhergehenden unterschiedlichen Anforderungen an den ÖPNV. Die Bevölkerungsdichten können Abbildung 2 entnommen werden.

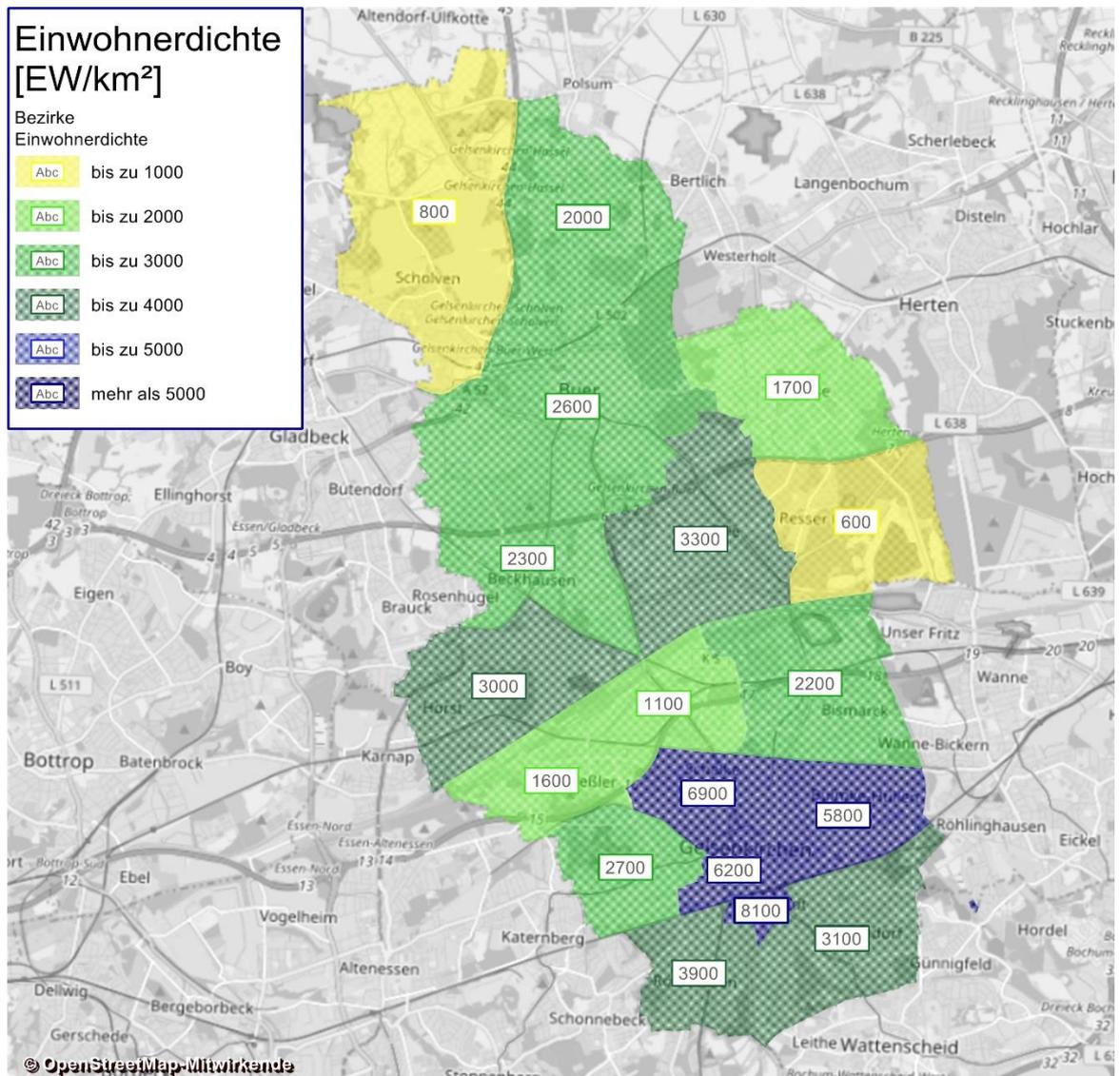


Abbildung 2: Bevölkerungsdichten je Stadtteil in Gelsenkirchen (Stand: 30.06.2016)

Die Stadt Gelsenkirchen verzichtete in den vergangenen Jahren auf eine detaillierte Bevölkerungsprognose. Für die Gesamtstadt Gelsenkirchen liegt eine Bevölkerungsprognose vom Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) vor. Hier wird von einem Rückgang der Bevölkerungszahl von 2016 bis 2030 um 1,6% ausgegangen.⁷ Diese Prognose muss aufgrund der unsicheren Zuwanderungsentwicklung hinterfragt werden. Im Hinblick auf die Ausrichtung des ÖPNVs in Gelsenkirchen wird in diesem Nahverkehrsplan grundsätzlich von den heutigen Strukturen ausgegangen. Jedoch sind große neue Siedlungsgebiete genauer zu betrachten, wenn von deutlichen Auswirkungen auf die Nahverkehrserschließung ausgegangen werden muss.

⁷ IT.NRW – Landesdatenbank NRW: <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW/online/data;sessionid=337F7AE00917388C2078E2EBC3CEB9FB?Menu=Willkommen> (abgerufen im Dezember 2016)

Östlich von Buer Mitte entsteht südlich der Westerholter Straße das Waldquartier Buer / Resse⁸. Hier ist von 250 – 300 neuen Wohneinheiten auszugehen. Über die Haltestelle Baut wird das Gebiet im heutigen Liniennetz angebunden. Eine weitere Erschließung ist zu prüfen.

Das schon in der Entstehung befindliche Wohngebiet Graf Bismarck westlich der Münsterstraße auf Höhe der Zoom Erlebniswelt Gelsenkirchen ist auf ca. 700 Wohneinheiten ausgelegt⁹. Über die Straßenbahnlinie 301 werden Teile des Gebietes erschlossen. Die Notwendigkeit einer weiteren Erschließung ist auch hier zu prüfen.

Bei den weiteren Baugebieten ist aufgrund deren geringer Größe beziehungsweise einer schon vorhandenen ÖPNV-Erschließung von keinem Planungsbedarf auszugehen.

3.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerbeziehungen

In Gelsenkirchen gab es zum 31.03.2016 insgesamt 78.684 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort.¹⁰ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort sind neben den Einwohnerinnen und Einwohnern ein weiterer Indikator für das Verkehrsaufkommen in den jeweiligen Stadtteilen. Die sogenannte Metropoldichte beschreibt das Verhältnis von Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Beschäftigten im Verhältnis zur Fläche. Eine Darstellung der Metropoldichte je Stadtteil ist Abbildung 3 zu entnehmen. Auffällig sind analog zur Bevölkerungsdichte die hohen Werte im Bereich Altstadt, Schalke, Bulmke-Hüllen und Neustadt. Im Norden der Stadt wird die höchste Metropoldichte in Erle erreicht. Auch hier lassen sich strukturelle Unterschiede in Nord-Süd-Richtung erkennen.

⁸ Baugebiete – Stadt Gelsenkirchen: https://www.gelsenkirchen.de/de/Infrastruktur/Bauen_und_Wohnen/Baugebiete_und_Grundstuecke/Baugebiete/index.aspx, abgerufen am 02.05.2017

⁹ Wohnquartier Graf Bismarck – Stadt Gelsenkirchen: https://www.gelsenkirchen.de/de/Infrastruktur/Bauen_und_Wohnen/Baugebiete_und_Grundstuecke/Baugebiete/Graf_Bismarck.aspx, abgerufen am 02.05.2017

¹⁰ Stadt Gelsenkirchen, R3/1 Statistik und Monitoring, Stichtag 31.03.2016

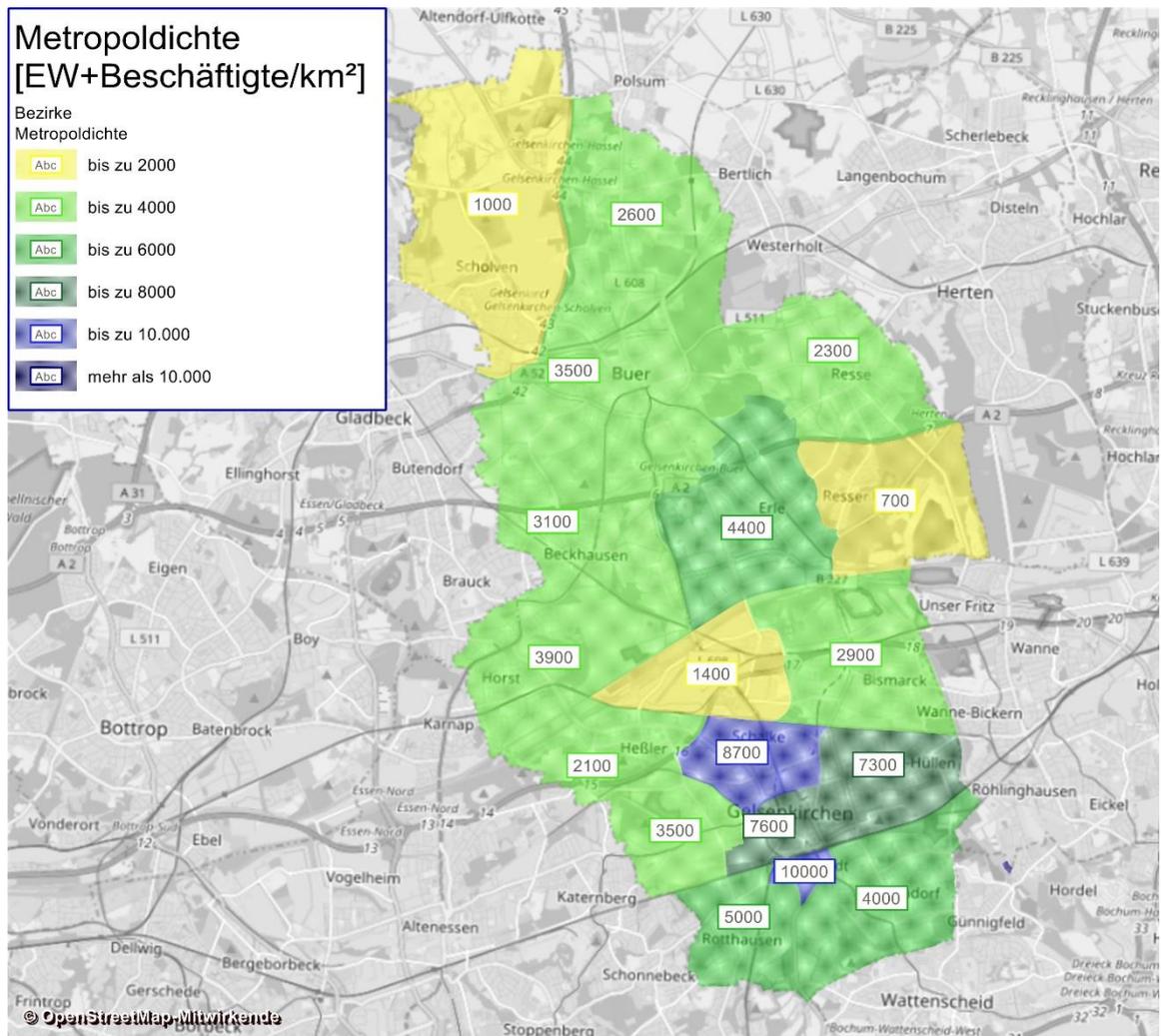


Abbildung 3: Metropoldichten in Gelsenkirchen

Für den öffentlichen Nahverkehr sind nicht nur die Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt Gelsenkirchen relevant, insbesondere in einer dicht besiedelten Region wie dem Ruhrgebiet kommt den überörtlichen Verkehrsströmen eine hohe Bedeutung zu. Einen Aufschluss über die städteübergreifenden Verflechtungen gibt die Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit. Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf den Stichtag 30.06.2015. Die Daten weisen die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf (ohne Beamte, Selbstständige etc.).¹¹

Die Statistik weist starke Verflechtungen mit den angrenzenden Nachbarstädten auf. Mehr als jeweils 3.000 Einpendelnde pro Tag kommen aus Essen, Gladbeck und Bochum. Insbesondere nach und aus Essen gibt es ein Ungleichgewicht zwischen Ein- und Auspendlern. Insgesamt pendeln knapp 10.000 sozialversicherungspflichtig Be-

¹¹ Bundesagentur für Arbeit - Statistik, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Pendler nach Gemeinden, Nordrhein-Westfalen, Stichtag 30.06.2015

schäftigte aus Gelsenkirchen nach Essen. Dies unterstreicht die hohe verkehrliche Bedeutung dieser Verflechtung, ähnlich der nach Bochum. Aus Gladbeck gibt es dagegen deutlich mehr Ein- als Auspendelnde.

Neben Essen und Bochum sind Herne, Gladbeck und Bottrop weitere wichtige Ziele von Auspendlern. Insgesamt hat Gelsenkirchen eine geringfügig negative Pendlerbilanz, es gibt ca. 300 mehr Aus- als Einpendelnde.

Die unterschiedliche Bedeutung der städteübergreifenden Verflechtungen spiegelt sich auch im Angebot des ÖPNVs wider. Die Verbindungen mit hohen Pendlerzahlen in die Großstädte Essen und Bochum werden auch über dicht getaktete Schienenverkehre auf der Straßenbahn/Stadtbahn abgewickelt.

Die wichtigsten Verflechtungen sind der folgenden Tabelle 2 zu entnehmen.

Auspendelnde aus GE nach	Anzahl	Einpendelnde nach GE aus	Anzahl
Essen	9.800	Essen	4.500
Bochum	4.600	Gladbeck	3.900
Herne	2.400	Bochum	3.700
Gladbeck	2.200	Herne	2.600
Bottrop	2.000	Bottrop	2.500
Dortmund	1.800	Herten	2.300
Düsseldorf	1.700	Marl	2.000
Herten	1.700	Recklinghausen	1.800
Duisburg	1.700	Dorsten	1.800
Recklinghausen	1.300	Dortmund	1.700
Oberhausen	1.300	Oberhausen	1.200
Marl	1.200	Duisburg	1.000
Übrige	7.600	Übrige	9.900
Summe	39.300	Summe	38.900

Tabelle 2: Pendlerverflechtungen von bzw. nach Gelsenkirchen (Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 30.06.2015)

3.5 Wichtige verkehrliche Ziele in der Stadt Gelsenkirchen

Auf dem Stadtgebiet Gelsenkirchens gibt es zahlreiche Orte mit hoher verkehrlicher Bedeutung. Wichtige verkehrliche Ziele sind Bildungseinrichtungen, Versorgungseinrichtungen, Krankenhäuser und einige weitere Infrastruktureinrichtungen.

3.5.1 Bildungseinrichtungen

Zu den wichtigen verkehrlichen Zielen in Gelsenkirchen gehören die Fachhochschule Gelsenkirchen sowie die Schulen der Stadt. Hier ist eine gute Anbindung durch den öffentlichen Verkehr notwendig.

Neben den 39 Grundschulen mit rund 9.300 Schülerinnen und Schülern sind die weiterführenden Schulen verkehrliche Ziele. In der Sekundarstufe waren dies 2015/2016 insgesamt 26 Schulen mit knapp 17.100 Schülerinnen und Schülern. Weiterhin existierten acht Förderschulen mit insgesamt 1.200 Schülerinnen und Schülern.¹³

Die Standorte der Schulen sind bei der verkehrlichen Betrachtung besonders zu berücksichtigen, eine ausreichende Erschließung durch den Öffentlichen Verkehr ist notwendig. Auf Schließungen bzw. Neueröffnungen von Schulen ist dabei zu reagieren.

Die Westfälische Hochschule hat einen ihrer Standorte auf Gelsenkirchener Stadtgebiet. An der im Westen von Buer gelegenen Fachhochschule studierten im Wintersemester 2016/2017 insgesamt 4.800 Studierende¹⁴. Davon wohnen ca. 1.260 Studierende auf Gelsenkirchener Stadtgebiet. Eine gute Anbindung der Hochschule ist wichtig, die Studierenden gehören zu den ÖV-affinen Nutzergruppen. Sie können mit ihrem Semesterticket den Nahverkehr in ganz Nordrhein-Westfalen kostenlos nutzen und innerhalb des Verbundgebietes des VRR (Preisstufe D) zu gewissen Zeiten unentgeltlich eine weitere Person mitnehmen¹⁵. Es bestehen Busverbindungen nach Buer Rathaus sowie in Richtung Gelsenkirchen-Horst und über die Linie 342 über Schalke Nord nach Wanne-Eickel.

Fast 75 % der Studierenden pendeln aus anderen Städten zur Hochschule Gelsenkirchen. Eine große Anzahl von Studierenden pendelt aus Essen (660 Studierende) sowie aus Recklinghausen (570 Studierende) nach Gelsenkirchen-Buer. Essen lässt sich über Gelsenkirchen-Horst gut mit der dicht getakteten U11 erreichen, Recklinghausen über Buer Rathaus mit Bussen sowie über Wanne-Eickel Hbf. per Bus und Bahn. Weitere Städte mit einer nennenswerten Anzahl an Studierenden der Hochschule Gelsenkirchen sind unter anderem Dortmund, Gladbeck und Bochum. Die Verflechtungen sind Abbildung 5 zu entnehmen. Dort sind die wichtigsten Wohnorte der Studierenden am Standort Gelsenkirchen dargestellt.

¹³ Schülerjahresstatistik 2015/2016, Stadt Gelsenkirchen

¹⁴ Pressestelle der Westfälischen Hochschule (Stichdatum 15.11.2016)

¹⁵ <https://www.w-hs.de/semesterticket/>, abgerufen am 29.03.2017

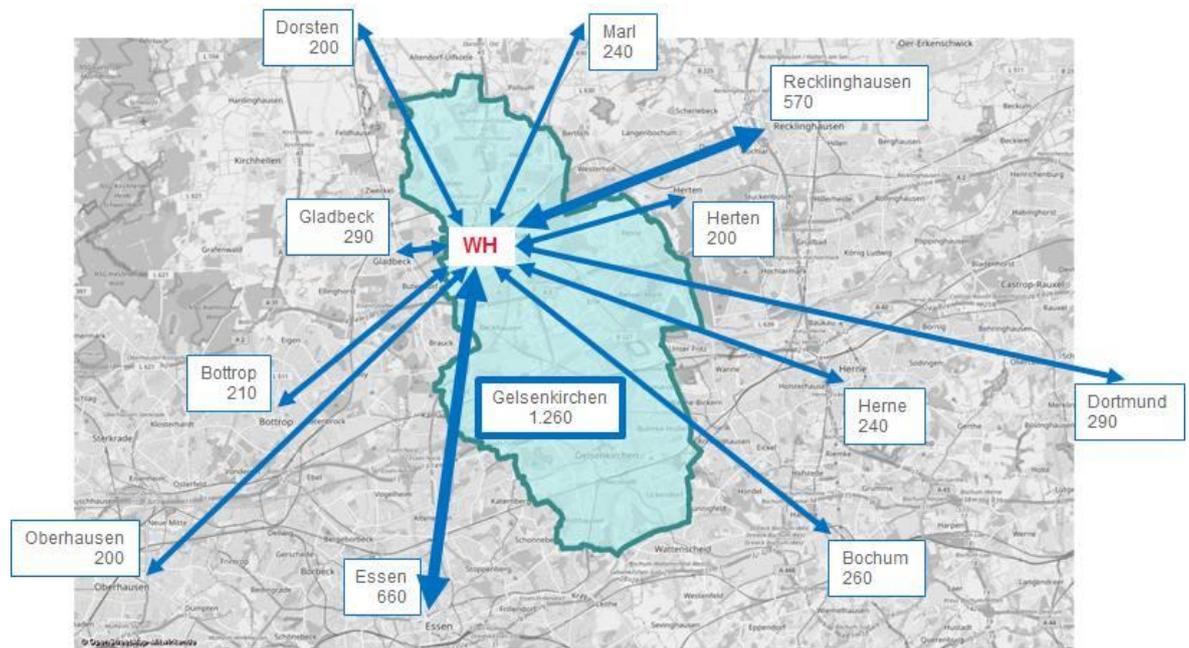


Abbildung 5: Pendlerbeziehungen der Studierenden der Westfälischen Hochschule (WH) am Standort Gelsenkirchen (Quelle: Pressestelle der Westfälischen Hochschule, Stichtag 15.11.2016)

Im Rahmen der Bewertung des Nahverkehrs in Gelsenkirchen bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird die Anbindung der Hochschule vertieft betrachtet.

3.5.2 Versorgungszentren

In fast allen Stadtteilen Gelsenkirchens gibt es Nahversorgungszentren. Detaillierte Beschreibungen können der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts der Stadt Gelsenkirchen von 2015 entnommen werden¹⁶.

Die zuvor beschriebene polyzentrische Struktur Gelsenkirchens spiegelt sich auch in den Versorgungszentren der Stadt wider. Im Unterschied zu zahlreichen anderen Städten gibt es zwei Hauptzentren. Neben dem Hauptzentrum Gelsenkirchen City im Stadtteil Altstadt nahe des Hauptbahnhofs gibt es ein weiteres Hauptzentrum in Buer. Die Erschließung durch den ÖPNV ist in beiden Standorten gut, Gelsenkirchen City wird über den Hauptbahnhof durch zahlreiche Linien erschlossen. Das Hauptzentrum Buer wird aus den südlicher liegenden Stadtteilen über die Straßenbahn und Busse erschlossen, aus den eher ländlich geprägten Bereichen im Norden hauptsächlich über das Busnetz der Vestischen.

Wichtige Nebenzentren gibt es in Erle, Resse, Horst sowie Rotthausen. Dazu gibt es weitere kleinere Nahversorgungszentren in verschiedenen Teilen der Stadt. Die Lage der Nahversorgungszentren können Abbildung 6 entnommen werden.

¹⁶ Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Gelsenkirchen – Teil C: Zentrenpässe, Junker+Kruse, September 2015

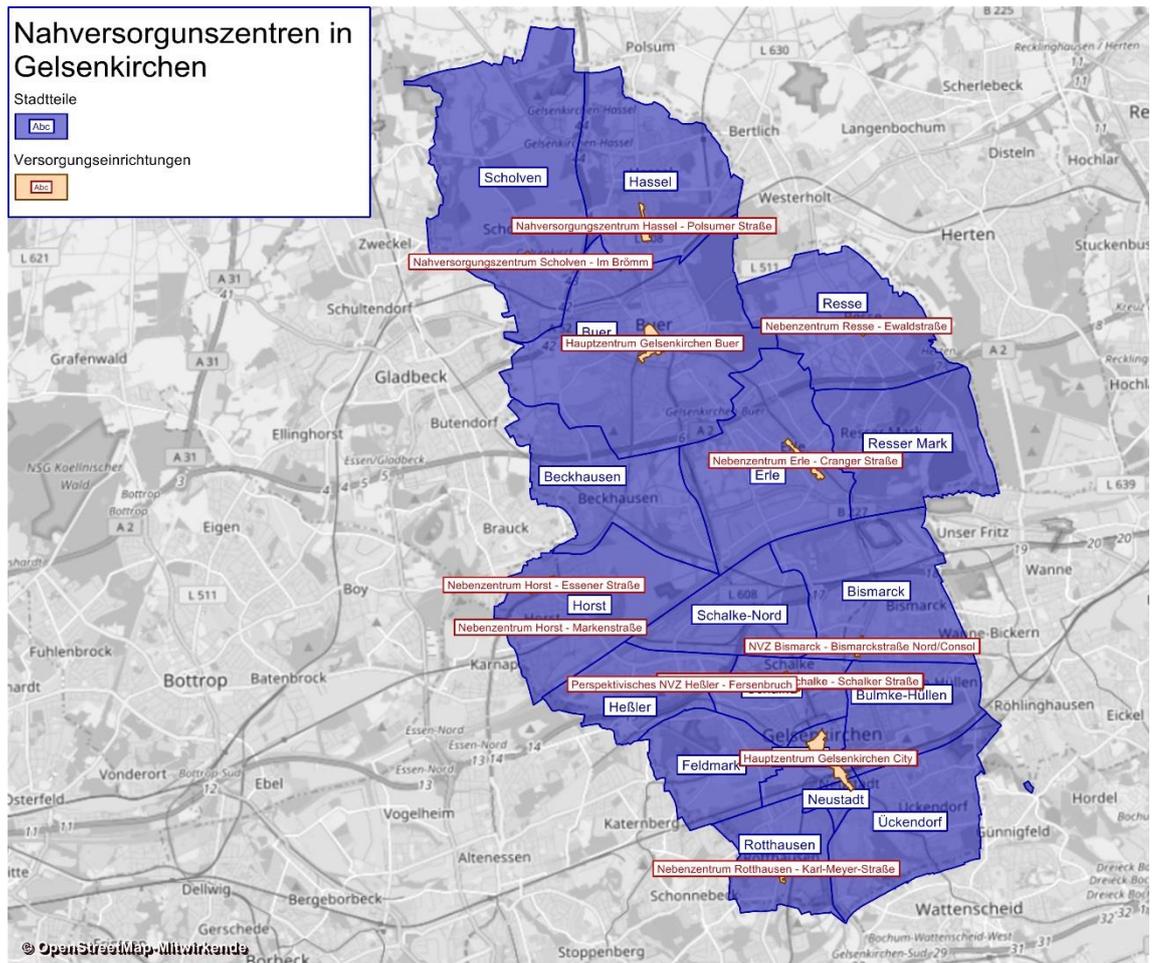


Abbildung 6: Nahversorgungszentren in Gelsenkirchen (aus dem Einzelhandelskonzept der Stadt Gelsenkirchen von 2015)

3.5.3 Gesundheitliche und soziale Einrichtungen

Weitere ÖPNV-relevante Einrichtungen sind Krankenhäuser, sowohl im Publikumsverkehr sowie auch als Ziel des Berufsverkehrs. Im Gelsenkirchener Stadtgebiet gibt es sechs größere Krankenhäuser und Kliniken.

Im Süden der Stadt in zentraler Lage im Stadtteil Altstadt sowie im in Ückendorf an der Grenze zur Neustadt. Beide Standorte profitieren von der Nähe zum Hauptbahnhof. Im Norden gibt es Krankenhäuser und Kliniken in Buer sowie in Erle und Horst. Diese liegen jeweils in kurzer Distanz zu den dortigen Nahversorgungszentren. Die Standorte sind Abbildung 7 zu entnehmen. Außerdem existieren in Gelsenkirchen zahlreiche Senioren- und Pflegeeinrichtungen.

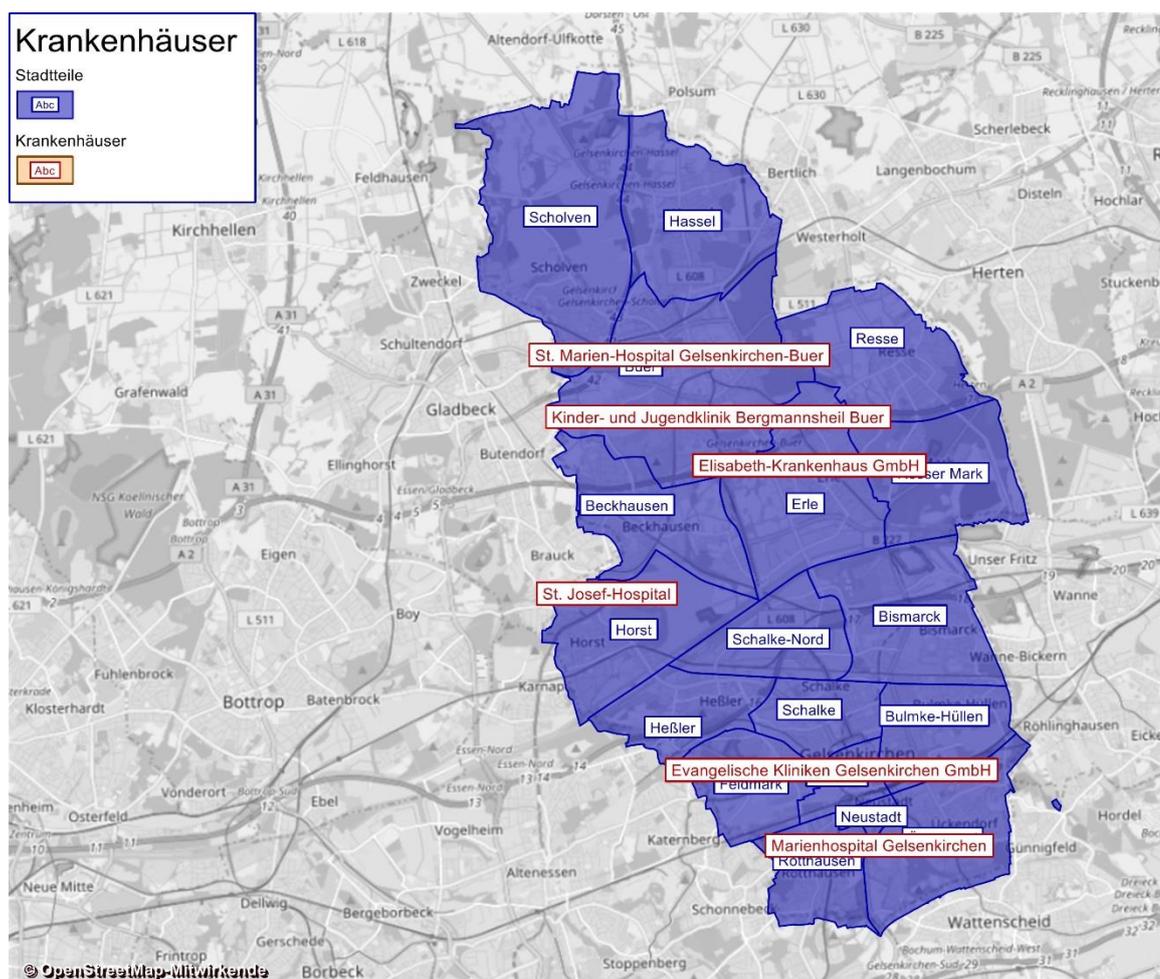


Abbildung 7: Standorte der Krankenhäuser und Kliniken in Gelsenkirchen

3.5.4 Freizeiteinrichtungen mit hoher verkehrlicher Bedeutung

In Gelsenkirchen gibt es zahlreiche Freizeiteinrichtungen wie Museen und Einrichtungen zur Industriegeschichte der Stadt, Museen zu weiteren Themenbereichen, Theater und Schlösser wie beispielsweise in Horst.

Überragende verkehrliche Bedeutung haben besonders der Gelsenkirchener Zoo „Zoom Erlebniswelt“ sowie das Fußballstadion „Veltins-Arena“ als Heimstätte des FC Schalke 04. Hier sind auch große städteübergreifende Verkehrsströme zu verzeichnen.

Der Zoo wird im ÖPNV durch die Straßenbahn 301, die RB 43 sowie sonn- und feiertags zusätzlich durch die Buslinie 342 erschlossen. Im Jahr 2015 verzeichnete die Zoom Erlebniswelt knapp eine Million Besucherinnen und Besucher.¹⁷

¹⁷ Stadtwerke Gelsenkirchen – Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2015, <https://www.stadtwerke-gelsenkirchen.de/ausgabe/stadtwerke-gelsenkirchen-gmbh-legt-jahresabschluss-fuer-das-geschaeftsjahr-2015-vor.html>, abgerufen am 06.03.2017

Die Veltins-Arena bietet bei Fußballspielen circa 62.300 Zuschauerinnen und Zuschauern Platz¹⁸. Sie ist im ÖPNV über die Straßenbahnlinie 302 angebunden, im Straßenverkehr insbesondere über die Autobahn A2.

Im ÖPNV sowie im Straßenverkehr kommt es an Spieltagen punktuell zu extremen Verkehrsaufkommen, für den täglichen Regelverkehr spielt das Fußballstadion keine Rolle.

Außerdem gibt es weitere Freizeiteinrichtungen wie den Nordsternpark und am Revierpark/Trabrennbahn (Flohmarkt).

¹⁸ <http://www.veltins-arena.de/veltins-arena/portrait/>, abgerufen am 29.03.2017

4 Bestandsaufnahme des Öffentlichen Personennahverkehrs

Die Analyse des ÖPNV-Angebots in Gelsenkirchen basiert auf dem Fahrplan zum Stichtag 31.12.2016.

4.1 Verkehrsverbund und Aufgabenträgerstrukturen

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) im Stadtgebiet Gelsenkirchen ist vollständig in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) integriert. Dadurch besteht ein gesamtheitlich, unternehmensübergreifend kommuniziertes Bedienungsangebot, eine einheitliche Tarifstruktur und eine einheitliche Nutzeroberfläche hinsichtlich der Fahrgastinformation.

Das ÖV-Angebot in Gelsenkirchen ist in den Verantwortlichkeiten der Aufgabenträgerschaft klar strukturiert. Die Aufgabenträgerschaft übernimmt:

- Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR),
- für den Stadtverkehr die kreisfreie Stadt Gelsenkirchen,
- für den Nachbarortsverkehr die Stadt Gelsenkirchen gemeinsam mit dem jeweiligen Nachbaraufgabenträger.

Die Stadt Gelsenkirchen stimmt sich regelmäßig in unterschiedlicher Form mit den Nachbaraufgabenträgern bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ab.

4.2 Betriebs- und Verkehrszeiten

Die Verkehrszeiten im Gelsenkirchener Nahverkehr können grundsätzlich in die Rahmenbetriebszeitfenster der Tabelle 25 in Kapitel 7.2.2 differenziert werden. In den Tabellen für das Bedienungsangebot der einzelnen Linien in den folgenden Kapiteln werden die Verkehrszeiten in Schwach-, Normal- und Hauptverkehrszeit (SVZ, NVZ und HVZ) aufgeteilt. Wechselt das Taktangebot innerhalb einer dieser Verkehrszeiten, so wird der reduzierte Takt in Klammern mit angegeben. Werden Haltepunkte in den Randbereichen einer Linie nicht von jeder Taktfahrt bedient, so wird der ausgedünnte Takt mit einem vorgestellten Schrägstrich angegeben.

Die Betriebszeiten dienen der Orientierung und sind als Rahmen zu verstehen. Sie beziehen sich auf die erste Abfahrt in Hinrichtung (siehe Fahrplanbuch 2016) auf Gelsenkirchener Stadtgebiet sowie auf die letzte Abfahrt in Hinrichtung. Detaillierte Fahrpläne sind dem Fahrplanbuch für 2016 zu entnehmen.

			SVZ	NVZ	HVZ	Betriebszeit
Linie X	Bus	Mo – Fr	10(30)	10/30	10/30	04:50 – 00:00

Tabelle 3: Beispiel der Linienbeschreibung anhand einer fiktiven Buslinie

Die Linie X fährt Mo. – Fr. in der Schwachverkehrszeit bis 06:00 Uhr in einem 10-Minuten-Takt und in der Schwachverkehrszeit ab 20:00 Uhr in einem 30-Minuten-Takt. Außerdem werden die Haltepunkte zwischen Gelsenkirchen Hauptbahnhof und Neuhüller Straße in der Normal- sowie Hauptverkehrszeit in einem 10-Minuten-Takt und die örtlich davor bzw. dahinter liegenden Haltepunkte in einem 20-Minuten-Takt bzw. 30-Minuten-Takt bedient.

4.3 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in der Stadt Gelsenkirchen liegt in der Zuständigkeit der VRR AöR und ist damit nicht unmittelbarer Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Stadt Gelsenkirchen. Jedoch stellen der SPNV und der ÖPNV ein sich ergänzendes System dar und sind aus planerischen Gründen zu koordinieren um ein abgestimmtes Verkehrsangebot auch über die Stadtgrenzen hinaus zu erreichen.

4.3.1 Verkehrsunternehmen und Produkte

Der SPNV innerhalb des Verbundraumes des VRR umfasst die Produkte

- RegionalExpress (RE)
- RegionalBahn (RB)
- S-Bahn (S)

Während der RE als direkte Verbindung zwischen den Städten des Ballungsgebietes im Ruhrgebiet mit nur wenigen ausgewählten Halten verkehrt („Regionaler Schnellverkehr“), dient die RB der Erschließung in der Region mit Halt an zahlreichen Haltepunkten („Nahverkehrszüge“). Die S-Bahn spielt häufig auch für die innerstädtischen Verkehre eine Rolle.

Außerdem verkehren im Verbundraum Fernverkehre als IC- und ICE-Produkte.

Der SPNV im Stadtgebiet Gelsenkirchen wird von folgenden Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben (Stand: Dezember 2017):

- DB Regio NRW GmbH (RE 2, RE 42, RB 43),
- eurobahn (Keolis Deutschland GmbH & Co. KG, Niederlassung eurobahn) (RE 3)
- Abellio Rail NRW GmbH (RB 46).

Der Betrieb der S-Bahn-Linien S 2 und S 9 liegt in der Hand der DB Regio NRW GmbH.

4.3.2 Strecken und Haltepunkte

Gelsenkirchen wird auf drei Bahn-Korridoren von drei RE- und zwei RB-Linien bedient:

- Im mittleren Stadtgebiet auf der Teilstrecke Gladbeck – GE-Buer-Süd – GE-Zoo – Wanne-Eickel (KBS 426) mit den Haltepunkten GE-Zoo und GE-Buer-Süd,
- im südlichen Stadtgebiet auf der Teilstrecke Oberhausen – Essen-Altenessen – Gelsenkirchen Hbf. – Wanne-Eickel Hbf (KBS 416) mit dem Haltepunkt GE Hauptbahnhof
- auf der Teilstrecke Essen Hbf. – Gelsenkirchen Hbf. – Wanne-Eickel Hbf. (KBS 425) mit dem Haltepunkt GE Hauptbahnhof.

Die S-Bahn dient in Gelsenkirchen nur eingeschränkt der Innerorterschließung (z.B. Relation Rotthausen – Altstadt; Hassel – Buer-Nord). Vordergründig dient sie der Verbindung mit den Nachbarstädten:

- im Norden nach Haltern und Marl bzw. Gladbeck, Bottrop und Essen (Haltepunkte GE-Hassel und GE-Buer Nord),
- im Süden der Stadt nach Dortmund und Herne bzw. Essen und Oberhausen (Haltepunkte GE Hauptbahnhof und GE-Rotthausen).

4.3.3 Liniennetz und Bedienungsangebot

Das Liniennetz und die Linienverläufe sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die Haltestellen auf Gelsenkirchener Stadtgebiet sind fett markiert. Auf der S-Bahnlinie S2 gibt es drei verschiedene Linienverläufe jeweils im Stundentakt (ab Dortmund jeweils nach Recklinghausen, Essen und Duisburg. Die Linienäste nach Essen und Duisburg verkehren über Gelsenkirchener Stadtgebiet.

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
RE2	Düsseldorf – Duisburg – Essen – Gelsenkirchen Hbf. – Recklinghausen – Haltern – Münster	DB Regio NRW GmbH
RE3	Düsseldorf – Duisburg – Gelsenkirchen Hbf. – Dortmund – Hamm	eurobahn
RE42	Mönchengladbach – Viersen – Krefeld – Duisburg – Essen – Gelsenkirchen Hbf. – Recklinghausen – Haltern – <i>Münster</i>	DB Regio NRW GmbH
RB43	Dorsten – Gladbeck – GE-Buer Süd – GE-Zoo – Herne – Castrop-Rauxel – Dortmund	DB Regio NRW GmbH
RB46	Gelsenkirchen Hbf. – Wanne-Eickel – Bochum	Abellio Rail NRW GmbH
S2	Dortmund – Castrop-Rauxel – Herne – Recklinghausen – Gelsenkirchen Hbf. – GE-Rotthausen – Essen – Oberhausen – Duisburg	DB Regio NRW GmbH
S9	Haltern am See – GE-Hassel – GE-Buer Nord – Gladbeck – Bottrop – Essen – Velbert-Langenberg – Wuppertal	DB Regio NRW GmbH

Tabelle 4: SPNV-Linien auf Gelsenkirchener Stadtgebiet

Das grundsätzliche Bedienungsangebot der SPNV-Linien auf Gelsenkirchener Stadtgebiet ist der folgenden Tabelle zu entnehmen. Dabei ist zu beachten, dass nicht alle Linien tagesdurchgängig auf ihrer gesamten Länge das gleiche Taktschema haben. Die hier dargestellten Takte betreffen die Haltepunkte in Gelsenkirchen. Die Definition der Verkehrszeiten SVZ, NVZ und HVZ sind Tabelle 25 in Kapitel 7.2.2 zu entnehmen. Die Nachtverkehrszeit ist in die Schwachverkehrszeit (SVZ) integriert.

Linie	Produkt		Taktangebot			Betriebszeit	Haltepunkte in Gelsenkirchen
			SVZ	NVZ	HVZ		
S2	S-Bahn	Mo – Fr	20/40	20/40	20/40	04:30 – 01:00	Hbf. (in Rotthausen T 60)
		Sa	20/40	20/40	/	00:00 – 24:00	
		So	20/40	/	/	00:00 – 24:00	
S9	S-Bahn	Mo – Fr	60	60	60	04:30 – 23:30	Hassel Bf. Buer Nord
		Sa	60	60	/	05:30 – 23:30	
		So	60	/	/	06:30 – 23:30	
RB43	Regionalbahn	Mo – Fr	60	60	60	05:00 – 21:00	Buer Süd Zoo
		Sa	60	60	/	06:00 – 20:00	
		So	120	/	/	08:00 – 20:00	
RB46	Regionalbahn	Mo – Fr	60	30	30	04:30 – 23:30	Hbf.
		Sa	60	60	/	05:00 – 03:00	
		So	60	/	/	06:30 – 03:00	
RE2	Regional-Express	Mo – Fr	60	60	60	05:00 – 23:00	Hbf.
		Sa	60	60	/	00:00 – 24:00	
		So	60	/	/	00:00 – 24:00	
RE3	Regional-Express	Mo – Fr	60	60	60	04:45 – 23:45	Hbf.
		Sa	60	60	/	05:45 – 02:45	
		So	60	/	/	05:45 – 02:45	
RE42	Regional-Express	Mo – Fr	60	60	15/45	05:20 – 22:20	Hbf.
		Sa	60	60	/	05:20 – 22:20	
		So	60	/	/	06:20 – 22:20	

Tabelle 5: Taktangebot der SPNV-Linien auf Gelsenkirchener Stadtgebiet

4.3.4 Bedeutung des SPNV im Stadtgebiet Gelsenkirchen

Die Bedeutung des SPNV für die Erschließung des Stadtgebiets Gelsenkirchen ist vergleichsweise gering. Einzig am Hauptbahnhof wird einer der zentralen städtischen Versorgungszentren und Kerngebiete optimal erschlossen.

Innerstädtische Relationen werden nur in geringem Umfang bedient. Dies sind die Verbindungen Rotthausen – Altstadt, Hassel – Buer-Nord sowie Bismarck – Beckhausen.

Eine wichtigere Rolle spielt dagegen die Verbindung in die Nachbarstädte. Besonders Essen als Oberzentrum und als wichtiger Fernverkehrsknoten kann in ca. 10 Minuten (nach Essen Hbf.) vom Hauptbahnhof Gelsenkirchen erreicht werden. Außerdem gibt es Direktverbindungen nach Bochum, Dortmund, Düsseldorf und Duisburg sowie in weitere Städte.

Auch können von den Haltestellen GE-Buer Nord, GE-Buer Süd und GE-Hassel u.a. die Nachbarstädte Marl, Gladbeck und Bottrop erreicht werden.

Bei zahlreichen Linien besteht an Freitagen und Samstagen sowie vor Feiertagen ein Angebot bis in die Nacht, teilweise auch durchgängig bis in den Morgen.

4.4 Öffentlicher städtischer Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Stadt Gelsenkirchen obliegt die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV (straßengebundener ÖPNV). Die inhaltliche Wahrnehmung der Aufgaben erfolgt durch das Referat Verkehr. Die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA), bzw. die Vestische Straßenbahnen GmbH – beides Unternehmen, an denen die Stadt nennenswerte Anteile hält – unterstützen die Stadtverwaltung mit Managementaufgaben.

4.4.1 Bedienende Verkehrsunternehmen

Die Leistungen im ÖPNV im Stadtgebiet von Gelsenkirchen werden von fünf Verkehrsunternehmen erbracht.

Die überwiegenden Teile der ÖPNV-Angebote werden durch die BOGESTRA und die Vestische gewährleistet. Neben diesen beiden Unternehmen wurden auch Verkehrsleistungen im geringen Umfang an die BVR (Busverkehr Rheinland GmbH) direkt vergeben.

Außerdem erbringt die Ruhrbahn Verkehrsleistungen in Gelsenkirchen, teilweise gemeinsam mit der BOGESTRA. Zusätzlich verkehrt eine Linie in Gemeinschaftskonzession der Vestischen mit der STOAG (SB91).

Verkehrsunternehmen	Abkürzung	Linien
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, Bochum	BOGESTRA	U11, SB36, 107, 194/AST94, 301, 302, 340, 342, 348, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 389, 396, 397/AST97, 398, 399, NE10, NE11, NE12, NE13, NE14
Vestische Straßenbahnen GmbH, Herten	Vestische	SB23, SB36, SB91, 43, 211, 212, 222, TB240, TB241, 243, 244, 247/TB247, TB248, 249, 252, 253, 255, 258, 259, 260, NE2, NE9, NE19
Essener Verkehrs Aktiengesellschaft, Essen	Ruhrbahn	U11, 107, 155, 173, 194, NE1, NE2
Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf (DB Bahn Rheinlandbus)	BVR	SB28, SB29
Stadtwerke Oberhausen GmbH, Oberhausen	STOAG	SB91

Tabelle 6: Verkehrslinien und Betreiber in Gelsenkirchen

Die BOGESTRA und die Vestische sind, gemeinsam mit der Dortmunder Stadtwerke AG (DSW 21), der Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel GmbH (HCR) und der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr (VER), Mitglieder der „Kooperation östliches Ruhrgebiet“ (KöR). Merkmale dieser Kooperation sind insbesondere die gemeinsame Busbeschaffung, die Zusammenarbeit im Bereich Kundenservice, die Fortbildungsmaßnahmen der KöR und der Austausch von Werkstatteleistungen.

Im Rahmen der direkt vergebenen und von der Gebietskörperschaft Gelsenkirchen finanzierten Verkehre wurden im Jahr 2017 folgende Kilometerleistungen im Bereich der Gebietskörperschaft Gelsenkirchen von den betroffenen Verkehrsunternehmen (BOGESTRA, Vestische, BVR) erbracht. Der Betriebszweig Stadtbahn beinhaltet die Linie U11 sowie die Tunnelstrecken der Linien 107, 301 und 302.

Unternehmen	Betriebszweig	Zug-/Bus-Kilometer [Mio. km]
BOGESTRA	Straßenbahn	1,526
BOGESTRA	Stadtbahn	0,573
BOGESTRA	Bus	4,589
Vestische	Bus	1,622
BVR	Bus	0,235
Summe		8,545

Tabelle 7: Verkehrsleistungen im Bereich der Gebietskörperschaft Gelsenkirchen 2017 (Quelle: Verbundetat 2017 des VRR, Seite 32)

4.4.2 Systemstruktur

Das ÖPNV-Netz in Gelsenkirchen kann allgemein in zwei Grundstrukturen differenziert werden, welche durch die großräumigen Netze der BOGESTRA und der Vestischen geprägt werden und in Buer und Horst aufeinandertreffen. Diese Aufteilung leitet sich aus der zuvor beschriebenen polyzentrischen Raumstruktur Gelsenkirchens ab. Es handelt sich damit um zwei in sich schlüssige Liniennetze, welche durch einzelne Linien des BVR und anderer Verkehrsunternehmen ergänzt werden:

- Im Süden das Netz mit den Linien der BOGESTRA und
- im Norden das Netz der Vestischen.

Die Liniennetze der BOGESTRA und der Vestischen unterscheiden sich teilweise hinsichtlich ihrer Struktur, Funktion und Taktung.

Das Netz der BOGESTRA erschließt den dicht besiedelten städtischen Raum im Süden Gelsenkirchens und stellt Verbindungen über die Stadt-/Straßenbahn nach Bochum sowie in die weiteren Kerngebiete der Stadt (Erle, Buer, Horst) her. Das Netz der Vestischen dagegen erschließt die nördlichen Gebiete der Stadt und stellt, zum Teil über Schnellbuslinien, Verbindungen in Städte wie Gladbeck oder Recklinghausen sowie in die benachbarten, eher ländlich geprägten Gebiete her. Ergänzt werden die beiden Netze durch einzelne Linien des BVR sowie nach Essen durch Linien in Kooperation zwischen Ruhrbahn und BOGESTRA.

Während das Netz der BOGESTRA südlich des Verknüpfungspunktes „Buer Rathaus“ Montag bis Freitag weitgehend im 10-/ 20-Minuten-Grundtakt betrieben wird, ist im Netz der Vestischen im Norden der Stadt der 15-/ 30-Minuten-Grundtakt vorherrschend. Eine Ausnahme stellt der Bereich Resse dar, in dem die Linien 244 und 249 der Vestischen im 30- bzw. 15-Minuten-Takt sowie die Linie 381 der BOGESTRA im 20-Minuten-Takt verkehren.

Das Netzgerüst bilden die radial auf die Stadtzentren Altstadt bzw. Buer ausgerichteten Achsen des Straßenbahn-Netzes (Linien 107, 301 und 302). Diese erschließen weite Teile des Stadtgebietes, binden die Nebenzentren Erle und Horst an und gewährleisten die leistungsfähige Erreichbarkeit weiterer bedeutsamer Verkehrserzeuger wie der VELTINS-Arena, der ZOOM-Erlebniswelt und einiger Krankenhäuser. Außerdem wird der Stadtteil Horst über die U11 an Essen angebunden. Ergänzt wird dieses Schienennetz durch zahlreiche Buslinien, welche durch unterschiedliche Verkehrsaufgaben gekennzeichnet sind.

Die Anbindung und Erschließung des Stadtzentrums „Altstadt“ erfolgt schwerpunktmäßig über die drei Stadtbahn- bzw. Straßenbahn-Haltestellen „Hauptbahnhof“, „Heinrich-König-Platz“ und „Musiktheater“. Im Busverkehrssystem haben neben dem Busbahnhof insbesondere die Haltestellen „Musiktheater“, „Machensplatz“ und „Grillo-Gymnasium“ eine hohe Bedeutung für die Innenstadtanbindung.

In Buer sind die beiden räumlich nahegelegenen Haltestellen „Buer Rathaus“ (inklusive des Zentralen Busbahnhofs ZOB, der derzeit modernisiert wird) und „Kunstmuseum“ Hauptpunkt der Innenstadtanbindung. Über die Haltestelle „Freiheit“ wird die Anbindung

der nördlichen Innenstadt gewährleistet. Der Haltestelle „Hagenstraße“ kann eine zumindest geringe Bedeutung für die Anbindung der westlichen Innenstadt zugesprochen werden.

In den Randstunden, bzw. in nachfrageschwächeren Gegenden verkehren einige Bedarfslinien als Anrufsammeltaxi (AST) oder Taxibus (TB). In den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen verkehren außerdem NachtExpress-Linien (NE).

Die Linien in Gelsenkirchen erfüllen verschiedene Verkehrsfunktionen. Innerhalb des Linienvorlaufs kann diese Funktion wechseln. In der folgenden Tabelle wird die Hauptfunktion dargestellt.

Linienfunktion	Linien
Verbindung	<u>Straßenbahn:</u> U11, 107, 301, 302 <u>Schnellbus:</u> SB23, SB28, SB29, SB36, SB91 <u>Bus:</u> 43, 155, 194, 211, 212, 222, 243, 244, 249, 255, 258, 259, 260, 380, 381, 383, 385, 389, 396, 399
Erschließung	<u>Bus:</u> 247, 252, 253, 340, 348, 382 <u>AST/Taxibus:</u> AST94, AST97, TB240, TB247, TB248, TB252, TB253
Tangential	<u>Bus:</u> 342, 384, 397, 398 <u>Taxibus:</u> TB241

Tabelle 8: Hauptlinienfunktionen, Stand 2016

4.4.3 Taktsysteme

Wie zuvor beschrieben, treffen sich in Gelsenkirchen die beiden Netze der BOGESTRA und der Vestischen, welche hauptsächlich in unterschiedlichen Taktsystemen verkehren. Die grundsätzlichen Taktschemata (tagsüber, werktags) sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Es gilt hier der hauptsächlich angebotene Grundtakt, im Tagesverlauf kann es Abweichungen dazu geben.

Taktgruppe (tagsüber)	Linien
10/20	<u>Straßenbahn:</u> U11, 107, 301, 302 <u>Schnellbus:</u> SB36, SB91 <u>Bus:</u> 155, 194, 255, 258, 259, 260, 340, 348, 380, 381, 382, 383, 389, 396, 399,
15/30	<u>Schnellbus:</u> SB23, SB28 <u>Bus:</u> 211, 212, 222, 244, 247, 249, 252, 253, 385
60	<u>Schnellbus:</u> SB29 <u>Bus:</u> 243, 342, 384, 397, 398 <u>Taxibus:</u> 240, 241, 247, 248

Tabelle 9: Taktschemata in Gelsenkirchen (tagsüber, Montag bis Freitag), Stand 2018

Ergänzt wird dieses Angebot durch den Schienenpersonennahverkehr, welcher zukünftig im 15-/30-Takt verkehren wird (siehe Kapitel 2.2.3). Außerdem wird durch eine Umstellung des Verkehrs in Bochum auf das 15-/30-Taktschema insbesondere durch das gemeinsame Verkehrsunternehmen BOGESTRA auch in Gelsenkirchen Handlungsbedarf entstehen können.

4.4.4 Linien und Bedienungsangebot im Stadtbahn- und Straßenbahn-Netz

In diesem Kapitel wird das bestehende Angebot im Stadtbahn- und Straßenbahnnetz in Tabellen mit Stand 2016 dargestellt. Auf Gelsenkirchener Stadtgebiet verkehren vier Linien im schienengebundenen städtischen Nahverkehr auf der Stadt- oder Straßenbahn.

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
U11	GE-Buerer Straße – E-Karnap – Altenessen – Essen Hbf – Rüttenscheid – Messe/Gruga	Ruhrbahn/BOGESTRA
107	Gelsenkirchen Hbf – E-Katernberg – Zollverein – Essen Hbf (- Bredeney*)	Ruhrbahn/BOGESTRA
301	Gelsenkirchen Hbf – Bismarck – Buer – Horst	BOGESTRA
302	GE-Buer – Gelsenkirchen Hbf – BO-Wattenscheid – Bochum Hbf - Laer	BOGESTRA

* Fahrten bis Bredeney nicht ab Gelsenkirchen Hbf, Umstieg notwendig

Tabelle 10: Stadt-/Straßenbahn-Linien in Gelsenkirchen

4.4.4.1 Taktangebote und Linienfunktion

Die Taktangebote sowie eine Einordnung der Linienfunktion kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Die Linienfunktion bzw. der Liniencharakter wird durch einen Buchstaben beschrieben, dabei bedeutet

- ▶ V = Verbindungsfunktion,
- ▶ E = Erschließungsfunktion und
- ▶ T = Tangentiallinie.

Die Einordnung ist nicht immer eindeutig, eine Linie kann mehrere Funktionen auf unterschiedlichen Teilabschnitten erfüllen. Dargestellt ist hier die Hauptfunktion.

Eine Erläuterung zur Darstellungsform der Takt- und Betriebszeiten ist dem Kapitel 4.2 zu entnehmen. In den Tabellen für das Bedienungsangebot der einzelnen Linien in den folgenden Kapiteln werden die Verkehrszeiten in Schwach-, Normal- und Hauptverkehrszeit aufgeteilt. Wechselt das Taktangebot innerhalb einer dieser Verkehrszeiten, so wird der reduzierte Takt in Klammern mit angegeben. Werden Haltepunkte in den Randbereichen einer Linie nicht von jeder Taktfahrt bedient, so wird der ausgedünnte Takt mit einem vorgestellten Schrägstrich angegeben.

Die Betriebszeiten dienen der Orientierung und sind als beispielhafter Rahmen zu verstehen. Sie beziehen sich auf die erste Abfahrt in Hinrichtung (siehe Fahrplanbuch 2016) auf Gelsenkirchener Stadtgebiet sowie auf die letzte Abfahrt in Hinrichtung. Detaillierte Fahrpläne sind dem Fahrplanbuch für 2016 zu entnehmen.

Linie	Produkt		Taktangebot				Linienfunktion
			SVZ	NVZ	HVZ	Betriebszeit	
U11	U-Bahn	Mo – Fr	20(30)	10(15)	10	04:30 – 23:30	V
		Sa	30	15	/	07:00 – 23:30	
		So	15(30)	/	/	08:00 – 23:30	
107	Straßenbahn	Mo – Fr	20(30)	20	20	05:15 – 23:20	V
		Sa	30	30	/	05:45 – 23:20	
		So	30	/	/	07:50 – 23:20	
301	Straßenbahn	Mo – Fr	10(15)	10	10	04:00 – 24:00	V
		Sa	30	15	/	04:30 – 24:00	
		So	30(15)	/	/	06:00 – 24:00	

Linie	Produkt	Taktangebot				Linienfunktion	
		SVZ	NVZ	HVZ	Betriebszeit		
302	Straßenbahn	Mo – Fr	30(20)	10	10	04:20 – 00:30	V
		Sa	30	15	/	05:00 – 00:30	
		So	30	/	/	05:15 – 00:30	

* 301: Die Linie fährt vom 05.03. bis 01.11. an Sonn- und Feiertagen im 15-Minuten-Takt, ansonsten im 30-Minuten-Takt. V = Verbindungslinie; E = Erschließungslinie; T = Tangentiallinie

Tabelle 11: Bedienungsangebot Stadt-/Straßenbahn in Gelsenkirchen

4.4.5 Linien und Bedienungsangebot im Busnetz

Im Busnetz werden auf Gelsenkirchener Stadtgebiet verschiedene Verkehrsprodukte angeboten. Neben dem regulären Busverkehr gibt es Schnellbusse (SB), Bedarfsverkehre (Taxibus und AST) sowie NachtExpress-Linien (NE). Einen Überblick über die verschiedenen Linien sortiert nach Produktkategorie geben die nachfolgenden Tabellen (Stand 2016).

