STADT BOCHUM

Entwurfs-fassung

Nahverkehrsplan Bochum 2017

2. Fortschreibung

Impressum

Herausgeberin:

Stadt Bochum
Der Oberbürgermeister

Tiefbauamt
ÖPNV-Koordinierung

Rückfragen:

Annette Liska
Tel.: 0234/ 910-3343
Fax: 0234/ 910-3463
E-Mail: ALiska@bochum.de

Internet: http://www.bochum.de

Bochum, ...

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen der Menschen zu berücksichtigen. In der Wortwahl der Fortschreibung werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich alle Geschlechter angesprochen.



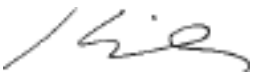
Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

Bochum braucht einen guten und attraktiven öffentlichen Nahverkehr. Das Zusammenspiel zwischen Bahn- und Buslinien innerhalb des Stadtgebietes und die problemfreie Verbindung zu den benachbarten Städten, einschließlich der regionalen Schienenangebote, sind wichtige Bausteine für eine lebendige Stadtstruktur. Sie tragen entscheidend dazu bei, dass Bochum seinem Anspruch, „Großstadt mit Lebensgefühl“ zu sein, gerecht werden kann.

Seit der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2009 hat sich viel getan. Dabei wirken sich die Schließung und Neuansiedlung von großen Firmen, die Gründung von neuen Gewerbe-, Büro- und Hochschulstandorten, die Verlagerung von Schulstandorten und viele weitere Entwicklungen auch auf den Verkehr von Stadtbahn, Straßenbahnen und Bussen aus. Und dies wird auch in Zukunft so sein. Beispielsweise wurde im Herbst 2017 die verlängerte Straßenbahnlinie 302 bis zum S-Bahnhof in Bochum-Langendreer in Betrieb genommen. In 2019 kann die Anbindung unserer Nachbarstadt Witten über den neuen Linienweg in Langendreer realisiert werden. Nicht zuletzt werden die S-Bahn-Linien im nördlichen Verbundgebiet des VRR im Dezember 2019 auf einen 15- bzw. 30-Minuten-Takt umgestellt.

Es gibt also zahlreiche gute Gründe, den Nahverkehrsplan weiter fortzuschreiben. Bei der Planung des neuen Liniennetzes waren auch Sie beteiligt. Ich danke allen Bürgerinnen und Bürgern für ihr Engagement und die konstruktiven Beiträge. Entstanden ist das Netz 2020, das den öffentlichen Nahverkehr der Stadt Bochum stärkt, zukunftssicher und attraktiver macht sowie ihn gleichzeitig wirtschaftlich gestaltet. Die zweite Fortschreibung widmet sich zudem vielen weiteren Inhalten und Entwicklungen des öffentlichen Nahverkehrs. Ein neues Kapitel ist beispielsweise der „Barrierefreiheit“ gewidmet, für das bereits 2020 eine Teilfortschreibung geplant ist. Neuerungen gibt es ebenfalls beim Thema der Verknüpfung von Verkehrsmitteln. Ein schönes Beispiel hierfür ist die Möglichkeit, an der Zug-, Bus- oder Straßenbahnhaltestelle auf ein Leihfahrrad umzusteigen, um die letzte Strecke zurückzulegen.

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans zeigt, dass die Weichen für eine gute Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in unserer Stadt richtig gestellt sind und Mobilität in Bochum für alle gewährleistet bleibt.



Thomas Eiskirch

Inhalt

Vorwort 3
Inhalt 5
Abkürzungsverzeichnis 8
Index der Abbildungen 10
Index der Tabellen 11

1. Leitgedanken 12

2. Rahmenbedingungen 15

2.1. Gesetzliche Grundlagen 16
2.1.1. Verordnung (EG) 1370/2007 16
2.1.2. Personenbeförderungsgesetz 16
2.1.3. Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) 17
2.1.4. Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) 18
2.2. Einbindung in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 19
2.3. Übergeordnete Ziele 20
2.3.1. Landesplanung 20
2.3.2. Regionalplanung 21
2.3.3. Mobilitätskonzept der Stadt Bochum 21
2.4. Fortschreibungs- und Beteiligungsverfahren 23

3. Stand der Verkehrsbedienung in Bochum 24

4. Entwicklung von Raumstruktur und Mobilität seit 2009 in Bochum 29

4.1. Strukturdaten 30
4.1.1. Raum- und Siedlungsstruktur 30
4.1.2. Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung 34
4.2. Mobilität 39
4.2.1. Mobilitätsverhalten allgemein 39
4.2.2. Pendlerverhalten 45

5. Bestandsaufnahme und Entwicklungen des öffentlichen Personennahverkehrs in Bochum seit 2009 48

5.1. Liniennetz 49
5.1.1. Umgesetzte Maßnahmen seit 2009 52
5.1.2. Stand der Vorhaben aus dem Betriebskonzept Kommunaler Schienenverkehr 2015 56
5.1.3. Kommunaler öffentlicher Straßenpersonennahverkehr 57
5.1.4. Regionaler Schienenpersonennahverkehr 62

5.2. Betriebs- und Taktzeiten 64
5.3. Bedienende Verkehrsunternehmen 65
5.4. Infrastruktur 66
5.4.1. Fahrzeuge 66
5.4.2. Bahnhöfe / Haltestellen 69
5.4.3. Betriebshöfe, Werkstätten, Leitstelle 71
5.4.4. Schieneninfrastruktur im ÖSPV 73
5.4.5. Beschleunigungssysteme 74
5.5. Nachfrageentwicklung 77
5.5.1. Entwicklung der Fahrgastzahlen 77
5.5.2. Marktabdeckung 78
5.6. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln 80
5.6.1. Park+Ride 80
5.6.2. Bike+Ride 82
5.6.3. Fahrradleihsystem 83
5.6.4. Carsharing 85
5.7. Betriebliches Mobilitätsmanagement 86
5.8. Information, Vertrieb, Service und Sicherheit 88

6. Bewertung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Bochum 92

7. Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2025 101

8. Zukünftige Ausrichtung des ÖPNV 104

8.1. Liniennetz 105
8.1.1. Liniennetz 2020 105
8.1.1.1. Taktsystem 105
8.1.1.2. Entwurf des zukünftigen Liniennetzes 106
8.1.1.3. Bewertung 111
8.1.1.4. Weiteres Vorgehen 117
8.1.2. Linienbündelung 118
8.2. Tarifvorgaben 121
8.3. Rahmenvorgaben für Leistungsangebot und Bedienungsstandards 122
8.3.1. Erschließungsqualität / Räumliche Erschließung 122
8.3.2. Netzhierarchie und Verbindungen 122
8.3.3. Betriebszeiten und Taktfolge 123
8.3.4. Platzangebot 123
8.3.5. Information, Vertrieb, Service und Sicherheit 124
8.4. Infrastruktur 125
8.4.1. Fahrzeuge 125
8.4.2. Haltestellen und Bahnhöfe 126
8.4.3. Betriebshöfe, Werkstätten, Leitstelle 127
8.4.4. Weitere Infrastruktureinrichtungen 128
8.4.5. Beschleunigungssysteme 129
8.5. ÖPNV-Bedarfsplan 2017 131
8.6. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln 136
8.7. Regionaler und überregionaler SPNV 138
8.8. Mitwirkung der Verkehrsunternehmen 143
8.9. Marketing-Konzeption 144
8.10. Entlohnung des Personals 145

9. Qualitätsstandards und Zielvereinbarungen 146

9.1. Leistung 150
9.1.1. Verfügbarkeit (Fahrtausfall, Ersatzverkehr) 150
9.1.2. Pünktlichkeit 150
9.1.3. Anschlüsse 150
9.1.4. Taktangebot 150
9.1.5. Platzangebot 151
9.2. Personal 152
9.2.1. Fahrpersonal 152
9.2.2. Vertriebspersonal KundenCenter 152
9.2.3. Vertriebspersonal externe Vorverkaufsstellen 153
9.2.4. Kundenbetreuerinnen und -betreuer 153
9.3. Vertriebswege (Ausstattung) 154
9.3.1. KundenCenter 154
9.3.2. Externe Vorverkaufsstellen 154
9.3.3. Fahrausweisautomaten 154
9.4. Fahrzeuge 155
9.5. Haltestellen und Stadtbahnbahnhöfe 156
9.6. Information 157
9.6.1. Information vor und während der Fahrt 157
9.6.2. Information bei Betriebsstörungen 157
9.6.3. Beschwerdemanagement 157
9.7. Sicherheit 159
9.8. Qualitätsstandards im Überblick 160
9.9. Messung der Qualität 164

10. Barrierefreiheit 165

10.1. Bestandsaufnahme 167
10.2. Stärken-Schwächen-Analyse 171
10.3. Zukünftige Ausrichtung 172

11. Finanzierung 175

11.1. Ausgleichsleistungen 177
11.2. Anreizsystem 178

12. Festlegung der Verkehrsbedienung 179

Literaturverzeichnis 181

Anhang 183

Abkürzungsverzeichnis

AöR . . . . . Anstalt öffentlichen Rechts

AST . . . . . AnrufSammelTaxi

BGG . . . . . Behindertengleichstellungsgesetz

BImSchG . . . . Bundesimmissionsschutzgesetz

BImSchV . . . . Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz

BOGESTRA . . Bochum Gelsenkirchener Straßenbahnen AG

BOKraft . . . . . Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

BOStrab . . . . . Betriebsordnung Straßenbahn

B+R . . . . . Bike and Ride

CE . . . . . CityExpress

CO_2 . . . . . Kohlendioxid

CSS . . . . . Customer Satisfaction Surveys – Kundenzufriedenheitsumfragen

DPM . . . . . Direkt Performance Measures – direkte Leistungsmessung

DSW 21 . . . . . Dortmunder Stadtwerke AG

EEV . . . . . Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (besonders umweltfreundliches Fahrzeug)

GbR . . . . . Gesellschaft bürgerlichen Rechts

GmbH . . . . . Gesellschaft mit beschränkter Haftung

GVFG . . . . . Gemeindeverkehrs-finanzierungsgesetz

(H) . . . . . Haltestelle

HCR . . . . . Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel GmbH

HVV . . . . . Holding für Versorgung und Verkehr GmbH Bochum

HVZ . . . . . Hauptverkehrszeit

IGVP . . . . . Integrierte Gesamtverkehrsplanung

ITCS . . . . . Intermodal Transport Control System

IV . . . . . Individualverkehr

KB . . . . . Kundenbetreuer

KBS . . . . . Kundenbetreuer Sicherheit

KöR . . . . . Kooperation östliches Ruhrgebiet

LEP NRW . . . . Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen

LSA . . . . . Lichtsignalanlage

MIV . . . . . Motorisierter Individualverkehr

MSS . . . . . Mystery Shopping Surveys – Testkundenverfahren

NE . . . . . NachtExpress

NVP . . . . . Nahverkehrsplan

NVZ . . . . . Normalverkehrszeit

ÖPNV . . . . . Öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNVG NRW Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein Westfalen

ÖSPV . . . . . Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

ÖV . . . . . Öffentlicher Verkehr

PBefG . . . . . Personenbeförderungsgesetz

P+R . . . . . Park and Ride

RB . . . . . RegionalBahn

RBL . . . . . Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem

RE . . . . . RegionalExpress

RFNP . . . . . Regionaler Flächennutzungsplan

ROG . . . . . Raumordnungsgesetz

SB . . . . . Schnellbus

SPNV . . . . . Schienenpersonennahverkehr

SQI . . . . . ServiceQualitätsIndex

SrV . . . . . System repräsentativer Verkehrsbefragungen

StVO . . . . . Straßenverkehrsordnung

StVZO . . . . . Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung

SVZ . . . . . Schwachverkehrszeit

TU . . . . . Technische Universität

TV-N NW . . . . Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe Nordrhein-Westfalen

VDV . . . . . Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

VER . . . . . Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbh

Vestische . . . . Vestische Straßenbahnen GmbH

VRR . . . . . Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

VVK . . . . . Vorverkaufsstellen

ZOB . . . . . Zentraler Omnibusbahnhof

Index der Abbildungen

Abb. 1: Versorgungszentren und nichtintegrierte Einkaufszentren 32
Abb. 2: Entwicklung der Bevölkerung in Bochum 1994 bis 2016 35
Abb. 3: Altersaufbau der Bochumer Bevölkerung 2015 35
Abb. 4: Vergleich verschiedener Bevölkerungsprognosen für Bochum (Hauptwohnsitz) 37
Abb. 5: Modal Split 2013 41
Abb. 6: Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht 42
Abb. 7: Wege nach Zweck und Geschlecht 42
Abb. 8: Einfluss der familiären Situation 43
Abb. 9: Tagesganglinie Öffentlicher Verkehr und Gesamtverkehr 44
Abb. 10: Ein- und Auspendler nach Quelle- und Zielgemeinden 2015 46
Abb. 11: Einpendler nach Herkunftsgemeinden, Vergleich der Jahre 1987, 2002 und 2015 47
Abb. 12: Auspendler nach Zielgemeinden, Vergleich der Jahre 1987, 2002 und 2015 47
Abb. 13: ÖPNV-Liniennetz in Bochum getrennt nach Verkehrsträgern (Stand 2015, Montag-Freitag) 50
Abb. 14: Das NE-Netz in Bochum (Stand 2015) 51
Abb. 15: Variobahn 66
Abb. 16: B-Wagen und Tango der CampusLinie U35 66
Abb. 17: Überdachung Bahnhof Planetarium 70
Abb. 18: Bahnhof Planetarium 70
Abb. 19: Schienennetzstruktur Bochum 73
Abb. 20: Beschleunigung bei Buslinien 75
Abb. 21: Entwicklung der Fahrgastzahlen (BOGESTRA) 77
Abb. 22: Marktabdeckung Abonnements (BOGESTRA) 78
Abb. 23: Marktabdeckung SchokoTicket (BOGESTRA) 79
Abb. 24: Einzugsgebiete der Haltestellen in Bochum (Mo.-Fr., Fahrplan 2015) 94
Abb. 25: Fahrzeiten je Haltestelle aus der Innenstadt (Mo.-Fr., 7-8 Uhr, Fahrplan 2015) 96
Abb. 26: Umsteighäufigkeit aus der Innenstadt (Mo.-Fr., 7-8 Uhr, Fahrplan 2015) 96
Abb. 27: Anteil Umsteiger im Verkehrsmodell (Mo.-Fr., Analysezustand 2015) 97
Abb. 28: Personenkilometer je Fahrplankilometer für Linien mit > 80 % Fahrplanleistung in Bochum (Werktag, Analysefall 2015) 98
Abb. 29: Kommunales Schienennetz 2020 (Morgenspitze) 107
Abb. 30: Hauptliniennetz für den Planfall P15 109
Abb. 31: Streckenabschnitte mit Bedienung im 60-Minuten-Takt 113
Abb. 32: Differenzdarstellung der Prognoserechnung für den Planfall (Ergebnis für Bochum) auf Stadtteilebene (ÖPNV-Personenfahrten pro Werktag (Mo.-Fr.)) 114
Abb. 33: Personenkilometer pro Fahrplankilometer für Linien > 80 % Fahrplanleistung in Bochum 116
Abb. 34: ÖPNV-Bedarfsplan, Lage der angemeldeten Maßnahmen im Stadtgebiet 135
Abb. 35: Niederflurgerecht ausgebaute Richtungshaltestellen (Stand März 2017) 167
Abb. 36: Fahrtreppe mit Kontraststreifen 168

Index der Tabellen

Tab. 1: Bevölkerung und Dichte in den Stadtbezirken 2016 30
Tab. 2: Zentrentypen 31
Tab. 3: Entwicklung ausgesuchter Altersgruppen in Bochum 2006, 2011 und 2016 36
Tab. 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zum Stichtag 30.06. des jeweiligen Jahres 38
Tab. 5: Klassifizierung der ÖSPV-Linien in Bochum nach ihrer Funktion (Stand 2016) 50
Tab. 6: Vergleich Liniennetz 2009/2015 51
Tab. 7: Änderungen ab Juni 2009 (Ergänzung der Fortschreibung 2009) 52
Tab. 8: Stadtbahnlinien in Bochum (Stand Oktober 2017) 57
Tab. 9: Schnellbuslinien in Bochum (Stand Oktober 2017) 58
Tab. 10: Straßenbahnlinien in Bochum (Stand Oktober 2017) 58
Tab. 11: Buslinien in Bochum (Stand Oktober 2017) 59
Tab. 12: AnrufSammelTaxi-Linien in Bochum (Stand Oktober 2017) 60
Tab. 13: NachtExpress-Linien in Bochum (Stand Oktober 2017) 61
Tab. 14: S-Bahn-Linien in Bochum (Stand Oktober 2017) 62
Tab. 15: Regionalbahn-Linien in Bochum (Stand Oktober 2017) 62
Tab. 16: RegionalExpress-Linien in Bochum (Stand Oktober 2017) 62
Tab. 17: Rahmenbetriebszeiten 64
Tab. 18: Betriebsleistung (Planzahlen aus dem Verbundetat 2016) 65
Tab. 19: Schienensysteme 66
Tab. 20: Schienenfahrzeuge – Bestand Juli 2017 67
Tab. 21: Standard-Linienbusse – Bestand September 2017 67
Tab. 22: Gelenkbusse – Bestand September 2017 67
Tab. 23: Abgasnormen der Busflotte – Stand September 2017 68
Tab. 24: Barrierefreiheit im SPNV Stand Juli 2017 69
Tab. 25: Verlauf der Straßenbahnlinien auf Hauptstraßen 74
Tab. 26: Eigene Fahrwege der Straßenbahnlinien 76
Tab. 27: P+R-Parkplätze 81
Tab. 28: Fahrradabstellplätze[1)] an Schienenverkehrshaltestellen (Stand Oktober 2017) 82
Tab. 29: metropolradruhr-Stationen (Auswahl), Stand März 2017 84
Tab. 29a: Carsharing-Angebot (Stand Januar 2017) 85
Tab. 30: Vergleich der Fahrplankilometer zwischen Analysefall und Prognosenullfall für die Stadt Bochum 102
Tab. 31: Vergleich der benötigten Fahrzeuge zwischen Analysefall und Prognosenullfall 103
Tab. 32: Taktung der Hauptbuslinien im neuen Plannetz (HVZ) 109
Tab. 33: Vergleich der Fahrplankilometer zwischen Prognosenullfall und Planfall für die Stadt Bochum 112
Tab. 34: Vergleich der benötigten Fahrzeuge zwischen Prognosenullfall und Planfall 112
Tab. 35: Haltestellen mit mehr als 2.000 Umsteigern (Mo-Fr) 115
Tab. 36: ÖPNV-Bedarfsplan, angemeldete Maßnahmen 132
Tab. 37: S-Bahn-Taktumstellung 138
Tab. 38: Betrieb der RRX-Linien 139
Tab. 39: Zukünftiges SPNV-Angebot 141
Tab. 40: Qualitätsstandards im Überblick 160
Tab. 41: Barrierefreie Zugänglichkeit aller Bahn-Wagentypen (Stand Juli 2017) 169
Tab. 42: Kurzfristige Maßnahmen – Infrastruktur 173
Tab. 43: Kurzfristige Maßnahmen – Fahrzeuge 173
Tab. 44: Kurzfristige Maßnahmen – Kommunikation 174

1.

Leitgedanken

Der erste Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Bochum wurde 1997 aufgestellt und im Jahr 2009 fortgeschrieben. In der Fortschreibung formulierte der NVP 2009 als einer der ersten Nahverkehrspläne Qualitätsstandards und Zielvereinbarungen der Verkehrsbedienung. Die vorliegende zweite Fortschreibung kann sich somit auf eine solide Basis stützen.

Mit dem Ratsbeschluss am 17.12.2015 zum Energie- und Klimaschutzkonzept Bochum 2030 hat sich die Stadt Bochum das Ziel gesetzt, die CO_2-Emissionen bis 2030 gegenüber dem Bezugsjahr 1990 um mindestens 65 Prozent zu reduzieren. Dieses ambitionierte Ziel kann nur erreicht werden, wenn auch die Einsparpotenziale im Verkehrssektor ausgeschöpft werden. Aufgabe und Ziel des Nahverkehrsplans ist es, dazu einen entscheidenden Beitrag zu leisten. Dies gilt auch für weitere negative Auswirkungen des motorisierten Verkehrs – Lärm, Luftverschmutzung und Flächeninanspruchnahme – die die städtische Lebensqualität beeinträchtigen.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist bereits heute ein starkes Rückgrat der umweltfreundlichen Verkehrsmittel in Bochum. Auch zukünftig wird die Verantwortung der Stadt für eine Grundversorgung ihrer Bürgerinnen und Bürger mit Mobilitätsoptionen nicht abnehmen. Im Gegenteil: Die Verknappung fossiler Brennstoffe und eine weltweit höhere Nachfrage führen langfristig zu deutlichen Preisanstiegen. Insbesondere für Haushalte mit niedrigem Einkommen können steigende Energiepreise und höhere Mobilitätskosten zu einem Problem werden. Um allen Bürgerinnen und Bürgern eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, sind kurze Wege und Verkehrsmittel mit geringen Kosten am besten geeignet.

Neben den Menschen, die aus den unterschiedlichsten Gründen auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, stellen die wahlfreien Fahrgäste eine wichtige Zielgruppe dar. Hierzu ist es erforderlich, die Attraktivität gegenüber der Pkw-Fahrt noch stärker in den Vordergrund zu stellen. Die Zeit im ÖPNV lässt sich bequem und entspannt – ganz nach Belieben – nutzen, da keine aktive Verkehrsteilnahme notwendig ist. Am Ziel entfällt der Stress der Parkplatzsuche, auch Wegeketten lassen sich, ohne Auto im Schlepptau, einfacher verwirklichen. Und nicht zuletzt sind insbesondere die schienengebundenen Verkehrsmittel auf bestimmen Relationen schneller als der Autoverkehr.

Die finanzielle Situation der Stadt Bochum und insgesamt der öffentlichen Hand wird sich jedoch voraussichtlich eher verschärfen als entspannen. Eine Herausforderung der nächsten Jahre und Jahrzehnte wird es somit sein, Infrastruktur und Betrieb des öffentlichen Verkehrs bei knappen Kassen auf dem heutigen Stand zu halten und nach Möglichkeit zu optimieren.

Im Nahverkehrsplan 2017 geht die Stadt Bochum dazu mit der grundlegenden Überarbeitung des Busliniennetzes einen mutigen Schritt voran.

Es ist unstrittig, dass die Nutzung des ÖPNV aufgrund seiner sozialen, verkehrlichen und ökologischen Funktionen weiter gesteigert werden soll. Die Themen demographischer Wandel, Integration verschiedener Nutzergruppen, Barrierefreiheit und Sicherheit werden dabei noch wichtiger als heute und sind zentraler Bestandteil der vorliegenden Nahverkehrsplanfortschreibung.

Vor diesem anspruchsvollen Hintergrund wurde folgende Struktur für den Nahverkehrsplan gewählt:

Der Nahverkehrsplan fußt auf einer Analyse der räumlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen (Kapitel 2. und 4.). Aufgabe des Nahverkehrsplans als kontrollierendes und planendes Instrument ist es dabei auch, Bilanz zu ziehen über die Entwicklung von Infrastruktur und Betrieb des Öffentlichen Personennahverkehrs der letzten Jahre (Kapitel 5. und 6.). Vor dem Hintergrund der Ziele, Qualitätsstandards und absehbarer Entwicklungen ist es zentraler Bestandteil des NVP, mit klaren Vorgaben und Weichenstellungen den Nahverkehr für die Zukunft zu rüsten (Kapitel 7. bis 12.).

Übergreifender Leitgedanke des ÖPNV und somit auch des NVP sind die Netzform und die Funktion als System einzelner Komponenten. Dies wird besonders an diesen Beispielen deutlich:

Im Themenfeld **Verkehrsangebot** wird die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (SPNV, MIV/Carsharing, Radverkehr; Kapitel 5.6., 8.6.) sowie innerbetrieblich von Stadtbahn, Straßenbahn und Bus analysiert und optimiert. Im Themenfeld **Betrieb und Technik** stehen heute in den Bereichen Fahrzeugtechnik, Telematik und Medien erprobte und leistungsfähige Technologien zur Verfügung, die den ÖPNV unterstützen (Vorrangschaltungen

an Lichtsignalanlagen, dynamische Fahrgastinformationssysteme, internetbasierter Vertrieb und Information). Sie werden zukünftig eine bedeutendere Rolle spielen.

Der ÖPNV ist dabei nicht zuletzt ein Netzwerk von und für die Menschen aus Bochum und der Region: 77 Mio. Fahrgäste jährlich sowie viele Tausend Beschäftigte und Vertreter aus Verkehrsunternehmen, Verwaltungen, Verbänden und Politik bringen den ÖPNV auf die Straße und die Schiene.

2.

Rahmenbedingungen

2.1. Gesetzliche Grundlagen

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) umfasst den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der durch Eisenbahnunternehmen erbracht wird sowie den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV), der sich auf Bus-, Straßen und Stadtbahnverkehre kommunaler oder privater Verkehrsunternehmen bezieht. Im Nahverkehrsplan wird überwiegend der kommunale ÖSPV beschrieben.

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

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

Nachfolgend werden die für den ÖSPV in Bochum besonders bedeutenden Inhalte dargestellt.

2.1.1. Verordnung (EG) 1370/2007

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

2.1.2. Personenbeförderungsgesetz

Über die Anpassung des deutschen Rechts an die Verordnung (EG) 1370 / 2007 wurde intensiv politisch diskutiert. Am 1. Januar 2013 trat das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft. Das Bundesgesetz sieht grundsätzlich den Vorrang eigenwirtschaftlicher, also ohne Ausgleichsleistungen über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu erbringender, Verkehre vor. Es stärkt allerdings zugleich die Aufgabenträger. Sie können weiterhin die ausreichende Verkehrsbedienung definieren – über den Nahverkehrsplan und die Vorabbekanntmachung – und zudem alle Vergabe-Möglichkeiten aus der Verordnung (EG) nutzen. Da das PBefG die Vergabe und die Genehmigung von

Verkehrsleistungen verknüpft, können die Verfahren besser aufeinander abgestimmt werden.

Die Stadt Bochum ist als Aufgabenträgerin (Kapitel 2.1.3.) für die ausreichende Bedienung mit ÖSPV-Verkehrsleistungen auf Bochumer Stadtgebiet zuständig. Dazu muss sie gemäß § 8 Abs. 3 PBefG die Anforderungen an

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

in der Regel in einem Nahverkehrsplan definieren. Im Nahverkehrsplan sind zudem die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Frist gilt nicht, sofern im NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

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

Der Landtag Nordrhein-Westfalen verabschiedete am 15. Dezember 2016 das 8. ÖPNV-ÄndG mit dem das ÖPNVG NRW vom 7. März 1995 letztmalig geändert wurde. Mit der Änderung wird die Befristung des Gesetzes, im Interesse der Planungssicherheit aller Beteiligten, aufgehoben.

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

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

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

- Die ÖPNV-Pauschale umfasst die bisherige Aufgabenträgerpauschale für Kreise und kreisfreie Städte, die Fahrzeugförderung im kommunalen ÖPNV sowie
- die Ausbildungsverkehrs-Pauschale betreffend die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr.
- Die SPNV-Pauschale umfasst die Mittel zur Finanzierung des SPNV-Leistungsangebotes sowie die Aufgabenträgerpauschale SPNV.
- Die pauschalierte Investitionsförderung umfasst einen Teil der bisherigen Zuwendungen des Landes für ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen.

Die zahlreichen vorherigen Fördertatbestände sind in diesen Kategorien zusammengefasst. So geht auch die zum 31.12.2009 ausgelaufene Förderung im Rahmen des Gesetzes zur „Integrierten Gesamtverkehrsplanung“ (IGVP-G) im ÖPNVG NRW auf.

Im Rahmen der Erstellung des Integrierten Gesamtverkehrsplanes NRW wurden u. a. folgende von der Stadt Bochum gemeldeten Schienenbauvorhaben bewertet:

- Linie 318, zweigleisiger Ausbau von Linden Mitte bis BO-Dahlhausen S (teilweise umgesetzt)

- Linie 318, Verlängerung von BO-Dahlhausen S bis Am Ruhrort (Stufe II)

- CampusLinie U35, Verlängerung von Hustadt bis zur Hochschule (Stufe II)

Die Maßnahmen der Stufe II wurden definiert als Vorhaben, die möglicherweise nach 2015 realisiert werden können. Diese Bewertung ist nun nicht mehr relevant. Der derzeitige Stand und das weitere Vorgehen werden in den Kapiteln 5.1.2. und 8.5. beschrieben.

2.1.4. Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Die Belange der Barrierefreiheit sind gemäß § 8 ÖPNVG NRW im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes zu berücksichtigen. Das Bundesgesetz BGG in der Fassung vom 27. April 2002 formuliert in § 4 konkrete Vorgaben zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

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

„Barrierefreiheit ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein; hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig. Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen.“

Zur Herstellung der Barrierefreiheit sollen Zielvereinbarungen zwischen den Behindertenverbänden und den kommunalen Körperschaften getroffen werden. Diese enthalten insbesondere Angaben über den Zeitpunkt oder einen Zeitplan zur Erfüllung von vorher festgelegten Mindestbedingungen.

2.2. Einbindung in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Die Stadt Bochum ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Im VRR sind 16 kreisfreie Städte und 7 Kreise zusammengeschlossen. Diese Mitgliederkommunen entsenden Vertreter in die Verbandsversammlung des ZV VRR und des Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (NVN). Die jeweilige Verbandsversammlung entsendet wiederum Mitglieder in die Organe der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts (VRR AöR), den Verwaltungsrat und die Ausschüsse. Die Ausschüsse sind in der Regel vorberatend bzw. empfehlend tätig. Der Verwaltungsrat der VRR AöR nimmt die Empfehlungen der Ausschüsse auf und entscheidet. Von diesem System ausgenommen ist lediglich der Vergabeausschuss, der selbst Entscheidungen trifft.

Dem VRR sind nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) folgende Aufgaben übertragen:

- Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).
- Hinwirken auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV.
- Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs.
- Bildung kooperationsübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs.
- Koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV
- Einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing.

Zudem haben die Zwecksverbandsmitglieder dem VRR die Aufgabe der Finanzierung des ÖPNV übertragen.

Des Weiteren beschloss der Rat der Stadt Bochum am 11. Dezember 2014, der VRR-weiten Gruppe von Behörden beizutreten.

Der VRR-Nahverkehrsplan 2017 wurde vom Verwaltungsrat der VRR AöR im Juli 2017 beschlossen. Er basiert inhaltlich auf dem NVP 2009 für den Bereich SPNV und dem NVP 2012 für den Bereich Koordination.

2.3. Übergeordnete Ziele

Gemäß § 8 (1) ÖPNVG NRW sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse und bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans zu beachten.

Ziele der Raumordnung sind im § 3 (1) Nr. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) definiert als verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbaren, vom Träger der Raumordnung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums.

In den Ländern sind nach § 8 (1) ROG

1. ein Raumordnungsplan für das Landesgebiet (landesweiter Raumordnungsplan)

   und

2. Raumordnungspläne für die Teilräume der Länder (Regionalpläne)

aufzustellen.

2.3.1. Landesplanung

Der neue Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) ist am 8. Februar 2017 in Kraft getreten. Neben Grundsätzen zu einer nachhaltigen Mobilität und verkehrsreduzierenden Siedlungsstruktur werden im neuen LEP konkret auf den ÖPNV bezogen zwei Ziele festgelegt:

- **8.1-11 Ziel Öffentlicher Verkehr**
  Die Mittel- und Oberzentren des Landes sind bedarfsgerecht an den Öffentlichen Verkehr anzubinden.
  Das Schienennetz ist so leistungsfähig zu entwickeln, dass es die Funktion des Grundnetzes für den Öffentlichen Personennahverkehr wahrnehmen kann.
  Zur leistungsstarken Erschließung der Städteregion Rhein-Ruhr ist der Rhein-Ruhr Express (RRX) zu verwirklichen.
  Nicht mehr genutzte, für die regionale Raumentwicklung bedeutsame Schienenwege sind von der Regionalplanung als Trassen zu sichern.

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

Nach § 7 (4) ÖPNVG NRW legt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit den Zweckverbänden und dem Verkehrsausschuss des Landtags ein im besonderen Landesinteresse liegendes SPNV-Netz fest. Dieses SPNV-Netz umfasst die für die Erschließung aller Landesteile bedeutsamen SPNV-Verbindungen.

Das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse bildet das Rückgrat des ÖPNV und ist als Anhang 1 beigefügt. Es fixiert jedoch keine konkreten Linienführungen, sondern definiert Verkehrskorridore. Im Kapitel 5.1.4. wird das bestehende SPNV-Liniennetz im Detail beschrieben und im Kapitel 8.7. auf die zukünftigen Änderungen eingegangen.

2.3.2. Regionalplanung

Der seit 2010 rechtskräftige Regionale Flächennutzungsplan (RFNP) stellt die Verbindungen des vorwiegend großräumigen, überregionalen und regionalen Verkehrs dar und enthält darüber hinaus Flächen für örtliche Hauptverkehrszüge. Der RFNP spricht sich ausdrücklich, wie im NVP Bochum 2009 näher ausgeführt, für eine Förderung des ÖPNV aus.

Als regional bedeutsame, das Bochumer Stadtgebiet betreffende Ziele der Raumordnung sind im RFNP folgende Maßnahmen enthalten:

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 306 in Richtung Einkaufszentrum Ruhrpark
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 318 in Richtung Eisenbahnmuseum
- Verlängerung der Straßenbahnlinien 308/318 in Richtung Cöppencastrop
- Verlängerung der Stadtbahnlinie U35 in Richtung Hochschule Bochum
- Verlegung/Verlängerung der Straßenbahnlinien 302/310 über Langendreer Mitte in Richtung Langendreer S und Witten
- Option einer Straßenbahnlinie von Langendreer über Dortmund-Lütgendortmund in Richtung Castrop-Rauxel

Der RFNP wird in seiner Funktion als Regionalplan zukünftig durch den Regionalplan Ruhr abgelöst werden, dessen Aufstellungsverfahren vom Regionalverband Ruhr (RVR) derzeit im Rahmen des „Regionalen Diskurses“ vorbereitet wird. Es ist beabsichtigt, den flächennutzungsplanerischen Teil in einen Gemeinsamen Flächennutzungsplan (GFNP) zu überführen.

In Verbindung mit dem Regionalplan Ruhr wird ein regionales Mobilitätsentwicklungskonzept als informelles Planungsinstrument erarbeitet. Der RVR erstellt dieses Verkehrsträgerübergreifende, an den Verkehrsbedürfnissen der Region orientierte Mobilitätsentwicklungskonzept unter Einbeziehung der Kommunen, Verbände, Wirtschaft und weiterer Akteure der Metropole Ruhr. Ziel ist es, eine Plattform zur Vernetzung, zum Austausch, aber auch zum gemeinsamen Planen und Handeln in Bezug auf eine abgestimmte regionale Mobilität zu bieten.

2.3.3. Mobilitätskonzept der Stadt Bochum

Die politischen Gremien der Stadt Bochum haben in den vergangenen Jahren grundsätzliche Beschlüsse zu einer Vielzahl verkehrlich relevanter Konzepte und Pläne gefasst. Durch diese Konzepte wurden grundlegende Richtungsentscheidungen zu einer umweltverträglichen und nachhaltigen Mobilität getroffen, die für die Verwaltung verbindliche Leitlinien bei der planerischen und baulichen Umsetzung von verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen darstellen.

Das Mobilitätskonzept der Stadt Bochum bündelt diese für viele Teilbereiche bereits vorliegenden Pläne und Konzepte und stellt sie systematisch dar. Es wurden dazu neun thematische Bereiche[1)] gebildet, wobei auf die klassische Gliederung nach Verkehrsarten verzichtet wurde. Der jeweils aktuell gültige Nahverkehrsplan liefert die Basis für den Themenbereich „ÖPNV und Kombinationen“.

Als neuer, grundlegender Bestandteil des Mobilitätskonzeptes sollen die wesentlichen Ziele für die verkehrsplanerische Entwicklung der Stadt Bochum formuliert werden. Sie werden das übergeordnete „Dach“ für die verschiedenen Themen und Bausteine bilden, diese zusammenfassen und zukünftigen Elementen die Richtung vorgeben. Der Prozess der Zielerarbeitung und -diskussion ist noch nicht abgeschlossen. Aufgabe des Nahverkehrsplans ist es, die übergeordneten Ziele für den ÖPNV zu konkretisieren und mit Maßnahmen zu unterstützen.

Durch das am 14. Dezember 2016 beschlossene achte Gesetz zur Änderung des ÖPNVG soll der Nahverkehrsplan außerdem „den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (modal split) benennen“ (§ 8 (1) ÖPNVG). Eine wesentliche Voraussetzung zur Erfüllung dieser Vorgabe ist die Durchführung regelmäßiger Erhebungen (siehe Kapitel 4.2.1.). Darüber hinaus ist es das Ziel der Stadt Bochum, den Anteil des ÖPNV am Modal Split grundsätzlich zu steigern. Aufgrund des – im Vergleich zur übergeordneten

1) Klima, Lärm und Luft; Region und darüber hinaus; Datenbasis; Wirtschaftsverkehr; Mobilitätsmanagement; Nahmobilität; ÖPNV und Kombinationen; Straßen; Stadtteile

Zieldiskussion – bereits weit fortgeschrittenen Fortschreibungsverfahrens können konkrete Zielwerte in der Kürze der Zeit jedoch noch nicht an dieser Stelle benannt, sondern erst für die nächste Fortschreibung in Aussicht gestellt werden.

2.4. Fortschreibungs- und Beteiligungsverfahren

Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser ist bei Bedarf fortzuschreiben (§ 9 ÖPNVG NRW). Dazu können Dritte hinzugezogen werden. Der Rat der Stadt Bochum beauftragte die Verwaltung in seiner Sitzung am 13. November 2014 den Nahverkehrsplan fortzuschreiben und im Vorfeld das Bus- und Bahnliniennetz durch einen externen Fachgutachter überprüfen zu lassen.

Die Stadt Bochum beauftragte das Gutachterbüro PTV Transport Consulting GmbH mit der Untersuchung des Liniennetzes und der Entwicklung von Handlungsempfehlungen. Die Ergebnisse des Gutachtens sind Teil dieser Fortschreibung. Die liniennetzunabhängigen Themen schrieb die Verwaltung, unter der gesetzlich vorgegebenen Mitwirkung der Verkehrsunternehmen, fort.

Die Bürgerinnen und Bürger wurden im direkten Dialog in einem Workshop im Herbst 2015 und einer Informationsveranstaltung im Sommer 2016 beteiligt. Zudem bot die Stadt Bochum über einen Zeitraum von 2 Monaten eine Internetplattform für Anregungen und Hinweise zu sämtlichen ÖPNV-Themen an.

Der Entwurf der Fortschreibung wurde lokal und regional einem Beteiligungsverfahren zugeführt. Auf lokaler Ebene erfolgte eine Beteiligung der Arbeitsgemeinschaft Behinderter, des Frauenbeirates, des Seniorenbeirates und des Beirates für Mobilität. Zur Vorbereitung der politischen Diskussionen wurde der Entwurf zeitgleich auch an die Fraktionen, politischen Gruppierungen und Einzelpersonen der Bezirksvertretungen und des Rates der Stadt Bochum mit einem Zeitablaufplan versendet.

Die regionale Abstimmung erfolgte mit den benachbarten Kreisen (EN und RE) und kreisfreien Städten Gelsenkirchen, Herne, Essen, Dortmund) und den Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen auf Bochumer Stadtgebiet erbringen. Zudem wurden u. a. der VRR und der RVR beteiligt.

Der nach Abstimmung überarbeitete Entwurf ist in die politischen Gremien der Stadt Bochum eingebracht worden. Dabei wurden die sechs Bezirksvertretungen, der Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität sowie der Haupt- und Finanzausschuss beteiligt, bevor der Rat die Fortschreibung am ***(wird ergänzt)*** beschloss.

Die Fortschreibung wird öffentlich bekannt gemacht und anschließend auf der Internet-Seite der Stadt veröffentlicht.

Nach der Bekanntmachung erlangt die Fortschreibung des NVP behördenverbindliche Rechtswirksamkeit. In dem NVP werden die öffentlichen Verkehrsinteressen definiert, die von der Bezirksregierung als Genehmigungsbehörde bei der Erteilung von Genehmigungen nach dem PBefG zu berücksichtigen sind.

Weitergehende Bedeutung kommt dem NVP bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zu, die mit einer Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen verknüpft sind. Der NVP stellt die Grundlage für die Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dar. Durch die Einbeziehung in einen mit dem Betreiber solcher gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen abzuschließenden „öffentlichen Dienstleistungsauftrag“ (öDA) erlangt der NVP dann auch eine Außenwirkung.

3.

Stand der Verkehrsbedienung in Bochum

Der Rat der Stadt Bochum betraute die das Stadtgebiet Bochum bedienenden Verkehrsunternehmen mit folgenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen:

- Vorhaltung von Verkehrsinfrastruktur,
- Erbringung von verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrleistungen,
- Vorhaltung von verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Fahrzeugqualitätsstandards,
- Erbringung nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten,
- Sozialpolitische Verpflichtungen

Mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) 1370/2007 Ende 2009 sind Vergaben im Rahmen von Betrauungen nicht mehr möglich. Die Bestimmungen räumten jedoch eine Übergangszeit von maximal 10 Jahren ein. Diese Übergangszeit wurde in vollem Umfang ausgeschöpft, so dass die Betrauung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus dem ÖPNV für die Verkehrsunternehmen Ende 2019 ausläuft.

Nach der EU-Verordnung ist die Vergabe eines „öffentlichen Dienstleistungsauftrages“ (öDA) außerhalb eines wettbewerblichen Verfahrens, die sog. Direktvergabe, nur noch unter ganz bestimmten Voraussetzungen zulässig.

Eine Direktvergabe der Verkehrsleistungen an die BOGESTRA als „interner Betreiber“ nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 setzt unter anderem voraus, dass allgemeines Vergaberecht nicht anwendbar ist. Dies ist der Fall, wenn bei bei dem internen Betreiber eine sog. „Inhouse-Konstellation“ vorliegt. Diese setzt eine 100 % Anteilseignerschaft der öffentlichen Hand voraus.

Nach der VO 1370/2007 darf nur die zuständige Behörde agieren. Mehrere zuständige Behörden können sich zu einer sogenannten Gruppe von Behörden zusammenschließen. Diese kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger müssen integrierte Personenverkehrsdienste anbieten, also Verkehrsdienste, die durch einen einheitlichen Tarif, einen einheitlichen Fahrplan und ein einheitliches Informationssystem gekennzeichnet sind. (Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007).

Mittels einer Behördengruppe können Aufgabenträger zusammen eine Direktvergabe an einen „internen Betreiber“ aussprechen. Die räumlichen und wettbewerblichen Beschränkungen, denen der interne Betreiber unterliegt, beziehen sich dann auf das Gruppengebiet. Nach den Regularien des VRR bilden dessen Mitglieder eine Gruppe von Behörden. Dieses Gruppenprivileg macht sich die Stadt Bochum bei Direktvergaben nach der VO 1370/2007 zu nutze. So beschloss der Rat der Stadt Bochum am 11. Dezember 2014, der VRR-weiten Gruppe von Behörden beizutreten. Damit können Verkehrsleistungen direkt an die BOGESTRA und auch an benachbarte kommunale Verkehrsunternehmen vergeben werden.

Der Rat der Stadt Bochum stimmte der zukünftigen Erteilung einer Direktvergabe gemeinsam mit der Stadt Gelsenkirchen an die BOGESTRA als internen Betreiber gem. Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in seiner Sitzung am 18. Februar 2016 zu. Der Rat wies die Verwaltung an, sämtliche Maßnahmen, die für die Erteilung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Wege der Direktvergabe erforderlich sind, umzusetzen.

Das vorhandene Bochumer ÖPNV-Verkehrsnetz wird in den Kapiteln 5.1. und 5.2. des vorliegenden NVP detailliert beschrieben. Es beschränkt sich nicht allein auf das Stadtgebiet Bochum, sondern verknüpft es sowohl mit den unmittelbar angrenzenden Gebietskörperschaften als auch mit der weiteren Region. Es ist beabsichtigt, das bestehende, die Gebiete der Stadt Bochum, wie auch der Stadt Gelsenkirchen umfassende Verkehrsnetz der BOGESTRA gemeinsam mit der Stadt Gelsenkirchen als Gesamtleistung gem. § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG (Netz) zu vergeben.

Diese Gesamtleistung bildet das vorhandene Verkehrsnetz der BOGESTRA ab und umfasst den überwiegenden Teil der Verkehrsleistungen im Stadtgebiet Bochum sowie Verkehrsleistungen auf dem Gebiet der Stadt Gelsenkirchen (vgl. Anhang 2).

Das historisch gewachsene Bedienungsgebiet der BOGESTRA setzt sich wiederum aus mehreren Produktsystemen zusammen, die sowohl Schienen- als auch Busverkehrsleistungen sowie Leistungen von AnrufSammelTaxen umfassen. Das Verkehrsnetz der BOGESTRA ist dabei auch über die Grenzen der beiden ÖPNV-Aufgabenträger Bochum und Gelsenkirchen hinweg verkehrlich, betrieblich und (gesamt-) wirtschaftlich eng verbunden:

- **Verkehrliche Aspekte**

  Die wichtigste Linie, die Bochum und Gelsenkirchen verbindet, ist die Straßenbahnlinie 302. Sie ist gleichzeitig die nachfragestärkste Straßenbahnlinie im Betriebsgebiet der BOGESTRA und befördert nach der U35 die meisten Fahrgäste bei der BOGESTRA. Sie verbindet die großen

Zentren Gelsenkirchen-Buer, Gelsenkirchen Hbf, Wattenscheid Zentrum (August-Bebel-Platz) und Bochum Hbf direkt miteinander, an denen nicht nur wichtige Einkaufs-, Dienstleistungs- und Verwaltungsziele sind, sondern auch verkehrlich bedeutende Umstiege zwischen dem Schienen- und dem Busnetz stattfinden. An diesen zentralen Punkten treffen sich die Busverkehre und bieten von da ausgehend eine Erschließung der Fläche. Im Netz der BOGESTRA sind die Fahrpläne vieler Buslinien auf den Umstieg von und zur Straßenbahn ausgelegt, teilweise sogar über Liegezeiten (z. B. Linie 336 Rottmannstraße, Linie 390 August-Bebel-Platz, Linie 381 Erle Forsthaus). Stadtteillinien bzw. -netze, d. h. lokale Verteilerverkehre auf Stadtteilebene im Ergänzungsnetz, und leistungsstarke Hauptlinien stehen durch diese Kopplung in einem engen Funktionszusammenhang.

Neben der sehr engen Verbindung Gelsenkirchens und Bochums gibt es im Gesamtnetz der BOGESTRA Linienführungen in andere Nachbarstädte. Gerade die Schienenverbindungen nach Herne (Linie U35 und 306), Hattingen (Linie 308) und Witten (Linie 310) bilden hier ein Rückgrat des städteübergreifenden Verkehrs, welcher auch heute schon durch Buslinien im Haupt- und Ergänzungsnetz vervollständigt wird. Langlaufende städteübergreifende Linien haben wichtige Verknüpfungspunkte zur Straßenbahn. So laufen Verkehre aus Gelsenkirchen (Linie 389) und Herne (Linie 390) am August-Bebel-Platz zusammen und sind dort mit der Linie 302 verknüpft. Der Bochumer Norden ist an den Haltestellen Hiltrop Kirche und Gerthe Mitte mit den einbrechenden Linien 321 und 323 sowie der ausbrechenden Line 367 an Herne angebunden. Über die an beiden Haltestellen verkehrende Linie 353 werden Fahrgäste von und nach Castrop-Rauxel in diese Verknüpfung eingeschlossen.

Sowohl verbindende als auch lokal verteilende Linien sind auf die Fahrgastzu- und abgänge der jeweils anderen Linien angewiesen. Anschlusssignalisierungen von der Schiene zu Bussen sowie die verkehrsmittelübergreifende Anschlussgarantie (Straßenbahn/Stadtbahn → Bus / Bus → Straßenbahn) unterstreichen diese enge Verknüpfung des Gesamtnetzes.

Zwischen Bochum und Gelsenkirchen gibt es neben den direkten städteübergreifenden Verbindungslinien, wie beispielsweise der Linie 302, der Linie 389 oder dem NE10, auch Linien, wie die 383, 390 oder NE13, die im Grenzbereich zwischen Bochum und Gelsenkirchen die enge Verzahnung der Siedlungsbereiche Günnigfelds und Ückendorfs ermöglichen. Mittels der Linie 385 als Tangentiallinie bietet sich dem Fahrgast eine Direktverbindung von Gelsenkirchen Hbf über Ückendorf, Herne-Röhlinghausen und Herne-Eickel in den Bochumer Norden mit Anschluss an die Straßenbahnlinien 302 in Gelsenkirchen und 306 in Herne und Bochum.

Auch in die Nachbarstädte Dortmund, Witten, Castrop-Rauxel und Essen stellen die Buslinien 336, 353, 363, 369, 370, 376 und 378 Verbindungen sicher, die wiederum einen Umstieg in den Busverkehr benachbarter Aufgabenträger, den Regionalverkehr bzw. zu S-Bahnen ermöglichen. Neben den guten Direktverbindungen haben die Linien auch untereinander starke Anschlussbeziehungen.

Die Verkehrsnachfrage zeigt sowohl zwischen den Stadtbahn- und Straßenbahnlinien, von und zu den Buslinien, als auch zwischen den Buslinien starke Abhängigkeiten. Diese werden in zahlreichen Umsteigepunkten und –verbindungen planerisch zu allen Zeiten, also auch im Nachtverkehr, berücksichtigt. Eine integrierte, aufeinander abgestimmte Planung ist wichtig für die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes. In einem Gesamtnetz können die Anschlussprioritäten und die Vertaktung parallel fahrender Linien entsprechend der Fahrgastansprüche und raumstruktureller Überlegungen erfolgen.

Der Fahrgast profitiert direkt von den dargestellten verkehrlichen Verflechtungen durch optimierte Umstiege mit kurzen Umstiegszeiten und einer insgesamt verkürzten Reisezeit. Linienverflechtungen steigern so die Attraktivität des Verkehrsangebots und damit die Verkehrsnachfrage.

- **Betriebliche Aspekte**

Die Bündelung gewährleistet darüber hinaus einen zuverlässigen Betrieb. Bei Störungen im Straßenbahnnetz kann schneller reagiert werden, um Schienenersatzverkehre mit Bussen zu organisieren. Gerade hier wird eine hohe Kapazität an Ersatzfahrzeugen benötigt, um die hohe Nachfrage der Straßenbahnen abdecken zu können.

Fahrpersonal mit Fahrerlaubnissen für die verschiedenen Verkehrsträger kann flexibel eingesetzt und so störungsbedingte Fahrausfälle reduziert werden. Auch bei Buslinien ergibt sich zunehmend die Notwendigkeit, teils kurzfristig Umleitungen zu fahren. Linienverlängerungen und Streckensperrungen verursachen oftmals einen höheren Fahrzeugbedarf. Mehrere Betriebsstandorte – derzeit bei Straßenbahnen zwei und bei Bussen drei – ermöglichen eine schnellere und flexiblere Reaktion beispielsweise durch die über das Betriebsgebiet verteilte Betriebsreserve. Durch die Einbeziehung mehrerer Linien

im betroffenen Bereich kann der Verkehr für die Fahrgäste besser organisiert werden, z. B. indem Erschließungsaufgaben von anderen Linien übernommen werden und so durch die flexible Planung im Gesamtnetz ein wirtschaftlicher Verkehr auch in Sondersituationen erfolgen.

Der betriebshofsübergreifende Austausch bezieht sich nicht nur auf Fahrzeuge, sondern auch auf Personale. Insbesondere Bedarfsspitzen können so wirtschaftlicher und personalverträglicher abgedeckt werden. In einem größeren Netz fallen mehr Dienststunden an. Diese können aufgrund ihrer Menge effizienter im Dienstplan gestaltet werden. Damit entstehen proportional geringere Personalkosten.

Über die Leitstelle ist eine gemeinsame Betriebssteuerung für alle Betriebszweige sichergestellt. Auch hier ermöglicht die mobile Verkehrslenkung mit zwei Standorten eine flächendeckende Betreuung und gegenseitige Unterstützung.

Dies ist insbesondere daher wichtig, da in Gelsenkirchen mit der Veltins-Arena und in Bochum mit dem Vonovia Ruhrstadion zwei große Veranstaltungsstätten an das gemeinsame Straßenbahnnetz angebunden sind und über die betrieblich einfache Verschiebung von Leistung so gute Veranstaltungsverkehre angeboten werden können.

In der Verkehrsspitze sind Einsatzwagenverkehre notwendig. Diese können bei einer Planung im Gesamtnetz wirtschaftlicher betrieben werden.

- **(Gesamt-) Wirtschaftliche Aspekte**

Durch die Vergabe des bereits zu Beginn der 90er Jahre angelegten Verkehrsnetzes als Gesamtleistung i.S.v. § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG wird diesen bestehenden Verflechtungen hinreichend Rechnung getragen. Bei einer nicht zusammengefassten Vergabe dieses Verkehrsnetzes besteht das Risiko, dass Verkehrsunternehmen die ertragsreichen Linien aus dem Gesamtnetz ausbrechen und eigenwirtschaftlich betreiben, während die Bedienung der zuschussbedürftigen Linien von Seiten der öffentlichen Hand sichergestellt werden müssen. Um die im Nahverkehrsplan definierten Standards der ausreichenden Verkehrsbedienung sicherzustellen, wären folglich hohe Zahlungen seitens der öffentlichen Hand zu leisten. Durch die Vergabe des Gesamtnetzes soll der Zuschussbetrag durch die Städte Bochum und Gelsenkirchen reduziert werden.

Raumstrukturen und planerisch sinnvolle Linienführungen decken sich nicht immer mit resourcenschonenden betrieblichen Umlaufplanungen. So kann eine kleine Linienverlängerung den unwirtschaftlichen und unökologischen Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges bedeuten. In einem großen Gesamtnetz kann die Planung von Straßenbahn- und Buslinien flexibler geschehen. Durch die Verknüpfung zweier oder mehrerer Linien können so planerische Vorgaben wirtschaftlicher umgesetzt werden und ein sinnvoller Betriebsmitteleinsatz erfolgen. Auch kann über Verküpfungen von Linien ein veränderter Fahrzeugbedarf zu Zeiten mit abweichendem Fahrzeitbedarf aufgefangen werden. Für Fahrgäste entstehen so zu bestimmten Zeiten neue Direktfahrmöglichkeiten.

Bei den langlaufenden städteübergreifenden Buslinien wurden, um Kosten für Anfahrt, Ersatz und Fahrpersonalwechsel zu minimieren, Gemeinschaftsverkehre mit Nachbarunternehmen eingeführt (z. B. SB37, 194 oder 363).

- **Verkehrsplanerische Aspekte**

Die Vergabe als Gesamtleistung soll zudem die flächendeckende Raumerschließung und integrierte Verkehrsbedienung sicherstellen und stärken. Sie stützt dadurch den Beitrag des ÖPNVs zur Daseinsvorsorge für alle Menschen.

Ein entflochtenes Liniennetz und dadurch beeinträchtigte Betriebsabläufe werden der verkehrlichen Funktion des Oberzentrums Bochum im Herzen der Metropole Ruhr nicht gerecht. Um als Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen die genannten Ziele und Aufgaben der Verkehrsbedienung erfüllen zu können, muss der funktionale Zusammenhang des Netzes (Straßenbahn- und Busverkehr) erhalten bleiben. Dies gewährleistet überdies, dass das Verkehrsangebot im Bedarfsfall wesentlich effektiver weiterentwickelt werden kann, als bei einem Betrieb durch unabhängig voneinander tätige Unternehmen. Für die Aufgabenträger ergibt sich zudem der Vorteil, dass die zwischen Verkehrsunternehmen und Stadtverwaltung notwendigen Abstimmungen durch einen integrativen Ansprechpartner vereinfacht sind.

Die Verwaltung wurde beauftragt, die für die angestrebte gemeinsame Direktvergabe erforderliche Vorabveröffentlichung gemäß Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Abstimmung mit dem VRR und den von der BOGESTRA mitbedienten Aufgabenträgern vorzubereiten, ihren Inhalt festzulegen und die Veröffentlichung durchzuführen. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans und ggf. ergänzender Beschlüsse hierzu sind dabei zu beachten und einzubeziehen.

Von der gemeinsamen Direktvergabe nicht umfasst sind die Linien 321, 323 (alt 333), 367,

SB37, SB67, NE4 sowie der Leistungsanteil der Ruhrbahn GmbH (vormals Essener Verkehrs-AG) auf der Linie 363 (derzeit Gemeinschaftsgenehmigung von BOGESTRA und Ruhrbahn / EVAG). Diese Betriebsleistungen werden zurzeit von der Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel GmbH (HCR), der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER) sowie der Ruhrbahn sichergestellt. Die genannten Linien sind nicht Teil des als Gesamtnetz definierten Verkehrsnetzes der BOGESTRA. Die Stadt Bochum hat mit den angrenzenden Aufgabenträgern abgestimmt, inwieweit diese Leistungen in jeweils eigenständigen Direktvergaben der angrenzenden Aufgabenträger eingebunden werden.

4.

Entwicklung von Raumstruktur und Mobilität seit 2009 in Bochum

4.1. Strukturdaten

4.1.1. Raum- und Siedlungsstruktur

Die Gebietsfläche der Stadt Bochum umfasst 145,4 km² mit einer maximalen Nord-Süd-Ausdehnung von 13,0 km und einer maximalen Ost-West-Ausdehnung von 17,1 km.

Mit dem Rückgang der Bevölkerung im Laufe der letzten Jahrzehnte (vgl. Kapitel 4.1.2.) erfolgte eine Abnahme der durchschnittlichen gesamtstädtischen Bevölkerungsdichte von ca. 3.000 im Jahre 1975 auf ca. 2.550 Einwohner je Quadratkilometer in 2016. Die Bevölkerungsdichte variiert je nach Siedlungs- und Bebauungsstruktur zwischen ca. 900 Einwohner je Quadratkilometer in Stiepel und bis zu ca. 7.260 Einwohner je Quadratkilometer im Gleisdreieck (Innenstadt). Der Wohnungsbestand in Bochum besteht zu je ca. 42 % aus Mehrfamilienhäusern und Einfamilienhäusern, ergänzt durch ca. 16 % Zweifamilienhäuser.

Zentrenkonzept und Einzelhandel

Trotz der Ausweitung der Siedlungsflächen für Wohnen und Gewerbe hat das seit der Eingliederung bevölkerungsreicher Stadtteile wie Langendreer oder Wattenscheid etablierte und in der Nachkriegszeit („Sternstadt mit Trabanten“) weiter ausgeprägte räumliche Ordnungs- und Zentrenkonzept weiterhin Bestand. Weitere Informationen zum Zentrenkonzept sind dem NVP Bochum 2009 zu entnehmen.

Die regionstypische polyzentrische Verteilung der Siedlungsflächen spiegelt sich in der Bevölkerungsverteilung innerhalb des Stadtgebietes wider:

Bevölkerung und Dichte in den Stadtbezirken 2016

Name und Nummer des Stadtbezirks	Anzahl	In Prozent an der Gesamtbevölkerung (gerundet)	Flächenanteil (gerundet)
1 Bochum-Mitte	102.790	27,7 %	22,4 %
2 Bochum-Wattenscheid	72.736	19,6 %	16,5 %
3 Bochum-Nord	36.550	9,9 %	12,9 %
4 Bochum-Ost	53.676	14,5 %	16,1 %
5 Bochum-Süd	50.600	13,6 %	18,6 %
6 Bochum-Südwest	54.745	14,7 %	13,4 %

Tab. 1: Bevölkerung und Dichte in den Stadtbezirken 2016

Dieses Verteilungsmuster stellt den ÖPNV vor die Aufgabe – abgesehen von Randbereichen des Stadtgebiets – annähernd flächendeckend attraktive Verkehrsleistungen anzubieten (vgl. Kapitel 8.3.1.).

Neben den Siedlungsschwerpunkten stellen gewerbliche Zentren bedeutende Quellen und Ziele des ÖPNV dar.

Die Kategorisierung der gewerblichen Zentren für Einzelhandel und begleitende Dienstleistungen („zentrale Versorgungsbereiche“) wurde mit dem Masterplan Einzelhandel Bochum – Fortschreibung 2012 überarbeitet und stellt sich wie folgt dar:

Zentrentypen

I Hauptgeschäftszentrum: Bochum Innenstadt	
II Stadtbezirkszentrum: Wattenscheid Innenstadt, Linden	
III Stadtteilzentren: Altenbochum, Brenschede, Gerthe, Große Vöde, Hattinger Straße, Langendreer Alter Bahnhof, Langendreer-Dorf, Weitmar-Mark, Weitmar-Mitte, Werne, Querenburg Uni-Center	**Nahversorgungszentren:** Bärendorf, Dahlhausen, Dorstener Straße/ Zechenstraße, Eppendorf, Günnigfeld, Hamme, Herner Straße, Hiltrop, Höntrop, Kirchharpen, Laer, Riemke, Steinkuhl, Stiepel

Tab. 2: Zentrentypen

Die Geschäftszentren werden ergänzt durch Sonderstandorte, die vorrangig durch großflächige Betriebe des Einzelhandels geprägt sind: Ruhrpark, Hannibal, Castroper Hellweg, Hofsteder Straße, Dückerweg und Ottostraße.

Der Masterplan Einzelhandel 2006 stellte in seiner Verkaufsflächenpotentialberechnung bis 2015 fest, dass das quantitative Verkaufsflächenwachstum erreicht sei (Stadt Bochum, 2009, S. 29). Tatsächlich fand mit dem Anstieg der Gesamtverkaufsfläche auf ca. 640.000 qm (+4 % zu 2004/5) eine Trendfortschreibung statt, konträr zum Bevölkerungsrückgang in der Gesamtstadt und der gleichzeitig rückläufigen Betriebszahl (-5 %) (Stadt Bochum, 2012, S. 49).

Die Stadt Bochum sprach mit den Festlegungen im Masterplan Einzelhandel das Ziel aus, der Konsolidierung und Zukunftsfähigkeit der bestehenden Standorte den Vorrang vor einer Flächenerweiterung zu geben. Die signifikanten Umgestaltungsprozesse auf bestehender Fläche (Bsp.: Ruhrpark, Hannibal,...) entsprechen dieser Maxime, dennoch fand in den vergangenen Jahren mit Ausweitung der Bereiche Einrichtungshaus Hardeck, „Große Vöde“ und „Hofsteder Straße“ auch eine Flächenarrondierung statt.

In der Gesamtbetrachtung ist eher nicht zu erwarten, dass neue Versorgungszentren dazu kommen, andere werden jedoch eine Verkaufsflächenerweiterung erfahren, wie bspw. die City mit der Entwicklung des Viktoria-Quartiers, das bereits heute über eine hochwertige ÖSPV-Erschließung verfügt.

Trotz des ausdifferenzierten und räumlich verteilten Systems verschiedener Zentren (vgl. Abbildung 1) bestehen Lücken bei der fußläufigen Erreichbarkeit von Nahversorgern mit einer Flächengröße über 400 qm (Stadt Bochum, 2012, S. 49ff). Der ÖPNV hat eine besondere Bedeutung für die Nahversorgung, um die Versorgung insbesondere ÖV-gebundener Nutzer, älterer Menschen und mobilitätseingeschränkter Menschen sicherzustellen.

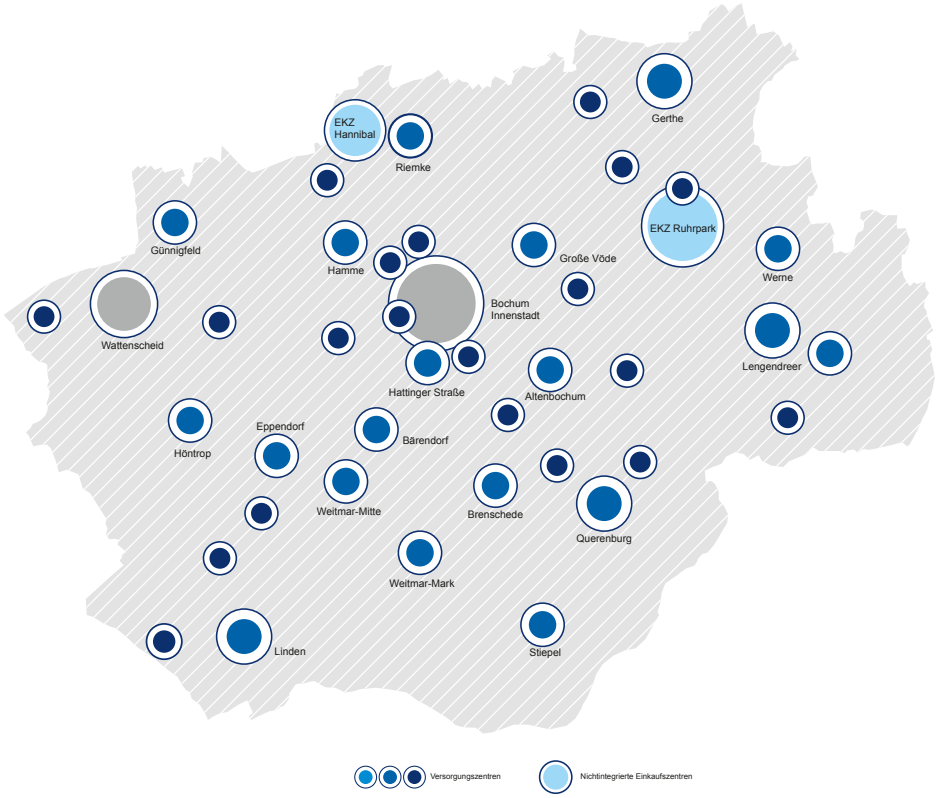


Abb. 1: Versorgungszentren und nichtintegrierte Einkaufszentren

Büronutzung

Die räumlichen Schwerpunkte für Büroimmobilien liegen in der Innenstadt, im Bereich südliche Innenstadt/Universitätsstraße, auf den Arealen Gesundheitscampus und Technologiequartier sowie in kleineren Standorten wie Westpark (Entwicklungsfläche Innenstadt West), Trimonte oder Springorum.

Zwischen 2009 und 2014 nahm der Anteil der im Dienstleistungsbereich beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Bochum um rund 12 % zu (vgl. Wirtschaftsförderung Bochum, Büromarktbericht Bochum 2015: 4). Um den steigenden Bedarf zu bedienen, stieg auch das Volumen an Büroflächen um insgesamt ca. 115.000 m² (vgl. Büromarktberichte Bochum 2014/2015) – vorrangig durch Neubautätigkeit – an; weitere Flächenentwicklungen befinden sich in der Planung. Den Antrieb für diese Entwicklungen stellt vor allem der Boom der Gesundheitswirtschaft in Verknüpfung mit universitärer Forschung und Entwicklung dar. In 2014 gingen ca. 70 % der fertiggestellten Büroflächen auf diesen Wirtschaftszweig zurück.

Mit dem Exzenterhaus hat Bochum eine neue Landmarke bekommen, in Form des „Stadtturms“ (Südring/Universitätsstraße) ist eine weitere in der Vorplanung. Perspektivisch wird mit den Gebieten Wasserstraße/Paulstraße und „seven stones“ der Büroflächen-Cluster entlang der Universitätsstraße weiter ausgebildet werden. Hier ist über die Stadtbahn U35 sowie ergänzende Buslinien bereits eine gute Qualität in der ÖPNV-Erschließung gegeben.

Industrie und Gewerbe

Mit der Schließung verschiedener großer Unternehmensstandorte, wie z. B. der Adam Opel AG in Laer und Werne / Langendreer zum Jahreswechsel 2014 / 2015, schreitet der Strukturwandel in Bochum weiter voran.

Große Flächenareale wurden frei, deren bauliche Entwicklung mit der Erstellung von Rahmenplänen und Bebauungsplänen sowie Neuansiedlung von Unternehmen neu auszurichten ist. Neben der Automobilindustrie sind auch in der Stahlerzeugung und Metallverarbeitung große Flächen brachgefallen, welche perspektivisch zu entwickeln und zu vermarkten sind (z. B. Harpener Hellweg, Outokumpu). Ebenso ist damit zu rechnen, dass weitere Unternehmensstandorte aufgegeben werden. Die Flächenpotentiale für Gewerbe betrugen ca. 175 ha planungsrechtlich gesicherte Flächen im Herbst 2015. Davon sind jedoch 120 ha mit Restriktionen, zu 80 % sogar mit schwerwiegenden Restriktionen, belegt. Sie sind aus verschiedenen Gründen nicht marktgängig, z. B. eine wirtschaftliche Entwicklung ist nicht möglich, sie entsprechen nicht den Bedürfnissen potentieller Nutzer oder liegen schlichtweg nicht am richtigen Standort, bspw. für Betriebserweiterungen.

In den letzten Jahren wurden bedeutende Anstrengungen unternommen, um die Flächennachfrage von Unternehmen zu bedienen. Insbesondere im Bochumer Norden verlief die Gewerbeflächenentwicklung mit der Ausweisung bzw. Erweiterung der Gebiete Lothringen, Gewerbepark Gerthe Süd und Hiltrop dynamisch. Vorrangig sollen hier kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) angesiedelt werden. Ebenso stehen mit der Entwicklung von Mark 51° 7 (ehemaliges Opelwerk I) weitere Flächen für Unternehmen zur Verfügung.

Der Regionalverband Ruhr konstatierte in 2015 einen zusätzlichen Bedarf an Gewerbe- und Industrieflächen für die nächsten 20 Jahre in Bochum. Die nächsten beiden Jahrzehnte werden bei den Industrie- und Gewerbeflächen durch den Abbau von Restriktionen auf bereits planungsrechtlich gesicherten Flächen und die Entwicklung von neuauszuweisenden Flächen geprägt sein.

Bildung

Die Auswirkungen des demographischen Wandels mit einem Rückgang der Schülerzahlen sind in Bochum bereits spürbar. Neben der Stärkung einzelner Schulstandorte (bspw. Neues Gymnasium) wurde die Schließung bzw. Zusammenlegung von Schulstandorten (Gymnasium am Ostring, Erich-Kästner-Schule, uvm.) beschlossen und zum Teil bereits umgesetzt. Folge eines längeren Schulwegs für viele Schülerinnen und Schüler ist eine Veränderung in den Verkehrsverflechtungen und dem Nutzerverhalten, auf die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen reagieren müssen, wenn der ÖPNV seine hohe Bedeutung für die Schülerverkehre aufrecht erhalten soll.

Die Entwicklungen in der Primär- und Sekundarbildung sind entkoppelt von der zurzeit noch dynamischen Entwicklung im Feld der Hochschulbildung, wo der seit Jahren steigende Anteil an Schulabgängern mit Hochschulqualifikation zu einer hohen Nachfrage nach Studienplätzen führt. Mit der Einrichtung der Hochschule für Gesundheit und dem sog. Gesundheitscampus schärft Bochum sein Profil im Bereich Gesundheitsforschung und -bildung.

Die Hochschullehre lagert zudem Nutzungen aus der peripheren Lage des Campus Bochum aus und wird in der Gesamtstadt präsenter. Die Ruhr-Universität etablierte mit Eröffnung des „Bochumer Fensters“ und des Blue Square einen zweiten zentralen Standort im Herzen der Innenstadt, während mit dem Umbau und der Erweiterung der Ruhr-Universität und der Hochschule Bochum auch der Standort Campus Bochum im Süden der Stadt gefestigt wird.

Öffentliche Einrichtungen, Soziale Einrichtungen

In der Innenstadt sind bedeutende städtebauliche Veränderungen absehbar. Das neue Musikzentrum an der Viktoriastraße ergänzt das Ausgehviertel „Bermudadreieck“ kulturell. Am östlichen Innenstadtring entsteht mit dem Bau des Gerichtsviertels ein komplett neues Stadtquartier; erste Gebäude sind bereits fertiggestellt.

Durch Verdichtung im Bestand wurde sukzessive der Klinikstandort Bochum (Cluster Stadtparkviertel) gestärkt.

Wohnen

Der Bochumer Wohnungsmarkt ist mit dynamischen Veränderungen konfrontiert, zuletzt dominiert von der Flüchtlingszuwanderung. Es ist damit zu rechnen, dass dies die Nachfrage im preisgünstigen Marktsegment weiter erhöhen wird. Aber auch in anderen Marktsegmenten deutet Verschiedenes darauf hin, dass das Angebot die Nachfrage häufig nicht mehr trifft: So setzt sich der Trend zur Abwanderung in die Nachbarkommunen weiterhin fort. Die Bautätigkeit bewegte sich in Bochum in den letzten Jahren auf vergleichsweise niedrigem Niveau, sodass die Preise für Wohnungen und Eigenheime, die modernen Wohnansprüchen genügen, ebenso wie die Grundstückspreise kontinuierlich gestiegen sind.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, wurde im Februar 2016 vom Ausschuss für Strukturentwicklung der politische Beschluss zur Aufstellung eines „Handlungskonzepts Wohnen“ gefasst. Das Konzept wird im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsprozesses erarbeitet.

Bei der künftigen Entwicklung geraten Neubau und Bestand gleichermaßen in den Blick: Einerseits ist eine deutlich höhere Neubautätigkeit im frei finanzierten und öffentlich geförderten Segment erforderlich. Um die künftige Wohnungsnachfrage einschätzen zu können, hat ein Gutachterbüro als Grundlage für das Handlungskonzept Wohnen zunächst eine Bevölkerungsprognose und darauf aufbauend eine Prognose der Neubaunachfrage erstellt (beide für den Zeitraum 2015 bis 2030). Der Gutachter empfiehlt, in kurzfristiger Perspektive die Zahl der Baufertigstellungen möglichst zu verdoppeln, um den genannten Fehlentwicklungen zu begegnen sowie eine nachhaltige Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung einzuleiten: Bis 2020 sollen jährlich 700 bis 800 neue Wohneinheiten entstehen, davon 140 bis 200 öffentlich gefördert.

Andererseits sind jedoch auch höhere Investitionen in die Sanierung und Modernisierung der

vorhandenen Wohnungsbestände notwendig, da diese der heutigen Nachfrage – z. B. nach seniorengerechtem und/oder energetisch optimiertem Wohnraum – häufig nicht mehr entsprechen. In diesem Zusammenhang steht die Einwerbung von Fördermitteln von Bund und Land im Fokus. Angesichts knapper öffentlicher Kassen ist dieses Ziel insbesondere mit Blick auf die Quartiersentwicklung unerlässlich.

Der Ressource Fläche kommt in einer dicht besiedelten Gemeinde wie Bochum eine große Bedeutung zu. Jede Flächenentwicklung steht in einem starken Spannungsfeld zwischen den politischen Zielen des Flächensparens, den Aufgaben des Freiraumschutzes und dem Auftrag der bedarfsgerechten Entwicklung neuer Bauflächen, u. a. für Wohnen und Gewerbe.

Gesamtstädtisch stehen derzeit 103,3 Hektar Wohnbauflächenreserven für rechnerisch etwa 3.500 bis 4.650 Wohneinheiten zur Verfügung. Hinzu kommen weitere 31,2 Hektar Baulückenpotenziale (< 0,2 Hektar). Die ermittelten Potenzialflächen sind jedoch nicht sofort in vollem Umfang verfügbar, sondern teilweise erst in mittel- oder langfristiger Perspektive. Im Jahr 2016 hat die Verwaltung potenzielle ergänzende Siedlungsflächen geprüft – der Rat hat daraufhin Ende des Jahres acht Flächen mit einer Größe von 34 Hektar als neue Siedlungsflächenreserve zur Aufnahme in den Regionalplan Ruhr beschlossen. Die abschließende Entscheidung trifft der Regionalverband Ruhr. Für die Stadt Bochum besteht damit die Chance einer signifikanten Ausweitung ihrer Handlungsoptionen für die Zukunft.

In den kommenden Jahren wird mit dem Projekt „Ostpark“ in Altenbochum/Laer schrittweise eine Fläche von ca. 13 Hektar Nettobauland für ca. 1.000 Wohneinheiten entwickelt werden. Hinzu kommen unter anderem die Baugebiete „Wohnpark Hiltrop“ und „Bärendorfer Straße“ sowie die weitere Entwicklung der Neubaugebiete „Dorneburger Mühlenbach“, „Bahnhof Weitmar“ und „Franziskusstraße“, die sich bereits in der Vermarktung befinden. Für die Fläche „Ruhrstraße“ steht die Entwicklung und Vermarktung bevor. In Planung sind darüber hinaus unter anderem die Baugebiete „Querenburger Straße“ und „Wielandstraße“.

Ziel der Stadtentwicklungsplanung ist eine nachhaltige, bedarfsgerechte und integrierte Siedlungsflächenentwicklung, welche die bestehenden Siedlungsbereiche festigt, verbleibende naturnahe Freiräume bestmöglich schützt und Kompensationen für Eingriffe vorsieht.

4.1.2. Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung

Die Bevölkerung in Bochum wächst, wird älter und internationaler. Mit dieser Entwicklung ist Bochum Teil der aktuell in Deutschland stattfindenden typischen Entwicklung des demografischen Wandels. Vor dem Hintergrund der erhöhten Zuwanderung der letzten Jahre, begründet durch die Freizügigkeitsregelung im Rahmen der Ost-Erweiterung der EU und der zunehmenden Zuzüge von Schutzsuchenden aus Kriegs- und Krisengebieten, ist – nach dem Bevölkerungsrückgang der letzten Jahrzehnte – ab dem Jahr 2014 ein Bevölkerungswachstum in Bochum zu beobachten. Ob die Bevölkerung in Bochum auch in den kommenden Jahren wachsen oder schrumpfen wird, bleibt zu beobachten.

Entwicklungen im Bevölkerungsbestand

Nach Einwohnerverlusten von 1994 bis 2013 ist ab dem Jahr 2014 ein Anstieg der Einwohnerzahl in Bochum zu verzeichnen). Am 31.12.2016 waren in Bochum rund 371.100 Personen gemeldet, ein Plus von rund 1.800 Personen mehr als zum gleichen Zeitpunkt im Jahr 2015. Vorrangig im Jahr 2015 hat die Bevölkerungsentwicklung an Dynamik zugelegt. Die Bevölkerungszunahme setzt sich auch im Jahr 2016 fort.

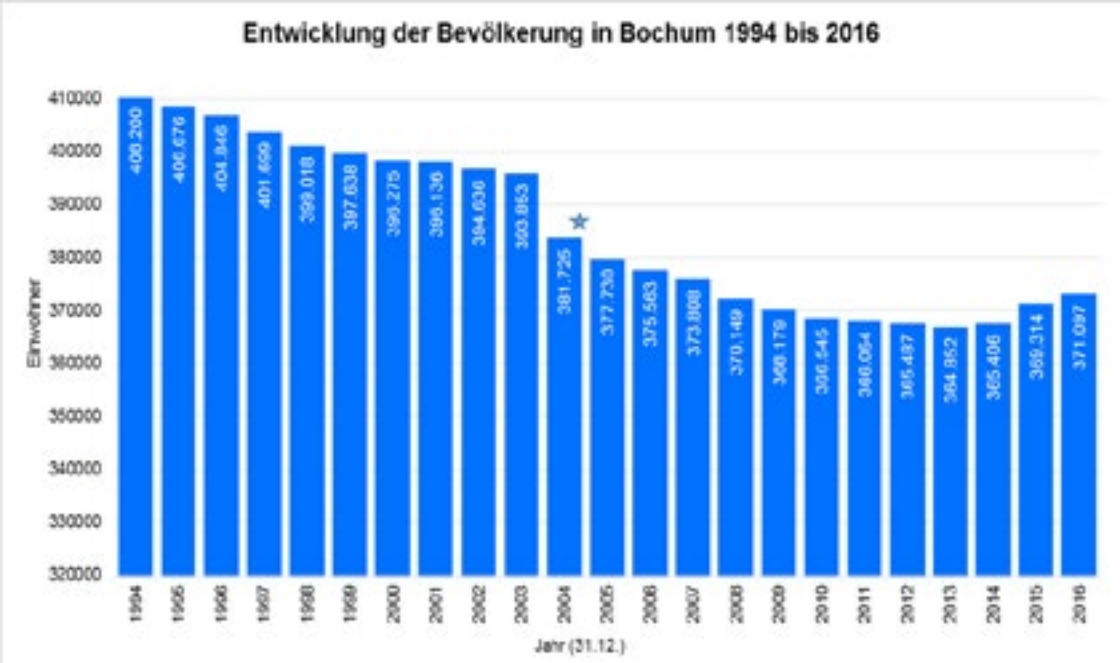


Abb. 2: Entwicklung der Bevölkerung in Bochum 1994 bis 2016
2004: Einführung der Zweitwohnsitzsteuer in Bochum; Quelle: Einwohnerstatistikdatei Stadt Bochum; Wohnberechtigte Bevölkerung

Auch wenn die in der Abbildung verzeichnete Bevölkerungszahl der letzten Jahre eine andere Tendenz als in den Vorjahren beschreibt, ist hieraus noch keine zuverlässige Trendänderung abzuleiten.

Altersstruktur und -Entwicklung

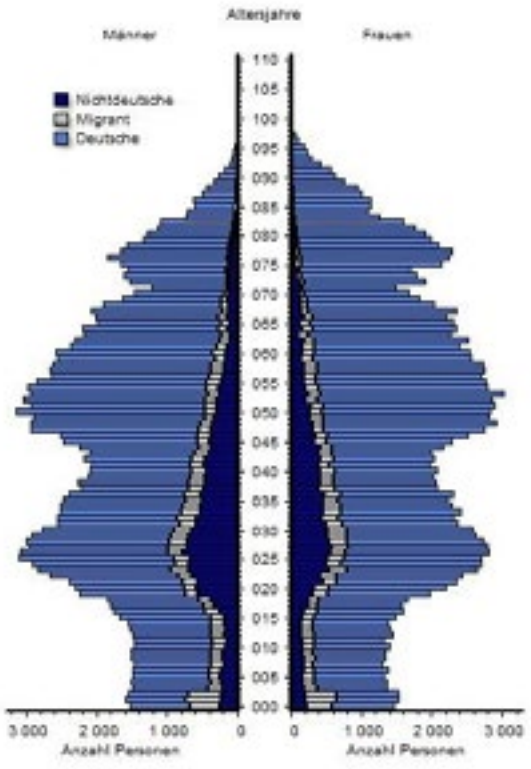


Abb. 3: Altersaufbau der Bochumer Bevölkerung 2015

Schaut man auf die Besetzungsstärke der einzelnen Altersgruppen wird der Altersaufbau der Bochumerinnen und Bochumer in naher Zukunft eine besondere Herausforderung an unsere Gesellschaft stellen: Die Altersjahrgänge der jungen und älteren Bevölkerung erfordern verstärkt Anpassungen insbesondere an die Infrastruktur und die sozialen Sicherungssysteme, die mittleren Jahrgänge bestimmen die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit Bochums und der Region. Heute gehören die Menschen im Alter von 55 bis 45 Jahren, die Anfang der 1960er-Jahre bzw. 70er-Jahre geboren wurden, zu den stärksten Jahrgängen. Den jüngeren Jahrgängen (jünger als 20 Jahre) gehören deutlich weniger Personen an. Starke Jahrgänge bilden auch die Menschen, die heute im Alter um 75 Jahre sind (um 1940 Geborene). Anhand der Pyramide lässt sich erkennen, dass es in 10 bis 20 Jahren starke „Rentner/innen-Jahrgänge“ – ab 60 bzw. 65 Jahren – geben wird, denen schwächer besetzte jüngere Jahrgänge gegenüberstehen werden.

Bochums Bevölkerung wird immer älter. Das Durchschnittsalter der Bochumer Bevölkerung ist von 41,8 im Jahr 1995 auf 44,4 im Jahr 2016 gestiegen. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Bevölkerung anhand ausgesuchter Altersgruppen im Vergleich der Jahre 2006, 2011 und 2016. Bei den Angaben für das Jahr 2016 wurde die Bevölkerung in Flüchtlingsheimen und Landesunterkünften berücksichtigt.

Entwicklung ausgesuchter Altersgruppen in Bochum

2006, 2011 und 2016

Altersgruppen	Bochumer Bevölkerung im Jahr					
	2006		2011		2016	
	Einwohner		Einwohner		Einwohner	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
0 bis unter 3	8.497	2,3	7.895	2,2	9.261	2,5
3 bis unter 6	8.742	2,3	8.150	2,2	8.613	2,3
6 bis unter 10	12.623	3,4	11.081	3,0	11.415	3,1
10 bis unter 14	13.047	3,5	12.358	3,4	11.612	3,1
14 bis unter 18	14.632	3,9	12.967	3,5	12.862	3,5
18 bis unter 30	57.241	15,2	58.187	15,9	62.220	16,8
30 bis unter 40	51.143	13,6	43.716	11,9	47.256	12,7
40 bis unter 50	60.063	16,0	57.551	15,7	48.160	13,0
50 bis unter 60	50.292	13,4	53.232	14,5	56.494	15,2
60 bis unter 70	43.955	11,7	40.193	11,0	44.354	12,0
70 bis unter 80	36.190	9,6	38.613	10,5	34.997	9,4
80 oder älter	19.138	5,1	22.111	6,0	23.853	6,4
Bochum gesamt	375.563	100,0	366.054	100,0	371.097	100,0

Quelle: Stadt Bochum, Büro für Angelegenheiten des Rates und des Oberbürgermeisters, Fachbereich Statistik und Stadtforschung; Einwohnerstatistikdatei sowie Statistische Jahrbücher der Städte Bochum und Wattenscheid. Stand: 31.12. des Jahres

Tab. 3: Entwicklung ausgesuchter Altersgruppen in Bochum 2006, 2011 und 2016

Wanderungsverhalten

Auch das Wanderungsverhalten der Bochumer Bevölkerung, hier die Zu- und Fortzüge über die Stadtgrenze, hat in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich zu Bevölkerungsverlusten beigetragen.

Die Wanderungsverluste der letzten Jahrzehnte konnten selbst durch den Wanderungsgewinn der ausländischen Bevölkerung nicht aufgefangen werden. Seit 2010 kehrt sich die Bilanz um. Im Jahr 2015 übersteigt die Anzahl der Zuzüge nach Bochum die der Fortzüge erheblich, da vermehrt schutzsuchende Menschen aus Kriegs- und Krisengebieten nach Bochum gekommen sind. Diese Entwicklung zeigt sich abgeschwächt auch für das Jahr 2016. Es zogen rund 18.000 Menschen aus Bochum fort in eine andere Stadt. Demgegenüber sind rund 21.100 Menschen im Jahr 2016, einschließlich der Wanderungen von Personen in Flüchtlingsheimen und Landesunterkünften in Bochum, nach Bochum zugezogen.

Geburten und Sterbefälle

In den 70er-Jahren wurden erstmals mehr Sterbefälle als Geburten in Bochum gezählt. Der negative Saldo aus der natürlichen Bevölkerungsbewegung hält über die Jahrzehnte bis heute an. In den letzten Jahrzehnten starben in Bochum mehr Menschen als Neubürger geboren wurden. Den 3.151 Geburten im Jahr 2016 stehen 4.464 Sterbefälle gegenüber.

Weitergehende Informationen zur demografischen Entwicklung und zur Bevölkerungsstruktur in Bochum sind auf den Seiten des Fachbereichs Statistik und Stadtforschung unter www.bochum.de/statistik hinterlegt.

Bevölkerungsprognose

Die Zuverlässigkeit von Bevölkerungsprognosen ist maßgeblich abhängig von den zugrundeliegenden Annahmen über die Einflussgrößen/Rahmenbedingungen der Prognosen. Aussagen über die Entwicklung dieser grundlegenden Einflussgrößen/Rahmenbedingungen sind derzeit mehr denn je von großen Unsicherheiten geprägt. Weder ist klar, welche Auswirkungen die EU-Osterweiterung auf die Zuwanderung hat, noch ist erkennbar, welche quantitativen Auswirkungen die Diskussion um die Zuwanderungs- und Integrationspolitik letztlich haben wird. Der größte Unsicherheitsfaktor einer Bevölkerungsvorausberechnung liegt derzeit in den Annahmen zur zukünftigen Entwicklung der

Außenwanderungen. Mehr denn je können Bevölkerungsprognosen nur eine Entwicklung aufzeigen. Prognoseergebnisse verstehen sich als Orientierungsgrößen. Annahmen und Ergebnisse in derzeit schon vorhandenen Bevölkerungsprognosen für Bochum sind im o. g. Kontext somit mit einer hohen Unsicherheit behaftet.

Im Jahr 2015 veröffentlichten das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung[2] (BBSR), der Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen[3] (IT.NRW) und die Bertelsmann-Stiftung[4] ihre aktuellen Bevölkerungsprognosen, die auf der Grundlage der Ergebnisse des Zensus 2011 – für unterschiedliche Prognosezeiträume – ermittelt wurden. Langfristig weisen alle vorgenannten Prognosen einen Bevölkerungsrückgang für Bochum aus, wobei die zunehmenden Flüchtlingsströme aus Krisengebieten – wegen der skizzierten nicht vorhandenen Erkenntnisse über die zu erwartenden Wanderungszuströme – für die Zukunft nur bedingt eingeschätzt werden und eingeflossen sein können.

2) Bundesamt für Migration und Flüchtlinge; Aktuelle Zahlen zu Asyl; Ausgabe März 2016; https://www.bamf.de/SharedDocs/Anlagen/DE/Downloads/Infothek/Statistik/Asyl/statistik-anlage-teil-4-aktuelle-zahlen-zu-asyl.pdf?__blob=publicationFile

3) Hrsg. Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) Geschäftsbereich Statistik, Statistische Analysen und Studien; Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2014 bis 2040/2060, Band 84, Düsseldorf

4) Bertelsmann-Stiftung, „Wegweiser Kommune", Bevölkerungsprognose bis 2030

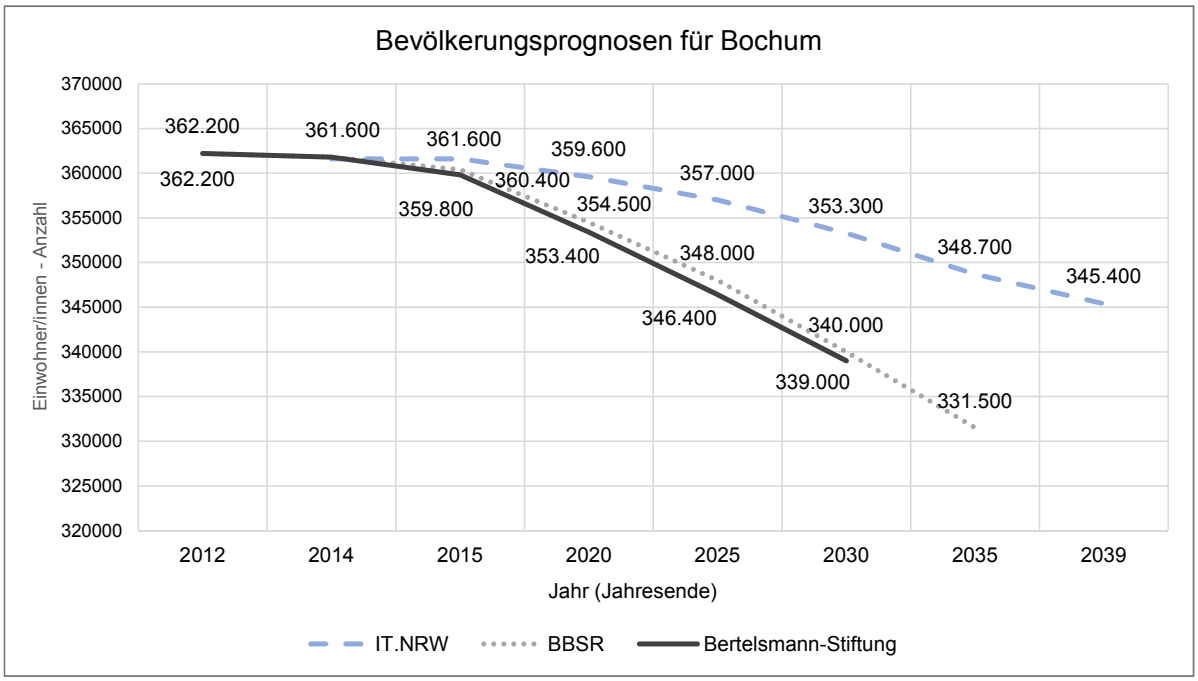


Abb. 4: Vergleich verschiedener Bevölkerungsprognosen für Bochum (Hauptwohnsitz)

Beschäftigtenentwicklung

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten unterliegt jährlichen Schwankungen (vgl. Tabelle 4).

Zum Jahresanfang 2016 arbeiteten rund 127.200 Menschen in einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung an einem Arbeitsort in Bochum.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort in Bochum hat in den letzten sechs Jahren kontinuierlich zugenommen. Sie liegt im Jahr 2016 bei rund 124.100 Beschäftigten.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitsort)	
Jahr (Stichtag jeweils 30.06.)	**Insgesamt (Anzahl)**
2016 (31.03.)	127.212
2015	126.112
2014	128.159
2013	126.474
2012	125.864
2011	123.340
2010	121.673
2009	120.820
2008	123.379
2007	123.670
2006	123.225
2005	123.033
2004	124.902
2003	127.794
2002	132.496
2001	135.262
2000	135.508
1999	133.313

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	
Jahr (Stichtag jeweils 30.06.)	**Insgesamt (Anzahl)**
2016	124.065
2015	121.451
2014	119.951
2013	117.825
2012	117.548
2011	115.802
2010	113.662
2009	113.683
2008	113.915
2007	111.940
2006	110.411
2005	110.774
2004	112.868
2003	115.599
2002	119.291
2001	120.816
2000	121.215
1999	118.175

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Düsseldorf (IT.NRW) sowie Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit

Tab. 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zum Stichtag 30.06. des jeweiligen Jahres

Bedeutungen und Herausforderungen dieser Entwicklungen für den ÖPNV sind in den Kapiteln 6. bis 8. dargestellt.

4.2. Mobilität

4.2.1. Mobilitätsverhalten allgemein

Die Kenntnis des Verkehrsverhaltens der Bochumer Bevölkerung ist essenzielle Grundlage für die Festlegung von Zielen, die Entwicklung von Maßnahmen und die Überprüfung ihrer Wirkung im Rahmen der Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung.

Aus diesem Grund nahm die Stadt Bochum am Forschungsprojekt der Technischen Universität Dresden „Mobilität in Städten – SrV“ (**S**ystem **r**epräsentativer **V**erkehrserhebungen), Erhebungsdurchgang 2013 teil.[5)] Die letzte belastungsfähige Mobilitätserhebung auf der Basis einer Befragung von Haushalten zur Verkehrsmittelwahl in Bochum hatte Anfang der 1990er Jahre stattgefunden.

Die nächste Aktualisierung erfolgt 2018.

Ablauf der Befragung

In Bochum wurden, über das gesamte Jahr 2013 verteilt, 1.013 Personen in 422 Haushalten befragt. Die vorgegebene repräsentative Stichprobengröße wurde mit einem für derartige Befragungen üblichen Rücklauf von 23 % erreicht. Der Fragebogen war mit 73 Fragen sehr umfangreich. Rund 60 % der teilnehmenden Haushalte wurden telefonisch interviewt, die übrigen ca. 40 % der Haushalte nahmen online an der Befragung teil.

a) Modal Split

Die Bochumer Bürgerinnen und Bürger entscheiden sich bei mehr als der Hälfte ihrer Wege (56 %) für den Pkw (vgl. Abbildung 5). Auf dem zweiten Platz liegen mit rund einem Viertel (24 %) die Fußwege, gefolgt von öffentlichen Verkehrsmitteln mit 16 %. Das Fahrrad bildet mit 5 % das Schlusslicht. Seit der letzten Haushaltsbefragung in den 1990er Jahren ist der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel deutlich gewachsen, zulasten des Fußverkehrs, der um drei Prozentpunkte abnahm, aber auch zulasten des motorisierten Individualverkehrs, der um zwei Prozentpunkte sank. Der Radverkehrsanteil ist gleich geblieben.

