

FORTSCHREIBUNG DES NAHVERKEHRSPANS DER STADT GELSENKIRCHEN - PRÜFAUFTRÄGE

Bewertung aller Prüfaufträge aus dem Nahverkehrsplan Gelsenkirchen (Entwurf)

Sie haben Anmerkungen oder Hinweise zu den Prüfaufträgen? Dann können Sie uns diese vom 20. August bis 07. September 2018 zukommen lassen. Entweder im Netz unter www.gelsenkirchen.de/infrastruktur, per E-Mail an: nahverkehrsplanung@gelsenkirchen.de oder postalisch Stadt Gelsenkirchen, Referat Verkehr, Tobias Zobel, 45875 Gelsenkirchen.

Karlsruhe, August 2018

FORTSCHREIBUNG DES NAHVERKEHRSPLANS

DER STADT GELSENKIRCHEN - PRÜFAUFTRÄGE

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, August 2018

1 Prüfaufträge

1.1 Erläuterung

Das Gelsenkirchener ÖPNV-Netz besitzt 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/Stadtteilen
- 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

1.2 Bürgerinformation

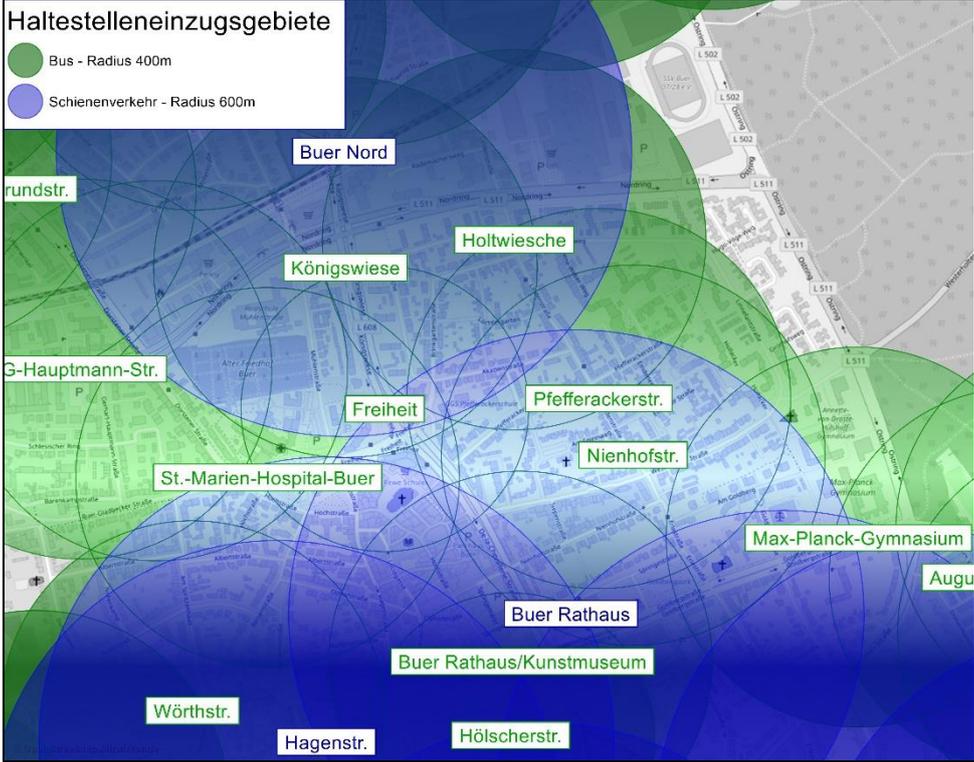
Insbesondere in der Bürgerbeteiligung ging eine Vielzahl weiterer Wünsche für kleinere Liniennetzanpassungen ein. Diese wurden an die Verwaltung sowie die Verkehrsunternehmen weitergegeben. Im Rahmen des Nahverkehrsplans als strategisches Planungsinstrument können diese nicht abschließend betrachtet 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.