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
SB23	Recklinghausen – Herten-Scherlebeck – Langenbochum – Westerholt – GE-Buer Rathaus	Vestische Straßenbahnen GmbH
SB28	Schermbeck Rathaus – Dorsten ZOB – GE-Buer Rathaus (seit Juni 2017 nur noch Dorsten – GE-Buer Rathaus)	Busverkehr Rheinland GmbH
SB29	Gelsenkirchen Hbf – Bottrop ZOB Berliner Platz	Busverkehr Rheinland GmbH
SB36	Gelsenkirchen Hbf – Horst – Gladbeck – BOT-Kirchhellen	Vestische Straßenbahnen GmbH / BOGESTRA
SB91	GE-Buer Rathaus – Gladbeck – BOT-Eigen – ZOB Berliner Platz – OB-Osterfeld – Neue Mitte Oberhausen – OB Hbf – Bero Zentrum	Vestische Straßenbahnen GmbH / Stadtwerke Oberhausen GmbH

Tabelle 12: SchnellBus-Linien in Gelsenkirchen

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
43	GE Egonstraße – Herten Rosa-Parks-Schule	Vestische Straßenbahnen GmbH
155	GE Achternbergstraße – Essen Rathaus – Essen Hbf – E-Kupferdreh	Ruhrbahn
194	E-Haarzopf – Bredeney – Stadtald – Steele – Kray – GE Achternbergstraße – Gelsenkirchen Hbf	BOGESTRA/Ruhrbahn
211	Gelsenkirchen Buer Rathaus – GE-Hassel – Westerholt – Herten Mitte	Vestische Straßenbahnen GmbH
212	Gelsenkirchen Buer Rathaus – GE-Hassel Bf – Westerholt – Herten Mitte	Vestische Straßenbahnen GmbH
222	GE-Buer Rathaus – GE-Hassel – Marl Mitte – Sinsen	Vestische Straßenbahnen GmbH
243	GE-Buer Rathaus – GE-Hassel – Herten-Bertlich – Westerholt – Herten Mitte	Vestische Straßenbahnen GmbH
244	GE-Resse – Buer Rathaus – Hassel Friedhof	Vestische Straßenbahnen GmbH
247	GE-Buer Rathaus – St.-Marien-Hospital Buer – Gladbeck-Zweckel Mentzelstraße (als TaxiBus weiter bis GE-Scholven)	Vestische Straßenbahnen GmbH
249	GE-Buer Rathaus – Resse – Herten Mitte – RE Hbf	Vestische Straßenbahnen GmbH
252*	GE-Buerer Straße – Gladbeck-Rosenhügel – Oberhof – Zweckel Hermannschule	Vestische Straßenbahnen GmbH
253*	GE-Horst – GLA-Brauck – Oberhof – Rentfort Nord – Zweckel Dechenstr	Vestische Straßenbahnen GmbH
255	GE-Buer Rathaus – Scholven – Gladbeck Ost - Oberhof	Vestische Straßenbahnen GmbH
258	GE-Horst Buerer Straße – GLA-Brauck – Oberhof – Rentfort Berliner Straße	Vestische Straßenbahnen GmbH

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
259	GE-Horst Essener Str – Gladbeck-Brauck – Gladbeck-Oberhof – Bottrop-Eigen – ZOB Berliner Platz	Vestische Straßenbahnen GmbH
260	GE-Horst – Bottrop-Boy – ZOB Berliner Platz	Vestische Straßenbahnen GmbH
340	GE-Rotthausen – Musiktheater – Wanne-Eickel Hbf – HER-Holsterhausen	BOGESTRA
342	Fachhochschule Gelsenkirchen – Beckhausen – Erle – Wanne-Eickel Hbf	BOGESTRA
348	GE-Bulmke-Hüllen – GE-Hbf – Essen-Katernberg	BOGESTRA/Ruhrbahn
380	GE-Buer – Gelsenkirchen Hbf	BOGESTRA
381	GE-Rotthausen – Gelsenkirchen Hbf – Erle – Resse/Buer	BOGESTRA
382	GE-Feldmark – Gelsenkirchen Hbf – Bismarck	BOGESTRA
383	GE-Horst – Norsternpark – Gelsenkirchen Hbf – Ückendorf – BO-Günnigfeld/ GE-Bulmke-Hüllen	BOGESTRA
384	GE-Heßler – Wanne-Eickel Hbf	BOGESTRA
385	Gelsenkirchen Hbf – GE-Ückendorf – HER-Eickel – BO-Hofstede	BOGESTRA
389	Gelsenkirchen Hbf – BO-WAT-Leithe – Wattenscheid Mitte – Höntrop	BOGESTRA
396	GE-Horst – Beckhausen – Buer	BOGESTRA
397	GE-Buer – Erle – Resser Mark	BOGESTRA
398	GE-Buer – Erle – Resser Mark – Sutum	BOGESTRA

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
399	GE-Buer Rathaus – Fachhochschule Gelsenkirchen	BOGESTRA

Tabelle 13: Buslinien in Gelsenkirchen

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
AST94	Gelsenkirchen Hbf – Achternbergstraße	BOGESTRA
AST97	Erle Forsthaus – Neuer Weg	BOGESTRA
TB240	Marl-Polsum Kirchstraße – GE-Hassel Bf	Vestische Straßenbahnen GmbH
TB241	Herten-Westerholt – GE-Resse Hedwigstraße	Vestische Straßenbahnen GmbH
TB247	Gladbeck-Zweckel Mentzelstraße - Scholven Stadtgrenze	Vestische Straßenbahnen GmbH
TB248	GE-Buer Rathaus – Raffinerie Scholven – Hassel Eppmannsweg	Vestische Straßenbahnen GmbH
TB252*	GE-Horst Buerer Straße – Oberhof	Vestische Straßenbahnen GmbH
TB253*	GE-Horst Buerer Straße – GLA-Brauck – Oberhof – Rentfort Nord – Zweckel Dechenstr	Vestische Straßenbahnen GmbH

*252 und 253 verkehren als Buslinie mit Taktverstärkung im TaxiBus.

Tabelle 14: TaxiBus (TB) / AST-Linien in Gelsenkirchen

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
NE1	Essen Hbf – Altenessen – E-Karnap – GE-Essener Straße	Ruhrbahn
NE2	Essen Hbf – Katernberg – GE-Trabrennbahn	Ruhrbahn
NE2	Bottrop ZOB – Gladbeck – GE-Buer Rathaus – Herten Mitte – Recklinghausen Hbf	Vestische Straßen- bahnen GmbH
NE9	GE-Buer Rathaus – GE-Hassel Bf – Herten-Bertlich – Westerholt – Herten Mitte	Vestische Straßen- bahnen GmbH
NE10	Bochum Hbf – Wattenscheid – Gelsenkirchen Hbf – GE-Buer Rathaus	BOGESTRA
NE11	Gelsenkirchen Hbf – Schalke – Berger Feld – Erle – Buer Rathaus	BOGESTRA
NE12	GE-Ückendorf – Gelsenkirchen Hbf – Bulmke/Hüllen – Haverkamp – Bismarck – Erle – Resse – Buer Rathaus	BOGESTRA
NE13	GE Hbf – GE-Ückendorf – BO-Wattenscheid – Leithe – E- Kray – Schonnebeck – GE-Rotthausen – GE Hbf	BOGESTRA
NE14	GE-Rotthausen – Gelsenkirchen Hbf – Heßler – Horst – Beckhausen – Buer Rathaus	BOGESTRA
NE19	BOT ZOB – Boyer Markt – GE-Horst Buerer Straße	Vestische Straßen- bahnen GmbH

Tabelle 15: NachtExpress-Linien (NE) in Gelsenkirchen

4.4.5.1 Taktangebote und Linienfunktion

In den folgenden Tabellen werden das Taktangebot in den verschiedenen Verkehrszeiten sowie die Linienfunktion beschrieben (Stand 2016).

Die Taktangebote sowie eine Einordnung der Linienfunktion kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Die Linienfunktion, bzw. der Liniencharakter wird durch einen Buchstaben beschrieben. Dabei bedeutet

- V = Verbindungsfunktion,
- E = Erschließungsfunktion und
- T = Tangentiallinie.

Die Einordnung ist nicht immer eindeutig, eine Linie kann mehrere Funktionen auf unterschiedlichen Teilabschnitten erfüllen. Dargestellt ist hier die Hauptfunktion.

Eine Erläuterung zur Darstellungsform der Takt- und Betriebszeiten ist dem Kapitel 4.2 zu entnehmen. In den Tabellen für das Bedienungsangebot der einzelnen Linien in den folgenden Kapiteln werden die Verkehrszeiten in Schwach-, Normal- und Hauptverkehrszeit aufgeteilt. Wechselt das Taktangebot innerhalb einer dieser Verkehrszeiten, so wird der reduzierte Takt in Klammern mit angegeben. Werden Haltepunkte in den Randbereichen einer Linie nicht von jeder Taktfahrt bedient, so wird der ausgedünnte Takt mit einem vorgestellten Schrägstrich angegeben.

Die Betriebszeiten dienen der Orientierung und sind als Rahmen zu verstehen. Sie beziehen sich auf die erste Abfahrt in Hinrichtung (siehe Fahrplanbuch 2016) auf Gelsenkirchener Stadtgebiet sowie auf die letzte Abfahrt in Hinrichtung. Detaillierte Fahrpläne sind dem Fahrplanbuch für 2016 zu entnehmen.

Linie	Produkt		Taktangebot				Betriebszeit	Linienfunktion
			SVZ	NVZ	HVZ			
SB23	Schnellbus	Mo – Fr	Einzelne Fahrten	30	30	05:30 – 21:15	V	
		Sa	60	30(60)	/	06:30 – 21:15		
		So	60	/	/	08:30 – 20:15		
SB28	Schnellbus	Mo – Fr	60	30	30	05:30 – 21:40	V	
		Sa	60	30/60	/	06:00 – 21:40		
		So	60	/	/	07:40 – 20:40		
SB29	Schnellbus	Mo – Fr	/	60	60	06:40 – 19:40	V	
		Sa	/	60	/	06:40 – 14:40		
		So	/	/	/	/		
SB36	Schnellbus	Mo – Fr	30(60)	20(30)	20	05:30 – 23:00	V	
		Sa	60	30	/	06:00 – 23:00		
		So	60	/	/	07:00 – 23:00		
SB91	Schnellbus	Mo – Fr	30	20	20	05:00 – 23:30	V	

Linie	Produkt	Taktangebot				Linienfunktion
		SVZ	NVZ	HVZ	Betriebszeit	
		Sa	30	30	/	05:30 – 23:30
		So	30	/	/	07:30 – 23:30

V = Verbindungslinie; E = Erschließungslinie; T = Tangentiallinie

Tabelle 16: Bedienungsangebot SchnellBus

Linie	Produkt		Taktangebot				Linienfunktion
			SVZ	NVZ	HVZ	Betriebszeit	
43	Bus	Mo-Fr (nur an Schultagen)			2 Fahrten pro Tag		V
155	Bus	Mo - Fr	30	20	20	04:30 – 23:30	V
		Sa	30	30	/	07:00 – 23:30	
		So	30	/	/	08:00 – 23:30	
194	Bus + AST94	Mo – Fr	30	20(30)	20	04:30 – 22:50	V/E
		Sa	30	15(30)/30	/	04:40 – 22:50	
		So	30	/	/	07:40 – 22:50	
211	Bus	Mo – Fr	30(60)	30	30	05:00 – 23:15	V/E
		Sa	30(60)	30	/	06:30 – 23:15	
		So	30(60)	/	/	08:15 – 23:15	
212	Bus	Mo – Fr	/	30	30	05:30 – 19:15	V
		Sa	/	30	/	08:45 – 16:45	
		So	/	/	/	/	
222		Mo – Fr	30(60)	30	30	04:10 – 23:30	V

Linie	Produkt	Taktangebot				Betriebszeit	Linienfunktion
		SVZ	NVZ	HVZ			
	Bus + Sa: Erste Fahrt als TaxiBus	Sa	30(60)	30	/	06:15 – 23:30	
		So	30(60)	/	/	07:30 – 23:30	
243	Bus	Mo – Fr	60	60	60	05:00 – 00:30	V/E
		Sa	60	60	/	07:30 – 00:30	
		So	60	/	/	09:30 – 00:30	
244	Bus	Mo – Fr	30	30	30	05:20 – 22:30	V/E
		Sa	30	30	/	06:00 – 22:30	
		So	30(60)	/	/	07:30 – 22:30	
247	Bus + TaxiBus	Mo – Fr	60	30	30	06:15 – 21:20	E
		Sa	60	30(60)	/	07:10 – 21:20	
		So	60	/	/	13:20 – 21:20	
249	Bus	Mo – Fr	30	15	15	04:40 – 0:10	V
		Sa	30	15(30)	/	04:40 – 00:10	
		So	30	/	/	07:40 – 00:10	
252	Bus + TaxiBus: 21:40 bis 23:40	Mo – Fr	30(60)	30	30	05:40 – 20:40	E
		Sa	60	30(60)	/	06:45 – 20:40	
		So	60	/	/	08:40 – 20:40	
253	Bus + TaxiBus: 20:50	Mo – Fr	30	30	30	05:15 – 19:50	E
		Sa	60	30(60)	/	06:50 – 19:50	
		So	60	/	/	07:50 – 19:50	

Linie	Produkt	Taktangebot				Betriebszeit	Linienfunktion
		SVZ	NVZ	HVZ			
	bis 22:50						
255	Bus	Mo – Fr	30	20	20	04:50 – 24:00	V/E
		Sa	30	30	/	05:30 – 24:00	
		So	30	/	/	08:30 – 23:30	
258	Bus	Mo – Fr	60	20	20	05:00 – 23:40	V
		Sa	60	20	/	06:30 – 23:40	
		So	30(60)	/	/	06:30 – 23:40	
259	Bus	Mo – Fr	60	20	20	05:10 – 00:10	V/E
		Sa	30(60)	30	/	05:40 – 23:10	
		So	60	/	/	07:10 – 23:10	
260	Bus	Mo – Fr	30(60)	20	20	04:50 – 23:20	V
		Sa	30(60)	30	/	05:50 – 23:20	
		So	60	/	/	07:20 – 23:20	
340	Bus	Mo – Fr	20(30)	20	20	04:50 – 23:50	E
		Sa	30	30	/	05:00 – 23:50	
		So	30	/	/	06:20 – 23:30	
342	Bus	Mo – Fr	/	60	60	05:50 – 19:20	T/E
		Sa	60	60	/	05:50 – 19:20	
		So	60	/	/	09:10 – 19:10	
348	Bus	Mo – Fr	20(30)	20	20	04:30 – 22:50	E
		Sa	30	30	/	05:00 – 22:50	
		So	30	/	/	08:10 – 22:50	

Linie	Produkt	Taktangebot				Betriebszeit	Linienfunktion
		SVZ	NVZ	HVZ			
380	Bus	Mo – Fr	20(30)	20	20	04:40 – 23:00	V
		Sa	30	30	/	05:30 – 23:30	
		So	30(60)	/	/	06:50 – 23:00	
381	Bus	Mo – Fr	20(30/60)	20	20	05:15 – 00:20	V/E
		Sa	30(30/60)	30	/	05:15 – 00:20	
		So	30/60	/	/	07:00 – 00:20	
382	Bus	Mo – Fr	10/20 10/30	10/20 10/30	10/20 10/30	05:10 – 23:45	E
		Sa	30	30(15/30)	/	05:30 – 23:45	
		So	30	/	/	07:30 – 23:45	
383	Bus	Mo – Fr	10(30)	10/20	10/20	04:30 – 00:00	V/E
		Sa	30	15(30)	/	05:00 – 00:00	
		So	30	/	/	06:00 – 00:00	
384	Bus	Mo – Fr	60	60	60	04:30 – 18:10	T/E
		Sa	60	60	/	05:00 – 18:00	
		So	60	/	/	12:00 – 18:00	
385	Bus	Mo – Fr	30(60)	30	30	05:10 – 22:30	V
		Sa	30(60)	30	/	05:00 – 22:30	
		So	60	/	/	12:30 – 22:30	
389	Bus	Mo – Fr	20(30)	20	20	04:30 – 23:30	V/E
		Sa	30	30	/	05:30 – 23:30	
		So	30(60)	/	/	07:00 – 23:30	

Linie	Produkt		Taktangebot			Betriebszeit	Linienfunktion
			SVZ	NVZ	HVZ		
396	Bus	Mo – Fr	20(30)	20	20	05:00 – 22:20	V/E
		Sa	30	30	/	04:20 – 22:20	
		So	30(60)	/	/	07:50 – 22:20	
397	Bus + AST97	Mo – Fr	60	60	60	06:00 – 20:00	E
		Sa	60	60	/	06:00 – 15:00	
		So	/	/	/	nur AST97	
398	Bus	Mo – Fr	60	60	60	05:30 – 19:30	E
		Sa	60	60	/	07:30 – 19:30	
		So	/	/	/	/	
399	Bus	Mo – Fr	20	20	20	07:45 – 18:45	V
		Sa	/	/	/	/	
		So	/	/	/	/	

V = Verbindungslinie; E = Erschließungslinie; T = Tangentiallinie

Tabelle 17: Bedienungsangebot Bus

Linie	Produkt		Taktangebot			Betriebszeit	Linienfunktion
			SVZ	NVZ	HVZ		
AST94	Anruf-Sammel-Taxi	Mo – Fr	30	/	/	21:40 – 23:40	E
		Sa	30	/	/	21:40 – 23:40	
		So	30	/	/	21:40 – 23:40	
AST97	Anruf-Sammel-Taxi	Mo – Fr	30	/	/	20:45 – 23:45	E
		Sa	30	30	/	15:45 – 23:45	
		So	30	/	/	07:45 – 23:45	
240	TaxiBus	Mo – Fr	/	60	60	07:20 – 19:20	E
		Sa	/	60	/	08:20 – 19:20	
		So	60	/	/	11:20 – 19:20	
241	TaxiBus	Mo – Fr	/	60	60	07:40 – 18:40	T
		Sa	/	60	/	08:40 – 15:40	
		So	/	/	/	/	
247	TaxiBus	Mo – Fr	60	60	60	06:45 – 22:00	E
		Sa	60	60	/	07:45 – 22:00	
		So	60	/	/	14:00 – 22:00	
248	TaxiBus	Mo – Fr	/	60	60	05:30 – 18:30	E
		Sa	/	60	/	09:20 – 16:20	
		So	/	/	/	/	
252	TaxiBus	Mo – Fr	60	/	/	21:40 – 23:40	E
		Sa	60	/	/	21:40 – 23:40	

Linie	Produkt	Taktangebot				Linienfunktion	
		SVZ	NVZ	HVZ	Betriebszeit		
		So	60	/	/	21:40 – 23:40	
253	TaxiBus	Mo – Fr	60	/	/	20:50 – 22:50	E
		Sa	60	/	/	20:50 – 22:50	
		So	60	/	/	20:50 – 23:50	

V = Verbindungslinie; E = Erschließungslinie; T = Tangentiallinie

Tabelle 18: Bedienungsangebot TB/AST

Linie	Produkt	Taktangebot			
		NaVZ	SVZ	Betriebszeit	
NE 1	Nacht-Express	Mo – Fr	60	/	00:00 – 01:30
		Sa	60(30)	30	00:00 – 06:30 eine Fahrt um 23:30
		So	60(30)	60	00:00 – 07:30 eine Fahrt um 23:30
NE 2	Nacht-Express (Ruhrbahn)	Mo – Fr	/	30	23:30 – 01:30
		Sa	60	30	23:30 – 06:30
		So	60	30	23:30 – 07:30
NE2	Nacht-Express (Vestische)	Mo – Fr	/	/	/
		Sa	60	/	00:10 – 03:10
		So	60	/	00:10 – 03:10
NE9	Nacht-Express	Mo – Fr	/	/	/
		Sa	60	/	01:15 – 03:15
		So	60	/	01:15 – 03:15
NE10	Nacht-Express	Mo – Fr	/	/	/
		Sa	60	/	01:00 – 04:00

Linie	Produkt	Taktangebot			
		NaVZ	SVZ	Betriebszeit	
		So	60	/	01:00 – 04:00
NE11	Nacht-Express	Mo – Fr	/	/	/
		Sa	60	/	00:15 – 04:45
		So	/	/	00:15 – 04:45
NE12	Nacht-Express	Mo – Fr	/	/	/
		Sa	60	/	01:00 – 04:45
		So	60	/	01:00 – 04:45
NE13	Nacht-Express	Mo – Fr	/	/	/
		Sa	60	/	01:25 – 04:25
		So	60	/	01:25 – 04:25
NE14	Nacht-Express	Mo – Fr	/	/	/
		Sa	60	/	01:05 – 04:46
		So	60	/	01:05 – 04:46

Tabelle 19: Bedienungsangebot Nacht-Express (NE)

4.5 Umsetzung der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2011

Im Jahr 2011 wurde der Nahverkehrsplan der Stadt Gelsenkirchen neu aufgestellt. Zahlreiche Prüfaufträge wurden diskutiert und bewertet. Einige der empfohlenen Maßnahmen konnten (teilweise) umgesetzt werden, andere aus verschiedenen Gründen nicht.

Aus der folgenden Tabelle kann die Bilanz der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan von 2011 entnommen werden. Das Kürzel beschreibt dabei die Notation der Prüfaufträge im Nahverkehrsplan 2011 (Handlungsfeld und Nummer des Prüfauftrages).

Kürzel	Titel	Umsetzung
I.1.1	Neuordnung im Bereich Hassel	Der Prüfauftrag ist umgesetzt worden.
I.1.2	Neuordnung des Stadtteilnetzes im Bereich Resse	Die Maßnahme kann nicht umgesetzt werden, da die vorgesehenen Wohnstraßen aufgrund ihres Straßenquerschnitts nicht mit Bussen befahrbar sind.
I.1.3	Entwicklung eines Stadtteilkonzeptes für den Bereich Bismarck - Bulmke-Hüllen	<p>Der Prüfauftrag wurde teilweise (Linie 385: Trennen der Linie am Hauptbahnhof und Taktverdichtung auf Nordast (Hauptbahnhof – Konradstraße auf 20-Minuten-Takt)) umgesetzt (als neue Linie 348).</p> <p>Die Erschließung des Stadtquartiers Graf Bismarck wurde bislang nicht umgesetzt, da sich die Realisierung des Wohnquartiers verzögerte. Da nun die ersten Bauabschnitte beendet sind und dort auch ein ÖPNV-Bedarf entstanden ist, sollte die Anbindung in der aktuellen Fortschreibung berücksichtigt werden. Als ein Nebeneffekt sollte der Einkaufsbereich auf dem ehemaligen Bergwerk Consolidation besser erschlossen werden.</p>
I.2.1	Verbesserung der Anbindung Rotthausens an die Altstadt/Hauptbahnhof	Die Maßnahme sollte durch die Umlegung des Linienwegs der Buslinie 340 realisiert werden. Eine Fahrgastbefragung auf der Linie 340 hatte jedoch ergeben, dass die Mehrheit der Fahrgäste gegen die Veränderung/Umlegung des Linienwegs gewesen ist. Die Maßnahme wird deshalb von Seiten der Verwaltung nicht weiterverfolgt.
I.2.2	Einrichten einer Verbindung zwischen Rotthausen und dem Marienhospital (AST)	Da die Verbindung mit einem Umstieg am Hbf gut erreichbar ist, wurde von Seiten der Verwaltung bislang empfohlen, ein solches AST nicht einzurichten. Im Rahmen dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird die Einrichtung einer Linienverbindung geprüft.
I.2.3	Räumliche Ausweitung des NachtNetzes Essen auf das Stadtgebiet Gelsenkirchen	Aufgrund der Prioritätenbildung (zunächst Abarbeitung der Maßnahmen, dann Prüfaufträge und Planungsprojekte) wurde der Prüfauftrag bisher nicht abschließend untersucht und bewertet. Dies wird im Rahmen der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans geschehen.

Kürzel	Titel	Umsetzung
I.2.4	Anbindung Gelsenkirchen – Essen	Der Prüfauftrag wurde untersucht, es wurde keine Notwendigkeit für eine verbesserte ÖPNV-Anbindung zwischen Gelsenkirchen und Essen festgestellt.
I.3.1	Verbesserung der Bedienung im Bereich Scholven-Süd	Der Prüfauftrag wurde umgesetzt.
I.3.2	Umprofilierung CE 56 in SB	Der Prüfauftrag wurde umgesetzt.
I.3.3	Neuordnung im Bereich Horst-Süd	Aufgrund des hohen finanziellen Aufwandes wurde von Seiten der Verwaltung empfohlen, diesen Prüfauftrag nicht umzusetzen. Der Nutzen stand in keinem Verhältnis zum Aufwand. Das Verkehrsbedürfnis konnte stattdessen durch Änderungen auf den Linien 396 und SB36 befriedigt werden.
I.3.4	Zeitliche Ausdehnung des NachtNetzes / Betriebszeitausweitung	Der Prüfauftrag wurde umgesetzt, die Fahrgastnachfrage ist jedoch gering.
I.3.5	Umwandlung SB23 zur Regionalbuslinie	Die Maßnahme steht im Kontext mit der geplanten Umprofilierung der Linie 249 zur SB-Linie (aus dem Nahverkehrsplan Kreis Recklinghausen). Dies wird in diesem Nahverkehrsplan innerhalb der Prüfaufträge erneut behandelt.
I.3.6	Neuordnung der Liniennummern in Teilbereichen	Diese Maßnahme ist als kontinuierliche laufende Maßnahme zu betrachten: immer dort, wo sich Linien ändern, müssen diese neu sortiert werden.
I.3.7	Anpassung der Fahrplandarstellung der Linien 397/ 398 und 381	Der Prüfauftrag ist abgearbeitet worden. Die BOGESTRA hatte für diese Linien einen entsprechenden Produktfahrplan erstellt. Der Nachdruck ist mangels Nachfrage dann eingestellt worden.
I.3.8	Prüfen des Einsatzes der Straßenbahnlinien im Nachtverkehr	Der Prüfauftrag ist geprüft und aufgrund der geringen Nachfrage und der Nachteile bei der Feinerschließung nicht weiterverfolgt worden. Stattdessen ist die Buslinie NE10 als neue städteverbindende Linie (auf dem Linienweg der Straßenbahnlinie 302) eingerichtet worden.

Kürzel	Titel	Umsetzung
I.4.1	Verbesserung der Anbindung der ZOOM Erlebniswelt	Die Maßnahme ist bislang nur teilweise umgesetzt worden. Durch die neue Anbindung des Quartiers Graf Bismarck (siehe Prüfaufträge I.1.3 und I.5.1) könnte eine zusätzliche Anbindung erfolgen und in diesem Rahmen umgesetzt werden. Die Maßnahme, die Linie 342 über ZOOM zu führen, wurde an Sonn- und Feiertagen umgesetzt.
I.4.2	Verbesserung der Anbindung des Sport-Paradies (neue Haltestelle L. 342)	Die Anlage einer neuen Haltestelle auf der Willy-Brandt-Allee in der Nähe des Sport-Paradieses ist geprüft worden, konnte aber aus verschiedenen Gründen wie der langen Rechtsabbiegespur von der Adenauerallee auf die Willy-Brandt-Allee nicht realisiert werden. Aufgrund der relativ geringen verkehrlichen Bedeutung empfiehlt die Verwaltung, diese Maßnahme nicht weiter zu verfolgen.
I.4.3	Direktanbindung "medicos"	Die Detailbetrachtung dieses Prüfauftrags hat ergeben, dass die Anbindung des "medicos" über die Straßenbahnlinie 302 (Haltestelle "VELTINS-Arena") als ausreichend einzustufen ist (zumutbare Fußwege).
I.5.1	Erschließung des neuen Stadtquartiers „Graf Bismarck“	siehe Bewertung I.1.3
I.5.2	Verbesserte Anbindung Bereich „Consol“	siehe Bewertung I.1.3
I.5.3	Erschließung Stadtquartier am Schloss Horst	Zum Thema "Quartierbus" siehe Kommentar zu I.3.3 Die Maßnahme wird durch die neue Haltestelle "Am Bowengarten" (durch Splittung des Linienwegs der SB36) als umgesetzt betrachtet.
I.5.4	Anbindung Entwicklungsgebiet „Kraftwerk Westerholt“	Die Betrachtung dieses Prüfauftrages hat bislang keine Notwendigkeit der Anbindung des Entwicklungsgebietes ergeben.
I.5.5	Anbindung ARENA-PARK	Die Detailbetrachtung dieses Prüfauftrags hat ergeben, dass die Anbindung des "ARENA-Parks" über die Straßenbahnlinie 302 sowie die Buslinie 380 als ausreichend einzustufen ist (zumutbare Fußwege).

Kürzel	Titel	Umsetzung
II.1.1	Neugestaltung des Verknüpfungspunktes Buer Rathaus	Die Maßnahme wird derzeit umgesetzt.
II.1.2	Modernisierung des Busbahnhofes am Hauptbahnhof	Die Maßnahme wird derzeit umgesetzt.
II.1.3	Infrastruktureller Ausbau der Verknüpfungshaltestelle „Neuhüller Straße“	Dieses Thema wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans an anderer Stelle betrachtet (Kapitel 6 "Barrierefreiheit" mit der Zeitplanung zum Umbau der Haltestellen).
II.1.4	Infrastruktureller Ausbau der Verknüpfungshaltestelle „Ückendorfer Platz“	Dieses Thema sollte im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans an anderer Stelle betrachtet werden (im Kapitel 6 "Barrierefreiheit").
II.1.5	Verbesserung der Transparenz der Verknüpfungshaltestelle „Königswiese“	Der Prüfauftrag wurde nicht weiter verfolgt, diese Maßnahme wird im Rahmen der regelmäßigen ÖPNV-Planung außerhalb des Nahverkehrsplans untersucht.
II.1.6	Umgestaltung Ebertstraße	Diese Maßnahme wird im Sommer 2018 umgesetzt.
II.2.1	Haltestellenausbau Straßenbahn-Linie 301 auf der „Horster Strecke“	Die Maßnahme ist als laufendes Projekt zu sehen, die Umsetzung hat schon vor Jahren begonnen, in 2018 wird der 5. Bauabschnitt gebaut.
II.2.2	Kurzfristige Interimslösungen zum niederflurgerechten Haltestellenausbau entlang der Straßenbahn-Linie 301	Dieses Thema wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans an anderer Stelle betrachtet (Kapitel 6 "Barrierefreiheit" mit der Zeitplanung zum Umbau der Haltestellen).
II.2.3	Niederflurgerechter bzw. weitgehend barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes („Standard-Haltestellen“ nach Kategorien; siehe Kapitel 6.5) mit vordringlichem Bedarf	Dieses Thema wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans an anderer Stelle betrachtet (Kapitel 6 "Barrierefreiheit" mit der Zeitplanung zum Umbau der Haltestellen).

Kürzel	Titel	Umsetzung
II.2.4	Nachrüsten von ausgebauten Haltestellen mit nutzerrelevanten Elementen (z.B. taktile Leitsysteme, DFI) entsprechend den Anforderungen des Leitbildes („Standard-Haltestellen“ nach Kategorien; siehe Kapitel 6.5) mit vordringlichem Bedarf	Dieses Thema wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans an anderer Stelle betrachtet (Kapitel 6 "Barrierefreiheit" mit der Zeitplanung zum Umbau der Haltestellen).
II.2.5	Einrichten von akustischer Fahrgastinformation an Haltestellen mit hoher Bedeutung für relevante Nutzergruppen (DFI mit Sprachausgabe oder Info-Säule)	Der Prüfauftrag ist insofern bearbeitet, als dass im Rahmen des "DFI light"-Projektes (BOGESTRA AG) und des Umbaus der beiden ZOB (ZOB Buer Rathaus und ZOB Gelsenkirchen Hbf.) DFI-Anlagen (Dynamische Fahrgastinformation) mit Sprachausgabe angeschafft werden.
II.2.6	Nachrüsten der Haltestelle „Bergwerk Consolidation“ mit Fahrstuhl (langfristig)	Dieses Planungsprojekt wird seit 2017 von der Verwaltung aktiv bearbeitet. Aktuell (Stand Mai 2018) läuft die Vorplanung für dieses Projekt (genaue Verortung des Personenaufzuges der Stadtbahnstation, Entwurfsplanung, belastbare Kostenschätzung). Ein Umsetzungszeitraum steht derzeit noch nicht fest.
II.2.7	Optimierung der Haltestellensituation „Willy-Brandt-Allee“ als barrierefreier ÖPNV-Zugang zur VELTINS-Arena	Dieses Thema wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans an anderer Stelle betrachtet (Kapitel 6 "Barrierefreiheit" mit der Zeitplanung zum Umbau der Haltestellen).
II.2.8	Zugang Haltestelle „Em-scherstraße“ (langfristig)	Dieses Thema wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans an anderer Stelle betrachtet (Kapitel 6 "Barrierefreiheit" mit der Zeitplanung zum Umbau der Haltestellen).
II.3.1	Beschleunigung Horster Straße	Die Maßnahme ist als "laufendes Projekt" zu sehen, die Umsetzung hat schon vor Jahren begonnen, in 2018 wird der 5. Bauabschnitt gebaut.

Kürzel	Titel	Umsetzung
II.3.2	Ertüchtigung/ Modernisierung von Teilstrecken im Straßenbahn-System (langfristig)	Dieses Thema wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans an anderer Stelle betrachtet (Kapitel 6 "Barrierefreiheit" mit der Zeitplanung zum Umbau der Haltestellen).
II.3.3	Niederflurgerechter bzw. weitgehend barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes (Buskapitel; „Standard-Haltestellen“ nach Kategorien) mit vordringlichem Bedarf	Dieses Thema wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans an anderer Stelle betrachtet (Kapitel 6 "Barrierefreiheit" mit der Zeitplanung zum Umbau der Haltestellen).
II.3.4	Ausbau Polsumer Straße	Diese Maßnahme wird durch die Stadtverwaltung weiterverfolgt.
II.3.5	Ertüchtigung des Linienweges der Linie 396 für den Einsatz von Gelenkbussen	Der Prüfauftrag ist umgesetzt worden. Auf dieser Buslinie fährt nur noch ein einziger Kurs während des Semesters, der außerhalb der FZ-Spitze fährt, als Standardbus. Auf allen anderen Kursen verkehren Gelenkbusse.
II.3.6	Maßnahmen in der Hertener Straße (Resse) zur Verminderung der Behinderungen für die Linie 249	Der Prüfauftrag ist untersucht worden, Maßnahmen sind derzeit nicht notwendig.
II.3.7	Durchführung von ergänzenden Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehrssystem	Die Umsetzung erfolgt unabhängig vom Nahverkehrsplan kontinuierlich.
III.1	Ausweitung DFI	Dieser Prüfauftrag wird als "laufendes Projekt" kontinuierlich umgesetzt. Die technischen Voraussetzungen wurden geschaffen, der DFI-Ausbau erfolgt auch unter Berücksichtigung der Haltestellenkategorien.
III.2	Aufwertung der Haltestelle „Heinrich-König-Platz“	Die Maßnahme ist umgesetzt, der Umbau dieser Haltestelle ist bereits erfolgt.

Kürzel	Titel	Umsetzung
III.3	Verbesserung der Übersichtlichkeit der Haltestelle „Musiktheater“ (Untergeschoss)	Dieses Thema wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans an anderer Stelle betrachtet (Kapitel 6 "Barrierefreiheit" mit der Zeitplanung zum Umbau der Haltestellen). Die Ausschilderung an der Haltestelle wurde bereits erneuert.
III.4	Verbesserung der Situation in der unterirdischen Haltestelle „Hauptbahnhof“	Dieses Thema wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans an anderer Stelle betrachtet (Kapitel 6 "Barrierefreiheit" mit der Zeitplanung zum Umbau der Haltestellen).
III.5	Optimierung Haltestellensituation Haltestelle „Rheinelbestraße“	Dieses Thema wird im Rahmen der Überplanung der Bochumer Straße bearbeitet.
III.6	Erneuerung und Ausbau der Videoschutz-Überwachung an Straßenbahn-Haltestellen	Dieses Thema wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans an anderer Stelle betrachtet (Kapitel 6 "Barrierefreiheit" mit der Zeitplanung zum Umbau der Haltestellen).
III.7	ÖPNV-bezogenes Wegweisungssystem in den Fußgängerzonen Altstadt und Buer	Aufgrund der Prioritätenbildung (zunächst Abarbeitung der Maßnahmen, dann Prüfaufträge und Planungsprojekte) wurde dieser Prüfauftrag bisher nicht abschließend untersucht und bewertet. Die Verwaltung wird den Prüfauftrag außerhalb des Nahverkehrsplans zeitnah bearbeiten.
III.8	Notruf-Säulen an relevanten Straßenbahn-Haltestellen	Dieses Thema wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans an anderer Stelle betrachtet (Kapitel 6 "Barrierefreiheit" mit der Zeitplanung zum Umbau der Haltestellen).
III.9	Begleitservice für Seniorinnen und Senioren und für mobilitätseingeschränkte Personen	Aufgrund der Prioritätenbildung (zunächst Abarbeitung der Maßnahmen, dann Prüfaufträge und Planungsprojekte) wurde dieser Prüfauftrag bisher nicht abschließend untersucht und bewertet. Die Verwaltung wird den Prüfauftrag außerhalb des Nahverkehrsplans zeitnah bearbeiten.
IV.1	Realisierung der höchsten Umweltstandards bei Fahrzeugneuanschaffung	Wird als laufende Maßnahme kontinuierlich umgesetzt.

Kürzel	Titel	Umsetzung
IV.2	Einbau von Rasengleisen	Erste Linienwegabschnitte sind bereits mit Rasengleisen versehen worden (an der Kurt-Schumacher-Straße).
IV.3	Einrichten von Solar-Haltestellen als Demonstrationsobjekte	Pilotprojekte dazu sind an verschiedenen Haltestellen bereits erfolgreich umgesetzt worden.

Tabelle 20: Bilanz der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan von 2011

4.6 Erschließungswirkung des Öffentlichen Nahverkehrs in Gelsenkirchen

Die Erschließungswirkung des Öffentlichen Nahverkehrs in Gelsenkirchen lässt sich anhand der in Kapitel 7.2.1 definierten Rahmenvorgaben für die räumliche Erschließung darstellen. Insgesamt wird im Tagesverkehr das Ziel einer über das Stadtgebiet gleichmäßigen Erschließung erreicht. Die Erschließungswirkung im werktäglichen Tagesverkehr mit Stand 2016 ist Abbildung 8 zu entnehmen (Einzugsradien siehe Tabelle 24).

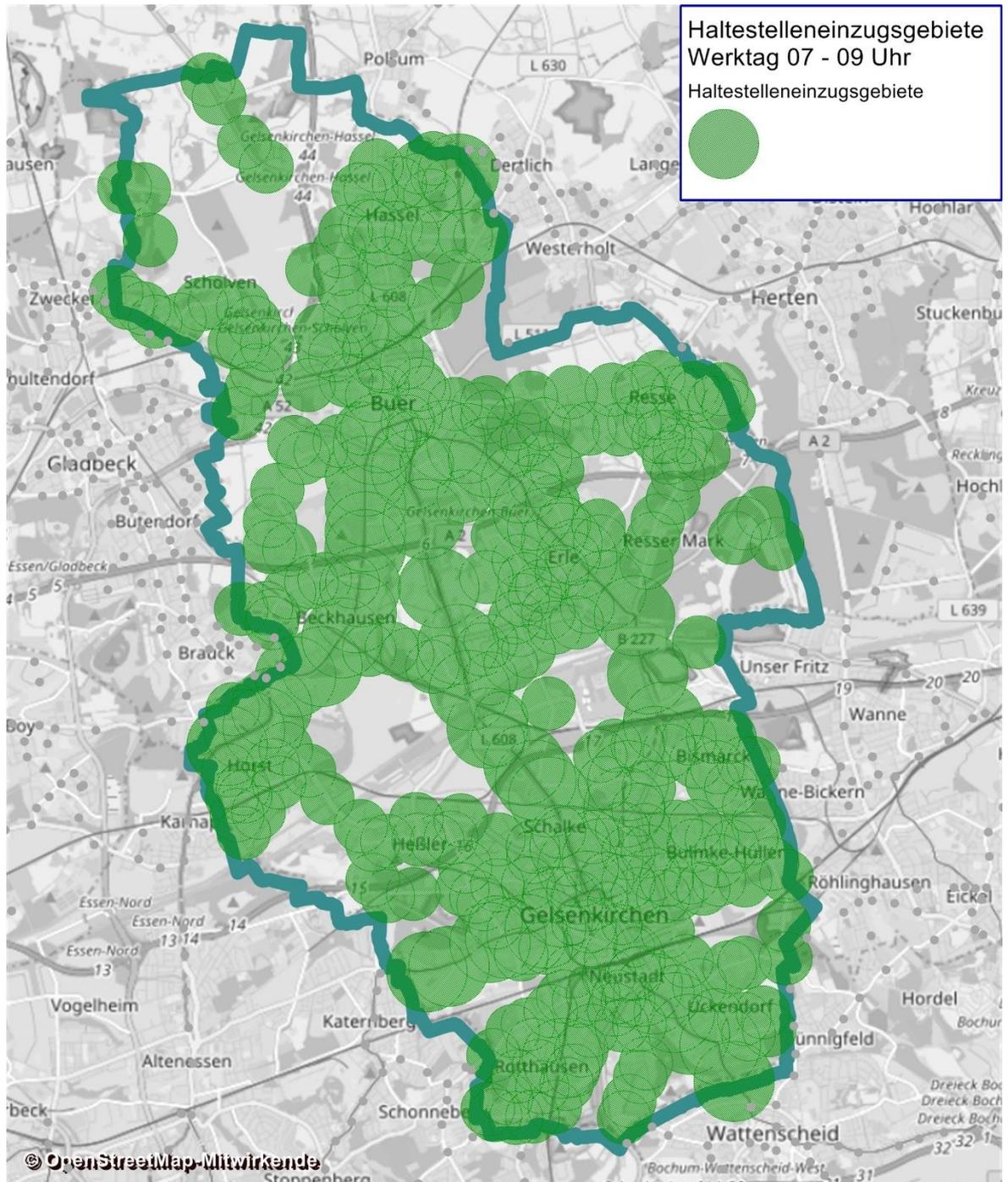


Abbildung 8: Erschließungswirkung im werktäglichen Tagesverkehr in Gelsenkirchen (Stand 2016)

Von wenigen Ausnahmen abgesehen werden die Wohngebiete im Stadtgebiet erschlossen. Eine gute Erschließungswirkung wird erreicht. In wenigen Randlagen sind geringe Erschließungslücken festzustellen, meist sind nur wenige Häuser betroffen. Lediglich in den Bereichen Stadtquartier Graf Bismarck, Buer Ost (nähe Ostring / Nordring) und dem Hördeweg in Feldmark ist über ein verändertes Verkehrskonzept nachzudenken.

Diese Konzepte werden in Kapitel 7.1 diskutiert und bewertet.

4.7 Beförderungszeiten und Umsteigehäufigkeiten des Öffentlichen Nahverkehrs in Gelsenkirchen

In Kapitel 7.2.3 werden Rahmenvorgaben für die Reisezeit und die Umsteigehäufigkeiten definiert. Für die dort genannten wichtigen Ziele im Stadtgebiet (Altstadt, Buer Zentrum, Erle, Horst, Fachhochschule) sind kurze Beförderungszeiten in die relevanten Bereiche der Stadt wichtig.

Für die beiden Stadtzentren Altstadt und Buer werden schnelle Fahrzeiten aus den benachbarten Stadtgebieten erreicht. Jede Haltestelle in der Stadt ist innerhalb von 45 Minuten erreichbar, der Großteil sogar innerhalb von 30 Minuten. Den beiden folgenden Abbildungen können die Beförderungszeiten (d.h. Nettofahrzeit von Haltestelle zu Haltestelle inklusive Wartezeit beim Umstieg) für Altstadt / Hauptbahnhof sowie Buer Zentrum entnommen werden. Dargestellt sind die Beförderungszeiten für einen Werktag zwischen 07:00 und 09:00 Uhr.

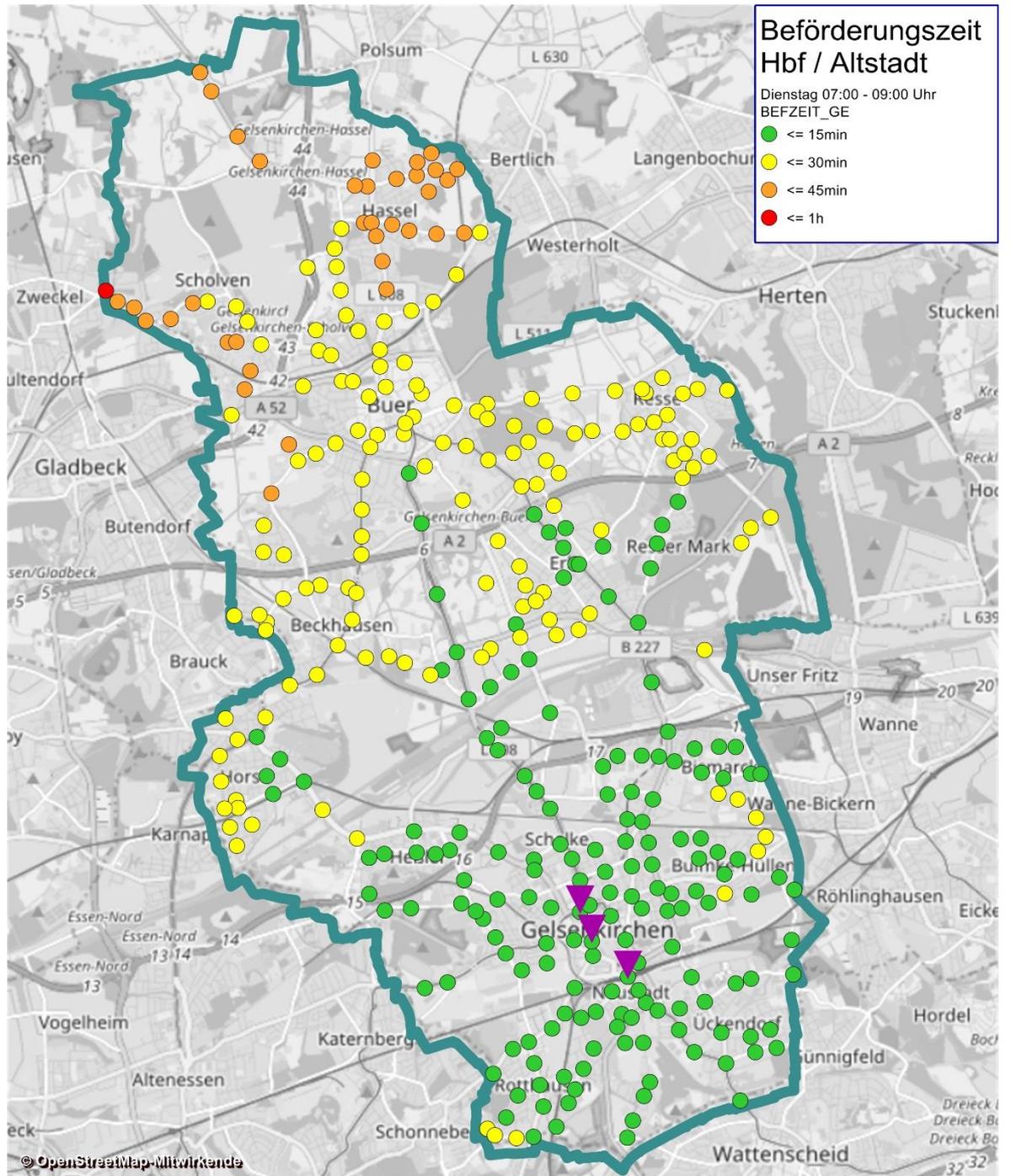


Abbildung 9: Beförderungszeiten von den Haltestellen im Bereich Altstadt / Hbf. für einen Werktag (07-09 Uhr, Stand 2016)

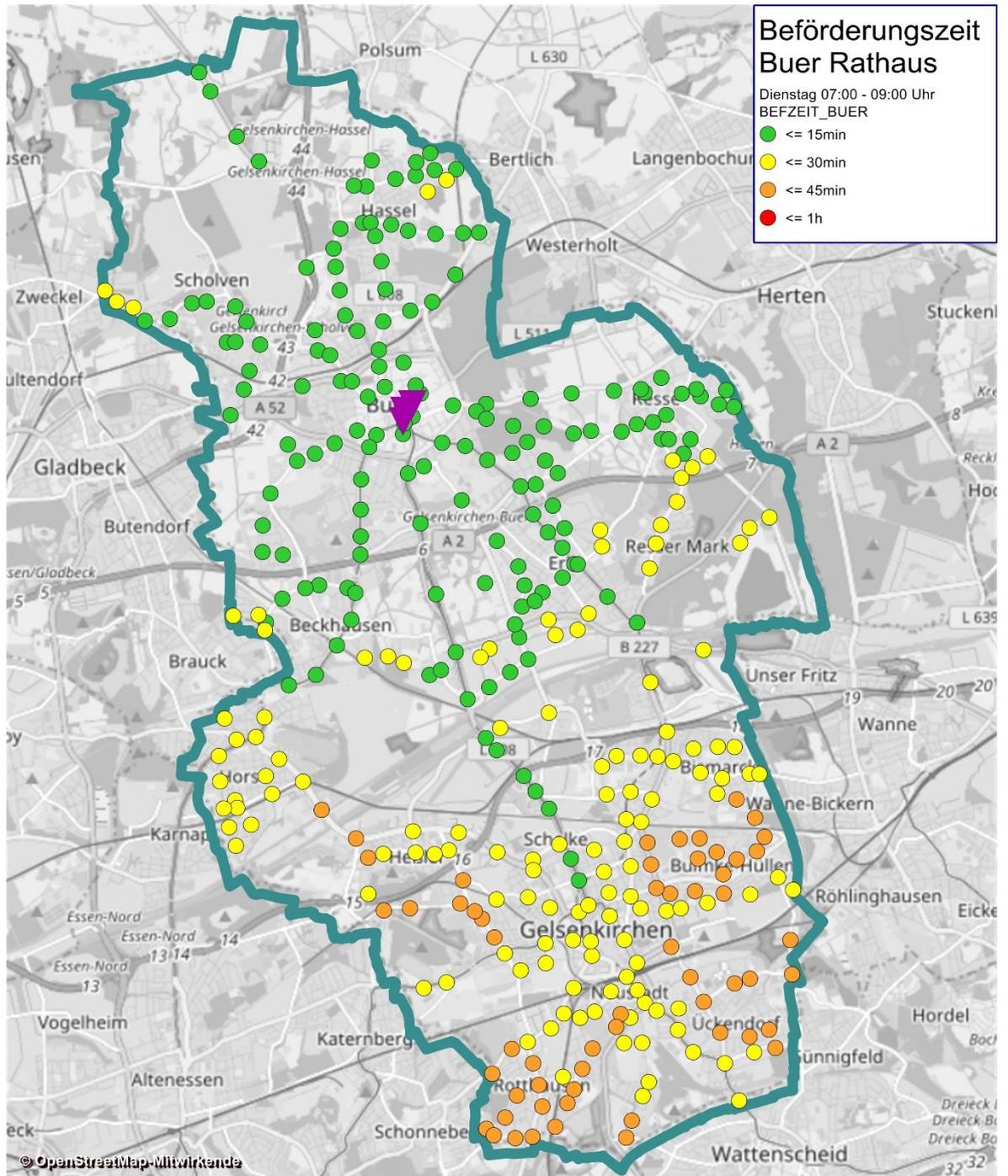


Abbildung 10: Beförderungszeiten von den Haltestellen im Bereich Buer Zentrum für einen Werktag (07-09 Uhr, Stand 2016)

In beiden Stadtzentren gibt es ein gleichwertiges Verkehrsangebot und eine gute Erreichbarkeit der benachbarten Stadtteile. Nur zu räumlich sehr weit entfernten Haltestellen wird eine Beförderungszeit von über 30 Minuten benötigt.

Auch für die weiteren genannten wichtigen Ziele werden schnelle Beförderungszeiten aus den benachbarten Stadtteilen erreicht. Nur im Bereich der Hochschule kann Verbesserungspotential festgestellt werden, die Reisezeit zum Gelsenkirchener Hauptbahnhof als wichtiger Umsteigeknoten beträgt über 30 Minuten.

Auch die Auswertung der Umsteigehäufigkeiten in Gelsenkirchen zeigt ein gleichwertiges Angebot über das Stadtgebiet. Beispielhaft ist in Abbildung 11 dargestellt, über wie viele Umstiege der Bereich Altstadt / Hauptbahnhof zu erreichen ist. Von sehr vielen Haltestellen bestehen Direktverbindungen. Dagegen muss insbesondere von den Bereichen nördlich von Buer Zentrum einmal umgestiegen werden. Von keiner Haltestelle ist ein zweimaliger Umstieg notwendig.

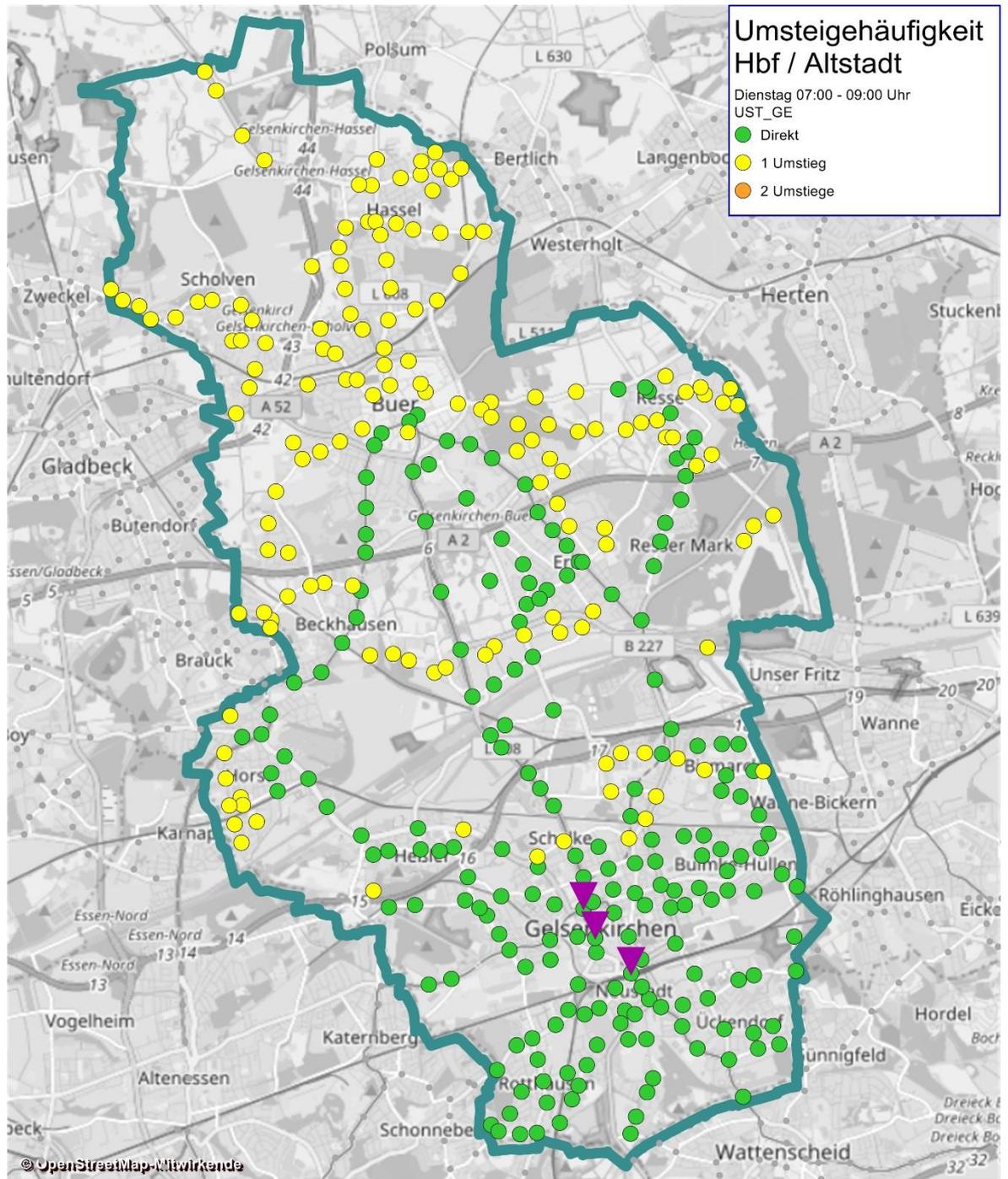


Abbildung 11: Umsteigehäufigkeiten von den Haltestellen im Bereich Altstadt / Hauptbahnhof für einen Werktag (07-09 Uhr, Stand 2016)

Auch für Buer Zentrum, Erle und Host lässt sich eine gleichwertige und gute Verkehrsanbindung feststellen. Jede Haltestelle ist mit maximal einem Umstieg erreichbar. Die Fachhochschule wird durch ihre Randlage nicht optimal angebunden, von vielen Haltestellen im Stadtgebiet ist ein Umstieg notwendig. Dies gilt insbesondere für den dicht besiedelten Bereich Altstadt / Hauptbahnhof.

4.8 ÖPNV-Nachfrage an den Haltestellen in Gelsenkirchen

Die räumliche Nachfrageverteilung nach Haltestellen wird für das Stadtgebiet von Gelsenkirchen anhand von Ein- und Aussteigerzahlen verglichen. Die im Folgenden dargestellten Zahlen sind die Summe der Ein- und Aussteigenden an einem Werktag für den städtischen Nahverkehr, enthalten jedoch nicht den Schienenpersonennah- und Fernverkehr. Die Fahrgastzahlen betreffen nur den Linienverkehr, nicht die Einsatzwagen (E-Wagen).

Dies bedeutet beispielsweise für den Gelsenkirchener Hauptbahnhof, dass neben den hier dargestellten Fahrgästen noch weitere Personen den Bahnhof frequentieren, um das Bahnangebot in benachbarte Städte zu nutzen. Es wird jeder Ein- und Ausstieg gezählt, ein Umsteiger an einer Haltestelle sorgt demnach dort für einen Aus- und einen Einstieg. Die Daten stammen aus Zählungen der BOGESTRA, der Vestischen und des BVR (je nach Linie mit unterschiedlichen Jahresständen zwischen 2005 und 2016).

Es zeigt sich die herausragende Bedeutung der beiden Haupthaltestellen in den beiden Stadtzentren (Hauptbahnhof und Buer Rathaus/ Kunstmuseum) im ÖPNV-System mit deutlich über 30.000 Ein- und Aussteigenden täglich.

Hohe Fahrgastzahlen erreicht außerdem die Haltestelle Musiktheater in der Gelsenkirchener Altstadt mit über 13.000 Ein- und Aussteigenden. Die zwischen dem Hauptbahnhof und der Haltestelle Musiktheater liegende Haltestelle Heinrich-König-Platz erreicht dagegen mit über 6.000 Ein- und Ausstiegen deutlich geringere Nachfragenzahlen als die beiden benachbarten Haltestellen. Da hier nur die Stadtbahn verkehrt, steigen Fahrgäste am Hauptbahnhof bzw. dem Musiktheater auf andere Linien um.

Weitere Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage mit über 4.000 Ein- und Aussteigern pro Tag befinden sich ebenfalls im Bereich Altstadt (Grillo-Gymnasium, Leipziger Straße), in Erle (Marktstraße) sowie in Bismarck (Trinenkamp).

Im Unterzentrum Horst verteilt sich die Nachfrage auf mehrere Haltestellen mit signifikanter Nachfrage (Buerer Straße und Schloss Horst mit jeweils 2.000 bis 3.000 Ein- und Aussteigern täglich), in Erle besonders auf die Haltestellen Marktstraße und Erle Forsthaus (zwischen 3.000 und 5.000 Ein- und Aussteigenden täglich).

Die höchsten Nachfragezahlen sind an Haltestellen der Stadt- bzw. Straßenbahn vorhanden. Dies unterstreicht die hohe Bedeutung des schienengebundenen Verkehrs. Außerdem werden an Umsteigehaltestellen mit zahlreichen Verkehrslinien sowie an Schulen hohe Fahrgastzahlen erreicht.

An den Haltestellen des SPNV werden außer am Hauptbahnhof im städtischen Nahverkehr nur vergleichsweise geringe Ein- und Aussteigerzahlen verzeichnet, einzig an den Bahnhöfen Buer Süd Bf (900 Ein- und Aussteiger) sowie Buer Nord Bf (500 Ein- und Aussteiger) werden größere Fahrgastzahlen erreicht.

Ein direkter Vergleich der Fahrgastzahlen an Haltestellen mit Auswertungen aus früheren Jahren ist nicht sinnvoll, durch veränderte Linienführungen kann es deutliche Unterschiede im Umsteigeverhalten von Fahrgästen geben.

4.9 Infrastruktur und Fahrzeuge

Das Kapitel Infrastruktur und Fahrzeuge für den öffentlichen Personennahverkehr umfasst die Kernthemen Haltestellen, Betriebseinrichtungen, Fahrzeuge und intermodale Verknüpfung. In diesen Kapiteln wird das Thema Barrierefreiheit als Querschnittsthema an den entsprechenden Stellen aufgeführt. Aus diesem Grund wird auf eine spezielle Bestandsanalyse „Barrierefreiheit“ verzichtet.

4.9.1 Haltestellen

Neben den Stationen der RE-, RB und S-Bahn-Linien (Hauptbahnhof, Buer Nord, Buer Süd, Hassel, Rotthausen, Zoo) existieren für den Nahverkehr in der Stadt Gelsenkirchen drei Haltestellen für die Stadtbahn (Linie U11), 60 Haltestellen für die Straßenbahn/Stadtbahn (Linien 107, 301, 302) und knapp 300 Haltestellen für Buslinien, wobei vereinzelt Buslinien auch Straßenbahnhaltestellen nutzen (z.B. Erle Post). Die Straßenbahnhaltestellen Hauptbahnhof und Heinrich-König-Straße werden von allen Straßenbahnlinien unterirdisch genutzt. Die weiteren unterirdischen Haltestellen zwischen Musiktheater und Trinenkamp werden nur von der Linie 301 angefahren.

Zum Thema Barrierefreiheit an Haltestellen siehe Kapitel 6.

4.9.2 Fahrzeuge

Die Auswertungen zu den Fahrzeugen umfassen den Schienen- und Busverkehr der Verkehrsunternehmen BOGESTRA (Straßenbahnen am Betriebshof Gelsenkirchen und Busse am Betriebshof Ückendorf), Vestische (Busse am Betriebshof Herten und Bottrop) und Ruhrbahn (Straßen- und Stadtbahnen auf den Linie U11 und 107). Dazu werden im Busverkehr auch die Subunternehmen berücksichtigt. Im Schienenverkehr sind keine Subunternehmen tätig. Die Fahrzeuge der Vestischen und BOGESTRA umfassen alle Fahrzeuge an diesen Standorten. Diese verkehren auch außerhalb der Stadt Gelsenkirchen. Zudem können auch Fahrzeuge von anderen Betriebshöfen der Verkehrsunternehmen zum Einsatz kommen, beispielsweise bei Veranstaltungen oder Baumaßnahmen (Schienenersatzverkehr).

Schienerverkehr

Im Schienenverkehr werden Hoch- und Niederflurstraßenbahnen eingesetzt. Hochflurfahrzeuge verkehren auf der Linie U11 meist als Zweiwagenzüge (Gelsenkirchen-Horst – Essen). Auf allen anderen Linien (107, 301, 302) verkehren Niederflurstraßenbahnen als Einwagenzüge. Während auf den Linien U11 und 107 verschiedene Fahrzeugtypen eingesetzt werden, verkehren auf den Linien der BOGESTRA in der Regel nur Variobahnen. Die älteren Niederflurstraßenbahnen werden weitgehend für Einsatzfahrten genutzt (Straßenbahnmodell NF6D).