5) Die TU Dresden führt im Rahmen dieses Forschungsprojektes bereits seit 1972 repräsentative Haushaltsbefragungen in Städten – zunächst in der ehemaligen DDR und dann auch in der gesamten Bundesrepublik – in einem 5-jährigen Rhythmus durch. An dem Erhebungsdurchgang 2013 beteiligten sich über 100 Städte und Gemeinden.

Hinweise zur Einordnung der Haushaltsbefragung

- Die Ergebnisse einer Haushaltsbefragung bilden einen großen Teil des städtischen Verkehrs ab, geben ihn jedoch nicht 1:1 wieder. Es werden die Ortsveränderungen der Einwohner erfasst, dadurch bleibt z. B. der von Einpendlern und Touristen erzeugte Verkehr sowie der Wirtschafts- und Durchgangsverkehr bei dieser Art der Erhebung außen vor. Aus diesem Grund ist z. B. ein Vergleich mit der Entwicklung der Fahrgastzahlen nur eingeschränkt möglich.

- Ein besonders wichtiger Kennwert des Verkehrsmittelwahlverhaltens ist der „Modal Split“: Er gibt an, zu welchem prozentualen Anteil die Bochumer Bevölkerung ihre Wege an einem mittleren Werktag mit den jeweiligen Hauptverkehrsmittelgruppen zurücklegt. Dieser Wert ist unabhängig von der Länge der Wege.

- Ein Weg kann aus verschiedenen Etappen bestehen, die mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Der Modal Split berücksichtigt in diesen Fällen nur das *Haupt*-Verkehrsmittel des gesamten Weges. Dazu wurde vorab eine Reihenfolge der verschiedenen Verkehrsmittel definiert. Das Hauptverkehrsmittel ist jeweils das, welches die grundsätzlich höchste entfernungsbezogene Leistungsfähigkeit besitzt. Dadurch sind im Modal Split z. B. Fußwege zum und vom parkenden Auto oder die Fahrt mit dem Rad zur Haltestelle nicht enthalten. Die Verkehrsmittel des kommunalen ÖSPV befinden sich auf den Hierarchisierungsstufen 4 bis 6.

1. Fernzug
2. Nahverkehrszug
3. S-Bahn
4. U-Bahn
5. Straßenbahn
6. Bus
7. Taxi
8. Mitfahrer Carsharing-Pkw
9. Mitfahrer in einem anderen Pkw
10. Mitfahrer im Haushalts-Pkw
11. Fahrer im Carsharing-Pkw
12. Fahrer im anderen Pkw
13. Fahrer im Haushalts-Pkw
14. Motorisiertes Zweirad
15. Fahrrad
16. zu Fuß

- Zur Gruppe des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) gehören die Verkehrsmittel Flugzeug, Fähre, Schwebebahn, Seilbahn, Fernzug, Nahverkehrszug, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Taxi und andere als öffentlicher Verkehr zu bezeichnende technische Hilfsmittel.

- Im Zeitvergleich sollten die relativen sowie auch die absoluten Veränderungen betrachtet werden. Die folgende beispielhafte Gleichung kann aufgrund der ersten beiden Variablen auch bei einem konstanten Modal Split (keine relative Veränderung) ein anderes absolutes Ergebnis erzielen:

365.000 Einwohner x 3,5 Wege pro Person und Tag x 16 % ÖV-Anteil
= 204.400 Wege mit dem ÖV pro Tag

- Eine Haushaltsbefragung kann aus Kosten- und Praktikabilitätsgründen nur stichprobenartig erfolgen und muss dann auf die Grundgesamtheit hochgerechnet werden. Für Bochum wurde eine Mindeststichprobe von 1.000 Personen angesetzt, um hinreichend genaue Aussagen (95 %ige Sicherheit) zum Verkehrsaufkommen und zur Verkehrsmittelwahl zu erhalten. Dieses 95 %-Vertrauensintervall bedeutet, dass die Modal Split-Angaben um ca. 1-2 Prozentpunkte nach oben oder unten abweichen können (z. B. im ÖV zwischen 14,4 und 17,0 %). Auch dies ist vor allem im Zeitvergleich wichtig: Liegt zufällig z. B. der erste Wert am oberen Ende des Vertrauensintervalls und der zweite am unteren Ende, ergibt sich auf den ersten Blick eine Reduktion, die sich jedoch lediglich durch die Statistik begründet.

- Darüber hinaus sind aufgrund dieser Stichprobengröße nur Aussagen für das gesamte Stadtgebiet, aber keine Differenzierung zwischen den Stadtteilen möglich.

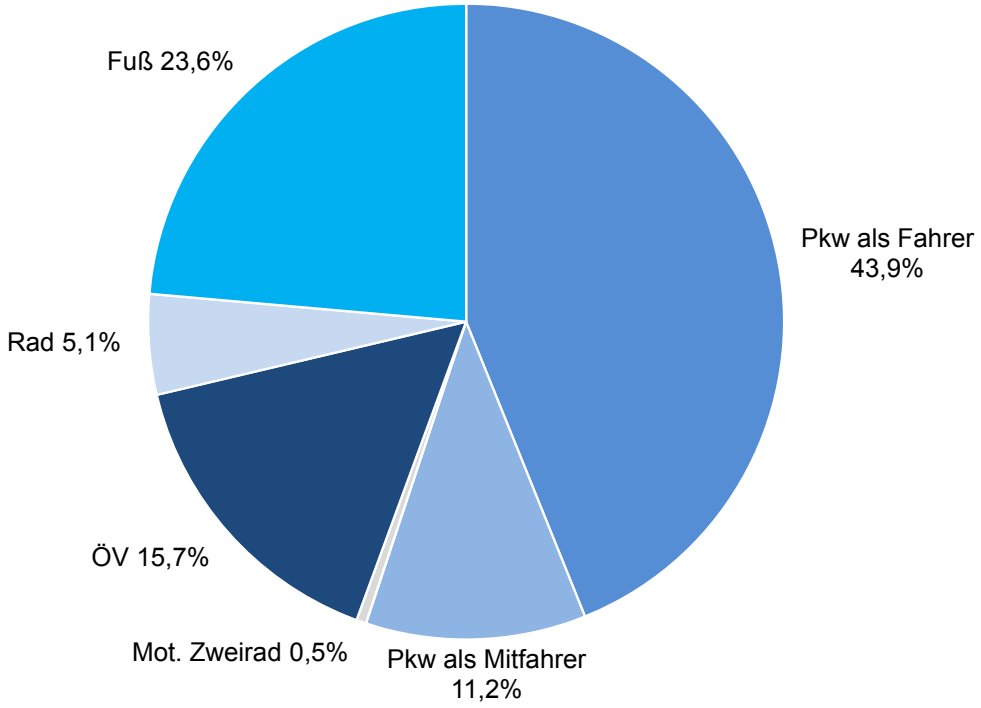


Abb. 5: Modal Split 2013

Im Vergleich zu anderen Städten (Oberzentren bis unter 500.000 Einwohnern mit hügeliger Topographie) ist die Mobilität der Bochumer Bürgerinnen und Bürger durch einen durchschnittlichen ÖV-Anteil, sowohl einen unterdurchschnittlich geringen Rad- als auch Fußverkehrsanteil und im Umkehrschluss einen überdurchschnittlich hohen MIV-Anteil gekennzeichnet.

b) Allgemeine Mobilitätskennwerte

Im Durchschnitt legen die Bochumer an einem Tag 26 Kilometer bei 3,5 Wegen zurück und benötigen dafür 74 Minuten. Ein Weg dauert somit durchschnittlich 21 Minuten und ist 7,5 Kilometer lang. Innerhalb Bochums (Binnenverkehr) werden die längsten Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (5,5 km zu 5,1 km MIV) und dauern durchschnittlich 30 Minuten. Betrachtet man alle Wege (auch mit Quelle oder Ziel außerhalb Bochums), steigt die Entfernung im ÖV auf 9,5 km (zu 10,0 km MIV) und die Zeit auf 36 Minuten. Sowohl im Binnenverkehr als auch auf allen Wegen ist der MIV ungefähr doppelt so schnell wie der ÖV. Die Vergleichsstädte zeigen ein ähnliches Bild.

Auch für kurze Wege wählen die Bochumer häufig den Pkw: Dies gilt für 25 % aller Wege bis zu einem Kilometer und 60 % aller Wege zwischen drei und fünf Kilometern. Etwas weniger als ein Viertel aller Wege wird in den Entfernungsgruppen 3 bis 5 Kilometer (24 %) und 5 bis 10 Kilometer (22 %) mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Knapp ein Drittel (32 %) aller Wege im ÖV sind zwischen zwei und vier Kilometern lang.

Ein Bochumer Haushalt besitzt im Durchschnitt 1,3 Fahrräder und 1,1 Pkw. Während es in einem Viertel der Haushalte sogar zwei und mehr Pkw sind, haben fast ebenso viele (23 %) gar keinen. Mehr als ein Drittel der Befragten verfügt uneingeschränkt (33 %) oder nach Absprache (3 %) über eine Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel. Dies ist im Vergleich zu anderen Städten (31 %) leicht überdurchschnittlich. Die Zugriffsmöglichkeiten auf Pkw (72 %) und Fahrrad (63 %) sind weiter verbreitet, spiegeln sich aber nicht automatisch im Modal Split wider.

c) Geschlechtsspezifische Belange und Einfluss der familiären Situation

Geschlechtsspezifische Unterschiede lassen sich in den Befragungsergebnissen noch erkennen, sie sind jedoch längst nicht mehr so ausgeprägt wie früher. So ist z. B. der Anteil der Frauen, die über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, nur geringfügig höher (37 % zu 34 % Männern).

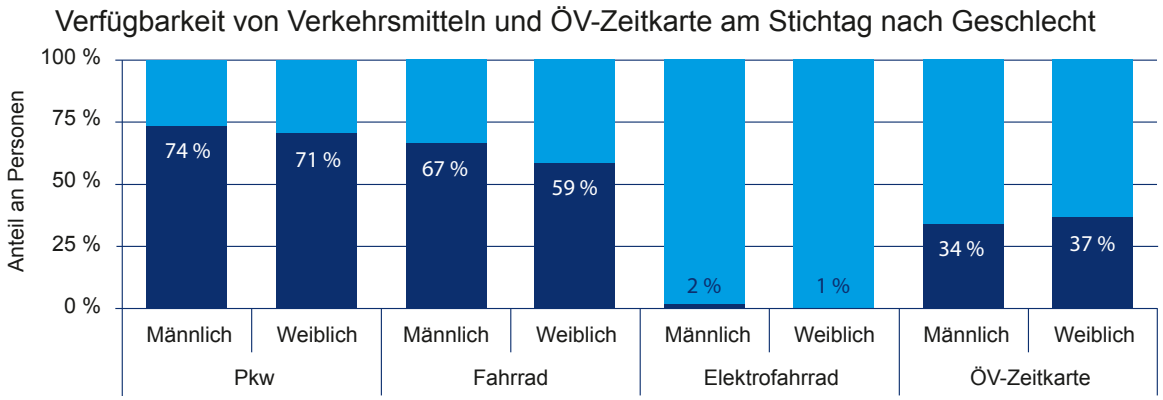


Abb. 6: Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht

In der Altersgruppe der 25- bis unter 45jährigen legen Frauen mit durchschnittlich 3,8 Wegen pro Tag etwas mehr Wege zurück als Männer (3,5). Geringfügige Unterschiede hinsichtlich der Wegezwecke zeigt die folgende Abbildung:

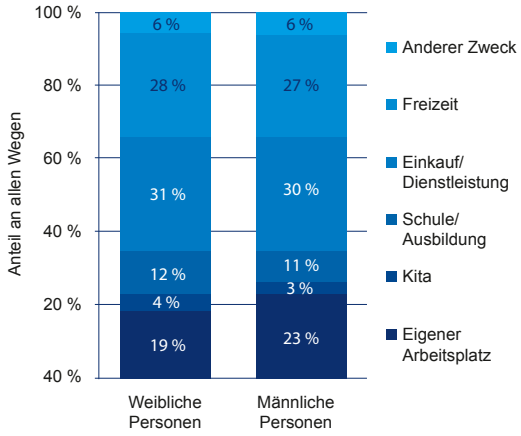


Abb. 7: Wege nach Zweck und Geschlecht

Einen größeren Einfluss auf das Verkehrsverhalten als das Geschlecht hat dagegen die familiäre Situation. Insbesondere die Familienarbeit erfordert häufig längere Wegeketten. Hierdurch werden besondere Ansprüche an den ÖPNV gestellt, damit das Auto nicht die einzige Möglichkeit ist, um diese Wegeketten zu bewältigen. Eine statistische Auswertung ist derzeit nur indirekt bzw. für einzelne Aspekte möglich, z. B. nach dem Verkehrszweck „Bringen und Holen von anderen Personen“. Während die Aktivitäten von Kindern noch vergleichsweise einfach nachvollzogen werden können, lässt sich die Betreuung von Angehörigen der älteren Generation bisher gar nicht separat abbilden.

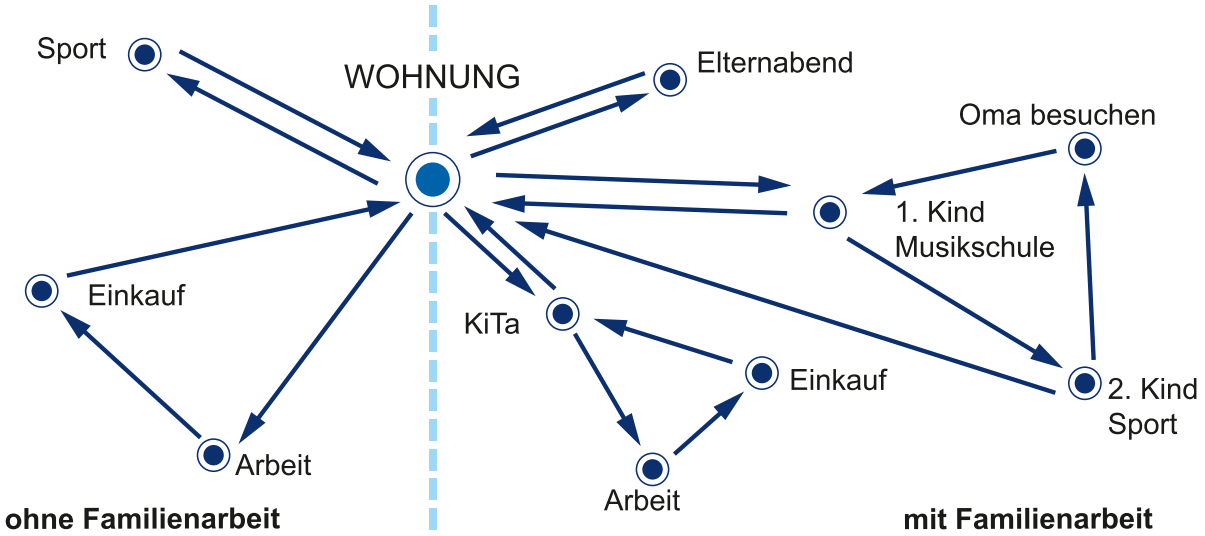


Abb. 8: Einfluss der familiären Situation
(Quelle: Gleichstellungsstelle Landkreis Ludwigshafen/Rh. (Hrsg.), Handreichung „Für eine nachhaltige Verkehrsplanung unter Frauenaspekten“)

d) Kennwerte der ÖPNV-Nutzung

Knapp 80 % der Bochumer haben den ÖPNV in den letzten zwölf Monaten genutzt. Mehr als die Hälfte (53 %) kauften dafür Einzel-, Tages- oder Mehrfachkarten. Der ÖV ist bei den Wegen zu Kita, Schule oder Ausbildung mit 34 % das meistgenutzte Verkehrsmittel. In den Vergleichsstädten überwiegt auch hier der MIV. Der ÖV-Anteil beträgt, ähnlich wie in anderen Städten, bei Wegen zum eigenen Arbeitsplatz 16 %, bei Freizeitwegen 12 % sowie bei Wegen zu Einkauf/Dienstleistung 10 %.

Im Jahresverlauf variiert der ÖV-Anteil geringfügig zwischen 15 % im 2. Quartal (April – Juni) und 18 % im 1. Quartal (Januar – März). Die werktägliche Spitzenstunde des ÖVs findet zwischen 7:00 und 8:00 Uhr statt (13 %) (vgl. Abbildung 9). Hier konzentriert sich eine hohe Belastung in einem sehr kleinen Zeitfenster, so dass Einsatzwagen erforderlich sind, um alle Fahrgäste befördern zu können. Weitere große Nachfrage besteht in der Zeit von 13:00 bis 14:00 Uhr (10 %) und von 15:00 bis 16:00 Uhr (12 %).

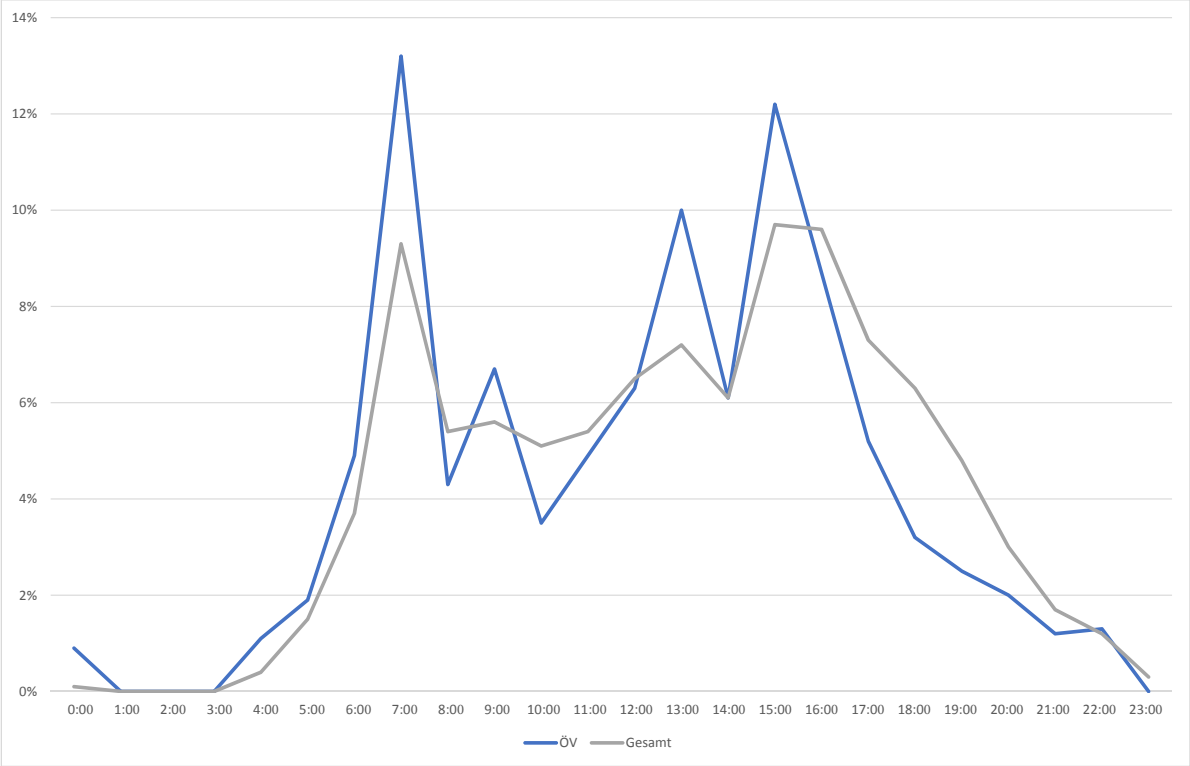


Abb. 9: Tagesganglinie Öffentlicher Verkehr und Gesamtverkehr

Die Erreichbarkeit der Haltestellen ist in Bochum als gut zu beurteilen: 93 % der Befragten erreichen von ihrer Wohnung in bis zu 10 Minuten zu Fuß die nächstgelegene Bushaltestelle, 44 % eine Straßenbahn-Haltestelle sowie 27 % einen Stadtbahn-Bahnhof.

4.2.2. Pendlerverhalten

Berufspendler überwinden (in der Regel) an jedem Werktag die Stadtgrenze(n) zwischen ihrem Wohn- und ihrem Arbeitsort und erzeugen so in der Summe eine hohe Anzahl von Wegen. Dies sind häufig für die Verkehrsplanung gut planbare Verkehrsströme, die nicht wie z. B. im Freizeitverkehr starken jahreszeitlich- oder wetterbedingten Schwankungen unterliegen. Sie konzentrieren sich jedoch meistens auf Spitzenzeiten, in denen besonders große Kapazitäten nachgefragt werden. Insgesamt entstehen gerade im ÖPNV dadurch das Grundgerüst und die Grundlast für die städteübergreifenden Verbindungen.

Pendeln stellt aber nicht nur besondere Ansprüche an das Verkehrssystem, sondern auch an die Menschen, denn es kostet Zeit und Geld. Häufig erfolgt die Festlegung auf ein bestimmtes Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit einmal und wird anschließend nicht wieder überdacht. Dabei spielt auch die Frage eine Rolle, ob sich Pendler ein ÖV-Abonnement und ein Auto (und ggf. ein Fahrrad) leisten können und wollen.

Um den Menschen das Pendeln angenehmer zu machen, ist es neben den finanziellen Aspekten das Ziel, einen hochwertigen ÖPNV anzubieten, der mögliche Zeitvorteile des MIVs durch eine qualitativ nutzbare Zeit in öffentlichen Verkehrsmitteln ausgleicht. In diesem Zusammenhang sind vor allem das Sitzplatzangebot sowie die Anschlussqualität zu nennen.

Weitere Optimierungsmöglichkeiten bestehen durch die Nutzung von inter- und multimodalen Angeboten: bei gutem Wetter werden Rad und ÖPNV kombiniert; die Nutzung des Autos erfolgt nur, wenn zum Feierabend der Großeinkauf ansteht; auf P&R wird zurückgegriffen, um Parkgebühren zu sparen (Voraussetzung: Parkgebühren sind teuer als ÖV-Ticket).

Pendlerbewegungen im Jahr 2015

Die Pendlerrechnung NRW liefert jährlich Angaben über die Pendelbewegungen der Erwerbstätigen auf Gemeindeebene. Die Pendlerrechnung ist eine Sekundärstatistik, die die benötigten Arbeits- und Wohnortangaben sowie die Merkmale der Pendler aus unterschiedlichen Statistiken heranzieht.

Die Zahl der in Bochum lebenden Erwerbstätigen betrug 2015 rund 172.000. Diese teilten sich in ca. 99.000 innergemeindliche Pendler und ca. 73.000 Auspendler. Da gleichzeitig ca. 81.300 Menschen über die Stadtgrenze nach Bochum einpendelten, ergab sich ein positiver Pendlersaldo von ca. 6.600 Personen. Die Abbildung 10 zeigt die Verteilung auf die unmittelbar angrenzenden Nachbarstädte.

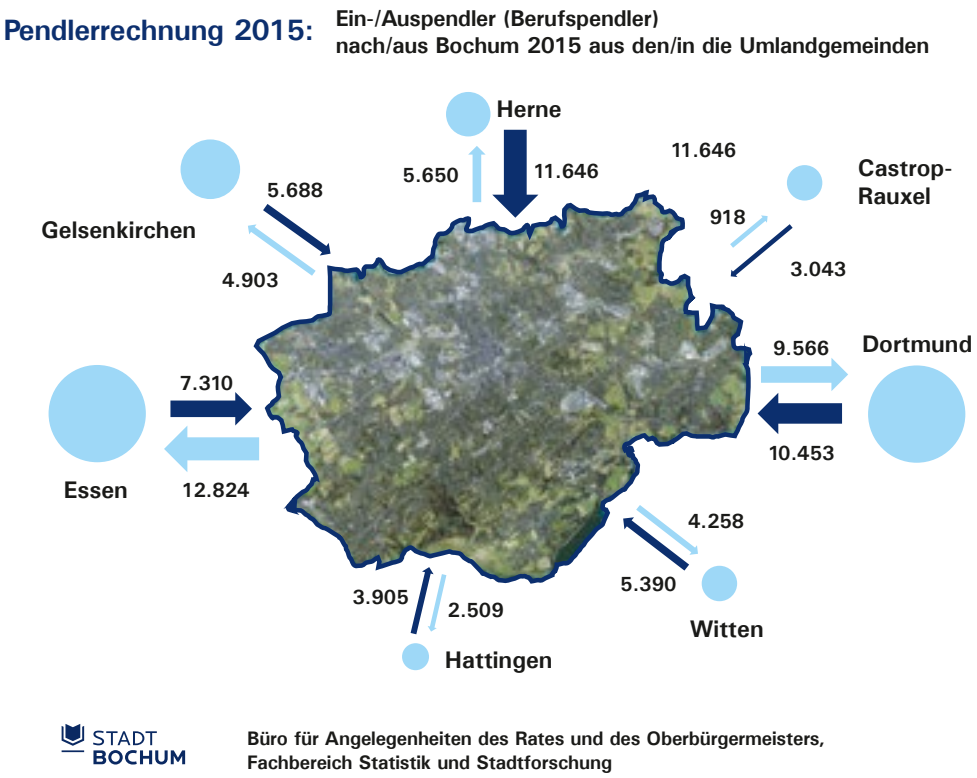


Abb. 10: Ein- und Auspendler nach Quelle- und Zielgemeinden 2015

Aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung im Jahr 2013 (vgl. Kapitel 3.2.1.) ergibt sich bei den Auspendlern ein ÖV-Anteil von 22 % (Hauptverkehrsmittel im Quellverkehr mit Wegezweck „eigener Arbeitsplatz“).

Entwicklung der Pendlerzahlen

Infolge von methodischen Änderungen beim Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) und der Revision der Bundesagentur für Arbeit sind die Ergebnisse der Pendlerrechnungen NRW ab 2010 leider nur bedingt mit den vorherigen Auswertungen vergleichbar.

Es ist deutlich zu erkennen, dass die Zahl der Einpendler aus den Nachbarstädten (vgl. Abbildung 11) im Vergleich zum Jahr 2002 sehr stark gesunken ist. Dies liegt zum einen daran, dass die Ausbildungspendler (Schülerinnen, Schüler und Studierende) aufgrund der in den vorherigen Erhebungen deutlich hervorgetretenen Dateninkonsistenzen bei den Wohnortangaben in den Pendlerrechnungen seit 2010 nicht mehr berücksichtigt werden. Darüber hinaus spiegeln diese Zahlen aber auch die wirtschaftliche Entwicklung Bochums, insbesondere die Schließung des Nokia-Werks sowie den Personalabbau bei Opel, wider. Die Zahl der Auspendler in die Nachbarstädte (vgl. Abbildung 12) war zwischenzeitlich auch etwas gesunken, lag aber 2015 wieder auf dem Niveau von 2002. Zwischen den Städten haben sich leichte Verschiebungen ergeben. So ist z. B. die Zahl der Menschen, die in Bochum leben und in Essen, Gelsenkirchen oder Castrop-Rauxel arbeiten, geringfügig gestiegen. Insgesamt hat sich die Rangfolge zwischen den Nachbarstädten nicht verändert.

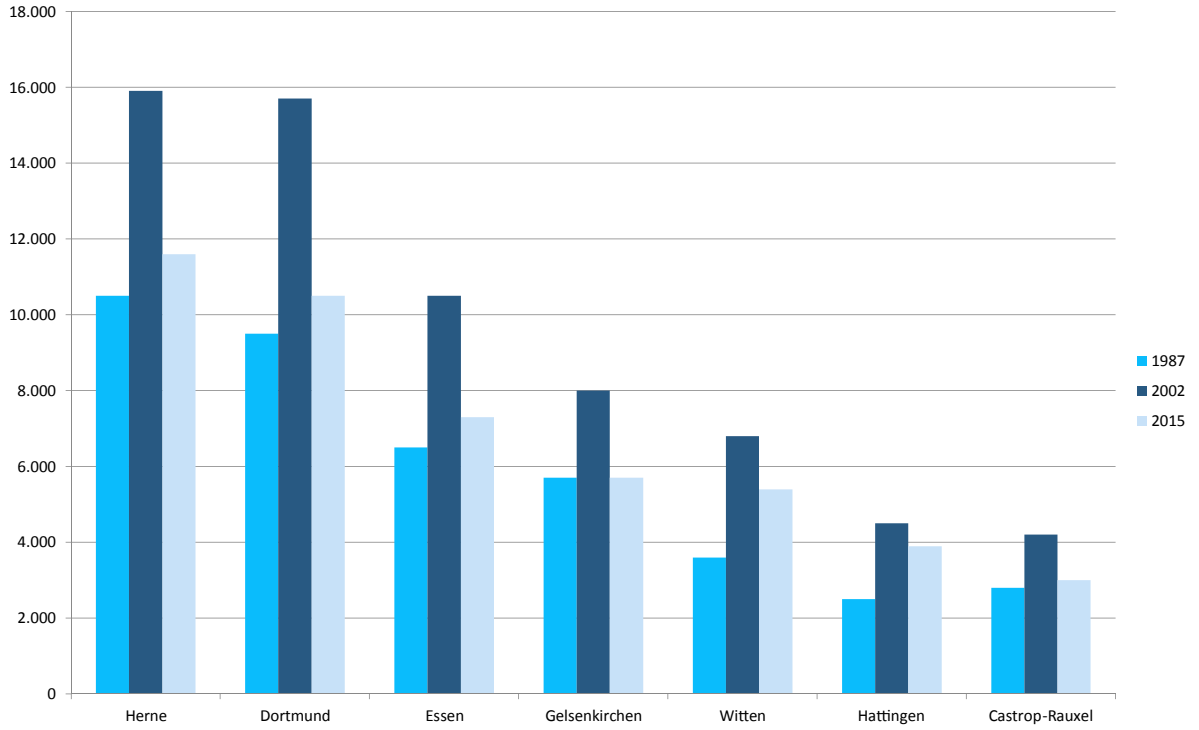


Abb. 11: Einpendler nach Herkunftsgemeinden, Vergleich der Jahre 1987, 2002 und 2015

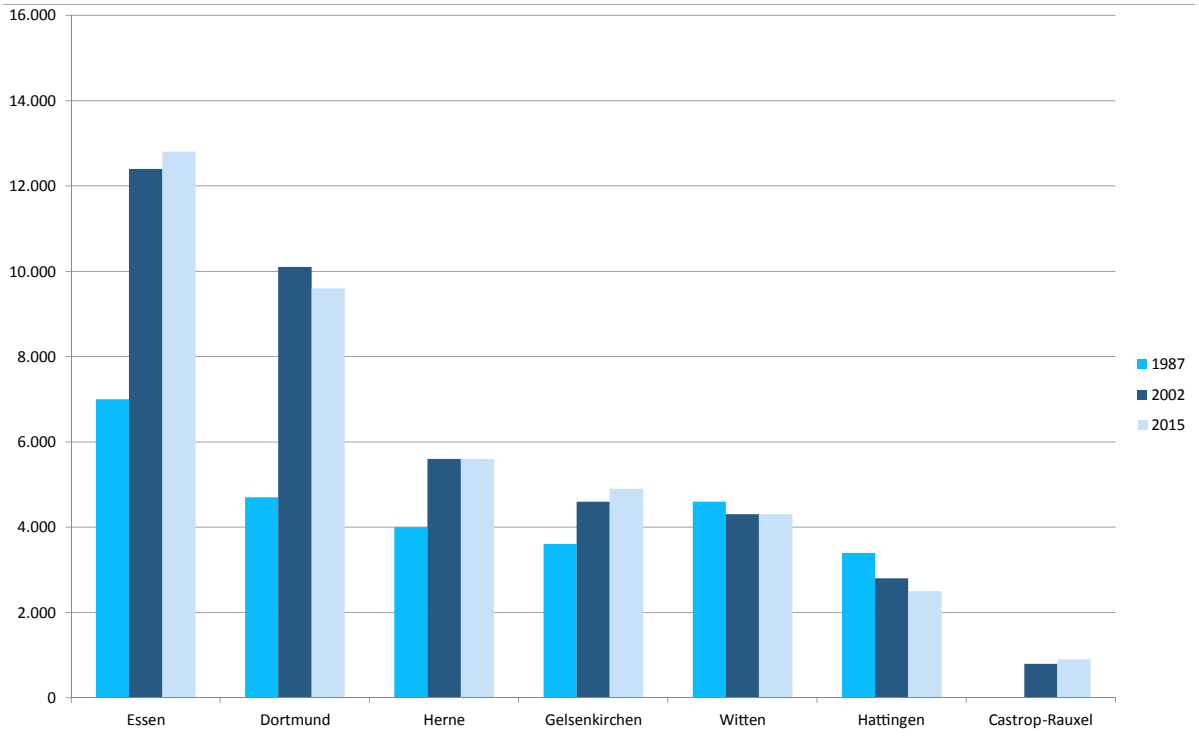


Abb. 12: Auspendler nach Zielgemeinden, Vergleich der Jahre 1987, 2002 und 2015

5.

Bestandsaufnahme und Entwicklungen des öffentlichen Personennahverkehrs in Bochum seit 2009

5.1. Liniennetz

Das Liniennetz setzt sich aus verschiedenen Produkten des ÖSPV (Kapitel 5.1.3.) und des regionalen SPNV zusammen (Kapitel 5.1.4.). Das Gutachterbüro PTV Transport Consult GmbH wurde mit einer Überprüfung des Bochumer Straßenbahn- und Buslinienennetzes beauftragt (PTV Transport Consult GmbH, 2016). Die nachfolgenden Ausführungen (lediglich 5.1) fußen teilweise auf der Bestandsaufnahme durch PTV.

Der lokale ÖPNV in Bochum wird geprägt durch eine starke Ausrichtung auf die Bochumer Innenstadt. Die Stadtbahn U35 sowie die Straßenbahnlinien verkehren in bzw. durch das Zentrum der Stadt. Zentrale Knotenpunkte sind das Rathaus sowie insbesondere der Hauptbahnhof. Weitere wichtige Ziele/Zentren sind beispielsweise Wattenscheid-Mitte, die Ruhr-Universität, Linden und Langendreer. Nach Gelsenkirchen, Herne, Witten und Hattingen besteht städteübergreifender Zug-, Stadtbahn- oder Straßenbahnverkehr, nach Dortmund und Essen Zugverkehr. Die Stadtbahn U35 verbindet Herne mit dem Zentrum Bochums sowie die Universität in Querenburg. Diese Nord-Süd-Verbindung stellt die wichtigste und meistgenutzte Nahverkehrsverbindung in Bochum dar. Ein Großteil der Stadtteile wird über den Schienenverkehr erschlossen. Dies garantiert zumeist eine schnelle, direkte und gut getaktete Anbindung in die Innenstadt. In den nicht durch den Schienenverkehr angebundenen Stadtteilen wird dies durch den Busverkehr geleistet.

Zahlreiche Buslinien im Stadtgebiet sowie städteübergreifende Busverbindungen ergänzen den Verkehr auf der Schiene. Hierbei ist teilweise eine Hierarchisierung der Buslinien zu erkennen. Hauptbuslinien wie beispielsweise die Linie 345 binden Stadtteile wie Eppendorf und Werne im 20-Minuten-Takt direkt an die Innenstadt an. Ergänzend verkehren tangentiale Linien (z. B. Linie 346 Fachhochschule – Scharpenseelstraße) um Direktverbindungen herzustellen. Weitere Linien dienen als Zubringer zum Schienenverkehr und haben eine reine Erschließungsfunktion innerhalb einzelner Stadtteile (insbesondere in Dahlhausen/Linden). Insgesamt ist diese Struktur in Teilen zu erkennen, jedoch existieren auch zahlreiche Linien, welche verschiedene Funktionen übernehmen.

Das Liniennetz in Bochum für einen Werktag (Stand 2015) ist getrennt nach Verkehrsträgern der Abbildung 13 zu entnehmen. Zu erkennen ist die Verzahnung mit den Nachbarstädten, insbesondere mit Witten, Herne, Gelsenkirchen, Dortmund und Hattingen. In der Abbildung sind auch die Angebote des regionalen Schienenpersonennahverkehrs in Form von S-Bahnen, Regionalbahnen und Regionalexpresse dargestellt.

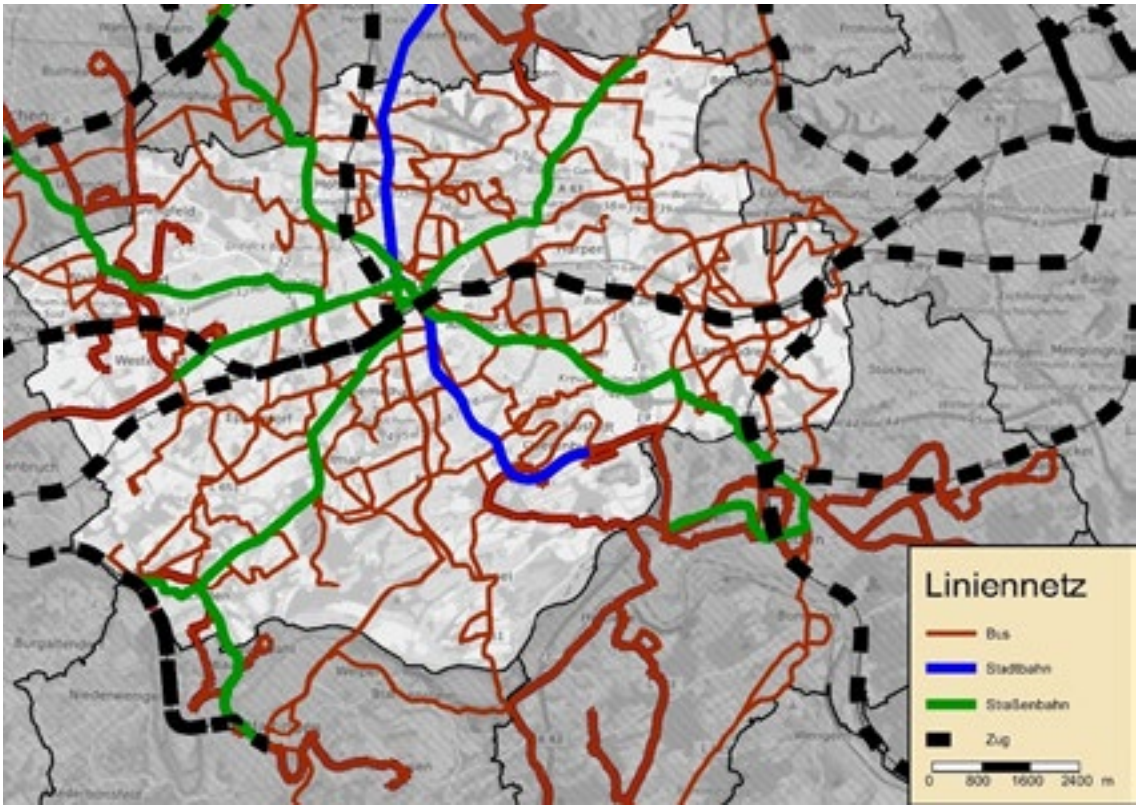


Abb. 13: ÖPNV-Liniennetz in Bochum getrennt nach Verkehrsträgern (Stand 2015, Montag-Freitag) (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))

Ein Liniennetzplan befindet sich im Anhang 3. Eine Kategorisierung der kommunalen Linien nach ihrer Funktion ist der unten stehenden Tabelle zu entnehmen. Zu beachten ist, dass bei einigen Linien mehrere Funktionen zutreffend sein können.

Klassifizierung der ÖSPV-Linien in Bochum nach ihrer Funktion
Stand 2016

Kategorie	
Stadtbahn / Straßenbahn (Radial-, bzw. Durchmesserlinien, teilweise Stadtübergreifend)	U35, 302, 306, 308, 310, 318
Radial- und Durchmesserlinien	336, 345, 349, 353, 354, 356, 365, 368, 388, 394, CE31, SB37
Tangentiallinien innerhalb Bochums	344, 346, 360, 364, 366, 372, 377
Tangentiallinien über die Stadtgrenze Bochums	320, 321, 333, 359, 363, 367, 369, 370, 375, 376, 378, 379, 383 385, 389, 390, 395, SB67
Stadtteillinie	352, 355, 357, 358, 386
Bedarfsverkehr	AST16, AST26, AST46, AST52, AST53, AST59, AST60, AST63, AST69, AST72, AST95
Nachtverkehr	NE1, NE2, NE3, NE4, NE5, NE6, NE7, NE8, NE10, NE13, NE17, NE18

Tab. 5: Klassifizierung der ÖSPV-Linien in Bochum nach ihrer Funktion (Stand 2016)

Die Hauptlinien verkehren im 10- bzw. 20-Minuten-Takt. Stadtteillinien und Erschließungslinien verkehren im 60-Minuten-Takt. Jedoch gibt es auch einzelne Buslinien, welche im 30-Minuten-Takt verkehren bzw. sich zwei Buslinien im 60-Minuten-Takt zu einem 30-Minuten-Takt überlagern. Die Verknüpfung von Linien im 20- und 30-Minuten-Takt ist beim Umstieg problematisch.

Zusätzlich zum regulären Fahrplanangebot verkehrt in den Nächten zum Samstag, Sonntag und vor Feiertagen ein Nachtexpress (NE). Das NE-Netz setzt sich aus der U35, den Straßenbahnlinien 306 und 318 und insgesamt 12 Buslinien zusammen. Im Zeitraum zwischen 01:00 Uhr und 05:00 Uhr werden jeweils stündlich Fahrten angeboten. Die Linienführungen entsprechen nicht dem Tagesnetz.

Für eine wirtschaftliche Abwicklung des NE-Betriebes werden überwiegend Ringlinien mit einer Fahrzeit von knapp unter einer Stunde gefahren. Somit kann jede Buslinie von nur einem Fahrzeug bedient werden. In der nachfolgenden Abbildung ist das NE-Netz dargestellt. Ergänzend hierzu gibt es Nachtfahrten bei den Zügen Richtung Essen, Hattingen und Dortmund (S1 und S3).

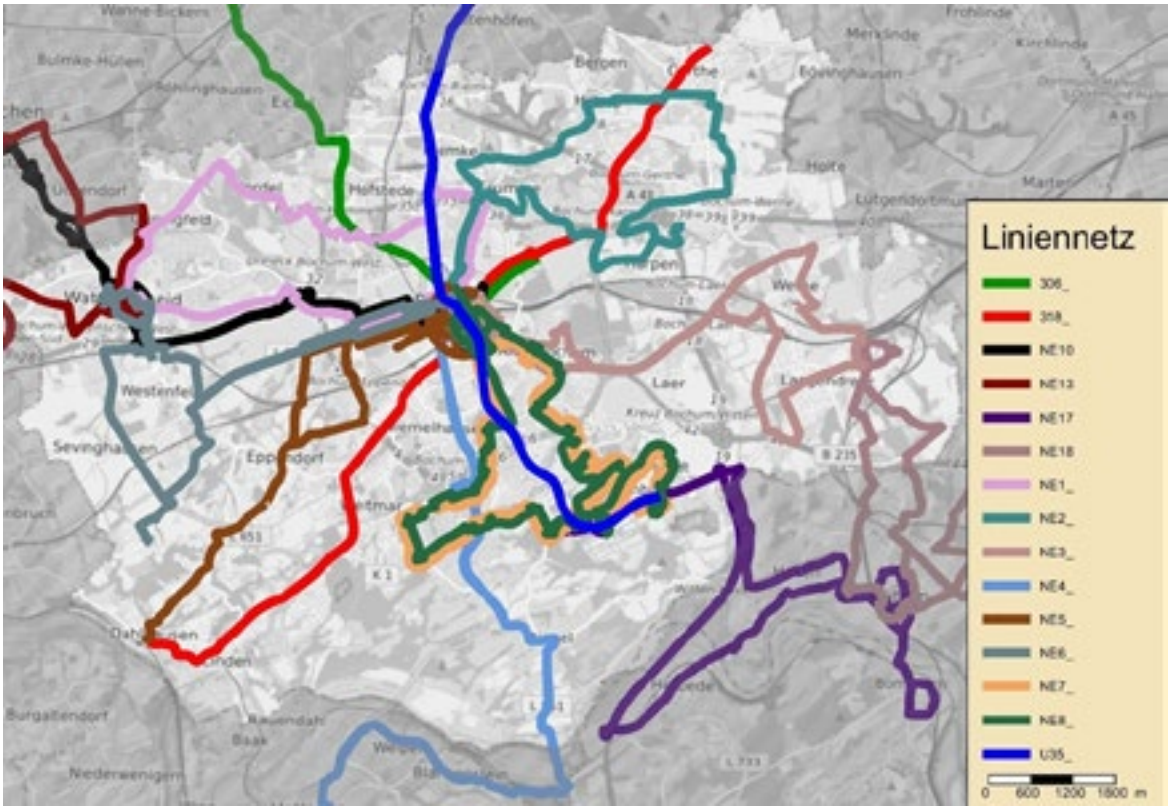


Abb. 14: Das NE-Netz in Bochum (Stand 2015) (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))

Seit dem Inkrafttreten des NVP 2009 passten die Stadt Bochum und die Verkehrsunternehmen das ÖSPV-Angebot aktuellen Entwicklungen an. Die Änderungen, die wesentliche Auswirkungen auf das ÖSPV-Netz hatten, sind im Kapitel 5.1.1. aufgelistet.

Die Kenndaten des Liniennetzes haben sich von 2009 bis 2015 wie folgt geändert:

Vergleich Liniennetz 2009/2015

	Angebotsform	2009	2015
Anzahl Linien (Regelverkehr)	**Bus**	52	55
	Straßenbahn	5	5
	Stadtbahn	1	1
Betriebsleistung in Zug- bzw. Buskilometer [Mio.]	**Bus**	8,583	8,607
	Straßenbahn	2,490	2,487
	Stadtbahn und Straßenbahnen im Tunnel	2,026	1,946

Tab. 6: Vergleich Liniennetz 2009/2015

Abgesehen von geringfügigen Schwankungen, z. B. durch Baustellen, Linientrennungen, Anzahl und Lage von Feiertagen, Kombination von Schul- und Semesterferien, ist das Verkehrsangebot konstant geblieben.

Bei Baumaßnahmen auf den regulären Linienwegen muss der Verkehr bedarfsgerecht umgeleitet werden. Dazu stimmen sich die Stadt Bochum, die Polizei und die Verkehrsunternehmen mit dem Ziel ab, die Einschränkungen der Fahrgäste so gering wie möglich zu halten. Teilweise müssen Buslinien auch aufgrund von Großveranstaltungen Umleitungen fahren. Dabei ist zudem eine enge Abstimmung mit den Veranstaltern erforderlich. Die Verkehrsunternehmen leisten in diesem Zusammenhang einen hohen Kommunikations- und Organisationsaufwand. Die durch die Bedarfsverkehre entstehenden Mehrleistungen sind Bestandteil der von den Verkehrsunternehmen zusätzlich zum Regelangebot zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

5.1.1. Umgesetzte Maßnahmen seit 2009

Die Stadt Bochum und die Verkehrsunternehmen überprüfen kontinuierlich das ÖSPV-Angebot und passen es aktuellen Entwicklungen an. Zudem untersuchen sie Anregungen von Fahrgästen und aus den politischen Gremien auf deren Umsetzbarkeit. In der nachfolgenden Tabelle werden alle wesentlichen Änderungen im Bochumer Netz seit 2009 aufgeführt. Diese wurden grundsätzlich mit den Bezirksvertretungen abgestimmt. Bei umfangreicheren Änderungen beteiligte die Verwaltung zudem die entsprechenden Fachausschüsse.

Tab. 7: Änderungen ab Juni 2009 (Ergänzung der Fortschreibung 2009)

Änderungen ab Juni 2009 (Ergänzung zur Fortschreibung 2009)

2009	
320	Montags bis freitags fährt die Linie 320 statt in einem 20-Minuten-Takt im 30-Minuten-Takt von der Ruhr-Universität Richtung Witten. In Witten ändert sich die Linie stark.
336	Zwischen den Haltestellen Tenthoffstraße und Heckertstraße wird die neue Haltestelle An der Kaiseraue eingerichtet.
339/375	Die Linie 339 entfällt und wird durch die Linie 375 ersetzt. Der Linienweg in Bochum bleibt unverändert, in Witten ändert sich die Linie grundlegend.
352	Zwischen den Haltestellen Asternweg und Höhenweg wird in Fahrtrichtung Linden Mitte (über Nevelstraße) die neue Haltestelle Sonnenscheinpfad eingerichtet.
359/AST59	Die Linie 359 ändert sich im Ennepe-Ruhr-Kreis grundlegend, dies hat Auswirkungen auf den Bochumer Fahrplan. Der Linienweg ist in Bochum unverändert. Das AST59 fährt weiterhin nach 22 Uhr zwischen BO-Dahlhausen (S) und Hattingen Mitte.
372	Zwischen den Haltestellen Ruhr-Universität und Alte Markstraße wird das Fahrtenangebot samstags zwischen 13 Uhr und 18 Uhr verstärkt, die Linie 372 fährt hier im dichteren 20-Minuten-Takt.
376	In den Sommermonaten wird die Linie 376 an Sonn- und Feiertagen über Heven, Heveney und das Lottental alle 30 Minuten bis zur Ruhr-Universität Bochum verlängert.
394	Aufgrund der Schließung des Nokia Werks entfällt die Haltestelle Nokia.
NE17	Neu eingerichtet wird die Wittener NachtExpress-Linie NE17. Ihre Strecke führt von der Ruhr-Universität Bochum über Herbede, Witten Hbf, Bommern, Witten Rathaus und Heven wieder zur Ruhr-Universität.
NE18	Der NE18 erhält eine zusätzliche Fahrt und geht nun schon um 0.24 Uhr ab der Haltestelle Im Esch auf seine Runden.
AST16	Zur besseren Erschließung der Studierendenwohnanlage Kalwes wird das AST16 zum Vorlesungsbeginn am 12.10.2009 neu eingerichtet. Das AST verkehrt während der Vorlesungszeiten der Ruhr-Universität Bochum. Es werden die Haltstellen Ruhr-Universität und Fachhochschule sowie die neue Haltestelle Kollegstraße bedient.

2010	
336	Die Haltestelle Biggestraße wird samstags in der NVZ in Richtung Lütgendortmund neu bedient.
344	Zwischen den Haltestellen Fontanestraße und Nordbad wird die neue Haltestelle Rosenbergstraße eingerichtet.
352/AST52	Zwischen den Haltestellen Herbergsweg und Am Hedtberg wird die neue Haltestelle Krampenhof eingerichtet.
363/386/390	Zwischen den Haltestellen Grünstraße und Hardenbergstraße wird in Höhe des Friedhofs die Haltestelle Wibbeltstraße neu eingerichtet.
366	Die Linie wird von Hiltrop Kirche bis zur Bergener Straße verlängert. Dabei werden die Haltestellen Im Hagenacker, Schultesche Heide und Bergener Straße neu bedient. Hier entsteht durch Überlagerung der Linien 366 und 367 auf diesem zusätzlichen Abschnitt nun montags bis samstags von ca. 9 Uhr bis 19/20 Uhr ein ca. 30-Minuten-Takt. Zwischen den Haltestellen Fontanestraße und Nordbad wird die neue Haltestelle Rosenbergstraße eingerichtet.
NE7	Zwischen den Haltestellen Freigrafendamm und Am Pappelbusch wird die Haltestelle Sanderweg neu eingerichtet.
NE8	Zusätzliche Haltestelle am Sanderweg. Die Linie hält nun auch in Richtung Ruhr-Universität an der Haltestelle Buddenbergplatz.
AST26	Zur besseren Erschließung des Ruhrlandheims wird das AST26 neu eingerichtet. Das AST verkehrt montags bis sonntags zwischen 9 und 20 Uhr einmal stündlich zwischen der neuen Haltestelle Blumenau und der Haltestelle Haarholzer Straße in Stiepel.
2011	
U35	Taktumstellung in der Morgenspitze, 3-3-6-Minuten-Takt zwischen den Stationen Deutsches Bergbau-Museum und Hustadt und 6-Minuten-Takt zwischen Deutsches Bergbau-Museum und Herne Schloß Strünkede.
359	Aufgrund der Sperrung der Schwimmbrücke u. a. für den Busverkehr endet die Linie 359 montags bis freitags an der neuen Haltestelle Schwimmbrücke in Bochum. Die Relation Schwimmbrücke bis Essen Burgaltendorf Burgruine wird von der Linie 159 der EVAG übernommen. Es besteht ein direkter Anschluss zur Weiterfahrt. Samstags endet die Linie 359 an der Haltestelle BO-Dahlhausen S.
AST16	Die Einsatztage der Linie werden ausgeweitet. Der Ferienplan wird dem Ferienplan der U35 angeglichen.
AST60	Aufgrund der Sperrung der Brücke an der Buselohstraße u. a. für den Busverkehr wird die AST-Linie 60 zur besseren Erschließung des Bereichs um die Bonhoefferstraße neu eingerichtet. Die Linie verkehrt zwischen den Haltestellen Bonhoefferstraße und Mettestraße.
2012	
306	Montags bis freitags werden Fahrten im 5-Minuten-Takt bedarfsgerecht von Einsatzwagen übernommen.
345/NE1/NE6	Zwischen den Haltestellen Bochum Rathaus und Annastraße wird in Höhe der RegionalBahn-Haltestelle Bochum West Bf eine gleichnamige Haltestelle für die Buslinien neu eingerichtet.
363/AST63	Die Linie 363 erhält in Wattenscheid eine neue Linienführung. Zwischen den Haltestellen August-Bebel-Platz und Sedanstraße fährt sie nun über das Marien-Hospital Wattenscheid. Hier wird direkt am Krankenhaus eine neue Haltestelle eingerichtet. Außerdem hält die Linie an der Haltestelle Freiheitstraße.
365	In Fahrtrichtung Bochum Hbf fährt die Linie 365 nicht mehr durch die Jahnstraße sondern über die Weststraße und Lohrheidestraße. Die Haltestelle Hohensteinstraße wird zu der Abfahrtsposition der Linie 389 verlegt. Die Haltestelle Leithe, Gelsenkirchener Str. wird in Fahrtrichtung Bochum Hbf neu bedient. Die Haltestelle Lahmbecke wird in die Lohrheidestraße verlegt.
377	Zusätzliche Fahrten bis ca. 20 Uhr aufgrund späterer Vorlesungszeiten / Seminare der Ruhr-Universität.
NE13	Der NE13 erhält eine zusätzliche Fahrt.

2013	
367	Durch einheitlichere Abfahrtszeiten (Entfall des Taktsprungs mo-fr) wurde der Fahrplan besser merkbar, einzelne Fahrten ändern sich, so dass die Linie 367 nun montags bis freitags in beide Richtungen von 6 bis 19 Uhr fährt, samstags fährt die Linie 367 durch eine zusätzliche Fahrt um 14:33 Uhr von Hiltrop Kirche bis Herne Bf nun von 7 – 14 Uhr.
SB67	Einrichtung zusätzlicher Fahrten morgens zum Vorlesungsbeginn im Rahmen des Doppelten Abiturjahrgangs.
U35	Während der Vorlesungszeit der Ruhr-Universität Bochum werden montags bis donnerstags zusätzliche Fahrten angeboten: 17:59 Uhr ab Hustadt bis 18:13 Uhr Deutsches Bergbau-Museum und 18:21 Uhr ab Deutsches Bergbau-Museum bis 18:35 Uhr Hustadt.
NE6	Zwischen den Haltestellen Friedrich-Lueg-Straße und Rembrandweg wird auf der Berliner Straße die Haltestelle Alter Zoll neu eingerichtet.
2014	
355	Wegen der geänderten Nachfrage am Nachmittag, fährt die Buslinie 355 samstags von ca. 10 bis 19 Uhr zwischen Langendreer und Ruhrpark im 20-Minuten-Takt. Hierdurch ändern sich auch die Fahrten von und nach Somborn.
370	Aufgrund der geänderten Nachfrage am Nachmittag fährt die Linie an Samstagen nun von ca. 10 bis 17 Uhr in Stiepel.
SB67	Reduzierung der zusätzlichen Fahrten morgens zum Vorlesungsbeginn entsprechend des tatsächlichen Bedarfs.
NE7/NE8	Die NachtExpresse 7 und 8 halten nun zusätzlich an der neuen Bushaltestelle Gesundheitscampus.
NE10	Die Linie verkehrt als schnelle Expressverbindung zwischen Gelsenkirchen-Buer und Bochum Hbf. Auf dem neuen Linienweg zwischen Gelsenkirchen Hbf und Bochum Hbf werden in Bochum die Haltestellen Jacob-Mayer-Straße/Jahrhunderthalle und Südring bedient.
AST16	Um das neue Studentenwohnheim in der Kollegstraße besser anzubinden wird der Linienweg verlängert und die neue Endhaltestelle Kalwes vor dem ehemaligen Priesterseminar eingerichtet.
2015	
308/318	Die Fahrten im Schüler- und Berufsverkehr sind dem geänderten Bedarf angepasst.
352/357/358	Die Linie 352 übernimmt den Abschnitt der Linie 357 zwischen Blankensteiner Str. und Linden Mitte und fährt darüber hinaus direkt weiter zur Scharpenseelstr. Diese Linie verkehrt nur noch montags bis samstags. Die Linien 357 und 358 sind Ringlinien. Diese verkehren parallel von der Eiberger Str. bis Am Hedtberg und teilen sich dort auf. Die Linie 357 fährt weiter über Scharpenseelstr., Munscheid, Am Sonnenberg, Linden Mitte zurück nach Dahlhausen, während die Linie 358 entgegengesetzt über Linden Mitte, Am Sonnenberg, Munscheid und Scharpenseelstr. zurück nach Dahlhausen fährt.
352	Die Haltestelle Am Feldbrand wird nun auch in Fahrtrichtung Scharpenseelstraße eingerichtet (Juni 2015).
353	Die Fahrten im Schülerverkehr sind dem geänderten Bedarf angepasst.
358	Montags bis freitags wird eine zusätzliche Fahrt um 5.08 Uhr ab Linden Mitte bis Eiberger Straße angeboten.
366	Die Fahrt um 7:01 Uhr ab Sportplatz Papenholz wird von Hiltrop Kirche bis Bergener Str. verlängert und fährt um 7:59 Uhr von dort wieder zurück.
375/376	Um den Gesundheitscampus in Bochum direkt anzubinden, wird der Linienweg der KOM-Linien 375 und 376 geändert. Der neue Linienweg führt ab Haltestelle Stiepeler Straße über die Haltestelle Gesundheitscampus bis Hallenbad Querenburg und weiter über den bisherigen Linienweg bis Ruhr-Universität. Die Haltestellen Kiefernweg, Markstraße Gesamtschule und Markstraße werden von den Linien 375 und 376 nicht mehr bedient.
390	Samstagsmorgens endet die Linie bis ca. 9:30 Uhr an der Haltestelle Scharpenseelstr., hier besteht ein Anschluss zur Linie 345 nach Dahlhausen S. Die Fahrten im Schülerverkehr sind dem geänderten Bedarf angepasst.

SB67	Reduzierung der zusätzlichen Fahrten morgens zum Vorlesungsbeginn entsprechend des tatsächlichen Bedarfs.
E.-Wg.	Bedarfsgerechte Anpassung der Einsatzwagen im gesamten Stadtgebiet.
NE10	Zwischen Gelsenkirchen Hbf und Jacob-Mayer-Str./Jahrhunderthalle hält die Linie auf Bochumer Stadtgebiet nun zusätzlich an den Haltestellen Freiheitstraße und August-Bebel-Platz.
AST52	Die Fahrt um 21.44 Uhr ab Linden Mitte bis Eiberger Straße wird nicht mehr angeboten. Stattdessen kann die Linie 357 um 21.52 Uhr genutzt werden.
2016	
SB37	Zwischen den Haltestellen Brockhauser Straße und Kosterstraße wird die Haltestelle Henkenberg eingerichtet.
CE31	Die Fahrt samstags um 4:57 Uhr ab Haarstraße wird von der Linie NE4 übernommen. Die Abfahrtszeiten verschieben sich dadurch um wenige Minuten.
368	Die Fahrt samstags um 4:56 Uhr ab Röhlinghauser Straße beginnt erst um 5:08 Uhr an der Haltestelle Hamme Kirche. Fahrgäste können die wenige Minuten vorher verkehrende Linie NE1 nutzen.
394	Zwischen den Haltestellen Eppendorf Mitte und Dahlienweg wird die Haltestelle Schützenstraße/Thorpe Heimatmuseum neu angefahren.
NE5	Die Haltestelle Schützenstraße / Thorpe Heimatmuseum wird auch in Richtung Bochum Hbf angefahren.
2017	
308/318	Montags bis freitags finden in Zeiten hoher Nachfrage zwischen den Haltestellen Am Röderschacht und Nordbad Verstärkerfahrten statt.
365/390	Zwischen den Haltestellen Höntrop S und Talstraße wird die Haltestelle Reiterweg neu eingerichtet.
302	Mit der Inbetriebnahme des neuen Trassenabschnittes wird die Linie ab der Endhaltestelle Laer Mitte über die Unterstraße in Richtung S-Bahn-Station Langendreer geführt. Auf ihrem Weg bedient sie die Haltestellen Mark 51°7, Alte Ümminger Straße und Unterstraße sowie die neuen Haltestellen Am Neggenborn, Igelstraße, Lessing-Schule und Langendreer Markt.
355/364	Die Linie bedient die neu eingerichtete Haltestelle Lessing-Schule.
360	Nach der Freigabe der neuen Buselohbrücke fährt die Linie wieder auf ihrem ursprünglichen Linienweg. Durch den geänderten Verlauf der Buselohstraße kann die Haltestelle Auf der Prinz zwischen den Haltestellen Bonhoefferstraße und Karl-Lange-Straße nicht mehr angefahren werden. Dafür wird die neu eingerichtete Haltestelle Harpener Straße bedient.
366	Die Linie bedient die neu eingerichtete Haltestelle Ümminger Straße in Fahrtrichtung Sportplatz Papenholz.
368	Die Linie fährt über die neue Buselohbrücke. Durch den veränderten Verlauf der Buselohstraße wird die neu eingerichtete Haltestelle Harpener Straße zwischen den Haltestellen Bonhoefferstraße und Auf der Prinz bedient.
370	Die Linie bedient zusätzlich die Haltestelle Im Ümminger Feld.
372	Durch die verlängerte Linie 302 ändert sich der Linienweg der Buslinie 372. Um Parallelverkehr zu vermeiden, erschließt die Linie 372 den Bereich Industriestraße und den Ümminger See. Ab BO-Langendreer West S/Auf den Holln bedient die Linie die vorhandenen Haltestellen BO-Langendreer West S, Mansfelder Straße und Rüsselsheimer Weg sowie die neuen Haltestellen Ümminger Straße, Am Vorort, Ümminger See, Vollmondstraße (Rtg. Industriestraße) und Industriestraße. Die Haltestellen BO-Langendreer West S/Lünsender Straße, Wittenbergstraße, Zum Familienwohl, Wiebuschweg, Langendreer Markt, BO-Langendreer S und Langendreer Nord werden nicht mehr angefahren.

377	Mit der Inbetriebnahme des neuen Trassenabschnittes der Linie 302 ändert sich der Linienweg der Buslinie 377. Um Parallelverkehr zu vermeiden, wird die Linie über den Bereich Kaltehardt geführt. Zwischen Langendreer Markt und der verlegten Haltestelle Im Ümminger Feld werden die Haltestellen Lessing-Schule, Langendreer Amt, Eichhornweg, Kaltehardtstraße und Urbanusstraße bedient. Die Haltestellen Fuchsweg, Am Neggenborn und Unterstraße werden von dieser Linie nicht mehr angefahren.
AST60	Da die Linien 360 und 368 die Haltestelle Bonhoefferstraße wieder bedienen, ist das AnrufSammelTaxi entbehrlich und entfällt.

Tab. 7: Änderungen ab Juni 2009 (Ergänzung der Fortschreibung 2009)

5.1.2. Stand der Vorhaben aus dem Betriebskonzept Kommunaler Schienenverkehr 2015

Das Betriebskonzept Kommunaler Schienenverkehr ist Bestandteil des NVP 2009. In dem Konzept wird zwischen Vorhaben nach dem Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP-G) und weiteren dringenden Bedarfen differenziert.

Vorhaben im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung

Das zum 31.12.2009 ausgelaufene IGVP-G regelte die Ziele und Inhalte des Auftrags an das damalige Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr eine Integrierte Gesamtverkehrsplanung für NRW durchzuführen und die Ergebnisse in die Fortschreibung der Bedarfspläne für Straße und Schiene einfließen zu lassen. Der Stand 2016 der von der Stadt Bochum angemeldeten und im NVP 2009 aufgeführten Maßnahmen im Überblick:

- **Straßenbahnlinie 310**
  Verlegung von Unterstraße bis Papenholz/Crengeldanz einschließlich Anbindung Bahnhof Langendreer (S):
  - Trassenabschnitt von Unterstraße bis Bahnhof Langendreer (S) wurde im Oktober 2017 in Betrieb genommen.
  - Abschnitt von Langendreer Markt bis Papenholz/Crengeldanz befindet sich im Bau

- **CampusLinie U35**
  Verlängerung von Hustadt zur Hochschule Bochum:
  - Bestandteil des Regionalen Flächennutzungsplanes 2010
  - angemeldet zum ÖPNV-Bedarfsplan 2017

- **Straßenbahnlinie 318**
  Zweigleisiger Ausbau zwischen Linden Mitte und Dahlhausen (S)-Bahnhof:
  Erster Bauabschnitt zwischen Hattinger Straße und Kesterkamp realisiert.
  Zweiter Bauabschnitt steht im Kontext mit einer Verlängerung der Gleisanlage bis „Am Ruhrort/Eisenbahnmuseum“
  - angemeldet zum ÖPNV-Bedarfsplan 2017

- **Straßenbahnlinie 318**
  Verlängerung von Dahlhausen (S)-Bahnhof bis „Am Ruhrort/Eisenbahnmuseum“:
  - Bestandteil des Regionalen Flächennutzungsplanes 2010
  - angemeldet zum ÖPNV-Bedarfsplan 2017

Bedarfe außerhalb des IGVP

- **Straßenbahnlinie 306**
  Zweigleisiger Ausbau der Riemker-/Magdeburger Straße (Bochum/Herne):
  - Maßnahme wurde in 2009 fertiggestellt.

- **Straßenbahnlinie 302**
  Behindertengerechter Ausbau der Haltestelle Vereinsstraße:
  - Die Haltestelle wurde umbenannt in „Westpark“ und in 2013 ausgebaut.

- **Straßenbahnlinie 308/318**
  Behindertengerechter Ausbau der Haltestelle Bergmannsheil:

  · Für den niederflurgerechten Ausbau/Erweiterung der Straßenbahnhaltestelle „Bergmannsheil“ Linie 308/318 und der zwei Bushaltestellen beidseitig liegt eine Einplanungsmitteilung (Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW) vor. ***(wird aktualisiert)***

- **CampusLinie U35**
  Neuer Bahnhof BioMedizinPark zwischen den Bahnhöfen Mark- und Universitätsstraße:

  · Der zusätzliche Bahnhof „Gesundheitscampus“ befindet sich im Bau.

- **Straßenbahnlinie 310**
  Behindertengerechter Ausbau des Verknüpfungspunktes mit den Buslinien an der Endhaltestelle Höntrop Kirche:

  · Die Straßenbahn- und Bushaltestellen Höntrop Kirche wurden in 2015 barrierefrei ausgebaut.

- **Straßenbahnlinie 308/318**
  Zweigleisiger Ausbau von Gerthe Mitte bis Schürbankstraße und Verlängerung bis Cöppencastrop:

  · Bestandteil des Regionalen Flächennutzungsplanes 2010
  · angemeldet zum ÖPNV-Bedarfsplan 2017

In Kapitel 8.5.1. sind die zum ÖPNV-Bedarfsplan angemeldeten Maßnahmen näher beschrieben.

5.1.3. Kommunaler öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

Auf städtischer Ebene wird die VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte/Linien-Nummernsystem“ angewandt. Sie dokumentiert den Stand der Produktgestaltung im VRR, den alle am kommunalen Verbundverkehr Beteiligten gemeinsam anstreben, einschließlich der aktuellen Linien-Nummernvergabe.

Die Produktpalette umfasst nachstehende Produktsysteme:

- Schnellverkehr
- Standardverkehr
- Ergänzungsverkehr

Die jeweiligen Produkte der Produktsysteme sollen in den Kommunen durch einheitliche Erscheinungen und Leistungen vergleichbar und wiedererkennbar sein.

I Schnellverkehr

System kommunaler Schienenverkehr: Stadtbahn

Die CampusLinie U35 verbindet als Stadtbahn die Stadtteile Querenburg, Wiemelhausen, Hamme, Hofstede und Riemke mit der Bochumer Innenstadt als zentralen städtischen Bereich und schafft eine Verbindung zur Nachbarstadt Herne. Sie hat eine mittlere bis hohe Reichweite und bedient auf der Hauptverkehrsachse Universitätsstraße/Herner Straße schnell eine große Fahrgastnachfrage mit einer dichten Zugfolge. Die in der Richtlinie geforderten mind. 10 Minuten in der Hauptverkehrszeit werden durch den dichten Takt von 3-3-6-Minuten bzw. dem 5/10-Minuten-Takt in Doppeltraktion mehr als übertroffen. Die Trasse ist unabhängig vom Individualverkehr geführt, an oberirdischen Kreuzungen hat die U35 Vorrang vor dem Individualverkehr. Die Haltestellen haben einen Abstand von ca. 600 m, die Fahrzeuge gewähren gemeinsam mit den barrierefrei ausgebauten Stadtbahnbahnhöfen einen höhengleichen Einstieg.

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
U35 (CampusLinie)	Querenburg – Bochum Hbf – Riemke – Herne Bf – Schloß Strünkede	BOGESTRA

Tab. 8: Stadtbahnlinien in Bochum (Stand Oktober 2017)

System Bus: Schnellbus

Der Schnellbus (SB, CE) stellt eine direkte Verbindung zwischen Stadtteilen und zentralen städtischen Bereichen sowie zwischen zentralen Bereichen von Nachbarstädten/-orten her. Insbesondere, wenn es keine Schienenverbindung gibt, wird eine schnelle direkte Verbindung mit wenigen nachfragestarken Haltestellen geschaffen. Der SB legt dabei größere Entfernungen zurück als der CE, welcher in den Vororten auch eine erschließende Wirkung wahrnehmen kann. Beide Linienarten sollen an Kreuzungen bevorrechtigt fahren und wenig vom Individualverkehr gestört werden, um eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit zu gewährleisten. Der Mindestfahrtabstand beträgt 60-Minuten. In Bochum fährt der CE31 sogar im 20-Minuten-Takt.

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
CE31	Bochum Hbf – Stiepel – HAT-Blankenstein – Hattingen Mitte	BOGESTRA
SB37	Bochum Hbf – Hattingen – Sprockhövel – Schwelm – Ennepetal BusBf	BOGESTRA / VER
SB67	Ruhr-Universität – Witten – Sprockhövel – Wuppertal Hbf	BOGESTRA / VER / WSW

Tab. 9: Schnellbuslinien in Bochum (Stand Oktober 2017)

II Standardverkehr

System Schiene: Straßenbahn

Das Straßenbahn-System zeichnet sich durch kurze Haltestellenabstände (300-500 m) und ein dichtes Taktangebot aus. In den Stadtteilen und in der Verbindung der Stadtteile und der zentralen Bereiche miteinander bieten die Straßenbahnen ein hohes Platzangebot. Eine dichte Taktung bleibt auch außerhalb der Verkehrsspitze erhalten. Der somit stark angebotsorientierte Fahrplan erleichtert den Zugang zum ÖPNV und dient der Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste.

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
302	BO-Langendreer S – Langendreer Markt – Unterstraße – Laer – Bochum Hbf – WAT-Mitte – Gelsenkirchen Hbf – Buer	BOGESTRA
306	Bochum Hbf – Hamme – Hofstede – HER-Eickel – Wanne-Eickel Hbf	BOGESTRA
308	Gerthe – Bochum Hbf – Weitmar – Linden – Hattingen	BOGESTRA
310	WAT-Höntrop – Bochum Hbf – Langendreer – Witten Mitte – Heven	BOGESTRA
318	Gerthe – Bochum Hbf – Weitmar – Linden – Dahlhausen	BOGESTRA

Tab. 10: Straßenbahnlinien in Bochum (Stand Oktober 2017)

System Bus

Bus

Die flächendeckende Erschließung der Stadtteile wird mit dem Verkehrsmittel Bus geschaffen. Ein dichtes Netz von Haltestellen mit kurzen Reisewegen erlaubt einen Umstieg zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln (Zubringerfunktion) und neben der Erschließung des Stadtteils auch eine Verbindung zu benachbarten Städten und Stadtteilen sowie zentralen Bereichen. In der Regel fährt der Bus in einem festen Takt und macht den ÖPNV auf der lokalen Ebene präsent.

Tab. 11: Buslinien in Bochum (Stand Oktober 2017)

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
320	Querenburg – Witten-Heven – Mitte – Annen – Rüdinghausen	BOGESTRA
321	Gerthe – HER-Siedlung Constantin – Sodingen – Börnig – Horsthausen – Herne Bf – Herne Mitte	HCR
323	Hiltrop – HER-Siedlung Constantin – Herne Bf – Baukau Nord – Wanne Eickel Hbf – Mondpalast – Bickern	HCR
336	Bochum Hbf – Grumme – DO-Lütgendortmund	BOGESTRA
344	Harpen – Hiltrop – Riemke	BOGESTRA
345	Langendreer – Bochum Hbf – Dahlhausen	BOGESTRA
346	Oberdahlhausen – Weitmar – Ruhr-Universität – Querenburg	BOGESTRA
349	Bochum Hbf – Wiemelhausen – Stiepel/Weitmar	BOGESTRA
352	Weitmar – Linden – Oberdahlhausen	BOGESTRA
353	Weitmar – Bochum Hbf – Grumme – Gerthe – Castrop-Rauxel	BOGESTRA
354	Riemke – Hofstede – Bochum Hbf – Weitmar – WAT-Eppendorf	BOGESTRA
355	Harpen – Langendreer – Somborn	BOGESTRA
356	Bochum Hbf – Steinkuhl – Querenburg/Stiepel	BOGESTRA
357	Dahlhausen – Oberdahlhausen – WAT-Munscheid – Linden – Dahlhausen (Ringlinie)	BOGESTRA
358	Dahlhausen – Linden – WAT-Munscheid – Oberdahlhausen – Dahlhausen (Ringlinie)	BOGESTRA
359	Dahlhausen – Linden – Hattingen -Baak – Hattingen Mitte – Holthausen	BOGESTRA
360	Wiemelhausen –Hamme – Grumme – Altenbochum – Wiemelhausen (Ringlinie)	BOGESTRA
363	WAT-Südfeldmark – WAT-Mitte – WAT-Höntrop – E-Steele	BOGESTRA / EVAG
364	Langendreer – Werne – Harpen – Gerthe	BOGESTRA
365	Bochum Hbf – WAT-Eppendorf – WAT-Höntrop – WAT-Mitte	BOGESTRA
366	Langendreer – Werne – Harpen – Hiltrop – Bergen	BOGESTRA
367	Hiltrop – Bergen – HER-Mitte – Herne Bf	HCR
368	Harpen – Bochum Hbf – Hamme – HER-Röhlinghausen – Wanne-Eickel Hbf	BOGESTRA
369	Langendreer – DO-Lütgendortmund	BOGESTRA
370	Stiepel – Querenburg – Langendreer – Werne – DO-Lütgendortmund	BOGESTRA
372	Querenburg – Laer – Langendreer	BOGESTRA
375	Querenburg – WIT-Heven – Mitte – Wullen – Annen	BOGESTRA
376	HA-Vorhalle – Herdecke – Kirchende – Witten Hbf – Ruhr-Universität	BOGESTRA
377	Langendreer – Ruhr-Universität	BOGESTRA
378	WIT-Bommern – Mitte – BO-Langendreer – DO-Lütgendortmund – Castrop-Rauxel	BOGESTRA
379	Langendreer – WIT-Mitte – Durchholz – Sprockhövel-Haßlinghausen	BOGESTRA
383	WAT-Günnigfeld – GE-Ückendorf – Gelsenkirchen Hbf – Horst	BOGESTRA
385	Hofstede – HER-Eickel – GE-Ückendorf – Gelsenkirchen Hbf	BOGESTRA
386	WAT-Westenfeld – WAT-Sevinghausen – WAT-Mitte – WAT-Westenfeld	BOGESTRA
388	Weitmar – Wiemelhausen – Bochum Hbf – Grumme – Hofstede – Riemke	BOGESTRA

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
389	WAT-Höntrop – WAT-Mitte – WAT-Leithe – Gelsenkirchen Hbf	BOGESTRA
390	Dahlhausen – WAT-Höntrop – WAT-Mitte – HER-Röhlinghausen – Eickel – Herne Bf	BOGESTRA
394	Riemke – Hofstede – Bochum Hbf – Weitmar – WAT-Eppendorf	BOGESTRA
395	Riemke – Hofstede – HER-Holsterhausen – Baukau	BOGESTRA

Tab. 11: Buslinien in Bochum (Stand Oktober 2017)

Für den Schul- und Berufsverkehr, wird das Linienangebot durch Einsatzwagenfahrten verstärkt. Die Fahrzeiten der Einsatzwagen werden in der elektronischen Fahrplanauskunft veröffentlicht. Für den zusätzlichen Bedarf in dem kurzen Zeitkorridor von etwa 7 bis 8 Uhr müssen viele Fahrzeuge und Personal bereitgehalten werden. Die zusätzlichen Fahrten werden dann eingesetzt, wenn die Kapazität des Regelangebots nicht ausreicht.

AnrufSammelTaxi

Das AnrufSammelTaxi (AST) verfügt über eine flexible Linienführung und fährt nach einem festen Fahrplan, aber nur dann, wenn ein Fahrtwunsch angemeldet wurde. Das kann telefonisch oder beim Fahrpersonal einer BOGESTRA-Linie geschehen. Die Anmeldung kann jederzeit, spätestens jedoch 30 Minuten vor der Abfahrt erfolgen. In das Taxi wird an den mit einem AST-Symbol gekennzeichneten Haltestellen zugestiegen. Das AnrufSammelTaxi ist an seinem speziellen AST-Symbol erkennbar, welches an der Frontscheibe angebracht ist. Das Aussteigen ist im Bereich von rund 500 Metern um die AST-Haltestellen – sogar vor der Haustür – möglich. Im AST gilt ein Sondertarif des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr. Kinder (6 bis unter 15 Jahre), Inhaber eines VRR-Zeitfahrausweises, SemesterTickets oder eines FerienTickets sowie Schwerbehinderte mit Freifahrtberechtigung sowie deren Begleitperson zahlen einen ermäßigten Fahrpreis.

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
AST16	Ruhr-Universität – Fachhochschule – Kalwes	BOGESTRA
AST26	Stiepel (Haarholzer Straße – Blumenau)	BOGESTRA
AST46	Weitmar – WAT-Eppendorf	BOGESTRA
AST52	Linden – Dahlhausen	BOGESTRA
AST53	Weitmar – Sundern	BOGESTRA
AST59	Dahlhausen – HAT-Mitte	BOGESTRA
AST63	WAT-Südfeldmark – WAT-Mitte – WAT-Höntrop – E-Freisenbruch	BOGESTRA
AST69	Langendreer – DO-Lütgendortmund	BOGESTRA
AST72	Querenburg – Steinkuhl	BOGESTRA
AST95	Riemke – Hofstede – HER-Holsterhausen – Baukau	BOGESTRA

Tab. 12: AnrufSammelTaxi-Linien in Bochum (Stand Oktober 2017)

NachtExpress

Der NachtExpress (NE) fährt im 60-Minuten-Takt nur in den Abend- und Nachtstunden und fasst dabei mehrere Linienwege des Standardverkehrs zusammen. Hierbei werden vor allem Ziele der Freizeitgestaltung mit Wohnbereichen verbunden. Auf Grund der abweichenden Linienwege wird der NachtExpress vorwiegend durch Busse durchgeführt. Zwischen den NachtExpress-Linien und dem Schienenverkehr werden so weit wie möglich Anschlussbeziehungen hergestellt.

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
U35	Querenburg – Bochum Hbf – Riemke – Herne Bf – Schloß Strünkede	BOGESTRA
306	Bochum Hbf – Hamme – Hofstede – HER-Eickel – Wanne-Eickel Hbf	BOGESTRA
318	Gerthe – Bochum Hbf – Weitmar – Linden – Dahlhausen	BOGESTRA
NE1	Bochum Hbf – Stahlhausen – WAT-Mitte – WAT-Günnigfeld – Hordel – Hamme – Grumme – Bochum Hbf (Ringlinie)	BOGESTRA
NE2	Bochum Hbf – Grumme – Hiltrop – Gerthe – Kirchharpen – Kornharpen – Grumme – Bochum Hbf (Ringlinie)	BOGESTRA
NE3	Bochum Hbf – Altenbochum – Laer – Werne – Langendreer – Laer – Altenbochum – Bochum Hbf	BOGESTRA
NE4	Bochum Hbf – Wiemelhausen – Stiepel – HAT-Welper – Hattingen Mitte – Niedersprockhövel – Haßlinghausen	BOGESTRA / VER
NE5	Bochum Hbf – Stahlhausen – WAT-Eppendorf – Dahlhausen	BOGESTRA
NE6	Bochum Hbf – Stahlhausen – WAT-Höntrop – WAT-Westenfeld – WAT-Mitte – WAT-Höntrop – Stahlhausen – Bochum Hbf	BOGESTRA
NE7	Bochum Hbf – Steinkuhl – Querenburg –Weitmar – Wiemelhausen – Bochum Hbf (Ringlinie)	BOGESTRA
NE8	Bochum Hbf– Wiemelhausen – Weitmar – Querenburg – Steinkuhl – Bochum Hbf (Ringlinie)	BOGESTRA
NE10	GE-Buer – Schalke – GE Hbf – WAT-Mitte – Bochum Hbf	BOGESTRA
NE13	GE-Hbf – Ückendorf – WAT-Mitte – WAT-Leithe – E-Kray – GE-Rotthausen – GE-Hbf (Ringlinie)	BOGESTRA
NE17	Querenburg – WIT-Herbede – Witten Hbf – Bommern – WIT-Mitte – Heven – Querenburg	BOGESTRA
NE18	Langendreer – Witten Hbf – Annen – Stockum – Witten Mitte – BO-Langendreer	BOGESTRA

Tab. 13: NachtExpress-Linien in Bochum (Stand Oktober 2017)

III Ergänzungsverkehr

Bei Sonderveranstaltungen werden anlassbezogen zusätzliche Leistungen angeboten. So erhöht sich beispielsweise bei Veranstaltungen im Vonovia Ruhrstadion (v.a. Fußballspiele, aber auch Konzerte) die Taktfrequenz der Straßenbahnlinie 308/318. Auch zu Bochum Total, der Cranger Kirmes (Linie 313) oder zu Karneval wird mehr Verkehr angeboten. Die Ergänzungsverkehre und die dadurch entstehenden Mehrleistungen sind Bestandteil der von den Verkehrsunternehmen zusätzlich zum Regelangebot zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

Weitere zusätzliche Verkehrsleistungen zu Sonderveranstaltungen, beispielsweise der Extraschicht oder dem Zeltfestival, werden von den Veranstaltern bestellt und finanziert.

5.1.4. Regionaler Schienenpersonennahverkehr

Zusätzlich zu den Verkehrsprodukten auf der kommunalen Ebene besteht der öffentliche Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der regional verkehrt. Hier werden die Produkte S-Bahn (S), RegionalBahn (RB) und RegionalExpress (RE) angeboten. Diese Eisenbahnlinien sind, mit Ausnahme der S3, auf den Bochumer Hauptbahnhof als zentralen Umsteigepunkt ausgerichtet.

S-Bahn

Die S-Bahn schafft Verbindungen von Vororten und zwischen Städten. Sie hält an jeder Station, die sich auf dem befahrenen Streckenabschnitt befindet.

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
S1	Dortmund – **BO-Langendreer – BO-Langendreer West – Bochum Hbf – BO-Ehrenfeld – Höntrop** – Essen – Mülheim – Duisburg – Düsseldorf Hbf – Solingen Hbf	DB Regio AG
S3	Oberhausen – Mülheim – Essen – **BO-Dahlhausen** – Hattingen	DB Regio AG

Tab. 14: S-Bahn-Linien in Bochum (Stand Oktober 2017)

Regionalbahn (RB)

Die RegionalBahn verkehrt mindestens im 60-Minuten-Takt. Sie bindet das Umland an und fährt zwischen Vororten und Städten.

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
RB40	Hagen – Witten – **Bochum Hbf – Wattenscheid** – Essen (60-Min.)	Abellio Deutschland GmbH
RB46	**Bochum Hbf – BO West – BO-Hamme – BO-Riemke** – Wanne-Eickel – Gelsenkirchen (30-Min.)	Abellio Deutschland GmbH

Tab. 15: Regionalbahn-Linien in Bochum (Stand Oktober 2017)

RegionalExpress (RE)

Der RegionalExpress bedient zentrale Haltepunkte und verkehrt im 60-Minuten-Takt als schnelle Verbindung zwischen großen Städten. Der größere Bahnhofsabstand ermöglicht höhere Reisegeschwindigkeiten.

Linie	Streckenführung	Konzessionsinhaberin
RE1	Hamm – Dortmund – **Bochum Hbf – Wattenscheid** – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Aachen	DB Regio AG
RE6	Minden – Bielefeld – Hamm – Dortmund – **Bochum Hbf – Wattenscheid** – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln Hbf – Köln/Bonn Flughafen	DB Regio AG
RE11	Kassel-Wilhelmshöhe – Paderborn – Hamm – Dortmund – **Bochum Hbf – Wattenscheid** – Essen – Mühlheim – Duisburg – Düsseldorf	DB Regio AG
RE16	Siegen – Finnentrop – Hagen – Witten – **Bochum Hbf – Wattenscheid** – Essen	Abellio Deutschland GmbH

Tab. 16: RegionalExpress-Linien in Bochum (Stand Oktober 2017)

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV obliegt dem Zweckverband VRR. Die Interessen der Stadt Bochum werden auf der politischen Ebene über die in die Organe des VRR entsandten Mitglieder vertreten. Den Städten und Kreisen kommt die Aufgabe zu, das Bus- und Bahnnetz auf den Schienenverkehr abzustimmen. Durch die Angleichung von Linien- und Taktplänen können Bus und Bahn die Erschließungs-, Zu- und Abbringerfunktion für den SPNV erbringen. Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind daher bei der kommunalen Nahverkehrsplanung zu beachten (§ 8 Abs. 2 ÖPNVG NRW).

Im regionalen Schienenpersonennahverkehr stehen Änderungen an, die auch eine große Auswirkung auf den städtischen ÖSPV haben werden. Durch das Land Nordrhein-Westfalen wurde beschlossen, die RE-Züge auf der Hauptachse Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln im 15-Minuten-Takt verkehren zu lassen. Für Bochum ergibt sich hierdurch die Änderung, dass der Bochumer Hauptbahnhof demnächst in der Haupt- und Normalverkehrszeit mit einer Fahrt pro Stunde mehr angebunden wird. Dagegen werden am Wattenscheider Bahnhof weniger Fahrten stattfinden – hier halten statt fünf nur noch zwei Linien, so dass hier durch die RRX-Linien ein 30-Minuten-Takt entsteht. Am Bahnhof Wattenscheid-Höntrop werden zusätzlich zur S1 noch die RB40 und der RE16 halten.

Auch für die S-Bahnlinien sind zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 Änderungen geplant. Während die S1 zukünftig in der Haupt- und Normalverkehrszeit im 15-Minuten-Takt zwischen den Hauptbahnhöfen Dortmund und Essen verkehren soll (Haltepunkte Wattenscheid-Höntrop, BO-Ehrenfeld, Bochum Hbf, BO-Langendreer-West und BO-Langendreer), wird die S3 (BO-Dahlhausen) ganztägig nur noch im 30-Minuten-Takt fahren.

5.2. Betriebs- und Taktzeiten

Die 71 Bus- und Bahnlinien des kommunalen ÖSPV in Bochum werden im Fahrplanbuch, im Linienplan, der elektronischen Fahrplanauskunft und der App Mutti veröffentlicht. In diesen können die Abfahrtzeiten und Linienwege nachvollzogen werden.

Die Betriebszeiten und Taktfolgen richten sich nach der Nachfrage auf der entsprechenden Linie im Tagesverlauf. Dabei wird unterschieden zwischen der Normalverkehrszeit, der Hauptverkehrszeit und der Schwachverkehrszeit. Während der Normalverkehrszeit gibt es eine hohe Nachfrage nach ÖPNV-Verkehrsleistungen, während in der Schwachverkehrszeit die Nachfrage deutlich geringer ist. Bei einigen Relationen wird in der Hauptverkehrszeit, in welcher in einem kleinen Zeitfenster eine sehr starke Nachfrage herrscht, der Takt erhöht oder mit Hilfe von Einsatzwagen eine höhere Verkehrsleistung erbracht.

Tageszeitart	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
Normalverkehrszeit	Betriebsbeginn bis ca. 19 Uhr	ca. 7 bis 19 Uhr	–
Schwachverkehrszeit	ab ca. 19 Uhr	ab ca. 19 Uhr	ganztägig
Hauptverkehrszeit	Verkehrsspitzen montags bis freitags, vor allem im Berufs- und Schülerverkehr morgens und nachmittags		

Tab. 17: Rahmenbetriebszeiten

Der Wechsel von der Normalverkehrszeit auf die Schwachverkehrszeit variiert bedarfsgerecht. Am Heiligabend, am 1. Weihnachtstag, Silvester und Neujahr wird nach einem geänderten Fahrplan gefahren, der rechtzeitig mit den benachbarten Verkehrsunternehmen abgestimmt und veröffentlicht wird.

Die Betriebszeiten orientieren sich an der Nutzerstruktur und damit der Nachfrage. Auf den stark nachgefragten Linien beginnt der Betrieb vor 5 Uhr morgens und endet nach 24 Uhr. Die nachfrageschwächeren Linien starten in der Regel vor 7 Uhr und stellen den Betrieb in den Abendstunden zwischen 22 und 24 Uhr ein. Auf wenigen Linien endet der Betrieb früher. Das AnrufSammelTaxi ersetzt ab ca. 22 Uhr einige Linien in den Abendstunden oder ergänzt das bestehende Netz im Tagesangebot (AST16, AST26).

Samstags werden Linien mit erhöhtem Kundenaufkommen verstärkt. So verkehrt beispielsweise die Linie 368 im 15-Minuten-Takt. Abends und an Sonn- und Feiertagen (Schwachverkehrszeit) sind die Straßenbahnlinien 302 und 310 taktüberlagert, so dass auf dem gemeinsam bedienten Linienstück Wattenscheider Straße – Bochum Hbf – Laer Mitte – Unterstraße ein 15-Minuten-Takt entsteht. Alle Linien werden regelmäßig beobachtet, dadurch kann auf geändertes Nutzerverhalten reagiert werden.

Die Bochumer Linien fahren dabei in regelmäßigen Takten. In der Normalverkehrszeit gilt in Bochum das Grundtaktschema 10 – 20 – 60 Minuten, so dass bei mehreren Begegnungen verschiedener Linien pro Stunde immer gleiche Anschlüsse zu Stande kommen und so für die Fahrgäste eine Merkbarkeit gegeben ist. Die meisten Linien verkehren im 20-Minuten-Takt, nachfrageschwache Linien im 60-Minuten-Takt. Die CampusLinie U35 (5-Minuten-Takt bzw. in der Hauptverkehrszeit 3-3-6-Minuten-Takt) und die Straßenbahnlinien 302, 306 und 308 (10-Minuten-Takt) verkehren auf Grund der großen Nachfrage mit dichteren Takten. Nur vier Linien (363, 365, 369 und 385) brechen aus dem günstigen Anschlussschema 20-60 aus und fahren im 30-Minuten-Takt.

In der Schwachverkehrszeit besteht ein reduziertes, nachfrageorientiertes Fahrtenangebot. Je nach Auslastung der Linie liegt der Takt bei 15-Minuten, 30-Minuten oder 60-Minuten. Zudem sind Linien auf Teilstücken überlagert, so dass sich hier eine höhere Bedienfrequenz ergibt. Eine Übersicht über die Takt- und Betriebszeiten ist im Anhang 4 zu finden. Die konkreten Fahrpläne sind unter www.bogestra.de im Internet veröffentlicht und als Fahrplanbuch erhältlich (Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, 2017).

5.3. Bedienende Verkehrsunternehmen

Die in Bochum fahrende Stadtbahnlinie und die fünf Straßenbahnlinien werden ausschließlich von der BOGESTRA bedient. Der CE31 wird ebenfalls allein von der BOGESTRA bedient. Für die zwei Schnellbuslinien bestehen Gemeinschaftskonzessionen (siehe Anhang 2). Darüber hinaus gibt es in Bochum 39 Buslinien, von denen die BOGESTRA 36 betreibt und die Straßenbahn Herne Castrop-Rauxel GmbH (HCR) drei. Hinzu kommen 10 AnrufSammelTaxi-Linien und 12 NachtExpress-Buslinien, von denen die BOGESTRA 11 alleine und eine Linie (NE4) gemeinsam mit der VER betreibt.

Die Betriebsleistung Bochums (Straßenbahn- und Busverkehr) wird zu 99,19 % durch die BOGESTRA erbracht, die HCR erbringt 0,575 % und die VER 0,235 % der Leistung.

Unternehmen	Betriebsleistung [Mio. km/Jahr]	Betriebsleistung [%] gerundet
BOGESTRA	12,944	99,190
HCR	0,075	0,575
VER	0,031	0,235
∑	13,05	100,000

Tab. 18: Betriebsleistung (Planzahlen aus dem Verbundetat 2016)

Die Betriebsleistung wird unter Berücksichtigung des Spartentarifvertrages erbracht, die Vergabe von Verkehrsleistung an Subunternehmer richtet sich nach den geltenden Bestimmungen des Spartentarifvertrags.

5.4. Infrastruktur

5.4.1. Fahrzeuge

Schienenfahrzeuge

Im Bochumer Schienennetz sind zunächst die unterschiedlichen Spurweiten und Fahrzeugbreiten für das Straßenbahn- und das Stadtbahnsystem zu differenzieren.

System	Spurweite	Fahrzeugbreite	Eingesetzte Wagen
Stadtbahn	1,435 m	2,65 m	Tango / B80D
Straßenbahn	1 m	2,30 m	M-Wagen / NF6D / Vario

Tab. 19: Schienensysteme

Bereits seit 2008 fahren in Bochum Straßenbahnen des Typs Variobahn. Diese Meterspurfahrzeuge sind zu 100 Prozent niederflurig und zeichnen sich u. a. durch ein preisgekröntes Design sowie einen voll klimatisierten Innenraum aus. Fünf Türbereiche je Seite ermöglichen den bequemen Ein- und Ausstieg. Mobilitätseingeschränkten Fahrgästen stehen je Fahrzeug vier Klapprampen (zwei je Seite) zur Verfügung. Zudem bieten zwei Multifunktionsflächen Raum für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrräder. Der persönliche Ticketverkauf beim Fahrpersonal kommt Fahrgastwünschen entgegen, da er die Kommunikation und Beratung erleichtert.



Abb. 15: Variobahn

Die Variobahnen werden sukzessive die hochflurigen M-Wagen sowie die zu 70 Prozent niederflurigen NF6D-Fahrzeuge ersetzen. Von 2016 bis 2020 schafft das Verkehrsunternehmen insgesamt 42 neue Vario-Straßenbahnen an. Zusätzlich können bei Bedarf acht weitere Fahrzeuge geordert werden (optionale Auslieferung 2023-2024).