Das vorliegende Dokument stellt einen Entwurf dar. Dieser wird, unter anderem mit Anmerkungen aus der Politik und unter Beteiligung der betroffenen Nachbarkommunen, Verkehrsunternehmen und weiterer Institutionen ergänzt und ausgearbeitet.

1.3 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> <div data-bbox="507 745 1485 1375"> <p>Haltestelleneinzugsgebiete</p> <ul style="list-style-type: none"> Bus - Radius 400m Schieneverkehr - Radius 600m </div>
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 Löcherheide
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	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

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

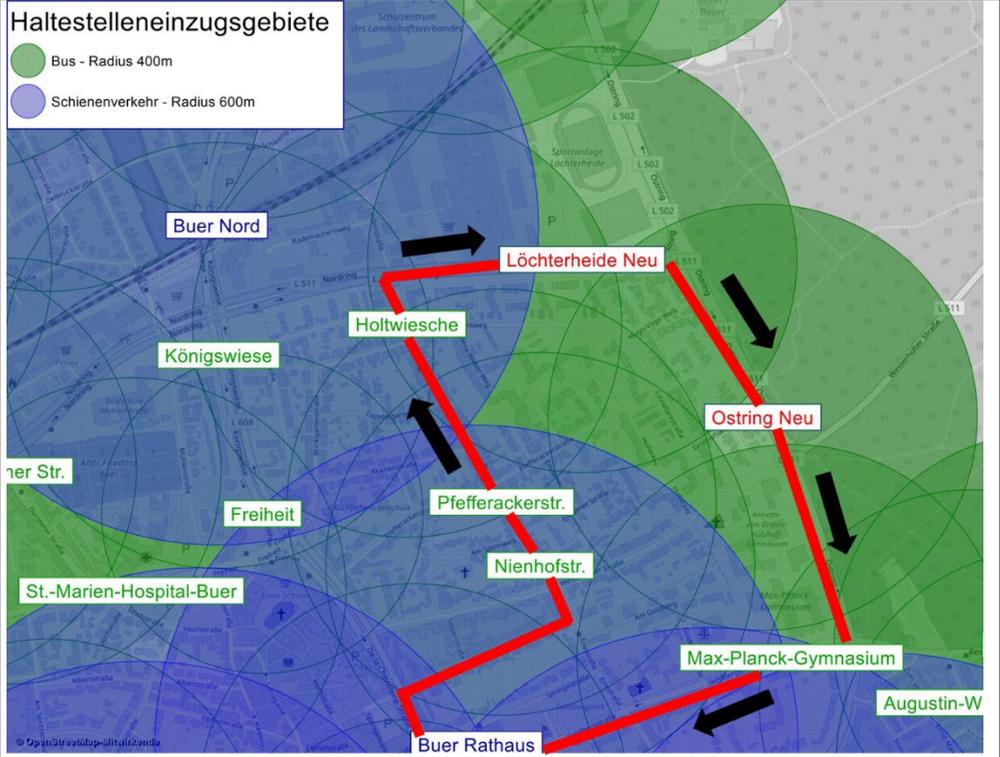
Durch eine Verlegung der Linie 243 über den Ostring könnte kostenneutral das Gebiet erschlossen werden. Jedoch bedeutet dies für zahlreiche Fahrgäste, dass sie aus Hassel und Herten ihre Direktverbindung in den Norden Buers sowie zur S9 verlieren. Deshalb ist diese Variante nicht zu empfehlen. Eine Verlegung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