Hochflurfahrzeug U11 (Modell P86U)

Niederflurfahrzeug 301 (Modell Variobahn)

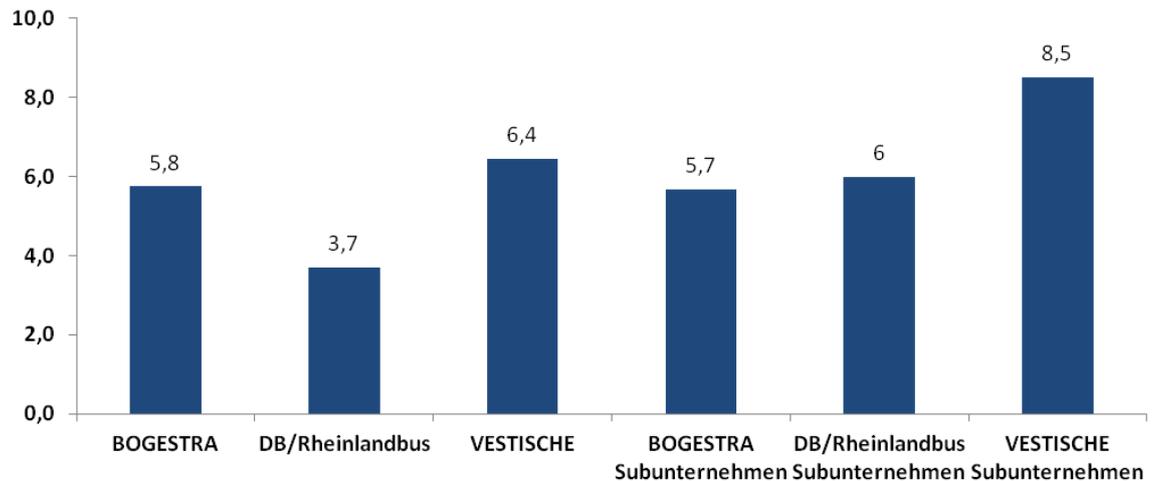
Abbildung 12: Hoch- und Niederflurfahrzeuge im Schienenverkehr

Mehrzweckbereiche befinden sich in der Nähe der Tür. Hierzu haben Straßenbahnen des Typs Variobahn zwei Türen je Seite bei den Rampen, um den Ein- und Ausstieg zu erleichtern. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste befinden sich im Mehrzweckbereich zusätzlich auch Klappsitze. Außerdem sind die Variobahnen mit einer Klimatisierung und Videoüberwachung ausgestattet.

Alle Fahrzeuge im Schienenverkehr haben eine dynamische Zielbeschilderung an allen Fahrzeugseiten. In den Fahrzeugen erfolgt eine optische und akustische Fahrgastinformation. Dazu zeigen die Informationsbildschirme in den Variobahnen immer die nächsten fünf Haltestellen an. Die Energieversorgung der Straßenbahnen erfolgt durch eine Mischung verschiedener Energieträger. Bei dieser Mischung haben die erneuerbaren Energien einen Anteil von 50 %. Weitere größere Anteile entfallen auf Kohlekraft (39,2 %) und Kernkraft (9,5 %).

Busverkehr

Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge liegt zwischen 3,7 Jahren (BVR) und 8,5 Jahren (Vestischen Subunternehmen). Unabhängig von den Verkehrsunternehmen liegt damit das Durchschnittsalter in der Stadt Gelsenkirchen bei sechs Jahren.



Quelle: Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahnen (2016), BVR (2016), Vestische Straßenbahnen (2016)

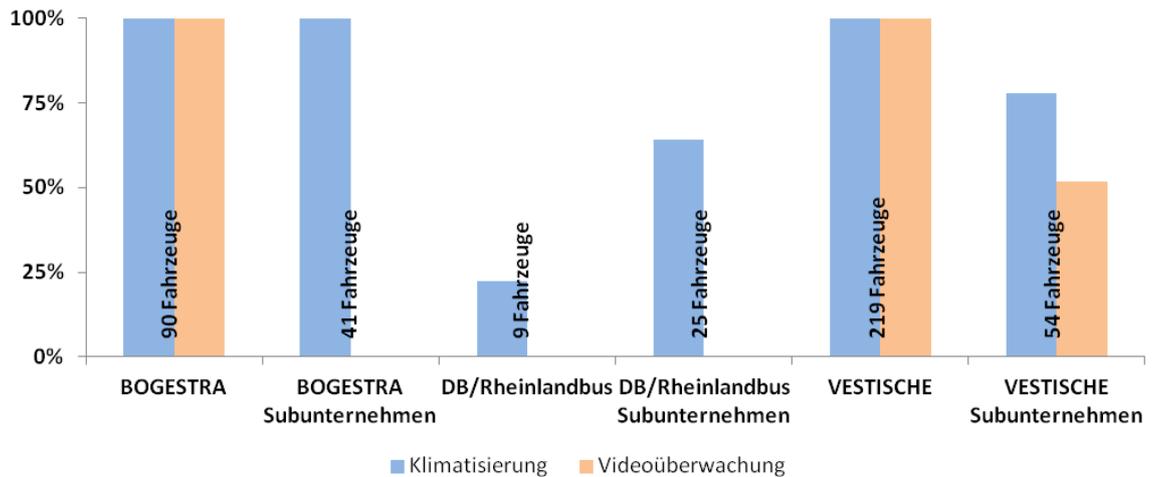
Abbildung 13: Durchschnittsalter der Busse

Im Busverkehr werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Diese haben eine Klapprampe an der Tür zum Mehrzweckbereich sowie einen Rollstuhlplatz mit Haltewunschtaaste. Bei den neuesten Gelenkbussen der BOGESTRA und Vestischen befindet sich ein weiterer kleinerer Mehrzweckbereich an der dritten Tür. Dieser richtet sich v.a. an Fahrgäste mit Rollatoren und Kinderwagen, da an der dritten Tür keine Klapprampe für Rollstühle vorhanden ist.

Die Fahrgastinformation erfolgt außen durch eine dynamische Zielbeschilderung an der Front- und Türseite, welche auch die Liniennummer beinhaltet. An der Heck- und Fahrerseite wird die Liniennummer angegeben. In allen Fahrzeugen erfolgen optische und akustische Haltestelleninformation. Bei den neuen Fahrzeugen mit einem Informationsbildschirm werden dazu die nächsten fünf Haltestellen angezeigt.

Wesentliche Komfort- und Sicherheitsausstattung sind eine Klimatisierung und Videoüberwachung. Hier gibt es v.a. größere Unterschiede zwischen den Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahnen und Vestische Straßenbahnen auf der einen Seite sowie BVR und den Subunternehmen auf der anderen Seite. Alle Fahrzeuge der Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahnen sowie der Vestischen Straßenbahnen haben eine Klimatisierung und Videoüberwachung. Zudem haben alle Fahrzeuge, welche für die Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahnen als Subunternehmen tätig sind, eine Klimatisierung.

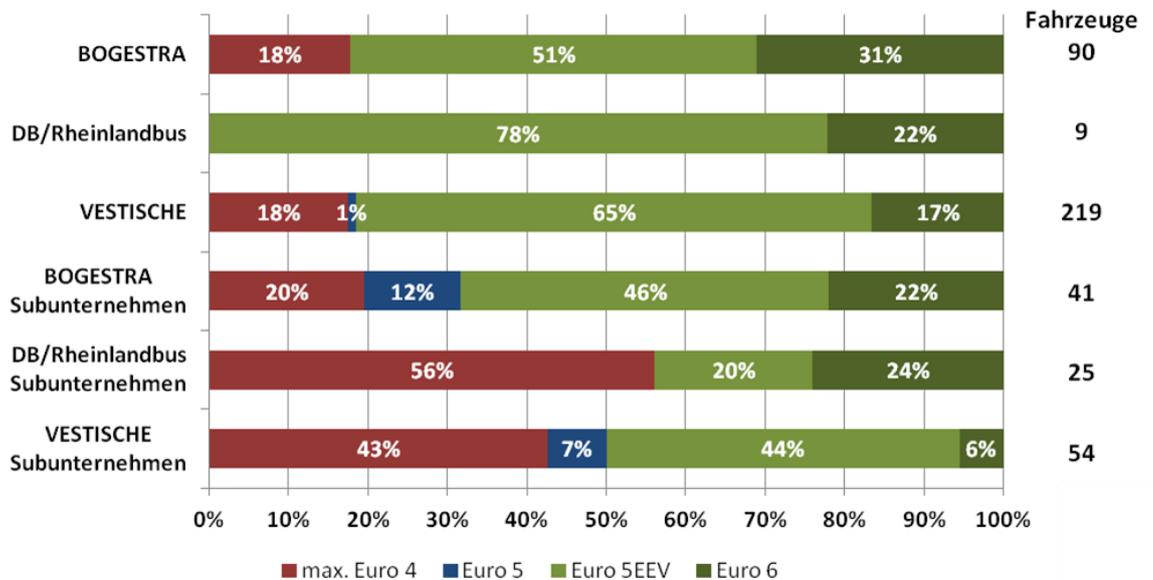
Weitere Ausstattungsmerkmale wie z.B. WLAN sind bei keinem Fahrzeug (unabhängig vom Verkehrsunternehmen) vorhanden. Derzeit gibt es einen Testbetrieb bei der BOGESTRA.



Quelle: Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahnen (2016), BVR (2016), Vestische Straßenbahnen (2016)
 Abbildung 14: Klimatisierung und Videoüberwachung in Bussen

Der Busverkehr in der Stadt Gelsenkirchen hat bereits einen guten Stand beim Klimaschutz erreicht. So erfüllen 75% aller Fahrzeuge mindestens die Abgasnorm Euro 5 EEV. Darin sind mit rund 20% Fahrzeuge enthalten, die mit Euro 6 die strengste Abgasnorm erfüllen. Insbesondere bei den Subunternehmen von BVR und den Subunternehmen der Vestischen verkehren auch nennenswerte Anteile an Fahrzeuge mit der älteren Abgasnorm Euro 4. Die Werte sind Abbildung 15 zu entnehmen.

Neben dem klassischen Dieselantrieb nutzen die Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahnen und Vestischen Straßenbahnen auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebskonzepten. Hierzu stehen bei der BOGESTRA sechs und der Vestischen zwei Hybridbusse zur Verfügung. Fahrzeuge mit anderen alternativen Antrieben (z.B. Elektrobusse) sind bei keinem Verkehrsunternehmen im Einsatz.



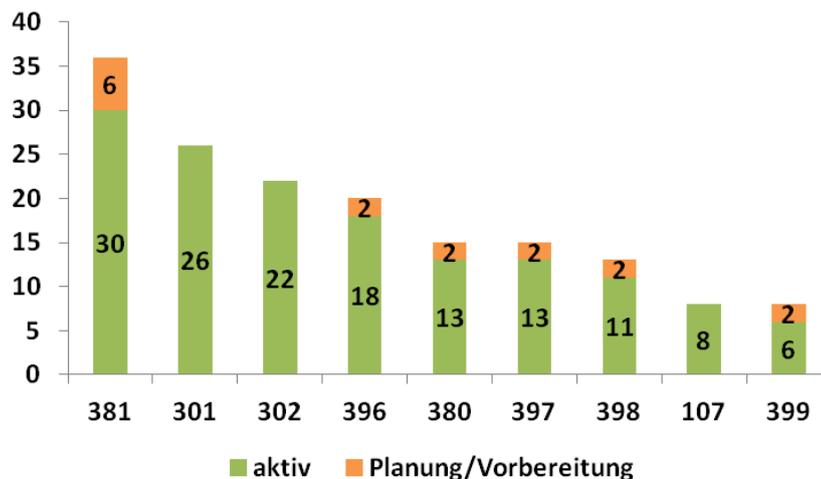
Quelle: Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahnen (2016), BVR (2016), Vestische Straßenbahnen (2016)
 Abbildung 15: Abgasnormen nach Verkehrsunternehmen

4.9.3 Betriebseinrichtungen

Das Verkehrsunternehmen BOGESTRA, welches im südlichen Stadtgebiet bis in den Stadtteil Buer den größten Teil des Linienangebots durchführt, verfügt über zwei eigene Betriebshöfe in der Stadt Gelsenkirchen. Der Busbetriebshof liegt in Ückendorf und für die Straßenbahnen der Linie 301 und 302 gibt es einen Betriebshof nordöstlich der Innenstadt. Alle weiteren Verkehrsunternehmen haben Betriebshöfe außerhalb der Stadt Gelsenkirchen, meist im Kernbereich des jeweiligen Verkehrsunternehmens (zum Beispiel Ruhrbahn: Stadt Essen, Vestische: Stadt Herten).

Die Stadt- und Straßenbahnlinien können überwiegend einen vom weiteren Straßenverkehr unabhängigen Gleiskörper nutzen. Dies betrifft v.a. die Linie 301 zwischen Hauptbahnhof und ZOOM-Erlebnisswelt (Tunnel und Münsterstraße) und die Linie 302 zwischen Hauptbahnhof und Buer Rathaus (Tunnel und Kurt-Schumacher-Straße) und die U11 in Horst. Der Tunnel zwischen den Haltestellen Zoom-Erlebnisswelt und Rheinelbestraße ist der einzige unterirdische Streckenabschnitt in der Stadt Gelsenkirchen. Dieser umfasst südlich der Haltestelle Hauptbahnhof und nördlich der Haltestelle Heinrich-König-Platz auch eine Abstellanlage. Nördlich der Haltestelle Heinrich-König-Platz verlassen die Linie 107 und 302 den Tunnel. Der Streckenabschnitt bis zur Haltestelle ZOOM-Erlebnisswelt wird nur von der Linie 301 befahren.

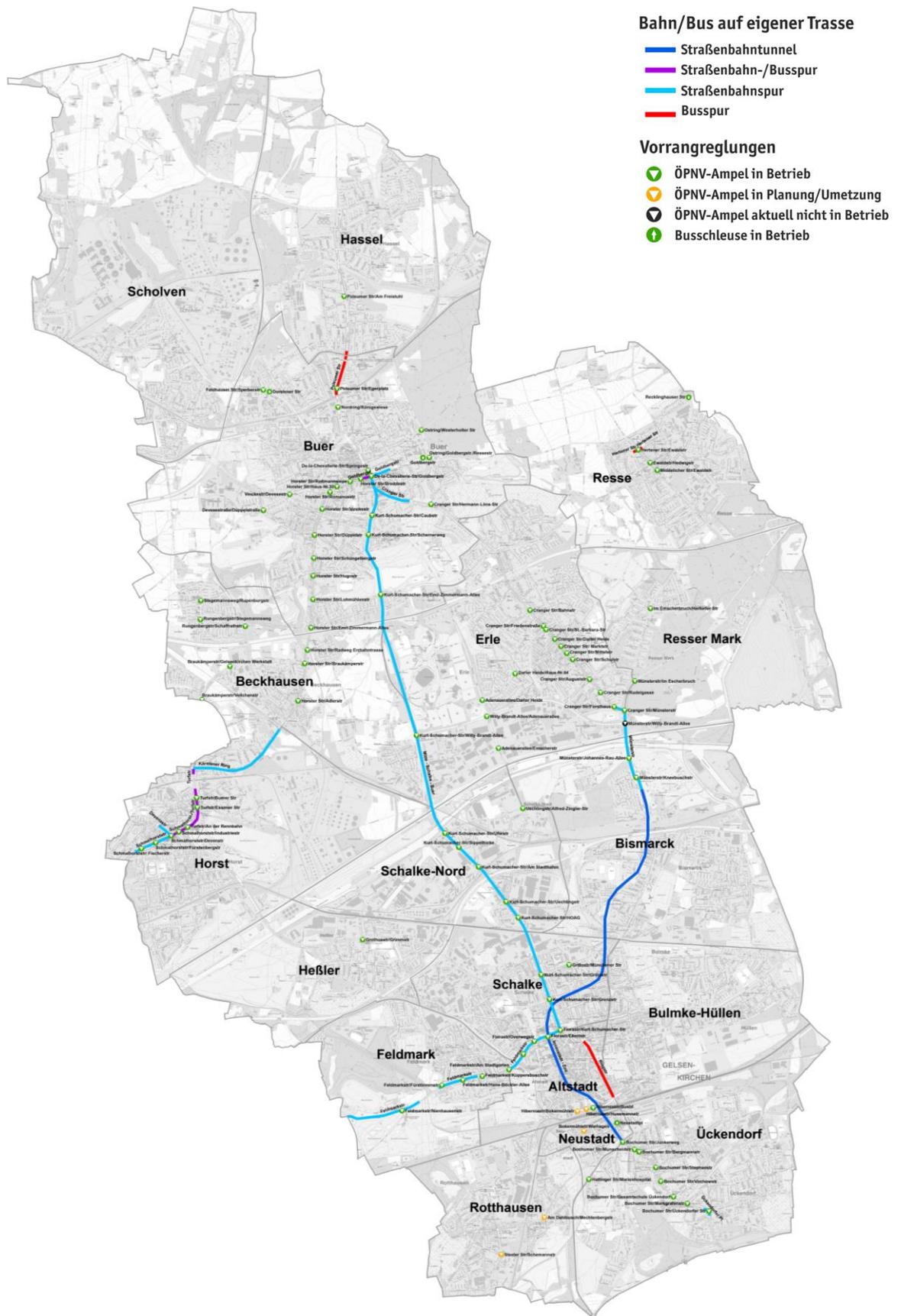
Buslinien können auf einzelnen Streckenabschnitten ebenfalls eine eigene Fahrspur nutzen. Möglich ist dies zurzeit in Horst zusammen mit der Straßenbahnlinie 301 sowie in Buer auf der Polsumer Straße in Richtung Norden und im Stadtzentrum auf der Ringstraße in Richtung Süden. Zusätzlich besteht an vielen Kreuzungen eine Vorrangschaltung für Straßenbahnen und Busse. Schwerpunkt sind hier u.a. die in Nord-Süd-Richtung verkehrenden Linien, welche auch auf Grund der Linienlänge anfälliger für Verspätungen sind.



Quelle: BOGESTRA (2017), Vestische (2017)

Abbildung 16: Linienbezogene Beschleunigung ab acht Vorrangschaltungen

In der nachfolgenden Abbildung werden die bisherigen Maßnahmen zur Beschleunigung und Fahrplanstabilität dargestellt.



Quelle: BOGESTRA (2017), Vestische (2017)

Abbildung 17: Busbeschleunigung und Fahrplanstabilität (Stand: 05/2017)

4.9.4 Intermodale Verknüpfung

Schwerpunkt des Umweltverbunds (Bahn/Bus, Fahrrad, CarSharing, zu Fuß gehen, Elektromobilität) ist nicht nur der Umstieg in Bahn- und Buslinien während einer Fahrt (Intermodalität), sondern auch die Wahl eines geeigneten und klimafreundlichen Verkehrsmittels je nach Anliegen (Multimodalität). Da nicht immer alle Wege mit Bahn- und Buslinien zurückgelegt werden, ist die Inter- und Multimodalität im Umweltverbund ein wichtiger Anknüpfungspunkt.

Die Stadt Gelsenkirchen grenzt an die Oberzentren Essen und Bochum sowie mehrere Mittelzentren. Hiermit kommt auch der intermodalen Verknüpfung für regionale Verbindungen eine wichtige Bedeutung zu, damit Nutzerinnen und Nutzer auf den Umweltverbund umsteigen. Zudem kann z.B. die Verknüpfung zwischen Fahrrad und Bus den Einzugsbereich einer Haltestelle erweitern.

Für P+R und B+R sind die wichtigsten Verknüpfungspunkte die Bahnhöfe und Haltepunkte im Schienenverkehr. B+R Standorte bestehen in der Stadt Gelsenkirchen am Hauptbahnhof und den Haltepunkten Zoo, Buer Nord S, Buer Süd und Hassel S.

Die Standorte Buer Süd und Hassel S haben keine P+R-Möglichkeit. Die Standorte Hauptbahnhof und Buer Nord S verfügen neben offenen Radabstellanlagen auch über Fahrradboxen. Eine Radstation besteht in der Stadt Gelsenkirchen nicht.

Standort	Stellplätze		ÖPNV-Anbindung in Stadtzentren ohne Umstieg
	P+R	B+R	
Hauptbahnhof	314*	141 (54)	Oberhausen, Duisburg, Herne, Castrop-Rauxel, Dortmund, Hamm, Kamen, Düsseldorf, Münster, Dülmen, Haltern, Recklinghausen, Essen, Mülheim (Ruhr), Krefeld, Viersen, Mönchengladbach, Bochum
Zoo	36	35	Gladbeck, Dorsten, Herne, Castrop-Rauxel- Dortmund
Buer Nord S	68	78 (44)	Marl, Haltern, Gladbeck, Bottrop, Essen, Velbert, Wuppertal
Buer Süd	-	10	Gladbeck, Dorsten, Herne, Castrop-Rauxel- Dortmund
Hassel S	-	20	Marl, Haltern, Gladbeck, Bottrop, Essen, Velbert, Wuppertal

* gebührenpflichtig (54) Anteil an Fahrradboxen

Tabelle 21: Verknüpfung zum Auto und Fahrrad

Die Stadt Gelsenkirchen ist Teil des regionalen Fahrradverleihangebots metropolrad-ruhr. Standorte dieses Angebots befinden sich auch in den benachbarten Städten Bochum, Bottrop, Essen und Herne. Vier Standorte bieten eine Umsteigemöglichkeit zum regionalen Schienenverkehr mit RE-, RB- und/oder S-Bahnlinien (Buer Nord, Buer Süd, Hauptbahnhof Vorplatz, Hauptbahnhof Südausgang).

Standort	Haltestelle	ÖPNV-Anbindung in benachbarte Stadtzentren ohne Umstieg
AKAFÖ Wodanstraße	-	-
Arenapark	-	-
Buer Nord Bahnhof	Buer Nord Bahnhof	Marl, Haltern, Gladbeck, Bottrop, Essen, Velbert, Wuppertal
Buer Rathaus/Kunstmuseum	Buer Rathaus	Bochum, Gladbeck, Bottrop, Oberhausen, Dorsten, Marl, Herten, Recklinghausen
Buer-Süd Bahnhof	Buer Süd Bahnhof	Gladbeck, Dorsten, Herne, Castrop-Rauxel- Dortmund
Freiheit	Freiheit	Gladbeck, Bottrop, Oberhausen, Dorsten, Marl, Herten
Grillo-Gymnasium	Grillo-Gymnasium	Herne
Hauptbahnhof Vorplatz Hauptbahnhof Südausgang	Hauptbahnhof	Oberhausen, Duisburg, Herne, Castrop-Rauxel, Dortmund, Hamm, Kamen, Düsseldorf, Münster, Dülmen, Haltern, Recklinghausen, Essen, Mülheim (Ruhr), Krefeld, Viersen, Mönchengladbach, Bochum
Max-Planck-Gymnasium	Max-Planck-Gymnasium	Herten, Recklinghausen
Musiktheater	Musiktheater	Bochum, Gladbeck, Bottrop, Essen
Neidenburger Straße	Neidenburger Straße	Herne
Nordsternpark	-	-
Rhein-Elbe-Park	-	-
Schloss Horst	Schloss Horst	Bottrop, Gladbeck, Essen
Westfälische Hochschule	Fachhochschule Gelsenkirchen	Herne
Wildenbruchplatz	Wildenbruchstraße	-
ZOOM-Erlebniswelt	-	-

Tabelle 22: metropolrad-Stationen an Bahn- und Bushaltestellen

4.10 Tarifstrukturen, Vertriebsstrukturen, Informationssysteme und Serviceleistungen

VRR-Tarif

Die ÖPNV-Angebote im Stadtgebiet Gelsenkirchen sind vollständiger Bestandteil der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR). Alle im Stadtgebiet genehmigten Linienverkehre unterliegen dem VRR-Verbundtarif.

Der VRR-Tarif ermöglicht den ÖPNV-Kundinnen und -Kunden im gesamten Stadtgebiet die Nutzung von Bus- und Bahnangeboten mit einem Ticket (auch beim Umsteigen zwischen den Verkehrssystemen) in einer Preisstufe.

Im Verbundraum bestehen vier Preisstufen (A bis D) zzgl. der Kurzstrecke. In Gelsenkirchen gilt die Preisstufe A 2 („Städte mit gut ausgebautem öffentlichen Verkehrsnetz“).

Die Fahrscheinpalette des VRR-Tarifes ist breit gefächert. Sie differenziert sich in ein Sortiment von Einzelfahrkarten und verschiedenen Zeitkarten.

Vertriebsstrukturen

Der Vertrieb der Tickets erfolgt über Vertriebstechnik in den Fahrzeugen, über Fahrscheinautomaten an den unterirdischen Haltestellen, bestimmten Straßenbahnhaltestellen und an den Stadtbahn-Haltestellen, über die KundenCenter am ZOB (Hauptbahnhof) der BOGESTRA und in Buer (Vestische und BOGESTRA).

Außerdem gibt es zahlreiche private Verkaufsstellen in den Stadtteilen. Neben den beiden Kundencentern der BOGESTRA gibt es weitere 23 Verkaufsstellen der BOGESTRA in Gelsenkirchen, bei der Vestischen sind es neben dem KundenCenter in Buer drei weitere private Verkaufsstellen. In den Verkaufsstellen gibt es neben dem Verkauf von Tickets die Möglichkeit, Broschüren und anderes Informationsmaterial zu bekommen.

Als Online-Vertriebsweg bieten die Verkehrsunternehmen ergänzend hierzu einen E- und M-Commerce an, der auch mobil genutzt werden kann.

Informationssysteme

Kernstück der Kundeninformation sind die beiden KundenCenter, die Fahrplanhefte, die Telefonhotline und die Internetauftritte der Verkehrsunternehmen.

Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) sind an folgenden Haltestellen vorhanden:

- Unter- und oberirdische Stadtbahnhaltestellen
- Haltestelle „Gelsenkirchen Hauptbahnhof ZOB“
- gemeinsame Straßenbahn- / Bus-Haltestellen „Buerer Straße“, „Schloß Horst“ und „Essener Straße“
- Haltestellen in der Cranger Straße zwischen „Erle Forsthaus“ und „Middelicher Straße“
- Friesenstraße, Hagenstraße, Machensplatz, Marktstraße, Musiktheater, Vinckestraße
- Bis Ende 2017 sind weitere Anlagen geplant (Grillo-Gymnasium, Buerer Straße, Ückendorfer Platz, Tossehof, Adlerstraße, Zeche Hugo, Hugostraße, Schloß Horst, Wissenschaftspark, Buer Bergmannsheil/Scharenweg, Buer Süd Bf, Braukämpferstraße, Emil-Zimmermann-Allee, Lohmühlenstraße, Karl-Meyer-Straße, Leipziger Straße)

Serviceleistungen

Im Gebiet der Stadt Gelsenkirchen werden vom VRR bzw. von den Verkehrsunternehmen vielfältige Serviceleistungen angeboten, welche für die Kundinnen und Kunden die Qualität der ÖPNV-Nutzung erhöhen:

- ▶ **Mobilitätsgarantie für alle Ticketformen:** Bei Verspätungen von mehr als 20 Minuten mit Erstattung von nachgewiesenen Fernverkehrs- oder Taxikosten bis zu 25,00 Euro tagsüber und 50,00 Euro zwischen 20 und 5 Uhr. Inhaber des „Ticket2000“ oder „BärenTicket“ erhalten ganztägig bis zu 50 Euro erstattet.
- ▶ **Anschlussgarantie für einzelne, speziell genannte Anschlussverbindungen**
- ▶ **Taxirufservice der BOGESTRA und der Vestischen (Taxianmeldung über das Fahrpersonal)**
- ▶ **„Halten auf Zuruf/Aussteigen zwischen den Haltestellen“ im Abendverkehr nach 20.00 Uhr (Anmeldung beim Fahrpersonal) nur im Busverkehr**
- ▶ **Pünktlichkeitsversprechen:** Erstattung des Fahrpreises für ein Einzel-Ticket der Preisstufe A bei Verspätungen über 10 Minuten an Zielhaltestelle

5 Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist ein wichtiger Baustein des Nahverkehrsplans. Hauptbestandteil ist ein Beteiligungsverfahren, bei dem eine umfangreiche Information und die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger stattfand, um die Anforderungen, Anregungen und Ideen der Bürgerinnen und Bürger aufzunehmen und als ideengebenden Bestandteil in die Angebotsüberplanung einfließen zu lassen. Ziel war es, Ideen und Anregungen zu erhalten, wie der ÖPNV in Gelsenkirchen in allen Bereichen entwickelt werden kann. Dies betrifft neben der Angebotsplanung auch alle weiteren Aspekte des Nahverkehrs.

Es fand jeweils am 25.04.2017 und 26.04.2017 eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort statt. Am 25.04.2017 (Rathaus Buer) wurde der ÖPNV für den Raum Buer vorgestellt und diskutiert. Am 26.04.2017 wurden im Hans-Sachs-Haus Ideen für das südliche Gelsenkirchen gesammelt. Bei diesen beiden Veranstaltungen konnten sich die Teilnehmenden nicht nur über das Thema Nahverkehr informieren, sondern auch Vorschläge abgeben und mit Expertinnen und Experten von Stadtverwaltung, Verkehrsunternehmen und Gutachtern diskutieren. So wurden bei beiden Veranstaltungen durch das Gutachterbüro PTV erste Ergebnisse der Bestandsanalyse zu Aspekten wie Fahrzeiten und Umstiegen in die Innenstadt und zu dem Stadtteilzentrum Buer vorgestellt.

Ein weiterer wichtiger Baustein in der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger war zusätzlich die Möglichkeit, Ideen und Kritik schriftlich im Internet, per Post, Fax oder über eine Postkartenaktion abzugeben.

Insgesamt wurden alle Beteiligungsmöglichkeiten gut angenommen. In dem vierwöchigen Beteiligungszeitraum wurden über 400 Einsendungen gesammelt.

Schwerpunkt war die Beteiligung über die städtische Internetseite. Bei allen Beteiligungsangeboten nutzten viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch die Möglichkeit, mehrere Anregungen zu verschiedenen Themen im Bahn- und Busverkehr mit einer Einsendung einzubringen. Daher ergaben sich aus den über 400 Einsendungen insgesamt 629 einzelne Anregungen. Die gute Resonanz bestätigt, dass der Nahverkehr in der Stadt Gelsenkirchen einen hohen Stellenwert hat. Die Nutzerinnen und Nutzer wollen sich gerne in die weitere Gestaltung des Nahverkehrs einbringen und ihre Anregungen zur Prüfung und Diskussion stellen.



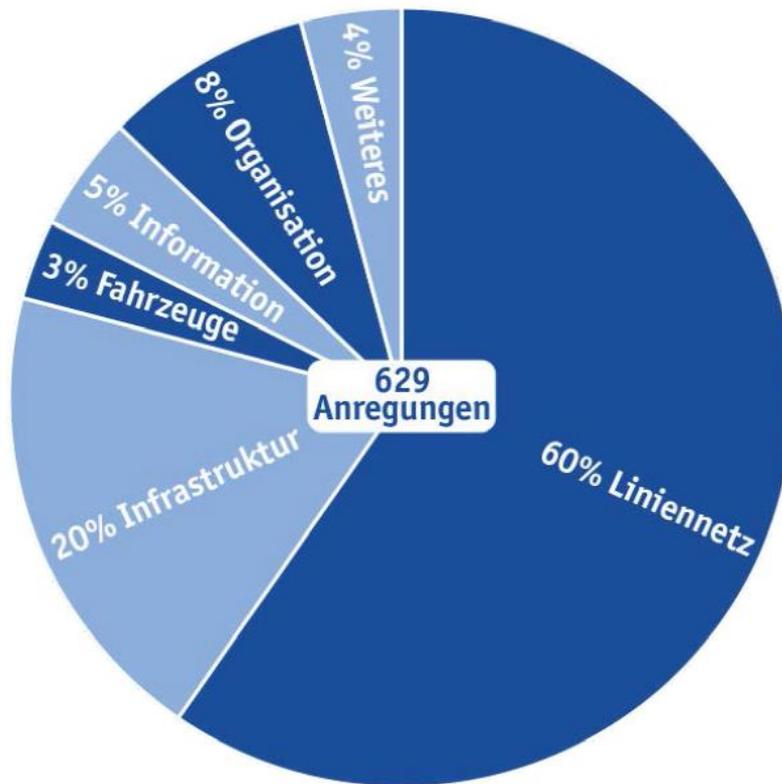


Abbildung 18: Aufteilung der Anregungen in Themenbereiche

Dabei zeigte sich auch, dass bereits durch die Politik eingebrachte Nahverkehrsthemen (zum Beispiel die Erschließung der Wohngebiete in Buer Ost und die Erschließung des Stadtquartiers Graf Bismarck, die Verlängerung der Straßenbahn in Buer oder die Einführung einer tangentialen Buslinie zwischen den Stadtteilen Feldmark und Rotthausen) einen hohen Stellenwert bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Beteiligungsangebote haben. Ein Vergleich der Anregungen mit den Hauptthemen großstädtischer Bahn- und Busangebote zeigt ein großes Interesse beim Thema Linienetz. Hier lag der Schwerpunkt bei Anregungen zu Linienwegen und der Erschließung vor Ort (158 Nennungen), Angebotsausweitungen (78 Nennungen) und Anschlüssen (41 Nennungen). Zweitwichtigstes Thema war die Infrastruktur mit den Themenschwerpunkten Haltestellen (49 Anregungen) und dem Ausbau des Straßenbahnnetzes (23 Anregungen). Die weiteren Themenfelder waren zwar weniger stark vertreten, enthielten aber auch einzelne Schwerpunkte. So befassten sich zum Beispiel beim Themenfeld Information 15 von 20 Anregungen mit der Information der Fahrgäste an den Haltestellen vor Ort.

Themenfeld Linienetz

Schwerpunkt beim Themenfeld Linienetz waren Vorschläge zu neuen oder geänderten Linienwegen sowie der Erschließung vor Ort in Wohngebieten, was 45 Prozent aller Anregungen in diesem Themenfeld umfasste. Hinzukamen die ebenfalls für ein attraktives Bahn- und Busnetz relevanten Bausteine der Angebotsausweitungen (22 Prozent) und Anschlüsse (12 Prozent).

Bei den Erschließungsthemen dominierten insbesondere viele kleinere lokale Themen. Teilweise sind diese kein Thema für den auf strategischer, übergeordneter Ebene angesiedelten Nahverkehrsplan. In diesem Fall wurden entsprechende Themen an die Verwaltung und die betroffenen Verkehrsunternehmen weitergegeben.

Wichtige große Themen waren unter anderem die Anbindung der Westfälischen Hochschule, Direktverbindungen zwischen Stadtteilzentren (zum Beispiel Feldmark – Rotthausen) oder auch die Erschließung größerer Wohngebiete (Graf Bismarck, "Consol"-Gebiet oder auch die Eichkamp-Siedlung).

Nicht jedes Erschließungsdefizit kann behoben werden. Häufig gehen Linienwegsveränderungen mit Fahrzeitverlängerungen und möglichen Anschlussverlusten für bestehende Fahrgäste einher. Zudem kann in engen Anwohnerstraßen eine Befahrung mit Bussen schwierig sein. Viele Anregungen lieferten gute Ideen zur Netzanpassung und werden in diesem Nahverkehrsplan eingehend geprüft. Dies betrifft nicht nur veränderte Linienwege, sondern auch die Verständlichkeit des bisherigen Angebots. Beispiele dafür sind die Haltestellen Nordsternpark und Am Bowengarten. Dort wird je nach Uhrzeit ein anderer Linienweg befahren.

Ein weiteres wichtiges Unterthema im Bereich Liniennetz war die Verdichtung und Anpassung von Takten. Der in Gelsenkirchen in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straßenbahnverkehr stellt das Herzstück im innerstädtischen ÖPNV dar. Hier gab es den Wunsch nach einer Erhöhung der Kapazität, beispielsweise durch Zwei-Wagen-Züge oder Taktverdichtungen, insbesondere auch im Abendverkehr. Als ein zentrales Thema in allen Beteiligungsformaten wurde hier eine Taktverdichtung gewünscht.

Weitere wichtige Themen waren Anschlüsse an den Schienennahverkehr oder auch das NachtExpress-Netz in die benachbarten Kommunen.

Themenfeld Infrastruktur

Für das Themenfeld der Infrastruktur waren die Haltestellenstandorte ein wichtiges Thema, welche 33 Prozent aller Anregungen in diesem Themenfeld ausmachten. Die Verlegung von Haltestellen war dabei oft eng mit dem Thema des barrierefreien Ausbaus sowie der Frage einer angemessenen Haltestellenausstattung verknüpft. Ein weiteres wichtiges Thema war der Ausbau des Straßenbahnnetzes (29 Prozent).

Die Anregungen zur Zukunft des Straßenbahnnetzes waren eng mit dem weiteren Ausbau verbunden. Neben dem Wunsch nach einer dritten Nord- / Süd-Achse von Mitte über Horst nach Buer, nahm die nördliche Verlängerung der Linie 302 in Buer einen hohen Stellenwert ein. Vorgeschlagen wurde die Verlängerung bis Buer Nord oder weiter bis in den Stadtteil Hassel zur dortigen S-Bahnstation. So können umsteigefreie Verbindungen zwischen dem Gelsenkirchener Norden, dem Stadtteil Buer sowie der Innenstadt ermöglicht werden. Auch die Variante einer Verlängerung der Straßenbahn bis zur Fachhochschule wurde diskutiert.

Die Haltestellenausstattung wurde auch im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit und der Umsteigemöglichkeit zum Fahrrad (B+R) und Auto (P+R) besprochen. Nicht immer kann der öffentliche Personennahverkehr alleine für alle Lebenslagen das geeignete Verkehrsmittel sein. Hier kommen auch das Auto sowie als besonders klimafreundliches Verkehrsmittel das Fahrrad dazu. Daher gilt es, diese Mobilitätsformen einfach zu verknüpfen um beispielsweise möglichst früh einen Umstieg auf Bahn und Bus zu ermöglichen. Die Verknüpfung zwischen Auto und Straßenbahn (P+R) sollte nach Vorstellung der Teilnehmenden vor allem entlang der Straßenbahnlinie 302 weiter ausgebaut werden.

Eine möglichst einfache Nutzung der Bahn- und Busangebote umfasst neben den Haltestellen auch viele weitere Themen wie die Fahrzeuge oder Art und Umfang von Informationen für Mobilitätseingeschränkte. Während über die Internet- und Post-Beteiligung einzelne Haltestellen für einen barrierefreien Ausbau vorgeschlagen wurden, zeigte die Diskussion bei den Bürgerinformationsveranstaltungen, dass das weitere Ausbauprogramm anhand bestimmter Kriterien erfolgen sollte. Zuerst müssten Haltestellen im Einzugsbereich von Krankenhäusern, öffentlichen/sozialen Einrichtungen, Friedhöfen und wichtigen Umsteigehaltestellen umgebaut werden.

Es freute die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, dass zurzeit die Bushaltestellen Gelsenkirchen Hauptbahnhof und Buer Rathaus modernisiert und barrierefrei gestaltet werden. Mehrere Teilnehmerinnen und Teilnehmer wiesen ergänzend darauf hin, dass Barrierefreiheit auch in der Erreichbarkeit und Lage von Haltestellen zu berücksichtigen ist. So muss eine sichere Querung der Straße gegeben sein und Haltestellen sollten möglichst nah an den Eingängen der oben genannten Einrichtungen liegen. Barrierefreiheit heißt dabei für viele Teilnehmende in den Bürgerinformationsveranstaltungen gleichzeitig eine witterungssichere Sitzmöglichkeit nutzen zu können. Zusätzlich ergibt sich bei der Haltestellenausstattung ein weiterer Anknüpfungspunkt zur Fahrgastinformation, da die geringe Anzahl an dynamischen Anzeigetafeln, welche über die Pünktlichkeit von Abfahrten informieren, bemängelt wurde.

Auch bei den weiteren Anregungen ergaben sich Schnittstellen zu weiteren Themenfeldern im Bahn- und Busverkehr. Dies betrifft beispielsweise die Frage nach Maßnahmen, um Bahn- und Buslinien unabhängig vom Verkehrsaufkommen pünktlich verkehren zu lassen. Hier besteht ein Zusammenhang zwischen der fehlenden Pünktlichkeit und dem Vorrang für Straßenbahn- und Buslinien in der Stadt Gelsenkirchen. Dabei ging es nicht primär um einen umfangreichen Ausbau durch Busspuren, sondern viel mehr um kleine Einzelmaßnahmen. Dies umfasst zum Beispiel die Ampelschaltungen und damit auch die organisatorische Sicherstellung, dass Beschleunigungsmaßnahmen greifen können. Hierzu gehört auch der Umgang mit falsch geparkten Fahrzeugen an Haltestellen, welche neben der Pünktlichkeit auch die barrierefreie Nutzung einschränken können.

Themenfelder Fahrzeuge, Information, Tarif und Weiteres

Neben den beiden Hauptthemenfeldern wurden auch Anregungen zu Fahrzeugen, Informationsmöglichkeiten und dem Tarif gemacht. Diese hatten jedoch gegenüber den Themen Netz und Barrierefreiheit einen vergleichsweise geringen Anteil.

Die Information im Bahn- und Busnetz ist eng mit dem Thema Digitalisierung verknüpft. Von 20 Anregungen befassten sich 15 mit der dynamischen Fahrgastinformation. Zum einen fehlten den Teilnehmerinnen und Teilnehmern an vielen Haltestellen Informationen über aktuelle und möglicherweise verspätete Busabfahrten. Zum anderen seien die Angaben am bestehenden Standort Hauptbahnhof ungenau oder falsch.

Bei den Fahrzeugen wird im Straßenbahn- und Busverkehr die Bereitstellung größerer Fahrzeuge diskutiert. Was im Busverkehr der Wechsel zu Gelenkbussen ist, betrifft bei der Straßenbahn besonders die Linie 302 mit dem Einsatz von Zwei-Wagen-Zügen in Zeiten von hoher Fahrgastnachfrage. Auch durch Taktverdichtungen können höhere Kapazitäten geschaffen werden. Speziell bei den Fahrzeugen im Busverkehr spielt auch der Aspekt Klimaschutz eine Rolle, was zu Wünschen eines größeren Engagements in der Elektromobilität führte.

Wünsche zu Änderungen im Tarif betrafen einzelne Aspekte wie günstigere Tarife, touristische Angebote und die Entwicklung hin zu einem einheitlicheren, verständlichen Tarifsystem. Hier gilt es, zuerst die bereits laufende Testphase des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr abzuwarten, welcher seit März 2018 ein neues Tarif- und Abrechnungssystem per App testet. Besonders beim Thema Tarif ist zu beachten, dass dieser nicht in der Verantwortung der Stadt Gelsenkirchen liegt, sondern durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr organisiert und gestaltet wird. Dennoch werden die Hinweise aufgenommen und weitergegeben.

Anregungen über die Themenfelder Information, Fahrzeuge und Tarif hinaus waren oft Einzelanregungen. Hier war die Stärkung der subjektiven Sicherheit eine Herausforderung für die Fahrten im Abend- und Nachtverkehr sowie bei Fußballspielen in der VELTINS-Arena ein Thema. Einige Nutzerinnen und Nutzer fühlen nicht nur wegen der vollen Bahnen, sondern auch dem Verhalten einzelner Fahrgäste unwohl. Hier würden es die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch als sinnvoll erachten, wenn Kontrollteams neben der Sicherheit weitere Aufgaben wie Fahrscheinkontrollen durchführen könnten.

Das Handlungsfeld Kontrolle richtet sich dabei nicht nur an die Verkehrsunternehmen. Teilnehmerinnen und Teilnehmer wiesen wie schon zuvor beschrieben auch auf die Verantwortung der Stadt hin, Bushaltestellen regelmäßig auf falsch geparkte Fahrzeuge zu kontrollieren. Diesen Bedarf sehen vor allem Ältere und Mobilitätseingeschränkte, die auf einen einfachen Ein- und Ausstieg angewiesen sind.

Fazit

Insgesamt konnte durch die hohe und gute Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger eine Vielzahl an Meinungen, Ideen und Verbesserungsvorschlägen aufgenommen werden. Einige dieser Ideen werden konkret als Prüfaufträge in diesem Nahverkehrsplan thematisiert (zum Beispiel die Prüfung einer Direktverbindung zwischen Rotthausen und Feldmark). Andere Anregungen können in einem auf strategischer Ebene angelegtem Nahverkehrsplan nicht behandelt werden. Dies betrifft zum Beispiel kleinere Veränderungen des Linienweges ohne Einfluss auf Erschließungslücken. Diese werden durch die Verwaltung und durch die Verkehrsunternehmen geprüft und möglicherweise umgesetzt. Eine direkte separate Rückmeldung über die zahlreichen Prüfaufträge an die Bürgerinnen und Bürger ist dabei aufgrund der anonymisierten Meldungen nicht vorgesehen und nicht möglich.

Eine Dokumentation der Bürgerveranstaltungen ist auch der Internetseite der Stadt Gelsenkirchen zu entnehmen.

6 Barrierefreiheit

Dieses Kapitel behandelt als übergeordnetes Kapitel verschiedene Themen zur Barrierefreiheit. Davon unberührt bleiben die in den Kapiteln zu den Qualitätsstandards getroffenen Festlegungen.

6.1 Hintergrund

Die wichtigste Grundlage neben dem Selbstanspruch, auch den Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen, ist in der Europäischen Union die UN-Behindertenrechtskonvention.

UN-Behindertenrechtskonvention, Artikel 20:¹⁹

„Die Vertragsstaaten treffen wirksame Maßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, indem sie unter anderem

- ▶ *die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten erleichtern,*
- ▶ *den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu hochwertigen Mobilitätshilfen, Geräten, unterstützenden Technologien und menschlicher und tierischer Hilfe sowie Mittelpersonen erleichtern, auch durch deren Bereitstellung zu erschwinglichen Kosten,*
- ▶ *Menschen mit Behinderungen und Fachkräften, die mit Menschen mit Behinderungen arbeiten, Schulungen in Mobilitätsfertigkeiten anbieten,*
- ▶ *Hersteller von Mobilitätshilfen, Geräten und unterstützenden Technologien ermutigen, alle Aspekte der Mobilität für Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen.“*

Diese Vorgaben durch die Europäische Union wurden in das nationale Personenbeförderungsgesetz aufgenommen. Hier erfolgt ergänzend die Verknüpfung zum Nahverkehrsplan.

Personenbeförderungsgesetz, Auszug §8:²⁰

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“

¹⁹ Quelle: <https://www.behindertenrechtskonvention.info/persoelijke-mobilitaet-3870/>, abgerufen am 30.04.2018

²⁰ Quelle: <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/8.html>, abgerufen am 30.04.2018

Der Nahverkehrsplan hat durch dieses Gesetz den Auftrag, den weiteren Bedarf in der Barrierefreiheit des öffentlichen Personennahverkehrs mit Einzelbausteinen wie Haltestellen, Fahrzeuge und Information zu strukturieren und Umsetzungsperspektiven aufzuzeigen. Besonders wichtig ist hier auch die aufgeführte Möglichkeit, dass der Nahverkehrsplan als einziges Planungswerk Ausnahmen von der Barrierefreiheit begründet festlegen kann.

Um Barrierefreiheit als ganzheitliches Thema weiter verbessern zu können, muss ein Verständnis dafür bestehen, wer als mobilitätseingeschränkt gilt. Hierzu wählt der Nahverkehrsplan der Stadt Gelsenkirchen einen Ansatz, der neben Menschen mit körperlichen und/oder geistigen Behinderungen zum Beispiel auch Fahrgäste mit Kinderwagen umfasst. Je nach Mobilitätseinschränkung entstehen dabei unterschiedliche Ansprüche an die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr, welche sich nicht gegenseitig ausschließen dürfen. Hierzu soll das Zwei-Sinne-Prinzip gelten. Es sieht vor, dass von den wesentlichen Sinnen in der Mobilität (Sehen, Hören, Fühlen) immer mindestens zwei Sinne gleichzeitig angesprochen werden; also zum Beispiel Sehen und Hören bei der Fahrgastinformation.



Abbildung 19: Barrierefreiheit - Beispiele

Die Ausgangslage in der Stadt Gelsenkirchen bietet bereits eine wichtige Grundlage, um die Barrierefreiheit im Bahn- und Busnetz weiter zu verbessern. So werden für den Regelfahrplan der Stadt- und Straßenbahn sowie der Busse Fahrzeuge in Niederflerbauweise eingesetzt. Diese Fahrzeuge verfügen außerdem über Mehrzweckbereiche in der Nähe der Türen. Geeignete Haltewunschtaasten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind in den Mehrzweckbereichen vorhanden. Es besteht eine optische und akustische Fahrgastinformation. Alle Gelenkbusse, welche seit dem Jahr 2015 neu in Dienst gestellt werden, haben an der dritten Tür einen weiteren Mehrzweckbereich.

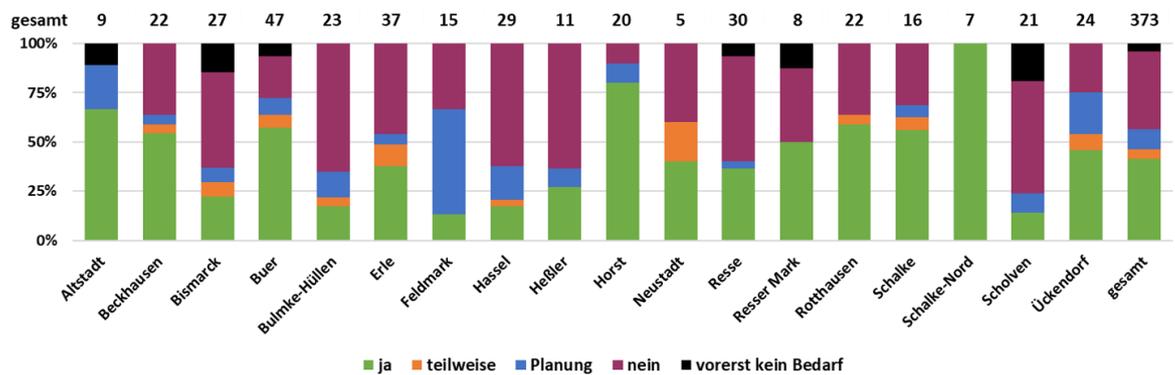
Auch im Baustein Information werden mit der App der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (Mutti-App) Erleichterungen letztlich für alle Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs geschaffen, da diese App auch eine Navigation zwischen Ziel und Haltestelle umfasst.



Abbildung 20: Zusammenwirken von Fahrzeugen und Infrastruktur

6.2 Haltestellenausbau

Der weitere barrierefreie Ausbau der Haltestellen gehört zu den großen finanziellen Herausforderungen in den nächsten Jahren in der Stadt Gelsenkirchen. Hier variiert der Anteil der bisher barrierefrei ausgebauten Haltestellen stark zwischen den einzelnen Stadtteilen. So sind zum Beispiel in den Stadtteilen Bismarck, Bulmke-Hüllen, Hassel, Heßler, Resse und Scholven weniger als die Hälfte aller Haltestellen im jeweiligen Stadtteil barrierefrei. Dem stehen Stadtteile wie Altstadt, Horst und Schalke mit einer hohen Anzahl ausgebauter Haltestellen gegenüber.



teilweise = nicht alle Abfahrtspositionen einer Haltestelle sind barrierefrei

vorerst kein Bedarf = siehe nachfolgende Erläuterungen

Abbildung 21: Ausbaustand der Haltestellen in Gelsenkirchen (Stand 2018)

Bezogen auf die finanziellen und personellen Ressourcen ist ein vollständiger Umbau aller Haltestellen bis zur im Personenbeförderungsgesetz vorgegebenen Frist zum

01. Januar 2022 nicht realistisch. Daher erfolgt mit diesem Nahverkehrsplan eine Priorisierung des weiteren Ausbaubedarfs anhand mehrerer Kriterien. Relevant sind alle Haltestellen, die eines der folgenden Kriterien erfüllen:

- Werden von den Straßenbahnlinien 107, 301 und 302 bedient
(Haltestellen der Linie U11 sind bereits alle barrierefrei ausgebaut)
- Liegen in/an Stadt(teil)zentren²¹
- Haben eine Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte²²
- Liegen in Wohngebieten

Die Strukturierung des weiteren barrierefreien Haltestellenausbaus umfasst alle Haltestellen unabhängig ihrer Bedienungsform: Stadtbahn, Straßenbahn, Bus, TaxiBus und AnrufSammelTaxi. Hier ist zu berücksichtigen, dass einzelne Haltestellen (Hofstraße, Landschede, Schwedenstraße, Scheideweg, Voßstraße) in der Zuständigkeit mehrerer Aufgabenträger (Städte) liegen.

Das Ausbaukonzept sieht vor, dass alle Haltestellen verkehrssicher sind. Dies wird zwischen der Stadt Gelsenkirchen und den relevanten Verkehrsunternehmen einer Haltestelle abgestimmt. Ergänzend dazu müssen weitere Akteure wie z.B. die Polizeibehörde, der Beirat der Menschen mit Behinderungen und das Ordnungsamt eingebunden werden.

Der barrierefreie Ausbau jeder Haltestelle umfasst mindestens eine kontrastreiche Gestaltung, einen erhöhten Bordstein bzw. Bahnsteig sowie einen Blindenleitstreifen. Ergänzend ist zu prüfen, ob Querungshilfen z.B. in Form von Mittelinseln, Ampeln, Zebrastreifen oder vorgezogenen Seitenräumen erforderlich sind.

Beim Umbau der Haltestellen ist zu prüfen, ob ein Rückbau von Busbuchten zu Buskaps möglich ist. Diese erleichtern dem Fahrpersonal eine möglichst einfache Anfahrt und sichern einen minimalen Spalt zwischen der Bordsteinkante und dem Fahrzeug. Zudem fördern Buskaps einen zuverlässigen Betrieb, da das Wiedereinfädeln in den Straßenverkehr entfällt.

Der weitere barrierefreie Haltestellenausbau bezieht sich immer auf die gesamte Haltestelle mit allen Abfahrtspositionen. Dies betrifft meist zwei Abfahrtspositionen (eine je Fahrtrichtung). Bei größeren Haltestellen oder komplexeren Lagen (wie im Kreuzungsbereich) können auch mehr als zwei Abfahrtspositionen relevant sein.

Das Ausbaukonzept unterscheidet Haltestellen für den regionalen Schienenverkehr (RE-, RB- und S-Bahn), dem kommunalen Schienenverkehr (Stadt- und Straßenbahn) und dem Busverkehr. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen im regionalen Schienenverkehr liegt in der Zuständigkeit des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr und dem Infrastruktureigentümer (Deutsche Bahn). Der weitere Ausbaubedarf bei diesen Standorten

²¹ Definition der Stadt(teil)zentren analog dem Einzelhandelskonzept der Stadt Gelsenkirchen

²² Auswahl auf Grundlage der Broschüre *Älter werden in Gelsenkirchen*

(Buer Süd, Hauptbahnhof (Bahnsteighöhe S-Bahn), Zoo) ist daher in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Gelsenkirchen nachfolgend nicht aufgeführt.

Mit den heutigen Rahmenbedingungen hat die Stadt Gelsenkirchen die Möglichkeit, ca. zehn Haltestellen pro Jahr umzubauen (fünf Haltestellen im Rahmen des jährlichen Haltestellenausbauprogramms und fünf Haltestellen jährlich im Rahmen von anderen Straßenbaumaßnahmen). Der weitere Bedarf im kommunalen Schienenverkehr sowie bei Straßensanierungen ist hiervon unabhängig und wird parallel durchgeführt. Dies gilt auch für Straßenbahnhaltestellen, die ebenfalls von Buslinien genutzt werden.

Das Ausbaukonzept setzt sich aus sechs einzelnen Bausteinen zusammen. Die ersten drei Bausteine setzen aufeinander auf. Die Umsetzung der Bausteine 4 und 5 erfolgt parallel zu den ersten drei Bausteinen.

Der letzte Baustein hat keine zeitliche Bindung, da dieser die Haltestellen umfasst, für welche ein barrierefreier Ausbau auf Grundlage der aktuellen Rahmenbedingungen nicht sinnvoll ist. Dazu ist eine Änderung der Rahmenbedingungen regelmäßig zu überprüfen.

Baustein 1

Integration bestehender Planungen und Ausbau von Haltestellen in/an den Stadt(teil)zentren

Baustein 2

Bushaltestellen an relevanten Einrichtungen

Baustein 3

Bushaltestellen in Wohngebieten

Baustein 4

Bushaltestellen in Abhängig von Straßenbaumaßnahmen nach 2022

Baustein 5

Ausbau von Straßenbahnhaltestellen (Mitbedienung durch Buslinien möglich)

Baustein 6

Bushaltestellen ohne Ausbaupriorität



Baustein 1

Integration bestehender Planungen und Ausbau von Haltestellen in/an den Stadt(teil)zentren

Diese Kategorie umfasst alle Straßenbahn- und Bushaltestellen, bei denen Planungen für den weiteren barrierefreien Ausbau bestehen und deren Umsetzung von 2019 bis Ende 2021 vorgesehen ist. Dies umfasst 15 Bushaltestellen, sechs gemeinsame Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie zwei Straßenbahnhaltestellen. Da die Stadt Gelsenkirchen die Möglichkeit hat, voraussichtlich bis zu 20 Bushaltestellen innerhalb von zwei Jahren umzubauen, können zu den bestehenden Planungen der 15 Bushaltestellen fünf weitere Standorte aufgenommen werden. Dies sind die Bushaltestellen in bzw. an den Stadt(teil)zentren mit vier Standorten und zusätzlich eine Haltestelle im Nahversorgungsbereich des Stadtteils Bulmke-Hüllen.

Bergwerk Consolidation, Buer Süd Bf., Eichenstraße, Erlestraße, Freiheit, Gartenkamp, Hassel Friedhof, Haunerfeldstraße, Hauptfriedhof/Osteingang, Hermann-Löns-Straße, Jahnplatz, Kärntener Ring, Konradstraße, Küppersbuschstraße, Marktstraße, Marktstraße/Darler Heide, Marschallstraße, Nansenstraße, Nienkampstraße, Ostfriedhof, Pantaleonshof, Schalker Markt, Schwarzmühlenstraße, Sparkasse Hüllen, Stephanstraße, Tossehof, Wissenschaftspark, Xantener Straße

Baustein 2

Bushaltestellen an relevanten Einrichtungen

Es werden bereits die noch nicht (vollständig) ausgebauten Bushaltestellen in den Stadt(teil)zentren als wichtige Nahversorgungstandorte vorgezogen in Baustein 1. Damit verbleiben in dieser Kategorie 30 Bushaltestellen, welche von 2022 bis Ende 2024 umzubauen sind. Dies sind die Bushaltestellen außerhalb der Stadt(teil)zentren, welche aber für die Erschließung von Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste relevant sind.

Alfredstraße, Am Fettingkotten, Arendtstraße, Auguststraße, Bulmker Kirche, Cheruskerstraße, Emschermulde, Feldstraße, GAFÖG, Gerhart-Hauptmann-Straße, Grütershof, Halfmannsweg, Hauptfriedhof/Gallwiestraße, Hohenstaukenallee, Hollmannsweg, Irmgardstraße, Katzbachstraße, Kolberger Straße, Lemgoer Straße, Magdalenenstraße, Manfredstraße, Max-Planck-Gymnasium, Mechtenbergstraße, Neuhüller Straße, Ravenbusch, Ricarda-Huch-Gymnasium, Rügenstraße, Schäferstraße, Terneddenstraße, Trinenkamp

Baustein 3

Bushaltestellen in Wohngebieten

Diese Kategorie umfasst alle weiteren Bushaltestellen, für welche ein barrierefreier Ausbau erfolgen sollte. Hierbei handelt es sich überwiegend um Bushaltestellen innerhalb der Wohngebiete. Dies betrifft voraussichtlich 105 Standorte. Dieser Ausbau beginnt, wenn die vorherigen Phasen bis Ende 2024 abgeschlossen sind. Bei einem Ausbau der

Bushaltestellen von circa zehn Standorten pro Jahr beginnt der weitere barrierefreie Ausbau im Jahr 2025 und ist etwa bis zum Jahr 2035 abgeschlossen.

