



Stadt Bottrop

Nahverkehrsplanfortschreibung 2018

Impressum

Auftraggeber

Stadt Bottrop
Stadtplanungsamt
Luise-Hensel-Straße 1
46236 Bottrop

Auftragnehmer

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg (Geschäftsführung)
M. Sc. Rolf Alexander (Projektleitung)
M. Sc. Julian Scheer
M. Sc. David Madden
B. Sc. Julia Berendsen (Projektassistenz)

Dortmund, Januar 2018

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis	9
1 Einleitung.....	10
2 Rahmenvorgaben und Ziele	11
2.1 Rechtliche Grundlagen	11
2.2 Planerische Grundlagen	14
2.2.1 Übergeordnete Grundlagen	14
2.2.2 Lokale Grundlagen	17
3 Nahverkehrsplanungen.....	19
3.1 Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	19
3.2 Nahverkehrsplan Stadt Bottrop	20
4 Bestandsanalyse.....	24
4.1 Raum- und Siedlungsstruktur	24
4.2 Bevölkerungsentwicklung	26
4.3 Berufspendler	28
4.4 Schulstandorte und Ausbildungspendler	29
4.5 Neubaugebiete	30
4.6 Versorgungseinrichtungen	31
4.7 Freizeitziele	32
4.8 Gewerbe- und Industriegebiete	33
4.9 Kostenentwicklung	36
5 Mobilitätsverhalten.....	38
6 Bahn und Busangebote.....	43
6.1 Organisation	43
6.2 Bahn- und Buslinien	44
6.3 Qualitätsberichte	50
6.3.1 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Schienenverkehr	50
6.3.2 Qualitätsbericht Vestische Straßenbahnen	51
6.4 Fahrgastinformation	52
6.4.1 Bahnhöfe und Bushaltestellen	52
6.4.2 Fahrzeuge	53
6.4.3 Druckmedien	53
6.4.4 Digitale Information	54
6.5 Tarif und Vertrieb	56

6.5.1	Tarifsystem	56
6.5.2	Vertriebskanäle	57
6.5.3	Intermodale Angebote	57
6.5.4	Garantien	58
6.6	Fahrzeuge und Infrastruktur	58
6.6.1	Bahnhöfe und Haltestellen	58
6.6.2	Busbeschleunigung	59
6.6.3	Fahrzeuge	60
6.6.4	Inter- und Multimodalität	62
7	Potenzialanalyse	66
7.1	Potenziale auf Stadtteilebene	66
7.2	Potenziale auf regionalen Verbindungen zwischen Stadtzentren	68
7.3	Erschließungsqualität	68
8	Verkehrsprognose	70
9	Öffentlichkeitsbeteiligung	72
9.1	Anregungen über die Internetbeteiligung	72
9.2	Anregungen über das Kundenforum	73
9.3	Integration in Entwicklungskonzept	73
10	Grundlagen der Nahverkehrsplanung	74
10.1	Angebotsplanung	74
10.2	Qualitätsstandards	75
10.2.1	Qualitätsvereinbarung	75
10.2.2	Erschließungswirkung von Haltestellen	75
10.2.3	Betriebszeiten	76
10.2.4	Bedienungshäufigkeit	76
10.2.5	Umstieg	77
10.2.6	Anschlüsse	78
10.2.7	Reisezeit	78
10.2.8	Pünktlichkeit	79
10.2.9	Beschleunigung	79
10.2.10	Platzangebot	79
10.2.11	Haltestellen	80
10.2.12	Fahrzeuge	82
10.2.13	Personal	83
10.2.14	Verkehrsorganisation	84
10.2.15	Kontaktmanagement	85
10.3	Qualitätsmanagement	85
11	Entwicklungskonzept Öffentlicher Personennahverkehr	87

11.1	Bedarf mit Taktumstellungen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	89
11.2	Angebotskonzept	90
11.3	Inter- und Multimodalität	114
11.4	Information und Kommunikation	115
11.5	Infrastruktur und Fahrzeuge	125
11.6	Betriebsdurchführung und Organisation	132
11.7	Tarif	137
Quellenverzeichnis		138
Anhang		139

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Umfang betroffener Buslinien durch geplantes Vorrangstraßennetz	18
Abb. 2: Vergleich Schienenverkehr 2016 und 2019	19
Abb. 3: Bevölkerungskennwerte	25
Abb. 4: Siedlungsbeispiel Stadtteil Welheimer Mark.....	26
Abb. 5: Bevölkerungsentwicklung 1996 bis 2030.....	27
Abb. 6: Änderung der demografischen Struktur	28
Abb. 7: Pendlerverflechtungen Stadt Bottrop.....	29
Abb. 8: Zuordnung kurzfristiger Bauvorhaben zum aktuellen Busnetz	31
Abb. 9: Wesentliche Ziele im öffentlichen Personennahverkehr.....	35
Abb. 10: Zuschussbedarf für 10-Minutentakt-Achsen	36
Abb. 11: Zuschussbedarf für Buslinien im Takt 20 oder Takt 30.....	37
Abb. 12: Tägliches Wegeaufkommen auf Stadtteilebene	39
Abb. 13: Modal-Split Stadt Bottrop.....	40
Abb. 14: Autoverfügbarkeit je Haushalt.....	40
Abb. 15: Modal Split-Anteil Bahn/Bus nach Siedlungsbereichen.....	40
Abb. 16: Modal Split-Anteil Bahn/Bus nach Nutzungszwecken	41
Abb. 17: Fahrtrittspegel über alle Verkehrsmittel	41
Abb. 18: Beurteilung des Busverkehrs	42
Abb. 19: Fahrzeitvergleich.....	46
Abb. 20: Pünktlichkeitsquote im Schienenverkehr 2015	50
Abb. 21: Ausfallquote im Schienenverkehr 2015.....	50
Abb. 22: Dynamische Fahrgastinformation am ZOB	52
Abb. 23: Informationsbildschirm Rheinlandbus.....	53
Abb. 24: Vergleich Liniennetzpläne.....	54
Abb. 25: App Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.....	55
Abb. 26: Busradar von Rheinlandbus	55
Abb. 27: Beispiele für Bushaltestellen.....	59
Abb. 28: Busbeschleunigung Stadt Bottrop	60
Abb. 29: Fahrzeugausstattung.....	61
Abb. 30: Abgasnormen der relevanten Fahrzeuge	62
Abb. 31: Bus/Fahrradverknüpfung Haltestelle Schneiderstraße	62
Abb. 32: Schnittstellen zwischen Bahn/Bus und dem weiteren Umweltverbund	65
Abb. 33: Preis/Zeit-Analyse auf Stadtteilebene	67
Abb. 34: Modal Split-Veränderung Stadt Bottrop.....	71
Abb. 35: Umfang der Internetbeteiligung	72
Abb. 36: Zusammenfassung der konkreten Anregungen ab 5 Nennungen	73
Abb. 37: Allgemeiner Planungsansatz für das Busnetz	74
Abb. 38: Unterteilung der Bottroper Stadtteile	140
Abb. 39: Maßnahme 7 – Variante Velsenstraße	142

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Ziele und Grundsätze der Landesplanung für Bahn und Bus in der Stadt Bottrop	14
Tab. 2: Finanzierungsbausteine der Finanzierungsrichtlinie Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.....	16
Tab. 3: Masterplan Innovation City – Maßnahmen für Bahn und Bus.....	17
Tab. 4: Maßnahmenvorschläge Bahn/Bus im Klimaschutzteilkonzept Mobilität	18
Tab. 5: Umsetzungsbilanz Nahverkehrsplan Stadt Bottrop – Erste Umsetzungsstufe	20
Tab. 6: Umsetzungsbilanz Nahverkehrsplan Stadt Bottrop – Zweite Umsetzungsstufe.....	21
Tab. 7: Umsetzungsbilanz Nahverkehrsplan Stadt Bottrop – Prüfaufträge.....	22
Tab. 8: Umsetzungsbilanz Nahverkehrsplan Stadt Bottrop – Infrastrukturmaßnahmen	22
Tab. 9: Änderung der Bevölkerungszahl	27
Tab. 10: Änderungen bei weiterführenden Schulen.....	30
Tab. 11: Berufskollegs und Hochschulen	30
Tab. 12: Versorgungsbereiche und Ergänzungsstandorte	31
Tab. 13: Stadt Bottrop - Krankenhäuser.....	32
Tab. 14: Freizeitziele in der Stadt Bottrop	33
Tab. 15: Große Gewerbe- und Industriestandorte in der Stadt Bottrop	34
Tab. 16: Betreiber im Schienenverkehr.....	43
Tab. 17: Konzessionen im Busverkehr.....	43
Tab. 18: Übersicht der Netzbereiche	44
Tab. 19: Angebote im Schnellverkehr – Schienenverkehr	44
Tab. 20: Angebote im Schnellverkehr – Schnellbus	45
Tab. 21: Angebote im weiteren Busnetz.....	47
Tab. 22: Vertaktung von Busangeboten.....	48
Tab. 23: Angebot im Nachtverkehr	48
Tab. 24: ZOB Bottrop: Anzahl von Anschlüssen mit Anschlussgarantie.....	49
Tab. 25: Übersicht Leistungsmessung Jahr 2015	51
Tab. 26: Vergleich Liniennetzpläne	54
Tab. 27: Preisstufen für relevante Strecken im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.....	56
Tab. 28: Übersicht der Fahrscheine im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	57
Tab. 29: TOP 5-Nachfrage bei nicht bzw. unvollständig barrierefreier Bushaltestellen	59
Tab. 30: Verknüpfung zum Auto und Fahrrad.....	63
Tab. 31: Metropolradruhr-Stationen und Verknüpfung mit Bahn- und Buslinien.....	63
Tab. 32: Regionale Verflechtungen ab 2.500 Wegen.....	68
Tab. 33: Potenziale bei den Erschließungsdefiziten.....	69
Tab. 34: Prognose Verkehrsaufkommen 2030.....	71
Tab. 35: Haltestelleneinzugsbereiche	75
Tab. 36: Betriebszeiten.....	76
Tab. 37: Bedienungshäufigkeiten – Anbindung Innenstadt Bottrop	77
Tab. 38: Umstiege für Verbindungen innerhalb der Stadt Bottrop	77
Tab. 39: Richtwerte für Wartezeiten bei Umstieg	78
Tab. 40: Reisezeiten	79

Tab. 41: Haltestellenausstattung für Standardbushaltestellen.....	81
Tab. 42: Haltestellenausstattung für andere Haltestellentypen außer Standardhaltestelle	82
Tab. 43: Fahrzeugausstattung	83
Tab. 44: Qualitätsstandards zur Verkehrsdurchführung	84
Tab. 45: Erhebungsverfahren nach DIN EN 13816	86
Tab. 46: Zielfelder im Entwicklungskonzept Öffentlicher Personennahverkehr.....	87
Tab. 47: Übersicht zum Handlungsbedarf im Baustein Angebotskonzept.....	87
Tab. 48: Abschätzung Leistungsvolumen des Angebotskonzepts im Tagnetz (km)	90
Tab. 49: Abschätzung Leistungsvolumen des Angebotskonzepts im Nachtnetz	90
Tab. 50: Konzessionen in der Stadt Bottrop.....	141

Abkürzungsverzeichnis

BOGESTRA	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG
BVR	Busverkehr Rheinland GmbH
DB	Deutsche Bahn
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (besonders umweltfreundlich)
EG	Europäische Gemeinschaft
EVAG	Essener Verkehrs-AG
NE	NachtExpress
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
ROG	Raumordnungsgesetz
S	Schnellbahn
SB	SchnellBus
STOAG	Stadtwerke Oberhausen AG
TB	TaxiBus
VESTISCHE	Vestische Straßenbahnen GmbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Einleitung

Als Aufgabenträger für den Busverkehr im Stadtgebiet kann die Stadt Bottrop entsprechend dem Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) bei Bedarf einen Nahverkehrsplan aufstellen bzw. fortschreiben. Der letzte Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop wurde im Jahr 2007 beschlossen. Hieraus ergibt sich ein Fortschreibungsbedarf, da aktuelle gesellschaftliche und rechtliche Änderungen nicht bzw. nicht ausreichend im aktuellen Nahverkehrsplan berücksichtigt werden.

Änderungen bei den rechtlichen Rahmenbedingungen ergeben sich durch die Verordnung (EG) 1370/2007 und damit durch das angepasste Personenbeförderungsgesetz. Relevant sind hier besonders die Vorgaben zur Vergabe von Verkehrsleistungen, was für die Stadt Bottrop bzgl. der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung relevant ist. Die ausreichende Bedienung ist dazu in dieser Nahverkehrsplanfortschreibung mit den raumstrukturellen Änderungen und dem aktuellen sowie abzusehenden Mobilitätsverhalten zu aktualisieren.

Zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge durch Bahn- und Busangebote muss zudem die Barrierefreiheit der Infrastruktur, der Fahrzeuge und der Fahrgastinformation weiterentwickelt werden. Hierzu ist der durch das Personenbeförderungsgesetz festgelegte Umsetzungshorizont bis Januar 2022 relevant. Hier bietet der Nahverkehrsplan als einziges Planungsinstrument die Möglichkeit auch Ausnahmen von der Barrierefreiheit festzulegen. Entsprechend sind zum Beispiel Standards für den Haltestellenausbau erforderlich, der sich an Nutzerzahlen und sozialen Einrichtungen (zum Beispiel Krankenhäusern) im Umfeld orientiert.

Speziell für die Stadt Bottrop ist ein weiteres Thema die Umstrukturierung des Schienenverkehrs durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Ein wesentliches Merkmal wird hier die Umstellung auf das einheitliche Taktmuster 15/30/60 Minuten sein. Dies wird aktuell jedoch von der Mehrheit der Bottroper Buslinien nicht erfüllt, welche montags bis freitags im Takt 20 verkehren.

Ein wichtiges weiteres Ziel ist es dabei, den öffentlichen Personennahverkehr als attraktivere und umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu stärken. Hierzu gilt es auch Ansätze aus übergeordneten Planungen wie dem Masterplan Innovation City aufzunehmen und weitere Impulse für klimaschonende Antriebsmöglichkeiten zu entwickeln.

2 Rahmenvorgaben und Ziele

2.1 Rechtliche Grundlagen

Verordnung (EG) 1370/2007

Diese Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rats beinhaltet Vorgaben zur Vergabe von Dienstleistungsaufträgen für Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich des Schienen- und Straßenverkehrs. Für die Stadt Bottrop betrifft dies nur den Busverkehr. Es besteht für Kommunen und Kreise im Falle von gemeinwirtschaftlich finanzierten Leistungen neben einer Leistungsvergabe im Wettbewerbsverfahren weiterhin die Möglichkeit, Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf kommunaler bzw. kreisweiter Ebene an einen internen Betreiber gemäß Verordnung (EG) 1370/2007, Artikel 5, Absatz 2 zu vergeben. Dabei sind jedoch mehrere Vorgaben zu erfüllen.

Der Aufgabenträger muss gegenüber dem Verkehrsunternehmen direkt weisungs- und kontrollberechtigt sein. Eine 100%-ige Beteiligung am kommunalen Verkehrsunternehmen ist aber nicht erforderlich. Mit dem Schreiben vom 23. März 2016 hat die *Kanzlei Beiten Burkhardt* bescheinigt, dass der Umstand, dass die Stadt Bottrop lediglich 11% am Stammkapital der Vestischen Straßenbahnen hält, der beabsichtigten Direktvergabe nicht entgegensteht.

Der Rat der Stadt Bottrop hat in seiner Sitzung vom 16. Mai 2017 beschlossen, die Vestische Straßenbahnen für zehn Jahre vom 01.01.2020 bis zum 31.12.2029 mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen des öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehrs im Stadtgebiet Bottrop im Wege der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Verordnung (EG) 1370/2007 (Artikel 5, Absatz 2) und entsprechend des Finanzierungssystems des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr zu betrauen. Die Betrauung mittels einer Direktvergabe umfasst, vorbehaltlich der Zustimmung der mitbedienten Aufgabenträger, auch die von der Vestischen Straßenbahnen in den Gebieten der mitbedienten Aufgabenträger zu erbringenden Leistungen (u.a. Städte Dortmund, Essen, Herne, Oberhausen).

Liegt eine Gruppe von Behörden vor, so erweitert sich dieses Gebiet auf das Gebiet der zuständigen Behörde. Eine Teilnahme an weiteren wettbewerbsrechtlich relevanten gemeinwirtschaftlichen Ausschreibungen für Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr außerhalb des oben genannten Zuständigkeitsgebiets ist nicht zulässig. Da die Stadt Bottrop zusammen mit dem Kreis Recklinghausen und der Stadt Gelsenkirchen zugleich die Eigentümerstruktur und das Hauptbedienungsgebiet widerspiegelt sowie innerhalb des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr mit den weiteren dem Verbund angehörigen kreisfreien Städten und Kreisen als Gruppe von Behörden im Sinne von Verordnung (EG) 1370/2007, Artikel 2b agiert, ist eine Direktvergabe von Verkehrsleistungen unter den genannten Voraussetzungen an die Vestische Straßenbahnen und an benachbarte kommunale Verkehrsunternehmen (zum Beispiel Essener Verkehrs-AG) möglich.

Eine Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen an Dritte wäre mittels eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens durchzuführen. Eine Direktvergabe im Rahmen eines Kleinauftrags ist nur möglich, wenn das Leistungsvolumen einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von

1.000.000 Euro unterschreitet oder maximal 300.000 Kilometer beinhaltet. Für eine Direktvergabe an Unternehmen mit maximal 23 Fahrzeugen verdoppeln sich diese Grenzwerte.

Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist eine Vorabbekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union verpflichtend. In dieser sollen die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards angegeben werden.

Personenbeförderungsgesetz

Auf Bundesebene bildet das Personenbeförderungsgesetz die zentrale Grundlage zur Planung, Ausgestaltung und zum Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland. Wesentliche Inhalte sind zudem Vorgaben zur Bedienung, zur Barrierefreiheit sowie zur Vergabe von Verkehrsleistungen durch die Integration der Verordnung (EG) 1370/2007. Zur Sicherstellung einer angemessenen Bedienung sind durch den Aufgabenträger Anforderungen an Umfang und Qualität des Bahn- und Busangebots festzulegen. Dies betrifft auch Anforderungen an den Klimaschutz und die Integration verkehrsmittelübergreifender Verkehrsangebote (§ 8 (3) PBefG).

Mit der Aktualisierung des Personenbeförderungsgesetzes Anfang 2013 stellt der Gesetzgeber die Belange von mobilitätseingeschränkten bzw. behinderten Personen stärker in den Mittelpunkt. So ist gemäß § 8 (3) PBefG das Ziel formuliert, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu erlangen. Nahverkehrspläne müssen daher aufzeigen, wie dieses Ziel erreicht werden soll. Hierzu besteht die Möglichkeit im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der Barrierefreiheit begründet festzulegen.

Weiterhin trifft das Personenbeförderungsgesetz die wesentlichen Regelungen zur Vergabe von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf der Basis der Verordnung (EG) 1370/2007. Zu unterscheiden sind eigenwirtschaftliche (durch Ticketerlöse, Ausgleichszahlungen und sonstige Unternehmenserträge gedeckte Leistungen) und gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen, die darüber hinaus bezuschusst werden müssen. Eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind daher grundsätzlich zu priorisieren, sofern sie die Anforderungen einer ausreichenden Bedienung erfüllen (§§ 8 (4), 8a (1) PBefG). Werden zur Erfüllung der ausreichenden Bedienung gemeinwirtschaftliche Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr vergeben, ist nach § 8a (1) PBefG die Verordnung (EG) 1370/2007 maßgebend (vgl. Kapitel 2.1, erster Absatz). In der unter Kapitel 2.1 letzter Absatz genannten Vorabbekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union kann auf Inhalte des Nahverkehrsplans verwiesen werden (§ 8a (2) PBefG).

Regionalisierungsgesetz

Mit dem Gesetz wird festgelegt, dass die Zuständigkeit der Planung, Organisation und Finanzierung des Bahn- und Busangebots bei den Bundesländern liegt (§§ 1 (2), 3 RegG). Zusätzlich ist die Finanzierung des Bahn- und Busangebots mit Bundesmitteln von 8 Milliarden Euro im Jahr 2016 mit einer jährlichen Dynamisierungsrate von 1,8 % bis einschließlich 2031 festgeschrieben. Die Verteilung der Mittel auf die Länder obliegt dem Bund (§ 5 (1-4) RegG). Diese Regionalisierungsmittel sind damit ein wesentlicher Bestandteil zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Bahn- und Busangebote. Nach § 6 RegG dienen die Mittel insbesondere der Finanzierung des Schienenverkehrs.

Bundesimmissionsschutzgesetz

Das Bundesimmissionsschutzgesetz regelt das Immissionsschutzrecht. Es ist damit ein wichtiger Teil des Umweltrechts und eine wesentliche Grundlage, solange es kein einheitliches Umweltgesetzbuch in Deutschland gibt. Inhalt ist u.a. der Schutz von Menschen vor Immissionen und Emissionen. Das Gesetz selbst enthält nur grundsätzliche Anforderungen. Für die einzelnen Teilbereiche bestehen Durchführungsverordnungen. Hier sind für den Nahverkehrsplan v.a. die Verordnung über Emissionserklärungen (11. Verordnung) und die Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung) wichtig. Grundsätzlich muss es auch das Ziel des Bahn- und Busangebots sein, bei Lärm und Schadstoffemissionen (Kohlenstoffdioxid, Stickoxide) möglichst geringe Werte zu erreichen. Dies kann auch mit einer Umstellung vom Linienbus auf ein Bedarfsangebot (TaxiBus, Anruf-Sammel-Taxi) erfolgen, wenn die Nachfrage im Bus einem klimafreundlichen Mobilitätsangebot widerspricht.

Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

Dieses Gesetz konkretisiert das Personenbeförderungsgesetz auf Landesebene. Zentrale Aussagen betreffen u.a. die Finanzierungsverantwortung und die Regelung der Aufgabenträgerschaft für Planung und Gestaltung der Nahverkehrsangebote von Bahn und Bus. Ebenfalls werden in den §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW die Aufstellung und die wesentlichen Inhalte eines Nahverkehrsplans festgelegt. Dieser hat vorhandene Verkehrsstrukturen, sowie die Belange der Barrierefreiheit wie auch des Städtebaus zu berücksichtigen (§ 8 (1) ÖPNVG NRW). Weiterhin sind im Nahverkehrsplan Ziele und Rahmenvorgaben für das Leistungsangebot und die entsprechende Finanzierung sowie die Investitionsplanung zu definieren. Hierzu gehören auch Mindestanforderungen zu Betriebszeiten, Takten und Umsteigebeziehungen (§8 (3) ÖPNVG NRW). Der Nahverkehrsplan wird gemäß § 9 ÖPNVG NRW in Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen sowie den angrenzenden Kreisen und kreisfreien Städten aufgestellt. Zudem sind die Träger öffentlicher Belange einzubinden.

Für den Schienenverkehr in der Stadt Bottrop (RE14, RB43, RB44, S9) ist der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr der Aufgabenträger. Dieser ist auch für das Tarifsysteem im gesamten Verbundgebiet zuständig. Die Stadt Bottrop ist dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als Zweckverbandsmitglied angehörig. Für den stadtweiten Busverkehr ist die Stadt Bottrop der Aufgabenträger.

Die Pauschale für den öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 11 ÖPNVG NRW gewährt die Zuteilung von Bundesmitteln an die Zweckverbände und Aufgabenträger. Die Mittel dieser Pauschale nach §11 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind primär zur Finanzierung von Betriebsleistungen vorgesehen. Mindestens 80% dieser Mittel wird privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen weitergeleitet, wenn diese das verbundweite Tarifsysteem anwenden. Davon sind 30% zweckgebunden als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge einzusetzen. Die weiteren bis zu 20 % der Mittel sind für die weiteren Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden (§ 11 (2) ÖPNVG NRW). Die Pauschale für den Ausbildungsverkehr wird den Aufgabenträgern aus Landesmitteln gemäß § 11a ÖPNVG NRW zugewiesen. Bis zu 12,5 % der Mittel können dabei zur Weiterentwicklung und Verbesserungen von Tarif- und Verkehrsangeboten im Ausbildungsverkehr verwendet werden (§11a (1-2) ÖPNVG NRW). Für Investitionen insbesondere in die Infrastruktur von Bahn und Bus stellt das Land den Zweckverbänden Bundesmittel aus dem Regionalisierungs- und Entflechtungsgesetz (§12 ÖPNVG NRW) zur Verfügung.

2.2 Planerische Grundlagen

2.2.1 Übergeordnete Grundlagen

Ziele der Landesplanung

Zur Steuerung der übergeordneten Gesamtplanung werden in Nordrhein-Westfalen ein Landesentwicklungsplan sowie auf der Ebene der Bezirksregierungen bzw. Planungsverbände zusätzlich Regional- bzw. Gebietsentwicklungspläne aufgestellt. Der Landesentwicklungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 1995 befindet sich derzeit in Fortschreibung (Stand: Sommer 2016). Er enthält Ziele und Grundsätze der Raumordnung, welche unterschiedliche Bindungswirkungen haben. So sind die Ziele der Raumordnung als endgültig abgewogene Festsetzungen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes zu verstehen (§ 3 (1) ROG), Grundsätze sind hingegen als Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen (§ 3 (1) ROG). Gemäß § 3 (1) Nr. 4 ROG entfalten auch in Aufstellung befindliche Ziele entsprechende Bindungswirkungen. Der Entwurf des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen vom 22.09.2015 enthält folgende für das Bahn- und Busangebot der Stadt Bottrop relevante Ziele und Grundsätze.

Tab. 1: Ziele und Grundsätze der Landesplanung für Bahn und Bus in der Stadt Bottrop

Ziel/Grundsatz	Aussage
Grundsatz 8.1-1	Siedlungsräumliche und verkehrsinfrastrukturelle Planungen sollen aufeinander abgestimmt werden.
Grundsatz 8.1-5	Im Grenzraum zu den Nachbarländern und -staaten sollen die Verkehrsverbindungen grenzüberschreitend entwickelt werden.
Ziel 8.1-11	Die Ober- und Mittelzentren des Landes sind bedarfsgerecht an den öffentlichen Verkehr anzubinden. Das Schienennetz ist so leistungsfähig zu entwickeln, dass es die Funktion des Grundnetzes für den öffentlichen Personennahverkehr wahrnehmen kann. (...) Nicht mehr genutzte, für die regionale Raumentwicklung bedeutsame Schienenwege sind von der Regionalplanung als Trassen zu sichern.
Ziel 8.1-12	In allen Teilräumen des Landes ist von den Kommunen und den Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs die Erreichbarkeit der Zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit zu gewährleisten.

Quelle: Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen (2015)

Ziele der Regionalplanung

Gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan für die Stadt Bottrop hat sich die Zuständigkeit bei dem Regionalplan geändert. Hier ist nicht mehr die Bezirksregierung Münster, sondern der Regionalverband Ruhr zuständig. Der neue Regionalplan befindet sich zurzeit in der Aufstellung.

Bedarfs- und Ausbauplan Nordrhein-Westfalen für öffentlichen Personennahverkehr

Auf Grundlage des ÖPNVG NRW wird derzeit ein aktualisierter Bedarfsplan für den öffentlichen Personennahverkehr für das Land Nordrhein-Westfalen aufgestellt. Dieser umfasst die langfristigen

Planungen für den streckenbezogenen Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen im Bahn- und Busnetz mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Mio. Euro. Auf dem Gebiet der Stadt Bottrop wurden weder durch die Stadt Bottrop noch durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Maßnahmen angemeldet. Die bis vor einigen Jahren diskutierte S-Bahnerschließung der Bottroper Innenstadt durch einen Tunnel ab dem Bottroper Hauptbahnhof ist inzwischen nicht mehr möglich und wird nicht weiterverfolgt. Allerdings wird die Stadt Bottrop durch eine Maßnahmenanmeldung des Kreises Borken tangiert. Dieser sieht die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Borken und dem niederländischen Winterswijk vor. Diese Maßnahme wird dazu als Verlängerung der bestehenden Bahnstrecke Essen – Bottrop – Borken angemeldet.

Luftreinhalteplan Ruhrgebiet Nord

Die im Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2008 festgelegten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität wurden größtenteils umgesetzt. Obwohl sich die Belastungssituation weitgehend verbessert hat, wurden dennoch an vielen Stellen im Ruhrgebiet die Grenzwerte für Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastungen immer noch überschritten, so dass eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans notwendig wurde. Auch in der Fortschreibung des Luftreinhalteplan 2011 wird, wie bereits 2008, der regionale Ansatz weiter konsequent verfolgt.

Allgemeine Maßnahmen

- Mobilitätsmanagement als Beitrag zur Luftverbesserung u.a.
 - Angebotsverbesserung im öffentlichen Personennahverkehr
 - Integration von Elektromobilität im öffentlichen Personennahverkehr
- Vereinfachter Zugang zu Firmentickets (auch für kleinere Betriebe)
- Ausweitung des P&R-Angebots
- Anreize zur Nutzung von Bahn und Bus, wie teilweise Erstattung von Fahrscheinen durch den Einzelhandel
- Anschaffung von Bussen mit neuester Emissionstechnik
- Bei Vergabe von Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr und Schülerverkehr an Subunternehmen: Einführung von Mindestanforderungen (grüne Plakette) hinsichtlich der Emissionen der Fahrzeuge
- Schulung der Bediensteten im öffentlichen Personennahverkehr zu umweltbewusstem Fahren
- Dienstreisen im öffentlichen Dienst durch Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs

Stadt Bottrop-spezifische Maßnahmen

- Ausweitung alternativer Fahrzeugantriebe im öffentlichen Personennahverkehr
- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs durch zum Beispiel
 - Ausbau der Bahn- und Busbeschleunigung
 - Modernisierung von Haltestellen
 - Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
 - Marketingkonzepte
 - nachfragegerechte Anpassung des Leistungsangebotes

Finanzierungsrichtlinie des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr

Entsprechend der Zweckverbandssatzung des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr übernimmt dieser für seine Verbandsmitglieder die Aufgabe der Finanzierung und Sicherstellung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Verkehrsunternehmen (§5 Abs. 2). Die Finanzierungsrichtlinie wurde im Jahr 2005 beschlossen. Mit dieser können Kosten abzüglich der Erlöse finanziert werden. Voraussetzung ist, dass diese Kosten zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr innerhalb des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr entstehen. Hierzu muss eine Betrauung des Antragsstellers durch einen Aufgabenträger (zum Beispiel Stadt Bottrop) oder ggf. durch den Verkehrsbund Rhein-Ruhr mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfolgen. Es bestehen vier Finanzierungsbausteine. Die konkreten Maßnahmen sind u.a. durch den Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop zu ermitteln. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen außerhalb des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr sind nicht Inhalt dieser Finanzierungsrichtlinie.

Tab. 2: Finanzierungsbausteine der Finanzierungsrichtlinie Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Finanzierungsbaustein	Inhalt
1	Infrastrukturvorhaltung
2	Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben
3	Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards
4	Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich

Quelle: Verkehrsverbund Ruhr-Ruhr (2014)

Finanzierungsvoraussetzungen:

- genehmigter Linienverkehr mit Fahrzeugen nach Personenbeförderungsgesetz, keine Unterscheidung öffentlicher und privater Verkehrsunternehmen
- Vertragspartner eines Kooperationsvertrags des Verkehrsverbunds Rhein Ruhr
- Vertragspartner für das Einnahmearbeitungsverfahren des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr
- Anwendung des Gemeinschaftstarifs des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr

Stärkungspakt Stadtfinanzen

Mit dem Stärkungspakt Stadtfinanzen sollen Kommunen entschuldet werden, um wieder eigenständig agieren zu können. Hierzu wurde das Stärkungspaktgesetz vom Landtag Nordrhein-Westfalens im Jahr 2011 beschlossen. Die Teilnahme von Kommunen ist in zwei Stufen gegliedert. Stufe 1 (verpflichtende Teilnahme) umfasst die besonders stark überschuldeten Kommunen. Die Stufe 2 (freiwillige Teilnahme) umfasst Kommunen, bei denen auf den Haushaltsdaten des Jahres 2010 eine Überschuldung in den kommenden Jahren drohen könnte. Teilnehmer beider Stufen haben Anspruch auf Sanierungshilfen des Landes. Voraussetzung ist, dass jede Kommune einen klaren Sparkurs umsetzt, der alle Bereiche der kommunalen Finanzen umfassen kann. Für die Teilnehmer der Stufe 2 muss der kommunale Haushalt mit den Mitteln aus dem Stärkungspakt bis zum Jahr 2021 ausgeglichen sein. Anschließend muss ein ausgeglichener Haushalt aus eigenen Mitteln erfolgen.

Als Stadt mit vielen regionalen Verkehrsverflechtungen im Busnetz ist zu berücksichtigen, dass auch mehrere benachbarte Kommunen am Stärkungspakt Stadtfinanzen teilnehmen. Zur Stufe 1 gehören die Städte Oberhausen und Dorsten, zur Stufe 2 die Städte Gladbeck, Gelsenkirchen und Essen. Die Stadt Bottrop ist ebenfalls Teilnehmer der Stufe 2.

2.2.2 Lokale Grundlagen

Masterplan Innovation City

Grundlage für dieses Projekt war ein im Frühjahr 2010 gestarteter Wettbewerb für eine Klimastadt der Zukunft. Aus dem Wettbewerbsverfahren wurde die Stadt Bottrop als Pilotgebiet ermittelt. Diese Pilotregion umfasste die Stadtteile Batenbrock, Boy, Innenstadt, Lehmkuhle, Ebel, Welheimer Mark und Teile Welheims und lag damit vollständig im dichter besiedelten und industriell geprägten Süden der Stadt Bottrop. Mit dem erstellten Masterplan wird das Ziel verfolgt, die Emissionen von Kohlenstoffdioxid um 50% zu senken und damit auch die Lebensqualität zu verbessern. Hierzu hat der Rat der Stadt Bottrop im April 2014 beschlossen, dass bei zukünftigen Planungen und Maßnahmen zur Stadtentwicklung der Masterplan *Klimagerechter Stadtumbau für die InnovationCity Ruhr / Modellstadt Bottrop* soweit wie möglich berücksichtigt wird. Dazu umfasst der Masterplan auch einen Projektatlas, welcher im Themenfeld Mobilität auch Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr vorsieht.

Tab. 3: Masterplan Innovation City – Maßnahmen für Bahn und Bus

Maßnahme	Umsetzung
Busspur auf der L631 (Essener Str., Friedrich-Ebert-Str., Hans-Sachs-Str., Kirchheller Str.)	nicht umgesetzt
Machbarkeitsstudie für eine schienengebundene Vernetzung der Bottrop Innenstadt mit der Region	nicht umgesetzt
einzelhandelsfinanziertes Gutscheinmodell für kostenlose Fahrten mit Bahn/Bus	nicht umgesetzt
dynamische Anschlusssicherung in Fahrzeugen der Vestischen Straßenbahnen	umgesetzt

Quelle: InnovationCity Management (2015)

Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Dieses stadtweite Konzept wurde im Jahr 2015 verabschiedet. Die Bestandsanalyse weist für den öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Bottrop eine gute Qualität aus. Für eine weitere Verbesserung der Bahn- und Busangebote wird dabei von einem erheblichen Einsatz zusätzlicher finanzieller Mittel ausgegangen. Grundlage für das gesamte Klimaschutzteilkonzept sind ressourcensparende Maßnahmen, so dass im Themenfeld Bahn/Bus der Schwerpunkt auf der Bevorrechtigung von Buslinien an Kreuzungen und eine verbesserte Fahrgastinformation liegt.

Tab. 4: Maßnahmenvorschläge Bahn/Bus im Klimaschutzteilkonzept Mobilität

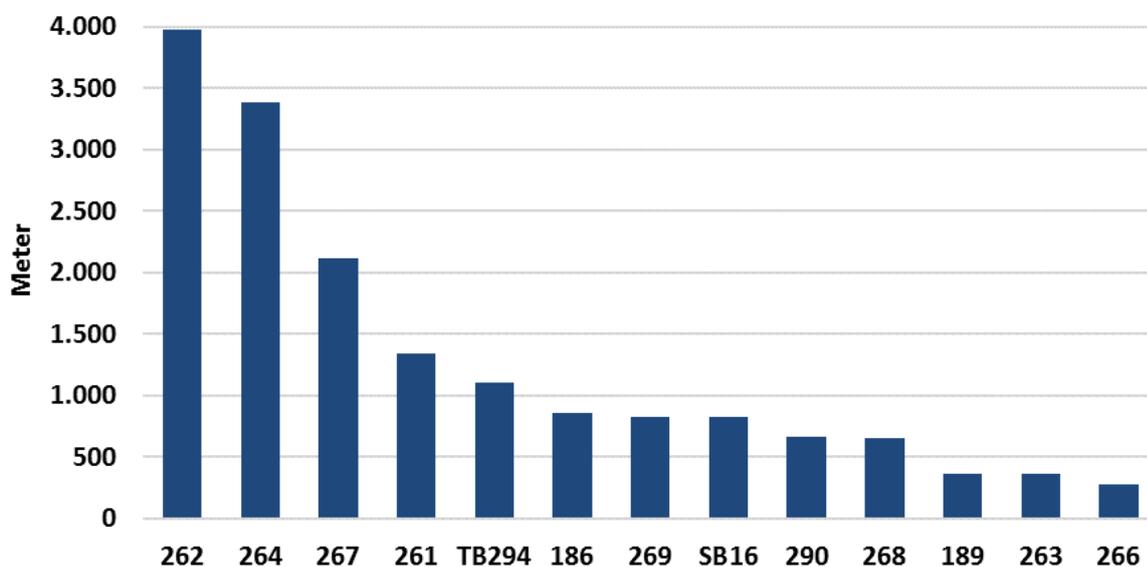
Maßnahme	Umsetzung
Vorrangschaltungen für Buslinien <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gladbecker Str. ▪ Hans-Böckler-Str. ▪ Südring 	nur auf Gladbecker Straße
Abbau von Erschließungsdefiziten <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hardinghausen: kleinere Ortslagen ▪ Kirchhellen Mitte: Amselweg, Fasanenweg ▪ Welheim: Hegelstraße 	nicht umgesetzt
Verbesserung der Verbindung zwischen den Städten Bottrop und Essen v.a. abends und am Wochenende	nicht umgesetzt
Ausweitung der dynamischen Fahrgastinformation	nicht umgesetzt
Einführung einer multimodalen Mobilitätskarte für Bahn/Bus und Verleihangebote	nicht umgesetzt

Quelle: Stadt Bottrop (2015)

Neukonzeption Vorrangnetz Stadt Bottrop

Parallel zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird das Vorfahrtsstraßen- bzw. Vorrangstraßennetz im gesamten Stadtgebiet überplant. Diese Neukonzeption sieht auch die Herabstufung von Straßen des heutigen Vorrangnetzes vor. Diese Konzeption schafft die planerische Grundlage für mögliche Senkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in weiteren Teilen des Straßennetzes in Bottrop. Auf zahlreichen Straßen in Wohngebieten und zentralen Geschäftsbereichen, welche zukünftig nicht mehr Bestandteil des Vorrangnetzes sein sollen, ist eine Herabsenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgesehen. Hiervon sind auch mehrere Straßen mit Buslinien betroffen, was nach der Einschätzung des Verkehrsunternehmens ggf. zu längeren Fahrzeiten führen könnte.

Abb. 1: Umfang betroffener Buslinien durch geplantes Vorrangstraßennetz



Quelle: Stadt Bottrop (2017)

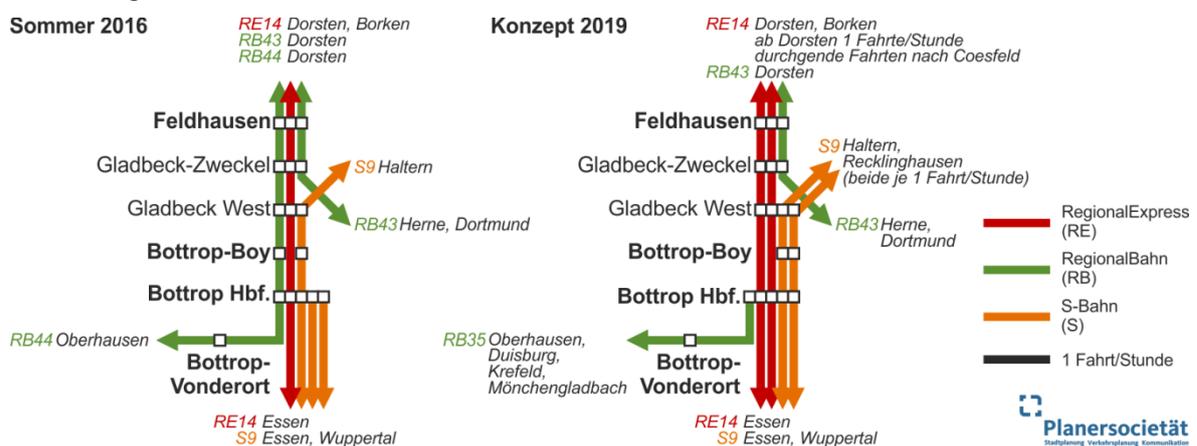
3 Nahverkehrsplanungen

3.1 Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Der Nahverkehrsplan des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr sieht umfangreiche Anpassungen des Schienenverkehrs im westlichen und mittleren Ruhrgebiet vor. Grundlage ist der Wechsel vom bestehenden Taktmuster montags bis freitags (durchgehender Takt 20) auf einen nach Verkehrszeiten angepassten Takt. Grundlage hierfür ist ein Takt 30, der montags bis freitags zur Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags zu einem Takt 15 verdichtet wird. Hierdurch ergeben sich auch Maßnahmen bei RE- und RB-Linien. Vom Konzept Rhein-Ruhr-Express ist die Stadt Bottrop nicht betroffen.

Durch die Taktumstellung im S-Bahnnetz sind in der Stadt Bottrop alle Bahnlinien außer Linie RB43 (Dorsten – Bottrop-Feldhausen – Herne – Dortmund) betroffen. Die Linie RE14 wird im Takt 30 zwischen Essen, Bottrop und Dorsten verkehren, wobei stündlich die Fahrten weiter bis Borken erhalten bleiben. Auf der Linie S9 wird ein Takt 30 eingerichtet, von dem je eine Fahrt pro Stunde nach Haltern und Recklinghausen führt. Letztere umfasst die Wiedereinführung eines Angebots im Schienenverkehr auf der Hertener Bahn. Damit entstehen direkte Verbindungen zwischen den Städten Bottrop (Hbf., Boy), Hertener und Recklinghausen. In Richtung Essen wird das Angebot auf der Linie S9 von einem Takt 20 auf einen Takt 30 reduziert. Hier erfolgt ein Ausgleich durch die zweite zusätzliche Fahrt auf der Linie RE14 zwischen Dorsten und Essen, sodass insgesamt vier Fahrten/Stunde (zweimal Takt 30) zwischen Bottrop Hbf. und Essen Hbf. erhalten bleiben. Die Linie RB44 zwischen Dorsten, Bottrop, Oberhausen und Duisburg wird eingestellt. Als Ersatz kommt die Linie RB35 zwischen Bottrop, Oberhausen, Duisburg, Krefeld und Mönchengladbach.

Abb. 2: Vergleich Schienenverkehr 2016 und 2019



Quelle: Darstellung nach Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016)

Ergänzend ist ein Flügelungskonzept mit der Linie RB45 (Dorsten – Coesfeld) vorgesehen. Hierzu soll stündlich ein Triebwagen der Linie RE14 am Bahnhof Dorsten auf die Linie RB45 übergehen. Aus der Stadt Bottrop entstehen damit zusätzlich umsteigefreie Verbindungen in Richtung Coesfeld.

Mit dem Konzept soll die Leistungsfähigkeit auf dem Abschnitt zwischen den Städten Bottrop und Essen weiter erhöht werden. Hierzu sind weitere Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Schwerpunkt ist der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Essen-Dellwig und Bottrop Hbf.

3.2 Nahverkehrsplan Stadt Bottrop

Der aktuelle Nahverkehrsplan wurde im Jahr 2007 politisch beschlossen. Das Konzept für das Busnetz wurde in zwei Umsetzungsstufen gegliedert. In der ersten Stufe sollten Maßnahmen von 2007 bis 2008 erfolgen. Sie beinhalteten weitestgehend aufwandsneutrale Maßnahmen. Hier konnten die vorgeschlagenen Maßnahmen überwiegend ganz bzw. teilweise umgesetzt werden.

Tab. 5: Umsetzungsbilanz Nahverkehrsplan Stadt Bottrop – Erste Umsetzungsstufe

Nr.	Maßnahme		Anmerkung
A.1	Neustrukturierung Linie 262 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ringlinie ZOB – Hbf. – Eigen Markt – ZOB ▪ am ZOB Durchbindung auf Südast der Linie 259 ▪ mo.-fr. tagsüber Takt 20 	■	keine Ringlinie mit Durchbindung auf Linie 259
A.2	Neustrukturierung Linie 261 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilung in zwei Linien ▪ Linie 261 Grafenwald – Fuhlenbrock – ZOB, mo.-fr. tagsüber Takt 20 ▪ Linie 261A, mo.-fr. tagsüber Takt 30 ▪ Überlagerung in Fuhlenbrock mit Linie 979 	■	Linie 261 als Linie 251 umgesetzt Linie 261A als Linie 267 umgesetzt Überlagerung von Linie 979 mit Linie 251
A.3	Durchbindung CE50 mit SB16 <ul style="list-style-type: none"> ▪ durchgehende Verbindung Feldhausen/MoviePark – Kirchhellen – ZOB – Essen Hbf. ▪ Führung über Friedrich-Ebert-Str. ▪ Verlegung Haltestelle Freiherr-von-Stein-Str. 	■	als Teil Linie SB16 umgesetzt
A.4	Darstellung der Linie SB91 im Fahrplan <ul style="list-style-type: none"> ▪ gemeinsamer Fahrplan mit Nordast Linie 259 zur Verdeutlichung des Takts 10 zwischen Oberhausen – Bottrop ZOB und Gladbeck 	■	nur als Fußnote bei Linie 259
A.5	Neustrukturierung der Buslinien im Stadtteil Boy <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 188: über Kraneburgstr. statt Heimannstr. und Anbindung Boy Bahnhof ▪ Linie 265: Verlängerung in Gewerbepark West ohne Bedienung Bergendahlstr. ▪ Linie 266: Verkürzung auf Strecke Gewerbepark West – Boyer Markt 	■	Linie 188 als Linie 189 umgesetzt, keine Anbindung Haltestelle Boy Bahnhof (Fußweg ab Haltestelle Boyer Markt 200m)
A.6	Angebotsanpassung Linie 188 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umstellung von Takt 20 auf Takt 30 	■	als Linie 189 umgesetzt
A.7	räumliche Ausdehnung des Nachtnetzes <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschließung des Bottroper Ostens mit Linienweg 260 ▪ Anschlüsse am ZOB 	■	als Linie NE19 umgesetzt

Nr.	Maßnahme		Anmerkung
A.8	zeitliche Ausdehnung des Nachtnetzes <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausdehnung des Angebots an Wochenenden bis ca. 05:00 bei Linien NE2 und NE18 	■	nur für Linie NE18 umgesetzt

Quelle: Stadt Bottrop (2007)

Die zweite Stufe sah Maßnahmen für den Umsetzungszeitraum zwischen den Jahren 2009 bis 2011 vor. Hier lag der Schwerpunkt in der Verbesserung des Busangebots am Samstag, um den Einkaufs- und Freizeitverkehr zu stärken. Hier konnten alle Maßnahmen umgesetzt werden.

Tab. 6: Umsetzungsbilanz Nahverkehrsplan Stadt Bottrop – Zweite Umsetzungsstufe

Nr.	Maßnahme		Anmerkung
A.9	Verbesserung der Erschließung im Bottroper Norden <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ringbuslinie im Stadtteil Kirchhellen Mitte ▪ Takt 60 ▪ alternativ Nutzung der Linie 269 	■	Alternative umgesetzt als Linie 290
A.10	verbesserte Anbindung Welheimer Mark <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 10 auf Prosperstraße ▪ Linie 268: Verdichtung auf Takt 20 ▪ Linie 264: Kürzung Linienweg auf Bottrop Hbf. und Verlängerung der TaxiBus-Fahrten auf Welheim bis Hbf. 	■	Takt 10 durch Linie 263 und Linie 268
A.11	Schnellbusanbindung Hauptbahnhof <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie SB29 über Hbf. mit Anbindung Südringcenter ▪ Führung über Friedrich-Ebert-Str. statt Bahnhofstr. 	■	
A.12	Angebotsausweitung SB16 <ul style="list-style-type: none"> ▪ bis 20:00 zwischen Essen und Bottrop ZOB 	■	
A.13	Angebotsverdichtung zwischen Stadtteil Boy und Mitte <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 265: Takt 30 samstags ▪ Überlagerung Linie 260 und 265 zu Takt 15 samstags 	■	

Quelle: Stadt Bottrop (2007)

Ergänzend zum zweistufigen Entwicklungskonzept wurden fünf Prüfaufträge festgelegt. Davon ist der erste Prüfauftrag, der den Abbau vom Parallelverkehr der Linien SB16 und NE16 in den Morgenstunden am Wochenende vorsah, umgesetzt worden.

Tab. 7: Umsetzungsbilanz Nahverkehrsplan Stadt Bottrop – Prüfaufträge

Nr.	Maßnahme		Anmerkung
P.1	Streichung von Parallelverkehr <ul style="list-style-type: none"> keine parallelen Fahrten zwischen SB16 und NE16 bei Frühfahrten 	■	Prüfung erfolgt, umgesetzt
P.2	Ausweitung des Nachtverkehrs <ul style="list-style-type: none"> samstags bis 07:00 und sonntags bis 09:00 	■	Prüfung erfolgt, auf nachfragestarken Achsen umgesetzt
P.3	Einführung von Bedarfsangeboten im Nachtverkehr <ul style="list-style-type: none"> TaxiBusse zur flächenhaften Stadtteilerschließung Teilbereiche Eigen/Stadtwald und Vonderort/Ebel 	■	Prüfung erfolgt, keine Umsetzung
P.4	Verlängerung Linie 264 <ul style="list-style-type: none"> Schleifenfahrt innerhalb Welheims 	■	Prüfung erfolgt, umgesetzt
k. A.	Verbesserung der Nachfrage bei TaxiBus-Linien <ul style="list-style-type: none"> Produktmarketing in Wohnquartieren mit TaxiBus-Erschließung 	■	

Quelle: Stadt Bottrop (2007)

Ergänzend zu den Angebotsmaßnahmen wurden auch Infrastrukturmaßnahmen entwickelt. Schwerpunkt sind hier die Verbesserung der Intermodalität über P+R- und B+R-Standorte sowie Maßnahmen für einen schnelleren und zuverlässigeren Busverkehr.

Tab. 8: Umsetzungsbilanz Nahverkehrsplan Stadt Bottrop – Infrastrukturmaßnahmen

Nr.	Maßnahme		Anmerkung
k. A.	Verbesserung von P+R durch weitere Standorte <ul style="list-style-type: none"> Hauptbahnhof, Boy Bahnhof Beleuchtung P+R-Standort Feldhausen 	■	Bahnhof Boy in Umsetzung
k. A.	Verbesserung von B+R durch weitere Standorte <ul style="list-style-type: none"> Klopreisstr., Eigen Markt, Heidenheck, Abzweig Haniel, Fuhlenbrock Markt, Im Spring, Hege-/Bottroper Str., Schulze-Delitzsch-Str., Gahlener Str., Pelsstr., Herzogstr., Vonderort Bahnhof, Am Kämpchen 	■	
k. A.	Streckenweise Beschleunigung im Busverkehr <ul style="list-style-type: none"> Friedrich-Ebert-Str./Essener Str./Borbecker Str. Prosperstr./Welheimer Str./Flöttestr./Am Kämpchen Horster Str. Hans-Sachs-Str./Kirchhellener Str. Osterfelder Str./Sterkrader Str. Hans-Böckler-Str. Rheinbabenstr. Pelsstr./Im Pinntal/Schulstr./Kirchhellener Ring 	■	nur umgesetzt auf: <ul style="list-style-type: none"> Friedrich-Ebert-Str. zwischen Horster Str. und Prosper Str. Prosperstr./Welheimer Str./Flöttestr./Am Kämpchen Horster Str. zwischen Friedrich-Ebert-Str und ZOB Osterfelder Str./Sterkrader Str.