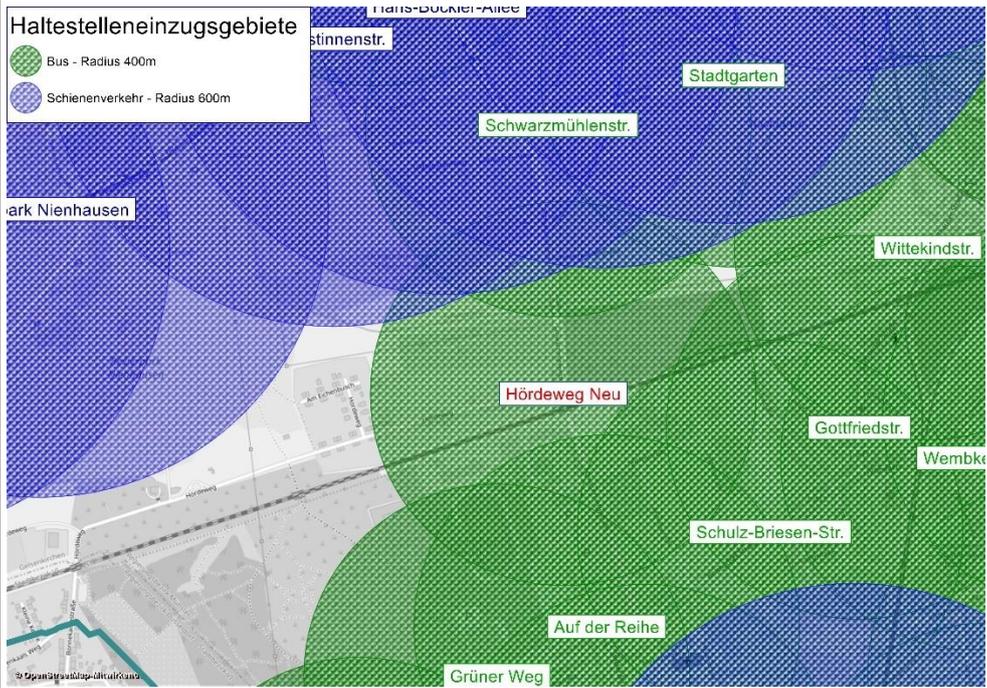
Ein Quartiersbus in Form eines Kleinbusses kann dort die Erschließung trotz engen Straßenquerschnitts und Parkdruck sicherstellen. Jedoch entstehen für diese zusätzliche Linie Kosten (für einen zusätzlichen Bus sowie für die zusätzlichen Fahrplanleistungen). Demgegenüber steht ein erfahrungsgemäß sehr 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.

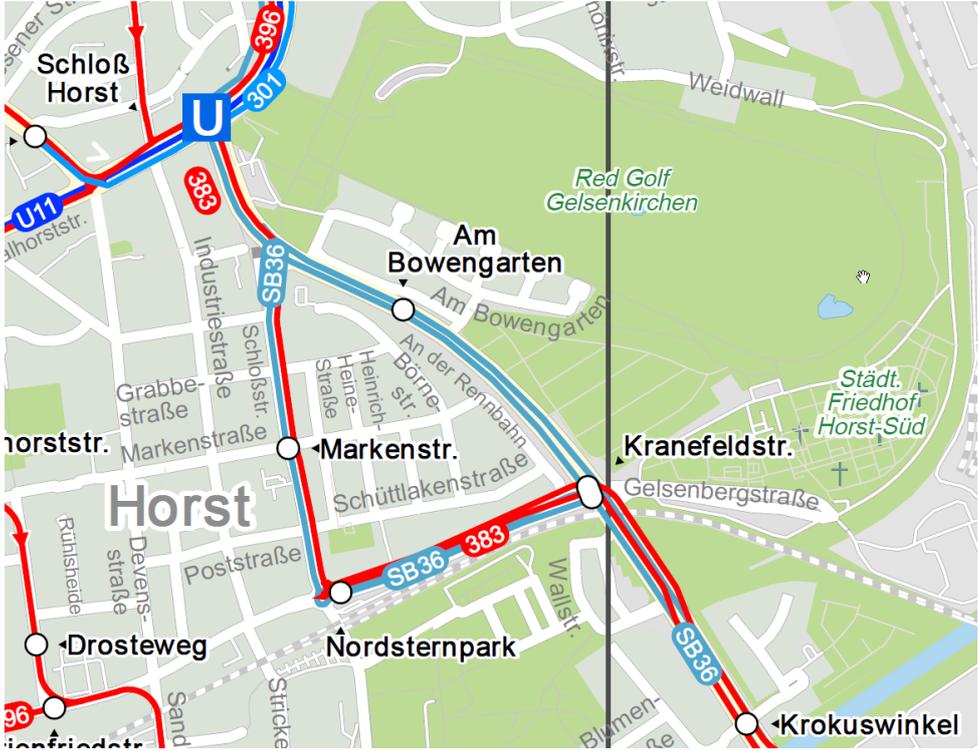
Im Nahverkehrsplan für den Kreis Recklinghausen von 2017 wird eine Umprofilierung der Linie SB23 zu einer Stadtlinie vorgeschlagen. Dies wird auch in diesem Nahverkehrsplan unter Prüfauftrag B.6 thematisiert. Ein Halt an der Ecke Ostring / Westerholter Straße ist denkbar. Jedoch müsste der Halt aufgrund 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 Fahrzeitverlusten, 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.