Aldenhofstraße, Alte Hütte, Am Graffweg, Am Stadtwald, Auf der Reihe, Augustin-Wibbelt-Straße, Bärenkampstraße, Baut, Bergwerk-Bergmannsglück, Bertlicher Straße, Bezirks-Sportanlage, Blindschacht, Braukloh, Brockskampweg, Bromberger Straße, Buchenstraße, Buddestraße, Bülsestraße, Buschgrundstraße, Bußmannstr, Deutzer Straße, Dorstener Straße, Egonstraße, Emmastraße, Erdbrückenstraße, Erle Forsthaus, Feuerwache, Fleischerstraße, Forstweg, Frankampstraße, Gartenstraße, Gartmannshof, Gewerkenstraße, Grimmstraße, Grüner Weg, Gustavstraße, Haldenstraße, Hammerschmidtstraße, Hassel Bf., Hasseler Straße, Hauptverwaltung, Haus Leithe, Heihoffsweg, Hestermannstraße, Hochkampstraße, Hoffeldstraße, Honigmannstraße, Im Eichkamp, Im Rocken, Justizvollzugsanstalt, Katernberger Straße, Kettelerstraße, Kleiststraße, Königswiese, Kraspothshöhe, Krokuswinkel, Lanferbruchstraße, Lange Straße, Lerckenshof, Liegnitzer Straße, Lindemannsweg, Lockhofstraße, Lukaskirche, Lüttinghofstraße, Magdeburger Straße, Marderweg, Meisenweg, Meraner Weg, Möckernstraße, Nikolaus-Groß-Straße, Oemkenstraße, Olgastraße, Ortbeckstraße, Oskarstraße, Ostring, Pawiker Straße, Pothmannstraße, Pottenort, Preußenstraße, Reckfeldstraße, Reichenberger Straße, Rhein-Herne-Kanal, Scheideweg, Schievenstraße, Schloss Berge, Schnorrstraße, Schonnebecker Straße, Schulz-Briesen-Straße, Schwedenstraße, Schweidnitzer Straße, Sellmannshof, Sienbeckstraße, Sperberstraße, Spindelstraße, St.-Michael-Straße, Stadtgarten, Sutumerfeldstraße, Thorner Platz, Timmerbrinkweg, Viktoriastraße, Voßstraße, Weidenstraße, Weiterbildungsk. Emscher-Lippe, Wiebringhausstraße, Zoo Bf.

Baustein 4

Bushaltestellen in Abhängig von Straßenbaumaßnahmen nach 2022

Bereits heute ist absehbar, dass Straßen in der Stadt Gelsenkirchen saniert werden müssen, für die aber noch kein konkreter Zeitplan vorliegt. Für das Haltestellenausbaukonzept sind hierbei Straßen wichtig, in den Haltestellen liegen, um eine verkehrsmittelübergreifende Sanierung durchführen zu können. Die betroffenen Haltestellen dieser beiden Straßen (Ringstraße, Polsumer Straße) können daher erst zeitlich eingeordnet werden, wenn ein Umsetzungskonzept vorliegt.

Bahnübergang, Biele, Dillbrinkstraße, Eppmannsweg, Grillo-Gymnasium, Kirchstraße, Valentinstraße, Wildenbruchstraße

Baustein 5

Ausbau von Straßenbahnhaltestellen

Diese Kategorie umfasst alle weiteren Straßenbahnhaltestellen, für welche ein barrierefreier Ausbau nicht vor dem Jahr 2022 möglich sein wird. Der Ausbau von Straßenbahnhaltestellen ist komplexer als bei Bushaltestellen, da umfangreiche Bauarbeiten erforderlich sind und sich der Umbauebedarf auf den gesamten Straßenraum auswirken

kann. Daher lassen sich bei den weiteren Straßenbahnhaltestellen nicht immer konkrete Umsetzungsfristen, aber zumindest ein konkreter Handlungsrahmen festlegen. Der Handlungsrahmen ist mit Abschluss des Fortschreibungsprozesses mit den zuständigen Akteuren (z.B. Verwaltung/Tiefbauamt und Verkehrsunternehmen) zu prüfen, um anschließend einen Zeithorizont abzuschätzen.

Straßenbahnhaltestelle	Ausbaubedarf	Handlungsrahmen/Prüfauftrag
<p><i>Linie 107:</i> Feldmarkstraße, Hans-Böckler-Straße, Holbeinstraße, Revierpark Nienhausen, Overwegstraße, Trabrennbahn,</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Bahnsteige ➤ Vereinzelt Verbreiterung der Bahnsteige 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anzustreben ist ein Ausbau aller Haltestellen innerhalb eines Projekts ➤ Falls nicht möglich haben die Standorte Revierpark Nienhausen, Trabrennbahn, Hans-Böckler-Allee und Overwegstraße Priorität
<p><i>Linie 301:</i> Hügelstraße, Pannschoppenstraße</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Bahnsteige ➤ Vereinzelt Verbreiterung der Bahnsteige 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erst Klärung, ob Straßenbaumaßnahmen in diesem Bereich geplant sind ➤ Umsetzung in 2023/2024 anzustreben
<p><i>Linie 302:</i> Rheinellbestraße</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prüfung auf Erhalt 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufgabe der Straßenbahnhaltestelle und Verlegung der Haltestelle Wissenschaftspark auf Höhe des Justizentrums (parallel zum geplanten barrierefreien Ausbau)
<p><i>Linie 302:</i> Emscherstraße, Veltins-Arena</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einrichtung barrierefreier Zuwege 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Abhängig der Möglichkeiten vor Ort als Aufzug oder Rampe ➤ Bei Zuschlag der Fußball-Europameisterschaft 2024 sollte die Haltestelle Veltins-Arena bis zum Beginn des Turniers barrierefrei sein
<p><i>Linie 302:</i> Ückendorfer Platz</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Bahnsteige 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umsetzung im Zeitraum 2022/2023
<p><i>Linie 302:</i> Gesamtschule Ückendorf</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einrichtung barrierefreier Einstieg 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufgrund des Straßenquerschnitts und der Begrünung sind zwei Varianten zu prüfen: Verschwenkung der Gleise an die Gehwege und überfahrbare Haltestellenkaps

Tabelle 23: Ausbau der Straßenbahnhaltestellen

Baustein 6

Bushaltestellen ohne Ausbaupriorität

Diese Kategorie umfasst alle Bushaltestellen, bei denen unter den aktuellen Rahmenbedingungen vorerst kein (weiterer) barrierefreier Ausbau vorgesehen ist. Ändern sich die Rahmenbedingungen im Einzugsbereich der nachfolgend aufgeführten Bushaltestellen, ist eine erneute Prüfung erforderlich. Dieser Baustein setzt sich auch mehreren Unterkategorien zusammen.

Neue Bushaltestelle bzw. Abfahrtspositionen

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Gelsenkirchen umfasst die Einrichtung neuer Buslinien bzw. Streckenabschnitte. Hierdurch werden neue Bushaltestellen erforderlich. Dabei ist ein Testzeitraum von ca. zwei Jahren abzuwarten, damit entschieden werden kann, ob die Maßnahme erfolgreich ist und die neue Bushaltestelle dauerhaft bestehen bleibt. Bei allen sieben Bushaltestellen dieser Kategorie ist aber immer die Verkehrssicherheit sicherzustellen. Die Haltestellennamen sind Arbeitstitel und können sich bis zur Umsetzung noch ändern. Die mit den Arbeitstiteln verbundenen Standortangaben dienen einer ersten Verortung. Die konkrete Umsetzung vor Ort erfolgt im Vorfeld der Maßnahmenumsetzung zusammen mit der Polizeibehörde und dem Ordnungsamt.

Bremer Straße, Consolstraße, Hördeweg, Johannes-Rau-Allee, Sportplatz Löchterheide, Westerholter Straße/Ostring

Neben komplett neuen Bushaltestellen werden auch an bestehenden Standorten zusätzliche Abfahrtspositionen erforderlich. Dies ist bei den folgenden Haltestellen vsl. erforderlich:

Overwegstraße, Feldmarkstraße, Holbeinstraße, Hans-Böckler-Straße, Schwarzmühlenweg

Bushaltestellen im Bedarfsverkehr

Mehrere Bushaltestellen werden nur von Bedarfsangeboten mit Taxis bedient. Dies sind drei TaxiBus-Linien und ein AnrufSammelTaxi-Angebot. Hier ist ein barrierefreier Ausbau nicht sinnvoll, da mit dem barrierefreien Ausbau der Höhenunterschied zwischen Bordstein und Fahrzeug zunehmen würde.

Breiker Höfe, Buerelter Straße, Bussardhof, Hedwigstraße, Neuer Weg, Raffinerie Scholven, Stadtgrenze, Vierhöfeweg

Bushaltestellen mit geringer Nachfrage

Den letzten Teil bilden Haltestellen mit einer geringen Nachfrage. Hierzu wurden zur quantitativen Nachfrage auch weitere qualitative Kriterien berücksichtigt. Als Richtwert für eine geringe Nachfrage wurden 50 Fahrgäste pro Tag angesetzt. Dies umfasst die Summe aller Ein- und Aussteiger am jeweiligen Standort. Zusätzlich sind die nachfolgenden qualitativen Kriterien zu beachten:

- ▶ Außerhalb dichter Siedlungsstrukturen
- ▶ Keine Einrichtung für Mobilitätseingeschränkte im Einzugsbereich dieser Haltestelle

Ist bereits eines dieser beiden Kriterien erfüllt, wurde die Haltestellen für den barrierefreien Ausbau in den Kategorien weiter oben eingeordnet.

Aus den sich ergänzenden quantitativen und qualitativen Prüfungen ergeben sich 18 Bushaltestellen, welche unter den aktuellen Rahmenbedingungen keine Ausbaupriorität haben:

Alexander-v.-Humboldt-Straße, Bellendorfweg, Betriebshof Ückendorf, Brauckstraße, Daimlerstraße, Fleuthebrücke, Fünfhäuserweg, Haidekamp, Hofstraße, Koesfeld, Nattmannsweg, Surrese, Tiefbachstraße, TÜV, Ulfkoter Straße 603, Verkehrshof, Waldschenke, Wiedehopfstraße

6.2.1 Zusammenfassung Haltestellenausbau

Zusammenfassung Haltestellenausbau/Barrierefreiheit	
Hintergrund	<p>Der barrierefreie Ausbau hilft insbesondere mobilitätseingeschränkten Fahrgästen (Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen, Seheingeschränkte, usw.) bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Während bei den Fahrzeugen bereits ausschließlich Niederflurfahrzeuge bzw. bei Linie U11 Hochflurfahrzeuge eingesetzt und zunehmend größere Mehrzweckbereiche zur Verfügung gestellt werden, soll auch ein möglichst einfacher Ein- und Ausstieg erfolgen. Wichtige Bestandteile hierfür sind ein erhöhter Bordstein (min. 16cm) und ein taktiler Leitstreifen für Menschen mit Sehbehinderungen. Grundlage sind alle Haltestellen, welche im Tagnetz (bestehende und geplante) und durch getaktete Linien erschlossen werden.</p>
Maßnahmen	<p>Die nachfolgende Übersicht ist eine Zusammenfassung. Eine ausführlichere Darstellung in der Anlage (Kapitel 11) zu finden. Das Konzept für den barrierefreien Haltestellenausbau setzt sich aus den folgenden Einzelbausteinen zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Zuständigkeit bei der Deutsche Bahn (nachrichtlich aufgeführt): → 3 Stationen ➤ Weiterer Ausbau ab dem Jahr 2019 bis Ende 2021 mit Integration der bestehenden Planungen seitens der Stadt Gelsenkirchen und Ausbau in den Stadt(teil)zentren: → 28 Straßenbahn- bzw. Bushaltestellen ➤ Weiterer Ausbau ab dem Jahr 2022 bis Ende 2024 mit allen Haltestellen im Einzugsbereich relevanter Einrichtungen für Mobilitätseingeschränkte: → 30 Bushaltestellen ➤ Weiterer Ausbau ab dem Jahr 2025 bis Ende 2034 mit Haltestellen in Wohngebieten: → 105 Bushaltestellen ➤ Weiterer Ausbau ab dem Jahr 2022 in Abhängigkeit von geplanten Sanierungen im Straßennetz: Polsumer Straße und Ringstraße → 8 Bushaltestellen ➤ Weiterer Ausbau im Straßenbahnnetz parallel zu bestehenden Planungen und der Zeitschiene für den weiteren Ausbau bei den Bushaltestellen: → 13 Straßenbahnhaltestellen teilweise auch mit Bedienung durch Buslinien <p>Zusätzlich zum Ausbaubedarf legt der Nahverkehrsplan fest, welche Haltestellen auf Basis der aktuellen Rahmenbedingungen nicht (weiter) barrierefrei ausgebaut werden müssen. Hierbei gilt aber immer, dass auch ohne den (weiteren) Ausbau die Verkehrssicherheit gewährleistet sein muss. Kriterien, um auf den Ausbau vorerst zu verzichten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Neue Haltestellen durch das Angebotskonzept, bei denen nach einem Probezeitraum über Erhalt zu entscheiden ist: → 6 Bushaltestellen

	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Haltestellen, welche nur durch Bedarfslinien mit (Großraum-) Taxis bedient werden: → 8 Bushaltestellen ▶ Haltestellen außerhalb dichter Siedlungsstrukturen und mit sehr geringer Nachfrage, bei denen eine Relevanz für Mobilitätseingeschränkte nicht erkennbar ist: → 19 Bushaltestellen
Infrastruktur	Haltestellen mit Hochbord mit Leitstreifen, kontrastreiche Gestaltung des Haltestellenbereichs, Querungshilfe nach Bedarf
Verantwortung	Baulastträger (z.B. Stadt Gelsenkirchen direkt oder über Stadtbahngesellschaft)
Umsetzung	Siehe Maßnahmenbeschreibung und Anlage
Sonstiges	<p>Unabhängig vom Ausbaubedarf ist für jede Haltestelle ein verkehrssicherer Wartebereich sicherzustellen. Dies ist zusammen mit Verkehrsunternehmen und ggf. Dritten (z.B. Polizei) vor Ort abzustimmen.</p> <p>Bei einem barrierefreien Ausbau ist ein Umbau von Busbuchten zu Buskaps zu prüfen, welche geeigneter für einen barrierefreien Ein-/Ausstieg sind und zudem Vorteile bei der Busbeschleunigung bieten.</p> <p>Ebenso sind parallele städtebauliche Maßnahmen wie Aufwertungen angrenzender Plätze sowie die barrierefreie Zugänglichkeit zur Haltestelle zu prüfen.</p>

6.3 Weitere Maßnahmenswerpunkte

1	Erleichterung des Umstiegs
Hintergrund	Nicht auf allen Relationen können umsteigefreie Verbindungen angeboten werden. Dies gilt auch für lokale Verbindungen innerhalb einer Stadt. Um einen Umstieg zu erleichtern, kann eine Beschilderung der Fußwege zwischen Haltestellen hilfreich sein. Dies ist insbesondere dann wichtig, wenn zwischen den einzelnen Haltestellenpositionen keine Sichtbeziehung besteht.
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beschilderung von Fußwegverbindungen zwischen einzelnen Abfahrtspositionen ➤ Schwerpunkt sind Haltestellen in Kreuzungsbereichen, wo sich die einzelnen Abfahrtspositionen in mehreren Straßen befinden: z.B. Erle Forsthaus ➤ Prüfung weiterer Anschlussgarantien
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kleine Beschilderungen mit Angabe der Linie und Fahrtrichtung abhängig von der Situation vor Ort ➤ Ergänzende Beschilderung zur Wegeführung im Straßenraum ➤ Übersichtspläne zu Haltestellenpositionen vor Ort an großen Umsteige Haltestellen (z.B. Buer Rathaus)
Verantwortung	Stadt Gelsenkirchen, Verkehrsunternehmen
Umsetzung	
Sonstiges	-

2	„Weiche“ Maßnahmen (wird noch ergänzt)
Hintergrund	
Maßnahmen	➤
Infrastruktur	➤
Verantwortung	
Umsetzung	
Sonstiges	-

7 Zukünftige Ausrichtung des ÖPNV - Rahmenvorgaben

7.1 Prüfaufträge

7.1.1 Zusammensetzung und Strukturierung der Prüfaufträge

Wie in Kapitel 4 beschrieben, besitzt das Gelsenkirchener ÖPNV-Netz eine insgesamt gute Flächenerschließung und weitestgehend ordentliche Reisezeiten. Bei der Stärken-Schwächen-Analyse wurden räumlich begrenzt einige Entwicklungsmöglichkeiten gefunden. Diese sowie weitere Themen werden in den Prüfaufträgen bewertet.

Die Prüfaufträge setzen sich aus verschiedenen Quellen zusammen:

- Stärken-Schwächen-Analyse im Nahverkehrsplan
- Bürgerbeteiligung
- Wünsche der Politik
- Maßnahmen aus Nahverkehrsplänen der benachbarten Städte und Kreise
- Analyse der Maßnahmenumsetzung des Nahverkehrsplan 2011

Sie betreffen zahlreiche Bereiche rund um den Gelsenkirchener ÖPNV. Zur Sortierung werden die Prüfaufträge in Handlungsfelder eingeteilt. Einige Prüfaufträge lassen sich mehreren Handlungsfeldern zuordnen, hier wird für eine bessere Übersichtlichkeit nur eine Zuordnung aufgeführt. Die Handlungsfelder sind:

- A. Feinerschließung von Wohngebieten/Stadteilen
- B. Neuordnung von Teilnetzen oder Einzelverbindungen
- C. Einrichtung / Anpassung von Tangentiallinien
- D. Taktänderung / Anpassung von Fahrtenhäufigkeiten
- E. Verknüpfung des städtischen Nahverkehrs mit dem Schienenverkehr
- F. Anpassung des Nachtnetzes
- G. Barrierefreiheit und Haltestellenausbau

Die folgenden Prüfaufträge werden im Rahmen dieses Nahverkehrsplans geprüft. Die Nummerierung stellt dabei keine Reihung der Prioritäten dar.

A Feinerschließung von Wohngebieten / Stadtteilen

1. Erschließung des Stadtquartiers Graf Bismarck
2. Erschließung von Buer Ost / Sportanlagen Löchterheide
3. Erschließung des Hördewegs in Feldmark
4. Erschließung Nordsternpark / Am Bowengarten
5. Verschwenk Linie 381 zwischen Haltestellen Grillo-Gymnasium und Kirchstraße über Bismarckstraße
6. Verschwenk Linie 380 Richtung Buer Rathaus über Haltestelle Max-Planck-Gymnasium
7. Bessere und häufigere Anbindung der Eichkamp-Siedlung (Resser Mark)
8. Verbesserte Anbindung im Bereich „Consol“ (Bismarck)
9. Erschließung Buerscher Waldbogen durch direkte Bedienung über die SB23 beziehungsweise neue Buslinie 238
10. Erschließung Thyssen / Schalker Verein südlich Wanner Straße
11. Erschließung Gewerbegebiet Exterbruch

B Neuordnung von Teilnetzen oder Einzelverbindungen

1. Verbesserung der Anbindung der Westfälischen Hochschule (aus Buer, Gladbeck und Gelsenkirchen Innenstadt sowie dem Studentenwohnheim Wodanstraße)
2. Verlängerung der Straßenbahn bis Buer Nord, Hassel oder zur Westfälischen Hochschule
3. Verlängerung der Linie 301 von Horst in die Innenstadt
4. Aufbau von Schnellbuslinien in benachbarte Stadtzentren (Essen, Wattenscheid / Bochum und Herten)
5. Einrichtung einer Schnellbuslinie SB49 mit Überlagerung der Linie 249 (gemeinsamer 15-Minuten-Takt)
6. Umwandlung der Linie SB23 zu einer Buslinie mit besserer Raumerschließungsfunktion

C Einrichtung / Anpassung von Tangentiallinien

1. Einrichtung einer Direktverbindung zwischen Rotthausen und Feldmark
2. Einrichtung von Tangentialverbindungen („Ringbuslinien“) zur Anbindung der Stadtteile untereinander
3. Bedienung der Straße „Am Dördelmannshof“

4. Direktverbindung vom Ortsteil Rotthausen zum Marienhospital

D Taktänderung / Anpassung von Fahrtenhäufigkeiten

1. Auswirkung des neuen S-Bahn-Konzepts des VRR und den Taktanpassungen in Bochum auf den Grundtakt in Gelsenkirchen (insbesondere auf den Linien 301, 302 und 389)
2. Taktverdichtung auf Linie 107 (auch in den Abendstunden)
3. Taktverdichtung auf den Linien 301 und 302 in den Abendstunden
4. Taktverdichtung auf der Linie 384
5. Taktverdichtung auf der Linie 342 im Bereich Sutum
6. Ergänzung des Angebots auf der SB29
7. Erweiterung der Betriebszeiten von Linie 247 sonn- und feiertags durch drei zusätzliche Fahrtenpaare

E Verknüpfung des städtischen Nahverkehrs mit dem Schienenverkehr

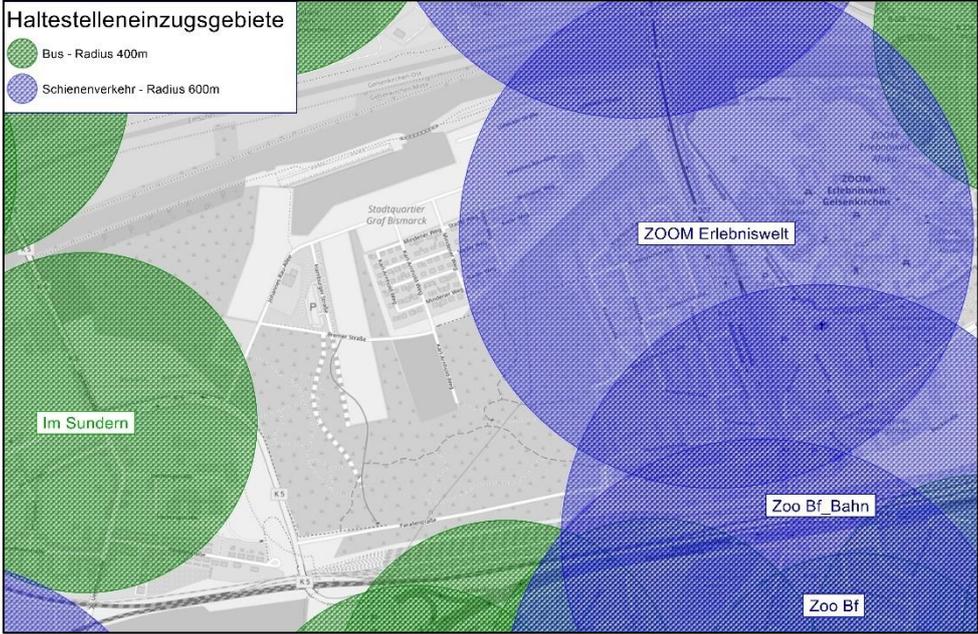
1. Bessere Verknüpfung zwischen der S-Bahn in Buer Nord und den Bussen Richtung Buer (in den Abendstunden und am Wochenende)

F Anpassung des Nachtnetzes

1. (Tägliches) Nachtnetz ohne Taktlücken zwischen Tages- und Nachtnetz
2. Bessere Verknüpfung der Nachtverkehre in Gelsenkirchen und Wanne-Eickel
3. Einrichtung eines Nachtverkehrs zwischen Bottrop-Kirchhellen, Gladbeck und Gelsenkirchen-Horst mit Anschluss aus Gelsenkirchen Mitte
4. Prüfung der räumlichen Ausweitung des NachtNetzes Essen auf das Stadtgebiet Gelsenkirchen

Insbesondere in der Bürgerbeteiligung ging eine Vielzahl weiterer Wünsche für kleinere Liniennetzanpassungen ein. Diese wurden an die Verwaltung sowie die Verkehrsunternehmen weitergegeben. Im Rahmen des Nahverkehrsplans als strategisches Planungsinstrument können diese nicht abschließend betrachtet werden, sie betreffen die ständig laufende bedarfsgerechte Liniennetzanpassung. Diese werden durch die Verwaltung und durch die Verkehrsunternehmen geprüft und möglicherweise umgesetzt. Eine direkte separate Rückmeldung über die zahlreichen Prüfaufträge an die Bürgerinnen und Bürger ist dabei aufgrund der anonymisierten Meldungen nicht vorgesehen und nicht möglich.

7.1.2 Bewertung der Prüfaufträge

A.1	Erschließung des Stadtquartiers Graf Bismarck
Handlungsfeld	Feinerschließung von Wohngebieten / Stadtteilen
Kurzbeschreibung	<p>Prüfung einer Verbesserung der Feinerschließung des neuen Stadtquartiers Graf Bismarck im Stadtteil Bismarck. Die Stärken-Schwächen-Analyse zeigte bei den genutzten Einzugsradien eine Erschließungslücke in diesem Bereich. Das Gebiet wird im östlichen Teil durch die Straßenbahnlinie 301 erschlossen, im westlichen Bereich gibt es jedoch Erschließungslücken. Der Prüfauftrag wurde aus dem Nahverkehrsplan 2011 übernommen. Die Bebauung ist seitdem so weit fortgeschritten, dass dieser Prüfauftrag nun aktuell wird.</p>  <p>Haltestelleneinzugsgebiete ● Bus - Radius 400m ● Schienenverkehr - Radius 600m</p>
Maßnahmemöglichkeiten	<p>Die Feinerschließung kann durch Bedienung über eine die Verlängerung einer bestehenden Buslinie oder über eine neue Buslinie erreicht werden. Möglich sind Umwegfahrten der Buslinien 380 und 381 und damit eine Erschließung aus westlicher Richtung oder die Erschließung aus östlicher Richtung mit einer Verlängerung der Linie 382 über die derzeitige Endhaltestelle Trinenkamp hinaus in das Stadtquartier. Beide Möglichkeiten liefern eine Anbindung an die Straßenbahn (Linien 301 beziehungsweise 302) sowie neue Direktverbindungen.</p> <p>Außerdem ist im Zusammenhang mit Prüfauftrag A.8 (Erschließung Bereich Consol) zu prüfen, ob das Linienkonzept in diesen Bereichen gemeinsam überarbeitet werden kann.</p>
Bewertung	Teile des Stadtquartiers liegen außerhalb des Einzugsbereichs der Straßenbahn. Eine zusätzliche Bedienung über eine Buslinie wird daher empfohlen. Diese Buslinie kann insbesondere für die im westlichen Siedlungsgebiet wohnende Bevölkerung

	<p>und die bestehenden und geplanten Beschäftigten der dortigen Gewerbebetriebe als Zubringer zur Straßenbahn genutzt werden.</p> <p>Jedoch ist aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte sowie der hohen Anziehungskraft der für viele fußläufig erreichbaren Straßenbahn von geringen Fahrgastbelastungen auszugehen. Dazu ist jedoch die weitere Entwicklung des Gebiets abzuwarten. Das Angebot ist im Sinne der Daseinsvorsorge zu sehen, um auch mobilitätseingeschränkten Personen einen zumutbaren Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen.</p> <p>Bei einer Verlängerung der wichtigen Buslinien 380 / 381 wären zahlreiche heutige Fahrgäste der Linien negativ betroffen. Diese müssten einen großen Umweg und Zeitverlust in Kauf nehmen. Diese Variante ist nicht zu empfehlen.</p> <p>Eine Bedienung über eine Verlängerung der Linie 382 wäre möglich. Diese verkehrt zur Hauptverkehrszeit an der Haltestelle Trinenkamp im 10-Minuten-Takt, sonst im 20-Minuten-Takt. Eine Verlängerung einzelner Fahrten in das Wohngebiet (Stundentakt) kann einen Anschluss an die Straßenbahn sowie nach Bismarck und Bulmke-Hüllen liefern. Nachteile sind der Mehrbedarf von einem Bus, da die Wendezeit nicht für die zusätzliche Fahrtzeit von geschätzten 5 bis 6 Minuten und einer zusätzlichen Strecke von 2,5 Kilometer je Richtung ausreicht. Außerdem werden auf dieser Linie Gelenkbusse eingesetzt, diese sind deutlich überdimensioniert für die Erschließung des Bereichs Graf Bismarck und teurer als ein Standardbus.</p> <p>Die Vorzugslösung ist eine gemeinsame Lösung mit Prüfauftrag A.8 (Erschließung des Consol-Gebiets) sowie mit Prüfauftrag D.4 (Taktverdichtung auf Linie 384). Durch eine stündliche Erschließungslinie vom Consol-Gebiet bis in die Siedlung Graf Bismarck kann an beiden Stellen eine Erschließung sichergestellt werden. Außerdem kann die Linie 384 dadurch auf einigen Abschnitten verdichtet werden. Das Konzept wird in Prüfauftrag A.8 detailliert beschrieben.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	Die zusätzlichen Kilometerleistungen sowie der Mehrbedarf an Fahrzeugen werden im Prüfauftrag A.8 beschrieben.
Fazit	Eine Bedienung des Gebiets über einen stündlichen Busverkehr wird empfohlen. Im Zusammenhang mit Prüfauftrag A.8 ist auch eine umfassendere Liniennetzänderung in Bismarck denkbar. Dies wird in Prüfauftrag A.8 detailliert beschrieben. Die Lösung über eine gemeinsame neue Linie im Stundentakt ist zu bevorzugen.

A.2	Erschließung von Buer Ost / Sportanlagen Löchterheide
Handlungsfeld	Feinerschließung von Wohngebieten / Stadtteilen
Kurzbeschreibung	<p>Prüfung der Erschließung des Wohngebietes Buer-Ost (Bereich Ostring), unter anderem mit Prüfung des Einsatzes alternativer Bedienungsformen wie einem Quartiersbus. Die Stärken-Schwächen-Analyse zeigte kleinere Erschließungslücken in diesem Bereich. Auch die dort befindlichen Sportplätze sind nicht vollständig im Erschließungsradius, jedoch liegen die Umkleidekabinen und der Parkplatz noch im erschlossenen Bereich.</p>
Maßnahmemöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erschließung durch Verlegung der Linie 243 (Stundentakt): Entweder über einen Zusatzhalt zwischen der Haltestelle Ostring und der Haltestelle Max-Planck-Gymnasium (über Ostring) oder durch Befahrung der Linnefantstraße ➤ Ringfahrt des Busses der Linie 243 unter neuer Liniennummer durch teilweise Umwandlung von Wendezeiten in Fahrplanzeiten ➤ Durch Halt der heutigen Linie SB23 beziehungsweise der zukünftigen Linie 238 (siehe auch Prüfaufträge A.9 und B.6) an der Kreuzung Ostring / Westerholter Straße ➤ Einsatz eines Quartiersbusses
Bewertung	<p>Durch die hohe verkehrliche Anziehungskraft des ZOB Buer Rathaus ist davon auszugehen, dass zahlreiche Fahrgäste in Buer auch weite Fußwege in Kauf nehmen, um diesen zu erreichen. Jedoch ist auch für diejenigen Menschen, die solche Strecken nicht zurücklegen können, eine adäquate Erschließung vorzusehen. Dabei</p>

müssen jedoch Aspekte wie die Befahrbarkeit der Straßen und die Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden.

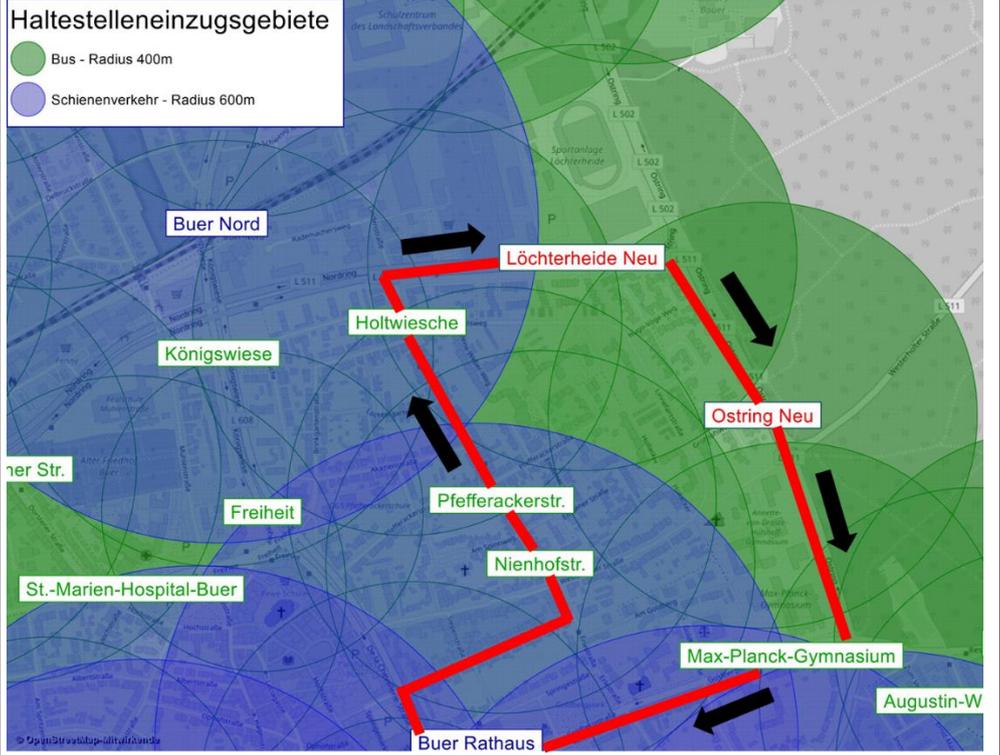
Durch eine Verlegung der Linie 243 über den Ostring könnte kostenneutral das Gebiet erschlossen werden. Jedoch bedeutet dies für zahlreiche Fahrgäste, dass sie aus Hassel und Herten ihre Direktverbindung in den Norden Buers sowie zur S9 verlieren. Deshalb ist diese Variante nicht zu empfehlen. Eine Verlegung in die Linnefantstraße kann durch den engen Straßenquerschnitt nicht vorgenommen werden.

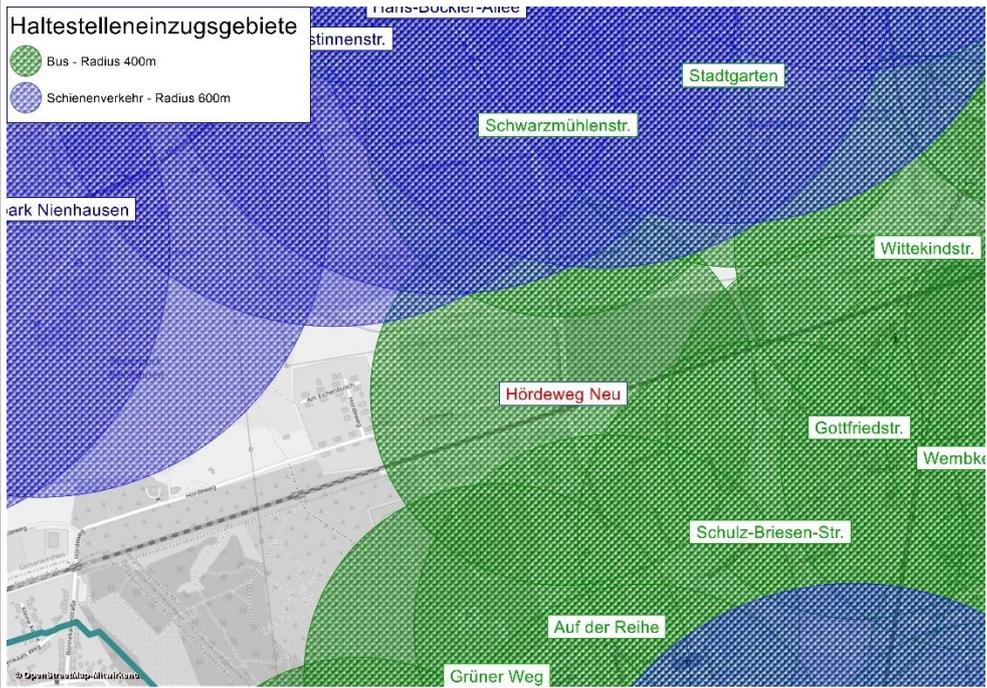
Ein Quartiersbus in Form eines Kleinbusses kann dort die Erschließung trotz engen Straßenquerschnitts und Parkdruck sicherstellen. Jedoch entstehen für diese zusätzliche Linie Kosten (für einen zusätzlichen Bus sowie für die zusätzlichen Fahrplanleistungen). Demgegenüber steht ein erfahrungsgemäß sehr geringes Fahrgastaufkommen bei Quartiersbussen in Bereichen, die größtenteils durch das bestehende Liniennetz sehr gut erschlossen werden. Außerdem wird an den Verknüpfungspunkten ein Umstieg notwendig. Durch Verlängerung einer bestehenden Linie können dagegen Direktverbindungen geschaffen werden.

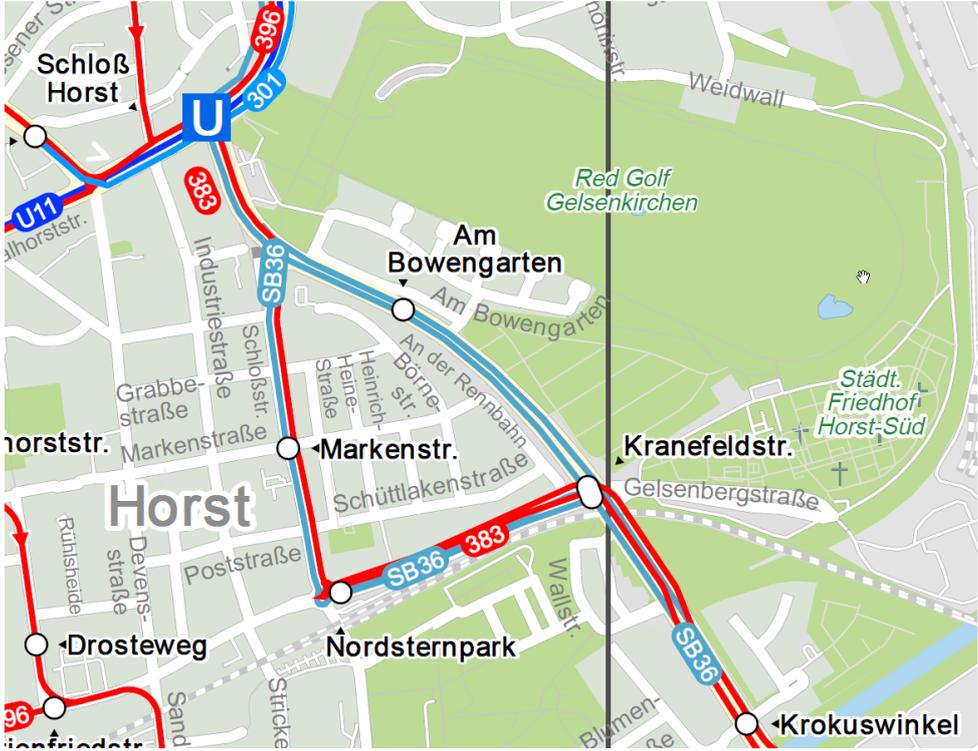
Im Nahverkehrsplan für den Kreis Recklinghausen von 2017 wird eine Umprofilierung der Linie SB23 zu einer Stadtlinie vorgeschlagen. Dies wird auch in diesem Nahverkehrsplan unter Prüfauftrag B.6 thematisiert. Ein Halt an der Ecke Ostring / Westerholter Straße ist denkbar. Jedoch müsste der Halt aufgrund der baulichen Gegebenheiten auf dem Ostring in Fahrtrichtung Norden durch die Rechtsabbiegerspur sehr weit südlich liegen, so dass die Erschließungswirkung nicht optimal wäre.

Die Sportplätze befinden sich heute knapp im Einzugsbereich der Haltestelle Holtwiesche. Die Haltestelle wird nur stündlich bedient, die vom Eingangsbereich der Sportplätze knapp 650 Meter entfernten Haltestellen Buer Nord und Königswiese werden im dichten Takt angebunden. Diese Erschließung ist im Sinne der Anforderungen des Nahverkehrsplans als ausreichend zu bewerten, eine direktere Anbindung aber wünschenswert.

Durch die Einbeziehung der in Buer Rathaus endenden Linie 243 und ihrer Wendezeitreserven kann eine Erschließung ohne negative Effekte auf bestehende Fahrgäste erreicht werden. Diese Ringfahrt könnte im Ein-Richtungsbetrieb über die Erlestraße, Lindenstraße, den Nordring, Ostring und zurück über die Goldbergstraße sowohl Buer Ost als auch die Sportanlagen Löchterheide direkt andienen. Der mögliche Fahrweg und die daraus resultierende Haltestellenabdeckung (inklusive der beiden neuen Haltestellen Löchterheide und Ostring) wird in der folgenden Abbildung dargestellt:

	 <p>Die Bedienung im Stundentakt ist zunächst sinnvoll. Die Betriebszeiten sollten sich an der Linie 243 orientieren. Durch die betriebliche Verknüpfung mit der Linie 247 kann eine stündliche Direktverbindung aus Buer Ost an das Sankt-Marien-Hospital und die Nahversorgungsbereiche an der Haltestelle Freiheit hergestellt werden.</p> <p>Durch die Ringfahrt entsteht ein zusätzlicher Kilometeraufwand, jedoch keine Sprungkosten durch Fahrzeugmehrbedarf, da dieser Weg in die heutigen Umläufe integriert werden kann.</p> <p>Insbesondere bei der Straßenquerung an der neuen Haltestelle an den Sportplätzen in Löchterheide muss auf eine ausreichende Verkehrssicherheit geachtet werden, die Sportplätze werden durch zahlreiche Kinder und Jugendliche genutzt.</p>
<p>Betrieblicher Mehraufwand</p>	<p>Für eine Ringfahrt fällt ein zusätzlicher Leistungsaufwand von 3,3 km an, es wird kein zusätzlicher Bus benötigt. Bei Betriebszeiten in Anlehnung an Linie 243 (Montag bis Freitag 08-19 Uhr, Samstag 09-16 Uhr, Sonntag keine Bedienung) entsteht ein Mehrbedarf von ungefähr 10.500 Fahrplankilometern pro Jahr.</p> <p>Außerdem müssen zwei neue Haltestellen errichtet werden, beide jeweils nur mit einer Halteposition.</p>
<p>Fazit</p>	<p>Eine Erschließung der östlichen Wohngebiete in Buer sowie der Sportanlagen Löchterheide wird über eine stündliche Ringfahrt über den Nord- und Ostring möglich. Da Fahrten der Linie 243 betrieblich ohne einen Fahrzeugmehrbedarf verlängert werden können, entstehen nur Kosten durch die zusätzlichen Fahrplankilometer. Wichtige Einrichtungen wie das Sankt-Marien-Hospital können direkt erreicht werden. Wünschenswert ist eine klare Liniennummerierung im Bereich der Erlen- bzw. Lindenstraße, wo schon heute eine je nach Tageszeit wechselnde Bedienung gegeben ist.</p>

A.3 Erschließung des Hördewegs in Feldmark	
Handlungsfeld	Feinerschließung von Wohngebieten / Stadtteilen
Kurzbeschreibung	Verbesserung der Erschließung des Hördewegs durch eine weitere Haltestelle.
Maßnahmemöglichkeiten	Der Hördeweg kann entweder durch eine Befahrung einer bestehenden oder zusätzlichen Linie erschlossen werden. Außerdem ist eine Erschließung über eine Haltestelle an der Kreuzung zur Schwarzmühlenstraße denkbar. Diese wird heute jedoch in diesem Bereich nicht durch den ÖPNV befahren.
Bewertung	<p>Aufgrund der geringen Einwohnerzahl und einer dafür nötigen tiefgreifenden Liniennetzveränderung ist eine Erschließung durch eine Haltestelle an der Schwarzmühlenstraße zu bevorzugen. Dies würde die Erschließungssituation am Hördeweg deutlich verbessern, auch wenn weiterhin im westlichen Teil der Straße kleinere Erschließungslücken bestehen. Die Erschließungssituation unter der Berücksichtigung der festgelegten Haltestellenradien und einer Haltestelle am Hördeweg (hier als „Hördeweg Neu“ bezeichnet) ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.</p>  <p>Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit einer Direktverbindung zwischen Rotthausen und Feldmark zu sehen (Prüfauftrag C.1). Die möglichen Liniennetzveränderungen werden dort beschrieben.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	Betrachtung in Prüfauftrag C.1.
Fazit	Eine Erschließung über eine Haltestelle an der Ecke Hördeweg/Schwarzmühlenstraße ist ausreichend. Die Ausgestaltung des Liniennetzes wird in Prüfauftrag C.1 beschrieben.

A.4	Erschließung Am Bowengarten
Handlungsfeld	Feinerschließung von Wohngebieten / Stadtteilen
Kurzbeschreibung	<p>Prüfung der Erschließung des Bereichs Nordsternpark, insbesondere an der Haltestelle Am Bowengarten. Die SB36 verkehrt heute im 20-Minuten-Takt und hält einmal pro Stunde an der Haltestelle Am Bowengarten und zweimal pro Stunde am Nordsternpark. Dort verkehrt außerdem die Linie 383 im 10-Minuten-Takt (zur Hauptverkehrszeit). Die Streckenverläufe sind der untenstehenden Abbildung zu entnehmen.</p>  <p>(Quelle: Stadtliniplan der BOGESTRA, Januar 2018)</p> <p>Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden höhere Taktfrequenzen an der Haltestelle Am Bowengarten gefordert, im Gegensatz dazu aber auch die Verlagerung aller Fahrten über den Fahrtweg Nordsternpark – Markenstraße.</p>
Maßnahmemöglichkeiten	Durch Verlegung von Fahrten zwischen den beiden Ästen der SB36 sowie von Linie 383 kann das Bedienungsschema in diesem Bereich verändert werden.
Bewertung	Die Haltestelle Nordsternpark kann in 5 Minuten Fußweg von der Haltestelle Kranefeldstraße erreicht werden. Die Haltestelle Markenstraße (hier befindet sich das Zentrum des Gebietes) in 7 Minuten von der Haltestelle Am Bowengarten. Durch die Bedienung des Gebietes im 10-Minuten-Takt über Linie 383 sowie mit zwei Fahrten pro Stunde der SB36 ist das Gebiet ausreichend bedient, außerdem besteht für einige Anwohner die Möglichkeit, die weitere Fahrt der SB36 über den oben beschriebenen Fußweg zu erreichen.

	<p>Das Wohngebiet Am Bowengarten mit ca. 20 Mehrfamilienhäusern wird mit nur einer Fahrt pro Stunde bedient. Die Haltestelle ist heute nur gering frequentiert (ca. 40 Ein- und Aussteiger pro Tag). Es besteht über einen knapp sechsminütigen Fußweg die Möglichkeit, die Haltestelle Schloss Horst zu erreichen (dort verkehrt die U11 sowie zahlreiche Buslinien).</p> <p>Damit ist das Gebiet als ausreichend erschlossen zu bewerten. Jedoch könnte die Feinerschließung für mobilitätseingeschränkte Personen verbessert werden, in dem einzelne Fahrten der Linie 383 verlegt werden. Dies ist mit den negativen Folgen des dann nicht mehr durchgängigen 10-Minuten-Taktes im Ortszentrum abzuwägen. Die dortige Haltestelle ist mit über 1.000 Ein- und Aussteigern in seiner verkehrlichen Bedeutung höher zu gewichten. Auch führt die Verlagerung einzelner Fahrten zu einer schlechteren Verständlichkeit des Fahrplankonzeptes.</p> <p>Das derzeitige Bedienungsschema liefert eine gute Lösung und sollte beibehalten werden.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	Beibehaltung der derzeitigen Bedienung.

A.5	Verschwenk Linie 381 zwischen Haltestellen Grillo-Gymnasium und Kirchstraße über Bismarckstraße
Handlungsfeld	Feinerschließung von Wohngebieten / Stadtteilen
Kurzbeschreibung	Verschwenk der Linie 381 über die Bismarckstraße (zwischen den Haltestellen Kirchstraße und Grillo-Gymnasium) zur besseren Erschließung in diesem Bereich.
Maßnahmemöglichkeiten	Nach Befahrung der Bismarckstraße kann entweder über Florastraße oder die Grenzstraße der heutige Linienweg wieder erreicht werden.
Bewertung	Die Maßnahme ist nicht zu empfehlen. Die Linien 380 und 381 stellen als zwei der Hauptbuslinien im Gelsenkirchener ÖPNV zahlreiche Direktverbindungen zwischen Innenstadt und Schalke-Nord beziehungsweise den Bereichen nördlich des Rhein-Herne-Kanals her. Schnelle Fahrzeiten sorgen für die Akzeptanz dieser Verbindungen. Weitere Schwenker und Abbiegevorgänge im Linienweg führen dabei zu Fahrtzeitverlusten, auch wenn dadurch die Erschließung im Bereich der Bismarckstraße geringfügig verbessert werden kann. Diese ist schon heute über die Linien 340, 342 beziehungsweise 382 sichergestellt.
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	Beibehaltung der derzeitigen Bedienung.

A.6	Verschwenk Linie 380 Richtung Buer Rathaus über Haltestelle Max-Planck-Gymnasium
Handlungsfeld	Feinerschließung von Wohngebieten / Stadtteilen
Kurzbeschreibung	Verschwenk der Linie 380 zur Haltestelle Max-Planck-Gymnasium (über die Vom-Stein-Straße oder im Anschluss an den Halt in Buer).
Maßnahmemöglichkeiten	Über die Vom-Stein-Straße und Goldbergstraße könnte in nördlicher Fahrtrichtung der ZOB in Buer erreicht werden. Die Haltestelle Scharenweg (600 Ein-/Aussteiger pro Tag) wird weiterhin bedient. Alternativ kann der heutige Linienweg befahren und anschließend bis Max-Planck-Gymnasium verlängert werden.
Bewertung	<p>Die Bedienung der Haltestelle Max-Planck-Gymnasium wäre insbesondere für den Schülerverkehr interessant. Der Fußweg vom ZOB beträgt knapp 600 Meter. Dort kann auch von der Linie 380 in verschiedene weitere Linien zum Max-Planck-Gymnasium umgestiegen werden. An der Haltestelle gibt es heute circa 600 Ein-/Aussteiger. Auf der Linie 380 stellt der Schülerverkehr nur einen kleinen Teil der Verkehrsnachfrage.</p> <p>Der Umweg über die Vom-Stein-Straße würde zu einem geschätzten Fahrzeitmehrbedarf von 3 bis 4 Minuten führen. Da dadurch im heutigen Fahrplan die Wendezeiten zu gering wären (aufgrund des langen Laufwegs der Linie), würde die Linienwegsänderung zu einem Fahrzeugmehrbedarf führen. Aufgrund der Funktion der Linie 380 als Direktverknüpfung zwischen Stadtteilen sollten möglichst schnelle Fahrzeiten mit wenigen Umwegen erreicht werden. Diese Variante ist aufgrund der negativen Folgen für die weiteren Fahrgäste abzulehnen.</p> <p>Auch eine Verlängerung der Linie 380 bis zum Max-Planck-Gymnasium würde einen Mehrbedarf an Fahrzeugen fordern. Aufgrund der heute schon guten Anbindung der Schule und der Möglichkeit, den ZOB zu Fuß zu erreichen, übersteigen die Mehrkosten den zu erwarteten Nutzen der Maßnahme.</p> <p>Es ist zukünftig geplant, die Linie 380 mit Elektrobussen zu betreiben. Durch diese Maßnahme ist für den Aufladevorgang eine ausreichende Wendezeit notwendig. Durch eine Verlängerung der Linie erfolgt deshalb nicht nur ein Mehrbedarf an Fahrzeugen aufgrund der längeren Fahrzeit, sondern auch, um eine ausreichende Aufladung sicherzustellen.</p> <p>Durch die beschriebenen verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründe ist von einer Linienwegsänderung abzusehen. Einsatzwagen der Linie 380 für den Schülerverkehr verkehren schon heute bis zur Max-Planck-Schule, dies sollte beibehalten werden.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	Beibehaltung der derzeitigen Bedienung.

A.7	Bessere und häufigere Anbindung der Eichkamp-Siedlung (Resser Mark)
Handlungsfeld	Feinerschließung von Wohngebieten / Stadtteilen
Kurzbeschreibung	<p>Prüfung einer besseren Anbindung der Eichkamp-Siedlung (Resser Mark), unter anderem auch an Sonntagen.</p> <p>Derzeit wird die Eichkamp-Siedlung stündlich über die Linie 397 angebunden (Betriebszeiten zwischen 6 und 20 Uhr), an Samstagen bis 15 Uhr im Stundentakt, danach sowie an Sonntagen gibt es ein halbstündliches AST-Angebot bis Erle Forsthaus. Die Fahrzeit bis zur Straßenbahnhaltestelle Erle Forsthaus beträgt 12 Minuten.</p>
Maßnahmemöglichkeiten	<p>Die Erschließung der Siedlung kann insbesondere über eine Taktverdichtung der Linie 397 verbessert werden.</p> <p>In der Bürgerbeteiligung wurde angeregt, die Linie 342 am Sonntag einen Bogen über die Wiedenhopfstraße fahren zu lassen (weiter über Münsterstraße nach Erle Forsthaus). Die Linie 342 bindet in diesem Bereich am Sonntag über einen Umweg den Zoo an. Auch soll das Wochenendangebot generell überprüft werden.</p>
Bewertung	<p>Die peripher gelegene Eichkampsiedlung wird mit ausreichend schnellen Reisezeiten an die Hauptverknüpfungspunkte Gelsenkirchen Hbf. und Buer Rathaus angebunden (jeweils knapp unter 30 Minuten). Die Bedienungshäufigkeit ist mit einem Stundentakt gering, ist jedoch aufgrund der Größe der Siedlung angemessen. Ende 2017 lebten knapp 500 Personen in diesem Gebiet. Die Ein- und Aussteigerzahlen im Busverkehr sind sehr gering. In dem im Entwurf befindlichen kommunalen Entwicklungsplan ist zukünftig mit keiner deutlich steigenden Einwohnerzahl zu rechnen (Kennzeichnung als „Suchraum für Transformation“)²³.</p> <p>Das Angebot an Samstagen bis Buer Rathaus endet um 16 Uhr, zurück aus Buer um 15 Uhr. Danach gibt es ein AST-Angebot (Anrufsammeltaxi) bis Erle Forsthaus. Die Betriebszeiten sollten bis 19 Uhr ausgeweitet werden, um auch an Samstagen die Ladenöffnungszeiten in Buer abzudecken.</p> <p>Eine Verlegung der 342 an Sonntagen ist nicht zielführend. Eine weitere Schleifenfahrt, neben dem Umweg zur Zoom-Erlebnisswelt, würde einen weiteren großen Fahrzeitverlust für Fahrgäste der Linie bedeuten. Auch würde diese stündliche Anbindung keine deutliche Verbesserung gegenüber dem halbstündlichen AST-Angebot bedeuten (nur die Voranmeldung würde entfallen).</p> <p>Eine Schwäche der Anbindung über das AST-System liegt im Preissystem. Inhaber einer Monatskarte müssen derzeit ein ermäßigtes Zusatzticket für den AST-Verkehr kaufen. Fahrgäste ohne Monatskarte müssen für eine Fahrt, beispielsweise zum Hauptbahnhof, zwei Tickets kaufen (jeweils für den AST-Verkehr wie auch für die Straßenbahn). Dies macht die Verbindung sehr unattraktiv. Ein tariflich integriertes Angebot sollte angestrebt werden. Problematisch ist bei Bedarfsverkehren die Vorkauf und Entwertung von Tickets bei den Taxifahrern. Hierzu sollte eine passende Lösung zwischen Verkehrs- und Taxiunternehmen gefunden werden.</p>

²³ Kommunalen Entwicklungsplan – Räumliches Strukturkonzept, Entwurf: https://www.gelsenkirchen.de/de/_meta/aktuelles/artikel/32605-raeumliches-strukturkonzept-rsk-oeffentliche-auslegung, abgerufen am 06.03.2018

Betrieblicher Mehraufwand	Durch die Verlängerung der Betriebszeiten entsteht ein Mehraufwand von sieben Fahrten pro Samstag, drei in Richtung Buer, vier in der Gegenrichtung. Dabei entsteht ein zusätzlicher Aufwand von 3.600 Fahrplankilometern pro Jahr. Eine mögliche Anpassung des Preissystems bei den AST-Verkehren in der Eichkamp-Siedlung würde zu weiteren Kosten führen.
Fazit	An Werktagen sollte die derzeitige Bedienung beibehalten werden, für den Schülerverkehr muss weiterhin eine adäquate Bedienung sichergestellt werden (über Einsatzwagen). An Samstagen können durch verlängerte Betriebszeiten die Ladenöffnungszeiten in Buer mit einer ÖPNV-Anbindung abgedeckt werden. Durch die AST-Bedienung an Sonntagen kann ein gutes Angebot geschaffen werden, jedoch führt dies auf weiteren Relationen zu hohen Kosten. Wichtige Ziele wie der Hauptbahnhof oder Buer Rathaus sollten über ein Ticket erreichbar sein. Aufgrund der überschaubaren Größe der Siedlung wird eine direkte Befragung der Einwohner nach ihren Präferenzen bei der ÖPNV-Anbindung empfohlen. Danach kann gegebenenfalls das Verkehrsangebot angepasst werden.

A.8	Verbesserte Anbindung im Bereich „Consol“ (Bismarck)
Handlungsfeld	Feinerschließung von Wohngebieten / Stadtteilen
Kurzbeschreibung	Verbesserte Erschließung des Bereichs an der ehemaligen Zeche Consol in Bismarck. Dieser Prüfauftrag war auch schon im Nahverkehrsplan von 2011 enthalten.
Maßnahmemöglichkeiten	Für eine bessere Erschließung ist eine neue Haltestelle im Bereich der Straße Ahlmannshof notwendig. An weiteren Haltestellen wie beispielsweise Marschallstraße könnte das Angebot verdichtet werden.
Bewertung	<p>Im Bereich Consol gibt es eine kleinere Erschließungslücke. Außerdem werden einige Haltestellen nur stündlich bedient. Eine verbesserte Erschließung ist zu empfehlen. Diese Erschließung wird gemeinsam mit den Prüfaufträgen A.1 (Erschließung Stadtquartier Graf Bismarck) und D.4 (Taktverdichtung auf Linie 384) betrachtet.</p> <p>Über eine zusätzliche Linie zwischen dem Stadtquartier Graf Bismarck und dem Gebiet Consol können beide Bereiche erschlossen werden. Dies führt bei einem Stundentakt zu einem Fahrzeugmehrbedarf von einem Bus. Dieser würde jedoch auch schon bei einer Linienverlängerung ins Stadtquartier Graf Bismarck (zum Beispiel über Linie 382) notwendig. Mit folgendem Linienverlauf können beide Bereiche mit einem Mehrbedarf von einem Fahrzeug erschlossen werden.</p>

A.9	Erschließung Buerscher Waldbogen durch direkte Bedienung über die SB23 beziehungsweise neue Linie 238
Handlungsfeld	Feinerschließung von Wohngebieten / Stadtteilen
Kurzbeschreibung	Direkte Erschließung des Neubaugebietes Buerscher Waldbogen durch die Linie SB23 bzw. die zukünftige Buslinie 238.
Maßnahmemöglichkeiten	Derzeit wird das Gebiet über die Haltestelle Baut der Linie SB23 bedient. Zukünftig soll diese als Buslinie 238 verkehren (siehe Prüfauftrag B.6). Diese Linie könnte das Gebiet direkt über eine Stichfahrt erschließen.
Bewertung	<p>Das Gebiet befindet sich aktuell in der Bauphase, Anfang 2018 wurden weitere Baugrundstücke vergeben. Aktuell wird das Gebiet vollständig über die Haltestelle Baut erschlossen.</p> <p>Nach Bebauung der Bauabschnitte E bis G werden diese im maximalen Fall eine Luftlinienentfernung von knapp über 600 Metern zur Haltestelle haben. Die Fußwegzeiten werden kurz sein. Durch eine Stichfahrt entsteht eine Fahrzeitverlängerung für bestehende Fahrgäste von knapp 3 Minuten.</p> <p>Deshalb wird die Bedienung über die Haltestelle Baut als ausreichend bewertet. Jedoch sollten Maßnahmen ergriffen werden, um die Haltestellenerreichbarkeit sowie die Sicherheit zu verbessern:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Sichere Straßenquerung (Fußgängerüberweg / Querungshilfe oder Lichtsignalanlage) ➤ Gegebenenfalls Einschränkung der Geschwindigkeit des Pkw-Verkehrs ➤ Beleuchtung ➤ Guter Ausbaurzustand der Haltestelle <p>Bei Fertigstellung eines Großteils der Wohnbebauung ist über eine Andienung über das Ende der Betriebszeiten der Linie 238 nachzudenken (voraussichtlich gegen 21:30 Uhr). Aufgrund der zu erwartenden sehr geringen Nachfrage ist dieses Angebot möglichst kostengünstig herzustellen, gegebenenfalls durch ein bedarfsgesteuertes Angebot.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	Durch die Verbesserung der Straßenquerung können Kosten für die Infrastruktur entstehen.
Fazit	Die Bedienung über die Haltestelle Baut ist tagsüber als ausreichend zu bewerten. Die Haltestelle sollte jedoch gut und sicher erreichbar sein. Eine Andienung in den späten Abendstunden (nach 22 Uhr) ist nach Fertigstellung der Wohnbebauung vorgesehen.