Auf der Stadtbahnlinie U35 sind derzeit zwei Fahrzeugtypen eingesetzt – die neueren Tangos (mit Klapprampen) und die rund 25 Jahre alten B-Wagen.



Abb. 16: B-Wagen und Tango der CampusLinie U35

Die B-Wagen werden im Zeitraum 2023 bis 2027 nach und nach modernisiert. Als Ersatz für den zeitweiligen Ausfall der B-Wagen werden sechs neue Regelspur-Fahrzeuge beschafft. Alle Stadtbahnfahrzeuge sind mit Videoschutzanlagen ausgestattet und verfügen über mindestens eine Multifunktionsfläche.

Schienenfahrzeug	Baujahre	Sitzplätze	Stehplätze	Anzahl	Anzahl Entwicklung seit 2009
M-Wagen	1976 bis 1977	36	65	13	- 23
Niederflurwagen NF6 D	1993 bis 1994	72	100	34	- 8
Niederflur Straßenbahn Typ Vario	Ab 2008	56	128	45	+ 15
Niederflur Straßenbahn Typ Vario	Ab 2016	64	116	11	+ 11
Stadtbahn Typ Tango	Ab 2008	66	109	6	unverändert
Stadtbahnwagen B80D	1988 bis 1993	70	101	25	unverändert

Tab. 20: Schienenfahrzeuge – Bestand Juli 2017

Busse

Der nachfolgenden Übersicht sind die Daten der Busflotten der in Bochum bedienenden Verkehrsunternehmen zu entnehmen. Dabei beziehen sich die Zahlen jeweils auf das gesamte Unternehmen, da die Fahrzeuge nicht ausschließlich in Bochum eingesetzt werden.

Verkehrsunternehmen	BOGESTRA	HCR	VER
Standard-Linienbus (insgesamt)	**82**	**44**	**71**
davon mit Niederflurtechnik	82	44	71
davon mit Klimaanlage	82	44	71
davon mit Rampe für Rollstuhlfahrer	82	44	71
davon mit digitaler Fahrgastinformation innen	82	44	71
davon mit digitaler akustischer Fahrgastinformation innen	82	44	71
davon mit Videoüberwachung	82	44	0
Durchschnittsalter in Jahren	5,73	5,6	5,3

Tab. 21: Standard-Linienbusse – Bestand September 2017

Verkehrsunternehmen	BOGESTRA	HCR	VER
Gelenkbus (insgesamt)	**146**	**22**	**35**
davon Hybridbusse	15	-	7
davon mit Niederflurtechnik	146	22	35
davon mit Klimaanlage	146	22	23
davon mit Rampe für Rollstuhlfahrer	146	22	35
davon mit digitaler Fahrgastinformation innen	146	22	35
davon mit digitaler akustischer Fahrgastinformation innen	146	22	35
davon mit Videoüberwachung	146	22	0
Durchschnittsalter in Jahren	6,64	4,0	8,2

Tab. 22: Gelenkbusse – Bestand September 2017

Die Ausstattung der Busse wird, bezogen sowohl auf den Komfort als auch auf die Technik, laufend geänderten Anforderungen angepasst. So erarbeitete die BOGESTRA in 2012 im Rahmen der KöR gemeinsam mit den Behindertenverbänden ein neues Platzkonzept für Busse mit dem Ergebnis, dass die Multifunktionsfläche vergrößert wurde. Informationen zur barrierefreien Gestaltung der Busse sind dem Kapitel 10. zu entnehmen.

Umweltqualität

Der ÖPNV ist bereits jetzt ein umweltfreundliches Verkehrsmittel, das aufgrund seiner großen Transportkapazitäten erheblich weniger fossilen Treibstoff pro befördertem Fahrgast verbraucht. Der Vergleich einzelner Verkehrsträger im Personenverkehr, den das Umweltbundesamt vorgelegt hat, ergab u. a.: Während ein Pkw mit einer zugrunde gelegten Auslastung von 1,5 Personen 142 Gramm an Treibhausgasen pro Personenkilometer ausstößt, fallen bei einer Fahrt mit einem Bus im bundesdeutschen Durchschnitt 76 Gramm pro Personenkilometer bei einer Auslastung von 21 Prozent des Busses an. Gleichwohl muss der ÖPNV selber einen Beitrag zur Reduzierung seiner Luftschadstoffe leisten.

Der nachfolgenden Übersicht sind die Abgasnormen der Busflotten der in Bochum bedienenden Verkehrsunternehmen zu entnehmen. Die Zahlen beziehen sich auch hier jeweils auf das gesamte Unternehmen.

EURO-Norm	Anzahl BOGESTRA	Anzahl HCR	Anzahl VER
EURO-Norm II	0	0	1
EURO-Norm III	0	0	7
EURO-Norm IV	25	1	1
EURO-Norm V	4	0	5
EURO-Norm EEV	133	36	52
EURO-Norm VI	66	29	40

Tab. 23: Abgasnormen der Busflotte – Stand September 2017

Die Daten zeigen, dass es sich bei mehr als der Hälfte der Busse um umweltfreundliche Dieselbusse (Diesel EEV) handelt. Die Bezeichnung „Enhanced Environmental friendly Vehicle“ – also besonders umweltfreundliches Fahrzeug – erhalten Fahrzeuge, bei denen die Euro3-Grenzwerte für gasförmige Schadstoffe auf circa 1/10 und für Partikel auf 0,01 g/km begrenzt sind.

Als Fahrzeuge mit so genanntem alternativem Antrieb werden in Bochum seit 2008 Hybridbusse eingesetzt und ausgiebig getestet. Sie speichern die Energie, die beim Bremsen entsteht, statt sie als Wärme abzugeben. Dadurch verbrauchen sie etwa acht bis zwölf Prozent weniger Dieselkraftstoff. Anfang 2008 noch als Einziger seiner Art in NRW unterwegs, folgten dem ersten Hybridbus aufgrund der guten Ergebnisse der Pilotphase bereits 2010 drei weitere Fahrzeuge mit dem klimaschonenden Antriebssystem. In 2011 wurde die Hybridflotte um weitere elf Fahrzeuge aufgestockt. Die BOGESTRA wurde 2009 für ihre herausragenden Leistungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes – in der Kategorie „Ökologischer Fuhrpark“ mit dem internationalen Umweltpreis „ÖkoGlobe“ für den ersten Hybridbus ausgezeichnet. Eine endgültige Auswertung der Erfahrungen mit den Hybrid-Bussen erfolgt nach einem Erprobungszeitraum von 10 Jahren in 2018.

Innerhalb der Verkehrsverbände testen die bedienenden Verkehrsunternehmen anderer Aufgabenträger unterschiedliche Techniken (z. B. Elektrobusse, Wasserstoffbusse) und lassen alle Mitglieder an ihren Erfahrungen teilhaben. Im Rahmen eines KöR-Projektes wurde in Bochum in 2015 beispielsweise ein Low-Entry Leichtbaubus getestet. Durch die Leichtbauweise sollte der Kraftstoffverbrauch deutlich reduziert werden. Diese Erwartungen wurden im Praxistest jedoch nicht bestätigt. Tatsächlich ergab sich nur eine geringe Einsparung. Zudem verfügt der Bus über weniger Plätze und ist durch zwei Stufen im Innenraum nicht barrierefrei gestaltet. Nach dem Praxistest entschieden sich die Verkehrsunternehmen daher, keine Low Entry Busse anzuschaffen.

Eine erfolgreich umgesetzte Neuerung wirkt auf die Fahrweise ein. In den Bussen der BOGESTRA und der HCR unterstützt ein technisches System das Fahrpersonal dabei, das Fahrverhalten so anzupassen, dass der Kraftstoffverbrauch reduziert wird. Das Gerät ist gut sichtbar am Armaturenbrett installiert, analysiert in Echtzeit die Fahrzeugdaten und informiert während der Fahrt durch das Aufleuchten einer entsprechenden LED-Leuchte und eines kurzen Signaltons darüber, ob alles „im grünen Bereich“ ist oder die Fahrweise für mehr Fahrkomfort und eine höhere Wirtschaftlichkeit

optimiert werden sollte. Seit 2011 konnten so rund 700.000 Liter Kraftstoff gespart werden – das entspricht einem Rückgang von etwa 2.000 Tonnen CO_2.

5.4.2. Bahnhöfe / Haltestellen

Die Haltestelle dient den Fahrgästen als Zugang zum ÖPNV. Sie ist die Visitenkarte der öffentlichen Verkehrsunternehmen. Ihr Erscheinungsbild, ihr Zustand und ihr Ausstattungsgrad beeinflussen in besonderem Maße die Entscheidung des Fahrgastes, das öffentliche Verkehrsmittel zu akzeptieren und zu nutzen (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, 2012).

Dabei ist zu beachten, dass unterschiedliche Eigentümer für die Haltestellen verantwortlich sind. Zudem differieren die Anforderungen je nach Haltestellentypen.

Regionaler öffentlicher Schienenpersonennahverkehr

Die Linien des regionalen öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Bochum sind im Kapitel 5.1.4. aufgeführt. Zum Bochumer SPNV-Netz gehören insgesamt 10 Bahnhöfe. Diese befinden sich im Besitz der DB Station&Service AG, von der sie auch zu reinigen und zu unterhalten sind. Aufgabenträger für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr ist allerdings der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Der VRR entwickelte ein Qualitätssicherungssystem, welches u. a. regelmäßige Kontrollen der Bahnhöfe und die Entgegennahme von Beschwerden beinhaltet.

Station	Linien	Barrierefreiheit
Bochum Hauptbahnhof	S1 / RE1 / 6 / 11 / 16 RB40 / 46	Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig und ins Fahrzeug im Regelbetrieb möglich.
Bochum-Riemke	RB46	Richtung Bochum barrierefrei
Bochum West	RB46	nicht barrierefrei
Bochum-Dahlhausen	S3	nicht barrierefrei, derzeit Bau von Aufzügen im Rahmen der Modernisierungsoffensive II, Gesamtinbetriebnahme voraussichtlich im 2. Quartal 2018
Bochum-Hamme	RB46	Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig und ins Fahrzeug im Regelbetrieb möglich
Bochum-Ehrenfeld	S1	nicht barrierefrei
Bochum-Langendreer	S1	Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig und ins Fahrzeug im Regelbetrieb möglich
Bochum-Langendreer West	S1	Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig und ins Fahrzeug im Regelbetrieb möglich.
Wattenscheid	RE1 / 6 / 16 RB40	nicht barrierefrei, Bau eines Aufzuges im Rahmen der Modernisierungsoffensive II, in 2018 geplant
Höntrop S	S1	Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig und ins Fahrzeug im Regelbetrieb möglich

Tab. 24: Barrierefreiheit im SPNV Stand Juli 2017 (Angaben DB Station&Service AG)

Stadtbahnbahnhöfe

Stadtbahnbahnhöfe sind sämtliche Haltestellen der CampusLinie U35 und alle unterirdischen Haltestellen der Linien 308/318, 302, 310 und 306 sowie der Bahnhof Rathaus der Linie 306.

Die zur Grundausstattung der Bahnhöfe gehörenden Elemente sind in der Stadtbahn-Richtlinie 3.2 - 3 Bahnhofsausstattung des VRR (Ausgabe 1992/1994) definiert. Aus Sicht des Kunden, unter Vernachlässigung der technischen Bestandteile, sind dies:

- Ausstattungsbereich „Umgebung des Bahnhofs“
  - Stadtbahnsymbol mit Entfernungsangabe und Richtungspfeil
- Ausstattungsbereich „Vor dem Bahnhofseingang“
  - Stadtbahnsymbol
  - Bahnhofsname über dem Eingang
  - Leithinweis für Behinderte (zu anderen Zugangsmöglichkeiten)
  - Eingangsuhr
- Ausstattungsbereich „Bahnsteig“
  - Namensschild und –leiste
  - Zusatzschilder mit Umsteige- und Ausgangshinweisen
  - Kennzeichnung des Kurzzug-Haltebereichs
  - Bahnsteig-Uhren (mit Sekundenzeiger)
  - Lautsprecher
  - Informationsvitrine (mit Fahrgastinformationen)
  - Fernsehkamera
  - Notsignalschalter
  - Notrufstelle
  - Sitzgruppe (Bank)
  - Papierkorb
  - Warnstreifen an der Bahnsteigkante
  - Zugzielanzeige

Entwicklungen von 2009 bis heute

An den Bahnhöfen Schauspielhaus, Bermuda3eck/Musikforum und Planetarium wurden die Zugänge mit einer Stahl-/Glaskonstruktion überdacht. Neben einem besseren Komfort für die Fahrgäste werden so auch die Fahrtreppen vor Regen geschützt.



Abb. 17: Überdachung Bahnhof Planetarium

In den Bahnhöfen Bochum Hauptbahnhof, Rathaus-Nord, Riemke Markt und Rensingstraße der Linie U35 und den Bahnhöfen Planetarium und Schauspielhaus der Linie 308/318 wurden vielfältige Sanierungs- und Renovierungsarbeiten durchgeführt. Überwiegend waren dies:

- Akustikputz der Decken und Wände aufgefrischt,
- Wandbilder erneuert,
- Böden aufgehellt,
- Sitze und Papierkörbe ersetzt.

Im Bahnhof Schauspielhaus wurde die komplette Bahnhofsbeleuchtung ausgetauscht. Im Bahnhof Hauptbahnhof und Betriebsgebäude Buddenbergplatz wurden die Klimaanlagen für die Rechner- und Serverräume der Stadtbahn erneuert. Diverse Lüftungsanlagen in den Bahnhöfen der Strecken U35 und 308/318 wurden unter Betrieb durch neue moderne Geräte ersetzt. Diese Erneuerungs- und Sanierungsarbeiten werden kontinuierlich fortgesetzt.



Abb. 18: Bahnhof Planetarium

In 2013 begannen die Bauarbeiten für den zusätzlichen Bahnhof Gesundheitscampus der Linie U35 auf der Universitätsstraße in Höhe der Max-Imdahl-Straße. Er wird in 2017 in Betrieb genommen und erschließt dann den Gesundheitscampus.

In Kapitel 5.4.4. ist erläutert, wer für die Unterhaltung, Neubeschaffung und Instandsetzung der Anlagen verantwortlich ist.

Bus- und Straßenbahnhaltestellen

Auf Bochumer Stadtgebiet sind etwa 1.140 Richtungshaltestellen für Busse und Straßenbahnen eingerichtet. Die Mindestausstattung, welche von den Verkehrsunternehmen an jeder Haltestelle zur Verfügung gestellt werden muss, umfasst:

- Haltestellenbezeichnung (Haltestellenname)
- Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO)
- Linienkennzeichnung (Liniennummer)
- Richtungsangabe (Ziel)

- Verkehrsunternehmen- und VRR Kennzeichnung (LOGO)
- Tarifstandortkennzeichnung (Tarifgebiet, Wabe)
- Aushangfahrplan
- Tarifaushang mit Preisangaben

Darüberhinaus sind an Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung, soweit es die räumlichen Gegebenheiten (Durchgangsbreiten) zulassen, vom Verkehrsunternehmen Wind- und Wetterschutzeinrichtungen mit Sitzgelegenheiten vorzuhalten. Diese werden besonders von älteren Personen geschätzt. Die Höhe der Sitze sollte in der Regel etwa 48-50 cm betragen. Zum Stand September 2017 sind insgesamt 735 Richtungshaltestellen mit überwiegend beleuchteten Fahrgastunterständen ausgestattet. Haltestellen am Fahrbahnrand mit durchschnittlichen Gehwegbreiten, Haltestellen in Mittellage mit Seitenbahnsteigen und Mittelbahnsteige sind mit einem variablen Fahrgastunterstand-Modell auszustatten, das mit unterschiedlichen Seitenteilbreiten den örtlichen Gegebenheiten angepasst ist.

An großen Verknüpfungspunkten sind zudem Stadt- oder Umgebungspläne vorhanden.

Am ZOB befindet sich eine dynamische Fahrgastinformation (DFI), die die Abfahrtszeiten der Busse anzeigt. Die Busse der BOGESTRA senden über das sogenannte ITCS-System ständig ihre aktuellen Daten, so dass die Anzeigetafel in der Regel die tatsächlichen Abfahrtszeiten (Prognosen) der Busse anzeigt. Auf der Anzeigentafel können auch Sondertexte, zum Beispiel über Baustellen oder zu Sonderveranstaltungen und Sperrungen angezeigt werden.

Informationen zur barrierefreien Ausstattung der Stadtbahnbahnhöfe und Haltestellen sind dem Kapitel 10. zu entnehmen.

Reisebushaltestelle

Die Reisebushaltestelle befindet sich unter der Eisenbahnbrücke auf der Wittener Straße in unmittelbarer Nähe zum Zentralen Omnibusbahnhof und dem Hauptbahnhof. Sie ist niederflurgerecht ausgebaut, so dass ein barrierefreier Zugang und Einstieg gewährleistet ist. Da es sich beim Fernbusverkehr aber nicht um öffentlichen Personennahverkehr handelt, ist dieses Angebot kein Bestandteil des Nahverkehrsplanes.

5.4.3. Betriebshöfe, Werkstätten, Leitstelle

Bochum wird von mehreren Betrieben aus mit Verkehrsleistungen bedient. Der Betrieb der HCR befindet sich in Herne, der der VER in Ennepetal. Die BOGESTRA verfügt über Betriebshöfe in Bochum, Gelsenkirchen und Witten. Folgende Aussagen beziehen sich auf die Betriebe auf Bochumer Stadtgebiet.

Straßenbahnbetrieb Engelsburg

Der Straßenbahnbetrieb Engelsburg wurde 2005 eröffnet und ersetzte damit drei ältere Anlagen. In dem modernen Betriebshof sind ökologische und energetische Grundsätze berücksichtigt, um den Energieeinsatz auf dem Gelände umweltschonend und kostensparend steuern zu können. Ein Blockheizkraftwerk, die Sammlung von Regenwasser für die betriebsinterne Nutzung und 5.600 m² begrünte Dachflächen sind hier nur einige Stichworte. In der 220 Meter langen und 40 Meter breiten Abstellhalle finden 55 Niederflurfahrzeuge Platz. Rund 500 Beschäftigte arbeiten in den modernen Räumen und Werkstätten.

Busbetrieb Weitmar

In der Bus-Werkstatt Weitmar, deren Standort schon seit 1898 mit wechselnden Funktionen von der BOGESTRA genutzt wird, arbeiten heute rund 300 Beschäftigte im Fahrdienst. In der Werkstatt warten und reparieren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zurzeit 33 Standard- und 44 Gelenkbusse sowie 135 Sonderfahrzeuge, die von hier aus ihren täglichen Dienst im Linienverkehr und z. B. als Baustellen- oder Kundenservicefahrzeug verrichten.

Stadtbahn Betriebswerkstatt

Dritter BOGESTRA-Standort in Bochum ist die Stadtbahn-Betriebswerkstatt Riemke an der Herner- / Hofsteder Straße. Der Grundstein für die Betriebswerkstatt Riemke wurde 1985 gelegt, die Eröffnung erfolgte 1989. Sie liegt etwa auf halber Strecke der Stadtbahn-Linie U35, die zwischen Herne Schloß Strünkede und Bochum-Hustadt verkehrt.

Neben den 31 Stadtbahnwagen, die hier gewartet und repariert werden, sind die in Riemke

eingesetzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch verantwortlich für die stationären und mobilen Ticketautomaten, Entwerter, Videoanlagen, mobile ITCS-Komponenten und die Fahrgastinformationssysteme (Haltestellenansage und Zielanzeige) in allen BOGESTRA-Fahrzeugen.

Leitstelle

Die Leitstelle der BOGESTRA befindet sich in einem Gebäude der Stadtbahn GbR am Südausgang des Bochumer Hauptbahnhofes. Mit der Erneuerung 2008 wurde der Rahmen für eine moderne, zeitgemäße Leitstelle geschaffen, um den Anforderungen der sich ständig wandelnden und fortschreitenden Informationstechnik/Technische Ausrüstung für Sicherheit gerecht zu werden.

Die BOGESTRA-Leitstelle ist rund um die Uhr besetzt (7/24) und erfüllt vielfältige Aufgaben. Die Beschäftigten der Leitstelle betreuen die Themenfelder Betrieb, Kunde, Sicherheit und Technik.

Die Betriebsleitstelle ist die Kommunikationszentrale für den Fahrdienst und steht über Funk ständig mit ihm in Kontakt. Die Betriebsleitstelle überwacht und koordiniert den ordnungsgemäßen Fahrbetrieb der Busse und Bahnen und hat dabei das gesamte Betriebsgebiet im Blick. Über das Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (ABF und ITCS) weiß die Betriebsleitstelle genau, wo sich jedes einzelne Fahrzeug befindet und kann bei Ausfällen besonders schnell reagieren, Umleitungen einrichten, Zusatzfahrzeuge stellen oder für direkten Ersatz sorgen. So verbessern die Beschäftigten der Leitstelle unter anderem die Anschlusssicherheit für Fahrgäste – die sie mithilfe der dynamischen Fahrgastinformation auch gleich über Abweichungen vom Fahrplan informieren. Tagsüber zu Zeiten mit hohem Fahrgastaufkommen werden Fahrgäste von Beschäftigten, die sich nur um die Kundeninformation kümmern, gezielt mit Informationen zum Verkehr versorgt.

Die Überwachung der Videoschutzanlagen via Monitor erfolgt ebenfalls durch die Leitstelle. Die Beschäftigten der Leitstelle unterhalten für den Notfall – wenn etwa ein Notruf von den Bahnsteigen bei ihnen eingeht – einen schnellen Draht zu Polizei, Sanitätsdiensten oder der Feuerwehr. In den Stadtbahnanlagen sind zudem besonders geschulte Kundenbetreuer unterwegs.

Die technische Leitstelle wird bei Störungen im Bereich des Fahrstroms, der Fahrtreppen und Aufzüge rund um die Uhr tätig und organisiert eine möglichst schnelle Behebung des jeweiligen Ausfalls.

5.4.4. Schieneninfrastruktur im ÖSPV

Die Schieneninfrastruktur setzt sich aus dem Straßenbahn- und Stadtbahnnetz zusammen.

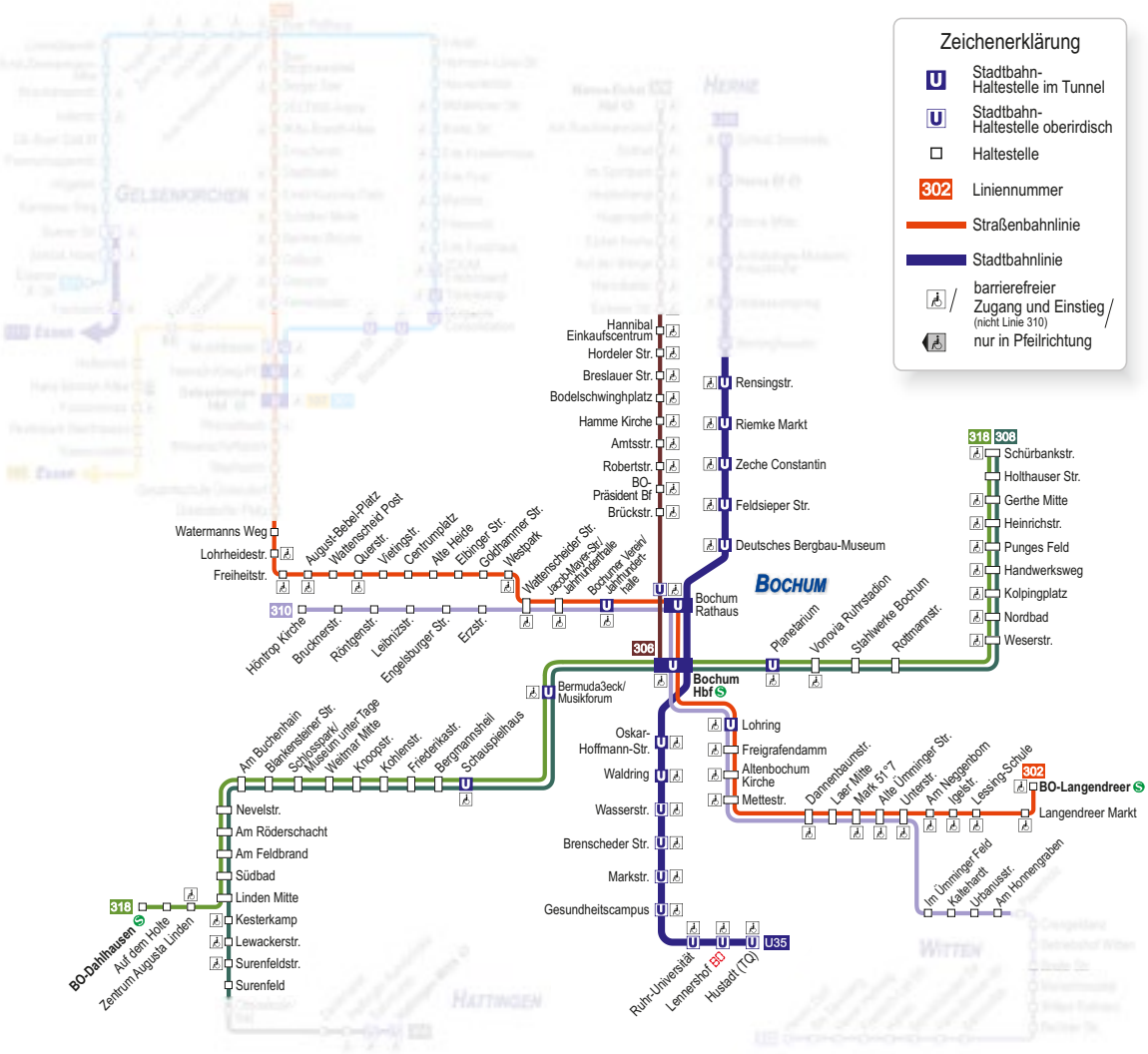


Abb. 19: Schienennetzstruktur Bochum

Straßenbahnnetz

Zur ortsfesten Infrastruktur der Straßenbahnen gehören insbesondere:

- Gleis- und Fahrleitungsanlagen
- Weichen
- Stellwerke

Die BOGESTRA ist mit der Vorhaltung und Unterhaltung der Straßenbahn-Infrastruktur betraut (vgl. Kapitel 8.4.4.).

Stadtbahnnetz

Die gesamte Infrastruktur der CampusLinie U35 ist dem Stadtbahnnetz zuzuordnen. Hinzu kommen die Tunnelabschnitte der Straßenbahnlinien 302, 310, 306 und 308/318. Das Stadtbahnnetz ist insgesamt 17,5 km lang, von denen 13,5 km in Tunnellage verlaufen. An der Strecke befinden sich 23 Bahnhöfe in Betrieb und 1 Bahnhof in Bau, davon sind 16 unterirdisch.

Zur Infrastruktur zählen beispielsweise:

- Bauliche Anlagen:
  Tunnel, Bahnhöfe, Rampen, Unterwerke
- Technische Anlagen:
  elektrische Anlagen wie Beleuchtung, Pumpen- und Hebeanlagen, Heizung, Lüftung
- Betriebstechnische Ausrüstung und Betriebstechnik:
  Gleise, Fahrleitungen, Zugsicherungen, Fahrtreppen, Aufzüge

Die Stadtbahnanlagen auf Bochumer Stadtgebiet befinden sich im Eigentum der Stadt. Die Städte Bochum und Gelsenkirchen haben sich bis Ende 2017 zur Bochum-Gelsenkirchener Stadtbahnverpachtungsgesellschaft des bürgerlichen Rechts (Stadtbahn GbR) zusammen geschlossen, um die Stadtbahnanlagen verpachten zu können.

Die Anlagen der Linien CampusLinie U35, 302, 310 und 306 verpachtete die Stadtbahn GbR an die BOGESTRA. Ab 2018 wird die Stadt Bochum diese Anlagen an die BOGESTRA verpachten. Die Stadtbahnstrecke der Linie 308/318 überließ die Stadt Bochum der BOGESTRA gemäß Nutzungs- und Übereignungsvertrag.

Die BOGESTRA führt als betrautes Verkehrsunternehmen den Fahrbetrieb auf den Strecken durch und ist für die Unterhaltung der betriebstechnischen Ausrüstung verantwortlich. Stadt und Stadtbahn GbR sind (bis Ende 2017) für die Planung, den Bau und die Unterhaltung der baulichen und technischen Anlagen zuständig. Ab dem Jahr 2018 nimmt die Stadt Bochum diese Aufgabe vollständig wahr.

5.4.5. Beschleunigungssysteme

Das Beschleunigungsprogramm für ÖSPV-Linien besteht aus drei Komponenten:

a) barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Zusätzlich zu den Erfordernissen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (vgl. Kapitel 10.) hat der niederflurige Ausbau von Haltestellen den betrieblichen Vorteil, dass einerseits der Fahrgastwechsel beschleunigt wird und andererseits durch eine bessere Anfahrbarkeit der Haltestellen die Fahrtzeit reduziert werden kann. Besonders vorteilhaft sind hierbei Haltestellen, welche als Kap ausgebildet sind. Dabei wird die Wartefläche für die Fahrgäste so zur Straße hin verlängert, dass der Bus bzw. die Straßenbahn die Haltestelle gerade anfährt und in dem Fahrstreifen steht.

b) Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA)

Die **Stadt- und Straßenbahnlinien**[8] werden an Lichtsignalanlagen (LSA) bevorrechtigt. Die Erkennung der Fahrzeuge findet über Koppelschleifen und -spulen (Prinzip der Induktiven Meldeübertragung) sowie durch Funksender und vereinzelt über Fahrdrahtkontakte statt. Durch die Beeinflussung der LSA kann die Fahrzeit reduziert werden. Da das Bremsen vor roten Ampeln und das Wieder-Beschleunigen bei grün entfallen, wird zudem Fahrstrom gespart und der Verschleiß reduziert.

Die Straßenbahnlinien verlaufen neben den innerstädtischen Tunnelstrecken oberirdisch auf folgenden Haupteinfall- bzw. -ausfallstrecken:

8) Der Einfachheit halber und für das allgemeine Sprachverständnis wird im weiteren Textverlauf nur von Straßenbahnen gesprochen.

Linie	Abschnitt
302	Wattenscheider Straße, Bochumer Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Ückendorfer Straße
302 und 310	Wittener Straße, Alleestraße
310	Baroper Straße, Essener Straße, Wattenscheider Hellweg
306	Hans-Böckler-Straße, Dorstener Straße, Riemker Straße
308 und 318	Castroper Hellweg, Castroper Straße, Hattinger Straße
318	Dr.-C.-Otto-Straße
U35	Universitätsstraße

Tab. 25: Verlauf der Straßenbahnlinien auf Hauptstraßen

Um die Wartezeiten der **Linienbusse** vor den LSA zu minimieren, kann ihnen über optische Erfassung, Induktionsschleifen oder Datenfunk Vorrang eingeräumt werden. Hierzu meldet sich das Fahrzeug an der LSA an und kann im Idealfall die Lichtsignalanlage ohne Halt passieren – das Signalprogramm wird dabei durch den Bus aktiv beeinflusst. Auch bei den Bussen können dadurch Fahrzeiten verstetigt und Verspätungen vermieden werden. Kreuzen sich Busse- und Straßenbahnlinien, so werden Busse nachrangig beschleunigt.

Auf Bochumer Stadtgebiet werden insgesamt 54 Anlagen (Stand August 2016) per analogem Datenfunk beeinflusst. Diese befinden sich auf folgenden längeren Abschnitten

- Dorstener Straße,
- Wittener Straße,
- Hauptstraße,
- Werner Hellweg
- und auf nachstehenden kürzeren Strecken
- Hustadtring,
- Nordring,
- Wasserstraße,
- Castroper Hellweg

Das Prinzip der LSA-Bevorrechtigung bei Buslinien ist nachfolgend dargestellt.

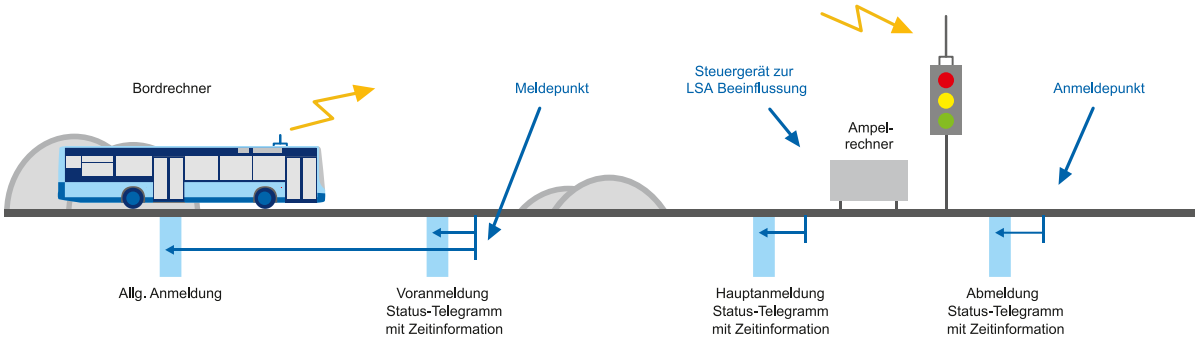


Abb. 20: Beschleunigung bei Buslinien

c) Separater Gleiskörper[9] und Busspuren

Separate Gleiskörper befreien die Straßenbahnen von Behinderungen durch den allgemeinen Straßenverkehr. Dadurch erhöht sich die betriebliche Zuverlässigkeit und es können höhere Fahrgeschwindigkeiten angesetzt werden. Zudem lässt die ausschließliche Nutzung von Straßenbahnen instandhaltungs- und wartungsfreundliche Fahrwege mit rillenlosen Gleisen auf Schotterbett zu. Neben den innerstädtischen Tunnelstrecken (außerhalb des Verkehrsraums öffentlicher Straßen) weisen die Straßenbahnlinien auf folgenden Streckenabschnitten zwischen den einzelnen Haltestellen eigene Fahrwege auf:

9) Die BOStrab – Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen – unterteilt den Bahnkörper in einen straßenbündigen, besonderen oder unabhängigen (s. § 16, Abs. 4).

Linie	Strecke
302	Zwischen den Haltestellen Lohrheidestraße und August-Bebel-Platz sowie von Bochumer Straße/Hansastraße bis Wattenscheider Straße/Westkreuz.
302 und 310	Zwischen den Haltestellen Wattenscheider Straße und Jacob-Mayer-Straße/Jahrhunderthalle und Mettestraße bis Unterstraße.
306	Ab der Haltestelle Bodelschwingplatz bis zur Stadtgrenze Herne.
308 und 318	Von Castroper Straße, Höhe Bochumer Landwehr, bis zur Haltestelle Heinrichstraße.
310	Zwischen der Haltestelle Wattenscheider Straße bis Höhe Vivaldistraße und von der Haltestelle Unterstraße bis zur Stadtgrenze Witten.
U35	Zwischen den Haltestellen Wasserstraße und Hustadt.

Tab. 26: Eigene Fahrwege der Straßenbahnlinien

Fahrstreifen, die ausschließlich von Bussen befahren werden dürfen, stehen im öffentlichen Straßenraum nicht zur Verfügung. In Bochum werden aber einige Gleisbereiche, Haltestellen im Gleisbereich oder ehemalige Gleisbereiche durch Busse mitgenutzt. Diese erfüllen teilweise den verkehrlichen Zweck der Busschleuse oder Busspur.

Auf der Wittener Straße und Dorstener Straße sowie auf der Hauptstraße am Markt in Langendreer nutzen Busse die Haltestelleninseln der Straßenbahnlinien mit. Auf der Universitätsstraße bildet der Gleisbereich zwischen Alsenstraße und Ferdinandstraße stadteinwärts eine Busschleuse, genauso wie der Gleisbereich auf der Alleestraße zwischen Bochum West Bhf und Westring. Der Gleisbereich auf der Alleestraße zwischen der Verkehrsinsel Wattenscheider Straße und Jacob-Mayer-Straße/Jahrhunderthalle sowie stadteinwärts zwischen der KOM-Haltestelle Erzstraße und der Haltestelleninsel Wattenscheider Straße kann ebenfalls durch Busse genutzt werden.

Das Mitnutzen von Gleiszonen durch Busse ermöglicht eine ungehinderte Fahrt und damit einen zuverlässigeren und pünktlicheren Busbetrieb.

5.5. Nachfrageentwicklung

5.5.1. Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzahlen sind seit Veröffentlichung des letzten Nahverkehrsplans im Jahr 2009 von 74,06 Millionen Fahrgästen bis zum Jahr 2013 kontinuierlich auf 76,80 Millionen Fahrgästen gestiegen. Zum Jahr 2014 war einmalig ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Seit 2015 steigen die Fahrgastzahlen jedoch wieder deutlich und erreichten 2016 erstmals einen Wert von 76,98 Mio Fahrgästen.

Die Ermittlung der Fahrgastzahlen für Bochum erfolgt auf Basis der Gesamtfahrgastzahlen der BOGESTRA in Relation zu den geleisteten Wagen-Kilometern auf Bochumer Stadtgebiet.

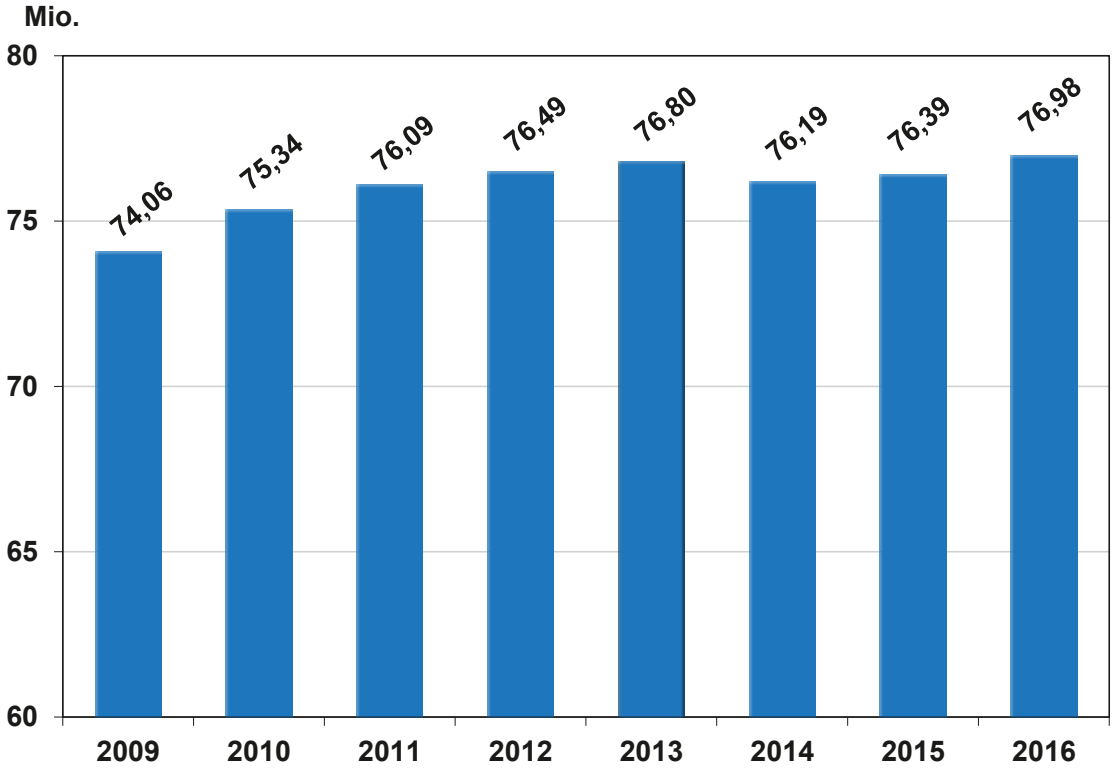


Abb. 21: Entwicklung der Fahrgastzahlen (BOGESTRA)

Das verstärkte Bemühen, neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen und vorhandene Kunden zu halten, zahlt sich, wie die Fahrgastzahlen zeigen, aus. Zu den erfolgten Kundengewinnungs- und Kundenbindungsmaßnahmen in dem oben genannten Zeitraum gehörten unter anderem folgende Aktivitäten:

- Maßnahmen zur Abonnentenbetreuung (z. B. Vorteilsangebote von Kooperationspartnern),
- Verstärkte Vermarktung des SozialTickets (welches auch für Flüchtlinge interessant ist z. B. über die Integrationsbeauftragten der Städte und über andere Einrichtungen)
- Verstärkte Akquisition von Großkunden (Angebot für Arbeitgeber und deren Mitarbeiter),
- Angebot eines SchnupperAbos (Angebot, das Abonnement für einen bestimmten Zeitraum zu testen),
- Testfahreraktion (limitiertes Angebot für ÖPNV-Nichtnutzer, den ÖPNV kostenlos an vier Tagen zu testen),
- Verstärkte Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

5.5.2. Marktabdeckung

Trotz der steigenden Fahrgastzahlen ist im Segment Abonnement (inklusive der Abonnements für Schüler und Auszubildende) vom Jahr 2010 bis zum Jahr 2016 ein kontinuierlicher Rückgang bei der Marktabdeckung (d. h. Anteil Abonnenten an der Bochumer Wohnbevölkerung) von 15,89 % auf 13,06 % zu verzeichnen. Untersuchungen haben gezeigt, dass einige Kunden in ein für sie günstigeres Ticketsegment (z. B. dem SozialTicket) gewechselt sind, während andere aufgrund wechselnder oder unsicherer Lebensumstände sich nicht an ein Abonnement binden möchten, obwohl dieses (gegen einen Aufpreis zu einer normalen Monatsfahrkarte) jederzeit vor Ablauf eines Jahres kündbar ist. Aber auch Alter, Krankheit, berufliche Veränderungen, die finanzielle Situation und andere Faktoren haben Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und damit auf die Wahl des Tickets.

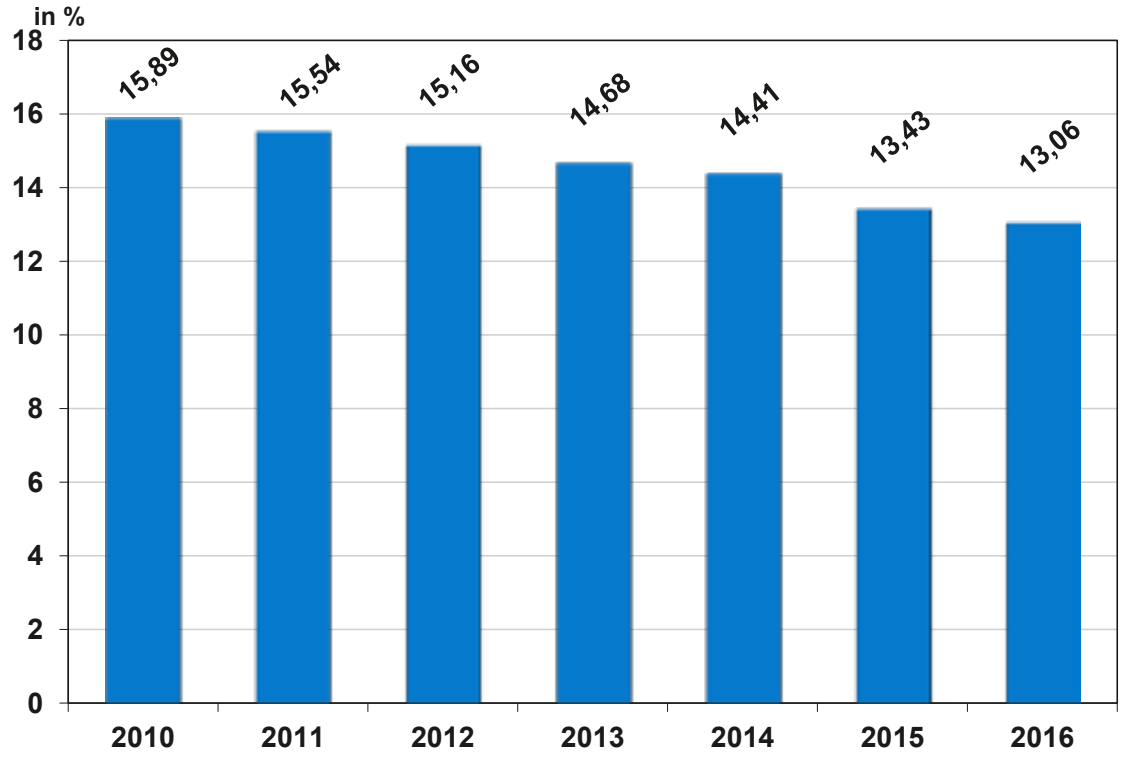


Abb. 22: Marktabdeckung Abonnements (BOGESTRA)

Bei der Betrachtung, wie viele Schüler an Bochumer Schulen (ohne Grundschulen) ein SchokoTicket (Abonnement für Schüler) besitzen, ist eine sehr hohe Marktabdeckung festzustellen, wobei auch diese trotz verschiedener Kundenbindungs- und Kundengewinnungsaktivitäten von 71,59 % im Schuljahr 2012/2013 auf 66,02 % im Schuljahr 2016/2017 gesunken ist.

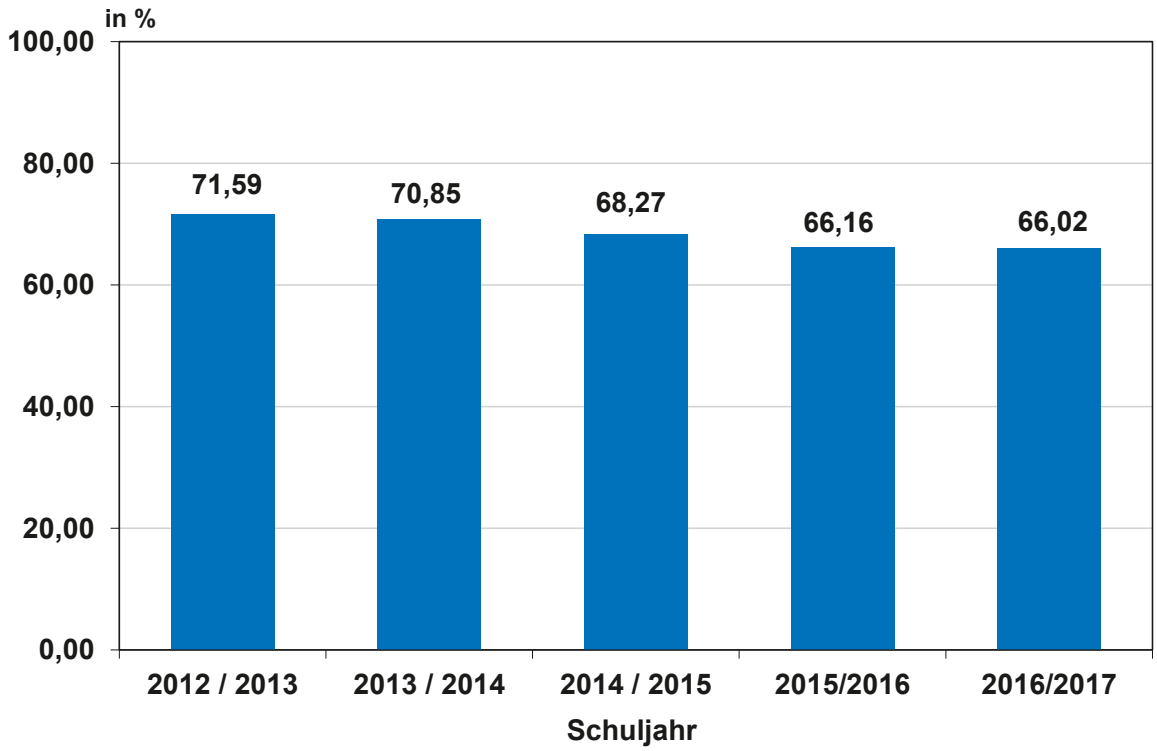


Abb. 23: Marktabdeckung SchokoTicket (BOGESTRA)

5.6. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Den ÖPNV-Fahrgästen stehen in Bochum umfangreiche Möglichkeiten offen, andere Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote in ihre Wegekette zu integrieren. Sie können dabei auf verschiedene Mobilitätsformen zurückgreifen und zwischen Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen wählen.

Umsteigepunkte bieten die Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu verknüpfen. Durch einen komfortablen Umstieg wird die Kombination von Bus und Bahn mit dem Auto oder dem Fahrrad erleichtert. Zum Angebot gehören:

- Park+Ride,
- Bike+Ride,
- Fahrradleihsystem und
- Carsharing

Die häufigste Verknüpfung mit dem ÖPNV findet zu Fuß statt. Doch die Verknüpfung mit dem Fahrrad gewinnt an Bedeutung. Sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer gilt, dass die Haltestellen räumlich so angelegt werden, dass eine direkte und qualitativ hochwertige Zugänglichkeit aus Wohnbereichen oder von wichtigen öffentlichen und gewerblichen Einrichtungen möglich ist und kurze Zugangswege entstehen, um eine gute Akzeptanz der Wege zu erreichen. Abstellanlagen für Fahrräder liegen in der Regel in unmittelbarer Nähe zu Haltestellen oder Zugängen. Dies erhöht einerseits die Annahme der Abstellanlage, hält sie im Blickfeld der ÖPNV-Nutzer und bietet damit auch eine soziale Kontrolle. Andererseits führt es zu geordnetem Parken und letztlich zu einer guten Auslastung der Kapazitäten.

Zusätzlich zu einem Ausbau der Infrastruktur für die Nahmobilität ist ein wesentliches Element die Öffentlichkeitsarbeit und eine verstärkte Vernetzung der Akteure untereinander. Zu diesem Zweck wurde im Februar 2016 die Stelle eines Nahmobilitätsbeauftragten im Tiefbauamt der Stadt Bochum eingerichtet und besetzt, der sich um alle Belange der Radfahrens und Zufußgehens kümmert. Insbesondere in der Kombination ÖPNV – Radverkehr geht es darum, die Vorzüge der kombinierten Verkehrswege zu bewerben und als Ansprechperson Verbesserungen zu erwirken.

Neben alltagsbezogenen Marketingansätzen wird die Freizeitgestaltung mit dem Rad und rund um das Radfahren vorangetrieben. Auch hier bietet die Kombination von ÖPNV und Rad Vorzüge, weil dadurch Distanzen und Topografien bewältigt werden können, die andernfalls nur trainierten Personen vorbehalten blieben.

5.6.1. Park+Ride

Ob mit einem geteilten oder eigenen Pkw bzw. Fahrrad – ein Stellplatz im unmittelbaren Umfeld der Haltestelle ist wichtig für einen reibungslosen Umstieg.

Park+Ride-Parkplätze dienen vorrangig dem Pendlerverkehr und dem Umstieg zwischen Pkw und SPNV. Sie können aber auch für den lokalen ÖPNV Funktionen erfüllen, bspw. wenn am Wohnort des Fahrgasts keine für die Wegstrecke passende ÖPNV-Anbindung besteht und die Strecke nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann.

In Bochum sind sechs P+R-Parkplätze an Bahnhöfen der DB vorhanden.

Bahnhof / Station	Linien (ohne Busse)	Anzahl Stellplätze	Auslastung (03/17)[1)]
Dahlhausen	S3, 318	87	100 %
Ehrenfeld	S1	100	100 %
Langendreer	S1	187	Aufgrund der Baumaßnahmen (Verlängerung Linie 302) keine Erhebung
Langendreer West	S1	80	80 %
Wattenscheid	RE1, RE6, RE11, RE16, RB40	280 (davon 202 offizielle P+R-Plätze)	100 %
Wattenscheid-Höntrop	S1	75	97 %

1) Werte gerundet

Tab. 27: P+R-Parkplätze

Im NVP 2009 äußerte die Stadt Bochum die Absicht, eine weitere P+R-Anlage an der Rensingstraße einzurichten. Dieses Vorhaben wurde im Oktober 2014 mit einer Stellfläche für 220 Fahrzeuge realisiert. Die Auslastung des Parkplatzes lag bei 10 bis 15 %. Nach einem Erprobungszeitraum von 1,5 Jahren verlängerte die Stadt den Mietvertrag für das Grundstück wegen der geringen Nachfrage nicht.

Aufgrund von Änderungen im Schienennetz (Taktverdichtung der S1, Einführung des Rhein-Ruhr-Express (RRX), vgl. Kapitel 8.7.) kann es notwendig werden, die Kapazitäten der vorhandenen P+R-Parkplätze anzupassen. Zudem könnten weitere P+R-Plätze die Zahl der motorisierten Einpendler weiter reduzieren und die Innenstadt entlasten. Die künftige Ausrichtung der Mobilitätsstationen ist im Kapitel 8.6. aufgeführt.

5.6.2. Bike+Ride

Folgende Bike+Ride-Anlagen erleichtern die Verknüpfung von SPNV, ÖSPV und Fahrrad:

Bahnhof / Station	Linien (ohne Busse)	Anzahl Stellplätze und Entwicklung seit NVP 2009
Bochum Hbf	302, 306, 308/318, 310, RE und RB-Linien, S1, Fernverkehr	273
Wattenscheid Bf	RE1, RE6, RE11, RE16, RB40	40
BO-Langendreer S	S1, 302	31 (+12)
BO-Langendreer West	S1	24 (+10)
BO-Ehrenfeld S	S1	25 (+10)
Höntrop S	S1	52 (+32)
BO-Dahlhausen S	S3, 318	7 (-1)
BO-West Bf	RB46	9
BO-Hamme	RB46	13
BO-Riemke	RB46	12
Bochum Rathaus	U35, 302, 306,310	69
Deutsches Bergbau-Museum	U35	36 (+27)
Feldsieper Straße	U35	12 (+12)
Zeche Constantin	U35	6
Riemke Markt	U35	32 (+24)
Rensingstraße	U35	8 (+8)
Oskar-Hoffmann-Straße	U35	28 (+10)
Waldring	U35	12
Wasserstraße	U35	34 (+16)
Brenscheder Straße	U35	12
Markstraße	U35	16 (-6)
Hustadt TQ	U35	6

Tab. 28: Fahrradabstellplätze[1] an Schienenverkehrshaltestellen (Stand Oktober 2017)

1) Die Zahl der Abstellplätze liegt höher als die Zahl der Radständer, da z. T. an einem Ständer mehrere Räder abgestellt werden können.

Die B+R-Anlagen konzentrieren sich derzeit auf die DB-Bahnhöfe und die Stadtbahnbahnhöfe. Hervorzuheben ist die Radstation am Hauptbahnhof. In dem überdachten und bewachten Fahrradparkhaus stehen 188 Abstellplätze gegen eine Gebühr zur Verfügung. Zusätzlich werden dort Fahrradreparaturen und Leihräder angeboten.

An den B+R-Stationen in Ehrenfeld, Langendreer und Wattenscheid-Höntrop können kostenfrei Fahrradboxen angemietet werden. An den einzelnen Stationen zeigt sich dabei eine unterschiedliche Nachfrage der Nutzer. Während die Anlagen in Langendreer und Höntrop gut belegt sind (70-100 %), ist die Nachfrage am Standort Ehrenfeld gering.

Die Stadt Bochum hat sich zum Ziel gesetzt, das Konzept neu aufzustellen und zu optimieren. An den Stadtbahnbahnhöfen bestehen oberirdische Abstellanlagen in Form von Fahrradständern im Straßenraum.

Insgesamt stehen ca. 820 Abstellplätze an SPNV- und Stadtbahnbahnhöfen zur Verfügung. Der VRR hat ein Förderprogramm für die Errichtung neuer Abstellanlagen (Fahrradboxen, Kollektivanlagen) mit digitaler Schließ- und Buchungsfunktion aufgelegt.

In 2016 erhielten der VRR und die beteiligten Städte und Gemeinden den Zuschlag für das

Projekt“VRRadbox digital“. Anfang 2017 lag der Förderbescheid des Projektträgers Jülich (PTJ) für die Stationen in Bochum vor. Die Stadtverwaltung Bochum informierte den Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität in der Sitzung vom 29.11.2016 über dieses Projekt (Vorlage Nr. 20162914). Die Planungen sehen insgesamt 186 Fahrradboxen an 14 Standorten im Stadtgebiet Bochum vor. Bereits vorhandene Standorte werden modernisiert und erweitert. Mit den neuen Fahrradboxen wird die intermodale Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr gestärkt. Die für das Jahr 2018 geplante Realisierung stellt somit einen wichtigen Baustein zum Thema der „Multimodalen Mobilität“ dar (vgl. Kapitel 8.6 und Anhang 6).

Die Qualität in der Anbindung an den Busverkehr variiert in Abhängigkeit von Anzahl, Taktung und Fahrtrelation der jeweiligen andienenden Linien. An Haltestellen mit hoher Fahrgastfrequenz gehören Fahrradständer zur Regelausstattung.

5.6.3. Fahrradleihsystem

Ein eigenes Fahrrad ist nicht zwingend erforderlich, um auf zwei Rädern mobil zu sein. In 2010 wurde als ergänzendes Mobilitätsangebot ein öffentliches Fahrradleihsystem, das „metropolradruhr“ der Firma Nextbike, eingeführt. Derzeit können in Bochum an 72 Standorten ca. 660 Fahrräder ausgeliehen werden. Inzwischen wird das Stationsnetz nicht mehr nur durch die Stadt Bochum, sondern auch durch die Ruhr-Universität Bochum und das Akademische Förderungswerk (AKAFÖ) ausgebaut. Die Stationen des Fahrradleihsystems befinden sich überwiegend im Innenstadtkern, in Wohn- und Mischgebieten in den zentralen Stadtteilen, auf dem Campus Bochum sowie an touristischen Zielen. Die an ÖPNV-Haltestellen installierten Fahrradleihstationen vernetzen Nahverkehr und Fahrrad eng miteinander.

metropolradruhr-Station	Verknüpfung mit			
	SPNV	Stadtbahn	Straßenbahn	Bus
Bochum Hbf	x	x	x	x
„Bochumer Fenster“ / Massenbergstr.	x	x	x	x
Technische Berufliche Schule	x	x	x	x
BO-Dahlhausen S	x		x	x
Rathaus / Gustav-Heinemann-Platz		x	x	x
Willy-Brandt-Platz		x	x	x
Höntrop S	x			x
BO-Langendreer S	x			x
BO-Langendreer West S/ Lünsender Str.	x			x
Langendreer Markt	x			x
Akafö Stiepeler Straße		x		x
Oskar-Hoffmann-Str.		x		x
Wasserstraße		x		x
Waldring		x		x
Bermuda3eck / Musikforum			x	x
Freiheitstraße			x	x
Gertrudisplatz			x	x
August-Bebel-Platz			x	x
Bismarckplatz			x	x
Freigrafendamm			x	x
Lohring			x	x
Schauspielhaus			x	x
Altenbochum (in Bau)			x	x

Tab. 29: metropolradruhr-Stationen (Auswahl), Stand März 2017

Um eine Fahrt mit dem Leihrad zu ermöglichen, liegen die meisten Metropolradstationen unmittelbar an einer ÖPNV-Haltestelle. Stationen in Wohngebieten (z. B. Bismarckplatz), am Eisenbahnmuseum Bochum oder auf dem Campus Bochum stellen Zielstationen für den sogenannten „Letzten Kilometer“ dar.

Um das Fahrradleihsystem „metropolradruhr“ nutzen zu können, ist eine einmalige Anmeldung beim Systembetreiber notwendig. Die Räder können grundsätzlich im Stationsnetz der gesamten Metropolregion ausgeliehen und wieder abgegeben werden. Die Buchung erfolgt online oder an den Servicesäulen der Stationen vor Ort.

Insbesondere von Studierenden wird das Leihsystem sehr gut angenommen. Ein Großteil der Ausleihen erfolgt in Verknüpfung mit dem Semesterticket. In 2015 wurden metropolradruhr-Räder ca. 125.000-mal in Bochum ausgeliehen. Das metropolradruhr hat sich in der Region und insbesondere in Bochum als ein neues (Nah-) Mobilitätsangebot etabliert. Allein auf Grund der hohen Ausleihzahlen kann von einer Wirkung im Modal Split der Verkehrsmittel hin zur klimafreundlichen Fahrradnutzung ausgegangen werden. Ursprünglich als fördermittelgestütztes Pilotprojekt gestartet, befindet sich das metropolradruhr nunmehr in einer wirtschaftlich orientierten Phase, in der ein tragfähiger Betrieb etabliert werden muss. Die Stadt Bochum und die BOGESTRA entwickeln derzeit mit dem Betreiber nextbike ein zukunftsorientiertes System.

5.6.4. Carsharing

In vielen Fällen ist jedoch das Fahrrad nicht das passende Verkehrsmittel vor oder nach der Nutzung des ÖPNVs – bspw. wenn größere Distanzen zurückgelegt oder schwere Gepäckstücke transportiert werden müssen.

In Bochum kann dazu auf verschiedene stationsgebundene **Carsharing**[10]-Angebote zurückgegriffen werden. Das Angebot stellt eine Unterstützung für all diejenigen dar, die ohne eigenen Pkw leben wollen oder müssen.

Im Stadtzentrum, den verdichteten Innenstadtrandlagen, aber auch in Vororten wie Wiemelhausen und Querenburg sind insgesamt ca. 23 Fahrzeuge nutzbar. Mittels Kooperationen mit der BOGESTRA und dem VRR werden Nutzer für das System geworben, bspw. durch Rabatte für Monatskartenbesitzer und die Öffnung des Autos mit einem Monatsticket.

Carsharing-Angebot
Stand Januar 2017

Anbieter	Fahrzeuge
Greenwheels	11
Drive CarSharing / Flinkster / RUHRAUTOe	9 (davon 7 Elektroautos)
stadtmobil	3
Summe	23

Tab. 29a: Carsharing-Angebot (Stand Januar 2017)

10) Gemeinschaftliche und vertraglich geregelte, zeitlich begrenzte Nutzung von Fahrzeugen gegen Entgelt.

5.7. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) beschäftigt sich mit dem Weg zwischen Wohnung und Arbeit sowie mit Dienstwegen. Die Stadtverwaltung geht seit 2005 mit gutem Beispiel voran und überprüft ihre eigene Mobilität. Ziel ist unter anderem, die gewonnenen Erkenntnisse in einem nächsten Schritt auf private Unternehmen zu übertragen.

effizient mobil

Im Rahmen von „effizient mobil“, einem Aktionsprogramm für Mobilitätsmanagement des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und der Deutschen Energie-Agentur GmbH (dena), wurde 2009/2010 ein umfangreiches Konzept zur CO_2-Reduzierung durch eine Veränderung des Verkehrsverhaltens der städtischen Beschäftigten erarbeitet. Aus diesem Projekt heraus wurde außerdem das regionale „Städtenetzwerk Mobilitätsmanagement Ruhrgebiet“ gegründet und im Wettbewerb „Innovative Konzepte im Mobilitätsmanagement“ der dena in der Kategorie kommunales Mobilitätsmanagement mit dem 1. Preis ausgezeichnet. Der wichtigste Aspekt des Netzwerkes liegt im Erfahrungsaustausch der Kommunen zum energieeffizienten Mobilitätsmanagement und den daraus entstehenden Synergieeffekten.

Mobil.Pro.Fit.

Mit dem 2014 gestarteten Modellprojekt Mobil.Pro.Fit. (www.mobilprofit.de) unterstützt die Stadt Bochum – gemeinsam mit der WirtschaftsEntwicklungsGesellschaft Bochum mbH, der IHK Mittleres Ruhrgebiet und der BOGESTRA AG – Betriebe bei einem erfolgreichen Mobilitätsmanagement. Ziel ist es, die Mobilitätskosten zu senken, die Gesundheit und Motivation der Mitarbeiter zu fördern und die Umwelt zu schützen. Konkret kann das z. B. die Einführung des FirmenTickets, der Bau einer Fahrradabstellanlage oder die Einrichtung eines Fahrzeugpools sein.

Das von der B.A.U.M. Consult GmbH angebotene, deutschlandweit durchgeführte Projekt Mobil.Pro.Fit. wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit gefördert, so dass für die teilnehmenden Städte selbst keine Kosten entstehen. Bochum hat sich gemeinsam mit den Städten Bottrop, Essen, Gelsenkirchen und Herten als Region im Ruhrgebiet beworben und den Zuschlag als eine von elf Modellregionen erhalten.

Mobil.Pro.Fit. bietet Unternehmen einen idealen Einstieg in die Thematik „Betriebliches Mobilitätsmanagement“. In zwei Runden werden jeweils sechs bis zehn Betriebe knapp ein Jahr lang gecoacht. Den teilnehmenden Unternehmen werden zahlreiche Informationen, vier Workshops, drei individuelle Beratungstermine und eine anerkannte Zertifizierung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement geboten. Die Arbeitswege der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden ebenso untersucht wie der Fuhrpark und die betriebliche Mobilität bei Dienstreisen. Ziel ist es, speziell auf die Bedürfnisse des einzelnen Betriebs angepasste Maßnahmen zu entwickeln, um Mobilität nachhaltig effizient und klimafreundlich zu gestalten. Dank der Förderung durch das Bundesumweltministerium aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative ist der Eigenbeitrag der Betriebe attraktiv niedrig. Am Ende des Programms erhalten die teilnehmenden Betriebe von den Kommunen eine Auszeichnung, mit der das freiwillige Engagement der Unternehmen und Einrichtungen gewürdigt wird.

Das Ruhrgebiet ist die erste Region, die im Rahmen des Förderprojektes eine Gruppe von acht Unternehmen und Einrichtungen durch das Programm begleitet hat. Die Ruhr-Universität Bochum und die Hochschule Bochum haben erfolgreich an den beiden Beratungsrunden in der Modellregion Ruhrgebiet teilgenommen.

Im Rahmen des BMM sind mögliche Maßnahmen mit einem besonderen ÖPNV-Bezug der Abschluss eines GroßkundenAbos sowie die Nutzung des Pendlerportals.

Ticketangebote im Betrieblichen Mobilitätsmanagement

Das betriebliche Mobilitätsangebot wird durch besondere Ticketangebote ergänzt, die das Verkehrsunternehmen Unternehmen, Behörden und Verbänden anbietet, um das Bus- und Bahnfahren gerade im Berufsverkehr noch attraktiver zu machen. Die Vorteile für die verstärkte ÖPNV-Nutzung durch Beschäftigte sind unter anderem:

- Beim Bau und Betrieb von Firmen-Parkplätzen und Parkhäusern können Kosten gespart werden.
- Parkplatzprobleme für die Beleg- und Kundschaft werden reduziert.
- Es kommt zu weniger Unfällen im Berufsverkehr.
- Eine aktive Beteiligung am Umweltschutz ist ein positiver Nebeneffekt.
- Jede Firma erhöht die Effizienz durch einen entspannteren Weg zur Arbeit.
- Die Tickets der Beschäftigten werden vielfach auch für dienstliche Wege genutzt, so dass sie den Fuhrpark des Unternehmens/der Behörde erweitern bzw. Reisekosten verringern.
- Die Tickets gelten rund um die Uhr und können somit auch in der Freizeit genutzt werden.

Dabei gibt es mit dem Großkunden-Abonnement und dem FirmenTicket zwei verschiedene Ticketmodelle.

Das Großkunden-Abonnement

Mit dem Großkunden-Abonnement (Mindestabnahme 50 Abos) gelten für Beschäftigte der entsprechenden Firma attraktive Konditionen. Dabei gilt, dass die Rabattierung mit der Anzahl der abgenommenen Tickets steigt. Wählen kann man zwischen dem Ticket1000, Ticket2000, YoungTicketPLUS und dem BärenTicket – alle persönlich auf den Beschäftigten ausgestellt. Da die Tickets direkt mit den Beschäftigten abgerechnet werden, entstehen dem Unternehmen bzw. der Behörde keine Kosten.

Unternehmen, die diese Angebote bereits nutzen, sind die Finanzämter in Bochum und Gelsenkirchen, die Gerichte in Gelsenkirchen, die Arbeitsgemeinschaft Bochumer Krankenhäuser, die Deutschen Edelstahlwerke in Witten oder auch die BP Europa SE.

Das FirmenTicket 100/100 Modell

Ergänzend zum Großkundenabo hinaus gibt es im VRR das FirmenTicket. Dieses besondere Ticket richtet sich an Unternehmen, Behörden und Verbänden mit 100 oder mehr Beschäftigten. Beim FirmenTicket werden für alle Beschäftigten Tickets abgenommen: Mit dieser 100 %igen Abnahme der personenbezogenen Tickets ist eine Ersparnis von ca. 35 % in den jeweiligen Preisstufen möglich. Dabei erfolgt die Abrechnung der Tickets durch den Arbeitgeber.

FirmenTicket der Stadtverwaltung

Der Vertrag zwischen der BOGESTRA und der Stadt Bochum über das FirmenTicket für die Beschäftigten der Verwaltung besteht bereits seit 1993. Durch diese lange Laufzeit und die Abnahme eines festen Ticket-Kontingents können besonders günstige Konditionen an die Beschäftigten weitergegeben werden.

Pendlerportal

Eine weitere Maßnahme des BMM, die einen Bezug zum ÖPNV hat, ist die Fahrgemeinschaftsbörse Pendlerportal (www.bochum.pendlerportal.de). Seit dem 31. Januar 2014 hat sich das Vorgängerprojekt Mitpendler in NRW dem deutschlandweiten Pendlerportal angeschlossen.

Das Pendlerportal grenzt sich, wie Mitpendler zuvor auch, durch zwei besondere Merkmale von anderen im Internet vertretenen Fahrgemeinschaftsbörsen ab: Zum einen richtet sich das Angebot explizit an Berufspendler, die regelmäßige und möglichst dauerhafte Fahrgemeinschaften suchen (keine Einmal-Fahrten). Darüber hinaus enthält das Pendlerportal eine ÖPNV-Tiefenintegration, d. h., es werden immer auch die alternativen ÖPNV-Verbindungen angezeigt.

Die Stadt Bochum ist gemeinsam mit rund 30 Kreisen und kreisfreien Städte in NRW am Pendlerportal finanziell beteiligt. Die aus diesen Mitgliedern bestehende AG Fahrgemeinschaften NRW wird durch den VRR koordiniert und führt u. a. gemeinsame Marketingmaßnahmen durch.

5.8. Information, Vertrieb, Service und Sicherheit

Information über das Fahrplanangebot

Die Bedeutung der digitalen Fahrgastinformation ist in den letzten Jahren stark gestiegen. Aber auch die gedruckte Fahrgastinformation spielt weiterhin eine große Rolle. An allen Haltestellen des ÖPNV werden die gültigen Fahrpläne ausgehangen. Baustelleninformationen und Baustellenfahrpläne werden ebenfalls bei Bedarf an den Haltestellen, teilweise auch im Fahrzeug ausgehangen, um Fahrgäste während der Fahrt zu informieren. Zudem erscheint in der Regel einmal pro Jahr ein gedruckter Fahrplan mit Linienplan, welcher bei den Verkehrsunternehmen gegen eine Schutzgebühr erworben werden kann. Je nach Bedarf werden Sonderfahrpläne oder Fahrpläne einzelner Linien gedruckt.

Die statische Fahrgastinformation wird ergänzt durch die dynamische Fahrgastinformation. Neben den DFI (vgl. Kapitel 5.4.2.) an Haltestellen bietet vor allem das Internet weitreichende Informationsmöglichkeiten. Eine App für Smartphones/Tablets macht die Fahrplanauskunft mobil und jederzeit nutzbar. Hier werden Informationen über Umleitungen, die durch im Vorfeld bekannte Baumaßnahmen erforderlich werden, eingepflegt. Ergänzend dazu können im Internet auf der Homepage des Verkehrsunternehmens oder des Verbundes weitere Informationen nachgelesen werden.

Mit einem landesweit einheitlichen CallCenter ist auch eine telefonische Erreichbarkeit für Auskünfte rund um die Uhr unter folgender Nummer gegeben:

ServiceTelefon 0 180 6 504030 (Festnetzpreis 0,20 € / Anruf; Mobilfunk max. 0,60 € / Anruf)

Vertrieb

Für den Verkauf von Tickets und die Beratung von Kunden stehen den Fahrgästen in Bochum zwei KundenCenter zur Verfügung, eines direkt auf der Verteilerebene im Bochumer Hauptbahnhof und eines im BOGESTRA-Haus an der Universitätsstraße 58. Im KundenCenter am Bochumer Hauptbahnhof wird an fünf, im KundenCenter Universitätsstr. 58 an zwei Beratungsplätzen zu allen Themen der Mobilität beraten und Tickets verkauft. In beiden KundenCentern stehen Sitzplätze zur Verfügung. Das Leistungsspektrum umfasst auch den bargeldlosen Ticketverkauf, die Mobilitätsberatung (Car- und Bikesharing), alle Anliegen rund um das Abonnement, die Aufnahme von Kundenanliegen, das Erstellen von Fahrplanauskünften, die Bearbeitung von Kundengarantien und vieles mehr. Die KundenCenter sind barrierefrei erreichbar.

Des Weiteren gibt es allein in Bochum ein Netz von derzeit 52 Ticketverkaufsstellen, welche von lokalen Geschäften wie z. B. Lottoannahmestellen übernommen werden, um in der Fläche vor allem Tickets zu verkaufen und Tarif- und Fahrplanauskünfte zu geben. Diese Ticketverkaufsstellen sind so ausgewählt, dass weitgehend alle Ortszentren und Stadtteile abgedeckt sind. Ein barrierefreier Zugang kann hier nicht immer gewährleistet werden.

Für den Vertrieb und die Kundeninformation auf Märkten, bei diversen Veranstaltungen und in Einkaufszonen steht außerdem das BOGESTRA-ServiceMobil zur Verfügung, welches bedarfsgerecht in Bochum im Einsatz ist. Die Beratung findet sowohl im Fahrzeug, welches nur über Stufen erreichbar ist, als auch an Ständen vor dem Fahrzeug statt. Ein zusätzliches mobiles Team berät an verschiedenen Schulstandorten zu den Themen Schülerverkehr und SchokoTicket.

An den Stadtbahnstationen und am ZOB gibt es stationäre Automaten, an denen ebenfalls ÖPNV-Tickets gekauft werden können. Bis voraussichtlich Sommer 2018 werden viele Automaten ausgetauscht, so dass mittelfristig ca. 70 % der Automaten des Verkehrsunternehmens der europäischen Interoperabilitäts-Spezifikation TSI PRM entsprechen. Das bedeutet, dass sich die Bedienelemente, welche mit Brailleschrift ausgestattet sind, in einer Höhe von 1200 mm und 700 mm befinden. Ein Vier-Ecken-Menü erleichtert auch sehbehinderten Menschen den Ticketkauf. Darüber hinaus können Fahrgäste in allen Bus- und Straßenbahnlinien Tickets beim Fahrpersonal oder – bei den NF6D-Straßenbahnen – an mobilen Automaten kaufen.

Der Vertrieb wird ergänzt durch ein neues Onlineangebot im BOGESTRA-Ticketshop. Nur dort kann man online am PC oder mobil über das Handy zusätzlich zu den normalen Tickets auch spezielle Onlinetickets kaufen, wie z. B. ein 7-TageTicket, ein 10erTicket, ein 30-TageTicket oder ein HappyHourTicket. Bei der zukünftigen Ausrichtung

des Angebots wird die Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie Informationstechnik- Verordnung-BITV) berücksichtigt werden.

Service und Sicherheit

Service

Die Verkehrsunternehmen bzw. der VRR bieten folgende Serviceleistungen an:

Pünktlichkeitsversprechen

Seit 2011 gibt es bei dem größten Verkehrsunternehmen in Bochum – der BOGESTRA – das Pünktlichkeitsversprechen. Trotz zahlreicher Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit (z. B. Beschleunigung, Haltestellenausbau) kann es durch Staus, Falschparker oder technische Störungen zu Behinderungen kommen. Um die Kundenzufriedenheit zu erhalten, wurde daher das Pünktlichkeitsversprechen eingeführt. Dieses beinhaltet, dass Fahrgäste, die mit einem Fahrzeug der BOGESTRA ihre Zielhaltestelle um mehr als 10 Minuten verspätet erreichen, sich den Preis eines VRR-EinzelTickets der Preisstufe A erstatten lassen können. Die genauen Details zum Verfahren werden auf der Homepage des Unternehmens veröffentlicht.

Mobilitätsgarantie

In Nordrhein-Westfalen gibt es zudem eine Mobilitätsgarantie. Diese bezieht sich auf den Start der Fahrt und gilt bei allen in Bochum fahrenden Nahverkehrsmitteln. Bei einer Abfahrtsverspätung von mehr als 20 Minuten ohne andere Fahrtalternative können Fahrgäste für Ihre Fahrt einen Fernverkehrszug (IC/EC oder ICE) nutzen oder ein Taxi zum Ziel nehmen. Der Umfang der Kostenerstattung ist auf der Homepage der Verkehrsunternehmen veröffentlicht.

Anschlussgarantie

Seit bereits mehr als 10 Jahren gilt bei vielen extra ausgewiesenen Fahrtverbindungen abends eine Anschlussgarantie. Auf diese Fahrtverbindungen achtet das Fahrpersonal besonders und spricht sich bei Problemen ab, um den Umstieg zu ermöglichen. Sollte dennoch einmal ein Fahrgast seinen Anschluss verpassen, so kann das Fahrpersonal für den Fahrgast ein Taxi zur Umstiegshaltestelle bestellen. Dieses bringt den Fahrgast kostenlos zur Zielhaltestelle seiner garantierten Anschlusslinie. Alle Anschlussgarantien werden im Fahrplanbuch und der elektronischen Fahrplanauskunft veröffentlicht.

Halten zwischen den Haltestellen

Nach 20 Uhr können Fahrgäste bei Buslinien auch zwischen den Haltestellen aussteigen – natürlich nur dort, wo es sicherheitstechnisch möglich ist. Hierfür muss der Fahrgast beim Fahrpersonal rechtzeitig den Haltewunsch benennen. So kann das Fahrpersonal eine geeignete Stelle finden und gegebenenfalls mehrere Anfragen koordinieren, da ein mehrfacher Halt in kurzer Abfolge, um einen reibungslosen Betrieb für alle anderen Fahrgäste aufrecht zu erhalten, nicht immer möglich ist.

Taxiruf

Über die Leitstelle des größten Verkehrsunternehmens in Bochum können sich Fahrgäste ein Taxi zur Ausstiegshaltestelle rufen lassen. Die Leitstelle gibt den Fahrtwunsch für das weitere Verfahren an die Taxizentrale weiter, die sich um den Fahrtauftrag eigenverantwortlich kümmert. Für den Fahrgast ist der Vermittlungsservice kostenlos, die Weiterfahrt erfolgt zum Taxitarif.

Kundentrainings

Die BOGESTRA schult Fahrgäste in sogenannten Kundentrainings. Mit den Trainingsprogrammen werden Hemmschwellen abgebaut und Irrtümer, die es über das richtige Verhalten in Bus und Bahn gibt, korrigiert. Losgelöst vom Linienbetrieb und ohne Zeitdruck lernen unterschiedliche Bevölkerungsgruppen die Fahrzeuge kennen und können den bequemen Ein- und Ausstieg und das sichere Verhalten während der Fahrt einüben. Beschäftigte des Unternehmens schulen und stehen für alle Fragen rund um den ÖPNV zur Verfügung.

Das Verkehrsunternehmen bietet für alle Schulformen, also Grund-, Förder- und weiterführende Schulen, spezielle Trainings an. In ihnen wird abgestimmt auf die Altersklasse beispielsweise das richtige Verhalten im Bus und der Straßenbahn gelernt, etwa sich einen sicheren Platz zu suchen oder den toten Winkel zu erkennen. Mit zunehmendem Alter geht es aber auch darum bedrohlichen Situationen zu entgehen oder Reiseketten zu planen. Mit der mobilen Busschule werden derzeit etwa 70 % der Bochumer Grundschulen im Übergang zur weiterführenden Schule erreicht. Sie stellt einen wichtigen Baustein im Erlernen von Mobilitätsverhalten dar. An einigen weiterführenden Schulen werden Schülerinnen und Schüler vom Verkehrsunternehmen, der Polizei, Lehrpersonen und Sozialarbeitern zu Fahrzeugbegleiterinnen und -begleitern ausgebildet. Kernpunkte dabei sind

der gewaltfreie Umgang mit Konfliktsituationen im Bus sowie aktives Zuhören, Körpersprache und sicheres Auftreten. Fahrzeugbegleiter sollen auf den täglichen Wegen vor allem auf einen besseren Umgang miteinander achten. Bei den Trainings für alle Schulformen ist eine Einbindung in den Unterricht zur Vor- und Nachbereitung obligatorisch. Für das Lehrpersonal werden derzeit Fortbildungen im Bereich Verkehrssicherheit an Straßenbahnlinien angeboten.

Ähnliche Schulungen finden mit zwei Bochumer Behindertenwerkstätten statt, in denen gemeinsam mit der Einrichtung, der Verkehrswacht und der Polizei Multiplikatoren ausgebildet werden. Hierbei wird umfassend die selbstbestimmte Nutzung des ÖPNVs geschult, bei der auch der Weg zur Haltestelle, das Verhalten im Bus und der Umgang mit Verkehrssituationen und der sozialen Umgebung im Fahrzeug trainiert wird. Je nach Behinderung wird zudem der Umgang mit Rollatoren, Rollstühlen oder Seheinschränkungen geschult.

Für mobilitätseingeschränkte oder ältere Fahrgäste werden Trainings für eine gute Fahrt, auch unter Zuhilfenahme von Gehhilfen oder Rollatoren, angeboten. Im Fokus steht in diesen Fällen der sichere Wiedereinstieg in den ÖPNV. Bedarfsgerecht wird den betroffenen Fahrgästen ein Rollstuhltraining oder ein Training für Gehörgeschädigte angeboten.

In Kooperation mit der VHS bietet das Unternehmen seit 2016 ein Training an, in welchem Fragen rund um die ÖPNV-Nutzung mit Infos zu Tickets und Fahrtenplanung angesprochen werden. Das Training ergänzt die ständige Beratung durch die KundenCenter.

Neben schon länger laufenden Schulungen für Migrantinnen und Migranten bestehen seit 2015 auch Angebote für Flüchtlinge. Diese ermöglichen, den Bochumer ÖPNV kennen zu lernen und Fragen zur Nutzung zu klären.

Die Trainings werden geänderten Gegebenheiten angepasst und nach Bedarf und Verfügbarkeit angeboten. Dabei erfolgt vielfach eine Zusammenarbeit mit den Ordnungspartnern, der Polizei, der Verkehrswacht und anderen öffentlichen Einrichtungen.

Sicherheit

Die Sicherheit der Fahrgäste kann sowohl subjektiv als auch objektiv durch fest installierte technische Sicherungseinrichtungen aber auch durch Sicherheitspersonal verbessert werden. Schutz vor Übergriffen bieten insbesondere:

- personelle Betreuung (z. B. Kundenbetreuerinnen und -betreuer, persönliche Kontaktmöglichkeit zum Fahrpersonal)
- Videoschutzanlagen in (Neu)fahrzeugen und Stadtbahnbahnhöfen
- Notrufeinrichtungen in Fahrzeugen und in Stadtbahnbahnhöfen
- eine abgesicherte Kommunikations- und Koordinationsebene durch eine permanente Besetzung der Leitstelle
- Bauliche Ausgestaltung der Haltestellen / Bahnhöfe nach Sicherheitsaspekten (z. B. Beleuchtung, Übersichtlichkeit)

Der BOGESTRA obliegt die Bestreifung der Stadtbahnanlagen mit ausgebildetem Personal entsprechend der vertraglichen Vereinbarungen. Zudem führen der Ordnungsdienst der Stadt und die Kundenbetreuung der BOGESTRA regelmäßig gemeinsame Kontrollgänge im Innenstadtbereich durch.

6.

Bewertung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Bochum

Die Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Bochum im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans bedurfte einer grundlegenden Bestandsaufnahme. Der derzeitige Stand der verkehrlichen Rahmenbedingungen (rechtliche, raumstrukturelle, infrastrukturelle Gegebenheiten) wurde in den vorangegangenen Kapiteln aufgezeigt. In diesem Kapitel folgt die Bewertung des Liniennetzes. Zur Barrierefreiheit erfolgt eine gesonderte Analyse in Kapitel 10.

Das Gutachterbüro PTV Transport Consult GmbH wurde mit einer Überprüfung des Bochumer Straßenbahn- und Busliniennetzes beauftragt. Dieses Kapitel fußt auf den Arbeitsergebnissen von PTV (PTV Transport Consult GmbH, 2016).

Aufgabe der Studie war es, das heutige Bus- und Straßenbahnliniennetz zu untersuchen, in Form einer Stärken-Schwächen-Analyse zu bewerten und Maßnahmenansätze abzuleiten. Diese haben das Ziel, den ÖSPV in Bochum weiterhin attraktiv, bedarfsbezogen und zukunftssicher, aber gleichzeitig auch wirtschaftlich zu gestalten.

Besonders zu beachten waren dabei, neben strukturellen und demographischen Entwicklungen, die tiefgreifenden verkehrlichen Veränderungen im SPNV und die Verlegung der Straßenbahntrasse in Langendreer. Zudem galt, auf strukturelle und demographische Entwicklungen zu reagieren. Die Wünsche und Ideen der Bürger wurden in einem Workshop und durch eine Internetbeteiligung abgefragt und in der Erstellung der Studie berücksichtigt.

Die Systematik des Bochumer Liniennetzes wird in Kapitel 5.1. beschrieben. Das folgende Kapitel arbeitet die Stärken und Schwächen des Bochumer ÖSPV -Netzes auf Basis des Fahrplanstands 2015 heraus. Dazu werden verschiedene Auswertungen zu diversen Themenfeldern wie die Erschließung, Auswertungen zur Fahrgastnachfrage und zur Erreichbarkeit von Zielen dargestellt.

Methodisch basiert die Analyse auf einem anhand von Zähldaten der Verkehrsunternehmen geeichten computerbasierten Verkehrsmodell. Dieses bildet realitätsgetreu die Entstehung des Verkehrsgeschehens mittels einer Umlegung der Verkehrsnachfrage (Fahrtenwünsche von Modellbezirk zu Modellbezirk) auf das ÖPNV-Liniennetz ab.

Erschließungsqualität

Wohngebiete oder weitere Bereiche mit potentiellen Fahrgästen gelten als erschlossen, wenn sie über das heutige ÖPNV-Netz erreicht werden und eine Grundversorgung durch den ÖPNV gegeben ist.

Für die gutachterliche Untersuchung wurden die Einzugsradien 400 Meter für den Bus und 600 Meter für die Straßenbahn / Stadtbahn festgelegt (mittlere Kategorie / Gebiete mit hoher Nutzungsdichte; vgl. Kapitel 8.3.1.). Dass der tatsächliche Fußweg bei entsprechenden örtlichen Begebenheiten größer als der jeweilige Radius sein kann, ist hierbei üblicherweise berücksichtigt. Jedoch sind Hindernisse zu beachten, beispielsweise topographische Begebenheiten oder Trennwirkungen durch Flüsse, Autobahnen und Eisenbahntrassen. Es werden keine Aussagen zur Qualität und Anzahl der Abfahrten an den jeweiligen Haltestellen getroffen.

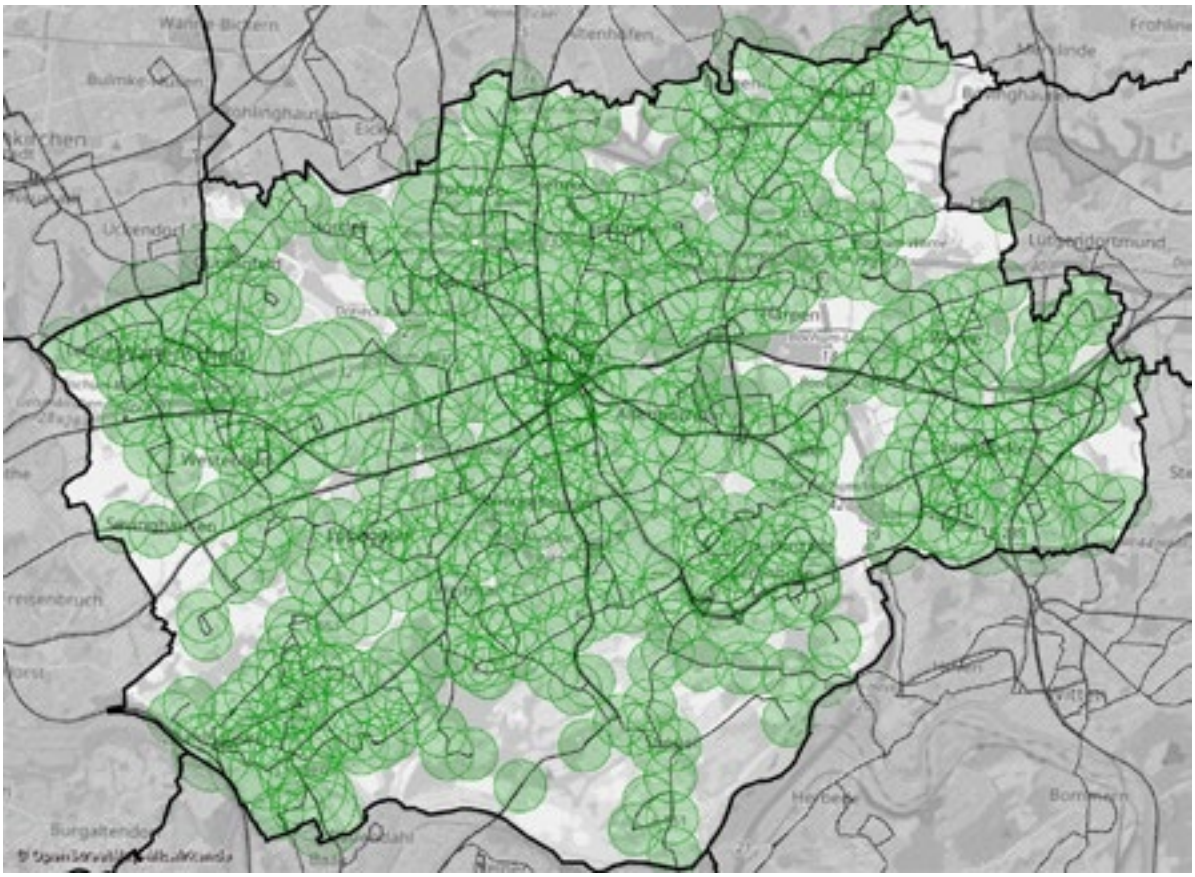


Abb. 24: Einzugsgebiete der Haltestellen in Bochum (Mo.-Fr., Fahrplan 2015) (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))

Die Abbildung stellt die Einzugsbereiche der Haltestellen in Bochum nach Fahrplanstand dar. Es wird eine sehr gute Abdeckung der bebauten Flächen erreicht. Die wenigen nicht erschlossenen Bereiche betreffen hauptsächlich Grün- oder Freiflächen.

Jedoch gibt es auch Lücken in bebautem Gebiet. Dies sind einzelne Gewerbegebiete:

- Gewerbegebiet Hansastraße
- Gewerbegebiet Josef-Baumann-Straße
- Gewerbepark Harpener Feld
- Bereich Industriestraße in Langendreer

Zum Teil werden die Gebiete im weiteren Umfeld mit akzeptablen Fußwegen erschlossen [Harpener Feld (Straßenbahn 308/318), Hansastraße (Linie 302)], eine Anbindung über Busse wäre nur mit einem nicht wirtschaftlichen Aufwand realisierbar. In einigen Gebieten erfüllt das metropolradruhr die Zubringerfunktion zum ÖPNV.

Die Lücken wurden im Planungsprozess auf die Möglichkeit und Notwendigkeit einer Bedienung geprüft. In Gewerbegebieten ist häufig mit geringen Fahrgastzahlen zu rechnen. Eine wirtschaftliche Erschließung von Gewerbegebieten wird angestrebt, ist aber kein Hauptziel bei der Liniennetzentwicklung.

Durch die Ansiedlung von Einrichtungen der Universität Bochum wird es für sinnvoll erachtet, die Anbindung des Gewerbegebiets an der Industriestraße in Langendreer zu verbessern.

Im Planungsprozess wurden neben den heutigen Erschließungslücken Gebietserweiterungen und größere Bauvorhaben betrachtet.

Neben der räumlichen Erschließung über Haltestellen ist auch das dortige qualitative Fahrtenangebot wichtig. Einen Aufschluss darüber können sogenannte Isochronen geben. Diese stellen grafisch beispielsweise die Reisezeit oder auch die Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zielen dar.

Das Gutachten betrachtete folgende wichtige Untersuchungsgebiete in Bochum:

- Bochum Innenstadt
- Wattenscheid Innenstadt
- Linden Zentrum
- Ruhrpark und
- Ruhr-Universität (Campus)

Für diese Ziele wurden Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten geprüft.

Die Bochumer Innenstadt ist sowohl in ihrer geografischen Lage als auch ihrer verkehrlichen Bedeutung der Mittelpunkt der Stadt. Dementsprechend gut ist die Anbindung im ÖPNV. Aus allen Stadtteilen kann sie in maximal 30 Minuten erreicht werden. Häufig sogar in unter 15 Minuten. Dies wird größtenteils durch Direktverbindungen bewirkt. Aus allen Stadtteilzentren gibt es direkte Verbindungen über den Schienen- oder Busverkehr. Aus Bereichen am Rande der Stadt ist teilweise ein Umstieg notwendig. Die Fahrzeitisochrone sowie die Umsteigehäufigkeit aus der Innenstadt sind den folgenden Abbildungen zu entnehmen.