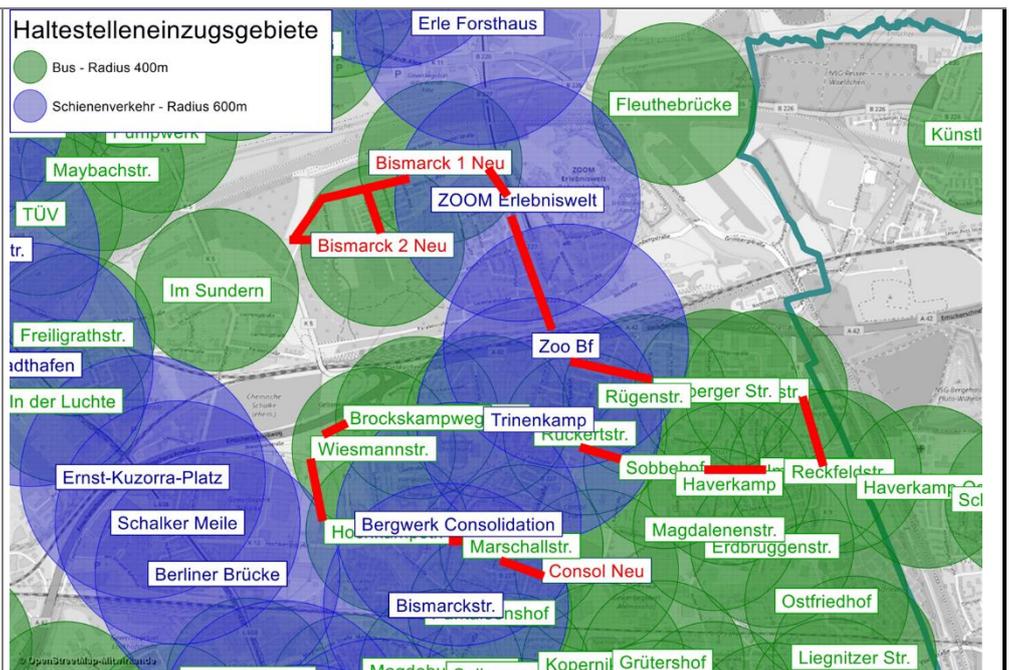
A.7	Bessere und häufigere Anbindung der Eichkamp-Siedlung (Resser Mark)
Handlungsfeld	Feinerschließung von Wohngebieten / Stadtteilen
Kurzbeschreibung	<p>Prüfung einer besseren Anbindung der Eichkamp-Siedlung (Resser Mark), unter anderem auch an Sonntagen.</p> <p>Derzeit wird die Eichkamp-Siedlung stündlich 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“¹).</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-Erlebniswelt, 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>

¹ 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.

*Anmerkung: Die Befragung der Einwohner ist für den Spätsommer 2018 geplant.