A.10	Erschließung Thyssen / Schalker Verein südlich Wanner Straße
Handlungsfeld	Feinerschließung von Wohngebieten / Stadtteilen
Kurzbeschreibung	Erschließung des Gebiets südlich der Wanner Straße (im Bereich der Europastraße / Brüsseler Straße).
Maßnahmemöglichkeiten	<p>Der Bereich wird heute größtenteils über die Haltestellen Oskarstraße und Feuerwache erschlossen, Teile der Gewerbeeinrichtungen südlich der Europastraße/Brüsseler Straße liegen nicht vollständig in diesem Einzugsradius.</p> <p>Eine mögliche Erschließung kann durch eine Befahrung der Europastraße und die Einrichtung einer neuen Haltestelle erfolgen. Eine Umleitung der Linie 340 ist denkbar, ebenso die Verlegung der Endhaltestelle der Linie 348 in diesen Bereich (Umleitung südlich der Haltestelle Sparkasse Hüllen).</p>
Bewertung	<p>Erfahrungsgemäß ist in Gewerbegebieten von einer geringen Nachfrage auszugehen. Auch ist eine Erschließung über die bestehenden Haltestellen weitestgehend sichergestellt, nur in den südöstlichen Bereich sind die Fußwege länger.</p> <p>Die Linie 340 (20-Minuten-Takt) besitzt eine Verbindungsfunktion (Gelsenkirchen – Wanne-Eickel) und weist zahlreiche durchfahrende Fahrgäste auf. Auch gibt es entlang der Wanner Straße deutlich mehr Nachfrage (Wohnbebauung, Gewerbe, Einzelhandel). Eine Änderung des Linienweges ist nicht sinnvoll und mit zu vielen Nachteilen verbunden. Mittelfristig kann eine Sekundarschule in diesem Bereich entstehen, entsprechende Planungen werden diskutiert.</p> <p>Die Linie 348 verkehrt zwischen Konradstraße und Sparkasse Hüllen tagsüber ebenfalls im 20-Minuten-Takt. Die Fahrgastnachfrage in diesem Bereich liegt bei durchschnittlich unter 10 Fahrgästen je Fahrt. Jedoch ist entlang der Europastraße von einer noch geringeren Nachfrage auszugehen.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	Beibehaltung der derzeitigen Bedienung.

A.11	Erschließung Gewerbegebiet Exterbruch
Handlungsfeld	Feinerschließung von Wohngebieten / Stadtteilen
Kurzbeschreibung	Erschließung des Gewerbegebiets Exterbruch.
Maßnahmemöglichkeiten	Direktere Erschließung des Gewerbegebiets.
Bewertung	<p>Der Bereich wird heute über die Haltestelle Betriebshof Ückendorf erschlossen, die Gewerbeeinrichtungen liegen vollständig in diesem Einzugsbereich. Erfahrungsgemäß ist in Gewerbegebieten von einer geringen Nachfrage auszugehen. Auch ist eine Erschließung über die bestehenden Haltestellen sichergestellt.</p> <p>Vom Gelsenkirchener Hauptbahnhof (Busbahnhof) kann die Haltestelle „Betriebshof Ückendorf“ (Linie 383) in ca. 20 Minuten erreicht werden (teilweise im 10-Minuten-Takt). Alternativ wird das Gebiet über die Linie 385 mit der Haltestelle „Hofstraße“ erschlossen (Fußweg circa 500 Meter).</p>
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	Beibehaltung der derzeitigen Bedienung.

B.1	Verbesserung der Anbindung der Westfälischen Hochschule (aus Buer, Gladbeck und Gelsenkirchen Innenstadt sowie dem Studentenwohnheim Wodanstraße)
Handlungsfeld	Neuordnung von Teilnetzen oder Einzelverbindungen
Kurzbeschreibung	Verbindung der Westfälischen Hochschule zu wichtigen Zielen für Studierende (Innenstadt, Buer Nord, Gladbeck sowie zur Wodanstraße).
Maßnahmemöglichkeiten	Verbesserung der Fahrzeiten oder Einrichtung einer Direktfahrmöglichkeit in die Innenstadt von Gelsenkirchen. Verbesserung der Verkehre nach Gladbeck und Buer Nord. Außerdem sind einige Maßnahmen hinsichtlich der Beleuchtung von Fußwegen sowie der Information denkbar.
Bewertung	Die heutigen Fahrmöglichkeiten (Stand Wintersemester 2017/2018, Quelle: BOGESTRA) sind der folgenden Abbildung zu entnehmen:

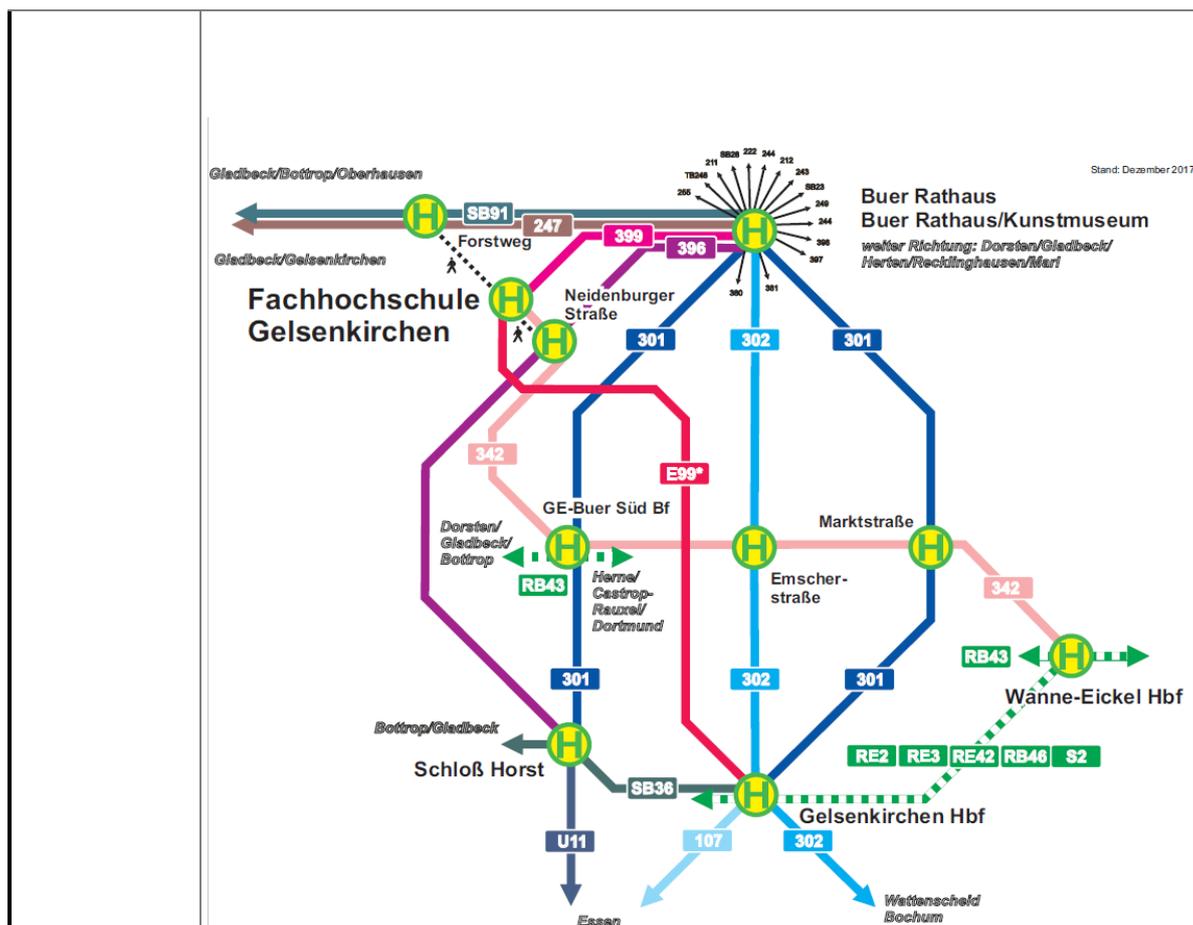


Abbildung 22: Anbindung der Fachhochschule Gelsenkirchen (Quelle: BOGESTRA)

Relation Westfälische Hochschule – Innenstadt:

Die Stärken-Schwächen-Analyse (siehe Kapitel 4.6 und 4.7) lieferte Hinweise auf Verbesserungspotenzial der Verbindungen aus der Innenstadt zur Westfälischen Hochschule (WH). Heute wird mindestens ein Umstieg vom Hauptbahnhof benötigt. Eine Direktverbindung über einen Schnellbus würde die Fahrzeit senken und den Komfort erhöhen. Es ist jedoch nicht von einer deutlichen Fahrzeitverkürzung auszugehen.

Seit dem Wintersemester 2017/2018 gibt es einen Testbetrieb mit einem Einsatzwagen (E99). Dieser verkehrt ohne Zwischenhalt in circa 23 Minuten zwischen dem Hauptbahnhof und der WH. Das Angebot wird gut angenommen. Eine Regelverbindung über einen Schnellbus (über Horst) würde gegenüber den heutigen Verbindungen keinen deutlichen Fahrzeitvorteil bringen (35 bis 38 Minuten), jedoch den Komfort erhöhen.

Für einen stündlichen Schnellbus ist die Nachfrage vermutlich zu gering. Knapp über 1.200 Studierende wohnen in Gelsenkirchen, jedoch auf das Stadtgebiet verteilt. Das Angebot über einen Einsatzwagen könnte bei Bedarf im Testbetrieb in den Morgenstunden ausgeweitet werden und als Verbindung für die WH beworben werden.

Weitere Maßnahmen zur verbesserten Information sind denkbar. Übersichtskarten könnten übersichtlicher dargestellt und getrennt nach Fahrtzielen markiert werden.

	<p>Insbesondere vom Hauptbahnhof aus ist das Angebot groß, aber unübersichtlich und kompliziert. Insbesondere die gut vertakteten Fahrtalternativen sind hervorzuheben (Nutzung der Linie 302). Eine Umbenennung oder Namensergänzung der Haltestellen Neidenburger Straße und Forstweg mit Hinweis auf die Westfälische Hochschule kann hilfreich sein. Im Zuge dessen sollte die vorhandene Haltestelle Fachhochschule in „Westfälische Hochschule“ umbenannt werden.</p> <p>In Prüfauftrag D.5 wird eine bessere Anbindung von Sutum diskutiert. Eine Verlängerung der Linie 398 kann das dortige Angebot verdichten und die WH auch in Kombination mit der Linie 342 verbessert anbinden.</p> <p>Relation Westfälische Hochschule – Buer Nord / Wodanstraße:</p> <p>Der S-Bahn-Haltepunkt Buer Nord wird in einigen Jahren im 30-Minuten-Takt durch die S9 bedient. Die Relation zur WH ist jedoch nur aus östlicher Richtung relevant. Es bestehen heute zahlreiche Fahrtmöglichkeiten mit einem Umstieg an Buer Rathaus.</p> <p>Die Weiterfahrt zur WH ist über die Linien 396 und 399 (nur in der Vorlesungszeit) im dichten Takt möglich. Das Angebot aus Buer Nord ist ausreichend. Bezüglich der vorlesungsfreien Zeit ist der Bedarf einer Bedienung durch Linie 399 fortlaufend zu prüfen.</p> <p>Das Studentenwohnheim an der Wodanstraße (wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung angesprochen) ist heute mit einem Umstieg und kurzen Reisezeiten erreichbar. Dieses Angebot ist ausreichend.</p> <p>Relation Westfälische Hochschule – Gladbeck:</p> <p>Fahrgäste aus Gladbeck werden über die Haltestelle Forstweg im dichten Takt und durch einen Schnellbus direkt angebunden.</p> <p>Die Haltestelle Forstweg ist mit einem Fußweg von circa einem Kilometer von der WH erreichbar. Dies ist zumutbar, allerdings insbesondere bei Regen und Dunkelheit nicht ideal. Die Anzahl an Studierenden aus Gladbeck ist gering. Eine direktere Anbindung der WH an Gladbeck würde zu deutlichen Mehrkosten und Liniennetzveränderungen führen. Dazu steht die voraussichtliche Nachfrage nicht im Verhältnis. Der Weg zur Haltestelle Forstweg sollte sehr gut beleuchtet sein um kein Unsicherheitsgefühl entstehen zu lassen. Außerdem ist auf eine gute Beschilderung zu achten. Eine Umbenennung / Namensergänzung der Haltestelle kann die Erkennbarkeit als Hochschul-Zugangslinie erhöhen.</p> <p>Denkbar ist auch eine Aufwertung des Weges durch Bike-Sharing-Möglichkeiten an der Haltestelle. Eine Ausleihstation von Metropolradruhr besteht heute schon auf dem WH-Gelände.</p>
<p>Betrieblicher Mehraufwand</p>	<p>Durch die Aufwertung der Beschilderung und Beleuchtung des Fußweges zur Haltestelle Forstweg sowie einer Umbenennung der Haltestellen entstehen einmalige Kosten.</p> <p>Der Testbetrieb des E99 läuft schon heute.</p>
<p>Fazit</p>	<p>Ein weiterer Testbetrieb mit dem E99 und entsprechender Namensgebung ist auf der Relation in die Innenstadt sinnvoll. Auf diese Weise kann zukünftiges Fahrgastpotenzial getestet werden. Einzelne wenige Zwischenhalte zur Verknüpfung sind denkbar.</p>

	<p>Außerdem kann auf dieser und weiteren Relationen durch weitere Maßnahmen die Nutzung des ÖPNV zur Westfälischen Hochschule aufgewertet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Transparenteres Angebot in speziellen Netzplänen ➤ Verbesserung bei der Namensgebung der Haltestellen ➤ Optimale Beleuchtung und Beschilderung des Fußweges zur Haltestelle Forstweg ➤ Möglichkeit von Bike-Sharing an der Haltestelle Forstweg prüfen <p>Zu beachten ist die im Prüfauftrag D.5 diskutierte Verlängerung der Linie 398 bis zur Westfälischen Hochschule. Damit würde das Fahrtenangebot auf der Tangentialachse der Linie 342 verdoppelt werden (unter anderem auch am Bahnhof Buer Süd).</p>
--	---

B.2	Verlängerung der Straßenbahn bis Buer Nord, Hassel oder zur Westfälischen Hochschule
Handlungsfeld	Neuordnung von Teilnetzen oder Einzelverbindungen
Kurzbeschreibung	Verlängerung der Straßenbahn bis zum S-Bahn-Haltepunkt GE-Buer Nord, darüber hinaus bis Hassel oder alternativ zur Westfälischen Hochschule.
Maßnahmemöglichkeiten	Die Straßenbahnlinie 302 hat heute ihr nördliches Ende am ZOB in Buer. Eine Verlängerung würde mit einem Infrastrukturausbau einhergehen.
Bewertung	<p>Eine Verlängerung der Straßenbahn bis zum S-Bahn-Haltepunkt GE-Buer Nord wird seit Jahren in Gelsenkirchen diskutiert. Der Schienenhaltepunkt wird durch die S-Bahnlinie S9 im Stundentakt bedient, nach Ausbau eines weiteren Bahnsteigs in einigen Jahren im 30-Minuten-Takt.</p> <p>Zahlreiche Buslinien bedienen den Korridor zwischen dem ZOB in Buer und dem Bahnhof GE-Buer Nord. Dies befördern Fahrgäste aus den Nachbarstädten und aus Hassel nach Buer. Außerdem wird eine Erschließung des Nordens von Buer durch diese Linien vorgenommen. Aus Fahrgastsicht handelt es sich hierbei um ein dichtes Angebot (tagsüber 10-Minuten-Takt). Eine Verlängerung der Straßenbahn 302 würde wahrscheinlich ebenfalls keinen deutlich dichteren Takt bieten, jedoch neue Direktverbindungen in den Bereich südlich von Buer schaffen und als Schienenverkehr einen höheren Komfort bieten.</p> <p>Eine Einsparung von Busleistungen auf diesem Korridor ist auch bei einem Ausbau der Straßenbahn nicht zu empfehlen, da dies für zahlreiche Fahrgäste der Buslinien aus den Nachbarstädten einen weiteren Umstieg kurz vor ihrem Ziel in Buer bedeuten würde. Diese Fahrgäste würden durch die Straßenbahnverlängerung nicht profitieren, sie können heute direkt aus dem Umland nach Buer fahren.</p> <p>Es existiert eine Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 1996. Diese erreichte ein nicht förderungswürdiges Ergebnis mit einem Indikator von 0,9. Im Jahre 2015 erfolgte eine Aktualisierung der Preisstände, jedoch keine vollständige Aktualisierung der Annahmen und Daten der Bewertung.</p>

	<p>Eine Verlängerung der Straßenbahn 302 bis zur Haltestelle Eppmansweg oder bis Hassel beinhaltet ebenfalls das Teilstück bis zum S-Bahn-Haltepunkt GE-Buer Nord. Auch dort würde ein Brechen der Buslinien aus den Nachbarstädten die Fahrgäste zu einem weiteren Umstieg zwingen, jedoch weiter entfernt vom Zentrum Buers. Deshalb ist auch bei dieser Variante davon auszugehen, dass nicht in größerem Umfang Busleistungen durch die Straßenbahnlinie ersetzt werden könnten. Jedoch könnten die Buslinien aus dem Umland und aus Hassel selbst andere Linienwege in Hassel und auch in Buer befahren und dort das Angebot verstärken. Fahrgäste aus Hassel entlang einer verlängerten Linie 302 würden so eine Direktverbindung nach Buer und darüber hinaus auch an die weiteren Ziele entlang der Kurt-Schumacher-Straße sowie in die Innenstadt erhalten.</p> <p>Eine Verlängerung der Linie 302 bis zur Westfälischen Hochschule über die De-La-Chevallerie-Straße und den Nordring würde ein deutlich schwächer besiedeltes Gebiet erschließen. Von einer hohen Nachfrage ist auch aufgrund der geringen Studierendenzahlen von unter 5.000 Personen (davon knapp 1.200 aus Gelsenkirchen) nicht auszugehen. Auch können nur teilweise Busleistungen eingespart werden, denn die Linie 399 verkehrt nur innerhalb der Semesterzeiten.</p> <p>Möglich ist auch ein Linienweg über die Vinckestraße zur Westfälischen Hochschule. Dieser Abzweig vom heutigen Linienweg der 301 würde im Vergleich zur Variante über den Nordring mehr bebauteres Gebiet erschließen. Möglich wäre im neuen Straßenbahnkonzept (siehe Prüfauftrag D.1) die Verlängerung der Linie 301E ab Buer. Jedoch ist auch in diesem Fall die geringe Nachfrage durch die geringen Studierendenzahlen problematisch.</p> <p>Derzeit gibt es Planungen, durch die Ansiedlung von Bildungseinrichtungen (Ausweitung des Berufsschulkollegs) an der Westfälischen Hochschule die dortigen Flächen zu nutzen. Eine signifikante Erhöhung der Schul- und Studierendenplätze kann zu einer positiveren Bewertung der Straßenbahnverlängerung führen.</p> <p>Eine abschließende detaillierte Bewertung kann nur im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung erfolgen. Verglichen mit der Standardisierten Bewertung aus dem Jahre 1996 haben sich nicht nur die Kosten, sondern ebenfalls die verkehrliche Nachfrage und das verkehrliche Angebot im ÖPNV und Individualverkehr verändert. Auch das Verfahren der Standardisierten Bewertung wurde mehrfach aktualisiert.</p>
<p>Betrieblicher Mehraufwand</p>	
<p>Fazit</p>	<p>Empfohlen wird eine erneute Bewertung nach dem derzeit gültigen Verfahren der Standardisierten Bewertung (Stand 2016). Eine Verlängerung bis zum S-Bahn-Haltepunkt GE-Buer Nord erfüllt das Ziel einer optimalen Anbindung von Schienenverkehrshaltepunkten, hat jedoch Nachteile aufgrund des geringen Taktes der S-Bahnlinie S9 und den geringen Einsparpotenzialen im Busverkehr.</p> <p>Ein größerer Fahrgastgewinn könnte bei einer Verlängerung der Straßenbahnlinie bis zur Haltestelle Eppmansweg erzielt werden. Es könnten mehr Fahrgäste von der Maßnahme profitieren, außerdem könnten die bisherigen Busverkehre gegebenenfalls andere Bereiche erschließen.</p>

	Eine Verlängerung bis zur Westfälischen Hochschule ist aufgrund der dünneren Besiedlung und der geringen Studierendenzahlen nicht als prioritär einzustufen. Dennoch sollte diese Untervariante ebenfalls in der vorgeschlagenen Standardisierten Bewertung geprüft werden.
--	---

B.3	
Verlängerung der Linie 301 von Horst in die Innenstadt	
Handlungsfeld	Neuordnung von Teilnetzen oder Einzelverbindungen
Kurzbeschreibung	Verlängerung der Straßenbahnlinie 301 von Horst in die Gelsenkirchener Innenstadt
Maßnahmemöglichkeiten	Die Straßenbahnlinie 301 endet heute an der Essener Straße in Gelsenkirchen-Horst. Eine mögliche Verlängerung könnte über die Straße An der Rennbahn sowie die Grothusstraße führen (weiter über Hans-Böckler-Allee und Wilhelminenstraße). Eine Verlängerung würde mit einem Infrastrukturausbau einhergehen.
Bewertung	<p>Eine Verknüpfung von Horst und der Gelsenkirchener Innenstadt würde einen verkehrlich interessanten Ringschluss im Straßenbahnsystem bedeuten. So kann eine komfortable Verbindung im Schienenverkehr zwischen verschiedenen Teilen des Gelsenkirchener Südens geschaffen werden. Fahrtzeiten könnten beschleunigt werden sowie Umsteigevorgänge entfallen.</p> <p>Jedoch geht dieser Ausbau mit hohen Infrastrukturkosten einher. Die bauliche Machbarkeit, beispielsweise bei der Querung des Rhein-Herne-Kanals, ist zu prüfen.</p> <p>Das heute dichte Fahrtenangebot zwischen Horst und der Innenstadt über die Linien 383 (10-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit) und SB36 (20-Minuten-Takt) deutet auf eine hohe Nachfrage hin. Bei einer Straßenbahnanbindung können Busleistungen eingespart werden. Je nach Trassenführung werden jedoch weiterhin Busbedienungen zur Feinerschließung notwendig sein. Ein Einkürzen der SB36 mit Ende in Horst würde für Fahrgäste aus Gladbeck mit einem weiteren Umsteigevorgang einhergehen.</p> <p>Die Bewertung der Maßnahme über eine Nutzen-Kosten-Untersuchung wird empfohlen.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	Die mögliche Maßnahme kann zu verkehrlichen Vorteilen für viele Fahrgäste führen. Demgegenüber stehen hohe Infrastrukturkosten sowie eine möglicherweise schwächere Feinerschließung. Die Untersuchung im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung wird empfohlen.

B.4	Aufbau von Schnellbuslinien in benachbarte Stadtzentren (Essen, Wattenscheid / Bochum und Herten)
Handlungsfeld	Neuordnung von Teilnetzen oder Einzelverbindungen
Kurzbeschreibung	Prüfung der Möglichkeit, benachbarte Stadtzentren wie Essen, Wattenscheid, Bochum Innenstadt oder Herten über Schnellbuslinien direkt anzubinden.
Maßnahmemöglichkeiten	Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde vorgeschlagen, die benachbarten Stadtzentren direkt über Schnellbusse anzubinden.
Bewertung	<p>Zwischen Gelsenkirchen Innenstadt und den benachbarten Zentren gibt es schon heute zahlreiche direkte und schnelle Verbindungen. Nach Wanne-Eickel, Bochum, Wattenscheid und Essen gibt es schnelle und gut getaktete Schienenverbindungen. Dieses Schienennetz wird erweitert über Schnellbusse wie den SB29 nach Bottrop oder den SB36 nach Gladbeck und Bottrop. Der Aufbau von Schnellbuslinien nach Essen, Wattenscheid oder Bochum würde einen Parallelverkehr zu den bestehenden, gut getakteten und komfortablen Schienenverbindungen bedeuten und ist deshalb abzulehnen. Zwischen Gelsenkirchen Innenstadt und Herten gibt es heute keine direkte Verbindung, jedoch gibt es verschiedene, schnelle Fahrtmöglichkeiten, bei denen ein Umstieg notwendig ist.</p> <p>Auf der wichtigeren Relation nach Buer gibt es aus Herten dagegen direkte, schnelle Verbindungen (zukünftig den SB49). Auch gibt es von dort über die 302 eine Direktverbindung nach Wattenscheid und Bochum, nach Essen ist ein Umstieg in Gelsenkirchen-Horst oder am Gelsenkirchener Hauptbahnhof notwendig. Ein Schnellbus würde auch hier zu Parallelverkehr zum Schienenverkehr führen.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	Gelsenkirchen ist über das Schienennetz sowie über verschiedene Schnellbuslinien gut an die Nachbarstädte angebunden. Weitere Schnellbuslinien, insbesondere wenn diese parallel zu bestehenden Schienenverbindungen laufen, sind nicht zu empfehlen.

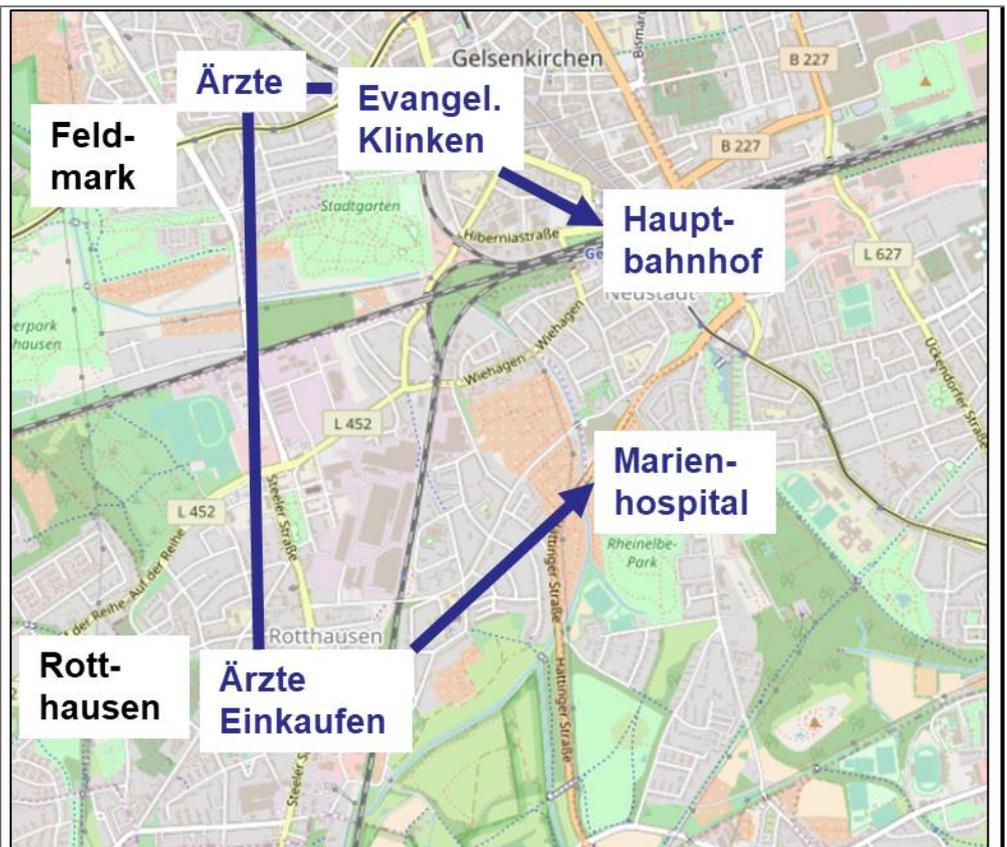
B.5	Einrichtung einer Schnellbuslinie SB49 mit Überlagerung der Linie 249 (gemeinsamer 15-Minuten-Takt)
Handlungsfeld	Neuordnung von Teilnetzen oder Einzelverbindungen
Kurzbeschreibung	Im aktuellen Nahverkehrsplan für den Kreis Recklinghausen aus 2017 wird vorgeschlagen, eine Schnellbuslinie zwischen Recklinghausen – Herten – Gelsenkirchen Buer auf dem Linienweg der heutigen Linie 249 einzurichten. ²⁴ Auch im Nachverkehrsplan der Stadt Gelsenkirchen von 2011 wird diese Maßnahme genannt (Prüf-auftrag I.1.2).
Maßnahmemöglichkeiten	Der Schnellbus zwischen Recklinghausen, Herten und Gelsenkirchen Buer (SB49) soll im 30-Minuten-Takt die Strecke bedienen. Linie 249 soll weiterhin im 15-Minuten-Takt zwischen Herten Mitte und Recklinghausen verkehren, auf dem Ast nach Gelsenkirchen Buer soll jede zweite Fahrt verlängert werden (30-Minuten-Takt in Buer). Damit kann durch Überlagerung weiterhin ein Angebot von vier Fahrten pro Stunde in Gelsenkirchen angeboten werden. Im Juli 2018 soll das Angebot umgesetzt werden.
Bewertung	<p>Das Konzept sieht die Beibehaltung von vier Abfahrten pro Stunde in Buer vor. Zwei dieser Fahrten werden auf der neuen Linie SB49 stattfinden. Dadurch kann insbesondere Herten Mitte schneller erreicht werden.</p> <p>Nachteilig für Gelsenkirchener Bürger ist dagegen die reduzierte Bedienung einiger Haltestellen in Resse. Der Schnellbus wird nicht an allen Haltestellen halten (voraussichtlich Bedienung Resser Grenzweg, Surrese, Waldschenke und Am Stadtwald nur noch über Linie 249 im 30-Minuten-Takt). Das Max-Planck-Gymnasium sowie die zentralen Haltestellen in Resse werden auch durch den SB49 bedient.</p> <p>Aufgrund der geringen Nachfrage an diesen Haltestellen überwiegt der Vorteil der kürzeren Reisezeit auf der wichtigen Relation Buer – Herten Mitte. Aufgrund der besseren Feinerschließung und des dichteren Takts steht dieses Angebot nicht in direkter Konkurrenz zur zukünftig von Buer nach Herten stündlich verkehrenden S9. Nach Reaktivierung der Hertener Bahn ist das Fahrgastverhalten zu prüfen und das Angebot gegebenenfalls anzupassen.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	Auf Gelsenkirchener Stadtgebiet werden weiterhin auf dem alten Linienweg vier Fahrten pro Stunde im Tagesverkehr angeboten. Von einer deutlichen Veränderung des Betriebsaufwands in Gelsenkirchen ist nicht auszugehen.
Fazit	Die im Nahverkehrsplan des Kreises Recklinghausen (Stand 2017) geplante Maßnahme ist aus Gelsenkirchener Sicht positiv zu bewerten. Die wichtige Relation von Buer nach Herten Mitte wird durch schnellere Reisezeiten aufgewertet. Nur auf einigen schwach ausgelasteten Haltestellen wird dadurch das Angebot reduziert, ist aber mit zwei Fahrten pro Stunde weiterhin angemessen. Der Großteil der Fahrgäste wird von den schnelleren Reisezeiten profitieren.

²⁴ Nahverkehrsplan Recklinghausen 2017, Kapitel 7.5.1 (Stand 09.03.2018)

B.6	Umwandlung der Linie SB23 zu einer Buslinie mit besserer Raumerschließungsfunktion
Handlungsfeld	Neuordnung von Teilnetzen oder Einzelverbindungen
Kurzbeschreibung	Im aktuellen Nahverkehrsplan für den Kreis Recklinghausen aus 2017 wird im Zusammenhang mit der Einrichtung des SB49 vorgeschlagen, den SB23 umzuprofilieren und weitere Haltestellen zu bedienen ²⁵ . Diese Maßnahme soll im Juli 2018 umgesetzt werden und steht im Zusammenhang zu Prüfauftrag B.5.
Maßnahmemöglichkeiten	<p>Der SB23 von Recklinghausen über Herten nach Buer soll umprofiliert werden (dann Linie 238). Im Gegenzug wird die Linie 249 durch einen Schnellbus SB49 ergänzt und bedient die Relation Buer – Herten Mitte schneller (siehe Prüfauftrag B.5).</p> <p>Des Weiteren wird die Einrichtung einer weiteren Haltestelle auf Gelsenkirchener Stadtgebiet an der Ecke Ostring / Westerholter Straße diskutiert.</p>
Bewertung	<p>Von der Beschleunigung der wichtigen Relation Buer – Herten Mitte durch den SB49 werden zahlreiche Fahrgäste profitieren. Der heutige SB23 bindet Herten Mitte nicht an. Damit erfolgt eine Beschleunigung der für Gelsenkirchen bedeutsameren Relation. Diese Verbindung kann auch als Direktfahrmöglichkeit nach Recklinghausen genutzt werden.</p> <p>Durch die Bedienung weiterer Haltestellen auf der neuen Linie 238 wird eine bessere Raumerschließung in Herten und Recklinghausen erreicht. Dabei wird sich die Fahrzeit verlängern. Jedoch wird mit dem SB49 eine schnelle Alternative für Fahrgäste aus Buer nach Recklinghausen geschaffen.</p> <p>Insgesamt ist die Neuordnung der Verkehre nach Recklinghausen und Herten positiv zu bewerten, da Herten Mitte aus Buer schneller erreichbar sein wird. Der Anschluss von der neuen Linie 238 an die Straßenbahn in Buer Rathaus soll auch in der Schwachverkehrszeit sichergestellt werden.</p> <p>Die Einrichtung einer Haltestelle an der Ecke Ostring / Westerholter Straße ist aus baulichen Gründen problematisch. Durch die Rechtsabbiegerspur auf dem Ostring in Fahrtrichtung Nord müsste eine Haltestelle sehr weit südlich oder auf der Westerholter Straße entstehen. Beide Varianten sind nicht zu befürworten. Eine Haltestelle weit südlich der Kreuzung würde in direkter Nähe zur Haltestelle Max-Planck-Gymnasium liegen. Eine Haltestelle auf der Westerholter Straße würde dagegen abseits der Bebauung liegen. Deshalb ist die Maßnahme abzulehnen. Eine bessere Raumerschließung kann in diesem Gebiet über den Ringverkehr über Löchterheide / Buer Ost geschehen (siehe Prüfauftrag A.2).</p>
Betrieblicher Mehraufwand	Auf Gelsenkirchener Stadtgebiet wird weiterhin auf dem alten Linienweg ein 30-Minuten-Takt im Tagesverkehr angeboten. Von einer deutlichen Veränderung des Betriebsaufwands in Gelsenkirchen ist nicht auszugehen.
Fazit	Das im Nahverkehrsplan des Kreises Recklinghausen (Stand 2017) geplante Maßnahmenbündel zu den Linien SB23 und 249 ist positiv zu bewerten.

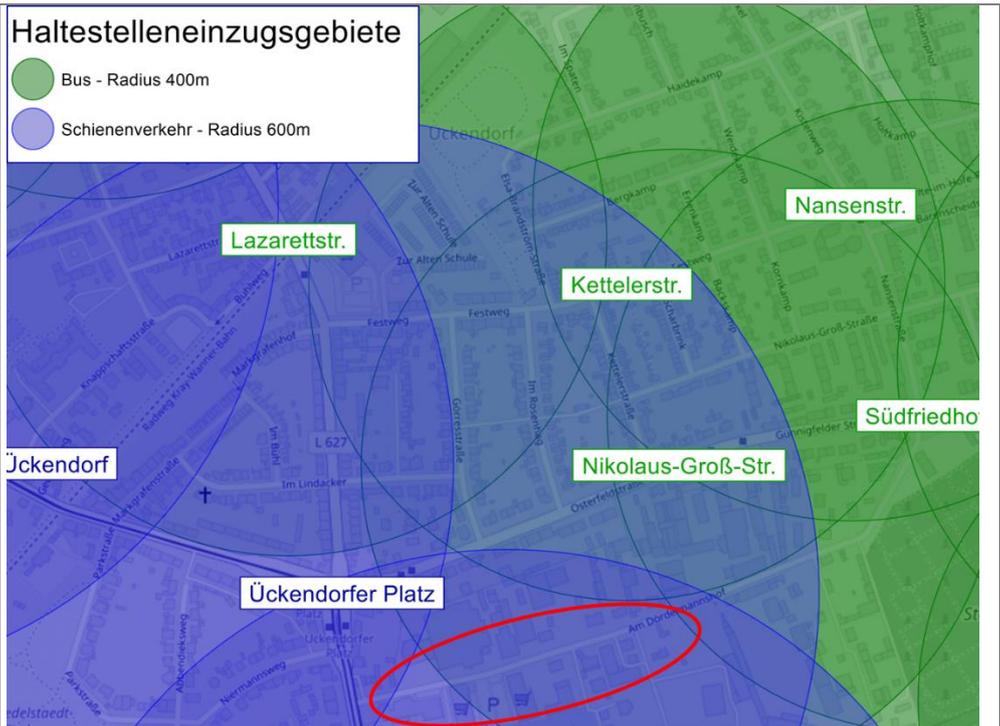
²⁵ Nahverkehrsplan Recklinghausen 2017, Kapitel 7.5.1 (Stand 09.03.2018)

C.1	Einrichtung einer Direktverbindung zwischen Rotthausen und Feldmark
Handlungsfeld	Einrichtung / Anpassung von Tangentiallinien
Kurzbeschreibung	Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen Feldmark und Rotthausen mit Bedienung der jeweiligen Ortszentren (Ärztelhäuser, Nahversorger). Diese Maßnahme ist in Zusammenhang mit der Erschließung des Hördewegs (Prüfauftrag A.3) und der Direktverbindung Rotthausen – Marienhospital zu sehen (Prüfauftrag C.4).
Maßnahmemöglichkeiten	Verschiedene Varianten wurden in der Vergangenheit durch die Verwaltung sowie die BOGESTRA geprüft. Mehrere Linien tangieren die Bereiche und könnten verlagert werden (zum Beispiel die Linien 340, 348 oder 382). Außerdem ist die Verlängerung einer am Hauptbahnhof endenden Linie denkbar.
Bewertung	<p>Die tangentielle Verbindung zwischen den Ortszentren in Feldmark und Rotthausen wurde schon in der Vergangenheit häufig diskutiert. Heute sind für diese Verbindung ein Umstieg und eine Fahrzeit von knapp 30 Minuten notwendig.</p> <p>Grundsätzlich ist auf dieser Relation von keiner großen Nachfrage auszugehen. Jedoch besteht insbesondere für Arztbesuche ein gewisser Bedarf an einer direkten Verknüpfung der Stadtteile. Durch die Einrichtung einer Direktverbindung kann auch die Erschließungslücke am Hördeweg geschlossen werden (siehe Prüfauftrag A.3).</p> <p>Eine Verlegung von einer bestehenden Linie wurde durch die BOGESTRA mehrfach untersucht. In allen Varianten wird die Beschaffung eines zusätzlichen Fahrzeugs notwendig. Keine der möglichen Varianten ist zu empfehlen, da jeweils zahlreiche bestehende Fahrgäste durch einen Umweg einen Reisezeitverlust hinnehmen müssen. Dies ist in Abwägung mit der zu erwartenden geringen Nachfrage zwischen Feldmark und Rotthausen zu vermeiden. Außerdem können durch das Verlegen von bestehenden Linien die beiden Ortszentren nur schwierig direkt miteinander verbunden werden. Die bestehenden Linien fahren teilweise nicht die Ortszentren an. Dies ist jedoch zwingende Voraussetzung für eine sinnvolle Direktverbindung.</p> <p>Eine Verlängerung einer am Hauptbahnhof endenden Linie (zum Beispiel der Linie 385) über Feldmark nach Rotthausen führt ebenfalls zu einem Fahrzeugmehrbedarf von einem Bus. Jedoch bestehen in dieser Variante keine negativen Folgen für bestehende Fahrgäste. Auch können beide Stadtteilzentren direkt angefahren werden. Ebenfalls kann eine Haltestelle an der Ecke Hördeweg / Schwarzmühlenstraße eingerichtet werden (siehe Prüfauftrag A.3). Der zusätzliche eingesetzte Bus hat im Fahrplan weitere Reserven, um von Rotthausen aus das Marienhospital zu erreichen. Damit lässt sich eine Direktverbindung aus Feldmark und Rotthausen zum Marienhospital herstellen (siehe Prüfauftrag C.4). Ein schematischer Linienvverlauf ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.</p>

	 <p>Die Querung der Bahnstrecke im Bereich Rotthausen soll an der Ecke Achternbergstraße / Mechtenbergstraße erfolgen. Dort sollte eine weitere Haltestelle eingerichtet werden.</p>
<p>Betrieblicher Mehraufwand</p>	<p>Bei einer Betriebszeit von 06-20 Uhr von Montag bis Samstag sowie von 11-20 Uhr an Sonn- und Feiertagen entsteht bei einem Stundentakt jährlich ein Betriebsaufwand von 80.600 Kilometern. Ein zusätzlicher Bus wird für den Betrieb benötigt.</p> <p>Bei Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes entsteht bei den oben beschriebenen Betriebszeiten insgesamt ein Betriebsaufwand von 161.200 Fahrplankilometern. Außerdem werden insgesamt zwei neue Busse benötigt.</p> <p>Zusätzlich sind die Kosten für die Einrichtung zweier neuer Haltestellen zu berücksichtigen. An einigen Haltestellen kann außerdem die Einrichtung neuer Haltepositionen notwendig sein.</p>
<p>Fazit</p>	<p>Durch die Neueinrichtung einer Buslinie über Feldmark nach Rotthausen und weiter zum Marienhospital können mehrere Wünsche von Bürgerinnen und Bürgern erfüllt werden. Die Erschließungssituation am Hördeweg (Prüfauftrag A.3) wird deutlich verbessert. Außerdem gibt es Direktanbindungen zu Ärzten in Feldmark und Rotthausen, Fahrgäste aus diesem Bereichen müssen zudem für eine Fahrt zum Marienhospital nicht mehr umsteigen (Prüfauftrag C.4). Dabei entstehen Kosten für zwei zusätzliche Busse sowie zusätzliche Fahrplankilometer, jedoch gibt es keine Nachteile durch Fahrzeitverlängerungen für bestehende Fahrgäste. Deshalb ist diese Lösung zu bevorzugen. Ein dreijähriger Probetrieb im 30-Minuten-Takt wird vorgeschlagen, nach zwei Jahren sollten Fahrgasterhebungen die Nutzung durch die Fahrgäste ermitteln.</p>

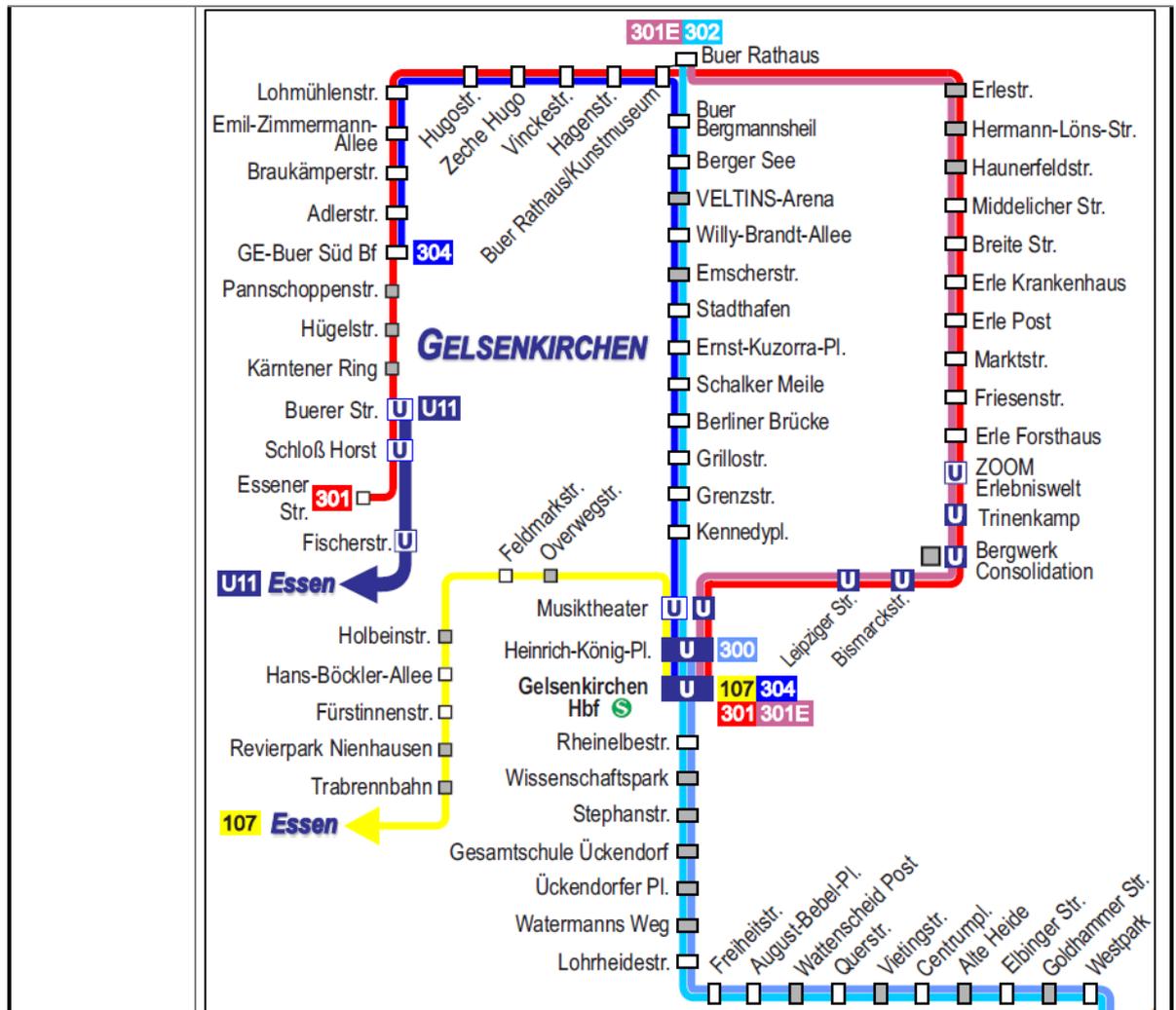
C.2	Einrichtung von Tangentialverbindungen („Ringbuslinien“) zur Anbindung der Stadtteile untereinander
Handlungsfeld	Einrichtung / Anpassung von Tangentiallinien
Kurzbeschreibung	Zu untersuchen ist die Einrichtung von Ringbuslinien um die Stadtteile untereinander direkter zu verbinden, ohne in den Zentren Buer und Gelsenkirchen Innenstadt umsteigen zu müssen. Unter anderem wurde dabei die Verbindung Scholven - Hassel in der Bürgerbeteiligung genannt. Die häufiger genannte Tangentialverbindung zwischen Rotthausen und Feldmark ist in Prüfauftrag C.1 beschrieben.
Maßnahmemöglichkeiten	Einrichtung verschiedener Ringbuslinien zwischen den Stadtteilen, unter anderem zwischen Scholven und Hassel.
Bewertung	<p>Grundsätzlich existieren in Gelsenkirchen bereits zahlreiche Tangentialverbindungen zwischen den Stadtteilen. Insbesondere die Linie 301 verbindet verschiedene Stadtteile als Ringbahn untereinander. Auch gibt es verschiedene tangentielle Buslinien wie die Linien 342 und 384. Zwischen Rotthausen und Feldmark wird die Einrichtung einer weiteren Tangentialverbindung vorgeschlagen (Prüfauftrag C.1).</p> <p>Das Angebot ist an der Nachfrage auszurichten. Stadtteile müssen im Sinne der Daseinsvorsorge erreichbar sein und mit wenigen Umstiegen untereinander verknüpft sein. Diese Ziele werden in Gelsenkirchen erreicht. Auf aufkommensschwachen Relationen ist dies meistens mit maximal einem Umstieg möglich.</p> <p>Zwischen Scholven und Hassel gibt es keine direkte Busverbindung. Die beiden Ortszentren sind mit einem Umstieg in Buer und einer Fahrzeit von knapp über 20 Minuten dennoch gut verbunden. Aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage ist ein Verlegen einer bestehenden Linie nicht zielführend. Heutige Fahrgäste würden damit ihre wichtige direkte Verbindung nach Buer verlieren, beziehungsweise hätten nur noch einen geringeren Takt, da eine der Linien nach Buer wegfallen würde. Auch die Einrichtung einer zusätzlichen Verbindung wird aufgrund der zu erwartenden sehr geringen Nachfrage und der nur geringfügig schnelleren Fahrzeit nicht empfohlen.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	Das aktuelle Angebot verbindet auf den aufkommensstarken Relationen schon heute die Stadtteile tangential untereinander, insbesondere über die Straßenbahnlinie 301. Punktuelle Verbesserungen wie auf der Relation Rotthausen – Feldmark werden zusätzlich empfohlen (siehe Prüfauftrag C.1). Dies sollte jedoch durch eine bestimmte zu erwartende Fahrgastnachfrage oder durch weitere Gründe gestützt werden (wie zum Beispiel die Erschließung weiterer Gebiete oder Anbindungen für mobilitätseingeschränkte Personen). Eine darüberhinausgehende Einrichtung von Ringbuslinien wird nicht empfohlen.

C.3	Bedienung der Straße „Am Dördelmannshof“
Handlungsfeld	Einrichtung / Anpassung von Tangentiallinien
Kurzbeschreibung	Bedienung der Straße Am Dördelmannshof durch eine Buslinie um dortige Nahversorgungseinrichtungen direkter anzubinden um Fußwege mit Einkäufen zu vermeiden.
Maßnahmemöglichkeiten	Die Buslinie 383 bedient das Gebiet über die nördlich gelegene Osterfeldstraße. Über einen Umweg und eine Schleifenfahrt kann auch die Straße Am Dördelmannshof bedient werden.
Bewertung	<p>Bereits heute fährt die Linie 383 verschiedene Linienwege im Bereich Ückendorf. Abwechselnd werden die Osterfeldstraße und der Festweg bedient. Die heutige Bedienung ist in der folgenden Abbildung ausschnittsweise dargestellt.</p>  <p>Neben der Buslinie 383 erschließt auch die Straßenbahnlinie 302 das Gebiet über die Haltestelle Ückendorfer Platz. Die Einzugsradien sind in der folgenden Abbildung ersichtlich (die Straße Am Dördelmannshof ist rot markiert).</p>

	<p>Haltestelleneinzugsgebiete</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Bus - Radius 400m ● Schienenverkehr - Radius 600m  <p>Das Gebiet ist über die genannten Linien sehr gut erschlossen. Zu den Nahversorgern ist ein Fußweg von maximal 5 Minuten zurückzulegen. Es handelt sich somit um keine Erschließungslücke. Durch eine direktere Anbindung könnten jedoch Fußwege mit Einkäufen vermieden werden, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen.</p> <p>Eine weitere Aufteilung der Linie 383 auf dann drei unterschiedliche Linienwege ist jedoch zu vermeiden. Dies würde auf allen Linienästen zu einem geringen Fahrtenangebot führen. Durch die dort vorhandene dichte Wohnbebauung und der damit einhergehenden täglichen Nachfrage (auch im Schüler- und Pendlerverkehr) sind die beiden heute bedienten Linienäste prioritär zu bedienen.</p> <p>Durch die geringen Entfernungen zu den bestehenden Haltestellen, auch im Vergleich zu anderen Bereichen in der Stadt Gelsenkirchen, wird eine Bedienung der Straße Am Dördelmannshof nicht empfohlen.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	Beibehaltung der derzeitigen Bedienung im Bereich Ückendorf.

C.4	Direktverbindung vom Ortsteil Rotthausen zum Marienhospital
Handlungsfeld	Einrichtung / Anpassung von Tangentiallinien
Kurzbeschreibung	Herstellung einer Direktverbindung aus Rotthausen zum Marienhospital.
Maßnahmemöglichkeiten	Diese Maßnahme ist im Zusammenhang mit Prüfauftrag C.1 zu sehen (Direktverbindung Feldmark – Rotthausen). Über eine zusätzliche Linie kann eine solche Direktverbindung ohne Nachteile für Fahrgäste auf heutigen Linien hergestellt werden.
Bewertung	<p>Eine Direktverbindung zum Marienhospital ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen hilfreich. Aus Rotthausen ist heute ein Umstieg am Hauptbahnhof notwendig – aus einigen Bereichen von Rotthausen kann über die Buslinie 194 und einem Fußweg von der Haltestelle Haus Leithe das Marienhospital auch ohne Umstieg erreicht werden.</p> <p>Es ist auf dieser Relation von einer geringen Nachfrage auszugehen. Aufgrund der politischen Wichtigkeit von Krankenhausanbindungen und der Möglichkeit, die zusätzliche Linie Feldmark – Rotthausen ohne Anschaffungskosten für noch einen weiteren Bus durchzubinden (siehe Prüfauftrag C.1) ist eine Umsetzung dennoch sinnvoll. Das Zentrum von Rotthausen kann mit einem Fahrweg über die Achternbergstraße und Mechtenbergstraße sowie eine Ringfahrt am Marienhospital angebunden werden. Details sind Prüfauftrag C.1 zu entnehmen.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	Der betriebliche Mehraufwand ist aus Prüfauftrag C.1 zu entnehmen.
Fazit	Die vorgeschlagene Direktverbindung lässt sich ohne Anschaffung noch eines weiteren Fahrzeugs in die Planungen aus Prüfauftrag C.1 integrieren. Es kann eine Direktverbindung geschaffen werden. Auch mobilitätseingeschränkte Personen können davon profitieren. Zur Anbindung des Marienhospitals siehe auch Prüfauftrag D.1 (hinsichtlich des Taktangebots auf der Linie 389).

D.1	Auswirkung neues S-Bahn-Konzept VRR und Taktanpassungen in Bochum (insbesondere auf den Linien 301, 302 und 389)
Handlungsfeld	Taktänderung / Anpassung von Fahrtenhäufigkeiten
Kurzbeschreibung	Das Angebot auf den S-Bahnen im nördlichen Ruhrgebiet wird Ende des Jahres 2019 auf einen 15-/30-Minuten-Takt umgestellt. Es ist zu untersuchen, ob dies Auswirkungen auf den lokalen Nahverkehr haben kann. Außerdem wird die Stadt Bochum ihren Nahverkehr ebenfalls auf ein 15-/30-Minuten-Taktschema umstellen. Betroffen davon sind auch städteübergreifende Linien wie die Buslinie 389 sowie die Straßenbahn 302.
Maßnahmemöglichkeiten	Grundsätzlich ist zu klären, ob die Umstellung des Taktschemas im S-Bahn-Verkehr sowie in Bochum Auswirkungen auf das Taktschema in Gelsenkirchen hat und dieses gegebenenfalls angepasst werden sollte. Auch sind punktuell Veränderungen denkbar, ohne den gesamten städtischen Verkehr umzustellen.
Bewertung	<p>Im heutigen Gelsenkirchener Netz werden unterschiedliche Taktschemata gefahren. Im Norden von Gelsenkirchen, insbesondere im Bedienungsgebiet der Vestischen rund um Buer, dominiert schon heute ein 15-/30-Minuten-Taktschema. Im südlichen und westlichen Gelsenkirchen gibt es dagegen häufiger 10-/20-Minuten-Takte. Dabei bestehen jedoch Ausnahmen, insbesondere auch durch einbrechende Linien aus den benachbarten Städten wie Essen, Bottrop oder Gladbeck. Die Straßenbahnlinien 301 und 302 fahren tagsüber 10-Minuten-Takte, die Linie 107 einen 20-Minuten-Takt.</p> <p>Die Auswirkung der S-Bahn-Taktumstellung ist für Gelsenkirchen gering. Die S2 soll zukünftig nur jede Stunde verkehren und passt damit in beide Taktsysteme. Die S9 soll nach Fertigstellung des Bahnsteigs in Buer Nord dort im 30-Minuten-Takt verkehren. Da dort auch heute schon im Busbetrieb hauptsächlich 15-/30-Minuten-Takte verkehren ist dies unproblematisch.</p> <p>Die Taktumstellung in Bochum hat dagegen größere Auswirkungen auf das Gelsenkirchener Netz. Im Zuge der Planungen in Bochum hat die BOGESTRA ein neues gesamtes Straßenbahnnetz (Netz 2020) entwickelt. Das neue Straßenbahnnetz wird im Dezember 2019 in Bochum, Hattingen, Herne und Witten umgesetzt. Das neue Netz beinhaltet auch einen Entwurf für ein mögliches Straßenbahnnetz in Gelsenkirchen. Das Straßenbahnnetz 2020 stärkt wichtige Streckenabschnitte durch zusätzliche Linien und das Fahrtenangebot ist flexibel gestaltbar (Baukastensystem). Ein Gelsenkirchener Ausschnitt ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.</p>



Durch sich überlagernde Linien kann auf den Ästen der 301 und 302 im Vergleich zum heutigen Netz ein dichterer 7,5-Minuten-Takt geschaffen werden. Diese Taktverdichtung ist positiv zu sehen und stellt eine angemessene Bedienung auf beiden Ästen dar. Über die in blau eingezeichnete Linie 304 können neue Direktverbindungen geschaffen werden. Durch die zusätzlichen Linienwege und -nummern wird das Angebot komplizierter zu verstehen, jedoch ist die Anzahl an Liniennummern und -wegen weiterhin überschaubar und verständlich. Dazu ist eine Fahrgastbefragung der BOGESTRA geplant. Alle heutigen Relationen werden weiterhin direkt bedient, möglicherweise jedoch in einem etwas geringeren Takt (zum Beispiel Erle – Horst nur alle 15-Minuten). Insgesamt wird das Angebot deutlich verbessert. Aufgrund der dichteren Takte auf fast allen Abschnitten können die Busanschlüsse auch verbessert werden, selbst im schlechtesten Fall gibt es damit nach 7,5 Minuten Wartezeit einen Anschluss. Dies verringert auch die Auswirkungen von Verspätungen für umsteigende Fahrgäste deutlich.

Eine Taktverdichtung in den Abendstunden (Prüfauftrag D.3) ist unabhängig von diesem Konzept zu befürworten. Es zeigt, dass auch im heutigen Netz Bedarf an einer Angebotsverdichtung besteht.