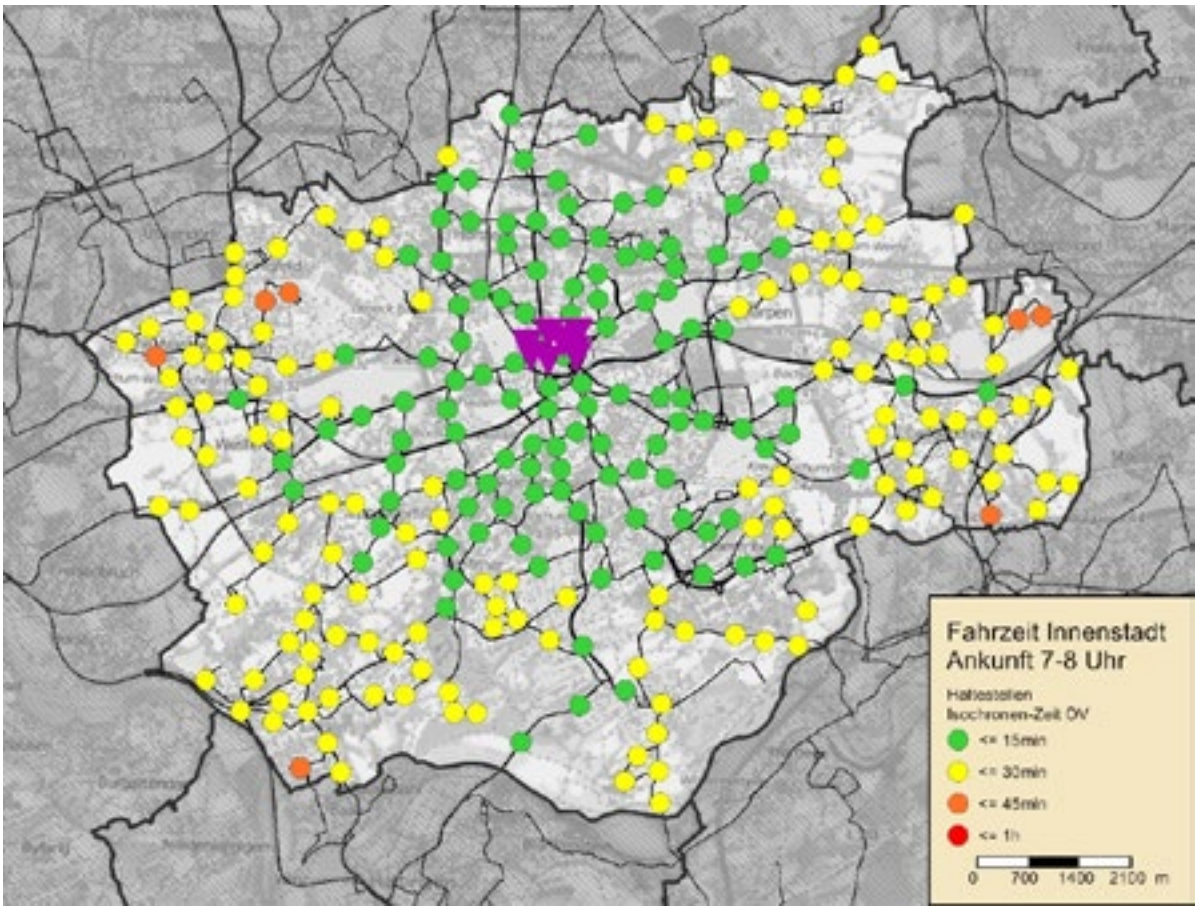


Abb. 25: Fahrzeiten je Haltestelle aus der Innenstadt (Mo.-Fr., 7-8 Uhr, Fahrplan 2015) (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))

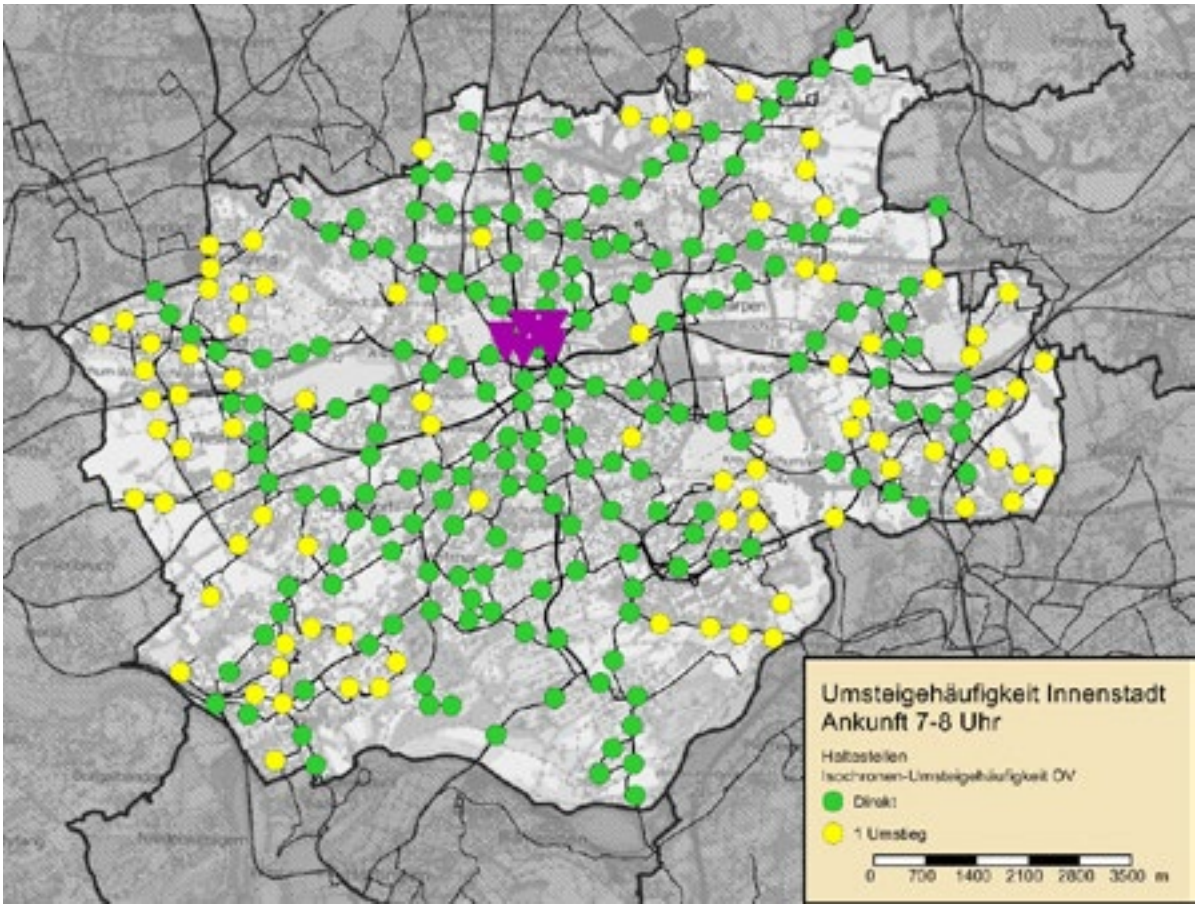


Abb. 26: Umsteighäufigkeit aus der Innenstadt (Mo.-Fr., 7-8 Uhr, Fahrplan 2015) (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))

Zusammengefasst lassen sich folgende Stärken und Schwächen feststellen:

- Gute Erreichbarkeit der Bochumer Innenstadt aus fast allen Stadtgebieten – die zahlreichen Direktverbindungen auch im Busverkehr sollten beibehalten werden
- Aus dem Zentrum von Wattenscheid (hier August-Bebel-Platz) mäßige Erreichbarkeit insbesondere in den Osten und Süden der Stadt (Fahrzeiten über 30 Minuten)
- Gute Erreichbarkeit der Uni auf der Achse der U35, aus Wiemelhausen, Teilen Weitmars und Langendreers – aus den westlichen Bereichen Fahrzeiten von 30 Minuten und mehr (teilweise mit mehr als einem Umstieg)
- Schwache Anbindung des Ruhrparks, nur aus Langendreer und der direkten Umgebung Fahrzeiten von unter 15 Minuten – aus entfernteren Stadtteilen häufig über 30 Minuten Fahrzeit
- Aufgrund der Randlage im Südwesten längere Fahrzeiten von der Innenstadt nach Linden (bei Umstieg Straßenbahn/Bus), aber ins Zentrum Linden-Mitte über die Straßenbahn akzeptabel. Anbindung von Linden nach Eppendorf, Westenfeld und Wattenscheid nicht optimal.

Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität definiert sich aus der Erreichbarkeit lokaler und regionaler Zentren sowie den erzielten Reise- bzw. Fahrzeiten. Da der ÖPNV immer in Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern steht, ist hierbei auch auf das Verhältnis der Indikatorwerte im Vergleich MIV zu ÖV zu betrachten.

Umsteiger

Das Bochumer ÖPNV-Netz mit seiner starken Ausrichtung auf das Zentrum ist auf Umsteiger ausgelegt. In der Innenstadt bestehen Anschlüsse im Schienen- und Busverkehr in alle Stadtteile. Dementsprechend häufig wird im Bochumer Netz umgestiegen. In der folgenden Abbildung sind die Anteile an Umsteigern im Verkehrsmodell linienfein dargestellt.

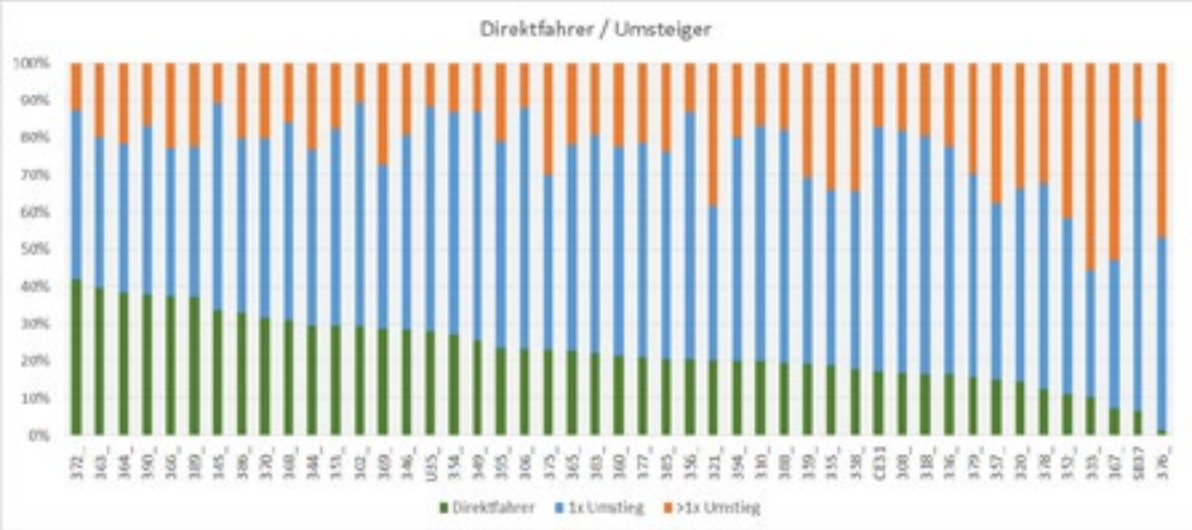


Abb. 27: Anteil Umsteiger im Verkehrsmodell (Mo.-Fr., Analysezustand 2015) (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))

Auch bei den Linien mit den höchsten Anteilen an Direktfahrern liegen die Anteile unter einem Wert von 50 %. Eine hohe Umsteigequote zeigt die Möglichkeit, viele Relationen einfach zu erreichen und ein Funktionieren des Gesamtgebildes. Dennoch sollte es ein Ziel sein, bei gebündelter Nachfrage über stärkere Tangentialachsen mehr Direktverbindungen zu ermöglichen, denn ein Umstieg geht in der Regel mit Reisezeitverlusten für den Fahrgast und der Gefahr eines nicht funktionierenden Anschlusses einher. Durch leistungsfähige und attraktive Tangentialverkehre können auch stark genutzte Linien wie die U35 entlastet werden.

Ein Großteil der Fahrgäste kommt mit maximal einem Umstieg ans Ziel. Dies sollte auch nach der Überplanung des Liniennetzes erreicht werden. Zu beachten sind bei den teilweise hohen Anteilen an Umsteigern die Fahrgäste aus den Nachbarstädten, beispielsweise haben Fahrgäste aus dem Bahnverkehr aus Essen oder Dortmund zwangsläufig einen Umstieg am Bochumer Hauptbahnhof oder anderen Schienenverkehrshaltepunkten in Bochum.

Linieneffizienz

Eine Auswertung der geleisteten Personenkilometer einer Linie (Summe der Kilometer, welche die Fahrgäste auf dieser Linie zurücklegen) im Vergleich zu den insgesamt gefahrenen Fahrplankilometer, ergibt Aufschluss über die Auslastung einer Linie. Ein niedriger Wert bedeutet, dass diese Linie viele Kilometer fährt, sich jedoch häufig nur wenige Fahrgäste im Fahrzeug befinden. Diese Auswertung ist unabhängig von der vorhandenen Sitzplatzkapazität und ermöglicht daher einen Vergleich der Linien.

Problematisch für die Auswertung sind Linien mit hohen Kilometerleistungen außerhalb Bochums. Deshalb wird der folgende Vergleich auf Linien, welche mindestens 80 % ihrer Fahrplanleistung in Bochum erbringen, beschränkt.

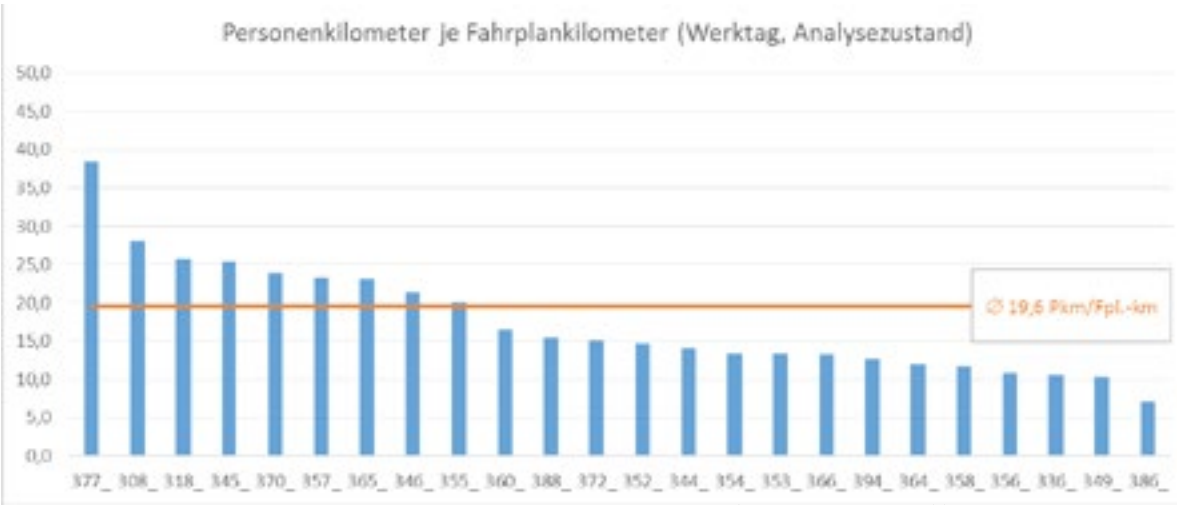


Abb. 28: Personenkilometer je Fahrplankilometer für Linien mit > 80 % Fahrplanleistung in Bochum (Werktag, Analysefall 2015) (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))

Die aus dem Verkehrsmodell ermittelten Daten zeigen deutliche Unterschiede zwischen den Linien. Die Linie 377 mit ihrem sehr kurzen Linienweg zwischen Langendreer und der Uni weist in Relation zu den beförderten Fahrgästen einen hohen Indikatorwert auf. Dies liegt neben den aufkommensstarken Haltepunkten Langendreer und Uni sowie dem kurzen Linienweg auch an der Betriebszeit zwischen 6:48 und 19:59 Uhr. In der aufkommensschwächeren Nebenverkehrszeit gibt es auf dieser Linie kein Angebot.

Bei den schwächeren Linien muss die unterschiedliche Funktion der Linien betrachtet werden. Feinerschließungslinien wie die Linie 386 erreichen zwangsläufig geringere Werte als eine Straßenbahn. Auf einigen Linien, welche eine Grundversorgung entlegener Wohngebiete darstellen, können schwache Fahrgastnachfrage und ein unwirtschaftliches Angebot akzeptiert werden.

Dennoch ist der Indikator ein Hinweis auf ein unattraktives Angebot bzw. fehlendes Fahrgastpotential. In Kombination mit den zusätzlich betrachteten Fahrgastzahlen der BOGESTRA konnten einige Linien identifiziert werden, welche im Planungsprozess in ihrem Linienverlauf geprüft werden müssen.

NachtExpress-Netz

Das in Bochum derzeitig angebotene Netz im Nachtverkehr wird in Kapitel 5.1.3. beschrieben. Ausgehend vom Zentrum werden die Stadtteile in Ringlinien bedient. Auch gibt es schnelle Angebote in benachbarte Städte über Bus, Stadt- und Straßenbahn sowie den SPNV.

Die Ringlinien in Bochum benötigen jeweils unter einer Stunde für eine Ringfahrt. Dadurch wird nur ein Fahrzeug pro Ringlinie eingesetzt. Insgesamt wird so ein adäquates Nacht-Angebot in einem wirtschaftlichen Betrieb angeboten. Über die Linien 306, 318, U35 und die NE-Busverkehre können Fahrgäste dicht an ihre Wohnorte gebracht werden.

Eine alternative Möglichkeit wäre, die Straßenbahnlinien auch nachts weiter zu fahren und die Busverkehre zu reduzieren. Vorteil ist die bessere Begreifbarkeit, das Nachtnetz würde sich stark am Tagesnetz orientieren. Jedoch ist dieses System sehr starr, Fahrgäste können nur zu den Haltepunkten des Schienenverkehrs gebracht werden und haben möglicherweise lange Fußwege zurückzulegen. Dies ist insbesondere unter dem Aspekt der Sicherheit nachts abzuwägen.

Die heutige stündliche Bedienung ist der Nachfrage angemessen. Im Rahmen der Überplanung des Netzes kann es zu Veränderungen bei den Betriebszeiten kommen, eine Anpassung für das Nachtnetz ist dementsprechend vorzunehmen. Im Rahmen der Netzplanung wird genauer auf die Betriebszeiten eingegangen.

Zusammengefasst lassen sich folgende Stärken und Schwächen feststellen:

- Gute Verbindungsqualität mit wenigen Umstiegen
- Attraktives NachtExpress-Netz

Fazit und Handlungsansätze

Aus der Analyse des heutigen Verkehrsangebots ergeben sich zahlreiche Hinweise und Optimierungsansätze für das Bochumer ÖSPV-Netz. Auch konnten viele Stärken festgestellt werden, diese gilt es zu bewahren. In diesem Kapitel werden die Stärken und Schwächen kurz zusammengefasst. Sie bilden neben den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung und den Ergebnissen für den Prognosenullfall (vgl. Kapitel 7.) die Grundlage für die Überplanung des Liniennetzes.

Eine Analyse der Nachfrageströme ergab eine gute Übereinstimmung mit dem heutigen ÖPNV-Angebot. Starke Nachfrageströme, insbesondere in die Bochumer Innenstadt, werden über ein dichtes ÖPNV-Angebot abgedeckt. Punktuell gibt es Abweichungen zwischen Angebot und Nachfrageströmen. Dies kann ein zu geringes Angebot für eine hohe Nachfrage bedeuten, jedoch auch umgekehrt eine unwirtschaftliche Bedienung bei dichtem Angebot für geringe Nachfrageströme.

Als Hauptanziehungspunkte der Nachfrage erwiesen sich neben Bochum-Zentrum und Wattenscheid-Mitte der Ruhrpark und der Campus Bochum. Insbesondere an dem Campus könnte durch bessere Tangentialverbindungen die hoch ausgelastete U35 entlastet werden. Auf dem Korridor zwischen Wattenscheid und Querenburg besteht eine ausreichende Nachfrage dafür.

Dagegen sollten Querverbindungen im Norden wie die Linie 344 hinterfragt werden. Die Relation Eppendorf – Dahlhausen wird heute sehr dicht bedient, hier ist eine Verlagerung eines Teils der ÖSPV-Leistungen nach Linden denkbar.

Die Nachfrageströme in benachbarte Städte werden gut abgedeckt.

Bei einigen Radiallinien konnte festgestellt werden, dass Fahrgäste kaum über das Zentrum hinaus durchfahren. Deshalb besteht im Busnetz die Freiheit, Linienwege – soweit betrieblich sinnvoll – anders zu verknüpfen. Ziel bei der Busnetzplanung sollte es dennoch sein, solche grundlegenden Veränderungen nur vorzunehmen, wenn dadurch ein positiver Effekt auf Fahrgastzahlen oder Betriebsleistung zu erwarten ist.

Das Nachtnetz sollte in seiner Struktur bestehen bleiben. Es stellt sich wirtschaftlich und kundenorientiert dar. Eine Verschiebung der Betriebszeiten mit einem späteren Beginn und einer Ausweitung bis in die frühen Morgenstunden ist möglich.

Ein weiteres Handlungsfeld ist die Verständlichkeit und die Hierarchisierung des Liniennetzes. Die Hierarchie einer Linie sollte möglichst an deren Verlauf erkennbar sein. Insbesondere Verbindungslinien sollten im direkten Weg über gut ausgebaute Straßen verlaufen. Ein Indikator dafür ist die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit einer Linie.

Auch ein durchgehendes Taktschema auf den Verkehrsträgern erhöht die Begreifbarkeit des Angebots. So können Umstiege jeweils mit der gleichen Umstiegszeit stattfinden.

Das Bochumer Stadtgebiet wird über die heutigen Haltestellen gut erschlossen. Die wenigen Erschließungslücken beschränken sich auf Gewerbegebiete. Das Gewerbegebiet in der Industriestraße in Langendreer sollte im zukünftigen Liniennetz erschlossen werden. Bei den weiteren Gewerbegebieten erfolgt diese Erschließung nur optional, wenn geplante Linien mit geringem Betriebsaufwand diese Erschließungsaufgabe zusätzlich übernehmen können.

Die Qualität von ÖPNV-Netzen lässt sich anhand von Reisezeiten und Umsteigenotwendigkeiten bewerten. Diese Indikatoren wurden für wichtige Ziele über das Verkehrsmodell ausgewertet. Wiederum zeichnet sich das Netz durch eine sehr gute Erreichbarkeit der Bochumer Innenstadt aus. Die Stärke der zahlreichen Direktverbindungen besonders im Busverkehr sollte weiter bestehen bleiben. Die Anbindung Wattenscheids (inklusive Höntrop und Eppendorf) in den Süden der Stadt sowie in Richtung Ruhr-Universität kann durch Stärkung der Tangentialverbindungen optimiert werden. Auch die Erschließung des Ruhrparks ist nicht optimal.

Bei der Betrachtung von Zähldaten zu den Fahrgastzahlen sowie Auswertungen im Verkehrsmodell konnten die Linien 344, 354 und 394, 360 sowie 388 als Linien mit schwacher Fahrgastauslastung identifiziert werden. Hier besteht ein Missverhältnis zwischen Betriebsaufwand und

Fahrgastzahlen. Dies kann durch Feinerschließungsaufgaben akzeptabel sein, jedoch sollte der Linienweg, die Aufgabe der Linie sowie mögliche Verbesserungen zur Effizienzsteigerung geprüft werden.

7.

Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2025

Der Analyse der Ist-Situation schließt sich die Prognose an. Der Prognosenullfall beinhaltet die absehbaren Strukturdatenveränderungen und zum jetzigen Zeitpunkt wahrscheinlichen Entwicklungen im Verkehrsnetz. Konkret wurde auf das Bezugsjahr 2025 hin berücksichtigt:

- Taktverdichtung der S1 auf einem 15-Minuten-Takt.
- Taktreduzierung der S3 in Dahlhausen und Hattingen (30-Minuten-Takt).
- Die in Lütgendortmund endende Linie S4 fährt in der Hauptverkehrszeit zukünftig im 15-Minuten-Takt, sonst im 30-Minuten-Takt. Aufgrund der engen Verkehrsbeziehungen mit dem Bochumer Busnetz ist dies auch für diese Untersuchung relevant.
- Anpassungen im Vorlaufbetrieb des RRX-Zielkonzepts für einige Regionalbahnen und Regionalexpresslinien.
- Verlängerung der Linie 302 auf Mark 51°7.
- Linien 302 / 310 Fertigstellung der neuen Straßenbahntrasse in Langendreer.

Anders als im Individualverkehr besteht im ÖPNV durch die Betriebs- und Angebotsplanung sowie Infrastrukturmaßnahmen ein direkter Einfluss auf die Entwicklung der tatsächlichen Verkehrsleistungen.

Dem steht die Fahrgastnachfrage gegenüber, die unter anderem von der persönlichen Situation und der Einstellung des Einzelnen (wahlfrei / nicht wahlfrei, ÖV-affin / nicht ÖV-affin), gesamtgesellschaftlichen Trends, dem Tarifsystem sowie der Attraktivität der konkurrierenden Verkehrsträger abhängig ist.

Betriebliche Veränderungen

Durch die Anpassungen im Straßenbahn- und Busnetz verändert sich auch die Betriebsleistung. In der folgenden Tabelle sind die Betriebsleistungen vergleichend für den Analysefall und den Prognosenullfall dargestellt. Zum Schienenverkehr werden die Straßenbahnlinien sowie die Stadtbahn gezählt. Berücksichtigt sind alle Fahrplankilometer an einem Werktag (Mo.-Fr.) auf Bochumer Stadtgebiet. Enthalten ist nur der Linienverkehr, keine Einsatzwagen oder Nachtexpressbusfahrten.

Kenngröße (je Montag bis Freitag)	Analysefall in Mio. km	Prognosenullfall in Mio. km	Differenz [%]
Fahrplankilometer Schienennahverkehr	4,56	4,76	+ 4,3 %
Fahrplankilometer Bus	8,50	8,60	+ 1,1 %
Gesamtkilometer	13,06	13,36	+ 2,2 %

Tab. 30: Vergleich der Fahrplankilometer zwischen Analysefall und Prognosenullfall für die Stadt Bochum[1] (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))

1) Da ein Fahrplan für einen Werktag erstellt wurde, wird mit ermittelten Hochrechnungsfaktoren aus dem Bestand der Jahreswert berechnet (Schiene: 316, Bus: 320).

Die Fahrplankilometer im Prognosenullfall steigen um 2,2 % an. Im Schienenverkehr werden durch die veränderte Linie 310 und die Verlängerung der 302 einige Kilometer mehr gefahren. Dies führt im Schienenverkehr zu einer Zunahme der Leistung um 4,3 %. Im Busnetz ist mit einer Steigerung von 1,1 % der Mehrbedarf minimal. Es ist zu beachten, dass es sich im Bereich Langendreer nicht ausschließlich um reine Anpassungen an die veränderte Straßenbahn handelt. Auf zahlreichen Linien ändern sich Linienwege und Taktung, sie schaffen so ein besseres Angebot.

Gegenüber dem Analysezustand werden im Prognosenullfall fünf Straßenbahnen mehr benötigt. Dies ist bedingt durch die Verlängerungen der 302 und 310. Im Busverkehr kann dagegen ein Fahrzeug eingespart werden.

Fahrzeuge (je Werktag)	Prognosenullfall
Benötigte Schienenfahrzeuge gegenüber Analysefall	+ 5 Fahrzeuge
Benötigte Busse gegenüber Analysefall	- 1 Bus

Tab. 31: Vergleich der benötigten Fahrzeuge zwischen Analysefall und Prognosenullfall (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))

Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich um linienfeine Berechnung auf Basis eines Fahrplanentwurfs[11] handelt. Bei einer endgültigen Ausarbeitung der Fahrpläne kann es gegebenenfalls durch bisher nicht berücksichtigte Faktoren, wie beispielsweise Pausenregelungen oder dem umlauftechnischen Zusammenfassen von Linien, zu Abweichungen kommen.

Prognose der Fahrgastzahlen

In der Modellrechnung wird die prognostizierte ÖPNV-Nachfrage auf das ÖPNV-Liniennetz umgelegt. Durch die veränderte Nachfrage sowie das veränderte Liniennetz werden andere Wege von Fahrgästen genutzt. Die Unterschiede sind jedoch gering. Die durchschnittliche Beförderungszeit ändert sich nicht (jeweils 21,8 Minuten). Auch die durchschnittliche Reiseweite ändert sich nicht (10,8 km), der Anteil an Direktfahrern steigt leicht von 40,2 % auf 40,7 %.

Die Linienbeförderungsfälle im Fahrplanangebot der BOGESTRA steigen um knapp 0,9 %. Auf den Straßenbahnlinien gibt es geringe Zuwächse, im Busnetz dagegen leichte Verluste (Abwanderungen auf die Straßenbahn). Die Linienbeförderungsfälle auf der Stadtbahnlinie U35 verändern sich kaum.

Die höchsten absoluten Fahrgastzuwächse sind zu verzeichnen auf der Straßenbahnlinie 310 mit 1.700 zusätzlichen Fahrgästen, im Busverkehr auf den Linien 345 (+ 3.900 Fahrgäste) sowie 364 (+ 1.700 Fahrgäste) und 378 (+ 3.000 Fahrgäste) pro Werktag. Die größten Verluste gibt es auf Linien, welche im Entwurfsnetz für den Prognosenullfall nicht mehr verkehren. Dies sind beispielsweise die Linien 355 und 377. Durch angepasste Linienwege anderer Linien kommt es in Summe jedoch nur zu Verlagerungen in den Bereichen dieser Linien. Insgesamt ist das Busnetz auf die veränderte Situation in Langendreer gut abgestimmt.

11) Wendezeiten und Fahrplanwirkungsgrade orientieren sich an den heutigen Kennwerten. Einsatzwagen, Verstärker und weitere Bedarfe sind nicht enthalten. Die Anzahl Fahrzeuge im Straßenbahn- und Busverkehr betrifft nicht das gesamte Fahrplanangebot der BOGESTRA.

8.

Zukünftige Ausrichtung des ÖPNV

Der Nahverkehrsplan definiert mit der Darstellung des Liniennetzes 2020, den Rahmenvorgaben zu Leistungserbringung und Infrastruktur sowie der Verknüpfung und Vermarktung der Leistungen des Verkehrsunternehmens die zukünftige Ausrichtung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Bochum.

8.1. Liniennetz

Das Bestandsnetz ist in Kapitel 5.1.3. und 5.2. ausführlich beschrieben.

8.1.1. Liniennetz 2020

Übergeordnetes Ziel der Planung ist es, dasÖSPV-Netz zu verbessern und wirtschaftlicher zu gestalten. Weitere strategische Ziele sind:

- Weiterentwicklung des Netzes unter Berücksichtigung der Veränderungen im regionalen Schienenverkehr – attraktive Verknüpfung mit dem Schienenpersonennahverkehr sicherstellen
- Beibehalten der heutigen Stärken des Netzes
- Verbesserung der in der Analyse erkannten Schwächen, beispielsweise die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen außerhalb der Bochumer Innenstadt
- Sicherung einer guten Erschließung von Neubaugebieten sowie neuen Gewerbe- und Bürostandorte

Konkrete Ansätze für die Planungen sind:

- Aufbau/Stärkung von wichtigen Tangentialverbindungen
- Vereinfachung des Angebots – Bündelung von Linien, Erkennbarkeit der Linienfunktion und –hierarchie
- Vereinheitlichung des Taktschemas
- Erhöhung des Direktfahreranteils
- Schaffung von klaren Umsteigeknoten außerhalb des Zentrums – dort soll für die Fahrgäste ein möglichst dichtes Angebot mit mehreren Linien verknüpft werden

Diese Ziele bildeten im Prozess der Liniennetzentwicklung den zentralen Rahmen. Dazu musste im Einzelfall eine Abwägung zwischen den verschiedenen Zielen, den Vorgaben des Nahverkehrsplans sowie der Wirtschaftlichkeit des Netzes erfolgen. Wichtig ist auch die Beachtung der Aufgabe des ÖPNVs zur Daseinsvorsorge. In allen Bereichen der Stadt muss ein Grundangebot bereitgestellt werden, auch wenn dies in Einzelfällen eine Abkehr vom Gebot der Wirtschaftlichkeit bedeutet. Ziel ist eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung für das gesamte Stadtgebiet.

8.1.1.1. Taktsystem

Die Umstellung des S-Bahn-Taktes im nördlichen VRR-Gebiet sowie mögliche Anpassungen in Nachbargemeinden machten eine Diskussion über die Taktstrategie erforderlich. Das Taktsystem hat entscheidenden Einfluss auf das Liniennetz. Auf Basis eines 15-/30-Taktes ist eine grundsätzlich andere Angebotsplanung notwendig als im heutigen Taktschema.

Grundsätzlich gibt es drei Optionen auf das veränderte S-Bahn-Angebot zu reagieren:

- Option 1: **Beibehalten des heutigen Systems** ohne Beachtung der S-Bahn-Taktumstellung, jedoch inklusive der neuen Straßenbahnlinien in Langendreer (Prognosenullfall)

- Option 2: **Punktuelle Anpassung des Taktes** zum Umstieg auf die S-Bahn
- Option 3: **Aufbau eines kompletten Netzes im 15-/30-Taktschema**

Option 1: Prognosenullfall

Die Situation stellt sich im Prognosenullfall (Prognosefall ohne Anpassungen) wie folgt dar:

- 15-/30-Minuten Taktschema auf der S-Bahn
- 10-/20-Minuten-Taktschema auf der Straßenbahn
- 20-/30-/60-Takte und vereinzelt 20-/40-Takte im Busverkehr (am Wochenende häufig Umstellung auf ein 30-Minuten-Schema)

Die Takte wären somit nicht einheitlich und nicht aufeinander abgestimmt. Die Qualität beim Umstieg würde sinken und zu längeren Reisezeiten führen. Negative Effekte auf die Fahrgastnachfrage wären dadurch in diesem Szenario zu erwarten.

Option 2: Punktuelle Anpassung des Taktes zum Umstieg auf die S-Bahn

Option 2 sieht die Taktanpassung derjenigen städtischen Linien vor, die starke Umsteigebeziehungen zur S-Bahn haben. Im Rahmen des Liniennetzgutachtens empfahl der Gutachter eine Anpassung dieser Linien an die neuen S-Bahn-Fahrpläne. In einem stark vernetzten Ballungsraum wie dem Ruhrgebiet stellt der Bahnverkehr ein wichtiges Rückgrat für Pendler dar. Durch eine fehlende oder mangelhafte Vertaktung mit dem SPNV drohen deutliche Fahrgastverluste für den ÖSPV. Nur bei einer Taktanpassung kann bei jeder Fahrt die gleiche Anschlussqualität angeboten werden.

Bezüglich der weiteren Buslinien wurde im Rahmen der Liniennetzplanung ausführlich die Möglichkeit der Beibehaltung der 20-Minuten-Takte geprüft. Dazu analysierte der Gutachter wichtige Umsteigeverknüpfungen zur S-Bahn und entwickelte darauf aufbauend ein Busnetz. Zusätzlich zu den Buslinien, welche schon heute ein 30-Minuten-Taktschema haben, sah das Konzept so weitere Buslinien im 15-/30-Minuten-Takt vor. Nur ein geringer Teil der Buslinien verkehrt in diesen Planungen weiter im 20-Minuten-Taktschema. Dies hätte zur Folge, dass nicht nur unterschiedliche Taktsystemen zwischen S-Bahn, Straßenbahn und Bus sondern auch innerhalb des Verkehrssystems Bus bestünden.

Option 3: Aufbau eines kompletten Netzes im 15-/30-Taktschema

- Ein 15-/30-Minuten-Taktschema würde sich wie folgt darstellen:
- Anpassung des Angebots an den S-Bahn-Takt
- Gleiches Taktschema über den gesamten Tag an allen Wochentagen
- Ein Taktschema in allen Verkehrssystemen
- Taktausdünnung ohne Lücken möglich (15er => 30er; 20er =>?)
- Klare Hierarchisierung der Linien
- Abstimmungsbedarf mit den Nachbargemeinden
- Überplanung der Buslinien, damit keine unattraktiven oder unwirtschaftlichen Verkehre entstehen
- Abfahrtzeiten sind schwerer merkbar, da die Abfahrtsminuten wechseln (07, 22, 37, 52 bei 15´-Takt => 03, 23,43 bei 20´-Takt)

Aufgrund der Nachteile unterschiedlicher Taktsysteme fiel die Entscheidung für ein stringentes 15-/30-Minuten-Taktraster. Durch ein Liniennetz, welches von Beginn der Planungen auf dieses Taktschema ausgerichtet ist, kann ein über alle Verkehrsträger konsistentes Netz geschaffen werden. Die Möglichkeit der Taktumstellung kann durch die Netzüberplanung sinnvoll eingeführt und integriert werden.

8.1.1.2. Entwurf des zukünftigen Liniennetzes

Die Planungen erfolgten auf Basis der Analyseergebnisse, der beschriebenen Ziele und übergeordneten Entwicklungen sowie der nachfolgend beschriebenen Netzhierarchie. Sie stellen eine Weiterentwicklung des Liniennetzes, welche im Rahmen des Liniennetzgutachtens entwickelt wurde, dar.

Die Netzhierarchie teilt die in Bochum verkehrenden Nahverkehrslinien nach ihrer Raumabdeckung und Bedeutung (regional, gesamtstädtisch oder teilräumlich) sowie der (zu erwartenden) Fahrgastnachfrage ein.

Die Verkehre des SPNV, der CampusLinie U35 und des Straßenbahnnetzes wurden weitgehend aufgrund ihrer besonderen Verkehrsbedeutung und der infrastrukturellen Voraussetzungen als gesetzt angesehen und bilden die oberste

Hierarchieebene[12]. In Ergänzung zum städtischen Schienenverkehrsnetz erfüllen Hauptbuslinien die Aufgabe einer schnellen, direkten und leistungsfähigen Verkehrsbedienung auf Korridoren, die nicht vom Schienenverkehr abgedeckt werden. Sie bilden die oberste Hierarchiestufe im Busverkehr und stellen zusammen mit den Schienenverkehrslinien das Kernnetz der Hauptverbindungslinien dar. Das Kernnetz wird durch ein Ergänzungsnetz vervollständigt (vgl. „Busnetz“).

Im Ergebnis konnte ein Liniennetzentwurf entwickelt werden, welcher Schwachstellen aus der Analyse behebt, Stärken des heutigen Netzes bewahrt und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aufnimmt. Das Rückgrat des Nahverkehrs in Bochum werden auch weiterhin die Stadt- und Straßenbahnen bilden – ergänzt durch ein attraktives Busnetz. Das Liniennetz 2020 ist dem Anhang 5 zu entnehmen.

Das entworfene Liniennetz wurde im Verkehrsmodell berechnet. Bei der Umsetzung können sich leichte Abweichungen bei der Linienleistung ergeben. Ausführliche Informationen können dem Liniennetzgutachten entnommen werden (PTV Transport Consult GmbH, 2016).

12) Änderungen des Straßenbahn-Linienkonzeptes sind im weiteren Verlauf des Kapitels dargestellt. Geplante Ergänzungen des Schienennetzes s. Kapitel 8.5. „ÖPNV-Bedarfsplan“

Schienennetz

Eine Taktumstellung der Straßenbahnlinien hat weitreichende Effekte, da sämtliche Linien angepasst werden müssen. Jedoch bietet sich so die Möglichkeit, Verkehre neu zu sortieren, auf Nachfrageänderungen zu reagieren und historisch gewachsene Verkehre zu überprüfen. Da viele Straßenbahnlinien städteübergreifend fahren, kann die Taktumstellung nicht nur auf Bochum bezogen geplant werden, sondern hat auch Auswirkungen auf das Fahrtenangebot der Nachbarstädte Gelsenkirchen, Hattingen, Herne und Witten.

Auf allen Linienästen wird mindestens ein 15-Minuten-Takt angeboten. Dieser überlagert sich auf den stark nachgefragten Streckenabschnitten zu einem dichteren Takt. Das Konzept ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen. Die CampusLinie U35 soll aufgrund der sehr hohen Nachfrage im bisherigen Takt fahren (tagsüber im 5/10-Minuten-Takt bzw. in der Morgenspitze im 3- bzw. 3-3-6-Minuten-Takt).

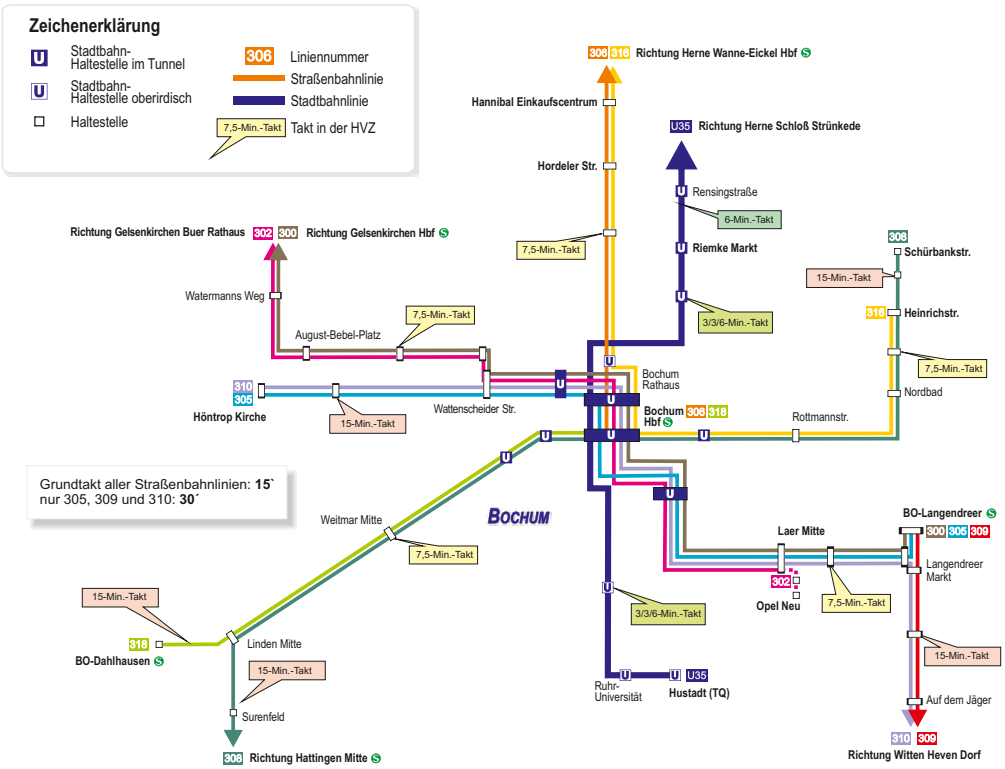


Abb. 29: Kommunales Schienennetz 2020 (Morgenspitze)

Das Konzept sieht das Angebot neuer Linien und damit auch neuer Direktverbindungen vor. Beispielsweise schafft die Linie 316 eine direkte Verbindung aus Hamme in Richtung Harpen und Gerthe. Mit der Straßenbahnerweiterung im Bochumer Osten wird unter anderem der S-Bahnhof

Langendreer an das kommunale Schienennetz angebunden.

Insgesamt wird das Angebot auf dem Großteil der Streckenabschnitte in Bochum verbessert. So entsteht auf dem Linienast Bochum Hbf – Gelsenkirchen durch Überlagerung zweier Linien ein 7,5-Minuten-Takt (Linien 300 und 302), in Richtung Höntrop durch Überlagerung zweier 30-Minuten-Takte ein 15-Minuten-Takt (Linien 305 und 310). Auch in Richtung Altenbochum, Laer und Langendreer werden mehr Fahrten mit der Straßenbahn angeboten. Der sich im Bau befindliche Straßenbahnabschnitt zwischen Witten und Langendreer soll alle 15 Minuten bedient werden (Linien 309 und 310). Die beiden Straßenbahnäste Richtung Wanne-Eickel (Linie 306) und Gerthe (Linie 308) werden im 15-Minuten-Takt bedient, der bis zur Hordeler Straße und zur Heinrichstraße zu einem 7,5-Minuten-Takt verdichtet wird (Linie 316). Zu nachfragestarken Zeiten wird der 7,5 Minuten-Takt, auf Wunsch der Stadt Herne, auch auf Herner Stadtgebiet gefahren. In Gerthe ist es z. Zt. aus technischen Gründen wegen der Eingleisigkeit der Strecke nicht möglich den Takt auf 7,5 Minuten zu verdichten. Hier wird das Fahrtenangebot der Buslinie 353 entsprechend verdichtet. In Richtung Weitmar, Linden, Dahlhausen/Hattingen bedingt die Umstellung eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrten. Die beiden Außenäste nach Hattingen und Dahlhausen werden im 15-Minuten-Takt befahren, ab Linden Mitte bis Bochum Hbf entsteht durch die Überlagerung ein 7,5-Minuten-Takt. Hierdurch kann die Nachfrage besser auf die Fahrten verteilt werden, das heutige Ungleichgewicht in der Nachfrage der Linien 308 und 318 wird beseitigt.

Das neue Netz verspricht eine Anpassung an die heutige Nachfrage, besonders in den dicht besiedelten Innenstadtbereichen sowie den umliegenden Stadtteilen wie Altenbochum kann das Angebot verbessert werden.

Busnetz

Das Busnetz gliedert sich funktional auf in das Hauptnetz und das Ergänzungsnetz.

Das Hauptbusnetz deckt als Kernnetz der Hauptverbindungslinien einen Schwerpunkt der Fahrgastnachfrage ab, insbesondere zwischen bevölkerungsreichen Stadtteilen und der Innenstadt, zentralen Orten wie dem Campus Bochum oder den Nachbarstädten. Die Linien verlaufen zumeist auf Strecken des Hauptverkehrsstraßennetzes und sorgen für eine schnelle und leistungsfähige Verkehrsbedienung.

Das Ergänzungsnetz übernimmt die Flächenerschließung in den Stadtteilen, verbindet sie miteinander und erschließt Gewerbegebiete und Nahversorgungszentren. Es erfüllt eine Zu-/Abbringerfunktion, indem es Fahrgäste vom/zum Hauptnetz aufnimmt.

Haupt- und Ergänzungsnetz ergänzen und bedingen sich gegenseitig und sind in Kombination zu betrachten. Im Kundenkontakt wird mittels des Liniennetzplans (Anhang 5) immer das Liniennetz 2020 kommuniziert.

Hauptbusnetz

Entsprechend der beschriebenen Netzhierarchie haben neben dem Schienenverkehr die in der Abbildung 30 dargestellten Hauptbuslinien die wichtigste Funktion im Nahverkehr in Bochum. Die Takte zur Hauptverkehrszeit (HVZ) sind der Tabelle 32 zu entnehmen. Die weiteren Takte und Betriebszeiten sind in den Liniensteckbriefen – Anhang 10 in Verbindung mit Kapitel 12 – zusammengefasst.

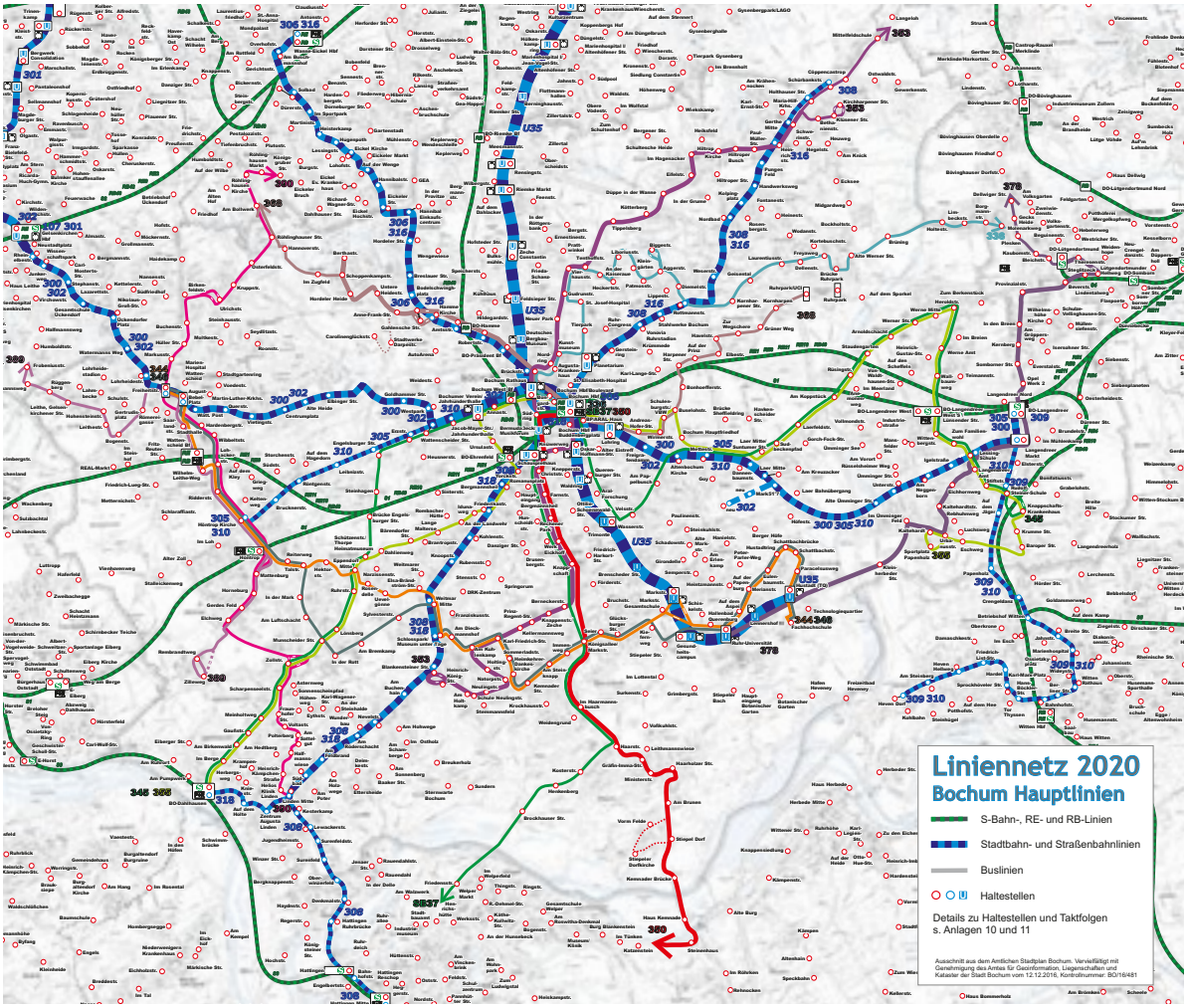


Abb. 30: Hauptliniennetz für den Planfall P15; PTV Transport Consult GmbH (2016)

Linie	Takt HVZ
336	30 Min.
345	30 Min. Überlagerungen mit Linienweg 355
355	30 Min. Überlagerungen mit Linienweg 345
344	30 Min. Überlagerungen mit Linienweg 346
346	30 Min. Überlagerungen mit Linienweg 344
350	15 Min.

Linie	Takt HVZ
353	15 Min.
368	15 Min. zwischen Berthastraße und Bochum Hbf, 30 Min. zwischen Bochum Hbf und Ruhrpark
378	15 Min. zwischen Uni und Lütgendortmund, 30 Min. zwischen Lütgendortmund und Castrop
389	30 Min. / streckenweise Verdichtung auf 15-Minuten-Takt
390	30 Min. / streckenweise Verdichtung auf 15-Minuten-Takt
SB37	30 Min.

Tab. 32: Taktung der Hauptbuslinien im neuen Plannetz (HVZ)

Die größten Veränderungen gegenüber dem heutigen Netz sind:

- Einheitliches Taktschema auf allen Linien
- Taktverdichtungen auf Abschnitten der Linien 345 und 355, 344 und 346 sowie den Linien 353, 368 und 350
- Bedarfsweise Verstärkung einzelner Abschnitte durch Linien des Nebennetzes
- Splittung der Linie 345 in die Linien 345 und 355 für mehr Direktverbindungen, neue Bedienung von S-Bahnhof Ehrenfeld
- Verstärkung der derzeitigen Linie 346 auf den meisten Abschnitten und kurze Trennung in zwei Linienwege in Wattenscheid-Westenfeld, zwischen Talstraße und Weitmar Mitte sowie am Gesundheitscampus. Neue Linien 344 und 346.
- Zusammenführen der Linien 377 und 378 zur Linie 378, Verbindung auf direktem Linienweg zwischen Castrop, Lütgendortmund, Langendreer und der Ruhr-Uni, zwischen Lütgendortmund und Ruhr-Universität alle 15 Minuten
- Linie 390 bis Linden Mitte statt nach Dahlhausen S

345 und 355

Durch das neue Straßenbahnkonzept entsteht auf der Alleestraße und der Wittener Straße ein dichteres Fahrtenangebot, sodass die Buslinie 345 auf diesen Abschnitten entbehrlich ist. Sie kann daher geteilt werden.

Östlicher Linienast

Die Linie splittet sich, in Richtung Innenstadt gesehen, ab Altenbochum auf. Der Linienweg führt ab der Haltestelle Mettestraße bei jeder zweiten Fahrt über das nördliche Altenbochum (355) und bei den anderen beiden Fahrten ab Altenbochum Kirche über das südliche Altenbochum und Wiemelhausen (345) in die Bochumer Innenstadt. Durch den geänderten Linienweg ergeben sich neue Direktfahrmöglichkeiten, beispielsweise aus Wiemelhausen und Altenbochum nach Laer und Werne. Fahrgäste aus Werne und Laer können auf dem Weg in die Innenstadt alternativ an den Haltestellen Mettestraße bzw. Altenbochum Kirche in die Straßenbahn umsteigen.

Westlicher Linienast

Hier kann durch eine Teilung der Linie der S-Bahnhof Ehrenfeld (355) angebunden werden. Um den Bereich Steinhagen weiterhin dem Fahrgastaufkommen entsprechend direkt mit der Innenstadt zu verbinden, wird jede zweite Fahrt wie bisher parallel zur Straßenbahnlinie 310 auf der Alleestraße geführt (345).

Linien 344 und 346

Über die Linien 344 und 346 wird eine direkte Tangentialverbindung zwischen Wattenscheid und Querenburg geschaffen. Eppendorf Mitte wird dabei alle 30 Minuten bedient. Bei dieser und weiteren Linien ist ein Aspekt der Planung, Weitmar Mitte besser mit Höntrop und Eppendorf zu verbinden und damit die Möglichkeiten von Umstiegen auf die Straßenbahn und weitere Buslinien herzustellen. So kann das Verbindungsdefizit, welches heute durch die nördlich an Weitmar Mitte vorbeifahrende Linie 365 besteht, behoben werden.

368

Die Linie 368 verbindet weiterhin Herne Wanne-Eickel, Bochum-Hordel, die Bochumer Innenstadt, Altenbochum, Kornharpen und den Ruhrpark. Entsprechend der Liniennetzhierarchie und den strategischen Grundsätzen der Liniennetzplanung sollte die Innenstadt aus allen größeren Stadtteilen direkt erreichbar sein. Daher wurde der Linienweg der 368 beibehalten.

In Richtung Wanne-Eickel soll die Buslinie auf Bochumer Stadtgebiet alle 15 Minuten verkehren, in Richtung Ruhrpark alle 30 Minuten. Hier kann der Linienweg zwischen Altenbochum und Kornharpen durch den Neubau der Buselohbrücke wieder normalisiert werden und ist damit deutlich schneller.

Die Einrichtung eines Ruhrpark-Express auf direktem Wege aus der Innenstadt wurde intensiv geprüft. Aufgrund der geringen Fahrzeitvorteile von wenigen Minuten, der aber dadurch entfallenden Erschließung von Altenbochum und Kornharpen wurde darauf verzichtet. Zudem ergab die Nachfrageberechnung, dass nur geringe Fahrgastzahlen zu erwarten wären. Daher wurde die Anbindung des Ruhrparks über ergänzende Buslinien verbessert. Ein Ausbau der Straßenbahn über die Castroper Straße zum Ruhrpark hinaus (bspw. durch Linie 306) wurde zum ÖPNV-Bedarfsplan durch die Stadt Bochum angemeldet, mit einer Realisierung bis zum Prognosejahr 2025 ist nicht zu rechnen.

390

Die Linie 390 verkehrt im neuen Netz nach Linden Mitte. An der Haltestelle Scharpenseelstraße besteht die Möglichkeit zum Umsteigen auf die Linien 345,355 und 357. So können im Südwesten sowohl Linden Mitte als auch der S-Bahnhof Dahlhausen neben dem Schienenverkehr über wichtige Buslinien angebunden werden. Die Linie 357 übernimmt die Stadtteilerschließung. Des Weiteren ändert die Linie 390 ihren Linienweg in Eppendorf und Höntrop in Abstimmung mit dem neuen Linienweg der Linien 344 und 346.

Ergänzungsnetz

Im Busnetz außerhalb der Hauptlinien gibt es ebenfalls zahlreiche Veränderungen. Die Detailpläne sind den Liniensteckbriefen in Anhang 10 (in Verbindung mit Kapitel 12) zu entnehmen. Im Folgenden wird nur auf einzelne Besonderheiten eingegangen.

Die Anbindung des Ruhrparks wird sich deutlich verbessern. Über die Linie 379 wird eine Direktverbindung aus Witten geschaffen, über die Linie 395 aus dem Norden und Nordwesten der Stadt. Die Linie 339 verbindet u. a. Grumme und Harpen mit dem Ruhrpark. Die Linie 358 bindet Altenbochum und Querenburg direkt an den Ruhrpark an. Dies stellt eine Alternative zum Umstieg in der Innenstadt dar, auch wenn die Linie aufgrund ihrer Erschließungsaufgaben nicht den direkten Weg fährt.

Die Linie 358 ist auch zur Anbindung des neuen Wohngebiets Ostpark vorgesehen. Bei der zu erwartenden baldigen Notwendigkeit einer ÖSPV-Erschließung kann sie im Norden des Wohngebiets eine Grunderschließung vornehmen. Aus dem Osten und Süden wird über die Straßenbahn sowie die Linie 355 eine dichte Erschließung erreicht. Die zu erwartende Nachfrage aus dem Ostpark ist in den Fahrgastprognosen noch nicht enthalten.

Die Linie 352 wird zur Daseinsvorsorge im 60-Minuten-Takt zwischen Hofsteder Straße und Narzissenstraße verkehren und unter anderem die Erschließung und Verknüpfung wichtiger Gewerbegebiete sicherstellen.

AnrufSammelTaxi

Das AnrufSammelTaxi (AST) ergänzt den ÖSPV im Verbundgebiet des VRR. Es fährt nach einem festen Fahrplan, aber nur, wenn ein Fahrtwunsch angemeldet wurde (vgl. Kapitel 5.1.3.).

In der Regel ersetzen die AST die Buslinien in schwach nachgefragten Zeiten. Statt des großen Busses fährt dann bei Bedarf nach Voranmeldung das AnrufSammelTaxi, in der Regel zwischen 22 Uhr und 0 Uhr. Im Netz 2020 werden vier Buslinien ganz oder teilweise durch AnrufSammelTaxen ersetzt. So wird eine Balance zwischen einem wirtschaftlichen Betrieb und dem Grundbedürfnis nach Mobilität geschaffen:

- AST57 Linden Mitte – Eiberger Str. und zurück
- AST59 Bochum Dahlhausen – Hattingen Mitte S und zurück
- AST63 Bochum Roonstr. – Essen Zweibachegge und zurück
- AST95 Herne – Bochum Zeche Constantin und zurück

Bei allen AnrufSammelTaxen sowie den regulären Buslinien wird im Rahmen der Fahrtenplanung sowie der Evaluation geprüft, ob sich Änderungsbedarfe ergeben, also ob mehr, weniger oder andere Streckenabschnitte mit dem AnrufSammelTaxi bedient werden sollten.

Zwei AST-Linien fahren unabhängig von Buslinien in Gebiete, die nicht mit einem regulären Bus im Linienverkehr befahren werden und bieten hier eine Grunderschließung und Anbindung an den ÖPNV:

- AST16 Bochum Ruhr-Universität – Kalwes und zurück
- AST26 Bochum Ministerstraße – Blumenau und zurück

Die beiden Linien verkehren nach einem gesonderten Fahrplan, die Rahmenzeiten sind in den Liniensteckbriefen enthalten.

8.1.1.3. Bewertung

Sämtliche in der Folge dargestellten Kenngrößen beziehen sich auf den Planfall P 15 des Liniennetzgutachtens der PTV Transport und Consult GmbH. Das Netz wurde im Detail weiterentwickelt. Diese fortlaufenden Änderungen sind in die Berechnungen nicht mehr eingeflossen.

Kennzahlen

Im Liniennetz entsprechend des Lininenetzgutachtens gibt es Veränderungen auf zahlreichen Linien. Schon während der Planung wurde auf passende Umläufe und die Wirtschaftlichkeit des Angebots geachtet. So werden die Leistungsdaten des Prognosenullfalls leicht überschritten. Dieser dient als Vergleichsfall, da im Analysezustand wichtige heute schon in Bau befindliche Veränderungen nicht

enthalten sind. Dies würde bei einem Vergleich der Kennzahlen zu einer Mischung der Effekte des neuen Liniennetzes mit anderen Maßnahmen führen.

Im Busverkehr ergibt sich eine Steigerung der Fahrplankilometer in Höhe von knapp 1,6 % im Jahr auf dann rund 8,741 Mio. Buskilometer. Im Schienenangebot liegt die Steigerungsrate bei 2,5 % auf dann 4,87 Mio. Zugkilometer pro Jahr. Für das gesamte ÖSPV-Netz in der Stadt Bochum bedeutet dies eine Steigerung im Planfall gegenüber dem Prognosenullfall von rund 1,9 % auf dann ein Leistungsangebot von rund 13,61 Mio. Kilometern pro Jahr.

Die genaue Berechnung der Km-Veränderungen erfolgt im Rahmen der Ausarbeitung der konkreten Fahrpläne im Umsetzungskonzept.

Kenngröße (Jahreswerte)	Analysefall [Mio. km]	Prognosenullfall [Mio. km]	Planfall P15 [Mio. km]	Differenz P15 zu Prognosenullfall [Mio. km]
Fahrplankilometer Schienennahverkehr	4,561	4,755	4,873	+ 2,5 %
Fahrplankilometer Bus	8,506	8,601	8,741	+ 1,6 %
Gesamtkilometer	13,067	13,356	13,614	+ 1,9 %

Tab. 33: Vergleich der Fahrplankilometer zwischen Prognosenullfall und Planfall für die Stadt Bochum (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))

Eine weitere für die Betriebskosten relevante Kenngröße ist die Anzahl der benötigten Fahrzeuge. Im neuen Straßenbahnnetz werden gegenüber dem Prognosenullfall zwei Fahrzeuge weniger benötigt. Im Busverkehr ist es ein Fahrzeug mehr. Die Zahlen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Fahrzeuge (je Werktag)	Prognosenullfall	Planfall Takt 15	Differenz zwischen Planfall P15 und Prognosenullfall
Benötigte Schienenfahrzeuge gegenüber Analysefall	+ 5 Fahrzeuge	+3 Fahrzeuge	- 2 Fahrzeuge
Benötigte Busse gegenüber Analysefall	- 1 Bus	+- 0 Busse	+ 1 Bus

Tab. 34: Vergleich der benötigten Fahrzeuge zwischen Prognosenullfall und Planfall (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))

Insgesamt kann bei den benötigten Fahrzeugen das Niveau des Prognosenullfalls gehalten werden. Zu beachten ist, dass es sich bei der Anzahl der erforderlichen Fahrzeuge in allen drei Fällen um eine modellhafte linienreine Betrachtung handelt. Durch das Verknüpfen von Linien und durch Zwänge wie gesetzliche Vorgaben zu Lenk- und Ruhezeiten kann sich diese Anzahl von der real benötigten Anzahl an Fahrzeugen unterscheiden. Die modellhafte Darstellung ermöglicht jedoch eine Vergleichbarkeit zwischen den Untersuchungsfällen.

Auch im neuen Liniennetz verbleiben Linien, die ausschließlich im 60-Minuten-Takt verkehren und eine Grundbedienung in peripheren Lagen, im stadtteilverbindenden Verkehr oder in Gewerbegebieten im Sinne der Daseinsvorsorge garantieren (z. B. 359, 352, 372 oder 395).

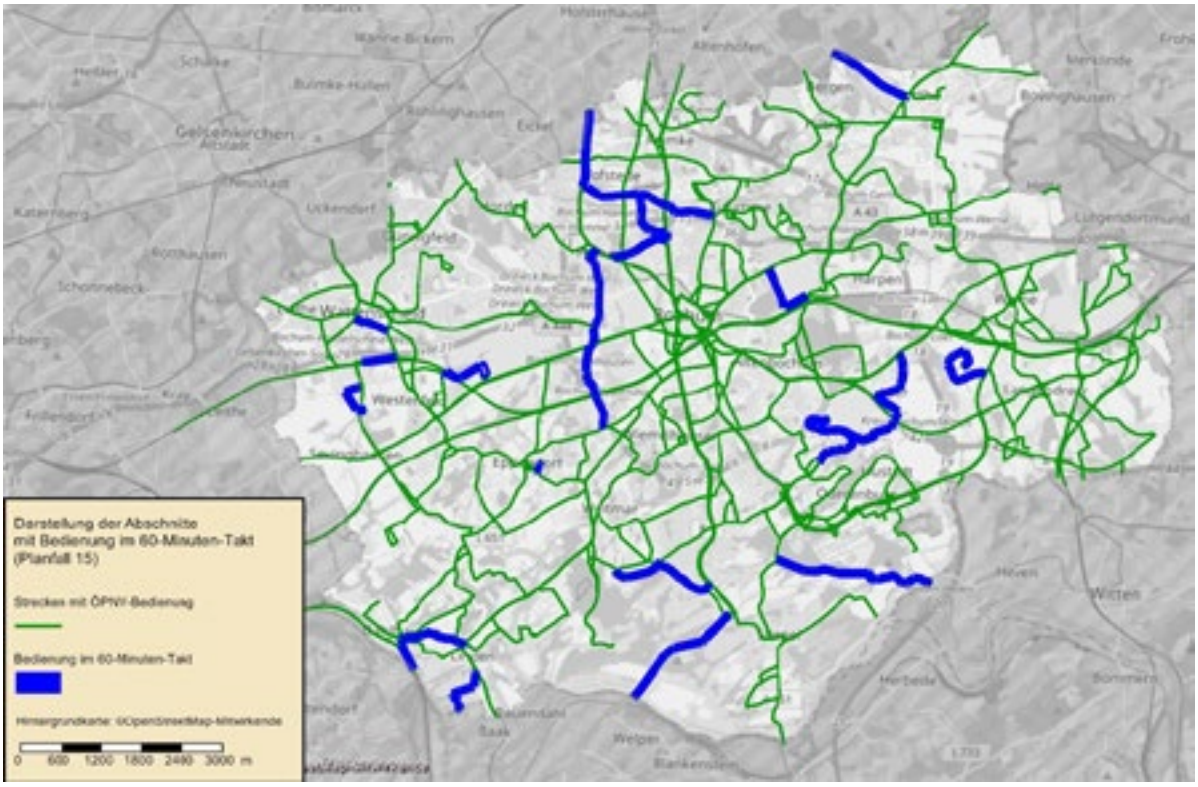


Abb. 31: Streckenabschnitte mit Bedienung im 60-Minuten-Takt (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))

Nachfrageprognose

Mit der Berechnung einer Nachfrageprognose wird die Wirkung des neuen Liniennetzes auf die ÖPNV-Nachfrage abgeschätzt.

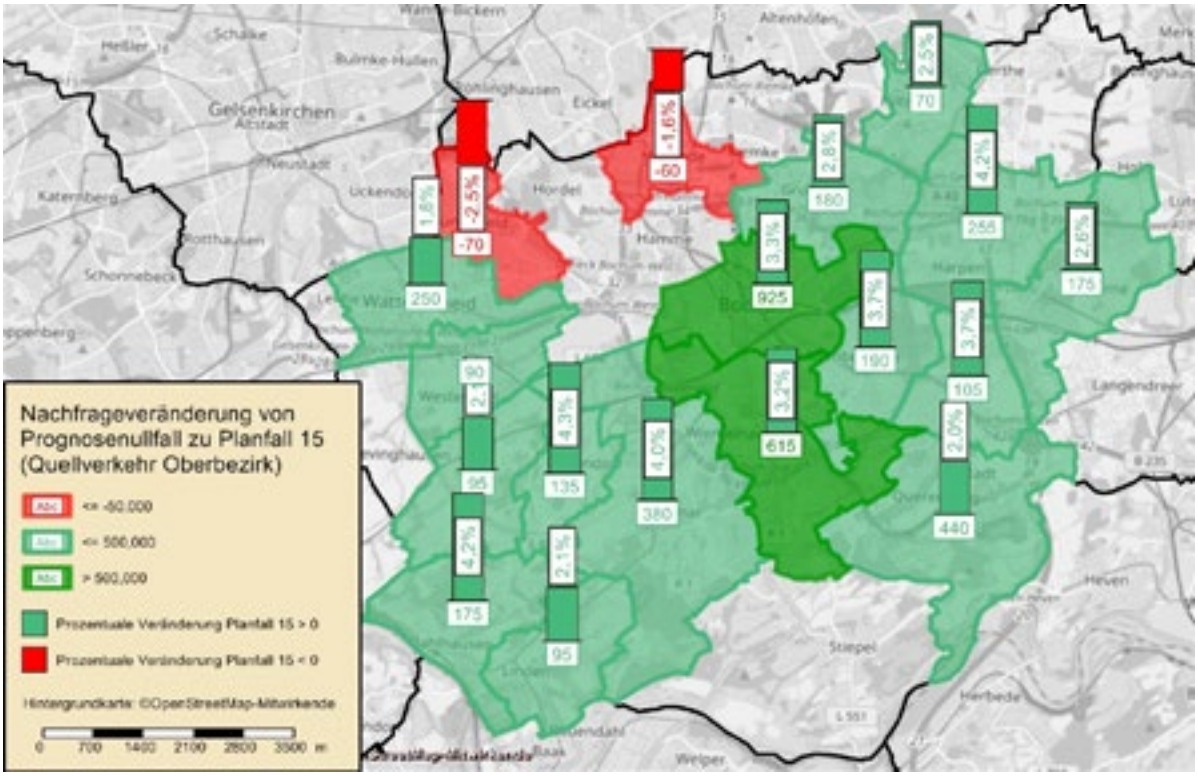


Abb. 32: Differenzdarstellung der Prognoserechnung für den Planfall (Ergebnis für Bochum) auf Stadtteilebene (ÖPNV-Personenfahrten pro Werktag (Mo.-Fr.)) (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))

In fast allen Stadtteilen kann, bezogen auf den Prognosenullfall, eine Nachfragesteigerung erzielt werden. Die schon prognostizierten Nachfragezuwächse zwischen Analyse- und Prognosenullfall werden durch das Liniennetz (Planfall 15) also weiter gesteigert. Das neue Netz wirkt sich sowohl auf die Nachfragedaten der Straßenbahn- als auch der Buslinien positiv aus.

Insbesondere in der Innenstadt und Wiemelhausen gibt es absolut gesehen sehr hohe Steigerungen. Prozentual ist dies über 3 % mehr ÖPNV-Nachfrage gegenüber dem Prognosenullfall. Die größten relativen Nachfragesteigerungen zeigen sich in Harpen (mit dem Ruhrpark), Eppendorf und Dahlhausen.

Zwischen Analyse- und Prognosenullfall zeigen sich in Werne bereits hohe Fahrgastzuwächse, diese werden durch das neue Liniennetz noch weiter gesteigert. Verglichen mit dem Prognosenullfall verändert sich die Nachfrage in Langendreer im Planfall kaum. Dies ist auf den vorgelagerten hohen Zuwachs zwischen dem heutigen Netz und dem Prognosenullfall zurückzuführen (durch die veränderte Linienführung der Straßenbahn in Langendreer und das dazu angepasste Busnetz).

In Gerthe bleibt das Nachfrageniveau im Vergleich zum Prognosenullfall annähernd gleich, jedoch gibt es dort gegenüber dem Analysefall eine Nachfragesteigerung. Auf dem Endast der Straßenbahn wird der Takt vor der Haltestelle Gerthe Mitte ausgedünnt, dies kann aber durch das angepasste Busnetz in der Nachfragewirkung ausgeglichen werden.

Geringe Fahrgastverluste zeigen sich in den Randlagen der Stadtteile Günnigfeld und Hofstede. Diese resultieren aus der Taktausdünnung auf der Linie 390 in Günnigfeld sowie kleinen Veränderungen des Straßenbahn- und Busangebots in Hofstede. In den nicht markierten Stadtteilen ändert sich die Nachfrage nicht signifikant. Um den Fahrgastverlust in Günnigfeld entgegenzuwirken soll in nachfragestarken Zeiten eine Taktverdichtung der Linie 390 erfolgen.

Hinsichtlich des Quell- und Zielverkehrs mit den umliegenden Städten gibt es kaum Veränderungen in der Nachfrage.

Auf dem Bochumer Stadtgebiet ist insgesamt mit einer Nachfragesteigerung von 2,6 % vom

Prognosenullfall zum Planfall zu rechnen. Das Ergebnis der Prognoserechnung ist positiv zu bewerten. Insgesamt können Fahrgäste gewonnen werden. Auch das Ziel der Entlastung der CampusLinie U35 wird erreicht: Durch direkte Busanbindungen gibt es Verlagerungen von der Stadtbahn auf den Bus. Insbesondere gilt dies für den südlichen Ast zwischen Innenstadt und Ruhr-Universität. Hier können im Querschnitt mit der höchsten Belastung täglich knapp 2.000 Personenfahrten auf Busverkehre verlagert werden.

Erschließungsqualität

Das Bochumer Stadtgebiet wird über die heutigen Haltestellen gut erschlossen. Im neuen Netz werden lediglich zwei Haltestellen (Schmidtstraße und Springorumallee) nicht mehr angefahren. Die benachbarten Haltestellen sichern hier weiterhin die Zugänglichkeit zum ÖPNV. Auf einigen Linien werden jedoch neue Haltestellen eingerichtet, die die Erschließungsqualität weiter verbessern. So wurde beispielweise das Gewerbegebiet in der Industriestraße in Langendreer bereits 2017 durch eine Buslinie erschlossen. Auch in Altenbochum ergeben sich Verbesserungen, so wird nun Goy direkt angefahren. Einige Haltepositionen müssen überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Bei der Stärken-Schwächen-Analyse wurde Handlungsbedarf bei den Reisezeiten aus Wattenscheid und zum Ruhrpark in/aus einigen Teilen der Stadt ermittelt. Über Fahrzeitisochrone lässt sich eine Bewertung für das neue Liniennetz ableiten.

Im Vergleich der Fahrzeitisochronen für Wattenscheid (August-Bebel-Platz) können deutlich mehr Haltestellen im Süden und Norden der Stadt innerhalb von 30-Minuten erreicht werden. Die gewünschten Effekte durch das neue Liniennetz sind sichtbar und können im Liniennetzgutachten (PTV Transport Consult GmbH, 2016) nachvollzogen werden.

Ein Ziel der Liniennetzplanung ist zudem die Verbesserung der Erreichbarkeit des Ruhrparks. Durch neue Direktverbindungen – in den Norden der Stadt, nach Altenbochum/Goy und in Teile Wiemelhausens – kann die Fahrzeit zum Ruhrpark reduziert werden. Zudem verbessert sich die Anbindung nach Witten durch die Verlängerung der Linie 379. Insgesamt kann in einem großen Radius der Ruhrpark innerhalb von 30 Minuten erreicht werden. Die Reisezeiten aus den weiter entfernten Stadtteilen wie Wattenscheid oder Dahlhausen/Linden haben sich dagegen nicht verändert. Im Busverkehr lassen sich die Reisezeiten aus diesen Stadtteilen nicht wirtschaftlich verbessern.

Durch die tangentiale Verbindung mit der Linie 390 wird die Direktverbindung zwischen Linden und Wattenscheid erreicht. Zudem wird im Zielnetz in zahlreichen Abschnitten ein Grundangebot erhalten, auch wenn die Fahrgastzahlen keinen wirtschaftlichen Betrieb erlauben. Diese Erschließungslinien stellen im Rahmen der Daseinsvorsorge eine Grundversorgung dar. Beispiele sind die Linien 352 und 386. Sie ergänzen das Hauptnetz durch zusätzliche Querverbindungen und schließen nachfrageschwächere Bereiche an das Netz an.

Verbindungsqualität

Ein Ziel der Liniennetzplanung ist es, bei gebündelter Nachfrage über stärkere Tangentialverbindungen mehr Direktverbindungen zu schaffen. Auf Bochumer Stadtgebiet gibt es, verglichen mit dem Analysefall, weniger Haltestellen mit mehr als 2.000 Umsteigern.

Haltestelle	Umsteiger pro Werktag (Analysefall)	Umsteiger pro Werktag (Prognosenullfall)	Umsteiger pro Werktag (Planfall)
Bochum Hauptbahnhof	50.800	52.200	48.200
Bochum Rathaus	10.600	9.400	11.000
Ruhr-Universität	3.300	3.300	3.800
BO-Langendreer West S	3.800	3.600	3.300
BO-Langendreer S	2.100	2.800	2.600
Wattenscheid Bahnhof	2.500	2.300	2.200
August-Bebel-Platz	1.600	1.800	2.100
Freiheitstraße	2.400	2.100	2.100
Weitmar Mitte	1.000	1.000	2.000

Tab. 35: Haltestellen mit mehr als 2.000 Umsteigern (Mo-Fr) (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))

Die Neuplanung des Netzes ermöglicht zahlreiche neue Direktverbindungen. Dies wird durch neue Linienführungen, eine Verknüpfung bestehender Linien und Schaffung von Fahrtalternativen auf parallelen Ästen geschaffen. Durch die geringere Notwendigkeit von Umstiegen kann der Fahrtkomfort gesteigert und die durchschnittliche Reisezeit verringert werden. Dadurch wird das Angebot attraktiver.

Das Ziel, mehr Tangentialverbindungen zu schaffen und einen Umstieg am Bochumer Hauptbahnhof zu vermeiden, konnte erreicht werden. Trotz einer Steigerung der Fahrgastzahlen mindert sich die Zahl der Umsteiger sowohl am Bochumer Hauptbahnhof als auch an der Haltestelle Bochum Hbf/ Boulevard. Dies geht mit dem Wunsch aus der Bürgerbeteiligung einher, diesen Umstiegsweg seltener notwendig zu machen.

Linieneffizienz

Eine in der Stärken-Schwächen-Analyse betrachtete Kenngröße ist der Quotient aus Personenkilometern bezogen auf die Servicekilometer einer Linie. Dabei wurden nur Linien betrachtet, welche mindestens 80 % ihrer Betriebsleistung auf Bochumer Stadtgebiet erbringen. Dadurch kann eine Verzerrung aufgrund des fehlenden Binnenverkehrs in den Nachbarstädten vermieden werden.

In Kapitel 6. wurden für den Analysefall 24 Linien mit mehr als 80 % der Fahrleistung im Stadtgebiet Bochums betrachtet. Im Prognosenullfall stellen sich keine grundlegenden Veränderungen ein. Die Auswertung für das Netz 2020 zeigt eine Steigerung der durchschnittlichen Personenkilometer je Fahrplankilometer von 19,6 auf 20,7. Das neue Liniennetz kann mehr Fahrgäste pro Fahrplankilometer befördern als das heutige Netz. Dies zeigen auch die vorherigen Steigerungen der Nachfrage im Vergleich zu den in geringerem Umfang steigenden Fahrplankilometern.

Ein direkter Vergleich der Linien zwischen Analyse-, Prognosenull- und Planfall ist nicht zielführend. Durch die großen Veränderungen im Fahrplanangebot hinsichtlich Taktung und Linienweg ist eine Vergleichbarkeit nicht gegeben.

Deutlich zu sehen ist die im Vergleich zum Analysefall noch stärkere Verteilung in Richtung hoher Quotienten auf den Straßenbahn- und Buslinien. Die höchsten Quotienten werden auf verschiedenen Straßenbahnlinien sowie den Linien 345, 355, 344, 346 und 370 erreicht. Die Linien mit geringeren Quotienten verteilen sich ähnlich zu den vorherigen Auswertungen. Erschließungslinien wie die Linie 386 sowie Linien mit Erschließungsfunktion auf Teilstücken (z. B. 336 oder 354) sowie Linien mit abschnittsweisem Parallelverkehr zu starken anderen Linien (z. B. Linie 349 zwischen Wasserstraße und Hauptbahnhof parallel zur U35) erbringen jedoch dennoch wichtige Funktionen zur Daseinsvorsorge bzw. zur Entlastung anderer hoch ausgelasteter Linien wie der CampusLinie U35.



Abb. 33: Personenkilometer pro Fahrplankilometer für Linien > 80 % Fahrplanleistung in Bochum (Quelle: Gutachten PTV Transport Consult GmbH (2016))
Liniennummern wurden zur besseren Verständlichkeit angepasst.

Die Steigerung des Quotienten Personen-km zu Fahrplan-km ist positiv zu bewerten. Die Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit des Netzes steigt. Durch passende Gefäßgrößen müssen ausreichende Platzkapazitäten bereitgestellt werden, um Überlastungen zu vermeiden.

Bürgerbeteiligung

Zur Bürgerbeteiligung im direkten Dialog führten die PTV Transport Consult GmbH und und die Stadt Bochum zwei Termine durch. Im Oktober 2015 fand ein Workshop zu allen ÖPNV-Themen statt. Zudem konnten sich die Bürgerinnen und Bürger über das Internet beteiligen. Im September 2016 folgte eine Informationsveranstaltung zu den Ergebnissen des Gutachtens. Sowohl während des Workshops als auch im Rahmen der Beteiligungsmöglichkeit über das Internet gab es zahlreiche Anregungen und Hinweise.

Die Vorstellungen, Wünsche und Beobachtungen der Bürgerinnen und Bürger spielten nicht nur bei der Formulierung von Zielen sondern auch während des Planungsprozesses eine wichtige Rolle. Nach Abschluss der Planungen ist festzustellen, dass zahlreiche Anregungen der Bürgerinnen und Bürger im neuen Liniennetz umgesetzt werden. Besonders die häufig genannten Themen wurden intensiv bedacht. Die Planung von Liniennetzen stellt immer einen Abwägungsprozess dar. So konnten auch einige Wünsche nicht umgesetzt werden. Problematisch war in diesen Fällen häufig die Wirtschaftlichkeit, also das Verhältnis von finanziellem Aufwand zum Nutzen.

Evaluation

Im Zuge der Umsetzung des Konzepts sind die Fahrgastzahlen auf den Linien kontinuierlich auszuwerten und entsprechende Anpassungen im Netz vorzunehmen. So kann auch auf Veränderungen bei den Strukturdaten reagiert werden.

Zu beachten ist eine Anlaufzeit, potentielle Kunden müssen sich zunächst auf die neuen Angebote einstellen. In den Vorgaben der Standardisierten Bewertung für ÖPNV-Projekte wird beispielsweise davon ausgegangen, dass neue Angebote erst nach 3 Jahren ihre volle Fahrgastwirkung entfalten.

Das Verkehrsunternehmen muss eine Evaluation vornehmen und der Stadt Bochum in 2023 hierzu einen Bericht vorlegen.

8.1.1.4. Weiteres Vorgehen

Infrastruktur

Bei der Liniennetzgestaltung wurde auch die vorhandene Verkehrswegestruktur berücksichtigt. Die Strecken auf denen bisher kein Linienbetrieb verkehrte sind für die vorgesehenen Fahrzeuggrößen befahrbar. Die Busse nutzen im Plannetz jedoch überwiegend bisherige Linienwege. Allerdings ändern sich einige Abbiegebeziehungen. Als Konsequenz müssen daher die Standorte einzelner Haltestellen angepasst werden. Das könnte wiederum die Angleichung von Lichtsignalanlagen erforderlich machen. Diese Auswirkungen werden derzeit noch untersucht. Ein Zwischenergebnis der laufenden Untersuchung ist, dass die bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im neuen Netz weiterhin angefahren werden können.

Bei den bestehenden Haltestellen wird geprüft, ob ihre Länge für die vorgesehenen Fahrzeuge ausreichend ist. Für die neuen Haltestellen sind geeignete Standorte zu finden.

Marketing

Zur Einführung des neuen Liniennetzes ist – in Abstimmung zwischen der Stadt Bochum und dem Verkehrsunternehmen – frühzeitig ein Konzept zu entwickeln, um die Fahrgäste rechtzeitig über die neuen Linienführungen zu informieren. Mit einem neuen Liniennetz ändern sich Fahrtbeziehungen, tägliche Wege oder gewohnte Takte. Daher kann das neue Liniennetz für einen Teil der Fahrgäste mit großen Unsicherheiten verbunden sein, die sich entsprechend in den ersten Reaktionen widerspiegeln. Die Kundeninformation zur Netzumstellung muss den Bedürfnissen unterschiedlicher Zielgruppen gerecht werden. Diese Information geschieht federführend durch das Verkehrsunternehmen, welches das Verkehrsnetz als Gesamtnetz betreibt. Hierbei sind sowohl Printmedien, als auch digitale Medien und die elektronische Fahrplanauskunft einzubeziehen. Die Stadt Bochum unterstützt das Verkehrsunternehmen bei der Information der Fahrgäste, indem sie die lokalen städtischen Einrichtungen und Initiativen einbindet, z. B. die Seniorenbüros, Schulen (Schulverwaltungsämter), Stadtteilbüchereien und Bürgerämter. Das Verkehrsunternehmen muss die Informationen auch dezentral verbreiten, im Vorfeld der Netzumstellung muss das Servicemobil vermehrt im Einsatz sein.

Eine ergänzende Bewerbung der Bereiche, die ein hohes Kundenpotential haben, liegt in Eigenverantwortung des Verkehrsunternehmens und muss im Sinne der Kundengewinnung geschehen.

Zur Kommunikation des Liniennetzes gehören auch eindeutige, verständliche und wiedererkennbare Liniennummern. Sollten sich im Umsetzungskonzept hier Änderungen ergeben, so sind diese zwischen Verkehrsunternehmen und Stadt Bochum abzustimmen.

8.1.2. Linienbündelung

Gem. § 9 Abs. 2 PBefG besteht die Möglichkeit, Liniengenehmigungen so zu bündeln, dass diese nur gemeinsam durch die zuständige Genehmigungsbehörde erteilt werden. Vor dem Hintergrund der angestrebten Direktvergabe des vorhandenen Verkehrsnetzes der BOGESTRA als Gesamtleistung (vgl. 3) und zur Vermeidung eines Ausbrechens von ertragreichen Linien durch Verkehrsunternehmen (Stichwort: Rosinenpickerei) werden nachfolgend sowohl für das Gesamtnetz der BOGESTRA als auch für das auf dem Gebiet der Stadt Bochum liegende und von ihr federführend betreute Teilnetz die verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Verflechtungen dargestellt.

Übergeordnetes Ziel der Liniennetzplanung (PTV Transport Consult GmbH, 2016) war, das ÖSPV-Netz zu verbessern und wirtschaftlicher zu gestalten. Dazu wurden die unter 8.1.2. beschriebenen strategischen Ziele formuliert. Sie bildeten den zentralen Rahmen für die Neukonzeption des Netzes. Dazu erfolgte im Einzelfall eine Abwägung zwischen den verschiedenen Zielen, den Vorgaben des Nahverkehrsplans 2009 sowie dem Ziel der Wirtschaftlichkeit des Netzes. Unbedingt berücksichtigt wurde der Aspekt des ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge. In allen Bereichen des Stadtgebietes wird ein Grundangebot bereitgestellt, auch wenn dies in Einzelfällen eine Abkehr vom Gebot der Wirtschaftlichkeit bedeutet. Ziel ist eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung für das gesamte Stadtgebiet.

(Hinweis: Die Auflistung der Linien zu einem Bündel, dem Teilnetz Bochum, wird nach Beschlussfassung ergänzt und als Anlage beigefügt.) Bei der Zusammenlegung von Linien sind verschiedene Aspekte zu beachten und – soweit erforderlich – zu gewichten, da nicht jedem Aspekt umfassend Rechnung getragen werden kann bzw. sich einzelne Aspekte auch gegenseitig ausschließen. Für die Linienbündelung des Teilnetzes der Stadt Bochum wurden folgende Aspekte herangezogen (vgl. auch 3.):

Wirtschaftliche Aspekte

Wie einleitend beschrieben, soll mit der Linienbündelung das Ausbrechen von ertragreichen Linien durch Verkehrsunternehmen vermieden werden. Im Rahmen der Daseinsvorsorge muss die Stadt Bochum als Aufgabenträgerin auch nicht lukrative Linien anbieten. Innerhalb des Teilnetzes Bochum ist ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen den Linien möglich. Eine Bündelung der Linien ist wirtschaftlich geboten, um den Zuschussbetrag durch die Stadt Bochum zu reduzieren.

Die Planung des Liniennetzes für das Stadtgebiet Bochum ermöglichte die Schaffung eines wirtschaftlichen Netzes, dessen Grundlage und Rückgrat die mehrere Stadtteile verbindenden, nachfragestarken Linien (Stadt- und Straßenbahnen, 350, 345, 355, 344, 346, 353, 368, 378, 389, 390) bilden. Unwirtschaftliche Linien mit geringem Fahrgastaufkommen werden hierdurch weitgehend vermieden. Dennoch werden keine Erschließungslücken hinterlassen und ein umfassendes Angebot im Rahmen der Daseinsvorsorge geschaffen. Das neue Liniennetz wird verglichen mit dem Prognosenullfall etwas mehr Fahrplankilometer bieten. Dagegen kann im geringen Umfang beim Fahrzeugbedarf eingespart werden. Das Liniennetz schafft die Grundlage für eine optimierte Umlaufplanung. Im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Fahrpläne können die finanziellen Auswirkungen noch weiter optimiert werden. Wichtigen Einfluss werden dabei die genaue Ausarbeitung der Umläufe, des Fahrzeug- und Personaleinsatzes und weiterer Details haben. Hieraus können insbesondere auch Synergieeffekte erschlossen werden. Anhand der bisher berechneten Fahrplankilometer und des abgeschätzten Fahrzeugbedarfs ist von moderat steigenden Kosten auszugehen. Dem steht jedoch auch der prognostizierte Zugewinn an Fahrgästen – für das Teilnetz Bochum – gegenüber.

Die Fahrgastzahlen im neuen Netz sind kontinuierlich auszuwerten (vgl. 8.1.1.3.). Neben einer verkehrsplanerischen müssen die Daten einer wirtschaftlichen Analyse zugeführt und ggf. Linienanpassungen geplant werden. Grundsätzlich decken sich planerisch sinnvolle Linienführungen nicht immer mit resourcenschonenden betrieblichen Umlaufplanungen. So kann eine geringfügige Linienverlängerung den unwirtschaftlichen und unökologischen Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges bedeuten. Im Teilnetz Bochum kann die Planung von Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien flexibler geschehen. Durch die Verknüpfung zweier oder mehrerer Linien können so planerische Vorgaben wirtschaftlicher umgesetzt werden und ein sinnvoller Betriebsmitteleinsatz erfolgen. Auch kann über Verküpfungen von Linien ein veränderter Fahrzeugbedarf zu Zeiten mit abweichendem Fahrzeitbedarf aufgefangen werden. Für Fahrgäste können so zu bestimmten Zeiten neue Direktfahrmöglichkeiten entstehen.

Dabei ist die Betrachtung des gesamten Linienbündels erforderlich, um Kosten und Nutzen insgesamt optimieren zu können und zu verhindern, dass sich die Wirtschaftlichkeit an isolierten Systemen orientiert.

Verkehrsplanerische Aspekte

Das Netz 2020 wurde auf der Basis der Ergebnisse der Analyse und der Bürgerbeteiligung und vor dem Hintergrund einer Netzhierarchie geplant. Zunächst wurde das SPNV-Netz des Verkehrsverbunds-Rhein-Ruhr (RE, RB, S-Bahn) mit seiner im Wesentlichen regionalen und überregionalen Funktion gesetzt. In das SPNV-Netz fügte die PTV Consult Transport GmbH das Straßenbahnnetz ein. Darauf ausgerichtet begann die Planung zunächst mit der obersten Hierarchiestufe im Busverkehr. So konnte ein Kernnetz mit den Hauptverbindungslinien entstehen. In Schritten wurde korridorweise der weitere Verkehr geplant. Dies geschah in einem iterativen Prozess, häufig waren Rückkopplungen notwendig und Verkehre aus den verschiedenen Hierarchieebenen zu kombinieren.

Enstanden ist ein Liniennetz für das Stadtgebiet Bochum, das sowohl verkehrlich als auch wirtschaftlich verbunden ist. Die nachfragestarken Linien führen alle über mehrere Stadtteile. Nur wenige, über das Stadtgebiet verteilte ergänzende Linien, stellen lediglich in einem Stadtbereich die ÖSPV-Erschließung sicher. Neben den guten Direktverbindungen haben die Linien auch untereinander starke Anschlussbeziehungen. In einem so aufgebautem Netz können die Anschlussprioritäten und die Vertaktung parallel fahrender Linien entsprechend der Fahrgastansprüche und raumstruktureller Überlegungen erfolgen. Der Fahrgast profitiert direkt von den verkehrlichen Verflechtungen durch optimierte Umstiege mit kurzen Umstiegszeiten, durch in ihrer Taktung überlagerte oder, wo sinnvoll, zeitlich versetzte Linien und weitere Planungsmöglichkeiten. Diese Linienverflechtungen steigern die Attraktivität des Verkehrsangebots und die Verkehrsnachfrage. Daraus resultiert wiederum ein wirtschaftlicher Vorteil. Um dieses Optimum anbieten zu können, muss der Zusammenhang des Teilnetzes Bochum erhalten bleiben. Dies gewährleistet – auch bezugnehmend auf die geplante Evaluation in 2023 – dass das Verkehrsangebot im Bedarfsfall weiterentwickelt werden kann.

Betriebliche Aspekte

Hier sind auch bezogen auf das Teilnetz Bochum die zum Teil in Kapitel 3. genannten Aspekte zu nennen. Die Bündelung gewährleistet einen zuverlässigen, verkehrsträgerübergreifenden Betrieb. Bei Störungen im Straßenbahnnetz kann schneller reagiert werden, um Schienenersatzverkehre zu organisieren oder den Verlauf von Buslinien bei Straßenbahnumleitungen kurzfristig zu ändern. Fahrpersonal mit Fahrerlaubnissen für die verschiedenen Verkehrsträger kann flexibel eingesetzt und so störungsbedingte Fahrausfälle reduziert werden. Über die Leitstelle ist eine gemeinsame Betriebssteuerung für alle Betriebszweige sichergestellt. Zudem können Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung genutzt werden.

Dieser betrieblich-wirtschaftliche Aspekt wird auch bei den Verkehren mit Einsatzwagen in der Verkehrsspitze deutlich. Da es ein stadtweit abgestimmtes Schulzeitenkonzept gibt, ist es möglich, im Linienbündel Bochum die Verkehrspitze so abzudecken, dass mit nur einem zusätzlichen Bus nacheinander mehrere reguläre Linien entlastet werden. Die hohen Kosten zusätzlicher Fahrten können durch diese stadtweite Betrachtung erheblich reduziert und damit die Fahrzeugvorhaltekosten und Personalstunden optimiert werden.

Im Verkehrsgutachten (PTV Transport Consult GmbH, 2016) wurden auch die Verkehrsbeziehungen in die Nachbarstädte betrachtet. In der Untersuchung wird die Gesamtkonzeption des integrierten Schienen- und Busnetzes bestätigt (vgl. Kapitel 3.) und mit dem neuen Netz 2020 weiter verbessert.

Die neue Straßenbahnlinienführung zwischen Langendreer und Witten verbessert die interkommunalen Verkehre im Teilnetz Bochum. Zudem stärkt die Einrichtung einer zweiten Linie zum überlagerten 7,5–Minuten-Takt zwischen Bochum und Gelsenkirchen die enge Verbindung der beiden Städte. Die Verlängerung der Linie 385 als neue nördliche Tangentialverbindung ermöglicht nun eine direkte Verbindung zwischen Gelsenkirchen Hbf, Gelsenkirchen-Ückendorf, Herne-Röhlinghausen, Bochum-Hofstede und Bochum-Riemke und damit auch die Anbindung an die nachfragestärkste Linie U35. Die Direktverbindung der südlichen Stadtteile Gelsenkirchens und der nördlichen Stadtteile Bochums stellt eine weitere neue attraktive Verbindung der Städte her. Damit werden sowohl die verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Verknüpfungen im Gesamtnetz BOGESTRA als auch im Teilnetz Bochum ausgeweitet.

Linienharmonisierung:

Bisher wurden die Liniengenehmigungen bezogen auf das Stadtgebiet Bochum im Wesentlichen einzeln vergeben. Entsprechend sind die Laufzeiten der Liniengenehmigungen des Teilnetzes „Stadt Bochum“ derzeit noch nicht vereinheitlicht. In Abstimmung mit der zuständigen Genehmigungsbehörde und dem aktuellen Genehmigungsinhaber (BOGESTRA) wird allerdings angestrebt, eine Harmonisierung der Linienlaufzeiten auf den geplanten Beginn der Direktvergabe zum 01.07.2019 zu erreichen. Hierzu besteht im Einzelfall und im

Einvernehmen mit der Genehmigungsbehörde sowie dem Genehmigungsinhaber die Möglichkeit einer einmaligen Verlängerung von Genehmigungen mit vorzeitigem Laufzeitende bzw. einer einmaligen Verkürzung von noch länger laufenden Genehmigungen. Durch dieses Vorgehen soll gewährleistet werden, dass alle Liniengenehmigungen des Teilnetzes Bochum zu einem einheitlichen Zeitpunkt (Beginn der Direktvergabe) enden und neu vergeben werden können.

8.2. Tarifvorgaben

Der Betreiber hat bei der Erbringung der öffentlichen Personenverkehrsdienste auf den einbezogenen Linien ausschließlich die gültigen Tarife des VRR, Übergangstarife und Sondertarife (z. B. NRW-Tarif) anzuwenden. Des Weiteren sind die jeweils geltenden Allgemeinen Beförderungsbedingungen, Qualitätsstandards und Richtlinien des VRR (http://www.vrr.de/de/vrr/verbund/satzungen/index.html und http://www.vrr.de/de/service/downloads/tarifinformationen/) zu beachten. Notwendig sind in diesem Zusammenhang eine Unterzeichnung des VRR-Grundvertrags sowie eine Teilnahme an der Einnahmenaufteilung im VRR.