Nr.	Maßnahme		Anmerkung
k. A.	Punktuelle Beschleunigung im Busverkehr <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kreuzung Scharnhölzstr./Aegidistr. ▪ Kreuzung Bottroper Str./Alleestr./Oberhofstr. ▪ Kreuzung Alleestr./Kirchhellener Ring/Zum Kletterpoth ▪ Kreuzung Pelsstr./Hauptstr./Feldhausener Str. 	■	kein Standort umgesetzt
k. A.	Gestalterische Aufwertung von Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schulze-Delitzsch-Str. ▪ Schneider-/Bottroper Str. ▪ Vonderort Bahnhof (Zug und Bus) ▪ Boy Bahnhof (Zug und Bus) ▪ ZOB (Neubau Überdachung) 	■	nur ZOB
k. A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neuordnung der Haltepositionen an der Haltestelle Lindhorststr. 	■	

Quelle: Stadt Bottrop (2007)

4 Bestandsanalyse

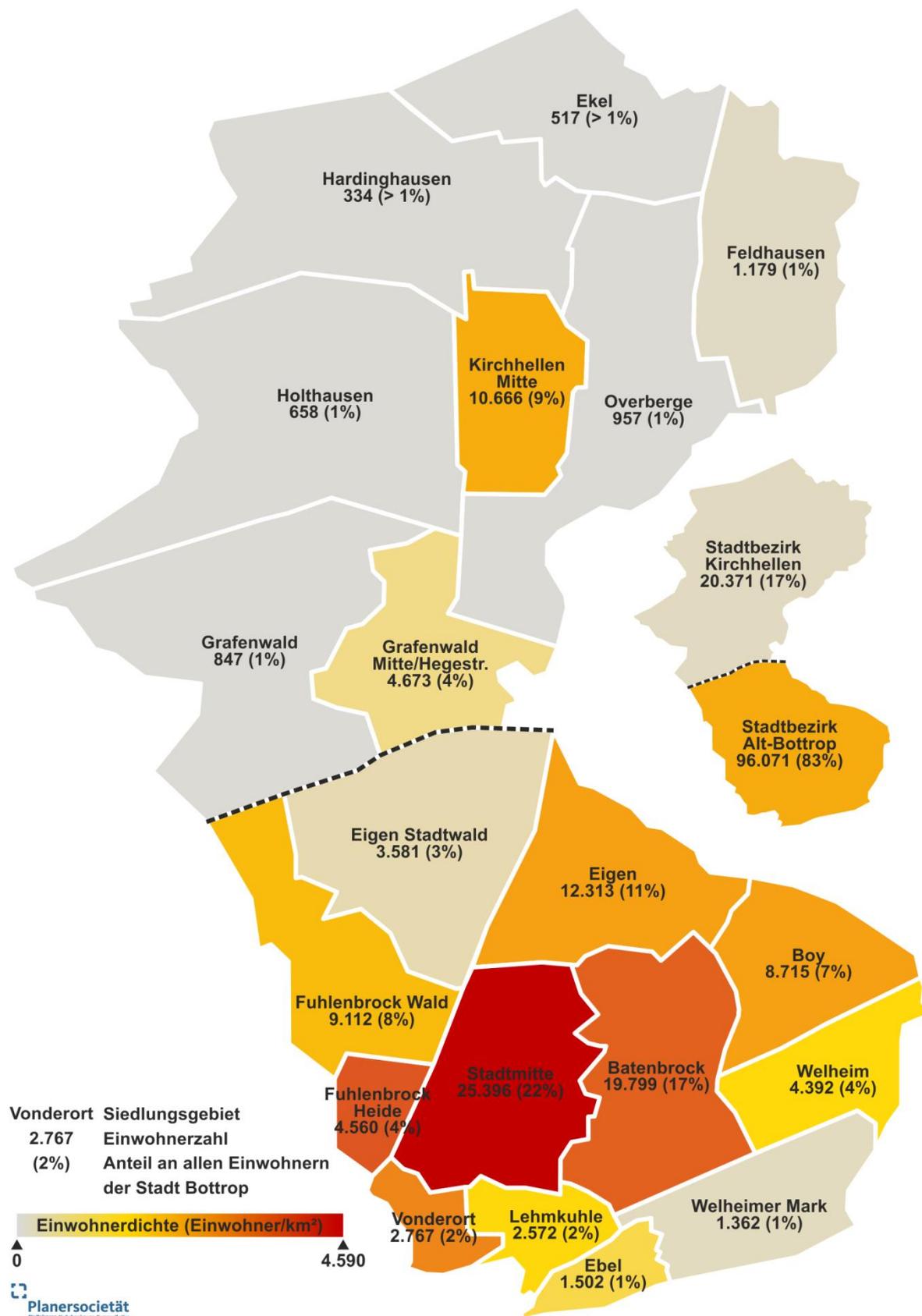
4.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Bottrop liegt im Norden des Ruhrgebiets und ist dem Regierungsbezirk Münster zugeordnet. Die Stadt grenzt im Norden an die Kreise Wesel (Stadt Dinslaken, Gemeinden Hünxe und Schermbeck) und Recklinghausen (Städte Dorsten und Gladbeck), im Süden an die Stadt Essen und im Westen an die Stadt Oberhausen. Mit der Stadt Gelsenkirchen besteht zwar keine gemeinsame Stadtgrenze, beide Städte liegen aber im Nord- und Südosten nahe beieinander.

Im Jahr 2015 lebten knapp 116.000 Einwohner in der Stadt Bottrop, was gegenüber dem Vorjahr eine leichte Zunahme der Bevölkerungszahl bedeutet (+ 720 Einwohner). Die Anzahl der Einwohner ist ungleich im gesamten Stadtgebiet verteilt. Auf Basis der beiden Stadtbezirke ergeben sich deutliche Unterschiede bei den Bevölkerungszahlen sowie Einwohnerdichten. Im südlichen, überwiegend industriell geprägten Stadtbezirk Alt-Bottrop leben knapp 83% der Einwohner Bottrops. Im nördlichen überwiegend ländlich geprägten Stadtbezirk Kirchhellen leben knapp 17% aller Bottroper.

Auch auf Ebene der einzelnen Stadtteile ergeben sich teilweise deutliche Unterschiede bei Einwohnerzahlen und Siedlungsdichten. So leben im Stadtteil Grafenwald im Siedlungsgebiet Mitte/Hegestraße knapp 5,5-mal so viele Menschen wie im restlichen Gebiet dieses Stadtteils. Ebenfalls größere Unterschiede ergeben sich im südlichen Stadtbezirk Alt-Bottrop. So können auch die Stadtteile Eigen in Eigen und Stadtwald sowie Fuhlenbrock in Fuhlenbrock Wald und Fuhlenbrock Heide unterschieden werden.

Abb. 3: Bevölkerungskennwerte



Quelle: Stadt Bottrop (2015)

Die starke industrielle Prägung des südlichen Stadtgebiets zeigt sich auch durch eine starke Mischung der Wohn- und Gewerbe- bzw. Industriegebiete (zum Beispiel Stadtteile Ebel und Welheimer Mark). Dies führt zum Beispiel im Stadtteil Welheimer Mark dazu, dass hier knapp 1.360 Menschen auf einer kleinen und kompakten Fläche wohnen, die Einwohnerdichte bezogen auf die Stadtteilgrenzen aber vergleichsweise gering ist. Ähnlich wie bei der Siedlungsstruktur im Stadtteil Grafenwald kann die Einwohnerdichte daher als Orientierungshilfe für die Bahn- und Busplanung dienen, da in dünner besiedelten Räumen auch kompakte und damit für Buslinien gut zu erschließende Siedlungsbereiche liegen.

Abb. 4: Siedlungsbeispiel Stadtteil Welheimer Mark



Quelle: Stadt Bottrop (2015)

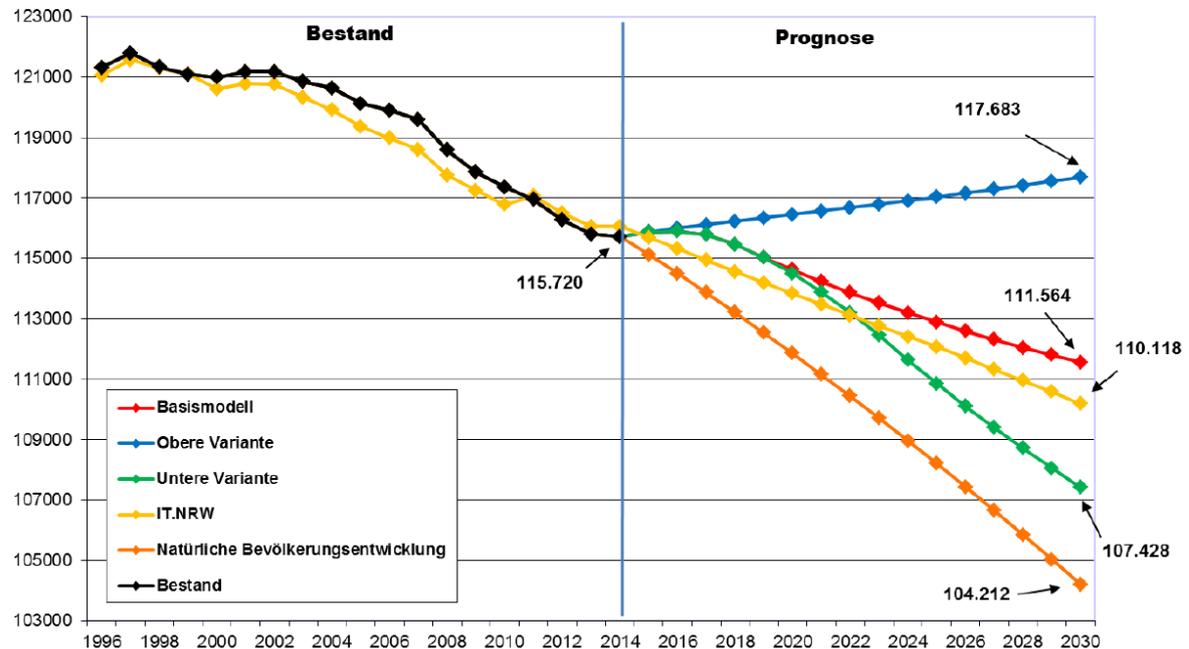
4.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahlen in der Stadt Bottrop sind seit dem Jahr 2002 rückläufig von knapp über 121.000 Einwohner auf 117.143 Einwohner am Jahresende 2015. Für die Abschätzung der weiteren Entwicklung und des demografischen Wandels erfolgte im Jahr 2014 eine kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung. Grundlage für die Vorausberechnung bis zum Jahr 2030 war der Status Quo der Jahre 2012 bis 2014. Die Vorausberechnung nutzt neben den Daten von Information und Technik Nordrhein-Westfalen weitere Annahmen, wodurch sich obere und untere Varianten für die zukünftige Bevölkerungsentwicklung ergeben. Da die Erstellung der Prognose im Jahr 2014 erfolgte, sind aktuelle Themen wie Aufnahme von Flüchtlingen nicht berücksichtigt.

Für die stadtweite Prognose der Bevölkerungszahlen bestehen insgesamt sechs verschiedene Varianten. Die obere Variante sieht eine leichte Zunahme der Bevölkerungszahl von knapp 2.000 Einwohner vor (+ 1,7%). Alle weiteren Varianten gehen von unterschiedlich starken Abnahmen

von bis zu 10.000 Einwohnern im Jahr 2030 aus.

Abb. 5: Bevölkerungsentwicklung 1996 bis 2030



Quelle: Stadt Bottrop (2014)

Die Prognose für die gesamte Stadt Bottrop unterscheidet sich allerdings auf Ebene der fünf Planungsbezirke. Auch hier liegen drei unterschiedliche Szenarien bis zum Jahr 2030 vor (Untere Variante, Basismodell, Obere Variante). Dabei ist der Planungsbezirk 4 (Boy/Welheim) der einzige, bei dem nur in der Unteren Variante eine rückläufige Bevölkerungszahl zu erwarten ist. Der Planungsbezirk 2 (Fuhlenbrock) der einzige, bei dem in allen Varianten von einer sinkenden Bevölkerungszahl ausgegangen wird.

Tab. 9: Änderung der Bevölkerungszahl

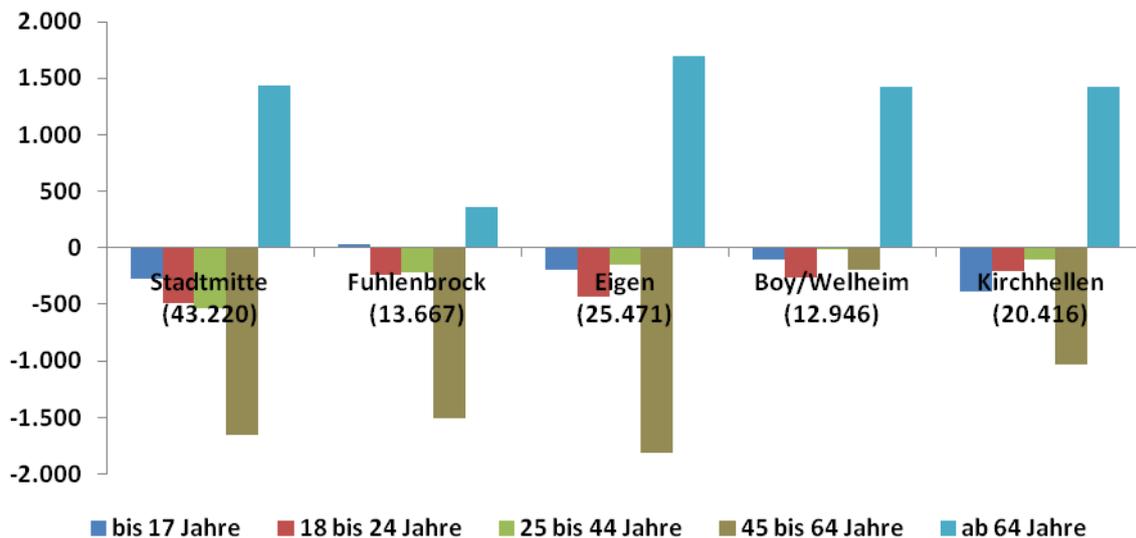
Planungsbezirk	2014	Untere Variante		Basismodell		Obere Variante	
Stadtmitte	43.220	40.135	-7%	41.694	-4%	43.998	+2%
Fuhlenbrock	13.667	11.683	-15%	12.097	-11%	12.712	-7%
Eigen	25.471	23.681	-7%	24.584	-3%	25.919	+2%
Boy/Welheim	12.946	12.580	-3%	13.088	+1%	13.836	+7%
Kirchhellen	20.416	19.349	-5%	20.101	-2%	21.219	+4%

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

Der demografische Wandel, welcher mit dem Basismodell (vgl. Tab. 1) abgeschätzt wurde, ist in allen Planungsbezirken erkennbar. Stadtweit steigt das Durchschnittsalter von 44,9 auf 47,2 Jahre. Es ist dabei v.a. von einer rückläufigen Bevölkerungszahl bei Jugendlichen und Erwachsenen bis 64 Jahre auszugehen. Vergleichsweise gering sind für die betroffenen Altersgruppen die Abnahmen im Planungsbezirk Boy/Welheim. In allen weiteren Planungsbezirken ist v.a. die Abnahme der Bevölkerungszahl bei den 45- bis 64-Jährigen deutlich mit -13% (Stadtmitte) bis -32% (Fuhlenbrock).

Demgegenüber steht in allen Planungsbezirken eine deutliche Zunahme der älteren Generationen ab 65 Jahren. Vergleichsweise gering ist die Zunahme dieser Altersgruppe im Planungsbezirk Fuhlenbrock mit 10%. Die Zunahmen in den weiteren Planungsbezirken liegen zwischen 15% (Stadtmitte) und jeweils um die 30% in Eigen, Boy/Welheim, Kirchhellen Mitte.

Abb. 6: Änderung der demografischen Struktur



Quelle: Stadt Bottrop (2016)

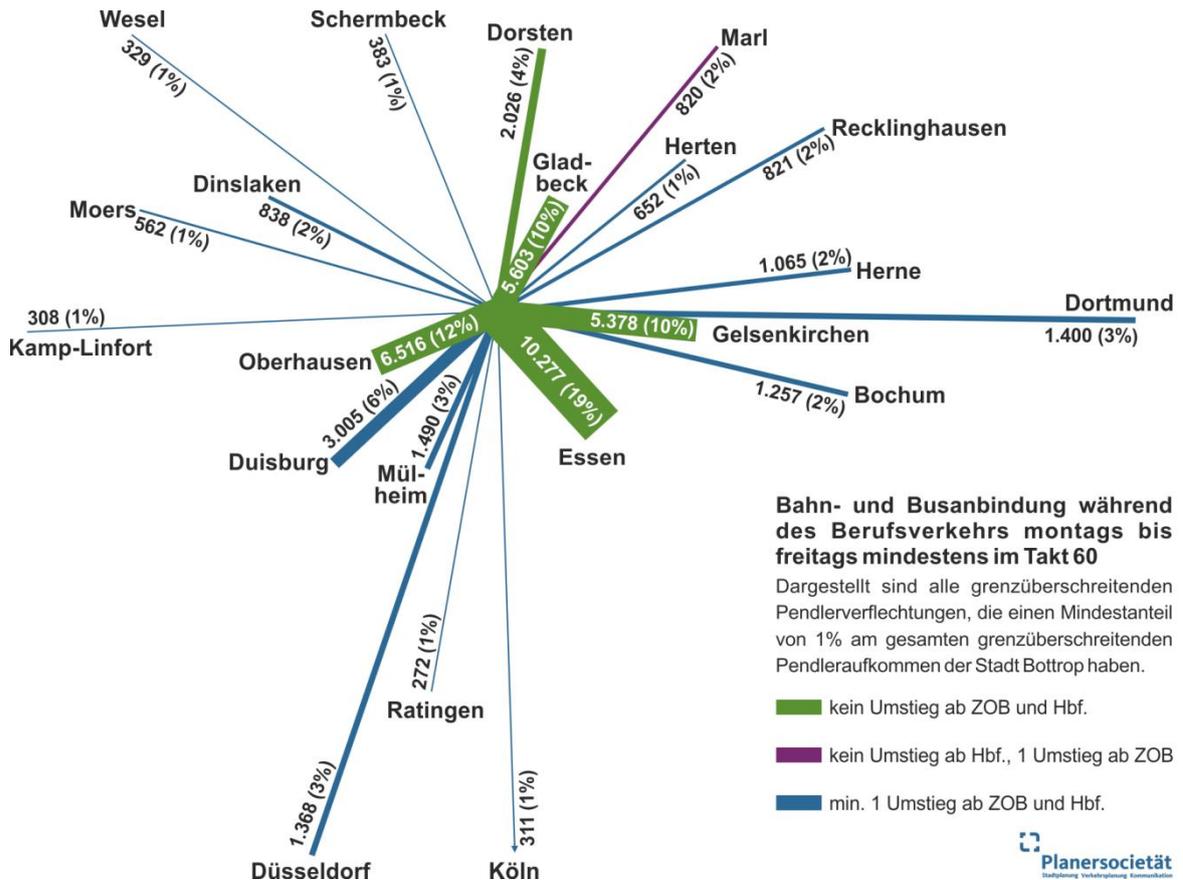
4.3 Berufspendler

Innerhalb der Stadt Bottrop pendeln knapp 23.500 Menschen, was 31% des gesamten Pendleraufkommens entspricht. Bei den grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen pendeln mehr Menschen aus (30.700, 40%) als ein (22.700, 30%). Das stärkste Pendleraufkommen besteht mit den benachbarten Kommunen, von denen die Relation Bottrop – Essen das höchste Pendleraufkommen hat. Ebenfalls stark genutzt sind die Relationen in die Städte Gelsenkirchen, Gladbeck und Oberhausen mit jeweils über 5.000 Pendlern.

In die Zentren der Kommunen ab 5.000 Pendlern (Essen, Oberhausen, Gelsenkirchen, Gladbeck) bestehen ab dem Bottrop ZOB sowie ab dem Hauptbahnhof umsteigefreie Verbindungen während des Berufsverkehrs mit Bahn- und/oder Buslinien. Zudem besteht ins Stadtzentrum Dorsten eine umsteigefreie Verbindung im Bahn- und Busverkehr. Das Stadtzentrum Marl ist vom Bottrop Hbf. mit der Bahnlinie S9 ohne Umstieg und ab dem ZOB mit einem Umstieg erreichbar. Auf allen Verbindungen ohne Umstieg erfolgen Fahrten im Berufsverkehr mindestens stündlich. Teilweise besteht ein deutlich dichteres Bedienungsangebot, wie in die Stadt Essen (7 Fahrten/Stunde) sowie Oberhausen und Gladbeck (je Takt 10). Durch die Linie RB43 sind zusätzlich umsteigefreie Verbindungen aus dem Stadtteil Feldhausen in die Städte Herne und Dortmund im Takt 60 möglich.

Zu allen weiteren relevanten Kommunen für den Pendlerverkehr der Stadt Bottrop ist ab dem Bottrop ZOB und dem Hbf. überwiegend ein Umstieg erforderlich (inklusive Herne und Dortmund). Wichtige Umsteigepunkte für diese Relationen sind die Hauptbahnhöfe der Städte Essen, Oberhausen und Gelsenkirchen.

Abb. 7: Pendlerverflechtungen Stadt Bottrop



Quelle: Darstellung nach Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2016)

4.4 Schulstandorte und Ausbildungspendler

Die Schülerzahlen sind an den allgemeinbildenden Schulen leicht rückläufig und betragen im Jahr 2015 knapp 11.500 Schüler. An den Grund- und Hauptschulen gibt es nahezu keine Pendler. Die Realschulen haben im Schuljahr 2015/2016 insgesamt 526 Einpendler. Aus der Stadt Bottrop pendeln knapp 300 Schüler v.a. zu Realschulen in den Städten Dorsten und Gladbeck. Bei den Gymnasien bestehen 152 Einpendler v.a. aus der Stadt Oberhausen und 351 Auspendler v.a. in die Stadt Gladbeck.

Schwerpunkt für die Nahverkehrsplanfortschreibung sind die weiterführenden Schulen sowie Förderschulen in der Stadt Bottrop. Förderschulen befinden sich nur in den südlichen Stadtteilen Stadtmitte (zwei Standorte), Batenbrock und Welheimer Mark (je ein Standort). Die deutliche Mehrheit der weiterführenden Schulen liegt ebenfalls in den südlichen Stadtteilen. Ausnahmen sind das Vestische Gymnasium Kirchhellen und die benachbarte Hauptschule. Durch den demographischen Wandel sind Veränderungen bei der Anzahl von Schulen und dem Wegfall heutiger Standorte zu erwarten. Prognosen und Planungen zu den Schulstandorten in der Stadt Bottrop liegen allerdings nicht vor.

Tab. 10: Änderungen bei weiterführenden Schulen

Standort	Haltestelle
August-Everding-Realschule	Lindhorststr.
Gemeinschaftshauptschule Kirchhellen	Kirchhellener Ring
Hauptschule Lehmkuhle	Im Springfeld, Alter Südring, Hbf.
Hauptschule Welheim	Friedenskirche
Heinrich-Heine-Gymnasium	Am Lamperfeld
Janusz-Korczak-Gesamtschule	Janusz-Korczak-Schule
Janusz-Korczak-Gesamtschule, Nebenstandort	Düppelstr./Dieselstr.
Josef-Albers-Gymnasium	Pferdemarkt
Marie-Curie-Schule	Paßstr./Realschulen
Realschule Gustav Heinemann	Paßstr./Realschulen
Vestisches Gymnasium Kirchhellen	Kirchhellener Ring
Williy-Brandt Gesamtschule	In den Weywiesen, Buchenstr.

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

Zusätzlich bestehen noch ein Berufskolleg sowie der Campus der Hochschule Ruhr West nördlich der Innenstadt (Hans-Sachs-Straße). Der nächste Universitätsstandort ist in der Stadt Essen, welche aus Bottrop durch die Linie SB16 angebunden wird.

Tab. 11: Berufskollegs und Hochschulen

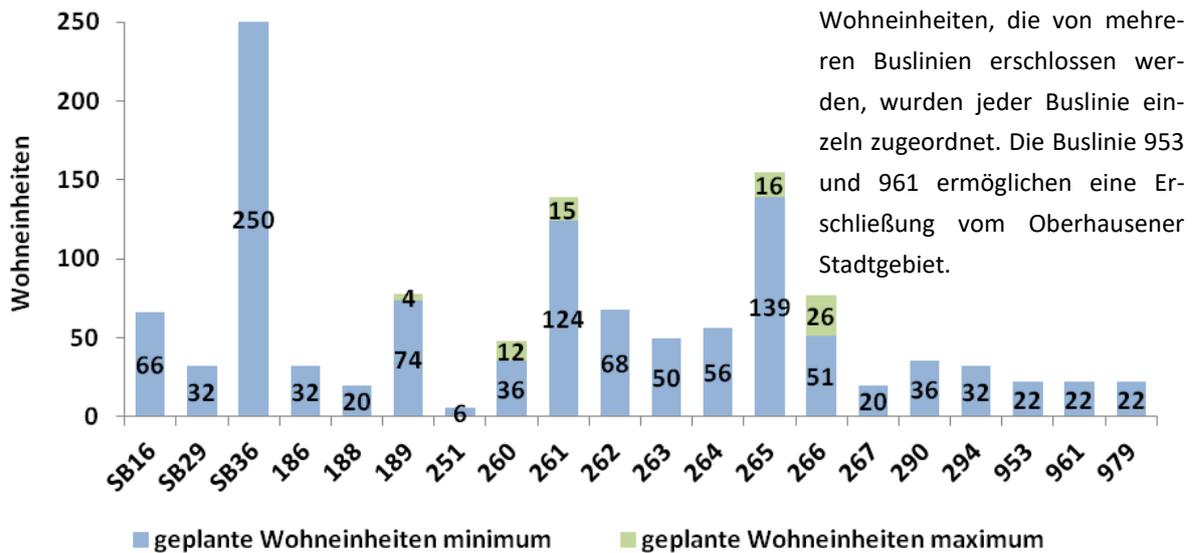
Standort	Haltestelle
Hochschule Ruhr West/Campus Bottrop	Berufsschulen, Brauhaus
Berufskolleg Bottrop	Berufsschulen, Brauhaus

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

4.5 Neubaugebiete

In der Stadt Bottrop sind kurz- und langfristige Bauvorhaben vorgesehen. Hierbei handelt es sich überwiegend um eine kleinere Anzahl von Wohneinheiten und Lückenschlüssen. Einziges größeres Einzelvorhaben ist das Neubaugebiet Schultenkamp im Stadtteil Kirchhellen Mitte. Für den zweiten und dritten Bauabschnitt sind 250 neue Wohneinheiten vorgesehen. In den weiteren langfristigen vierten und fünften Bauabschnitten sollen 200 weitere Wohneinheiten entstehen. Neben diesem Großvorhaben liegen mehrere kleinere Neubaugebiete entlang derselben Linien, was v.a. auf die Linie 261 und 265 zutrifft.

Abb. 8: Zuordnung kurzfristiger Bauvorhaben zum aktuellen Busnetz



Quelle: Darstellung nach Stadt Bottrop (2016)

4.6 Versorgungseinrichtungen

Die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen ist eine zentrale Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs. Besonders für ältere Generationen kann der Busverkehr als Teil von Nahmobilität (zum Beispiel zum nächsten Supermarkt) interpretiert werden. Die Stadt Bottrop ist als Mittelzentrum definiert und grenzt überwiegend an weitere Mittelzentren. Ausnahmen sind die nordwestlich angrenzenden Grundzentren Hünxe und Schermbeck (beide Kreis Wesel) sowie im Süden das Oberzentrum Stadt Essen. Die Stadt Bottrop ist in mehrere Versorgungsbereiche gegliedert. Hauptzentrum ist die Bottroper Innenstadt. Ergänzend bestehen vier Nebenzentren und vier Nahversorgungsstandorte. Auch hier ist ein Unterschied zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtgebiet erkennbar. Nur das Nebenzentrum Kirchhellen liegt im nördlichen Teil der Stadt Bottrop.

Tab. 12: Versorgungsbereiche und Ergänzungsstandorte

Standort	Haltestelle
Hauptzentrum	
Innenstadt	ZOB
Nebenzentrum	
Boy	Boyer Markt
Eigen	Eigen Markt
Fuhlenbrock	Fuhlenbrock Markt
Kirchhellen	Schulze-Delitzsch-Straße
Nahversorgungszentrum	
Bahnhof	Hauptbahnhof

Standort	Haltestelle
Osterfelder Straße	Heidenheck
Batenbrock Nord	Siemensstraße
Stadtwald	Stadtwald, Herzogstraße

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

Neben der Einordnung in Haupt-, Neben- und Nahversorgungszentren bestehen weitere Kategorien. Hierbei handelt es sich meist um Einzelstandorte von Supermärkten als fußläufig erreichbarer Nahversorger. Nahversorgungsstandorte in nicht integrierten Lagen bestehen in den Stadtteilen Boy und Kirchhellen Mitte (je ein Supermarkt). Neben den Standorten in der Stadt Bottrop sind für die städtischen Randgebiete die Standorte in den benachbarten Städten relevant. Hinzu kommen regional bedeutende Versorgungsbereiche wie das Centro Oberhausen (v.a. Haltestelle Neue Mitte) und die Innenstadt Essen (v.a. Hauptbahnhof und Limbecker Platz).

Neben dem Einzelhandel gehören auch medizinische Einrichtungen zu den Versorgungsstandorten. Dies sind v.a. Krankenhäuser. Diese sind neben der Versorgungsfunktion gleichzeitig als größere Arbeitsplatzstandorte mit Schichtbetrieb relevant. Daher ist die regionale Anbindung nicht nur für Besucher, sondern auch für die Beschäftigten von Bedeutung. Für die großen Krankenhäuser in der Stadt Bottrop bestehen keine Planungen bzgl. Kapazitäten und Beschäftigtenzahlen.

Tab. 13: Stadt Bottrop - Krankenhäuser

Standort	Haltestelle	Anbindung ZOB	Anbindung Hbf.
Knappschaftskrankenhaus	Knappschaftskrankenhaus	kein Umstieg	kein Umstieg
Marienhospital	Marienhospital	kein Umstieg	1 Umstieg
St.-Antonius-Hospital	St.-Antonius-Hospital/Gartenstr.	kein Umstieg	kein/1 Umstieg ¹

¹ abends und sonntags ein Umstieg

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

Ergänzend bestehen für die lokale medizinische Versorgung zahlreiche Ärzte, deren Standorte tlw. mit den Krankenhäusern übereinstimmen. Weitere Standorte, bei denen sich mehrere Ärzte in direkter Nähe zueinander befinden sind in Fuhlenbrock (Haltestelle u.a. Lindhorststraße), Kirchhellen Mitte (u.a. Schulze-Delitzsch-Straße), Lehmkuhle (u.a. Hauptbahnhof) und Boy (u.a. Boyer Markt).

4.7 Freizeitziele

Im Freizeitverkehr bestehen mehrere Standorte mit einem hohen teilweise saisonalen Besucherankommen. Schwerpunkt ist hier abweichend von den meisten anderen Zielen für den öffentlichen Bahn- und Busverkehr das Wochenende, was v.a. die Schwachverkehrszeit abends und an Sonntags über betrifft. Bzgl. der Besucherzahlen können die nachfolgenden Orte als größere touristische Einzelattraktionen der Stadt Bottrop gewertet werden, was v.a. für die regionale Anbindung relevant ist.

Tab. 14: Freizeitziele in der Stadt Bottrop

Standort	Haltestelle	Anbindung ZOB	Anbindung Hbf.
Alpincenter	Alpincenter	kein Umstieg	1 Umstieg
Bottroper Stadtfest	u.a. ZOB	-	kein Umstieg
Grafenmühle	Grafenmühle ¹	-	-
Grusellabyrinth	Malakoffturm	kein Umstieg	kein Umstieg ^T
Halde Haniel	Zeche Franz Haniel ^T	1 Umstieg	1 Umstieg
Herbstkirmes	u.a. ZOB	-	kein Umstieg
Johanneskirmes	u.a. Schulze-Delitzsch-Straße	1 Umstieg	kein/1 Umstieg ²
Karnevalskirmes	u.a. ZOB	-	kein Umstieg
Michaelismarkt	u.a. ZOB	-	kein Umstieg
MoviePark Germany	Feldhausen Bf., MoviePark	kein Umstieg	kein Umstieg
Schloss Beck	Feldhausen Bf., Schlossgasse/Bf. ^T	1 Umstieg	kein Umstieg
Tetraeder	Tetraeder	kein Umstieg	1 Umstieg

¹ kein regelmäßiges Busangebot ² abends und sonntags ein Umstieg ^T nur TaxiBus-Anbindung

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

Neben wichtigen Zielen in der Stadt Bottrop bestehen auch in den benachbarten Kommunen einzelne touristische Großattraktionen. Schwerpunkt sind hier die Städte Oberhausen (Neue Mitte, Revierpark Vonderort) und Essen (Innenstadt). Die Standorte in der Stadt Oberhausen sind aus der Stadt Bottrop ohne Umstieg mit der Linie SB91 (Stadtmitte, Eigen) erreichbar. Umsteigefreie Verbindungen in die Stadt Essen bestehen mit den Bahnlinien RE14 (Feldhausen, Lehmkuhle), S9 (Boy, Lehmkuhle) und der Buslinie SB16 (Hardinghausen, Kirchhellen Mitte, Grafenwald, Eigen, Stadtmitte, Lehmkuhle und Ebel). Zudem bestehen enge Verkehrsverflechtungen zum Schloss Wittringen in der Stadt Gladbeck, welches vom ZOB mit einem Umstieg an der Haltestelle Boyer Markt erreichbar ist. Vom Hauptbahnhof Bottrop sind je nach Verbindung ein Umstieg (mit TaxiBus) oder zwei Umstiege (ohne TaxiBus) erforderlich.

4.8 Gewerbe- und Industriegebiete

Die größten Industrie- und Gewerbegebiete liegen an der Stadtgrenze zur Stadt Essen. Daten zu den Beschäftigten und deren Mobilitätsverhalten liegen nicht vor. Bis auf den Standort Rheinba-
benstraße, von dem das gesamte östliche Gebiet entlang der Industriestraße nicht durch Buslinien erschlossen wird, haben alle weiteren Großstandorte eine Buserschließung. Im Bereich der Industriestraße bestand in der Vergangenheit ein Busangebot, welches aber auf Grund der geringen Nachfrage wiedereingestellt wurde.

Tab. 15: Große Gewerbe- und Industriestandorte in der Stadt Bottrop

Standort	Haltestelle	Anbindung ZOB	Anbindung Hbf.
Bergwerk Prosper-Haniel	u.a. Steigerstraße	kein Umstieg	kein Umstieg
Boy	u.a. Im Gewerbepark West	kein Umstieg	1 Umstieg
Kirchhellen Mitte	u.a. Pelsstraße/Im Pinnthal ^T	1 Umstieg	1 Umstieg
Knippenburg	u.a. Auf der Knippenburg	1 Umstieg	kein Umstieg
Kruppwald	u.a. Speckenbruch ^T	kein Umstieg	kein Umstieg
Rheinbabenstraße	- ¹	-	-

^T überwiegend nur TaxiBus-Anbindung ¹ überwiegend nicht erschlossene Industriestraße

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

Bei den Industrie- und Gewerbegebieten sind auch unabhängig der Größe an mehreren Standorten Änderungen zu erwarten. Dies betrifft v.a. die noch aktiven Standorte des Bergwerks Prosper-Haniel, welche Ende 2018 geschlossen werden (Bergwerk Prosper-Haniel IV, Schachtanlage Prosper II, Bergwerk Prosper-Haniel). Zudem wird das Gewerbegebiet Sturmshof Ende 2018 und Welheimer Mark nach dem Jahr 2020 geschlossen. Das Gewerbegebiet Heimannstraße wurde bereits geschlossen. Hier soll eine Wohnnutzung folgen.

Neuentwicklungen sind an zwei Standorten vorgesehen. Im Stadtteil Boy soll voraussichtlich Ende 2018 auf dem Kraneburger Feld ein neuer IKEA-Standort eröffnen. Zudem wird von einer Zunahme der Betriebe am Standort interkommunales Gewerbegebiet am Flughafen ausgegangen.

Abb. 9: Wesentliche Ziele im öffentlichen Personennahverkehr



Quelle: Darstellung basierend auf Stadt Bottrop (2012)

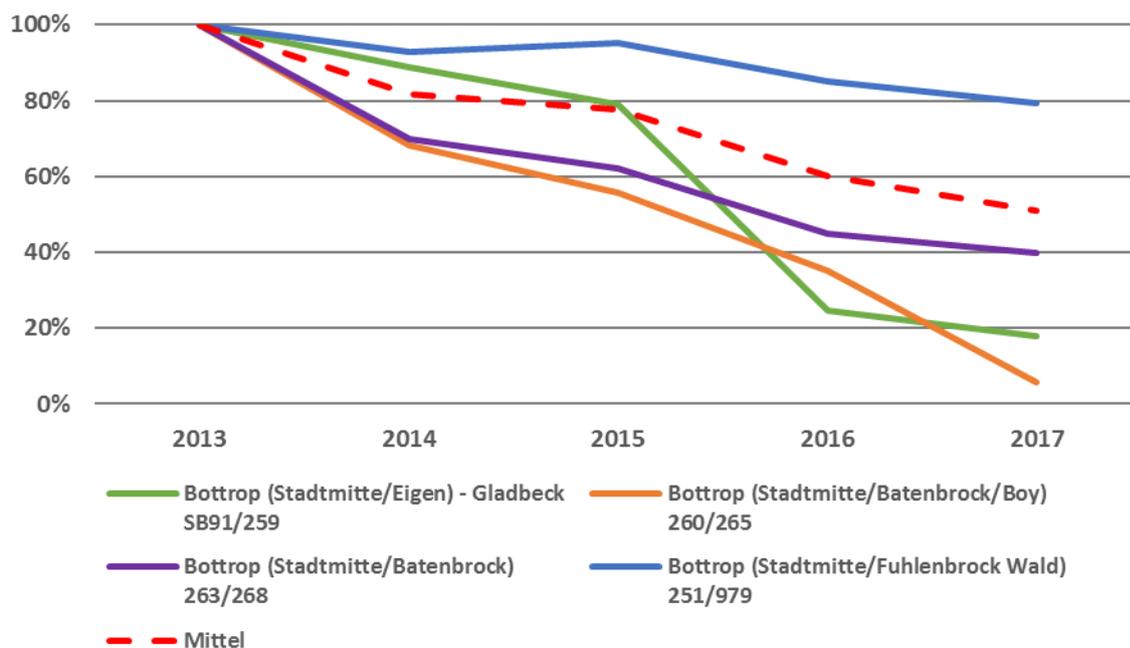
4.9 Kostenentwicklung

Die Finanzierung des Busverkehrs in der Stadt Bottrop hat sich in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt, da der Defizitbetrag kontinuierlich gesenkt wurde. Großen Anteil haben daran die 10-Minutentakt-Achsen. Von den eingesparten Kosten der letzten fünf Jahre wurden 80% auf diesen Achsen erzielt. Entscheidend hieran ist, dass dieser Erfolg nicht durch Angebotskürzungen, sondern Fahrgastzuwächsen zusammen mit einer effizienten Betriebsdurchführung erzielt wurde. Bezogen auf den gesamten Betrachtungszeitraum von fünf Jahren konnte auf den 10-Minutentakt-Achsen der Zuschussbetrag etwa halbiert werden.

Besonders positiv ist hier die Einrichtung der neuen Taktachse zwischen der Innenstadt (Haltestelle ZOB) und dem Stadtteil Batenbrock (Haltestelle Knappen-/Prosperstraße), welche durch die Linien 263 und 268 gebildet wird. Die erforderlichen Zuschüsse konnte mit Hilfe einer vertakteten Leistungsausweitung auf dieser Achse um über 60% reduziert werden. Allein durch diese Angebotsausweitung und Taktverbesserung wurden auf beiden Linien absolute jährliche Einsparungen anstelle der prognostizierten Mehrkosten von 50.000 Euro pro Jahr erzielt.

Nur die Taktachse zwischen der Innenstadt und Fuhlenbrock Wald (Linien 251 und 979) liegt bei dem Zuschussbedarf weiterhin deutlich über den Werten der anderen Taktachsen und auch deutlich über dem Mittelwert. Ursache ist hier, dass das Stadtteilzentrum nicht auf der 10-Minutentakt-Achse mit der Innenstadt verbunden ist. Bisher endet die Taktachse am östlichen Eingang des Stadtteils an der Haltestelle Lindhorststraße.

Abb. 10: Zuschussbedarf für 10-Minutentakt-Achsen

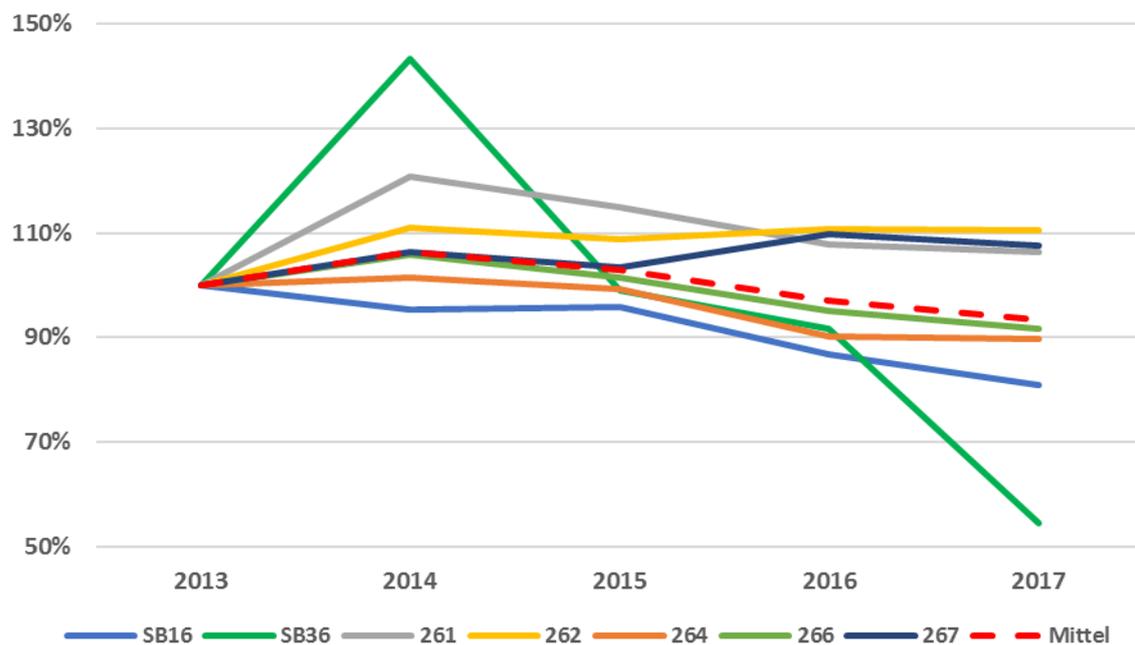


Quelle: Vestische Straßenbahnen (2017)

Ergänzt werden die Taktachsen durch die v.a. regional relevanten Linien SB16 (Dorsten – Bottrop – Essen) und SB36 (Bottrop-Kirchhellen – Gladbeck – Gelsenkirchen) sowie weiteren Erschließungslinien in der Stadt Bottrop. Die beiden regionalen Buslinien SB16 und SB36 haben sich in den letzten

Jahren ebenfalls positiv entwickelt, während die Zuschüsse auf den lokalen Erschließungslinien in der Stadt Bottrop weitestgehend konstant geblieben sind. Bei den Linie SB16 und SB36 werden längere Taktabstände zu Gunsten längerer und umsteigefreier Fahrtmöglichkeiten akzeptiert. Die stärkste Linie für die lokale Erschließung in der Stadt Bottrop ist die Linie 264 (Lehmkuhle – Vonderort – Stadtmitte – Batenbrock – Eigen). Diese verkehrt montags bis freitags im Takt 20 und am Wochenende im Takt 30. Dazu wird der Streckenabschnitt zwischen Stadtmitte (Haltestelle ZOB) und Eigen (Haltestelle Eigen Markt) auch abends im Takt 30 ohne TaxiBus-Fahrten angeboten. Auch hier zeigt sich, dass ein attraktives Angebot (inklusive Nebenzeiten) mit einem geringen Defizit verbunden sein kann.

Abb. 11: Zuschussbedarf für Buslinien im Takt 20 oder Takt 30



Quelle: Vestische Straßenbahnen (2017)

Die Zahlen zeigen, wie wichtig ein verlässlicher und dichter Takt (inklusive Nebenzeiten) für Fahrgäste ist. Die Möglichkeit einer spontanen Nutzung ist damit auch ein wichtiges Argument, sodass Gelegenheits- und Nichtnutzer auf den Bus umsteigen. Dass auf einzelnen Achsen die Fahrgastzahlen stagnieren, ist auf negative Fahrgastentwicklungen außerhalb der Stadt Bottrop zurückzuführen.

Stabile Zuschüsse und Fahrgastzahlen sind mit einem dichten Takt und verlässlichem Angebot auch zu nachfrageschwächeren Zeiten (zum Beispiel abends/nachts) und am Wochenende möglich. Taktverdünnungen und zeitlich stärker eingeschränkte Angebote können bei der vorhandenen Nachfrage zu überproportionalen Fahrgast- und Einnahmerückgängen führen. In der Folge sind steigende Zuschüsse statt anvisierter Einsparungen möglich.

5 Mobilitätsverhalten

Für die Stadt Bottrop wurde im Jahr 2013 eine Haushaltsbefragung durchgeführt, um Erkenntnisse zum lokalen und regionalen Mobilitätsverhalten der Einwohner Bottrops zu erhalten. Zur besseren Einschätzung des täglichen Wegeaufkommens für die Potenzialanalyse (vgl. Kapitel 8) und das Entwicklungskonzept (vgl. Kapitel 11) wurden mehrere Stadtteile anhand der Siedlungsstruktur und Erschließung durch Buslinien aufgeteilt (vgl. Anhang). Grundlage für die Aussagen zum Mobilitätsverhalten ist das tägliche Wegeaufkommen der Einwohner Bottrops ab 2.500 Wegen/Relation unabhängig von den gewählten Verkehrsmitteln.

Die Siedlungsstrukturen mit den beiden Schwerpunkten Stadtmitte und Kirchhellen Mitte zeigen sich auch im Mobilitätsverhalten. Mit Ausnahme der Relation zwischen Stadtmitte und Kirchhellen Mitte erfolgt das größere tägliche Wegeaufkommen innerhalb der beiden Stadtbezirke bzw. den jeweiligen angrenzenden Kommunen. Zwischen Kirchhellen Mitte und Stadtmitte erfolgen täglich 2.800 Wege. Hinzu kommen die Wege, welche diese Achse überlagern (zum Beispiel Hardinghausen – Stadtmitte).

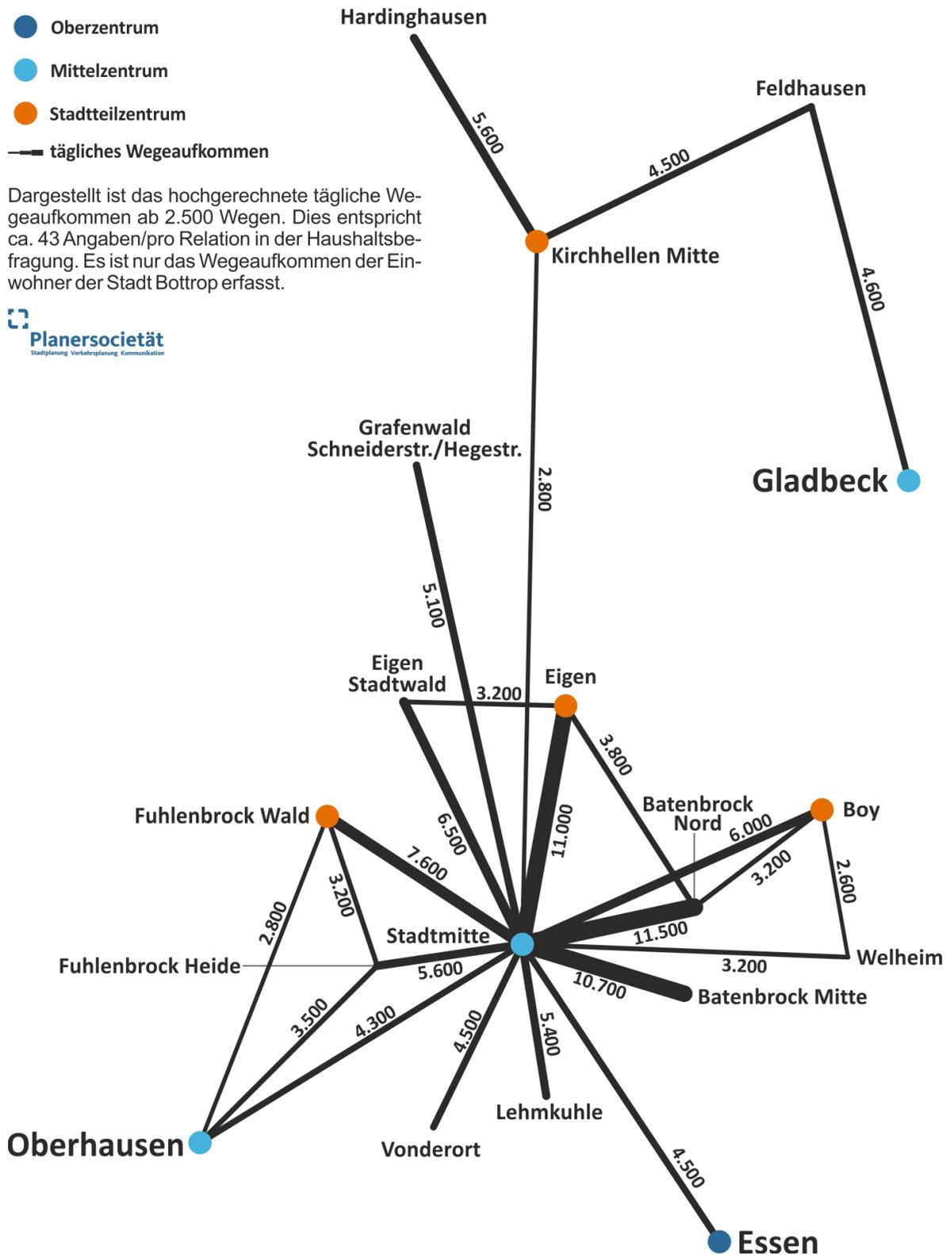
Neben dem Weg ins Stadtzentrum Bottrop besteht auch auf mehreren tangentialen Verbindungen ein größeres tägliches Wegeaufkommen. Schwerpunkt sind hier die vier Stadtteilzentren der Stadt Bottrop: Boy, Eigen und Fuhlenbrock im südlichen Stadtbezirk Alt-Bottrop sowie Kirchhellen Mitte im nördlichen Stadtbezirk Bottrop-Kirchhellen.

Ebenso besteht aus mehreren Stadtteilen ein größeres tägliches Wegeaufkommen in die Zentren benachbarter Kommunen. Dies gilt v.a. für Bottroper Stadtteile, welche direkt an die benachbarte Kommune grenzen (zum Beispiel Fuhlenbrock – Oberhausen und Feldhausen – Gladbeck).

Abb. 12: Tägliches Wegeaufkommen auf Stadtteilebene

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Stadtteilzentrum
- tägliches Wegeaufkommen

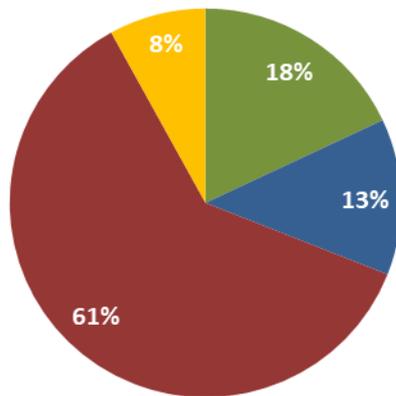
Dargestellt ist das hochgerechnete tägliche Wegeaufkommen ab 2.500 Wegen. Dies entspricht ca. 43 Angaben/pro Relation in der Haushaltsbefragung. Es ist nur das Wegeaufkommen der Einwohner der Stadt Bottrop erfasst.



Quelle: Darstellung basierend auf Stadt Bottrop (2013)

Das Mobilitätsverhalten in der Stadt Bottrop ist stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Dieser hat einen Modal-Split-Anteil von 61 %. So besitzen 51 % der Haushalte ein Auto und immerhin 34 % besitzen zwei Autos. Demgegenüber haben Bahn und Bus mit 8 % nach Fuß- und Radverkehr den geringsten Anteil am Modal-Split. Aus der Autoverfügbarkeit je Haushalt ergibt sich auch eine hohe Autoverfügbarkeit pro Person. So können 73 % immer ein Auto nutzen. Demgegenüber haben 16 % eine Zeitfahrkarte für Bahn und Bus.

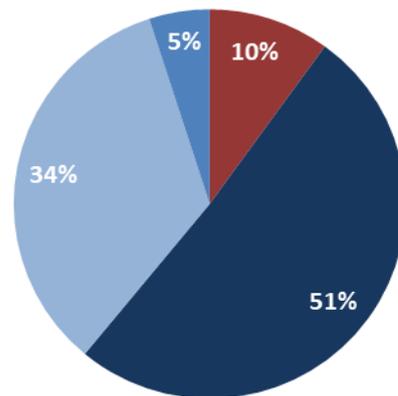
Abb. 13: Modal-Split Stadt Bottrop



■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ Auto ■ Bahn/Bus

Quelle: Stadt Bottrop (2013)

Abb. 14: Autoverfügbarkeit je Haushalt

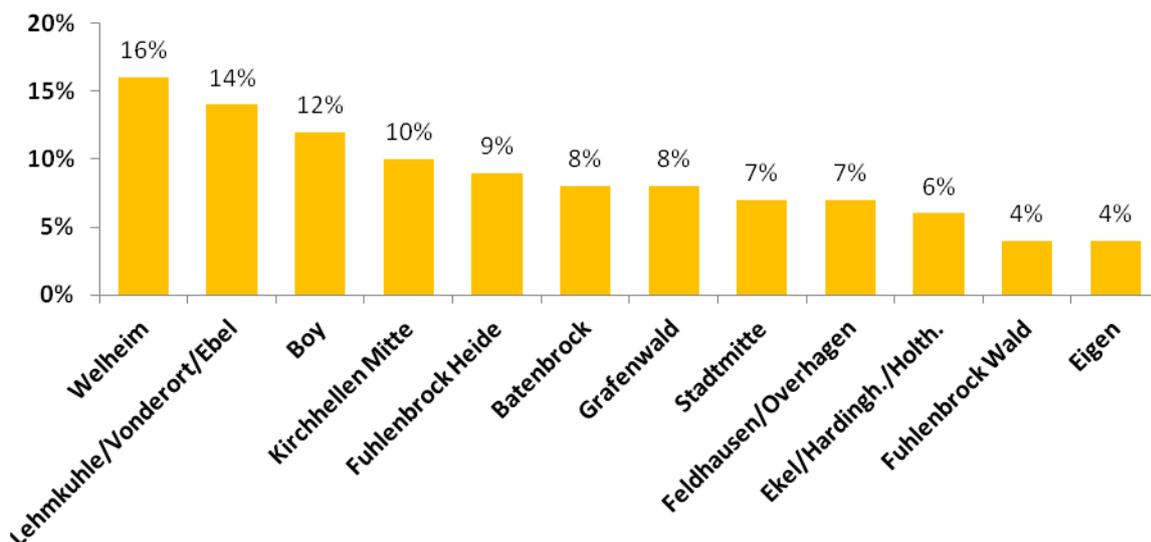


■ kein Auto ■ 1 Auto ■ 2 Autos ■ ab 3 Auto

Quelle: Stadt Bottrop (2013)

Der Modal-Split nach Altersgruppen zeigt die Relevanz von Bahn- und Busangeboten für Jugendliche. In der Kategorie 6 bis 17 Jahre nutzen 19% Bahn und Bus, während es in den beiden weiteren Altersklassen 18 bis 64 Jahre und über 64 Jahre mit 6% bis 7% deutlich weniger sind. Dies steht in direktem Zusammenhang mit dem Führerscheinbesitz. So ist der Modal-Split-Anteil bei Bahn und Bus bei Personen ohne Führerschein knapp 3-mal höher, als bei Personen mit Führerschein. Trotz dieser maßgeblichen Einflussgrößen (Autoverfügbarkeit und Führerscheinbesitz) zeigen sich deutliche Unterschiede in der Bahn/Bus-Nutzung auf Stadtteilebene.