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>

	 <p>Haltestelleneinzugsgebiete</p> <ul style="list-style-type: none"> Bus - Radius 400m Schieneverkehr - Radius 600m <p>Im Bereich Bismarck sind zwei, im Bereich Consol eine neue Haltestelle denkbar (auf der Abbildung jeweils in roter Schrift). Die genaue Lage der neuen Haltestelle ist auch im Hinblick auf die möglichen Standzeiten an den Endhaltestellen noch festzulegen.</p> <p>Durch die Maßnahme kann außerdem auf dem Fahrtabschnitt Haltestelle Marschallstraße bis Haltestelle Im Rocken die Linie 384 verstärkt werden (siehe auch Prüfungsauftrag D.4). Dies betrifft auch verschiedene Einkaufsbereiche, unter anderem im Bereich Haverkamp.</p> <p>Auf der Linie ist mit keiner hohen Nachfrage zu rechnen. Da jedoch mehrere Erschließungslücken behoben werden können, ist eine Erschließung zur Daseinsvorsorge zu empfehlen.</p> <p>Die Betriebszeiten könnten ein Angebot von 06-20 Uhr an Werktagen und Samstagen, sowie an Sonntagen von 11-20 Uhr umfassen. Ein Stundentakt wird als ausreichend angesehen.</p>
Betrieblicher Mehraufwand	Neben den Kosten für drei neue Haltestellen und für die Anschaffung eines zusätzlichen Busses, entsteht ein zusätzlicher Fahrplankilometeraufwand von 76.700 Kilometern pro Jahr.
Fazit	Über eine neue Buslinie kann kostengünstig eine Erschließung des Stadtquartiers Graf Bismarck und des Bereichs Consol hergestellt werden. Außerdem wird die Linie 384 auf einigen Abschnitten verstärkt.

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 Ausbauzustand 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:

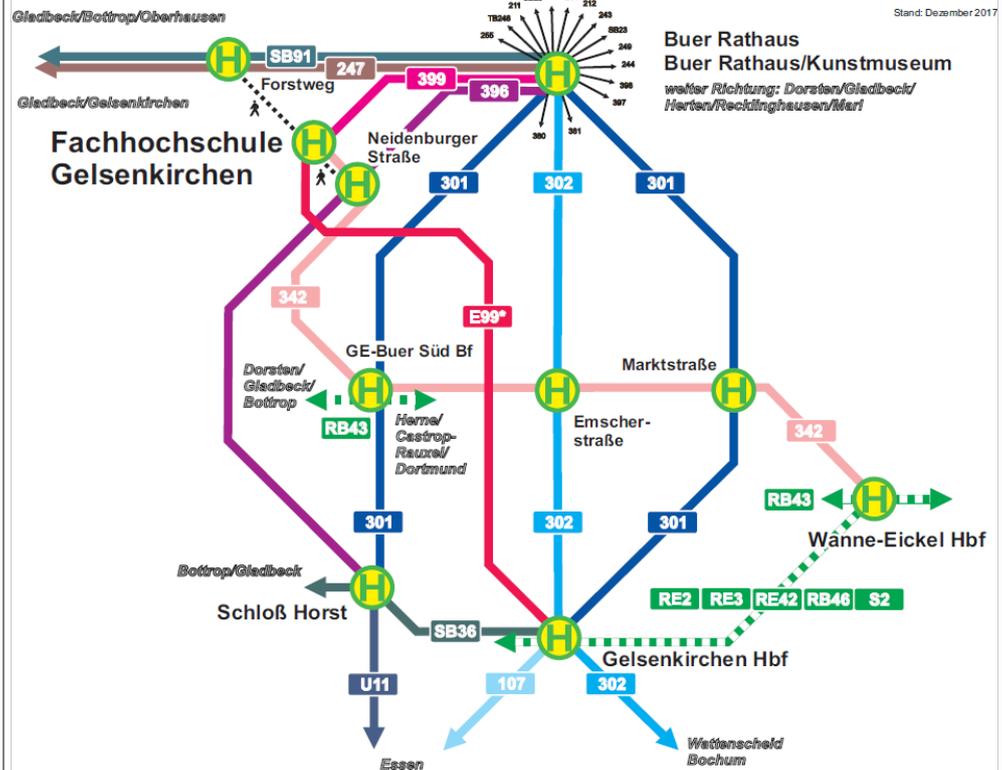


Abbildung 1: Anbindung der Fachhochschule Gelsenkirchen (Quelle: BOGESTRA)

Relation Westfälische Hochschule – Innenstadt:

Die Stärken-Schwächen-Analyse 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. Insbesondere vom Hauptbahnhof aus ist das Angebot groß, aber unübersichtlich

	<p>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>
Betrieblicher Mehraufwand	<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>
Fazit	<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 bebautes 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 / Nutzen-Kosten-Untersuchung* geprüft werden.