Außerdem soll auf der Linie 389 das Taktschema (heute 20-Minuten-Takt) angepasst werden. Zukünftig soll die Linie auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet und in der Nebenverkehrszeit auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt werden. Die Linie ist

	<p>aufgrund der Anbindung des Marienhospitals für Gelsenkirchen von großer verkehrlicher Bedeutung. Auch bindet die Linie den Bahnhof in Wattenscheid sowie den S-Bahnhof Wattenscheid-Höntrop an. Langfristig wird der Wattenscheider Bahnhof durch den Rhein-Ruhr-Express mit zwei Fahrten pro Stunde und Richtung angebunden und bietet Fahrten zu wichtigen Zielen in Dortmund, Düsseldorf und Köln.</p> <p>Die Summe der Anzahl an Fahrten auf der Linie 389 wird über den Tag ungefähr gleichbleiben, jedoch kann durch die dichtere Bedienung zu den verkehrsaufkommensstarken Zeiten das Angebot nachfrageorientierter gestaltet werden. Es muss sichergestellt werden, dass die Gesamtanzahl an Fahrten auf dem heutigen Niveau verbleibt. Zusätzlich wird das Marienhospital durch die neue Linie nach Rotthausen und Feldmark bedient (siehe Prüfauftrag C.4).</p>
Betrieblicher Mehraufwand	<p>Bisher existieren nur strategische Planungen, der Fahrplan ist noch zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abzustimmen. Aufgrund des verdichteten Takts ist von zusätzlichen Fahrplankilometern auszugehen, dies wird aufgrund der deutlichen Verbesserungen für Fahrgäste befürwortet. Die Taktverdichtung aus Prüfauftrag D.3 ist in diesem Konzept ebenfalls möglich.</p>
Fazit	<p>Die Auswirkungen der S-Bahn-Taktumstellungen auf Gelsenkirchen sind als gering einzuschätzen, die derzeitigen Taktschemata sollten beibehalten werden. Eine Umsetzung des von der BOGESTRA vorgeschlagenen Liniennetzes und des Taktschemas für die Straßenbahn zu begrüßen. Die Anpassungen auf der Linie 389 sind in Gelsenkirchen noch zu diskutieren. Auf der Linie 389 sollte, wie im Nahverkehrsplan Bochum beschrieben, weiterhin mindestens die heutige Anzahl an Fahrten über den Tag erhalten bleiben.</p>

D.2	Taktverdichtung auf Linie 107 (auch in den Abendstunden)
Handlungsfeld	Taktänderung / Anpassung von Fahrtenhäufigkeiten
Kurzbeschreibung	Taktverdichtung auf der Linie 107, insbesondere in den Abendstunden und am Gesundheitspark Nienhausen.
Maßnahmemöglichkeiten	Verdichtung des Taktangebots in Gelsenkirchen.
Bewertung	<p>Heute verkehrt die „KulturLinie“ 107 auf Gelsenkirchener Stadtgebiet in einem 20-Minuten-Takt, ab circa 19 Uhr in einem 30-Minuten-Takt. Der in Essen dichtere Takt endet an der Haltestelle Hanielstraße.</p> <p>Die Fahrgastzahlen sind heute für eine Linie im 20-Minuten-Takt nicht besonders hoch, auch verglichen mit Buslinien im gleichen Taktangebot. Die Straßenbahnlinien 301 und 302 haben eine deutlich größere Bedeutung für den Gelsenkirchener Nahverkehr. Eine Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt wird deshalb nicht empfohlen. An den Haltestellen Overwegstraße bis Hans-Böckler-Allee wird jedoch zukünftig durch die zusätzliche Buslinie zwischen Feldmark und Rotthausen eine weitere Fahrt pro Stunde angeboten.</p>

	<p>In den Abendstunden wird das Taktangebot in Essen auf einen 15-Minuten-Takt umgestellt. Bis Gelsenkirchen Hauptbahnhof wird dabei jede zweite Fahrt durchgebunden. Derzeit ist damit keine Taktverdichtung auf einen 20-Minuten-Takt möglich, die Durchbindung jeder Fahrt und damit ein 15-Minuten-Takt in den Abendstunden wäre deutlich überdimensioniert.</p> <p>Zukünftig plant die Stadt Essen in ihrem Nahverkehrsplan von 2017 Taktverdichtungen auf der Linie 107 auf Essener Stadtgebiet.²⁶ Auch in den Abendstunden soll die Linie ab 2022 verdichtet werden, Voraussetzung sind jedoch Investitionen in Fahrzeuge und Wendeanlagen. Damit wäre auch möglicherweise auf Gelsenkirchener Stadtgebiet ein 20-Minuten-Takt über 19 Uhr hinaus denkbar. Auch kann sich eine zusätzliche Fahrgastnachfrage ergeben, falls der Standort Revierpark Nienhausen im Rahmen des Bäderkonzepts zu einem zentralen Standort wird.</p> <p>Es wird empfohlen, zum Zeitpunkt der Änderung im Essener ÖPNV-Angebot den Bedarf durch Fahrgasterhebungen festzustellen und den 20-Minuten-Takt gegebenenfalls bis zum Beispiel 20 Uhr auszuweiten.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	<p>Beibehaltung der derzeitigen Bedienung, auch im Hinblick auf die Abhängigkeiten zum Taktschema auf Essener Stadtgebiet. Die Fahrgastnachfrage sollte nach der Taktanpassung in Essen geprüft werden und dabei auch mögliche zusätzliche Nachfrage durch das Bäderkonzept (Standort Revierpark Nienhausen) beachtet werden.</p>

D.3	Taktverdichtung auf den Linien 301 und 302 in den Abendstunden
Handlungsfeld	Taktänderung / Anpassung von Fahrtenhäufigkeiten
Kurzbeschreibung	Verdichtung des Taktangebots auf den Linien 301 und 302 in den Abendstunden
Maßnahmemöglichkeiten	Taktverdichtung in den Abendstunden auf einen 15-Minuten-Takt.
Bewertung	<p>Die Straßenbahnlinien 301 und 302 bilden das Herzstück des Gelsenkirchener Nahverkehrs und weisen die höchsten Fahrgastzahlen auf. Sie verbinden die beiden Stadtzentren Innenstadt und Buer untereinander. Außerdem stellt die Linie 302 eine Verbindung nach Wattenscheid und Bochum Innenstadt dar. Größere Stadtteile wie Horst, Schalke und Erle werden ebenfalls bedient. Beide Linien verkehren heute ab circa 20 Uhr beziehungsweise 20:30 Uhr im 30-Minuten-Takt.</p>

²⁶ Nahverkehrsplan der Stadt Essen von 2017: https://media.essen.de/media/wwwessende/aem-ter/61/dokumente_7/verkehrsthemen/nvp_essen.pdf, abgerufen am 05.04.2018

	Aufgrund der hohen Bedeutung beider Linien wird eine Taktverdichtung in den Abendstunden empfohlen. Auch im Hinblick auf die Klimaproblematik und den Nahverkehr als „Marke“ sollten die beiden Hauptlinien in Gelsenkirchen ein dichteres Angebot in den Abendstunden bieten. Eine Taktverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt bis 22 Uhr stellt ein angemessenes Angebot in den Abendstunden dar. Dies ist auch hinsichtlich des in Prüfauftrag D.1 diskutierten veränderten Angebots durch den Nahverkehrsplan Bochum möglich.
Betrieblicher Mehraufwand	Bei 16 zusätzlichen Fahrten von Montag bis Freitag (jeweils vier Fahrten pro Richtung auf den beiden Linien 301 und 302 beziehungsweise im neuen Straßenbahnnetz auf den Linienpaaren 301/301E und 302/304) entsteht ein Mehrbedarf von circa 35.300 Fahrplankilometern pro Jahr. Es werden keine zusätzlichen Fahrzeuge benötigt.
Fazit	Eine Taktverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt bis 22 Uhr wird empfohlen.

D.4 Taktverdichtung auf der Linie 384	
Handlungsfeld	Taktänderung / Anpassung von Fahrtenhäufigkeiten
Kurzbeschreibung	Verdichtung des Taktangebots auf der Linie 384.
Maßnahmemöglichkeiten	Taktverdichtung der heute stündlich verkehrenden Linie auf einen 30-Minuten-Takt.
Bewertung	<p>Die Tangentiallinie 384 verkehrt heute stündlich zwischen Wanne-Eickel Hauptbahnhof und Hessler. Dabei tangiert sie die Innenstadt, bedient jedoch nicht den Hauptbahnhof in Gelsenkirchen.</p> <p>Die Fahrgastzahlen der Linie sind gering. Aus diesen Daten ergeben sich keine Hinweise auf ein erhöhtes Fahrgastpotenzial, insbesondere da diese Linie nur wenige hochfrequentierte Haltestellen anbindet.</p> <p>An einigen Haltestellen in Bismarck bedient sie auf Gelsenkirchener Stadtgebiet als einzige Linie. In Zusammenhang mit der Erschließung des Stadtquartiers Graf Bismarck (Prüfauftrag A.1) wird die Einrichtung einer weiteren Buslinie angestrebt. Diese würde die heute nur durch die Linie 384 bedienten Haltestellen (zwischen Marschallstraße und Haverkamp) aufwerten und das Fahrtenangebot dort verdoppeln. Dort liegt beispielsweise auch die Evangelische Gesamtschule, welche von dieser zusätzlichen Linie profitieren kann.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	Siehe Prüfauftrag A.1 für die Mehrkosten der zusätzlichen Linie.
Fazit	Eine Taktverdichtung ist auf Basis der heutigen Fahrgastzahlen und der erwarteten Nachfrage wirtschaftlich nicht sinnvoll. Jedoch kann das Angebot durch die zusätzliche Linie aus Prüfauftrag A.1 an wichtigen Haltestellen sinnvoll verdichtet werden und weitere Fahrtmöglichkeiten zur Evangelischen Gesamtschule sowie zur Linie 301 geschaffen werden.

D.5	Taktverdichtung auf der Linie 342 im Bereich Sutum
Handlungsfeld	Taktänderung / Anpassung von Fahrtenhäufigkeiten
Kurzbeschreibung	Verdichtung des Angebots in Sutum und Anbindung nach Horst.
Maßnahmemöglichkeiten	Taktverdichtung auf der Linie 342 oder Verlängerung der Linie 398.
Bewertung	<p>Sutum wird heute stündlich über die Linie 342 bedient. Die Einsteigerzahlen an den Haltestellen in Sutum sind sehr gering. Die Linie stellt eine Verknüpfung nach Beckhausen und Erle dar, jedoch keine Direktverbindung in die Stadtzentren. Dafür ist ein Umstieg auf die Straßenbahnlinien notwendig. Bei einem Umstieg von der Straßenbahn auf den stündlichen Bus müssen Fahrgäste im Falle einer Verspätung längere Wartezeiten in Kauf nehmen. Die Anbindung nach Horst erfolgt ebenfalls über einen Umstieg auf die Linie 301.</p> <p>Auf Basis der geringen Ein- und Aussteigerzahlen an den Haltestellen in Sutum ist eine Taktverdichtung nicht sinnvoll. In Zusammenhang mit der Anbindung der Hochschule ist jedoch eine Verlängerung der Linie 398 über Sutum zur Westfälischen Hochschule denkbar. Die Linie verkehrt ebenfalls stündlich. Diese Maßnahme würde zu einem Fahrzeugmehrbedarf und zusätzlichen Fahrplankilometern führen. Außerdem kann das Taktangebot in Sutum so erhöht werden, es gibt halbstündlich eine Fahrtmöglichkeit und damit eine Anbindung an Buer, Horst und die Innenstadt (nach einem Umstieg auf die Straßenbahn).</p>
Betrieblicher Mehraufwand	Für die Ausweitung des Angebots auf der Linie 398 ist ein zusätzlicher Bus anzuschaffen. Es werden zusätzliche 51.100 Fahrplankilometer pro Jahr angeboten.
Fazit	Auch nach einer Taktverdichtung ist von weiterhin geringen Fahrgastzahlen in Sutum auszugehen. Durch die Verlängerung der Linie 398 kann jedoch ein adäquates Angebot geschaffen werden und die Anbindung der Hochschule verbessert werden.

D.6	Ergänzung des Angebots auf der SB29
Handlungsfeld	Taktänderung / Anpassung von Fahrtenhäufigkeiten
Kurzbeschreibung	Ausweitung des Fahrtangebots der Linie SB29 an Wochentagen und an Samstagen (Anregung aus dem Nahverkehrsplan Bottrop) zwischen Bottrop und Gelsenkirchen.
Maßnahmemöglichkeiten	Ergänzung des Fahrtenangebots an Wochentagen (eine zusätzliche Fahrt pro Richtung) und an Samstagen drei zusätzliche Fahrten pro Richtung (Ausweitung des Angebots in den Abendstunden).
Bewertung	<p>Der Schnellbus 29 stellt eine direkte Verbindung zwischen Bottrop und Gelsenkirchen her. Durch die Bedienung von nur vier Haltestellen und dem Linienweg über die Autobahn A42 können sehr schnelle Fahrzeiten erreicht werden. Die Linie verkehrt stündlich.</p> <p>Die Angebotsausweitung an Wochentagen mit einer zusätzlichen Fahrt am Abend und damit nach 20 Uhr (häufig Geschäftsschluss bei Einzelhändlern) ist sinnvoll.</p> <p>Auch eine Ausweitung der Fahrten an Samstagen in den Abend hinein wird positiv bewertet. Durch die längeren Öffnungszeiten von Geschäften ist in den vergangenen Jahren ein erhöhtes Verkehrsbedürfnis auch an Samstagen entstanden.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	Durch die Ausweitung des Fahrtenangebots entsteht ein Mehrbedarf von circa 12.500 Kilometern pro Jahr.
Fazit	Die Ausweitung des Fahrtenangebots wird empfohlen.

D.7	Erweiterung der Betriebszeiten von Linie 247 sonn- und feiertags durch drei zusätzliche Fahrtenpaare
Handlungsfeld	Taktänderung / Anpassung von Fahrtenhäufigkeiten
Kurzbeschreibung	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Linie 247 an Sonn- und Feiertagen.
Maßnahmemöglichkeiten	Ergänzung des Fahrtenangebots vor 13 Uhr.
Bewertung	<p>An Sonn- und Feiertagen beginnt das heutige Fahrplanangebot auf der Linie 247 erst um 12:45 bzw. 13:23 Uhr. Dieses stündliche Angebot läuft bis in die Abendstunden.</p> <p>Im Zuge der Anpassung der Fahrtenhäufigkeit kann das Angebot auf der Linie 247 auch an Sonn- und Feiertagen an das allgemeine Bedienungsniveau in Gelsenkirchen angeglichen werden. Durch drei zusätzliche Fahrtenpaare ist dadurch ab circa 10 Uhr ein Angebot im ÖV vorhanden. Dadurch erhalten mehrere Haltestellen in Buer, Bülse und Scholven auch an Sonn- und Feiertagen eine Bedienung vor 13 Uhr.</p>

Betrieblicher Mehraufwand	Durch die Ausweitung des Fahrtenangebots entsteht ein Mehrbedarf von circa 3.800 Kilometern pro Jahr.
Fazit	Die Ausweitung des Fahrtenangebots wird empfohlen.

E.1	Bessere Verknüpfung zwischen der S-Bahn in Buer Nord und den Bussen Richtung Buer (in den Abendstunden und am Wochenende)
Handlungsfeld	Verknüpfung des städtischen Nahverkehrs mit dem Schienenverkehr
Kurzbeschreibung	Anpassung der Fahrpläne der Busse in Buer Nord an die Abfahrts- und Ankunftszeiten der S-Bahn in den Abendstunden sowie am Wochenende.
Maßnahmemöglichkeiten	Veränderung der Fahrplanlagen im Busverkehr.
Bewertung	<p>Die Haltestelle Buer Nord wird tagsüber von zahlreichen Bussen bedient. In den Abendstunden und am Wochenende ist das Angebot ausgedünnt. Teilweise entstehen dabei längere Übergangszeiten zur S9.</p> <p>Da der Nahverkehrsplan einen strategischen Charakter besitzt, geht die konkrete Fahrplanung von Einzelfahrten über die Aufgaben des Nahverkehrsplans hinaus. Diese liegen im Tagesgeschäft der Verkehrsunternehmen. Als Rahmenplan gibt der Nahverkehrsplan jedoch vor, eine möglichst sinnvolle Verknüpfung der Verkehre untereinander zu bewerkstelligen.</p> <p>Die Buslinien im Nahverkehr erfüllen verschiedene Aufgaben. Eine davon ist die Anbindung von Schienenverkehrsknoten. Durch die geringe Fahrtenanzahl der S-Bahn am Bahnhof Buer Nord (eine Fahrt pro Stunde und Richtung) stellt diese Verknüpfung auf den Buslinien nicht das primäre Ziel da. Über die Haltestelle Buer Nord Bf. verkehren mehrere Buslinien im Nachbarortsverkehr mit Dorsten, Herten und Marl. Die Fahrplanlagen sind auf die dortigen Anschlüsse sowie auf die Verknüpfung zur Straßenbahn und anderen Buslinien in Buer Zentrum ausgerichtet. Davon profitieren zahlreiche Fahrgäste.</p> <p>Dennoch wird den Verkehrsunternehmen empfohlen, eine bessere Verknüpfung an die S-Bahn zu prüfen.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	Die Fahrplanlage von Einzelfahrten gehört nicht in den Aufgabenbereich des Nahverkehrsplans als strategischer Rahmenplan. Eine sinnvolle Verknüpfung aller Verkehre untereinander ist anzustreben.

F.1	(Tägliches) Nachtnetz ohne Taktlücken zwischen Tages- und Nachtnetz
Handlungsfeld	Anpassung des Nachtnetzes
Kurzbeschreibung	Einführung eines täglichen Nachtnetzes. Die Nachtlinien verkehren derzeit an Wochenenden und vor Feiertagen. Außerdem soll der Übergang zwischen Tages- und Nachtnetz ohne Lücken stattfinden.
Maßnahmemöglichkeiten	Einrichtung eines täglichen Nachtnetzes.
Bewertung	<p>Das Nachtnetz in Gelsenkirchen stellt eine Grundversorgung an Wochenenden und vor Feiertagen dar. An diesen Tagen sind bedeutend mehr Menschen als unter der Woche nachts unterwegs. Die Nachtlinien verkehren im Vergleich zum Tagesverkehr auf anderen Linienwegen. Die Fahrgäste sollen möglichst nah an ihren Zielort gebracht werden um weite Fußwege in der Dunkelheit zu vermeiden. Schnelle Fahrtzeiten spielen im Vergleich zum Tagesverkehr eine eher geringere Rolle.</p> <p>Die Nachfrage auf den NachtExpress-Linien ist insgesamt gering. Eine Ausweitung des Verkehrs von den circa 115 Samstagen, Sonntagen und Feiertagen auf zusätzlich knapp 250 Wochentage pro Jahr würde hohe finanzielle Aufwendungen erfordern. Die schon an Wochenenden geringe Nachfrage wird unter der Woche noch geringer ausfallen. Deshalb wird das Nachtnetz in seiner heutigen Ausgestaltung als ausreichend dimensioniert betrachtet. Auch in Städten vergleichbarer Größenordnung ist ein tägliches Nachtnetz unüblich.</p> <p>Das Nachtnetz soll an Wochenenden das Tagesangebot ergänzen und eine Mobilität in der Nacht sicherstellen. Deshalb sollten die Fahrplanlagen keine großen Lücken aufweisen.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	Ein tägliches Nachtnetz ist aufgrund des enormen Kostenaufwands und der zu erwartenden sehr geringen Nachfrage abzulehnen.

F.2	Bessere Verknüpfung der Nachtverkehre in Gelsenkirchen und Wanne-Eickel
Handlungsfeld	Anpassung des Nachtnetzes
Kurzbeschreibung	Verknüpfung der Nachtverkehre zwischen Gelsenkirchen und Wanne-Eickel.
Maßnahmemöglichkeiten	Einführung einer zusätzlichen NachtExpress-Linie oder Verknüpfung vorhandener Linien.
Bewertung	<p>Wie in Prüfauftrag F.1 beschrieben, ist die Nachfrage im Nachtnetz gering. Zwischen Gelsenkirchen Innenstadt und Wanne-Eickel gibt es an Wochenenden ein dichtes Bahnangebot mit einer Fahrtzeit von 5 Minuten. In Wanne-Eickel und in Gelsenkirchen können Fahrgäste ergänzend durch Nachtbuslinien an ihren Wohnort verkehren.</p> <p>Die Einführung einer zusätzlichen NachtExpress-Linie ist deshalb abzulehnen. Auch eine Verknüpfung von NE-Linien ist nicht sinnvoll. Umstiege sind im Nachtverkehr auf Buslinien außerhalb der Bahnhöfe äußerst unattraktiv und zu vermeiden. Dies betrifft sowohl Sicherheitsaspekte wie Dunkelheit und Beleuchtung als auch das durch die aufgrund der geringen Taktung unangenehmen Folgen eines verpassten Umstiegs.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	Beibehaltung des derzeitigen Angebots.

F.3	Einrichtung eines Nachtverkehrs zwischen Bottrop-Kirchhellen, Gladbeck und Gelsenkirchen-Horst mit Anschluss aus Gelsenkirchen Mitte
Handlungsfeld	Anpassung des Nachtnetzes
Kurzbeschreibung	Direkte Verbindungen im Nachtverkehr zwischen Bottrop-Kirchhellen, Gladbeck und Gelsenkirchen-Horst mit Anschluss aus Gelsenkirchen Mitte.
Maßnahmemöglichkeiten	Einrichtung einer neuen Linie oder neue Linienäste auf bestehenden Linien.
Bewertung	<p>Der Nachtverkehr weist sehr geringe Fahrgastzahlen auf. Eine direkte Nachtbuslinie nach Gladbeck gibt es heute nur aus Buer. Aus Horst und Gelsenkirchen Innenstadt gibt es diese Verbindung nicht. Die Nachfrage wird vermutlich äußerst gering sein.</p> <p>Die Umsetzung der Maßnahme wird nicht empfohlen. Insbesondere nach Bottrop-Kirchhellen ist mit einer äußerst geringen Nachfrage zu rechnen, jedoch auch auf den weiteren Relationen.</p>

	Die Verbindung Horst – Gladbeck wurde von Dezember 2000 bis Juni 2003 im Nachtverkehr angeboten und aufgrund geringer Nachfrage eingestellt. Durch eine Verlängerung des NE19 würde ein erheblicher Mehraufwand und Fahrzeugmehrbedarf entstehen. Systemgebundene Anschlüsse in Bottrop erlauben kein Verschieben der derzeitigen Fahrtenlage. Auch hier würde durch eine dann zusätzliche Linie ein erheblicher finanzieller Mehrbedarf entstehen. Es wird empfohlen, die derzeitige Bedienung beizubehalten.
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	Beibehaltung der derzeitigen Bedienung.

F.4	Prüfung der räumlichen Ausweitung des NachtNetzes Essen auf das Stadtgebiet Gelsenkirchen
Handlungsfeld	Anpassung des Nachtnetzes
Kurzbeschreibung	Ausweitung der Nachtverkehre in Essen auf das Stadtgebiet von Gelsenkirchen.
Maßnahmemöglichkeiten	Ergänzung des städteübergreifenden Angebots. Weiterfahrt des NE1 in Horst ins Ortszentrum und Verknüpfung mit NE14.
Bewertung	<p>Der Großteil der Nachtverkehre zwischen Essen und Gelsenkirchen laufen im Schienenverkehr ab. Im SPNV gibt es am Wochenende mehrere Fahrten pro Stunde zum Essener Hauptbahnhof und weiteren Bahnhöfen in Essen wie Essen-Altenessen, -Zollverein-Nord und -Dellwig. Diese Verbindungen bilden das Rückgrat auf der Verbindung zwischen Essen und Gelsenkirchen Innenstadt.</p> <p>Des Weiteren ist Essen-Kray über den NE13 angebunden, auch gibt es einen Nachtbus nach Horst. Damit sind die benachbarten und relevanten Gelsenkirchener Stadtteile sehr gut an Essen angebunden.</p> <p>Der NE1 endet in Horst an der Essener Straße und bedient nicht alle Ortsteile direkt. Der Fußweg ist jedoch nicht weit. Auch ist für einen Übergang zum NE 14 ein kleiner Fußweg zurückzulegen. Dies ist nicht optimal, jedoch bei einer Distanz von circa 200 Metern vergleichbar mit entsprechenden Fußwegen in oder an Bahnhöfen. Eine entsprechende Beleuchtung muss sichergestellt werden. Der Anteil an umsteigenden Fahrgästen ist gering. Die Weiterführung der Linie an die weiteren Haltestellen in Horst ist dennoch wünschenswert, aufgrund der Fahrplanlagen mit geringer Wendezeit ist dies jedoch mit deutlichen Mehrkosten verbunden und im Hinblick auf die sehr geringen Nutzerzahlen abzulehnen.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	
Fazit	Beibehaltung der derzeitigen Bedienung.

7.2 Rahmenvorgaben für das Leistungsangebot und Bedienungsstandards

Der städtische Nahverkehr wird durch den Aufgabenträger Stadt Gelsenkirchen sichergestellt. Zum Stand dieser Aktualisierung des Nahverkehrsplanes sind drei Verkehrsunternehmen mit der Durchführung des ÖPNV beauftragt. Die Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot werden in erster Linie über Bedienungsstandards definiert. Sie stehen in engem Zusammenhang mit den zur Kontrolle der Qualität festgelegten Standards in Kapitel 8.

Wie in Kapitel 4.4.1 beschrieben ist jährlich ein Angebot von ca. 8,545 Mio. Kilometern (Stand 2017) notwendig, um ein bedarfsgerechtes Angebot zu erhalten.

Diese verteilen sich laut Verbundetat des VRR (2017) folgendermaßen auf die Verkehrsträger:

- 6,446 Mio. km Bus
- 1,526 Mio. km Straßenbahn
- 0,573 Mio. km Stadtbahn

7.2.1 Erschließungsqualität / Räumliche Erschließung

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der Bahnhöfe und Haltestellen. Dabei werden die nachfolgenden Rahmenvorgaben für Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen.

In Gelsenkirchen werden die Einzugsbereiche einheitlich für die Bahnhöfe und Haltestellen im Sinne eines „Regelfalls“ definiert. Festgelegt werden weiterhin zwei Ausnahmen mit niedrigeren zugrunde zu legenden Haltestelleneinzugsbereichen. Im Bereich Gelsenkirchen Altstadt sowie Buer Zentrum werden aufgrund der hohen Nutzungsdichte geringere Haltestelleneinzugsbereiche festgelegt. Insbesondere ist für eine über das ganze Stadtgebiet gleichwertige Erschließung zu sorgen.

Folgende Richtwerte für das Stadtgebiet Gelsenkirchen werden festgelegt:

Gebiet / Verkehrsträger	Bahn / Stadtbahn / Straßenbahn	Bus
Regelfall	600 m	400 m
Stadtzentren (Altstadt, Buer)	400 m*	300 m

**ausgenommen sind die Haltestellen Hauptbahnhof und Buer Rathaus aufgrund ihrer hohen verkehrlichen Bedeutung*

Tabelle 24: Richtwerte für Einzugsbereiche im städtischen Nahverkehr in Gelsenkirchen

7.2.2 Betriebszeiten und Taktfolge

Für das Bedienungsangebot in Gelsenkirchen werden folgende Rahmenverkehrszeiten sowie Rahmenbetriebszeiten festgelegt:

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Rahmenbetriebszeitfenster
Mo.-Fr.	Schwachverkehrszeit	SVZ I	04:00 – 06:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:00 – 08:30
	Normalverkehrszeit	NVZ I	08:30 – 12:30
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	12:30 – 18:30
	Normalverkehrszeit	NVZ II	18:30 – 20:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	20:00 – 00:00
Sa.	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 04:30
	Schwachverkehrszeit	SVZ I	04:30 – 08:30
	Normalverkehrszeit	NVZ I	08:30 – 17:00
	Normalverkehrszeit	NVZ II	17:00 – 20:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	20:00 – 00:00
So. und Feiertag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 05:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	05:00 – 00:00

Tabelle 25: Rahmenverkehrs- und Betriebszeiten im ÖPNV der Stadt Gelsenkirchen

Ein Großteil der Linien auf Gelsenkirchener Stadtgebiet verkehrt in einem einheitlichen Grundtakt, welcher teilweise zwischen den verschiedenen Verkehrszeiten wechselt. Eine einheitliche Taktfolge innerhalb einer Verkehrszeit trägt zur Verständlichkeit und Merkbarkeit des Angebots bei und sollte im Regelfall erreicht werden.

Die im Jahr 2016 erbrachten Verkehrsleistungen, Taktfolgen und Betriebszeiten sind als Mindeststandard weiter zu erbringen. Dabei sind die in den Fahrplanbüchern sowie den Kapiteln 4.4.4 und 4.4.5 beschriebenen Verkehrsleistungen mindestens zu erbringen. Sie werden dem Kunden vom Verkehrsunternehmen über den an den Haltestellen und Bahnhöfen auszuhängenden sowie online und über eine App abrufbaren Fahrplan zugänglich gemacht.

Betriebszeiten und Taktfolgen sind durch das Verkehrsunternehmen nachfrage- und linienfunktionsbezogen zu gestalten und regelmäßig auf eine notwendige Anpassung hin zu prüfen.

7.2.3 **Beförderungszeiten und Umsteigehäufigkeiten**

Wichtige Kriterien für eine hohe Qualität im ÖPNV sind die Beförderungszeit und die Umsteigehäufigkeit. Im Folgenden werden Rahmenvorgaben definiert. Auch hierbei stellt das Bestandsnetz 2016 die Mindestgrundlage für das bedienende Verkehrsunternehmen dar. Eine über alle Stadtgebiete gleichwertige Erschließungsqualität ist zu erreichen.

Beförderungszeiten

Wichtigster Faktor im Hinblick auf die Erreichbarkeit ist die Beförderungszeit. Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden Richtwerte für die Beurteilung der Beförderungszeiten zur Erreichbarkeit der Stadtzentren bzw. der weiteren wichtigen Unterzentren sowie einzelner Ziele mit herausragender Bedeutung definiert. Grundlage der Bewertung sind die Nettofahrzeiten inkl. Umsteigezeiten. Die definierten Richtwerte orientieren sich an raumplanerischen Kriterien zur Erreichbarkeit von Zentren.

Als wichtige Ziele werden unter anderem betrachtet:

- Gelsenkirchen Altstadt
- Buer Zentrum
- Horst Zentrum
- Erle Zentrum
- Fachhochschule

Diesen Zielen kommt eine besondere verkehrliche Bedeutung zu. Insbesondere die beiden Stadtzentren sowie die Unterzentren Erle und Horst sollten tagsüber von den jeweiligen relevanten Einzugsgebieten möglichst schnell erreicht werden (in maximal 15 Minuten).

Die verkehrlichen Hauptziele in Gelsenkirchen, Altstadt und Buer, sollten tagsüber von allen Haltestellen im Stadtgebiet in maximal 30 - 45 Minuten erreicht werden.

Auch für die Fachhochschule sind optimale Beförderungszeiten wünschenswert. Diese werden in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Sommer 2018 diskutiert.

Umsteigehäufigkeiten

Ähnlich wie für die Beförderungszeiten gilt auch für die Umsteigehäufigkeit das Ziel, diese möglichst gering zu halten. Die Stadtzentren sowie die Unterzentren Erle und Horst sollen aus ihren jeweiligen Einzugsgebieten direkt erreichbar sein. Stadtweit sollten diese vier Ziele mit maximal einem Umstieg erreichbar sein.

Auch die Fachhochschule mit einem hohen Anteil an Studierenden auf Gelsenkirchener Stadtgebiet sollte möglichst mit maximal einem Umstieg erreichbar sein, aus den relevanten benachbarten Gebieten direkt.

7.2.4 Platzangebot

Das Platzangebot in den Fahrzeugen von 0,25 m²/Stehplatz richtet sich überwiegend nach dem VDV-Standard.

Zeitraum	Besetzungsgrad
die 20'/15'-Spitze in der HVZ	80 %
oder die Spitzenstunde in der HVZ	65 %
eine Stunde in der NVZ	50 %
eine Stunde in der SVZ	50 %

Tabelle 26: Platzangebot in Fahrzeugen bei 0,25 m² / Stehplatz

Grundlagen für die Mittelwertbildung sind:

- Die maßgebenden Querschnitte einer Strecke oder Linie
- Die Zeitintervalle
- Die Lastrichtung

Durch die Mittelwertbildung können die Fahrzeugbesetzungen bei Einzelfahrten infolge von Nachfragespitzen (z.B. im Schülerverkehr) innerhalb der Zeitintervalle bis an die Kapazitätsgrenzen der Fahrzeuge reichen. Die Überschreitung des Mittelwertes in der Spitzenzeit führt bei den Fahrgästen zu deutlichen Komforteinbußen. Bei regelmäßiger Überschreitung ist daher abzuwägen, ob eine Taktverdichtung oder zusätzliche Verstärkungsfahrten, evtl. auf Teilabschnitten des Linienwegs, erforderlich sind.

Einsatzwagen sind immer eine Ergänzung zum regulären Liniennetz und kommen nur dort zum Einsatz, wo die Kapazität der regulären Linien nicht ausreicht. Mit regelmäßigen Fahrgastzählungen soll das Fahrtenangebot ständig kontrolliert werden, um den Einsatzverkehr den Bedürfnissen anzupassen.

7.2.5 Information, Vertrieb und Service

Die in Kapitel 4 aufgeführten Dienstleistungen, Einrichtungen, Angebote und Garantieleistungen sowie die in Kapitel 8 beschriebenen Qualitäten sind Standard für die Ausrichtung von Information, Vertrieb, Service und Sicherheit des Gelsenkirchener ÖPNV und müssen eingehalten werden.

In beiden wichtigen Zentren Gelsenkirchens (Altstadt/Hauptbahnhof und Buer) soll es KundenCenter geben. Dabei müssen in einem KundenCenter in oder am Hauptbahnhof montags bis freitags von 8:00-18:00 Uhr und samstags mindestens von 9:00-13:00 Uhr der Verkauf und die Beratung durchgehend im Regelfall an zwei Schalterplätzen gleichzeitig zur Verfügung stehen. Im zweiten KundenCenter müssen montags bis freitags von 9:00-18:00 Uhr und samstags von 9:00-13:00 Uhr im Regelfall zwei vollwertige Arbeitsplätze für Verkauf und Beratung besetzt sein. Es wird angestrebt, dass, soweit geeignete Verkaufsstellen gefunden werden, in Gelsenkirchen weiterhin ca. 20 Vertriebspartner über das Stadtgebiet verteilt Fahrkarten verkaufen. Sie müssen durch

die Verkehrsunternehmen geschult, beraten und mit Informations- und Verbrauchsmaterialien ausgestattet werden.

Ergänzend hierzu soll zukünftig ein digitales Kundenportal es den Fahrgästen erleichtern, persönliche Daten zum Abonnement auch unabhängig von den Öffnungszeiten der KundenCenter zu ändern.

Auch zukünftig ist der Vertrieb von Fahrausweisen des VRR sowie bestimmter Angebote aus dem NRW-Tarif und der DB sicherzustellen. Dabei müssen die Verkehrsunternehmen an einer Weiterentwicklung des Vertriebs im Einvernehmen mit den VRR-Richtlinien sowie einer Ausweitung des Vertriebs auf neue Nutzermedien mitarbeiten.

Der Vertrieb über E- und M-Commerce, also der Verkauf über das Internet und über mobile Endgeräte wie beispielsweise über das Smartphone nimmt an Bedeutung zu. Insbesondere über das letztgenannte Medium können die Fahrgäste sich jederzeit und an jedem Ort ein Ticket kaufen. Eine eigene App bzw. eine App mit Verkaufs- und Informationsmöglichkeit sowie ein eigener Internetauftritt sorgen für die Nähe zu den Fahrgästen. Der direkte Dialog zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen und die Versorgung der Fahrgäste mit aktuellen stadtgebietsbezogenen Informationen wie zum Beispiel über Verbindungen, aktuelle Abfahrtszeiten, Störungen und Ausfälle müssen durch die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Ebenfalls erwartet werden Aktivitäten in Richtung Social-Media, um zeitnah auf das Anliegen der Fahrgäste reagieren bzw. um auch hier wichtige Informationen an die Fahrgäste absetzen zu können.

Ein flächendeckender und die elektronischen Möglichkeiten nutzender Vertrieb ist unverzichtbar für eine hohe ÖPNV-Nutzung. Zwingend erforderlich ist dazu ebenfalls geschultes Personal mit hervorragenden Ortskenntnissen.

Für Veranstaltungen und für Großkunden werden von den Verkehrsunternehmen darüber hinaus Kombitickets und Sonderticketlösungen angeboten.

Durch Mitarbeit in den VRR-Gremien tragen die Verkehrsunternehmen dazu bei, eine einheitliche Kundeninformation festzulegen und weiterzuentwickeln.

Die Verkehrsunternehmen müssen eine Ausgabe für Fundsachen, die in den Fahrzeugen und eigenen Anlagen gefunden werden, bereitstellen. Das Fundbüro muss montags bis donnerstags mindestens 2 Stunden am Tag erreichbar sein.

7.2.6 Sicherheit

Die Sicherheit der Fahrgäste kann subjektiv und objektiv durch fest installierte technische Sicherungseinrichtungen oder durch Sicherheitspersonal verbessert werden. Schutz vor Übergriffen bieten insbesondere:

- Personelle Betreuung (z. B. Kundenbetreuerinnen und -betreuer, persönliche Kontaktmöglichkeit zum Fahrpersonal)
- Videoschutzanlagen in (Neu)fahrzeugen und Stadtbahnbahnhöfen
- Notrufeinrichtungen über den Fahrer (Bus) und die Fahrgäste (Straßenbahn/Stadtbahn) und in Stadtbahnbahnhöfen

- Eine abgesicherte Kommunikations- und Koordinationsebene durch eine permanente Besetzung der Leitstelle
- Bauliche Ausgestaltung der Haltestellen/Bahnhöfe nach Sicherheitsaspekten (z. B. Beleuchtung, Übersichtlichkeit)

Findet Verkehr in unterirdischen Stadtbahnanlagen statt, so obliegt dem hier fahrenden Verkehrsunternehmen die Bestreifung der Stadtbahnanlagen mit ausgebildetem Personal entsprechend einer vertraglichen Vereinbarung mit der Stadt Gelsenkirchen. Zudem führen der Ordnungsdienst der Stadt und Servicemitarbeiter des Unternehmens regelmäßig gemeinsame Kontrollgänge durch.

Organisatorische Maßnahmen (z.B. Melde- und Notfallpläne), Personal zur Regelung von Verkehrsunfällen (mobile Verkehrslenkung), Schulungen für Fahrpersonal und Servicepersonal (z.B. Fahrsicherheitstraining, Deeskalationstraining) und die Zusammenarbeit mit den kommunalen Ordnungsbehörden (u.a. Polizei, Ordnungsamt) sind Aufgabe der Verkehrsunternehmen.

Die Verkehrsunternehmen können nur bedingt im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf das Sicherheitsgefühl der Kundinnen und Kunden Einfluss nehmen. Nichtsdestotrotz muss für alle Nutzergruppen, so auch für Menschen mit Behinderung, Seniorinnen und Senioren oder Fahrpersonal, über alle Beteiligten (Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Verbünde, Städte, Polizei) in einem fortwährenden Prozess die Sicherheit thematisiert werden.

7.3 Infrastruktur

Für die Erbringung hochwertiger und vernetzter ÖPNV- bzw. Mobilitätsdienstleistungen ist die Vorhaltung einer umfangreichen und modernen Infrastruktur unabdingbar. Die Vorhaltung und Bereitstellung und Instandhaltung bzw. der weitere Ausbau der im Kapitel 4 beschriebenen Infrastruktur ist daher zwingende Voraussetzung für das zukünftige ÖPNV-Angebot in Gelsenkirchen.

7.3.1 Fahrzeuge

Die mobile Infrastruktur wie Busse und Schienenfahrzeuge sind durch die Verkehrsunternehmen selbst bereitzustellen. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die für die Hauptverkehrszeiten erforderlichen Fahrzeuge inklusive einer notwendigen Reserve vorzuhalten.

Dabei ist der in Kapitel 4 fixierte Ausstattungsstandard mit den in Kapitel 8 beschriebenen Qualitäten verbindlich.

Bei Neuanschaffungen sind darüber hinaus folgende Anforderungen einzuhalten:

Für alle Fahrzeuge (also Stadtbahn, Straßenbahn und Bus) gilt:

- Einhaltung der jeweils geltenden höchsten EU-Vorschriften zu Abgasnormen und Lärmschutz (Umweltqualität)

- Ausstattung mit Einrichtungen zur Fahrscheinentwertung entsprechend den Vereinbarungen im Verkehrsverbund
- Fahrtzielanzeige außen am Fahrzeug
- Haltestellenansage im Innenraum
- Bildschirme mit Haltestellenanzeige, Linienverlaufsanzeige und weiteren Informationen
- Videoschutzanlagen
- Direkter Kontakt zum Fahrpersonal oder Fahrgastsprechstelle in jedem Wagenteil
- Kontrastreiche Gestaltung des Innenraums

Stadtbahn:

- Durchgängig stufenfreier Fahrzeugboden
- Einstiegshöhe maximal 100 cm über Schienen-Oberkante
- Zwei Multifunktionsflächen
- Haltewunschtaster in Multifunktionsfläche auf Sitzhöhe
- Behinderten-Haltewunschtaster mit Brailleschrift und akustischer, visueller und Vibrationsmeldung im Bereich der Sondernutzungsfläche.
- Mindestens eine leistungsfähige Be- und Entlüftungsanlage im Fahrgastraum

Straßenbahn:

- Eignung für Zweirichtungsbetrieb
- Niederflur zu 100 %, sowohl Ein-/Ausstieg als auch Innenraum
- Zwei Multifunktionsflächen
- Haltewunschtaster in Multifunktionsfläche auf Sitzhöhe
- Behinderten-Haltewunschtaster mit Brailleschrift und akustischer, visueller und Vibrationsmeldung im Bereich der Sondernutzungsfläche
- Ausstattung mit Einrichtungen für einen Fahrscheinverkauf entsprechend den Vereinbarungen im Verkehrsverbund oder Ausstattung der Haltestellen mit Fahrkartenkaufoption (z.B. Fahrscheinautomat)
- Vollklimatisierung

Bus:

- Niederflurtechnik mit Kneeling-Funktion
- Erweiterte multifunktionale Stellfläche mit Platz für Rollstühle, davon ein Platz mit Rückhaltevorrichtung, erreichbar über eine ausklappbare Rampe
- Bei Gelenkbussen vergrößerte Aufstellfläche – zum Beispiel als zusätzliche Aufstellfläche an dritter Tür (Kinderwagen, Fahrräder)

- Ausstattung mit einem integrierten Bordinformationssystem (IBIS) sowie einem rechnergestützten Betriebsleitsystem (ITCS)

7.3.2 Haltestellen und Bahnhöfe

Bedingt durch die genehmigten Fahrpläne haben die Verkehrsunternehmen die vorgesehenen Haltestellen vorzuhalten. Die Ausstattung von Haltestellen ist ausführlich in den Kapiteln zur Bestandsanalyse sowie der Barrierefreiheit beschrieben und muss in der in Kapitel 8 festgelegten Qualität vorgehalten werden.

Die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht ist folgendermaßen geregelt:

Bushaltestellen

Gem. § 2 Abs. 1 b) Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) gehören die Bushaltestellen zur öffentlichen Straße. Die Unterhaltungs- sowie Verkehrssicherungspflicht der Bushaltestellenflächen (Tiefbau) obliegt der Stadt Gelsenkirchen als Träger der Straßenbaulast. Die Unterhaltungs- sowie Verkehrssicherungspflicht der Haltestellenausstattung ist Aufgabe des Verkehrsunternehmens.

Straßenbahnhaltestellen sowie kombinierte Straßen- und Bushaltestellen

Die Verantwortlichkeit für die Straßenbahnhaltestellen sowie kombinierten Bus- und Straßenbahnhaltestellen in Straßenmittellage liegt beim Verkehrsunternehmen. Das heißt, das Verkehrsunternehmen ist verantwortlich für die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht (einschließlich Begehungen / Kontrollen) der Haltestellenflächen sowie der Haltestellenausstattung. Die Reinigung der Haltestellenflächen bei oberirdischen Anlagen, sowie der Winterdienst und die Leerung der Mülleimer auf diesen Haltestellen obliegen der Stadt Gelsenkirchen. Die Kosten hierfür trägt ebenfalls die Stadt Gelsenkirchen. Dies gilt auch für die entsprechenden Haltestellen in Straßenseitenlage.

Die Unterhaltungs- sowie Verkehrssicherungspflicht der Haltestellenflächen (Tiefbau) für die Straßenbahnhaltestellen sowie kombinierten Bus- und Straßenbahnhaltestellen in Straßenseitenlage obliegt der Stadt Gelsenkirchen. Für die Haltestellenausstattung ist die Unterhaltungs- sowie Verkehrssicherungspflicht an den Straßenbahnhaltestellen sowie kombinierten Bus- und Straßenbahnhaltestellen in Straßenseitenlage den Verkehrsunternehmen übertragen.

Stadtbahn

Die Stadtbahnanlagen auf Gelsenkirchener Stadtgebiet befinden sich im Eigentum der Stadt. Die Städte Bochum und Gelsenkirchen haben sich zum Zweck der Verpachtung der Stadtbahnanlagen zur Bochum-Gelsenkirchener Stadtbahnverpachtungsgesellschaft des bürgerlichen Rechts (Stadtbahn GbR) zusammengeschlossen. Stadt und Stadtbahn GbR sind für die Planung, den Bau und die Unterhaltung der baulichen und technischen Anlagen zuständig (vgl. Kapitel 8.6). Das Verkehrsunternehmen führt den Fahrbetrieb auf den Strecken durch und ist für die Unterhaltung der betriebstechnischen Ausrüstung verantwortlich.

Bei den Stadtbahnbahnhöfen muss das Verkehrsunternehmens u. a. die Wartung und das Störungsmanagement von Aufzügen und Fahrtreppen durchführen.

Durch optimierte Prozessabläufe in der Werkstatt soll über saubere, sichere und verfügbare Anlagen im Stadtbahnbereich eine maximale Kundenzufriedenheit erreicht werden.

7.3.3 **Betriebshöfe, Werkstätten, Leitstelle**

Um den ordnungsgemäßen Betrieb zu gewährleisten, hat das Verkehrsunternehmen Betriebshöfe und Werkstätten in angemessener Größe und mit adäquater Ausstattung vorzuhalten. Bezugszeitpunkt ist das Leistungsangebot ab Dezember 2019.

Zudem müssen die Werkstätten so angesiedelt sein, dass eine zeitnahe Reparatur von defekten Fahrzeugen gewährleistet ist.

Die Bestellung einer Betriebsleitung/Verkehrsleitung bei Straßenbahn- und Busverkehr nach BOStrab und BOKraft bzw. bei reinem Busverkehr nach BOKraft ist Voraussetzung. Für die Arbeit in den Werkstätten sind Qualifizierungsstandards notwendig:

Schienefahrzeugbereich (Instandhaltung nach BOStrab):

- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: Qualifikation der Instandhaltung mindestens Facharbeiter/in IHK
- Führungskraft: Qualifikation mindestens Meisterin/Meister, Technikerin/Techniker oder Ingenieurin/Ingenieur der entsprechenden Fachrichtung
- Fachleute mit entsprechender Zusatzqualifikation nach DIN EN (z. B. Schweißfachkraft oder Klebefachkraft)

KOM und Sonderfahrzeuge:

- Mechatronikerin/Mechatroniker Kfz
- Kfz-Elektrikerin/-Elektriker
- Karosserieschlosserin/-schlosser (m/w)
- Kfz-Meisterin/-Meister
- Dipl.-Ing. oder vergleichbar

Zusätzlich zu den Reparaturen und Instandsetzungen müssen auch gesetzlich vorgeschriebene Untersuchungen (Sicherheitsprüfung, Abgasuntersuchung, Hauptuntersuchung, Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte nach § 57b StVZO) von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Zusatzqualifikationen oder externen Dienstleistungsdurchgeführt werden.

Diesem Ziel dient auch ein 365-Tage-Service. Die Werkstätten für die Reparatur der KOM und Sonderfahrzeuge müssen zertifiziert sein (ISO 9001).

Da die Instandhaltung der betriebstechnischen Stadtbahnanlagen (z. B. Aufzüge, Fahrtreppen, Rolltore sowie Pumpen- und Hebeanlagen) zu den Aufgaben des Verkehrsunternehmens gehört, ist entsprechendes Fachpersonal und Werkstätten-Infrastruktur vorzuhalten.

Zur Koordination und Überwachung des Bus- und Bahnverkehrs hat das Verkehrsunternehmen eine Leitstelle zu betreiben. Sie ist während der Betriebszeiten zu besetzen. Als Kommunikationszentrale laufen in der Leitstelle die Informationen zusammen, die zeitnah weitergegeben werden. Dies bezieht sich auch auf einen direkten Kontakt zu den Werkstätten um Mängel an Fahrzeugen, Haltestellen und Betriebseinrichtungen schnell bearbeiten zu können. Die Leitstelle überwacht und dokumentiert den ordnungsgemäßen Fahrbetrieb mit Hilfe eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (ITCS). Hieraus müssen Analysen zum Betriebsablauf wie Fahr- und Verlustzeitauswertungen und Pünktlichkeitsmessungen möglich sein. Die Betriebsdaten zum pünktlichen Betrieb fließen in das Informationssystem für Fahrgäste ein (IST-Daten beim VRR).

Die Leitstelle muss auf kurzfristige Betriebsstörungen und -unterbrechungen angemessen reagieren – sowohl in Richtung Fahrdienst, als auch in Richtung Fahrgäste (vgl. Bestand und Qualitätskriterium Information im Störfall). Ergänzend hierzu ist in Koordination mit der Leitstelle eine sogenannte mobile Verkehrslenkung während der Betriebszeiten im Betriebsgebiet unterwegs. Sie überwacht den Betrieb vor Ort und ist bei Störungen und Unfällen vor Ort in Absprache mit der Leitstelle erste Ansprechperson. Das Personal der Leitstelle muss als Verkehrsmeisterin bzw. -meister ausgebildet sein.

Bei Straßenbahnbetrieb:

Um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten, muss die Leitstelle die elektrotechnischen Gewerke der Stadtbahn jederzeit steuern (technische Leitstelle und Stellwerk) können.

Werden Stellwerkstätigkeiten durchgeführt, so ist das Personal entsprechend zu qualifizieren. Für die technische Leitstelle ist das Personal technisch zu qualifizieren (Schaltberechtigung für die vorhandenen Hochspannungsanlagen sowie fachtechnische Kenntnisse der Betriebsanlagen und der technischen Leitstelle). Die Leitstelle muss über eine Videotechnik verfügen, mit der die betrieblichen Anlagen (Bahnsteige, Fahrgast-Verteilerebenen, usw.) überwacht werden. Notrufe sind entgegen zu nehmen und wenn notwendig an die zuständigen Stellen weiterzugeben.

7.3.4 Weitere Infrastruktureinrichtungen

Die ortsfeste Infrastruktur ist von den Verkehrsunternehmen bereitzustellen. Sie kann, soweit sie nicht selbst vorgehalten wird, gegen ein angemessenes Pachtentgelt von dem Eigentümer BOGESTRA bzw. der Stadt Gelsenkirchen als Eigentümer der Stadtbahnanlagen zur Nutzung überlassen werden. Von den Verkehrsunternehmen sind zu erbringen bzw. vorzuhalten:

- Streckeneinrichtungen wie z. B. ausreichende, den arbeitsrechtlichen Vorgaben entsprechenden Fahrpersonalaufenthaltsräume und Streckentoiletten.
- Stellwerke
- Gleis- und Fahrleitungsanlagen
- Weichen
- Energieversorgungsanlagen (Unterwerke, USV- und ESV-Anlagen²⁷)
- Zugsicherungsanlagen
- Weitere, den ordnungsgemäßen Betrieb der Unternehmen unterstützende Gegenstände (u.a. EDV-Technik, Telefonanlage, Verkehrsfunk)

Das Verkehrsunternehmen ist zudem für die Wartung, Instandsetzung und Erneuerung (Instandhaltung) der Ausrüstungsgegenstände verantwortlich.

Stadtbahnanlagen

Das Verkehrsunternehmen führt den Fahrbetrieb auf den Strecken durch. Die Stadtbahnanlagen werden von der Stadtbahn GbR an das Verkehrsunternehmen verpachtet.

Die Instandhaltung (= Substanzerneuerung) sämtlicher Stadtbahnanlagen wird in Verträgen zwischen der Stadt bzw. Stadtbahn GbR und dem Verkehrsunternehmen geregelt. Sie wird in 3 Stufen unterteilt:

Wartung:

Pflege in dem Umfang, wie sie ohne bauliche Maßnahmen zur Erhaltung der ordnungsgemäßen und sicheren Funktion erforderlich ist.

Instandsetzung:

Erforderliche bauliche Maßnahmen zur Erhaltung des ordnungsgemäßen und betriebs-sicheren Zustandes (Reparaturen, Renovierungen, auch Schönheitsreparaturen usw.).

Erneuerung:

Auswechseln von verbrauchten oder technisch / wirtschaftlich überholten Wirtschaftsgütern.

Während die durchschnittliche Nutzungsdauer der Tunnel mit 100 Jahren angesetzt wird, ist sie bei den betriebstechnischen Anlagen wesentlich kürzer:

- Stellwerk Innenanlage: 25 Jahre
- Fernmeldeanlagen: 25 Jahre
- Gleise: 30 Jahre
- Weichen: 25 Jahre
- Fahrtreppen überdacht: 30 Jahre
- Fahrtreppen nicht überdacht: 20 Jahre

²⁷ Unterbrechungsfreie Stromversorgungsanlagen, Ersatzstromversorgungsanlagen

- Aufzüge: 30 Jahre
- Stellwerk Außenanlage: 15 Jahre
- Unterwerke: 30 Jahre

Bei technischen Anlagen ist die Nutzungsdauer teilweise noch geringer:

- Klimatechnik: 10 Jahre
- Pumpen, Hebeanlagen, Sanitär 10 Jahre
- Beleuchtung: 20 Jahre
- Fahrleitung: 50 Jahre

7.3.5 Beschleunigungssysteme

Für die Bewertung von ÖPNV-Netzen ist die räumliche und zeitliche Erreichbarkeit von Zielen wichtig. Dies spiegelt sich auch in Fahrgastbefragungen wider. Das Kriterium Fahrzeit wird als wichtiges Qualitätsmerkmal für die Verkehrsmittelwahl genannt. Laut ÖPNV-Kundenbarometer (jährliche telefonische repräsentative Umfrage zum ÖPNV in Gelsenkirchen) sind den Kundinnen und Kunden die „Schnelligkeit“ und die „Pünktlichkeit“ wichtig, d. h. sie haben einen hohen Einfluss auf die Globalzufriedenheit mit dem ÖPNV. Zudem basiert die wirtschaftliche Grundlage des Straßenbahn- und Busnetzes auf der bestehenden Fahrzeitkalkulation.

Handlungsbedarf besteht

- sowohl aus Sicht der Fahrgäste, die einen attraktiven ÖPNV hinsichtlich der Pünktlichkeit erwarten,
- als auch aus Sicht von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger, da zunehmende Verlustzeiten die Wirtschaftlichkeit negativ beeinflussen.

Mit regelmäßigen Fahrzeitüberprüfungen wertet das Verkehrsunternehmen aus, wie sich der Fahrzeitbedarf verändert. Entsprechend der DIN EN 13816, auf die sich die Qualitätsvorgaben dieses Nahverkehrsplans beziehen, muss das Qualitätskriterium der Fahrzeit (Reisezeit) durch das Verkehrsunternehmen kontinuierlich erhoben und die Ergebnisse der Stadt Gelsenkirchen in einem jährlichen Bericht vorgelegt werden. Die Daten werden gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen ausgewertet. Bei Fahrzeitverlängerungen erfolgt auf Grundlage der Netzhierarchie eine Priorisierung der Linienabschnitte, die in Einzelanalysen genauer untersucht werden. Abhängig von den ermittelten Ursachen für die Reisezeitverlängerungen werden in Kooperation Lösungen entwickelt.

Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen, der auch einer besseren Anfahbarkeit und einem flüssigeren Fahrgastwechsel dient, wird mit dem Ziel der vollständigen Barrierefreiheit weiterverfolgt. Der Ausbau entsprechend den in diesem Nahverkehrsplan festgelegten Prioritäten beschleunigt den Fahrgastwechsel an Haltestellen, die tendenziell häufig angefahren werden und hohe Ein- und Aussteigerströme haben oder von Fahrgästen frequentiert werden, deren höherer Zeitbedarf durch einen Haltestellenausbau verbessert werden kann.

Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA)

Die vornehmliche Aufgabe von Lichtsignalanlagen ist es, die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufs zu verbessern. Da der ÖPNV Mobilität bündelt, d.h. in einem Fahrzeug viele Menschen befördert, profitieren bei einer nur punktuellen LSA-Beeinflussung viele Verkehrsteilnehmer gleichzeitig. Dies unterscheidet den öffentlichen Verkehr von dem Individualverkehr (Fahrräder, Autos etc.) an Knotenpunkten, wobei der ÖPNV entsprechend der Vielzahl an beförderten Personen im Abwägungsprozess zu gewichten ist.

Durch die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen wird das Ziel verfolgt, durch Verringerung der Verlustzeiten die Fahrzeit zu verkürzen. Zusätzlich wird die Fahrplanstabilität erhöht, indem Schwankungen im Fahrzeitbedarf minimiert werden. Dadurch steigert sich die Zuverlässigkeit, welche in den Qualitätsstandards fixiert ist.

Im Umfang der Beeinflussung ist die Wechselwirkung mit den Interessen sowie Vorschriften bzw. Richtlinien der übrigen Verkehrsteilnehmer (Rad-, Fuß- sowie Kfz-Verkehr) zu berücksichtigen. Des Weiteren ist ein abgewogenes Verhältnis zwischen der angestrebten Qualität und den zu erwartenden Kosten anzustreben. Nur durch transparente Abwägungsprozesse gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern kann eine breite Akzeptanz für den ÖPNV erzielt werden.

Die ÖPNV-Linien werden an Lichtsignalanlagen bevorrechtigt. Fährt die Straßenbahn gemeinsam mit dem MIV, so müssen die Wechselwirkungen berücksichtigt werden. Beispielsweise müssen die Linksabbieger zuerst die Gleise frei machen.

Bei Ersatz- und Neuplanung von Lichtsignalanlagen, an denen ein Linienverkehr von Straßenbahnen und Bussen stattfindet, sollen diese Anlagen grundsätzlich beeinflussbar sein. Insgesamt sind die Verlust- und Wartezeiten für Straßenbahnen und Busse möglichst zu minimieren.

Separater Gleiskörper und Busspuren

Separate Gleiskörper sollen in der heutigen Form erhalten bleiben und bei Bedarf und nach räumlicher Möglichkeit erweitert werden.

Die Linienbusse fahren in der Regel im MIV mit. Nur auf wenigen Linienabschnitten nutzen Busse Busspuren, um unabhängig vom übrigen Verkehr zu fahren. Zur Beschleunigung des Busverkehrs wird angestrebt, an stark belasteten Knotenpunkten und Straßenabschnitten Busspuren einzurichten – soweit das im vorhandenen Straßenraum unter Abwägung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer möglich ist. Bei der vorgesehenen Umgestaltung der Ringstraße ist es möglich, dass im Zuge der notwendigen Neuaufteilung der Straßenflächen (z.B. Flächen für den Radverkehr oder eine Sonderspur für E-Autos) die Busspuren nur auf Teilabschnitten erhalten bleiben können.

Darüber hinaus soll bei auftretenden Verzögerungen für den Busverkehr geprüft werden, ob über Busschleusen an signalisierten Knotenpunkten aus der Haltestelle ausfahrende Linienbusse Vorrang vor dem weiteren Verkehr erhalten können.

7.4 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Anforderungen an die verkehrsmittelübergreifende Integration sind nach dem Personenbeförderungsgesetz im Nahverkehrsplan zu bestimmen. In die vorliegende Fortschreibung fließen daher die Ergebnisse des Fachkonzepts „Multimodale Mobilität“ ein.

Die Vergabe des externen Gutachtens erfolgte gemeinsam durch die BOGESTRA sowie die Städte Gelsenkirchen und Bochum. Die PTV Transport Consult GmbH, Düsseldorf erhielt Ende 2014 den Auftrag zur Erstellung des Gutachtens. Unter Begleitung

durch eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Auftraggeber wurde die Bearbeitung im 1. Quartal 2016 abgeschlossen.

Ziel des interkommunalen Konzepts für die Entwicklung der BOGESTRA zu einem multimodalen Mobilitätsdienstleister war es, ergänzende Mobilitätsangebote um das starke Rückgrat des ÖPNV zu arrangieren und zu vermarkten. Es war ein ganzheitliches Mobilitätskonzept zu entwickeln, das Alternativen zum eigenen Auto bietet und damit eine umfassende Mobilität der Bevölkerung sicherstellt.

Der Begriff „Multimodale Mobilität“ bedeutet, dass Menschen in ihrer Verkehrsmittelwahl nicht auf ein Verkehrsmittel festgelegt sind, sondern flexibel, je nach Situation, zwischen den verschiedenen Angeboten wechseln. (Beispiel: Bei gutem Wetter wird der Weg zur Arbeit mit dem Rad zurückgelegt, bei schlechtem Wetter mit dem Bus. Der Wochenendeinkauf erfolgt mit dem Auto.)

Eine Sonderform der multimodalen Mobilität beschreibt der Begriff „Intermodalität“: Hier wird bereits ein Weg mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt. (Beispiel: Mit dem Auto zur S-Bahn-Station und vom Zielbahnhof weiter mit dem Leihfahrrad.) Die verschiedenen Umsteigepunkte (z. B. Park & Ride, Bike & Ride) werden unter dem Titel „Mobilitätsstationen“ zusammengeführt.

Der erste Schritt bestand in einer Status-quo-Analyse des Untersuchungsgebietes, die zu dem Ergebnis kommt, dass bereits viele multimodale Angebote und ergänzende Verkehrsmittel vorhanden sind. Lediglich ein Pedelec-Verleihsystem und ein stationsungebundenes Carsharing-Angebot fehlen. Im weiteren Verlauf wurden deutschlandweite Praxisbeispiele untersucht und ein Baukasten-System entwickelt. Anschließend wurden die Nutzerpotenziale in der Bevölkerung berechnet.

Als Gelsenkirchener Stadtteile mit einem hohem bis sehr hohem Nachfragepotenzial nach multimodalen Angeboten stellten sich Altstadt, Buer, Bulmke-Hüllen, Horst, Neustadt, Rotthausen, Schalke und Ückendorf heraus. Ausschlaggebende Indikatoren sind dabei das hohe Nachfragepotential aufgrund der Bevölkerungsdichte sowie die unterdurchschnittliche Motorisierungsrate. Zur Bestimmung von Nachfrageschwerpunkten und -trassen wurde das Nutzerpotenzial mit dem ÖPNV-Angebot überlagert. Daraus abgeleitet wurde der Baukasten beispielhaft im Gelsenkirchener Stadtgebiet auf die Haltestellen Buer Rathaus (ZOB) sowie Musiktheater angewendet.

Aufbauend auf dem Fachkonzept empfehlen sich folgende nächste Schritte:

- Kriterienkatalog/quantitative Prüfung zur Errichtung von Mobilitätsstationen: Detaillierte Prüfung der bestehenden zahlreichen Verknüpfungspunkte
- Priorisierung von Mobilitätsstandorten
- Erstellung eines Kommunikationskonzeptes für Mobilstationen: Entwicklung und Vermarktung als Marke mit einheitlichem Design/Logo
- Stufenweiser Auf- und Ausbau von Mobilitätsstationen

- Sicherung des öffentlichen Fahrradverleihsystems: Abschluss eines mindestens mittelfristigen Vertrages zur Sicherung dieser wichtigen Komponente multimodaler Mobilität
- Schaffung eines einheitlichen Zugangs: Ausbau der Nutzbarkeit des eTickets für weitere multimodale Angebote
- Integration der multimodalen Mobilitätsangebote in das informatorische Angebot
- Ausbau des multimodalen Mobilitätsangebotes: Ergänzung um weitere Dienstleister, bzw. Ergänzung von Services

In seiner Sitzung am 16.06.2016 begrüßte der Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften der Stadt Gelsenkirchen die intensive Auseinandersetzung mit dem Thema „Multimodale Mobilität“ im Rahmen des Fachkonzepts und beauftragte die Verwaltung, die Handlungsempfehlungen in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen weiterzuerfolgen. Eine Kurzfassung des Fachkonzepts ist dem nachfolgenden Kapitel zu entnehmen.