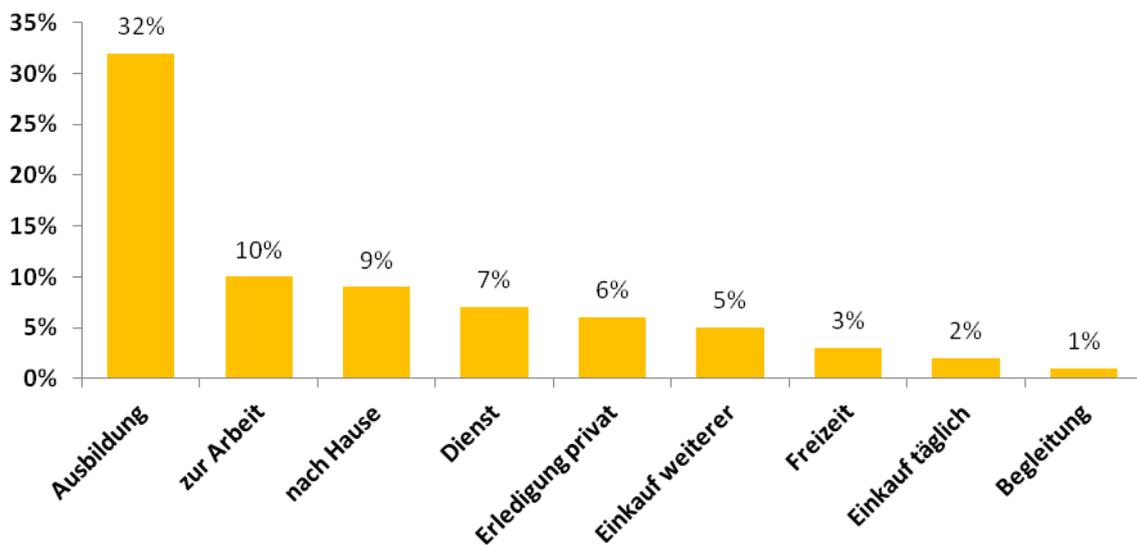
Abb. 15: Modal Split-Anteil Bahn/Bus nach Siedlungsbereichen



Quelle: Stadt Bottrop (2013)

Die Nutzung von Bahn und Bus hat die größte Bedeutung im Ausbildungsverkehr. Mit deutlichem Abstand folgt der Berufsverkehr mit Fahrten zur Arbeit (10%) und Dienstfahrten (7%). Im Bereich Versorgung sind auch Fahrten mit Bahn und Bus relevant, wenn der Nutzungszweck über lokale Versorgungszwecke (zum Beispiel Supermarkt) hinausgeht. So haben private Erledigungen und Einkäufe über lokale Versorgungszwecke hinaus einen Modal-Split-Anteil zwischen 5% und 6%. Dies bestätigt, dass Bahn und Bus v.a. für längere Entfernungen genutzt werden. Die mittlere Reiseweite beträgt 14 km, was noch vor dem motorisierten Individualverkehr mit 11 km liegt. Auch beim Binnenverkehr, der einen Anteil von 69% ausmacht, liegt die mittlere Reiseweite mit öffentlichen Verkehrsmitteln bei 3,5 km knapp vor dem motorisierten Individualverkehr mit 3,4 km.

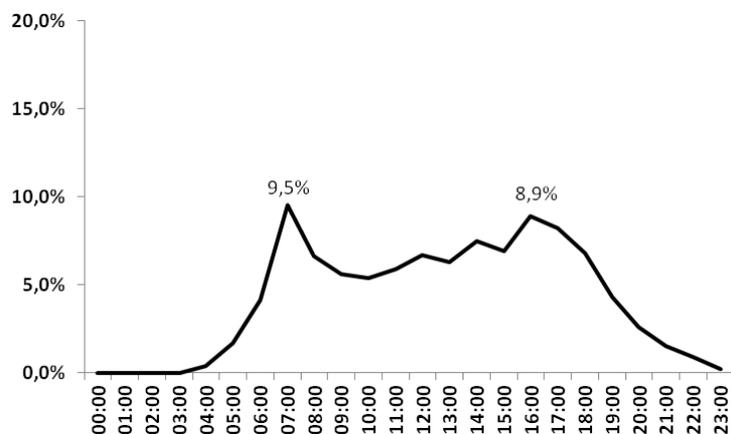
Abb. 16: Modal Split-Anteil Bahn/Bus nach Nutzungszwecken



Quelle: Stadt Bottrop (2013)

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurde auch ermittelt, in welcher Stundengruppe ein Weg unabhängig vom Verkehrsmittel begonnen wurde. Hieraus lassen sich für die Stadt Bottrop zwei Verkehrszeiten ableiten. Neben den Schwachverkehrszeiten morgens und abends besteht tagsüber ein überwiegend gleich starker Fahrtantrittspegel pro Stunde. Die charakteristischen Spitzen morgens und nachmittags sind v.a. auf den Schulverkehr zurückzuführen.

Abb. 17: Fahrtantrittspegel über alle Verkehrsmittel



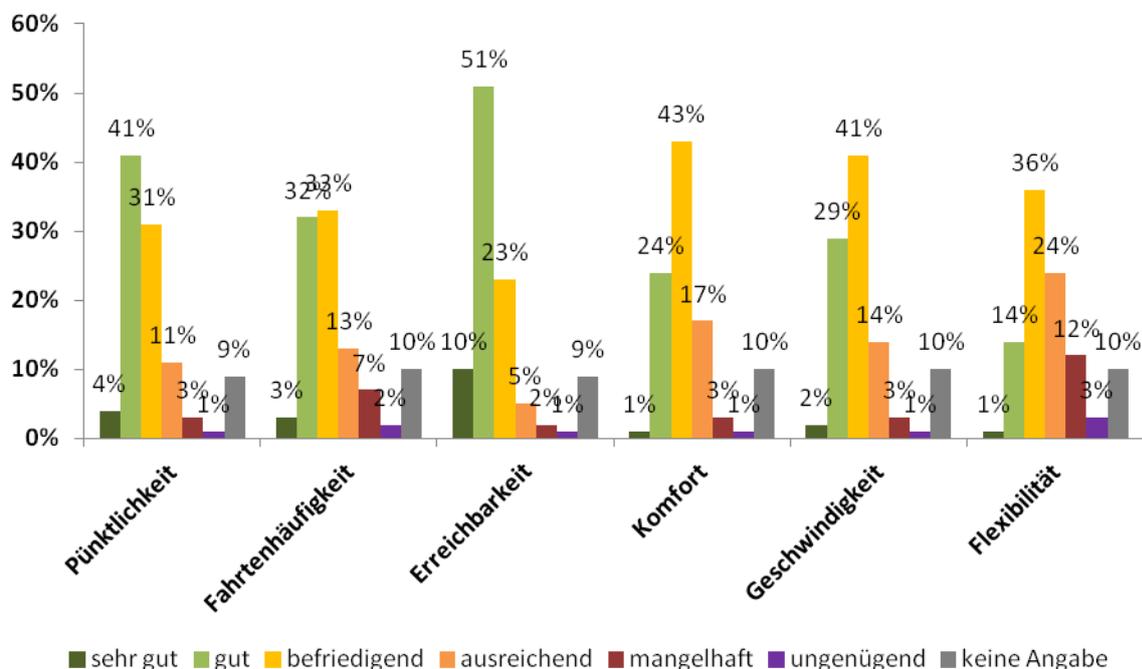
Quelle: Stadt Bottrop (2013)

Zusätzlich zur statistischen Auswertung wurden auch weitere qualitative Zusatzfragen gestellt. So kennen knapp 66% das Angebot TaxiBus. Genutzt wird es von knapp 7%. Eine eigene Zeitfahrkarte

ist 19% der Befragten wichtig bis sehr wichtig. Demgegenüber wird ein eigenes Kraftfahrzeug mit 88% als wichtig bis sehr wichtig eingeschätzt. Entscheidungskriterien für die Wahl eines Verkehrsmittels sind v.a. eine flexible Nutzung (33%), kurze Reisezeiten (30%) und geringe Kosten (22%). Ein hoher Komfort (5%) und der Umweltgedanke (11%) haben eine geringere Priorität.

Abschließend wurde eine Frage gezielt zum Busverkehr gestellt, bei der mehrere Kriterien mit Schulnoten bewertet werden konnten. Hier konnte in allen Kategorien hohe Anteile bei den Noten gut und befriedigend erzielt werden. Besonders positiv werden die Pünktlichkeit und die Erreichbarkeit bewertet. Negative Bewertungen (mangelhaft, ungenügend) sind zu vernachlässigen. Nur die Bewertung der Flexibilität schneidet gegenüber den anderen Kategorien vergleichsweise schlecht ab. Die Ergebnisse weichen teilweise vom Kundenbarometer für das Busnetz ab, was darauf zurückzuführen ist, dass bei der Haushaltsbefragung auch Personen geantwortet haben, welche die Bahn- und Busangebote weniger gut kennen.

Abb. 18: Beurteilung des Busverkehrs



Quelle: Stadt Bottrop (2013)

Die für den öffentlichen Personennahverkehr oft charakteristischen Merkmale bestehen auch im Mobilitätsverhalten der Bottroper Einwohner. Außer bei Kindern und Jugendlichen, die weder über einen Führerschein noch über ein eigenes Auto verfügen, erreichen Bahn und Bus keine hohen Anteile am Modal-Split. Obwohl viele Kriterien des öffentlichen Personennahverkehrs positiv bewertet werden, bleiben Modal-Split-Wert zum Beispiel bei den Nutzungszwecken im einstelligen Prozentbereich. Dabei wird auch die geschlechtsspezifische Bahn- und Busnutzung bestätigt, bei der Frauen öfter Bahn und Bus nutzen. Mit dem demographischen Wandel sind für den öffentlichen Personennahverkehr v.a. die rückläufigen Schülerzahlen, eine zunehmende Anzahl ältere Generationen sowie eine zunehmende Führerscheinbesitzquote bei Frauen relevant. Die damit verbundene Verlagerung vom Ausbildungsverkehr zum Freizeitverkehr bedeutet auch, dass immer mehr Menschen zwischen Mobilitätsangeboten wählen können. Die Konkurrenz von Bahn und Bus v.a. gegenüber dem Auto nimmt damit zu.

6 Bahn und Busangebote

6.1 Organisation

Der Schienenverkehr liegt in der Verantwortung des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr. Daher richtet sich der Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop primär an den lokalen Busverkehr.

Tab. 16: Betreiber im Schienenverkehr

Betreiber	Linien
Deutsche Bahn (DB Regio)	RB43, S9
NordWestBahn	RE14, RB44

Das Angebot im Busverkehr wird durch mehrere Verkehrsunternehmen erbracht, von denen ein Hauptteil der Leistung die Vestische Straßenbahnen durchführt. Mehrere Linien werden mit Gemeinschaftskonzessionen betrieben. Bürgerbusangebote bestehen nicht. Für die Übersicht der Konzessionslaufzeiten vgl. Anhang.

Tab. 17: Konzessionen im Busverkehr

Konzessionsinhaber	Linien
Buslinien	
BOGESTRA AG/VESTISCHE	SB36
DB (BVR)	SB29, 188, 189
DB (BVR)/VESTISCHE	SB16
EVAG	186, NE16
STOAG/VESTISCHE	SB91, 979, NE21
VESTISCHE	251 ^T , 259, 260, 261 ^T , 262 ^T , 263, 264 ^T , 265 ^T , 266 ^T , 267 ^T , 268 ^T , 290 ^T , 294 ^T , NE2, NE18, NE19
TaxiBus-Linien	
VESTISCHE	TB217, TB256, TB269

^T Fahrplan umfasst auch TaxiBus-Fahrten

Quelle: Bezirksregierung Münster (2016)

Jede Buslinie ist einem von zwei Netzbereichen zugeordnet. Die Einzelkonzessionen werden bis zum 31.12.2019 harmonisiert, um ab dem Jahr 2020 netzbezogene Konzessionen vergeben zu können. Die Linien 188 und 189, NE2 sind dem Kreis Recklinghausen, die Linie 186, NE16 der Stadt Essen und die Linie SB36 der Stadt Gelsenkirchen zugeordnet. Keine Zuordnung erfolgt bisher für die Linien SB29, NE18, NE19 und NE21.

Tab. 18: Übersicht der Netzbereiche

	Stadtverkehr Bottrop	Nachbarortsverkehr
Linien	SB16 251 ^T , 261 ^T , 262 ^T , 263, 264 ^T , 266 ^T , 267 ^T , 268 ^T , 290 ^T , 294 ^T , 979 TB217, TB256, TB269	SB91 259, 260, 265 ^T
Leistungsvolumen	Fahrplankilometer: ca. 2,6 Mio. km TaxiBus-Kilometer: ca. 50.000 km	Fahrplankilometer: ca. 1,6 Mio. km TaxiBus-Kilometer: ca. 3.500 km
Konzessionslaufzeit	30.06.2019 Verlängerung bis zum Harmonisie- rungszeitpunkt 31.12.2019	31.12.2019

^T Fahrplan umfasst auch TaxiBus-Fahrten.

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

6.2 Bahn- und Buslinien

Schnellverkehre zwischen Stadtzentren

Die Stadt Bottrop wird durch vier Bahnlinien erschlossen, von denen die Linie RB43 nicht über den Hauptbahnhof verkehrt. Umsteigefreie Verbindungen bestehen ab dem Hauptbahnhof in die Oberzentren Essen und Wuppertal sowie ab dem Bahnhof Feldhausen in das Oberzentrum Dortmund. Auf den RE- und RB-Linien besteht überwiegend ein Takt 60, der an Wochenenden ganz bzw. teilweise auf einen Takt 120 umgestellt wird. Ein dichteres Angebot besteht auf der Linie S9 auf dem Abschnitt zwischen Bottrop, Essen und Wuppertal mit Takt 20 bis Takt 30.

Tab. 19: Angebote im Schnellverkehr – Schienenverkehr

Linie	Strecke	Angebot in der Stadt Bottrop
RE14	Essen – Gladbeck (West) – Bottrop (Hbf., Feldhausen) – Dorsten - Borken	Montag bis Sonntag <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 60 ▪ Borken – Dorsten samstagsabends und sonntagvormittags Takt 120
RB43	Dortmund – Herne – Gladbeck (Ost) – Bottrop (Feldhausen) – Dorsten	Montag bis Freitag <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 60 Samstag und Sonntag <ul style="list-style-type: none"> ▪ T120, samstags bis nachmittags Takt 60
RB44	Oberhausen – Bottrop (Vonderort, Hbf., Boy, Feldhausen) – Dorsten	Montag bis Sonntag <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 60

Linie	Strecke	Angebot in der Stadt Bottrop
S9	Haltern – Gelsenkirchen (Buer) – Gladbeck (West) – Bottrop (Hbf., Boy) – Essen – Velbert – Wuppertal	<p>Montag bis Freitag</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 60 zwischen Haltern und Bottrop ▪ Takt 20 zwischen Bottrop und Wuppertal, abends Takt 30 <p>Samstag und Sonntag</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 60 zwischen Haltern und Bottrop ▪ Takt 30 zwischen Bottrop und Wuppertal

Das Angebot im Schienenverkehr wird durch vier Schnellbuslinien (SB) ergänzt. Sie ermöglichen direkte Verbindungen zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen sowie Zentren außerhalb der Stadt Bottrop. Die Schnellbuslinien sind auf die Anbindung der Bottroper Innenstadt (v.a. Haltestelle ZOB) mit den benachbarten Kommunen (Dorsten, Gelsenkirchen, Gladbeck, Oberhausen) ausgerichtet, da der Hauptbahnhof auf Grund seiner Lage am südlichen Stadtrand nicht das Bottroper Stadtzentrum erschließt.

Tab. 20: Angebote im Schnellverkehr – Schnellbus

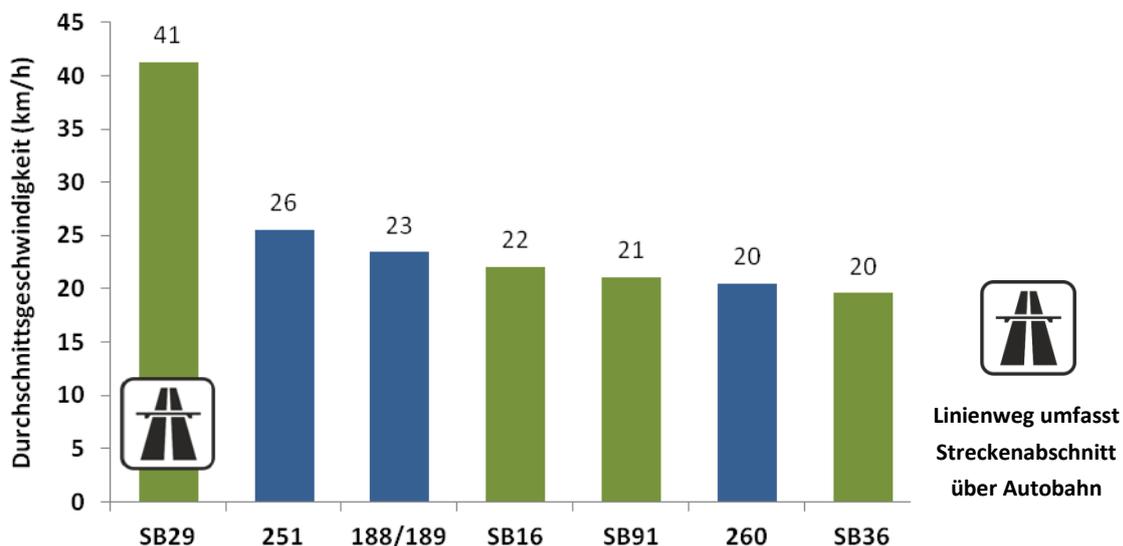
Linie	Strecke	Angebot in der Stadt Bottrop
SB16	Essen – Bottrop (Hbf., ZOB, Grafenwald, Kirchhellen Mitte, Feldhausen¹) – Dorsten	<p>Montag bis Samstag</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 20 zwischen Essen und Bottrop-Kirchhellen Mitte ▪ Takt 60 zwischen Bottrop-Kirchhellen Mitte und –Feldhausen bzw. Dorsten ▪ abends Takt 30 zwischen Bottrop ZOB und – Kirchhellen Mitte <p>Sonntag</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 30 zwischen Bottrop ZOB und – Kirchhellen Mitte ▪ Takt 60 zwischen Bottrop-Kirchhellen Mitte und –Feldhausen ▪ Takt 60 mittags bis abends zwischen Bottrop-Kirchhellen Mitte und Dorsten
SB29	Gelsenkirchen – Bottrop (Hbf., ZOB)	<p>Montag bis Samstag</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 60, kein Angebot abends und samstagnachmittags
SB36	Gelsenkirchen (Hbf., Horst) – Gladbeck – Bottrop (Kirchhellen Mitte)	<p>Montag bis Samstag</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 20, abends innerhalb Bottrops Takt 60, abends keine Fahrten von/bis Gelsenkirchen Hbf. <p>Samstag</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 30, abends innerhalb Bottrops Takt 60, abends keine Fahrten von/bis Gelsenkirchen Hbf. <p>Sonntag</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 60, keine Fahrten von/bis Gelsenkirchen Hbf.

Linie	Strecke	Angebot in der Stadt Bottrop
SB91	Gelsenkirchen (Buer) – Gladbeck – Bottrop (Eigen, ZOB) – Oberhausen (Mitte)	<p>Montag bis Freitag</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 20 zwischen Gelsenkirchen und Bottrop ZOB ▪ Takt 10 zwischen Bottrop ZOB und Oberhausen ▪ abends Takt 30 <p>Samstag</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 30 zwischen Gelsenkirchen und Bottrop ZOB ▪ Takt 15 zwischen Bottrop ZOB und Oberhausen ▪ abends Takt 30 <p>Sonntag</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 30

¹ Fahrten enden Feldhausen Bahnhof, Anbindung MoviePark während der Öffnungszeiten des Freizeitparks

Entgegen der Produktmerkmale von Schnellbussen¹ werden in der Stadt Bottrop aber fast alle Haltestellen entlang des Linienwegs mit bedient. Einzige Ausnahme ist die Linie SB29 zwischen Bottrop und Gelsenkirchen, welche die Autobahn A42 nutzt. Hierdurch ergeben sich auf den meisten Schnellbuslinien durchschnittliche Reisezeiten, die unter denen von Stadtbuslinien liegen. Bei der Linie SB91 ist zudem ein Halt an jeder Haltestelle erforderlich, da diese Linie zusammen mit der Linie 259 zwischen Bottrop und Gladbeck vertaktet ist.

Abb. 19: Fahrzeitvergleich



Regional- und Stadtverkehre

Eine feinere Erschließung der Siedlungsbereiche erfolgt durch mehrere lokale Buslinien. Hiervon ermöglichen viele Linien auch regionale Verbindungen in benachbarte Kommunen und direkte Fahrten zu Verknüpfungspunkten außerhalb der Stadt Bottrop. Mehrere Linien verkehren in der Schwachverkehrszeit (v.a. abends) als Bedarfsangebot (vgl. Tab. 19).

¹ vgl. Vestische Straßenbahn (2016)

Tab. 21: Angebote im weiteren Busnetz

Linie	Hauptbahnhof	ZOB (Mitte)	Boy	Batenbrock	Eigen	Feldhausen	Fuhlenbrock	Grafenwald	Kirchhellen Mitte	Welheim	Anbindung außerhalb Stadt Bottrop	Montag- Freitag tagsüber	Samstag tagsüber	Sonntag tagsüber	ab ca. 20 Uhr
186	■	■									Essen	20	30	30	30
188						■					Dorsten, Gladbeck	60	60	60	60
189			■							■	Essen, Gladbeck	30	30	60	60
217							■				-	60 ^T	60 ^T	60 ^T	60 ^T
251		■					■	■			-	20	30	60	60 ^T
256					■			■			Gladbeck	60 ^T	60 ^T	-	-
259		■			■						Gelsenkirchen, Gladbeck	20	30/-	-	-
260		■	■								Gelsenkirchen, Gladbeck	20	30/60	30/60	30/60
261	■	■			■		■				-	20	30	60	60 ^T
262	■	■		■	■						-	20	30	60	60 ^T
263		■								■	Essen, Oberhausen	20	30	30/60	30/60
264	■	■									-	20	30	60	60/60 ^T
265		■	■								-	20	30/60	60 ^T	60 ^T
266		■		■							-	30/60	60	60	60 ^T
267		■			■						-	30	30/60	60	60 ^T
268		■		■							-	20	30	60	60 ^T
269								■	■		-	60 ^T	60 ^T	60 ^T	60 ^T
290						■			■		-	EF ^T	-	-	-
294	■									■	-	60/60 ^T	60 ^T	60 ^T	60 ^T
979		■					■				Oberhausen	20	30	30	30

^T nur als TaxiBus

In der Stadt Bottrop wird auf mehreren Relationen durch die Überlagerung von zwei Buslinien ein dichteres Bedienungsangebot von/zum ZOB ermöglicht. Hierzu ergänzen sich Buslinien im Takt 20 zum Takt 10 und Takt 30 zum Takt 15.

Tab. 22: Vertaktung von Busangeboten

Linien	Mo.-Fr tagsüber	Samstag/Sonntag, allg. abends	Anmerkung
Achse Bottrop Mitte – Bottrop-Eigen – Gladbeck Mitte			
SB91	Takt 20	Takt 30	für Vertaktung muss SB91 an allen Haltestellen halten
259	Takt 20	Takt 30	
Achse Bottrop Mitte – Batenbrock – Boy			
260	Takt 20	Takt 30	genaue Vertaktung Montag bis Freitag tagsüber; keine Vertaktung Samstag/Sonntag, allg. abends
265	Takt 20	Takt 30	
Achse Bottrop Mitte – Bottrop-Fuhlenbrock Wald			
251	Takt 20	Takt 30	Vertaktung endet am Ortseingang von Fuhlenbrock Wald (Haltestelle Lindhorststraße)
979	Takt 20	Takt 30	
Achse Bottrop Mitte – Batenbrock (Prosperstraße)			
263	Takt 20	Takt 30	ungenauere Vertaktung Montag bis Freitag tagsüber; keine Vertaktung Samstag/Sonntag, allg. abends
268	Takt 20	Takt 30	

Nachtverkehre

Die Stadt Bottrop wird im Nachtverkehr durch mehrere Buslinien erschlossen. Neben einer lokalen Linie innerhalb der Stadt Bottrop (NE18) ermöglichen die weiteren Linien auch umsteigefreie Verbindungen in/aus benachbarten Kommunen. Die Buslinien, welche die Bottroper Innenstadt mit den Hauptbahnhöfen in den Städten Essen (NE16) und Oberhausen (NE21) verbinden, verkehren pro Tag mindestens einmal. Alle weiteren Linien verkehren an Sams-, Sonn- und Feiertagen (NE2, NE18, NE19). Alle Buslinien sind auf die zentrale Innenstadthaltestelle ZOB ausgerichtet, sodass auch Umstiege zwischen den einzelnen Linien möglich sind.

Tab. 23: Angebot im Nachtverkehr

Linie	Strecke	Angebot
NE2	Bottrop (ZOB, Eigen) – Gladbeck – Gelsenkirchen – Herten – Recklinghausen	Samstag, Sonntag, Feiertag: <ul style="list-style-type: none"> Takt 60 (3 bis 4 Fahrten/Richtung) Zusatzfahrten von Bottrop ZOB bis Boyer Brücke
NE16	Bottrop (Hbf., ZOB) – Essen	Montag bis Freitag: <ul style="list-style-type: none"> Takt 60 (2 bis 4 Fahrten/Richtung) Samstag, Sonntag, Feiertag: <ul style="list-style-type: none"> Takt 30 von 23:30 bis 00:30, sonst Takt 60 bis 06:30 bzw. 07:30 sonn-/feiertags
NE18	Bottrop (ZOB, Fuhlenbrock, Grafenwald, Kirchhellen Mitte)	Samstag, Sonntag, Feiertag: <ul style="list-style-type: none"> Takt 60 (5 Fahrten/Richtung)
NE19	Bottrop (ZOB, Boy) – Gladbeck – Gelsenkirchen	Samstag, Sonntag, Feiertag: <ul style="list-style-type: none"> Takt 60 (4 bis 5 Fahrten/Richtung)

Linie	Strecke	Angebot
NE21	Bottrop (ZOB, Vonderort) – Oberhausen	Montag bis Freitag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 Fahrt/Richtung Samstag, Sonntag, Feiertag: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 60 von 00:20 bis 05:20 bzw. 07:20 sonn-/feiertags

Verknüpfungspunkte

Die Haltestelle ZOB ist der einzige Standort an dem zwischen Buslinien auch Anschlussgarantien bestehen. Diese Anschlussgarantie ist Bestandteil der Mobilitätsgarantie. Kann hier ein zugesicherter Anschluss nicht eingehalten werden und besteht keine alternative Fahrtmöglichkeit, kann der Fahrgast ein Taxi nutzen. Die Kosten werden vom Verkehrsunternehmen erstattet.

Die Anschlussgarantien am ZOB Bottrop gelten für Anschlüsse an allen Wochentagen abends ab ca. 20:00 Uhr bis Betriebsschluss. Sie umfassen Anschlussgarantien zwischen den SchnellBus-Linien oder einer SchnellBus- und einer Stadt- bzw. Regionalbuslinie. Art und Umfang der Anschlüsse unterscheiden sich je nach Wochentag. Zudem sind diese gesicherten Anschlüsse nicht im Fahrplanbuch dargestellt.

Tab. 24: ZOB Bottrop: Anzahl von Anschlüssen mit Anschlussgarantie

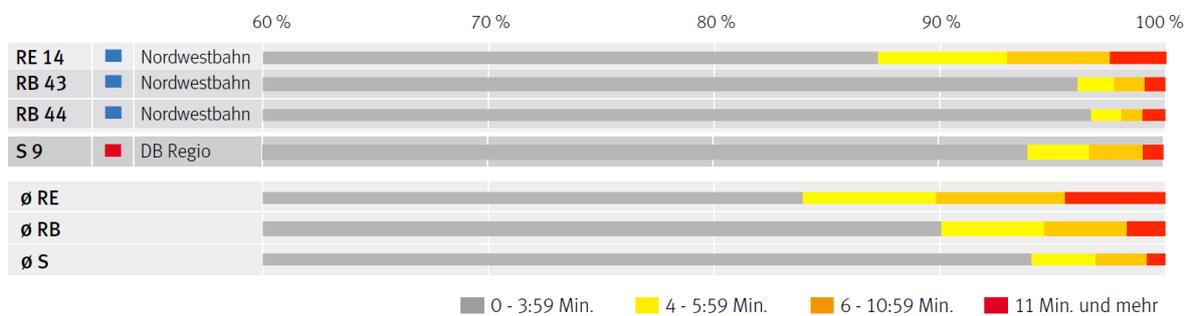
Linie	Anschlussgarantie	Anschlüsse abends		
		Montag bis Freitag	Samstag	Sonntag
SB16 aus Essen	SB91 nach Oberhausen und Gladbeck	4 und 4	2 und 2	-
SB16 aus BOT-Kirchhellen	251 nach Fuhlenbrock	1	-	-
	264 nach Vonderort	1	-	-
	SB91 nach Oberhausen und Gladbeck	4 und 6	7 und 8	7 und 8
SB91 aus Gladbeck	SB16 nach BOT-Kirchhellen Mitte	4	2	-
SB91 aus Oberhausen	SB16 nach BOT-Kirchhellen Mitte	3	2	-
251 aus BOT-Grafenwald	SB16 nach Essen	1	-	-
261 aus BOT-Ebel	SB91 nach Oberhausen und Gladbeck	-	-	1 und 1
263 aus BOT-Welheim	SB16 nach BOT-Kirchhellen Mitte	3	2	-
	SB91 nach Oberhausen und Gladbeck	7 und 8	7 und 8	7 und 8
263 aus Oberhausen	SB16 nach BOT-Kirchhellen Mitte	3	1	-
	SB91 nach Gladbeck	5	4	4
264 aus BOT-Vonderort	SB16 nach BOT-Kirchhellen Mitte	-	-	1
267 aus Eigen	SB16 nach BOT-Kirchhellen Mitte	1	1	-
	SB91 nach Gladbeck	1	1	1

6.3 Qualitätsberichte

6.3.1 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Schienenverkehr

Die Zuverlässigkeit im Schienenverkehr wurde durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr im Jahr 2015 erhoben. Hier hatte die Linie RE14 (Borken – Bottrop – Essen) die geringste Pünktlichkeitsquote. Diese liegt allerdings bei allen Verspätungskategorien unter dem verbundweiten Mittelwert für RE-Linien. Ebenfalls sehr zuverlässig waren die Angebote auf den beiden RB-Linien nach Oberhausen sowie Herne und Dortmund. Etwas anders ist die Situation bei der Linie S9. Diese hat zwar im Vergleich zur Linie RE14 eine bessere Pünktlichkeitsquote, liegt aber nur im Durchschnittswert aller S-Bahnlinien im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

Abb. 20: Pünktlichkeitsquote im Schienenverkehr 2015

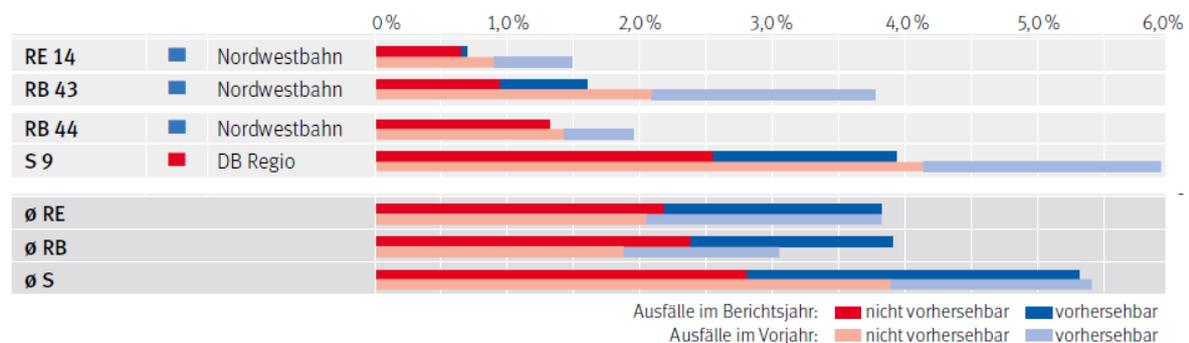


Der Betrieb auf der Linie RB43 erfolgt inzwischen durch die Deutsche Bahn.

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2015)

Neben der Verspätung ist der Ausfall von Verbindungen ein weiteres wichtiges Kriterium für die Zuverlässigkeit. Auf allen vier Bahnlinien wurde die Anzahl der Zugausfälle, unabhängig ob diese vorhersehbar oder nicht vorhersehbar waren, verringert. Hier schneiden auch alle vier Bahnlinien deutlich besser ab, wenn die verbundweiten Durchschnittswerte zu Grunde gelegt werden.

Abb. 21: Ausfallquote im Schienenverkehr 2015



Der Betrieb auf der Linie RB43 erfolgt inzwischen durch die Deutsche Bahn.

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2015)

6.3.2 Qualitätsbericht Vestische Straßenbahnen

Für den Busverkehr erstellt die Vestische Straßenbahnen seit dem Jahr 2014 einen jährlichen Qualitätsbericht. Grundlage ist hierfür die mit den Verkehrsunternehmen Vestische Straßenbahnen, Deutsche Bahn/Busverkehr Rheinland und Essener Verkehrs-AG geschlossene Qualitätsvereinbarung aus dem Jahr 2013. Der Bericht und die Ergebnisse wurden in mehrere Themenfelder unterschieden (zum Beispiel Angebots-, Ausstattungs- und Informationsqualität).

Insgesamt wurden mit der Leistungsmessung 17 Kriterien überprüft. Gegenüber dem Erhebungsjahr 2014 konnte sich die Vestische Straßenbahnen in fast allen Bereich verbessern. Zwar konnte auch bei dem externen Servicepersonal der Zielwert erreicht werden, dieser hat sich aber gegenüber dem Vorjahr leicht verschlechtert. Kritisch war das Thema Sauberkeit. Hier wurde ebenfalls ein schlechterer Wert als 2014 erreicht. Zudem wurde hier nur der Toleranzwert erreicht.

Tab. 25: Übersicht Leistungsmessung Jahr 2015

Merkmal	Zielgrad	Änderung zu 2014
Ausfälle	kein Zielwert	↑
Pünktlichkeit	kein Zielwert	↑
garantierte Anschlüsse	<i>erstmalig 2015 erhoben</i>	
Platzangebot	kein Zielwert	↑
Fahrpersonal	Ziel erreicht	↑
Servicepersonal intern	Ziel erreicht	↑
Servicepersonal extern	Ziel erreicht	↓
Information vor der Fahrt	Ziel erreicht	↑
Information während der Fahrt	Ziel erreicht	↑
Erscheinungsbild/Ausstattung Kundenzentren	Ziel erreicht	↑
Erscheinungsbild/Ausstattung externer Vorverkauf	Ziel erreicht	↑
Beschwerdemanagement	Ziel erreicht	↑
Fahrzeugausstattung	Ziel erreicht	↑
Fahrzeugsauberkeit	Toleranzwert erreicht	↓
Vollständigkeit der Haltestellenausstattung	Ziel erreicht	↑
Beschaffenheit/Funktion der Haltestellenausstattung	Ziel erreicht	↑
Sauberkeit der Haltestellen	Ziel erreicht	↑
Sicherheit	Ziel erreicht	↑

Quelle: Vestische Straßenbahnen (2015)

6.4 Fahrgastinformation

6.4.1 Bahnhöfe und Bushaltestellen

Die Bahnsteige verfügen neben Fahrplänen mindestens über dynamische Schriftanzeiger. Neben der Uhrzeit informieren diese die Fahrgäste auch über Verspätungen. Zudem besteht die Möglichkeit einer akustischen Fahrgastinformation.

Zur Standardausrüstung einer Bushaltestelle gehören ein Mast mit Haltestellenname und Liniennummern. Zudem sind die Fahrpläne der Buslinien sowie eine Zusammenfassung der jeweils gültigen Tarife vorhanden. Die Aushangfahrpläne basieren auf der Vorlage des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr. Dabei wird auf der Linie 186 (Essener Verkehrs-AG) eine andere Vorlage, als bei allen anderen Linien genutzt.

Eine dynamische Fahrgastinformation besteht am ZOB. Diese umfasst eine Übersichtstafel aller Abfahrten sowie ergänzend kleinere Anzeigen an den einzelnen Haltestellenpositionen. Neben den Abfahrtszeiten informieren die Anzeigen auch über Störungen und temporär geänderte Linienwege. Die Übersichtstafel sortiert die Buslinien nach den nächsten Abfahrten. Eine ergänzende Information, welche Abfahrt die nächste und schnellste Verbindung zum Hauptbahnhof ist, erfolgt nicht.

Abb. 22: Dynamische Fahrgastinformation am ZOB



Die IST-Abfahrtszeiten inklusive möglicher Verspätungen können bisher jedoch nur für die Fahrzeuge der Vestischen Straßenbahnen angezeigt werden. Bei Fahrzeugen anderer Verkehrsunternehmen (Essener Verkehrs-AG, Stadtwerke Oberhausen, Deutsche Bahn/Rheinlandbus) können nur die Abfahrtsuhrzeiten gemäß Aushangfahrplan angezeigt werden. Die Anzeige der aktuellen Abfahrtszeiten für diese Verkehrsunternehmen ist grundsätzlich möglich, wenn die Rahmenbedingungen zur Datenübertragung passen.

6.4.2 Fahrzeuge

Alle Züge haben eine akustische und optische Fahrgastinformation. Diese umfasst mindestens die Angabe der nächsten Haltestellen und die Ausstiegsseite. Teilweise befinden sich in den Türbereichen zusätzliche Übersichtsanzeigen mit Informationen zum weiteren Linienweg und Umsteigemöglichkeiten am nächsten Halt.

Alle Fahrzeuge im Busverkehr verfügen unabhängig vom Verkehrsunternehmen über eine dynamische Zielbeschilderung an der Fahrzeugfront und -türseite. Im Fahrzeug besteht eine akustische und optische Haltestelleninformation. Diese umfasst bei der optischen Information mindestens die nächste Haltestelle. Bei der Vestischen Straßenbahnen sowie deren Subunternehmen haben alle Fahrzeuge einen Informationsbildschirm, welcher immer mehrere aufeinanderfolgende Haltestellen gleichzeitig anzeigt. Bei Rheinlandbus und deren Subunternehmen wurde knapp die Hälfte aller Fahrzeuge auf Informationsbildschirme umgestellt, welche vereinzelt nicht den korrekten Linienweg anzeigen (vgl. Abb. 21). Die akustische Haltestellenansage erfolgt bei allen Verkehrsunternehmen durch Bandansagen. Während einer Befahrung hat sich gezeigt, dass diese bei Fahrzeugen von Rheinlandbus bzw. deren Subunternehmen vereinzelt defekt oder zu leise waren.

Abb. 23: Informationsbildschirm Rheinlandbus



6.4.3 Druckmedien

Wichtige gedruckte Fahrplanmedien sind das Fahrplanbuch und der Liniennetzplan, welche die Vestischen Straßenbahnen erstellt. Das Fahrplanbuch informiert über das Fahrtenangebot von Bahn- und Buslinien inklusive Kreisgrenzen überschreitender Buslinien anderer Verkehrsunternehmen. Hierzu werden die Bahn- und Busangebote zusammen mit dem Kreis Recklinghausen in einem Buch veröffentlicht. Ergänzend bestehen Informationen zum Tarif sowie ein Haltestellen- und Linienwegverzeichnis. Haltestellenskizzen für Haltestellen mit mehreren Abfahrtspositionen (zum Beispiel ZOB) sind nicht enthalten, können aber digital auf der Internetseite der Vestischen Straßenbahnen, der Vestischen App und in der elektronischen Fahrplanauskunft abgerufen werden.

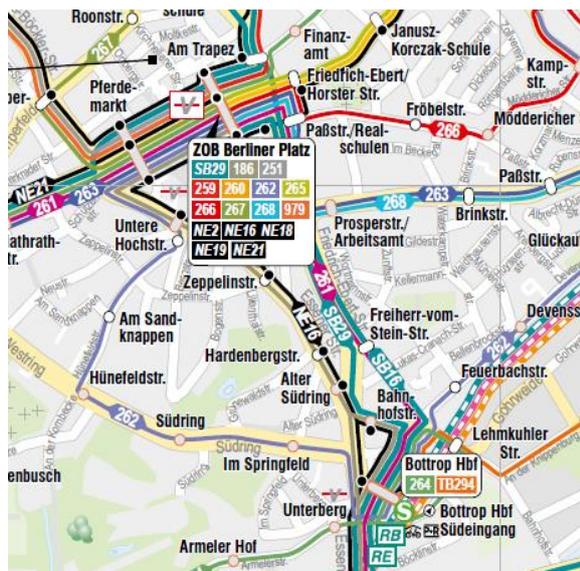
Der Liniennetzplan nutzt eine vereinfachte topografische Hintergrundkarte, in der auch Straßennamen enthalten sind. Er kann daher auch als Orientierungshilfe vor Ort genutzt werden. Allerdings weist der aktuelle Liniennetzplan qualitative Schwächen gegenüber der Version aus dem Jahr 2014 auf.

Tab. 26: Vergleich Liniennetzpläne

Merkmal	Version 2014	Version 2016
linienscharfe Darstellung	✓	✗
Erkennbarkeit von Schnellbushaltestellen	✓	✗
Darstellung von Tag- und Nachtverkehr	✓	✓
Haltestellenverzeichnis	✓	✗
Linienregister	✓	✗
Information zur TaxiBus-Nutzung	✓	✗
Kundenzentren/Vertriebsstellen	✓	nur Kundenzentren
Angaben zu B+R/B+R	✓	✗

Abb. 24: Vergleich Liniennetzpläne

Version 2014



Version 2016



6.4.4 Digitale Information

Zusätzlich zu den gedruckten Medien und Informationsmöglichkeiten vor Ort besteht ein umfangreiches digitales Angebot durch die Internetseiten der Verkehrsunternehmen, Apps und sozialen Medien. Die Angebote erfolgen durch die Verkehrsunternehmen bzw. den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Entsprechend sind hier viele Informationen nur unternehmensspezifisch angegeben. Der Fahrgast muss wissen, welche Linien von welchem Verkehrsunternehmen gefahren werden, um den entsprechenden Fahrplan zum Beispiel als pdf herunterladen zu können. Bis auf das Unternehmen Deutsche Bahn/Rheinlandbus verfügen alle Internetseiten über eine kombinierte Fahrplan- und Tarifauskunft. Deutsche Bahn/Rheinlandbus verweist als Unternehmen der Deutschen Bahn auf die unternehmenseigene Fahrplanauskunft. Diese enthält allerdings keine Tarifauskünfte zu Nahverkehrsverbindungen innerhalb eines Verkehrsverbunds.

Zusätzlich bietet die Vestische Straßenbahnen einen interaktiven Liniennetzplan an. Dieser kann auch als Fahrplanauskunft für Verbindungen innerhalb der Stadt Bottrop sowie zu den Bahnhöfen in der Stadt Gladbeck genutzt werden. Die Auswahl von Haltestellen ist automatisch mit weiteren Informationen verknüpft (zum Beispiel Linieninformationen und Abfahrtsmonitor). Informationen zur Barrierefreiheit und intermodalen Verknüpfung sind nicht enthalten.

Eine zentrale digitale Informationsplattform bietet zudem der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, welcher allerdings keine Linien- und Aushangfahrpläne enthält. Das Angebot kann über die eigene Internetseite sowie die Apps genutzt werden. Die Plattform integriert die Fahrplanauskunft, Tarifinformationen sowie Verkehrsmeldungen. Soweit durch die Verkehrsunternehmen Echtzeitfahrplandaten bereitgestellt werden, sind diese in Fahrplanauskünften berücksichtigt.

Auf Grundlage der Datenbank des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr bietet die Vestische Straßenbahnen auch eine eigene Smartphone-App an, welche Informationen des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr durch unternehmensbezogene Verkehrsmeldungen und Informationen ergänzt. Das Verkehrsunternehmen Rheinlandbus bietet mit Busradar Nordrhein-Westfalen eine weitere App an, auf der die Fahrten dieses Verkehrsunternehmens in Echtzeit auf einer Karte dargestellt werden.

Abb. 25: App Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

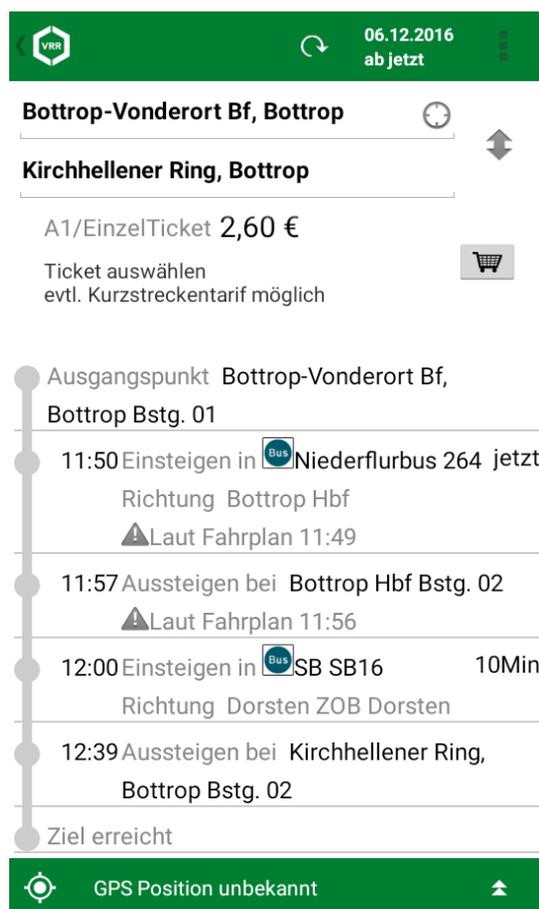
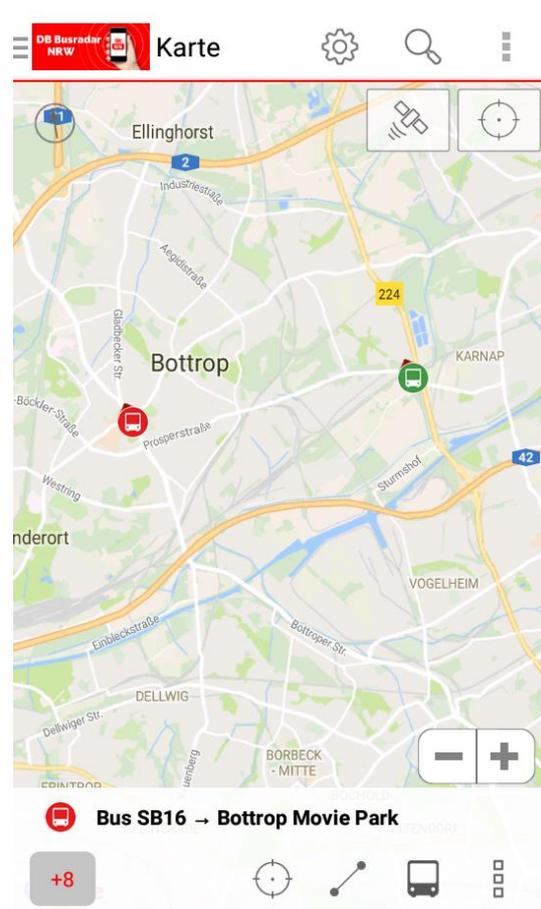


Abb. 26: Busradar von Rheinlandbus



Ebenso wurden Informationen über Störungen verbessert. Diese werden über die Leitstelle an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als zentrale Datendrehscheibe weitergeleitet. Über die RSS-Feeds-Funktion kann die Vestische Straßenbahnen alle Störungsmeldungen im erforderlichen Datenformat in die einzelnen Informationskanäle geben (zum Beispiel App).

6.5 Tarif und Vertrieb

6.5.1 Tarifsysteem

Die Stadt Bottrop ist Mitglied des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr, der als regionaler Aufgabenträger für die Festlegung einer einheitlichen Tarifstruktur (Verbundtarif) zuständig ist. Der Fahrpreis bestimmt sich nach der Entfernung und der Anzahl durchfahrenden Waben. Die Stadt Bottrop bildet zusammen mit der Stadt Gladbeck ein Tarifgebiet (Nr. 25). Dieses ist in mehrere Waben unterteilt: Bottrop Mitte: Wabe 240, Gladbeck: Wabe 252, Bottrop-Grafenwald: 254, Bottrop-Kirchhellen: Wabe 256. Für Fahrten innerhalb dieser Wabe gilt immer die Preisstufe A. Damit gilt diese Preisstufe auch für Fahrten zwischen den Stadtteilen Feldhausen und Stadtmitte über Gladbeck. Teilweise kann die Preisstufe A auch für weitere Fahrten in die benachbarten Städte Dorsten und Oberhausen genutzt werden. Aus dem mittig in Bottrop gelegenen Siedlungsgebiet Grafenwald ist dagegen außer der Stadt Gladbeck keine weitere Kommune mit der Preisstufe A erreichbar. Die Nutzung der TaxiBusse in der Stadt Bottrop erfolgt über das bestehende Tarifsysteem. Zuschläge oder eigene Tarife bestehen nicht.

Tab. 27: Preisstufen für relevante Strecken im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Verbindungen in die Stadtzentren von ...		Bottrop	Dorsten	Essen	Gelsenkirchen	Gladbeck	Oberhausen
nördliches Bottrop	zum Beispiel ab Schulze-Delitzsch-Str.	A	A	B	B	A	B
südliches Bottrop	zum Beispiel ab ZOB	A	B	B	B	A	A
Bottrop-Grafenwald	zum Beispiel ab Schneiderstr.	A	B	B	B	A	B

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016)

Uneinheitlich sind in der Stadt Bottrop bisher Fahrten über eine dritte Wabe geregelt. So ist eine Fahrt mit der Linie 260 zwischen Bottrop ZOB und Gelsenkirchen-Horst über Gladbeck-Brauck ebenfalls Preisstufe A. Dagegen ist eine Fahrt zwischen Bottrop-Welheim und Gelsenkirchen-Horst über Essen-Karnap bereits Preisstufe B.

Es besteht ein umfangreiches Fahrkartensortiment für gelegentliche und regelmäßige Nutzer. Für Fahrgäste, die das Bahn- und Busangebot in Einzelfällen nutzen, stehen Einzelscheine sowie vergünstigte Mehrfahrentickets zur Verfügung. Für regelmäßige Nutzer werden personengebundene und übertragbare Zeitfahrkarten angeboten. Diese unterscheiden sich zusätzlich nach Altersgruppen. Die Zeitfahrkarten sind auf eine Preisstufe festgelegt. Diese kann mit Zusatztickets pro Fahrt erweitert werden, um zum Beispiel mit einer Monatsfahrkarte für die Stadt Bottrop (Preisstufe A) in die Stadt Essen zu fahren. Diese Zusatztickets können auch genutzt werden, um ein Fahrrad mitzunehmen, sofern dies nicht schon Bestandteil einer Zeitfahrkarte ist. Nach 19:00 Uhr sowie generell an Wochenenden und Feiertagen gelten die Angebot Ticket 2000 und Ticket 2000 9 Uhr im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr unabhängig von der Preisstufe. Zudem kann zu diesen Zeiten eine weitere Person kostenlos mitgenommen werden.

Die allgemeinen Zeitfahrkarten (Ticket 1000 und Ticket 2000) werden durch gruppenspezifische Angebote ergänzt. Um diese Angebote zu nutzen, müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein wie zum Beispiel an einer Universität im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eingeschrieben zu sein.

Tab. 28: Übersicht der Fahrscheine im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Gelegenheitsnutzer	Regelmäßige Nutzer	Gruppenspezifische Angebote
Einzelticket	Ticket 1000	Schokoticket
Tagesticket	Ticket 1000 9 Uhr	Youngticket/Youngticket plus
4er-Ticket	Ticket 2000	Bärenticket
7-Tage-Ticket ¹	Ticket 2000 9 Uhr	Sozialticket
10er-Ticket ¹		Semesterticket
Zusatzticket		

¹ nur über das Internet bzw. als Handyticket erhältlich

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016)

Zusätzlich bietet der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr für einzelne Ziele Kombi-Fahrscheine an. Diese umfassen Hin- und Rückfahrt innerhalb des gesamten Verbundraums sowie den Eintrittspreis. In der Stadt Bottrop wird dies für den Freizeitpark MoviePark Germany angeboten. Hier bestehen unterschiedliche Angebote für Erwachsene, Nutzer unter 17 Jahren und für Schulgruppen.

6.5.2 Vertriebskanäle

Die Vestische Straßenbahnen betreibt am ZOB ein Kundenzentrum. Ergänzend bestehen elf Vertriebsstellen. Diese Kooperationen erfolgen mit dem lokalen Einzelhandel (v.a. Kiosks). Die Standorte befinden sich in zentralen Siedlungs- und Versorgungsbereichen in den Stadtteilen Boy, Welheim, Eigen (Markt), Stadtmitte, Grafenwald, Welheim, Lehmkuhle, Fuhlenbrock (Wald und Heide) sowie Batenbrock. Ein Reisezentrum eines Eisenbahnunternehmens besteht nicht in der Stadt Bottrop. Allerdings betreibt die Deutsche Bahn drei eigene Vertriebsstellen, von denen sich zwei im Stadtteil Stadtmitte und eine in Kirchhellen Mitte befinden. Ergänzend bestehen an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten Fahrkartenautomaten der jeweiligen Eisenbahnunternehmen. Neben der Beratung vor Ort bestehen digitale Vertriebsmöglichkeiten. Dies erfolgt durch den Online-Shop der Vestischen Straßenbahnen und des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr. Dieser ist gekoppelt mit der Fahrplanauskunft im Internet sowie der App des Verkehrsverbunds (vgl. Tab. 18). Über dieses Angebot bestehen zudem exklusive Tarifangebote wie 7-Tage- und 10er-Ticket. Ebenso können Handy-Tickets genutzt werden. Seit Juli 2017 betreibt die Vestische Straßenbahnen auch ein Abo-Kundenportal. Dieses ist über einen Link in den Internetauftritt der Vestischen Straßenbahnen integriert.

6.5.3 Intermodale Angebote

Für die inter- und multimodalen Angebote (vgl. Kapitel 6.6.4) bestehen voneinander unabhängige Tarifsysteme. Die Nutzung der Radstationen am Hauptbahnhof und ZOB ist ebenfalls kostenpflichtig (Tag: 0,70 Euro, Woche: 7 Euro, Jahr 70 Euro). Die Möglichkeit, durchgehende intermodale Verbindungen über einen Fahrpreis zu bezahlen, ist nicht möglich. Allerdings bestehen Kooperationen,

mit denen auch Bottroper Standorte genutzt werden können. Inhaber von Zeitfahrkarten der Verkehrsunternehmen Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen, Dortmunder Stadtwerke, Duisburger Verkehrsgesellschaft, Mülheimer Verkehrsgesellschaft und Essener Verkehrs-AG können das metropolradruhr zu günstigeren Konditionen nutzen. Ebenfalls vergünstigte Konditionen bestehen für Studierende unter anderem der Ruhr-Universität Bochum, Hochschule Bochum, Gesundheitscampus Bochum, Universität Duisburg-Essen, Folkwang Universität der Künste und der Hochschule Ruhr-West. Eine weitere Kooperation besteht mit der Mülheimer Wohnungsbaugenossenschaft.