*Anmerkung: Bei einer Standardisierten Bewertung / Nutzen-Kosten-Untersuchung handelt es sich um eine volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Betrachtung nach einem bundesweit einheitlichen Verfahren. Dies ist in der Regel obligatorisch, um Fördergelder des Landes beziehungsweise des Bundes für die Infrastrukturmaßnahmen zu erhalten. Dies ist ein von diesem Nahverkehrsplan unabhängiges Gutachten.

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. Fahrzeiten 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 Standardisierten Bewertung / Nutzen-Kosten-Untersuchung* wird empfohlen.

*Anmerkung: Bei einer Standardisierten Bewertung / Nutzen-Kosten-Untersuchung handelt es sich um eine volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Betrachtung nach einem bundesweit einheitlichen Verfahren. Dies ist in der Regel obligatorisch, um Fördergelder des Landes beziehungsweise des Bundes für die Infrastrukturmaßnahmen zu erhalten. Dies ist ein von diesem Nahverkehrsplan unabhängiges Gutachten.

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.

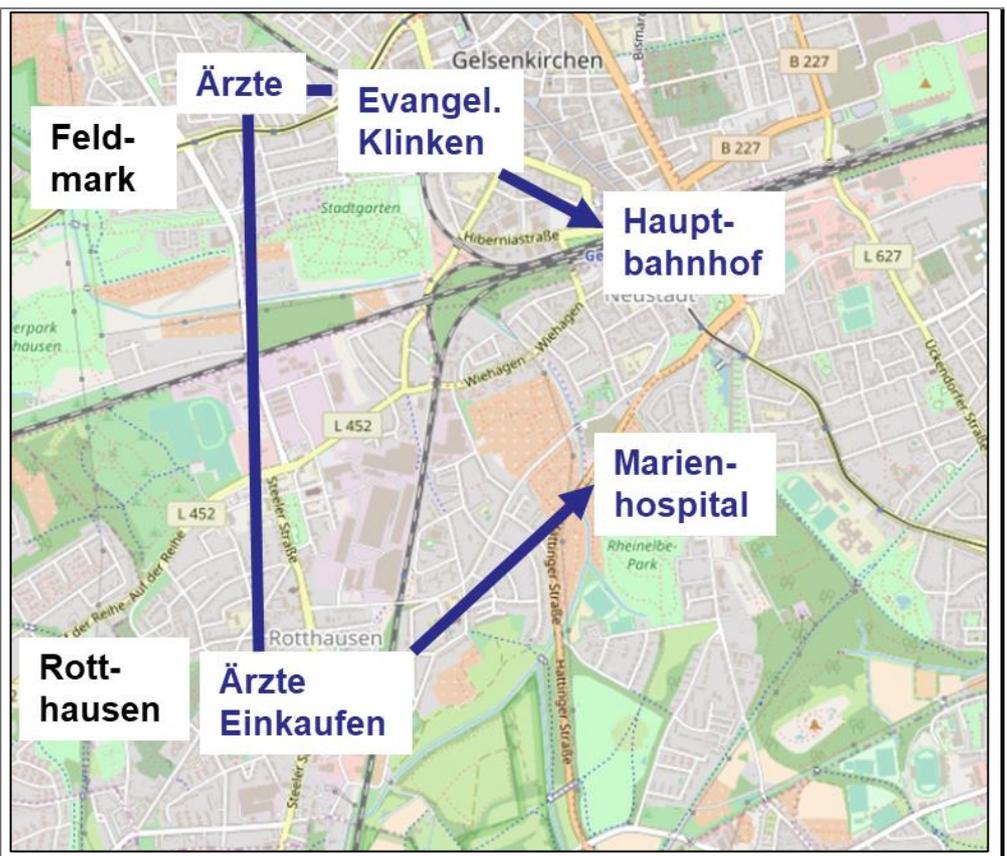
B.5	Einrichtung einer Schnellbuslinie SB49 mit Überlagerung der Linie 249 (gemeinsamer 15-Minuten-Takt)
Handlungsfeld	Neuordnung von Teilnetzen oder Einzelverbindungen
Kurzbeschreibung	Im aktuellen Nahverkehrsplan für den Kreis Recklinghausen aus 2017 wird vorgeschlagen, eine Schnellbuslinie zwischen Recklinghausen – Herten – Gelsenkirchen Buer auf dem Linienweg der heutigen Linie 249 einzurichten. ² Auch im Nahverkehrsplan 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.