8.3. Rahmenvorgaben für Leistungsangebot und Bedienungsstandards

Im Rahmen der Daseinsvorsorge wird in Bochum der ÖSPV durch den Aufgabenträger, die Stadt Bochum, sichergestellt. Zum Stand der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ***(Beschlussdatum wird ergänzt)*** sind drei Verkehrsunternehmen mit der Durchführung des ÖSPV beauftragt. Die Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot werden in erster Linie über Bedienungsstandards definiert. Sie stehen in engem Zusammenhang mit den in Kapitel 9. festgelegten Standards, die die Qualität der Dienstleistung kontrollieren.

Im Bestandsnetz ist eine Betriebsleistung von jährlich ca. 13,05 Mio. km (Planzahl 2016) erforderlich, um ein bedarfsgerechtes ÖSPV-Angebot erbringen zu können. Diese verteilen sich folgendermaßen auf die Verkehrsträger:

- 8,634 Mio. km Bus,
- 2,486 Mio. km Straßenbahn und
- 1,930 Mio. km Stadtbahn.

Zukünftig wird die Mobilität der Bochumer Bevölkerung mit dem Liniennetz 2020 gewährleistet, was eine Betriebsleistung von etwa 13,61 Mio. km[13)] erfordert, die sich wie folgt auf die Vekehrsträger verteilen:

- 8,74 Mio. km Bus,
- 4,87 Mio. km Straßen- und Stadtbahn

13) Die genaue Berechnung der Km-Veränderungen erfolgt im Rahmen der Ausarbeitung der Fahrpläne im Umsetzungskonzept.

8.3.1. Erschließungsqualität / Räumliche Erschließung

Die in der Fortschreibung 2009 definierten Radien werden beibehalten, um eine vollständige Erschließung des Stadtgebietes zu gewährleisten (Stadt Bochum, 2009, S. 89ff):

Radius in [m] um eine Haltestelle	Stadtbahn / SPNV	Bus / Straßenbahn
Kernzone	400	300
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	600	400
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	1000	600

8.3.2. Netzhierarchie und Verbindungen

Der hierarchische Liniennetzaufbau aus Hauptbuslinien und ergänzenden Linien hat in Bochum seit langer Zeit Bestand und hat sich bewährt. Auf Basis dieses funktionalen Liniengerüsts obliegt es dem bedienenden Verkehrsunternehmen, linienscharf Verbindungen zu optimieren. Anpassungen erfolgen bedarfsgerecht im Interesse der Fahrgäste und stellen einzelfallbezogen die Aufgabe der Daseinsvorsorge den wirtschaftlichen Aspekten der Linienbedienung gegenüber.

Durch das neue Liniennetz verbessert sich die Verbindungsqualität im ÖPNV: Die Fahrgäste können ihre Ziele häufiger direkt und mit geringerer Umsteigehäufigkeit erreichen. Der NVP gibt dem Verkehrsunternehmen vor, die erzielte Qualität bei den Parametern Umsteigehäufigkeit und Direktfahreranteil zu halten und nach Möglichkeit weiter zu verbessern.

8.3.3. Betriebszeiten und Taktfolge

Während im Liniennetz 2016 noch 17 Linien (Stadtbahn, Straßenbahn oder Bus) zwischen 04:00 Uhr und 05:00 Uhr starteten, basiert das Tagbusnetz 2020 auf einem Betriebsbeginn zwischen 05:00 Uhr und 05:30 Uhr (montags bis freitags). Das Betriebsende variiert je Linie nachfrage- und funktionsbezogen zwischen 20:30 Uhr und 1:00 Uhr. Linien des Ergänzungsnetzes enden z. T. zum Taktsprung in die SVZ (20:30 Uhr), bspw. wenn diese der Anbindung an die Nahversorgung und sonstige Handels-/Dienstleistungszentren dienen, Hauptlinien fahren bis 1:00 Uhr.

Ein Großteil der Linien verkehrt in starrer Taktfolge mit entweder im Tagesgang unverändertem Takt oder aber einem einheitlichen Grundtakt für die HVZ und NVZ und darauffolgender Taktausdünnung zur SVZ. Dieses trägt zu einer Verständlichkeit und Merkbarkeit des Angebots bei. Linien mit Hauptlast des Berufsverkehrs weisen Verstärkerfahrten auf und wechseln daher häufiger im Tagesverlauf die Taktung.

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

Die Betriebszeiten und Taktfolgen des Liniennetzes Bochum 2020, aufgeschlüsselt je Linie, sind Kapitel 12. und den Anhängen 11 und 12 zu entnehmen. Sie werden dem Kunden vom Verkehrsunternehmen über den an den Haltestellen und Bahnhöfen aushängenden sowie online abrufbaren Fahrplan zugänglich gemacht (vgl. 8.3.5.).

8.3.4. Platzangebot

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

Ausgehend von diesem Wert ist das Verkehrsangebot so zu bemessen, dass die nachfolgend genannten Besetzungsgrade im Regelfall nicht überschritten werden.

Mittelwert über	Besetzungsgrad [%]
die 20'/15´-Spitze in der HVZ	80
oder die Spitzenstunde in der HVZ	65
eine Stunde in der NVZ	50
eine Stunde in der SVZ	50

Grundlagen für die Mittelwertbildung sind

- die maßgebenden Querschnitte einer Strecke oder Linie,
- die Zeitintervalle und
- die Lastrichtung.

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

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

8.3.5. Information, Vertrieb, Service und Sicherheit

Die in Kapitel 5.8. aufgeführten Dienstleistungen, Einrichtungen, Angebote und Garantieleistungen sowie die in Kapitel 9. beschriebenen Qualitäten sind Standard für die Ausrichtung von Information, Vertrieb, Service und Sicherheit des Bochumer ÖSPV und müssen eingehalten werden.

Dabei muss in einem KundenCenter in oder am Hauptbahnhof montags bis freitags von 8:00-18:00 Uhr und samstags von 9:00-16:00 Uhr der Verkauf und die Beratung durchgehend im Regelfall an drei Schalterplätzen gleichzeitig zur Verfügung stehen. Im zweiten KundenCenter sind die Öffnungszeiten kürzer. Hier muss montags bis freitags von 9:00-16:00 Uhr mindestens ein vollwertiger Arbeitsplatz für Verkauf und Beratung besetzt sein. Es wird angestrebt, dass, soweit geeignete Verkaufsstellen gefunden werden, in Bochum weiterhin ca. 50 Vertriebspartner über das Stadtgebiet verteilt Fahrkarten verkaufen. Sie müssen durch das Verkehrsunternehmen geschult, beraten und mit Informations- und Verbrauchsmaterialien ausgestattet werden. Auch zukünftig ist der Vertrieb von Fahrausweisen des VRR sowie bestimmter Angebote aus dem NRW-Tarif und der DB sicherzustellen. Dabei müssen die Verkehrsunternehmen an einer Weiterentwicklung des Vertriebs im Einvernehmen mit den VRR-Richtlinien sowie einer Ausweitung des Vertriebs auf neue Nutzermedien mitarbeiten.

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

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

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

Wie in Kapitel 8.6. aufgeführt, wird vom Verkehrsunternehmen, welches das Verkehrsnetz als Gesamtnetz betreibt, erwartet, dass es die operativ-unternehmerische Regiefunktion für die multimodale Mobilität übernimmt. Dies schließt die Beratung der Kundschaft und den Verkauf solcher Produkte bzw. Dienstleistungen ein.

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

Das Verkehrsunternehmen muss ortsnah eine Ausgabe für Fundsachen, die in den Fahrzeugen und eigenen Anlagen gefunden werden, bereitstellen. Das Fundbüro muss montags bis freitags mindestens 4 Stunden am Tag erreichbar sein.

8.4. Infrastruktur

Für die Erbringung hochwertiger und vernetzter ÖPNV- bzw. Mobilitätsdienstleistungen ist die Vorhaltung einer umfangreichen und modernen Infrastruktur unabdingbar. Die Vorhaltung und Bereitstellung und Instandhaltung bzw. der weitere Ausbau der im Kapitel 5.4. beschriebenen Infrastruktur ist daher zwingende Voraussetzung für das zukünftige ÖPNV-Angebot in Bochum. Die mobile Infrastruktur wie beispielsweise Busse sowie Schienenfahrzeuge sind durch das Verkehrsunternehmen selbst bereitzustellen. Die ortsfeste Infrastruktur ist ebenfalls bereitzustellen, kann soweit sie nicht selbst vorgehalten wird, gegen ein angemessenes Pachtentgelt von dem Eigentümer BOGESTRA bzw. der Stadt Bochum als Eigentümerin der Stadtbahnanlagen zur Nutzung überlassen werden.

8.4.1. Fahrzeuge

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die für die Hauptverkehrszeiten erforderlichen Fahrzeuge inklusive einer notwendigen Reserve vorzuhalten. Dabei ist der in den Kapiteln 5.4.1. und 10. fixierte Ausstattungsstandard mit den in Kapitel 9. beschriebenen Qualitäten verbindlich.

Bei Neuanschaffungen sind darüber hinaus folgende Anforderungen einzuhalten:

Für alle Fahrzeuge, also Stadtbahn, Straßenbahn, Bus gilt:

- Einhaltung der jeweils geltenden höchsten EU-Vorschriften zu Abgasnormen und Lärmschutz (Umweltqualität)
- Ausstattung mit Einrichtungen zur Fahrscheinentwertung entsprechend den Vereinbarungen im Verkehrsverbund
- Fahrtzielanzeige außen am Fahrzeug
- Haltestellenansage im Innenraum
- Bildschirme mit Haltestellenanzeige, Linienverlaufsanzeige und weiteren Informationen
- Getönte Verglasung
- Videoschutzanlagen
- Direkter Kontakt zum Fahrpersonal oder Fahrgastsprechstelle
- Kontrastreiche Gestaltung des Innenraums
- Ausstattung mit einem integrierten Bordinformationssystem (IBIS) sowie einem rechnergestützten Betriebsleitsystem (ITCS) (ausgenommen Fahrzeuge der Linien SB37 und SB67)

Stadtbahn

- 100 % Hochflur, zum barrierefreien Übergang Hochflurbahnsteig / Fahrzeug
- Durchgängig stufenfreier Fahrzeugboden
- Klapprampen zur Überbrückung des Restspaltes
- Zwei Multifunktionsflächen
- Haltewunschtaster in Multifunktionsfläche auf Sitzhöhe
- Behinderten-Haltewunschtaster mit Braillleschrift und akustischer, visueller und Vibrationsmeldung im Bereich der Sondernutzungsfläche.
- Mindestens eine leistungsfähige Be- und Entlüftungsanlage im Fahrgastraum

Straßenbahn

- Eignung für Zweirichtungsbetrieb
- Niederflur zu 100 %, sowohl Ein-/Ausstieg als auch Innenraum
- Zwei Multifunktionflächen
- Haltewunschtaster in Multifunktionsfläche auf Sitzhöhe
- Behinderten-Haltewunschtaster mit Braillleschrift und akustischer, visueller und Vibrationsmeldung im Bereich der Sondernutzungsfläche

- Ausstattung mit Einrichtungen für einen Fahrscheinverkauf entsprechend den Vereinbarungen im Verkehrsverbund
- Vollklimatisierung

Bus

- Niederflurtechnik mit Kneeling-Funktion
- Erweiterte multifunktionale Stellfläche mit Platz für zwei Rollstühle, davon ein Platz mit Rückhaltevorrichtung, erreichbar über eine ausklappbare Rampe
- Bei Gelenkbussen zusätzliche Aufstellfläche an dritter Tür (Kinderwagen, Fahrräder)
- Ausstattung mit Einrichtungen für einen Fahrscheinverkauf entsprechend den Vereinbarungen im Verkehrsverbund
- Vollklimatisierung
- Behinderten-Haltewunschtaster mit Braillleschrift und akustischer, visueller und Vibrationsmeldung im Bereich der Sondernutzungsfläche

In ÖSPV-Fahrzeugen dürfen maximal 30 % der Glasflächen mit Werbung beklebt werden. Der ungehinderte Blick durch die Fenster der Fahrzeuge ist sicherzustellen.

8.4.2. Haltestellen und Bahnhöfe

Bedingt durch die genehmigten Fahrpläne haben die Verkehrsunternehmen die vorgesehenen Haltestellen vorzuhalten. Die Ausstattung von Haltestellen ist ausführlich in den Kapiteln 5.4.2. und 10. beschrieben und muss in der in Kapitel 9. festgelegten Qualität vorgehalten werden.

Die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht ist folgendermaßen geregelt:

Bushaltestellen

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

Straßenbahnhaltestellen sowie kombinierte Straßen- und Bushaltestellten

Die Verantwortlichkeit für die Straßenbahnhaltestellen sowie kombinierten Bus- und Straßenbahnhaltestellen in Straßenmittellage liegt beim Verkehrsunternehmen. Das heißt, das Verkehrsunternehmen ist verantwortlich für die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht (einschließlich Begehungen/Kontrollen) der Haltestellenflächen sowie der Haltestellenausstattung.

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

Stadtbahn

Die Stadtbahnanlagen auf Bochumer Stadtgebiet befinden sich im Eigentum der Stadt. Die Städte Bochum und Gelsenkirchen haben sich bis Ende 2017 zum Zweck der Verpachtung der Stadtbahnanlagen zur Bochum-Gelsenkirchener Stadtbahnverpachtungsgesellschaft des bürgerlichen Rechts (Stadtbahn GbR) zusammen geschlossen. Bis Ende 2017 sind Stadt und Stadtbahn GbR für die Planung, den Bau und die Unterhaltung der baulichen und technischen Anlagen zuständig (vgl. Kapitel 5.4.4.). Ab dem Jahr 2018 nimmt die Stadt Bochum diese Aufgabe vollständig wahr. Das Verkehrsunternehmen führt den Fahrbetrieb auf den Strecken durch und ist für die Unterhaltung der betriebstechnischen Ausrüstung verantwortlich.

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

Die Betriebsbereitschaft und Entstörung der Anlagen inclusive der Personenbefreiung ist rund um die Uhr zu gewährleisten. Durch optimierte Prozessabläufe in der Werkstatt soll über saubere, sichere und verfügbare Anlagen im Stadtbahnbereich eine maximale Kundenzufriedenheit erreicht werden.

8.4.3. Betriebshöfe, Werkstätten, Leitstelle

Um den ordnungsgemäßen Betrieb zu gewährleisten, hat das Verkehrsunternehmen Betriebshöfe und Werkstätten in angemessener Größe und mit adäquater Ausstattung vorzuhalten. Die Betriebshöfe müssen mindestens so dimensioniert sein, dass sie eine Fahrzeugreserve von 10 % ermöglichen. Bezugszeitpunkt ist das Leistungsangebot zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019.

Zudem müssen die Werkstätten ortsnah angesiedelt sein, um eine zeitnahe Reparatur von defekten Fahrzeugen zu gewährleisten.

Die Bestellung eines Betriebsleiters nach BOStrab und BOKraft ist Voraussetzung. Für die Arbeit in den Werkstätten sind Qualifizierungsstandards notwendig:

Schienenfahrzeugbereich (Instandhaltung nach BOStrab):

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

KOM und Sonderfahrzeuge:

- Mechatroniker/inKfz
- Kfz-Elektriker/in
- Karosserieschlosser (m/w)
- Kfz-Meister/in
- Zusätzlich zu den Reparaturen und Instandsetzungen müssen gesetzlich vorgeschriebene Untersuchungen (Sicherheitsprüfung, Abgasuntersuchung, Hauptuntersuchung, Prüfung der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte nach § 57b StVZO) von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Zusatzqualifikationen durchgeführt werden.

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

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

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

Die Leitstelle muss auf kurzfristige Betriebsstörungen und -unterbrechungen angemessen reagieren – sowohl in Richtung Fahrdienst, als auch in Richtung Fahrgäste (vgl. Bestand und Qualitätskriterium Information im Störungsfall). Ergänzend hierzu ist in Koordination mit der Leitstelle eine sogenannte mobile Verkehrslenkung 24 Stunden im Betriebsgebiet unterwegs. Sie überwacht den Betrieb vor Ort und ist bei Störungen und Unfällen vor Ort in Absprache mit der Leitstelle erste Ansprechperson.

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

Das Personal der Leitstelle muss als Verkehrsmeisterin bzw. -meister qualifiziert sein. Werden Stellwerkstätigkeiten durchgeführt, so ist das Personal entsprechend zu qualifizieren. Für die technische Leitstelle ist das Personal technisch zu qualifizieren (Schaltberechtigung für die vorhandenen Hochspannungsanlagen sowie fachtechnische Kenntnisse der Betriebsanlagen und der technischen Leitstelle).

Die Leitstelle muss über eine Videotechnik verfügen, mit der die betrieblichen Anlagen (Bahnsteige, Fahrgast-Verteilerebenen, usw.) überwacht werden. Notrufe sind entgegen zu nehmen und wenn notwendig an die zuständigen Stellen weiterzugeben.

8.4.4. Weitere Infrastruktureinrichtungen

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

- Streckeneinrichtungen wie z. B. ausreichende, den arbeitsrechtlichen Vorgaben entsprechenden Fahrpersonalaufenthaltsräume und Streckentoiletten
- Stellwerke
- Gleis- und Fahrleitungsanlagen
- Weichen
- Energieversorgungsanlagen (Unterwerke, USV- und ESV-Anlagen[14])
- Zugsicherungsanlagen
- Weitere, den ordnungsgemäßen Betrieb der Unternehmen unterstützende Gegenstände (u. a. EDV-Technik, Telefonanlage, Verkehrsfunk)

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

Stadtbahnanlagen

Das Verkehrsunternehmen führt den Fahrbetrieb auf den Strecken durch. Die Stadtbahnanlagen der Linien U35, 302, 310 und 306 werden bis Ende 2017 von der Stadtbahn GbR und ab 2018 von der Stadt Bochum an das Verkehrsunternehmen verpachtet. Die Stadtbahnstrecke der Linie 308/318 wird im Rahmen eines Nutzungs- und Übereignungsvertrages der BOGESTRA von der Stadtbahn GbR zur Nutzung überlassen.

Die Instandhaltung (= Substanzerneuerung) sämtlicher Stadtbahnanlagen wird in Verträgen zwischen der Stadt bzw. bis Ende 2017 der Stadtbahn GbR und dem Verkehrsunternehmen geregelt. Sie wird in 3 Stufen unterteilt:

Wartung:

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

Instandsetzung:

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

Erneuerung:

Auswechseln von verbrauchten oder technisch / wirtschaftlich überholten Wirtschaftsgütern.

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

Stellwerk Innenanlage ..... 25 Jahre

Fernmeldeanlagen ..... 25 Jahre

Gleise ..... 30 Jahre

Weichen ..... 25 Jahre

Fahrtreppen überdacht ..... 30 Jahre

Fahrtreppen nicht überdacht ..... 20 Jahre

Aufzüge ..... 30 Jahre

Stellwerk Außenanlage ..... 15 Jahre

Unterwerke ..... 30 Jahre

Bei technischen Anlagen ist die Nutzungsdauer teilweise noch geringer:

Klimatechnik ..... 10 Jahre

Pumpen, Hebeanlagen, Sanitär ..... 10 Jahre

Beleuchtung ..... 20 Jahre

Fahrleitung ..... 50 Jahre

Für den architektonischen Innenausbau ist eine Nutzungsdauer von etwa 30 Jahren angesetzt.

14) Unterbrechungsfreie Stromversorgungsanlagen, Ersatzstromversorgungsanlagen

Aufgrund der Betriebs- und Nutzungsdauer der Anlagen der Linien 308/318 seit 1979 und der Linie U35 seit 1989 müssen mittelfristig erhebliche Summen in die Erneuerung der Anlagenteile investiert werden (etwa 132 Mio. € gesamt von 2017-2025 von der BOGESTRA für die Betriebstechnische Ausrüstung und 29,0 Mio. € gesamt von 2017-2025 von der Stadt Bochum für Rohbau, Innenausbau, Technische Anlagen, baulicher Brandschutz und barrierefreier Ausbau gemäß der Unternehmensbefragung von Intraplan 2012).

8.4.5. Beschleunigungssysteme

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

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

a) Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen, der auch einer besseren Anfahrbarkeit und einem flüssigeren Fahrgastwechsel dient, wird mit dem Ziel der vollständigen Barrierefreiheit weiterverfolgt (vgl. Kapitel 10.). Der Ausbau entsprechend der Prioritätenliste beschleunigt den Fahrgastwechsel an Haltestellen, die tendenziell häufig angefahren werden und hohe Ein- und Aussteigerströme haben oder von Fahrgästen frequentiert werden, deren höherer Zeitbedarf durch einen Haltestellenausbau verbessert werden kann.

b) Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA)

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

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

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

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

Bei Ersatz- und Neuplanung von Lichtsignalanlagen, an denen ein Linienverkehr stattfindet, sollen diese Anlagen grundsätzlich beeinflussbar sein. Insgesamt sind die Verlust- und Wartezeiten für den Umweltverbund (ÖSPV, Fuß- und Radverkehr) möglichst zu minimieren.

c) Separater Gleiskörper und Busspuren

Separate Gleiskörper sollen in der heutigen Form erhalten bleiben und bei Bedarf erweitert werden, soweit dies keine gravierenden Beeinträchtigungen für die anderen Verkehre bedeutet.

Die Linienbusse fahren in der Regel im MIV mit. Nur auf wenigen Linienabschnitten nutzen Busse den besonderen Bahnkörper der Straßenbahnen, um unabhängig vom übrigen Verkehr zu fahren. Zur Beschleunigung des Busverkehrs wird weiterhin angestrebt, an stark belasteten Knotenpunkten und Straßenabschnitten Busspuren einzurichten – soweit das im vorhandenen Straßenraum möglich ist. Darüber hinaus soll bei auftretenden Verzögerungen für den Busverkehr geprüft werden, ob über Busschleusen an signalisierten Knotenpunkten aus der Haltestelle ausfahrende Linienbusse Vorrang vor dem weiteren Verkehr erhalten können.

8.5. ÖPNV-Bedarfsplan 2017

Zur langfristigen Planung des Neu- und Ausbaus der ÖPNV-Infrastruktur des Landes Nordrhein-Westfalen erstellt das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen Bedarfsplan („ÖPNV-Bedarfsplan“) und schreibt diesen fort.

Er umfasst die Planungen des streckenbezogenen Aus- und Neubaus der Schieneninfrastruktur und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als drei Millionen Euro, die nach § 13 Absatz 1 Nummer 1, 2 oder 4 ÖPNVG NRW förderfähig sind. Der Plan enthält keine Projekte, die ausschließlich dem Personenfernverkehr bzw. Güterverkehr oder dem Erhalt der Infrastruktur dienen, da diese in den Aufgabenbereich des Bundes fallen. Den Städten, Gemeinden und Kreisen wird zur Erstellung des Plans die Möglichkeit eingeräumt, Maßnahmenvorschläge zu unterbreiten.

Die von den Kommunen vorgeschlagenen Maßnahmen wurden von den zuständigen Bezirksregierungen an das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen weitergeleitet. Dort wurden sie gesichtet und hinsichtlich ihrer Bedarfsplanrelevanz untersucht.

Als bedarfsplanrelevant werden diejenigen Maßnahmen angesehen, bei denen es sich um einen streckenbezogenen Aus- oder Neubau der Schieneninfrastruktur handelt. Von den elf für Bochum angemeldeten Maßnahmen sind dies die Maßnahmen Nr. 1, 2, 7 bis 11. Die beiden letzten Maßnahen wurden mit einer Verlängerung bis Castrop-Rauxel zusammengefasst. Diese bedarfsplanrelevanten Maßnahmen werden im weiteren Verfahren einer Bewertung unterzogen, deren Ergebnis über die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan entscheidet. Die Maßnahmen des ÖPNV-Bedarfsplanes müssen daraufhin planerisch konkretisiert und zur Förderung angemeldet werden.

Maßnahmen, die nicht als bedarfsplanrelevant eingestuft werden, wie barrierefreier Umbau, punktuelle Maßnahmen, Betriebskonzepte etc. können seitens der Zweckverbände unabhängig vom Bedarfsplan in eigener Verantwortung umgesetzt werden. Dies gilt für die angemeldeten Maßnahmen Nr. 3 bis 6.

Die Anmeldung dieser Maßnahmen wurde vom Rat der Stadt Bochum im Dezember 2015 beschlossen:

ÖPNV-Bedarfsplan, angemeldete Maßnahmen

lfd. Nr.	Maßnahme
1	**Verlängerung der Straßenbahnlinie 302 auf das ehemalige Opel-Werk I**
2	**Verlängerung der Stadtbahnlinie U 35 von der Haltestelle Hustadt bis zur Unterstraße**
3	Erweiterung des Betriebshofs Riemke für zusätzliche Stadtbahn-Fahrzeuge
4	Barrierefreier Haltestellenausbau auf der Straßenbahnlinie 308/318 Nördlicher Abschnitt: Vonovia Ruhrstadion bis Rottmannstraße
5	Barrierefreier Haltestellenausbau auf der Straßenbahnlinie 308/318 Südlicher Abschnitt 1. BA: Friederikastraße bis Am Buchenhain
6	Barrierefreier Haltestellenausbau auf der Straßenbahnlinie 308/318 Südlicher Abschnitt 2. BA: Nevelstraße bis BO-Dahlhausen S bzw. Surenfeld
7	**Straßenbahnlinie 318: zweigleisiger Ausbau zwischen Einmündung Kesterkamp und BO-Dahlhausen S sowie Verlängerung bis Am Ruhrort/Eisenbahnmuseum**
8	**Verlängerung der Stadtbahnlinie U 35 von der Haltestelle Hustadt bis zur Hochschule Bochum**
9	**Verlängerung der Straßenbahnlinie 306 vom Hauptbahnhof über die Castroper Straße bis zum Ruhrpark**
10	**Zweigleisiger Ausbau der Linie 308/318 in Gerthe**
11	**Verlängerung der Linie 308/318 bis zur neuen Endhaltestelle Cöppencastrop**

Tab. 36: ÖPNV-Bedarfsplan, angemeldete Maßnahmen
(in Fettdruck: bedarfsplanrelevante Maßnahmen)

Die genannten Maßnahmen entsprechen zum Großteil den im NVP 2009 und im Betriebskonzept Kommunaler Schienenverkehr genannten, bisher nicht umgesetzten Projekten und wurden um seitdem entwickelte Projektideen ergänzt.

Die Projekte werden im Folgenden steckbriefartig erläutert:

1) Verlängerung der Straßenbahnlinie 302 auf das ehemalige Opel-Werk I

Trotz der besonders leistungsfähigen Anbindung an das örtliche und überörtliche Straßennetz besteht für die westlichen und zentralen Teilbereiche der ehemaligen OPEL I-Werksfläche keine befriedigende Erschließung mit dem ÖPNV. Dieses steht dem Ziel entgegen, die regional bedeutsamen Gewerbeflächen zeitnah erfolgreich zu vermarkten und ca. 3.000 Arbeitsplätze bedarfsgerecht mit dem ÖPNV zu erschließen.

In der Planung kreuzen die Gleise von der Wittener Straße aus die stadtauswärts gerichteten Kfz-Fahrspuren und leiten die Schienentrasse in einen ca. einen Kilometer langen Streckenkorridor entlang des südlichen Randes der zentralen Erschließungsachse. Entlang der 6,50 Meter breiten Trasse werden zwei neue Haltestellen vorgesehen. Die Bochumer Politik hat mit einem Grundsatzbeschluss die Verwaltung beauftragt, die Planung weiter auszuarbeiten.

2) Verlängerung der Stadtbahnlinie U35 von der Haltestelle Hustadt bis zur Unterstraße

Vor dem Ziel einer besseren ÖPNV-Erschließung des Campus Bochum aus Richtung Osten sowie einer verbesserten Verbindung zwischen dem Stadtteil Langendreer und den dynamischen Entwicklungsbereichen auf dem Campus Bochum und dem ehemaligen Opel-Werk I wird die Stadtbahnlinie U35 von der Haltestelle Hustadt zur Unterstraße verlängert. Dort bildet sich durch die Maßnahme ein neuer attraktiver Umsteigepunkt zum Straßenbahn- und Linienbusbetrieb aus.

Die Schienenstrecke wird aus der Mittellage auf die jeweils inneren Fahrspuren der Universitätsstraße geführt und ein neuer gesonderter Bahnkörper ausgebildet. Mit der Umsetzung dieser Maßnahme ist die Anschaffung von neuen Fahrzeugen verbunden. Dadurch reichen die Kapazitäten des Betriebshofs Riemke nicht mehr aus (siehe Maßnahmenanmeldung Nr. 3).

3) Erweiterung des Betriebshofs Riemke für zusätzliche Stadtbahn-Fahrzeuge

Verbunden mit der Anschaffung von zusätzlichen Stadtbahn-Fahrzeugen müssen die Kapazitäten des Betriebshofs Riemke erweitert werden. Die Kapazitäten des Betriebshofs Riemke sind mit der vorhandenen Fahrzeugflotte weitgehend ausgelastet. Bei der Umsetzung von Maßnahmen, die eine Anschaffung von zusätzlichen Stadtbahnwagen erfordern, wird daher eine Erweiterung notwendig. Die Maßnahme steht somit in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Maßnahme Nr. 2.

4) Barrierefreier Haltestellenausbau auf der Straßenbahnlinie 308/318

Nördlicher Abschnitt: Vonovia Ruhrstadion bis Rottmannstraße

Mit dem barrierefreien Ausbau der drei Haltestellen im Verlauf der Castroper Straße erfolgt ein wichtiger Lückenschluss. Damit verbunden ist eine Anpassung der Gleislage.

Es sind Änderungen im Straßenraum erforderlich, die erhebliche Auswirkungen auf die Flächenverfügbarkeit für andere Verkehrsmittel haben können.

5) Barrierefreier Haltestellenausbau auf der Straßenbahnlinie 308/318

Südlicher Abschnitt 1. BA: Friederikastraße bis Am Buchenhain

Im ersten Bauabschnitt sollen sieben Haltestellen im Verlauf der Hattinger Straße barrierefrei ausgebaut werden. Damit verbunden ist eine Anpassung der Gleislage.

Es sind Änderungen im Straßenraum erforderlich, die erhebliche Auswirkungen auf die Flächenverfügbarkeit für andere Verkehrsmittel haben können.

6) Barrierefreier Haltestellenausbau auf der Straßenbahnlinie 308/318

Südlicher Abschnitt 2. BA: Nevelstraße bis BO-Dahlhausen S bzw. Surenfeld

Im zweiten Bauabschnitt sollen acht Haltestellen im Verlauf der Hattinger Straße und der Dr.-C.-Otto-Straße barrierefrei ausgebaut werden. Damit verbunden ist eine Anpassung der Gleislage.

Es sind Änderungen im Straßenraum erforderlich, die erhebliche Auswirkungen auf die Flächenverfügbarkeit für andere Verkehrsmittel haben können.

7) Straßenbahnlinie 318: zweigleisiger Ausbau zwischen Einmündung Kesterkamp und BO-Dahlhausen S sowie Verlängerung bis Am Ruhrort/ Eisenbahnmuseum

Dieses Vorhaben verbindet den zweiten Bauabschnitt des zweigleisigen Ausbaus zwischen Linden Mitte und BO-Dahlhausen S mit der Verlängerung bis Am Ruhrort/Eisenbahnmuseum, da nur die gemeinsame Umsetzung die beabsichtigten Effekte erzielen kann.

Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 318 werden die Wohngebiete im Bereich des Ruhrauen-Parks und das Eisenbahnmuseum erschlossen. In Verbindung mit dem zweigleisigen Ausbau wird dadurch ein betrieblicher Engpass beseitigt sowie die Leistungsfähigkeit der gesamten Streckenführung der Linie 308/318 erhöht. Die regionale Bedeutung dieser Maßnahme ist zum einen vor dem Hintergrund des Gesamtansatzes der Stärkung und attraktiven Gestaltung des ÖPNV zu sehen. Zum anderen stellt das Ruhrtal mit dem Eisenbahnmuseum ein wichtiges Ziel für den (regionalen) Tourismus dar.

Beide Maßnahmen waren, jedoch noch getrennt, bereits in der „Integrierten Gesamtverkehrsplanung“ (IGVP) enthalten. Die Verlängerung ist darüber hinaus Bestandteil des Regionalen Flächennutzungsplans.

8) Verlängerung der Stadtbahnlinie U35 von der Haltestelle Hustadt bis zur Hochschule Bochum

Die Stadtbahnlinie U35 soll über den Bahnhof Hustadt hinaus zur Hochschule Bochum verlängert werden. Die Strecke nutzt dabei das Anfang der 1970er Jahre errichtete Überwurfsbauwerk, führt um das Technologie-Quartier herum und verschwenkt nach Verlassen der neuen Haltestelle Technologie-Quartier gen Westen bis zu einer neuen Endhaltestelle südlich der Hochschule. Bedingt durch eine Taktanpassung ist eine Kehrgleisanlage vorzusehen.

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie U35 erschließt zusätzliche Verkehrspotenziale im Bereich des Technologie-Quartiers und der Hochschule Bochum. Sie ist jedoch von den weiteren städtebaulichen Entwicklungen durch die Umsetzung bestehenden Planungsrechts am Campus Bochum abhängig.

Die Maßnahme war bereits in der IGVP enthalten. Sie ist darüber hinaus Bestandteil des Regionalen Flächennutzungsplans.

9) Verlängerung der Straßenbahnlinie 306 vom Hauptbahnhof über die Castroper Straße bis zum Ruhrpark

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 306 nutzt vom Hauptbahnhof die vorhandenen Gleisanlagen in der Castroper Straße. Im Harpener Hellweg ist bis Kornharpen der Neubau der Gleistrasse erforderlich. Die Linie endet mit einer niveaufreien Anbindung des Einkaufszentrums Ruhrpark.

Die Verlängerung ermöglicht eine verbesserte Anbindung sowohl des Wohnsiedlungsbereichs Harpen als auch des Einkaufszentrums an die Bochumer Innenstadt.

10) Zweigleisiger Ausbau der Linie 308/318 in Gerthe

Die Straßenbahnlinie 308/318 soll auf ihrem bisherigen Endstück zwischen den Haltestellen Gerthe Mitte und Schürbankstraße zweigleisig ausgebaut werden. Die Maßnahme ist Bestandteil des Regionalen Flächennutzungsplans und steht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Maßnahme Nr. 11.

Es sind Änderungen im Straßenraum erforderlich, die erhebliche Auswirkungen auf die Flächenverfügbarkeit für andere Verkehrsmittel haben können.

11) Verlängerung der Linie 308/318 bis zur neuen Endhaltestelle Cöppencastrop

Die Straßenbahnlinie 308/318 soll bis Cöppencastrop verlängert und dadurch der Betriebsablauf auf der gesamten Linie optimiert werden. Die Maßnahme dient der besseren Erschließung der Wohngebiete nördlich der jetzigen Endhaltestelle Schürbankstraße. Darüber hinaus kann an der neuen Endhaltestelle Cöppencastrop eine bessere Verknüpfung mit den Buslinien aus dem Bereich Castrop-Rauxel hergestellt werden. Die Maßnahme steht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Maßnahme Nr. 10. Es sind Änderungen im Straßenraum erforderlich, die erhebliche Auswirkungen auf die Flächenverfügbarkeit für andere Verkehrsmittel haben können. Darüber hinaus entsteht Flächenbedarf in einem Naturschutzgebiet im Bereich der geplanten Endstelle westlich des Castroper Hellwegs.

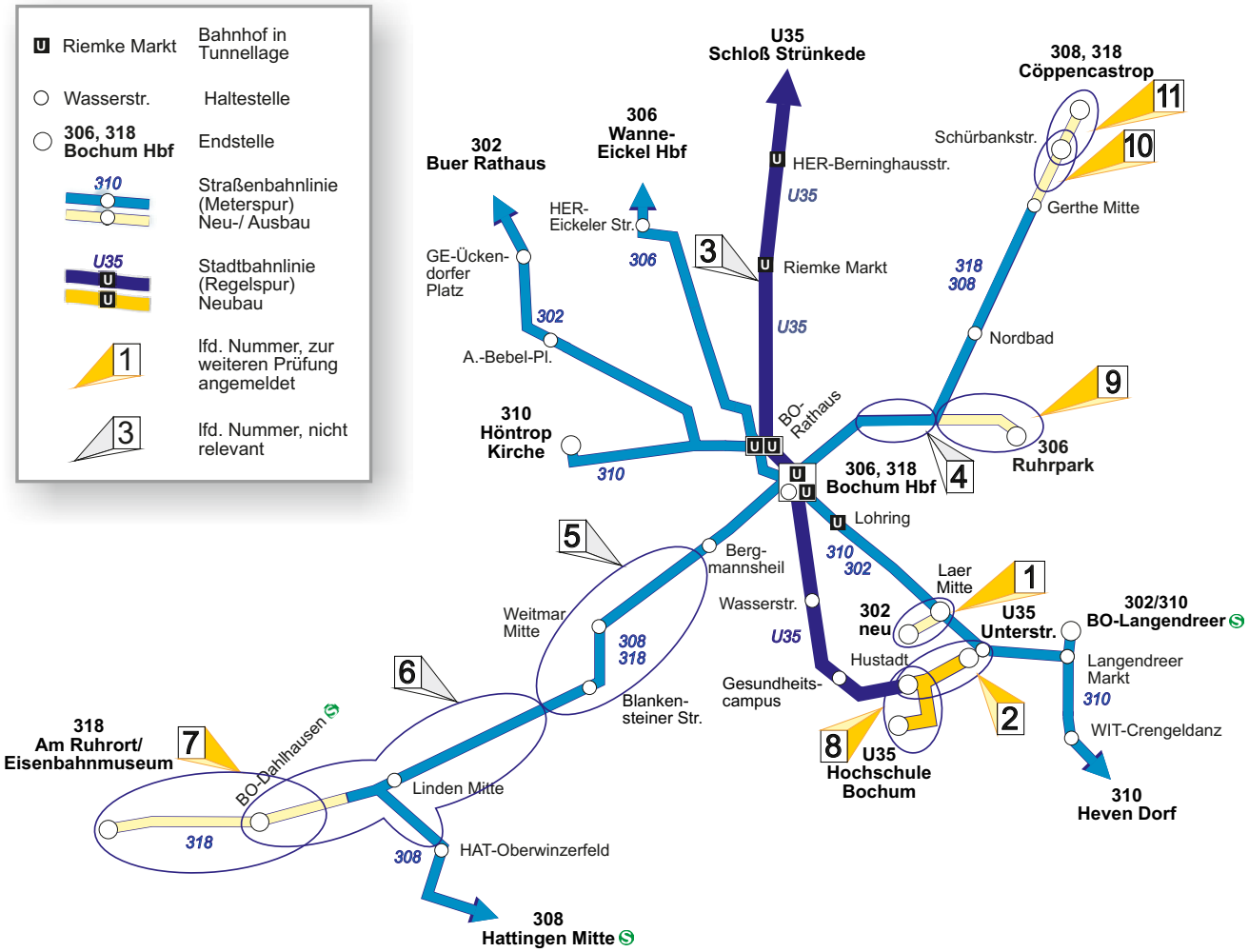


Abb. 34: ÖPNV-Bedarfsplan, Lage der angemeldeten Maßnahmen im Stadtgebiet

8.6. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

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

Die Vergabe des externen Gutachtens erfolgte gemeinsam durch die BOGESTRA sowie die Städte Gelsenkirchen und Bochum. Die PTV Transport Consult GmbH, Düsseldorf erhielt Ende 2014 den Auftrag zur Erstellung des Gutachtens. Unter Begleitung durch eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Auftraggeber wurde die Bearbeitung im 1. Quartal 2016 abgeschlossen.

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

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

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

Die Kurzfassung des Fachkonzepts ist im Anhang 6 beigefügt (PTV Transport Consult GmbH, 2016). Der erste Schritt bestand in einer Status-quo-Analyse des Untersuchungsgebietes, die zu dem Ergebnis kommt, dass bereits viele multimodale Angebote und ergänzende Verkehrsmittel vorhanden sind. Lediglich ein Pedelec-Verleihsystem und ein stationsungebundenes Carsharing-Angebot fehlen.

Im weiteren Verlauf wurden deutschlandweite Praxisbeispiele untersucht und ein Baukasten-System entwickelt. Anschließend wurden die Nutzerpotenziale in der Bevölkerung berechnet. Als Bochumer Stadtteile mit einem hohem bis sehr hohem Nachfragepotenzial nach multimodalen Angeboten stellten sich Altenbochum, Dahlhausen, Eppendorf, Hamme, Innenstadt, Linden und Wiemelhausen (+ Ehrenfeld) heraus. Ausschlaggebende Indikatoren sind dabei kleine Haushaltsgrößen und ein hohes Netto-Haushaltseinkommen. Zur Bestimmung von Nachfrageschwerpunkten und -trassen wurde das Nutzerpotenzial mit dem ÖPNV-Angebot überlagert. Daraus abgeleitet wurde der Baukasten beispielhaft im Bochumer Stadtgebiet auf die Haltestellen August-Bebel-Platz, Bochumer Verein/ Jahrhunderthalle sowie Scharpenseelstraße in Verbindung mit Blankensteiner Straße angewendet.

Aufbauend auf dem Fachkonzept empfehlen sich folgende nächste Schritte:

- **Kriterienkatalog/quantitative Prüfung zur Errichtung von Mobilitätsstationen:**
  - detaillierte Prüfung der bestehenden zahlreichen Verknüpfungspunkte
  - Priorisierung von Mobilitätsstandorten
- **Erstellung eines Kommunikationskonzeptes für Mobilstationen:**
  - Entwicklung und Vermarktung als Marke mit einheitlichem Design / Logo
- **stufenweiser Auf- und Ausbau von Mobilitätsstationen**
- **Sicherung des öffentlichen Fahrradverleihsystems:**
  - Abschluss eines mindestens mittelfristigen Vertrages zur Sicherung dieser wichtigen Komponente multimodaler Mobilität
- **Schaffung eines einheitlichen Zugangs**
  - Ausbau der Nutzbarkeit des eTickets für weitere multimodale Angebote
  - Integration der multimodalen Mobilitätsangebote in das informatorische Angebot
- **Ausbau des multimodalen Mobilitätsangebotes**
  - Ergänzung um weitere Dienstleister bzw. Ergänzung von Services

In seiner Sitzung am 31.05.2016 begrüßte der Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität der Stadt Bochum die intensive Auseinandersetzung mit dem Thema „Multimodale Mobilität“ im Rahmen des Fachkonzepts und beauftragte die Verwaltung, die Handlungsempfehlungen in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen weiterzuverfolgen.

Es wird erwartet, dass das Verkehrsunternehmen welches das Verkehrsnetz als Gesamtnetz betreibt, die Umsetzung des Fachkonzeptes „Multimodale Mobilität“ gewährleistet und hierbei bei der multimodalen Mobilität die operativ-unternehmerische Regiefunktion übernimmt.

Dies beinhaltet die Ausgestaltung von Kooperationen mit Anbietern öffentlich zugänglicher Mobilität in den Bereichen Tarif, Zugang, Information und Vertrieb sowie die Einrichtung und Betreuung physischer Verknüpfungspunkte multimodaler Angebote (Mobilitätsstationen) in Abstimmung mit dem Aufgabenträger. Zu den Aufgaben gehört ebenfalls die Betreuung der Endkunden sowohl als Privatpersonen (vgl. Kapitel 8.3.5.) als auch im gewerblichen Bereich (vgl. Kapitel 5.7.).

8.7. Regionaler und überregionaler SPNV

Im Kapitel 5.1.4. sind die Angebote des regionalen Schienenpersonennahverkehrs dargestellt und bereits Änderungen angekündigt. Nachdem in Kapitel 8.1.2. die sich u. a. aus den Veränderungen ergebenden Konsequenzen auf das kommunale Bahn- und Busnetz beschrieben wurden, folgt hier die detailierte Erläuterung der im VRR-Nahverkehrsplan 2017 festgelegten Umgestaltungen im SPNV.

S-Bahn

Die Takte der S-Bahnlinien im nördlichen Verkehrsgebiet des VRR werden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 auf ein 15/30-Minuten-Schema umgestellt. In Bochum sind die Linien S1 und S3 betroffen.

Linie	Verbindung	Bahnhöfe auf Bochumer Stadtgebiet	Takt bis 12/2019	Takt ab 12/2019
S1	Dortmund – Solingen Hbf	BO-Langendreer BO-Langendreer West Bochum Hbf BO-Ehrenfeld Höntrop	20 Minuten/ Tag30 Minuten/Abend und am Wochenende	15 Minuten/ Tag zwischen DO – E jede 2. Bahn fährt weiter Richtung Solingen 30 Minuten/ Abend Gesamtstrecke
S3	Oberhausen – Hattingen	BO-Dahlhausen	20 Minuten / Tag 30 Minuten / Abend und am Wochenende	30 Minuten durchgängig

Tab. 37: S-Bahn-Taktumstellung

Die Taktverdichtung bei der Linie S1 tagsüber bezieht sich auf den Streckenabschnitt zwischen den Hauptbahnhöfen Essen und Dortmund. Nur jede zweite Bahn fährt in Essen weiter, so dass sich für Ziele südwestlich des Essener Hauptbahnhofes ein 30-Minuten-Takt ergibt. Darüber hinaus müssen Fahrgäste beachten, dass in Duisburg jede zweite Bahn 10 Minuten warten wird, um den Taktsprung in das südliche Verbundgebiet mit einem 20-Minuten-Takt auszugleichen.

Ruhr-Sieg-Strecke

Aus der Umstellung des S-Bahn-Taktes resultiert auch eine Änderung auf der Ruhr-Sieg-Strecke. Die Linie S 9 verbindet heute Haltern am See mit Wuppertal. Ab Dezember 2019 wird sie über Hagen hinaus nach Essen Hbf als RB 40 durchgebunden. Das heißt, die Fahrgäste können im Zug sitzen bleiben, dieser fährt nach kurzem Aufenthalt in Hagen unter der Linienbezeichnung RB40 weiter über Bochum nach Essen. Fahrgäste aus dem EN-Kreis können dann über die Linie S9-RB40 ohne Umstieg von und nach Bochum oder Essen verkehren. In die andere Richtung verkehrt die Linie S 9 von Hagen über Wuppertal, Velbert, Essen in Richtung Haltern am See bzw. (neu) einmal die Stunde über die Hertener Bahn nach Recklinghausen.

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Heute basiert das Regionalverkehrsangebot auf Linien im Stundentakt, die untereinander nicht vertaktet sind. Durch das Land Nordrhein-Westfalen wurde beschlossen, die RE-Züge auf der Hauptachse Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln im 15-Minuten-Takt verkehren zu lassen. Ergänzt wird dieses Konzept durch weitere Strecken. Das Linienkonzept mit Stand Februar 2017 ist als Anhang 7 beigefügt (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2017).

Für Bochum ergibt sich hierdurch die Änderung, dass der Bochumer Hauptbahnhof demnächst in der Haupt- und Normalverkehrszeit mit einer Fahrt pro Stunde und Richtung mehr angebunden

wird. Dagegen werden den Wattenscheider Bahnhof weniger Züge anfahren. Der RRX soll auf den vorhandenen Fernbahngleisen fahren. Dies würde in Überlagerung mit den parallel geführten Linien (RB/RE) auf der Strecke Essen bis Bochum-Langendreer zu Engpässen führen. Um diesen Abschnitt zu entlasten ist geplant, die Linien RE16 und RB40 ab Essen Hauptbahnhof auf die vorhandenen S-Bahn-Gleise zu verlagern. Diese Regionallinien werden daher zukünftig über Wattenscheid-Höntrop und nicht mehr über Wattenscheid geführt. Derzeit halten in Wattenscheid die Linien RB40, RE16, RE11, RE6, RE1 jeweils stündlich in jede Fahrtrichtung. Nach Verlagerung des RE16 und der RB40 werden am Bahnhof Wattenscheid nur der RRX1 und RRX2 einmal stündlich pro Fahrtrichtung halten.

RRX-Vorlaufbetrieb

Die derzeitigen RE-Linien 1, 6 und 11 werden perspektivisch in das RRX-System überführt. Bereits im Dezember 2016 veränderten sich die Wege der Linien RE1, RE6 und RE11.

RE1

Der Linienabschnitt Hamm – Paderborn entfiel und wurde von der Linie RE11 übernommen.

RE6

Die Linie wurde ab Düsseldorf über Neuss, Dormagen und Köln Hbf bis Köln/Bonn Flughafen verlängert und schafft somit eine dritte RE-Verbindung je Stunde zwischen Düsseldorf und Köln bzw. eine zweite RE-Verbindung je Stunde zwischen dem zentralen Ruhrgebiet und Köln sowie eine direkte RE-Verbindung zwischen Dormagen und Düsseldorf.

RE11

Der Linienabschnitt zwischen Duisburg und Mönchengladbach wurde von der Linie RE 42 übernommen. Ab Duisburg verkehrt die Linie nach Düsseldorf und sorgt somit für eine Angebotsverbesserung auf diesem Abschnitt. Gemeinsam mit den Linien RE1 und RE6 wird zwischen Hamm und Düsseldorf ein angenäherter 20-Minuten-Takt angeboten. Ab Hamm wurde die Linie stündlich bis Paderborn und alle 2 Stunden nach Kassel verlängert und ersetzt somit zwischen Hamm und Paderborn den RE1.

Durch diese Änderungen werden seit Dezember 2016 zwischen Dortmund und Düsseldorf drei statt nur zwei Verbindungen stündlich angeboten. Auf den Strecken Bochum – Düsseldorf und Düsseldorf – Köln verkehren drei statt bislang zwei Züge in der Stunde.

RRX-Fahrzeuge

Die einheitliche Fahrzeugflotte bietet ab Dezember 2018 (RRX-Vorlaufbetrieb) mit 400 Sitzplätzen in Einfach- und 800 Sitzplätzen in Doppeltraktion Platz für deutlich mehr Fahrgäste als dies bislang im SPNV der Fall ist. In der Regel werden zwei Fahrzeuge eingesetzt. Lediglich auf einzelnen Außenästen oder in Tagesrandlagen sind Einzelfahrzeuge vorgesehen.

Betrieb der RRX-Linien

Die folgenden Betreiber übernehmen den Betrieb der zukünftigen RRX-Linien.

Betrieb der RRX-Linien

Linie	Betreiber	Betriebsaufnahme
RE1	Abellio Rail NRW GmbH	Juni 2020
RE6	National Express Rail GmbH	Dezember 2019
RE11	Abellio Rail NRW GmbH	Dezember 2018

Tab. 38: Betrieb der RRX-Linien

RRX-Infrastruktur

In Bochum liegen die baulichen Eingriffe schwerpunktmäßig am Hauptbahnhof und in Langendreer. Der Bahnsteig 2 am Hauptbahnhof muss infolge veränderter Signalstandorte und zur Sicherstellung der erforderlichen Bahnsteiglänge in Richtung Dortmund um 60 m verlängert werden. Die Verlängerung ist nur durch eine zusätzliche Brücke über die Wittener Straße möglich. Vorgesehen ist eine Verbundbrücke aus Stahlträgern mit einer Betonplatte. Die Auflagerung erfolgt auf den bestehenden Widerlagern. Die neue Brücke schließt die Lücke der stadtauswärts gesehenen ersten beiden

Eisenbahnbrücken über der Wittener Straße. Dies ist hat Auswirkungen auf die Beleuchtung der Wittener Straße. Die Anpassungsarbeiten der Beleuchtung erfolgen durch die DB Projekt Bau GmbH in Abstimmung mit der Stadt Bochum.

In Langendreer ist der Bau einer eingleisigen Verbindungskurve zwischen der S-Bahn von Bochum nach Dortmund und der Strecke von Dortmund nach Hagen erforderlich. Die Eisenbahnbrücke in der Oberstraße (Eigentum der DB) wird baulich entsprechend angepasst.

Zudem ist an einigen Streckenabschnitten der Bau von Lärmschutzwänden vorgesehen. Weiterhin sind Umbauarbeiten an Weichen, Stützwänden, an der Leit- und Sicherungstechnik, an der Oberleitung, an der Entwässerung und an der Stromversorgung der Strecke erforderlich.

Für den Planfeststellungsabschnitt Essen/Bochum geht die Bahn von einem Baubeginn in 2021 aus. Die endgültige Fertigstellung der RRX-Infrastruktur wird laut VRR-Nahverkehrsplan 2017 im Zeitraum 2030 bis 2035 angestrebt.

Zukünftiges SPNV-Angebot

Die Bochumer Bahnhöfe werden in der Haupt- und Normalverkehrszeit vom Schienenpersonennahverkehr stündlich wie folgt angefahren:

Stationsname	Stand 2017	S-Bahn-Takt-Umstellung (Dez. 2019)	Aufnahme RRX-Betrieb
Bochum Hbf	S1 20-Minuten-Takt **= 6 Halte**	S1 15-Minuten-Takt **= 8 Halte**	S1 Keine Auswirkungen **= 8 Halte**
	RB40, 46 RE1, 6,11, 16 **= 14 Halte**	Keine Auswirkungen **= 14 Halte**	4 RRX-Linien =8 Halte RE16 =2 Halte RB40, 46 =6 Halte **= 16 Halte**
	Gesamt SPNV: **= 20 Halte**	**Gesamt SPNV:** **= 22 Halte**	**Gesamt SPNV:** **= 24 Halte**
Wattenscheid Bf	RB40, RE16, 11, 6, 1 **= 10 Halte**	keine Auswirkungen **= 10 Halte**	2 RRX-Linien **= 4 Halte**
Höntrop S	S1 20-Minuten-Takt **= 6 Halte**	S1 15-Minuten-Takt **= 8 Halte**	S1 Keine Auswirkungen **= 8 Halte** RB40 und RE16 **= 4 Halte** **Gesamt SPNV:** **= 12 Halte**
BO- Langendreer S Langendreer West S Ehrenfeld S	S1 20-Minuten-Takt **= 6 Halte je Bhf.**	S1 15-Minuten-Takt **= 8 Halte je Bhf.**	S1 Keine Auswirkungen **= 8 Halte je Bhf.**
	Gesamt SPNV: **= 18 Halte**	**Gesamt SPNV:** **= 24 Halte**	**Gesamt SPNV:** **= 24 Halte**
BO-Dahlhausen S	S3 20-Minuten-Takt **= 6 Halte**	S3 30-Minuten-Takt **= 4 Halte**	S3 Keine Auswirkungen **= 4 Halte**
Gesamt	**60**	**68**	**68**

Tab. 39: Zukünftiges SPNV-Angebot

An den weiteren Stationen ergeben sich keine Änderungen.

Den Städten und Kreisen kommt die Aufgabe zu, das Bus- und Bahnnetz auf den Schienenverkehr abzustimmen. Durch die Angleichung von Linien- und Taktplänen soll der kommunale ÖSPV die Erschließungs-, Zu- und Abbringerfunktion für den SPNV erbringen.

Die stärkere Frequentierung des S-Bahnhofes Wattenscheid-Höntrop macht – neben einer Erweiterung des ÖSPV-Angebotes – zudem infrastrukturelle Anpassungen (P+R / B+R) erforderlich (vgl. Kapitel 5.6.).

Verbindungsdefizite

Bochum – Recklinghausen

Im VRR-Nahverkehrsplan 2017 ist erläutert, dass zwischen Bochum und Recklinghausen eine hohe Verkehrsnachfrage besteht, diese Relation jedoch nicht umsteigefrei und nur mit vergleichsweise langen Fahrzeiten bedient wird (vgl. Kapitel 2.1.6.1, VRR-Nahverkehrsplan 2017). Er stellt daher in Aussicht, Konzepte zu entwickeln, die zu einer Reduzierung der Fahrzeit und zum Wegfall des Umsteigezwangs führen.

Dieses Vorhaben wird begrüßt. Eine attraktive Direktverbindung würde die verkehrliche Belastung auf Bochumer Stadtgebiet durch Berufspendler voraussichtlich verringern. Täglich pendeln ca. 2.800 Berufstätige aus Recklinghausen ein und ca. 1.400 Pendler von Bochum nach Recklinghausen aus. In der Summe bewegen sich also rund 4.200 Berufspendler zwischen den Städten (Stand Juni 2015).

Der VRR wurde in der Stellungnahme zum NVP-Entwurf von der Stadt Bochum gebeten, zeitnah eine Grobuntersuchung zu beauftragen und daraus ein Maßnahme- und Zeitkonzept abzuleiten.

Verbindungsdefizit Bochum – Wuppertal

Eine Direktverbindung von Wuppertal nach Bochum wird sowohl vom VRR als auch von der Stadt Bochum ebenfalls als sinnvoll angesehen. Die Verknüpfung der S-Bahn-Linie S9 mit der RB40 über die oben beschriebene Ruhr-Sieg-Strecke wird die Situation zwar ab Dezember 2019 etwas verbessern, stellt aber keine optimale Verbindung dar. Der VRR plant daher, Angebotskonzepte zu entwickeln, um die Relation angemessen bedienen zu können (vgl. Kapitel 2.1.6.2, VRR-Nahverkehrsplan 2017). Der VRR wurde in der Stellungnahme gebeten, dies zeitlich zu konkretisieren.

8.8. Mitwirkung der Verkehrsunternehmen

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

Die Mitwirkung umfasst:

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

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

- Mitwirkung an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Organisation von Veranstaltungs- und Umleitungsverkehren, aktive Beteiligung bei Koordinierungsrunden zu Baustellen und Veranstaltungen
- Erarbeitung und Prüfung von Vorschlägen für die ÖPNV-Planung und Netzentwicklung einschließlich einer wirtschaftlichen Bewertung unter Nutzung planungsrelevanter Daten
- Schüler- und Ausbildungsverkehr
- Stellungnahmen zu städtischen, Landes-, Bundes- und Investoren-Planungen,
- Begutachten und Betreuen von Bauleistungen vom Entwurf bis zur Umsetzung (eigene und fremde), Administrative Bauunterhaltung
- Planung/Umsetzung Kundeninformationssysteme

8.9. Marketing-Konzeption

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

In Oberbegriffen zusammenfassend liegen die Aufgaben des Marketings in den Bereichen

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

Die Kapitel 5., 9. und 10. enthalten die bestehenden und verbindlichen Bestandteile des Marketing-Konzeptes.

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

- Um den Ticketkauf für Gelegenheitsnutzer flexibler zu gestalten, können Tickets auch digital über eine App auf dem Smartphone oder über das Internet in einem Ticketshop erworben werden. Über den digitalen Vertriebsweg können die Fahrgäste zudem, um diesen Vertriebsweg zu stärken, verschiedene Exklusivprodukte erwerben, welches es ausschließlich online zu kaufen gibt.
- Die individuellen Ticket- und Aboarten sind auch vor Ort, z. B. in Ausbildungsbetrieben, aber auch auf Plakaten in den Bussen aktiv zu bewerben.
- Ein Kundencenter an zentraler Stelle und ein dichtes Netz von externen Vertriebsstellen sowie Fahrausweisautomaten sind unerlässlich.
- Es sind Vergünstigungen bei Freizeitgestaltung (Kombi-Tickets) anzubieten.
- Für Abo-Kunden werden erweiterte Angebote (Carsharing, Fahrradverleih) offeriert.

Zur Einführung des neuen Liniennetzes ist – in enger Abstimmung mit der Stadt Bochum – frühzeitig ein Marketing-Konzept zu entwickeln. Bestandteile des Konzeptes sind im Kapitel 8.1.1.4. aufgeführt.

8.10. Entlohnung des Personals

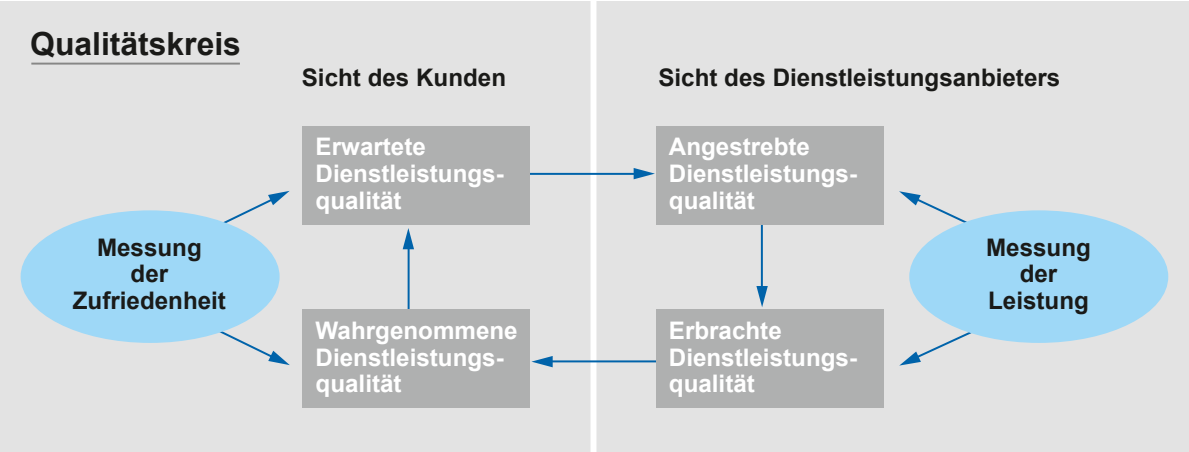
Das Verkehrsunternehmen hat das eingesetzte Personal nach Maßgabe der jeweiligen einschlägigen und repräsentativen Tarifverträge im Sinne der Repräsentativen Tarifverträge Verordnung (RepTVVO) zu entlohnen.

9.

Qualitätsstandards und Zielvereinbarungen

Messmethoden

Um die Qualitätsphilosophie für öffentliche Verkehre zu fördern sowie das Augenmerk auf die Bedürfnisse und Erwartungen der Fahrgäste zu lenken, wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 320 „Transport – Logistik und Dienstleistungen“ eine europäische Norm, die DIN EN 13816:2002 erarbeitet, die Empfehlungen für Ausschreibungen von Verkehrsleistungen enthält. Eine ergänzende Norm, die DIN EN 15140:2006, wurde im Jahr 2006 verabschiedet. Beide Normen gehen von dem Dienstleistungs-Qualitätskreis aus, wonach die von den Kundinnen und Kunden erwartete und die wahrgenommene Qualität der Leistungen genauso wie die angestrebte und die erbrachte Qualität regelmäßig ermittelt werden müssen. Auf Basis dieser Ergebnisse können Qualitätsstandards aufgestellt, überprüft und Korrekturmaßnahmen eingeleitet werden. Diese Standards ermöglichen bei konsequenter Anwendung eine hohe Kundenzufriedenheit, die sich wiederum in steigenden Fahrgastzahlen niederschlägt.



In der DIN EN 13816 werden zur Bewertung von Leistungen drei Erhebungsmethoden vorgestellt, die auf unterschiedlichen Sichtweisen basieren:

- Direkte Leistungsmessung (Direct Performance Measures – DPM)

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

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

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

- Befragungen zur Kundenzufriedenheit (Customer Satisfaction Surveys – CSS)

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

Entwicklung seit 2009

Im NVP 2009 wurden erstmals Qualitätsstandards definiert und Zielvereinbarungen getroffen. Die BOGESTRA als Erbringer von 99,19 Prozent der Verkehrsleistungen stellt die Ergebnisse der jährlichen Qualitätsmessungen seither in Jahresberichten vor. Diese sind im Internet auf der Seite der Stadt Bochum im Ratsinformationssystem zum Nachlesen hinterlegt. An den Qualitätsergebnissen der letzten Jahre ist erkennbar, dass die mit der Stadt Bochum vereinbarten Zielwerte vom Verkehrsunternehmen überwiegend erfüllt werden. Die guten Ergebnisse konnte das Unternehmen unter anderem durch Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erzielen. Ferner reagierte das Verkehrsunternehmen auf die Qualitätsergebnisse mit der Einrichtung einer Kundenleitstelle, Fahrzeitanpassungen und der Einführung von Fahrzeitgruppen. Auch bei der Fahrzeugneubeschaffung sind, soweit technisch möglich, die Fahrgastwünsche – wie mehr Haltemöglichkeiten im Fahrzeug – berücksichtigt worden.

Dennoch konnten einige Qualitätsziele nicht erreicht werden. Hierzu zählen beispielsweise die Pünktlichkeit und die Anschlüsse, die aus Fahrgastsicht sehr wichtig sind. Bei einer näheren Betrachtung der Pünktlichkeitswerte fällt auf, dass die CampusLinie U35 deutlich zuverlässiger ist als die Straßenbahnen und die Buslinien. Dies liegt daran, dass die Stadtbahnen über einen separaten Gleiskörper fahren und daher unabhängiger von den Einflüssen des Individualverkehrs sind. Die Straßenbahnen verfügen teilweise über eigene Fahrtstrecken, oft müssen sie aber genauso wie die Busse und der Individualverkehr Tagesschwankungen im Verkehrsaufkommen in Kauf nehmen. Um die Fahrpläne einzuhalten, wurden daher auf einigen Linien die Fahrzeiten im Schüler- und Berufsverkehr verlängert. Diese Strategie wird auch zukünftig als Maßnahme zur Erreichung der Pünktlichkeitsziele weiter verfolgt.

Ein zuverlässiger Betrieb ist Grundvoraussetzung für die Erreichung von Anschlüssen. In den Abendstunden sind viele Anschlüsse durch die Anschlussgarantie (vgl. Kapitel 5.8.) gesichert. Allerdings muss der Bedarf aktiv bei den Fahrgästen erfragt werden. Hier muss das Fahrpersonal aktiver kommunizieren. Schulungsmaßnahmen unterstützen diesen Prozess.

Bei anderen Qualitätsmerkmalen wie beispielweise der Haltestellensauberkeit, die 2013 nicht erreicht wurde, haben Analysen gezeigt, dass auch weitere Akteure eine Rolle spielen. Zum Beispiel wurde bei den Qualitätsüberprüfungen die Sauberkeit der Bürgersteige im Haltestellenbereich bemängelt.

Abgeleitet aus den in den vergangenen Jahren gewonnenen Erfahrungen, den Analysen der Qualitätsergebnisse und den zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen geführten Gesprächen werden die Qualitätsstandards und Qualitätsziele im Folgenden neu vereinbart.

Neuvereinbarung von Qualitätsstandards und Qualitätszielen

Die im NVP 2009 fixierten Qualitätsstandards wurden in Anlehnung an die DIN EN 13816:2002 und die DIN EN 15140:2006 definiert. Inzwischen liegt auch eine Empfehlung des VRR vor, welche in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen erstellt worden ist (VRR, 2011). Sie griff die in Bochum entwickelten Ansätze auf und ist nun wiederum Grundlage für deren Fortschreibung.

Der kommunale ÖPNV im VRR macht nicht an den Grenzen der jeweiligen Aufgabenträger halt, sondern ist in hohem Maße vernetzt. Viele Verkehrsunternehmen erbringen ihre Leistung in den Gebieten mehrerer Aufgabenträger und damit werden die meisten Aufgabenträger von mehreren Verkehrsunternehmen bedient. Hieraus leitet sich ein Aufgabenträger- und Verbundraum-übergreifender Abstimmungsbedarf ab. Daher verständigten sich die der KöR angehörigen Verkehrsunternehmen auf einheitliche Standards. Zudem stimmten sie identische Erhebungsbögen, Bewertungsskalen, Testkaufszenarien und einheitliche Berechnungsmethoden ab.

Die hier aufgeführten Standards müssen mit Inkrafttreten dieser Fortschreibung von allen Verkehrsunternehmen eingehalten werden, deren Leistungserbringung mindestens 3 % des Bochumer Gesamtleistungsangebotes beträgt.

Bei der Festlegung der Qualitätsstufe für die angestrebte Dienstleistungsqualität muss berücksichtigt werden, dass diese von verschiedenen Faktoren beeinflusst wird. Zu diesen Faktoren gehören die von den Fahrgästen erwartete Qualitätsstufe, externe sowie interne Zwänge, finanzielle und technische Grenzen und die Leistung von Wettbewerbern. Wird beispielsweise die Erwartung der Fahrgäste höher, so muss, um die gleiche Kundenzufriedenheit zu erhalten, auch eine höhere Qualität angestrebt werden. Um ein tatsächliches Bild der Qualität zu erhalten, muss deshalb neben der Kundenzufriedenheit auch die erbrachte Qualität gemessen werden. Die Verantwortung für die im folgenden Text näher erläuterte Dienstleistungsqualität liegt, je nach Leistung, beim Verkehrsunternehmen, beim Aufgabenträger, beim Aufgabenträger als Eigentümer oder aber auch bei allen Beteiligten. Aus dieser engen Verflechtung der Zuständigkeiten ist es

erforderlich, dass alle ihre Pflichten zur Erfüllung der festgelegten Leistung nachkommen, denn eine Auswertung nach der jeweiligen Verantwortung ist nur sehr schwer möglich.

Da die Qualitätsstandards auf Fahrgasterwartungen beruhen, sind diese einem steten Wandel unterlegen. Eine Anpassung ist gegebenenfalls vorzunehmen.

Qualitätsmerkmale, die sich insbesondere an mobilitätseingeschränkte Fahrgäste richten, sind in Kapitel 10. beschrieben.

9.1. Leistung

9.1.1. Verfügbarkeit (Fahrtausfall, Ersatzverkehr)

Die Fahrgäste müssen sich auf die angekündigten Leistungen verlassen können. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen (zum Beispiel Baustellen) gilt ein Ersatzverkehr gemäß Fahrplan. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen (zum Beispiel Fahrzeugdefekt) wird Ersatzverkehr, soweit sinnvoll, gewährleistet. Die Fahrtausfall-Quote wird anhand der Differenz zwischen der Soll-Fahrplanleistung gesamt und der tatsächlich erbrachten Leistung berechnet. Die vereinbarte maximale Fahrtausfall-Quote darf für keines der Verkehrsmittel überschritten werden (einschließlich Ausfälle durch Fremdverschuldung) (DPM). Eine Befragung zur Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit gibt Auskunft, wie zufrieden die Fahrgäste mit dieser Leistung sind (CSS).

9.1.2. Pünktlichkeit

Die Kundschaft kann sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt und veröffentlicht sind. Busse und Bahnen fahren nicht zu früh von einer Haltestelle ab und haben nicht mehr als 3 Minuten Verspätung. Es erfolgt eine repräsentative Stichprobenmessung aller vom beauftragtem Verkehrsunternehmen betriebenen Linien (ohne E-Wagen, Sonderverkehre), wobei der Ist-Fahrplan mit dem Soll-Fahrplan verglichen wird. Bei Differenzen vom Soll-Fahrplan von -1 Minute (Toleranzwert) bis max. +3 Minuten gilt ein Fahrzeug als pünktlich. Abweichungen durch große Baumaßnahmen, höhere Gewalt und andere unvorhersehbare Ereignisse sind ausgenommen. Ein Prozentwert über alle Linien für die Pünktlichkeit, gewichtet nach dem Fahrgastaufkommen, wird ermittelt (DPM/MSS). Eine Befragung zeigt, wie viel Prozent der Fahrgäste mit der Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit zufrieden sind (CSS).

9.1.3. Anschlüsse

Verlässliche Anschlüsse sind besonders für Fahrtenketten mit einem oder mehreren Umsteigevorgängen sehr wichtig. Daher sind maßgebliche Anschlüsse, für die eine Anschlussgarantie gilt, festgelegt (Zeit, Ort, betroffene Linien) und im Fahrplan veröffentlicht. Die Ist-Ankunftszeit der Zubringerlinie darf nicht später sein, als die Ist-Abfahrtzeit der Abbringerlinie. Kann ein garantierter Anschluss voraussichtlich nicht gehalten werden, fragt das Fahrpersonal der Zubringerlinie im Fahrzeug nach, ob ein Fahrgast den Anschluss benötigt und bietet im Rahmen der Anschlussgarantie ggf. ein Taxi an (vgl. Kapitel 5.8.).

Ob das Fahrpersonal bei einer Verspätung nach einem Anschlusswunsch fragt kann nur durch Testpersonen (MSS) geprüft werden. Ein Abgleich der An- und Abfahrtszeiten (DPM) reicht nicht aus. Zur Bewertung der Anschlussqualität aus Sicht der Kundschaft wird eine Befragung zur Zufriedenheit mit den Anschlüssen (allgemein) durchgeführt (CSS).

9.1.4. Taktangebot

Dieser Standard liegt im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers, also der Stadt Bochum, und wird im Kapitel 8.3.3. näher beschrieben. Die Kundinnen und Kunden sollen mit der angebotenen Taktfrequenz zufrieden sein. Dazu werden Befragungen durchgeführt (CSS).

9.1.5. Platzangebot

Die Kundinnen und Kunden sollen mit dem Platzangebot im Fahrzeug zufrieden sein. Das Platzangebot bestimmt sich aus den Vorgaben der Aufgabenträger zum Leistungsangebot und der Fahrzeuggrößen. Als Orientierung für ein optimales Platzangebot dient die VDV-Schrift Nr. 4 – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV und ist im Kapitel 8.3.4. beschrieben. Die Zufriedenheit der Fahrgäste wird durch Befragungen ermittelt (CSS).

9.2. Personal

9.2.1. Fahrpersonal

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

Das Fahrpersonal muss daher qualifizierte Auskünfte in Deutsch geben können und Fahrgastanfragen sowie die Arbeitsanweisungen des Arbeitgebers verstehen. Es kennt die Linienführung, den geltenden Tarif sowie das gültige Fahrausweisangebot und muss Fahrkarten über den Fahrscheindrucker verkaufen können. Es besitzt eingehende Kenntnisse über das Bedienungsgebiet (z. B. Freizeitziele, große Firmen, Schulen, öffentliche Gebäude), kennt den Fahrplan, die Haltestellen und die zu gewährleistenden Anschlüsse. Das Fahrpersonal ist bei Fahrgastfahrten über den Kontakt zur Leitstelle des Verkehrsunternehmens jederzeit über Umleitungen oder Betriebsstörungen informiert (vgl. Kapitel 8.4.3.) und kann diese verständlich an die Fahrgäste weiterleiten.

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

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

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

9.2.2. Vertriebspersonal KundenCenter

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

Die Anforderungen gemäß definiertem Anforderungsprofil werden vom Vertriebspersonal vor Einsatz erfüllt. Das Verkaufspersonal muss Kentnisse des Fahrplans und Tarifs, Netz- und Ortskenntnisse in Bochum sowie ergänzend im VRR haben sowie kundenorientiert arbeiten. Hierfür ist eine abgeschlossene kaufmännische Berufsausbildung oder gleichwertige Kentnisse oder Fertigkeiten, gute Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift, Grundkenntnisse in Englisch sowie Computerkenntnisse und Verkaufstechniken Voraussetzung. Die Kenntnisse sind durch geeignete organisatorische Maßnahmen sicherzustellen.

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

9.2.3. Vertriebspersonal externe Vorverkaufsstellen

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

9.2.4. Kundenbetreuerinnen und -betreuer

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

Testkunden überprüfen, wie die Kundenbetreuerinnen und –betreuer ihre Aufgaben erfüllen (MSS). Ferner wird die Anzahl der kontrollierten Fahrgäste zu den beförderten Fahrgästen ins Verhältnis gesetzt und ein Kontrollgrad errechnet (DPM). Wie viel Prozent der Fahrgäste mit den Leistungen der Kundenbetreuerinnen und -betreuer zufrieden sind, zeigt eine umfangreiche Befragung (CSS).

9.3. Vertriebswege (Ausstattung)

9.3.1. KundenCenter

Die KundenCenter entsprechen in Hinsicht des Erscheinungsbilds und der Ausstattung den Kundenbedürfnissen. Beratungsplätze sind mit Sitzgelegenheiten auszustatten (vgl. Kapitel 5.8.). Jedes KundenCenter hält das reguläre Fahrausweissortiment für den örtlichen ÖPNV vorrätig. Ferner wird vom KundenCenter eine Zusammenarbeit mit anderen Anbietern (z. B. Auto- oder Fahrradverleihanbietern) begrüßt, um den Kunden vor Ort ein multimodales Angebot anbieten zu können.

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

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

9.3.2. Externe Vorverkaufsstellen

Die externen Vorverkaufsstellen sind als Vorverkaufsstellen für ÖPNV-Tickets gut erkennbar und weisen aus, in wessen Auftrag sie den Vertrieb der Tickets durchführen. Ferner sind sie angemessen ausgestattet, sauber und gepflegt. Die Messmethoden entsprechen denen der KundenCenter.

9.3.3. Fahrausweisautomaten

Die stationären Fahrausweisautomaten ermöglichen der Kundschaft, einen Fahrausweis auch außerhalb der Geschäftszeiten zu kaufen. Dies ist besonders für den Zugang zur Campuslinie U35 wichtig, auf der kein Fahrausweisverkauf durchgeführt wird. Um den Kauf eines gültigen Fahrausweises zu ermöglichen, müssen die Automaten funktionieren und sollten sauber sein. Die Automaten sind so ausgestattet, dass sie bei Defekten aufgrund von technischer Fehler grundsätzlich eine Fehlermeldung abgeben. So kann die durchschnittliche Betriebszeit zwischen zwei technischen Ausfällen (MTBF = Mean Time Between Failures) berechnet werden (DPM). Die Höhe des MTBF ist sehr stark abhängig vom Alter der eingesetzten stationären Fahrausweisautomaten und sinkt trotzt regelmäßiger Wartung zumeist, je älter die Automaten sind. Die Sauberkeit der Fahrausweisautomaten wird stichprobenartig durch Testpersonen geprüft (CSS).

9.4. Fahrzeuge

Der Wagenpark muss sich den steigenden Anforderungen der Fahrgäste hinsichtlich Sicherheitsgefühl, Komfort und Umweltverträglichkeit anpassen und daher kontinuierlich weiterentwickelt werden. Bezüglich der Ausstattung gilt der mit der Verabschiedung dieses NVP vorhandene Fahrzeugausstattungsstandard als Mindeststandard (siehe Kapitel 5.4.1.). Ferner werden die jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien des VDV, der EU/ECE, der StVZO und BO-Kraft eingehalten, sowie andere gesetzliche Vorgaben und Vorschriften.

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

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

9.5. Haltestellen und Stadtbahnbahnhöfe

Die Haltestellen und Stadtbahnbahnhöfe sind alle mit der in diesem Nahverkehrsplan festgelegten Ausstattung ausgerüstet (vgl. Kapitel 5.4.2.). Sie sind frei von Graffiti und Schmierereien und zeigen keine Mängel in ihrer Funktion und Beschaffenheit.

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

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

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

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

9.6. Information

9.6.1. Information vor und während der Fahrt

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

Zu den Informationen vor Fahrtantritt gehören aktuelle Fahrpläne, Tarifaushänge und Liniennetzpläne, die den Kundinnen und Kunden zur Verfügung gestellt werden müssen. Zum Stichtag „Fahrplanwechsel“ erfolgt eine zeitnahe Aktualisierung der Informationen an den Haltestellen. Zerstörte und fehlende Aushangfahrpläne sind unverzüglich, spätestens 48 Stunden nach Meldungseingang, zu ersetzen.

Aber auch in den KundenCentern und den externen Vorverkaufsstellen können sich die Kundinnen und Kunden vor Fahrtantritt über die ÖPNV-Leistungen informieren und Informationsmaterial erhalten. Alle relevanten Informationen über den ÖPNV sind rund um die Uhr durch das CallCenter, das Internet und eine App abrufbar.

Die optischen und akustischen Fahrgastinfosysteme in den Fahrzeugen informieren während der Fahrt. Das Fahrpersonal kann fachkompetent Auskunft geben. Für Rückfragen steht dem Fahrpersonal während der gesamten Betriebszeit die Leitstelle zur Verfügung (Leitstelle: 24 h an 365 Tagen / Jahr). Ferner können die Fahrgäste sich auch während der Fahrt über eine App über die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtzeiten der Fahrzeuge informieren. (CampusLinie U35 und Buslinien in IST-Zeiten, bei den Straßenbahnlinien ist die Ausstattung geplant).

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

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

9.6.2. Information bei Betriebsstörungen

Bei geplanten Betriebsunterbrechungen, z. B. infolge von Straßenbauarbeiten, sind die Fahrgäste frühzeitig je nach Betroffenheit über Aushänge an den Haltestellen, Informationen im Internet, die App des Verkehrsunternehmens und Pressemitteilungen zu informieren.

Darüber hinaus sind die Fahrgäste auch über kurzfristige Betriebsstörungen, soweit bekannt und technisch möglich, zu informieren (etwa über Verspätungen, Ausfall von Fahrzeugen, Umleitungen, Ausfall von Haltestellen usw.). Die Kundinnen und Kunden sollten den Grund und die voraussichtliche Dauer der Betriebsstörung erfahren und Hinweise zu alternativen Fahrtverbindungen oder Haltestellen erhalten.

Eine stichprobenartige Überprüfung der Informationen bei geplanten Betriebsstörungen (beispielsweise bei Ausfall von Haltestellen durch eine Umleitung) erfolgt seit Ende 2015 durch Testpersonen (MSS). Eine Kundenbefragung zeigt, wie viele Fahrgäste mit den Informationen allgemein im Störungsfall zufrieden sind (CSS).

Der kurze Erhebungszeitraum ermöglicht noch keine Festsetzung von Zielwerten in 2017. Diese werden auf Grundlage einer ausreichenden Datengrundlage in 2020 festgelegt.

9.6.3. Beschwerdemanagement

Telefonische Beschwerden werden entweder über die Verkehrsunternehmen direkt oder über ein Call-Center angenommen. Die Möglichkeit einer permanenten telefonischen Beschwerdeannahme ist gegeben (24 Stunden / 365 Tage im Jahr). Die Dienstleistungsqualität des Call-Centers wird

gemäß VRR-Vertrag über ein Testkundenverfahren im Auftrag der VRR AöR durchgeführt. Über ein standardisiertes, VRR-weit gültiges Verfahren werden Kriterien wie z. B. Annahmequote oder die Bedienqualität telefonischer Beschwerden (Serviceorientierung, Verständlichkeit etc.) erhoben.

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

Beschwerdebearbeitung

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

9.7. Sicherheit

Unter Sicherheit wird hier das subjektive Sicherheitsgefühl und Wohlbefinden der Fahrgäste verstanden, das diese zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV empfinden. Die Akzeptanz des ÖPNV hängt sehr stark vom subjektiven Sicherheitsempfinden der Kundinnen und Kunden ab. Sie sollten sich jederzeit sicher fühlen und sich nicht davon abhalten lassen, den ÖPNV zu benutzen. Um das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu erhöhen, gibt es geeignete Maßnahmen (vgl. Kapitel 5.8.).

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

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

9.8. Qualitätsstandards im Überblick

Tab. 40: Qualitätsstandards im Überblick

Qualitätsmerkmal	Definierte Leistung	Erhebung der subjektiven Zufriedenheit (CSS) = Anteil der zufriedenen Kundinnen und Kunden	Sicht des Dienstleistungsanbieters = objektive Messung der erbrachten Leistung
9.1. Leistung			
9.1.1 Verfügbarkeit (Fahrtausfall, Ersatzverkehr	Die Fahrgäste können sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt / veröffentlicht sind. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen (z. B. Baustellen) gilt ein Ersatzverkehr gemäß Fahrplan. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen (z. B. Fahrzeugdefekt) wird Ersatzverkehr, soweit sinnvoll, gewährleistet.	Zielwert Kundenzufriedenheit: 80 %	Ermittlung der Differenz zwischen der Soll-Fahrplanleistung gesamt und der tatsächlich erbrachten Leistung (max. Fahrtausfall-Quote) (DPM) Zielwert Fahrtausfall max. 0,1 % KOM und 0,15 % Strab / U35
9.1.2 Pünktlichkeit	Die Fahrgäste können sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt / veröffentlicht sind. Busse und Bahnen fahren nicht zu früh von einer Haltestelle ab und haben nicht mehr als 3 Min. Verspätung.	Zielwert Kundenzufriedenheit: 80 %	Pünktlichkeitsmessung, gewichtet nach dem Fahrgastaufkommen (DPM und MSS) Zielwert Pünktlichkeitsgrad: 85 %
9.1.3 Anschlüsse	Die Fahrgäste sollen insgesamt mit der Anschlussqualität im Bedienungsgebiet zufrieden sein. Ferner können sie sich darauf verlassen, dass die Anschlüsse zwischen den definierten Linien an den erklärten Verknüpfungspunkten funktionieren.	Zielwert Kundenzufriedenheit: 75 %	Stichprobenmessung der garantierten Anschlüsse inklusive Überprüfung, ob das Fahrpersonal bei voraussichtlicher Nichteinhaltung des Anschlusses die Fahrgäste im Fahrzeug nach einem Anschlusswunsch fragt. (MSS) Zielwert Anschlussqualität: 100 %
9.1.4 Taktangebot	Die Fahrgäste sollen mit der angebotenen Taktfrequenz zufrieden sein.	Zielwert Kundenzufriedenheit: 75 %	
9.1.5 Platzangebot	Die Fahrgäste sollen mit dem Platzangebot im Fahrzeug zufrieden sein, welches von der Nachfrage, dem vorhandenen Leistungsangebot und der eingesetzten Fahrzeuge abhängig ist.	Zielwert Kundenzufriedenheit: 75 %	

Qualitätsmerkmal	Definierte Leistung	Erhebung der subjektiven Zufriedenheit (CSS) = Anteil der zufriedenen Kundinnen und Kunden	Sicht des Dienstleistungsanbieters = objektive Messung der erbrachten Leistung
9.2 Personal			
9.2.1 Fahrpersonal	Das Fahrpersonal verfügt über Netz- und Ortskenntnisse sowie über Tarif- und Fahrplankenntnisse. Das Fahrpersonal soll kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die ÖPNV-Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen. Der Fahrstil berücksichtigt dabei die Kundenbedürfnisse und ein energiesparendes Fahren. Erscheinungsbild und Auftreten sollen den Fahrgästen gegenüber einen positiven Eindruck vermitteln.	Zielwert Kundenzufriedenheit: 85 %	Testkäufer überprüfen die Qualität des Fahrpersonals (MSS) Zielwert Servicegrad Fahrpersonal: 87,5 %
9.2.2 Vertriebspersonal KundenCenter (KC)	Das Personal im KundenCenter soll kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die ÖPNV-Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen. Über reine Verkaufstätigkeiten hinaus werden Beratungsleistungen zum gesamten Angebot des ÖPNV´s (Mobilitätsberatung) erbracht.	Zielwert Kundenzufriedenheit mit den KC: 85 %	Testkunden überprüfen die Qualität der KundenCenter (MSS) Zielwert Vertriebspersonal KC: 92 %
9.2.3 Vertriebspersonal externe Vorverkaufsstellen (VVK)	Das Personal soll freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen und diese umfassend beraten. Die Vorverkaufsstellen sind angemessen ausgestattet und als Vorverkaufsstellen für ÖPNV-Tickets gut erkennbar.	Zielwert Kundenzufriedenheit mit den VVK: 90 %	Testkunden überprüfen die Qualität der VVK (MSS) Zielwert Vertriebspersonal VVK: 85 %
9.2.4 Kunden-betreuerinnen und Kundenbetreuer (KB)	Die Kundenbetreuerinnen und -betreuer sollen kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen. Sie führen Fahrausweiskontrollen durch und sorgen für mehr Sauberkeit und Sicherheit.	Zielwert Kundenzufriedenheit mit den KB: 90 %	Testkunden überprüfen die Qualität der KB (MSS). Zielwert ServicePersonal KB: 92 %

Qualitätsmerkmal	Definierte Leistung	Erhebung der subjektiven Zufriedenheit (CSS) = Anteil der zufriedenen Kundinnen und Kunden	Sicht des Dienstleistungsanbieters = objektive Messung der erbrachten Leistung
9.3 Vertriebswege (Ausstattung)			
9.3.1 KundenCenter (KC)	Die KundenCenter sind angemessen ausgestattet.	Zielwert Kundenzufriedenheit mit den KC: 85 %	Testkunden überprüfen die Ausstattung und das Erscheinungsbild der KundenCenter (MSS) Zielwert Ausstattung KC: 92 %
9.3.2 Externe Vorverkaufsstellen (VVK)	Die Vorverkaufsstellen sind angemessen ausgestattet und als Vorverkaufsstellen für ÖPNV-Tickets gut erkennbar.	Zielwert Kundenzufriedenheit mit den VVK: 90 %	Testkunden überprüfen die Ausstattung und das Erscheinungsbild der VVK (MSS) Zielwert Ausstattung VVK: 80 %
9.3.3 Fahrausweis-automaten	Die Fahrausweisautomaten bieten den Fahrgästen die Möglichkeit an, einen Fahrausweis auch außerhalb der Geschäftszeiten zu kaufen.	Nur objektive Messung.	Ausfälle werden automatisch erfasst (DPM) und ein MTBF (Mean Time Between Failures) wird berechnet Testkunden überprüfen die Sauberkeit (MSS) Zielwert Funktion / Beschaffenheit: X Tage (Festlegung eines Zielwertes bis 2020) Zielwert Sauberkeit: 90 %
9.4 Fahrzeuge			
Fahrzeuge	Die Fahrzeuge verfügen alle über die zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vereinbarte Mindestausstattung, sie sind sauber, frei von Graffiti / Schmierereien und zeigen in der Funktion / Beschaffenheit keine Mängel.	Zielwert Kundenzufriedenheit mit Komfort und Bequemlichkeit: 80 % Zielwert Kundenzufriedenheit mit Sauberkeit und Gepflegtheit: 70 %	Überprüfung der Fahrzeugausstattung auf Sauberkeit, Funktion und Beschaffenheit. (MSS) Zielwert Sauberkeit: 95 %, Zielwert Funktion / Beschaffenheit: 95 %.
9.5 Haltestellen / Bahnhöfe			
Haltestellen / Bahnhöfe	Die Haltestellen / Bahnhöfe sind alle mit der festgelegten Mindestausstattung ausgerüstet. Sie sind sauber, frei von Graffiti und Schmierereien und zeigen keine Mängel in der Funktion / Beschaffenheit.	Zielwert Kundenzufriedenheit mit Komfort und Ausstattung: 70 % Zielwert Kundenzufriedenheit mit Sauberkeit und Gepflegtheit: 65 %	Überprüfung der Haltestellenausstattung, der Sauberkeit und der Funktion / Beschaffenheit. (MSS) Zielwert Ausstattung: 98 %, Zielwert Sauberkeit: 90 % Zielwert Funktion / Beschaffenheit: 90 %

Qualitätsmerkmal	Definierte Leistung	Erhebung der subjektiven Zufriedenheit (CSS) = Anteil der zufriedenen Kundinnen und Kunden	Sicht des Dienstleistungsanbieters = objektive Messung der erbrachten Leistung
9.6 Information			
9.6.1 Information vor und während der Fahrt im Regelbetrieb	Die Fahrgäste sollen sich vor und während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV informieren können und informiert werden. Die Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, verständlich und nutzbar sein.	Zielwert Kundenzufriedenheit mit der Information im Regelbetrieb: 80 %	Überprüfung der Informationen vor und während der Fahrt in Form von Unterkennzahlen, die aus anderen Testkäufen und Messungen (z. B. Testkauf KundenCenter, Überprüfung Fahrzeug) ermittelt werden. Zielwert Informationsqualität vor Fahrtantritt: 85 % Zielwert Informationsqualität während der Fahrt: 90 %
9.6.2 Information bei Betriebsstörungen	Fahrgäste werden unverzüglich über alle relevanten Betriebsstörungen, soweit bekannt und technisch möglich, informiert.	Zielwert Kundenzufriedenheit mit der Information im Störungsfall: X % Festlegung eines Zielwertes bis 2020	Die Informationen im Störungsfall werden bei geplanten Änderungen des Betriebsablaufs gezielt durch dafür eingesetzte Testkunden überprüft Zielwert Informationsqualität bei geplanten Betriebsstörungen: X % (Festlegung eines Zielwertes bis 2020)
9.6.3 Beschwerde-management	Alle Fahrgäste erhalten, je nach Eingangsweg, innerhalb von 5 Tagen eine Antwort.	/	Überprüfung des Ist-Zustandes bezüglich Einhaltung der Antwortfristen (DPM) Zielwert Einhaltung der abgestimmten Antwortfristen: 85 %
9.7 Sicherheit			
Sicherheit (Sicherheits-empfinden)	Die Fahrgäste sollen sich zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV sicher fühlen und zwar sowohl in den Fahrzeugen als auch an den Haltestellen.	Zielwert Kundenzufriedenheit: 75 %	/

Tab. 40: Qualitätsstandards im Überblick

9.9. Messung der Qualität

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

10.

Barrierefreiheit

Durch das Personenbeförderungsgesetz ist die Stadt Bochum als Aufgabenträgerin für den ÖPNV verpflichtet, in ihrem Nahverkehrsplan die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum 01. Januar 2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen. Diese Frist gilt nicht, sofern im NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

In Bochum lebten Ende des Jahres 2013 insgesamt 49.128 Menschen mit einer Schwerbehinderung, was einem Bevölkerungsanteil von knapp 14 % entspricht. Sowohl die Anzahl als auch der Anteil schwerbehinderter Menschen stieg seit 2011 (48.494 und gut 13 %) um etwa 1,3 %. Körperliche und Körperbehinderungen machen fast die Hälfte aller Schwerbehinderungen aus. Ältere Menschen sind deutlich häufiger von einer Schwerbehinderung betroffen als jüngere, Männer häufiger als Frauen[15].

Die Belange der Barrierefreiheit sind gemäß § 8 ÖPNVG NRW im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 2.1.4.). Das Personenbeförderungsgesetz beschreibt einen viel größeren Kreis, der u. a. auch ältere Menschen mit eingeschränkter Geh-, Hör- und Sehfähigkeit, einschließt.

Wesentliche Teilaspekte eines gesamten barrierefreien ÖPNV sind:

- Infrastruktur der Haltestellen und deren Zugänge
- Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge und deren Angleichung an die Haltestelle
- Information und Kommunikation mit den Fahrgästen

15) (Stadt Bochum, 2015)

10.1. Bestandsaufnahme

In 2009 war an 354 von 1.187 Richtungshaltestellen der niveaugleiche Einstieg möglich. Dies entsprach einer Ausbauquote von etwa 29,5 %. Die Stadt Bochum verpflichtete sich in der NVP-Fortschreibung 2009, den niederflurgerechten Ausbau der Haltestellen fortzusetzen. Zum Stand März 2017 sind 514 Haltestellen, also ca. 43 %, ausgebaut. In der nachfolgenden Übersicht ist der Ausbaustand der unterschiedlichen Haltestellentypen dargestellt. Der Haltestellenausbau richtete sich nach dem jeweils geltenden Stand der Technik. Im Laufe der Jahre haben sich die Vorgaben weiter entwickelt, so dass die Ausbaustandards voneinander abweichen. Die ersten niederflurgerechten Haltestellen verfügen daher zum Beispiel nicht über ein taktiles Leitsystem für sehbehinderte Menschen. Die zwischen Stadt, Verkehrsunternehmen und AG Behinderte in Bochum abgestimmten Idealausbildungen für Bus- und Bahnhaltestellen sind im Anhang (Nr. 8 und Nr. 9) beigefügt.