6.5.4 Garantien

Die Vestische Straßenbahnen bieten mehrere Beförderungsgarantien an. Wesentlicher Bestandteil ist die Mobilitätsgarantie, welche auf Ebene des Landes Nordrhein-Westfalen angeboten wird und damit auch für alle Fahrten in der Stadt Bottrop gilt. Sie gilt, wenn Bahnen und Busse an der Abfahrts Haltestelle mehr als 20 Minuten Verspätung haben und es keine alternativen Verbindungen gibt. Hiervon bestehen Ausnahmen wie zum Beispiel bei Streiks. In diesem Fall können Fahrgäste ein Taxi oder Züge des Fernverkehrs nutzen. Dieses Angebot besteht für alle Fahrgäste mit einer Fahrkarte nach einem Verbundtarif bzw. dem Nordrhein-Westfalen-Tarif. Abhängig von Uhrzeit und Zeitfahrkarte gilt eine Erstattungsobergrenze von 25 Euro oder 50 Euro.

Ergänzend zur Mobilitätsgarantie bestehen in der Stadt Bottrop auch Anschlussgarantien im Abendverkehr ab ca. 20:00 Uhr am ZOB sowie das Pünktlichkeitsversprechen. Bei Anschlussgarantien werden dem Fahrgast auf bestimmten Umsteigeverbindungen Anschlüsse zugesichert (vgl. Tab. 26). Ergänzend besteht das Pünktlichkeitsversprechen, welches auch für Fahrten ohne Umstieg gilt. Erreicht der Fahrgast seine Endhaltestelle mit mehr als 10 Minuten Verspätung, kann er sich die Kosten in Höhe eines Einzeltickets im Kundenzentrum erstatten lassen. Das Pünktlichkeitsversprechen gilt unabhängig von Tages- und Uhrzeit.

6.6 Fahrzeuge und Infrastruktur

6.6.1 Bahnhöfe und Haltestellen

Schienerverkehr

Der Schienenverkehr erschließt die Stadt Bottrop über drei Stationen. Dies sind der Hauptbahnhof sowie die Haltepunkte Boy, Feldhausen und Vonderort. Der Haltepunkt Bottrop-Boy ist als einziger noch nicht barrierefrei ausgebaut. Ein Umbau ist in nächster Zeit vorgesehen.

In der Stadt Bottrop bestehen 243 Bushaltestellen. Bei 86 % aller Haltestellen ist die Stadt Bottrop der Baulastträger, bei 14 % Straßen.NRW. Zwei Haltestellen sind in privater Verantwortung: Zeche Franz Haniel und MoviePark. Neben Bushaltestellen mit je einer Abfahrtsposition je Richtung, haben einzelne Haltestellen auch mehrere Abfahrtspositionen (zum Beispiel ZOB, Boyer Markt). Insgesamt bestehen in der Stadt Bottrop 501 Abfahrtspositionen. Bisher konnten 114 Bushaltestellen (46 %) mit den zugehörigen Abfahrtspositionen barrierefrei mit Hochbord und Leitstreifen umgebaut werden. Bei 16 Standorten (7 %) sind noch nicht alle Abfahrtspositionen barrierefrei umgebaut. 115 Bushaltestellen (47 %) sind nicht barrierefrei.

Tab. 29: TOP 5-Nachfrage bei nicht bzw. unvollständig barrierefreier Bushaltestellen

Rang	nicht alle Abfahrtspositionen	komplett nicht barrierefrei
1	Ostring	Prosperstraße/Ostring
2	Am Trapez	Siemensstraße
3	Schneiderstraße	Janusz-Korczak-Gesamtschule
4	Nordfriedhof	Düppelstraße
5	Boyer Brücke	Paßstraße

Haltestellen, welche 2017 ausgebaut werden sollen, sind in dieser Tabelle nicht enthalten.

Im Jahr 2017 wurde bereits beim Verkehrsverbund ein Antrag zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau gestellt. Dieser umfasst 14 Bushaltestellen, von den elf komplett barrierefrei ausgebaut werden. Hierzu gehören auch die nachfragestarken Haltestellen Fuhlenbrock Markt und Lindhorststraße. Zusätzlich zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau wird auch der Komfort an vier Anfahrtspositionen durch den Bau von Wartehallen verbessert. Dies betrifft die Haltestellen Friedrich-Ebert-Straße/Horster Straße in beide Fahrrichtungen sowie die Haltestellen Janusz-Korczak-Gesamtschule und Speckenbruch jeweils in Fahrrichtung ZOB.

Abb. 27: Beispiele für Bushaltestellen



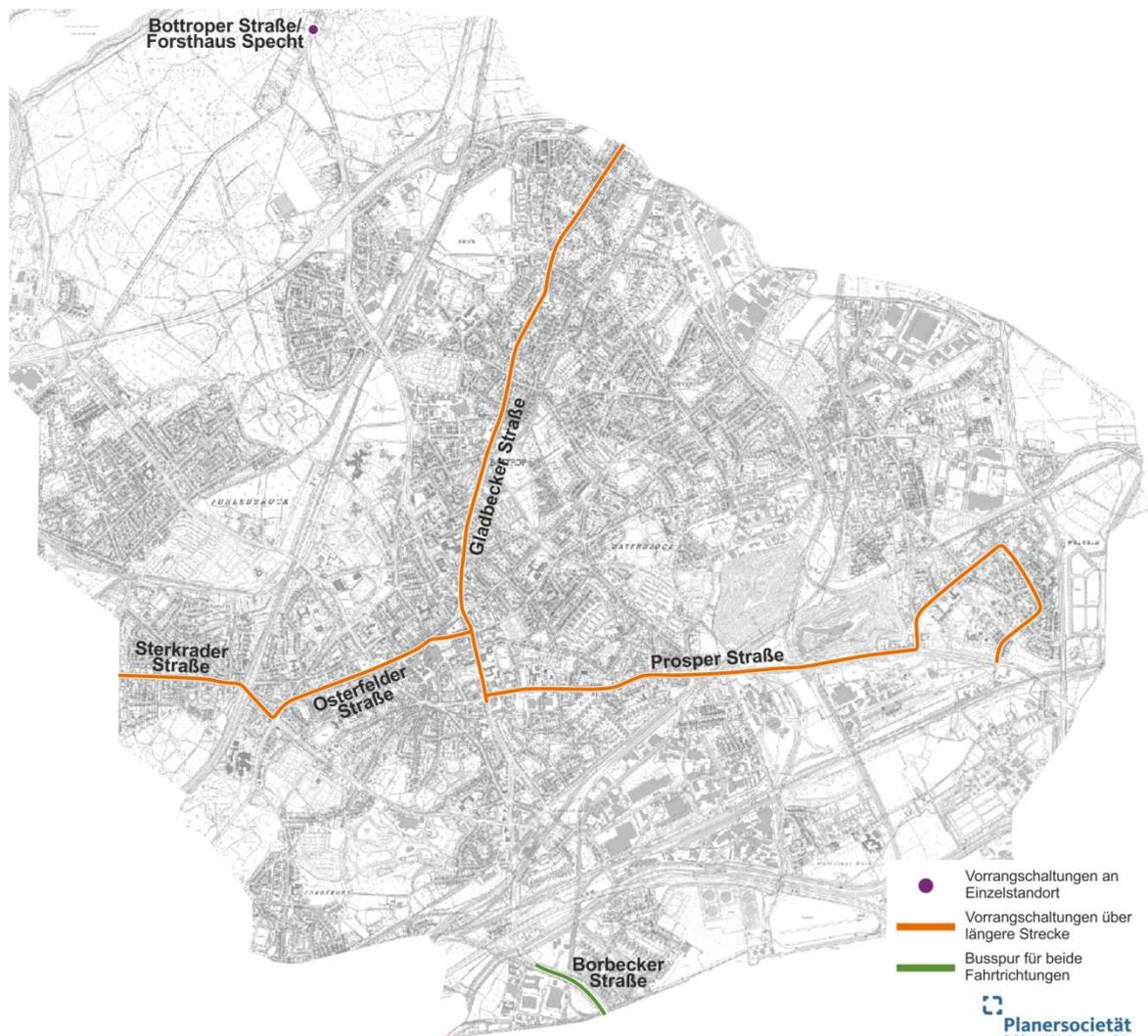
6.6.2 Busbeschleunigung

Die Busbeschleunigung umfasst Infrastrukturmaßnahmen, welche die Fahrzeiten verkürzen und/oder einen stabileren Fahrplan auch zur Hauptverkehrszeit ermöglichen. Hierzu besteht in der Stadt

Bottrop eine Busspur für beide Fahrrichtungen auf der Borbecker Straße sowie mehrere Vorrangschaltungen. Diese befinden sich v.a. entlang der Gladbecker Straße (elf Standorte), Prosper Straße (sieben Standorte) und vom ZOB in Richtung Oberhausen über die Osterfelder und Sterkrader Straße (neun Standorte). Keine bzw. keine durchgehende Beschleunigung besteht auf den regionalen Achsen nach Bottrop-Kirchhellen Mitte und Dorsten (v.a. entlang Kirchhellener Straße) und ins Stadtzentrum Essen (entlang südliche Friedrich-Ebert-Straße) und in den Stadtteil Gelsenkirchen-Horst (entlang Horster Straße).

Aktuell wird zudem die verspätungsanfällige Linie 263 zwischen Bottrop Mitte und Oberhausen-Sterkrade optimiert. Die bisher umgesetzten Vorrangschaltungen auf Bottroper und Oberhausener Stadtgebiet konnten noch nicht die prognostizierten Fahrzeitgewinne v.a. in der Hauptverkehrszeit ermöglichen. Daher muss zurzeit ein weiteres Fahrzeug auf dieser Linie eingesetzt werden.

Abb. 28: Busbeschleunigung Stadt Bottrop



6.6.3 Fahrzeuge

Eisenbahnverkehr

Nicht alle Streckenabschnitte für den Personenverkehr sind im Stadtgebiet elektrifiziert. Elektrotriebwagen können nur auf der Linie S9 eingesetzt werden (DB-Baureihe 422). Auf den weiteren

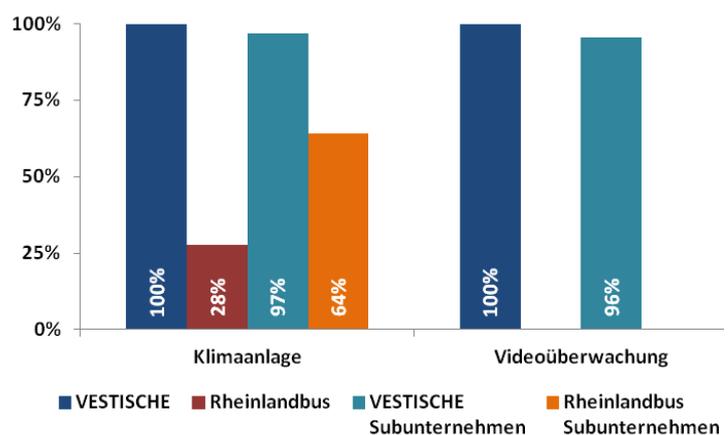
Bahnlinien werden Dieseltriebzüge eingesetzt. Dies sind auf der Linie RE14 das Modell Talent, auf der Linie RB43 das Modell LINT 27 und auf der Linie RB44 das Modell LINT 41. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr befürwortet den Einsatz umweltschonender Antriebstechnologien im Schienenpersonennahverkehr unter der Voraussetzung eines wirtschaftlichen Betriebs. Der Einsatz von wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenzügen wird auf der Linie RE14 als Pilotprojekt untersucht. Bei nachgewiesener Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit können geeignete Linien im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (nach Ablauf des bestehenden Verkehrsvertrags) auf den Betrieb mit wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenzügen umgestellt werden (vgl. Nahverkehrsplan Rhein-Ruhr (2017), Kapitel 2.1.5.2.16 *Exkurs: Züge mit Brennstoffzellenantrieb*).

Alle Züge verfügen über Mehrzweckbereiche in Türnähe. In mindestens einem der Mehrzweckbereiche ist eine behindertengerechte Toilette vorhanden. Es besteht eine optische Fahrgastinformation außen und innen, sowie eine akustische Fahrgastinformation durch Bandansagen im Fahrzeug.

Busverkehr

Im Busverkehr werden Fahrzeuge der Vestische Straßenbahnen (Betriebshof Bottrop), Rheinlandbus, sowie von mehreren Subunternehmen (zum Beispiel Urban-Reisen) eingesetzt. Unabhängig vom Verkehrsunternehmen hat die jeweilige Fahrzeugflotte ein Durchschnittsalter von knapp sechs Jahren. Alle Fahrzeuge erfüllen die Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Menschen (Niederflurfahrzeug, Klapprampe, Rollstuhlplatz mit Haltewunschtaaste). In jedem Fahrzeug kann ein Rollstuhlfahrer sicher befördert werden. Einrichtungen für W-LAN-Angebote sind in keinem Fahrzeug vorhanden.

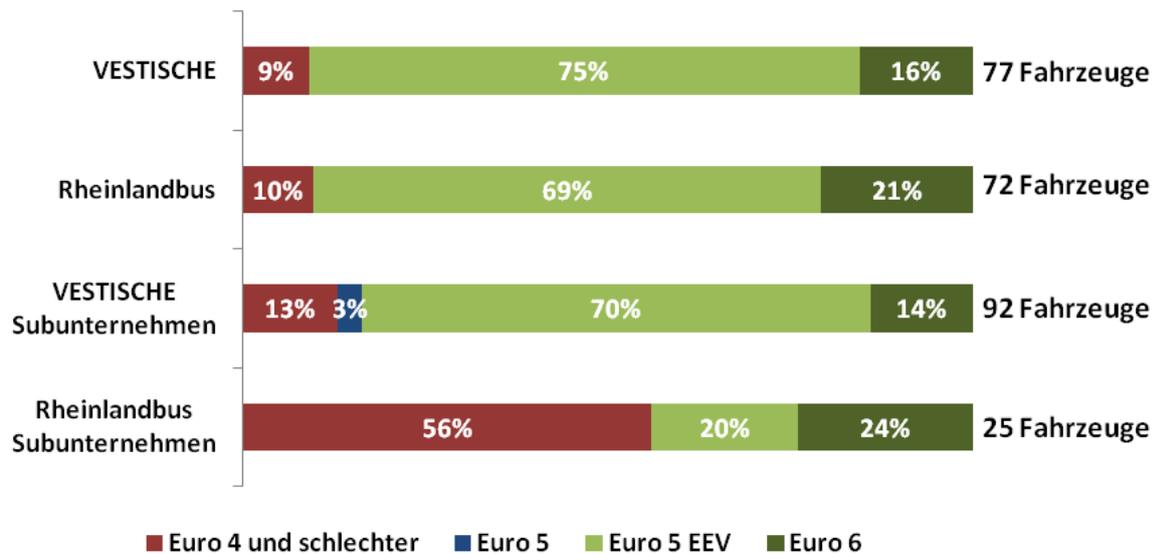
Abb. 29: Fahrzeugausstattung



Mit Ausnahme der Subunternehmen von Rheinlandbus haben die weiteren Verkehrsunternehmen bereits einen hohen Standard bzgl. Abgasnormen und Klimaschutz erreicht. So erfüllen bei der Vestischen Straßenbahnen und Rheinlandbus rund 90% der Fahrzeuge die Abgasnorm Euro 5 EEV oder Euro 6. Ebenfalls hoch ist dieser Anteil bei den Subunternehmen der Vestischen Straßenbahnen mit 84%. Fahrzeuge ohne Rußpartikelfilter werden vereinzelt noch bei Linien der Vestischen Straßenbahnen eingesetzt, haben aber eine grüne Umweltplakette.

Zusätzlich verfügen die Vestischen Straßenbahnen über zwei Hybridbusse. Auf der Linie 979 (Oberhausen-Sterkrade – Bottrop Mitte) ist zudem geplant, Elektrobusse für nächsten fünf Jahre einzusetzen (ab 2018 durch Vestische Straßenbahnen und Stadtwerke Oberhausen). Hierzu stellen die Vestische Straßenbahnen zwei Batteriebusse zur Verfügung, von denen ein Fahrzeug durch die Stadtwerke Oberhausen geleast wird.

Abb. 30: Abgasnormen der relevanten Fahrzeuge



Die Angaben für die Vestische Straßenbahnen beziehen sich auf den Betriebshof am Standort Bottrop.

Für TaxiBus-Fahrten kommen überwiegend Autos von privaten Taxiunternehmen zum Einsatz. Hierzu stehen insgesamt elf Fahrzeuge zur Verfügung, welche auch einen Kleinbus umfassen. Alle Fahrzeuge erfüllen die Abgasnorm Euro 6. Alternative Antriebe kommen zurzeit nicht zum Einsatz.

6.6.4 Inter- und Multimodalität

Schwerpunkt des Umweltverbunds ist neben dem Umstieg auf Bahn und Bus innerhalb einer Fahrt (Intermodalität), sondern auch die Wahl eines geeigneten und klimafreundlichen Verkehrsmittels je nach Anliegen (Multimodalität). Da nicht immer alle Wege mit Bahn- und Buslinien zurückgelegt werden, sind Inter- und Multimodalität im Umweltverbund wichtige Anknüpfungspunkte für den öffentlichen Personennahverkehr.

Für P+R und B+R sind die wichtigsten Verknüpfungspunkte die Bahnhöfe und Haltepunkt im Schienenverkehr. Standorte bestehen am Hauptbahnhof und am Haltepunkt Feldhausen. Die Einrichtung eines weiteren P+R- und B+R-Standorts am Haltepunkt Boy ist in Umsetzung. Ein weiterer B+R-Standort soll zudem am Haltepunkt Vonderort ergänzt werden. Die bestehenden P+R-Standorte sind kostenlos. Für den Radverkehr bestehen je nach Standort of-

Abb. 31: Bus/Fahrradverknüpfung Haltestelle Schneiderstraße



fene Radabstellanlagen, Fahrradboxen und am Hauptbahnhof sowie ZOB je eine Radstation. Die Fahrradboxen und Radstationen sind kostenpflichtig. Hier können auch Pedelecs aufgeladen werden. In den Radstationen werden zusätzliche kostenpflichtige Dienstleistungen wie kleine Reparaturen angeboten. Ergänzend besteht die Möglichkeit Fahrräder zu leihen.

In Ergänzung zu intermodalen Verknüpfungen zum Schienenverkehr wurden auch Verknüpfungen zwischen Fahrrad und Busverkehr eingereicht. Diese befinden sich direkt an Bushaltestellen mit einer kleineren Anzahl von Radabstellanlagen, welche kostenlos genutzt werden können.

Tab. 30: Verknüpfung zum Auto und Fahrrad

Standort	Stellplätze			Bahn- und Busanbindung Region (ohne Umstieg in Stadtzentren)
	P+R	B+R	Radstation	
Alter Südring	-	ja ¹	-	-
Am Pastors Busch	-	ja ¹	-	Dorsten, Essen
Birkenstraße	-	ja ¹	-	-
Brabecker Weg	-	ja ¹	-	Dorsten, Essen
Feldhausen Bahnhof	15	24 ²	-	Dorsten, Essen, Gladbeck
Grafenwald Kirche	-	ja ¹	-	-
Gungstraße	-	ja ¹	-	Gladbeck
Hauptbahnhof	425	ja ^{1,2}	200	Dorsten, Essen, Gelsenkirchen, Gladbeck, Oberhausen
Nibelungenweg	-	ja ¹	-	-
Nordfriedhof	-	ja ¹	-	Dorsten, Essen
Schneiderstraße	-	ja ¹	-	Dorsten, Essen
Untere Hochstraße	-	ja ¹	-	-
ZOB	-	ja ¹	100	Dorsten, Essen, Gelsenkirchen, Gladbeck, Oberhausen

¹ keine Angaben zur Anzahl vorhanden ² umfasst auch Fahrradboxen

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

Die Stadt Bottrop ist Teil des regionalen Fahrradverleihangebots metropolradruhr, an welchen auch die benachbarten Städte Oberhausen, Essen und Gelsenkirchen teilnehmen. Standorte befinden sich in der Stadt Bottrop im südlichen Stadtgebiet.

Tab. 31: Metropolradruhr-Stationen und Verknüpfung mit Bahn- und Buslinien

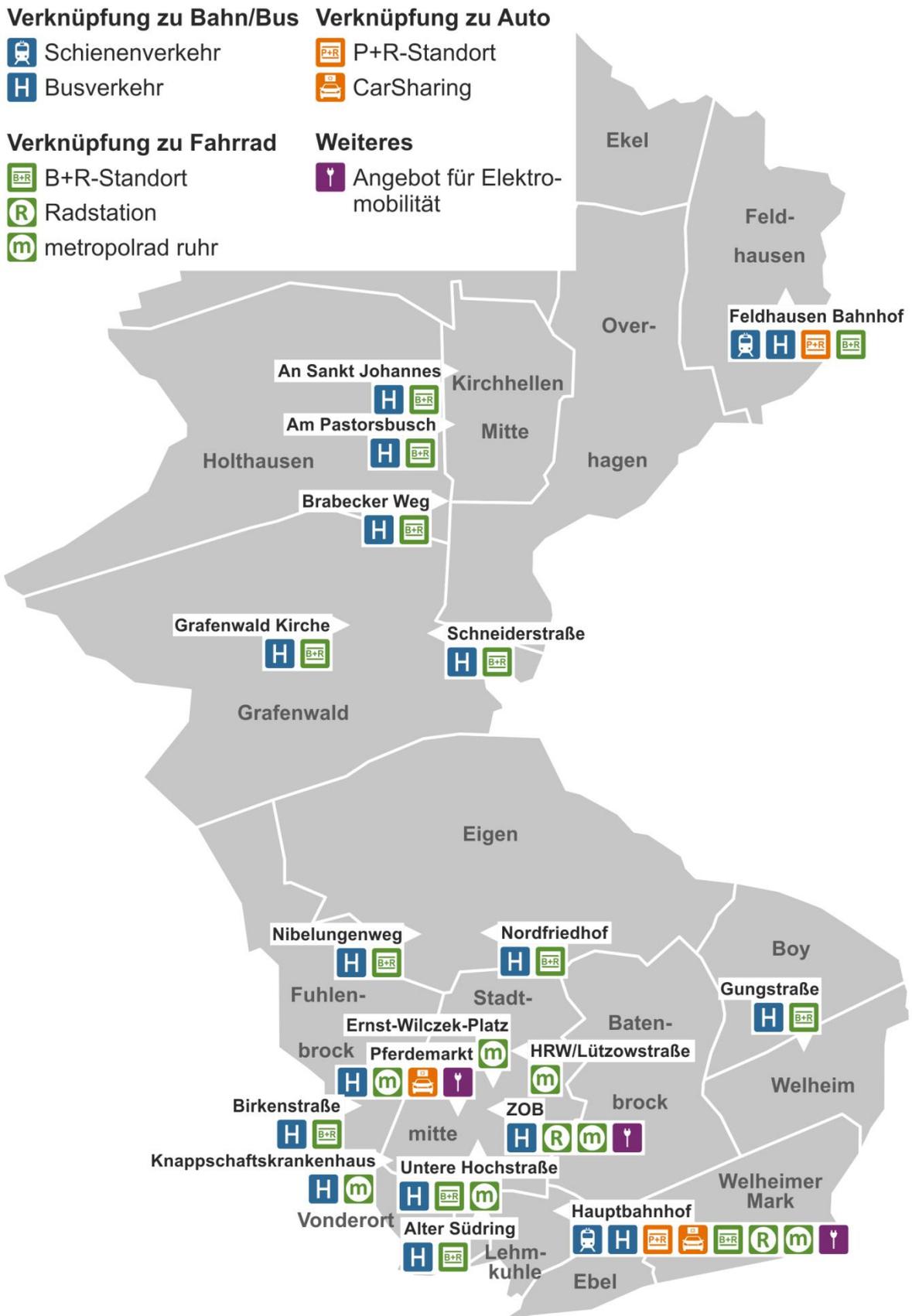
Standort	Haltestelle	Bahn- und Busanbindung Region (ohne Umstieg in Stadtzentren)
Berliner Platz	ZOB	Dorsten, Essen, Gelsenkirchen, Gladbeck, Oberhausen
Ernst-Wilczok-Platz	-	-
Hauptbahnhof	Hauptbahnhof	Dorsten, Essen, Gelsenkirchen, Gladbeck, Oberhausen
HRW/Lützwowstraße	-	-
Knappschaftskrankenhaus	Knappschaftskrankenhaus	Gladbeck, Oberhausen
Pferdemarkt	Pferdemarkt	Gladbeck, Oberhausen
Untere Hochstraße	Untere Hochstraße	-

Quelle: metropolradruhr (2016)

Multimodalität im Autoverkehr erfolgt auch über CarSharing und Elektromobilität. Ein stadtweites CarSharing-Angebot besteht nicht. Allerdings verfügt das deutschlandweite CarSharing-Angebot der Deutschen Bahn (flinkster) über einen Standort am Hauptbahnhof. Ergänzend besteht im Bereich Elektromobilität ein Standort des CarSharing-Projekts RUHRAUTOe, welches ausschließlich Elektrofahrzeuge anbietet. Der Standort befindet sich in der Innenstadt am Gleiwitzer Platz im Bereich der Haltestelle Pferdemarkt.

Das Angebot klimafreundlicher Mobilitätsangebote über Bahn- und Buslinien hinaus besteht überwiegend nur im südlichen Stadtgebiet und hier v.a. im Stadtteil Stadtmitte. Hier werden die unterschiedlichen Mobilitätsangebote meistens an Standorten von Bushaltestellen und Bahnhöfen bzw. Haltepunkten gebündelt, um den intermodalen Umstieg zu fördern. Ein einheitliches organisatorisches Konzept (zum Beispiel Mobilitätsstation) sowie eine einfache Nutzung (zum Beispiel verkehrsmittelübergreifende Abrechnung) bestehen nicht.

Abb. 32: Schnittstellen zwischen Bahn/Bus und dem weiteren Umweltverbund



Quelle: Stadt Bottrop (2016), Radstation (2016), metropolradruhr (2016), RUHRAUTOe (2016), Deutsche Bahn (2016)

7 Potenzialanalyse

Das Potenzial für Bahn und Bus sind die Gelegenheits- und Nichtnutzer. Für die Potenzialanalyse wird daher für alle Relationen mit einem täglichen Wegeaufkommen ab 2.500 Wegen eine Preis-Zeit-Analyse vorgenommen. Grundlagen für diese Auswertung sind die Haushaltsbefragung der Stadt Bottrop, das aktuelle Bahn- und Busangebot sowie die gängigen Kostensätze für den motorisierten Individualverkehr und Einzelfahrscheinen im Bahn- und Busnetz.

7.1 Potenziale auf Stadtteilebene

Die attraktivste Verbindung mit einem größeren täglichen Wegeaufkommen besteht zwischen dem Stadtteil Stadtmitte und dem Oberhausener Zentrum (Neue Mitte). Hier bestehen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr eine schnelle Verbindung und ein attraktiver Preis bezogen auf Einzelfahrscheine. Günstige Fahrpreise bestehen zudem auf den Relationen zwischen Fuhlenbrock Wald und Oberhausen Neue Mitte sowie Kirchhellen Mitte und der Bottroper Innenstadt. Bei beiden Relationen ist allerdings die Fahrzeit weniger konkurrenzfähig zum motorisierten Individualverkehr. Werden alle Relationen unabhängig eines größeren täglichen Wegeaufkommens im Stadtbezirk Bottrop-Kirchhellen berücksichtigt, bestätigen sich grundsätzlich die unattraktiven Fahrzeiten zwischen dem Bottroper Norden (alle Stadtteile) und der Bottroper Innenstadt. Dies kann u.a. auf das Angebot SB16 zurückgeführt werden, welches zwar als SchnellBus vermarktet wird, aber alle Merkmale einer Regionalbuslinie umfasst (v. a. Bedienung aller Haltestellen entlang des Linienwegs zwischen den Stadtteilen Kirchhellen Mitte und Stadtmitte).

Auf vielen weiteren Relationen mit einem größeren täglichen Wegeaufkommen bestehen bereits heute schnelle Verbindungen. Kritisch ist hier häufig der Fahrpreis. Hier ist allerdings zu beachten, dass in der Zeit/Preis-Auswertung keine Parkgebühren berücksichtigt wurden. Diese unterscheiden sich je nach Standort. Zudem ist die Parkdauer der Nutzer, welche ebenfalls die Parkgebühren beeinflusst, nicht bekannt.

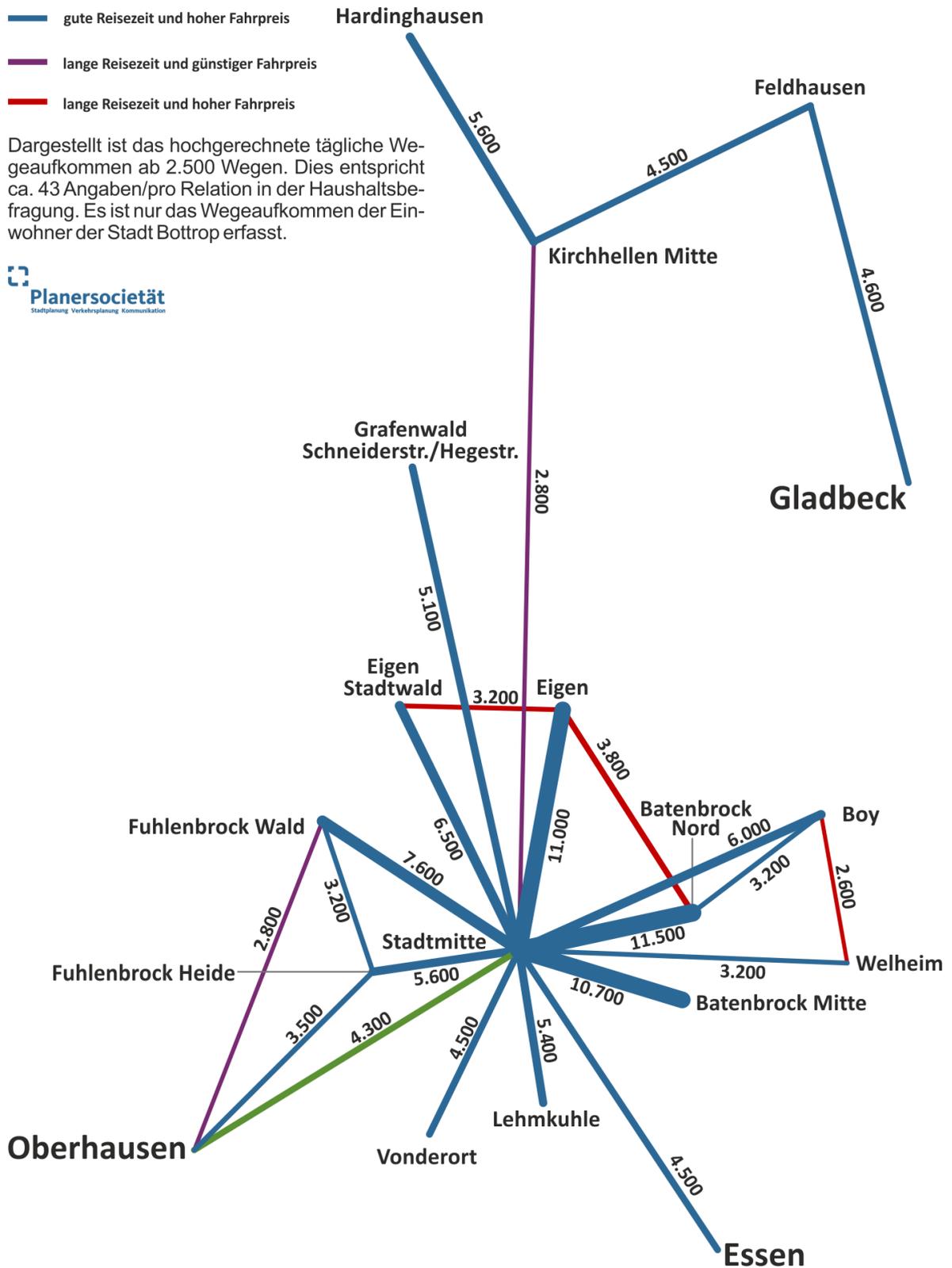
Sowohl bezogen auf die Fahrzeit als auch den Preis gegenüber dem motorisierten Individualverkehr sind die tangentialen Verbindungen im Stadtbezirk Alt-Bottrop weniger attraktiv. Ursache für die längeren Fahrzeiten ist meist der Erschließungscharakter der Buslinien. Der vergleichsweise unattraktive Fahrpreis entsteht oft, da diese lokalen Verbindungen nicht besonders lang sind, aber bereits nicht mehr zum Kurzstreckentarif gehören (zum Beispiel Welheim – Boy).

Die Haushaltsbefragung umfasst v. a. das tägliche Wegeaufkommen tagsüber, kann aber auch Hinweise zur Mobilität während der Schwachverkehrszeit enthalten. Hier fällt in der Stadt Bottrop auf, dass der Stadtteil Feldhausen abends keine Anbindung mehr an die Bottroper Innenstadt und auch nicht an das Stadtteilzentrum Kirchhellen hat. Zudem besteht abends keine Busanbindung mehr in den Stadtteil Hardinghausen.

Abb. 33: Preis/Zeit-Analyse auf Stadtteilebene

- gute Reisezeit und günstiger Fahrpreis
- gute Reisezeit und hoher Fahrpreis
- lange Reisezeit und günstiger Fahrpreis
- lange Reisezeit und hoher Fahrpreis

Dargestellt ist das hochgerechnete tägliche Wegeaufkommen ab 2.500 Wegen. Dies entspricht ca. 43 Angaben/pro Relation in der Haushaltsbefragung. Es ist nur das Wegeaufkommen der Einwohner der Stadt Bottrop erfasst.



7.2 Potenziale auf regionalen Verbindungen zwischen Stadtzentren

Zusätzlich zur lokalen Mobilität aus den Stadtteilen sind auch Auswertungen zwischen Stadtzentren möglich. Grundlage hierfür ist das tägliche Wegeaufkommen ab 2.500 Wegen aus der Stadt Bottrop insgesamt. Die Ergebnisse der stadtteilbezogenen Auswertung (vgl. Abb. 31) werden dabei unterstützt. So hat die Relation von Bottrop nach Dorsten (5.200 Wege) zwar einen attraktiven Fahrpreis gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, aber eine unattraktive Reisezeit. Dies kann wieder auf das bestehende Angebot der Linie SB16 übertragen werden. Aus der Haushaltsbefragung geht hervor, dass weitere Städte neben Oberhausen, Essen und Gladbeck für die Bottroper Bevölkerung relevant sind. Positiv ist hier, dass auf keiner der Relationen eine lange Reisezeit und ein hoher Fahrpreis im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr bestehen. Potenziale bei der Weiterentwicklung des Fahrpreises wären auch hier möglich, liegen aber nicht in der Verantwortung der Stadt Bottrop. Auch bzgl. der Fahrzeiten bestehen zwar Potenziale, diese sind aber unter anderem durch das dichte Autobahnnetz im westlichen Ruhrgebiet und Rheinland nur schwer für den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen.

Tab. 32: Regionale Verflechtungen ab 2.500 Wegen

Relation	tägliches Wegeaufkommen	Preis/Zeit-Bewertung
Bottrop - Essen	24.400	■
Bottrop - Oberhausen	21.100	■
Bottrop - Gladbeck	16.600	■
Bottrop - Gelsenkirchen	8.400	■
Bottrop - Duisburg	5.500	■
Bottrop - Dorsten	5.200	■
Bottrop - Düsseldorf	4.600	■
Bottrop - Mülheim (Ruhr)	3.300	■
Bottrop - Bochum	3.100	■

■ gute Reisezeit und günstiger Fahrpreis

■ gute Reisezeit und hoher Fahrpreis

■ lange Reisezeit und günstiger Fahrpreis

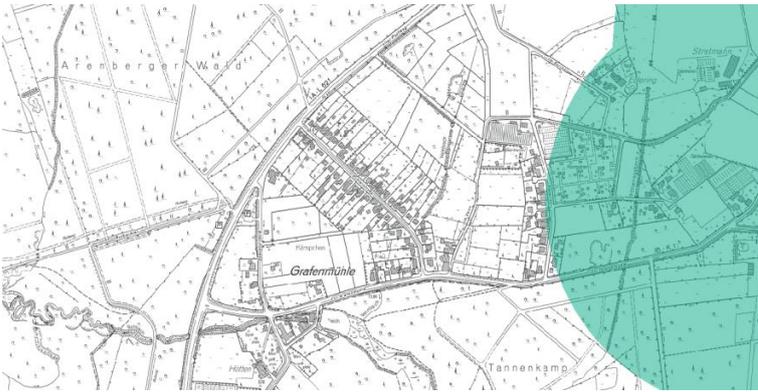
■ lange Reisezeit und hoher Fahrpreis

Die Angaben beziehen sich immer auf die gesamte Stadt Bottrop. Die Verkehrsverflechtungen in die Städte Oberhausen, Gladbeck und Essen werden auf Stadtteilebene im Kapitel 7.1 ausführlicher dargestellt.

7.3 Erschließungsqualität

Weitere Potenziale können sich aus bisher nicht oder nur unzureichend erschlossenen Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebieten ergeben. Mögliche Erschließungsdefizite ergeben sich durch die in den Qualitätsstandards festgelegten Erschließungsradien für Haltestellen (vgl. Kapitel 10.2.2). Nicht aus jedem Erschließungsdefizit ergibt sich auch ein Potenzial für den Busverkehr und damit auch ein Handlungsbedarf für das Entwicklungskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr (vgl. Kapitel 11). Davon unabhängig können auch nicht alle Erschließungsdefizite behoben werden, da dies zum Beispiel durch Straßenbreiten und Anwohnerinteressen nicht möglich ist.

Tab. 33: Potenziale bei den Erschließungsdefiziten

Bereich	Merkmale
	<p>Grafenmühle</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ überwiegend Einzelhausbebauung (ca. 280 Einwohner) ▪ Freizeitzentrum Grafenmühle <hr/> <p>Linie 269</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ je eine Fahrt morgens und mittags als TaxiBus ▪ nur während Schulferien
	<p>Kirchhellen Nord</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ meist Mehrfamilienhäuser (ca. 2.200 Einwohner) ▪ weitere Wohneinheiten geplant ▪ kleine Gewerbebetriebe <hr/> <p>Linie 290</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ montags bis freitags ▪ Einzelfahrten nach telefonischer Anmeldung <p>Linie SB16</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Angebot nach 20:00 Uhr
	<p>Stadtmitte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ überwiegend Mehrfamilienhäuser (ca. 300 Einwohner) ▪ Haupteingang Westfriedhof <hr/> <p>außerhalb der Erschließung der Linien SB91, 262, 261, 263, 264,</p>
	<p>Boy</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ überwiegend Ein- und Mehrfamilienhäuser (ca. 725 Einwohner) <hr/> <p>außerhalb der Erschließung der Linien 189 und 266</p>

8 Verkehrsprognose

Das Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen sieht vor, dass im Rahmen von Nahverkehrsplänen als Grundlage für das betriebliche Leistungsangebot eine Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung erfolgt. Allerdings bestehen zurzeit auch räumliche und demografische Entwicklungen, die Prognosen zur Verkehrsentwicklung erschweren. Hierzu gehören v.a. der gegenwärtige Zuzug und die räumliche Verteilung von Flüchtlingen. Neben der ungewissen Anzahl an langfristigen in der Stadt Bottrop lebenden Flüchtlingen ist auch das langfristige Mobilitätsverhalten dieser Bevölkerungsgruppe aktuell schwer bestimmbar.

Darüber hinaus lassen sich Veränderungen auf dem Wohnungsmarkt erkennen. So gehen aktuelle Bevölkerungsprognosen für mehrere Großstädte im Ruhrgebiet im Unterschied zu den letzten Prognosen vor wenigen Jahren eine stagnierende bis leicht wachsende Bevölkerungszahl aus. Diese Entwicklungen finden sich auch in der Stadt Bottrop zum Beispiel mit dem großen Neubaugebiet Schultenkamp im Stadtteil Kirchhellen Mitte. Ebenso ist die Bevölkerungszahl der Stadt Bottrop gegenüber den Vorjahren leicht gestiegen. Entsprechend der in der Raumordnung bestehenden Theorie des Urbanisierungszyklus ist zu erwarten, dass nach einem länger anhaltenden Zuzug in dichtere städtische Quartiere auch wieder Suburbanisierungsprozesse einsetzen (Zuzug in ländlichere Quartiere), wenn in den städtischen Quartieren die Wohnräume knapper und damit teurer werden. Neben Zuzug in bzw. Wegzug aus der Stadt Bottrop kann dies auch zu Verlagerungen innerhalb der Stadt Bottrop führen. Das Stadtgebiet teilt sich in den dicht besiedelten städtischen Stadtbezirk Alt-Bottrop im Süden und dem dünner besiedelten ländlicheren Stadtbezirk Bottrop-Kirchhellen.

Zentrale Grundlage für die Verkehrsprognose sind neben den theoretischen Ansätzen in der Raumordnung die bestehenden Daten zum Wegeaufkommen und allgemeinen Prognoseszenarien. Daher wird für die Verkehrsprognose der Stadt Bottrop der Bundesverkehrswegeplan 2015 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur genutzt. Dieser enthält eine Verkehrsverflechtungsprognose für das Jahr 2030, welche zusätzliche Regionalfaktoren für alle Kreise bzw. kreisfreien Städte enthält. Grundlage für das Verkehrsaufkommen ist die Mobilitätserhebung der Stadt Bottrop aus dem Jahr 2013, welche das tägliche Wegeaufkommen nach Verkehrsmitteln und Nutzungszwecken ausweist.

Mit diesen Grundlagen bestätigt sich auch für die Stadt Bottrop der deutschlandweite Trend, dass das Wegeaufkommen im Berufsverkehr (Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstfahren) zurückgeht; in Bottrop bis zum Jahr 2030 um ca. 17.300 Weg/Tag. Der Anteil der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird aber konstant bleiben mit minimalen Zunahmen von + 0,2%-Punkte bei Ausbildung bis + 0,7%-Punkte bei Arbeit. Abweichend von der deutschlandweiten Prognose von mehr Wegen im Privatverkehr (Erledigung, Einkauf, Freizeit) wird sich in der Stadt Bottrop das Wegeaufkommen um knapp 8.100 Wege/Tag verringern, was v.a. auf die langfristigen Bevölkerungsprognosen für die meisten Ruhrgebietsstädte zurückzuführen ist. Aber auch hier ist von einem annähernd gleichbleibenden Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs beim täglichen Wegeaufkommen auszugehen. Zwar nimmt das Wegeaufkommen im Privat- und Berufsverkehr ab, die Bedeutung des Privatverkehrs wird aber weiter steigen, da dieser auch den Freizeitverkehr umfasst. Dieser ist v.a. für die zunehmende Anzahl älterer Generationen durch den demographischen Wandel relevant.

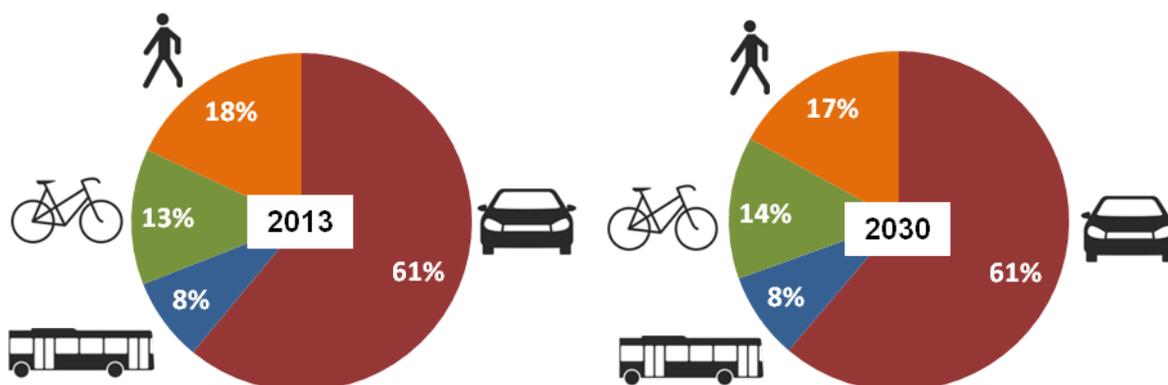
Tab. 34: Prognose Verkehrsaufkommen 2030

Wegezweck	Wegeaufkommen		
	2013	2030	Veränderung
Berufsverkehr	87.700	76.100	- 13%
Ausbildungsverkehr	31.000	26.500	- 14%
Geschäftsverkehr	10.900	9.600	-12%
berufsbezogener Verkehr gesamt	129.600	112.200	- 13%
Einkaufsverkehr	65.700	62.900	- 4%
sonstiger Privatverkehr ¹	123.900	118.700	- 4%
privater Verkehr gesamt	189.600	181.600	- 4%
Veränderung gesamt	319.200	293.800	- 8%

¹ umfasst Freizeitverkehr, Begleitwege und private Erledigungen (zum Beispiel Arztbesuch)

Gegenüber den Änderungen beim Wegeaufkommen sind nur geringfügige Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl zu erwarten. Ein annähernd gleicher Anteil beim öffentlichen Personennahverkehr ergibt sich durch die rückläufige Bedeutung im Schulverkehr und der wachsenden Bedeutung im Freizeitverkehr. Das bedeutet auch langfristig eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens von den Zeiten des Schulverkehrs (montags bis freitags morgens und nachmittags) zu den Zeiten des Freizeitverkehrs (v.a. am Wochenende).

Abb. 34: Modal Split-Veränderung Stadt Bottrop



Der öffentliche Personennahverkehr könnte aber durch die leichte Zunahme beim Anteil des Radverkehrs profitieren. Längere intermodale Wege werden auch in der Kombination von Fahrrad und Bahn bzw. Bus zurückgelegt. In der Stadt Bottrop verfügen neben Bahnhöfen auch schon mehrere Bushaltestellen über Radabstellmöglichkeiten. Ebenso kann der öffentliche Personennahverkehr von zugezogenen Flüchtlingen profitieren. Diese haben überwiegend kein Auto, keinen Führerschein und/oder keine Erfahrungen im Fahrradfahren.

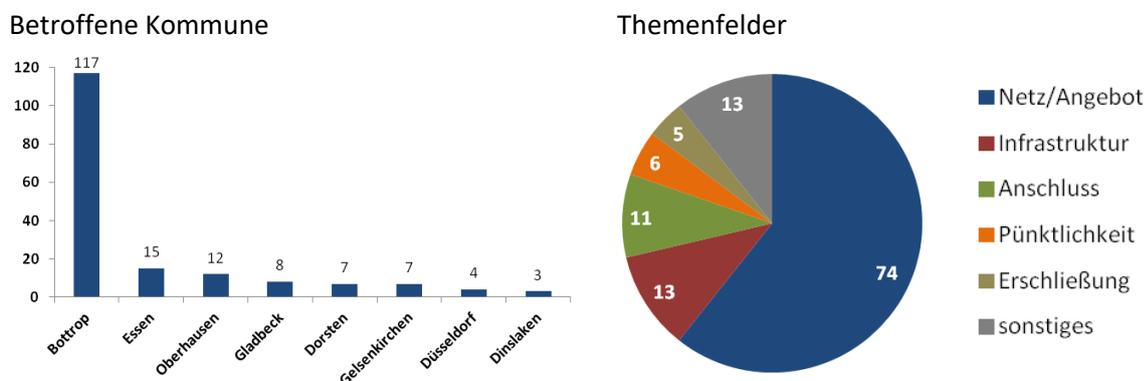
9 Öffentlichkeitsbeteiligung

Für den neuen Nahverkehrsplan wurde während der Bestandserfassung eine parallele Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Hierzu hatten die Bahn- und Busnutzer die Möglichkeit über das Internet Anregungen zum zukünftigen Bahn- und Busangebot auf dem Stadtgebiet abzugeben. Ergänzend wurde im November 2016 das erste Kundenforum der Vestischen Straßenbahnen durchgeführt.

9.1 Anregungen über die Internetbeteiligung

Parallel zur Erstellung der Bestandsanalyse wurde über die projektbegleitende Internetseite für drei Wochen ein Beteiligungsverfahren durchgeführt. Neben der Nutzung des Internets bestand auch die Möglichkeit Anregungen per Post oder Fax abzugeben. Insgesamt wurden 122 Anregungen eingereicht. Als Beteiligungsmöglichkeit zum Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop entfielen 68% der Anregungen auf die Stadt Bottrop. Im kleineren Umfang sind auch die Nachbarkommunen betroffen, was v.a. regionale Anbindungen mit der Linie SB16 von/nach Essen betrifft. Schwerpunkt waren Themen zum Netz und Angebot, welche Themen wie Direktverbindungen, Takte und Fahrzeiten umfasst. Unter den weiteren Themenfeldern wurden v.a. Anregungen zu Anschlüssen und Infrastruktur (v.a. Haltestellen) gemacht.

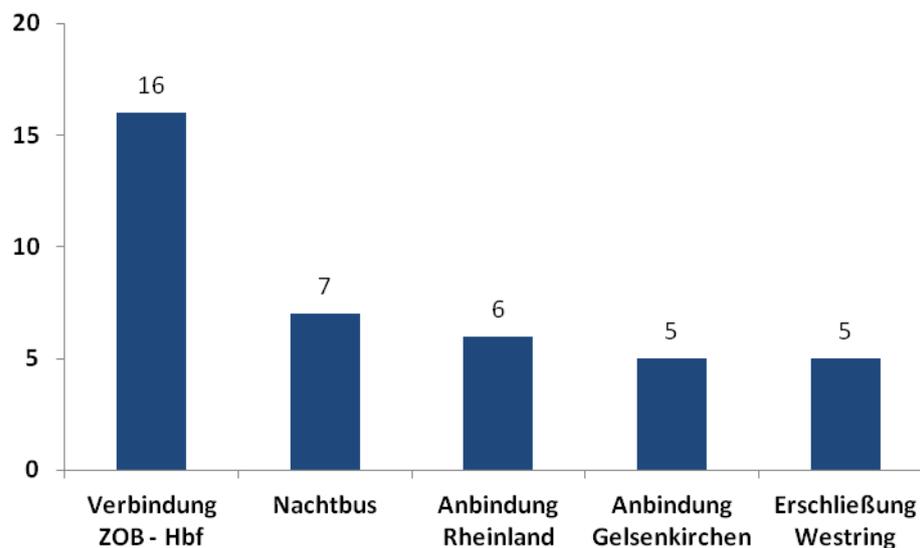
Abb. 35: Umfang der Internetbeteiligung



Beide Abbildungen umfassen Mehrfachnennungen. So wurde zum Beispiel eine Anregung zum SB16 den Städten Bottrop und Essen zugeordnet, wenn beide Städte betroffen waren.

Die Beteiligung umfasste allgemeine Anregungen sowie linien- bzw. ortsspezifische Verbesserungsvorschläge. Unter allen Anregungen die konkret verortet werden konnten, ist das Schwerpunktthema die Busanbindung zwischen dem ZOB und dem Hauptbahnhof. Dabei ging es nicht nur um die Bedienungshäufigkeit, sondern auch um Transparenz, da nicht alle Buslinien auf direkten Weg zwischen ZOB und Hauptbahnhof verkehren. Beim Thema Nachtbus waren die Schwerpunkte der Anschluss vom Zug am Hauptbahnhof sowie die Anbindung des Stadtteils Eigen im Bereich Stadtwald.

Abb. 36: Zusammenfassung der konkreten Anregungen ab 5 Nennungen



9.2 Anregungen über das Kundenforum

Das Kundenforum der Vestischen Straßenbahnen erfolgte Mitte November 2016 zum ersten Mal in der Stadt Bottrop. Hier nahmen knapp 30 Bürger teil. Durch dieses Kundenforum ergaben sich überwiegend Anregungen, welche sich mit der Internetbeteiligung decken. So sind beim Leistungsgebot Themen wie die Linie SB16 und eine geänderte Erschließung der Linie 251 im Stadtteil Grafenwald enthalten. Ebenso wurden bei dieser Öffentlichkeitsveranstaltung auch Anregungen abgegeben, welche nicht Bestandteile des Nahverkehrsplans als Rahmenplan für den öffentlichen Personennahverkehr sind.

9.3 Integration in Entwicklungskonzept

Nahverkehrspläne sind Rahmenpläne, was auch durch das Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) geregelt wird. Das Entwicklungskonzept versucht daher v.a. die Aspekte aufzunehmen, welche nicht zum Tagesgeschäft der Verkehrsunternehmen gehört (zum Beispiel Verschiebung von Fahrten, zusätzliche Einsatzfahrten, usw.). Anregungen zum Tagesgeschäft der Verkehrsunternehmen wurden daher an diese weitergereicht. Das Entwicklungskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr versucht möglichst viele und v.a. häufig genannte strategische Anregungen aufzunehmen. Hierzu erfolgt auch eine Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen für eine wirtschaftliche Bewertung. Es wird zudem nicht möglich sein, alle relevanten Anregungen aufzunehmen, da sich tlw. einzelne Anregungen widersprechen.

10 Grundlagen der Nahverkehrsplanung

10.1 Angebotsplanung

Unabhängig den Qualitätsstandards gelten in der Nahverkehrsplanfortschreibung für die Stadt Bottrop auch allgemeine Grundlagen für die Angebotsplanung. Schwerpunkt ist die Sicherstellung und Weiterentwicklung eines attraktiven Busangebots. Dazu werden sinnvolle Maßnahmen im Schienenverkehr zur Prüfung an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr weitergereicht.

Grundlage für die Busnetzplanung in der Stadt Bottrop ist die Unterscheidung in regionale Achsen und lokale Erschließung. Mit den regionalen Achsen wird die Anbindung der Stadt Bottrop an die benachbarten Stadtzentren von Dorsten, Essen, Gladbeck und Oberhausen sowie die benachbarten Stadtteilzentren von Gelsenkirchen-Horst und Oberhausen-Sterkrade sichergestellt. Die zwischen diesen Achsen liegenden Siedlungsgebiete gehören zur lokalen Erschließung. Die lokale Erschließung sichert zum einen umsteigefreie Verbindungen in die Bottroper Innenstadt und zum anderen Verknüpfungen zu den nächstgelegenen Haltestellen der regionalen Achsen (zum Beispiel Eigen Markt, Schulze-Delitzsch-Straße). Für ein transparentes Netz soll jede Buslinie immer einen Linienweg haben.