² 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 ³ . 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.

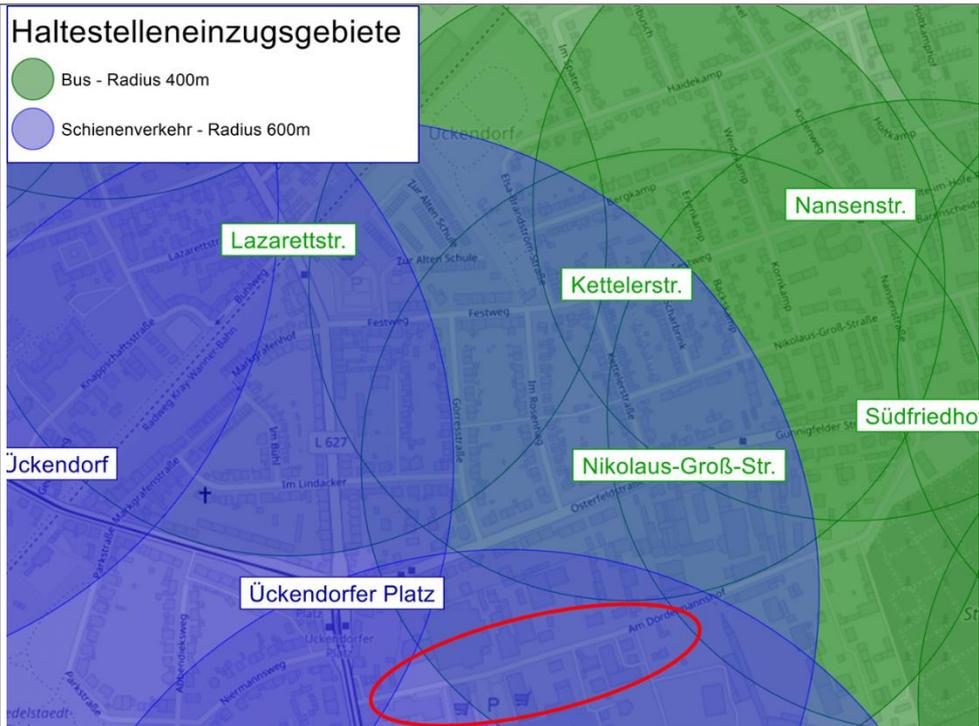
³ Nahverkehrsplan Recklinghausen 2017, Kapitel 7.5.1 (Stand 09.03.2018)