Zusätzlich wird vom Verkehrsunternehmen als Betreiber des kombinierten Straßenbahn- und Busbetriebs erwartet, dass es die operativ-unternehmerische Regiefunktion für die multimodale Mobilität übernimmt, um somit auf tariflicher, vertrieblicher und informatorischer Ebene integrierte Angebote mit dem ÖPNV als Rückgrat zu schaffen. Dies beinhaltet die Ausgestaltung von Kooperationen mit Anbietern öffentlich zugänglicher Mobilität in den Bereichen Tarif, Zugang, Information und Vertrieb sowie die Einrichtung und Betreuung physischer Verknüpfungspunkte multimodaler Angebote (Mobilitätsstationen) in Abstimmung mit dem Aufgabenträger. Zu den Aufgaben gehört ebenfalls die Betreuung der Endkunden sowohl als Privatpersonen als auch im gewerblichen Bereich.

Die Inhalte aus dem Fachkonzept „Multimodale Mobilität“ werden auch in die Erarbeitung des gesamtstädtischen strategischen Masterplans Mobilität der Stadt Gelsenkirchen einfließen, dessen Ziele im Kapitel 7.4.2 näher erläutert werden.

7.4.1 Exkurs: Fachkonzept Multimodale Mobilität

7.4.1.1 Ausgangssituation

Seit einigen Jahren sind Trends und Veränderungen im Mobilitätsverhalten wahrnehmbar, die sich beispielsweise in einer Verschiebung von Wegezwecken aufgrund einer Alterung der Bevölkerung, einem Wertewandel, insbesondere bei der jüngeren Generation, weg vom Besitz eines eigenen Pkw hin zur „Nutzung bei Bedarf“ und einem Trend zur e-Mobilität äußern. Die dargestellten Trends hinsichtlich eines sich im Wandel befindlichen Mobilitätsverhaltens generieren Herausforderungen, denen sich die Städte Bochum und Gelsenkirchen sowie die Verkehrsunternehmen stellen.

Neue Mobilitätsanbieter bieten Verkehrsmittel und Dienstleistungen, die nicht nur eine Alternative, sondern oftmals eine Ergänzung zum ÖPNV darstellen und somit neue For-

men einer multimodalen Mobilität ermöglichen. Sie reagieren auf veränderte Verhaltensmuster der Verkehrsteilnehmer, sie generieren diese aber auch. Vor diesem Hintergrund hat die BOGESTRA bereits 2013 ein Positionspapier erarbeitet, in dem aufgezeigt wird wie sich das Unternehmen von einem klassischen ÖPNV-Anbieter zu einem Mobilitätsdienstleister für die Bürgerinnen und Bürger in Bochum und Gelsenkirchen entwickeln kann.

Auf dieser Grundlage wurde durch die Städte Bochum und Gelsenkirchen gemeinsam mit der BOGESTRA das Büro PTV Transport Consult damit beauftragt, ein Fachkonzept zur multimodalen Mobilität zu erstellen, um auf absehbare Entwicklungen strategisch vorbereitet zu sein und weitere Entscheidungen auf kommunaler und unternehmerischer Ebene koordiniert treffen zu können. Mit dem vorliegenden strategischen Konzept waren Möglichkeiten eines ganzheitlichen Mobilitätsangebotes und damit einhergehende Potenziale zu beleuchten.

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde das nachfolgend skizzierte Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt wurden deutschlandweite Praxisbeispiele analysiert und bewertet, mit dem Status-Quo im Bediengebiet der BOGESTRA abgeglichen und hinsichtlich ihrer prinzipiellen Eignung für das BOGESTRA-Bediengebiet geprüft, so dass eine Art „Baukasten“ erstellt wurde. Im folgenden Schritt wurden die Potenziale in Form von Nachfrageschwerpunkten / -trassen ermittelt, exemplarisch angewendet und abschließend Handlungsempfehlungen formuliert.

7.4.1.2 Begriff der Multimodalität

Multimodalität beschreibt die grundsätzliche Möglichkeit von Verkehrsteilnehmern, im Verlauf eines Zeitraumes, der üblicherweise mehrere Wege beinhaltet, verschiedene Verkehrsmittel zu verwenden, ggf. auch alternativ zueinander.

Intermodalität ergänzt die Möglichkeiten der Multimodalität noch durch die Option, zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln im Verlauf eines Weges wechseln zu können, d.h. auf den einzelnen Etappen werden unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt. Insofern ist intermodales Verhalten eine Sonderform des multimodalen Verhaltens.

7.4.1.3 Komponenten eines multimodalen Mobilitätsangebotes

In zahlreichen Städten und Regionen sind in den vergangenen Jahren Projekte zur Förderung der multimodalen bzw. intermodalen Mobilität entstanden, in der Regel unter Einschluss des örtlichen ÖPNV-Angebotes. Entwicklungstreiber waren vor allem:

- ▶ Neue Möglichkeiten aufgrund der technischen Entwicklung in den Bereichen Fahrzeugtechnik, Information, Zugang und Bezahlung
- ▶ Auftauchen neuer Mobilitätsangebote und -anbieter am Markt, die für eine Kooperation mit dem ÖPNV prädestiniert sind,
- ▶ Ein sich abzeichnendes veränderndes Mobilitätsverhalten, bislang jedoch insbesondere bei der jüngeren Bevölkerung

- Initiativen von Kommunen vor dem Hintergrund verkehrs- und umweltpolitischer Ziele und ein neues Aufgabenverständnis bei ÖPNV-Dienstleistern und Verkehrsverbänden

Bisher bestehen noch keine Vorgaben zur Ausgestaltung multimodaler Mobilitätsangebote, aus den bislang in der Praxis entwickelten Lösungen konnten im Rahmen des Gutachtens jedoch sechs verschiedene Komponenten abgeleitet werden (nachfolgende Abbildung).



Abbildung 23: Komponenten eines multimodalen Mobilitätsangebotes

Alle Komponenten des Mobilitätsangebotes dienen einer organisatorischen Vernetzung verschiedener öffentlich zugänglicher, teilweise privater Verkehrsmittel für kollektive und individuelle Mobilität mit dem ÖPNV als Grundangebot und eine Vereinfachung einer multi- oder intermodalen Nutzung durch übergreifende Informations- und Tarifangebote, einheitliche Zugangssysteme und eine gemeinsame Leistungsabrechnung. GERTZ bzw. der VDV sprechen vom sog. Mobilitätsverbund (in begrifflicher Erweiterung der Verkehrsverbände). Konzeptionell erfolgt hier eine Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit anderen Mobilitätsformen und -dienstleistungen zu integrierter Mobilität „aus einer Hand“. Wir haben im Gutachten darunter einen „physisch-organisatorischen“ Zusammenschluss verstanden. Die aus dem Mobilitätsverbund heraus entwickelten Produkte können als nutzeradressierte Mobilitätspakete bezeichnet werden, die eine kombinierte Nutzung der Verkehrsmittel durch entsprechende Tarife, Zugangs-, Abrechnungs- und Informationssysteme erleichtern, indem sie diese in einem Gesamtangebot bündeln.

Ergänzende Verkehrsmittel dienen der Ergänzung des ÖPNV-Angebotes durch weitere Verkehrsmittel, um den Nutzern zusätzliche Mobilitätsoptionen bieten zu können und nicht zuletzt die „letzte Meile“ zwischen Start- und Endpunkt sicherzustellen, Beispiele für diese Komponente sind Taxis, Carsharing-Angebote, Mietwagen, Verleihradsysteme oder auch Privat-Pkw (Bsp. Pendlernetze).

ÖPNV-Zugangsstellen wie Bahnhöfe werden zu *intermodalen Verknüpfungsstationen*, wenn dort ein nahtloser Übergang zu anderen Verkehrsmitteln des Mobilitätsverbundes möglich ist.

Für den Nutzer müssen *Zugang, Bezahlung und Abrechnung* bei der Inanspruchnahme mehrerer Verkehrsmittel und ergänzender Dienstleistungen möglichst unkompliziert sein – aus Betreibersicht müssen Datenaustausch und Abrechnungsvorgänge vereinheitlicht bzw. vereinfacht sein.

Leistungen eines Mobilitätsverbundes werden i.d.R. zu Mobilitätspaketen gebündelt, die sich an bestimmte Zielgruppen richten. Hierzu zählt als wesentliches Element ein attraktives *Tarifangebot*, da dies maßgeblich die Nutzerkosten bestimmt. Neben der möglichen Tarifeinbindung in Verkehrsverbünde ist hierbei eine Differenzierung in kombinierte Tarife, bei denen Nutzer allenfalls einmalige Ersparnisse erhält, und integrierte Tarife, bei denen Nutzer verschiedener Angebote eine dauerhafte Ersparnis erhalten können, zu unterscheiden.

Eine hohe Priorität im Mobilitätspaket hat eine angebots- und betreiberübergreifende *Informationsplattform*. Hier kommen intermodale und multimodale Routenplanungssysteme zum Einsatz, idealerweise mit Echtzeitdaten und Informationen zu Fahrzeugverfügbarkeiten bzw. Buchungs- und Reservierungssystem zum Einsatz.

Ergänzende Dienstleistungen integrieren zusätzliche Services und stellen keine direkte Beförderungsleistung dar, sie ergänzen (Bsp. Fahrradreparatur) und erweitern (Bsp. Begleitservice) diese jedoch gezielt oder ersetzen Mobilitätsbedürfnisse (Bsp. Lieferservices). Ziel ist potenziellen Nutzern des Mobilitätsverbundes den Umstieg vom Pkw zu erleichtern und Personen mit multimodalen Verhaltensweisen zusätzliche Mobilitätsoptionen zu bieten.

7.4.1.4 Praxisbeispiele, Übertragbarkeit und Empfehlungen

Um das Spektrum der Möglichkeiten aufzuzeigen, wurde zunächst ein breiter Querschnitt praktizierter Lösungen analysiert, ausgewertet und mit den Ergebnissen der Status-Quo Analyse zusammengeführt. Alle Praxisbeispiele wurden mithilfe eines einheitlichen Kriterienkataloges analysiert.

Carsharing und öffentliche Verleihradsysteme sind vielfach etabliert, häufig in Form einer Kooperation mit ÖPNV-Unternehmen und Fahrradverleihsystemen. Auch wenn in den Praxisbeispielen vereinzelt Beispiele gefunden wurden, bei denen *ergänzende Verkehrsmittel* durch das ÖPNV-Unternehmen bereitgestellt werden, so werden diese in der Regel von kommerziellen Anbietern betrieben, die mit den ÖPNV-Unternehmen kooperieren. Im Bedienebiet der BOGESTRA wird durch Nextbike das öffentliche Fahrradverleihsystem betrieben und es bestehen verschiedene stationsgebundene Carsharing-Angebote. Hier ist künftig eine engere Kooperation mit den im Bedienebiet der BOGESTRA tätigen Mobilitätsanbietern anzustreben und eine langfristige Vertragssicherheit mit nextbike.

Für das Bediengebiet der BOGESTRA musste festgestellt werden, dass multimodale Angebote vorhanden sind und die BOGESTRA bereits Kooperationen mit den Carsharing-Anbietern und Nextbike eingegangen ist bzw. diese gerade erweitert.

Intermodale Verknüpfungspunkte / Mobilitätsstationen dienen dem Übergang zwischen ÖV und IV, klassische Beispiele sind P+R- sowie B+R-Anlagen. Im Bediengebiet der BOGESTRA existieren neben P+R-Anlagen in Bochum und Gelsenkirchen die Radstation am Hauptbahnhof Bochum sowie Fahrradboxen in Bochum und Gelsenkirchen. Innovative untersuchte Beispiele sind beispielsweise „mobil.punkte“ in den innenstadtnahen Stadtteilen Bremens, bei denen Carsharing-Stellplätze und Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen gebündelt werden. Als wesentlicher Schritt sind Mobilitätsstationen aufzubauen und schrittweise zu verdichten unter Berücksichtigung einer Priorisierung und einem einheitlichen Kommunikationskonzept.

Ein untersuchtes Praxisbeispiel zu *Zugang, Bezahlung und Abrechnung* ist das Handy-Ticket im Rahmen eines mobilen ÖPNV-Auskunfts- und Buchungssystems „easy.go“, welches bei den Stadtwerken Bonn (SWB) eingesetzt wird: Hier werden Informationssystem, Vertriebsweg mit mobilem Bezahlen kombiniert ohne vorherige Registrierung mit Abrechnung der Fahrkarten über die Mobilfunkrechnung. Im BOGESTRA-Gebiet sind die Voraussetzungen für die Einführung einer Mobilitätskarte gegeben mit der Chipkarte als technologischer Lösung, die Ausgestaltung ist abhängig vom jeweiligen Mobilitätsverbund.

Die untersuchten *Tarifs*systeme unterscheiden sich deutlich aufgrund ihrer Entstehungsgeschichte, Systemeigenschaften und Anforderungen an Kostendeckung und haben damit einen unmittelbaren Einfluss auf die Möglichkeiten der Tarifgestaltung: Während der ÖPNV meist ein Zonen- oder Wabentarif (und Zeitkarten als begrenzter „Flatrate-Tarif“ bezeichnet werden können), basieren die Angebote bei Carsharing- und Verleihradsystemen meist auf Einzelfahrten. Sofern möglich sollten daher im Zuge einer Weiterentwicklung integrierte statt kombinierte Tarife angeboten werden, damit ein kontinuierlicher Preisvorteil für multimodale Nutzer entsteht.

Ausgehend von einer digitalen ÖPNV-Verbindungs*information* im Internet sind zwei Entwicklungsrichtungen erkennbar: Erweiterung zu einer mobilen Echtzeitauskunft für den ÖPNV (Praxisbeispiel easy.go-App) oder Weiterentwicklung zu einer multimodalen Informations- und Buchungsplattform (Praxisbeispiel switchh). Hinsichtlich der Fahrplan- und Tarifauskunft ist die BOGESTRA bereits sehr gut aufgestellt, aus Gutachtersicht führt kein Weg an einer multimodalen Mobilitätsauskunft vorbei.

Ergänzende Dienstleistungen sind nur in Ausnahmefällen Bestandteil multimodaler Mobilitätspakete und in der Regel auf einzelne Serviceleistungen beschränkt (Praxisbeispiele: HANNOVERmobil mit kostenloser Gepäckaufbewahrung im üstra-Kundenzentrum oder Lebensmittel-Lieferservice „Emmas Enkel“). Für das Untersuchungsgebiet ist möglicherweise die Einbindung eines Lebensmittel-Lieferservices am vielversprechendsten.

7.4.1.5 Nutzerpotenziale und Nachfrageschwerpunkte

Bisher existieren kaum Erfahrungswerte zu typischen Nutzergruppen multimodaler Mobilitätsangebote aufgrund der teilweise sehr kurzen Marktpräsenz, der großen Vielfalt bei der Variation und Ausgestaltung einzelner Komponenten und bisheriger veröffentlichter repräsentativer Untersuchungen. Daher wurde durch die Projektgruppe die Annahme getroffen Carsharing-Nutzer stellvertretend für die übrigen Nutzer intermodaler und multimodaler Mobilitätspakete zu betrachten. Hierfür wurde eine Auswertung der zugänglichen Studien und Experteneinschätzungen vorgenommen, um typische Nutzergruppen ableiten zu können. Es zeigte sich ein erstaunlich homogenes Bild mit typischen Merkmalen multi- und intermodaler Nutzer: Diese finden sich vornehmlich in der Altersgruppe zwischen 25 und 50 Jahren, wohnen überwiegend in Ein- und Zweipersonenhaushalten, verfügen über ein überdurchschnittliches Nettohaushaltseinkommen und betrachten Mobilitätsangebote unter einem Vollkostenansatz. Zur Abschätzung der Nutzerpotenziale wurden hierauf basierend Indikatoren gebildet, mit denen auf Stadtbezirksebene eine Abschätzung getroffen werden konnte:

- Hohe Bevölkerungsdichte (>2.500 EW/km²) und hohe Einwohnerzahl absolut (>10.000 EW) oder
- hohe Metropoldichte aus Einwohnern und Beschäftigten (<5.000 EW+BE/km²) und
- überproportional hoher Anteil an Haushalten mit Netto-Haushaltseinkommen ab 2.600 € ($>33\%$) oder
- überproportionaler Anteil an Single- und Mehrpersonenhaushalten ohne Kind ($>75\%$) oder
- unterdurchschnittliche Motorisierungsrate (<400 Pkw/1.000 EW).

Mithilfe dieser Differenzierung ließen sich als erste qualitative Abschätzung die Ziel- und Nutzerpotenziale im Bediengebiet der BOGESTRA verorten (vgl. Abbildung 24). Es zeigt sich eine fast gleichmäßige Verteilung in Stadtteilen mit hohen bis sehr hohen Potenzialen zwischen Bochum und Gelsenkirchen, die ausschlaggebenden Kriterien sind jedoch unterschiedlich: Während in Bochum überwiegend kleine Haushaltsgrößen und hohe Netto-Haushaltseinkommen für die Potenzialeingrenzung maßgebend waren, ist dies in Gelsenkirchen vor allem eine unterdurchschnittliche Motorisierung.

Innerhalb des Bediengebietes der BOGESTRA wurde in Abstimmung mit der Projektgruppe für fünf Standorte eine Anlage von Verknüpfungsstationen / Mobilitätsstationen untersucht.

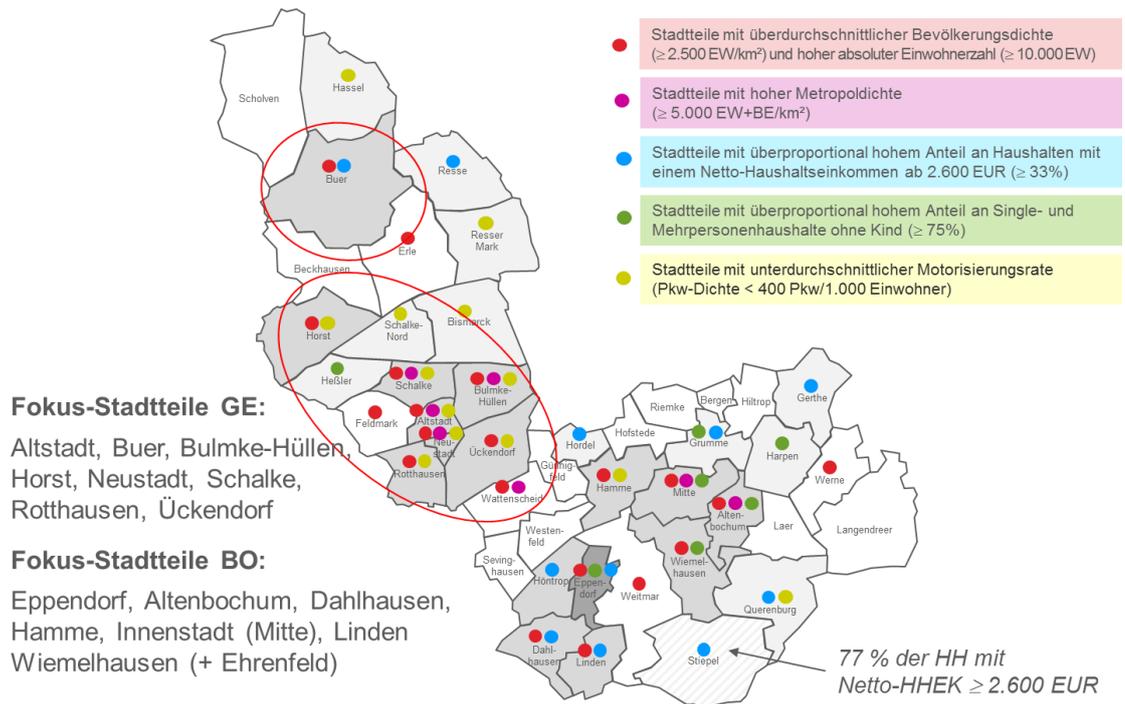


Abbildung 24: Potenzialabschätzung BOGESTRA-Bediengebiet

7.4.2 Exkurs: Masterplan Mobilität

Die Stadt Gelsenkirchen zählt zu den Kommunen in Deutschland, in denen regelmäßig - trotz ergriffener Maßnahmen - die Grenzwerte für Stickoxide überschritten werden. Die Stadt hat sich daher zum Ziel gesetzt, die Grenzwerte zukünftig einzuhalten und weiter zu reduzieren.

Zum einen sollen damit drohende Fahrverbote vermieden und zum anderen die Lebensqualität und Attraktivität der Stadt für Bewohner und Bewohnerinnen sowie Besucher und Besucherinnen verbessert werden.

Durch Fördergelder aus dem Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 - 2020“ des Bundes, bietet sich der Stadt Gelsenkirchen nun die Möglichkeit, auch neue Ideen aufzugreifen und weiterzuführen, um eine effektive Schadstoffreduzierung zu erreichen.

Eine Voraussetzung für die Inanspruchnahme dieser Fördergelder ist der bis Mitte 2018 zu erarbeitende „Green City Plan“. Durch diesen werden die vorhandenen, geplanten und ergänzenden Strategien und Maßnahmen zur Reduktion des NO₂-Ausstoßes zusammengeführt und strukturiert nach den Maßnahmen, die geeignet sind, um die Luftqualität zu verbessern.

Die Stadt Gelsenkirchen sieht den „Green City Plan“ auch als eine wesentliche Grundlage für einen zu erstellenden gesamtstädtischen strategischen Masterplan Mobilität. Hierzu wurde im Jahr 2017 der Prozess „Zukunft Mobilität“ gestartet, der ein neues Herangehen impliziert. Zum einen wird im Handlungsfeld Verkehr die Luftreinhaltepolitik konsequent mit allen Bereichen der Mobilitätspolitik verschränkt. Zudem bietet der vor-

liegende „Green City Plan“ für die nachfolgende Phase, der Erarbeitung eines Masterplans Mobilität, eine gute Basis für die Einleitung der Maßnahmenumsetzung, die letztendlich zu einer konkreten Prüfung und Detaillierung der Abfolge und Umsetzung von Maßnahmen dient.

In den Masterplan Mobilität fließen neben den Ideen aus dem „Green City Plan“ auch die Inhalte aus weiteren Plänen und Konzepten der Stadt Gelsenkirchen, z.B. die Fortschreibung des Nahverkehrsplans, ein.

Der Schwerpunkt beim „Green City Plan“ liegt grundsätzlich auf kurzfristig wirksamen Maßnahmen zur Reduktion der NO₂-Belastungen. Gleichzeitig soll deutlich werden, welche Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel im Sinne einer Reduktion der Luftschadstoffe ineinandergreifen. Daher werden im „Green City Plan“ auch Maßnahmen aufgeführt, deren Wirkungen sich eher mittel- bis langfristig zeigen und die Entwicklungen in der Stadt Gelsenkirchen hin zu einer nachhaltigen Mobilität steuern. Diese Maßnahmen werden als Input in den Masterplan Mobilität einfließen, der neben der Luftreinhaltung weitere Ziele im Handlungsfeld Mobilität und Verkehr verfolgt, wie beispielsweise:

- mehr Mobilität mit weniger Autoverkehr
- Steigerung der Kosteneffizienz des Verkehrs
- Effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur
- Reduzierung von umweltschädlichen Emissionen (THG, Lärm, Feinstaub etc.) und geringerer Flächenverbrauch
- Mobilitätssicherung (Stichwort: Daseinsvorsorge)
- Gesundheitsförderung durch die Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Aufwertung des öffentlichen Raumes

Die Erarbeitung des gesamtstädtischen strategischen Masterplans Mobilität wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte des Jahres 2018 beginnen.

7.5 Mitwirkung der Verkehrsunternehmen

Frühzeitige und intensive Abstimmungsprozesse zwischen dem Aufgabenträger Stadt Gelsenkirchen und den Nahverkehrsunternehmen sind unerlässlich, da die Planungsergebnisse von den Verkehrsunternehmen in eine konkrete betrieblich-operative Planung umgesetzt und ggf. mit Kooperations-/Geschäftspartnern abgestimmt werden müssen.

Die Mitwirkung umfasst:

- Mitarbeit in regionalen und kommunalen Arbeitsgruppen
- Auf Anfrage aktive Teilnahme in Sitzungen politischer Gremien und an Informationsveranstaltungen
- Kooperation mit Dritten (VRR, Behindertenverbände, ...)

- Datenübermittlung
- Inhaltliche Abstimmung von Planungen
- Kommunikation

Die enge Einbindung ist u. a. zu folgenden Themen unbedingt erforderlich:

- Mitwirkung an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Organisation von Veranstaltungs- und Umleitungsverkehren, aktive Beteiligung bei Koordinierungsrunden zu Baustellen und Veranstaltungen
- Erarbeitung und Prüfung von Vorschlägen für die ÖPNV-Planung und Netzentwicklung einschließlich einer wirtschaftlichen Bewertung unter Nutzung planungsrelevanter Daten
- Schul- und Ausbildungsverkehr
- Stellungnahmen zu städtischen, Landes-, Bundes- und Investoren-Planungen
- Planung/Umsetzung Kundeninformationssysteme

7.6 Marketing-Konzeption

Das Marketing als Ausrichtung des unternehmerischen Handelns ist wichtige Aufgabe eines Verkehrsunternehmens. Dabei ist die Marktbeobachtung ein ständiger Prozess. Marktveränderungen und Bedürfnisverschiebungen müssen zeitnah erkannt und aufgegriffen werden, um den Nutzen sowohl für das Unternehmen als auch die Fahrgäste zu steigern. An der Entwicklung von stärker individualisierten Ticketangeboten für die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse der Kundschaft muss kontinuierlich gearbeitet werden, um so ein noch größeres Verkaufspotential erschließen zu können.

In Oberbegriffen zusammenfassend liegen die Aufgaben des Marketings in den Bereichen:

- Kundenbetreuung, Kommunikation, Information
- Serviceleistungen
- Tarifgestaltung
- Ergänzende Serviceleistungen
- Sonderverkehre
- Programme für Zielgruppen, z. B. Schülerinnen und Schüler, Seniorinnen und Senioren sowie Mobilitätseingeschränkte
- Nutzung neuer Medien
- Werbung und Absatzförderung für den ÖPNV
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Marktforschung

- Mobilitätsberatung
- Produktpolitik

Die Kapitel 4, 8 sowie die Unterkapitel zur Barrierefreiheit enthalten die bestehenden und verbindlichen Bestandteile des Marketing-Konzeptes.

Die Ziele, die vorhandene Kundschaft zu binden und Neukundinnen und -kunden zu gewinnen, müssen konsequent weiterverfolgt werden. Als Maßnahmen, die seit der Fortschreibung des letzten NVP an Bedeutung gewonnen haben bzw. unverändert wichtig sind, seien beispielhaft genannt:

- Um den Ticketkauf für Gelegenheitsnutzende flexibler zu gestalten, können Tickets auch digital über eine App auf dem Smartphone oder über das Internet in einem Ticketshop erworben werden. Um diesen digitalen Vertriebsweg zu stärken, können die Fahrgäste zudem verschiedene Exklusivprodukte erwerben, welche ausschließlich online angeboten werden. Ergänzend hierzu soll ein digitales Kundenportal es zukünftig Fahrgästen erleichtern, persönliche Daten zum Abonnement auch unabhängig von den Öffnungszeiten der KundenCenter, zu ändern.
- Die individuellen Ticket- und Aboarten sind auch vor Ort, z. B. in Ausbildungsbetrieben, aber auch auf Plakaten in den Bussen aktiv zu bewerben.
- Ein KundenCenter an zentraler Stelle und ein dichtes Netz von externen Vertriebsstellen sowie Fahrausweisautomaten (Stadt- und Straßenbahnbetrieb) sind unerlässlich.
- Es sind Vergünstigungen bei Freizeitgestaltung (Kombi-Tickets) anzubieten.
- Für Abo-Kundinnen und -Kunden sollen bei Bedarf erweiterte Angebote offeriert werden.

Für Linienwegsänderungen, die sich in der weiteren Fortschreibung des Nahverkehrsplans ergeben, ist – in enger Abstimmung mit der Stadt Gelsenkirchen – frühzeitig ein Marketing-Konzept zu entwickeln.

7.7 Entlohnung des Personals

Das Verkehrsunternehmen hat das eingesetzte Personal nach Maßgabe der jeweiligen einschlägigen und repräsentativen Tarifverträge im Sinne der Repräsentativen Tarifverträge Verordnung (RepTVVO) zu entlohnen.

8 Qualitätsstandards und Zielvereinbarungen

8.1 Grundlagen

Um die Qualitätsphilosophie für öffentliche Verkehre zu fördern, sowie das Augenmerk auf die Bedürfnisse und Erwartungen der Fahrgäste zu lenken, wurde vom Technischen Komitee CEN/ TC 320 „Transport – Logistik und Dienstleistungen“ eine europäische Norm, die DIN EN 13816:2002 erarbeitet, die Empfehlungen für Ausschreibungen von Verkehrsleistungen enthält. Eine ergänzende Norm, die DIN EN 15140:2006, wurde im Jahr 2006 verabschiedet. Beide Normen gehen von der Anwendung des Dienstleistungs-Qualitätskreises aus, wonach die von den Kundinnen und Kunden erwartete und die wahrgenommene Qualität der Leistungen genauso wie die angestrebte und die erbrachte Qualität regelmäßig ermittelt und verglichen werden müssen.

Auf Basis dieser Ergebnisse können Qualitätsstandards aufgestellt, überprüft und bei Bedarf Korrekturmaßnahmen eingeleitet werden (Qualitätssteuerungssystem, vgl. Abbildung 26 in Kapitel 8.10). Die definierten Standards dienen als Bewertungsmaßstab und ermöglichen somit bei konsequenter Anwendung die Sicherung der Dienstleistungsqualität verbunden mit einer hohen Kundenzufriedenheit, die sich wiederum in steigenden Fahrgastzahlen niederschlägt.

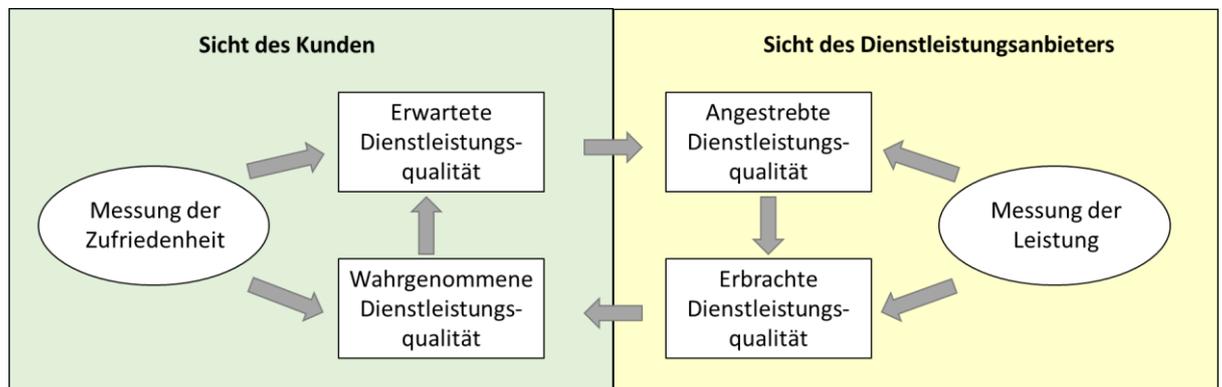


Abbildung 25: Dienstleistungs-Qualitätskreis

In der DIN EN 13816 werden zur Bewertung der Dienstleistungsqualität/der Kundenzufriedenheit drei Erhebungsmethoden benannt, die auf unterschiedlichen Sichtweisen basieren.

Direkte Leistungsmessung (Direct Performance Measures – DPM)

Mit diesem Verfahren kann die Leistung anhand festgelegter objektiver Skalen überwacht, beurteilt und ausgerechnet werden. Es werden nachweisbare Ergebnisse auf Basis „harter Fakten“ ermittelt. Das Ergebnis ist somit objektiv.

Messung der Leistung über Beurteilung durch Testkundschaft (Mystery Shopping Surveys – MSS)

Gut geschulte Kräfte überprüfen die Leistungsqualität anhand im Vorfeld definierter Merkmale und Maßstäbe. Durch die strikten Testvorgaben wird die eigene Meinung der Testpersonen weitestgehend in den Hintergrund gerückt. Daher spricht man bei dieser Messmethode von einem objektivierten Ergebnis.

Befragungen zur Kundenzufriedenheit (Customer Satisfaction Surveys – CSS)

Diese Methode ist klar von den anderen beiden Messmethoden zu unterscheiden, da das Ergebnis subjektiv ist und stark von den jeweiligen Erwartungen der Befragten abhängt. Letztendlich können nur subjektiv zufriedene Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen bzw. gebunden werden. Die Leistungsbeurteilung durch eine Kundenzufriedenheitsbefragung ist daher ein wichtiger Bestandteil der Erhebung.

Den Ergebnissen aus den Leistungsmessungen (MSS/DPM) werden die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsbefragungen (CSS) gegenübergestellt, um eventuelle Abweichungen zwischen der Wahrnehmung der Kunden und der tatsächlichen Dienstleistungsqualität festzustellen.

Entwicklung seit 2011

Im NVP 2011 wurden erstmals verbindliche Qualitätsstandards definiert. Die Ergebnisse der jährlichen Qualitätsmessungen werden seither durch die beiden Verkehrsunternehmen BOGESTRA und VESTISCHE den Aufgabenträgern mitgeteilt und öffentlich in den politischen Gremien vorgestellt. Sie sind im Internet auf der Seite der Stadt Gelsenkirchen im Ratsinformationssystem zum Nachlesen hinterlegt.

Bei der Besprechung der Qualitätsergebnisse zwischen der Verwaltung und den Verkehrsunternehmen sowie der Vorstellung im Fachausschuss und den dort stattfindenden Diskussionen wird die hohe Bedeutung der Qualität des Nahverkehrsplans für die Stadt Gelsenkirchen und die wichtige Rolle der Verkehrsunternehmen deutlich.

Die guten Ergebnisse konnten die Unternehmen unter anderem durch kontinuierliche Schulungen u. Qualifizierungsmaßnahmen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erzielen. Ferner reagierten die Verkehrsunternehmen auf die Qualitätsergebnisse mit mehr Fahrgastinformationen bei Störungen, Fahrzeitanpassungen und der Einführung von Fahrzeitgruppen. Auch bei der Fahrzeugneubeschaffung sind, soweit technisch möglich, die Fahrgastwünsche – wie mehr Haltemöglichkeiten in Straßenbahnen oder eine größere Aufstellfläche bei Bussen – berücksichtigt worden.

Dennoch zeigen sich auch in den Fahrgastbefragungen Handlungsfelder, die in Zukunft weiter bearbeitet werden müssen. Hierzu zählen beispielsweise die Pünktlichkeit und die Anschlüsse, die aus Fahrgastsicht sehr wichtig sind. Bei einer näheren Betrachtung der Pünktlichkeitswerte fällt auf, dass Baustellen einen hohen Einfluss auf die Pünktlichkeit und Zufriedenheit der Fahrgäste haben. Verkehrsbehinderungen treten insbesondere auf, wenn keine separaten Gleiskörper oder Busspuren eine unabhängige Fahrt von den Einflüssen des Individualverkehrs ermöglichen. Die Straßenbahnen verfügen

teilweise über eigene Fahrtstrecken, oft müssen sie aber genauso wie die Busse und der Individualverkehr Tagesschwankungen im Verkehrsaufkommen in Kauf nehmen.

Um die Fahrpläne einzuhalten, werden daher die Fahrzeiten ständig überprüft und bei Bedarf optimiert. Diese Strategie wird auch zukünftig als Maßnahme zur Erreichung der Pünktlichkeitsziele weiter verfolgt. Ein zuverlässiger Betrieb ist Grundvoraussetzung für die Erreichung von Anschlüssen. In den Abendstunden sind viele Anschlüsse durch die Anschlussgarantie (siehe Kapitel 4.10) gesichert. Allerdings muss der Bedarf bei einer Anschlussgefährdung aktiv bei den Fahrgästen erfragt werden.

Auch andere Entwicklungen sind in den Qualitätsergebnissen sichtbar. Besonders auffällig wird dies bei der Fahrgastinformation. Die Digitalisierung der Information hat auch vor dem Nahverkehr nicht Halt gemacht – Smartphones und Soziale Medien beschleunigen die Informationsmöglichkeit und das Informationsbedürfnis der Fahrgäste. Dagegen treten gedruckte Informationen in den Hintergrund. Ein sichtbares Zeichen dieser Entwicklung sind – neben den mit dem Smartphone an den Haltestellen wartenden Fahrgästen – die große Anzahl an neuen zusätzlichen dynamischen Fahrgastinformationen, die den Fahrgästen eine ganz neue Qualität an Informationen bieten. Auch für die beiden Busbahnhöfe ist geplant, an den Bussteigen Abfahrtsmonitore zu installieren. Der Neubau der beiden zentralen Busbahnhöfe Gelsenkirchens hat auch auf weitere Qualitätswerte eine Ausstrahlung. So wird erwartet, dass sich z. B. die Zufriedenheit mit Haltestellen verbessert und sich die Qualität der Außenwirkung der KundenCenter, die hier liegen, verbessert.

Neuvereinbarung von Qualitätsstandards und Qualitätszielen

Die im NVP 2011 fixierten Qualitätsstandards sowie das dahinterstehende Qualitätssteuerungssystem erfüllen die Anforderungen der Norm DIN EN 13816:2002 und orientieren sich an der DIN EN 15140:2006. Als positiv wird zudem eine Ausrichtung des QM-Systems im Sinne der Norm DIN EN ISO 9001 (Qualitätsmanagement-Systeme) gewertet. Parallel wurde auch im VRR eine Empfehlung ausgearbeitet, welche in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen erstellt worden ist („Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“ 2011). Sie griff die durch die KÖR (Kooperation Östliches Ruhrgebiet) entwickelten Ansätze auf und ist nun wiederum Grundlage für die Fortschreibung in Gelsenkirchen.

Der kommunale ÖPNV im VRR macht nicht an den Grenzen der jeweiligen Aufgabenträger halt, sondern ist in hohem Maße vernetzt. Viele Verkehrsunternehmen erbringen ihre Leistung in den Gebieten mehrerer Aufgabenträger und damit werden die meisten Aufgabenträger von mehreren Verkehrsunternehmen bedient. Hieraus leitet sich ein Aufgabenträger- und Verbundraum-übergreifender Abstimmungsbedarf ab. Daher verständigten sich die der KÖR angehörigen Verkehrsunternehmen auf einheitliche Qualitätsstandards. Zudem stimmten sie identische Mess- und Berechnungsmethoden ab, wie z.B. (Erhebungsbögen, Bewertungsskalen, Testkaufszszenarien etc.), um eine Vergleichbarkeit und Synergieeffekte zu schaffen.

Die hier aufgeführten Standards müssen mit Inkrafttreten dieser Fortschreibung von allen Verkehrsunternehmen eingehalten werden, deren Leistungserbringung mindestens 3 % des Gelsenkirchener Gesamtleistungsangebotes beträgt. In Absprache können für ein- und ausbrechende Verkehre Ausnahmen definiert werden. Dabei werden die Ergebnisse der Zufriedenheitsbefragung der Kunden und Kundinnen (subjektive Zufriedenheit) informativ dargestellt, für die objektiven Qualitätskriterien (Messung der Leistung über Testkundenverfahren oder Analyse von Leistungsdaten) werden Zielwerte festgelegt.

Bei der Festlegung des Qualitätsniveaus für die angestrebte Dienstleistungsqualität muss berücksichtigt werden, dass diese von verschiedenen Faktoren beeinflusst wird. Zu diesen Faktoren gehören die von den Fahrgästen erwartete Qualitätsstufe, externe sowie interne Zwänge, finanzielle und technische Grenzen und die Leistung von Wettbewerbern.

Die Verantwortung für die im folgenden Text näher erläuterte Dienstleistungsqualität liegt, je nach Leistung, beim Verkehrsunternehmen, beim Aufgabenträger, beim Aufgabenträger als Eigentümer oder aber auch bei allen Beteiligten. Aus dieser engen Verflechtung der Zuständigkeiten ist es erforderlich, dass alle ihre Pflichten zur Erfüllung der festgelegten Leistung nachkommen, denn eine Auswertung nach der jeweiligen Verantwortung ist nur sehr schwer möglich.

Die Bewertung der Dienstleistungsqualität durch die Fahrgäste (Kundenzufriedenheit) unterliegt einem steten Wandel, da sie auf deren subjektiver Erwartungs- und Bewertungshaltung basiert. Eine Anpassung der Qualitätsstandards ist daher im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses gegebenenfalls vorzunehmen, wobei die wirtschaftlichen und finanziellen Voraussetzungen als Rahmenvorgaben vorrangig zu berücksichtigen sind.

Bei der Auswahl der nachfolgend benannten Qualitätsstandards wurden alle wesentlichen Qualitätsbereiche, die direkten Einfluss auf die Bedienungsqualität haben, abgedeckt.

Qualitätsmerkmale, die sich insbesondere an mobilitätseingeschränkte Fahrgäste richten, sind in den Abschnitten zu Barrierefreiheit beschrieben.

8.2 Leistung

8.2.1 Verfügbarkeit (Fahrtausfall, Ersatzverkehr)

Die Fahrgäste müssen sich auf die angekündigten Leistungen verlassen können. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen (zum Beispiel Baustellen) gilt ein Ersatzverkehr gemäß Fahrplan. Eine rechtzeitige Information des Verkehrsunternehmens seitens des Baulastträgers wird vorausgesetzt. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen (zum Beispiel Fahrzeugdefekt) wird -soweit sinnvoll- Ersatzverkehr gewährleistet bzw. es erfolgt die Sicherung des Betriebsablaufes durch Anschlussmöglichkeiten. Fahrten gelten als ausgefallen, wenn sie gar nicht, bzw. nur teilweise (Teilausfälle) durchgeführt werden.

Die Fahrtausfall-Quote wird anhand der Differenz zwischen der Soll-Fahrplanleistung gesamt und der tatsächlich erbrachten Leistung berechnet. Die vereinbarte maximale Fahrtausfall-Quote darf für keines der Verkehrsmittel überschritten werden (einschließlich Ausfälle durch Fremdverschuldung) (DPM). Eine Befragung zur Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit gibt Auskunft, wie zufrieden die Fahrgäste mit dieser Leistung sind (CSS).

8.2.2 Pünktlichkeit

Die Kundschaft kann sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt und veröffentlicht sind. Busse und Bahnen fahren nicht zu früh von einer Haltestelle ab und haben nicht mehr als 3 Minuten Verspätung.

Es erfolgt eine repräsentative Stichprobenmessung bzw. eine Vollerhebung für alle vom beauftragten Verkehrsunternehmen betriebenen Linien in Gelsenkirchen, wobei der Ist-Fahrplan mit dem Soll-Fahrplan verglichen wird. Bei Differenzen vom Soll-Fahrplan von 59 Sekunden (Toleranzwert) bis max. +3:00 Minuten (Abfahrt an der Haltestelle) gilt ein Fahrzeug als pünktlich (MSS/DPM). Es ist darzustellen, ob der Pünktlichkeitswert sich auf den regulären Linienbetrieb bezieht oder ob auch E-Wagen und Sonderverkehre in die Berechnung einfließen. Abweichungen durch große Baumaßnahmen, höhere Gewalt und andere unvorhersehbare Ereignisse können ausgenommen werden und die Berechnung der gemittelten Pünktlichkeit kann nach dem Fahrgastaufkommen erfolgen.

Das Berechnungsverfahren muss in jedem Fall nachvollziehbar dargestellt werden. Eine Befragung zeigt, wie viel Prozent der Fahrgäste mit der Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit zufrieden sind (CSS).

8.2.3 Anschlüsse

Verlässliche Anschlüsse sind besonders für Fahrtenketten mit einem oder mehreren Umsteigevorgängen sehr wichtig. Daher sind maßgebliche Anschlüsse, für die eine Anschlussgarantie gilt, festgelegt (Zeit, Ort, betroffene Linien) und veröffentlicht. Die Ist-Ankunftszeit der Zubringerlinie darf nicht später sein, als die Ist-Abfahrtszeit der Abbringerlinie. Kann ein garantierter Anschluss voraussichtlich nicht gehalten werden, fragt das Fahrpersonal der Zubringerlinie im Fahrzeug nach, ob ein Fahrgast den Anschluss benötigt und bietet im Rahmen der Anschlussgarantie ggf. ein Taxi an.

Der Einhaltungsgang der „garantierten“ Anschlüsse muss über einen Abgleich der An- und Abfahrtszeiten z.B. über Testpersonen erfolgen. Über geeignete betriebliche Maßnahmen ist zudem sicherzustellen, dass bei Nichterreichung keine Fahrgastbetroffenheit entsteht und die Garantie eingehalten wird. Dies kann durch die Kontrolle über Testpersonen im Fahrzeug (Frage des Anschlusswunsches durch das Fahrpersonal) überprüft werden (DPM/MSS). Zur Bewertung der Anschlussqualität aus Sicht der Kundschaft wird eine Befragung zur Zufriedenheit mit den Anschlüssen (allgemein) durchgeführt (CSS).

8.2.4 Taktangebot

Dieser Standard liegt im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers, also der Stadt Gelsenkirchen, und wird im Kapitel 7.2.2 näher beschrieben. Die Kundinnen und Kunden sollen mit der angebotenen Taktfrequenz zufrieden sein. Dazu werden Befragungen durchgeführt (CSS).

8.2.5 Platzangebot

Die Kundinnen und Kunden sollen mit dem Platzangebot im Fahrzeug zufrieden sein. Das Platzangebot bestimmt sich aus den Vorgaben der Aufgabenträger zum Leistungsangebot und der Fahrzeuggrößen. Als Orientierung für ein optimales Platzangebot dient die VDV-Schrift Nr. 4 – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV und ist im 7.2.4 beschrieben. Die Zufriedenheit der Fahrgäste wird durch Befragungen ermittelt (CSS).

8.3 Personal

Das Fahrpersonal ist im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen geschult. Neben einer Hilfestellung beim Ein-/Ausstieg gehört hierzu ein Fahrstil, der beim Halt an einer Haltestelle einen einfachen Übergang zwischen Niederflurfahrzeug und erhöhtem Bordstein sicherstellt.

8.3.1 Fahrpersonal

In erster Linie leistet das Fahrpersonal fahrerische Tätigkeiten. Der Fahrstil ist der Verkehrssituation anzupassen und berücksichtigt dabei die Bedürfnisse der Fahrgäste. Die Fahrerinnen und Fahrer sind aber gleichzeitig die ersten Ansprechpersonen für die Fahrgäste.

Das Fahrpersonal muss daher qualifizierte Auskünfte in Deutsch geben können und Fahrgastanfragen sowie die Arbeitsanweisungen des Arbeitgebers verstehen. Es kennt die Linienführung, den geltenden Tarif sowie das gültige Fahrausweisangebot und muss, wenn die Fahrzeuge entsprechend ausgestattet sind (vgl. Fahrzeugausstattung), Fahrkarten verkaufen können. Es besitzt Kenntnisse über das Bedienungsgebiet (z. B. Freizeitziele, große Firmen, Schulen, öffentliche Gebäude), kennt den Fahrplan, die Haltestellen und die zu gewährleistenden Anschlüsse. Das Fahrpersonal ist bei Fahrgastfahrten über den Kontakt zur Leitstelle des Verkehrsunternehmens jederzeit über Umleitungen oder Betriebsstörungen informiert und kann diese verständlich an die Fahrgäste weiterleiten.

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die Grundqualifikation des Fahrpersonals. Dazu müssen die gesetzlichen Vorschriften zur Qualifikation des Fahrpersonals eingehalten werden. Hierzu gehören auch Schulungen zu folgenden Themen: Kundenorientierung, Neuerungen, Deeskalation, ökonomische Fahrweise, Fahrsicherheitstraining.

Das Fahrpersonal soll im Erscheinungsbild und Auftreten den Fahrgästen gegenüber einen positiven Eindruck vermitteln und als Personal des Verkehrsunternehmens erkennbar sein.

Testpersonen überprüfen stichprobenweise das eigene und das fremd eingesetzte Fahrpersonal und bewerten dabei deren Erscheinungsbild, Verhalten, Auskunftsfähigkeit und Fahrstil (MSS). Eine Befragung zeigt, wie viel Prozent der Fahrgäste mit den Fahrerinnen und Fahrern zufrieden sind (CSS).

8.3.2 Vertriebspersonal KundenCenter

Die KundenCenter sind eine wichtige Anlaufstelle für die Kundinnen und Kunden. Daher muss das Personal kompetent, freundlich und hilfsbereit auf deren persönliche ÖPNV-Bedürfnisse eingehen. Das Vertriebspersonal soll im Erscheinungsbild und Auftreten den Fahrgästen gegenüber einen positiven Eindruck vermitteln und als Personal des Verkehrsunternehmens erkennbar sein. Über die reinen Verkaufstätigkeiten hinaus erbringen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Beratungsleistungen zum gesamten Angebot des ÖPNVs und Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln (Mobilitätsberatung).

Die Anforderungen gemäß definiertem Anforderungsprofil werden vom Vertriebspersonal vor Einsatz erfüllt. Das Verkaufspersonal muss Kenntnisse des Fahrplans und Tarifs, Netz- und Ortskenntnisse in Gelsenkirchen sowie ergänzend im VRR haben sowie kundenorientiert arbeiten. Hierfür sind eine abgeschlossene kaufmännische Berufsausbildung bzw. gleichwertige Kenntnisse oder Fertigkeiten, gute Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift, Kenntnisse aller notwendigen technischen Systeme für Beratung und Verkauf sowie Verkaufstechniken Voraussetzung. Die Kenntnisse sind durch geeignete organisatorische Maßnahmen sicherzustellen.

Das Erscheinungsbild, das Verhalten und die Qualifikation des KundenCenter-Personals werden durch Testpersonen überprüft (MSS). Zudem wird durch eine Befragung ermittelt, wie zufrieden die Fahrgäste mit der Leistung des KundenCenter-Personals sind (CSS).

8.3.3 Vertriebspersonal externe Vorverkaufsstellen

Eine ausreichende Anzahl von externen Vorverkaufsstellen, die über das Betriebsgebiet verteilt sind, unterstützt die internen KundenCenter beim Verkauf von Fahrkarten. Auch das Vertriebspersonal der externen Vorverkaufsstellen soll freundlich und hilfsbereit auf die ÖPNV-Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen und diesen mit Rat und Tat zur Seite stehen. Eine entsprechende Grundqualifikation (Ticket- und Tarifkenntnisse) vor dem Einsatz als Vorverkaufsstelle wird sichergestellt. Die Qualität wird durch das Testkunden-Verfahren (MSS) ermittelt, wobei Erscheinungsbild, das Verhalten und die Qualifikation des externen Verkaufspersonals betrachtet werden. Die Zufriedenheit der Kundschaft wird über Befragungen ermittelt (CSS). Eine Betreuung und Überprüfung der externen Vorverkaufsstellen durch das Verkehrsunternehmen wird vorausgesetzt.

8.3.4 Servicepersonal (Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal)

Das Servicepersonal des Verkehrsunternehmens prüft die Fahrausweise und steht den Fahrgästen mit Rat und Tat zur Seite. Dies schließt auch ein, dass sie insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen beim Ein- und Ausstieg behilflich sind und für mehr Sicherheit und Sauberkeit sorgen. Das Servicepersonal soll im Erscheinungsbild und Auftreten einen positiven Eindruck vermitteln und als Personal des Verkehrsunternehmens erkennbar sein. Teilweise, wenn der Aufgabenschwerpunkt auf der reinen Fahrausweiskontrolle liegt, sind diese aber auch in Prüfgruppen in ziviler Kleidung unterwegs und können sich dann über einen Dienstausweis ausweisen.

Bei Straßenbahnbetrieb:

Insbesondere in den Bereichen, in denen sowohl Straßenbahnen als auch Busse fahren, kommt dem Servicepersonal aufgrund der höheren Fahrgastfrequenz eine große Bedeutung zu. Daher prüft hier Testpersonal, wie das Servicepersonal seine Aufgaben erfüllt (MSS). Ferner wird die Anzahl der kontrollierten Fahrgäste zu den beförderten Fahrgästen ins Verhältnis gesetzt und ein Kontrollgrad errechnet (DPM). Wie viel Prozent der Fahrgäste mit den Leistungen der Kundenbetreuerinnen und -betreuer zufrieden sind, zeigt eine umfangreiche Befragung (CSS).

8.4 Vertriebswege (Ausstattung)

8.4.1 KundenCenter

Die KundenCenter entsprechen in Hinsicht des Erscheinungsbilds und der Ausstattung den Kundenbedürfnissen. Sie sind mit Sitzgelegenheiten auszustatten (vgl. Kapitel 4.10). Jedes KundenCenter hält das reguläre Fahrausweissortiment für den örtlichen ÖPNV vorrätig. Ferner wird eine Zusammenarbeit mit anderen Anbietern (z. B. Auto- oder Fahrradverleihanbietern) begrüßt, um den Kundinnen und Kunden vor Ort ein multimodales Angebot anbieten zu können. Als Online-Vertriebsweg bieten die Verkehrsunternehmen ergänzend hierzu einen E- und M-Commerce an, der auch mobil genutzt werden kann.

Bei der Erst-Einrichtung von KundenCentern müssen folgende Vorgaben erfüllt sein: barrierefreier Zugang, elektronisches Fahrplanauskunftssystem, Abonnentenbetreuung, Möglichkeit der bargeldlosen Zahlung.

Testpersonen überprüfen die Ausstattung und das Erscheinungsbild der KundenCenter und die Verfügbarkeit von Informationen (MSS). Eine Kundenbefragung gibt darüber Auskunft, wie zufrieden die Fahrgäste mit den KundenCentern sind (CSS).

8.4.2 Externe Vorverkaufsstellen

Die externen Vorverkaufsstellen sind als Vorverkaufsstellen für ÖPNV-Tickets gut erkennbar und weisen aus, in wessen Auftrag sie den Vertrieb der Tickets durchführen. Ferner sind sie angemessen ausgestattet, sauber und gepflegt. Die Messmethoden entsprechen denen der KundenCenter, wobei die Anforderungen je nach Verkaufsstelle unterschiedlich ausfallen können und dementsprechend die Testkauffragen angepasst werden. Eine Betreuung und Überprüfung der externen Vorverkaufsstellen durch das Verkehrsunternehmen wird vorausgesetzt.

8.4.3 Fahrausweisautomaten

Bei Straßenbahnbetrieb:

Die stationären Fahrausweisautomaten ermöglichen der Kundschaft, einen Fahrausweis auch außerhalb der Geschäftszeiten zu kaufen. Dies ist besonders für den Zugang zu den Stadtbahnhöfen der Straßenbahnlinien 107, 301 und 302 wichtig, um den Fahrscheinverkauf zu ermöglichen bzw. den Fahrausweisverkauf in der Straßenbahn zu unterstützen. Um den Kauf eines gültigen Fahrausweises zu ermöglichen, müssen die Automaten funktionieren und sollten sauber sein. Die Automaten sind so ausgestattet, dass sie bei Defekten aufgrund technischer Fehler grundsätzlich eine Fehlermeldung abgeben. So kann die durchschnittliche Betriebszeit zwischen zwei technischen Ausfällen (MTBF = Mean Time Between Failures) berechnet werden (DPM). Die Höhe des MTBF ist sehr stark abhängig vom Alter der eingesetzten stationären Fahrausweisautomaten und sinkt trotz regelmäßiger Wartung zumeist, je älter die Automaten sind. Die Sauberkeit der Fahrausweisautomaten wird stichprobenartig durch Testpersonen geprüft (CSS).

8.5 Fahrzeuge

Der Wagenpark muss sich den steigenden Anforderungen der Fahrgäste hinsichtlich Sicherheitsgefühl, Komfort, Barrierefreiheit und Umweltverträglichkeit anpassen und daher kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Auf der Stadtbahnlinie U11 werden Hochflurfahrzeuge eingesetzt, welche keine Stufen im Innenraum und Türbereich haben. Jeder Wagen verfügt über zwei Mehrzweckbereiche. Zusammen mit den ausgebauten Stadtbahnhaltestellen, welche über Rampen erreichbar sind, ist mit Hochflurfahrzeugen im Stadtbahnnetz eine stufenlose Mobilität möglich.

Auf den Straßenbahn- und Buslinien werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Straßenbahnen verfügen über mindestens zwei Mehrzweckbereiche. Busse haben einen Mehrzweckbereich. Neuanschaffungen bei Gelenkbussen haben zwei Mehrzweckbereiche. Alle Busse haben eine Kneeling-Funktion und eine Klapprampe an der zweiten Tür zum Mehrzweckbereich. Bei Neuanschaffungen im Busverkehr können

pro Fahrzeug mindestens zwei Rollstühle transportiert werden. Hiervon ist bis auf weiteres die Beförderung von Elektro-Scootern ausgeschlossen. Die Mitnahme dieser ist im Busverkehr erst zulässig, wenn ein versicherter Transport möglich ist.

Bezüglich der Ausstattung gilt der mit der Verabschiedung dieses NVP vorhandene Fahrzeugausstattungsstandard als Mindeststandard (siehe Kapitel 4.9.2 und 7.3.1). Ferner werden die jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien des VDV, der EU/ ECE, der StVZO und BO-Kraft sowie andere gesetzliche Vorgaben und Vorschriften eingehalten.

Die Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge muss sauber und in ihrer Funktion / Beschaffenheit in Ordnung sein und das nicht nur vor dem täglichen Einsatz. Grobe Schäden durch Vandalismus und Verunreinigungen werden umgehend beseitigt, sobald es der Betriebsablauf zulässt.

Stichprobenartige Kontrollen über das Jahr verteilt und zu unterschiedlichen Zeiten zeigen, in welchem Maße diese Ziele erreicht werden (MSS). Zudem gibt eine Befragung Aufschluss darüber, wie zufrieden Fahrgäste mit dem Komfort und der Sauberkeit der Fahrzeuge sind (CSS).

8.6 Haltestellen und Stadtbahnbahnhöfe

Die Haltestellen und Stadtbahnbahnhöfe sind alle mit der in diesem Nahverkehrsplan festgelegten Ausstattung ausgerüstet (vgl. Kapitel 4.9.1). Eine Ausnahme hiervon bilden nur provisorisch eingerichtete Ersatzhaltestellen z.B. wegen einer Baustellenverlegung. Die Haltestellen und Stadtbahnbahnhöfe sind sauber und frei von Graffiti und Schmierereien und zeigen keine Mängel in ihrer Funktion und Beschaffenheit.

Testpersonen überprüfen stichprobenweise sowohl die Haltestellenausstattung als auch die Sauberkeit, Funktion und Beschaffenheit der Haltestellen und Stadtbahnbahnhöfe (MSS). Eine Kundenbefragung gibt zusätzlich Auskunft darüber, wie viel Prozent der Fahrgäste mit der Sauberkeit und Gepflegtheit sowie dem Komfort und der Ausstattung zufrieden sind (CSS).

Regelmäßige Zustandskontrolle und Reinigungsintervalle durch die jeweils verantwortlichen Stellen sorgen dafür, dass Verschmutzungen und Schäden durch Vandalismus zeitnah erkannt und behoben werden. Hierbei gelten folgende Bearbeitungszeiten:

- Schäden, von denen eine Gefahr ausgeht, werden unverzüglich behoben bzw. gesichert.
- Fehlende und zerstörte Fahrpläne / Tarifinformationen an den Haltestellen werden spätestens innerhalb von 2 Werktagen nach Meldungseingang erneuert.
- Grobe Verunreinigungen / Graffiti werden spätestens innerhalb von 2 bis 3 Werktagen nach Meldungseingang beseitigt.

Für den weiteren barrierefreien Haltestellenausbau erfolgt ein Umbau aller wichtigen Haltestellen im Stadtgebiet. Hierzu gehören alle Umsteigehaltestellen, Haltestellen mit

einer hohen Fahrgastnachfrage und Haltestellen an wichtigen öffentlichen und/oder sozialen Einrichtungen. Die nachfolgende Übersicht gibt eine Auswahl wichtiger sozialer und/oder öffentlicher Einrichtungen, welcher unabhängig der Nachfrage zu berücksichtigen sind:

- ▶ Öffentliche Einrichtungen: Rathaus, Bürgerbüros, Agentur für Arbeit, Beratungsangebote
- ▶ Gesundheit: Krankenhäuser, Ärztezentren
- ▶ Wohnen/Arbeit: Pflege-/Betreuungseinrichtungen, Behindertenwerkstätten
- ▶ Weitere Einrichtungen/Ziele: Haupt- und Nahversorgungszentren, Friedhöfe

Der barrierefreie Ausbau umfasst drei Hauptbausteine: Einen ebenen Ein-/Ausstieg durch einen erhöhten Bordstein oder Bahnsteig, einen taktilen Leitstreifen und eine Quermöglichkeit der Straße bzw. Gleise. Als Quermöglichkeit gelten: Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Tunnel/Brücken mit Rampe/Aufzug oder zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 30. Zum barrierefreien Ausbau kann auch eine Sitzmöglichkeit mit Wetterschutz ergänzt werden, was vor allem von den räumlichen Möglichkeiten vor Ort abhängt.