Abb. 37: Allgemeiner Planungsansatz für das Busnetz

regionale Anbindung

- schnelle Verbindungen zwischen Stadt- (teil-)zentren
- Erschließung entlang eines direkten Linienwegs

lokale Erschließung

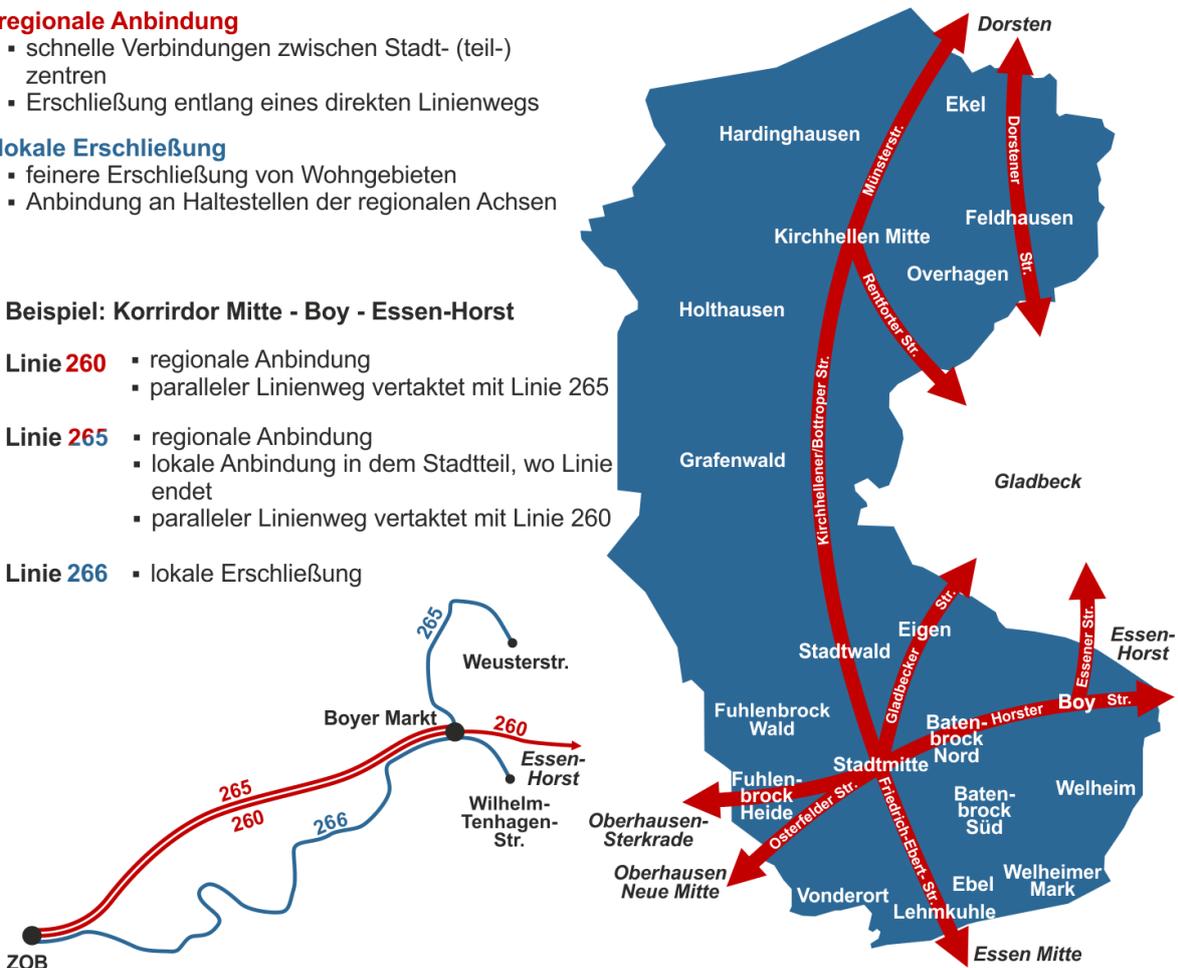
- feinere Erschließung von Wohngebieten
- Anbindung an Haltestellen der regionalen Achsen

Beispiel: Korridor Mitte - Boy - Essen-Horst

- Linie 260**
- regionale Anbindung
 - paralleler Linienweg vertaktet mit Linie 265

- Linie 265**
- regionale Anbindung
 - lokale Anbindung in dem Stadtteil, wo Linie endet
 - paralleler Linienweg vertaktet mit Linie 260

- Linie 266**
- lokale Erschließung



10.2 Qualitätsstandards

Die Qualitätsstandards decken alle Bereiche im öffentlichen Personennahverkehr ab. Sie sind verbindliche Vorgaben für alle in der Stadt Bottrop aktiven Verkehrsunternehmen. Abweichungen von den Qualitätsstandards sind nur möglich, wenn sich die betroffenen Verkehrsunternehmen und die Stadt Bottrop als Aufgabenträgerin für den Busverkehr einigen. Hierzu ist eine Abwägung zwischen Daseinsvorsorge und wirtschaftlichem Aufwand zur Angebotsaus- bzw. -neueinrichtung erforderlich.

Die Vorgaben zu den nachfolgenden Qualitätsstandards sind dabei teilweise keine Standards auf Basis der Qualitätsvereinbarung, sondern Standards durch den Aufgabenträger (Kapitel 10.2.2 bis Kapitel 10.2.7). Die Standards für die Verkehrsunternehmen werden dazu in der Qualitätsvereinbarung ausführlich beschrieben.

10.2.1 Qualitätsvereinbarung

Die Qualitätsvereinbarung ist verpflichtender Bestandteil der Nahverkehrsplanfortschreibung für die Stadt Bottrop. Die nachfolgenden Qualitätsstandards werden teilweise ausführlich in der Qualitätsvereinbarung der Stadt Bottrop erläutert, so dass nachfolgend eine Zusammenfassung der wichtigsten Inhalte folgt. Die Qualitätsvereinbarung umfasst auch ein Qualitätsmanagementsystem. Hierzu gehört eine Festlegung, wie die Qualitätsstandards auf Einhaltung zu kontrollieren sind. Messungen zur Dienstleistungsqualität und zur Kundenzufriedenheit basieren dazu auf fundierten statistischen Methoden. Diese entsprechen dem Niveau der bereits erfolgten Messungen. Das Qualitätsniveau setzt sich aus Zielwerten, Toleranzgrenzen und den Messergebnissen zusammen. Die Ergebnisse werden in einem jährlichen Qualitätsbericht für die Stadt Bottrop zusammengestellt. Grundsätzlich ist das Niveau, welches zum Zeitpunkt dieser Nahverkehrsplanfortschreibung bestand (vgl. Qualitätsbericht Stadt Bottrop 2017), mindestens zu halten.

10.2.2 Erschließungswirkung von Haltestellen

Für die Erschließungswirkung von Bahn- und Bushaltestellen werden unterschiedlich große Einzugsradien festgesetzt. Mit Bahnlinien können in kürzerer Zeit längere Entfernungen zurückgelegt werden als mit dem Busverkehr. Daher kann auch von einer höheren Bereitschaft ausgegangen werden zu einem Bahnhof bzw. Haltepunkt zu Fuß zu gehen. Aus diesem Grund orientiert sich die Festlegung der Haltestelleneinzugsbereiche an den Empfehlungen des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen, welche u.a. für den Schienenverkehr größere Einzugsradien als für den Busverkehr empfehlen. Eine Zuordnung, welche Haltestelle in der Stadt Bottrop zu welcher Kategorie gehört, kann dem Anhang entnommen werden (vgl. Anhang).

Tab. 35: Haltestelleneinzugsbereiche

Verkehrsmittel	Siedlungsstruktur im Einzugsbereich	Einzugsbereich
Bus und TaxiBus	dicht besiedelte Bereiche	Radius 300m
Bus und TaxiBus	dünn besiedelte Bereiche	Radius 500m
Schienenverkehr	unabhängig der Siedlungsstruktur	Radius 1.000m

Bahnhöfe und Haltepunkte sind v.a. für regionale Verbindungen wichtig. Daher ersetzt der Einzugsradius von 1.000m im Schienenverkehr nicht die lokale Erschließung im Umfeld eines Bahnhofs bzw. Haltepunkts durch Bus-/Taxi-Busangebote. Bahn- und Buslinien sind ein kollektives Mobilitätsangebot, das nicht alle Einzelinteressen berücksichtigen kann. Daher kann eine vollständige Erschließung der Stadt Bottrop nicht gewährleistet werden. Mit den Richtwerten müssen aber mindestens 80 % der Einwohner der Stadt Bottrop erschlossen werden. Grundlage für diesen Richtwert sind alle Haltestellen, welche montags bis sonntags mindestens im Takt 60 auch an Ferientagen erschlossen werden.

10.2.3 Betriebszeiten

Die Betriebszeiten ergeben sich aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung der Stadt Bottrop. Hier wurde u.a. auch eine Auswertung durchgeführt, welche zeigt, wie viele Wege montags bis freitags zu welcher Uhrzeit durchgeführt werden. Die Betriebszeiten richten sich an den Alltagsverkehr. Anpassungen im Ausbildungsverkehr können optimal durchgeführt werden. Das tägliche Wegeaufkommen in der Haushaltsbefragung wurde für montags bis freitags ermittelt. Die Festlegung der Betriebszeiten für das Wochenende (inklusive Feiertagen) richtet sich v.a. nach qualitativen Kriterien wie den Öffnungszeiten von Geschäften und Freizeitzielen.

Tab. 36: Betriebszeiten

Verkehrszeit		Zeitraum	
Montag bis Freitag			
Schwachverkehrszeit	SVZmf	04:30 bis 06:00	Ausbildungsverkehr
Tagesverkehrszeit	TVZmf	06:00 bis 20:00	▪ zusätzliche Fahrten morgens und mittags/nachmittags nach Bedarf
Schwachverkehrszeit	SVZmf	20:00 bis 24:00	Nachtverkehr
Samstag			
Schwachverkehrszeit	SVZsa	06:00 bis 09:00	▪ von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und Wochentag auf Feiertag
Tagesverkehrszeit	TVZmf	09:00 bis 18:00	
Schwachverkehrszeit	SVZsa	18:00 bis 24:00	▪ Takt 60 nach Bedarf
Sonn-/Feiertag			
Schwachverkehrszeit	SVZso	07:00 bis 24:00	

10.2.4 Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit umfasst immer Takte. Dieser bezieht sich immer auf Relationen zwischen zwei Orten (zum Beispiel Kirchhellen – Mitte). Daher kann zum Beispiel ein Takt 10 von einer Linie im Takt 10 oder zwei Linien im Takt 20 erfüllt werden. Die festgelegten Bedienungshäufigkeiten richten sich bei Gebieten mit hoher Nutzungsdichte auch an konkurrenzfähige Busangebot gegenüber dem Auto. Bis zur dritten Kategorie nimmt dieser Anspruch auf Grund der geringen Einwohnerdichten zugunsten einer stärkeren Priorität der Daseinsvorsorge ab. Schwerpunkt der Bedienungshäufigkeiten ist die Anbindung aus Siedlungsbereichen in die Bottroper Innenstadt (Haltestelle ZOB). Sie dienen auch als Orientierungswert für die Anbindung des Bottroper Hauptbahnhofs.

Tab. 37: Bedienungshäufigkeiten – Anbindung Innenstadt Bottrop

Siedlungsbereich	Montag – Freitag		Samstag		Sonntag
	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
hohe Nutzungsdichte, ab ca. 2.500 Einwohnern/km ² Batenbrock, Boy, Eigen ohne Stadtwald, Fuhlenbrock Heide und Wald [↑] , Stadtmitte	30	10	30	15	30
mittlere Nutzungsdichte, ca. 400 bis 2.500 Einwohnern/km ² Ebel, Eigen Stadtwald, Grafenwald Schneiderstr./Hegestr., Kirchhellen Mitte, Lehmkuhle, Vonderort [↓] , Welheim, Welheimer Mark [↑]	30	20	30	30	30
geringe Nutzungsdichte, ca. bis 400 Einwohnern/km ² Ekel, Feldhausen, Grafenwald ohne Schneiderstr./Hegestr., Hardinghausen, Holthausen, Overhagen	60	60	60	60	60

[↑] in diese Kategorie hochgestuft: kompakter Siedlungsbereich

[↓] in diese Kategorie herabgestuft: auf Grund der Straßensituation maximal Takt 20 möglich ist

10.2.5 Umstieg

Die Festlegung der maximalen Anzahl an Umstiegen orientiert sich an der Siedlungsdichte, der regionalen Anbindung über den Hauptbahnhof sowie den Relationen mit einem größeren täglichen Wegeaufkommen (vgl. Abb. 10). Hierzu werden auch die benachbarten Stadtzentren berücksichtigt, in die aus der Stadt Bottrop ein größeres tägliches Wegeaufkommen besteht: Essen (Haltestelle Rathaus), Gladbeck (Haltestelle Goetheplatz) und Oberhausen (Haltestelle Neue Mitte). Die maximale Anzahl an Umstiegen ist unabhängig von Bedienungszeiten und Wochentagen (vgl. Tab. 40 und Tab. 41).

Tab. 38: Umstiege für Verbindungen innerhalb der Stadt Bottrop

Siedlungsbereich	max. Umstiege
Anbindung an Innenstadt und Hauptbahnhof	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlungsbereiche mit weniger als 250 Einwohner/km² ▪ Ekel, Grafenwald ohne Schneiderstr./Hegestr., Hardinghausen, Holthausen, Overhagen 	1
<ul style="list-style-type: none"> ▪ mehr als 250 Einwohner/km² ▪ alle weiteren Siedlungsbereiche 	0
tangentiale Verbindungen in der Stadt Bottrop	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwischen Fuhlenbrock Wald und Fuhlenbrock Heide ▪ zwischen Eigen Stadtwald und Eigen Markt ▪ zwischen Eigen Markt und Batenbrock Nord ▪ zwischen Batenbrock Nord und Boy ▪ zwischen Boy und Welheim ▪ zwischen Feldhausen und Kirchhellen ▪ zwischen Hardinghausen und Kirchhellen 	0

Siedlungsbereich	max. Umstiege
<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwischen anderen Siedlungsbereichen 	1
Anbindung an Essen, Gladbeck, Oberhausen	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwischen Bottrop-Feldhausen und Gladbeck ▪ zwischen Bottrop-Fuhlenbrock (Heide und Wald) und Oberhausen ▪ zwischen Stadtmitte und Essen, Gladbeck und Oberhausen 	0
<ul style="list-style-type: none"> ▪ aus anderen Siedlungsbereichen 	1

10.2.6 Anschlüsse

Nicht auf allen Relationen können direkte Verbindungen ermöglicht werden. Dies betrifft zum Beispiel tangentielle Verbindungen mit einem geringeren täglichen Wegeaufkommen. Für diese Relationen erfolgt eine Festlegung von Anschlüssen auf Basis der Fahrgastzahlen. Die maximale Umsteigezeit ist abhängig von der Situation vor Ort. So sind beim Umstieg an einer Bushaltestelle meist kürzere Umsteigezeiten möglich, als zwischen Bahn- und Buslinien. Die Umsteigeverbindungen, für welche Anschlüsse erforderlich sind, werden im Entwicklungskonzept des öffentlichen Personennahverkehrs einzeln festgelegt (vgl. Kapitel 11). Wie schon bei der Bedienungshäufigkeit (vgl. Kapitel 10.2.4) gelten die nachfolgenden Angaben für Relationen und können von einer, als auch von mehreren vertakteten Buslinien erfüllt werden. Unabhängig von den Richtwerten sind Anschlussgarantien zu prüfen. Analog der Qualitätsvereinbarung ist auch zu prüfen, wo Anschlussgarantien zwischen Zug und Bus möglich sind.

Tab. 39: Richtwerte für Wartezeiten bei Umstieg

von ↓ auf →	Takt 10	Takt 15	Takt 20	Takt 30	Takt 60
Takt 10	-	-	-	-	-
Takt 15	-	5 Min.	5 Min.	5 Min.	5 Min.
Takt 20	-	5 Min.	5 Min.	5 Min.	5 Min.
Takt 30	-	5 Min.	5 Min.	10 Min.	10 Min.
Takt 60	-	5 Min.	5 Min.	10 Min.	10 Min.

10.2.7 Reisezeit

Entsprechend den Grundlagen zur Angebotsplanung sind regionale Verbindungen und lokale Erschließungen zu unterscheiden (vgl. Kapitel 10.1). Bei der lokalen Erschließung (zum Beispiel Wohnort – Supermarkt) liegt der Schwerpunkt auf einer guten Erschließung und kurzen Fußwegen zu Haltestellen. Bei regionalen Verbindungen liegt der Schwerpunkt auf schnellen Verbindungen ohne Umwege und Stichfahrten. Entsprechend müssen die Reisezeiten für lokale Erschließung und regionale Verbindungen unterschieden werden. Hierzu soll auch die Konkurrenzsituation zum Auto berücksichtigt werden, sodass die Reisezeit als Fahrzeitverhältnis zwischen Bus und Auto definiert wird. Grundlage für eine Bewertung ist die gesamte Fahrtstrecke, sodass das Reisezeitverhältnis auch die (anteilige) Nutzung von Bahnlinien umfassen kann.

Tab. 40: Reisezeiten

Verbindungstyp	Richtwert	Faktor
lokal	Fahrt mit Bahn/Bus dauert maximal 1,7-mal so lange wie mit dem Auto	1,7
regional	Fahrt mit Bahn/Bus dauert maximal 1,5-mal so lange wie mit dem Auto	1,5

10.2.8 Pünktlichkeit

Die Vorgaben für ein zuverlässiges und damit v.a. pünktliches Busangebot werden bereits in der Qualitätsvereinbarung zwischen den Verkehrsunternehmen und der Stadt Bottrop festgelegt. Die Vorgaben für den Schienenverkehr erfolgen durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

Die Richtwerte für die Pünktlichkeit richten sich an alle in der Stadt Bottrop aktiven Verkehrsunternehmen (Frühjahr 2017: Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen, Deutsche Bahn/Rheinlandbus, Essener Verkehrs-AG, Oberhauser Straßenbahnen und Vestische Straßenbahnen). Als pünktlich gelten Fahrten, die an einer Haltestelle maximal 59 Sekunden zu früh bis drei Minuten zu spät abfahren. Zusätzlich gelten die landesweite Mobilitätsgarantie und das Pünktlichkeitsversprechen. Beim Pünktlichkeitsversprechen haben Fahrgäste, die ihre Zielhaltestelle mit mehr als zehn Minuten Verspätung erreichen, die Möglichkeit den Fahrpreis auf Basis eines Einzelfahrscheins erstatten zu lassen.

10.2.9 Beschleunigung

Die Zuverlässigkeit des Bahn- und Busangebots ist stark von dessen Zuverlässigkeit abhängig. Die Sicherstellung der Pünktlichkeit (vgl. Kapitel 10.2.8) ist dabei eng verbunden mit dem Handlungsfeld Beschleunigung. Der Verringerung von Verspätungen v.a. durch Staus muss daher ein wichtiger Bestandteil der Weiterentwicklung im Bottroper Busangebot sein. Hierzu wurden bereits in der Vergangenheit wichtige regionale Verbindungen auch für die Grenze der Stadt Bottrop hinaus beschleunigt (vgl. Kapitel 6.6.2). Grundsätzlich soll aber auch in den kommenden Jahren die Beschleunigung der Buslinien in der Stadt Bottrop und in Abstimmung mit den weiteren betroffenen Kommunen weiter ausgebaut werden. Hierbei sind neben den meist einmaligen Ausgaben für Maßnahmen in der Infrastruktur die regelmäßigen Einsparungen zu berücksichtigen, wenn durch Beschleunigungsmaßnahmen Fahrzeugumläufe eingespart bzw. keine neuen Umläufe erforderlich werden. Das Thema Busbeschleunigung ist daher sowohl aus Sicht der Fahrgäste als auch der Verkehrsunternehmen interessant. Die Beschleunigung von Buslinien ist gleichzeitig ein Querschnittsthema zu anderen Handlungsfeldern, sodass sich hier Synergien ergeben können. Dies betrifft besonders den Umbau von Haltestellen von Busbuchten zu Buskaps und die seitens des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr geplante Einführung eines neuen Abrechnungssystems, welches das Fahrpersonal entlasten und den Einstieg beschleunigen kann.

10.2.10 Platzangebot

Während die Bedienungshäufigkeiten das Mindestangebot im Busverkehr nach Relationen festlegen (vgl. Kapitel 10.2.4), ist das Platzangebot ein Qualitätsmerkmal, um den Bedarf von Angebots-

ausweitungen abschätzen zu können. Grundlage ist die Nachfrage über die festgelegten Bedienungszeiträume der Tages- und Schwachverkehrszeit (vgl. Kapitel 10.2.3). Hierzu werden auch die Standards des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen angesetzt. Wenn der Besetzungsgrad während der Tagesverkehrszeit über 65% als Mittelwert über den Spitzenstunden liegt, ist eine Angebotsverdichtung zu prüfen. In der Schwachverkehrszeit soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.

10.2.11 Haltestellen

Grundsätzlich soll das Busnetz in der Stadt Bottrop aus möglichst wenigen Richtungshaltestellen bestehen. Dazu liegen die einzelnen Haltestellenpositionen je Fahrtrichtung möglichst auf der gegenüber liegenden Straßenseite. Bei mehreren Haltestellen im Kreuzungsbereich besteht idealerweise eine Sichtbeziehung zwischen den einzelnen Haltestellenpositionen. Ist dies nicht möglich, sind die Fußwege zwischen den einzelnen Haltestellenpositionen zu beschildern.

Die Haltestellenausstattung wird in eine Pflichtausstattung unterschieden, welche für alle Haltestellen unabhängig der Nachfrage gilt. Die Zusatzausstattung umfasst die Bereiche Barrierefreiheit und Komfort/Sicherheit. Die Zusatzausstattung für Barrierefreiheit ist nicht an das Fahrgastaufkommen einer Haltestelle gekoppelt. Hier besteht jedoch neben der verpflichtenden Einrichtung bei nachfragestarken Haltestellen, auch eine optionale Prüfung bei schwächer nachgefragten Haltestellen. So kann zum Beispiel eine Haltestelle zwar eine geringe Nachfrage aufweisen, hat aber durch die Lage an einem Krankenhaus einen deutlich höheren Anteil an mobilitätseingeschränkten Ein- und Aussteigern. Zur Umsetzung des Weiteren barrierefreien Haltestellenausbaus enthält die entsprechende Maßnahme eine Zeitplanung, die alle noch nicht vollständig barrierefrei ausgebauten Haltestellen umfasst. Die zusätzliche Komfortausstattung ist nur an das Fahrgastaufkommen gekoppelt. Die nachfolgende Übersicht gilt für die bestehenden Standardbushaltestellen. Abweichende Regelungen gelten für TaxiBus-Haltestellen sowie Ersatz- und neue einzurichtende Bushaltestellen. Der Handlungsbedarf aus den Vorgaben zur Haltestellenausstattung kann dem Entwicklungskonzept zum öffentlichen Personennahverkehr entnommen werden (vgl. Kapitel 11). Vorgaben für Bahnhöfe und Haltepunkte werden durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr festgelegt.

Tab. 41: Haltestellenausstattung für Standardbushaltestellen

Ausstattung	Zuständigkeit	Fahrgäste pro Woche					Anmerkung
		bis 499	500 bis 999	1.000 bis 2.499	2.500 bis 4.999	ab 5.000	
Pflichtausstattung							
verkehrssichere Wartefläche	B	■	■	■	■	■	
Mast mit H-Zeichen	V	■	■	■	■	■	Zeichen 224
Schild mit Namen und Linien	V	■	■	■	■	■	
Corporate Design Verkehrsunternehmen	V	■	■	■	■	■	
Fahrplan- und Tarifinformation	V	■	■	■	■	■	min. Din A4
Abfallbehälter	B	■	■	■	■	■	
Beleuchtung mit hellem Licht	B	■	■	■	■	■	
Ein-/Ausstieg an allen Türen möglich	B	■	■	■	■	■	
Ansprechpartner	V	■	■	■	■	■	min. Telefonnummer
Zusatzausstattung Barrierefreiheit							
Hochbord und Leitstreifen	B	<input type="checkbox"/>	■	■	■	■	an alle Türen vorhanden
Wartehalle mit Sitzmöglichkeit	B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	■	■	■	min. 3 Sitze/Mast
optische/akustische Fahrgastinformation	V	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	■	■	Dynamische Fahrgastinfo
Beleuchtungskonzepte	B	<input type="checkbox"/>					
Querungshilfe ¹	B	<input type="checkbox"/>					
Beschilderung von Umsteigewegen	V	<input type="checkbox"/>					
Zusatzausstattung Komfort und Sicherheit							
Kundenzentrum	V					<input type="checkbox"/>	min. ZOB
Umgebungsplan mit Liniennetz	V				<input type="checkbox"/>	■	
Fahrscheinerwerb	V					<input type="checkbox"/>	
Fahrradabstellmöglichkeit	B	<input type="checkbox"/>					
P+R	B					<input type="checkbox"/>	
W-LAN/Freifunk	V			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Notrufmöglichkeit	B					<input type="checkbox"/>	
Videoüberwachung	B					<input type="checkbox"/>	

■ verpflichtende Ausstattung

V: Verkehrsunternehmen

optionale Prüfung

B: Stadt Bottrop

¹ Als Querungshilfen gelten Brücken und Unterführungen mit Rampen oder Aufzug, Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Straßen mit max. Tempo 30

Neben diesen Vorgaben für Bushaltestellen ergeben sich abweichende Kriterien für Haltestellen, welche nur durch Taxis als TaxiBus bedient werden sowie für Ersatz- und neue einzurichtende Haltestellen. Für alle drei Typen gelten die Ausstattungsmerkmale unabhängig der Nachfrage. Ist absehbar, dass eine Ersatzhaltestelle länger als ein halbes Jahr besteht, können in Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen und der Stadt Bottrop weitere Ausstattungsmerkmale aus der Haltestellenausstattung für Standardbushaltestellen (vgl. Tab. 45) übernommen werden. Zeichnet sich bereits vor Ablauf einer zweijährigen Testphase ab, dass eine neueingerichtete Haltestelle dauerhaft bestehen bleibt, ist diese anhand der wöchentlichen Nachfrage entsprechend der Haltestellenausstattung für Standardbushaltestelle zu kategorisieren (vgl. Tab. 45).

Tab. 42: Haltestellenausstattung für andere Haltestellentypen außer Standardhaltestelle

Ausstattung	Zuständigkeit	TaxiBus	Ersatzhaltestelle	neue Haltestelle	Anmerkung
Pflichtausstattung					
verkehrssichere Wartefläche	B	■	■	■	
Mast mit H-Zeichen	V	■	■	■	Zeichen 224
Schild mit Namen und Linien	V	■	■	■	
Corporate Design	V	■	■	■	
Fahrplan- und Tarifinformation	V	■	■	■	min. Din A4
Abfallbehälter	B	■	■	■	
Beleuchtung mit hellem Licht	B	■	■	■	
Ein-/Ausstieg an allen Türen möglich	B	■	■	■	
Ansprechpartner	V	■	■	■	min. Telefonnummer
Zusatzausstattung Barrierefreiheit					
Hochbord und Leitstreifen	B		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Wartehalle mit Sitzmöglichkeit	B		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	min. 3 Sitze/Mast
Querungshilfe ¹	B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Wegeföhrung zum Haltestellenstandort	V		■	<input type="checkbox"/>	

■ verpflichtende Ausstattung

V: Verkehrsunternehmen

optionale Prüfung

B: Stadt Bottrop

10.2.12 Fahrzeuge

Die Ausstattung der Fahrzeuge richtet sich zum einen an die Fahrgäste und zum anderen an den Klimaschutz. Die Vorgaben gelten für alle Busse unabhängig des zuständigen Verkehrsunternehmens bzw. beauftragten Subunternehmens. Es erfolgt keine Unterscheidung zwischen Linien- und Schnellbus, da die meisten Merkmale identisch sind und die Verkehrsunternehmen damit Fahr-

zeuge flexibler einsetzen können. Das Höchstalter für Fahrzeuge beträgt 14 Jahre, das Durchschnittsalter über alle für den Betrieb erforderlichen Fahrzeuge beträgt 6,5 Jahre. Der Handlungsbedarf aus den Anforderungen für die Fahrzeuge kann dem Entwicklungskonzept zum öffentlichen Personennahverkehr entnommen werden (vgl. Kapitel 11). Die Angaben in der Qualitätsvereinbarung beziehen sich dazu immer auf den Regelverkehr gemäß Fahrplan. Unabhängig von den detaillierten Angaben in Tab. 47 müssen alle Fahrzeuge die gesetzlichen Vorgaben und Vorschriften erfüllen.

Tab. 43: Fahrzeugausstattung

Fahrgastbereich	Fahrzeug außen	weitere Technik
Pflichtausstattung		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niederflurtechnik ▪ Entwerter ▪ Haltewunschtasten, die von jedem Sitz erreichbar sind ▪ akustische Fahrgastinformation und/oder akustische Fahrgastinformation¹ ▪ Mehrzweckbereich an 2. Tür² ▪ keine Vandalismusschäden ▪ Rollstuhlplatz mit eigener Haltewunschtaste^N ▪ behindertengerechte Sitzplätze als stufenlose Sitze in Türnähe^N ▪ Vollklimatisierung^N ▪ Videoüberwachung^N 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liniennummer (alle Fahrzeugseiten) und Zielbeschilderung (Front- und Türseite) ▪ dynamische Zielbeschilderung^N ▪ Unternehmenslogo ▪ Hinweis <i>Einstieg vorne</i> an jeder Tür ▪ Kennzeichnung von Rollstuhl- und Behindertensitzplätze durch Piktogramm^N ▪ keine Vandalismusschäden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Funkanlage mit Notruffunktion ▪ Bordrechner mit ITCS ▪ Beeinflussung von Vorrangschaltungen für Busse ▪ Übermittlung von IST-Fahrzeiten für dynamische Fahrgastinformation ▪ Verkauf von Barfahrtscheinen mit bargeldloser Bezahlung ▪ Abgasnorm Euro 5 EEV oder Rußpartikelfilter³
Optionale Zusatzausstattung		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ W-LAN ▪ dynamische Fahrgastinformation zu Anschlüssen in der Haltestellenanzeige ▪ automatische Fahrgastzählung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Außenlautsprecher 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ alternative Antriebe (zum Beispiel elektrisch)

^N gilt bei Fahrzeugneuanschaffungen

¹ Bei Neuanschaffungen stehen immer beide Informationswege zur Verfügung. Die optische Information erfolgt dazu über Flachbildschirme mit Angabe der nächsten fünf Haltestellen.

² Bei Neuanschaffungen können im Mehrzweckbereich ein Rollstuhl und zwei Kinderwagen gleichzeitig befördert werden.

³ Vorgabe gilt für Neuanschaffungen von Gebrauchtfahrzeugen. Für Neufahrzeuge muss die aktuell strengste Abgasnorm erfüllt werden (aktuell Euro 6).

10.2.13 Personal

Das Personal der Verkehrsunternehmen inklusive Subunternehmen verfügt über deutsche Sprachkenntnisse in Wort und Schrift. Diese reichen aus, um die jeweilige Tätigkeit (Kundenzentrum, Fahrpersonal, usw.) durchzuführen. Ergänzend bestehen Kenntnisse zum Bedienungsangebot, Tarif und

zu wichtigen Örtlichkeiten. Das Fahrpersonal besitzt einen Führerschein der Klasse D und hat alle erforderlichen Nachweise nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz. Die Vorgaben durch dieses Gesetz (vgl. Verordnung Richtlinie 2003/59/EG) wird zu 100% eingehalten und umfasst u.a. die Bausteine Kundenorientierung und Fahrsicherheitstraining.

Der sichere und ökonomische Fahrstil wird der Lage vor Ort angepasst. Das Personal ist geschult im Erkennen und Reagieren von Gefahrensituationen. Diese sowie weitere jährliche Aus- und Weiterbildungen werden von den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Subunternehmen tragen selbst die Verantwortung für die Weiterbildung des eigenen Personals. Es werden aber entsprechende vertragliche Regelungen getroffen. Nur die Ausbildung und Erstabnahme beim Personal und Fremdunternehmen erfolgt durch die Vestische Straßenbahnen. Sofern seitens des Auftraggebers gewünscht, trägt das Personal im Kundenkontakt eine einheitliche Dienstkleidung mit Namensschildern. In der Stadt Bottrop können nur Personen eingesetzt werden, welche nach den anerkannten Tarifverträgen der nordrhein-westfälischen Omnibusunternehmen oder Tarifvertrag Nahverkehr entlohnt werden. In den Vertriebsstellen findet im Unterschied zum Kundenzentrum eine Betreuung im kleineren Umfang statt. Über die Verkaufstätigkeit hinaus sind hier Auskünfte zum Tarif und zum Fahrplan möglich. In Abstimmung mit der Stadt Bottrop setzen die Verkehrsunternehmen Fahrausweisprüfer, Kundenbetreuer und ggf. auch Busbegleiter ein.

10.2.14 Verkehrsorganisation

Die Qualitätsstandards zur Verkehrsorganisation umfassen überwiegend Inhalte, welche von den Kunden kaum wahrgenommen werden, aber wichtiger Bestandteil für einen sicheren und möglichst zuverlässigen Betrieb sind. Auch hier gilt wie bereits beim Qualitätsstandard Pünktlichkeit (vgl. 10.2.8), dass seit dem letzten Nahverkehrsplan schon umfangreiche Vorgaben durch die Qualitätsvereinbarung zwischen der Stadt Bottrop und der Vestischen Straßenbahnen definiert wurden. Diese gelten auch für weitere in der Stadt Bottrop aktive Verkehrsunternehmen sowie deren Subunternehmen.

Tab. 44: Qualitätsstandards zur Verkehrsdurchführung

Merkmal	Inhalt	Anmerkung
Fahrtorganisation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebshof und Leitstelle in der Stadt Bottrop ▪ Ersatzkonzepte bei längeren Störungen ▪ unverzügliche Einrichtung von Ersatzverkehren innerhalb von 30 Minuten soweit sinnvoll ▪ Information im Störfall zum Beispiel über dynamische Fahrgastinformation, optische Fahrgastinformation in Bussen, Internet und App sowie Aushängen an Haltestellen und Fahrzeugen ▪ Abweichungen im Linienweg werden durch das Personal bei jeder betroffenen Fahrt am Anfang des geänderten Linienwegs durchgesagt 	<p>Betriebshof in der Stadt Bottrop gilt für das Verkehrsunternehmen, welches die Mehrheit der Verkehrsleistung in der Stadt Bottrop erbringt.</p> <p>Leitstelle muss an einem Standort sein, von dem die Steuerung des Busverkehrs in der Stadt Bottrop gewährleistet werden kann</p>

Merkmal	Inhalt	Anmerkung
Instandhaltung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überprüfung der Fahrzeuge entsprechend der Vorgaben nach BO-Kraft ▪ Schäden, von denen eine Gefahr ausgeht, werden unverzüglich nach Meldung des Schadens, sonst möglichst innerhalb von zwei Tagen behoben ▪ Reinigung mit Kontrolle der Haltestellen bis zu zweimal pro Monat 	Reinigung und Kontrolle von Haltestellen erfolgt durch den Eigentümer der Haltestelleninfrastruktur.
Tarif	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr und Nordrhein-Westfalen Tarif 	
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einhaltung von Dienstanweisungen und Verordnungen zum Betrieb inklusive der erforderlichen Überwachungsmaßnahmen werden dokumentiert ▪ geschultes Verhalten zum Erkennen von Gefahrensituationen 	
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bereitstellung von Aufenthaltsräumen und Möglichkeiten der Toilettennutzung 	

10.2.15 Kontaktmanagement

Die Nutzer von Bahn und Bus können wichtige Anregungen auch für kleine und einfache Verbesserungen bei Angebot und Infrastruktur geben. Daher sollen möglichst viele Wege zur Verfügung stehen, um Anregungen einzubringen. Dazu nehmen alle Mitarbeiter Anregungen auf, welche EDV-gestützt bearbeitet und in regelmäßigen Abständen bzgl. der Häufigkeit von Inhalten ausgewertet werden. Kunden die eine Kontaktmöglichkeit angeben, erhalten spätestens nach sechs Wochen eine Antwort.

Angebot für das Kontaktmanagement

- Kundenzentrum am ZOB (montags bis samstags geöffnet)
- Fahrpersonal
- digitales Angebot: barrierefreie Internetseite, App, soziale Medien
- Telefonnummer
- Post-/Fax-Adresse
- Vertriebsstellen in allen dichten Siedlungsbereichen

10.3 Qualitätsmanagement

Die Qualität der Vorgaben, welche in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen liegen, sind von diesen jährlich zu erheben in einem Bericht auszuwerten. Grundlage hierfür ist eine vom Technischen Komitee CEN/TC 320 (Transport, Logistik, Dienstleistungen) erstellte europäische Norm (DIN EN 13816: 2002). Diese wird durch eine weitere Norm aus dem Jahr 2006 ergänzt (DIN EN: 15140: 2006). Beide Normen geben vor, die Erwartungen von Nutzern der Bahn- und Busangebote mit der angestrebten sowie erbrachten Qualität der Verkehrsunternehmen abzugleichen. Die Erhebungen erfolgen mit Verfahren die in der DIN EN 13816 näher beschrieben werden.

Tab. 45: Erhebungsverfahren nach DIN EN 13816

Direct-Performance-Measures	Mystery-Shopping-Surveys	Customer-Satisfaction-Surveys
<ul style="list-style-type: none"> ▪ direkte Leistungsmessung ▪ festgelegte Kriterien und Grenzwerte ▪ objektive Auswertungen und Ergebnisse 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einsatz geschulter Testpersonen ▪ strikte Vorgaben zum Verfahren, um subjektiven Einfluss der Testpersonen so gering wie möglich zu halten ▪ weitestgehend objektive Auswertungen und Ergebnisse 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Befragungen zur Kundenzufriedenheit ▪ Antworten stark abhängig von den eigenen Ansprüchen und Erwartungen der Befragten ▪ weitergehend subjektive Ergebnisse

Für die abschließende Bewertung der Qualität der von Verkehrsunternehmen erbrachten Leistungen, werden die Ergebnisse der objektiven Verfahren (Direct-Performance-Measures und Mystery-Shopping-Surveys) mit dem subjektiven Verfahren (Customer-Satisfaction-Surveys) verglichen. Entscheidend sind dabei die Ergebnisse aus dem dritten Verfahren. Fahrgäste für den öffentlichen Personennahverkehr lassen sich nur halten bzw. gewinnen, wenn die subjektive Wahrnehmung der Qualität möglichst hoch ist.

Dazu sollte das Qualitätsmanagementsystem auch an der Norm für solche Systeme ausgerichtet werden (vgl. DIN ISO 9001). Parallel besteht hierzu auch eine Empfehlung durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen öffentlichen Personennahverkehr im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr).

11 Entwicklungskonzept Öffentlicher Personennahverkehr

Das Entwicklungskonzept hat seinen Schwerpunkt auf dem Busverkehr in der Stadt Bottrop. Auf Grund der zahlreichen regionalen Verflechtungen, können sich zusätzlich auch Maßnahmen außerhalb der Stadt Bottrop ergeben. Ebenso umfasst das Entwicklungskonzept auch den Schienenverkehr, welcher in der Zuständigkeit des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr liegt. Damit können nicht alle Maßnahmen nur durch die Abstimmung der Stadt Bottrop mit der Vestischen Straßenbahnen umgesetzt werden.

Das Entwicklungskonzept sieht Maßnahmen in allen Teilbereichen des Bahn- und Busverkehrs vor (u.a. Angebot, Infrastruktur, Kommunikation). Diese sind einem oder mehreren Zielfeldern zugeordnet. Die Zielfelder wurden aus der Bestandsanalyse, der Verkehrsprognose, der Potenzialanalyse sowie dem Beteiligungsprozess abgeleitet.

Tab. 46: Zielfelder im Entwicklungskonzept Öffentlicher Personennahverkehr

Zielfelder	Symbol
Weiterentwicklung des Bahn- und Busangebots	■
Anpassung der Infrastruktur und Fahrzeuge	■
Verbesserung des Klimaschutzes	■
Förderung der Information und einfachen Nutzung	■

Die nachfolgenden Steckbriefe beschreiben die wesentlichen Inhalte der Maßnahmen (M), Maßnahmen mit Prüfauftrag (MP) und reinen Prüfaufträge (P). Für alle Maßnahmen ist von den betroffenen Akteuren vor der Umsetzung eine Detailplanung (zum Beispiel Fahrzeugumläufe) durchzuführen. Die in den Maßnahmensteckbriefen genutzten Linienbezeichnungen, Haltestellennamen usw. sind Arbeitstitel. Kein Handlungsbedarf im Angebotskonzept ergibt sich im Schienenverkehr bei den Linien RE14 und RB43 sowie im Busverkehr bei den Linien 186, 188 und 294.

Tab. 47: Übersicht zum Handlungsbedarf im Baustein Angebotskonzept

Linie	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	MP1	MP2	P1	P2	P3	P4
Schienerverkehr																	
RE14																	
RB43																	
RB44														■			
S9														■			
Busverkehr																	
SB16	■	■									■				■	■	
SB29				■													
SB36		■															
SB91					■										■	■	
SB93																	■

Linie	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	MP1	MP2	P1	P2	P3	P4
186						■											
188																	
189																	
251	■		■						■								
259					■										■	■	
260					■	■									■	■	
261										■					■		
262							■			■							
263															■	■	
264							■	■									
265						■									■		
266													■				
267	■	■	■														
268									■						■		
290		■															
291								■									
294																	
297	■	■															
953																	■
961																	■
962																	■
979															■		
TB217									■								
TB256			■														
TB269		■	■														
NE2												■					
NE6																	■
NE16												■					
NE18												■					
NE19												■					
NE21												■					
NE36												■					

11.1 Bedarf mit Taktumstellungen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Die Taktumstellungen im regionalen Schienenverkehr betreffen auch die Stadt Bottrop. Ein wesentlicher Baustein ist die Umstellung der Linie S9 von einem Takt 20 auf einen Takt 30 zwischen Bottrop und Essen. Im Gegenzug wird die Linie RE14 zwischen Essen, Bottrop und Dorsten von einem Takt 60 auf einen Takt 30 verdichtet. Hierdurch ändert sich auf der Verbindung zwischen den Städten Bottrop und Essen zwar nicht die Anzahl der Fahrten pro Stunde, dafür soll ein Takt 15 ab Bottrop Hbf. und Richtung Essen und umgekehrt entstehen (vgl. Abb. 1).

Die Buslinien in der Stadt Bottrop verkehren überwiegend im Takt 20 montags bis freitags, was zu der Frage führt, ob diese Linien für eine Abstimmung mit dem regionalen Schienenverkehr auf einen Takt 30 ausgedünnt oder auf einen Takt 15 verdichtet werden sollten (ganz oder zu einzelnen Zeiten)? Hierzu muss zuerst berücksichtigt werden, dass auch die benachbarten Kommunen keine generelle Taktumstellung in ihren Busnetzen planen. Auf den grenzüberschreitenden Buslinien in die Stadt Bottrop sind daher keine Taktumstellungen sinnvoll. Daher können bei den zwölf in der Stadt Bottrop betroffenen Linien ebenfalls keine Umstellungen vorgenommen werden.

Die regionalen nicht im Takt umstellbaren Linien sind wichtiger Teil der Taktachsen in der Stadt Bottrop. Hier werden diese Linien mit einer weiteren lokalen Buslinie verdichtet, wie zum Beispiel zwischen Bottrop ZOB und Boyer Markt: regionale Linie 260 (Bottrop Mitte – Bottrop-Boy – Gelsenkirchen-Horst) und Linie 265 (Bottrop Mitte – Bottrop-Boy). Um transparente Taktverdichtungen anbieten zu können, müssen sich diese lokalen Linien nach den regionalen Linien, die im Takt nicht umgestellt werden können, orientieren. Dies betrifft sechs lokale Buslinien in der Stadt Bottrop. Auch hier ist daher eine Umstellung der Takte nicht sinnvoll.

Es kommen daher nur drei Buslinien für eine Taktumstellung in Frage (Linien 261, 262, 264), von denen die Linien 262 und 264 eine Umsteigemöglichkeit zum regionalen Schienenverkehr bieten (Hauptbahnhof). Bei der Linie 264 käme dabei nur eine Umstellung auf einen Takt 30 in Frage. Die Straßenverhältnisse im Stadtteil Vonderort ermöglichen kein dichteres Angebot, als den bestehenden Takt 20. Für alle drei Buslinien sind der ZOB und auch der Hauptbahnhof wichtige Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien. Neben lokalen Verbindungen gehören hierzu auch die Linie SB16 (zum Beispiel Essen Universität, südliche Innenstadt Essen) und Linie SB91 (zum Beispiel Oberhausen Neue Mitte). Sie ermöglichen umsteigefreie Verbindungen im Takt 10 oder Takt 20 ohne weiteren Umstieg. Dies kann durch den Schienenverkehr nicht geleistet werden. Daher sollten auch bei den verbleibenden drei Buslinien keine Taktumstellung passend zum regionalen Schienenverkehr vorgenommen werden.

11.2 Angebotskonzept

Das Angebotskonzept setzt sich aus Maßnahmen und mehreren Prüfaufträgen zusammen. Ziel des Angebotskonzepts ist eine Verbesserung des Angebots im Busnetz bei annähernd gleichem Leistungsvolumen pro Jahr. Hierzu wurde u.a. versucht, Leistungen zwischen Buslinien umzuverteilen, um das Angebot besser an die bestehende Nachfrage sowie absehbare Entwicklungen mit Relevanz für die Buslinien anzupassen.

Tab. 48: Abschätzung Leistungsvolumen des Angebotskonzepts im Tagnetz (km)

Linie	Stadt Bottrop	weitere Aufgabenträger
SB16	- 341.900 km/Jahr	Kreis Recklinghausen: -30.100 km/Jahr, Stadt Essen: +67.200 km/Jahr
SB29	+4.500 km/Jahr	Stadt Gelsenkirchen: + 9.200 km/Jahr
SB36	-1.500 km/Jahr	
251	-105.700 km/Jahr	
261	+33.900 km/Jahr	
262	+38.000 km/Jahr	
264	-158.000 km/Jahr	
266	+27.200 km/Jahr	
267	+312.000 km/Jahr	
268	+134.900 km/Jahr	
290	-10.300 km/Jahr	
291	+168.300 km/Jahr	
297	+59.200 km/Jahr	Kreis Recklinghausen: +33.304 km/Jahr
TB256	+1.200 km/Jahr	Kreis Recklinghausen: +2.100 km/Jahr
TB269	+1.300 km/Jahr	
gesamt	153.000 km/Jahr	

Übersicht umfasst alle Maßnahmen des Angebotskonzepts inklusive Maßnahmen mit Prüfaufträgen. Reine Prüfaufträge sind in dieser Tabelle nicht enthalten. Die Angaben können in der Umsetzung v.a. bei der Nachfrage von TaxiBus-Fahrten schwanken.

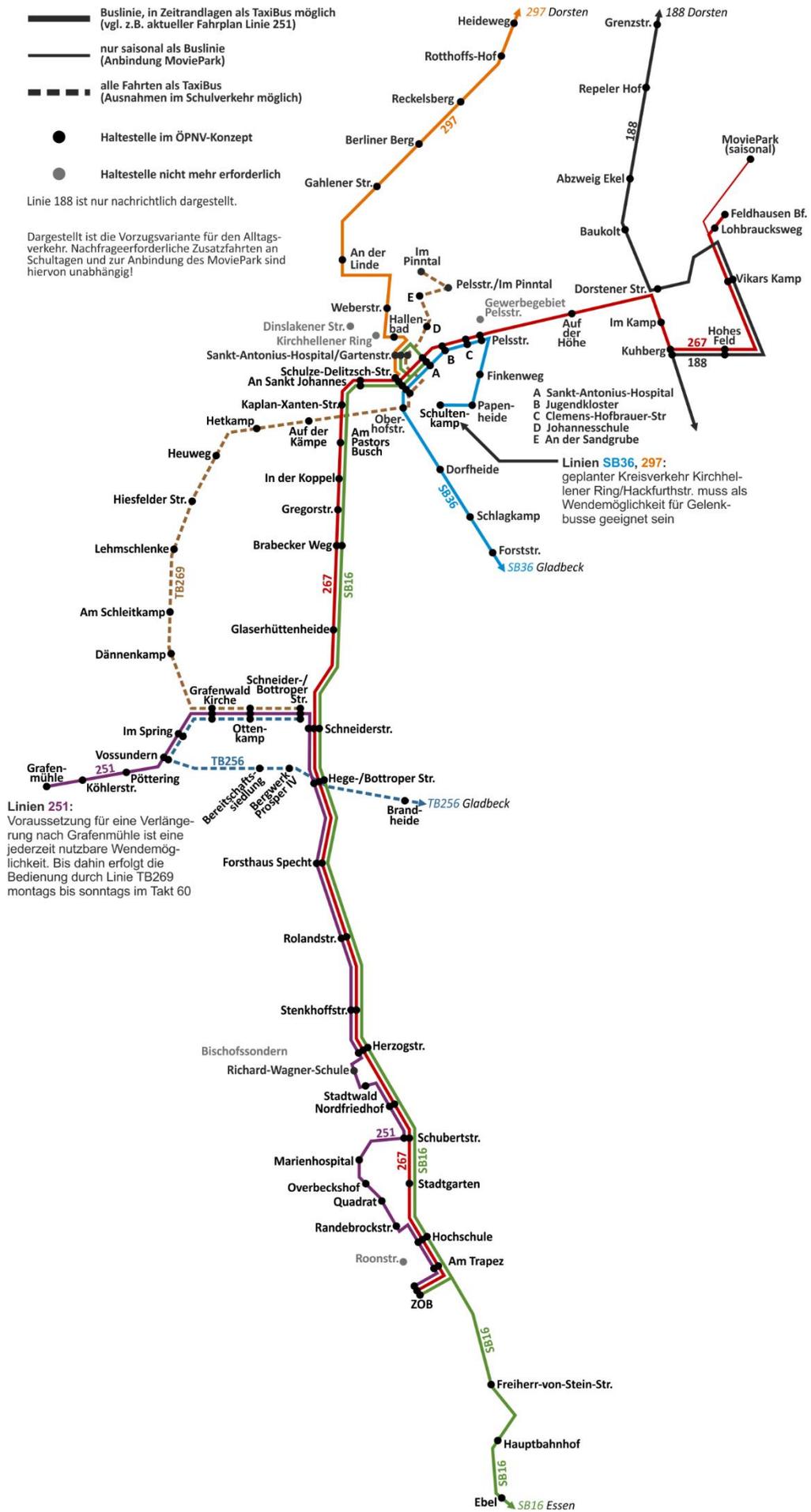
Tab. 49: Abschätzung Leistungsvolumen des Angebotskonzepts im Nachtnetz

Linie	Stadt Bottrop	weitere Aufgabenträger
NE2	+1.500 km/Jahr	
NE16	+9.100 km/Jahr	
NE18	+7.000 km/Jahr	
NE19	+5.700 km/Jahr	
NE21	+1.000 km/Jahr	Stadt Oberhausen: +2.600 km/Jahr
NE36	+4.200 km/Jahr	Kreis Recklinghausen: +7.000 km/Jahr, Stadt Gelsenkirchen: +2.800km/Jahr
gesamt	28.500 km/Jahr	

Übersicht umfasst alle Maßnahmen des Angebotskonzepts inklusive Maßnahmen mit Prüfaufträgen. Reine Prüfaufträge sind in dieser Tabelle nicht enthalten.