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>

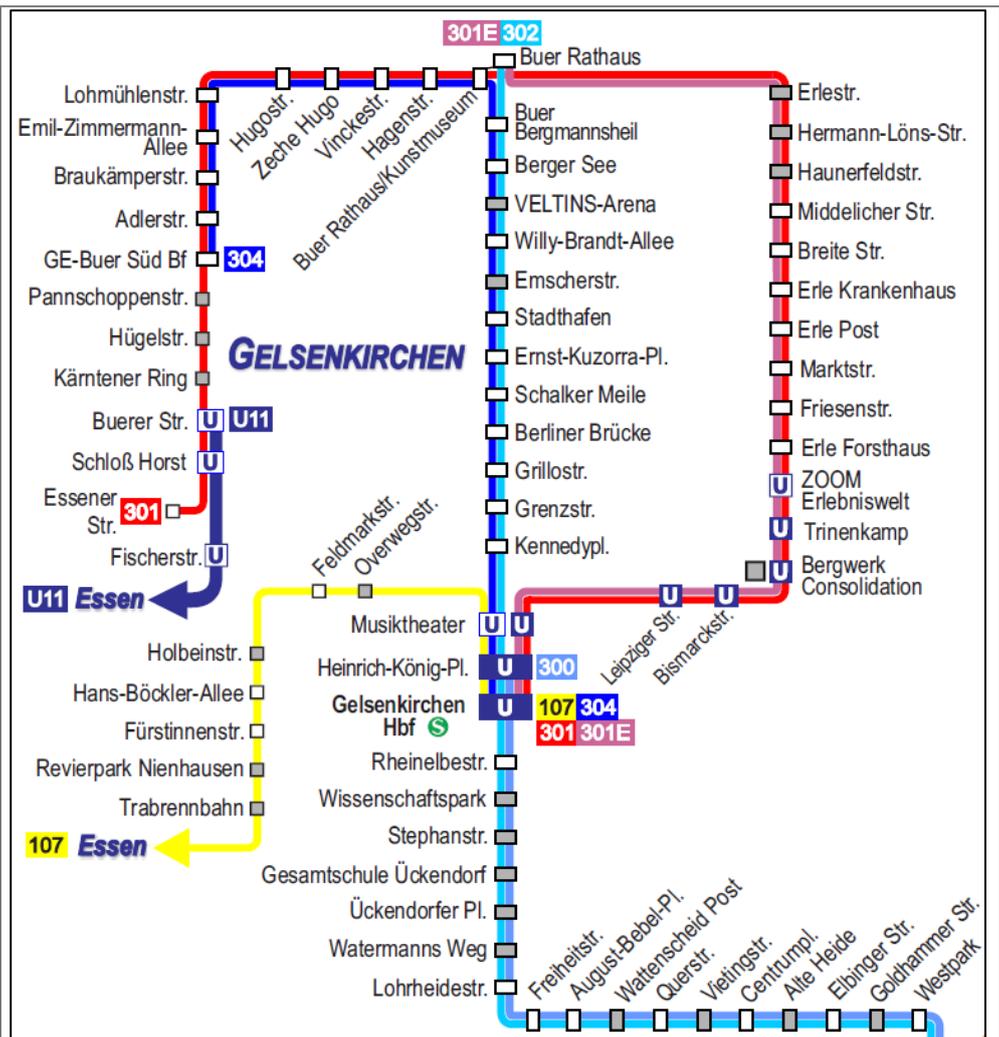
C.2	Einrichtung von Tangentialverbindungen („Ringbuslinien“) zur Anbindung der Stadtteile untereinander
Handlungsfeld	Einrichtung / Anpassung von Tangentiallinien
Kurzbeschreibung	Zu untersuchen ist die Einrichtung von Ringbuslinien um die Stadtteile untereinander direkter zu verbinden, ohne in den Zentren 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	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>The map displays the current bus routes in Ückendorf. A blue line (302) runs vertically through Ückendorfer Straße and Ückendorfer Platz. A red line (383) forms a loop starting from Ückendorfer Platz, going north to Lazarettstr., then east to Kettelerstr., Nansenstr., and Südriedhof, before returning south to Ückendorfer Platz via Osterfeldstraße. The street 'Am Dördelmannshof' is highlighted in red, indicating the target area for service. Other streets shown include Lazarettstraße, Festweg, Nikolaus-Groß-Str., and Bergkamp.</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>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.⁴ 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>

⁴ 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

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> <p>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.</p>
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. 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> <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.</p>
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.