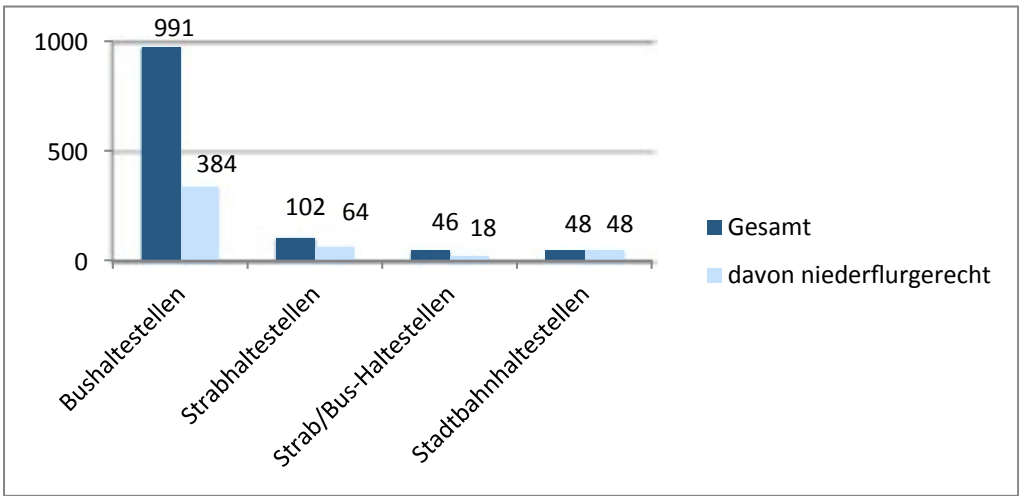


Abb. 35: Niederflurgerecht ausgebaute Richtungshaltestellen (Stand März 2017)

Der Umsetzungstand der wesentlichen Teilaspekte für die Barrierefreiheit im ÖSPV in Bochum wird im Folgenden für jede Angebotsform gesondert dargestellt. Die Infrastrukturstandards sind in Kapitel 5.4. beschrieben.

Stadtbahn

Haltestelleninfrastruktur

Alle Stadtbahnbahnhöfe sind entweder über Rampe oder Aufzug barrierefrei erreichbar. Die Ausstattungsmerkmale der Aufzüge variieren jedoch. In 18 von 34 Aufzügen an Bochumer Haltestellen werden die Ebenen angesagt.

Wo es aufgrund der Höhenverhältnisse erforderlich ist, erleichtern Fahrtreppen insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum Bahnsteig. Im Zeitraum von 2009 bis 2015 erneuerte das Verkehrsunternehmen 41 Fahrtreppen und setzt die Modernisierung sukzessive fort. Die Fahrtreppen neuester Bauart besitzen sogenannte „Langsamläufer“. Diese verhindern ein ruckartiges Starten, indem sie mit einem sanften Anlauf beschleunigen. Für den Wechsel der Fahrtrichtung sind die Fahrtreppen mit einer Schaltung ausgestattet.



Ein gelber Kontraststreifen verbessert die Wahrnehmung der Stufe. Dieser Kontraststreifen ist bisher noch nicht an allen Fahrtreppen markiert.

Abb. 36: Fahrtreppe mit Kontraststreifen

Auf den Bahnsteigen der Bahnhöfe Lohring, Rathaus-Süd und Bochumer Verein/Jahrhunderthalle erleichtern kontrastreiche Bodenindikatoren, also ein visuelles und taktiles Leitsystem, die Orientierung für sehbehinderte Fahrgäste.

Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge

Bei der Stadtbahnlinie U35 werden derzeit zwei Fahrzeugtypen eingesetzt – die neueren Tangos und die rund 25 Jahre alten B-Wagen. Beide Bahntypen verfügen über eine digitale Anzeige der nächsten Haltestelle, welche auch automatisch durchgesagt wird. Zudem wird die Ausstiegsseite angesagt und digital angezeigt. Zusätzlich zeigen die Tango-Bahnen den Linienverlauf elektronisch an. Die Tango-Fahrzeuge können den Restspalt der Stadtbahnbahnhöfe mit Hilfe von eingebauten Klapprampen überbrücken, die älteren B-Wagen sind noch nicht mit Klapprampen ausgestattet. Bei den Tango-Bahnen sind die Haltewunschtaster in der Multifunktionsfläche (der Aufstellfläche für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen etc.) in Sitzhöhe angebracht. Sie sind mit Brailleschrift und akustischer, visueller und Vibrationsmeldung ausgestattet.

Die Stadtbahnfahrzeuge verfügen über eine Sprechstelle zum Fahrpersonal. So ist jederzeit eine Ansprechperson erreichbar.

Zusammenspiel Fahrzeug / Stadtbahnbahnhof

Um eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit zu gewährleisten, sind Haltestellen und Fahrzeuge systemisch aufeinander abzustimmen, d. h. die Höhe der Haltestelle muss an die Fußbodenhöhe der eingesetzten Fahrzeuge angepasst werden oder umgekehrt.

Entsprechend der DIN 18040-3 darf der Höhenunterschied bzw. Abstand von der Bahn-bzw. Bussteigkante zu Fahrgasträumen grundsätzlich nicht mehr als 5 cm betragen. Größere Unterschiede sind an mindestens einer Tür entsprechend auszugleichen, z. B. durch Rampen und/oder Restspaltüberbrückungen (max. 12 % Steigung).

Der Restspalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug kann bis zu 8 cm betragen. Dieser Spalt wird beim Fahrzeugtyp Tango durch die im Fahrzeug integrierten Klapprampen überbrückt. Der Tango-Fahrplan ist im Internet veröffentlicht.

Straßenbahn

Haltestelleninfrastruktur

Die barrierefreie Gestaltung erfolgt nach dem Ausbaustandard mit roter Pflasterung und taktilen Platten für Warn- und Orientierungsstreifen. Straßenbahnhaltestellen werden in einer Höhe von 22 cm umgebaut, damit die Fahrgäste niveaugleich ein- und aussteigen können.

Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge

Derzeit werden in Bochum noch drei Straßenbahnfahrzeuge eingesetzt, die eine stark unterschiedliche Ausstattung haben. Während bei den M-Wagen der Fahrgastraum nur über Stufen erreicht werden kann, sind die NF6D-Fahrzeuge zu 70 % und Variobahnen zu 100 % niederflurig. Bei den Variobahnen sind die Haltewunschtaster in der Multifunktionsfläche (der Aufstellfläche für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen etc.) in Sitzhöhe angebracht. Sie sind mit Brailleschrift und akustischer, visueller und Vibrationsmeldung ausgestattet.

Alle Straßenbahnfahrzeuge verfügen über eine digitale Anzeige der nächsten Haltestelle, das Ansagen eben dieser erfolgt bei den NF6D-Fahrzeugen und Variobahnen automatisch, bei den M-Wagen über das Fahrpersonal. In den Variobahnen wird zudem der Linienverlauf digital angezeigt. In

allen Straßenbahnfahrzeugen können Fahrkarten gekauft werden, entweder an einem Automaten oder beim Fahrpersonal. Dort, wo das Personal durch die Kabine nicht direkt ansprechbar ist, kann es über eine Sprechstelle erreicht werden.

Zusammenspiel Fahrzeug / Haltestelle

Die Variobahnen der Straßenbahnflotte sind allesamt niederflurig und werden bis voraussichtlich 2020 die NF6D-Bahnen und die M-Wagen ablösen. Mobilitätseingeschränkten Fahrgästen stehen in den Variobahnen vier Klapprampen, zwei an jeder Seite der Bahn, zur Verfügung. Dadurch kann der Restspalt an ausgebauten Haltestellen mit ausreichender Wartefläche überbrückt werden.

Die barrierefreie Zugänglichkeit aller Bahn-Wagentypen im Überblick:

Typ	Anzahl	Zugang an niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen	Bemerkungen
M-Wagen	13	-	Werden mit Inbetriebnahme der erweiterten Linie 310 außer Betrieb genommen.
NF6D	34	+	Werden bis 2020 sukzessive durch Variobahnen ersetzt.
Variobahn	56	++	
B-Wagen	25	+	
Tango	6	++	

Tab. 41: Barrierefreie Zugänglichkeit aller Bahn-Wagentypen (Stand Juli 2017)

- : keine Niveau- oder Barrierefreiheit
+ : Niveaufrei
++: Barrierefreiheit, Restspalt kann durch Klapprampen überbrückt werden.

Bus

Haltestelleninfrastruktur

Auch die Bushaltestellen werden nach dem abgestimmten Standard mit roter Pflasterung und taktilen Platten für Warn- und Orientierungsstreifen ausgebaut. Allerdings variiert die Ausbaulänge abhängig von den örtlichen Gegebenheiten. Die Höhe des Haltestellenbordes richtet sich nach der Anfahrbarkeit der Busse. Können die Busse geradlinig an die Haltestelle fahren beträgt die Höhe 18 cm, ansonsten 16 cm. Das Aufmerksamkeitsfeld befindet sich immer auf Höhe der ersten Tür. Halten Busse an Straßenbahnhaltestellen gelten die dort beschriebenen Werte.

Die Dynamischen Fahrgastinformationen am ZOB sowie am Zugang Boulevard sind mit einer Sprachausgabe ausgestattet, die per Taster aktiviert werden kann.

Fahrzeuge

Bei Neuanschaffungen verfügen die Busse der Verkehrsunternehmen bezogen auf die Barrierefreiheit insbesondere über folgende Ausstattungsmerkmale:

- Erweiterte multifunktionale Stellfläche mit Platz für zwei Rollstühle, davon ein Platz mit Rückhaltevorrichtung, erreichbar über eine ausklappbare Rampe.
- Erreichbarkeit der Haltewunschtaste von jedem Sitzplatz und der Multifunktionsfläche aus.
- Kontrastreiche Gestaltung im Innenraum.
- Akustische und visuelle Fahrgastinformation unter Einhaltung des Zwei-Sinne-Prinzips.
- In allen Bussen kann die Fahrkarte direkt beim Fahrpersonal gekauft werden.

Sämtliche Busse sind, wie schon zum Stand der Fortschreibung 2009, zudem 100 %-niederflurig und mit einer Rampe für Rollstühle ausgestattet. Dadurch und durch das so genannte „Kneeling“ – dem Absenken des Busses auf der Einstiegsseite bis fast auf das Gehsteigniveau – wird den Fahrgästen der Einstieg besonders leicht gemacht.

In Zusammenarbeit mit der AG Behinderte erarbeitete das Verkehrsunternehmen in 2012 ein neues

Platzkonzept für die Busse. Durch die Vergrößerung der Multifunktionsfläche in den Bussen auf 2,60 m bei Gelenkbussen und 2,70 m bei Standardbussen ist es möglich, mehrere rollstuhlfahrende und Rollatoren nutzende Fahrgäste gleichzeitig mitzunehmen.

In 2015 schaffte die KöR Gelenkbusse an, die auch an der dritten Tür eine Aufstellfläche haben. Diese ist nicht über eine Rampe erreichbar und soll insbesondere Kinderwag en und Fahrrädern Platz bieten.

Zusammenspiel Haltestelle und Fahrzeug

Die Klapprampe überbrückt an ausgebauten Haltestellen (Bordsteinhöhe zwischen 16 und 22 cm) den Restspalt. Auch bei den Bussen können die Rampen aufgrund des Steigungswinkels nur an ausgebauten Haltestellen mit einer ausreichenden Warteflächenbreite eingesetzt werden.

AnrufSammelTaxi (AST)

Der Verkehr der AnrufSammelTaxi-Linien wird mit regulären Taxen durchgeführt. Daher können derzeit im AnrufSammelTaxi nur Klapprollstühle befördert werden. Für Elektro-Rollstühle liegen die erforderlichen technischen Voraussetzungen bei den AST-Taxen derzeit noch nicht vor.

Kommunikation mit den Fahrgästen

Ergänzend zu den in Kapitel 5.8. genannten grundsätzlichen Informationsmöglichkeiten sind für die barrierefreie Nutzung des ÖSPV in Bochum folgende Angebote von Bedeutung:

- Internetseite „Infos für Mobilitätseingeschränkte“ mit einer Liste aller ausgebauten Haltestellen.
- Farbige Markierung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Linienplan; bis 2015 gedruckt, derzeit digital verfügbar.
- Wiederkehrende Schulung des Fahr-, Sicherheits- und Servicepersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen.
- Regelmäßige Gespräche mit Vertretern der AG Behinderte und der Städte Bochum und Gelsenkirchen.
- Teilnahme an der Inklusionskonferenz
- Internet- und telefonische Auskunft über Aufzugstörungen.
- Kundentrainings
- App mit Ansagefunktion für Sehbehinderte

werden seit vielen Jahren durchgeführt. Diese Trainings richten sich an verschiedene Personengruppen und umfassen sowohl aktive Fahrgäste des ÖPNV als auch potentielle neue Nutzerinnen und Nutzer. Zum Thema Barrierefreiheit sind dies insbesondere Seniorinnen und Senioren und in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen. Den Teilnehmenden sollen Ängste genommen werden. Sie erlernen Techniken, die ihnen helfen, möglichst stressfrei, sicher und bequem Bus und Bahn zu nutzen.

In allen Fahrzeugen ist das Fahrpersonal direkt oder über Sprechstellen erreichbar. Zudem fahren Kundenbetreuer regelmäßig mit den ÖSPV-Linien und beraten und betreuen Fahrgäste. Fahrgäste können in allen Bus- und Straßenbahnlinien beim Fahrpersonal – oder bei NF6D-Straßenbahnen an Automaten – Tickets kaufen. In den Stadtbahnbahnhöfen wird das Ticket vor Fahrtantritt am Automaten gekauft. Die meisten Automaten können derzeit nicht barrierefrei bedient werden. Bis voraussichtlich Sommer 2018 werden viele Automaten ausgetauscht, dann werden ca. 70 % der Automaten des Verkehrsunternehmens der europäischen Interoperabilitäts-Spezifikation TSI PRM entsprechen. Das bedeutet, dass sich die Bedienelemente, welche mit Brailleschrift ausgestattet sind, in einer Höhe von 1200 mm und 700 mm befinden. Ein Vier-Ecken-Menü erleichtert auch sehbehinderten Menschen den Ticketkauf.

10.2. Stärken-Schwächen-Analyse

Stärken

Infrastruktur

- Zugang zu den Stadtbahnbahnhöfen.
- Bau des vollständig barrierefreien Stadtbahnbahnhofes „Gesundheitscampus“.
- Kontinuierlicher Ausbau von Bushaltestellen, so dass ein Großteil der stark nachgefragten Haltestellen bereits niederflurgerecht ausgebaut ist. Die Verpflichtung zum beständigen Ausbau von Haltestellen ist in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2009 fixiert und wird von der Stadt unabhängig von der Gesetzesnovellierung schon seit Jahren praktiziert. Im Frühjahr 2010 beschlossen die politischen Gremien eine Prioritätenliste, die von einer Arbeitsgruppe aus Vertretern der Stadt, BOGESTRA und Polizei erstellt wurde. Diese Liste wurde im Frühjahr 2015 aktualisiert und dient als Grundlage für den kurz- und mittelfristigen weiteren Ausbau von Bushaltestellen.
- Durch die barrierefreien Haltestellen der neuen Linie 302/310 in Langendreer erweitert sich das Angebot für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.
- Niederflurgerechter Standard der Neubaustrecke der Straßenbahnlinie 306.

Fahrzeuge

- Beginnender Austausch von NF6D- und M-Bahnen gegen 100 %-niederflurige Variobahnen.
- Hoher Standard bei den Bussen (Niederflurigkeit und Information über zwei Sinne)

Kommunikation

Intensiver Austausch zwischen AG Behinderte, Verkehrsunternehmen und Städten Bochum und Gelsenkirchen.

Vielfältige Informationsmöglichkeiten, Fahrgasttrainings etc. (vgl. Kapitel 5.8.).

Schwächen

Infrastruktur

- Straßenbahnhaltestellen der Linie 308/318 können insbesondere auf dem südlichen Ast zu einem großen Teil nicht barrierefrei genutzt werden.
- Der ZOB ist nicht barrierefrei gestaltet.
- Es besteht weiterer Ausbaubedarf bei den Haltestellen.
- Bei den ersten niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen wurden keine taktilen Flächen eingefügt.
- Es fehlt ein Haltestellenkataster, in welchem sämtliche Ausstattungsmerkmale erfasst sind.

Fahrzeuge

- Die B-Wagen der Stadtbahnlinie verfügen über keine Klapprampen.
- Die NF6D- und M-Bahnen sind ebenso nicht mit Rampen ausgestattet und werden voraussichtlich noch bis 2020 in Betrieb sein.

Kommunikation

- Die Fahrplanauskunft ist noch nicht für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen ausgelegt.

10.3. Zukünftige Ausrichtung

Das Land Nordrhein-Westfalen hat bisher keinen Gebrauch von der durch § 62 Abs. 2 PBefG eingeräumten Möglichkeit gemacht, die Umsetzungsfrist zu verlängern, gab jedoch eine Studie „Definition: Vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr nach dem novellierten PBefG“ in Auftrag. Das aus der Studie hervorgegangene und von der Arbeitsgemeinschaft „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ vorgelegte Ergebnispapier wurde vom Vorstand des Städtetages Nordrhein-Westfalen als Orientierungshilfe zur Kenntnis genommen. Zwischen den Beteiligten gab es jedoch strittige Punkte, über die kein Konsens erzielt werden konnte.

Unabhängig von der Definition des Begriffes Barrierefreiheit und der Festlegung von Mindeststandards ist die zeitliche Vorgabe, Expertenmeinungen zu Folge, vor allem aus finanziellen Gründen nicht realisierbar[16]. Zudem stehen die personellen Kapazitäten für die Planung, Abstimmung, Bauüberwachung und Rechnungsabwicklung nicht in dazu benötigtem Umfang zur Verfügung. Daher müssen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Behindertenverbände eine realisierbare Strategie zur Umsetzung entwickeln.

Im Hinblick auf die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit (gemäß § 8 Abs.3 PBefG) wurden nachstehend aufgeführte erste Maßnahmen festgelegt.

16) Vgl. Dipl.-Geogr. Reinberg-Schüller, H. (2013)

Kurzfristig geplante und laufende Maßnahmen

Infrastruktur

Maßnahme	realisiert bis	Erläuterung
Aufbau eines Haltestellenkatasters	2019	Voraussetzung für eine Verbesserung der Barrierefreiheit ist ein Überblick über sämtliche Ausstattungsmerkmale.
Fortsetzung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen nach der Prioritätenliste	laufend	Beschluss des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität vom 16. Juni 2015 (Vorlage 20150558).
Ausbau von zwei Straßenbahnhaltestellen: Elbinger Straße und Centrumplatz	2017/2018	Verbessert die Situation auf dem westlichen Ast der Linie 302, auf dem dann mindestens jede zweite Straßenbahnhaltestelle ausgebaut ist.
Ausbau von Straßenbahn-haltestellen	Planungen laufen	Beschlussvorlage 20162299 über eine Priorisierung der Haltestellen wurde vom Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität am 29.11.2016 beschlossen
Nachrüstung der Stadtbahnbahnhöfe mit taktilen Leitsystemen und Beschriftung in Brailleschrift	laufend, sukzessive	Beschluss des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität vom 25.08.2016 (Vorlage 20161793)
Ausbau des ZOB	laufend	Fertigstellung Anfang 2018

Tab. 42: Kurzfristige Maßnahmen – Infrastruktur

Fahrzeuge

Maßnahme	realisiert bis	Erläuterung
Außerbetriebnahme der NF6D- und M-Bahnen und Ersatz durch niederflurgerechte Bahnen	sukzessive bis voraussichtl. 2020	Die Bahnen sind komplett niederflurig, verfügen über Klapprampen und viel Stellfläche; derzeit ist die Anschaffung von Variobahnen vorgesehen

Tab. 43: Kurzfristige Maßnahmen – Fahrzeuge

Kommunikation

Maßnahme	realisiert bis	Erläuterung
Dynamische Fahrgastinformation/DFI mit Ansagefunktion	2017	In Bochum wurden in 2017 insgesamt 34 Haltestellen mit der DFI ausgerüstet
Barrierefreie elektronische Fahrplanauskunft	Projekt VRR	Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) zur besseren Nutzbarkeit für die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste

Tab. 44: Kurzfristige Maßnahmen – Kommunikation

Auftrag

In 2020 schreibt die Stadt Bochum den NVP zum Thema Barrierefreiheit fort. Die Teilfortschreibung wird, rechtzeitig vor dem gesetzlich fixierten Umsetzungstermin, einen Maßnahmenkatalog und die Definition von Ausnahmetatbeständen beinhalten.

11.

Finanzierung

Die Finanzierung des ÖPNV im Verbundraum VRR ist sowohl für eigenwirtschaftliche als auch für gemeinwirtschaftliche Verkehre nach einheitlichen Kriterien geregelt. Die Regelungen zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen berücksichtigen die Vorgaben der Verordnung 1370/2007 EU. Die Grundlagen des EU-konformen Finanzierungssystems sind auf den Seiten des VRR abrufbar.

http://www.vrr.de

Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

http://www.vrr.de/imperia/md/content/dervrr/satzungen/finanzierungsrichtlinie_vrr_2014.pdf

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

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

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

Ein Verkehrsunternehmen, welches auf Grundlage von Linienverkehrsgenehmigungen (Konzessionen) im Verbundraum Verkehrsleistungen erbringt, hat den VRR Tarif anzuwenden und hat der Kooperation im VRR beizutreten. Die maßgeblichen Regelungen sind ebenfalls über die VRR Internetpräsenz abrufbar.

http://www.vrr.de/de/vrr/verbund/satzungen/

http://www.vrr.de/imperia/md/content/dervrr/satzungen/verbundgrundvertrag_vrr_allgemein.pdf

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird durch den VRR in der Funktion als Aufgabenträger erbracht. Die Zuständigkeit für die Planung, Ausgestaltung und Finanzierung des SPNV ist für das Gebiet der Stadt Bochum auf den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) verlagert worden. In Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern plant der VRR das Leistungsangebot im SPNV und beauftragt die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Leistungserbringung. Zur Finanzierung des SPNV Leistungsangebots werden neben den Fahrgeldeinnahmen überwiegend Regionalisierungsmittel des Bundes eingesetzt, die vom Land NRW direkt an den VRR zugewiesen werden. Diese Mittel sollen schrittweise angehoben werden. Derzeit ist die Finanzierung noch nicht auskömmlich, so dass seitens des VRR von den Kommunen im Zweckverband eine sogenannte SPNV-Umlage erhoben wird. Gegenwärtig beläuft sich die SPNV-Umlage für die Stadt Bochum auf einen Betrag von jährlich rund 600.000 €.

Es ist gemeinsame Zielsetzung der Zweckverbandsmitglieder und des VRR, diese Umlage ab dem Jahr 2020 abzuschaffen. Daher wird der VRR in seiner Zielsetzung unterstützt, den erforderlichen Zuschussbedarf für den SPNV zu reduzieren.

11.1. Ausgleichsleistungen

Der jährliche Finanzbedarf für den ÖPNV in Bochum wird auf Grundlage der zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und VRR abgestimmten Verbundplanung ermittelt und mit der Stadt Bochum im Rahmen einer Anhörung vereinbart. Auf der Ebene des Zweckverbands wird dieser einer Beschlussfassung durch die Zweckverbandsmitglieder zugeführt. Nach Ablauf des Kalenderjahres wird der Verbundetat im Rahmen der VRR-Ergebnisrechnung abgerechnet und Mehr- bzw. Minderaufwendungen ausgeglichen.

Für das Jahr 2015 wurde im Verbundetat für den ÖPNV in Bochum ein Betrag an Ausgleichsleistungen in Höhe von 33,316 Mio. Euro bei einer Betriebsleistung von

- 2,487 Mio. km Straßenbahn,
- 1,946 Mio. km Stadtbahn,
- 8,607 Mio. km Omnibus,

vorgesehen. Die Betriebsleistung wurde von den Unternehmen BOGESTRA, HCR und VER erbracht. ***(wird aktualisiert)***

In der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt Bochum ist für den Zeitraum bis 2022 auf Grundlage der Betriebsleistung vom Stand 2012 eine maximale Ausgleichsleistung für das verbundbedingte Ergebnis der BOGESTRA von -59,5 Mio. Euro genannt worden. Dies umfasst den Ausgleich für alle durch die BOGESTRA bedienten Aufgabenträger. Es ist gemeinsame Zielsetzung der Stadt Bochum und der BOGESTRA, diese Finanzierungslinie umzusetzen.

11.2. Anreizsystem

Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren wird der Rahmen eines finanziellen Ausgleichs (Umsetzung der sog. Altmark Trans Rechtsprechung) festgelegt.

Danach muss das Verfahren zur Gewährleistung der Ausgleichsleistung einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder Gewährung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist und der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität dient.

In der VRR Finanzierungsrichtlinie ist in dem Anhang 12 unter Ziffer 3.8. die Ausprägung des Anreizsystems für das VRR Verbundgebiet niedergelegt.

Das Zielvereinbarungs- und Messsystem zu den Qualitäten der Leistungserbringung ist im Kapitel 9. dieser Fortschreibung beschrieben. Dabei ist die Balance zwischen wirtschaftlichem Aufwand zur Erreichung der Ziele und Zielerreichungsgraden zu ermitteln und umzusetzen. Die Zielerreichung wird jährlich gemessen und in den Qualitätsberichten veröffentlicht. Bei Zielverfehlungen wird ein entsprechender Maßnahmenplan erarbeitet und umgesetzt.

Weiterhin ist ein objektiv überprüfbares Anreizsystem mit den Zielen einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers und Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität vorzuhalten. In dem Gebiet der Stadt Bochum hat sich ein Anreizsystem mit drei Kriterien bewährt und ist Grundlage eines Zielvereinbarungssystems bei der BOGESTRA:

Baustein 1: Erreichung/Unterschreitung Verbundetat

Baustein 2: Fahrten pro Einwohner

Baustein 3: Kostendeckungsgrad

12.

Festlegung der Verkehrsbedienung

Das Bestandsnetz des Linienbündel Bochum zum Zeitpunkt der Beschlussfassung dieser Fortschreibung am .... ***(wird ergänzt)*** ist in den Kapiteln 5.1. und 5.2. ausführlich beschrieben.

Der jeweils aktuelle Netzplan kann unter www.bogestra.de abgerufen werden.

Zielnetz 2020

Die Entwicklung des Liniennetzes ab Ende 2019 ist in Kapitel 8.1.1. dargestellt. Daraus wird die Verkehrsbedienung für das Linienbündel Bochum festgelegt.

Im Zuge der Umsetzung des Netzes 2020 im Linienbündel Bochum sind die Fahrgastzahlen auf den Linien kontinuierlich auszuwerten und entsprechende Anpassungen im Netz vorzunehmen (vgl. Evaluation 8.1.1.3.). Während des Geltungsbereichs dieser NVP-Fortschreibung können daraus und aus anderen Gründen resultierende Änderungen und Erweiterungen des Verkehrsnetzes erforderlich sein. Diese begründen kein neues Verkehrsnetz sondern sind integraler Bestandteil des gesamten Linienbündel Bochums.

Linienpläne

Die Linienverläufe können in der Stadtgrundkarte nachvollzogen werden. Anhang 5 enthält die folgenden Pläne:

A Gesamtplan Netz 2020
B Innenstadtplan Netz 2020
C Bezirk Mitte Netz 2020
D Bezirk Wattenscheid Netz 2020
E Bezirk Nord Netz 2020
F Bezirk Ost Netz 2020
G Bezirk Süd Netz 2020
H Bezirk Südwest Netz 2020

Liniensteckbriefe

Informationen zu den Linien des Netzes 2020 sind in den Steckbriefen des Anhangs 10 zusammengefasst. Dazu folgende Erläuterungen:

- Die Steckbriefe enthalten Informationen zu Takten und Betriebszeiten. Dem Anhang 11 kann konkret entnommen werden, welcher Takt zu welcher Betriebszeit vorgesehen ist.

- Die in den Steckbriefen angegebenen Fahrzeuggrößen beziehen sich auf die Hauptverkehrszeit. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die für die Hauptverkehrszeiten erforderlichen Fahrzeuge inklusive einer notwendigen Reserve vorzuhalten. Dabei ist der in den Kapiteln 5.4.1. und 10. fixierte Ausstattungsstandard mit den in Kapitel 9. beschriebenen Qualitäten verbindlich. Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen sind darüber hinaus die in Kapitel 8.4.1. definierten Anforderungen einzuhalten.

- Alle im Linienverlauf genannten Haltestellen innerhalb der Stadt Bochum sind zu bedienen.

- In den Steckbriefen sind Haltestellennamen teilweise kursiv gedruckt und die Haltestellenpunkte grün markiert. Dadurch werden Haltestellen gekennzeichnet, die neu eingerichtet bzw. aufgrund geänderter Linienwege verlagert werden müssen.

Takt- und Betriebszeiten

Anhang 11 enthält die Takt- und Betriebszeiten des Netzes 2020. Diese beziehen sich auf das Stadtgebiet Bochum. Die Steckbriefe enthalten bei städteverbindenden Linien den Hinweis auf ein ggf. abweichendes Angebot in den Nachbarstädten.

Die Betriebszeiten geben den Zeitraum von Beginn der ersten bis zum Ende der letzten Fahrt einer Linie an. Nach der Erstellung der Fahrpläne können die Betriebszeiten um +/- 30 Minuten abweichen.

Literaturverzeichnis

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG. (2017). *Fahrplan 2017.* Bochum: Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG.

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. (09.03.2017). Von RRX/ Konzept/ RRX-Zielnetz: www.rrx.de abgerufen

PTV Transport Consult GmbH. (2016). *Fachgutachten zur Untersuchung des Bus- und Straßenbahnliniennetzes.* Karlsruhe.

PTV Transport Consult GmbH. (2016). *Fachkonzept Multimodale Mobilität.* Karlsruhe, Düsseldorf.

Stadt Bochum. (2009). *Nahverkehrsplan Bochum Fortschreibung 2009.*

Stadt Bochum. (2012). *Masterplan Einzelhandel Bochum.*

Stadt Bochum. (2015). *Sozialbericht 2015. Bochum.*

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. (2012). *Richtlinie „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR“.*

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2011). *Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.* VRR.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016), VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Liniennummernsystem“

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2017). VRR-Nahverkehrsplan 2017, Bericht; Auftraggeber VRR AöR Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, abrufbar unter http://mediencenter.vrr.de/publikation/

Anhang

Inhalt Anhang

Anhang 1 SPNV-Liniennetz im Landesinteresse 185

Anhang 2 Konzessionen der BOGESTRA, Stand Januar 2017 186

Anhang 3 Liniennetzplan 2017 189

3a Tagnetz Bochum 190
3b Nachtnetz Bochum 192

Anhang 4 Takt- und Betriebszeiten Liniennetz 2017 194

4 a Montag bis Freitag 194
4 b Samstag 195
4 c Sonn- und Feiertag 196
4 d NachtExpress -Linien 197

Anhang 5 Linienpläne Netz 2020 198

5 A Liniennetz Bochum 2020 198
5 B Innenstadtplan Bus-Netz 2020 200
5 C Bezirk Mitte Netz 2020 202
5 D Bezirk Wattenscheid Netz 2020 204
5 E Bezirk Nord Netz 2020 206
5 F Bezirk Ost Netz 2020 208
5 G Bezirk Süd Netz 2020 210
5 H Bezirk Südwest Netz 2020 212

Anhang 6 Fachkonzept Multimodale Mobilität – Zusammenfassung 214

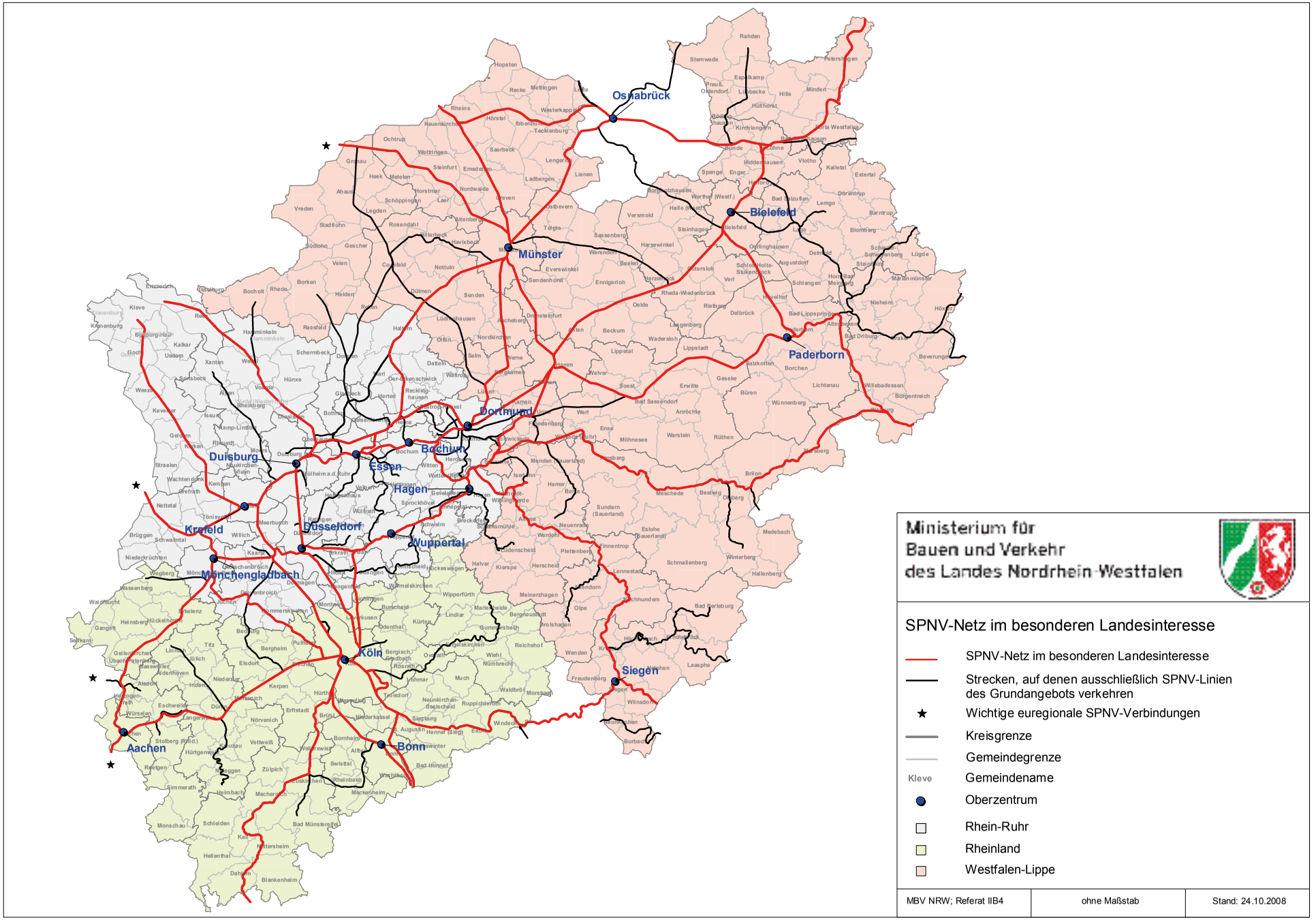
Anhang 7 Linienkonzept Rhein-Ruhr-Express 219

Anhang 8 Idealausbildung einer Bushaltestelle am Fahrbahnrand 220

Anhang 9 Idealausbildung einer Straßenbahnhaltestelle am Fahrbahnrand 221

Anhang 10 Liniensteckbriefe Netz 2020 222

Anhang 11 Betriebs- und Taktzeiten Netz 2020 286


Osnabrück
Bielefeld
Münster
Paderborn
Dortmund
Bochum
Essen
Duisburg
Hagen
Krefeld
Düsseldorf
Wuppertal
Mönchengladbach
Köln
Siegen
Aachen
Bonn
Ministerium für
Bauen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse
SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse
Strecken, auf denen ausschließlich SPNV-Linien des Grundangebots verkehren
Wichtige euregionale SPNV-Verbindungen
Kreisgrenze
Gemeindegrenze
Kleve
Gemeindename
Oberzentrum
Rhein-Ruhr
Rheinland
Westfalen-Lippe
MBV NRW; Referat IIB4
ohne Maßstab
Stand: 24.10.2008

Anhang 2 Konzessionen der BOGESTRA Stand: Januar 2017

Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Städte/Kreise
U11 *1)	Strab	GE/E
U35	Strab	BO/HER
107 *1)	Strab	GE/E
301	Strab	GE
302	Strab	BO/GE
306	Strab	BO/HER
308	Strab	BO/EN
310	Strab	BO/EN
318	Strab	BO
CE31	KOM	BO/EN
SB36 *2)	KOM	GE/RE/Bottrop
SB37 *3)	KOM	BO/EN
SB67 *3) *4)	KOM	BO/EN/ Wuppertal
194 *1)	KOM	GE/E
313	KOM	BO/HER
320	KOM	BO/EN
336	KOM	BO/DO
340	KOM	GE/HER
342	KOM	GE/HER
344	KOM	BO
345	KOM	BO
346	KOM	BO
348 *1)	KOM	GE/E
349	KOM	BO
352	KOM	BO
353	KOM	BO/RE
354	KOM	BO
355	KOM	BO
356	KOM	BO
357	KOM	BO
358	KOM	BO
359	KOM	BO/EN
360	KOM	BO
363 *1)	KOM	BO/E

Anhang 2 Konzessionen der BOGESTRA Stand: Januar 2017

Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Städte/Kreise
364	KOM	BO
365	KOM	BO
366	KOM	BO
368	KOM	BO/HER
369	KOM	BO/DO
370	KOM	BO/DO
372	KOM	BO
375	KOM	BO/EN
376	KOM	BO/EN/HA
377	KOM	BO
378	KOM	BO/EN/RE/DO
379	KOM	BO/EN
380	KOM	GE
381	KOM	GE
382	KOM	GE
383	KOM	BO/GE
384	KOM	GE/HER
385	KOM	BO/GE/HER
386	KOM	BO
388	KOM	BO
389	KOM	BO/GE
390	KOM	BO/HER
394	KOM	BO
395	KOM	BO/HER
396	KOM	GE
397	KOM	GE
398	KOM	GE
399	KOM	GE
NE1	KOM	BO
NE2	KOM	BO
NE3	KOM	BO
NE4 *3)	KOM	BO/EN
NE5	KOM	BO
NE6	KOM	BO

Anhang 2 Konzessionen der BOGESTRA Stand: Januar 2017

Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Städte/Kreise
NE7	KOM	BO
NE8	KOM	BO
NE10	KOM	BO/GE
NE11	KOM	GE
NE12	KOM	GE
NE13	KOM	BO/GE/E
NE14	KOM	GE
NE17	KOM	BO/EN
NE18	KOM	BO/EN
AST16	Taxi	BO
AST26	Taxi	BO
AST46	Taxi	BO
AST52	Taxi	BO
AST53	Taxi	BO
AST59	Taxi	BO/EN
AST60	Taxi	BO
AST63	Taxi	BO/E
AST69	Taxi	BO/DO
AST72	Taxi	BO
AST94	Taxi	GE
AST95	Taxi	BO/HER
AST97	Taxi	GE

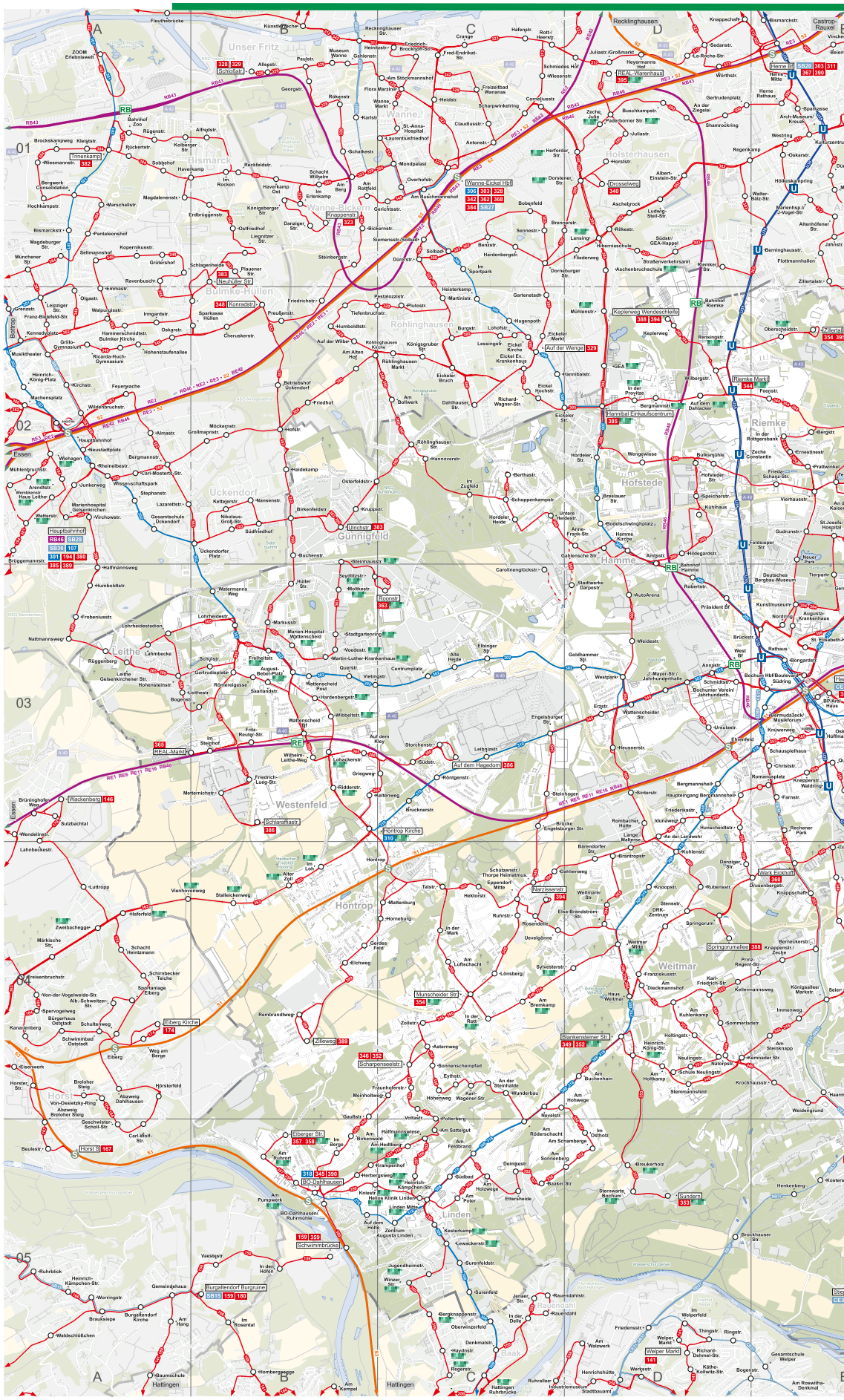
Die gekennzeichnete Linie wird im Gemeinschaftsverkehr gefahren mit:

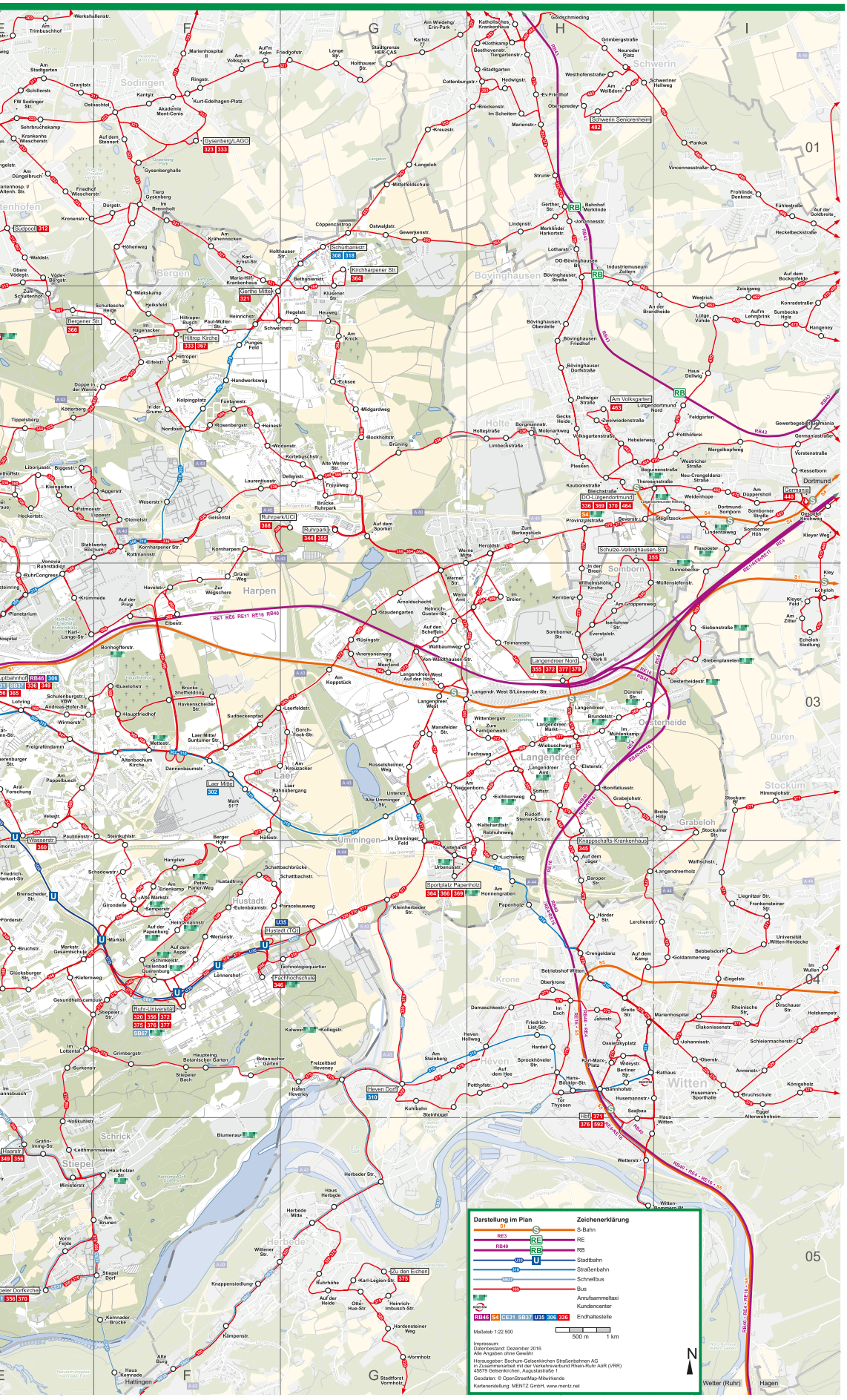
*1) Essener Verkehrs-AG
*2) Vestische Straßenbahnen GmbH
*3) Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH
*4) WSW mobil GmbH

Anhang 3 – Liniennetzplan 2017

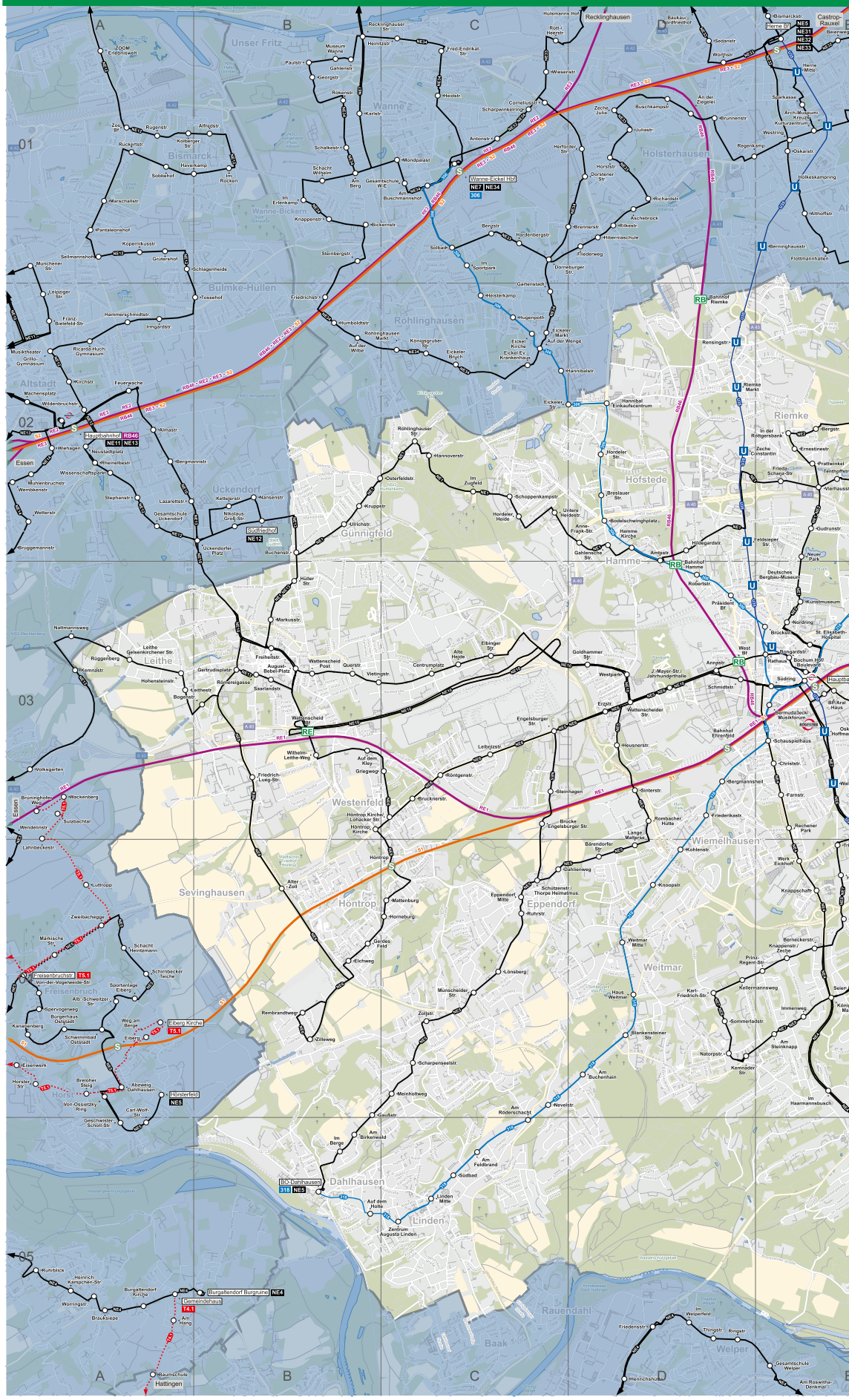
Der jeweils aktuelle Netzplan kann unter www.bogestra.de abgerufen werden.

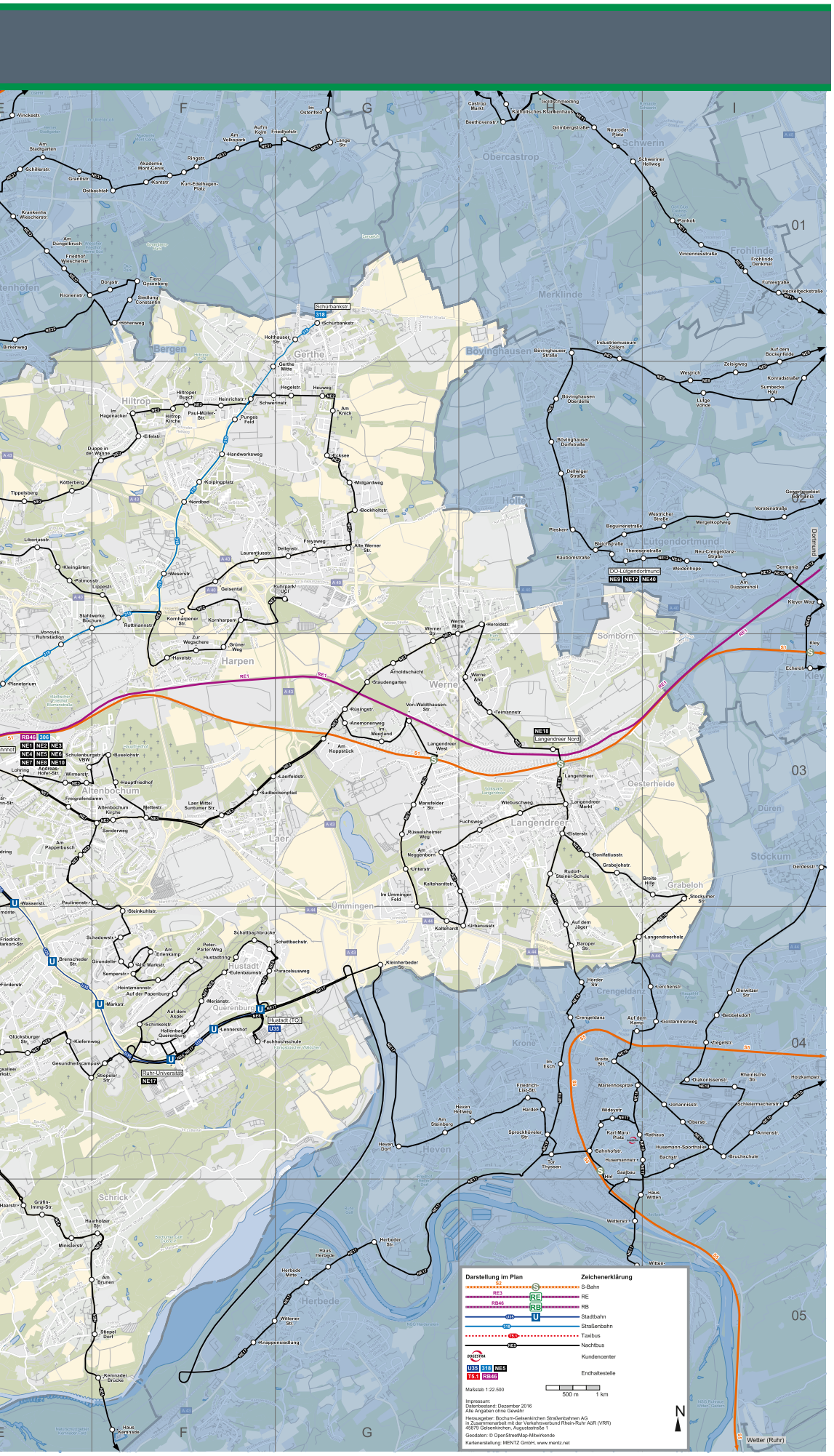
TagNetz Bochum


A
B
C
D
01
02
03
04
05
Unser Fritz
Wanne
Bismarck
Wanne-Bickern
Bulmke-Hüllen
Röhlinghausen
Holsterhausen
Recklinghausen
Riemke
Hofstede
Hamme
Günnigfeld
Uckendorf
Leithe
Westenfeld
Höntrop
Weitmar
Linden
Hattingen
Essen
Bottrop
Schloßstr.
Trinenkamp
Neuhüller Str.
Konradstr.
Knappenstr.
Wanne-Eickel Hbf
Drosselweg
Keplerweg Wendeschleife
Auf der Wenge
Hannibal Einkaufscentrum
Riemke Markt
Ulrichstr.
Scrollstr.
Hauptbahnhof
Wattenscheid
Wattenscheider Str.
Schlaraffastr.
Höntrop Kirche
Auf dem Hagedorn
Munscheider Str.
Bonhoeffer Str.
Sonnenscheinpfad
Scharpenseelstr.
Eiberger Str.
BO-Dahlhausen
Schwimmbrücke
Sundern
Eiberg Kirche
Horst S
Burgaltendorf Burgruine
Hattingen Ruhrbrücke
Welper Markt
Trinkhaus
Hauptbahnhof
Bochum Hbf
Bochum Hbf Boulevard
Bochum Hbf Südseite
Bochum Hbf Nordseite
Bochum Hbf Ostseite
Bochum Hbf Westseite
Bochum Hbf Nordwestseite
Bochum Hbf Nordostseite
Bochum Hbf Südostseite
Bochum Hbf Südwest

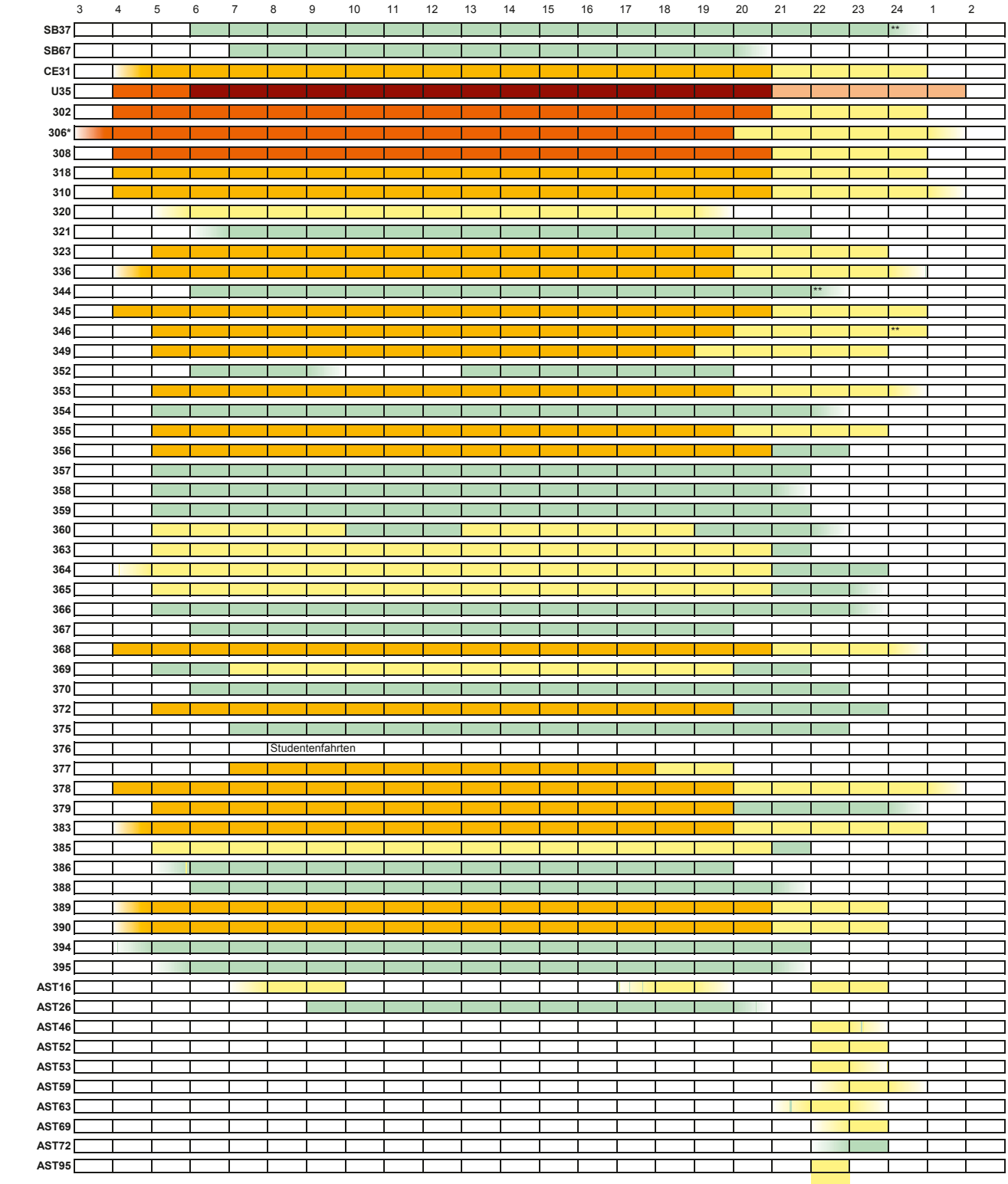

Darstellung im Plan
Zeichenerklärung
S-Bahn
RE
RB
Stadtbahn
Straßenbahn
Schnellbus
Bus
Anrufsammeltaxi
Kundencenter
Endhaltestelle
Maßstab 1:22.500
500 m
1 km
Impressum:
Datenbestand: Dezember 2016
Alle Angaben ohne Gewähr
Herausgeber: Bochum-Gelsenkirchen Straßenbahnen AG
in Zusammenarbeit mit der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)
45879 Gelsenkirchen, Augustastraße 1
Geodaten: © OpenStreetMap-Mitwirkende
Kartenerstellung: MENTZ GmbH, www.mentz.net
N
Bochum
Gelsenkirchen
Herne
Essen
Hattingen
Wetter (Ruhr)
Hagen
Sodingen
Bergen
Bövinghausen
Holte
Schwerin
Harpen
Somborn
Dortmund
Osterheide
Düren
Langendreer
Laer
Ümmingen
Hustadt
Stockum
Grabeloh
Krone
Heven
Witten
Schrick
Stiepel
Herbede

NachtNetz Bochum


Recklinghausen
Unser Fritz
Wanne
Bismarck
Holsterhausen
Wanne-Bickern
Bulmke-Hüllen
Röhlinghausen
Altstadt
Riemke
Essen
Hofstede
Uckendorf
Günnigfeld
Hamme
Leithe
Westenfeld
Wiemelhausen
Sevinghausen
Höntrop
Eppendorf
Weitmar
Freisenbruch
Horst
Dahlhausen
Linden
Rauendahl
Baak
Welper
Hattingen
01
02
03
05
A
B
C
D
Hauptbahnhof
Wiehagen
Neustadtplatz
Rheinelbestr.
Bergmannstr.
Wissenschaftspark
Muhlenbruchstr.
Wembkenstr.
Stephanstr.
Wetterstr.
Bruggemannstr.
Kettelerstr.
Nansenstr.
Lazarettstr.
Gesamtschule Uckendorf
Nikolaus Groß-Str.
Stadtteilhof
Uckendorfer Platz
Buchanstr.
Hüller Str.
Markusstr.
Nattmannsweg
Roggenberg
Leithe
Geisenkirchener Str.
Komnatstr.
Hohensteinstr.
Leithestr.
Bogenstr.
Gertrudisplatz
Roseneigasse
Saarlandstr.
Freiheitstr.
Wattenscheid Post
Querstr.
Augusta-Bebel-Platz
Vielingstr.
Centrumplatz
Alte Heide
Elbinger Str.
Goldhammer Str.
Westpark
Wattenscheid Hbf
Engelsburger Str.
Wattenscheider Str.
Erzstr.
Annastr.
Südring
Schmidtstr.
Hauptbahnhof
Bermuda3eck/ Musikforum
Bahnhof Eppendorf
Schauspielhaus
Heusnerstr.
Leibnizstr.
Wilhelm-Leithe-Weg
Auf dem Kley
Griegweg
Friedrich-Lueg-Str.
Röntgenstr.
Bruckner Str.
Steinhagen
Sinterstr.
Bergmannsheil
Farnstr.
Friedrichstr.
Rombacher Hütte
Brücke Engelsburger Str.
Bärendorfer Str.
Lange Mallmke
Kohlenstr.
Rechener Park
Werk Eickhoff
Knappschaft
Knoopstr.
Schützenstr./ Thorpe Helmutmus.
Dahlienweg
Ruhrstr.
Mattenburg
Hornebarg
Gelds. Feld
Elchweg
Lönsberg
Münscheider Str.
Zollstr.
Rembrandtweg
Lilleweg
Scharpenseelstr.
Meinholtweg
Gaußstr.
Am Birkenwald
Im Berge
Am Feldbrand
Südbad
Am Röderschacht
Nevelstr.
Am Buchenhain
Blankensteiner Str.
Natorpstr.
Kemnader Str.
Am Steinknapp
Sommerladstr.
Immerweg
Kellermannsweg
Karl-Friedrich-Str.
Prinz-Regent-Str.
Berneckerstr./ Knappenstr./ Zeche
Weitmar Mitte
Haus Weitmar
Münscheider Str.
Am Haarmannsbusch
Im Weiperfeld
Friedensstr.
Thingstr.
Rungstr.
Gesamtschule Welper
Am Rosenthal-Denkmal
Henrichshütte
Ruhrblick
Heinrich Kampchen-Str.
Burgaltendorf Kirche
Burgaltendorf Burgruine
Gemeindehaus
Am Hang
Worringstr.
Braukseepe
Baumschule
Freisenbruchstr.
Vor-der-Vogelweide-Str.
Sportanlage Elberg
Alte Schweitzer Str.
Soervogelweg
Burgerhaus Oststadt
Kanalstenberg
Schwimmbad Oststadt
Elberg
Elberg Kirche
Weg am Berge
Eisenwerk
Horster Str.
Breloher Steig
Abzweig Dahlhausen
Von-Ossietzky-Ring
Carl-Wolf-Str.
Geschwister-Scholl-Str.
Hörsterfeld
Schacht Heintzmann
Schirnbecker Teiche
Märkische Str.
Zweibachsege
Lüttropp
Wackenberg
Bruninghofen Weg
Sulzbachtal
Wendelinstr.
Lahnbeckestr.
Nolksgarten
Essen
Bo-Dahlhausen
Zentrum Augusta Linden
Auf dem Holte
Linden Mitte
Hüttenschule
Ruhrtalbahn
Hellweg-Bahn
Emscher-Lippe-Bahn
Rhein-Ruhr-Express
Rhein-Sieg-Express
Rhein-Ruhr-Bahn
Rhein-Haard-Bahn
Rhein-Münsterland-Express
Rhein-Emscher-Bahn
Rhein-Weser-Bahn
Rhein-Erft-Bahn
Rhein-Express
Rhein-Wupper-Bahn
Rhein-Niers-Bahn
Rhein-Niers-Express
Rhein-Sieg-Bahn
Rhein-Express
Rhein-Wupper-Express
Rhein-Niers-Express
Rhein-Sieg-Express
Rhein-Ruhr-Express
Rhein-Haard-Express
Rhein-Münsterland-Express
Rhein-Emscher-Express
Rhein-Weser-Express
Rhein-Erft-Express


Darstellung im Plan
Zeichenerklärung
S-Bahn
RE
RB
Stadtbahn
Straßenbahn
Taxibus
Nachtbus
Kundencenter
Endhaltestelle
Maßstab 1:22.500
500 m
1 km
Impressum:
Datenbestand: Dezember 2016
Alle Angaben ohne Gewähr
Herausgeber: Bochum-Gelsenkirchen Straßenbahnen AG
in Zusammenarbeit mit der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)
45879 Gelsenkirchen, Augustastraße 1
Geodaten: © OpenStreetMap-Mitwirkende
Kartenerstellung: MENTZ GmbH, www.mentz.net
N
Bochum
Gelsenkirchen
Herne
Essen
Bochum Hbf
Gelsenkirchen Hbf
Herne Hbf
Essen Hbf
Wetter (Ruhr)

Montag bis Freitag



* = Die Linie 306 wird an Schultagen in der HVZ abschnittsweise zu einem 5-Minuten-Takt verstärkt

** = nur freitags

= 5 Minuten-Takt

= 10 Minuten-Takt

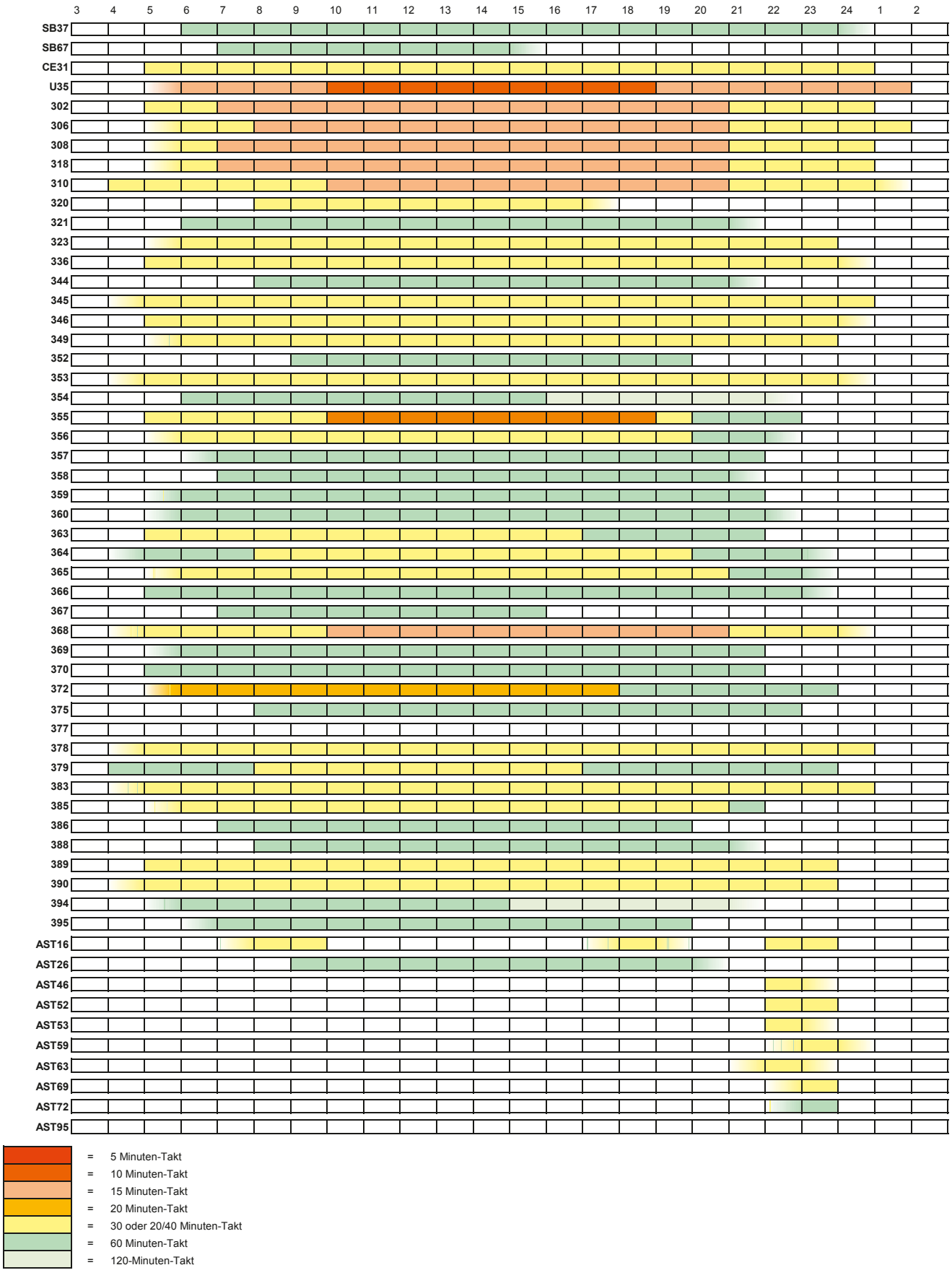
= 15 Minuten-Takt

= 20 Minuten-Takt

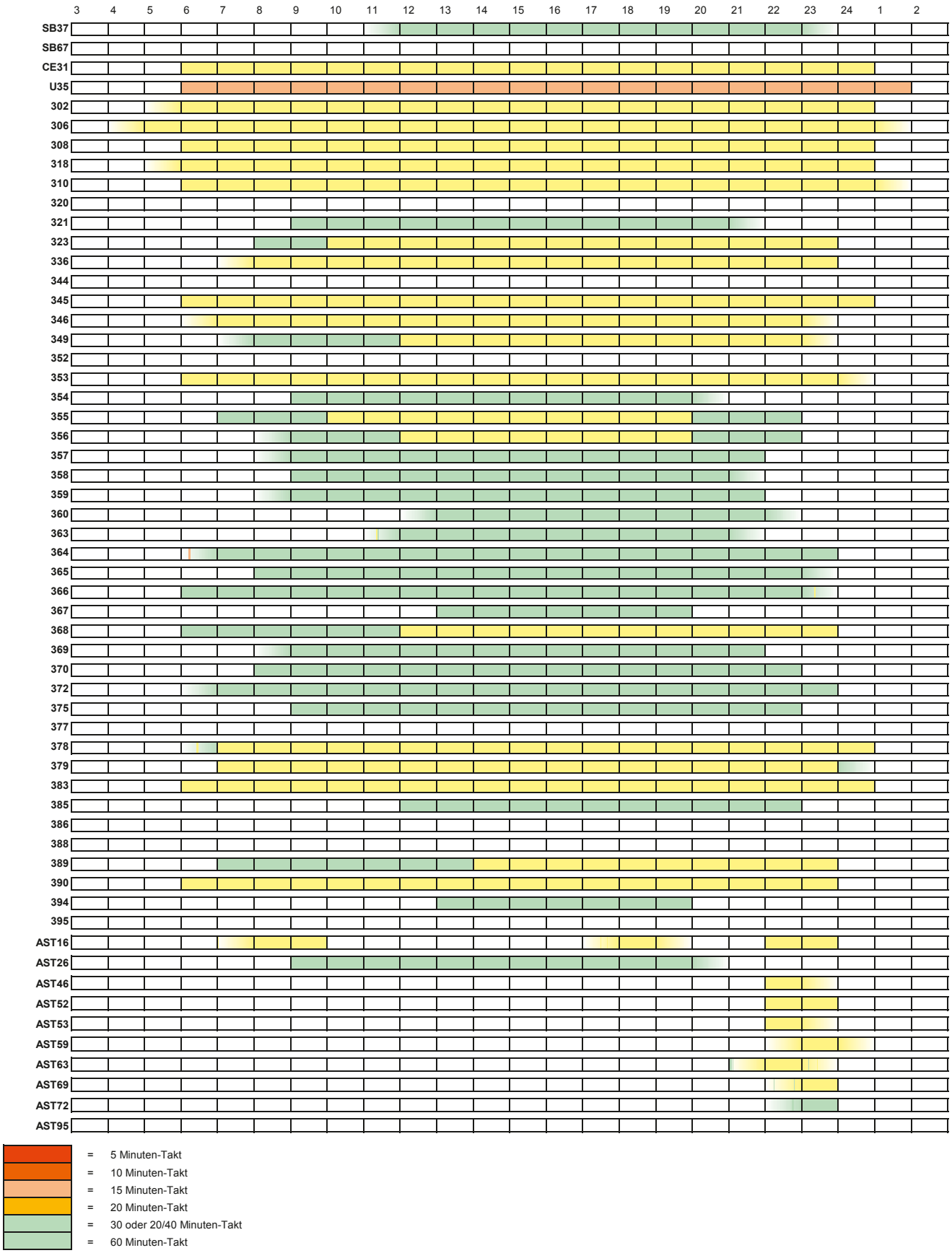
= 30 oder 20/40 Minuten-Takt

= 60 Minuten-Takt

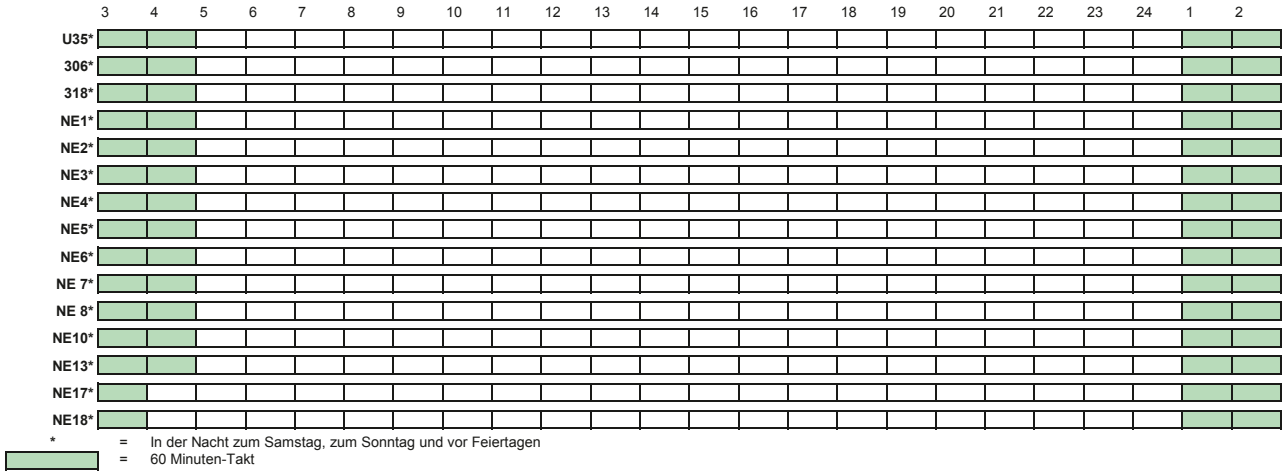
Samstag

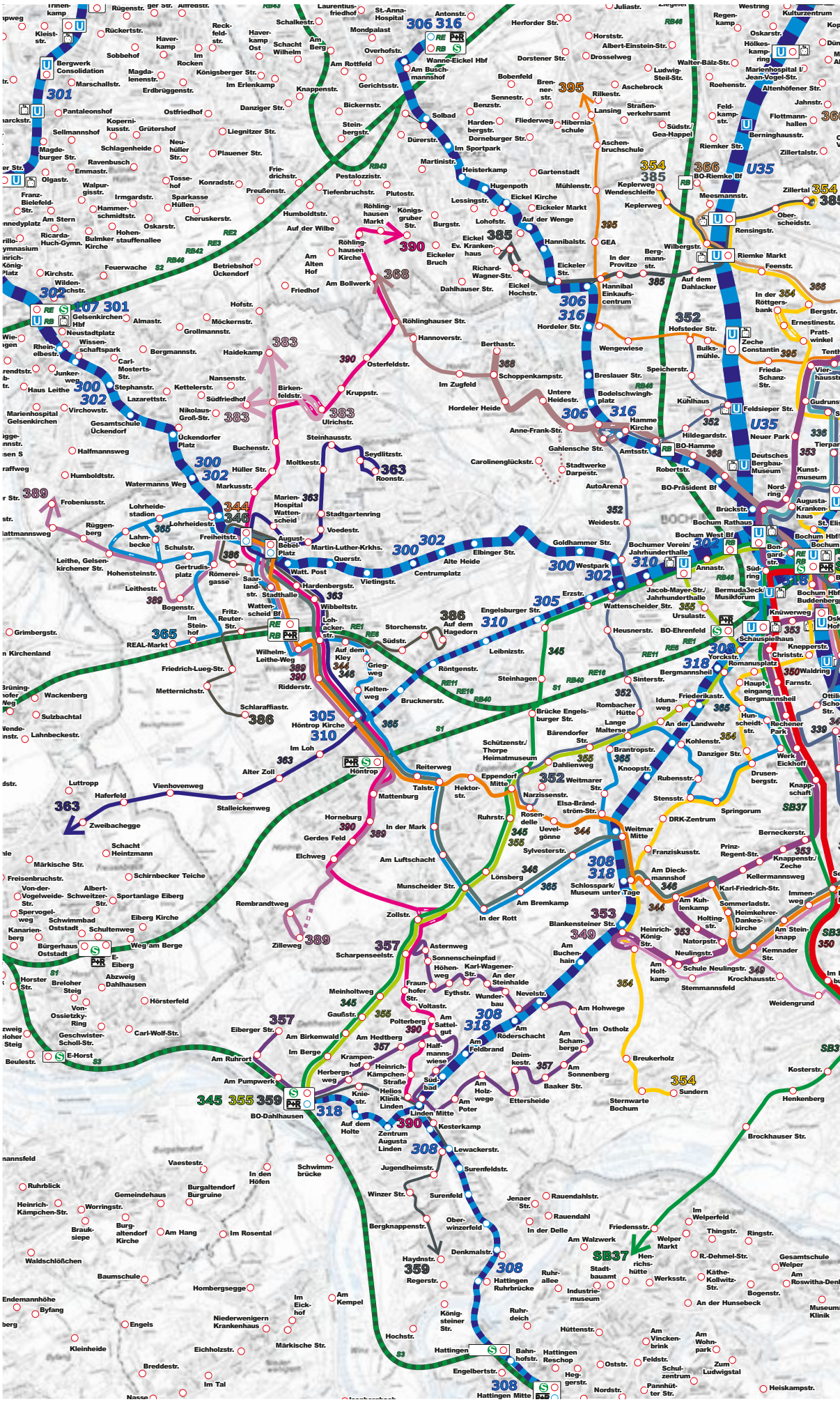

3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 1 2
SB37
SB67
CE31
U35
302
306
308
318
310
320
321
323
336
344
345
346
349
352
353
354
355
356
357
358
359
360
363
364
365
366
367
368
369
370
372
375
377
378
379
383
385
386
388
389
390
394
395
AST16
AST26
AST46
AST52
AST53
AST59
AST63
AST69
AST72
AST95
= 5 Minuten-Takt
= 10 Minuten-Takt
= 15 Minuten-Takt
= 20 Minuten-Takt
= 30 oder 20/40 Minuten-Takt
= 60 Minuten-Takt
= 120-Minuten-Takt

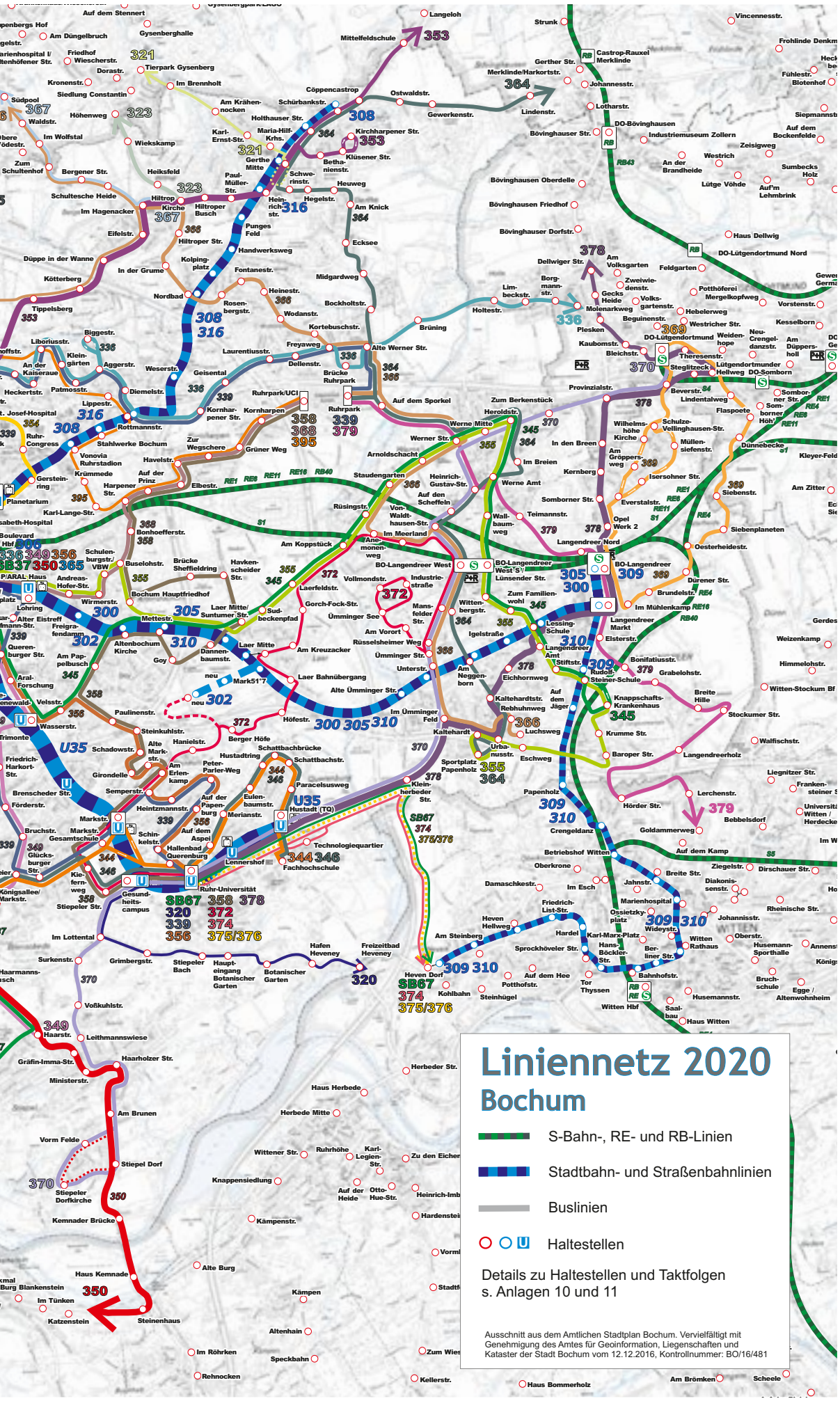
Sonntag

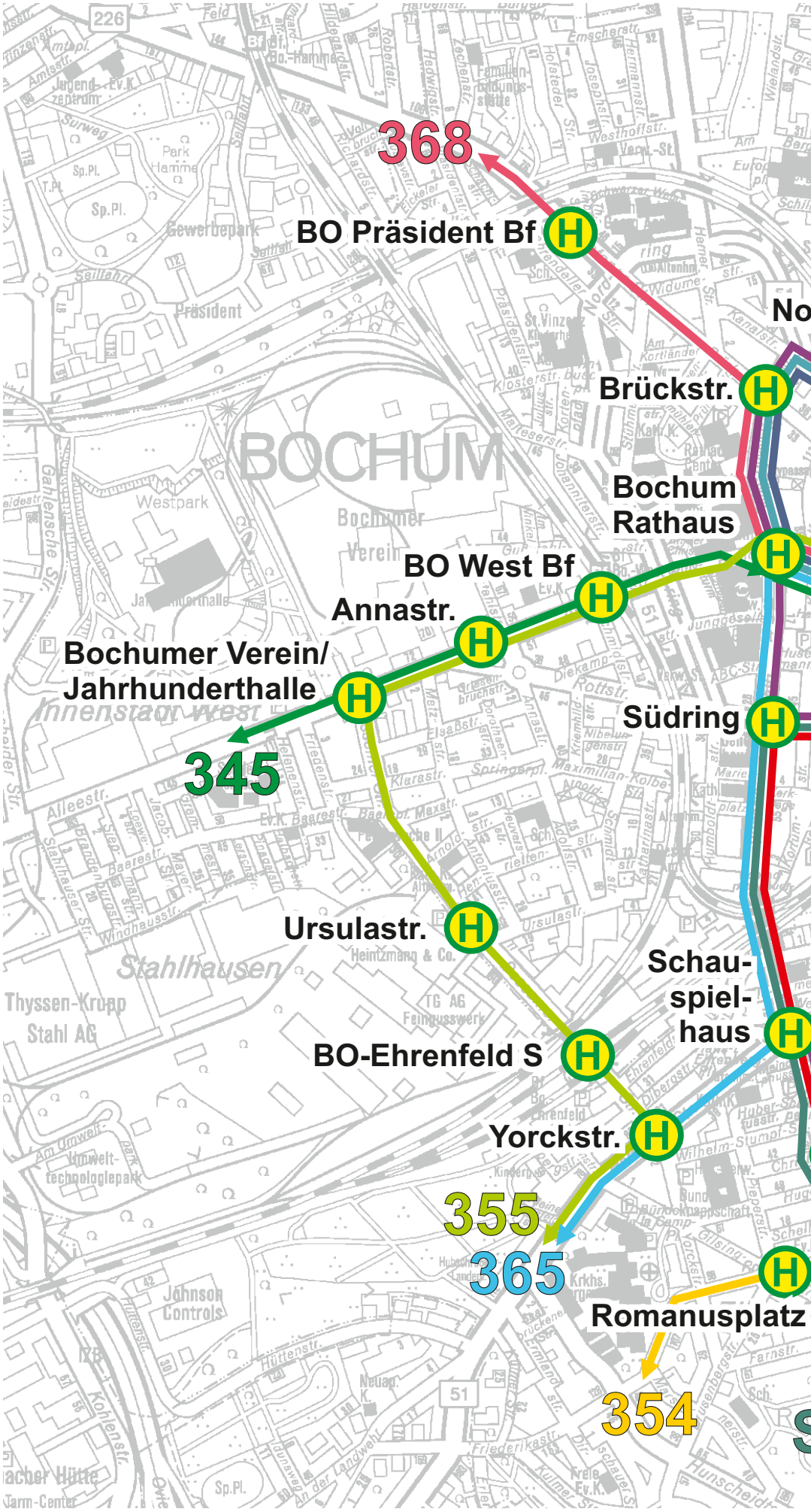

3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
1
2
SB37
SB67
CE31
U35
302
306
308
318
310
320
321
323
336
344
345
346
349
352
353
354
355
356
357
358
359
360
363
364
365
366
367
368
369
370
372
375
377
378
379
383
385
386
388
389
390
394
395
AST16
AST26
AST46
AST52
AST53
AST59
AST63
AST69
AST72
AST95
= 5 Minuten-Takt
= 10 Minuten-Takt
= 15 Minuten-Takt
= 20 Minuten-Takt
= 30 oder 20/40 Minuten-Takt
= 60 Minuten-Takt