M1	Achse Essen – Bottrop – Dorsten				
Kategorie	Maßnahme	■	■	-	-
Linien	SB16, 251, 267, 297 (neu)				
Hintergrund	Die regionale Verbindung zwischen den Städten Essen, Bottrop und Dorsten erfolgt im Schienenverkehr über den Hauptbahnhof Bottrop und die Stadt Gladbeck. Ergänzend verkehrt die Linie SB16 auf dieser Relation über Bottrop-Kirchhellen, ZOB und Hauptbahnhof. Zusätzlich werden in der Stadt Essen die Universität, Innenstadt sowie der geplante IKEA-Standort erschlossen. Der Fahrplan ist nicht transparent. Auf dem nördlichen Streckenabschnitt bestehen drei verschiedene Linienwege. In der Schwachverkehrszeit abends erfolgt das Angebot zwischen Kirchhellen und ZOB ohne Anbindung an den Hauptbahnhof Bottrop.				
Maßnahmen	<p>Lokale Maßnahmen für die Erschließung der Siedlungsbereiche im Stadtbezirk Kirchhellen sind in den nachfolgenden Steckbriefen M2 und M3 dargestellt.</p> <p>Linie SB16</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt einer stündlichen Verbindung zwischen Kirchhellen Mitte und Essen Mitte über Bottrop Stadtmitte (Haltestelle ZOB) und Hauptbahnhof ▪ Taktverdichtungen zwischen Essen und Bottrop ZOB auf Takt 20 (Tagesverkehrszeit montags bis freitags) oder Takt 30 (alle anderen Verkehrszeiten) ▪ Entfall schwach nachgefragter Haltestellen (Integration in Linie 267) ▪ Sicherstellung einer umsteigefreien Verbindung zwischen Kirchhellen Mitte und Hauptbahnhof ggf. durch Umlaufverknüpfung mit Linie 267 <p>Linie 251</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ direkterer Linienweg zwischen Grafenwald und Bottrop Mitte ▪ Übernahme der Bedienung von Linie 267 in den Bereichen Richard-Wagner-Schule und Josef-Albers-Straße <p>Linie 267</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung von Eigen-Stadtwald über Kirchhellen Mitte bis Feldhausen ▪ paralleler Linienweg mit Linie SB16, Integration der Bereiche Richard-Wagner-Schule und Josef-Albers-Straße in Linie 251 ▪ montags bis sonntags Takt 30, zwischen Kirchhellen Mitte und Feldhausen während Schwachverkehrszeit abends als TaxiBus ▪ Anschluss mit Linie 297 (neu) <p>Linie 297 (neu)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Streckenabschnitt zwischen Kirchhellen Mitte und Dorsten als eigenständige Linie ▪ montags bis sonntags im Takt 60, Schwachverkehrszeit abends als TaxiBus ▪ Anschluss mit Linie 267 von/nach Bottrop Stadtmitte 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschleunigungsmaßnahmen in den Städten Bottrop und Essen v.a. an größeren Kreuzungen ▪ Instandsetzung der südlichen Friedrich-Ebert-Straße für Busse ▪ Infrastrukturbedarf durch lokale Maßnahmen in Steckbriefen M2 und M3 				

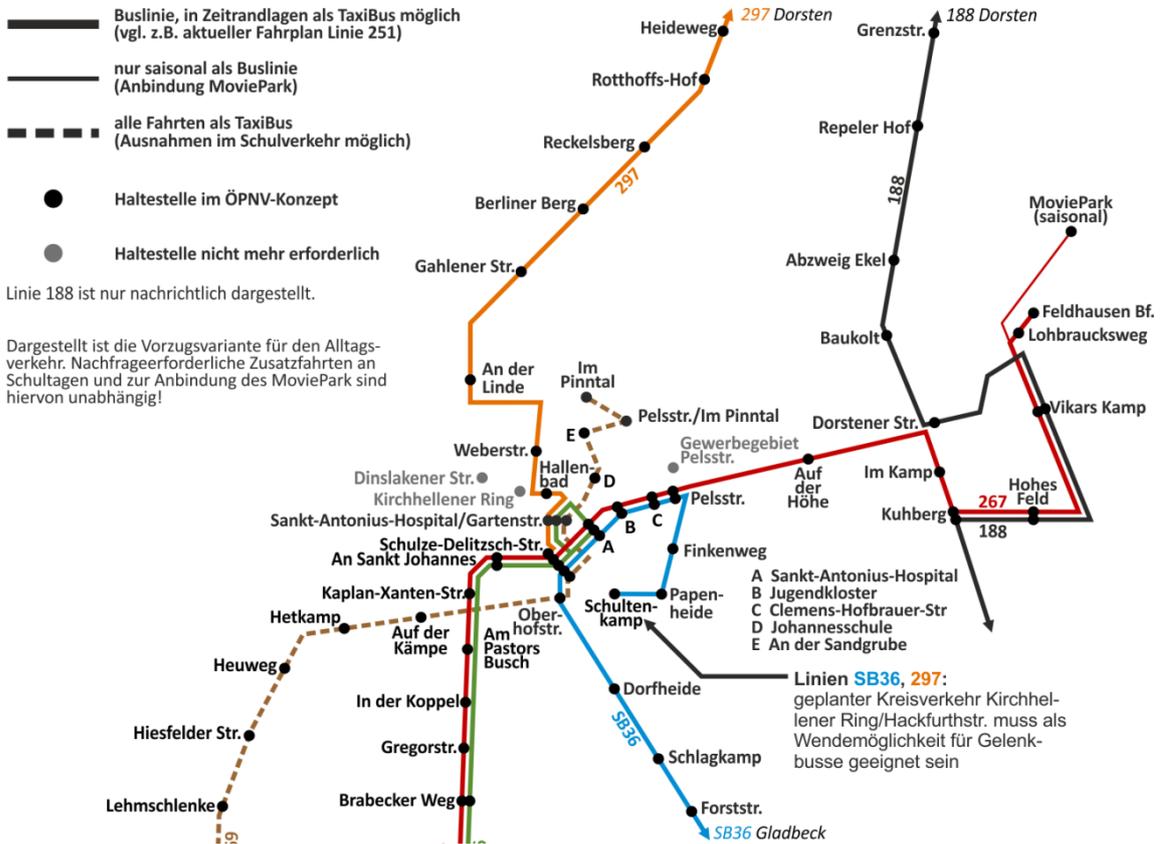
M1	Achse Essen – Bottrop – Dorsten
Verantwortung	Stadt Bottrop, Stadt Essen, Kreis Recklinghausen, Stadt Dorsten Deutsche Bahn/Rheinlandbus, Vestische Straßenbahnen
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2018 zusammen mit Maßnahmen 2, 3, 9, 11
Karte	siehe nachfolgend
Sonstiges	<p>Die Anmeldezeit für TaxiBus-Fahrten liegt abweichend bei 45 Minuten, da die Fahrzeuge zurzeit aus dem Bottroper Süden anfahren.</p> <p>Für die Linie SB16 sind auf Grund des langen Linienwegs und der fehlenden Beschleunigungsmaßnahmen zwischen Bottrop und Essen ausreichende Zeitpuffer an den Endhaltestellen einzuplanen.</p> <p>Bereits heute verkehrende Einsatzwagen-Fahrten im Schulverkehr zwischen den Städten Bottrop und Dorsten sind von dieser Maßnahme nicht betroffen. Einen abweichenden Bedarf bei diesen Fahrten durch die Maßnahme 1 wird von den Verkehrsunternehmen ermittelt.</p> <p>Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.</p>



M2	Erschließungskonzept Stadtbezirk Kirchhellen				
Kategorie	Maßnahme	■	■	-	-
Linien	SB16, SB36, 267, 290, 297 (neu), TB269				
Hintergrund	<p>Der Stadtbezirk Kirchhellen hat auch enge Verkehrsverflechtungen zwischen den einzelnen Stadtteilen sowie in die benachbarte Stadt Gladbeck. Die Daseinsvorsorge mit einem Grundangebot an Mobilität wird v.a. während der Schwachverkehrszeit abends nicht erfüllt. So besteht zu dieser Zeit kein Busangebot im Stadtteil Hardinghausen und keine Verbindung zwischen den Stadtteilen Kirchhellen Mitte und Feldhausen, wo sich eine weitere Umsteigemöglichkeit zum Zug nach Dorsten und Essen bietet. Auch in Richtung Gladbeck besteht aus dem Zentrum des Stadtteils Kirchhellen keine direkte Streckenführung.</p>				
Maßnahmen	<p>Linie SB16</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Endhaltestelle Haltestelle Sankt-Antonius-Hospital/Gartenstraße ▪ Integration der Fahrten zwischen Kirchhellen Mitte und Stadt Dorsten in Linie 297 (neu) <p>Linie SB36</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ geänderte Linienführung, um auf Haltestelle Schulze-Delitzsch-Straße als Endhaltestelle zu verzichten ▪ neue Endhaltestelle am geplanten Kreisverkehr Kirchhellener Ring/Hackfurthstraße ▪ Bedienung aller Haltestellen mit heutigem Bedienungsangebot <p>Linie 290</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Integration in Linie TB269 <p>Linie 297</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Übernahme der Fahrten von Linie SB16 ▪ montags bis sonntags Takt 60, Schwachverkehrszeit abends als TaxiBus ▪ Anschluss von/zur Linie 267 (vgl. Maßnahme 2) <p>Linie TB269</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung ins Gewerbegebiet Pinnal ▪ montags bis freitags Takt 60 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ neue Halte: Johannesschule, An der Sandgrube, Oberhofstraße (Verlegung auf Rentforter Straße) ▪ entfallende Haltestellen: Dinslakener Straße, Kirchhellener Ring, Gewerbegebiet Pelsstraße ▪ Kreisverkehr Hackfurthstraße/Kirchhellener Ring muss als Wendemöglichkeit für Gelenkbusse geeignet sein 				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Kreis Recklinghausen, Stadt Dorsten, Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahnen, Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	<p>Fahrplanwechsel Sommer 2018 zusammen mit Maßnahmen 1, 3, 9, 11</p> <p>Die Änderung des Linienwegs SB36 erfolgt mit Fertigstellung des Kreisverkehrs Kirchhellener Ring/Hackfurthstraße</p>				
Karte	siehe nachfolgend				

M2 Erschließungskonzept Stadtbezirk Kirchhellen

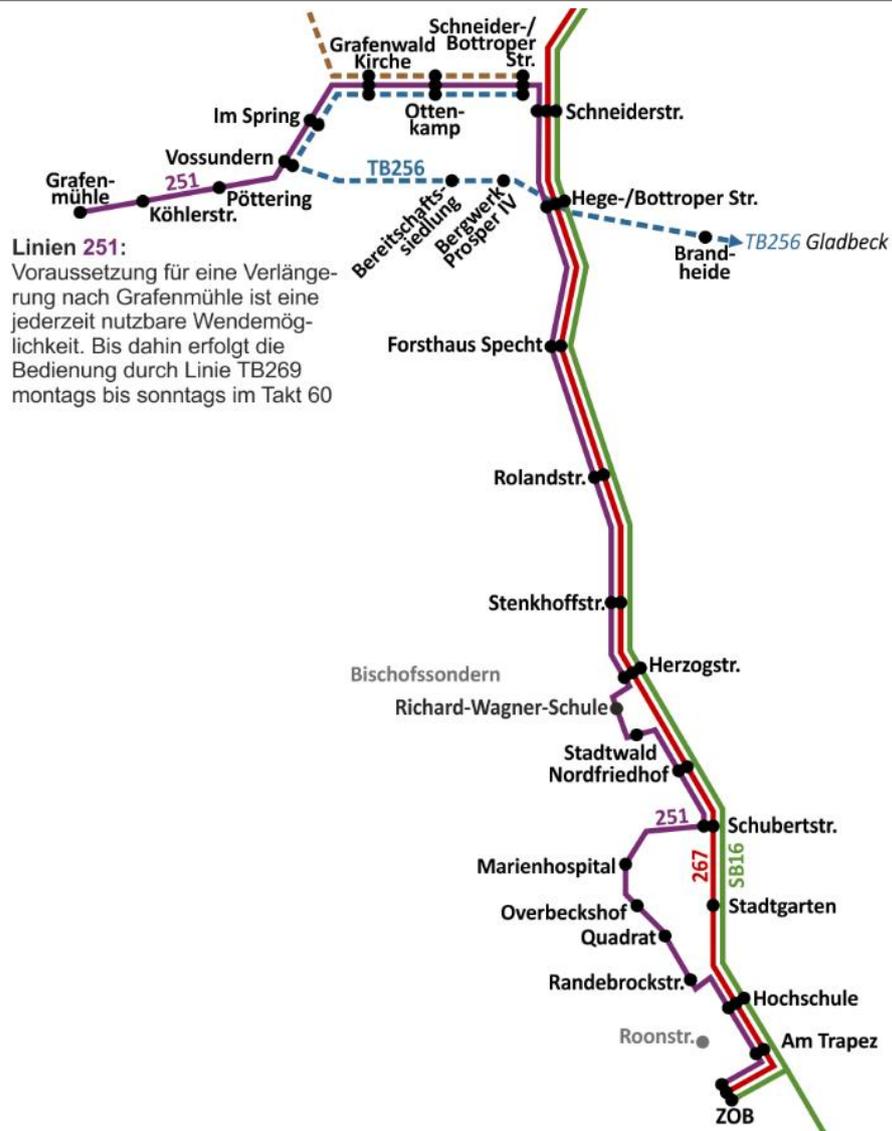
Sonstiges Sobald der geplante Bau des Kreisverkehrs Kirchhellener Ring/Hackfurthstraße erfolgt ist, muss die Haltestelle Schulze-Delitzsch-Straße von keiner Buslinie mehr als Endhaltestelle genutzt werden.



M3		Erschließung Grafenwald/Stadtwald			
Kategorie	Maßnahme	■	■	-	-
Linien	251, 267, TB256, TB269				
Hintergrund	<p>Der zentrale Bereich des Stadtteils Grafenwald wird durch die Linie 251 entlang der Schneiderstraße erschlossen. Dies erfolgt durch einen Umweg über die Straße Vossundern, um auch das Bergwerk Prosper IV zu erschließen. Dieses schließt im Jahr 2018. Zudem führt die Verbindung zwischen Grafenwald und Innenstadt über den Stadtteil Fuhlenbrock, was einen weiteren Umweg darstellt. Zum Stadtteil Grafenwald gehört auch das Freizeitziel Grafenmühle, welches kleinere Wohngebiete umfasst (v.a. Pöttering und Köhlerstraße). Dieser Bereich wird nur an Ferientagen mit der TaxiBus-Linie 269 mit je einer Fahrt morgens und mittags erschlossen.</p>				
Maßnahmen	<p>Linie 251</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ direkterer Linienweg zwischen Grafenwald und ZOB ▪ Übernahme der Erschließung Haltestelle Richard-Wagner-Schule und entlang Josef-Albers-Straße von Linie 267 ▪ zwischen Grafenwald Kirche und Bottrop ZOB immer Takt 30 ▪ Verlängerung bis Grafenmühle montags bis sonntags im Takt 60, wenn Wendemöglichkeit vorhanden, sonst Anbindung durch TaxiBus-Angebot ▪ bei Bedarf saisonaler Sommerfahrplan mit zusätzlichen Fahrten von/bis Grafenmühle <p>Linie 267</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ parallele Führung mit Linie SB16 ▪ Übernahme der Erschließung im Bereich Richard-Wagner-Schule und entlang Josef-Albers-Straße durch Linie 251 ▪ Anschluss von/zur Linie 297 (vgl. Maßnahme 1) <p>Linie TB256</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Integration des Linienwegs 251 über Vossundern ▪ Verlängerung bis Gladbeck West Bahnhof (vgl. Nahverkehrsplan Kreis Recklinghausen) <p>Linie TB269</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedienung Grafenmühle entfällt, Übernahme durch Verlängerung der Linie 251 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berücksichtigung einer Wendemöglichkeit in den weiteren städtebaulichen Planungen für den Bereich Grafenmühle ▪ Überprüfung des Haltestellenausbaus für eine Buslinie bis Grafenmühle 				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Kreis Recklinghausen, Stadt Gladbeck, Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	<p>Fahrplanwechsel Sommer 2018 zusammen mit Maßnahmen 1, 2, 9, 11</p> <p>Die Verlängerung der Linie TB256 zum Bahnhof Gladbeck West erfolgt parallel zum Umsetzungstermin des Nahverkehrsplans Kreis Recklinghausen für die Stadt Gladbeck.</p> <p>Verlängerung bis Grafenmühle erfolgt, sobald eine für Busse jederzeit nutzbare Wendemöglichkeit vorhanden ist. Bis dahin wenden die Busse in Höhe Grafenwald Kirche. Der Bereich Grafenwald Mühle wird solange montags bis sonntags als TaxiBus im Takt 60 angebunden.</p>				

M3 Erschließung Grafenwald/Stadtwald

Karte



Linien 251:
 Voraussetzung für eine Verlängerung nach Grafenmühle ist eine jederzeit nutzbare Wendemöglichkeit. Bis dahin erfolgt die Bedienung durch Linie TB269 montags bis sonntags im Takt 60

Sonstiges

Saisonale Sommerfahrpläne können für Wochenenden ein dichteres Bedienungsangebot enthalten (zum Beispiel Linie 376 zum Freizeitzentrum Kemnader See in Witten).
 Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.

M4	Achse Bottrop Mitte – Gelsenkirchen Mitte				
Kategorie	Maßnahme	■	-	-	-
Linien	SB29				
Hintergrund	Auf der Relation zwischen den Städten Bottrop und Gelsenkirchen besteht zwar kein größeres tägliches Wegeaufkommen, aber eine starke Pendlerverflechtung mit knapp 5.400 Berufspendlern pro Werktag. Dies sind knapp 10% aller Ein- und Auspendler der Stadt Bottrop und damit eine gleich starke Pendlerverflechtung wie zum Beispiel zwischen Bottrop und Gladbeck.				
Maßnahmen	Erweiterung des Bedienungsangebots für den Berufsverkehr <ul style="list-style-type: none"> ▪ Montag bis Freitag Takt 60 bis ca. 21:30 Uhr (1 weitere Fahrt pro Richtung) ▪ Samstag: Takt 60 bis ca. 19:00 Uhr (3 weitere Fahrten pro Richtung) 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Stadt Gelsenkirchen, Deutsche Bahn/Rheinlandbus				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Januar 2019				
Karte	-				
Sonstiges	Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.				

M5	Achse Oberhausen – Bottrop – Gladbeck				
Kategorie	Maßnahme	■	-	-	■
Linien	SB91, 259, 260				
Hintergrund	<p>Die Achse zwischen den Städten Oberhausen, Bottrop und Gladbeck ist wichtiger Bestandteil für die regionale Anbindung der Stadt Bottrop. Hier befinden sich wichtige Ziele für den Busverkehr (zum Beispiel Neue Mitte und Revierpark Oberhausen, Knappschaftskrankenhaus und Berufsschulen/Campus Bottrop, Stadtteilzentrum Eigen, Stadtzentrum Gladbeck). Bisher besteht auf dieser Achse ein durchgehendes Busangebot im Takt 20. Zwischen den Städten Oberhausen und Bottrop (Haltestelle ZOB) erfolgen Angebotsverdichtungen zum Beispiel montags bis freitags auf einen Takt 10 auf der Linie SB91. Zwischen den Stadtzentren von Gladbeck und Bottrop verkehrt ergänzend die Linie 259 im Takt 20. Beide Angebote sind aber nicht durchgehend auf einen dichteren Takt (zum Beispiel Takt 10) abgestimmt. Zudem entsteht hierdurch keine durchgehend im dichten Takt und immer ohne Umstieg nutzbare Verbindung zwischen den drei Städten Oberhausen, Bottrop und Gladbeck.</p> <p>Zudem besteht zwischen den Haltestellen Bottrop ZOB und Gelsenkirchen Buerer Straße eine schnelle und direkte Verbindung mit der Linie 260, welcher Kapazitätsengpässe hat.</p>				
Maßnahmen	<p>Die Gestaltung eines attraktiven und transparenten Angebots unterliegt einem erhöhten Abstimmungsaufwand. Das aktuelle Angebot wird gemeinsam durch zwei Verkehrsunternehmen und drei Aufgabenträgern gestaltet. Hier sind neben den regionalen Anforderungen auch die lokalen Bedürfnisse aller Akteure an die Buslinien SB91, 259 und 260 zu berücksichtigen. Hierzu ist eine Arbeitsgruppe einzurichten, um gemeinsam diese Achse für die regionalen und lokalen Ansprüche weiterzuentwickeln. Hierzu ist auch zu klären, welche Bedeutung einer Linie SB91 als SchnellBus zukünftig zukommen soll.</p>				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Stadt Gelsenkirchen, Stadt Oberhausen, Kreis Recklinghausen, Stadt Gladbeck, Stadtwerke Oberhausen, Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2018 (Start der Arbeitsgruppe)				
Karte	-				
Sonstiges	Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.				

M6	Erschließung IKEA				
Kategorie	Maßnahme	■	■	-	-
Linien	189, 260, 265				
Hintergrund	Die Möbelhauskette IKEA plant die Eröffnung eines neuen Standorts im Stadtteil Boy. Dieser befindet sich auf dem Kraneburger Feld, welches an die Brauckstraße und die Horster Straße grenzt. Das Konzept dieser Einrichtungshäuser umfasst auch ein großes Angebot an kleineren Mitnahmeartikeln sowie Gastronomie und richtet sich auch gezielt an jüngere Kunden (zum Beispiel Studenten). Daher ist eine Erschließung durch den Busverkehr sinnvoll. Mit der Standortentwicklung erfolgt auch eine Überplanung des örtlichen Straßennetzes.				
Maßnahmen	Linien 189 und 260 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschließung über Haltestellen entlang der bestehenden Linienwege, da beide Linien über regionale Achsen verkehren ▪ direkte Fußwege von den Haltestellen zum Haupteingang Linie 265 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung bis IKEA, Feinerschließung 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ neue Haltestelle abhängig von Detailplanungen seitens IKEA ▪ Zu- und Abwege zu den Haltestellen der Linien 189 und 260 				
Verantwortung	Stadt Bottrop, IKEA, Vestische Straßenbahnen, Deutsche Bahn/Rheinlandbus				
Umsetzung	Individuell: abhängig von Eröffnung IKEA				
Karte	-				
Sonstiges	Mit der Umsetzung der Autobahnplanungen bleiben die Verbindungen der Linien 189 (Gladbeck – Bottrop-Boy – Bottrop-Welheim – Essen-Karnap) und 260 (Bottrop-Stadtmitte – Bottrop-Boy – Gelsenkirchen-Horst) erhalten.				

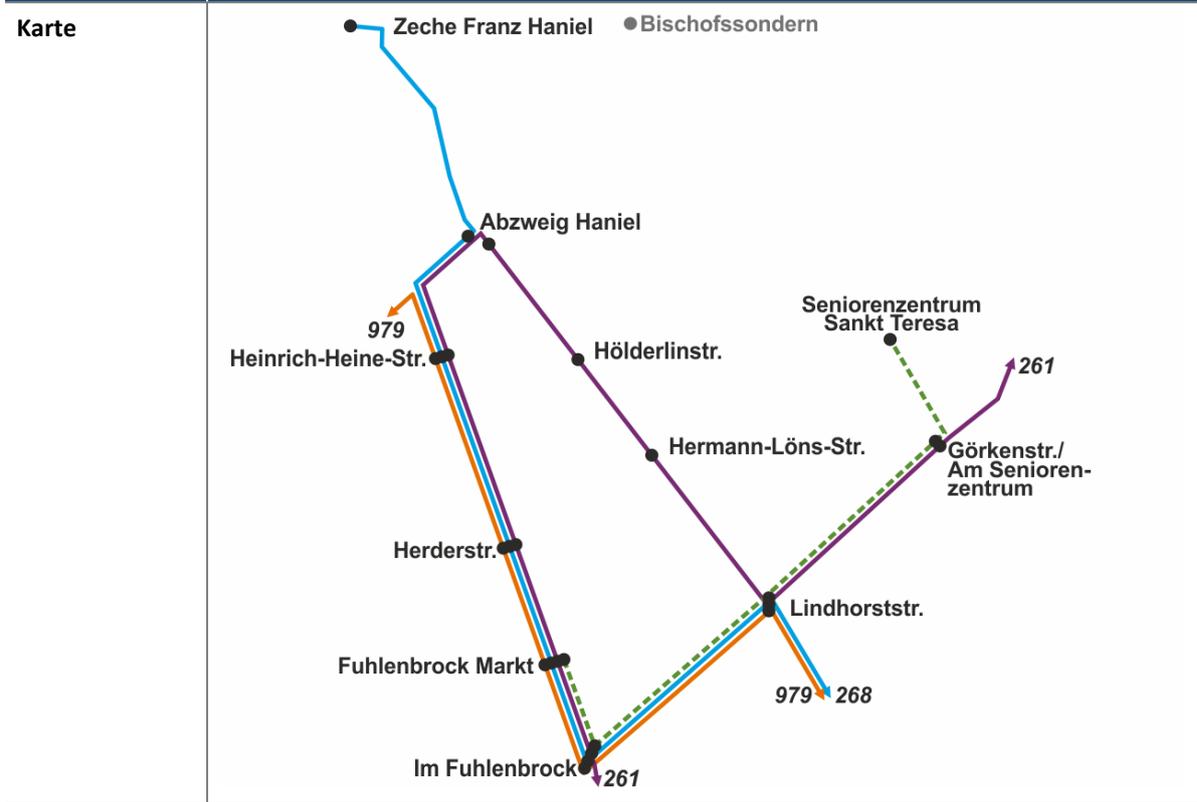
M7	Lokale Erschließung Eigen und Batenbrock				
Kategorie	Maßnahme	■	■	-	-
Linien	262, 264				
Hintergrund	<p>Für die Modernisierung der Straßen und städtebaulichen Entwicklung ist eine Entlastung durch den Busverkehr auf dem südlichen Teil der Rheinbabenstraße geplant. Dies erfordert eine neue Linienführung der Linie 262. Hierzu wurden während der Nahverkehrsplanfortschreibung zwei Varianten mit Befahrung der Velsenstraße oder Industriestraße entwickelt. Die Anbindung dieser Buslinie an die Haltestellen Eigen Markt, Bottrop Hauptbahnhof und Bottrop ZOB sollte dabei erhalten bleiben. Durch die Beteiligung von Bürgern und Politik erfolgte eine Entscheidung zu Gunsten der Befahrung der Industriestraße als zweijähriger Probebetrieb. Hierdurch wechselt die Bedienung zwischen der Tannenstraße (Linie 264 statt Linie 262) und mittleren Scharnhölzstraße (Linie 262 statt Linie 264), damit kein weiterer Umlauf für diese Maßnahme erforderlich wird.</p>				
Maßnahmen	<p>Linien 262</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entfall des Linienwegs über südliche Rheinbabenstraße mit Entfall der Haltestelle Tennishalle ▪ Führung über Industriestraße mit zusätzlichen Haltestellen im Gewerbegebiet ▪ Tausch des Linienwegs mit Linie 264 von der Tannenstraße auf die mittlere Scharnhölzstraße <p>Linien 264</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tausch des Linienwegs mit Linie 262 von der mittleren Scharnhölzstraße auf die Tannenstraße 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ entfallende Haltestellen: Tennishalle ▪ neue Haltestellen: etwa vier neue Haltestellen im Gewerbegebiet 				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2018 zusammen mit Maßnahmen 8				

M7	Lokale Erschließung Eigen und Batenbrock
Karte	<p>The map illustrates the local bus network for the 'Eigen und Batenbrock' area. It features three main routes: <ul style="list-style-type: none"> Route 261 (purple line): Connects Eigen Markt to the Hbf (train station) via streets like Zur Schattigen Buche, Velsenstr., and Alsenstr. Route 262 (blue line): Connects Eigen Markt to the ZOB (bus stop) via streets like Velsenstr., Industriestr. 29, 40, 61, and Alsenstr. Route 264 (green line): Connects Eigen Markt to the ZOB via a path including streets like Ernst-Ender-Str., Trappenstr., Im Scheierbruch, and Aegidistr. Key locations marked include Eigen Markt, ZOB, Hbf, and the Tennishalle. Other streets shown include Liebrechtstr., Velsenstr., Industriestr. 29, 40, 61, Zur Schattigen Buche, Botrop Betriebshof, Ernst-Ender-Str., Trappenstr., Im Scheierbruch, Sydowstr., Breslauer Str., Im Flaßviertel, Aegidistr., Alsenstr., Fishedickstr., Rheinbabenstr., Maybachweg, In der Boverheide, and Scharnhölzstr. 344.</p>
Sonstiges	<p>Die Befahrung des Gewerbegebiets erfolgt als zweijähriger Probetrieb. Daher ist nach ca. 1,5 Jahren eine Fahrgasterhebung sinnvoll, um den Erfolg dieser Streckenführung bewerten zu können. Bei einem ausbleibenden Erfolg ist die Umsetzung der alternativen Variante mit Nutzung der Velsenstraße zu prüfen (vgl. Anhang). Für das Gewerbegebiet kann basierend auf der tatsächlichen Nachfrage eine Alternativlösung entwickelt werden. Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.</p>

M8	Anbindung Vonderort				
Kategorie	Maßnahme	■	-	-	-
Linien	264, 291 (neu)				
Hintergrund	Die Linie 264 ist eine Erschließungslinie für die wichtigen Wohngebiete in den Stadtteilen Eigen, Batenbrock und Vonderort. Hierzu entstehen lange Fahrzeiten und eine höhere Anfälligkeit für Verspätungen (u.a. Rechts-vor-Links, schmale Straßen). Zudem besteht aus den dichteren Siedlungsbereichen in Eigen und Batenbrock bereits mit der Linie 262 eine umsteigefreie Verbindung zum Hauptbahnhof. Diese ist auch wesentlich schneller eine Fahrt mit der Linie 264 über Bottrop-Stadtmitte und -Vonderort.				
Maßnahmen	<p>Linie 264</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trennung der Linie in zwei Streckenabschnitte für mehr Fahrplanstabilität ▪ Erhalt des Streckenabschnitts zwischen Börenstraße und ZOB als Linie 264 ohne Taxi-Bus-Fahrten ▪ Streckenabschnitt zwischen ZOB und Hauptbahnhof über Vonderort als neue eigenständige Linie 291 ▪ keine Änderungen im bestehenden Bedienungsangebot <p>Linie 291 neu</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Übernahme des Streckenabschnitts zwischen ZOB und Hauptbahnhof über Vonderort von Linie 264 ▪ keine Änderungen im bestehenden Bedienungsangebot 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2018 zusammen mit Maßnahmen 7				
Karte	-				
Sonstiges	-				

M9	Erschließung Fuhlenbrock				
Kategorie	Maßnahme	■	■	-	-
Linien	251, 268, TB217				
Hintergrund	Wie im Stadtteil Grafenwald (Schließung Zeche Prosper IV) wird sich mit der Schließung der Zeche Prosper Haniel die Mobilitätsnachfrage an diesem Standort ändern. Dies bietet gleichzeitig die Möglichkeit das örtliche Siedlungsgebiet besser zu erschließen. Zudem wird im östlichen Bereich des Stadtteils Fuhlenbrock das Seniorenzentrum Sankt Teresa erweitert. Die lokale Mobilität (zum Beispiel Nahversorgungsbereich Fuhlenbrock) erfolgt durch einen knapp 350m langen Fußweg zur nächsten Bushaltestelle.				
Maßnahmen	<p>Linie 251</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Streckenabschnitt zwischen ZOB und Fuhlenbrock wird in Linie 268 integriert ▪ Haltestelle Bischofssondern entfällt <p>Linie 268</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Integration des Streckenabschnitts zwischen Fuhlenbrock und ZOB von Linie 251 mit angepasstem Linienweg ▪ gemeinsame Taktachse mit Linie 979 das Stadtteilzentrum Fuhlenbrock und Einrichtung einer neuen West-/Ost-Verbindung durch Linie 268 ▪ Wendemöglichkeit an der Zeche Franz Haniel <p>Linie TB217</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verzicht der Anbindung Zeche Franz Haniel; wird von Linie 268 übernommen ▪ Anbindung Seniorenzentrum Sankt Teresa mit Stadtteilzentrum Fuhlenbrock ▪ Takt 60 während Tagesverkehrszeit (montags bis samstags) 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ entfallende Haltestellen: Bischofssondern ▪ neue Haltestelle: Seniorenzentrum Sankt Teresa (nur TaxiBus) 				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2018 zusammen mit Maßnahmen 1, 2, 3, 11				

M9 Erschließung Fuhlenbrock



Sonstiges Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.

M10	Erschließung Westring				
Kategorie	Maßnahme	■	■	-	-
Linien	261, 262				
Hintergrund	Der Westring wird bisher nicht durch Buslinien erschlossen. Neben Wohngebieten befindet sich hier auch der Haupteingang des Westfriedhofs. Der Westfriedhof wird bisher durch die Linie 264 über den südlichen Nebeneingang erschlossen. Von hier ist ein Fußweg bis in den zentralen Teil des Westfriedhofs erforderlich.				
Maßnahmen	<p>Linie 261</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Führung von Halt im Beckram über Westring und Hünefeldstraße ▪ Integration des Streckenabschnitts Linie 262 über Hünefeldstraße und Peterstraße <p>Linie 262</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Führung über Westring und Osterfelder Straße bis ZOB ▪ Streckenabschnitt über Hünefeldstraße wird von Linie 261 übernommen 				
Infrastruktur	▪ neue Haltestelle: Westfriedhof/Haupteingang				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Januar 2019				
Karte	<p>Darstellung umfasst auch die Maßnahme 8: Trennung Linie 264 in zwei Linien</p> <p>264: ZOB - Batenbrock - Eigen 291: ZOB - Vonderort - Hbf.</p> 				
Sonstiges	Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.				

M11	Anbindung Bottrop Hauptbahnhof				
Kategorie	Maßnahme	■	-	-	■
Linien	SB16				
Hintergrund	Der Bottroper Hauptbahnhof liegt im südlichen Stadtteil Lehmkuhle. Die Bottroper Innenstadt ist nur mit einem längeren Fußweg erreichbar (ca. 1,8km). Da nicht alle Buslinien zwischen ZOB und Hauptbahnhof verkehren können, muss auf dieser lokalen Achse ein Angebot im dichten Takt bestehen, um möglichst viele Anschlüsse zu weiteren Bahn- und Buslinien zu ermöglichen.				
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Fahrgastinformation (vgl. Maßnahme 12) ▪ durch Maßnahme zur regionalen Achse zwischen Essen, Bottrop und Essen (vgl. Maßnahme 1) ergeben sich während Schwachverkehrszeit auch abends 4 Fahrten/Stunde (2-mal Linie 186, 2-mal Linie SB16) 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Vestische Straßenbahnen, Deutsche Bahn/Rheinlandbus				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2018 zusammen mit Maßnahmen 1, 2, 3, 9				
Karte	-				
Sonstiges	Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.				

MP1	Nachtbusnetz				
Kategorie	Maßnahme mit Prüfauftrag	■	-	-	-
Linien	NE2, NE16, NE18, NE19, NE21, NE36 (neu)				
Hintergrund	Freizeitverkehre gewinnen in größeren Städten immer mehr an Bedeutung. Hierzu gehören auch Angebote im Nachtverkehr. Schwerpunkt sind Rückfahrten aus Innenstädten und von Bahnhöfen in dichtere Siedungsgebiete.				
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Linie NE16 in den Bereich Eigen/Stadtwald ▪ Anschluss am Hauptbahnhof Bottrop vom Zug zur Linie NE16 ▪ Prüfung NachtExpress-Angebot zwischen Bottrop-Kirchhellen, Gladbeck und Gelsenkirchen-Horst (Linie NE36 neu) mit Anschluss aus Gelsenkirchen Mitte (Linie NE14) ▪ Prüfung ergänzender Fahrten im Nachtbusnetz montags bis freitags 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Stadt Gelsenkirchen, Kreis Recklinghausen, Stadt Gladbeck, Essener Verkehrs-AG, Stadtwerke Oberhausen, Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Januar 2019				
Karte	-				
Sonstiges	<p>NachtExpress zwischen Bottrop-Kirchhellen, Gladbeck und Gelsenkirchen-Horst ist auch Bestandteil des Nahverkehrsplans Kreis Recklinghausen</p> <p>Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.</p>				

MP2	Aufwertung der lokalen Erschließung Batenbrock und Boy				
Kategorie	Maßnahme mit Prüfauftrag	■	■	-	-
Linien	266				
Hintergrund	<p>Die regionale Erschließung in Batenbrock und Boy erfolgt über die regionale Achse zwischen Bottrop-Stadtmitte, -Boy und Gelsenkirchen-Horst. Die Erschließungswirkung der Haltestellen entlang der Horster Straße kann jedoch nicht das komplette Siedlungsband zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Boy abdecken. Hierzu verkehrt südlich der Horster Straße die halb- bis stündlich verkehrende Linie 266, welche zwar auch den Bahnhof Boy anbindet, aber keine Anschlüsse ermöglichen kann. Dies wird sich nicht mit der Umstellung des Angebots im Schienenverkehr durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (vgl. Abb. 1) ändern.</p>				
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verzicht auf Blockumfahrung Siemensstraße wegen sehr schwacher Nachfrage ▪ keine Erschließungsdefizite bei Entfall der Haltestellen Dieselstraße und Lokschuppen ▪ Verzicht auf Linienweg über Boy Bahnhof, da auch in Zukunft kein Anschluss mit Schienenverkehr möglich ▪ Stärkung als lokale Erschließungslinie durch Nutzung für Erschließungsdefizite im südlichen Bereich des Stadtteils Boy mit durchgehendem Takt 30 montags bis freitags ▪ Prüfung einer Stichfahrt zum Nahversorgungsstandort Hebeleckstraße in beide Fahrrichtungen 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ entfallende Haltestellen: Lokschuppen, Dieselstraße, Wilhelm-Tenhagen-Straße ▪ neue Haltestellen: Robert-Brenner-Straße, Klosterstraße 				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Januar 2019				
Karte					
Sonstiges	-				

P1	Übergangslösung S9				
Kategorie	Prüfauftrag	■	-	-	-
Linien	S9				
Hintergrund	<p>Mit dem neuen S-Bahnkonzept durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr wird die Linie S9 ab Bottrop Hauptbahnhof im Takt 30 in Richtung Essen und in Richtung Gelsenkirchen-Buer Nord verkehren. Von Gelsenkirchen-Buer Nord führt je eine Fahrt pro Stunde nach Haltern am See oder Recklinghausen (vgl. Abb. 1). Während die Strecke nach Haltern am See bereits heute genutzt wird, muss für die Strecke nach Recklinghausen die Infrastruktur noch ausgebaut werden. Diese Baumaßnahmen sind voraussichtlich erst im Jahr 2021 abgeschlossen, sodass Züge nach Recklinghausen erst zwei Jahre später verkehren können.</p>				
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Führung der Fahrten der Linie S9 nach Recklinghausen als Übergangslösung bis Gladbeck West 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Dezember 2019, sofern Prüfung positiv				
Karte	-				
Sonstiges	<p>Unabhängig von der Zwischenlösung für die Linie S9 sollte ein Umstieg zwischen S-Bahn und Regionalbahn von/nach Oberhausen am Mittelbahnsteig am Bottrop Hauptbahnhof sichergestellt werden.</p> <p>Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.</p>				

P2		Weiterentwicklung der Taktachsen			
Kategorie	Prüfauftrag	■	-	-	■
Linien	SB16, SB91, 259, 260, 261, 263, 265, 268, 979				
Hintergrund	Auf den regionalen Achsen verkehren überwiegend zwei Buslinien parallel. Diese sind aufeinander abgestimmt, jedoch nicht minutengenau vertaktet. Dies kann auch an Zwangspunkten an anderen Stellen des Busnetzes liegen. Ziel sollte jedoch immer eine möglichst vollständige Vertaktung sein. Die Weiterentwicklung ist dabei auch abhängig von den weiteren Maßnahmen im Busnetz in und außerhalb der Stadt Bottrop.				
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Oberhausen – Bottrop (Stadtmitte/Eigen) – Gladbeck Linien SB91, 259 vgl. Maßnahme 5 ▪ Bottrop: Stadtmitte – Batenbrock – Boy Linien 260, 265 ▪ Bottrop: Stadtmitte – Batenbrock Linien 263, 268 ▪ Bottrop: Stadtmitte – Lehmkuhle Linien SB16, 261 vgl. Maßnahme 11 ▪ Bottrop: Stadtmitte – Fuhlenbrock Linien 268, 979 vgl. Maßnahme 9 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Deutsche Bahn/Rheinlandbus, Stadtwerke Oberhausen, Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	Entfällt, Daueraufgabe				
Karte					
Sonstiges	Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.				

P3	Weiterentwicklung der Betriebszeitfenster				
Kategorie	Prüfauftrag	■	-	-	-
Linien	SB16, SB91, 259, 260, 263				
Hintergrund	Die Haushaltsbefragung zeigt, dass montags bis freitags die ersten Fahrten der Bottroper Einwohner unabhängig vom Verkehrsmittel gegen 04:30 Uhr beginnen. Die ersten Fahrten im Busverkehr erfolgen meist erst zwischen 05:00 Uhr und 05:30 Uhr. Ebenso ergeben sich auch Abweichungen bei Randzeiten zum Beispiel abends.				
Maßnahmen	Prüfung einzelner Fahrten in Abgleich mit Bedienungszeitfenstern, abgeleitet aus Haushaltsbefragung der Stadt Bottrop (vgl. Kapitel 10.2.3) mit Schwerpunkt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bottrop – Essen Mitte ▪ Bottrop – Gelsenkirchen-Horst ▪ Bottrop – Oberhausen ▪ Bottrop – Gladbeck 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Stadt Essen, Stadt Oberhausen, Kreis Recklinghausen, Stadt Gladbeck, Deutsche Bahn/Rheinlandbus, Stadtwerke Oberhausen, Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	Entfällt, Daueraufgabe				
Karte	-				
Sonstiges	Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.				

P4	Verknüpfungspunkt Fuhlenbrock Markt				
Kategorie	Prüfauftrag	■	-	-	■
Linien	SB93, 953, 961, 962, NE6				
Hintergrund	Neben zentralen Umsteigehaltstellen im Stadtzentrum sind auch weitere Verknüpfungspunkte in den Stadtteilen wichtiger Bestandteil für ein attraktives Busangebot. Da nicht auf allen Relationen umsteigefreie Verbindungen möglich sind, sollten auf Umsteigeverbindungen möglichst wenige Umstiege erforderlich sein. Hierzu zeigt gerade das Siedlungsgebiet Fuhlenbrock Wald enge Verkehrsverflechtungen mit der Stadt Oberhausen.				
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Haltestelle Fuhlenbrock Markt als Verknüpfungshaltestelle mit Wendemöglichkeit für endende Buslinien ▪ Einzelprüfung zur Verlängerung der Oberhausener Buslinien bis Fuhlenbrock Markt 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Stadt Oberhausen, Stadtwerke Oberhausen				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2019, sofern Prüfung positiv				
Karte	-				
Sonstiges	Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.				

11.3 Inter- und Multimodalität

MP3	Erweiterung der Fahrradverknüpfung				
Kategorie	Maßnahmen mit Prüfauftrag	-			-
Linien	-				
Hintergrund	Radabstellanlagen und öffentliche Fahrradverleihsysteme sind wichtige Bestandteile für eine klimafreundliche Mobilität. Dies umfasst auch die wechselnde Nutzung von Fahrrad sowie Bahn und Bus je nach Anlass und Ziel.				
Maßnahmen	Radabstellanlagen und/oder metropolraduhr-Station: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Boy Bahnhof, Boyer Markt ▪ Eigen Markt, Stadtwald, Herzogstraße, Richard-Wagner-Schule ▪ Feldhausen Kuhberg ▪ Fuhlenbrock Fuhlenbrock Markt ▪ Grafenwald Schneiderstraße/Bottroper Straße, Schneiderstraße (Richtung Stadtmitte) ▪ Kirchhellen Mitte Schulze-Delitzsch-Straße, In der Koppel ▪ Vonderort Bahnhof 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstellanlagen für Fahrräder mit Rahmenbügel ▪ Prüfung ergänzender metropolraduhr-Stationen ▪ Überdachung nach Bedarf 				
Verantwortung	Stadt Bottrop, nextbike				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2019: Radabstellanlagen Fahrplanwechsel Sommer 2019: metropolraduhr-Stationen, sofern Prüfung positiv				
Karte	-				
Sonstiges	Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.				

11.4 Information und Kommunikation

M12	Verbesserung der Fahrgastinformation				
Kategorie	Maßnahme	-	■	-	■
Linien	-				
Hintergrund	Dynamische Fahrgastinformation ist ein wichtiger Schritt in der Digitalisierung bei Bahn und Bus. Diese ermöglicht schnelle Informationen über Verspätungen und Ausfälle. In der Stadt Bottrop besteht diese bisher nur am ZOB. Hier können Verspätungen und Ausfälle nur für die Fahrzeuge der Vestischen Straßenbahnen angezeigt werden.				
Maßnahmen	<p>Dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Angabe der IST-Abfahrten bzw. Ausfälle unabhängig vom Verkehrsunternehmen ▪ weitere Standorte für dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen der Kategorie 1 und 2 (vgl. Abb. 20, rechtes Foto) ▪ zusätzliche Übersichtstafel am Hauptbahnhof analog ZOB (vgl. Abb. 20, linkes Foto) ▪ Erweiterung der Übersichtstafeln am Hauptbahnhof und ZOB mit den nächsten und direkten Fahrten zwischen beiden Haltestellen ▪ ergänzende Beschilderung unter den Übersichtstafeln in welcher Richtung die jeweilige Abfahrtsposition zu finden ist ▪ Abfahrten vom ZOB zum Hauptbahnhof über möglichst wenige verschiedene Abfahrts Haltestellen ▪ Sicherstellung der IST-Abfahrtszeiten auf allen Anzeigen unabhängig vom Verkehrsunternehmen <p>Dynamische Fahrgastinformation in Fahrzeugen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Angabe von Anschlüssen mit IST-Umsteigezeiten 				
Infrastruktur	<p>Haltestellen der Kategorie 1: Bottrop Hauptbahnhof, Pferdemarkt, Boyer Markt, Eigen Markt, Heidenheck, Schulze-Delitzsch-Straße, Fuhlenbrock Markt</p> <p>Haltestellen der Kategorie 2: Buchenstraße, Brauhaus, Prosperstraße/Ostring, Siemensstraße, Knappschaftskrankenhaus, Nathrathstraße, Prosper III, Boy Bahnhof, Ostring, Brinkstraße, Lindhorststraße, Nordring, Janusz-Korczak-Gesamtschule</p>				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	<p>Fahrplanwechsel Sommer 2018: weitere Informationen an bestehenden Standorten mit dynamischer Fahrgastinformation</p> <p>Fahrplanwechsel Sommer 2019: Haltestellen der Kategorie 1</p> <p>Fahrplanwechsel Sommer 2020: Haltestellen der Kategorie 2</p> <p>Individuell: dynamische Fahrgastinformation in Fahrzeugen bei Neuanschaffungen und weiteren Haltestellen</p>				
Karte	-				
Sonstiges	Für den Standort Hauptbahnhof wurde von der Vestischen Straßenbahnen eine Anmeldung beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eingereicht.				

M12**Verbesserung der Fahrgastinformation**

Die entstehenden Stromkosten für die Ausweitung der dynamischen Fahrgastinformation werden von der Stadt Bottrop übernommen.

Die Angabe von Anschlüssen mit IST-Umsteigezeiten wurde zum Beispiel bei den Dortmunder Stadtwerken im Jahr 2017 bei den neuangeschafften Fahrzeugen eingeführt.

Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.

M13	Internet- und Social-Media-Präsenz				
Kategorie	Maßnahme	-	-	-	■
Linien	-				
Hintergrund	<p>Ein moderner und kompetenter Auftritt über das Internet und soziale Medien ist ein wichtiger Baustein für die Digitalisierung des Bahn- und Busangebots. Schwerpunkte sind hier die unternehmenseigene Internetseite sowie der direkte Kundenkontakt über die sozialen Medien (zum Beispiel Facebook, Twitter). Neben interessanten und hilfreichen Informationen sowie allgemeinen Nachrichten, sind Störungen im Betriebsablauf eine wichtige und schnell zu verbreitende Information. Ebenso bietet sich die Möglichkeit, im Kundendialog individuelle Fragen zu klären.</p>				
Maßnahmen	<p>Maßnahmen bei sozialen Medien</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunikation von Verspätungen, Störungen und weiteren wichtigen Informationen live zum Beispiel über Apps oder Facebook ▪ direkter Kundendialog ▪ Maßnahmeninformationen zum Beispiel über Twitter <p>Weitere Maßnahmen im Internet</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (lokale) Werbe- und Informationsfilme zur aktuellen/wiederkehrenden Themen im Busverkehr ▪ Kooperation in Werbe- und Marketingunternehmen <p>Maßnahmen auf der Seite der Vestischen Straßenbahnen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erweiterung der Informationen im interaktiven Liniennetzplan mit Angaben zur intermodalen Verknüpfung und Barrierefreiheit an Haltestellen 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Verkehrsunternehmen				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2018				
Karte	-				
Sonstiges	<p>Im Bahn- und Busverkehr betreiben bereits mehrere Verkehrsunternehmen aktiv einen Internetauftritt auf Facebook sowie ein Twitter-Konto für kurzfristige Kundeninformationen (Bahn: zum Beispiel Deutsche Bahn, Keolis/Eurobahn, Bus: zum Beispiel Rheinbahn, Wiener Linien).</p> <p>Mehrere Verkehrsbetriebe nutzen bereits eigene YouTube-Kanäle mit kreativen und kurzen Werbefilmen um aufzuklären und zu informieren (zum Beispiel Leipziger Verkehrsbetriebe, Berliner Verkehrsbetriebe).</p>				

M14	Mobilitätsangebot Umweltverbund				
Kategorie	Maßnahmen	-			
Linien	-				
Hintergrund	Die klimafreundliche Mobilität setzt sich neben dem Bahn- und Busangebot als wichtige Grundlage aus weiteren Mobilitätsangeboten zusammen. Neben der Mobilitätsform (Bahn/Bus, Fahrrad, zu Fuß gehen, CarSharing, Taxi usw.), gehören hierzu auch Technologien (v.a. Elektromobilität) und Infrastrukturmaßnahmen, um einen Umstieg zu erleichtern (zum Beispiel B+R, P+R, Bündelung von Angeboten an Standorten). Erforderlich ist dazu auch eine verkehrsmittelübergreifende Informationsplattform, mit Nutzungs- und Abrechnungsmöglichkeiten.				
Maßnahmen	<p>Internetseite zur Mobilität in der Stadt Bottrop</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ interaktiver Liniennetzplan ▪ Standorte von P+R, B+R, metropolradruhr, Radstationen, CarSharing, Taxistationen usw. mit Verfügbarkeiten am jeweiligen Standort ▪ Übersicht der Ziele (Innenstädte, Freizeit, usw.), welche von den Standorten und ohne Umstieg erreicht werden können ▪ Entwicklung oder Integration einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitäts-App ▪ Online-Bestellung von Bedarfsangeboten (TaxiBus) <p>Organisation und Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung von Mobilitätsstationen zur Bündelung klimafreundlicher Mobilitätsangebote für einen leichten Umstieg ▪ Entwicklung eines verkehrsmittelübergreifenden Buchungs- und Abrechnungssystems für alle teilnehmenden Mobilitätsangebote ▪ Vermarktung eines einheitlichen und klimafreundlichen Mobilitätsangebots 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung einer Internetseite ▪ Softwareprogramme zur verkehrsmittelübergreifenden Buchung und Abrechnung 				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister				
Umsetzung	Individuell: abhängig von den Kooperationsmöglichkeiten				
Karte	-				
Sonstiges	Der Aufbau eines stadtweiten Mobilitätsangebots kann auf dem bestehenden Angebot aufbauen und diese zu einem Angebot zusammenführen. Schwerpunkt ist dann v.a. die Organisation und Außendarstellung. Hierfür muss auch keine neue App entwickelt werden, wenn sich in eine bestehende, verkehrsmittelübergreifende App-Angebote integrieren lassen. Beispiel für solche App-Angebote sind fahrtwind (Kreis Unna) und VOSpilot (Stadt Osnabrück). Als Stadt mit vielen regionalen Verflechtungen sollte ein gemeinsames Vorgehen v.a. mit den Städten Essen, Gladbeck und Oberhausen erfolgen. Eine Grundlage für die Weiterentwicklung zum Mobilitätsportal kann auch die Internetseite www.netzplan-bottrop.de sein, welche von der Vestischen Straßenbahnen bereits angeboten wird.				

M15	Gestaltung des Liniennetzplans				
Kategorie	Maßnahme	-	-	-	■
Linien	-				
Hintergrund	Zum Fahrplanwechsel 2016 führte der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr einen neu gestalteten Liniennetzplan ein. Diese Darstellung beinhaltet viele gestalterische Schwächen. Hierdurch wird auch der Informationsgehalt deutlich verschlechtert.				
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weiterentwicklung des aktuellen Liniennetzplans zu einer linienscharfen Darstellung ▪ Überprüfung, welche weiteren inter- und multimodalen Angebote zu ergänzen sind ▪ Überprüfung der Haltestellenlagen in der grafischen Darstellung 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Verkehrsverbund Rhein Ruhr				
Umsetzung	Abhängig von der aktuellen gemeinsamen Prüfung der Vestischen Straßenbahnen mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.				
Karte	-				
Sonstiges	-				

M16	Verkehrsnachrichten für Bahn und Bus				
Kategorie	Maßnahme	-	-	-	■
Linien	-				
Hintergrund	Informationen zu Störungen im Straßenverkehr sollen schnell vermittelt werden. Analog sollten auch Störungen im Bahn- und Busnetz über möglichst viele Wege kommuniziert werden. Hierbei sind nicht nur Fahrgäste während der Fahrt, sondern auch vor Fahrtantritt zu informieren.				
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Integration von Störungen im Bahn- und Busnetz in die Verkehrsnachrichten des örtlichen Radiosenders 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Vestische Straßenbahnen, Emscher-Lippe-Radio				
Umsetzung	Individuell: Abhängig von Kooperationsmöglichkeiten				
Karte	-				
Sonstiges	Störungen im Bahnverkehr (RE, RB, S) werden bereits in die Verkehrsmeldungen von WDR2 integriert.				

P5		weitere Vertriebsstellen			
Kategorie	Maßnahme	-	■	-	■
Linien	-				
Hintergrund	Die Vestische Straßenbahnen betreiben in der Stadt Bottrop ein Kundenzentrum am ZOB. Ergänzend bestehen Kooperationen mit Vertriebsstellen in den Stadtteilen. Gemäß den Qualitätsvereinbarungen ist es das Ziel, dass in allen dichteren Siedlungsbereichen eine Vertriebsstelle besteht.				
Maßnahmen	Kooperation mit Einzelhandel für weitere Vertriebsstellen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ebel ▪ Eigen, Bereich Stadtwald ▪ Welheimer Mark ▪ Feldhausen 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ technische Ausstattung für Kooperationspartner 				
Verantwortung	Vestische Straßenbahnen, Einzelhandel				
Umsetzung	Individuell: abhängig von Kooperationsmöglichkeiten				
Karte	-				
Sonstiges	Höchste Priorität hat ein weiterer Standort im Stadtteil Eigen im Bereich Stadtwald. Hier befinden sich eine dichte Wohnbebauung sowie mehrere Einzelhandelsgeschäfte für eine mögliche Kooperation.				

P6	App-Assistent für blinde oder sehbeeinträchtigte Personen				
Kategorie	Prüfauftrag	-		-	
Linien	-				
Hintergrund	Eine besondere Bedeutung kommt mobilitätseingeschränkten Personen im Bahn- und Busnetz zu, die auf Grund Ihrer Mobilität auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesen sind. Hier besteht die Möglichkeit, auf eine Gruppe (zum Beispiel Blinde bzw. Sehbeeinträchtigte) gezielt einzugehen, um deren Mobilität zu erleichtern (zum Beispiel mobile Assistenzsysteme). Die Entwicklung eines Assistenzsystems muss nicht zwangsläufig nur für mobilitätseingeschränkte Personen erfolgen. Ebenso kann eine Weiterentwicklung als Navigationssystem für alle Bahn- und Busnutzer erfolgen.				
Maßnahmen	<p>Einrichtung eines Assistenzsystems mit folgenden Ansatzpunkten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrtenplaner für Tür-zu-Tür-Verbindungen ▪ Integration von Querungshilfen im Umfeld von Haltestellen ▪ Ansage des haltenden Fahrzeugs (Linie, Fahrtrichtung) ▪ akustische Positionsangabe der Einstiegstür ▪ Haltewunschabgabe mittels Sprechen ▪ Ansage, sobald die Ausstiegshaltestelle erreicht ist ▪ akustische Informationen zu Störungen/Verspätungen/etc. ▪ kostenlose Bereitstellung für Inhaber von Behindertenausweisen 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung eines mobilen Assistenzsystems über App oder als eigenständiges Gerät ▪ Ausstattung der Fahrzeuge zur Informationsübermittlung an das Assistenzsystem 				
Verantwortung	Verkehrsunternehmen				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Januar 2019, sofern Prüfung positiv				
Karte	-				
Sonstiges	Mit der aktuellen technologischen Entwicklung sollte zusätzlich die Integration eines Mobilitätsbegleiters in SmartWatches angestrebt werden. Die leichtere Nutzung des Bahn- und Busangebots erfolgt im Kreis Soest bereits durch das Projekt <i>Bus verbindet – Einfach mobil</i> . Ein ähnliches Projekt ist die App <i>easy.go</i> .				