Da für die Haltestellen / Bahnhöfe zumeist verschiedene Stellen (Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Werbeträger) zuständig sind, müssen diese bei Nichterreichung der vereinbarten Zielwerte gemeinsam nach einer Lösung suchen.

8.7 Information

8.7.1 Information vor und während der Fahrt

Die Fahrgäste sollen sich vor und während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV informieren können und informiert werden. Die Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, verständlich und nutzbar sein.

Zu den Informationen vor Fahrtantritt gehören aktuelle Fahrpläne, Tarifaushänge und Liniennetzpläne, die den Kundinnen und Kunden zur Verfügung gestellt werden müssen. Zum Stichtag „Fahrplanwechsel“ erfolgt eine zeitnahe Aktualisierung der Informationen an den Haltestellen. Zerstörte und fehlende Aushangfahrpläne sind unverzüglich, spätestens 48 Stunden nach Meldungseingang, zu ersetzen. Soweit eine Haltestelle mit elektronischen Anzeigern/Ansagen ausgestattet ist, müssen diese funktionieren und die richtigen Daten anzeigen. Da für die Datenbereitstellung verschiedene Stellen (Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Verkehrsverbund, ggf. Externe) zuständig sind, müssen diese bei Nichterreichung der vereinbarten Zielwerte gemeinsam nach einer Lösung suchen.

Aber auch in den KundenCentern und den externen Vorverkaufsstellen können sich die Kundinnen und Kunden vor Fahrtantritt über die ÖPNV-Leistungen informieren und Informationsmaterial erhalten. Zudem sind alle relevanten Informationen über den ÖPNV

rund um die Uhr durch das CallCenter, das Internet und eine App abrufbar. Die verschiedenen zur Verfügung stehenden Informationskanäle werden über geeignete Medien bekannt gemacht.

Der spezielle Bedarf für mobilitätseingeschränkte Personen deckt sich bei der Information vor und während der Fahrt überwiegend mit den allgemeinen Anforderungen für alle Fahrgäste. Informationen vor der Fahrt sind dabei auf einer barrierefreien Internetseite bereit zu stellen. Hierzu gehören auch Informationsbroschüren, welche sich speziell an mobilitätseingeschränkte Personen wenden, um die Nutzung im System ÖPNV zu erleichtern. Apps sind als Mobilitätsbegleiter weiterzuentwickeln, um Fahrgästen mit Sehbeeinträchtigungen mit akustischen Informationen die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern.

Während der Fahrt erfolgt die Information über die optische und akustische Fahrgastinformation. Diese umfassen Informationsbildschirme mit einer Übersicht der nächsten Haltestellen (Solobusse min. ein Bildschirm, Gelenkbusse min. zwei Bildschirme) und eine akustische Haltestellenansage. Informationen über abweichende Linienwege sind mit beiden Informationswegen möglich.

Das Fahrpersonal kann fachkompetent Auskunft geben. Für Rückfragen steht dem Fahrpersonal während der gesamten Betriebszeit die Leitstelle zur Verfügung (Leitstelle: 24 h an 365 Tagen / Jahr). Ferner können die Fahrgäste sich auch während der Fahrt über eine App über die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Fahrzeuge informieren. (Buslinien in IST-Zeiten, bei den Straßenbahnlinien ist die Ausstattung geplant).

Testpersonen überprüfen die Qualität der Informationen vor und während der Fahrt (MSS). Im Rahmen der Kundenbefragung werden die verschiedenen Informationsmöglichkeiten einzeln abgefragt und ein Mittelwert gebildet (CSS).

Aufgrund des Wandels von der vorwiegend analogen hin zur digitalen Information muss sich dieses Qualitätsmerkmal inhaltlich den jeweils aktuellen Kundenbedürfnissen anpassen.

8.7.2 Information bei Betriebsstörungen

Bei geplanten Betriebsunterbrechungen, z. B. infolge von Straßenbauarbeiten, sind die Fahrgäste frühzeitig je nach Betroffenheit über Aushänge an den Haltestellen, Informationen im Internet, die App des Verkehrsunternehmens, die elektronische Fahrplanauskunft und Presse- bzw. Hörfunkmitteilungen zu informieren. Voraussetzung ist eine rechtzeitige Information des Verkehrsunternehmens über anstehende Baumaßnahmen und Sperrungen. Bei einem Ausfall oder Verlegung einer Haltestelle ist die Haltestelle in dieser Zeit entsprechend zu kennzeichnen und ein Hinweis auf die nächstmögliche/n Haltestelle/n auszuhängen.

Darüber hinaus sind die Fahrgäste auch über kurzfristige Betriebsstörungen, soweit bekannt und technisch möglich, zu informieren (etwa über Verspätungen, Ausfall von Fahrzeugen, Umleitungen, Ausfall von Haltestellen usw.).

An Haltestellen mit elektronischen Anzeigern/Ansagen sind diese technischen Möglichkeiten für die Fahrgastinformation zu nutzen. Wo technisch möglich, erhalten Fahrgäste über Echtzeitinformationen Hinweise auf Verspätungen und Ausfälle, ggf. ergänzt durch Sondertexte. Die Kundinnen und Kunden sollten den Grund und die voraussichtliche Dauer der Betriebsstörung erfahren und Hinweise zu alternativen Fahrtverbindungen oder Haltestellen erhalten.

Um Fahrgäste informieren zu können, wird über organisatorische Maßnahmen sichergestellt, dass alle Bekanntmachungen zum Linienverkehr dem Fahrdienst, dem Personal der KundenCenter sowie dem CallCenter zur Verfügung gestellt werden.

Um auch hier die Qualität zu verbessern, soll zukünftig eine stichprobenartige Überprüfung der Informationen bei geplanten Betriebsstörungen (beispielsweise bei Ausfall von Haltestellen durch eine Umleitung) durch Testpersonen (MSS) erfolgen. Eine Kundenbefragung zeigt, wie viele Fahrgäste mit den Informationen allgemein im Störfall zufrieden sind (CSS).

8.7.3 Beschwerdemanagement

Telefonische Beschwerden werden entweder über die Verkehrsunternehmen direkt oder über ein Call-Center angenommen. Die Möglichkeit einer permanenten telefonischen Beschwerdeannahme ist gegeben (24h/ 365 Tage im Jahr). Die Dienstleistungsqualität des Call-Centers wird gemäß VRR-Vertrag über ein Testkundenverfahren im Auftrag der VRR AöR durchgeführt. Über ein standardisiertes, VRR-weit gültiges Verfahren werden Kriterien wie z. B. Annahmequote oder die Bedienqualität telefonischer Beschwerden (Serviceorientierung, Verständlichkeit etc.) erhoben.

Schriftlich können den Verkehrsunternehmen Beschwerden per E-Mail, Brief oder Fax gesandt werden. Zu den Öffnungszeiten der KundenCenter werden die Anliegen der Fahrgäste persönlich entgegengenommen.

Beschwerdebearbeitung:

Die Verkehrsunternehmen bearbeiten und beantworten die Beschwerden. Bei einer persönlichen Kontaktaufnahme erhalten die Kundinnen und Kunden häufig sofort eine Antwort auf ihre Anliegen. Bei allen anderen Eingangswegen – wie E-Mail, Brief, Fax – müssen die Anliegen innerhalb eines festgelegten Zeitfensters beantwortet werden. Sollten aufwendige Recherchearbeiten keine zeitnahe Beantwortung erlauben, ist ein Zwischenbescheid zu erstellen. Eine jährliche Statistik wird erstellt (DPM).

8.8 Sicherheit

Unter Sicherheit wird hier das subjektive Sicherheitsgefühl und Wohlbefinden der Fahrgäste verstanden, das diese zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV empfinden. Die Akzeptanz des ÖPNV hängt sehr stark vom subjektiven Sicherheitsempfinden der Kundinnen und Kunden ab. Um das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu erhöhen, gibt es geeignete Maßnahmen (vgl. Kapitel 7.2.6).

Orte, an denen die Fahrgäste sich besonders unsicher fühlen, sind unverzüglich in Augenschein zu nehmen und eine Verbesserung ist anzustreben.

Eine Kundenbefragung zeigt den Zufriedenheitsgrad mit der persönlichen Sicherheit an Haltestellen und in Fahrzeugen tagsüber und abends (CSS).

8.9 Qualitätsstandards im Überblick

Der festgelegte Erreichungsgrad in Prozent beschreibt das Qualitätsziel und gilt jeweils als Jahreszielwert. Ergänzend hierzu gilt bei allen Standards außer Fahrtausfällen einen Toleranzbereich in Höhe von 2%, innerhalb dessen der Wert als erfüllt gilt.

Die nachfolgend benannten Zielwerte orientieren sich zunächst am Status quo, d.h. an den aktuellen Qualitätsergebnissen zum Zeitpunkt der Verabschiedung des NVP. Bei Festlegung zukünftiger Zielwerte soll das Zielniveau als Mindeststandard weiterhin Bestand haben.

Die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsbefragungen werden informatorisch mitgeteilt.

Qualitätsmerkmal	Definierte Leistung	Erhebung der <u>subjektiven</u> Zufriedenheit (CSS) = Anteil der zufriedenen Kundinnen und Kunden zur Information	Sicht des Dienstleistungsanbieters = <u>objektive</u> Messung der erbrachten Leistung
6.1 Leistung			
6.1.1 Verfügbarkeit (Fahrtausfall, Ersatzverkehr)	Die Fahrgäste können sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt / veröffentlicht sind. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen (z. B. Baustellen) gilt ein Ersatzverkehr gemäß Fahrplan. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen (z. B. Fahrzeugdefekt) wird Ersatzverkehr, soweit sinnvoll, gewährleistet.	Kundenzufriedenheit	Ermittlung der Differenz zwischen der Soll-Fahrplanleistung gesamt und der tatsächlich erbrachten Leistung (max. Fahrtausfall-Quote; Fahrtausfälle werden entweder in Nutzkilometern oder als Anzahl angegeben.) (DPM) Zielwert Fahrtausfall: max. 0,15 % KOM und 0,15 % Straßenbahn
6.1.2 Pünktlichkeit	Die Fahrgäste können sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt / veröffentlicht sind. Busse und Bahnen fahren nicht zu früh von einer Haltestelle ab und haben nicht mehr als 3 Min. Verspätung.	Kundenzufriedenheit	Pünktlichkeitsmessung, Werte Linienverkehr ohne Baustellen, gewichtet nach Fahrgastaufkommen (DPM und MSS) Zielwert Pünktlichkeitsgrad: 85 % Oder (nächste Seite)

Qualitätsmerkmal	Definierte Leistung	Erhebung der <u>subjektiven</u> Zufriedenheit (CSS) = Anteil der zufriedenen Kundinnen und Kunden zur Information	Sicht des Dienstleistungsanbieters = <u>objektive</u> Messung der erbrachten Leistung
			Pünktlichkeitsmessung, Werte Linienverkehr und Einsatzwagen sowie Gemeinschaftsverkehre als Mittel aller Abfahrten (DPM) ohne Herausrechnung von Baustellen etc., ohne Gewichtung nach Fahrgastaufkommen Zielwert: 80 %
6.1.3 Anschlüsse	Die Fahrgäste sollen insgesamt mit der Anschlussqualität im Bedienungsgebiet zufrieden sein. Ferner können sie sich darauf verlassen, dass die Anschlüsse zwischen den definierten Linien an den erklärten Verknüpfungspunkten funktionieren.	Kundenzufriedenheit	Stichprobenmessung der garantierten Anschlüsse inklusive Überprüfung, ob das Fahrpersonal bei voraussichtlicher Nichteinhaltung des Anschlusses die Fahrgäste im Fahrzeug nach einem Anschlusswunsch fragt. (MSS) oder Messung des Anschlusseinhaltungsgrades (MSS/DPM) Zielwert Anschlussqualität: 95 %
6.1.4 Taktangebot	Die Fahrgäste sollen mit der angebotenen Taktfrequenz zufrieden sein.	Kundenzufriedenheit	/
6.1.5 Platzangebot	Die Fahrgäste sollen mit dem Platzangebot im Fahrzeug zufrieden sein, welches von der Nachfrage, dem vorhandenen Leistungsangebot und der eingesetzten Fahrzeuge abhängig ist.	Kundenzufriedenheit	/
6.2 Personal			
6.2.1 Fahrpersonal	Das Fahrpersonal verfügt über Netz- und Ortskenntnisse sowie über Tarif- und Fahrplankenntnisse. Das Fahrpersonal soll kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die ÖPNV-Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen. Der Fahrstil berücksichtigt dabei die Kundenbedürfnisse. Erscheinungsbild und Auftreten sollen den Fahrgästen gegenüber einen positiven Eindruck vermitteln.	Kundenzufriedenheit	Testkäufer überprüfen die Qualität des Fahrpersonals (MSS) Zielwert Servicegrad Fahrpersonal: 88 %

Qualitätsmerkmal	Definierte Leistung	Erhebung der <u>subjektiven</u> Zufriedenheit (CSS) = Anteil der zufriedenen Kundinnen und Kunden zur Information	Sicht des Dienstleistungsanbieters = <u>objektive</u> Messung der erbrachten Leistung
6.2.2 Vertriebspersonal KundenCenter (KC)	Das Personal im KundenCenter soll kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die ÖPNV-Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen. Über reine Verkaufstätigkeiten hinaus werden Beratungsleistungen zum gesamten Angebot des ÖPNVs (Mobilitätsberatung) erbracht.	Kundenzufriedenheit mit den KC	Testkunden überprüfen die Qualität des KundenCenter-Personals (MSS) Zielwert Servicegrad Vertriebspersonal KC: 92 %
6.2.3 Vertriebspersonal externe Vorverkaufsstellen (VVK)	Das Personal soll freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen und diese umfassend beraten. Die Vorverkaufsstellen sind angemessen ausgestattet und als Vorverkaufsstellen für ÖPNV-Tickets gut erkennbar.	Kundenzufriedenheit mit den VVK	Testkunden überprüfen die Qualität des VVK-Personals, wobei unterschiedliche Anforderungen je nach VVK bestehen können (MSS) Zielwert Servicegrad ext. Vertriebspersonal VVK: 85 %
6.2.4 Servicepersonal	Die Servicepersonale sollen kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen. Sie führen Fahrausweiskontrollen durch und sorgen für mehr Sauberkeit und Sicherheit.	Kundenzufriedenheit mit den KB	Bei Straßenbahnbetrieb: Testkunden überprüfen die Qualität des Servicepersonals (MSS). Zielwert Servicepersonal: 92 %
6.3 Vertriebswege (Ausstattung)			
6.3.1 KundenCenter (KC)	Die KundenCenter sind angemessen ausgestattet und sauber. Infomaterial steht zur Verfügung und ist ordentlich ausgelegt.	Kundenzufriedenheit mit den KC	Testkunden überprüfen die Ausstattung und das Erscheinungsbild der KundenCenter (MSS) Zielwert Ausstattung /Erscheinungsbild KC: 92 %
6.3.2 Externe Vorverkaufsstellen (VVK)	Die Vorverkaufsstellen sind angemessen ausgestattet und als Vorverkaufsstellen für ÖPNV-Tickets gut erkennbar.	Kundenzufriedenheit mit den VVK	Testkunden überprüfen die Ausstattung und das Erscheinungsbild der VVK (MSS) Zielwert Ausstattung VVK: 80 %
6.3.3 Fahrausweisautomaten	Die Fahrausweisautomaten bieten den Fahrgästen die Möglichkeit an, einen Fahrausweis auch außerhalb der Geschäftszeiten zu kaufen.	Nur objektive Messung	Bei Straßenbahnbetrieb: Ausfälle werden automatisch erfasst (DPM) und ein MTBF (Mean Time Between Failures) wird berechnet

Qualitätsmerkmal	Definierte Leistung	Erhebung der <u>subjektiven</u> Zufriedenheit (CSS) = Anteil der zufriedenen Kundinnen und Kunden zur Information	Sicht des Dienstleistungsanbieters = <u>objektive</u> Messung der erbrachten Leistung
			<p>Testkunden überprüfen die Sauberkeit (MSS)</p> <p>Zielwert Funktion / Beschaffenheit: X Tage (Festlegung eines Zielwertes bis 2020)</p> <p>Zielwert Sauberkeit: 80 %; Überprüfung des Zielwertes 2020</p>
6.4 Fahrzeuge			
6.4.1 Fahrzeuge	Die Fahrzeuge verfügen alle über die zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vereinbarte Mindestausstattung, sie sind sauber, frei von Graffiti / Schmierereien und zeigen in der Funktion / Beschaffenheit keine Mängel.	<p>Kundenzufriedenheit mit Komfort und Bequemlichkeit</p> <p>Kundenzufriedenheit mit Sauberkeit und Gepflegtheit</p>	<p>Überprüfung der Fahrzeugausstattung auf Sauberkeit, Funktion und Beschaffenheit. (MSS)</p> <p>Zielwert Sauberkeit: 95 %</p> <p>Zielwert Funktion / Beschaffenheit: 96 %</p>
6.5 Haltestellen/ Bahnhöfe			
Haltestellen / Bahnhöfe	Die Haltestellen / Bahnhöfe (außer Ersatzhaltestellen) sind alle mit der festgelegten Mindestausstattung ausgerüstet. Sie sind sauber, frei von Graffiti und Schmierereien und zeigen keine Mängel in der Funktion / Beschaffenheit.	<p>Kundenzufriedenheit mit Komfort und Ausstattung</p> <p>Kundenzufriedenheit mit Sauberkeit und Gepflegtheit</p>	<p>Überprüfung der Haltestellenausstattung, der Sauberkeit und der Funktion / Beschaffenheit. (MSS)</p> <p>Zielwert Ausstattung: 97 %</p> <p>Zielwert Sauberkeit: 90 %</p> <p>Zielwert Funktion / Beschaffenheit: 90 %</p>
6.6 Information			
6.6.1 Information vor und während der Fahrt im Regelbetrieb	Die Fahrgäste sollen sich vor und während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV informieren können und informiert werden. Die Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, verständlich und nutzbar sein.	Kundenzufriedenheit mit der Information im Regelbetrieb (z.B. Haltestellen und im Fahrzeug)	<p>Überprüfung der Informationen vor und während der Fahrt in Form von Unterkennzahlen, die aus anderen Testkäufen und Messungen (z. B. Testkauf KundenCenter, Überprüfung Fahrzeug) ermittelt werden.</p> <p>Zielwert Informationsqualität vor Fahrtantritt: 85 %</p> <p>Zielwert Informationsqualität während der Fahrt: 90 %</p>

Qualitätsmerkmal	Definierte Leistung	Erhebung der <u>subjektiven</u> Zufriedenheit (CSS) = Anteil der zufriedenen Kundinnen und Kunden zur Information	Sicht des Dienstleistungsanbieters = <u>objektive</u> Messung der erbrachten Leistung
6.6.2 Information bei Betriebsstörungen	Fahrgäste werden unverzüglich über alle relevanten Betriebsstörungen, soweit bekannt und technisch möglich, informiert.	Kundenzufriedenheit mit der Information im Störfall	Die Informationen im Störfall werden bei geplanten Änderungen des Betriebsablaufs gezielt durch dafür eingesetztes Personal/Testpersonen überprüft. Ein Zielwert für die Informationsqualität bei <u>geplanten</u> Betriebsstörungen soll erst zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden, wenn mehr Testergebnisse vorliegen
6.6.3 Beschwerdemanagement	Alle Fahrgäste erhalten, je nach Eingangsweg, innerhalb von 5 Tagen eine Antwort.		Überprüfung des Ist-Zustandes bezüglich Einhaltung der Antwortfristen (DPM). Zielwert Einhaltung der abgestimmten Antwortfristen: 85 %
6.7 Sicherheit			
Sicherheit (Sicherheitsempfinden)	Die Fahrgäste sollen sich zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV sicher fühlen und zwar sowohl in den Fahrzeugen als auch an den Haltestellen.	Zielwert Kundenzufriedenheit: 75 %	Hinweis: Keine „objektive Messung“ möglich

Tabelle 27: Die Qualitätsstandards im Überblick

8.10 Messung der Qualität und Maßnahmenplanungen

Die beauftragten Verkehrsunternehmen verpflichten sich, die oben beschriebenen Qualitätsmessungen, auf Grundlage eines statistisch fundierten Grundmodells, jährlich durchzuführen und die Ergebnisse in einem Jahresbericht bis Ende Juni des nachfolgenden Jahres darzustellen. Zur Verbesserung der Qualität sind die Ergebnisse von den Verkehrsunternehmen weiter zu analysieren (u. a. Vergleich der Kundenzufriedenheit mit der erbrachten Qualität). Ein Maßnahmenkatalog insbesondere bei Nichterreichung der Zielwerte (mindestens jedoch bei Unterschreitung der Toleranzgrenzen) ist aufzustellen und umzusetzen bzw. mit dem Aufgabenträger in den regelmäßigen Sitzungen zu besprechen und festzulegen.

Es gilt weiterhin: „Die Verkehrsunternehmen haben dafür Sorge zu tragen, dass durch ein geeignetes Qualitätssicherungs-System (z.B. gemäß DIN EN 9001:2000) die Einhaltung, Lenkung und Darlegung der Qualitätsstandards sichergestellt ist“ (aus Nahverkehrsplan Gelsenkirchen von 2011).

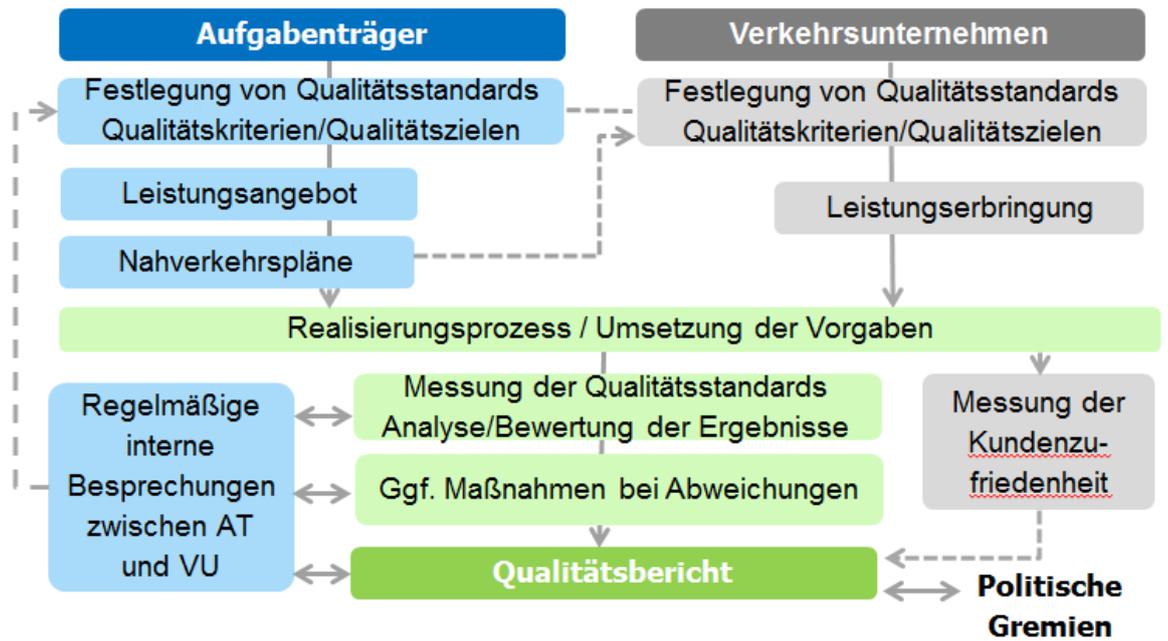


Abbildung 26: Qualitätssteuerungssystem (Quelle: Präsentation zu Qualitätsergebnissen BOGESTRA und Vestische (2015))

9 Linienbündelung

Für die Vergabe der Verkehrsleistungen ist zu prüfen, in welchem Umfang und aus welchen betrieblichen, verkehrlichen, wirtschaftlichen und raumstrukturellen Gründen Linien zu Linienbündeln zusammengefasst werden sollen.

Es sind bei der Prüfung und Festlegung folgende Anforderungen zu erfüllen:

► **Integration der Bedienung**

Der Aspekt der Integration der Bedienung dient einem möglichst geringen Abstimmungsbedarf zwischen den Unternehmen z. B. zur Koordinierung der Linien, einheitlicher Marktauftritt, Anschlussplanung zwischen den Linien oder tariflichen Fragen. Diese Integration ist nicht direkt quantitativ messbar, sie manifestiert sich jedoch in Kriterien wie räumlicher Nähe oder gemeinsamen Umsetzpunkten.

► **Berücksichtigung verkehrlicher Verflechtungen der Linien**

Hier sind fahrgastbezogene Kriterien zu berücksichtigen, insbesondere Umsteigebeziehungen zwischen Linien. Linien, zwischen denen starke Umsteigeströme bestehen, sollen soweit wie möglich dem gleichen Bündel angehören. Hierdurch wird die Abstimmung der Anschlüsse sowohl in der Planung der Abfahrtszeiten als auch im Störungsmanagement vereinfacht, da diese innerhalb eines Unternehmens gehandhabt werden können.

► **Berücksichtigung wirtschaftlicher Verflechtungen von Linien**

Wirtschaftliche Abhängigkeiten beruhen zumeist auf Umsteigerzahlen zwischen zwei Linien. Wenn ein Großteil der Fahrgäste einer Linie auf eine bestimmte andere Linie umsteigt, ist sie als Zubringerverkehr direkt von dieser Linie abhängig.

► **Betriebliche Optimierung**

Für die betriebliche Optimierung ist zu beachten, dass die Umlaufplanung innerhalb eines Bündels so sinnvoll wie möglich gewährleistet werden kann. Dafür werden Linienkombinationen mit gemeinsamen Umsetzpunkten sowie generell die räumliche Nähe von Linien in Linienbündeln angestrebt. Außerdem werden dadurch auch Vorgänge wie Fahrerwechsel / Fahrzeugeinsatz oder Störungsmanagement erleichtert.

► **Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen Linien**

Der wirtschaftliche Querausgleich zwischen den Linien dient dazu, Unternehmen daran zu hindern, Konzessionen für wirtschaftlich rentable Linien zu erlangen und wirtschaftlich schwache Linien dem Ausschreibungswettbewerb zu überlassen („Rosinenpickerei“).

Die Raumstruktur und das Fahrgastverhalten sind in der Stadt Gelsenkirchen zudem zwei weitere wesentliche Kriterien für die Festlegung der Linienbündel. Mit ihren zwei großen zentralen Orten Gelsenkirchen Altstadt (mit Hauptbahnhof) und Gelsenkirchen Buer im Süden und Norden der Stadt ist die verkehrliche Verflechtung stark strukturiert. In den südlichen Stadtteilen ist die Orientierung stark nach Gelsenkirchen Altstadt ausgerichtet. Hingegen die nördlichen Stadtteile nach Buer.

Auch in der Verteilung der Bevölkerung und der bestehenden Einwohnerdichte ist die unterschiedliche Ausprägung im Bereich der südlichen Stadtteile gegenüber den nördlichen Stadtteilen festzustellen.

Wichtigster Verknüpfungspunkt ist im gesamten Stadtgebiet der Hauptbahnhof. Hier findet zum einen die Verknüpfung mit dem Schienenverkehr statt und zum anderen die Verknüpfung zwischen den Bus- und Straßenbahnlinien. Des Weiteren ist über diese Haltestelle unter anderem auch die Innenstadt / Altstadt von Gelsenkirchen zu erreichen.

Nach dem Hauptbahnhof ist die Haltestelle Buer Rathaus die zweitwichtigste Haltestelle. Hier besteht zwischen den lokalen Bus- und Straßenbahnlinien eine ideale Verknüpfung. Zudem wird über diese Haltestelle die Innenstadt von Buer erreicht.

Die besondere räumliche Struktur in Gelsenkirchen wird in Kapitel 3 beschrieben. Die den südlichen Raum betreffenden Linien werden in einem Linienbündel 1 zusammengefasst. Die aus dem nördlichen, ländlicheren Raum einbrechenden Linien bilden das Linienbündel 2. Aufgrund der definierten Anforderungen und raumstrukturellen Gegebenheiten wird für die Stadt Gelsenkirchen folgende Zuordnung zu Linienbündeln festgelegt.

► Linienbündel 1:

SB36, AST94, 301, 302, 340, 342, 348, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 389, 396, 397/AST97, 398, 399, NE10, NE11, NE12, NE13, NE14

► Linienbündel 2:

SB23, SB91, 43, 211, 212, 222, TB240, TB241, 243, 244, 247/TB247, TB248, 249, 252, 253, 255, 258, 259, 260, NE2 (Vestische), NE9, NE19

Neue Linien und Ergänzungen von Linienwegen sind sinnvoll einem der beiden Linienbündel zuzuordnen.

Die Linien, welche die Stadtgrenze nach Essen überschreiten (Linien U11, 107, 155, 173, 194, NE1, NE2) weisen besondere verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen nach Essen auf und sind nicht in die Linienbündel 1 und 2 einzubeziehen.

Die beiden Buslinien SB28 und SB29 sind keinem Bündel zugeordnet. Sie stellen singular Schnellverbindungen von Gelsenkirchen nach Dorsten bzw. Bottrop dar:

► SB28: Gelsenkirchen Buer Rathaus – Dorsten ZOB

► SB29: Gelsenkirchen Hauptbahnhof – Bottrop ZOB

An ihren jeweiligen Endhaltepunkten in Gelsenkirchen besteht für Fahrgäste zwar die Möglichkeit des Umsteigens, jedoch bedienen beide Linien auf ihrem Linienweg nicht alle Haltestellen in Gelsenkirchen und sind somit auch von den anderen Linien betrieblich als losgelöst zu bewerten.

Aufgrund einer jährlichen Linienleistung jeder Linie von unter 300.000 Buskilometer pro Jahr wird ein Dienstleistungsauftrag direkt vergeben.

Die Verkehrslinien aus Bündel 1 sollen gemeinsam durch die Städte Bochum und Gelsenkirchen vergeben werden, die aus Bündel 2 durch die Stadt Gelsenkirchen in Abstimmung mit der Stadt Bottrop und dem Kreis Recklinghausen. Im Rahmen der beabsichtigten Direktvergaben sind die Existenzen und die Verantwortlichkeiten für die Städtegrenzen überschreitenden Linien festzulegen. Für die Linien, die zwischen Herne und Gelsenkirchen bzw. Essen und Gelsenkirchen verkehren, wurden einvernehmlich folgende Hauptverantwortlichkeiten festgelegt:

Aufgabenträger	Linien	Betreiber
Stadt Gelsenkirchen	340, 342, 348, 384, 385	BOGESTRA
Stadt Essen	U11, 107, 155, 194, NE1, NE2 (Ruhrbahn)	Ruhrbahn

Tabelle 28: Aufgabenträger der städteübergreifenden Linien

Die Entscheidungsfindung richtete sich nach dem Prinzip der „abgehenden Linien“. Bislang wurden für die o.g. Linien Gemeinschaftskonzessionen Ruhrbahn /BOGESTRA bei den zuständigen Bezirksregierungen beantragt.

Sollte(n) die Bezirksregierung/-en zukünftig darauf bestehen, dass nur ein Verkehrsunternehmen die Linienkonzession erhalten kann, sollen die heute hauptverantwortlichen Verkehrsunternehmen der abgehenden Linien, entsprechend der obigen Festlegung, die Linienkonzession beantragen.

Die Aufgabenträger nehmen alle sie betreffenden Linien in ihr Gesamtnetz/Konzept auf. Die oben stehenden Verkehrsunternehmen sind sogenannte *interne Betreiber* der vorstehenden Städte.

Für die Vorabbekanntmachung bzw. für die Direktvergabe an den „fremden internen Betreiber“ sollen die erforderlichen Zustimmungen der Nachbar-Stadträte vorbereitet werden.

Somit wird das vom VRR Prinzip der „Gruppe von Behörden“ bestätigt und findet entsprechend Anwendung.

Naturalausgleich

Aus der Sicht der Aufgabenträger müssen die heute praktizierten Naturalausgleiche zwischen den Verkehrsunternehmen deutlich transparenter gestaltet werden. Es muss zukünftig klar ersichtlich werden, welches Unternehmen welche gemeinwirtschaftliche ÖPNV-Verkehrsleistung erbringt bzw. welche Beträge dafür angesetzt und abgerechnet werden.

Nur so können die Leistungen transparent gemacht werden und in die öffentlichen Dienstleistungsaufträge (ÖDA) für die Direktvergaben einfließen. Naturalausgleiche oder Verrechnungen ohne Zustimmung der betroffenen Aufgabenträger sollen/können zukünftig nicht mehr möglich sein.

10 Finanzierung

Die Finanzierung des ÖPNV im Verbundraum VRR ist sowohl für eigenwirtschaftliche als auch für gemeinwirtschaftliche Verkehre nach einheitlichen Kriterien geregelt. Die Regelungen zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen berücksichtigen die Vorgaben der Verordnung 1370/ 2007 EU. Die Grundlagen des EU-konformen Finanzierungssystems sind auf den Seiten des VRR abrufbar (<http://www.vrr.de>). Dort ist auch die Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zu finden (http://www.vrr.de/imperia/md/content/dervrr/satzungen/finanzierungsrichtlinie_vrr_2014.pdf).

Die Aufgabenträgerschaft für den kommunalen ÖPNV (ÖSPV) liegt bei der Stadt Gelsenkirchen. Der ÖPNV wird zum überwiegenden Teil durch Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldsurrogate sowie durch Zahlungen für den nicht durch Einnahmen gedeckten Teil (sog. Ausgleich für die Übernahme von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen) finanziert.

Die nicht durch Fahrgeldeinnahmen bzw. -surrogate gedeckten Aufwendungen sind als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen durch den Aufgabenträger zu finanzieren, auf dessen Bedienungsgebiet diese erbracht werden.

Der Umfang der zu erbringenden Verkehrsleistung und der damit verbundene Ausgleich wird nach Maßgabe der Regelungen der Finanzierungsrichtlinie in jährlich wiederkehrenden Anhörungen festgelegt und zur Festlegung des endgültigen Verbundetats im VRR an den VRR gemeldet.

Ein Verkehrsunternehmen, welches auf Grundlage von Linienverkehrsgenehmigungen (Konzessionen) im Verbundraum Verkehrsleistungen erbringt, hat den VRR Tarif anzuwenden und hat der Kooperation im VRR beizutreten.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird durch den VRR in der Funktion als Aufgabenträger erbracht. Die Zuständigkeit für die Planung, Ausgestaltung und Finanzierung des SPNV ist für das Gebiet der Stadt Gelsenkirchen auf den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) verlagert worden. In Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern plant der VRR das Leistungsangebot im SPNV und beauftragt die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Leistungserbringung. Zur Finanzierung des SPNV Leistungsangebots werden neben den Fahrgeldeinnahmen überwiegend Regionalisierungsmittel des Bundes eingesetzt, die vom Land NRW direkt an den VRR zugewiesen werden. Diese Mittel sollen schrittweise angehoben werden. Derzeit ist die Finanzierung noch nicht auskömmlich, so dass seitens des VRR von den Kommunen im Zweckverband eine sogenannte SPNV-Umlage erhoben wird.

Ausgleichsleistungen

Der jährliche Finanzbedarf für den ÖPNV in Gelsenkirchen wird auf Grundlage der zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und VRR abgestimmten Verbundplanung ermittelt und mit der Stadt Gelsenkirchen im Rahmen einer Anhörung vereinbart. Auf

der Ebene des Zweckverbands wird dieser einer Beschlussfassung durch die Zweckverbandsmitglieder zugeführt. Nach Ablauf des Kalenderjahres wird der Verbundetat im Rahmen der VRR-Ergebnisrechnung abgerechnet und Mehr- bzw. Minderaufwendungen ausgeglichen.

Für das Jahr 2017 wurde im Verbundetat für den ÖPNV in Gelsenkirchen ein Betrag an Ausgleichsleistungen in Höhe von 19,005 Mio. Euro bei einer Betriebsleistung von

1,536 Mio. km Straßenbahn,

0,579 Mio. km Stadtbahn,

6,446 Mio. km Omnibus,

vorgesehen. Die Betriebsleistung wurde von den Unternehmen BOGESTRA AG, Vestische Straßenbahnen GmbH und BVR Busverkehr Rheinland GmbH erbracht.

11 Anlage

Anlage 1: Barrierefreier Haltestellenausbau - Übersicht

Haltestelle	Stadtteil	Umbaujahr	Hinweis
Achternbergstraße	Rotthausen	ausgebaut	
Adenauerallee	Erle	ausgebaut	
Adlerstraße	Beckhausen	ausgebaut	
Ahorn-/Kreuzstraße	Resse	ausgebaut	
Ahornstraße	Resse	ausgebaut	
Aldenhofstraße	Feldmark	2025 bis Ende 2034	
Alexander-v.-Humboldt-Straße	Hassel	vorerst kein Bedarf	
Alfredstraße	Bismarck	2022 bis Ende 2024	
Almastraße	Ückendorf	ausgebaut	
Alte Hütte	Resse	2025 bis Ende 2034	
Am Bachlauf	Hassel	ausgebaut	
Am Bowengarten	Horst	ausgebaut	
Am Fettingkotten	Erle	2022 bis Ende 2024	
Am Graffweg	Rotthausen	2025 bis Ende 2034	
Am Markt	Resse	ausgebaut	
Am Schäperskotten	Buer	ausgebaut	
Am Stadtwald	Buer	2025 bis Ende 2034	
Am Stern	Altstadt	ausgebaut	
An der Gräfte	Erle	ausgebaut	
Arendtstraße	Neustadt	2022 bis Ende 2024	
Auf der Reihe	Rotthausen	2025 bis Ende 2034	
Augustin-Wibbelt-Straße	Buer	2025 bis Ende 2034	
August-Schmidt-Platz	Hassel	ausgebaut	
Auguststraße	Erle	2022 bis Ende 2024	
Bahnstraße	Erle	ausgebaut	
Bahnübergang	Hassel	abhängig vom Straßenumbau	
Bärenkampstraße	Buer	2025 bis Ende 2034	
Baut	Resse	2025 bis Ende 2034	
Bellendorfweg	Scholven	vorerst kein Bedarf	
Berger See	Buer	ausgebaut	

Haltestelle	Stadtteil	Umbaujahr	Hinweis
Bergmannstraße	Ückendorf	ausgebaut	
Bergwerk Consolidation	Bismarck	2019 bis Ende 2021	
Bergwerk-Bergmannsglück	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Berliner Brücke	Schalke-Nord	ausgebaut	
Bertlicher Straße	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Betriebshof Ückendorf	Ückendorf	vorerst kein Bedarf	
Bezirks-Sportanlage	Erle	2025 bis Ende 2034	
Biele	Hassel	abhängig vom Stra- ßenumbau	
Bismarckstraße	Bismarck	ausgebaut	
Blindschacht	Beckhausen	2025 bis Ende 2034	
Boniverstraße	Feldmark	ausgebaut	
Brauckstraße	Resse	vorerst kein Bedarf	
Braukämperstraße	Beckhausen	ausgebaut	
Braukloh	Rotthausen	2025 bis Ende 2034	
Breiker Höfe	Scholven	vorerst kein Bedarf	nur TaxiBus/Anruf-Sammel-Taxi
Breite Straße	Erle	ausgebaut	
Bremer Straße	Bismarck	vorerst kein Bedarf	geplante Haltestelle
Brockskampweg	Bismarck	2025 bis Ende 2034	
Bromberger Straße	Rotthausen	2025 bis Ende 2034	
Brüggemannstraße	Rotthausen	ausgebaut	
Buchenstraße	Resse	2025 bis Ende 2034	
Buddestraße	Scholven	2025 bis Ende 2034	
Buer Bergmannsheil	Buer	ausgebaut	
Buer Bergmannsheil / Scha- renweg	Buer	ausgebaut	
Buer Nord Bf	Buer	ausgebaut	
Buer Rathaus	Buer	ausgebaut	
Buer Rathaus/Kunstmuseum	Buer	ausgebaut	
Buer Süd Bf	Beckhausen	2019 bis Ende 2021	
Buerelther Straße	Scholven	vorerst kein Bedarf	nur TaxiBus/Anruf-Sammel-Taxi
Buerer Straße	Horst	ausgebaut	
Bulmker Kirche	Bulmke-Hüllen	2022 bis Ende 2024	
Bülsestraße	Scholven	2025 bis Ende 2034	
Burgsteinfurter Straße	Resser Mark	ausgebaut	
Buschgrundstraße	Buer	2025 bis Ende 2034	

Haltestelle	Stadtteil	Umbaujahr	Hinweis
Bussardhof	Buer	vorerst kein Bedarf	nur TaxiBus/Anruf-Sammel-Taxi
Bußmannstr	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Cäcilienhof	Resse	ausgebaut	
Carl-Mosterts-Straße	Ückendorf	ausgebaut	
Cheruskerstraße	Bulmke-Hüllen	2022 bis Ende 2024	
Consolstraße	Bismarck	vorerst kein Bedarf	geplante Haltestelle
Daimlerstraße	Erle	vorerst kein Bedarf	
Dennewitzstraße	Resse	ausgebaut	
Deutzer Straße	Scholven	2025 bis Ende 2034	
Dillbrinkstraße	Buer	abhängig vom Straßenumbau	
Dorstener Straße	Buer	2025 bis Ende 2034	
Drosteweg	Horst	ausgebaut	
Düppelstraße	Buer	ausgebaut	
Egonstraße	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Eichenstraße	Resse	2019 bis Ende 2021	
Emil-Zimmermann-Allee	Buer	ausgebaut	
Emmastraße	Bulmke-Hüllen	2025 bis Ende 2034	
Emschermulde	Erle	2022 bis Ende 2024	
Emscherstraße	Beckhausen	individuell	
Eppmannsweg	Hassel	abhängig vom Straßenumbau	
Erdbrüggenstraße	Bismarck	2025 bis Ende 2034	
Erle Forsthaus	Erle	2025 bis Ende 2034	
Erle Krankenhaus	Erle	ausgebaut	
Erle Post	Erle	ausgebaut	
Erlestraße	Buer	2019 bis Ende 2021	
Ernst-Kuzorra-Platz	Schalke-Nord	ausgebaut	
Essener Straße	Horst	ausgebaut	
Evangelische Kliniken	Altstadt	ausgebaut	
Fachhochschule Gelsenkirchen	Buer	ausgebaut	
Feldmarkstraße	Feldmark	individuell	
Feldstraße	Resse	2022 bis Ende 2024	
Feuerwache	Bulmke-Hüllen	2025 bis Ende 2034	
Fischerstraße	Horst	ausgebaut	

Haltestelle	Stadtteil	Umbaujahr	Hinweis
Fleischerstraße	Heßler	2025 bis Ende 2034	
Fleuthebrücke	Bismarck	vorerst kein Bedarf	
Forstweg	Buer	2025 bis Ende 2034	
Frankampstraße	Erle	2025 bis Ende 2034	
Franz-Bielefeld-Straße	Schalke	ausgebaut	
Freiheit	Buer	2019 bis Ende 2021	
Freiligrathstraße	Schalke-Nord	ausgebaut	
Friedhof Beckhausen-Sutum	Beckhausen	ausgebaut	
Friesenstraße	Erle	ausgebaut	
Frobeniusstraße	Ückendorf	ausgebaut	
Fünfhäuserweg	Scholven	vorerst kein Bedarf	
Fürstinnenstraße	Feldmark	ausgebaut	
GAFÖG	Erle	2022 bis Ende 2024	
Gartenkamp	Feldmark	2019 bis Ende 2021	
Gartenstraße	Resse	2025 bis Ende 2034	
Gartmannshof	Erle	2025 bis Ende 2034	
Gerhart-Hauptmann-Straße	Buer	2022 bis Ende 2024	
Gesamtschule Ückendorf	Ückendorf	individuell	
Gewerkenstraße	Schalke	2025 bis Ende 2034	
Giebelstraße	Beckhausen	ausgebaut	
Ginsterweg	Scholven	ausgebaut	
Görtzhof	Buer	ausgebaut	
Gottfriedstraße	Rotthausen	ausgebaut	
Grenze Schonnebeck	Rotthausen	ausgebaut	
Grenzstraße	Schalke	ausgebaut	
Grillo-Gymnasium	Altstadt	abhängig vom Straßenumbau	
Grillostraße	Schalke	ausgebaut	
Grimmstraße	Heßler	2025 bis Ende 2034	
Grollmannstraße	Ückendorf	ausgebaut	
Grüner Weg	Rotthausen	2025 bis Ende 2034	
Grütershof	Bulmke-Hüllen	2022 bis Ende 2024	
Gustavstraße	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Hagenstraße	Buer	ausgebaut	
Haidekamp	Ückendorf	vorerst kein Bedarf	
Haldenstraße	Heßler	2025 bis Ende 2034	

Haltestelle	Stadtteil	Umbaujahr	Hinweis
Halfmannsweg	Ückendorf	2022 bis Ende 2024	
Hammerschmidtstraße	Bulmke-Hüllen	2025 bis Ende 2034	
Hans-Böckler-Allee	Feldmark	individuell	
Harthorststraße	Horst	ausgebaut	
Hassel Bf	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Hassel Friedhof	Hassel	2019 bis Ende 2021	
Hasseler Straße	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Haunerfeldstraße	Buer	2019 bis Ende 2021	
Hauptfriedhof	Buer	ausgebaut	
Hauptfriedhof/Gallwiestraße	Erle	2022 bis Ende 2024	
Hauptfriedhof/Osteingang	Erle	2019 bis Ende 2021	
Hauptverwaltung	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Haus Leithe	Neustadt	2025 bis Ende 2034	
Haverkamp	Bismarck	ausgebaut	
Hbf	Altstadt	ausgebaut	
Hedwigstraße	Resse	vorerst kein Bedarf	nur TaxiBus/Anruf-Sammel-Taxi
Hegerothsweg	Beckhausen	ausgebaut	
Heihoffsweg	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Heinrich-König-Platz	Altstadt	ausgebaut	
Heistraße	Erle	ausgebaut	
Hermann-Löns-Straße	Buer	2019 bis Ende 2021	
Herzfelder Straße	Resser Mark	ausgebaut	
Herzogstraße	Schalke	ausgebaut	
Hestermannstraße	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Hilgenboomstraße	Rotthausen	ausgebaut	
Hochkampstraße	Bismarck	2025 bis Ende 2034	
Hoffeldstraße	Beckhausen	2025 bis Ende 2034	
Hofstraße	Ückendorf	vorerst kein Bedarf	drei Bussteige Stadt Gelsenkirchen, ein Bussteig Stadt Bochum
Hohenstaufenallee	Bulmke-Hüllen	2022 bis Ende 2024	
Holbeinstraße	Feldmark	individuell	
Hollmannsweg	Beckhausen	2022 bis Ende 2024	
Hölscherstraße	Buer	ausgebaut	
Holtwiesche	Buer	ausgebaut	
Honigmannstraße	Scholven	2025 bis Ende 2034	
Hördeweg	Altstadt	vorerst kein Bedarf	geplante Haltestelle

Haltestelle	Stadtteil	Umbaujahr	Hinweis
Hügelstraße	Horst	individuell	
Hugostraße	Buer	ausgebaut	
Humboldtstraße	Ückendorf	ausgebaut	
Idastraße	Schalke	ausgebaut	
Im Eichkamp	Resser Mark	2025 bis Ende 2034	
Im EMScherbruch	Resse	ausgebaut	
Im Rocken	Bismarck	2025 bis Ende 2034	
Im Sundern	Schalke-Nord	ausgebaut	
In der Luchte	Schalke-Nord	ausgebaut	
Irmgardstraße	Bulmke-Hüllen	2022 bis Ende 2024	
Jahnplatz	Heßler	2019 bis Ende 2021	
Johannes-Rau-Allee	Bismarck	vorerst kein Bedarf	geplante Haltestelle
Junkerweg	Ückendorf	ausgebaut	
Justizvollzugsanstalt	Feldmark	2025 bis Ende 2034	
Kampstraße	Beckhausen	ausgebaut	
Karl-Meyer-Straße	Rotthausen	ausgebaut	
Karnaper Straße	Horst	ausgebaut	
Kärntener Ring	Horst	2019 bis Ende 2021	
Katernberger Straße	Feldmark	2025 bis Ende 2034	
Katzbachstraße	Resse	2022 bis Ende 2024	
Kennedyplatz	Schalke	ausgebaut	
Kettelerstraße	Ückendorf	2025 bis Ende 2034	
Kirchstraße	Altstadt	abhängig vom Stra- ßenumbau	
Kirschblütenweg	Resse	ausgebaut	
Kleiststraße	Bismarck	2025 bis Ende 2034	
Koesfeld	Scholven	vorerst kein Bedarf	
Kokerei	Hassel	ausgebaut	
Kolberger Straße	Bismarck	2022 bis Ende 2024	
Königswiese	Buer	2025 bis Ende 2034	
Konradstraße	Bulmke-Hüllen	2019 bis Ende 2021	
Kopernikusstraße	Bulmke-Hüllen	ausgebaut	
Kranefeldstraße	Horst	ausgebaut	
Kraspothshöhe	Rotthausen	2025 bis Ende 2034	
Kreuzstraße	Resse	ausgebaut	
Krokuswinkel	Horst	2025 bis Ende 2034	

Haltestelle	Stadtteil	Umbaujahr	Hinweis
Küppersbuschstraße	Feldmark	2019 bis Ende 2021	
Landschaftspark Heßler	Heßler	ausgebaut	
Landschede	Rotthausen	ausgebaut	je zwei Bussteige Stadt Gelsenkirchen und Stadt Essen
Lanferbruchstraße	Beckhausen	2025 bis Ende 2034	
Lange Straße	Resse	2025 bis Ende 2034	
Laurentiusstraße	Horst	ausgebaut	
Lazarettstraße	Ückendorf	ausgebaut	
Lehenstraße	Erle	ausgebaut	
Leipziger Straße	Schalke	ausgebaut	
Lembecker Straße	Resser Mark	ausgebaut	
Lemgoer Straße	Scholven	2022 bis Ende 2024	
Lerckenshof	Heßler	2025 bis Ende 2034	
Lessingstraße	Hassel	ausgebaut	
Liegnitzer Straße	Bulmke-Hüllen	2025 bis Ende 2034	
Lindemannsweg	Erle	2025 bis Ende 2034	
Lockhofstraße	Schalke	2025 bis Ende 2034	
Lohebleckstraße	Heßler	ausgebaut	
Lohmühlenstraße	Buer	ausgebaut	
Lucasstraße	Horst	ausgebaut	
Luisenstraße	Resse	ausgebaut	
Lukaskirche	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Lüttinghofstraße	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Machensplatz	Altstadt	ausgebaut	
Magdalenenstraße	Bismarck	2022 bis Ende 2024	
Magdeburger Straße	Schalke	2025 bis Ende 2034	
Manfredstraße	Erle	2022 bis Ende 2024	
Marderweg	Resser Mark	2025 bis Ende 2034	
Marie-Juchacz-Weg	Horst	ausgebaut	
Marienfriedstraße	Horst	ausgebaut	
Marienhospital Gelsenkirchen	Ückendorf	ausgebaut	
Markenstraße	Horst	ausgebaut	
Marktstraße	Erle	2019 bis Ende 2021	
Marktstraße/Darler Heide	Erle	2019 bis Ende 2021	
Marschallstraße	Bismarck	2019 bis Ende 2021	
Max-Planck-Gymnasium	Buer	2022 bis Ende 2024	

Haltestelle	Stadtteil	Umbaujahr	Hinweis
Maybachstraße	Erle	ausgebaut	
Mechtenbergstraße	Rotthausen	2022 bis Ende 2024	
Mehringstraße	Scholven	ausgebaut	
Meisenweg	Resse	2025 bis Ende 2034	
Melanchthonstraße	Heßler	ausgebaut	
Meraner Weg	Schalke	2025 bis Ende 2034	
Middelicher Straße	Erle	ausgebaut	
Möckernstraße	Ückendorf	2025 bis Ende 2034	
Mühlenbruchstraße	Rotthausen	ausgebaut	
Münchener Straße	Schalke	ausgebaut	
Musiktheater	Schalke	ausgebaut	
Nansenstraße	Ückendorf	2019 bis Ende 2021	
Nattmannsweg	Ückendorf	vorerst kein Bedarf	
Neidenburger Straße	Buer	ausgebaut	
Neuer Weg	Resser Mark	vorerst kein Bedarf	nur TaxiBus/Anruf-Sammel-Taxi
Neuhüller Straße	Bulmke-Hüllen	2022 bis Ende 2024	
Neustadtplatz	Neustadt	ausgebaut	
Nienhofstraße	Buer	ausgebaut	
Nienkampstraße	Scholven	2019 bis Ende 2021	
Nikolaus-Groß-Straße	Ückendorf	2025 bis Ende 2034	
Nordsternpark	Horst	ausgebaut	
Nottkampstraße	Beckhausen	ausgebaut	
Oemkenstraße	Resse	2025 bis Ende 2034	
Olgastraße	Schalke	2025 bis Ende 2034	
Ortbeckstraße	Buer	2025 bis Ende 2034	
Oskarstraße	Bulmke-Hüllen	2025 bis Ende 2034	
Ostfriedhof	Bismarck	2019 bis Ende 2021	
Ostring	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Otto-Hue-Straße	Beckhausen	ausgebaut	
Overwegstraße	Schalke	individuell	
Pannhütte	Erle	ausgebaut	
Pannschoppenstraße	Beckhausen	individuell	
Pantaleonshof	Bismarck	2019 bis Ende 2021	
Pawiker Straße	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Pfefferackerstraße	Buer	ausgebaut	

Haltestelle	Stadtteil	Umbaujahr	Hinweis
Plauener Straße	Bulmke-Hüllen	ausgebaut	
Pothmannstraße	Feldmark	2025 bis Ende 2034	
Pottenort	Erle	2025 bis Ende 2034	
Preußenstraße	Bulmke-Hüllen	2025 bis Ende 2034	
Pumpwerk	Erle	ausgebaut	
Raffinerie Scholven	Scholven	vorerst kein Bedarf	nur TaxiBus/Anruf-Sammel-Taxi
Ravenbusch	Bulmke-Hüllen	2022 bis Ende 2024	
Reckfeldstraße	Bismarck	2025 bis Ende 2034	
Reichenberger Straße	Horst	2025 bis Ende 2034	
Resser Grenzweg	Resse	ausgebaut	
Revierpark Nienhausen	Feldmark	individuell	
Rheinelbestraße	Neustadt	individuell	
Rhein-Herne-Kanal	Heßler	2025 bis Ende 2034	
Ricarda-Huch-Gymnasium	Bulmke-Hüllen	2022 bis Ende 2024	
Röckstraße	Buer	ausgebaut	
Rosenstraße	Beckhausen	ausgebaut	
Rotthausen Bf	Rotthausen	ausgebaut	
Rückertstraße	Bismarck	ausgebaut	
Rügenstraße	Bismarck	2022 bis Ende 2024	
Saarbrücker Straße	Rotthausen	ausgebaut	
Sandstraße	Horst	ausgebaut	
Schäferstraße	Beckhausen	2022 bis Ende 2024	
Schaffrathstraße	Beckhausen	ausgebaut	
Schalken Markt	Schalke	2019 bis Ende 2021	
Schalken Meile	Schalke-Nord	ausgebaut	
Scheideweg	Scholven	2025 bis Ende 2034	je ein Bussteig Stadt Gelsenkirchen und Stadt Gladbeck
Schemannstraße	Rotthausen	ausgebaut	
Schievenstraße	Erle	2025 bis Ende 2034	
Schlagenheide	Bulmke-Hüllen	ausgebaut	
Schloß Berge	Buer	2025 bis Ende 2034	
Schloß Horst	Horst	ausgebaut	
Schnorrstraße	Resser	2025 bis Ende 2034	
Schonnebecker Straße	Rotthausen	2025 bis Ende 2034	
Schulz-Briesen-Straße	Rotthausen	2025 bis Ende 2034	
Schwarzmühlenstraße	Feldmark	2019 bis Ende 2021	

Haltestelle	Stadtteil	Umbaujahr	Hinweis
Schwedenstraße	Scholven	2025 bis Ende 2034	je ein Bussteig Stadt Gelsenkirchen und Stadt Gladbeck
Schweidnitzer Straße	Erle	2025 bis Ende 2034	
Sellmannshof	Bulmke-Hüllen	2025 bis Ende 2034	
Sienbeckstraße	Resser	2025 bis Ende 2034	
Sobbehof	Bismarck	ausgebaut	
Sonnenscheinstraße	Scholven	ausgebaut	
Sparkasse Hüllen	Bulmke-Hüllen	2019 bis Ende 2021	
Sperberstraße	Buer	2025 bis Ende 2034	
Spindelstraße	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Sport-Paradies	Erle	ausgebaut	
Sportplatz Löchterheide	Buer	vorerst kein Bedarf	geplante Haltestelle
St.-Marien-Hospital	Buer	ausgebaut	
St.-Michael-Straße	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Stadtgarten	Feldmark	2025 bis Ende 2034	
Stadtgrenze	Scholven	vorerst kein Bedarf	nur TaxiBus/Anruf-Sammel-Taxi
Stadthafen	Schalke-Nord	ausgebaut	
Stegemannsweg	Beckhausen	ausgebaut	
Stephanstraße	Ückendorf	2019 bis Ende 2021	
Stifterstraße	Hassel	ausgebaut	
Südfriedhof	Ückendorf	ausgebaut	
Surrese	Resse	vorerst kein Bedarf	
Sutumerfeldstraße	Beckhausen	2025 bis Ende 2034	
Terneddenstraße	Heßler	2022 bis Ende 2024	
Thorner Platz	Erle	2025 bis Ende 2034	
Tiefbachstraße	Heßler	vorerst kein Bedarf	
Timmerbrinksweg	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Tossehof	Bulmke-Hüllen	2019 bis Ende 2021	
Trabrennbahn	Feldmark	individuell	
Trinenkamp	Bismarck	2022 bis Ende 2024	
TÜV	Erle	vorerst kein Bedarf	
Ückendorfer Platz	Ückendorf	individuell	
Uhlenbrockstraße	Buer	ausgebaut	
Ulfkotter Straße 603	Scholven	vorerst kein Bedarf	
Valentinstraße	Hassel	abhängig vom Straßenumbau	

Haltestelle	Stadtteil	Umbaujahr	Hinweis
Velsenstraße	Buer	ausgebaut	
VELTINS-Arena	Erle	individuell	
Verkehrshof	Erle	vorerst kein Bedarf	
Vierhöfeweg	Resse	vorerst kein Bedarf	nur TaxiBus/Anruf-Sammel-Taxi
Viktoriastraße	Resse	2025 bis Ende 2034	
Vinckestraße	Buer	ausgebaut	
Virchowstraße	Ückendorf	ausgebaut	
Voßstraße	Scholven	2025 bis Ende 2034	je ein Bussteig Stadt Gelsenkirchen und Stadt Gladbeck
Waldschenke	Resse	vorerst kein Bedarf	
Walpurgisstraße	Bulmke-Hüllen	ausgebaut	
Warendorfer Straße	Resser Mark	ausgebaut	
Waterloostraße	Resse	ausgebaut	
Weidenstraße	Beckhausen	2025 bis Ende 2034	
Weiterbildungsk. Emscher-Lippe	Resse	2025 bis Ende 2034	
Wembkenstraße	Rotthausen	ausgebaut	
Westerholter Straße/Ostring	Buer	vorerst kein Bedarf	geplante Haltestelle
Wetterstraße	Rotthausen	ausgebaut	
Wiebringhausstraße	Hassel	2025 bis Ende 2034	
Wiedehopfstraße	Resser Mark	vorerst kein Bedarf	
Wiehagen	Neustadt	ausgebaut	
Wiesmannstraße	Bismarck	ausgebaut	
Wildenbruchstraße	Bulmke-Hüllen	abhängig vom Straßenumbau	
Willy-Brandt-Allee	Beckhausen	ausgebaut	
Wissenschaftspark	Ückendorf	2019 bis Ende 2021	
Wittekindstraße	Altstadt	ausgebaut	
Wörthstraße	Buer	ausgebaut	
Xantener Straße	Scholven	2019 bis Ende 2021	
Zeche Hugo	Buer	ausgebaut	
Zoo Bf	Bismarck	2025 bis Ende 2034	
ZOOM Erlebniswelt	Bismarck	ausgebaut	