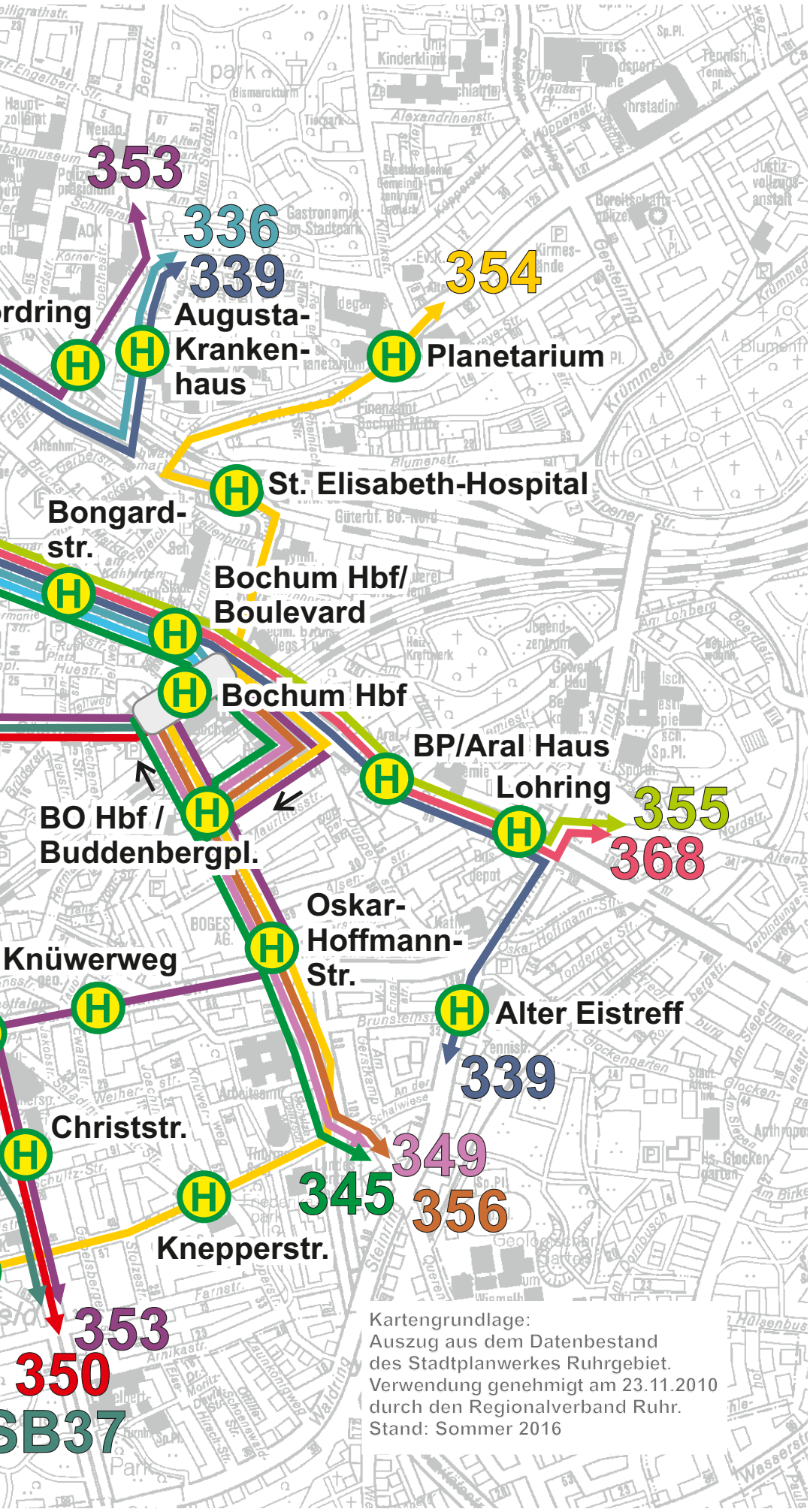
NachtExpress



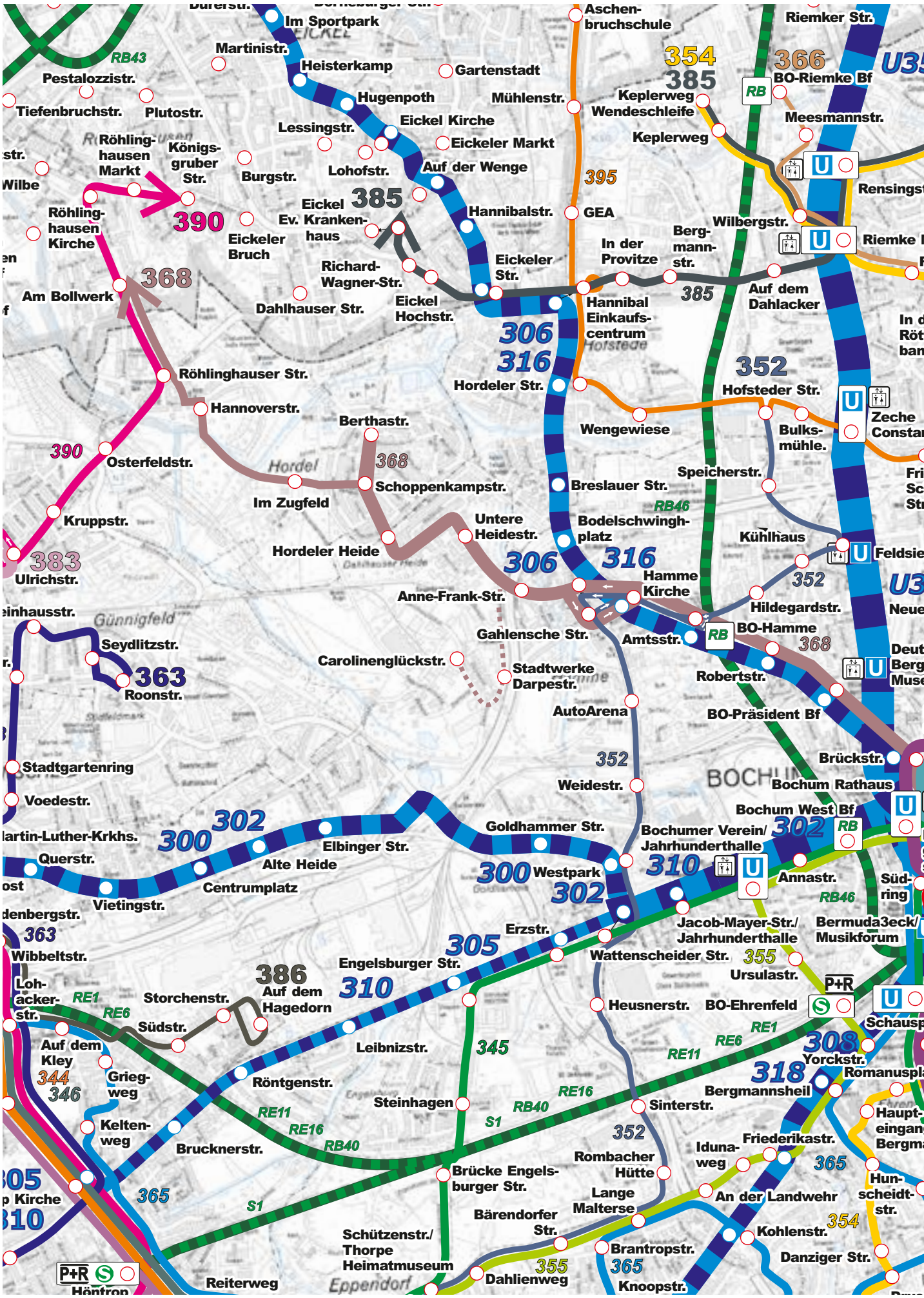

Gelsenkirchen Hbf
Bochum Hbf
Bochum Rathaus
Bochum West Bf
Bochum Nord Bf
BO-Präsident Bf
BO-Hamme
BO-Riemke Bf
BO-Dahlhausen
BO-Ehrenfeld
Hattingen
Hattingen Mitte
Hattingen Ruhrbrücke
Hattingen Reschop
Hattingen Bahnhofstr.
Höntrop
Höntrop Kirche
E-Eiberg
E-Horst
REAL-Markt
Bochum Verein Jahrhunderthalle
Bermuda3eck/ Musikforum
Jacob-Mayer-Str./ Jahrhunderthalle
Schauspielhaus
Stadthalle
Hammer Kirche
Riemke Markt
Zeche Constantin
Deutsches Bergbau-Museum
Kunstmuseum
Stadtwerke Darpestr.
AutoArena
Marienhospital Gelsenkirchen
Gesamtschule Ückendorf
Ückendorfer Platz
Betriebshof Ückendorf
Feuerwache
Kirchstr.
Wilden-schachtstr.
Hofstr.
Almastr.
Grollmannstr.
Möckernstr.
Neustadtplatz
Wissen-schaftspark
Bergmannstr.
Haidekamp
Carl-Mosterts-Str.
Junker-weg
Haus Leithe
Stephanstr.
Kettelerstr.
Nansenstr.
Lazarettstr.
Südfriedhof
Virchowstr.
Nikolaus-Groß-Str.
Halfmannsweg
Humboldtstr.
Watermanns Weg
Markusstr.
Buchenstr.
Hüller Str.
Moltkestr.
Steinhausstr.
Seydlitzstr.
Roonstr.
Ulrichstr.
Kruppstr.
Osterfeldstr.
Birken-feldstr.
Nikolaus-Groß-Str.
Gesamtschule Ückendorf
Ückendorfer Platz
Froebniusstr.
Lohrheide-stadion
Lohrheidestr.
Lahm-becke
Schulstr.
Freiheitstr.
Rüggen-berg
Leithe, Gelsen-kirchener Str.
Hohensteinstr.
Gertrudis-platz
Römerei-gasse
Leithestr.
Bogenstr.
Im Stein-hof
Fritz-Reuter-Str.
Watten-scheid Bf
Saar-land-str.
Stadthalle
Hardenbergstr.
Wibbeltstr.
Loh-ackerstr.
Wilhelm-Leithe-Weg
Friedrich-Lueg-Str.
Metternichstr.
Ridderstr.
Kelten-weg
Grieg-weg
Auf dem Kley
Südstr.
Storchenstr.
Auf dem Hagedorn
Röntgenstr.
Steinhagen
Leibnizstr.
Bruckner-str.
Schlaraffiastr.
Wackenberg
Sulzbachtal
Lahnbeckestr.
Grimbergstr.
Brüning-hofer Weg
Wende-hammerstr.
Kirchenland
Luttropp
Haferfeld
Vienhovenweg
Stalleickenweg
Zweibachegge
Alter Zoll
Im Loh
Schacht Heintzmann
Märkische Str.
Schirnbecker Teiche
Freisenbruchstr.
Von-der-Vogelweide-Str.
Albert-Schweitzer-Str.
Sportanlage Eiberg
Spervogel-weg
Schwimmbad Oststadt
Schultenweg
Eiberg Kirche
Kanarien-berg
Bürgerhaus Oststadt
Weg am Berge
Horster Str.
Breloher Steig
Abzweig Dahlhausen
Von-Ossietzky-Ring
Hörsterfeld
Geschwister-Scholl-Str.
Carl-Wolf-Str.
Beulestr.
Eiberger Str.
Am Birkenwald
Im Berge
Am Ruhrort
Am Pumpwerk
Am Hedtberg
Krampen-hof
Herbergs-weg
Heinrich-Kämpchen-Straße
Knie-str.
Helios Klinik Linden
Linden Mitte
Am Poter
Auf dem Holte
Zentrum Augusta Linden
Kesterkamp
Lewackerstr.
Jugendheimstr.
Surenfeldstr.
Schwimm-brücke
In den Höfen
Vaestestr.
Ruhrblick
Gemeindehaus
Burgaltendorf Burgruine
Heinrich-Kämpchen-Str.
Worringstr.
Brauk-siepe
Burg-altendorf Kirche
Am Hang
Im Rosental
Waldschlößchen
Baumschule
Hombergsegge
Endemannhöhe
Byfang
Engels
Niederwenigern Krankenhaus
Im Eick-hof
Am Kempel
Kleinheide
Eichholzstr.
Märkische Str.
Breddestr.
Im Tal
Nasse
Winzer Str.
Surenfeld
Bergknappenstr.
Ober-winzerfeld
Denkmalstr.
Haydnstr.
Regerstr.
Königsteiner Str.
Hochstr.
Ruhrdeich
Ruhrallee
Stadt-bauamt
Industrie-museum
Hüttenstr.
Bahnhofstr.
Engelbertstr.
Heg-gerstr.
Oststr.
Nordstr.
Pannhütter Str.
Am Vincken-brink
Am Wohn-park
Schul-zentrum
Zum Ludwigstal
Feldstr.
Werksstr.
Käthe-Kollwitz-Str.
Bogenstr.
An der Hunsebeck
Am Roswitha-Denk
Gesamtschule Welper
Welper Markt
Friedensstr.
Im Welperfeld
Thingstr.
Ringstr.
R.-Dehmel-Str.
Henrichshütte
Am Walzwerk
Jenaer Str.
Rauendahl
Rauendahlstr.
In der Delle
Brockhauser Str.
Henkenberg
Kosterstr.
Sundern
Sternwarte Bochum
Stemmannsfeld
Weidengrund
Krockhausstr.
Neulingstr.
Schule Neulingstr.
Natorpstr.
Am Stein-knapp
Kemnader Str.
Am Holt-kamp
Am Kuh-lenkamp
Holting-str.
Heimkehrer-Dankes-kirche
Sommerladstr.
Karl-Friedrich-Str.
Immen-weg
Am Dieck-mannshof
Kellermannsweg
Prinz-Regent-Str.
Knappenstr./ Zeche
Berneckerstr.
Franziskusstr.
Weitmar Mitte
Elsa-Brändström-Str.
Springorum
DRK-Zentrum
Stensstr.
Rubensstr.
Drusen-bergstr.
Knapp-schaft
Werk Eickhoff
Brantropstr.
Knoopstr.
Dahlienweg
Weitmarer Str.
Narzissenstr.
Eppendorf Mitte
Hektor-str.
Talstr.
Reiterweg
Schützenstr./ Thorpe Heimatmuseum
Bärendorfer Str.
Lange Malterse
Rombacher Hütte
Brücke Engelsburger Str.
Iduna-weg
Friederikastr.
An der Landwehr
Kohlenstr.
Danziger Str.
Rechener Park
Hunscheidtstr.
Haupteingang Bergmannsheil
Bergmannsheil
Yorckstr.
Romanusplatz
Knepperstr.
Christstr.
Waldring
Farnstr.
Sinterstr.
Wattenscheider Str.
Ursulastr.
Knüwerweg
Heusnerstr.
Erzstr.
Engelsburger Str.
Elbinger Str.
Alte Heide
Centrumplatz
Goldhammer Str.
Bochumer Verein/ Jahrhunderthalle
Annastr.
Südring
Westpark
Weidestr.
Bochum Rathaus
Brückstr.
Augusta-Kranken-haus
Nordring
Bochum Hbf
Buddenberg
Oskarstr.
Kulturzentrum
Regen-kamp
Westring
Juliastr.
Herforder Str.
Horststr.
Albert-Einstein-Str.
Drosselweg
Dorstener Str.
Ludwig-Steil-Str.
Aschebrock
Walter-Bälz-Str.
Marienhospital I/ Jean-Vogel-Str.
Roehenstr.
Altenhöfener Str.
Jahnstr.
Flottmann-hallen
Berninghausstr.
Zillertalstr.
Riemker Str.
Aschen-bruchschule
Lansing
Straßen-verkehrsamt
Südstr./ Gea-Happel
Rilkestr.
Aschebrock
Bobenfeld
Sennestr.
Benzstr.
Harden-bergstr.
Dornebuger Str.
Im Sportpark
Solbad
Fliederweg
Hibernia-schule
Bremer-str.
Dorstener Str.
Wanne-Eickel Hbf
Am Busch-mannshof
Antonstr.
St.-Anna-Hospital
Mondpalast
Overhofstr.
Am Rottfeld
Gerichtstr.
Schalkestr.
Laurentius-friedhof
Am Berg
Schacht Wilhelm
Haver-kamp Ost
Reck-feld-str.
Haver-kamp
Im Rocken
Königsberger Str.
Im Erlenkamp
Knappenstr.
Danziger Str.
Bickernstr.
Stein-bergstr.
Dürerstr.
Martinistr.
Heisterkamp
Gartenstadt
Mühlenstr.
Hugenpoth
Eickel Kirche
Eickeler Markt
Auf der Wenge
Lessingstr.
Lohofstr.
Burgstr.
Eickel Ev. Kranken-haus
Eickeler Bruch
Richard-Wagner-Str.
Dahlhauser Str.
Eickel Hochstr.
Eickeler Str.
Hannibalstr.
GEA
Hannibal Einkaufs-centrum
In der Provitze
Berg-mann-str.
Hordeler Str.
Wengewiese
Hofsteder Str.
Bulks-mühle
Speicherstr.
Breslauer Str.
Schoppenkampstr.
Im Zugfeld
Berthastr.
Hannoverstr.
Röhlinghauser Str.
Am Bollwerk
Friedhof
Am Alten Hof
Röhlinghausen Kirche
Röhlinghausen Markt
Königsgruber Str.
Humboldtstr.
Auf der Wilbe
Pestalozzistr.
Tiefenbruchstr.
Plutostr.
Preußenstr.
Konradstr.
Tossehof
Sparkasse Hüllen
Cheruskerstr.
Oskarstr.
Hammerschmidtstr.
Irmgardstr.
Walpurgisstr.
Olgastr.
Emmastr.
Ravenbusch
Neu-hüller Str.
Plauener Str.
Liegnitzer Str.
Ostfriedhof
Pantaleonshof
Bergwerk Consolidation
Magdeburger Str.
Sellmannshof
Koperni-kusstr.
Grütershof
Schlagenheide
Marschallstr.
Magda-lenenstr.
Erdbrüggenstr.
Rückertstr.
Sobbehof
Haver-kamp
Kleiststr.
Trinen-kamp
Rügenstr.
Alfredstr.
Reck-feld-str.
Schalkestr.
Laurentius-friedhof
St.-Anna-Hospital
Mondpalast
Overhofstr.
Am Rottfeld
Gerichtstr.
Schacht Wilhelm
Am Berg
Haver-kamp Ost

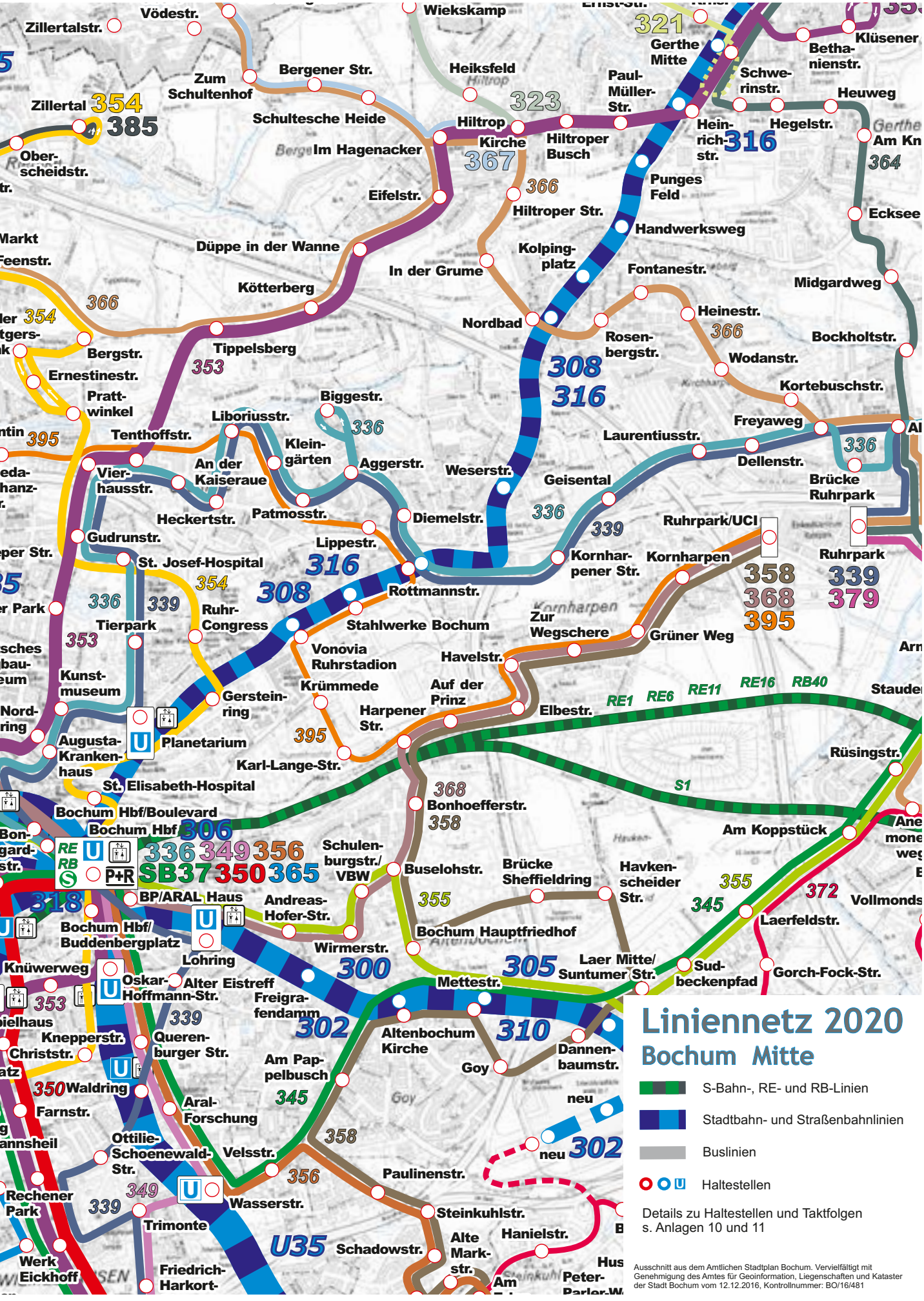

Liniennetz 2020
Bochum
S-Bahn-, RE- und RB-Linien
Stadtbahn- und Straßenbahnlinien
Buslinien
Haltestellen
Details zu Haltestellen und Taktfolgen
s. Anlagen 10 und 11
Ausschnitt aus dem Amtlichen Stadtplan Bochum. Vervielfältigt mit Genehmigung des Amtes für Geoinformation, Liegenschaften und Kataster der Stadt Bochum vom 12.12.2016, Kontrollnummer: BO/16/481


368
BO Präsident Bf
Brückstr.
Bochum Rathaus
BO West Bf
Annastr.
Bochumer Verein/ Jahrhunderthalle
345
Südring
Ursulastr.
Schau-spiel-haus
BO-Ehrenfeld S
Yorckstr.
355
365
Romanusplatz
354
BOCHUM
Westpark
Stahlhausen
Thyssen-Krupp Stahl AG
Johnson Controls



Kartengrundlage:
Auszug aus dem Datenbestand
des Stadtplanwerkes Ruhrgebiet.
Verwendung genehmigt am 23.11.2010
durch den Regionalverband Ruhr.
Stand: Sommer 2016


Im Sportpark
Martinistr.
Heisterkamp
Gartenstadt
Aschen-
bruchschule
Riemker Str.
RB43
Pestalozzistr.
Hugenpoth
Mühlenstr.
354
385
366
BO-Riemke Bf
RB
Tiefenbruchstr.
Plutostr.
Lessingstr.
Eickel Kirche
Keplerweg
Wendeschleife
Meesmannstr.
Röhling-
hausen
Markt
Königs-
gruber
Str.
Eickeler Markt
Keplerweg
Burgstr.
Lohofstr.
Auf der Wenge
395
Eickel
Ev. Kranken-
haus
385
Hannibalstr.
GEA
Wilbergstr.
Röhling-
hausen
Kirche
390
Eickeler
Bruch
Berg-
mann-
str.
Riemke
In der
Provitze
Richard-
Wagner-Str.
Eickeler
Str.
385
Auf dem
Dahlacker
368
Am Bollwerk
Dahlhauser Str.
Eickel
Hochstr.
Hannibal
Einkaufs-
centrum
306
316
352
Röhlinghauser Str.
Hordeler Str.
Hofsteder Str.
Zeche
Hannoverstr.
Berthastr.
Wengewiese
Bulks-
mühle.
390
Osterfeldstr.
Hordel
368
Speicherstr.
Schoppenkampstr.
Breslauer Str.
Im Zugfeld
RB46
Kruppstr.
Untere
Heidestr.
Bodelschwingh-
platz
Kühlhaus
Hordeler Heide
306
316
Feldsie
383
Ulrichstr.
Hamme
Kirche
352
Anne-Frank-Str.
Hildegardstr.
Günnigfeld
Gahlensche Str.
Amtsstr.
RB
BO-Hamme
368
Seydlitzstr.
Carolinenglückstr.
Stadtwerke
Darpestr.
363
Roonstr.
Robertstr.
AutoArena
BO-Präsident Bf
Stadtgartenring
352
Brückstr.
Weidestr.
Bochum Rathaus
Voedestr.
Bochum West Bf
302
300
Goldhammer Str.
Bochumer Verein/
Jahrhunderthalle
Elbinger Str.
Querstr.
Alte Heide
Westpark
300
310
Annastr.
Süd-
ring
302
Centrumplatz
Vietingstr.
RB46
Jacob-Mayer-Str./
Jahrhunderthalle
Bermuda3eck/
Musikforum
Erzstr.
363
305
Wattenscheider Str.
355
Wibbeltstr.
Engelsburger Str.
Ursulastr.
386
Auf dem
Hagedorn
310
Heusnerstr.
BO-Ehrenfeld
P+R
Loh-
acker-
str.
RE1
Storchenstr.
RE6
Südstr.
RE1
RE6
308
Yorckstr.
Auf dem
Kley
Leibnizstr.
345
RE11
318
Bergmannsheil
344
346
Grieg-
weg
Röntgenstr.
RE16
Steinhagen
RB40
Sinterstr.
RE11
RE16
S1
Kelten-
weg
Brucknerstr.
RB40
352
Rombacher
Hütte
Friederikastr.
Iduna-
weg
365
Brücke Engels-
burger Str.
Lange
Malterse
An der Landwehr
Hun-
scheidt-
str.
S1
Bärendorfer
Str.
354
Schützenstr./
Thorpe
Heimatmuseum
Kohlenstr.
Brantropstr.
Danziger Str.
P+R
355
365
Reiterweg
Dahlienweg
Knoopstr.
Eppendorf

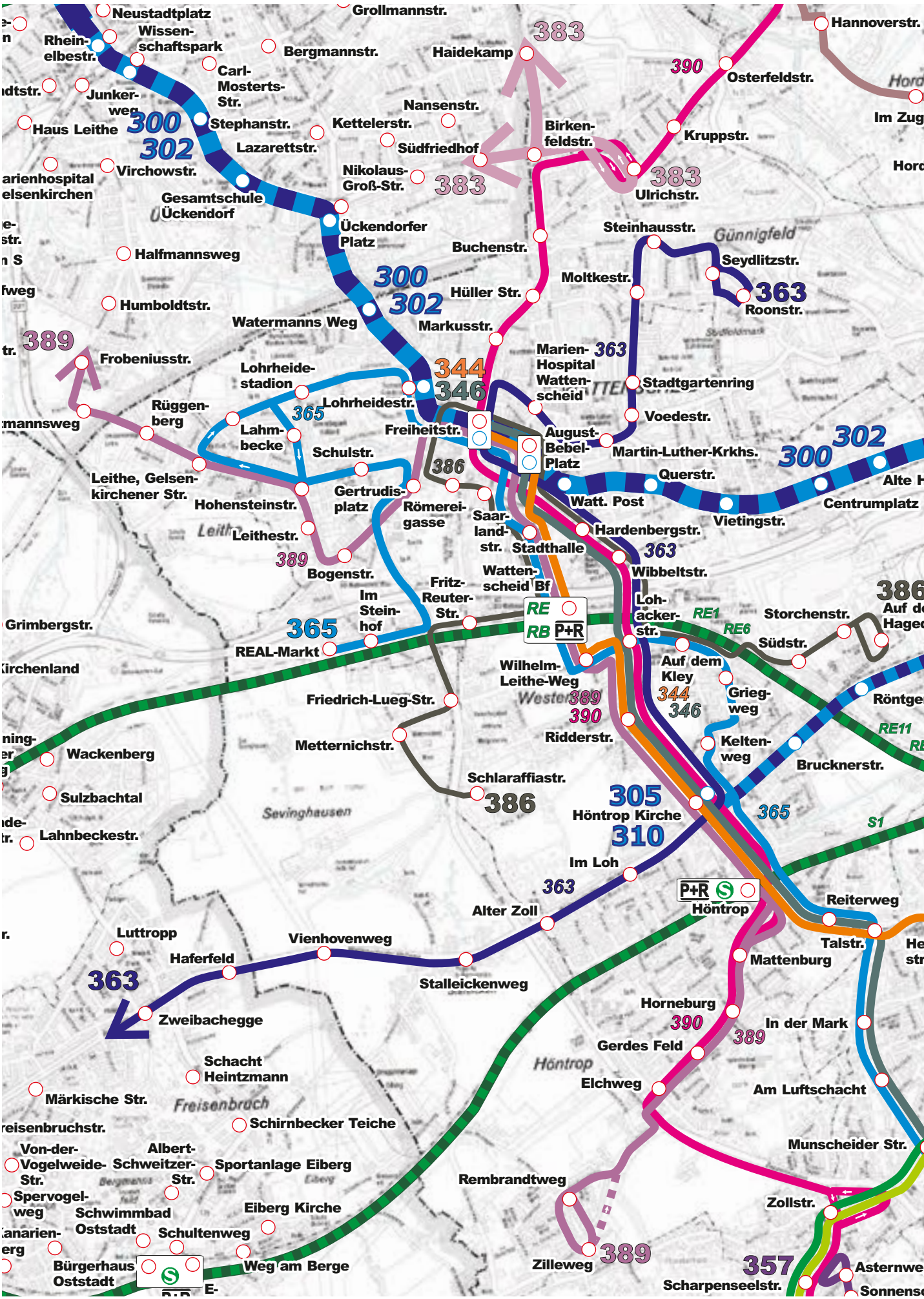


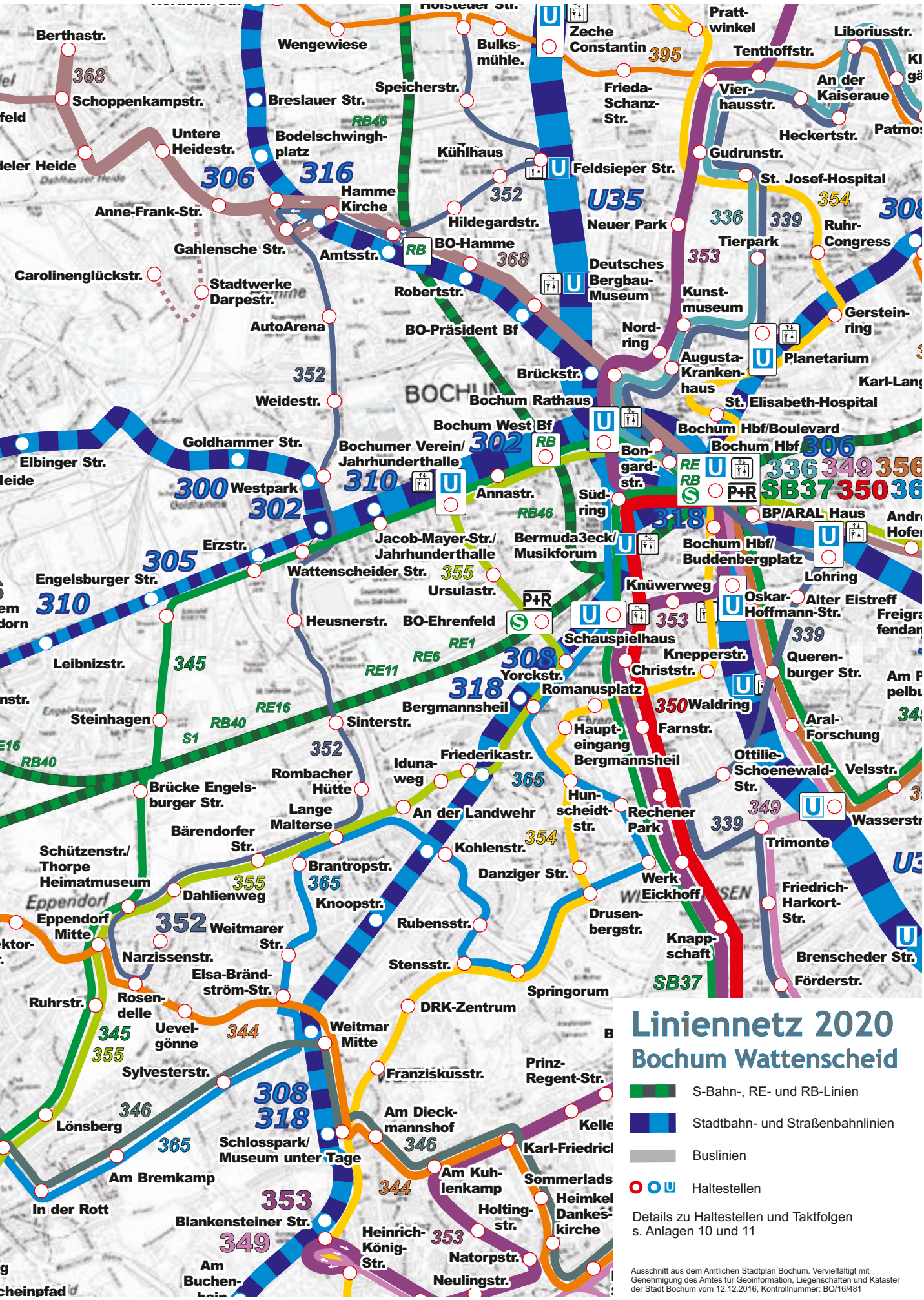
Liniennetz 2020
Bochum Mitte

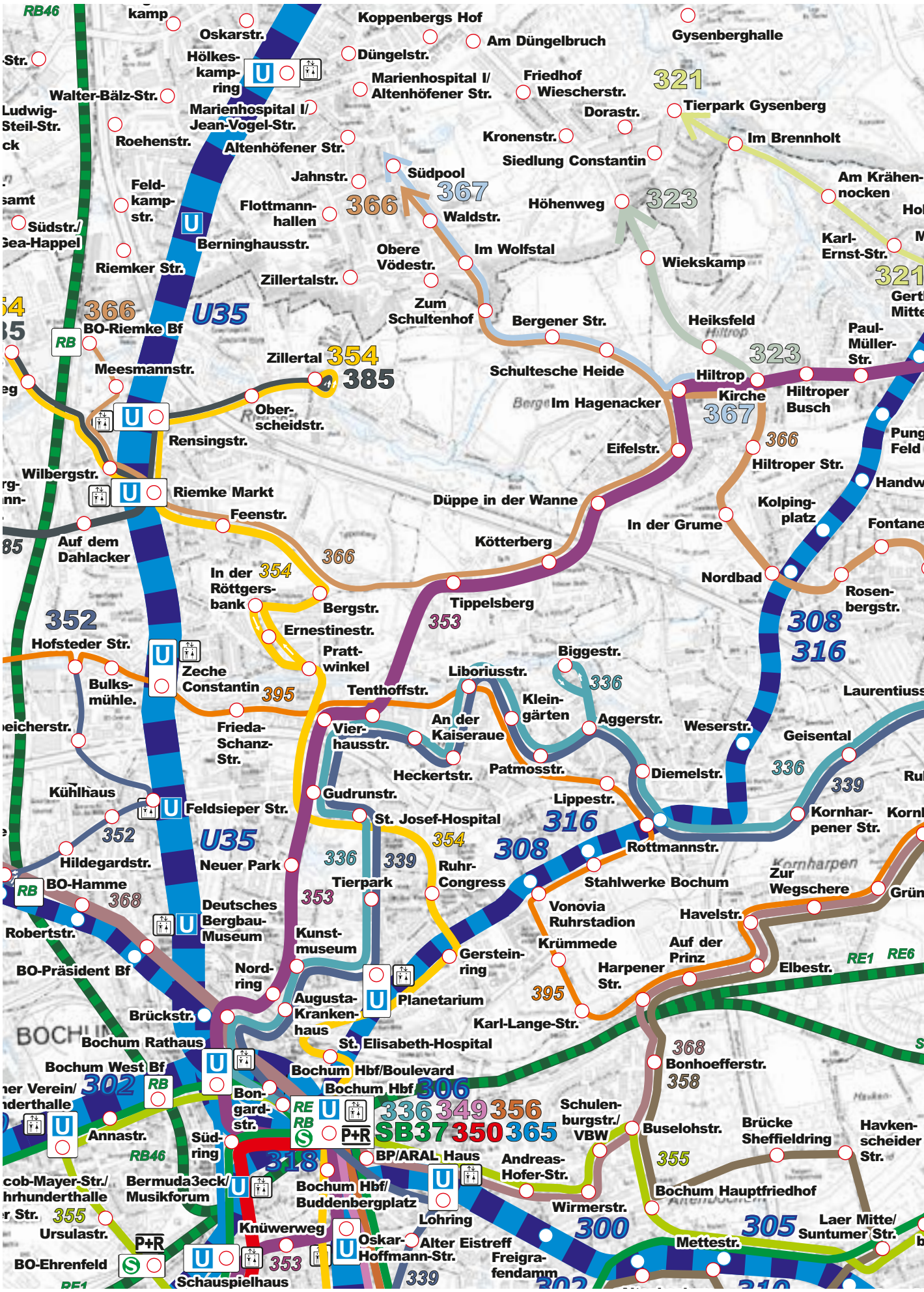
- S-Bahn-, RE- und RB-Linien
- Stadtbahn- und Straßenbahnlinien
- Buslinien
- U Haltestellen

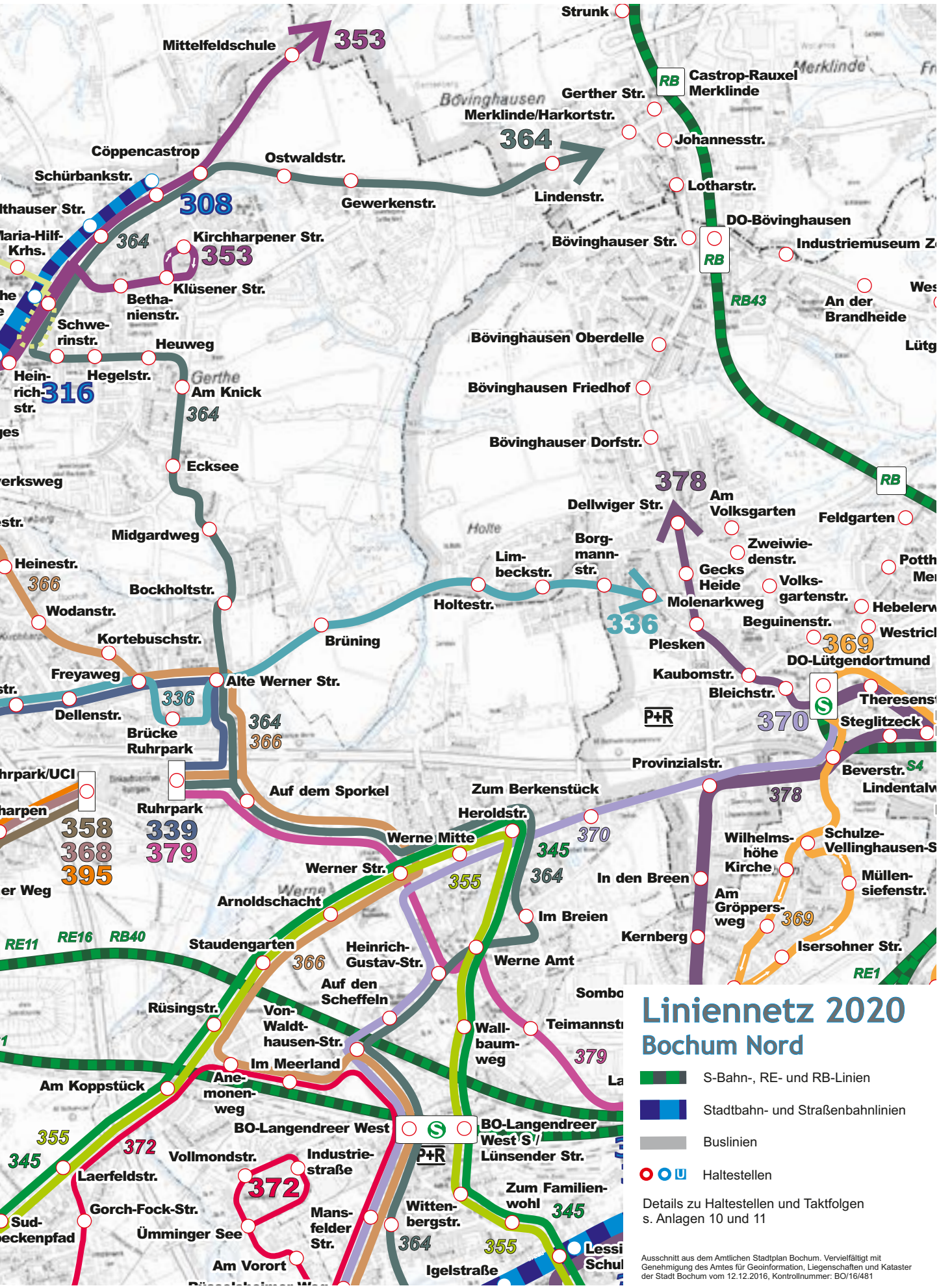
Details zu Haltestellen und Taktfolgen s. Anlagen 10 und 11

Ausschnitt aus dem Amtlichen Stadtplan Bochum. Vervielfältigt mit Genehmigung des Amtes für Geoinformation, Liegenschaften und Kataster der Stadt Bochum vom 12.12.2016, Kontrollnummer: BO/16/481


Neustadtplatz
Wissen-schaftspark
Rhein-elbestr.
Grollmannstr.
Bergmannstr.
Haidekamp
383
Hannoverstr.
390
Osterfeldstr.
Carl-Mosterts-Str.
Junker-weg
Haus Leithe
300
302
Stephanstr.
Kettelerstr.
Nansenstr.
Lazarettstr.
Südfriedhof
Birken-feldstr.
Kruppstr.
Virchowstr.
Nikolaus-Groß-Str.
383
Ulrichstr.
Gesamtschule Ückendorf
Ückendorfer Platz
Steinhausstr.
Günnigfeld
Halfmannsweg
Buchenstr.
Seydlitzstr.
Moltkestr.
300
302
Hüller Str.
363
Roonstr.
Humboldtstr.
Watermanns Weg
Markusstr.
389
Frobeniusstr.
Marien-Hospital Watten-scheid
363
Lohrheide-stadion
344
346
Stadtgartenring
Lohrheidestr.
Rüggen-berg
365
Freiheitstr.
Voedestr.
Lahm-becke
August-Bebel-Platz
Martin-Luther-Krkhs.
300
302
Schulstr.
386
Querstr.
Leithe, Gelsen-kirchener Str.
Gertrudis-platz
Watt. Post
Centrumplatz
Hohensteinstr.
Römerei-gasse
Saar-land-str.
Vietingstr.
Leithestr.
Hardenbergstr.
Stadthalle
363
389
Bogenstr.
Watten-scheid Bf
Wibbeltstr.
Fritz-Reuter-Str.
Im Stein-hof
RE
RB
P+R
Loh-acker-str.
RE1
RE6
Storchenstr.
Südstr.
Grimbergstr.
365
REAL-Markt
Auf dem Kley
Wilhelm-Leithe-Weg
344
346
Grieg-weg
Friedrich-Lueg-Str.
389
390
Ridderstr.
Kelten-weg
Wackenberg
Metternichstr.
Brucknerstr.
Sulzbachtal
Schlaraffiastr.
386
305
Höntrop Kirche
365
Sevinghausen
Lahnbeckestr.
310
S1
Im Loh
363
P+R
Höntrop
Reiterweg
Alter Zoll
Luttropp
Vienhovenweg
Talstr.
Haferfeld
Mattenburg
363
Stalleickenweg
Horneburg
390
In der Mark
Zweibachegge
Gerdes Feld
389
Schacht Heintzmann
Höntrop
Elchweg
Am Luftschacht
Märkische Str.
Freisenbruch
Schirnbecker Teiche
Munscheider Str.
Von-der-Vogelweide-Str.
Albert-Schweitzer-Str.
Sportanlage Eiberg
Rembrandtweg
Spervogel-weg
Schwimmbad Oststadt
Eiberg Kirche
Zollstr.
Schultenweg
Zilleweg
389
357
Bürgerhaus Oststadt
Weg am Berge
Scharpenseelstr.


Liniennetz 2020
Bochum Wattenscheid
S-Bahn-, RE- und RB-Linien
Stadtbahn- und Straßenbahnlinien
Buslinien
Haltestellen
Details zu Haltestellen und Taktfolgen
s. Anlagen 10 und 11
Ausschnitt aus dem Amtlichen Stadtplan Bochum. Vervielfältigt mit Genehmigung des Amtes für Geoinformation, Liegenschaften und Kataster der Stadt Bochum vom 12.12.2016, Kontrollnummer: BO/16/481
Berthastr.
Schoppenkampstr.
Untere Heidestr.
Anne-Frank-Str.
Gahlensche Str.
Carolinenglückstr.
Stadtwerke Darpestr.
AutoArena
Weidestr.
Goldhammer Str.
Elbinger Str.
Westpark
Engelsburger Str.
Erzstr.
Wattenscheider Str.
Leibnizstr.
Steinhagen
Brücke Engelsburger Str.
Bärendorfer Str.
Schützenstr./ Thorpe Heimatmuseum
Eppendorf Mitte
Narzissenstr.
Ruhrstr.
Rosendelle
Uevelgönne
Sylvesterstr.
Lönsberg
In der Rott
Am Bremkamp
Blankensteiner Str.
Am Buchenhain
Schlosspark/ Museum unter Tage
Weitmar Mitte
Weitmarer Str.
Dahlienweg
Elsa-Brändström-Str.
Lange Malterse
Rombacher Hütte
Brantropstr.
Knoopstr.
Rubensstr.
Stensstr.
DRK-Zentrum
Franziskusstr.
Am Dieckmannshof
Am Kuhlenkamp
Heinrich-König-Str.
Natorpstr.
Neulingstr.
Holtingstr.
Heimkes Dankeskirche
Sommerlandstr.
Karl-Friedrich
Prinz-Regent-Str.
Springorum
Heusnerstr.
BO-Ehrenfeld
Ursulastr.
Jacob-Mayer-Str./ Jahrhunderthalle
Bochumer Verein/ Jahrhunderthalle
Annastr.
Bermuda3eck/ Musikforum
Yorckstr.
Bergmannsheil
Sinterstr.
Friederikastr.
Iduna-weg
An der Landwehr
Kohlenstr.
Danziger Str.
Drusenbergstr.
Werk Eickhoff
Knappschaft
Hauptbahnhof/ Bergmannsheil
Romanusplatz
Christstr.
Knepperstr.
Farnstr.
Hunscheidtstr.
Rechener Park
Ottilie-Schoenewald-Str.
Trimonte
Wasserstr.
Velsstr.
Aral-Forschung
Queren-burger Str.
Oskar-Hoffmann-Str.
Alter Eistreff
Lohring
Bochum Hbf/ Buddenbergplatz
Schauspielhaus
Knüwerweg
Südring
Bongardstr.
Bochum Hbf
Bochum Hbf/Boulevard
BP/ARAL Haus
St. Elisabeth-Hospital
Augusta-Krankenhaus
Nordring
Brückstr.
Bochum Rathaus
Bochum West Bf
BO-Präsident Bf
Robertstr.
Deutsches Bergbau-Museum
Kunstmuseum
Planetarium
Gerstein-ring
Karl-Lang
Ruhr-Congress
Tierpark
Neuer Park
Gudrunstr.
St. Josef-Hospital
Feldsieper Str.
Kühlhaus
Hildegardstr.
Hamme Kirche
Bodelschwingh-platz
Breslauer Str.
Speicherstr.
Bulksmühle.
Wengewiese
Zeche Constantin
Frieda-Schanz-Str.
Vierhausstr.
Tenthoffstr.
Prattwinkel
Liboriusstr.
An der Kaiseraue
Heckertstr.
Patmos
Brenscheder Str.
Förderstr.
Friedrich-Harkort-Str.
Drusenbergstr.
Am Bahnhof Langendreer
Langendreer Alter Bf
Langendreer Mitte
Alter Markt
Wasserturm
Bergstr.
Hustadtring
Hustadt
Querenburg
Ruhr-Universität Bochum
Universitätsstr.
Gesundheitszentrum
Uni-Center
Ruhrpark
Ruhrpark Einkaufszentrum
Ruhrpark Nord
Ruhrpark Süd
Ruhrpark Ost
Ruhrpark West
Ruhrpark Mitte
Ruhrpark Süd-Ost
Ruhrpark Süd-West
Ruhrpark Nord-Ost
Ruhrpark Nord-West
Ruhrpark Mitte-Ost
Ruhrpark Mitte-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Mitte-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Süd-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Süd-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Nord-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost
Ruhrpark Nord-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Ruhrpark Mitte-Ost-Ost-Ost-Ost-Ost


RB46
Oskarstr.
Koppenbergs Hof
Am Düngelbruch
Gysenberghalle
Hölkes-kamp-ring
Düngelstr.
Marienhospital I/ Altenhöfener Str.
Friedhof Wiescherstr.
321
Walter-Bälz-Str.
Ludwig-Steil-Str.
Marienhospital I/ Jean-Vogel-Str.
Dorastr.
Tierpark Gysenberg
Roehenstr.
Altenhöfener Str.
Kronenstr.
Im Brennholt
Siedlung Constantin
Jahnstr.
Südpool
367
Am Krähen-nocken
Feld-kamp-str.
Flottmann-hallen
366
Höhenweg
323
Waldstr.
Südstr./ Gea-Happel
Berninghausstr.
Karl-Ernst-Str.
Obere Vödestr.
Im Wolfstal
Wiekskamp
Riemker Str.
Zillertalstr.
321
Zum Schultenhof
366
U35
BO-Riemke Bf
RB
Bergener Str.
Heiksfeld
Paul-Müller-Str.
Zillertal
354
385
Meesmannstr.
Schultesche Heide
323
Hiltrop
Hiltroper Busch
Im Hagenacker
Kirche
367
Ober-scheidstr.
Rensingstr.
Eifelstr.
366
Hiltroper Str.
Wilbergstr.
Riemke Markt
Düppe in der Wanne
Kolping-platz
Feenstr.
In der Grume
Auf dem Dahlacker
Kötterberg
366
Fontane
In der Röttgers-bank
354
Nordbad
Rosen-bergstr.
Bergstr.
Tippelsberg
352
353
308
316
Ernestinestr.
Hofsteder Str.
Pratt-winkel
Biggestr.
Zeche Constantin
395
Liboriusstr.
Tenthoffstr.
336
Laurentiuss
Bulks-mühle.
Klein-gärten
Aggerstr.
Frieda-Schanz-Str.
An der Kaiseraue
Vier-hausstr.
Weserstr.
Geisental
Heckertstr.
Patmosstr.
Diemelstr.
336
339
Kühlhaus
Gudrunstr.
Lippestr.
Feldsieper Str.
St. Josef-Hospital
316
Kornhar-pener Str.
352
U35
354
308
Hildegardstr.
Neuer Park
336
339
Ruhr-Congress
Rottmannstr.
BO-Hamme
RB
Tierpark
Stahlwerke Bochum
Zur Wegschere
368
353
Deutsches Bergbau-Museum
Vonovia Ruhrstadion
Havelstr.
Robertstr.
Kunst-museum
Krümmede
Auf der Prinz
BO-Präsident Bf
Nord-ring
Gerstein-ring
Harpener Str.
Elbestr.
RE1
RE6
Augusta-Kranken-haus
Planetarium
395
Brückstr.
Karl-Lange-Str.
Bochum Rathaus
St. Elisabeth-Hospital
368
Bonhoefferstr.
Bochum West Bf
Bochum Hbf/Boulevard
358
302
RB
Bochum Hbf
306
Bon-gard-str.
RE
RB
336 349 356
Schulen-burgstr./ VBW
Buselohstr.
Brücke Sheffieldring
Havken-scheider Str.
SB37 350 365
P+R
Annastr.
Süd-ring
RB46
318
BP/ARAL Haus
Andreas-Hofer-Str.
355
Bermuda3eck/ Musikforum
Bochum Hbf/ Buddenbergplatz
Lohring
Bochum Hauptfriedhof
Ursulastr.
Knüwerweg
Wirmerstr.
300
305
Laer Mitte/ Suntumer Str.
P+R
Oskar-Hoffmann-Str.
Alter Eistreff
Mettestr.
BO-Ehrenfeld
353
Freigra-fendamm
Schauspielhaus
339
302
310



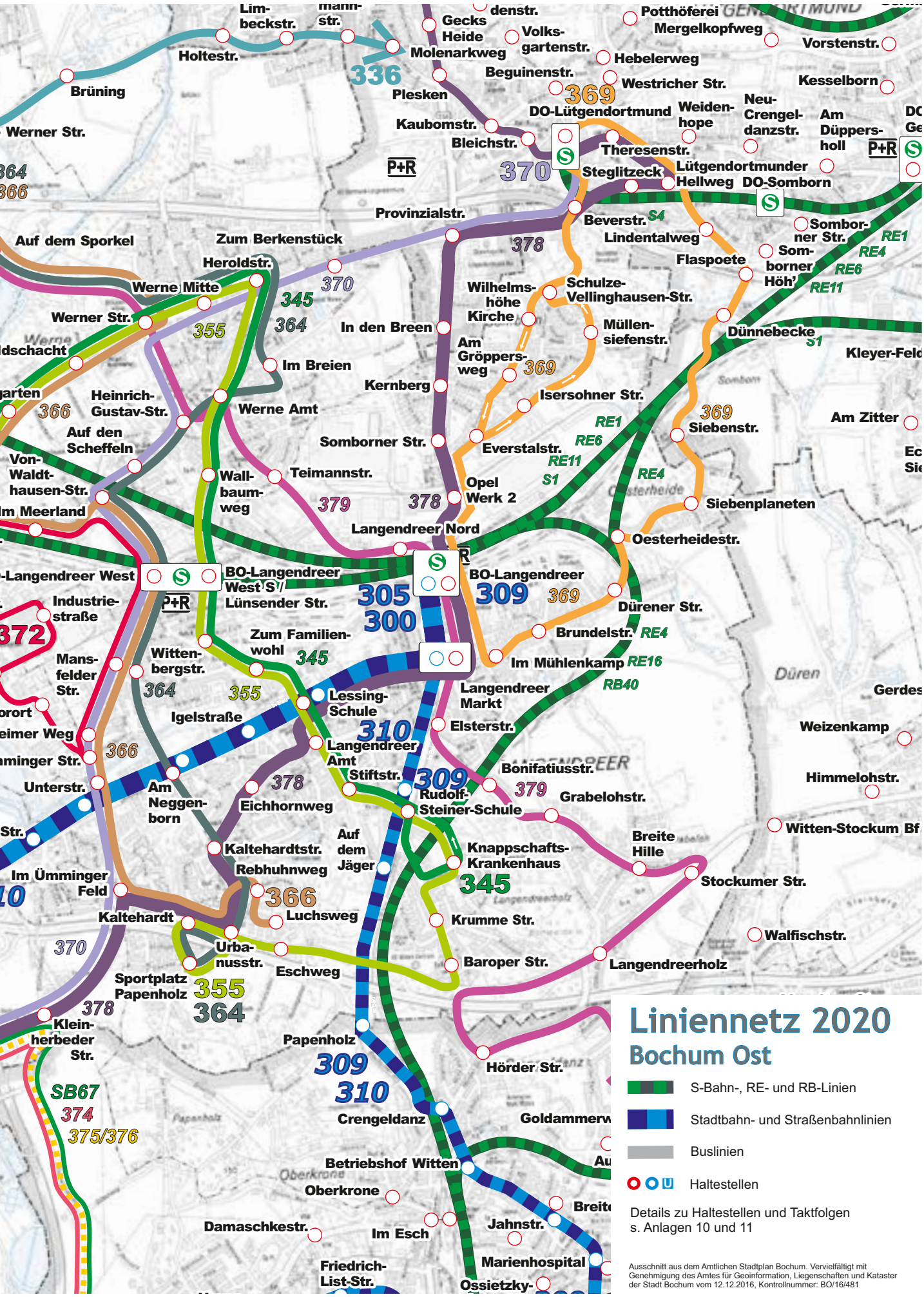
Liniennetz 2020
Bochum Nord

- S-Bahn-, RE- und RB-Linien
- Stadtbahn- und Straßenbahnlinien
- Buslinien
- U Haltestellen

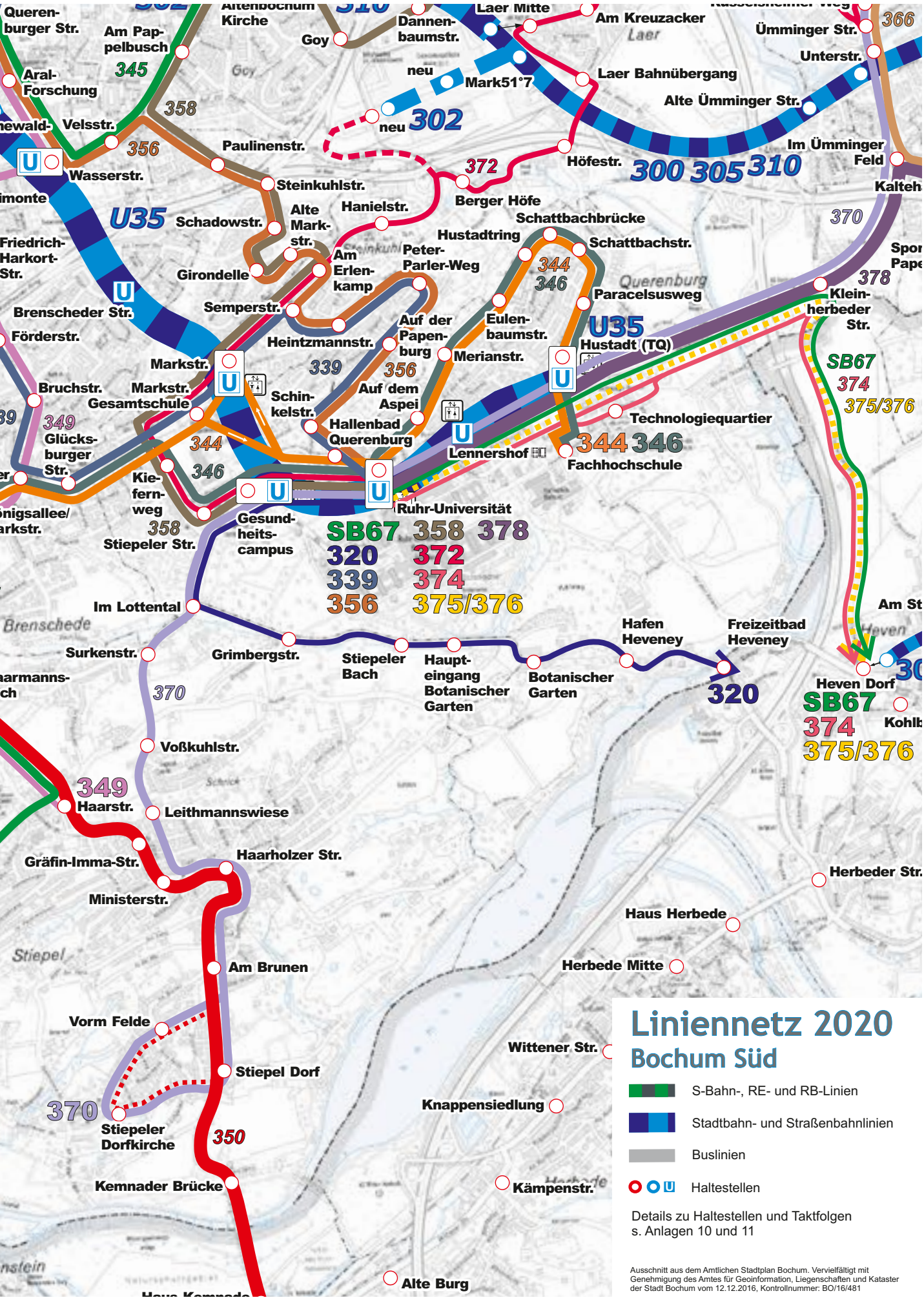
Details zu Haltestellen und Taktfolgen s. Anlagen 10 und 11

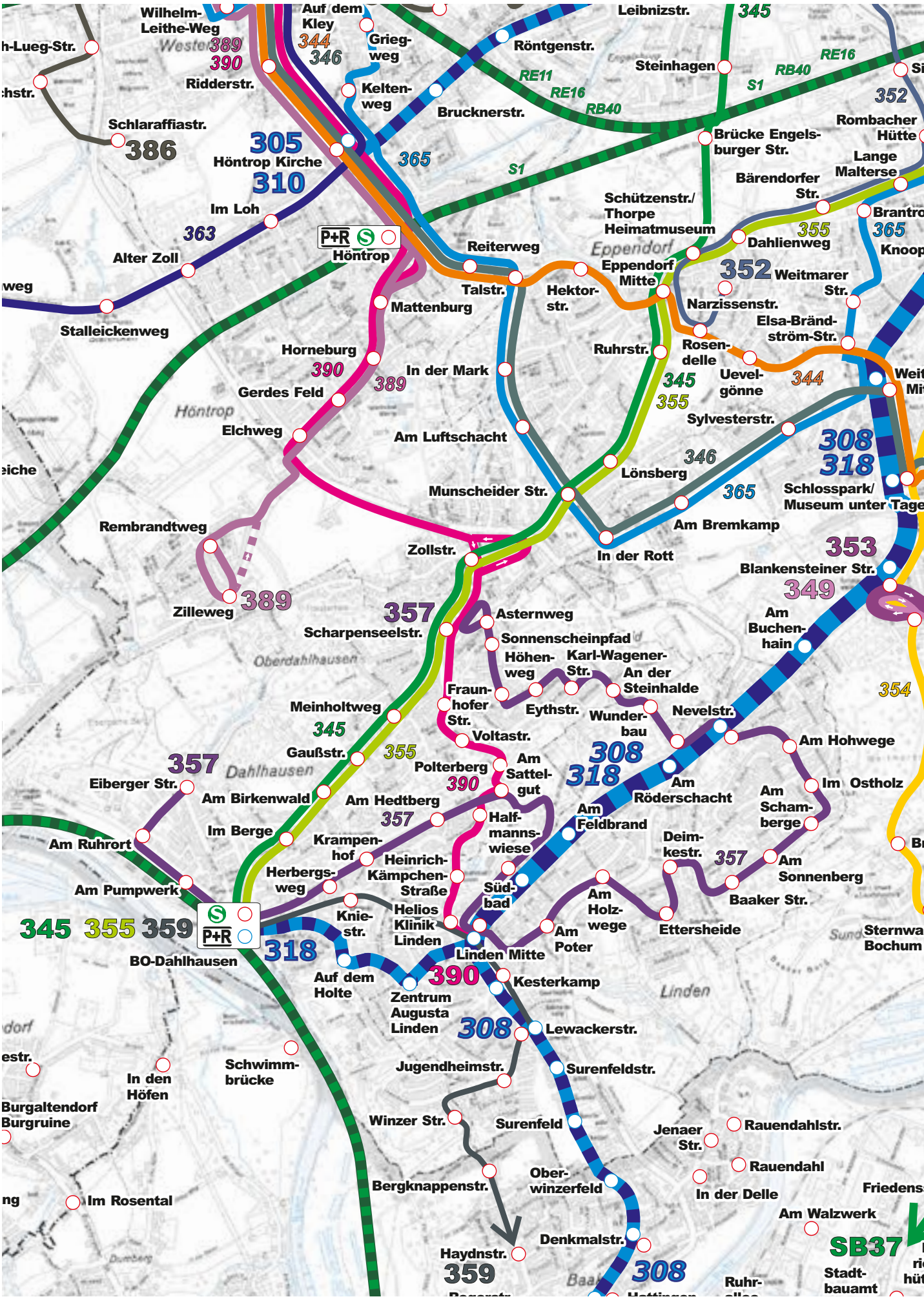
Ausschnitt aus dem Amtlichen Stadtplan Bochum. Vervielfältigt mit Genehmigung des Amtes für Geoinformation, Liegenschaften und Kataster der Stadt Bochum vom 12.12.2016, Kontrollnummer: BO/16/481

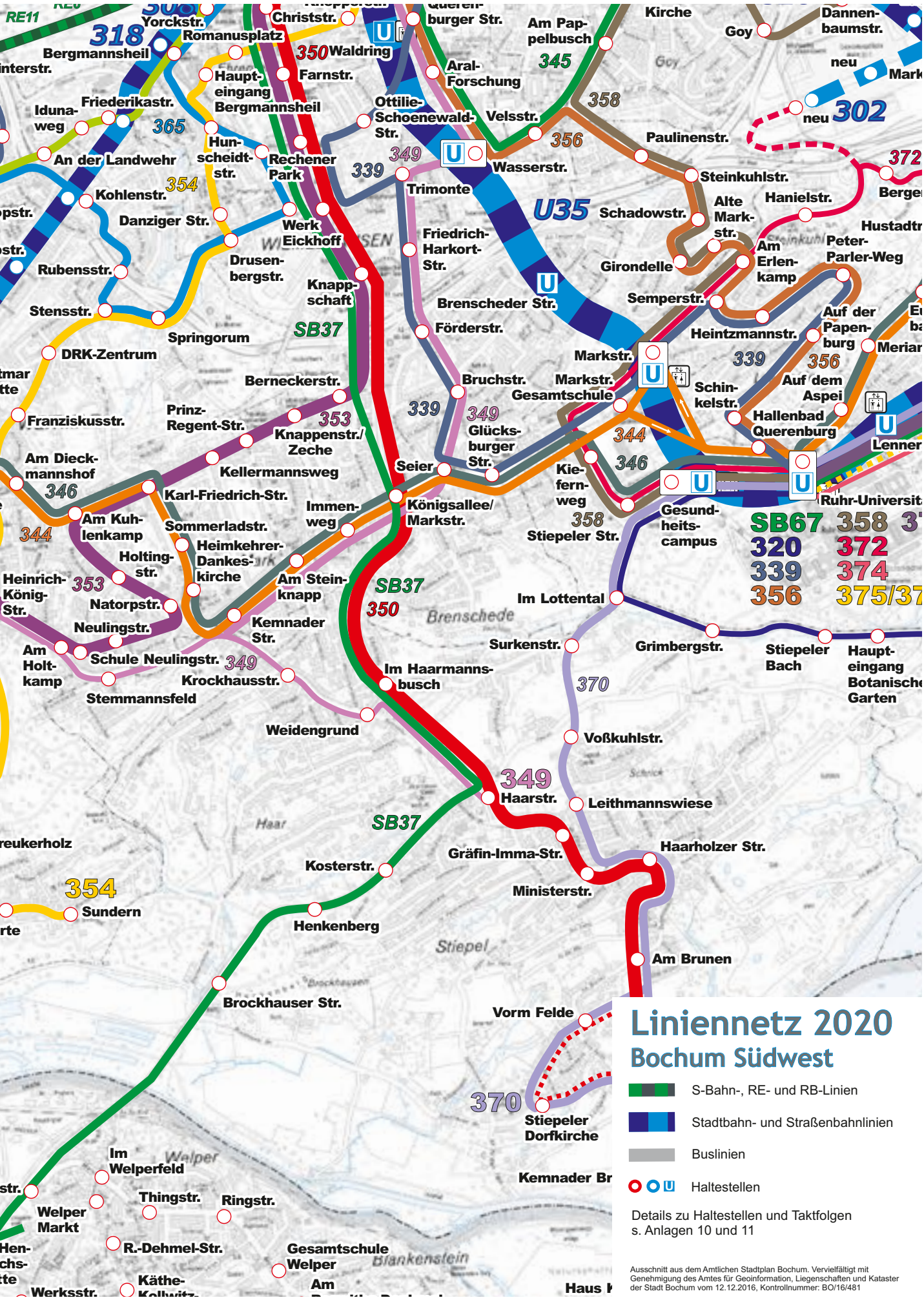

Nordbad
Rosen-bergstr.
Heinestr.
Bockholtstr.
Wodanstr.
Kortebuschstr.
Freyaweg
Laurentiusstr.
Dellenstr.
Brücke Ruhrpark
Ruhrpark/UCI
Ruhrpark
Kornhar-pener Str.
Kornharpen
Geisental
Weserstr.
Diemelstr.
Patmosstr.
Heckertstr.
An der Kaiseraue
Klein-gärten
Biggestr.
Aggerstr.
Liboriusstr.
Tenthoffstr.
Vier-hausstr.
Gudrunstr.
St. Josef-Hospital
Lippestr.
Rottmannstr.
Tippelsberg
Bergstr.
Ernestinestr.
Pratt-winkel
Ruhr-Congress
Tierpark
Stahlwerke Bochum
Vonovia Ruhrstadion
Zur Wegschere
Grüner Weg
Havelstr.
Auf der Prinz
Krümmede
Harpener Str.
Elbestr.
Gerstein-ring
Planetarium
Kunst-museum
Augusta-Kranken-haus
St. Elisabeth-Hospital
Karl-Lange-Str.
Bochum Hbf/Boulevard
Bochum Hbf
Bonhoefferstr.
Schulen-burgstr./ VBW
Buselohstr.
Brücke Sheffieldring
Havken-scheider Str.
Am Koppstück
Rüsingstr.
Staudenge
Ane-monen-weg
Vollmondstr.
Laerfeldstr.
Gorch-Fock-Str.
Ümminger See
Sud-beckenpfad
Laer Mitte/ Suntumer Str.
Andreas-Hofer-Str.
Bochum Hauptfriedhof
Wirmerstr.
Mettestr.
Lohring
BP/ARAL Haus
Bochum Hbf/ Buddenbergplatz
Oskar-Hoffmann-Str.
Alter Eistreff
Freigra-fendamm
Altenbochum Kirche
Goy
Dannen-baumstr.
Laer Mitte
Am Kreuzacker
Laer
Laer Bahnübergang
Mark51°7
neu
Alte Ümminger
Am Pap-pelbusch
Queren-burger Str.
Knepperstr.
Christstr.
Waldring
Farnstr.
Aral-Forschung
Ottilie-Schoenewald-Str.
Velsstr.
Paulinenstr.
Höfestr.
Wasserstr.
Steinkuhlstr.
Trimonte
Hanielstr.
Berger Höfe
Schattbachbrücke
Schattbachstr.
Hustadtring
Peter-Parler-Weg
Alte Mark-str.
Schadowstr.
Girondelle
Am Erlen-kamp
Paracelsusweg
Querenburg
Semperstr.
Brenscheder Str.
Förderstr.
Knapp-schaft
Werk Eickhoff
Friedrich-Harkort-Str.
Heintzmannstr.
Auf der Papen-burg
Eulen-baumstr.
Merianstr.
Hustadt (TQ)
Markstr.
Markstr.
Gesamtschule
Schin-kelstr.
Auf dem Aspei
Hallenbad Querenburg
Lennershof
Technologiequartier
Fachhochschule
Bruchstr.
Glücks-burger Str.
Seier
Kie-fern-weg
Gesund-heits-campus
Ruhr-Universität
Stiepeler Str.
Königsallee/ Markstr.
Immen-weg
Knappenstr./ Zeche
Eckerstr.
Stadtpark
Tierpark
Kunst-museum
Ruhr-Congress
Gerstein-ring
Planetarium
Augusta-Kranken-haus
Bochum Hbf
Bochum Hbf/ Buddenbergplatz
Lohring
Oskar-Hoffmann-Str.
Alter Eistreff
Freigra-fendamm
Queren-burger Str.
Waldring
Aral-Forschung
Ottilie-Schoenewald-Str.
Velsstr.
Wasserstr.
Trimonte
Friedrich-Harkort-Str.
Brenscheder Str.
Förderstr.
Knapp-schaft
Werk Eickhoff
Bruchstr.
Glücks-burger Str.
Seier
Königsallee/ Markstr.
Immen-weg
Knappenstr./ Zeche
Kie-fern-weg
Stiepeler Str.
Gesund-heits-campus
Ruhr-Universität
Lennershof
Fachhochschule
Hallenbad Querenburg
Schin-kelstr.
Markstr.
Markstr.
Gesamtschule
Heintzmannstr.
Semperstr.
Girondelle
Am Erlen-kamp
Alte Mark-str.
Schadowstr.
Steinkuhlstr.
Hanielstr.
Berger Höfe
Höfestr.
Paulinenstr.
Velsstr.
Ottilie-Schoenewald-Str.
Aral-Forschung
Am Pap-pelbusch
Altenbochum Kirche
Goy
Dannen-baumstr.
Laer Mitte
Am Kreuzacker
Laer Bahnübergang
Mark51°7
neu
Alte Ümminger
Sud-beckenpfad
Laer Mitte/ Suntumer Str.
Mettestr.
Wirmerstr.
Bochum Hauptfriedhof
Andreas-Hofer-Str.
Schulen-burgstr./ VBW
Buselohstr.
Brücke Sheffieldring
Havken-scheider Str.
Laerfeldstr.
Vollmondstr.
Gorch-Fock-Str.
Ümminger See
Am Koppstück
Rüsingstr.
Bonhoefferstr.
Bochum Hbf
Bochum Hbf/Boulevard
St. Elisabeth-Hospital
Karl-Lange-Str.
Augusta-Kranken-haus
Kunst-museum
Vonovia Ruhrstadion
Stahlwerke Bochum
Zur Wegschere
Grüner Weg
Havelstr.
Auf der Prinz
Krümmede
Harpener Str.
Elbestr.
Rottmannstr.
Lippestr.
St. Josef-Hospital
Gudrunstr.
Heckertstr.
Patmosstr.
An der Kaiseraue
Klein-gärten
Biggestr.
Aggerstr.
Liboriusstr.
Tenthoffstr.
Vier-hausstr.
Pratt-winkel
Ernestinestr.
Bergstr.
Tippelsberg
Nordbad
Rosen-bergstr.
Heinestr.
Bockholtstr.
Wodanstr.
Kortebuschstr.
Freyaweg
Laurentiusstr.
Dellenstr.
Brücke Ruhrpark
Ruhrpark/UCI
Ruhrpark
Kornhar-pener Str.
Kornharpen
Geisental
Weserstr.
Diemelstr.
Lippestr.
Rottmannstr.
Ruhr-Congress
Tierpark
Stahlwerke Bochum
Vonovia Ruhrstadion
Zur Wegschere
Grüner Weg
Havelstr.
Auf der Prinz
Krümmede
Harpener Str.
Elbestr.
Gerstein-ring
Planetarium
Augusta-Kranken-haus
Karl-Lange-Str.
St. Elisabeth-Hospital
Bonhoefferstr.
Bochum Hbf/Boulevard
Bochum Hbf
Schulen-burgstr./ VBW
Buselohstr.
Brücke Sheffieldring
Havken-scheider Str.
Am Koppstück
Rüsingstr.
Staudenge
Ane-monen-weg
Vollmondstr.
Laerfeldstr.
Gorch-Fock-Str.
Ümminger See
Sud-beckenpfad
Laer Mitte/ Suntumer Str.
Andreas-Hofer-Str.
Bochum Hauptfriedhof
Wirmerstr.
Mettestr.
Lohring
BP/ARAL Haus
Bochum Hbf/ Buddenbergplatz
Oskar-Hoffmann-Str.
Alter Eistreff
Freigra-fendamm
Altenbochum Kirche
Goy
Dannen-baumstr.
Laer Mitte
Am Kreuzacker


Liniennetz 2020
Bochum Ost
S-Bahn-, RE- und RB-Linien
Stadtbahn- und Straßenbahnlinien
Buslinien
Haltestellen
Details zu Haltestellen und Taktfolgen
s. Anlagen 10 und 11
Ausschnitt aus dem Amtlichen Stadtplan Bochum. Vervielfältigt mit Genehmigung des Amtes für Geoinformation, Liegenschaften und Kataster der Stadt Bochum vom 12.12.2016, Kontrollnummer: BO/16/481
Brüning
Holtestr.
Limbeckstr.
Molenarkweg
Gecks Heide
Volksgartenstr.
Plesken
Beguinenstr.
Potthöferei
Mergelkopfweg
Vorstenstr.
Hebelerweg
Westricher Str.
Kesselborn
DO-Lütgendortmund
Weidenhope
Neu-Crengeldanzstr.
Am Düppersholl
Kaubomstr.
Bleichstr.
Theresenstr.
Steglitzeck
Lütgendortmunder Hellweg
DO-Somborn
Provinzialstr.
Beverstr.
Lindentalweg
Flaspoete
Somborner Str.
Somborner Höh'
Auf dem Sporkel
Zum Berkenstück
Heroldstr.
Werne Mitte
Werner Str.
Wilhelmshöhe Kirche
Schulze-Vellinghausen-Str.
Müllensiefenstr.
Dünnebecke
Kleyer-Feld
In den Breen
Am Gröppersweg
Im Breien
Kernberg
Isersohner Str.
Heinrich-Gustav-Str.
Werne Amt
Auf den Scheffeln
Somborner Str.
Everstalstr.
Siebenstr.
Am Zitter
Von-Waldthausen-Str.
Wallbaumweg
Teimannstr.
Opel Werk 2
Siebenplaneten
Im Meerland
Langendreer Nord
Oesterheidestr.
BO-Langendreer West
BO-Langendreer
Lünsender Str.
Industriestraße
Dürener Str.
Brundelstr.
Zum Familienwohl
Im Mühlenkamp
Wittenbergstr.
Mansfelder Str.
Langendreer Markt
Gerdes
Lessing-Schule
Igelstraße
Elsterstr.
Weizenkamp
Langendreer Amt
Stiftstr.
Bonifatiusstr.
Himmelohstr.
Unterstr.
Am Neggenborn
Eichhornweg
Rudolf-Steiner-Schule
Grabelohstr.
Witten-Stockum Bf
Auf dem Jäger
Kaltehardtstr.
Rebhuhnweg
Knappschafts-Krankenhaus
Breite Hille
Im Ümminger Feld
Kaltehardt
Luchsweg
Krumme Str.
Stockumer Str.
Walfischstr.
Urbanusstr.
Eschweg
Baroper Str.
Langendreerholz
Sportplatz Papenholz
Kleinherbeder Str.
Papenholz
Hörder Str.
Crengeldanz
Goldammerw
Betriebshof Witten
Oberkrone
Damaschkestr.
Im Esch
Jahnstr.
Marienhospital
Friedrich-List-Str.
Ossietzky-
Düren
Sombern
Oesterheide
Papenholz
Oberkrone
Langendreerholz
336
369
370
378
345
364
355
366
379
305
300
309
310
372
SB67
374
375/376
RE1
RE4
RE6
RE11
RE16
RB40
S1
S4
P+R


Leibnizstr.
345
RE6
RE11
308
Yorckstr.
Knepperstr.
Christstr.
Röntgenstr.
318
Romanusplatz
Bergmannsheil
350
Waldring
RE11
RE16
RB40
Steinhagen
S1
Sinterstr.
Haupt-
eingang
Bergmannsheil
Farnstr.
Brucknerstr.
352
Friederikastr.
Ottilie-
Schoen
Str.
Rombacher
Hütte
Iduna-
weg
365
Brücke Engels-
burger Str.
An der Landwehr
Hun-
scheidt-
str.
Rechener
Park
339
349
S1
Lange
Malterse
Bärendorfer
Str.
354
Kohlenstr.
Schützenstr./
Thorpe
Heimatmuseum
Brantropstr.
Danziger Str.
Werk
Eickhoff
355
365
Dahlienweg
Reiterweg
Eppendorf
Knoopstr.
Drusen-
bergstr.
Eppendorf
Mitte
352
Weitmarer
Str.
Rubensstr.
Knapp-
schaft
Talstr.
Hektor-
str.
Narzissenstr.
Stensstr.
SB37
Elsa-Bränd-
ström-Str.
Springorum
Ruhrstr.
Rosen-
delle
DRK-Zentrum
Uevel-
gönne
344
Weitmar
Mitte
345
355
Berneckerstr.
Sylvesterstr.
Franziskusstr.
Prinz-
Regent-Str.
353
Knappenstr./
Zeche
308
318
Am Dieck-
mannshof
Kellermannsweg
346
Lönsberg
Schlosspark/
Museum unter Tage
346
Karl-Friedrich-Str.
Munscheider Str.
365
Am Kuh-
lenkamp
Immen-
weg
Am Bremkamp
Sommerladstr.
344
Heimkehrer-
Dankes-
kirche
In der Rott
353
Holting-
str.
Blankensteiner Str.
Am Stein-
knapp
SB37
349
Heinrich-
König-
Str.
353
Natorpstr.
350
Asternweg
Am
Buchen-
hain
Kemnader
Str.
Neulingstr.
Sonnenscheinpfad
Höhen-
weg
Karl-Wagener-
Str.
An der
Steinhalde
Am
Holt-
kamp
Schule Neulingstr.
349
Krockhausstr.
Fraun-
hofer
Str.
Eythstr.
Wunder-
bau
Nevelstr.
354
Stemmannsfeld
Weidengrund
Voltastr.
Am Hohwege
308
318
Am
Sattel-
gut
Im Ostholz
390
Am
Röderschacht
Am
Scham-
berge
Am
Feldbrand
Half-
manns-
wiese
Deim-
kestr.
Breukerholz
SB37
Haar
357
Kosterstr.
Am
Sonnenberg
Süd-
bad
354
Am
Holz-
wege
Baaker Str.
Sundern
Ettersheide
Sternwarte
Bochum
Henkenberg
Am
Poter
Linden Mitte
390
Kesterkamp
Linden
Brockhauser Str.
308
Lewackerstr.
Surenfeldstr.
Surenfeld
Jenaer
Str.
Rauendahlstr.
Im
Welperfeld
Ober-
winzerfeld
Rauendahl
Friedensstr.
In der Delle
Thingstr.
Ringstr.
Am Walzwerk
Welper
Markt
Denkmalstr.
SB37
Hen-
richs-
hütte
R.-Dehmel-Str.
Gesamtschule
Welper
Haydnstr.
359
308
Stadt-
Käthe-


Liniennetz 2020
Bochum Süd
S-Bahn-, RE- und RB-Linien
Stadtbahn- und Straßenbahnlinien
Buslinien
U Haltestellen
Details zu Haltestellen und Taktfolgen
s. Anlagen 10 und 11
Ausschnitt aus dem Amtlichen Stadtplan Bochum. Vervielfältigt mit Genehmigung des Amtes für Geoinformation, Liegenschaften und Kataster der Stadt Bochum vom 12.12.2016, Kontrollnummer: BO/16/481
Laer Mitte
Am Kreuzacker
Ümminger Str.
Unterstr.
Laer Bahnübergang
Alte Ümminger Str.
Im Ümminger Feld
Höfestr.
Paulinenstr.
Wasserstr.
Steinkuhlstr.
Berger Höfe
Hanielstr.
Schattbachbrücke
Schattbachstr.
Hustadtring
Peter-Parler-Weg
Paracelsusweg
Klein-herbeder Str.
Hustadt (TQ)
Eulen-baumstr.
Merianstr.
Technologiequartier
Fachhochschule
Lennershof
Ruhr-Universität
Hallenbad Querenburg
Auf dem Aspei
Auf der Papen-burg
Am Erlen-kamp
Alte Mark-str.
Schadowstr.
Girondelle
Semperstr.
Heintzmannstr.
Schin-kelstr.
Markstr.
Gesamtschule
Bruchstr.
Glücks-burger Str.
Kie-fern-weg
Gesund-heits-campus
Stiepeler Str.
Förderstr.
Brenscheder Str.
Friedrich-Harkort-Str.
Im Lottental
Surkenstr.
Grimbergstr.
Stiepeler Bach
Haupt-eingang Botanischer Garten
Botanischer Garten
Hafen Heveney
Freizeitbad Heveney
Heven Dorf
Voßkuhlstr.
Haarstr.
Leithmannswiese
Gräfin-Imma-Str.
Haarholzer Str.
Ministerstr.
Herbeder Str.
Haus Herbede
Herbede Mitte
Am Brunen
Vorm Felde
Stiepel Dorf
Stiepeler Dorfkirche
Wittener Str.
Knappensiedlung
Kemnader Brücke
Kämpenstr.
Alte Burg
Goy
Dannen-baumstr.
Mark51°7
Velsstr.
Aral-Forschung
Am Pap-pelbusch
Altenbochum Kirche
U35
SB67
320
339
356
358
372
374
375/376
378
344
346
349
345
366
370
350


Wilhelm-Leithe-Weg
Auf dem Kley
Grieg-weg
Leibnizstr.
345
Röntgenstr.
Steinhagen
RE16
RB40
S1
352
RE11
RE16
RB40
Kelten-weg
Brucknerstr.
Rombacher Hütte
Schlaraffiastr.
386
305
Höntrop Kirche
310
365
S1
Brücke Engels-burger Str.
Lange Malterse
Bärendorfer Str.
Schützenstr./ Thorpe Heimatmuseum
355
Dahlienweg
Brantro
365
Knoop
Im Loh
363
Alter Zoll
P+R
Höntrop
Reiterweg
Eppendorf
Eppendorf Mitte
352
Weitmarer Str.
Talstr.
Hektor-str.
Narzissenstr.
Elsa-Bränd-ström-Str.
Mattenburg
Stalleickenweg
Horneburg
390
Ruhrstr.
Rosen-delle
Uevel-gönne
344
In der Mark
389
345
355
Gerdes Feld
Höntrop
Sylvesterstr.
Elchweg
Am Luftschacht
308
318
346
Lönsberg
Munscheider Str.
365
Schlosspark/ Museum unter Tage
Rembrandtweg
Am Bremkamp
Zollstr.
In der Rott
353
Blankensteiner Str.
Zilleweg
389
357
Asternweg
349
Scharpenseelstr.
Sonnenscheinpfad
Am Buchen-hain
Oberdahlhausen
Höhen-weg
Karl-Wagener-Str.
An der Steinhalde
354
Fraun-hofer Str.
Eythstr.
Wunder-bau
Nevelstr.
Meinholtweg
345
Voltastr.
Am Hohwege
Gaußstr.
355
Polterberg
Am Sattel-gut
308
318
357
Dahlhausen
390
Am Röderschacht
Im Ostholz
Eiberger Str.
Am Birkenwald
Am Hedtberg
357
Am Feldbrand
Am Scham-berge
Im Berge
Halfmanns-wiese
Deim-kestr.
357
Am Ruhrort
Krampen-hof
Heinrich-Kämpchen-Straße
Am Sonnenberg
Herbergs-weg
Süd-bad
Baaker Str.
Am Pumpwerk
Am Holz-wege
Knie-str.
Helios Klinik Linden
Ettersheide
345 355 359
P+R
318
Am Poter
Sternwa Bochum
BO-Dahlhausen
Linden Mitte
Auf dem Holte
390
Kesterkamp
Linden
Zentrum Augusta Linden
308
Lewackerstr.
Schwimm-brücke
Jugendheimstr.
Surenfeldstr.
In den Höfen
Burgaltendorf
Burgruine
Winzer Str.
Surenfeld
Jenaer Str.
Rauendahlstr.
Rauendahl
Ober-winzerfeld
In der Delle
Bergknappenstr.
Friedens
Im Rosental
Am Walzwerk
Denkmalstr.
SB37
Haydnstr.
359
308
Stadt-bauamt
Ruhr-



Liniennetz 2020
Bochum Südwest

- S-Bahn-, RE- und RB-Linien
- Stadtbahn- und Straßenbahnlinien
- Buslinien
- U Haltestellen

Details zu Haltestellen und Taktfolgen
s. Anlagen 10 und 11

Ausschnitt aus dem Amtlichen Stadtplan Bochum. Vervielfältigt mit Genehmigung des Amtes für Geoinformation, Liegenschaften und Kataster der Stadt Bochum vom 12.12.2016, Kontrollnummer: BO/16/481

PTV GROUP
the mind of movement

MEMO

Fachkonzept Multimodale Mobilität

Ausgangssituation

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

Neue Mobilitätsanbieter bieten Verkehrsmittel und Dienstleistungen, die nicht nur eine Alternative, sondern oftmals eine Ergänzung zum ÖPNV darstellen und somit neue Formen einer multimodalen Mobilität ermöglichen. Sie reagieren auf veränderte Verhaltensmuster der Verkehrsteilnehmer, sie generieren diese aber auch. Vor diesem Hintergrund hat die Bogestra bereits 2013 ein Positionspapier erarbeitet, in dem aufgezeigt wird, wie sich das Unternehmen von einem klassischen ÖPNV-Anbieter zu einem Mobilitätsdienstleister für die Bürgerinnen und Bürger in Bochum und Gelsenkirchen entwickeln kann.

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

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

Begriff der Multimodalität

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

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

Komponenten eines multimodalen Mobilitätsangebotes

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

- neue Möglichkeiten aufgrund der technischen Entwicklung in den Bereichen Fahrzeugtechnik, Information, Zugang und Bezahlung,

PTV GROUP
the mind of movement

MEMO

- Auftauchen neuer Mobilitätsangebote und -anbieter am Markt, die für eine Kooperation mit dem ÖPNV prädestiniert sind,
- ein sich abzeichnendes veränderndes Mobilitätsverhalten, bislang jedoch insbesondere bei der jüngeren Bevölkerung und
- Initiativen von Kommunen vor dem Hintergrund verkehrs- und umweltpolitischer Ziele und ein neues Aufgabenverständnis bei ÖPNV-Dienstleistern und Verkehrsverbünden.

Bisher bestehen noch keine Vorgaben zur Ausgestaltung multimodaler Mobilitätsangebote, aus den bislang in der Praxis entwickelten Lösungen konnten im Rahmen des Gutachtens jedoch sechs verschiedene Kompenten abgeleitet werden (Abbildung 1).



Abbildung 1: Komponenten eines multimodalen Mobilitätsangebotes

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

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

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

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

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

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

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

Praxisbeispiele, Übertragbarkeit und Empfehlungen

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

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

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

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

Ein untersuchtes Praxisbeispiel zu *Zugang, Bezahlung und Abrechnung* ist das Handy-Ticket im Rahmen eines mobilen ÖPNV-Auskunfts- und Buchungssystems „easy.go“, welches bei den Stadtwerken Bonn (SWB) eingesetzt wird: Hier werden Informationssystem, Vertriebsweg mit mobilem Bezahlen kom-

biniert ohne vorherige Registrierung mit Abrechnung der Fahrkarten über die Mobilfunkrechnung. Im Bogestra-Gebiet sind die Voraussetzungen für die Einführung einer Mobilitätskarte gegeben mit der Chipkarte als technologischer Lösung, die Ausgestaltung ist abhängig vom jeweiligen Mobilitätsverbund.

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

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

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

Nutzerpotenziale und Nachfrageschwerpunkte

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

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

Mithilfe dieser Differenzierung ließen sich als erste qualitative Abschätzung die Ziel- und Nutzerpotenziale im Bediengebiet der Bogestra verorten (vgl. Abbildung 2). Es zeigt sich eine fast gleichmäßige Verteilung in Stadtteilen mit hohen bis sehr hohen Potenzialen zwischen Bochum und Gelsenkirchen, die aus-

schlaggebenden Kriterien sind jedoch unterschiedlich: Während in Bochum überwiegend kleine Haushaltsgrößen und hohe Netto-Haushaltseinkommen für die Potenzialeingrenzung maßgebend waren, ist dies in Gelsenkirchen vor allem eine unterdurchschnittliche Motorisierung.

Innerhalb des Bediengebietes der Bogestra wurde in Abstimmung mit der Projektgruppe für fünf Standorte eine Anlage von Verknüpfungsstationen/Mobilitätsstationen untersucht, auf diese kann im Zuge dieser Zusammenfassung nicht weiter eingegangen werden.

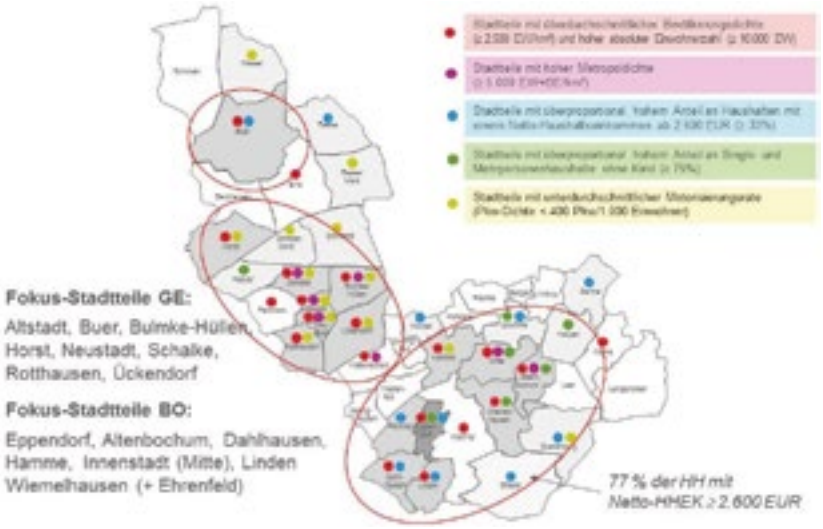
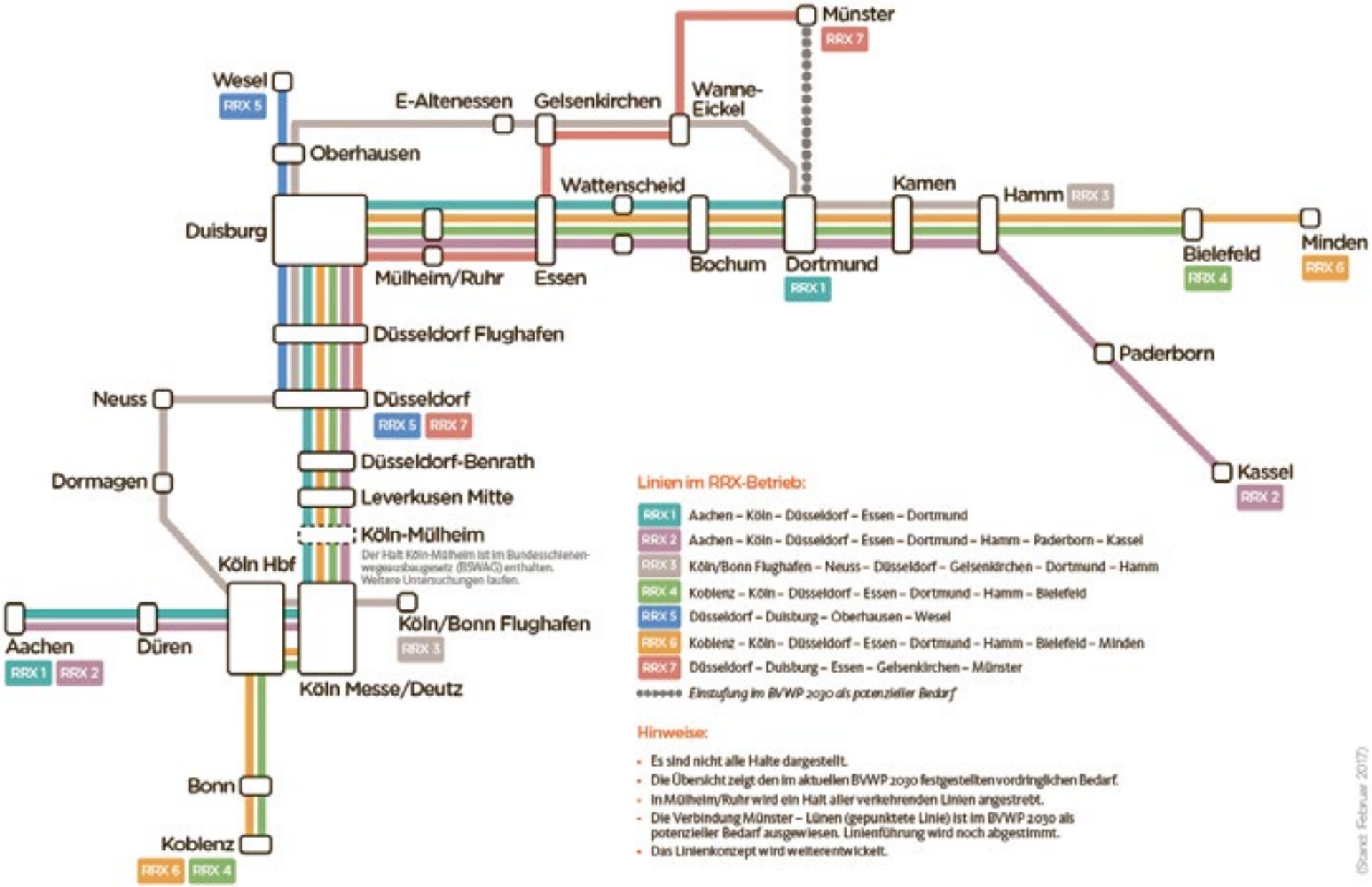


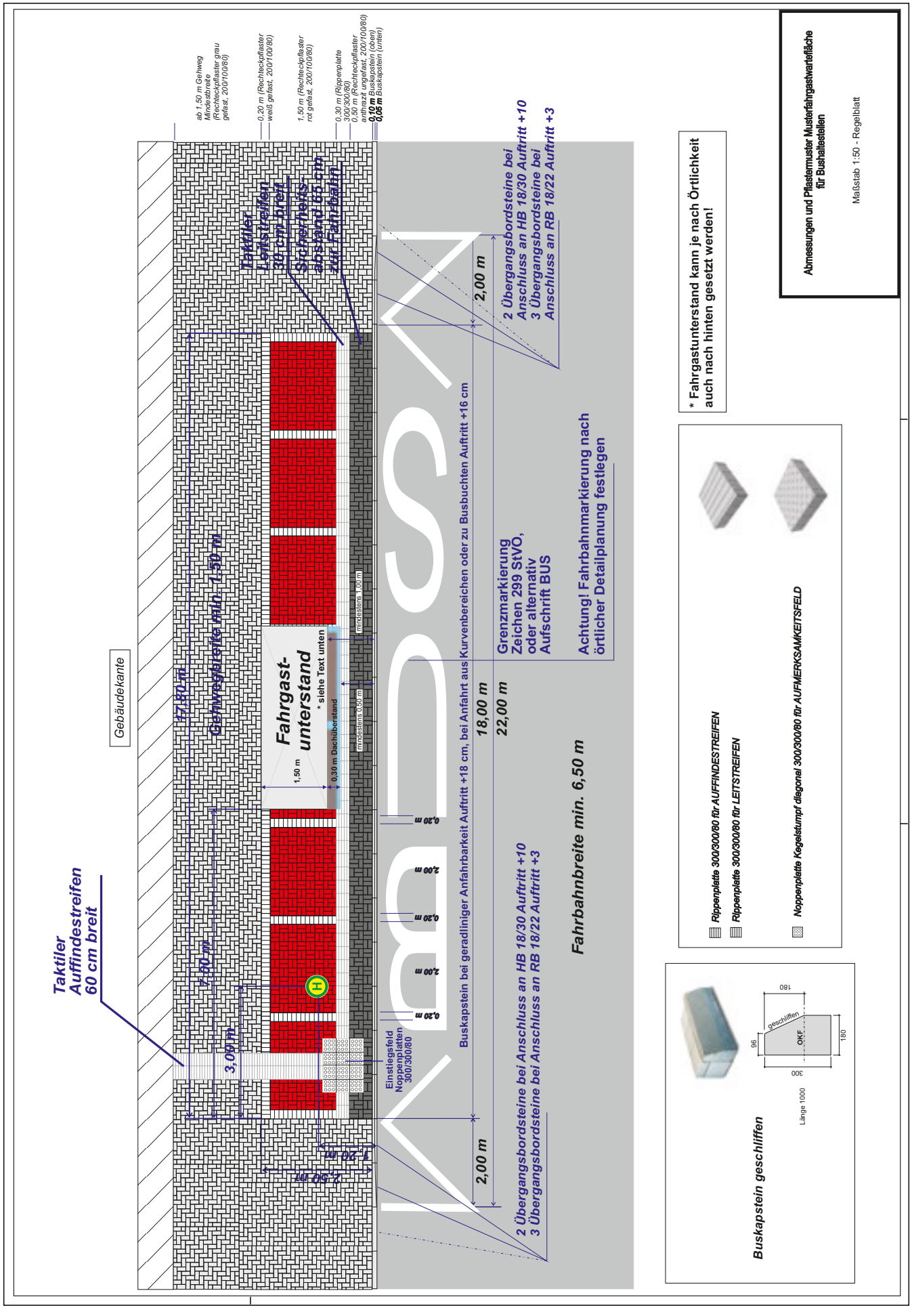
Abbildung 2: Potenzialabschätzung Bogestra-Bediengebiet

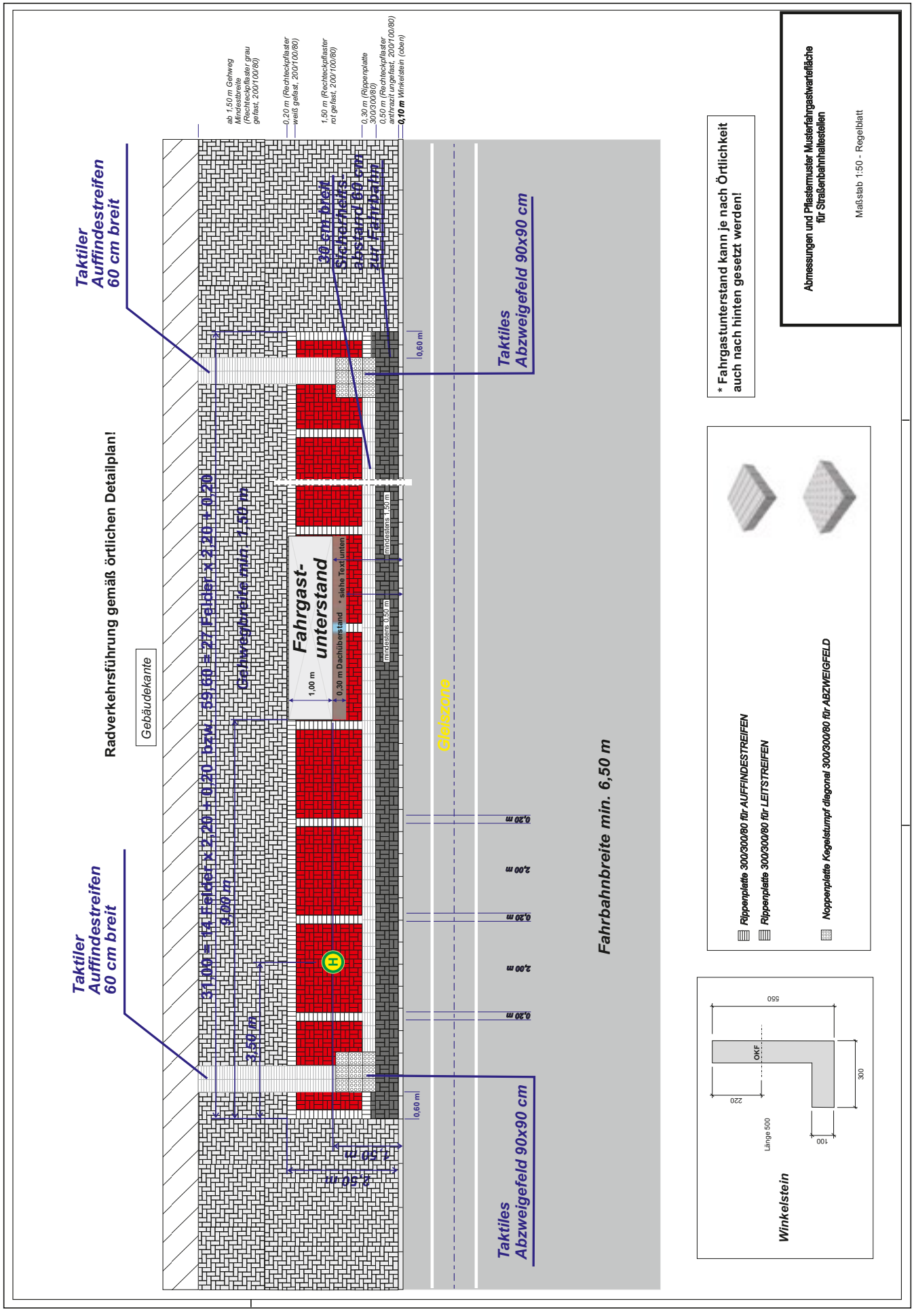
Handlungsempfehlungen der Projektgruppe

Im Gesamtschau des Gutachtens wurden durch die Projektgruppe Handlungsempfehlungen definiert.