P7		Verbesserung der subjektiven Wahrnehmung			
Kategorie	Prüfauftrag	-	■	-	■
Linien	-				
Hintergrund	<p>Die Nutzung von Bahn- und Busangeboten unterliegt auch stark einer subjektiven Wahrnehmung. Diese kann aus der bisherigen Bahn- und Busnutzung sowie Pressemeldungen zum öffentlichen Personennahverkehr geprägt sein. Hier können unterschiedliche Maßnahmen im Bereich von Multisensory Branding (Ansprache mehrerer Sinne, zum Beispiel den Geruchssinn) helfen, die Zufriedenheit der Fahrgäste auch unterbewusst positiv zu beeinflussen und damit die subjektive Wahrnehmung zu verbessern. Die Image-Förderung wird bereits auf diese Weise in der freien Wirtschaft, u. a. im Flugverkehr, umfangreich eingesetzt (zum Beispiel Apple, Starbucks, Abercrombie & Fitch, Singapore Airlines).</p>				
Maßnahmen	<p>Duftkonzept</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pilotprojekt zur Verbesserung der subjektiven Wahrnehmung durch Duftstoffe ▪ kein Ersatz für die in den Qualitätsstandards festgelegten Vorgaben zur Fahrzeugreinigung ▪ Zusammenarbeit mit wissenschaftlicher Einrichtung zum Aufbau des Versuchs und zur Erforschung der Wirkungen im Busverkehr ▪ Evaluation des Einflusses auf die Kunden und deren Zufriedenheit <p>Beleuchtungskonzept</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung alternativer Beleuchtungskonzepte in Fahrzeugen und an Haltstellen <p>Pressearbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ monatliche Veröffentlichungen von Presseartikeln ▪ positive und informative Inhalte zur Festigung der Vestischen als Mobilitätsdienstleister in der Stadt Bottrop 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	<p>Fahrplanwechsel Sommer 2018: Pressearbeit, sofern Prüfung positiv</p> <p>Fahrplanwechsel Sommer 2019: Duft- und/oder Beleuchtungskonzept, sofern Prüfung positiv</p>				
Karte	-				

P7	Verbesserung der subjektiven Wahrnehmung
Sonstiges	<p>Der Einsatz von Duft-Branding wurde bereits bei der Deutschen Bahn im Nahverkehr in Bayern erfolgreich getestet. In einer Evaluation konnte nachgewiesen werden, dass diese Maßnahme die subjektive Wertschätzung des Angebots in allen drei gemessenen Kategorien auf der Bahnlinie verbessert.</p> <p>Die Stadtwerke Münster betreiben eine aktive Pressearbeit für das Busangebot, damit dieses bei den Einwohnern der Stadt im Kopf besser verankert wird. Dies umfasst auch nachrichtliche Inhalte ohne direkten Bezug zum Busangebot (zum Beispiel Geschenk an das Prinzenpaar zu Karneval).</p> <p>Der Omnibusverkehr Spillmann (Baden-Württemberg) verfügt über mehrere Fahrzeuge mit einem eigenen Design- und Beleuchtungskonzept. Mit dem Beleuchtungskonzept können unterschiedliche Atmosphären (zum Beispiel abhängig von der Tageszeit) vermittelt werden, was sich positiv auf die Wahrnehmung des Verkehrsunternehmens sowie allgemein des Busangebots auswirkt.</p>

11.5 Infrastruktur und Fahrzeuge

M17		Erleichterung des Umstiegs			
Kategorie	Maßnahme	-	■	-	■
Linien	SB16, 251, 260, 262, 263, 265				
Hintergrund	Nicht auf allen Relationen können umsteigefreie Verbindungen angeboten werden. Dies gilt auch für lokale Verbindungen innerhalb einer Stadt. Um einen Umstieg zu erleichtern, kann eine Beschilderung der Fußwege zwischen Haltestellen hilfreich sein. Dies ist insbesondere dann wichtig, wenn zwischen den einzelnen Haltestellenpositionen keine Sichtbeziehung besteht.				
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschilderung von Fußwegverbindungen zwischen einzelnen Abfahrtspositionen ▪ Schwerpunkt sind Haltestellen in Kreuzungsbereichen, wo sich die einzelnen Abfahrtspositionen in mehreren Straßen befinden <ul style="list-style-type: none"> Ostring Fahrten zw. den Stadtteilen Boy und Eigen Prosperstraße/Ostring Fahrten zw. dem Stadtteil Welheimer Mark und Hauptbahnhof Feldhausen Endhaltestelle 267 und Schienenverkehr Schulze-Delitzsch-Str. Linien SB16/267 und 297 ▪ Festlegung von Anschlussgarantien nach Bedarf (vgl. Maßnahme 21) ▪ Priorität beim Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation an den Abfahrtspositionen¹ 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kleine Beschilderungen zum Beispiel am Dach eines Wartehäuschens mit Angabe der Linie und Fahrtrichtung ▪ direkte Kommunikation zwischen dem Fahrpersonal unterschiedlicher Verkehrsunternehmen ▪ ergänzende Beschilderung zur Wegeföhrung im Straßenraum ▪ Übersichtpläne zu Haltestellenpositionen vor Ort und in Fahrplanmedien 				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2018				
Karte	-				
Sonstiges	Übersichtpläne zu komplexeren Umsteigehaltestellen sind bereits Bestandteil vieler Fahrplanbücher im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Ein Übersichtplan vor Ort besteht bisher in der Stadt Bottrop nur am ZOB.				

¹ Für den Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation an den Bushaltestellen des Bottroper Hauptbahnhofs wurde bereits ein Antrag beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gestellt.

M18	Fahrplanstabilität/Busbeschleunigung				
Kategorie	Maßnahme	-	■	-	-
Linien	SB16, SB29, 186, 251, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 267				
Hintergrund	Ein zuverlässiger und damit auch pünktlicher Betrieb ist ein wichtiges Argument für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel. Dazu umfasst die Busbeschleunigung nicht nur schnellere Fahrzeiten, sondern auch Maßnahmen für einen stabilen Fahrplan unabhängig vom Verkehrsaufkommen. Ziel muss es daher sein, in der Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags dieselben Fahrzeiten zu ermöglichen, wie während der Schwachverkehrszeit sowie Verspätungsrisiken durch Staus zu minimieren.				
Maßnahmen	<p>Pilotprojekt Busspur auf der Autobahn A42</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie SB29 zwischen den Stadtzentren Bottrop und Gelsenkirchen ▪ abschnittsweise Freigabe des Standstreifens für Linienbusse zwischen den Anschlussstellen Bottrop Süd und Gelsenkirchen Zentrum (ca. 10 km) inklusive Auf- und Abfahrten <p>Einrichtung weiterer Busbeschleunigung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ zwischen Bottrop-Eigen/Stadtwald und Bottrop Mitte (Hans-Sachs-Straße und Kirchhellener Straße) ▪ zwischen Bottrop Mitte und Bottrop-Ebel (Friedrich-Ebert-Straße und Essener Straße) ▪ zwischen Bottrop Mitte und Gelsenkirchen-Horst (Horster Straße) <p>Verbesserung der bestehenden Busbeschleunigung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ zwischen Bottrop Mitte und Oberhausen-Sterkrade (Osterfelder Straße, Sterkrader Straße und Teutoburger Straße) ▪ Bottrop Hauptbahnhof (Optimierung der Ampelschaltungen zwischen der Haltestelle Hauptbahnhof und der Kreuzung Essener Straße/Am Hauptbahnhof/Armeler Straße) 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Busspur oder Vorrangschaltungen, je nach Situation vor Ort ▪ ergänzende Beschilderungen 				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Stadt Essen, Stadt Gelsenkirchen, Straßen.NRW				
Umsetzung	<p>Fahrplanwechsel Sommer 2018: Verbesserung der bestehenden Busbeschleunigung</p> <p>Individuell: Pilotprojekt und weitere Busbeschleunigung abhängig von städtebaulichen Möglichkeiten und Kooperationsmöglichkeiten</p>				
Karte	-				

M18	Fahrplanstabilität/Busbeschleunigung
Sonstiges	<p>Ziel des Pilotprojekts ist nicht eine schnellere Fahrzeit. Mit der Freigabe der Standspur für die Linie SB29 kann auch eine langsamere Geschwindigkeit verbunden sein. Ziel ist ein zuverlässiger Betrieb unabhängig von Staus und Verkehrsstockungen, sodass Anschlüsse garantiert werden können. Die Freigabe der Standspur auf Autobahnen bzw. Einrichtung von Busspuren wird zum Beispiel in den Niederlanden für regionale Buslinien genutzt.</p> <p>Bei dem Ausbau der Busbeschleunigung ist bei den relevanten Strecken für jede Haltestelle abzuwägen, ob mit dem barrierefreien Ausbau auch ein Umbau von einer Busbucht zu einem Buskap möglich ist. Dies spart Zeit bei An- und Abfahren und erleichtert den barrierefreien Ein- und Ausstieg.</p> <p>Eine Verbesserung der Fahrplanstabilität und Beschleunigung im Busnetz war bereits eine Maßnahme im Masterplan Innovation City (vgl. Tab. 3).</p> <p>Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.</p>

M20	Haltestellenausbau/Barrierefreiheit				
Kategorie	Maßnahme	-		-	
Linie	-				
Hintergrund	<p>Der barrierefreie Ausbau hilft mobilitätseingeschränkten Fahrgästen (Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen usw.) bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Während bei den Fahrzeugen bereits ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt und zunehmend größere Mehrzweckbereiche zur Verfügung gestellt werden, soll auch ein möglichst einfacher Ein- und Ausstieg erfolgen. Wichtige Bestandteile hierfür sind ein erhöhter Bordstein (Hochbord), um die Einstiegshöhe zwischen Bürgersteig und Fahrzeugboden zu verringern, sowie ein taktile Leitstreifen für Menschen mit Sehbehinderungen. Der Förderantrag für den Haltestellenumbau im Jahr 2017 wurde bereits gestellt. Für das Jahr 2018 ist der Umbau von ca. 20 Abfahrtspositionen vorgesehen. Für die weiteren Jahre werden durchschnittlich zehn Abfahrtspositionen für den Haltestellenumbau eingeplant.</p>				
Maßnahmen	<p><u>Haltestellenausbau durch Straßenbaumaßnahmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau A52 In Boymannsheide ▪ Ausbau Horster Straße: Siemensstraße, Ostring, Janusz-Korczak-Gesamtschule, Düppelstraße, Friedrich-Ebert-Straße/Horster Straße ▪ Ausbau Gladbecker Straße Am Trapez ▪ Ausbau Knappenstraße Speckenbruch ▪ Ausbau Schneiderstraße Grafenwald Kirche ▪ Brückenerneuerung und Tieferlegung Prosperstraße: Prosperstraße/Ostring, Knappenstraße/Prosperstraße ▪ Fahrbahnerneuerung und Kanalbau Prosperstraße Paßstraße, Prosperstraße/Arbeitsamt ▪ Kanal- und Brückenarbeiten in Ebel Bergbaustraße, Haßlacher Straße, Ebelstraße <p><u>Städtisches Haltestellenumbauprogramm im Jahr 2017 (gesetzt)</u> Am Kämpchen, Am Lamperfeld, Eichendorffstraße, Fuhlenbrock Markt, Heinrich-Heine-Straße, Im Fuhlenbrock, Im Stadtgarten¹, Lindhorststraße, Malakoffturm, Rheinbabensstraße, Untere Hochstraße, Velsenstraße</p> <p><u>Zielsetzung weiterer städtischer Haltestellenumbau im Jahr 2018</u> Bahnübergang, Bernhard-Pöther-Weg, Birkenstraße, Boyer Brücke, Ernst-Ender-Straße, Fishedickstraße, Heidestraße, Liebrechtstraße, Matthias-Stinnes-Platz, MoviePark², Parkfriedhof, Richard-Wagner-Schule, Schubertstraße¹, Sydowstraße, Trappenstraße</p> <p><u>Geplanter Haltestellenumbau durch Straßen.NRW (Haltestellen mit hoher Priorität)</u> Nordfriedhof, Forsthaus Specht, Im Kamp, An der Linde, Hegestraße/Bottroper Straße,</p>				

M20	Haltestellenausbau/Barrierefreiheit
	<p>Baukholt, Repeler Hof, Schneiderstraße, Im Stadtgarten¹, Schubertstraße¹, Stenkhoffstraße, Ebel</p> <p>Ein Umbau der Haltestelle Dinslakener Straße entfällt, da diese Haltestelle durch das Angebotskonzept nicht mehr erforderlich ist. Der weitere städtische Haltestellenausbau umfasst basierend auf den Nachfragedaten aus dem Jahr 2016 nur noch Haltestellen der Kategorie 5. Daher ist für jeden Standort einzeln zu bewerten, ob ein barrierefreier Ausbau erforderlich ist.</p>
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Haltestellen mit Umbau zu Hochbord mit Leitstreifen ▪ ggf. weitere Haltestellenausstattung abhängig von den Möglichkeiten vor Ort ▪ Abstimmung mit Planungen des Radverkehrs
Verantwortung	Straßen.NRW, Stadt Bottrop, Privateigentümer
Umsetzung	<p>Fahrplanwechsel Sommer 2018: städtisches Haltestellenausbauprogramm</p> <p>Fahrplanwechsel Sommer 2019: weiterer städtischer Haltestellenausbau</p> <p>Fahrplanwechsel Sommer 2021: Haltestellenausbau durch Straßen.NRW</p>
Karte	-
Sonstiges	<p>Beim weiteren barrierefreien Haltestellenausbau ist für jeden Standort abzuwägen, ob ein Umbau von einer Busbucht zu einem Buskap möglich ist. Dies erleichtert das Anfahren an die Haltestelle und damit auch den barrierefreien Ein- und Ausstieg (v.a. Spalt zwischen Bordstein und Bus, kein Zuparken durch Autos möglich). Die Änderung von Busbuchten zu Buskaps kann auch zur Busbeschleunigung beitragen.</p> <p>Neben der Barrierefreiheit ist analog die weitere Haltestellenausstattung den Qualitätsstandards anzupassen.</p>

¹ Abhängig von der Haltestellenposition liegt die Verantwortung bei der Stadt Bottrop oder bei Straßen.NRW

² Die Haltestellenposition liegt in Verantwortung des MoviePark Germany.

H1		Verknüpfungspunkt Gladbeck Ost			
Kategorie	Hinweis	■	■	-	■
Linien	Bottrop Linien SB36, 188, 189				
Hintergrund	Die regionale Erreichbarkeit der Stadt Bottrop, wird auch durch Umsteigemöglichkeiten außerhalb des Stadtgebiets gewährleistet. So ist zum Beispiel der Bahnhof Oberhausen-Sterkrade ein wichtiger Umstieg für die Anbindung der Stadt Bottrop an das Rheinland mit den Linie RE5 (Düsseldorf, Köln) und RE19 (Düsseldorf).				
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bau einer Bahn/Bus-Verknüpfung Gladbeck Ost 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlegung des Haltepunkts Gladbeck Ost (RB43) an die Kreuzung Grabenstr./Bachstr. ▪ Modernisierung der Bushaltestelle Oberhof ▪ barrierefreie Querungsmöglichkeiten zwischen Bahn- und Bushaltestellen ▪ Umbenennung in Gladbeck Mitte 				
Verantwortung	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Deutsche Bahn, Stadt Gladbeck				
Umsetzung	Individuell: abhängig von weiterer städtebaulicher Entwicklung in der Stadt Gladbeck				
Karte	-				
Sonstiges	Die Steigerung der Attraktivität der Bahnlinie RB43 sollte neben diesem punktuellen Hinweis ein Konzept für die gesamte Linie umfassen. Hierzu wäre ein interkommunaler Arbeitskreis zur Zukunft der Linie RB43 mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sowie den betroffenen Kommunen (Bottrop, Castrop-Rauxel, Dorsten, Dortmund, Gelsenkirchen, Gladbeck, Herne) sinnvoll.				

11.6 Betriebsdurchführung und Organisation

M21	Anschlussgarantien				
Kategorie	Maßnahmen	■	-	-	■
Linie	-				
Hintergrund	Nicht auf allen Relationen können Umsteigeverbindungen angeboten werden. Dort wo ein Umstieg unvermeidbar ist, helfen Anschlussgarantien, ein attraktiveres Busangebot anzubieten. Sie sind damit auch ein wichtiges Qualitätsmerkmal für die Busnutzung während der Schwachverkehrszeit abends. Anschlussgarantien müssen dazu unabhängig vom Betreiber einer Buslinie ermöglicht werden.				
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Festlegung von Anschlüssen auch im Abgleich mit wichtigen Umsteigeverbindungen (vgl. Maßnahme 17) ▪ definierte Anschlüsse in Fahrplanmedien auszuweisen ▪ Anschlussgarantien sind ggf. auf einzelne Zeiträume einzuschränken 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Verkehrsunternehmen				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2018				
Karte	-				
Sonstiges	Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.				

P8	Qualitätssicherung				
Kategorie	Prüfauftrag	-	-	-	-
Linien	SB36, SB91, 979				
Hintergrund	Eine Qualitätsvereinbarung hilft die bestehende Qualität im Busverkehr zu sichern und nach Bedarf weiterzuentwickeln. Zusätzlich helfen Überprüfungen der gesetzten Standards Handlungsbedarfe zu erkennen. Dazu muss die Qualitätsvereinbarung stadtweit gelten und alle in einer Stadt aktiven Verkehrsunternehmen umfassen. Ebenso müssen die veröffentlichten Ergebnisse im Interesse der Nutzer ausgewertet werden.				
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbindung der Verkehrsunternehmen Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen (Linie SB36) und Stadtwerke Oberhausen (Linien SB91, 979) 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen, Oberhausener Stadtwerke				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2018				
Karte	-				
Sonstiges	<p>Die Qualitätsvereinbarung wird um neue bzw. nicht mehr in der Stadt Bottrop verkehrende Unternehmen angepasst.</p> <p>Auf Grund der engen Verflechtungen der Bahn- und Busnetze der benachbarten Städte Bottrop, Gelsenkirchen und Gladbeck ist es wichtig, dass Qualitätsstandards besonders in den Bereichen Fahrzeuge, Personal und Pünktlichkeit möglichst so festgelegt werden, dass diese nicht nur für einzelne Linien oder sogar einzelne Kurse auf einer Linie gelten, sondern städteübergreifend Anwendung finden. Eine enge Orientierung an den Empfehlungen des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr zum Qualitätsmanagementsystem ist daher sinnvoll.</p>				

M22	Anpassung der Netzbereiche und Vorbereitung einer Vergabe				
Kategorie	Maßnahmen	-	-	-	-
Linie	SB29, 291 (neu), 297 (neu), NE18, NE19, NE21, NE36 (neu)				
Hintergrund	Die meisten Buslinien sind bereits einem Netzbereich zugeordnet (Stadtverkehr Bottrop oder Nachbarschaftsverkehr, vgl. Tab. 20). Für die angestrebten Vergaben, welche v.a. eine Direktvergabe an das eigene kommunale Verkehrsunternehmen umfasst, sind die Änderungen durch das Angebotskonzept bei den Netzbereichen zu berücksichtigen.				
Maßnahmen	<p>Abstimmung mit den relevanten Aufgabenträgern zur Einordnung in einen Netzbereich oder Vergabe als einzelne Linie mit Festlegung der Federführung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung innerhalb der Stadt Bottrop: Linien 291 (neu) und NE18 ▪ Abstimmung mit der Stadt Gelsenkirchen: Linien SB29 und NE19 ▪ Abstimmung mit dem Kreis Recklinghausen: Linie 297 (neu) ▪ Abstimmung mit der Stadt Oberhausen: Linie NE21 ▪ Abstimmung mit der Stadt Gelsenkirchen und dem Kreis Recklinghausen: Linie NE36 (neu) 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Stadt Bottrop, Stadt Gelsenkirchen, Stadt Oberhausen, Kreis Recklinghausen				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2018				
Karte	-				
Sonstiges	-				

M23		Gutachten Straßenbahn			
Kategorie	Maßnahme	■	-	■	-
Linie	-				
Hintergrund	<p>In der Stadt Bottrop besteht auf mehreren Relationen im Busverkehr ein dichtes Bedienungsangebot. Entlang der Linienwege bestehen überwiegend dichte Siedlungsstrukturen sowie wichtige für den öffentlichen Personennahverkehr relevante Ziele wie Stadtzentren, Schulen und Freizeitziele. Daher wird bereits heute auf diesen Achsen ein dichtes Bedienungsangebot gewährleistet. Hier können auch Potenziale für eine Straßenbahnlinie bestehen, zumal mit dem Bau von Straßenbahnstrecken auch eine städtebauliche Aufwertung von Straßenräumen erfolgen kann. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass mit Straßenbahnen auch höhere Kosten für Infrastruktur, Instandhaltung und Betrieb entstehen.</p>				
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gutachten zu Potenzialen einer Straßenbahn in der Stadt Bottrop ▪ Schwerpunkt auf regionalen Achsen mit dichter Siedlungsstruktur und bereits heute bestehendem dichtem Takt ▪ Anknüpfungspunkte an bestehende Straßenbahnlinien in Essen, Gelsenkirchen und Oberhausen ▪ Abgleich mit dem Kosten/Nutzen alternativer Elektromobilitätskonzepte ohne Straßenbahn 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Stadt Bottrop				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2019				
Karte	-				
Sonstiges	<p>Ein Gutachten zu Potenzialen einer Straßenbahn war bereits eine Maßnahme im Masterplan Innovation City (vgl. Tab. 3).</p> <p>Maßnahme berücksichtigt zusätzlich Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.</p>				

P9		Energieoptimiertes Fahren			
Kategorie	Prüfauftrag	-			-
Linie	-				
Hintergrund	Neben dem Einsatz effizienter Fahrzeuge und hoher Abgasnormen trägt auch der Fahrstil zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und damit der Senkung von Emissionen bei. Mittels systematischer Erfassung kann der Soll- und Ist-Verbrauch erhoben und die bestmöglich kraftstoffoptimierte Fahrweise ermittelt werden. Darüber hinaus besteht über Anreiz-/Prämienysteme die Möglichkeit, das Fahrpersonal zu besonders kraftstoffschonendem Fahren zu motivieren.				
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einführung eines Systems zur Bewertung eines energieoptimierten Fahrstils ▪ Einbindung des Betriebsrats und freiwillige Teilnahme durch Fahrpersonal ▪ Gewährleistung des Bundesdatenschutzgesetzes ▪ Jahresprämien für energieeffizientes Fahren 				
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Software zur Ermittlung und Bewertung von Fahrstilen und Kraftstoffverbrauch 				
Verantwortung	Vestische Straßenbahnen				
Umsetzung	Fahrplanwechsel Sommer 2018, sofern Prüfung positiv				
Karte	-				
Sonstiges	Die Förderung eines energieoptimierten Fahrens wurde bei den Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen im Jahr 2013 in allen Bussen am Betriebshof Gelsenkirchen eingeführt. Im Jahr 2014 konnten in der Stadt Gelsenkirchen 8,2% Kraftstoff eingespart werden.				

11.7 Tarif

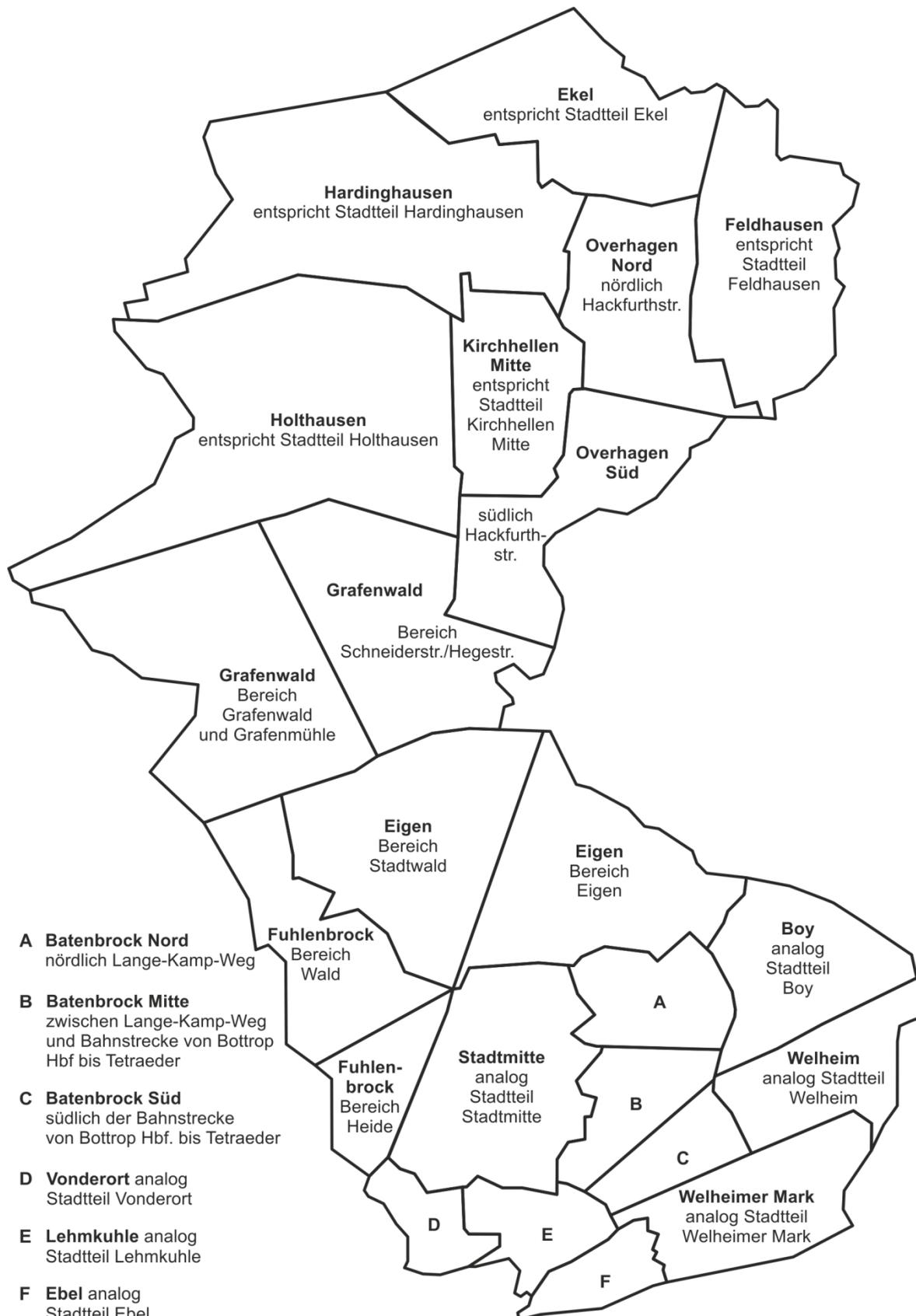
P10	Angebot bei KombiTickets				
Kategorie	Prüfauftrag	-	-	-	■
Linie	-				
Hintergrund	KombiTickets umfassen neben einer Hin- und Rückfahrt zu einem Freizeitziel bzw. einer Veranstaltung auch den Eintrittspreis. Sie sind damit auch ein attraktives Angebot für Gelegenheits- und Nichtnutzer öffentlicher Verkehrsmittel, da Tarifkenntnisse nicht erforderlich sind.				
Maßnahmen	Erweiterung des KombiTicket-Angebots im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alpincenter ▪ Grusellabyrinth ▪ Schloss Beck ▪ Revierpark Vonderort ▪ Ziele und Veranstaltungen Neue Mitte Oberhausen Kooperation mit Westfalentarif für MoviePark Germany <ul style="list-style-type: none"> ▪ testweise Einführung für die besucherstärkste Attraktion in der Stadt Bottrop ▪ gilt im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr nur im Schienenverkehr zwischen Dorsten und dem nächsten Haltepunkt Feldhausen (Zugang MoviePark Germany) 				
Infrastruktur	-				
Verantwortung	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe, MoviePark Germany				
Umsetzung	Individuell: abhängig von Kooperationsmöglichkeiten				
Karte	-				
Sonstiges	Das KombiTicket für das Phantasialand gilt zum Beispiel im erweiterten Geltungsbereich des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg. Dieser umfasst auch Kommunen die bereits zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gehören (u.a. Dormagen, Solingen, Remscheid).				

Quellenverzeichnis

- Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen (2015):** Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen überarbeiteter Entwurf September 2015. Düsseldorf
- Bezirksregierung Münster (2011):** Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011. Teilplan Nord. Münster
- Bezirksregierung Münster (2014):** Regionalplan Münsterland. Münster
- Bezirksregierung Münster (2015):** Aufstellung des Bedarfsplans für den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen 2017: Projektvorschläge (Anmeldung zur fachlichen Bewertung). Münster
- Bezirksregierung Münster (2017):** Linienkonzessionen/Datenbank mit Laufzeitende (Stand 20.05.2016). Münster
- InnovationCity Management (2015):** Masterplan klimagerechter Stadtumbau für die InnovationCity Ruhr | Modellstadt Bottrop. Bottrop
- Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2016):** Landesdatenbank Nordrhein-Westfalen
<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW/online> [05.09.2016]
- metropolradruhr (2016):** Standorte.
<http://www.metropolradruhr.de/de/standorte/> [22.08.2016]
- Stadt Bottrop (2007):** Fortschreibung Nahverkehrsplan. Bottrop
- Stadt Bottrop (2012):** Einzelhandelskonzept für die Stadt Bottrop.2012
- Stadt Bottrop (2013):** Haushaltsbefragung Stadt Bottrop 2013. Aachen
- Stadt Bottrop (2014):** Kleinteilige Vorausberechnung der Bevölkerung in Bottrop. 2015 bis 2030. Bottrop
- Stadt Bottrop (2015):** Klimaschutzteilkonzept Mobilität. Bottrop
- Stadt Bottrop (2016):** Abfrage zur aktuellen Anzahl P+R- (Park and Ride) und B+R-Stellplätze (Bike and Ride) an SPNV-Haltestellen und Bahnhöfen. Bottrop
- Stadt Bottrop (2016):** Wohnbauflächenkonzept 2025. Ermittlung der städtebaulich verträglichen Wohnbauflächenpotenziale unter besonderer Würdigung des sozialen Wohnungsbaus – Private Flächen. Bottrop
- Stadt Bottrop (2016):** Wohnbauflächenkonzept 2025. Ermittlung der städtebaulich verträglichen Wohnbauflächenpotenziale unter besonderer Würdigung des sozialen Wohnungsbaus – Städtische Flächen & B-Plan-Gebiete. Bottrop
- Stadt Bottrop (2017):** Klimaschutzteilkonzept Mobilität – MIV, Verwaltungsvorschlag, Veränderungen im Vorrangstraßennetz, Stand 02. März 2017. Bottrop
- Vestische Straßenbahnen GmbH (2015):** Qualitätsbericht 2015 für den öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Bottrop. Herten
- Vestische Straßenbahnen GmbH (2016):** Schnell, direkt und bequem: Die SchnellBus-Linien der Vestischen
<http://www.vestische.de/sb-linien.html> [05.12.2016]
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2014):** Richtlinie zur Finanzierung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Gelsenkirchen
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2015):** Qualitätsbericht Schienenpersonennahverkehr Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Gelsenkirchen
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016):** Tickets wählen
<http://vrr.de/de/tickets/index.html> [22.08.2016]

Anhang

Abb. 38: Unterteilung der Bottroper Stadtteile

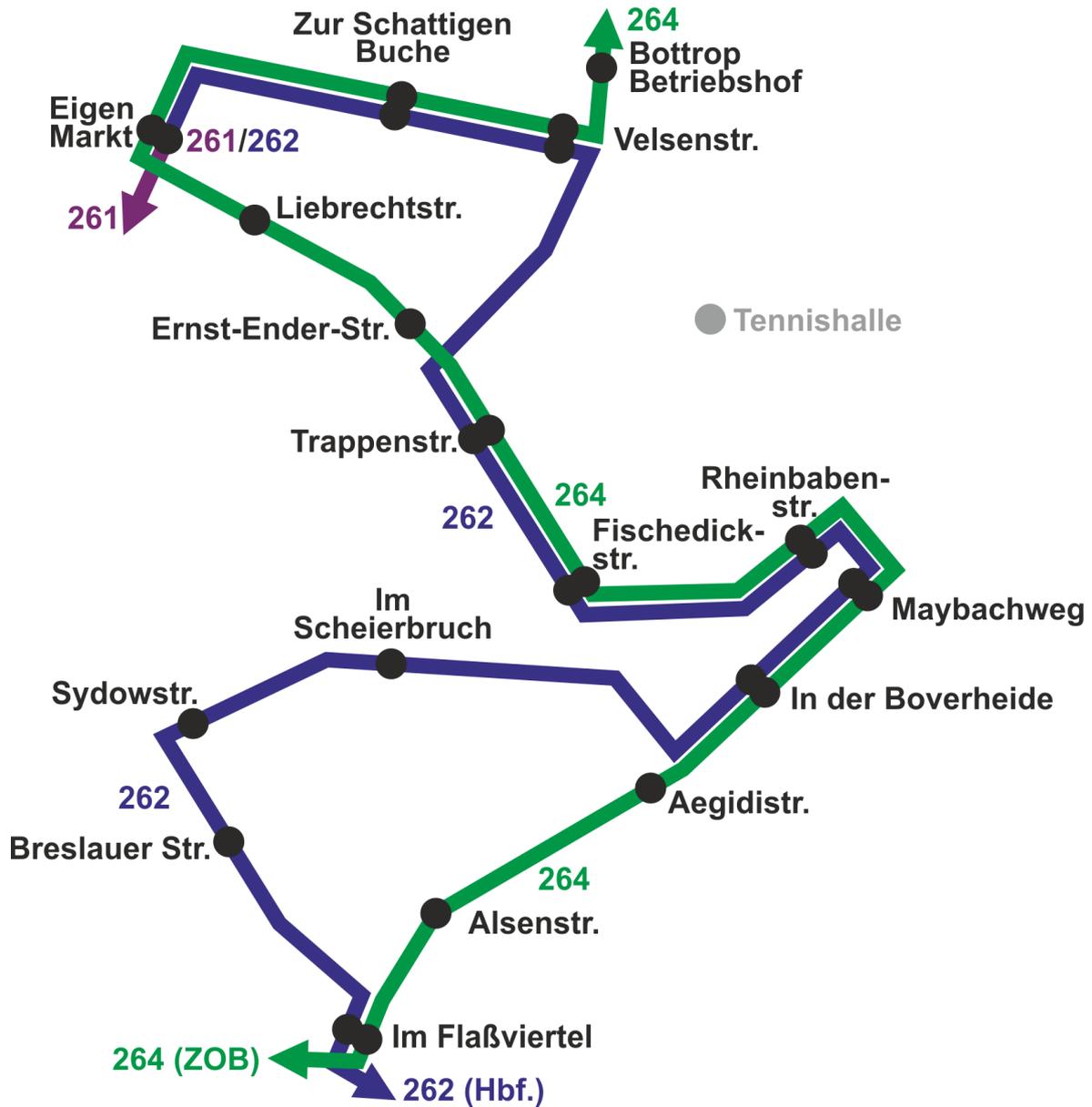


Tab. 50: Konzessionen in der Stadt Bottrop

Linie	Konzession	Netzbereich	Laufzeit	Anmerkung
SchnellBus-Linien				
SB16	DB (Rheinlandbus)/VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	31.12.2019	
SB29	DB (Rheinlandbus)	-	31.12.2019	
SB36	BOGESTRA AG/VESTISCHE	-	30.05.2019	
SB91	STOAG/VESTISCHE	Nachbarortsverkehr	31.12.2019	
Stadt- und Regionalbuslinien				
186	EVAG	-	31.12.2019	
188	DB (Rheinlandbus)	-	31.12.2019	
189	DB (Rheinlandbus)	-	31.12.2019	
251	VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	30.06.2019	mit TaxiBus-Fahrten
259	VESTISCHE	Nachbarortsverkehr	31.12.2019	
260	VESTISCHE	Nachbarortsverkehr	31.12.2019	
261	VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	30.06.2019	mit TaxiBus-Fahrten
262	VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	30.06.2019	mit TaxiBus-Fahrten
263	VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	30.06.2019	
264	VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	30.06.2019	mit TaxiBus-Fahrten
265	VESTISCHE	Nachbarortsverkehr	31.12.2019	mit TaxiBus-Fahrten
266	VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	30.06.2019	mit TaxiBus-Fahrten
267	VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	30.06.2019	mit TaxiBus-Fahrten
268	VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	30.06.2019	mit TaxiBus-Fahrten
290	VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	30.06.2019	mit TaxiBus-Fahrten
294	VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	30.06.2019	mit TaxiBus-Fahrten
979	STOAG/VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	30.06.2019	
TaxiBus-Linien				
TB217	VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	30.06.2019	
TB256	VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	30.06.2019	
TB269	VESTISCHE	Stadtverkehr Bottrop	30.06.2019	
NachtExpress-Linien				
NE2	VESTISCHE	-	31.12.2019	
NE16	EVAG	-	06.01.2019	
NE18	VESTISCHE	-	15.06.2019	
NE19	VESTISCHE	-	31.12.2019	
NE21	STOAG/VESTISCHE	-	31.12.2019	

Quelle: Bezirksregierung Münster (2017)

Abb. 39: Maßnahme 7 – Variante Velsenstraße



Liniensteckbriefe

Für jede Linie mit mindestens einer Haltestelle in der Stadt Bottrop besteht ein Liniensteckbrief. Diese sind eine Zusammenfassung des Angebots mit Stand Sommer 2017. Veränderungen durch das Entwicklungskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr (vgl. Kapitel 11) sind in den Maßnahmensteckbriefen der relevanten Linien vermerkt. Mit dem Entwicklungskonzept entstehen drei neue Buslinien, welche den heutigen Bestandslinien zugeordnet sind.

Maßnahme 1:

- Linie 297: Bottrop (Kirchhellen Mitte, Hardinghausen) – Dorsten (Mitte)
- entspricht überwiegend dem Nordast der Linie SB16

Maßnahme 8:

- Linie 291: Bottrop (Stadtmitte, Vonderort, Lehmkuhle)
- entspricht überwiegend dem Südast der Linie 264

Maßnahme MP1:

- Linie NE36: Bottrop (Kirchhellen Mitte) – Gladbeck (Rentfort, Mitte) – Gelsenkirchen (Horst)
- entspricht überwiegend Streckabschnitt SB36 im Tagnetz

SB16	Essen (Mitte, Bergeborbeck) – Bottrop (Ebel, Lehmkuhle, Stadtmitte, Stadtwald, Grafenwald, Kirchhellen Mitte)	Bottrop (Hardinghausen) – Dorsten Bottrop (Overhagen, Feldhausen)
-------------	--	--

Linieneigenschaften

Konzession	Deutsche Bahn/Rheinlandbus, Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop, Stadt Essen, Kreis Recklinghausen
Netzbereich	Stadtverkehr Bottrop
Linienband	siehe Rückseite
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus

Angebotskennwerte

Abschnitt Essen Hauptbahnhof – Bottrop ZOB Berliner Platz

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
MF	[Green blocks]																				
Sa	[Green blocks]																				
So	[Empty]																				

Abschnitt ZOB Berliner Platz - Kirchhellen

MF	[Green blocks]																				
Sa	[Green blocks]																				
So	[Green blocks]																				

Abschnitt Kirchhellen - Feldhausen

MF	[Blue blocks]																				
Sa	[Blue blocks]																				
So	[Blue blocks]																				

Abschnitt Kirchhellen - Dorsten

MF	[Blue blocks]																				
Sa	[Blue blocks]																				
So	[Blue blocks]																				

Betriebsleistung 472.800 km/Jahr

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	-	
Umsteigemöglichkeiten	ZOB Bottrop Hauptbahnhof Essen Hauptbahnhof	Oberhausen, Gladbeck, Gelsenkirchen Eigen, Boy, Batenbrock, Fuhlenbrock, Welheim Dorsten, Wuppertal, Essen Nah-/Fernverkehr, Stadtbahn Essen

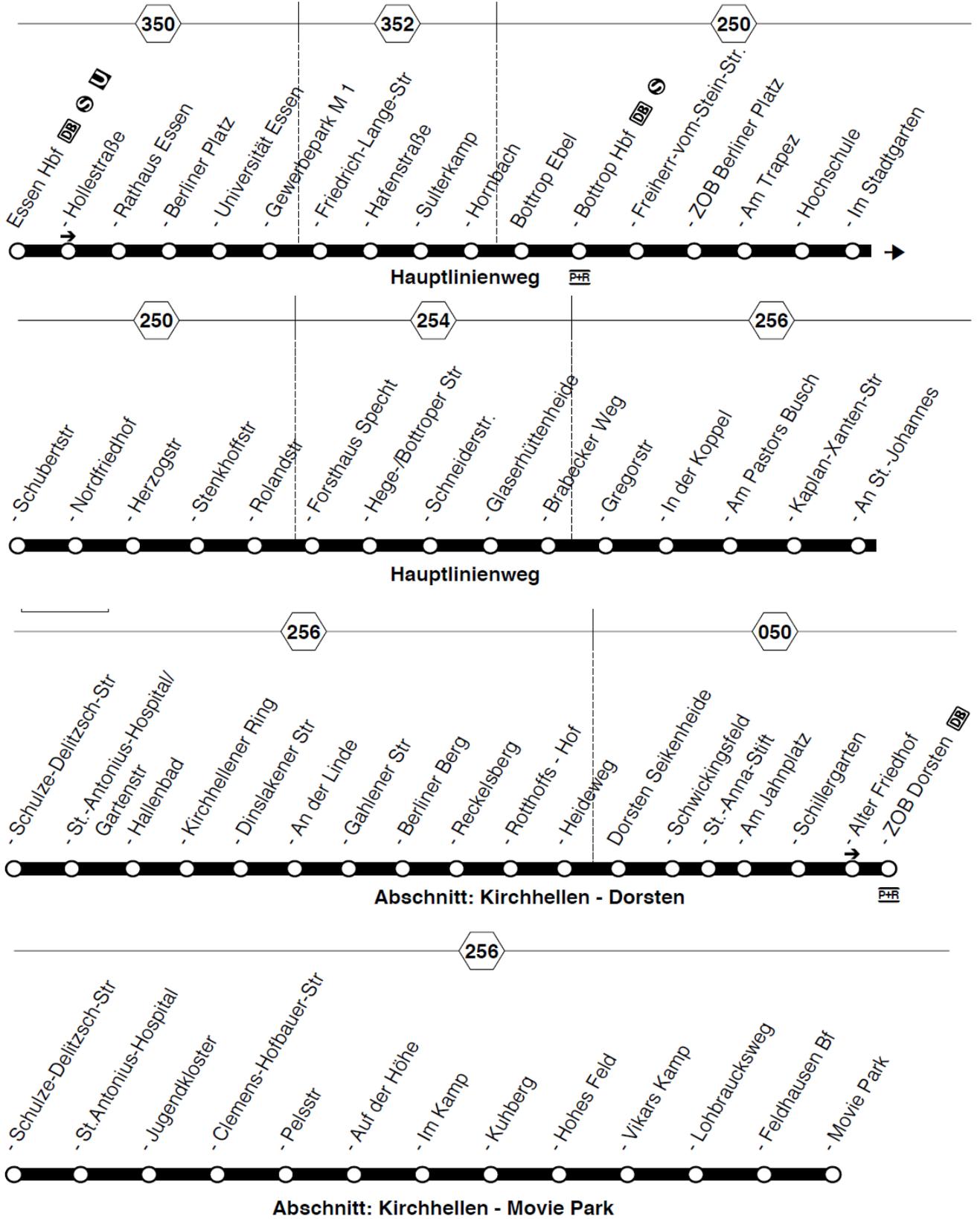
Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

▪ Maßnahme 1	▪ Maßnahme 2	▪ Maßnahme 11
▪ Prüfauftrag 2	▪ Prüfauftrag 3	

Anmerkungen und Fußnoten

-

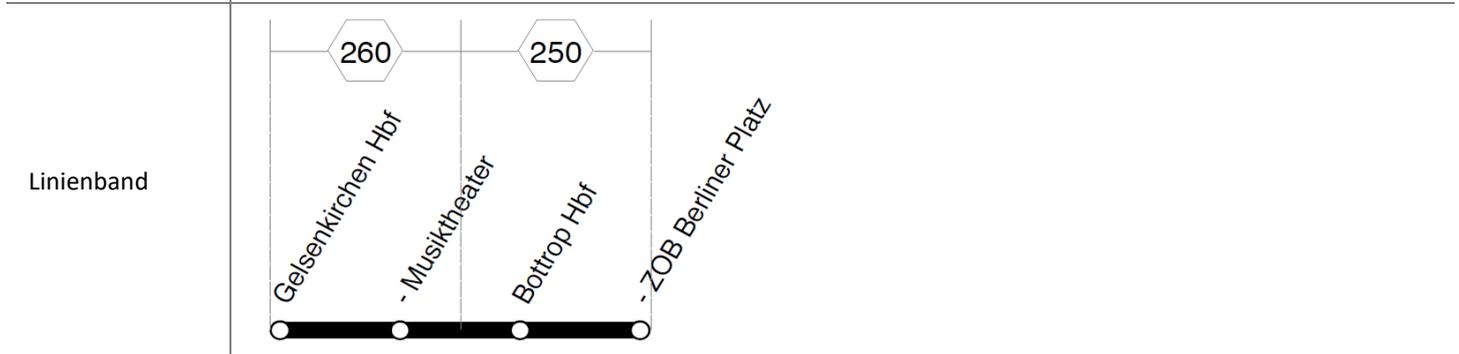
Linienband



SB29 **Bottrop (Stadtmitte, Lehmkuhle) – Gelsenkirchen (Mitte)**

Liniencharakteristika

Konzession	Deutsche Bahn/Rheinlandbus
Aufgabenträger	Stadt Bottrop, Stadt Gelsenkirchen
Netzbereich	keine Zuordnung



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

Angebotskennwerte

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung	143.681 km/Jahr
------------------	-----------------

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	-	
Umsteigemöglichkeiten	Gelsenkirchen Hauptbahnhof Bottrop Hauptbahnhof ZOB	Nah-/Fernverkehr, Stadtbahn, Straßenbahn Essen, Wuppertal, Dorsten, Gladbeck Oberhausen, Bottrop-Boy, -Eigen, -Fuhlenbrock, -Kirchhellen

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

Maßnahme 4		
------------	--	--

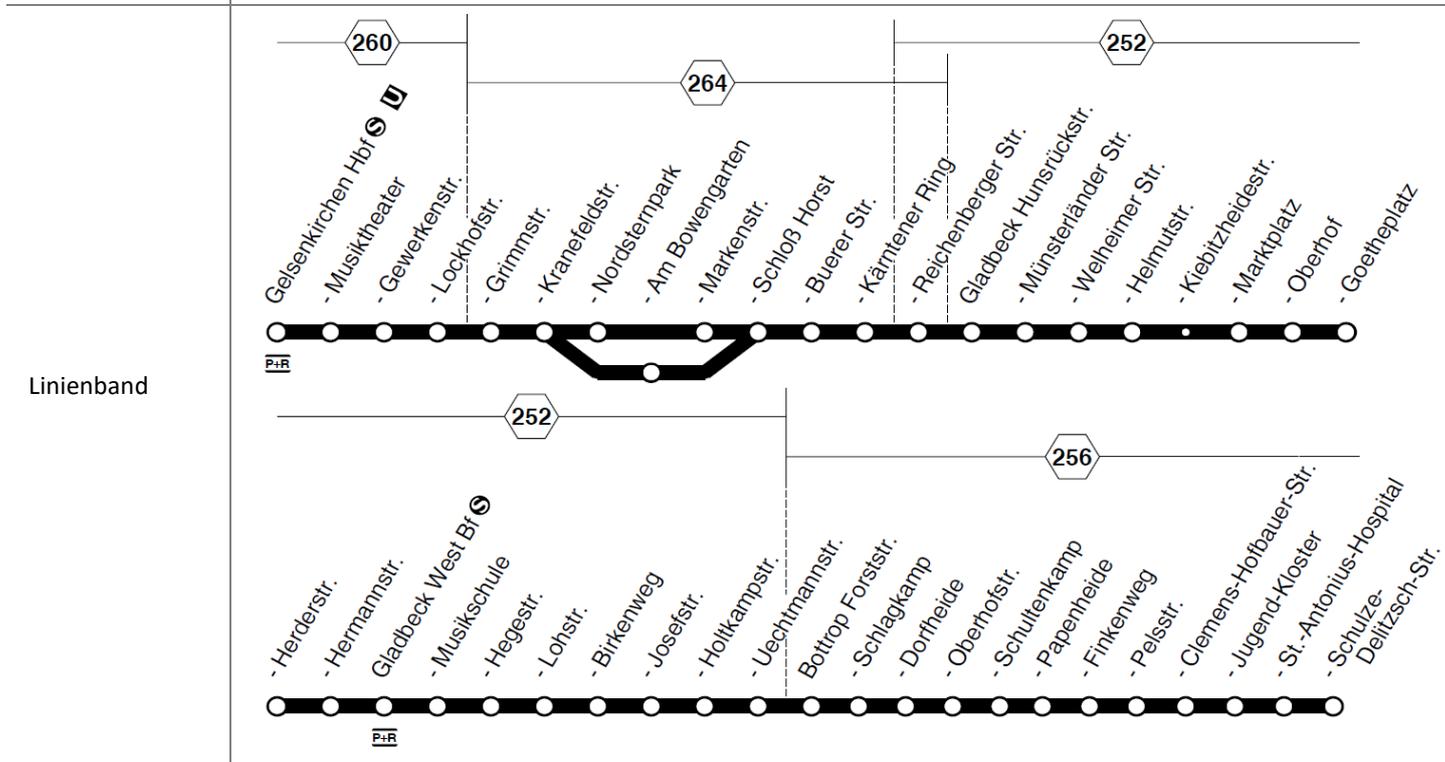
Anmerkungen und Fußnoten

-

SB36 **Bottrop (Kirchellen) – Gladbeck (Rentfort, Mitte) – Gelsenkirchen (Horst, Mitte)**

Liniencharakteristika

Konzession	Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahnen, Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop, Stadt Gelsenkirchen, Kreis Recklinghausen
Netzbereich	keine Zuordnung



Fahrzeugtyp	Gelenkbus
-------------	-----------

Angebotskennwerte

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
MF			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Sa			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
So			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	

Betriebsleistung	117.500 km/Jahr
------------------	-----------------

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	-	
Umsteigemöglichkeiten	Gelsenkirchen Hauptbahnhof Gladbeck Goetheplatz Bottrop Schulte-Delitzsch-Str.	Nah-/Fernverkehr, Stadtbahn Bottrop Mitte, -Eigen, -Boy Dorsten, Essen, Bottrop Mitte

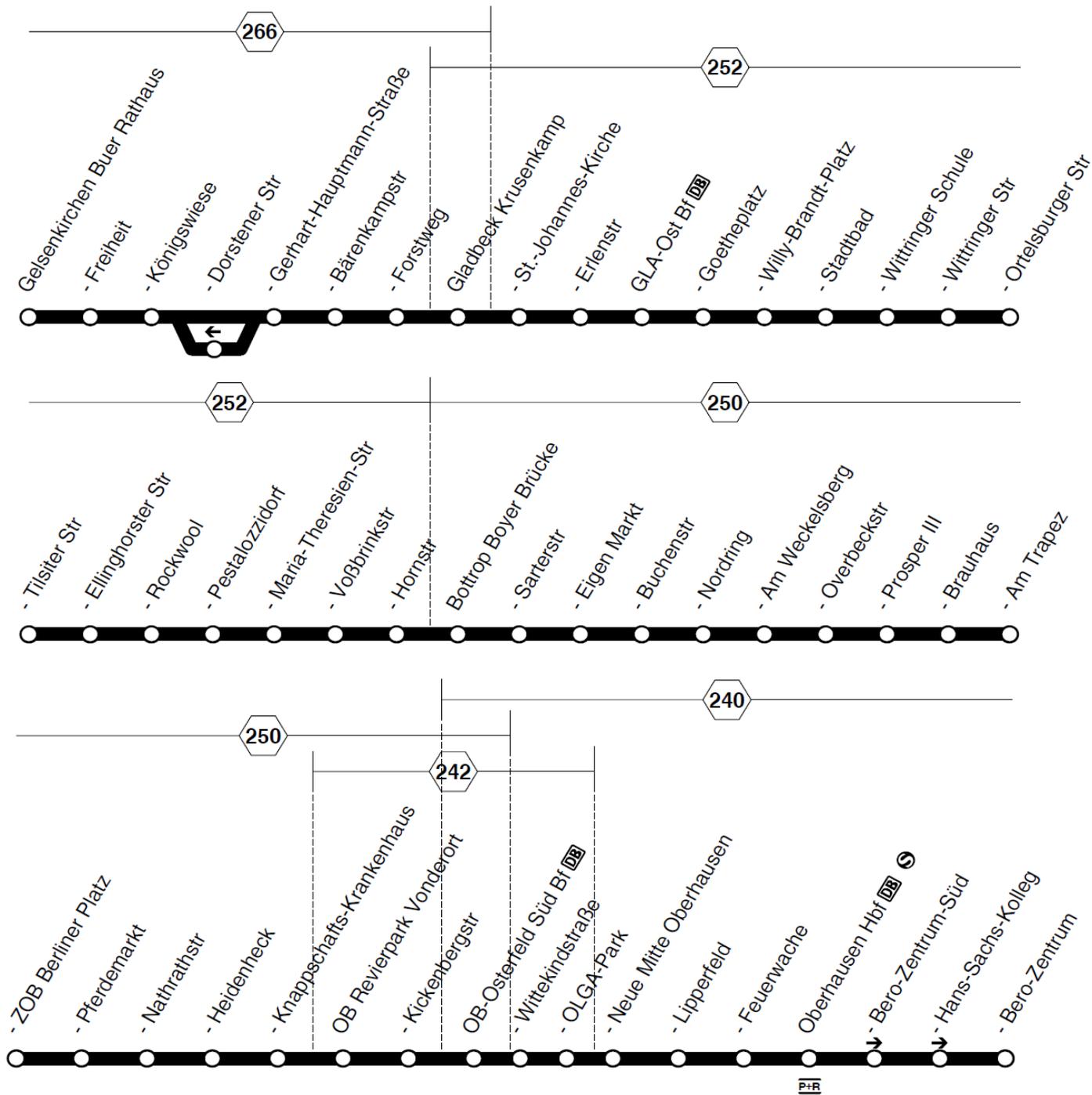
Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

Maßnahme 2	Maßnahme mit Prüfauftrag 1
------------	----------------------------

Anmerkungen und Fußnoten

-

SB91	Gelsenkirchen (Buer) – Gladbeck (Mitte, Ellinghorst) – Bottrop (Eigen, Stadtmitte) – Oberhausen (Osterfeld, Neue Mitte, Stadtmitte)																				
Liniencharakteristika																					
Konzession	Stadtwerke Oberhausen, Vestische Straßenbahnen																				
Aufgabenträger	Stadt Bottrop, Stadt Oberhausen, Kreis Recklinghausen																				
Netzbereich	Nachbarortsverkehr																				
Linienband	siehe Rückseite																				
Fahrzeugtyp	Solo-/Gelenkbus																				
Angebotskennwerte																					
Abschnitt Gelsenkirchen Buer Rathaus – ZOB Berliner Platz																					
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
MF																					
Sa																					
So																					
Abschnitt ZOB Berliner Platz – Bero-Zentrum																					
MF																					
Sa																					
So																					
Betriebsleistung	278.100 km/Jahr																				
Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten																					
Umlaufverknüpfung	-																				
Umsteigemöglichkeiten	Bottrop ZOB Neue Mitte Oberhausen Oberhausen Hauptbahnhof										Essen, Bottrop Hauptbahnhof, -Boy, -Kirchellen, -Fuhlenbrock Oberhausen Mitte, -Sterkrade Nah-/Fernverkehr										
Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018																					
▪ Maßnahme 5							▪ Prüfauftrag 2							▪ Prüfauftrag 3							
Anmerkungen und Fußnoten																					
▪ letzte Fahrt ab ZOB Richtung Gelsenkirchen ab/bis Gladbeck Goetheplatz																					



Liniencharakteristika

Konzession	Essener Verkehrs-AG
Aufgabenträger	Stadt Bottrop, Stadt Essen
Netzbereich	keine Zuordnung



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

Angebotskennwerte

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung	567.324 km/Jahr
------------------	-----------------

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	-	
Umsteigemöglichkeiten	Bottrop Hauptbahnhof Bottrop ZOB	Essen, Wuppertal, Dorsten Oberhausen, Bottrop-Eigen, -Boy, -Fuhlenbrock, -Kirchhellen

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahme oder Prüfauftrag 		
---	--	--

Anmerkungen und Fußnoten

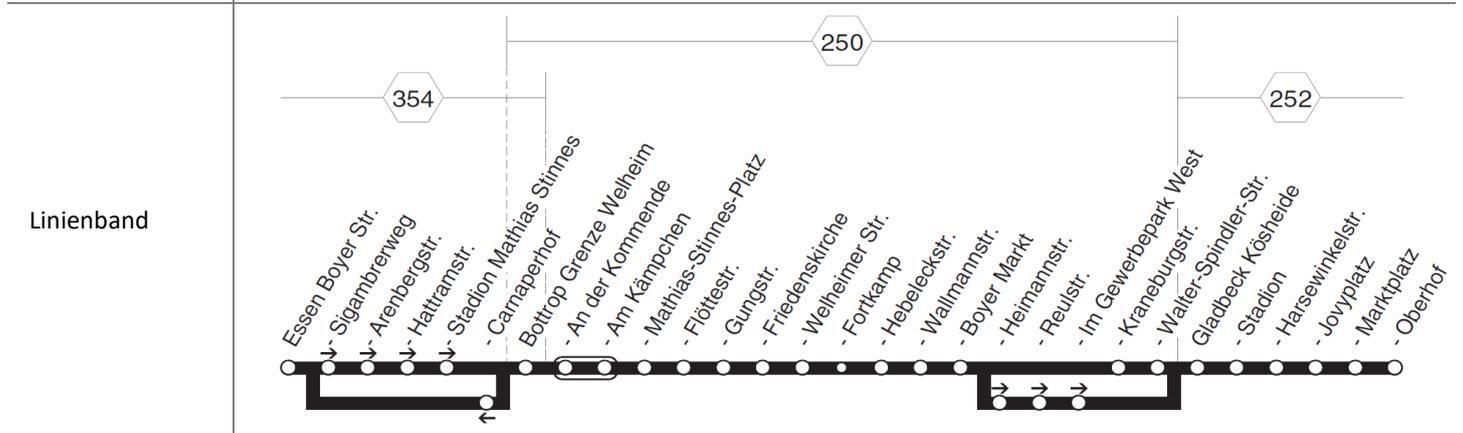
-

188	Gladbeck (Mitte, Zweckel) – Bottrop (Ekel, Feldhausen) – Dorsten (Mitte)																				
Liniencharakteristika																					
Konzession	Deutsche Bahn/Rheinlandbus																				
Aufgabenträger	Stadt Bottrop, Kreis Recklinghausen																				
Netzbereich	keine Zuordnung																				
Linienband	<p>Diagram description: A horizontal line represents the bus route. Above the line, three hexagonal markers contain the numbers 252, 256, and 050. Below the line, 22 stops are listed, each preceded by a small circle. The stops are: Gladbeck Oberhof, - Goetheplatz, - Hölderlinstr., - Talstr., - Nordpark, - West Bf., - Schollwiese, - Woorthstr., - Schultenbrücke, - Maschinenhalle Zweckel, - Beisenbusch, Bottrop Kuhberg, - Hohes Feld, - Vikars Kamp, - Dorstener Str., - Baukholt, - Abzweig Ekel, - Repeler Hof, - Grenzstr., Dorsten Feldmark, - Sperberstr., - Habichtstr., - Nonnenkamp, - Kolkstr., - Hülstampsweg, - St.-Elisabeth-Krankenrh., - Ilfisweg, - Essener Tor, - ZOB Dorsten.</p>																				
Fahrzeugtyp	Solobus																				
Angebotskennwerte																					
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
MF																					
Sa																					
So																					
Betriebsleistung	209.848 km/Jahr																				
Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten																					
Umlaufverknüpfung	Gladbeck Oberhof					188 <> 189															
Umsteigemöglichkeiten	Gladbeck Oberhof					Gelsenkirchen															
	Bottrop Hauptbahnhof					Essen, Wuppertal, Dorsten															
	Bottrop ZOB					Oberhausen, Bottrop-Eigen, -Boy, -Fuhlenbrock, -Kirchellen															
Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018																					
<ul style="list-style-type: none"> keine Maßnahme oder Prüfauftrag 																					
Anmerkungen und Fußnoten																					
-																					

189	Gladbeck (Mitte, Ellinghorst) – Bottrop (Boy, Welheim) – Essen (Karnap)
------------	--

Liniencharakteristika

Konzession	Deutsche Bahn/Rheinlandbus
Aufgabenträger	Stadt Bottrop, Stadt Essen
Netzbereich	keine Zuordnung



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

Angebotskennwerte

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
MF																					
Sa																					
So																					

Betriebsleistung	235.775 km/Jahr
------------------	-----------------

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	ZOB	189 > 188 montags bis freitags stündlich 189 > 188 am Wochenende stündlich
Umsteigemöglichkeiten	Boyer Markt Essen Boyer Straße	Bottrop Zentrum, Gelsenkirchen Schloss Horst Essen Mitte/Süd

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

Maßnahme 6		
------------	--	--

Anmerkungen und Fußnoten

- montags bis freitags drei zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr mit abweichendem Linienweg

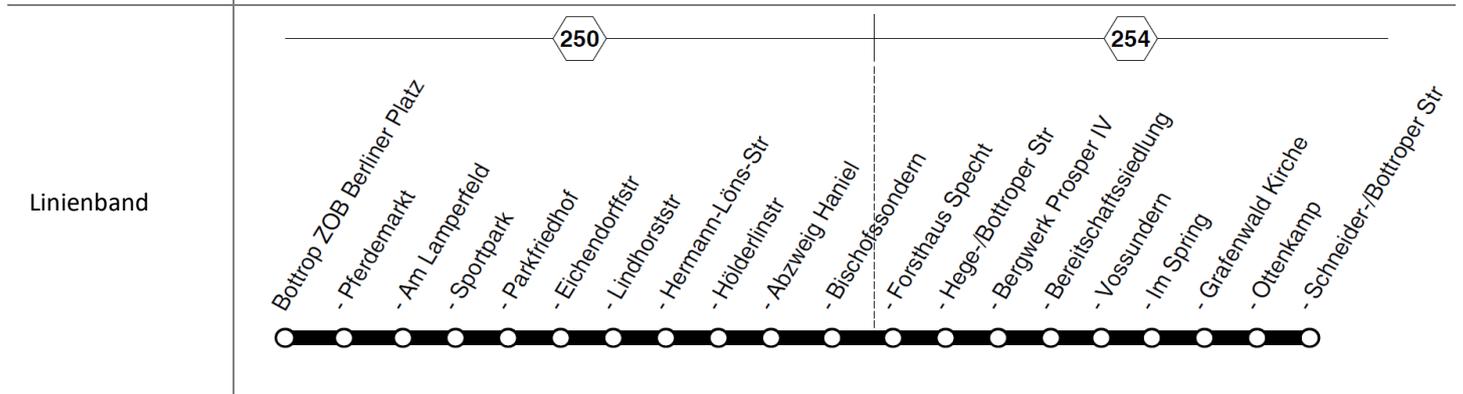
251	Bottrop (Stadtmitte, Fuhlenbrock, Grafenwald)
------------	--

Liniencharakteristika	
------------------------------	--

Konzession	Vestische Straßenbahnen
------------	-------------------------

Aufgabenträger	Stadt Bottrop
----------------	---------------

Netzbereich	Stadtverkehr Bottrop
-------------	----------------------



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

Angebotskennwerte																							
--------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
MF		T	T																				
Sa																							
So																							

Betriebsleistung	Bus: 284.300 km/Jahr, TaxiBus: 3.700 km/Jahr
------------------	--

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten		
--	--	--

Umlaufverknüpfung	ZOB	251 > 265 montags bis freitags Hauptverkehrszeit 268 > 251 montags bis freitags Hauptverkehrszeit 251 <> 268 am Wochenende
-------------------	-----	--

Umsteigemöglichkeiten	ZOB	Bottrop Hauptbahnhof, -Eigen, -Boy Essen, Gladbeck, Oberhausen, Gelsenkirchen
-----------------------	-----	--

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018		
---------------------------------------	--	--

- | | | |
|--------------|--------------|--------------|
| ▪ Maßnahme 1 | ▪ Maßnahme 3 | ▪ Maßnahme 9 |
|--------------|--------------|--------------|

Anmerkungen und Fußnoten		
---------------------------------	--	--

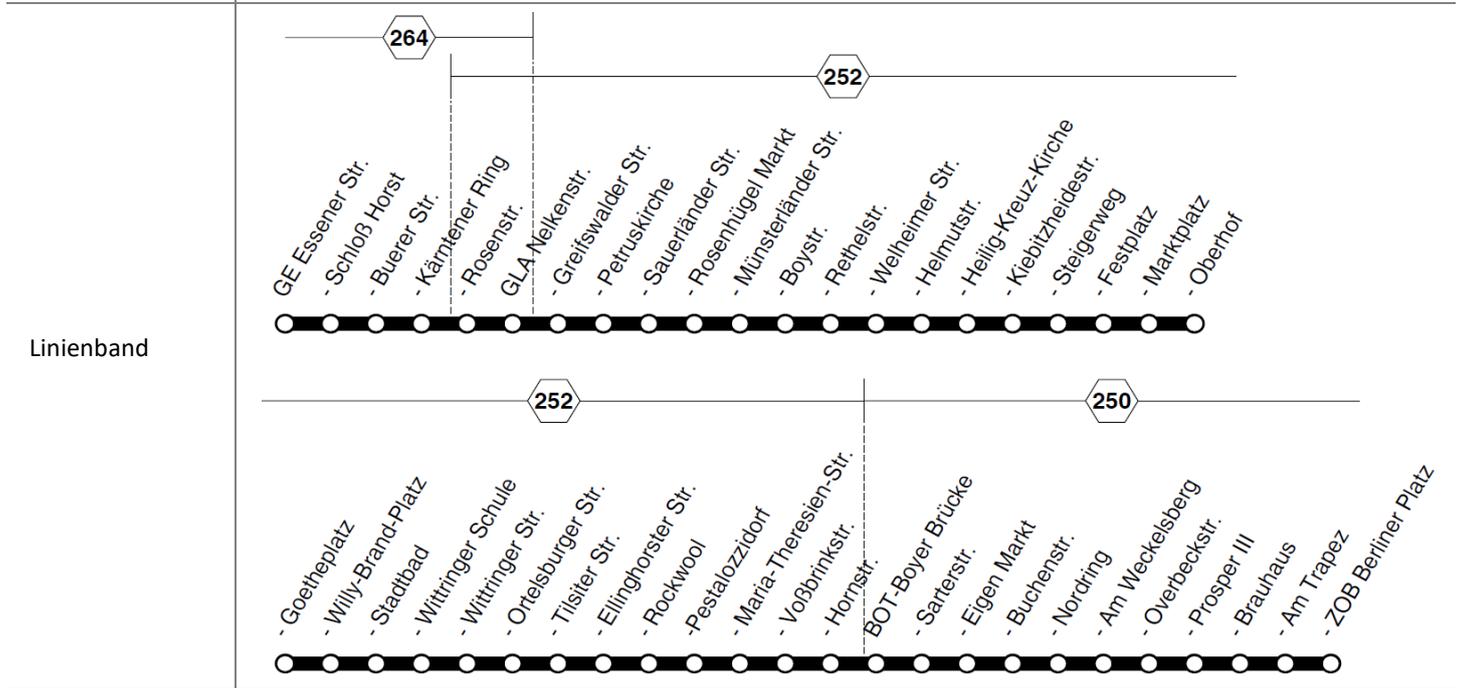
†verkehrt als TaxiBus, Anmeldung 30 Minuten vor Abfahrt

Liniencharakteristika

Konzession Vestische Straßenbahnen

Aufgabenträger Stadt Bottrop, Stadt Gelsenkirchen, Kreis Recklinghausen

Netzbereich Nachbarortsverkehr



Fahrzeugtyp Solobus

Angebotskennwerte

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Abschnitt Gelsenkirchen-Horst – Gladbeck Goetheplatz

MF	[Green blocks]																		[Blue blocks]			
Sa	[Green blocks]																		[Blue blocks]			
So																						

Abschnitt Gladbeck Goetheplatz – Bottrop ZOB

MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung 100.400 km/Jahr

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	ZOB	259 <> 260 montags bis freitags Hauptverkehrszeit 259 > 265 samstags Hauptverkehrszeit
Umsteigemöglichkeiten	ZOB	Oberhausen, Essen, Bottrop Hauptbahnhof, -Fuhlenbrock, -Kirchhellen, -Boy

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

- Maßnahme 5
- Prüfauftrag 2
- Prüfauftrag 3

Anmerkungen und Fußnoten

-

260 **Bottrop (Stadtmitte, Batenbrock, Boy) – Gladbeck (Brauck) – Gelsenkirchen (Horst)**

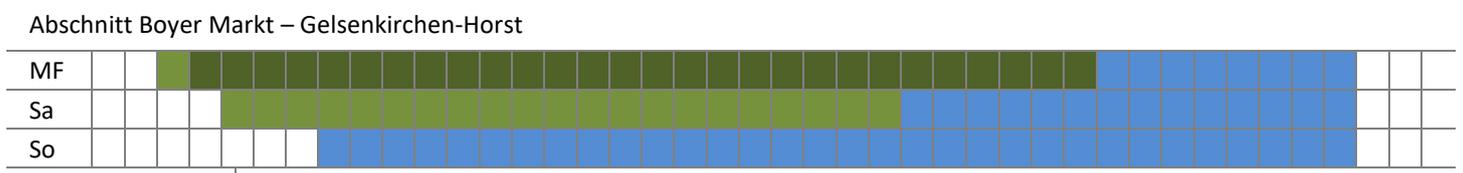
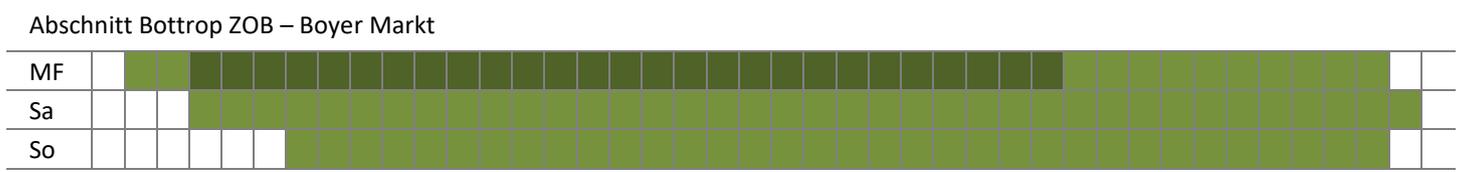
Liniencharakteristika

Konzession	Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop, Stadt Gelsenkirchen, Kreis Recklinghausen
Netzbereich	Nachbarortsverkehr
Linienband	<p>The diagram shows a horizontal line representing the bus route. Stops are marked with circles and labeled with their names: Bottrop ZOB, Berliner Platz, Fr-Ebert-/Horster Str., Janusz-Korczak-Gesamtschule, Ostring, Düppelstr., Siemensstr., Arenberg Fortsetzung, Fortsetzung, Boy Bf (with a 'S' symbol), Boyer Markt, Baukelstr., Am Jugendkombihaus, In Boymannsheide, Gladbeck Hartmannshof, Brauck-/Roßheidestr., Gelsenkirchen, Schloß Horst, and Buerer Str. Above the line, route numbers 250, 252, and 264 are indicated in hexagonal boxes. A 'P+R' symbol is located below the line between Boy Bf and Boyer Markt.</p>

Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

Angebotskennwerte

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----



Betriebsleistung	178.900 km/Jahr
------------------	-----------------

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	ZOB Gelsenkirchen Buerer Str.	260 <> 264 Schwachverkehrszeit 260 <> 258 Schwachverkehrszeit 260 <> 259 montags bis freitags Hauptverkehrszeit
Umsteigemöglichkeiten	Bottrop ZOB Bottrop-Boy Bahnhof Bottrop Boyer Markt Gelsenkirchen Schloss Horst	Oberhausen, Essen, Bottrop Hauptbahnhof, -Eigen, -Fuhlenbrock, -Kirchhellen Essen, Dorsten, Wuppertal Gladbeck, Bottrop-Welheim Gelsenkirchen-Buer, Essen

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

▪ Maßnahme 5	▪ Maßnahme 6	▪ Prüfauftrag 2
▪ Prüfauftrag 3		

Anmerkungen und Fußnoten

-

261 Bottrop (Ebel, Lehmkuhle, Stadtmitte, Fuhlenbrock, Stadtwald, Eigen)

Liniencharakteristika

Konzession	Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop
Netzbereich	Stadtverkehr Bottrop



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

Angebotskennwerte

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
MF																		T	T	T	T	T	
Sa																			T	T	T	T	T
So							T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	

Betriebsleistung	Bus: 376.500 km/Jahr, TaxiBus: 6.000 km/Jahr
------------------	--

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	Eigen Markt	261 <> 262
Umsteigemöglichkeiten	ZOB Hauptbahnhof	Oberhausen, Gladbeck, Gelsenkirchen, Bottrop-Boy, -Kirchellen Essen, Dorsten, Wuppertal

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

▪ Maßnahme 10	▪ Prüfauftrag 2
---------------	-----------------

Anmerkungen und Fußnoten

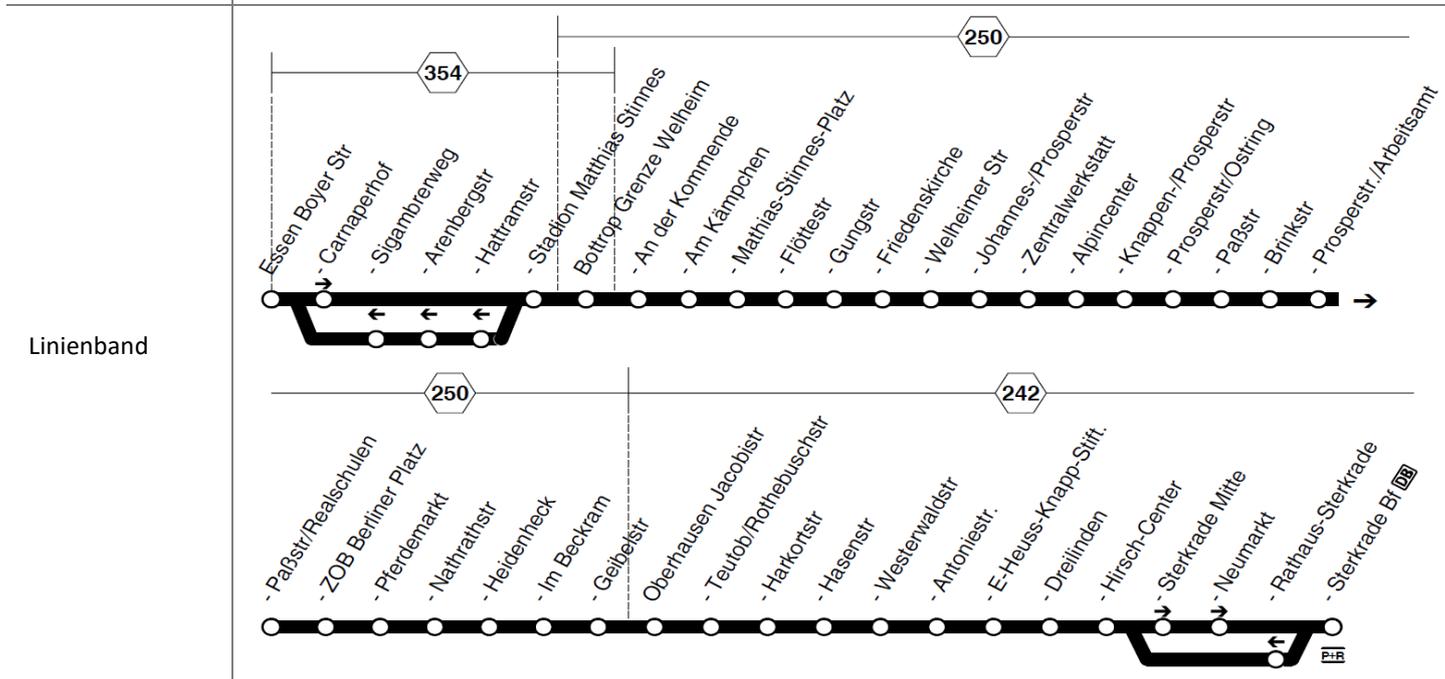
† verkehrt als TaxiBus, Anmeldung 30 Minuten vor Abfahrt

262	Bottrop (Stadtmitte, Lehmkuhle, Batenbrock, Eigen)																					
Liniencharakteristika																						
Konzession	Vestische Straßenbahnen																					
Aufgabenträger	Stadt Bottrop																					
Netzbereich	Stadtverkehr Bottrop																					
Linienband																						
Fahrzeugtyp	Solobus																					
Angebotskennwerte																						
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
MF																			T	T	T	T
Sa																			T	T	T	T
So																			T	T	T	T
Betriebsleistung	Bus: 286.600 km/Jahr, TaxiBus: 6.900 km/Jahr																					
Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten																						
Umlaufverknüpfung	Eigen Markt	262 <> 261																				
Umsteigemöglichkeiten	ZOB Hauptbahnhof	Oberhausen, Gelsenkirchen, Bottrop-Boy, -Fuhlenbrock, -Kirchhellen Essen, Dorsten, Wuppertal																				
Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018																						
▪ Maßnahme 7	▪ Maßnahme 10																					
Anmerkungen und Fußnoten																						

^Tverkehrt als TaxiBus, Anmeldung 30 Minuten vor Abfahrt

Liniencharakteristika

Konzession	Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop, Stadt Essen, Stadt Oberhausen
Netzbereich	Stadtverkehr Bottrop



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

Angebotskennwerte

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Abschnitt Essen Boyer Straße – Bottrop-Welheim – ZOB

MF	[Green blocks]																			
Sa	[Green blocks]																			
So	[Green blocks]																			

Abschnitt Bottrop ZOB – Oberhausen-Sterkrade Bahnhof

MF	[Green blocks]																			
Sa	[Green blocks]																			
So	[Blue blocks]																			

Betriebsleistung Bus	224.800 km/Jahr
----------------------	-----------------

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	Oberhausen Sterkrade Bahnhof	263 <> 979 samstags Hauptverkehrszeit
Umsteigemöglichkeiten	ZOB Oberhausen Sterkrade Bahnhof Essen Boyer Str. U	Essen, Gladbeck, Gelsenkirchen, Bottrop-Eigen, -Boy, -Kirchhellen Wesel, Oberhausen, Duisburg, Düsseldorf, Köln, Bonn, Koblenz Essen

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

▪ Prüfauftrag 2	▪ Prüfauftrag 3
-----------------	-----------------

Anmerkungen und Fußnoten

Abschnitt Essen Boyer Straße – Bottrop-Welheim Takt 60 während Schwachverkehrszeit

265 Bottrop (Stadtmitte, Batenbrock, Boy)

Liniencharakteristika

Konzession	Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop
Netzbereich	Nachbarortsverkehr



Fahrzeugtyp	Solobus/Kleinbus
-------------	------------------

Angebotskennwerte

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Abschnitt ZOB – Boyer Markt

MF																						
Sa																						
So																						

Abschnitt Boyer Markt - Weusterstraße

MF																						
Sa				T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
So				T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T

Betriebsleistung	204.300 km/Jahr
------------------	-----------------

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	Boyer Markt ZOB	265 <> 266 samstags Hauptverkehrszeit 251 > 265 montags bis freitags Hauptverkehrszeit 265 > 268 montags bis freitags Hauptverkehrszeit 259 > 265 samstags Hauptverkehrszeit
Umsteigemöglichkeiten	ZOB Boy Bahnhof Boyer Markt	Oberhausen, Essen, Bottrop Hauptbahnhof, -Eigen, -Fuhlenbrock, -Kirchhellen, Essen, Dorsten, Wuppertal Gladbeck, Essen-Karnap, Gelsenkirchen-Horst

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

- Maßnahme 6
- Prüfauftrag 2

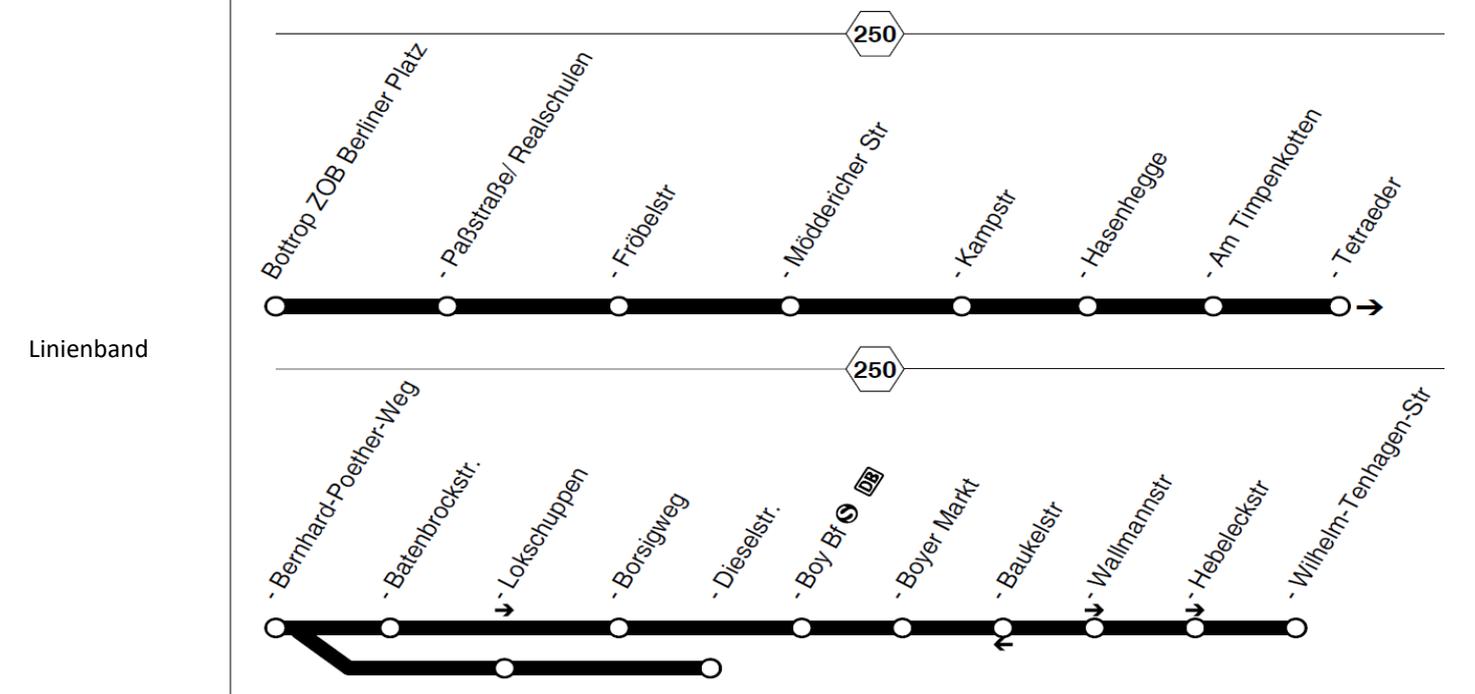
Anmerkungen und Fußnoten

- Samstags abends und sonntags ab /bis Kraneburgstraße
- T verkehrt als TaxiBus, Anmeldung 30 Minuten vor Abfahrt

266 Bottrop (Stadtmitte, Batenbrock, Boy)

Liniencharakteristika

Konzession	Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop
Netzbereich	Stadtverkehr Bottrop



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

Angebotskennwerte

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
MF	T	T	T															T	T	T	T	T	
Sa			T																T	T	T	T	T
So				T	T	T	T	T	T										T	T	T	T	

Betriebsleistung	Bus: 71.600 km/Jahr, TaxiBus: 1.900 km/Jahr
------------------	---

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	ZOB Boyer Markt	266 <> 267 266 <> 265 samstags Hauptverkehrszeit
Umsteigemöglichkeiten	ZOB Boy Bahnhof Boyer Markt	Oberhausen, Essen, Bottrop Hauptbahnhof., -Eigen, -Fuhlenbrock, -Kirchellen Essen, Dorsten, Wuppertal Gladbeck, Essen-Karnap, Gelsenkirchen-Horst

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

- Maßnahme mit Prüfauftrag 2

Anmerkungen und Fußnoten

- montags bis freitags bei Takt 30 jede zweite Fahrt bis Dieselstraße
- T verkehrt als TaxiBus, Anmeldung 30 Minuten vor Abfahrt

267	Bottrop (Stadtmitte, Eigen)
------------	------------------------------------

Liniencharakteristika	
------------------------------	--

Konzession	Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop
Netzbereich	Stadtverkehr Bottrop



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

Angebotskennwerte																							
--------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
MF		T																T	T	T	T	T	
Sa																			T	T	T	T	T
So			T	T	T	T	T	T	T										T	T	T	T	T

Betriebsleistung	Bus: 82.800 km/Jahr, TaxiBus: 200 km/Jahr
------------------	---

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten		
--	--	--

Umlaufverknüpfung	ZOB	267 <> 266
Umsteigemöglichkeiten	ZOB	Oberhausen, Essen, Bottrop Hauptbahnhof, -Eigen, -Boy, -Fuhlenbrock

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018		
---------------------------------------	--	--

- Maßnahme 1
- Maßnahme 2
- Maßnahme 3

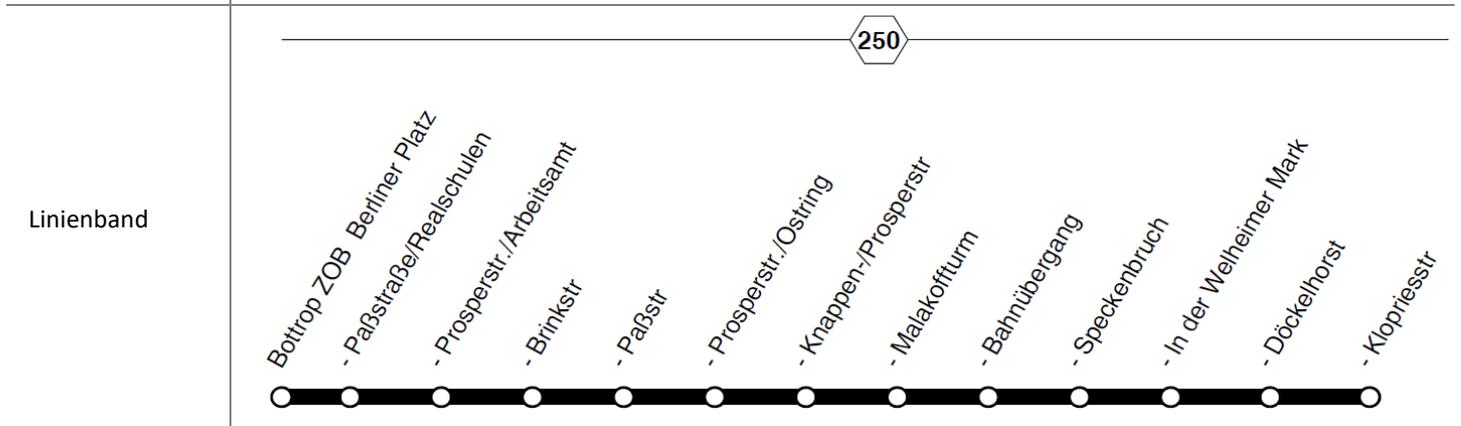
Anmerkungen und Fußnoten	
---------------------------------	--

^T verkehrt als TaxiBus, Anmeldung 30 Minuten vor Abfahrt

268 Bottrop (Stadtmitte, Batenbrock, Welheimer Mark)

Liniencharakteristika

Konzession	Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop
Netzbereich	Stadtverkehr Bottrop



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

Angebotskennwerte

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
MF																			T	T	T	T	T		
Sa																				T	T	T	T	T	T
So						T	T	T	T	T										T	T	T	T	T	

Betriebsleistung	Bus: 114.200 km/Jahr, TaxiBus: 1.000 km/Jahr
------------------	--

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	Klopriesstraße ZOB	268 <> 294 einzelne Fahrten 251 <> 268 am Wochenende 268 > 251 montags bis freitags Hauptverkehrszeit 265 > 268 montags bis freitags Hauptverkehrszeit
Umsteigemöglichkeiten	ZOB	Oberhausen, Essen, Bottrop Hauptbahnhof., -Eigen, -Boy, -Fuhlenbrock, -Kirchellen

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

▪ Maßnahme 9	▪ Prüfauftrag 2
--------------	-----------------

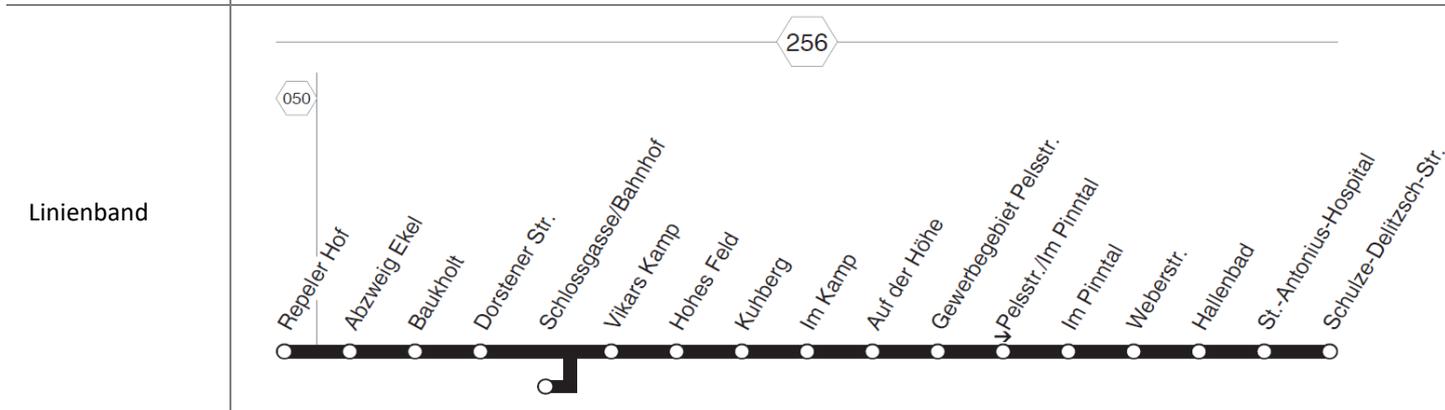
Anmerkungen und Fußnoten

^T verkehrt als TaxiBus, Anmeldung 30 Minuten vor Abfahrt

290 Bottrop (Kirchellen Mitte, Feldhausen, Overhagen, Ekel)

Liniencharakteristika

Konzession	Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop
Netzbereich	Stadtverkehr Bottrop



Fahrzeugtyp	Solobus/Kleinbus
-------------	------------------

Angebotskennwerte

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
MF			T	T	T	T	T	T			T	T	T	T	T	T	T	T				
Sa																						
So																						

Betriebsleistung	Bus: 7.600 km/Jahr, Taxibus: 3.700 km/Jahr
------------------	--

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	-	
Umsteigemöglichkeiten	Schulte-Delitzsch-Straße	Bottrop Zentrum, Essen, Dorsten, Gladbeck

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

Maßnahme 2		
------------	--	--

Anmerkungen und Fußnoten

- einzelne Fahrten an Schultagen von/bis Repeler Hof, sonst von/bis Schlossgasse/Bahnhof
- † verkehrt als TaxiBus, Anmeldung 45 Minuten vor Abfahrt

979 **Bottrop (Stadtmitte, Fuhlenbrock) – Oberhausen-Sterkrade**

Liniencharakteristika

Konzession	Stadtwerke Oberhausen, Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop, Stadt Oberhausen
Netzbereich	Stadtverkehr Bottrop



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

Angebotskennwerte

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung	157.300 km/Jahr
------------------	-----------------

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	Oberhausen Sterkrade Bahnhof	979 <> 263 samstags Hauptverkehrszeit
Umsteigemöglichkeiten	ZOB Oberhausen Sterkrade Bahnhof	Essen, Bottrop Hauptbahnhof., -Eigen, -Boy, -Kirchellen Wesel, Oberhausen, Duisburg, Düsseldorf, Köln, Bonn, Koblenz

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

- Prüfauftrag 2

Anmerkungen und Fußnoten

- Fahrten ab 23 Uhr zwischen Bottrop-Fuhlenbrock und ZOB Berliner Platz

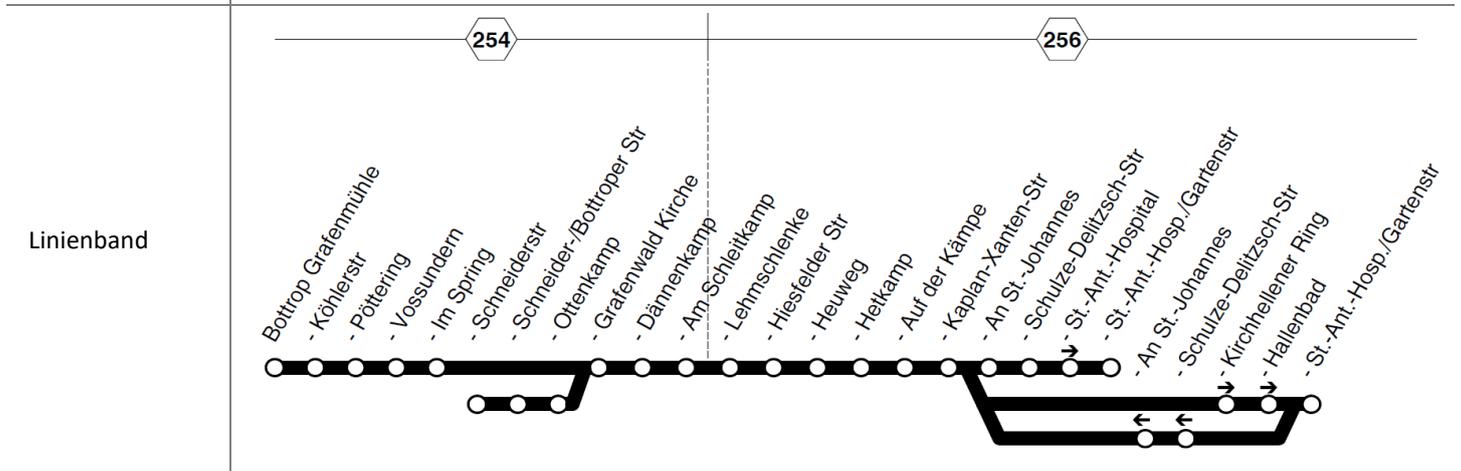
TB217	Bottrop (Fuhlenbrock)																					
Liniencharakteristika																						
Konzession	Vestische Straßenbahnen																					
Aufgabenträger	Stadt Bottrop																					
Netzbereich	Stadtverkehr Bottrop																					
Linienband																						
Fahrzeugtyp	Kleinbus																					
Angebotskennwerte																						
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
MF		T T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
Sa			T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
So						T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
Betriebsleistung	abhängig von Nachfrage																					
Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten																						
Umlaufverknüpfung	-																					
Umsteigemöglichkeiten	Fuhlenbrock Markt	Oberhausen, Bottrop ZOB, Hauptbahnhof																				
Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018																						
▪ Maßnahme 9																						
Anmerkungen und Fußnoten																						

^Tverkehrt als TaxiBus, Anmeldung 30 Minuten vor Abfahrt

TB269 Bottrop (Kirchellen Mitte, Holthausen, Grafenwald)

Liniencharakteristika

Konzession	Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop
Netzbereich	Stadtverkehr Bottrop



Fahrzeugtyp	Kleinbus
-------------	----------

Angebotskennwerte

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
MF			T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	
Sa			T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	
So				T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	

Betriebsleistung	abhängig von Nachfrage
------------------	------------------------

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	-	
Umsteigemöglichkeiten	Schneider-/Bottroper Straße Schulte-Delitzsch-Straße	Essen, Bottrop ZOB, -Fuhlenbrock Dorsten, Gladbeck, Bottrop-Feldhausen

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

▪ Maßnahme 2	▪ Maßnahme 3
--------------	--------------

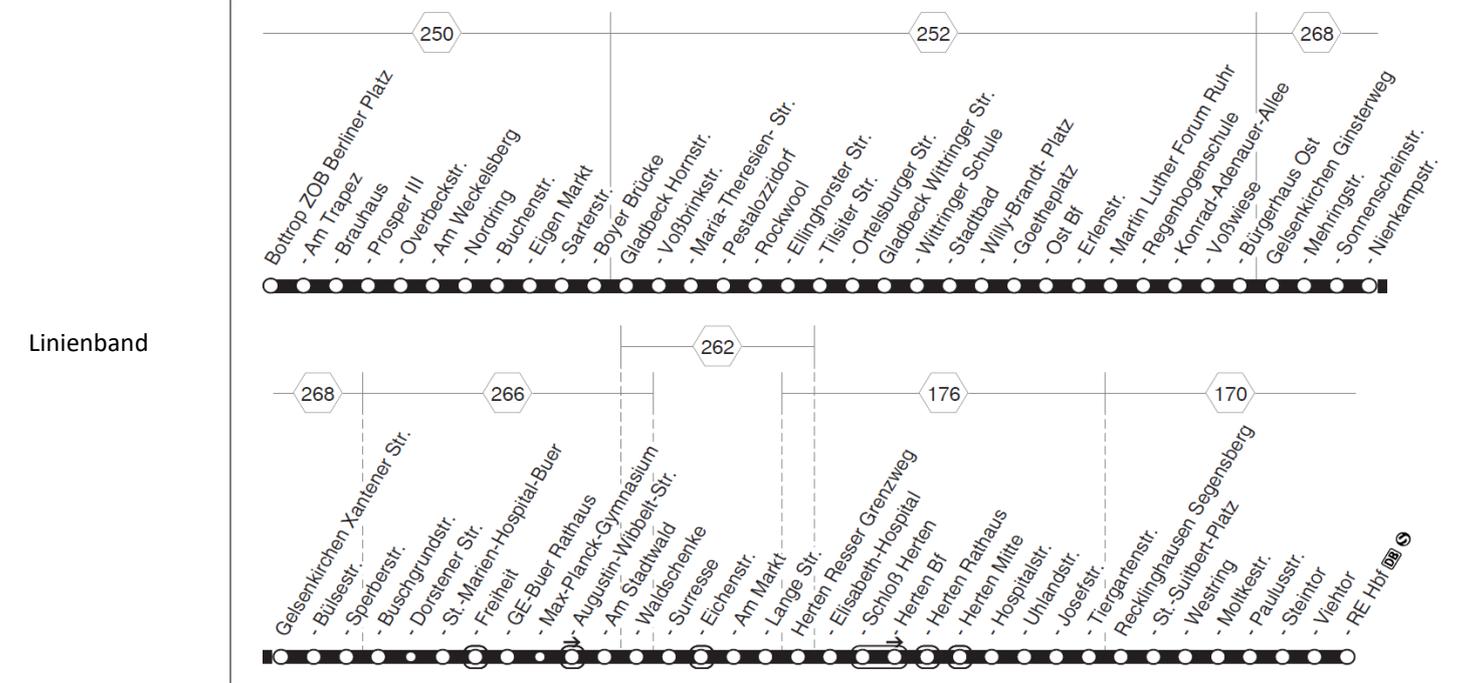
Anmerkungen und Fußnoten

- zwei zusätzliche an Schulferien Fahrten je Richtung von/bis Grafenmühle, sonst von/bis Schneiderstraße
- ^Tverkehrt als TaxiBus, Anmeldung 30 Minuten vor Abfahrt

NE2	Bottrop (Stadtmitte, Eigen) – Gladbeck (Ellinghorst, Mitte) – Gelsenkirchen (Buer) – Herten (Mitte) – Recklinghausen (Mitte)
------------	---

Liniencharakteristika

Konzession	Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop, Stadt Gelsenkirchen, Kreis Recklinghausen
Netzbereich	keine Zuordnung



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

Angebotskennwerte

Uhr	23	0	1	2	3	4	5	6	7
MF									
Sa									
So									

Betriebsleistung	4.100 km/Jahr
------------------	---------------

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	ZOB	NE2 <> NE21
Umsteigemöglichkeiten	ZOB	Oberhausen

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

- Maßnahme mit Prüfauftrag 1

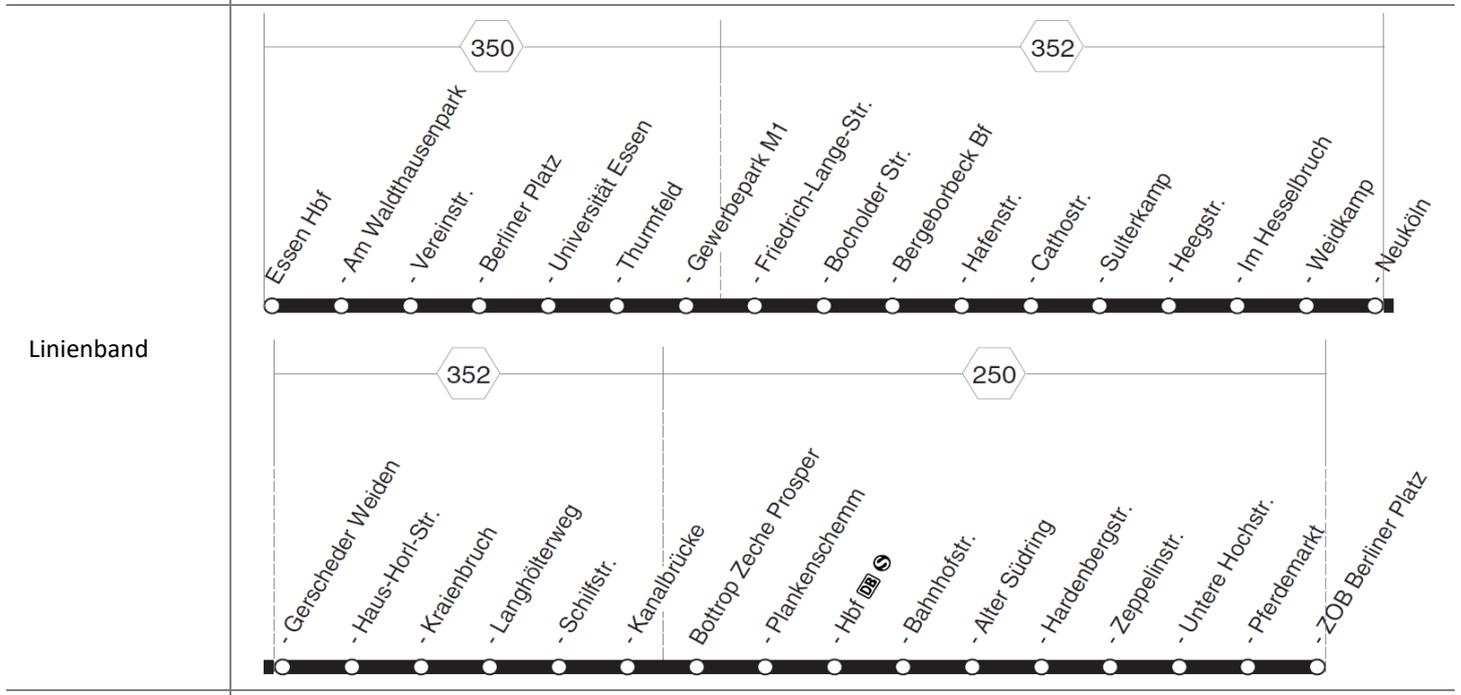
Anmerkungen und Fußnoten

- Erste Fahrt bis Gelsenkirchen-Buer Rathaus
- Fahrten ab 04:00 Uhr bis Bottrop Boyer Brücke

NE16 **Bottrop (Stadtmitte, Lehmkuhle) – Essen (Dellwig, Bergeborbeck, Mitte)**

Liniencharakteristika

Konzession	Essener Verkehrs AG
Aufgabenträger	Stadt Bottrop, Stadt Essen
Netzbereich	keine Zuordnung



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

Angebotskennwerte

Uhr	23	0	1	2	3	4	5	6	7
MF									
Sa									
So									

Betriebsleistung	48.371 km/Jahr
------------------	----------------

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	-	
Umsteigemöglichkeiten	Bottrop ZOB Bottrop Hauptbahnhof Essen Hauptbahnhof	Bottrop-Eigen, -Boy Essen, Wuppertal Nah-/Fernverkehr, NachtExpress Stadt Essen

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

<ul style="list-style-type: none"> Maßnahme mit Prüfauftrag 1 		
--	--	--

Anmerkungen und Fußnoten

-

NE18	Bottrop (Stadtmitte, Fuhlenbrock, Grafenwald, Kirchhellen)									
Liniencharakteristika										
Konzession	Vestische Straßenbahnen									
Aufgabenträger	Stadt Bottrop									
Netzbereich	keine Zuordnung									
Linienband	<p>The diagram shows a bus route starting at BOT ZOB Berliner Platz and ending at Schulze-Delitzsch-Str. The route passes through 20 stops: Pferdemarkt, Am Lamperfeld, Sportpark, Parkfriedhof, Eichendorffst., Lindhorstst., Hermann-Löns-Str., Hölderlinst., Abzweig Haniel, Bischofssondern, Forsthaus Specht, Hege-/Bottroper Str., Schneiderstr., Glaserhüttenheide, Brabecker Weg, Gregorstr., In der Koppel, Am Pastors Busch, Kaplan-Xanten-Str., Kirchhellener Ring, Hallenbad, St.-Antonius-Hospital, and An St.-Johannes. Route markers 250, 254, and 256 are indicated at specific points along the line.</p>									
Fahrzeugtyp	Solobus									
Angebotskennwerte										
Uhr	23	0	1	2	3	4	5	6	7	
MF										
Sa										
So										
Betriebsleistung	13.100 km/Jahr									
Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten										
Umlaufverknüpfung	-									
Umsteigemöglichkeiten	ZOB					Oberhausen, Bottrop-Eigen, -Kirchhellen				
Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018										
<ul style="list-style-type: none"> Maßnahme mit Prüfauftrag 1 										
Anmerkungen und Fußnoten										
-										

NE19 **Bottrop (Stadtmitte, Batenbrock, Boy) – Gladbeck (Brauck) – Gelsenkirchen (Horst)**

Liniencharakteristika

Konzession	Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop, Stadt Gelsenkirchen, Kreis Recklinghausen
Netzbereich	keine Zuordnung
Linienband	<p>The diagram shows a horizontal line representing the bus route. Stops are marked with dots and labeled with their names: Bottrop ZOB, Berliner Platz, Fr.-Ebert-/Horster Str., Janusz-Korczak-GS, Ostring, Düppelstr., Siemensstr., Arenberg Fortsetzung, Fortsetzungstr., Boy Bf, Boyer Markt, Baukelstr., Am Jugendkombilhaus, In Boymannsheide, Gladbeck Hartmannshof, Brauck-/Roßheidestr., Gelsenkirchen Essener Str., Schloß Horst, and Buerer Str. Above the line, three hexagonal markers indicate line numbers: 250 (between Düppelstr. and Siemensstr.), 252 (between In Boymannsheide and Gladbeck Hartmannshof), and 264 (between Brauck-/Roßheidestr. and Gelsenkirchen Essener Str.).</p>
Fahrzeugtyp	Solobus

Angebotskennwerte

Uhr	23	0	1	2	3	4	5	6	7
MF									
Sa									
So									

Betriebsleistung	5.200 km/Jahr
------------------	---------------

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	-
Umsteigemöglichkeiten	ZOB Oberhausen, Bottrop-Eigen, -Kirchellen

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

- Maßnahme mit Prüfauftrag 1

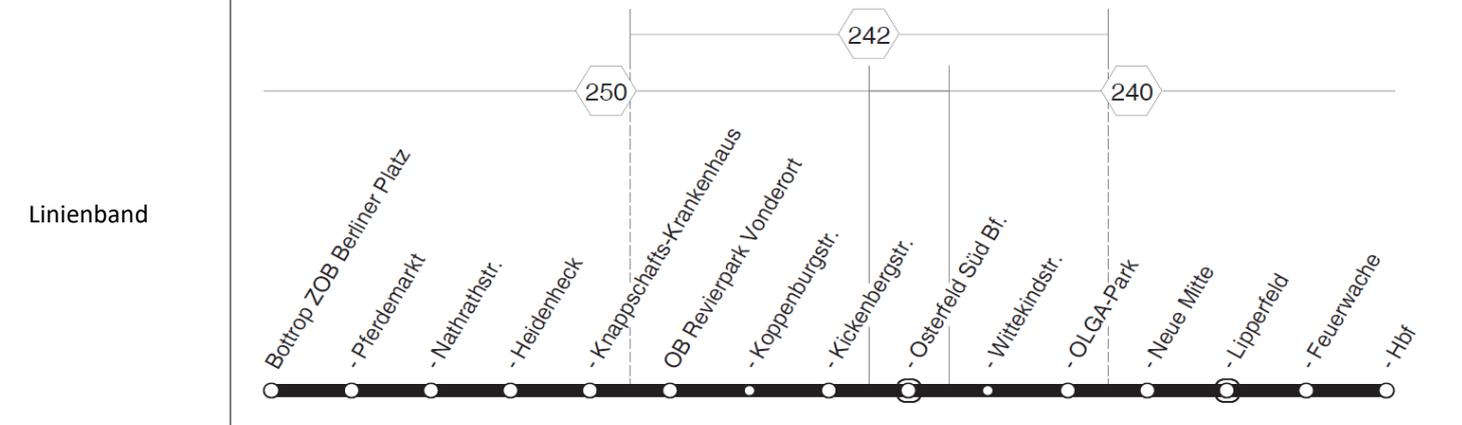
Anmerkungen und Fußnoten

-

NE21 **Bottrop (Stadtmitte) – Oberhausen (Osterfeld, Neue Mitte, Stadtmitte)**

Liniencharakteristika

Konzession	Stadtwerke Oberhausen, Vestische Straßenbahnen
Aufgabenträger	Stadt Bottrop, Stadt Oberhausen
Netzbereich	keine Zuordnung



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

Angebotskennwerte

Uhr	23	0	1	2	3	4	5	6	7
MF									
Sa									
So									

Betriebsleistung	4.300 km/Jahr
------------------	---------------

Umlaufverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten

Umlaufverknüpfung	ZOB	NE 2 <> NE 21
Umsteigemöglichkeiten	ZOB	Bottrop-Eigen, -Boy, -Kirchellen

Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018

- Maßnahme mit Prüfauftrag 1

Anmerkungen und Fußnoten

-