- Mobilitätsstationen / intermodale Verknüpfungspunkte
  - Kriterienkatalog / quantitative Prüfung zur Errichtung von Mobilitätsstationen
  - Priorisierung von Mobilitätsstandorten
  - detaillierte Prüfung der bestehenden zahlreichen Verknüpfungspunkte MMM
- Erstellung eines Kommunikationskonzeptes für Mobilitätsstationen (Vermarktung als Marke)
- stufenweiser Auf- und Ausbau von Mobilitätsstationen
- Sicherung des öffentlichen Fahrradverleihsystems
    - Abschluss eines mindestens mittelfristigen Vertrages zur Sicherung dieser wichtigen Komponente multimodaler Mobilität
- Schaffung eines einheitlichen Zugangs
    - Ausbau der Nutzbarkeit des eTickets für weitere multimodale Angebote
    - Integration bestehender multimodaler Angebote in das informatorische Angebot
- Ausbau des multimodalen Angebotes
    - Ergänzung um weitere Dienstleister bzw. Ergänzung von Services


Münster
RRX 7
Wesel
RRX 5
E-Altenessen
Gelsenkirchen
Wanne-Eickel
Oberhausen
Wattenscheid
Kamen
Hamm
RRX 3
Duisburg
Mülheim/Ruhr
Essen
Bochum
Dortmund
RRX 1
Bielefeld
RRX 4
Minden
RRX 6
Düsseldorf Flughafen
Paderborn
Neuss
Düsseldorf
RRX 5
RRX 7
Kassel
RRX 2
Düsseldorf-Benrath
Dormagen
Leverkusen Mitte
Köln-Mülheim
Der Halt Köln-Mülheim ist im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) enthalten. Weitere Untersuchungen laufen.
Köln Hbf
Köln/Bonn Flughafen
RRX 3
Aachen
RRX 1
RRX 2
Düren
Köln Messe/Deutz
Bonn
Koblenz
RRX 6
RRX 4
Linien im RRX-Betrieb:
RRX 1 Aachen – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund
RRX 2 Aachen – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel
RRX 3 Köln/Bonn Flughafen – Neuss – Düsseldorf – Gelsenkirchen – Dortmund – Hamm
RRX 4 Koblenz – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Bielefeld
RRX 5 Düsseldorf – Duisburg – Oberhausen – Wesel
RRX 6 Koblenz – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden
RRX 7 Düsseldorf – Duisburg – Essen – Gelsenkirchen – Münster
Einzufing im BVWP 2030 als potenzieller Bedarf
Hinweise:
• Es sind nicht alle Halte dargestellt.
• Die Übersicht zeigt den im aktuellen BVWP 2030 festgestellten vordringlichen Bedarf.
• In Mülheim/Ruhr wird ein Halt aller verkehrenden Linien angestrebt.
• Die Verbindung Münster – Lünen (gepunktete Linie) ist im BVWP 2030 als potenzieller Bedarf ausgewiesen. Linienführung wird noch abgestimmt.
• Das Linienkonzept wird weiterentwickelt.
(Stand: Februar 2017)

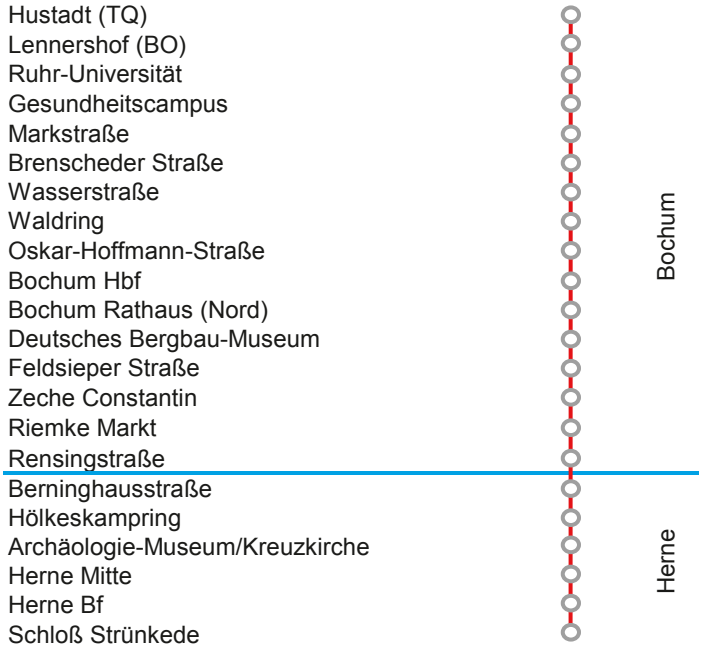

Taktiler Auffindestreifen 60 cm breit
Gebäudekante
ab 1,50 m Gehweg Mindestbreite (Rechteckpflaster grau gefast; 200/100/80)
0,20 m (Rechteckpflaster weiß gefast; 200/100/80)
1,50 m (Rechteckpflaster rot gefast; 200/100/80)
0,30 m (Rippenplatte 300/300/80)
0,10 m Buskapstein (oben)
0,05 m Buskapstein (unten)
Taktiler Leitstreifen 30 cm breit Sicherheits-abstand 65 cm zur Fahrbahn
Gehwegbreite min. 1,50 m
1,80 m
1,50 m
3,00 m
Fahrgast-unterstand
* siehe Text unten
1,50 m
0,30 m Dachüberstand
mindestens 1,00 m
mindestens 0,50 m
Einstiegsfeld Noppenplatten 300/300/80
0,20 m
2,00 m
0,20 m
2,00 m
0,20 m
Buskapstein bei geradliniger Anfahrbarkeit Auftritt +18 cm, bei Anfahrt aus Kurvenbereichen oder zu Busbuchten Auftritt +16 cm
2,00 m
18,00 m
22,00 m
2,00 m
2 Übergangsbordsteine bei Anschluss an HB 18/30 Auftritt +10
3 Übergangsbordsteine bei Anschluss an RB 18/22 Auftritt +3
Grenzmarkierung Zeichen 299 StVO, oder alternativ Aufschrift BUS
Achtung! Fahrbahnmarkierung nach örtlicher Detailplanung festlegen
Fahrbahnbreite min. 6,50 m
2 Übergangsbordsteine bei Anschluss an HB 18/30 Auftritt +10
3 Übergangsbordsteine bei Anschluss an RB 18/22 Auftritt +3
* Fahrgastunterstand kann je nach Örtlichkeit auch nach hinten gesetzt werden!
Rippenplatte 300/300/80 für AUFFINDESTREIFEN
Rippenplatte 300/300/80 für LEITSTREIFEN
Noppenplatte Kegelstumpf diagonal 300/300/80 für AUFMERKSAMKEITSFELD
Buskapstein geschliffen
180
geschliffen
96
OKF
180
300
Länge 1000
Abmessungen und Pflastermuster Musterfahrgastwartefläche für Bushaltestellen
Maßstab 1:50 - Regelblatt


Taktiler Auffindestreifen 60 cm breit
Radverkehrsführung gemäß örtlichen Detailplan!
Gebäudekante
ab 1,50 m Gehweg Mindestbreite (Rechteckpflaster grau gefast, 200/100/80)
0,20 m (Rechteckpflaster weiß gefast, 200/100/80)
1,50 m (Rechteckpflaster rot gefast, 200/100/80)
0,30 m (Rippenplatte 300/300/80)
0,50 m (Rechteckpflaster anthrazit ungefast, 200/100/80)
0,10 m Winkelstein (oben)
Taktiler Auffindestreifen 60 cm breit
37,05 = 14 Felder x 2,25 + 0,20 bzw. 59,60 = 27 Felder x 2,20 + 0,20
3,00 m
2,50 m
Gehbereichbreite min. 1,50 m
Fahrgast-unterstand
1,00 m
0,30 m Dachüberstand
* siehe Text unten
mindestens 1,50 m
mindestens 0,60 m
Glaszone
0,20 m
2,00 m
0,20 m
2,00 m
0,20 m
Taktiles Abzweigefeld 90x90 cm
Taktiles Abzweigefeld 90x90 cm
0,60 m
0,60 m
2,50 m
2,50 m
Fahrbahnbreite min. 6,50 m
30,50 cm brem Sicherheits-abstand 60 cm zur Fahrbahn!
* Fahrgastunterstand kann je nach Örtlichkeit auch nach hinten gesetzt werden!
Abmessungen und Plattenmuster Musterfahrgastwarteflächen für Straßenbahnhaltestellen
Maßstab 1:50 - Regelblatt
Rippenplatte 300/300/80 für AUFFINDESTREIFEN
Rippenplatte 300/300/80 für LEITSTREIFEN
Noppenplatte Kegelstumpf diagonal 300/300/80 für ABZWEIGFELD
Winkelstein
550
OKF
220
300
100
Länge 500

Linie:

U35 CampusLinie

Strecke:
Bochum-Querenburg - Ruhr-Universität - Bochum Hbf - Riemke Markt - Herne Schloß Strünkede



Eingesetztes Fahrzeug:
Stadtbahnfahrzeug

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	04:00	01:30
samstags:	04:30	01:30
sonn- u. feiertags:	06:00	01:30

Taktung:

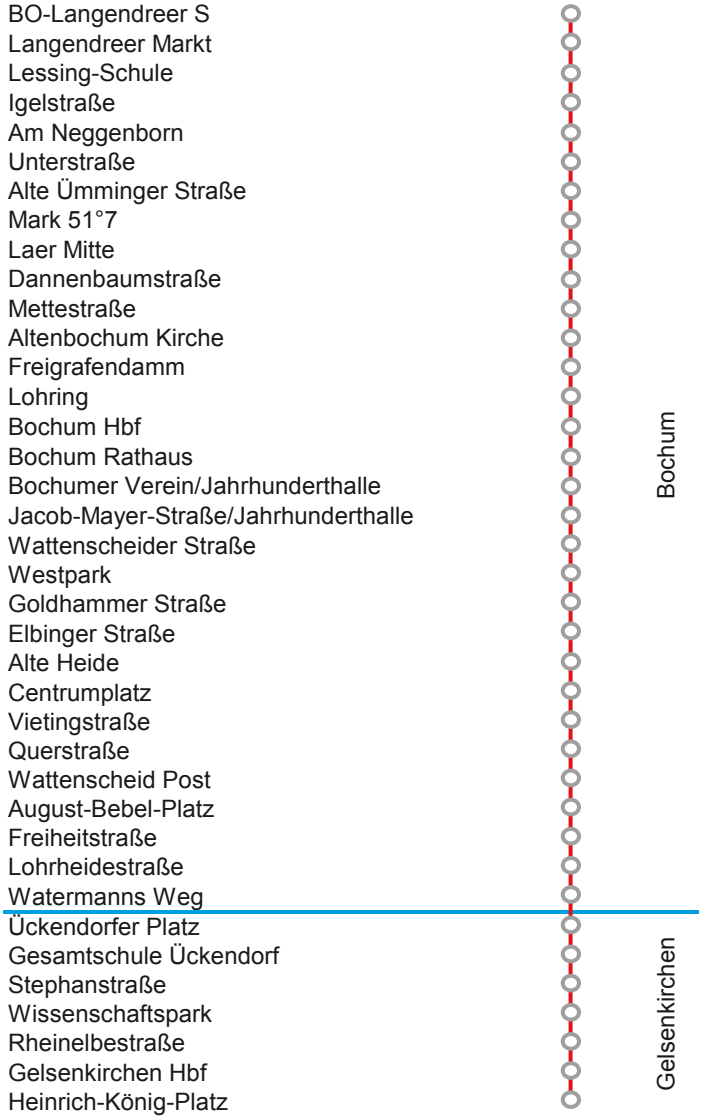
montags - freitags:	10/5/3-3-6/5/15
samstags:	15/10/15
sonn- u. feiertags:	15

Sonstiges:
NachtExpress-Fahrten in den Nächten auf Samstag, Sonntag und vor Feiertagen (4 Fahrtenpaare im Stundentakt)

Linie:

300

Strecke:
BO-Langendreer S - Bochum Hbf - August-Bebel-Platz - Gelsenkirchen Hbf - Heinrich-König-Platz



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurstraßenbahn

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	00:30
samstags:	06:00	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	23:30

Taktung:

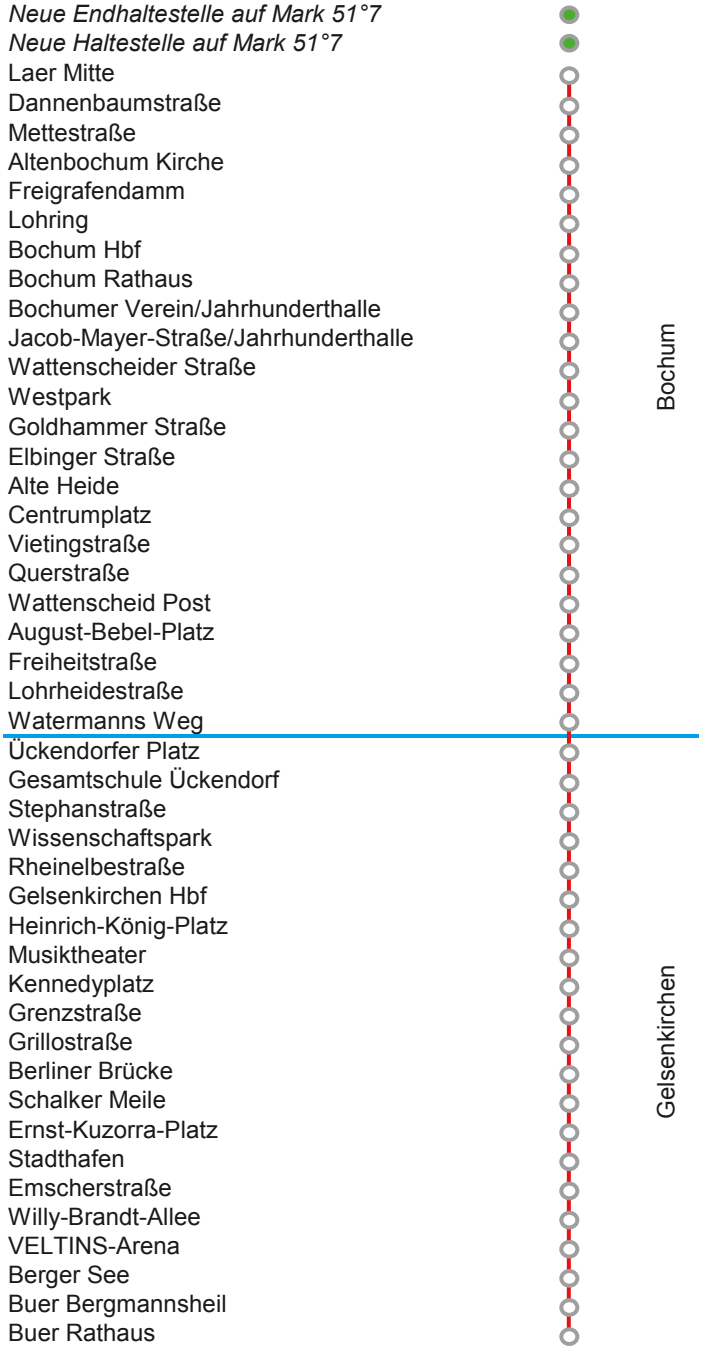
montags - freitags:	15/15/30
samstags:	30/15/30
sonn- u. feiertags:	30

Sonstiges:
Überlagerung mit der Straßenbahnlinie 302 zu einem 7,5´-Takt

Linie:

302

Strecke:
Laer Mitte - Bochum Hbf - August-Bebel-Platz - Gelsenkirchen Hbf - Buer Rathaus



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurstraßenbahn

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	04:30	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	23:30

Taktung:

montags - freitags:	15/15/30
samstags:	30/15/30
sonn- u. feiertags:	30

Sonstiges:
Überlagerung mit der Straßenbahnlinie 300 zu einem 7,5´-Takt

Verlängerung auf das eh. OPEL-Gelände geplant

Linie:

305

Strecke:
Höntrop Kirche - Bochum Hbf - Altenbochum Kirche - Mark 51°7 - BO-Langendreer S

Höntrop Kirche
Brucknerstraße
Röntgenstraße
Leibnizstraße
Engelsburger Straße
Erzstraße
Wattenscheider Straße
Jacob-Mayer-Straße/Jahrhunderthalle
Bochumer Verein/Jahrhunderthalle
Bochum Rathaus
Bochum Hbf
Lohring
Freigrafendamm
Altenbochum Kirche
Mettestraße
Dannenbaumstraße
Laer Mitte
Mark 51°7
Alte Ümminger Straße
Unterstraße
Am Neggenborn
Igelstraße
Lessing-Schule
Langendreer Markt
BO-Langendreer S

Bochum

Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurstraßenbahn

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	06:00	20:30
samstags:	09:00	20:30
sonn- u. feiertags:	-	-

Taktung:

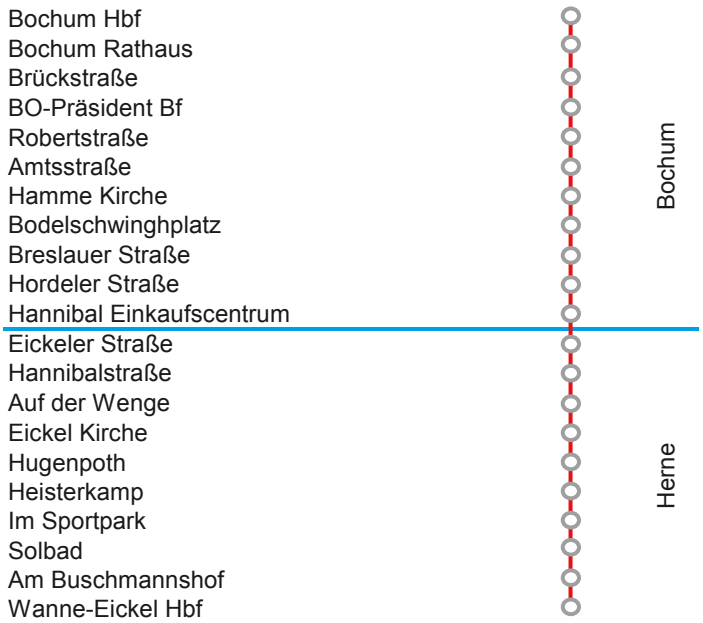
montags - freitags:	30
samstags:	30
sonn- u. feiertags:	-

Sonstiges:
Überlagerung mit der Straßenbahnlinie 310 zu einem 15´-Takt

Linie:

306

Strecke:
Bochum Hbf - Hamme Kirche - Hannibal Einkaufscentrum - Eickel Kirche - Wanne-Eickel Hbf



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurstraßenbahn

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	04:30	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	23:30

Taktung:

montags - freitags:	15/15/30
samstags:	30/15/30
sonn- u. feiertags:	30

Sonstiges:
Überlagerung mit der Straßenbahnlinie 316 zu einem 7,5´-Takt

NachtExpress-Fahrten in den Nächten auf Samstag, Sonntag und vor Feiertagen (4 Fahrtenpaare im Stundentakt)

Linie:

308

Strecke:
Schürbankstraße - Gerthe Mitte - Bochum Hbf - Weitmar Mitte - Linden Mitte - Hattingen Mitte S



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurstraßenbahn

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	04:30	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	23:30

Taktung:

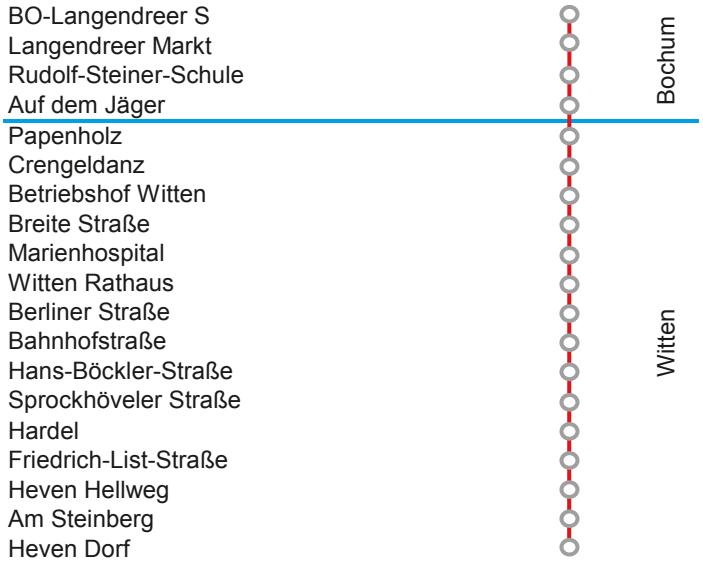
montags - freitags:	15/15/30
samstags:	30/15/30
sonn- u. feiertags:	30

Sonstiges:
Überlagerung mit der Straßenbahnlinie 318 zu einem 7,5´-Takt

Linie:

309

Strecke:
BO-Langendreer S - Langendreer Markt - Witten Rathaus - Witten Heven Dorf



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurstraßenbahn

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	06:00	20:30
samstags:	09:00	20:30
sonn- u. feiertags:	-	-

Taktung:

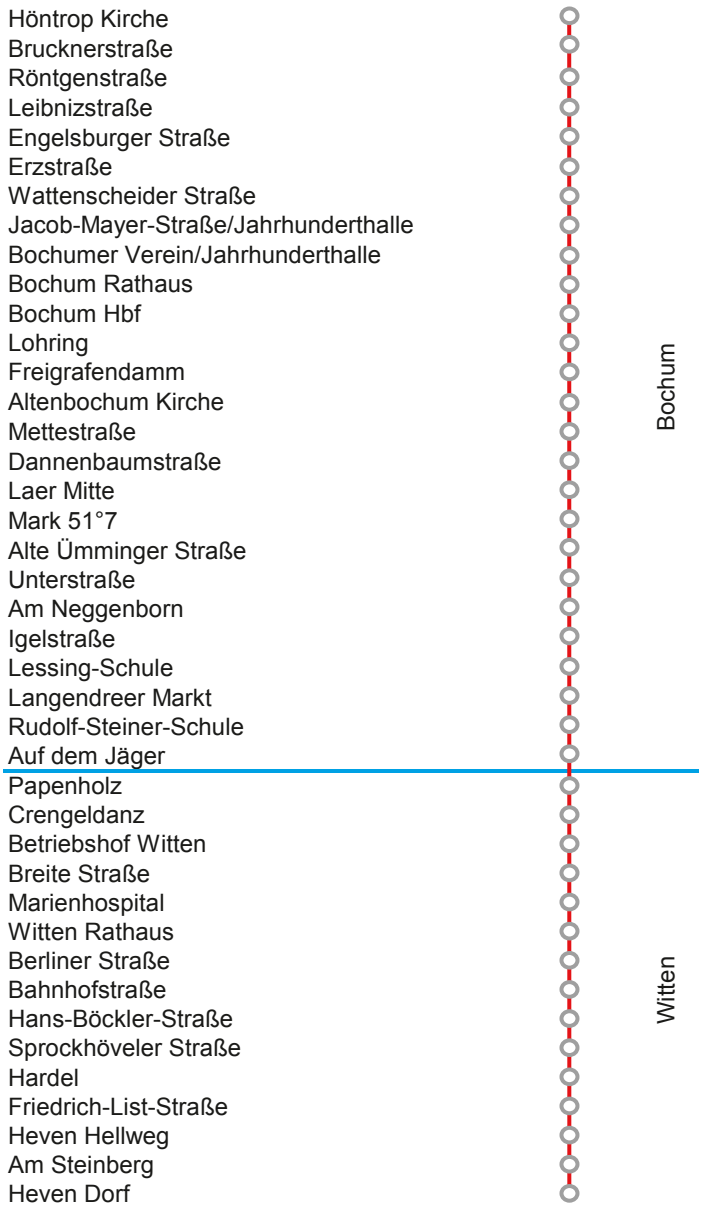
montags - freitags:	30
samstags:	30
sonn- u. feiertags:	-

Sonstiges:
Überlagerung mit der Straßenbahnlinie 310 zu einem 15´-Takt

Linie:

310

Strecke:
Höntrop Kirche - Bochum Hbf - Mark 51°7 - Langendreer Markt - Witten Rathaus - Witten Heven Dorf



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurstraßenbahn

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	04:30	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	23:30

Taktung:

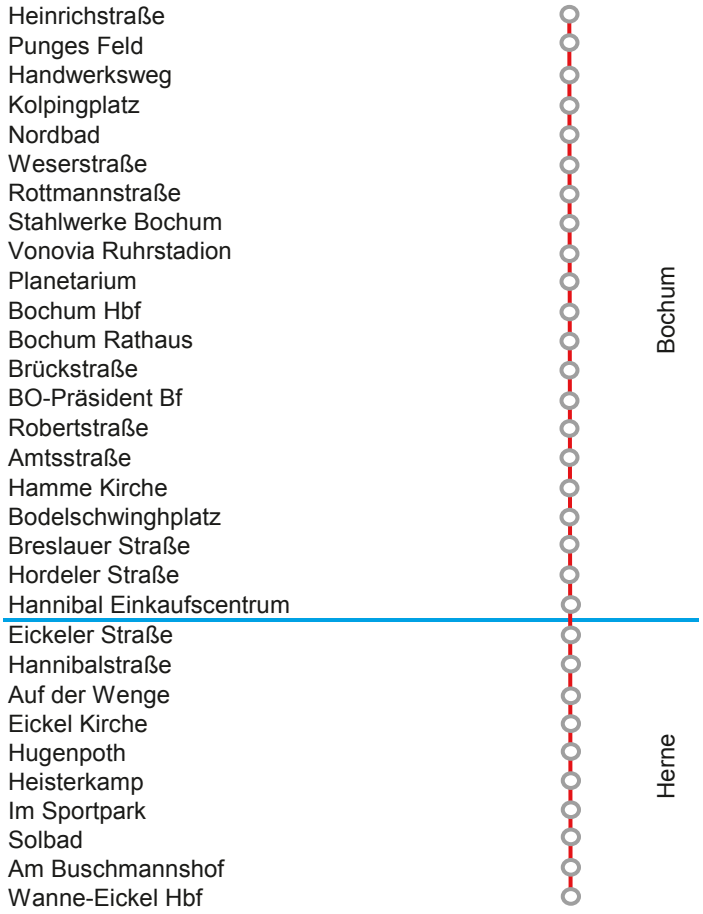
montags - freitags:	30
samstags:	30
sonn- u. feiertags:	30

Sonstiges:
Überlagerung mit den Straßenbahnlinien 305 und 309 zu einem 15´-Takt

Linie:

316

Strecke:
Heinrichstraße - Bochum Hbf - Hordeler Straße - Eickel Kirche - Wanne-Eickel Hbf



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurstraßenbahn

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	06:00	09:00
montags - freitags:	12:30	20:30
samstags:	-	-
sonn- u. feiertags:	-	-

Taktung:

montags - freitags:	15
samstags:	-
sonn- u. feiertags:	-

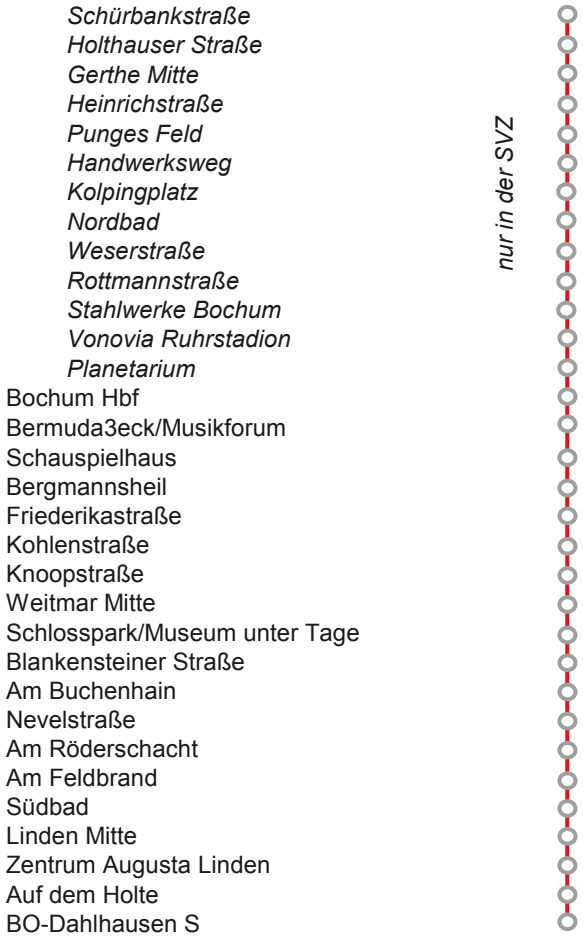
Sonstiges:
Überlagerung mit der Straßenbahnlinie 306 zu einem 7,5´-Takt

Fahrten nach Herne nur in der HVZ

Linie:

318

Strecke:
***(Schürbankstraße)* - Bochum Hbf - Weitmar Mitte - Dahlhausen S**



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurstraßenbahn

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	04:30	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	23:30

Taktung:

montags - freitags:	15/15/30
samstags:	30/15/30
sonn- u. feiertags:	30

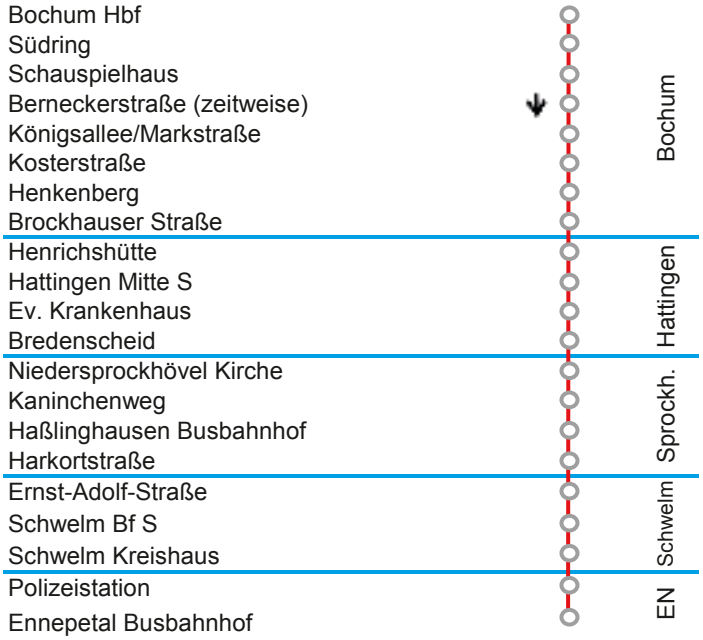
Sonstiges:
Überlagerung mit der Straßenbahnlinie 308
zu einem 7,5´-Takt / in der SVZ zu einem 15´-Takt
auf dem Abschnitt Linden Mitte - Schürbankstraße

NachtExpress-Fahrten in den Nächten
auf Samstag, Sonntag und vor Feiertagen
(4 Fahrtenpaare im Stundentakt)

Linie:

SB37

Strecke:
Bochum Hbf - Hattingen Mitte S - Haßlinghausen Bus Bf - Schwelm Bf - Ennepetal Busbahnhof



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	06:00	00:30
samstags:	06:00	00:30
sonn- u. feiertags:	11:30	22:30

Taktung:

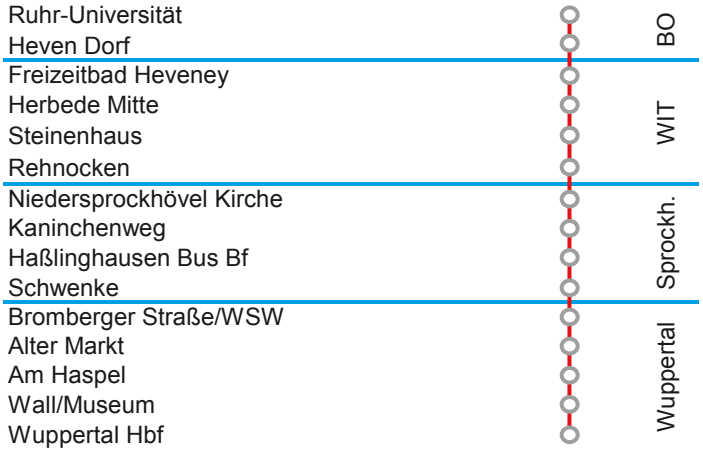
montags - freitags:	30/60/30/60
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	60

Sonstiges:
Im Ennepe-Ruhr-Kreis abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

Linie:

SB67

Strecke:
Ruhr-Universität - Herbede Mitte - Niedersprockh. Kirche - Haßlinghausen Bus Bf - Wuppertal



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	06:30	20:30
samstags:	06:30	15:30
sonn- u. feiertags:	-	-

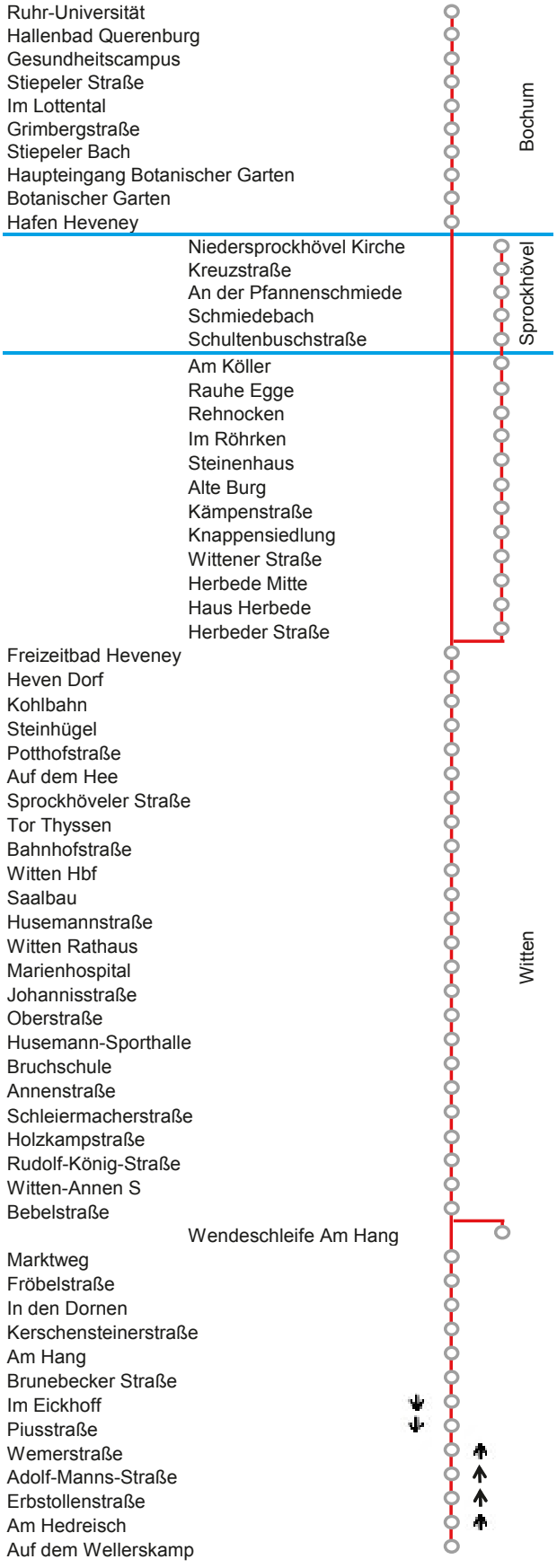
Taktung:	
montags - freitags:	60
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	-

Sonstiges:
Im Ennepe-Ruhr-Kreis und Wuppertal abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

Linie:

320

Strecke:
Ruhr-Universität/Niederspr. Kirche - Heven Dorf - Witten Hbf - Annen S - Auf dem Wellerskamp



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	23:00
samstags:	08:00	23:00
sonn- u. feiertags:	09:00	23:00

Taktung:

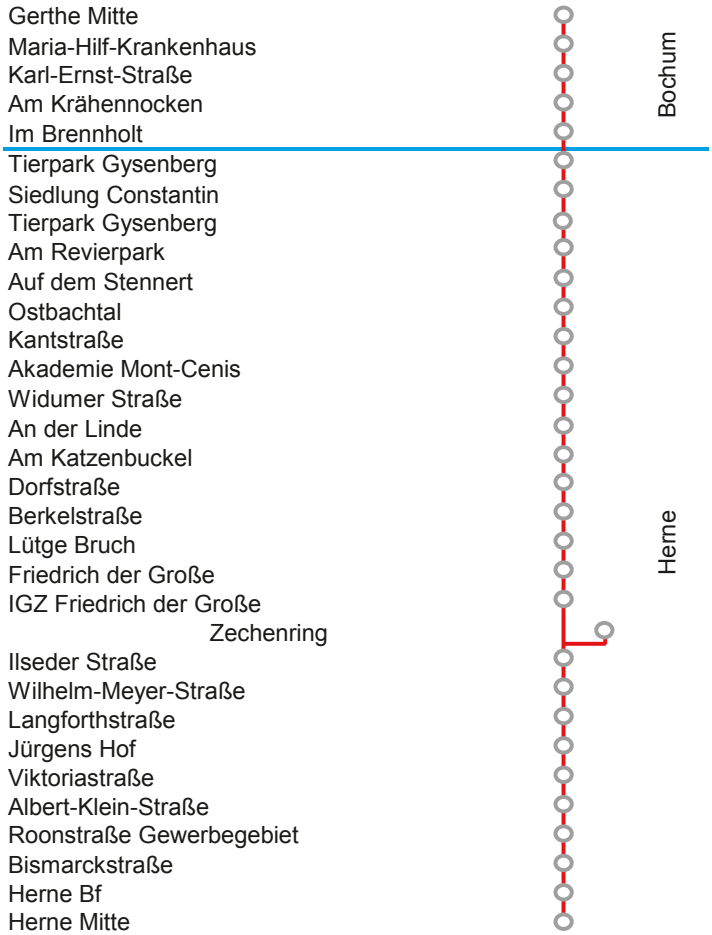
montags - freitags:	60
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	60

Sonstiges:
Im Ennepe-Ruhr-Kreis abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

Linie:

321

Strecke:
Gerthe Mitte - Tierpark Gysenberg - Herne Bf - Herne Mitte



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	06:30	22:00
samstags:	06:30	22:00
sonn- u. feiertags:	10:00	22:00

Taktung:

montags - freitags:	60
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	60

Sonstiges:
In Herne abweichende Taktfolgen und Betriebszeiten

Linie:

323 *(333)*

Strecke:
Hiltrop Kirche - Tierpark Gysenberg - Herne Bf - Wanne-Eickel Hbf - Knappenstraße



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	00:00
samstags:	05:30	00:00
sonn- u. feiertags:	07:30	00:00

Taktung:

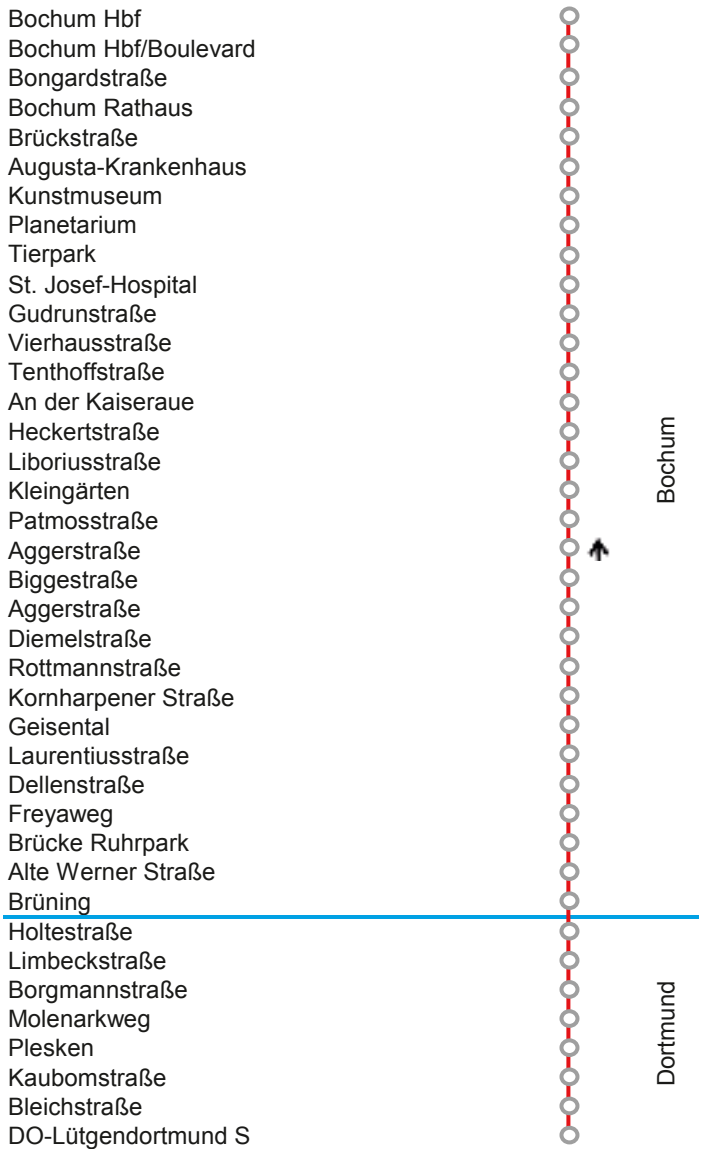
montags - freitags:	20/30/60
samstags:	30/60
sonn- u. feiertags:	60/30/60

Sonstiges:
In Herne abweichende Taktfolgen und Betriebszeiten

Linie:

336

Strecke:
Bochum Hbf - Rottmannstraße - Alte Werner Straße - DO-Lütgendortmund S



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:00	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	08:30	23:30

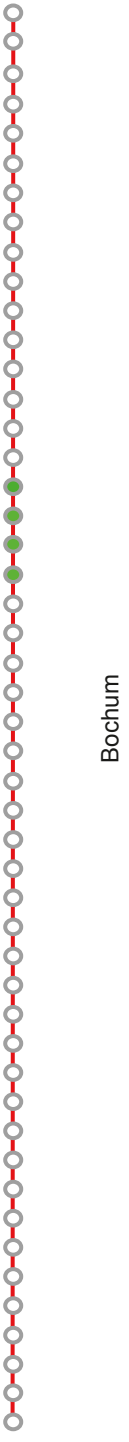
Taktung:

montags - freitags:	30
samstags:	30
sonn- u. feiertags:	30

Linie:

339 *(374)*

Strecke:
Ruhr-Universität - Markstraße - Bochum Hbf/Boulevard - Rottmannstraße - Ruhrpark



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	06:00	20:30
samstags:	-	-
sonn- u. feiertags:	-	-

Taktung:

montags - freitags:	30
samstags:	-
sonn- u. feiertags:	-

Linie:

344 *(346 A)*

Strecke:
Freiheitstraße - Wattenscheid Bf - Weitmar Mitte - Ruhr-Universität - Fachhochschule

Freiheitstraße
August-Bebel-Platz
Stadthalle
Wattenscheid Bf
Wilhelm-Leithe-Weg
Lohackerstraße
Ridderstraße
Höntrop Kirche
Höntrop S
Reiterweg
Talstraße
Hektorstraße
Eppendorf Mitte
Rosendelle
Uevelgönne
Elsa-Brändström-Straße
Weitmar Mitte
Schlosspark/Museum unter Tage
Am Dieckmannshof
Am Kuhlenkamp
Karl-Friedrich-Straße
Sommerladstraße
Heimkehrer-Dankes-Kirche
Kemnader Straße
Am Steinknapp
Immenweg
Königsallee/Markstraße
Seier
Glücksburger Straße
Markstraße Gesamtschule
Markstraße
Hallenbad Querenburg
Ruhr-Universität
Auf dem Aspei
Merianstraße
Eulenbaumstraße
Hustadtring
Schattbachbrücke
Schattbachstraße
Paracelsusweg
Hustadt
Fachhochschule

Bochum

Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	00:00
samstags:	08:00	00:00
sonn- u. feiertags:	09:00	23:00

Taktung:

montags - freitags:	30
samstags:	30
sonn- u. feiertags:	30

Sonstiges:
Überlagerung mit der Buslinie 346 zu einem 15´-Takt

Linie:

345 *(345 B)*

Strecke:
Knappschafts-Krankenhaus - Werne Mitte - Bochum Hbf - Eppendorf Mitte - BO-Dahlhausen S



Knappschafts-Krankenhaus
Rudolf-Steiner-Schule
Stiftstraße
Langendreer Amt
Lessing-Schule
Zum Familienwohl
Wittenbergstraße
BO-Langendreer West S/Lünsender Straße
Wallbaumweg
Werne Amt
Heroldstraße
Werne Mitte
Werner Straße
Arnoldschacht
Staudengarten
Rüsingstraße
Am Koppstück
Laerfeldstraße
Sudbeckenpfad
Laer Mitte/Suntumer Straße
Mettestraße
Altenbochum Kirche
Am Pappelbusch
Velsstraße
Wasserstraße
Aral-Forschung
Querenburger Straße
Oskar-Hoffmann-Straße
Bochum Hbf/Buddenbergplatz
Bochum Hbf/Boulevard
Bongardstraße
Bochum Rathaus
Bochum West Bf
Annastraße
Bochumer Verein/Jahrhunderthalle
Jakob-Mayer-Straße/Jahrhunderthalle
Wattenscheider Straße
Erzstraße
Engelsburger Straße
Steinhagen
Brücke Engelsburger Straße
Schützenstraße/Thorpe Heimatmuseum
Eppendorf Mitte
Ruhrstraße
Lönsberg
Munscheider Straße
Zollstraße
Scharpenseelstraße
Meinholtweg
Gaußstraße
Am Birkenwald
Im Berge
BO-Dahlhausen S

Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	04:30	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	23:30

Taktung:

montags - freitags:	30/60
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	60

Sonstiges:
Überlagerung mit der Buslinie 355 zu einem 15´-Takt

Linie:

346 *(346 B)*

Strecke:
Freiheitstraße - Wattenscheid Bf - Weitmar Mitte - Ruhr-Universität - Fachhochschule

Freiheitstraße
August-Bebel-Platz
Hardenbergstraße
Wibbeltstraße
Lohackerstraße
Ridderstraße
Höntrop Kirche
Höntrop S
Reiterweg
Talstraße
In der Mark
Am Luftschacht
Munscheider Straße
In der Rott
Am Bremkamp
Sylvesterstraße
Weitmar Mitte
Schlosspark/Museum unter Tage
Am Dieckmannshof
Am Kuhlenkamp
Karl-Friedrich-Straße
Sommerladstraße
Heimkehrer-Dankes-Kirche
Kemnader Straße
Am Steinknapp
Immenweg
Königsallee/Markstraße
Seier
Glücksburger Straße
Kiefernweg
Stiepeler Straße
Gesundheitscampus
Hallenbad Querenburg
Ruhr-Universität
Auf dem Aspei
Merianstraße
Eulenbaumstraße
Hustadtring
Schattbachbrücke
Schattbachstraße
Paracelsusweg
Hustadt
Fachhochschule

Bochum

Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	20:30
samstags:	-	-
sonn- u. feiertags:	-	-

Taktung:

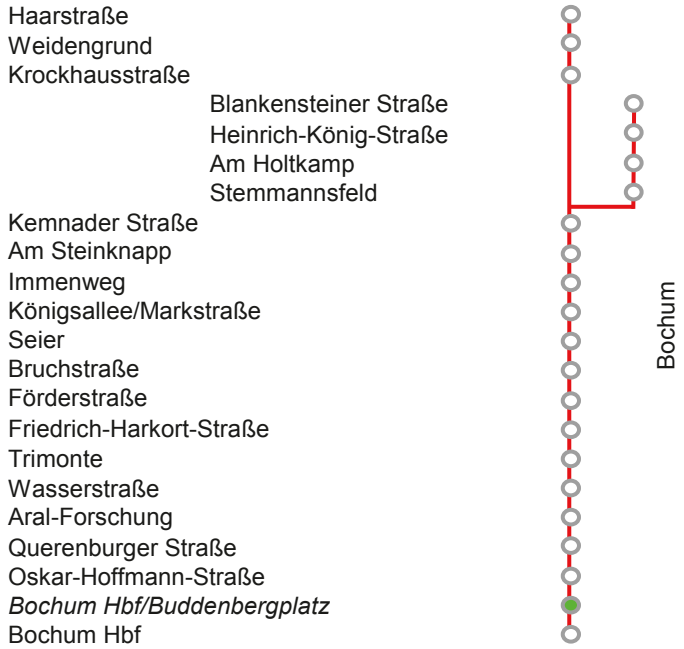
montags - freitags:	30
samstags:	-
sonn- u. feiertags:	-

Sonstiges:
Überlagerung mit der Buslinie 344 zu einem 15´-Takt

Linie:

349

Strecke:
Haarstraße/Blankensteiner Straße - Königsallee/Markstraße - Bochum Hbf



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:00	23:30
samstags:	06:30	23:30
sonn- u. feiertags:	08:30	23:00

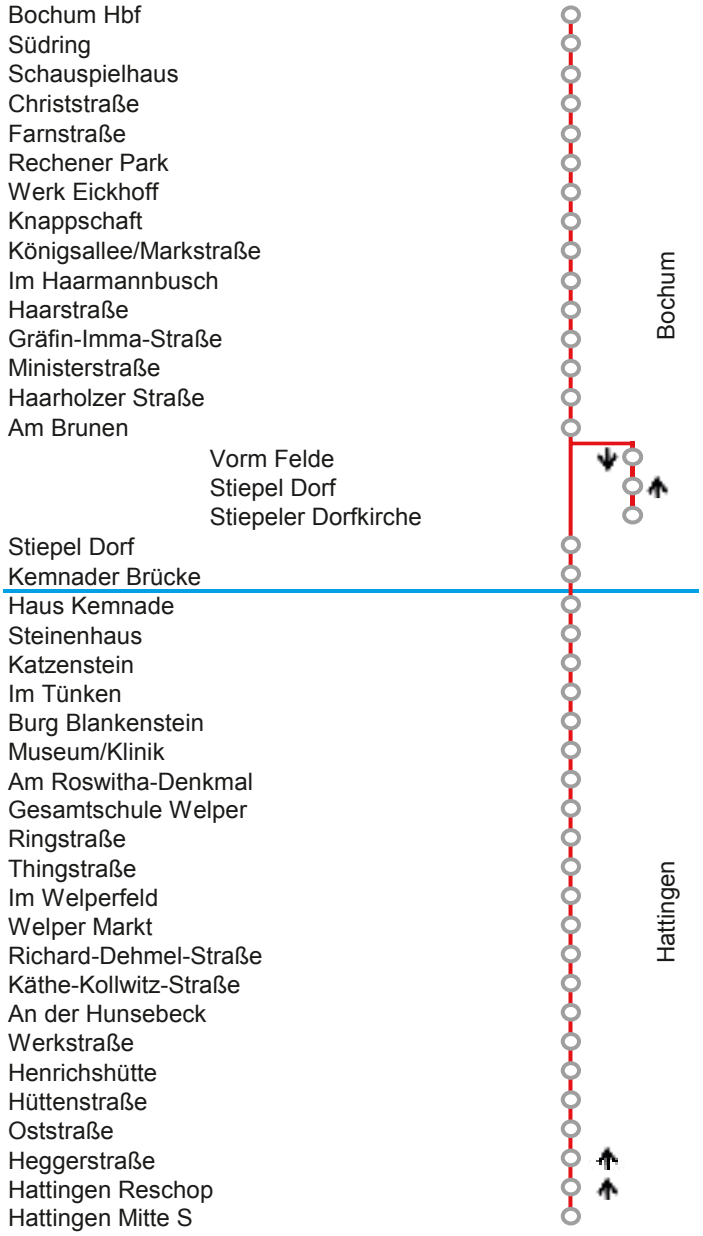
Taktung:

montags - freitags:	30
samstags:	30
sonn- u. feiertags:	30

Linie:

350 *(CE31)*

Strecke:
Bochum Hbf - Stiepel Dorf - Burg Blankenstein - Hattingen Mitte S



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:00	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	23:30

Taktung:	
montags - freitags:	30/15/30
samstags:	30
sonn- u. feiertags:	30

Linie:

352 *(360-W)*

Strecke:
Hofsteder Straße - Hamme Kirche - Westpark - Eppendorf Mitte - Narzissenstraße

Hofsteder Straße
Speicherstraße
Feldsieperstraße
Kühlhaus
Hildegardstraße
Amtsstraße
Hamme Kirche
Gahlensche Straße
AutoArena
Weidestraße
Westpark
Wattenscheider Straße
Heusnerstraße
Sinterstraße
Rombacher Hütte
Lange Malterse
Bärendorfer Straße
Dahlienweg
Schützenstraße/Thorpe Heimatmuseum
Eppendorf Mitte
Rosendelle
Narzissenstraße

Bochum

Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:00	20:30
samstags:	06:30	20:30
sonn- u. feiertags:	-	-

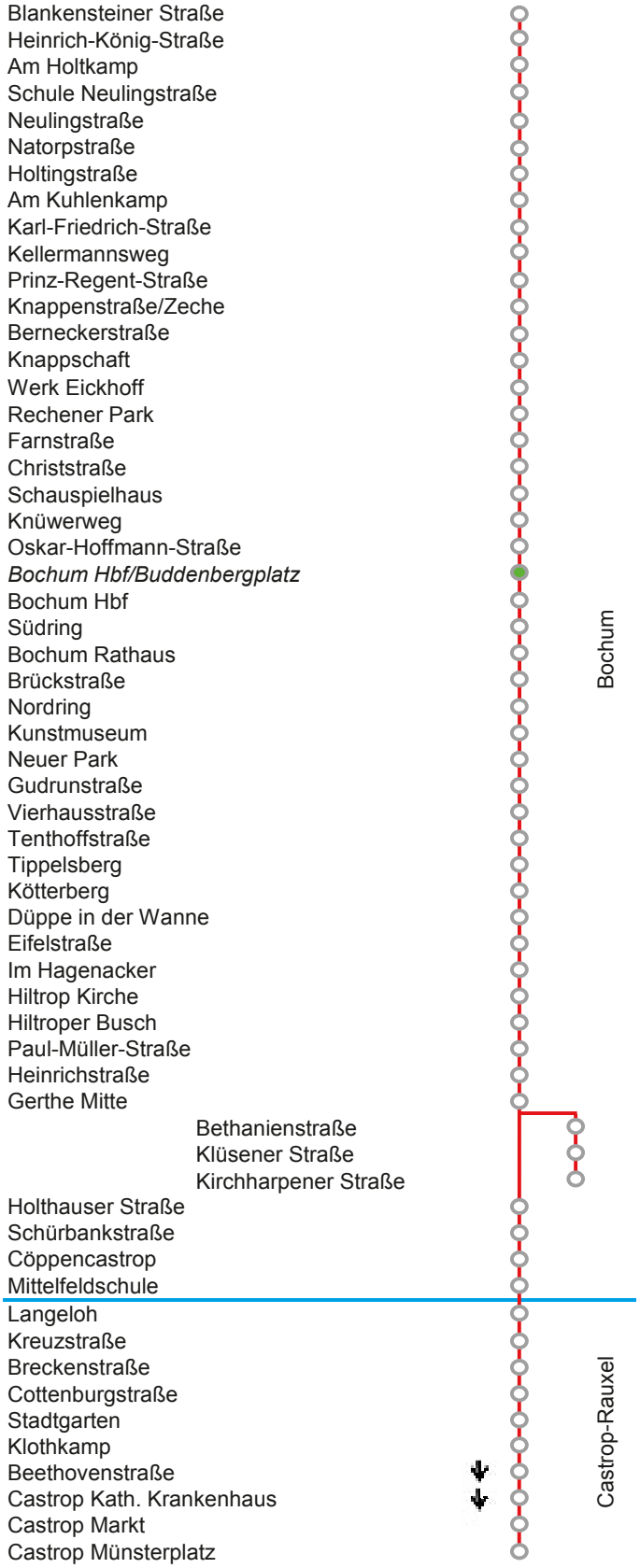
Taktung:

montags - freitags:	60
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	-

Linie:

353

Strecke:
Blankensteiner Str. - Bochum Hbf - Gerthe Mitte - Kirchharpener Str./Castrop Münsterplatz



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:00	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	23:30

Taktung:

montags - freitags:	30/15/30
samstags:	30
sonn- u. feiertags:	30

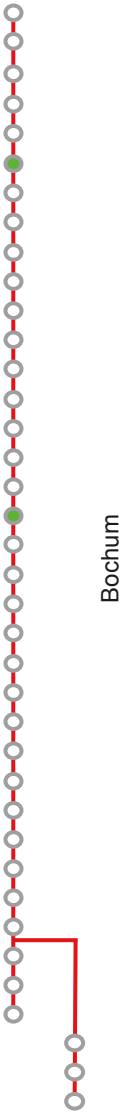
Sonstiges:
Im Kreis Recklinghausen abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

Linie:

354

Strecke:
Sundern - Bochum Hbf - RuhrCongress - Riemke Markt - Zillertal/Keplerweg Wendeschl.

Sundern
Sternwarte Bochum
Breukerholz
Heinrich-König-Straße
Blankensteiner Straße
Schlosspark/Museum unter Tage
Franziskusstraße
DRK-Zentrum
Stensstraße
Springorum
Drusenbergstraße
Danziger Straße
Hunscheidtstraße
Haupteingang Bergmannsheil
Romanusplatz
Knepperstraße
Oskar-Hoffmann-Straße
Bochum Hbf/Buddenbergplatz
Bochum Hbf
St. Elisabeth-Hospital
Planetarium
Gersteinring
RuhrCongress
St. Josef-Hospital
Gudrunstraße
Vierhausstraße
Prattwinkel
Ernestinestraße
In der Röttgersbank
Bergstraße
Feenstraße
Riemke Markt
Rensingstraße
Oberscheidstraße
Zillertal
Wilbergstraße
Keplerweg
Keplerweg Wendeschleife



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:00	22:30
samstags:	06:30	22:30
sonn- u. feiertags:	08:30	21:30

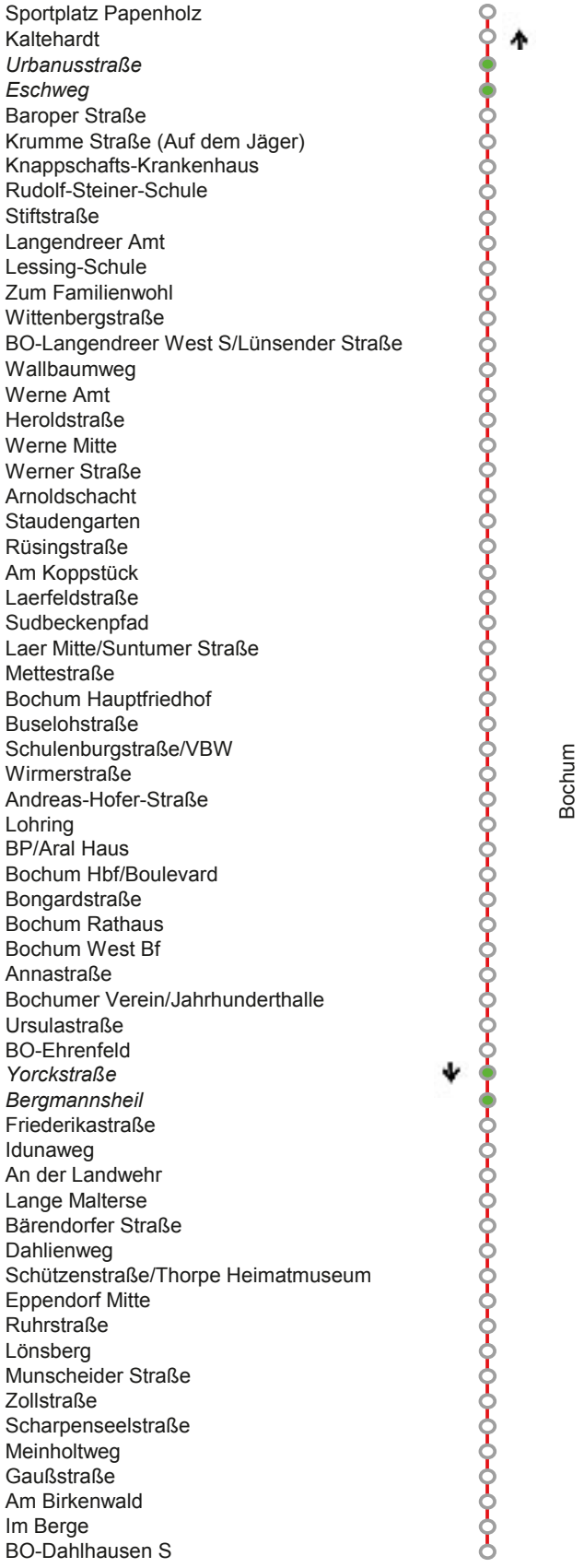
Taktung:

montags - freitags:	30/60
samstags:	30/60
sonn- u. feiertags:	60/30/60

Linie:

355 *(345 A)*

Strecke:
Sportplatz Papenholz - Werne Mitte - Bochum Hbf - Eppendorf Mitte - BO-Dahlhausen S



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	04:30	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	23:30

Taktung:

montags - freitags:	30/60
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	60

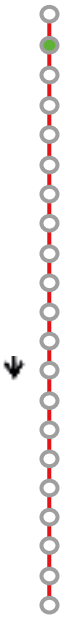
Sonstiges:
Überlagerung mit der Buslinie 345 zu einem 15´-Takt

Linie:

356

Strecke:
Bochum Hbf - Wasserstraße - Semperstraße - Ruhr-Universität

Bochum Hbf
Bochum Hbf/Buddenbergplatz
Oskar-Hoffmann-Straße
Querenburger Straße
Aral-Forschung
Wasserstraße
Velsstraße
Paulinenstraße
Steinkuhlstraße
Schadowstraße
Girondelle
Alte Markstraße
Hanielstraße (zeitweise)
Am Erlenkamp
Semperstraße
Heintzmannstraße
Peter-Parler-Weg
Auf der Papenburg
Schinkelstraße
Hallenbad Querenburg
Ruhr-Universität



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:00	23:30
samstags:	05:30	22:30
sonn- u. feiertags:	08:30	22:30

Taktung:

montags - freitags:	30/60
samstags:	30/60
sonn- u. feiertags:	60/30/60

Linie:

357 / AST57

Strecke:
Eiberger Straße - Scharpenseelstraße



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:00	22:00
samstags:	06:30	22:00
sonn- u. feiertags:	08:30	22:00

Taktung:

montags - freitags:	30/60
samstags:	30/60
sonn- u. feiertags:	60

Sonstiges:
AnrufSammelTaxi (AST57) zw. 22.00 und 0.00 Uhr

Linie:

358 *(360-O)*

Strecke:
Ruhrpark/UCI - Altenbochum Kirche - Markstraße - Ruhr-Universität

Ruhrpark/UCI
Kornharpen
Grüner Weg
Zur Wegschere
Havelstraße
Elbestraße
Auf der Prinz
Harpener Straße
Bonhoefferstraße
Buselohstraße
Bochum Hauptfriedhof
Brücke Sheffieldring
Havkenscheider Straße
Laer Mitte/Suntumer Straße
Dannenbaumstraße
Goy
Mettestraße
Altenbochum Kirche
Am Pappelbusch
Paulinenstraße
Steinkuhlstraße
Schadowstraße
Girondelle
Alte Markstraße
Am Erlenkamp
Semperstraße
Markstraße
Markstraße Gesamtschule
Kiefernweg
Stiepeler Straße
Gesundheitscampus
Ruhr-Universität

Bochum

Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:00	20:30
samstags:	06:30	20:30
sonn- u. feiertags:	-	-

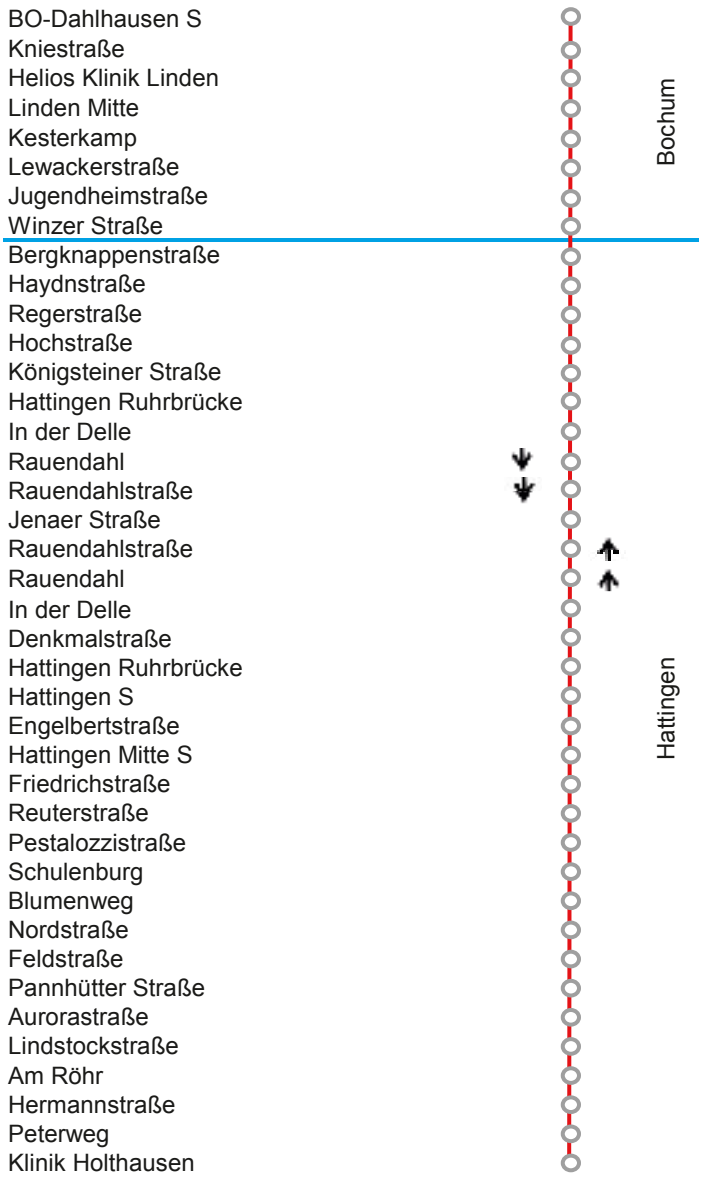
Taktung:

montags - freitags:	60/30/60/30
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	-

Linie:

359 / AST59

Strecke:
BO-Dahlhausen S - Linden Mitte - Hattingen Mitte S - Klinik Holthausen



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:00	22:00
samstags:	06:30	22:00
sonn- u. feiertags:	08:30	22:00

Taktung:

montags - freitags:	60
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	60

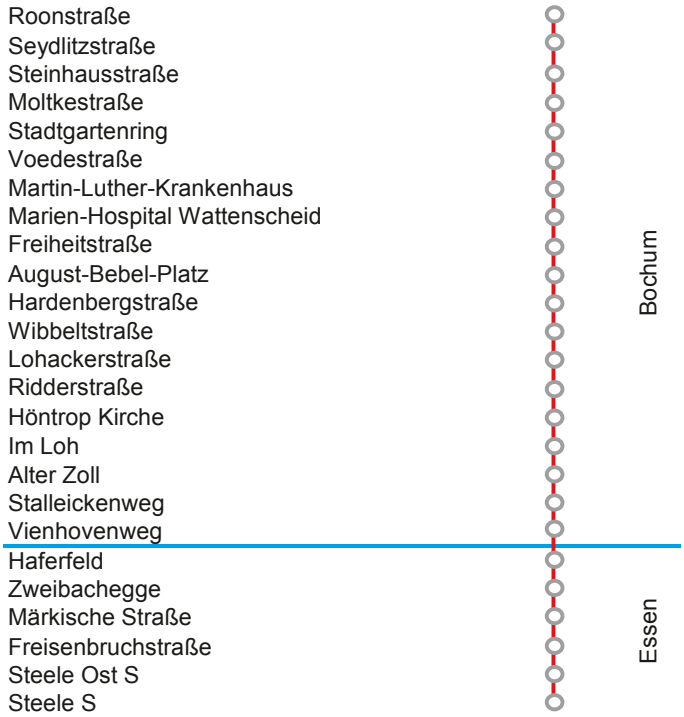
Sonstiges:
AnrufSammelTaxi (AST59) zw. 22.00 und 0.00 Uhr

Im Ennepe-Ruhr-Kreis abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

Linie:

363 / AST63

Strecke:
Roonstraße - August-Bebel-Platz - Höntrop Kirche - Zweibachegge - Essen Steele S



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:00	22:00
samstags:	06:00	22:00
sonn- u. feiertags:	08:30	22:00

Taktung:	
montags - freitags:	30/60
samstags:	30/60
sonn- u. feiertags:	60

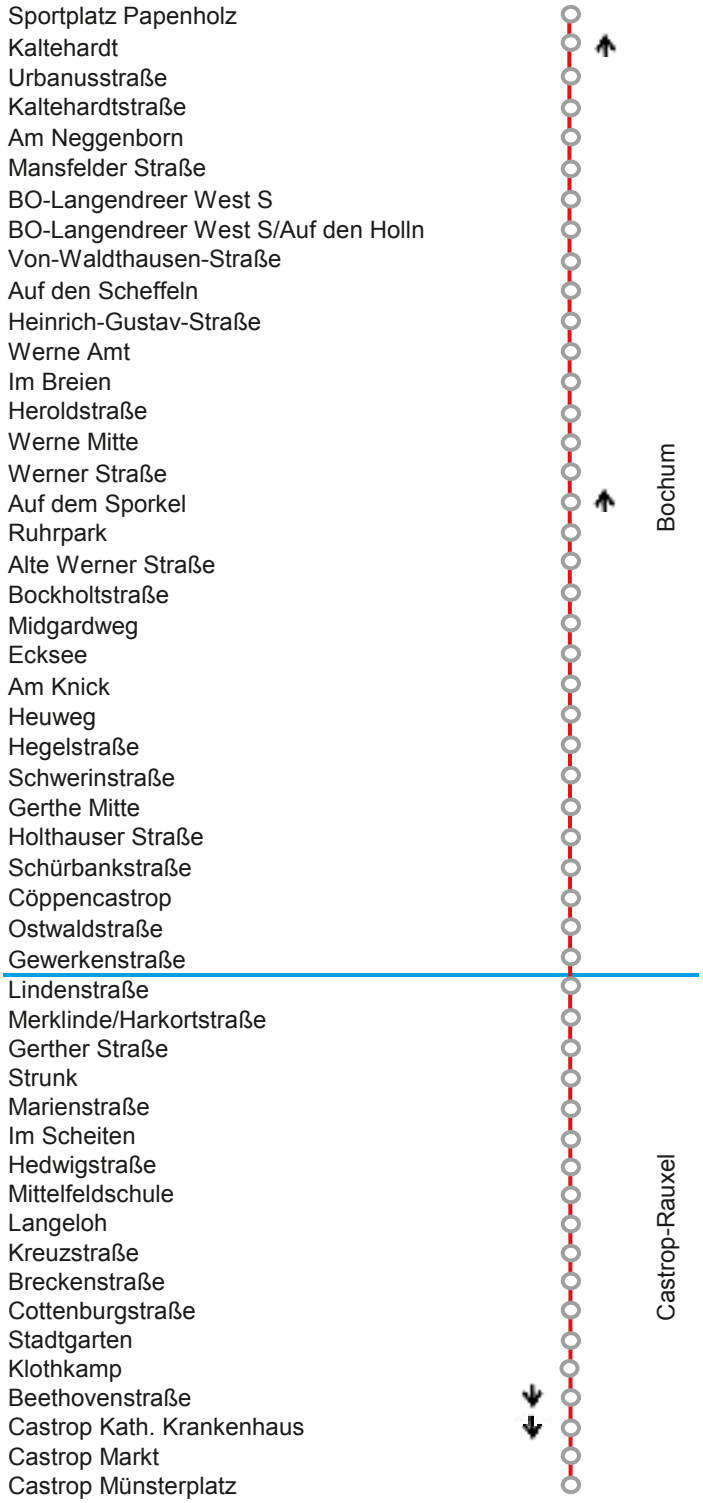
Sonstiges:
Im Essen abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

AnrufSammelTaxi (AST63) zw. 22.00 und 0.00 Uhr

Linie:

364

Strecke:
Sportplatz Papenholz - BO-Langendreer West S - Gerthe Mitte - Castrop Münsterplatz



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	23:30
samstags:	06:00	23:30
sonn- u. feiertags:	08:30	22:30

Taktung:

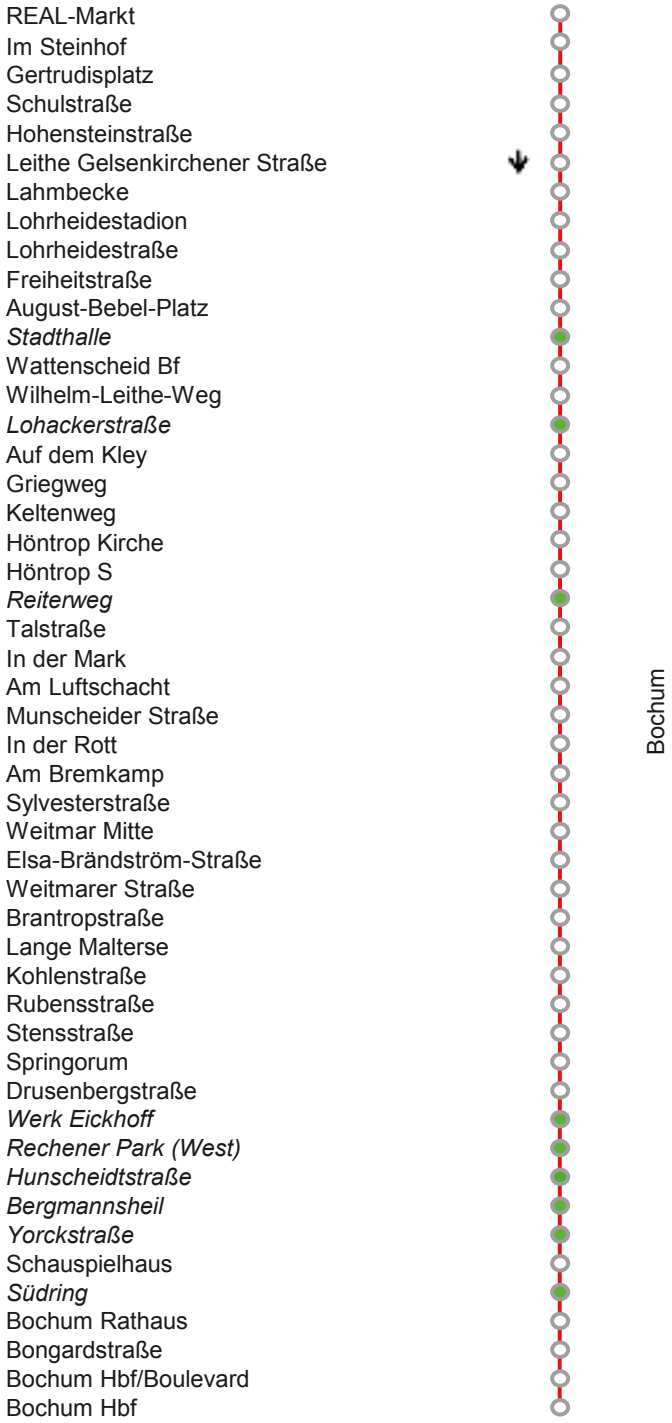
montags - freitags:	30/60
samstags:	30/60
sonn- u. feiertags:	30/60

Sonstiges:
Im Kreis Recklinghausen abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

Linie:

365

Strecke:
Wattenscheid REAL-Markt - August-Bebel-Platz - Höntrop S - Weitmar Mitte - Bochum Hbf



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

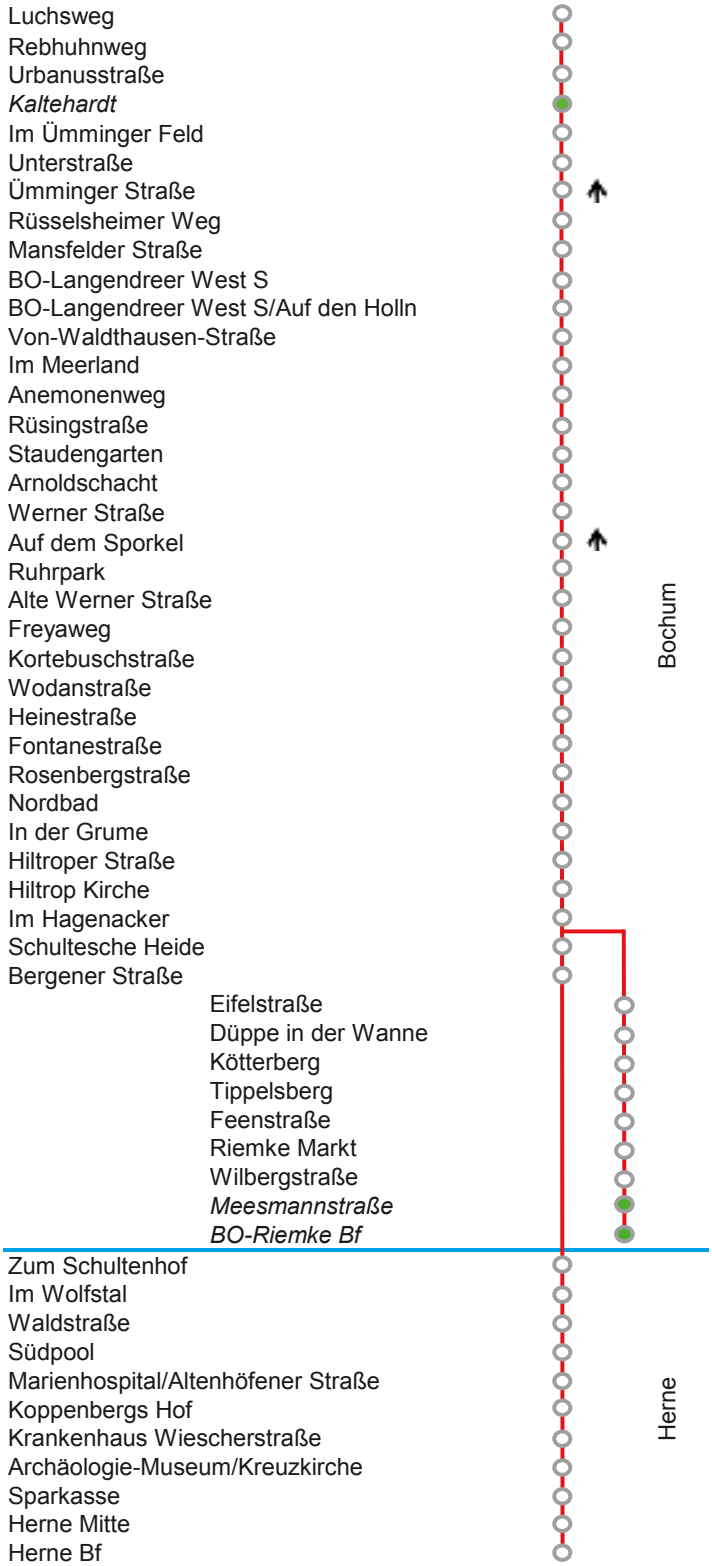
Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	23:30
samstags:	06:00	23:30
sonn- u. feiertags:	08:30	22:30

Taktung:	
montags - freitags:	60/30/60
samstags:	60/30/60
sonn- u. feiertags:	60

Linie:

366

Strecke:
Luchsweg - BO-Langendreer West S - Ruhrpark - Hiltrop Kirche - BO-Riemke Bf/Herne Bf



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	23:30
samstags:	06:00	23:30
sonn- u. feiertags:	08:30	22:30

Taktung:

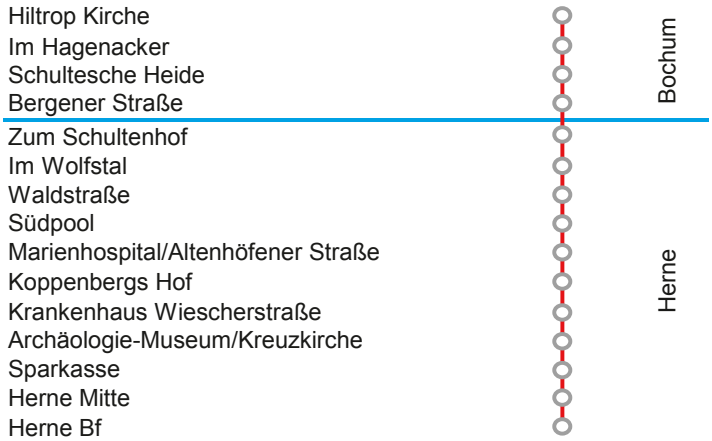
montags - freitags:	30/60
samstags:	30/60
sonn- u. feiertags:	30/60

Sonstiges:
In Herne abweichende Betriebszeiten

Linie:

367

Strecke:
Hiltrop Kirche - Bergener Straße - Archäologie-Museum/Kreuzkirche - Herne Bf



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	06:00	19:30
samstags:	07:30	14:30
sonn- u. feiertags:	12:30	19:30

Taktung:

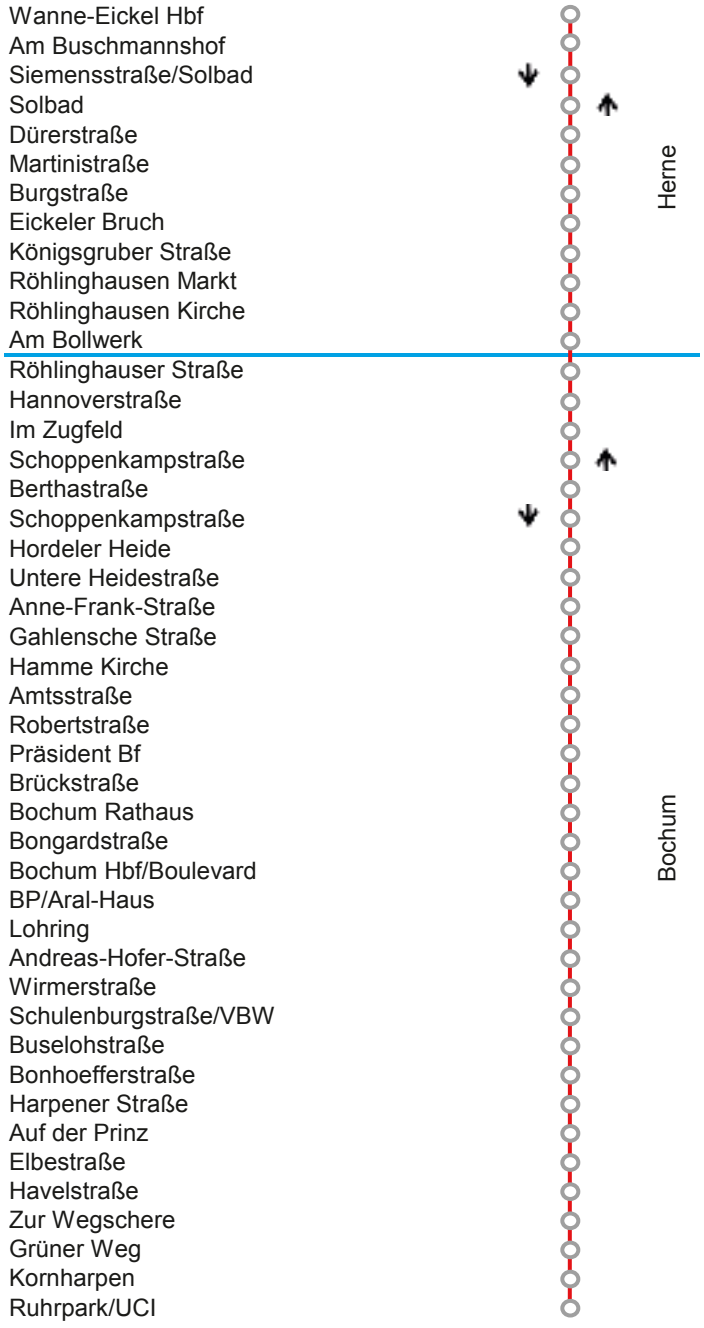
montags - freitags:	60
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	60

Sonstiges:
In Herne abweichende Taktfolgen und Betriebszeiten

Linie:

368

Strecke:
Wanne-Eickel - Röhlinghausen Markt - Berthastraße - Hamme Kirche - Bochum Hbf/Boulevard - Ruhrpark



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	04:30	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	23:30

Taktung:

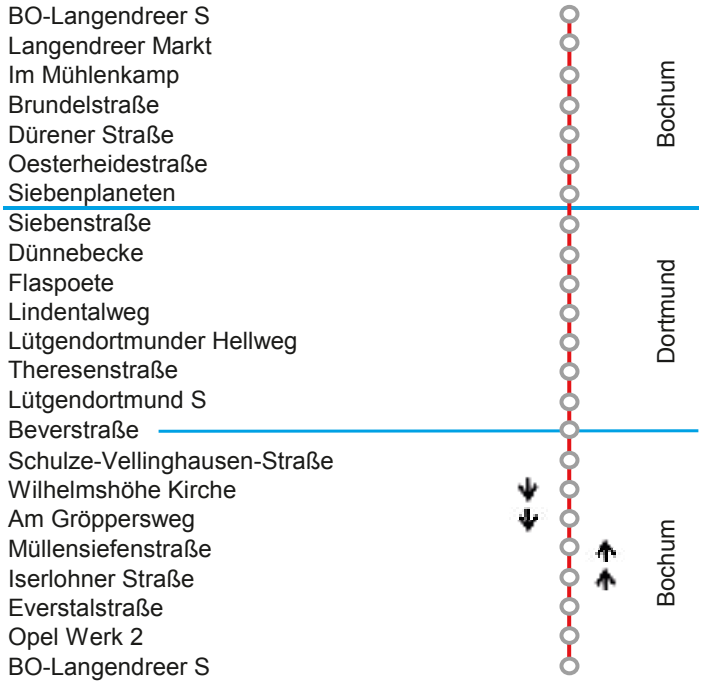
montags - freitags:	30/15/30
samstags:	30/15/30
sonn- u. feiertags:	60/30

Sonstiges:
In Herne abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

Linie:

369

Strecke:
BO-Langendreer S - Siebenstraße - DO-Lütgendortmund S (Ringlinie)



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	23:30
samstags:	06:00	23:00
sonn- u. feiertags:	08:00	22:30

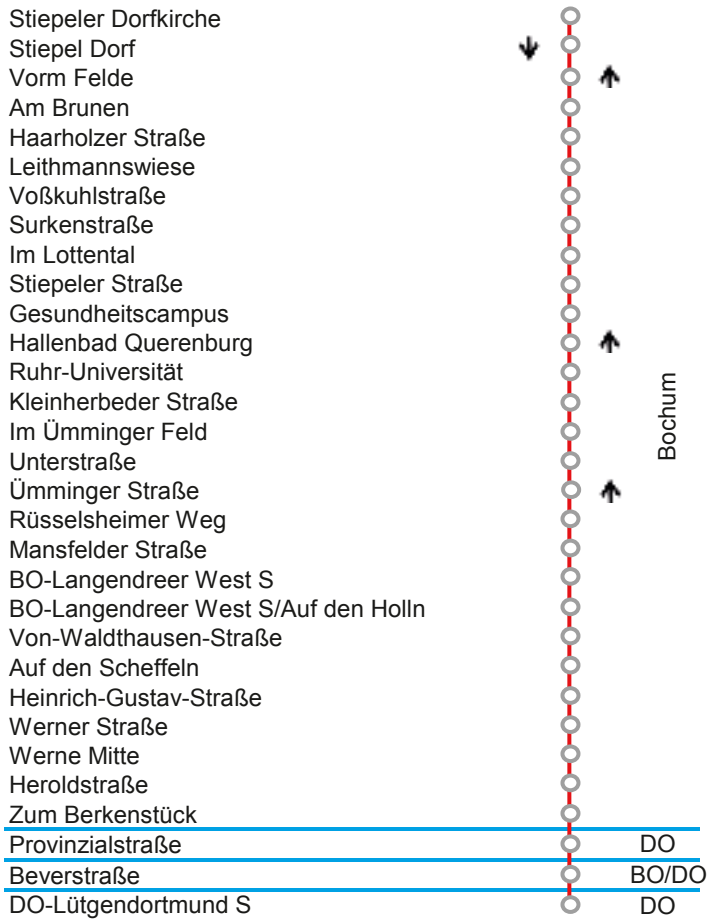
Taktung:

montags - freitags:	30/60
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	60

Linie:

370

Strecke:
Stiepeler Dorfkirche - Ruhr-Universität - BO-Langendreer West S - DO-Lütgendortmund S



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	22:30
samstags:	06:30	22:30
sonn- u. feiertags:	08:30	22:30

Taktung:

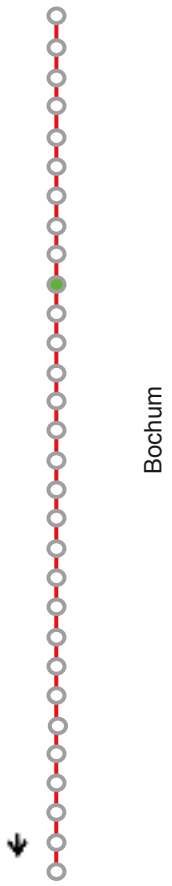
montags - freitags:	30/60
samstags:	60/30/60
sonn- u. feiertags:	60

Linie:

372

Strecke:
Ruhr-Universität - Markstraße - Laer Mitte - BO-Langendreer West S - Industriestraße

Ruhr-Universität
Gesundheitscampus
Stiepeler Straße
Kiefernweg
Markstraße Gesamtschule
Markstraße
Semperstraße
Am Erlenkamp
Hanielstraße
Bochum DHL (zeitweise)
Berger Höfe
Höfestraße
Laer Bahnübergang
Laer Mitte
Am Kreuzacker
Gorch-Fock-Straße
Laerfeldstraße
Am Koppstück
Anemonenweg
Im Meerland
Von-Waldthausen-Straße
BO-Langendreer West S/Auf den Holln
BO-Langendreer West S
Mansfelder Straße
Rüsselsheimer Weg
Ümminger Straße
Am Vorort
Ümminger See
Vollmondstraße
Industriestraße



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	22:30
samstags:	06:30	22:30
sonn- u. feiertags:	08:30	22:30

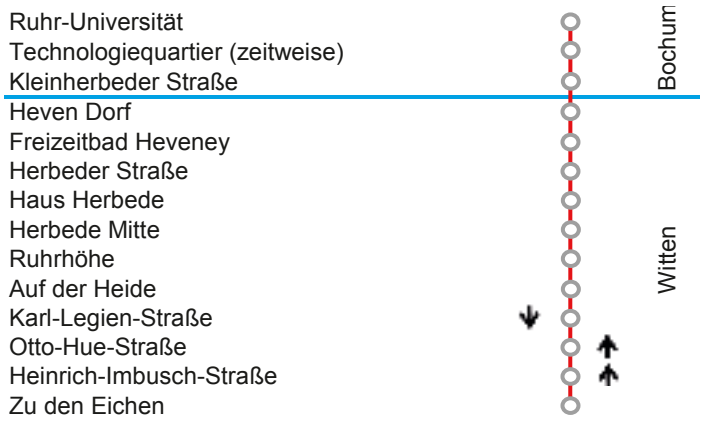
Taktung:

montags - freitags:	60
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	60

Linie:

374

Strecke:
Ruhr-Universität - Heven Dorf - Herbede Mitte - Zu den Eichen



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

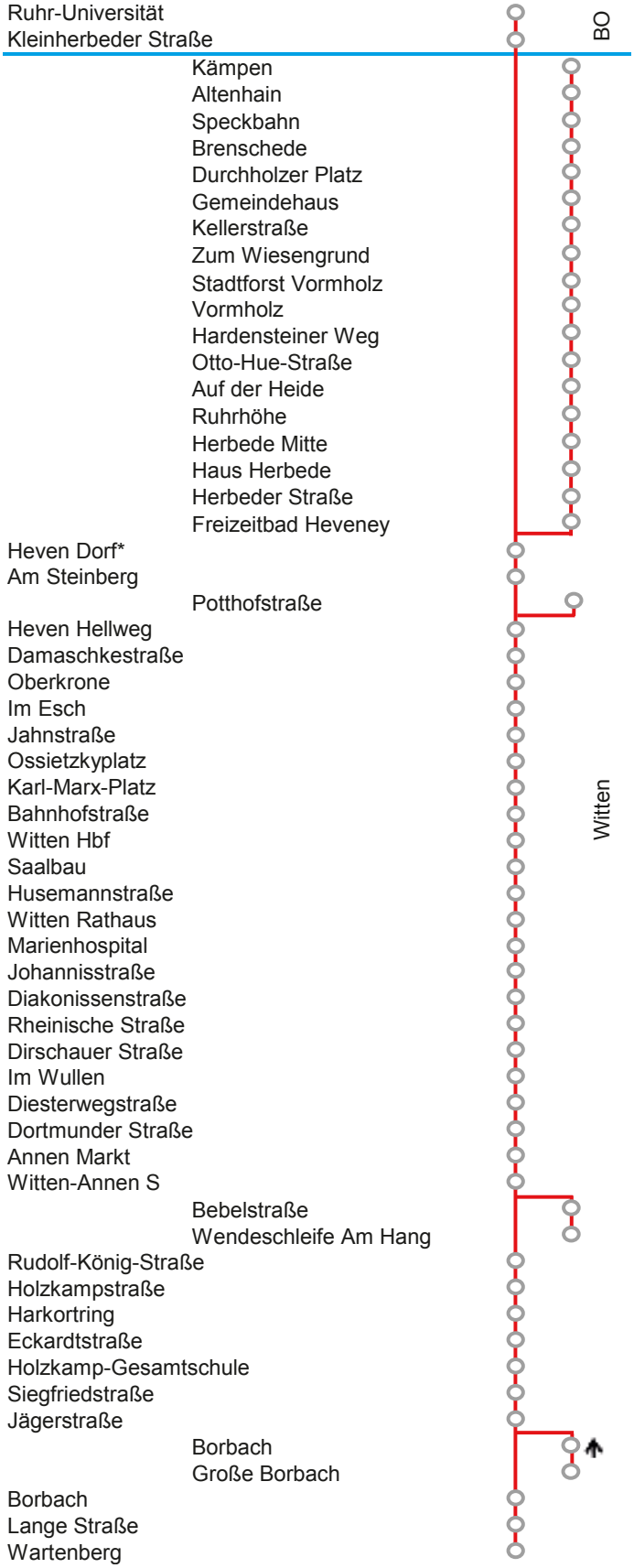
Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	06:30	20:30
samstags:	08:00	18:00
sonn- u. feiertags:		

Taktung:	
montags - freitags:	60
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	

Linie:

375

Strecke:
Ruhr-Universität/Witten Zu den Eichen - Heven Dorf - Witten Hbf - Witten-Annen S - Wartenberg



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	07:30	09:30
montags - freitags:	14:30	18:30
samstags:		
sonn- u. feiertags*:	10:00	19:00

Taktung:

montags - freitags:	60
samstags:	
sonn- u. feiertags*:	60

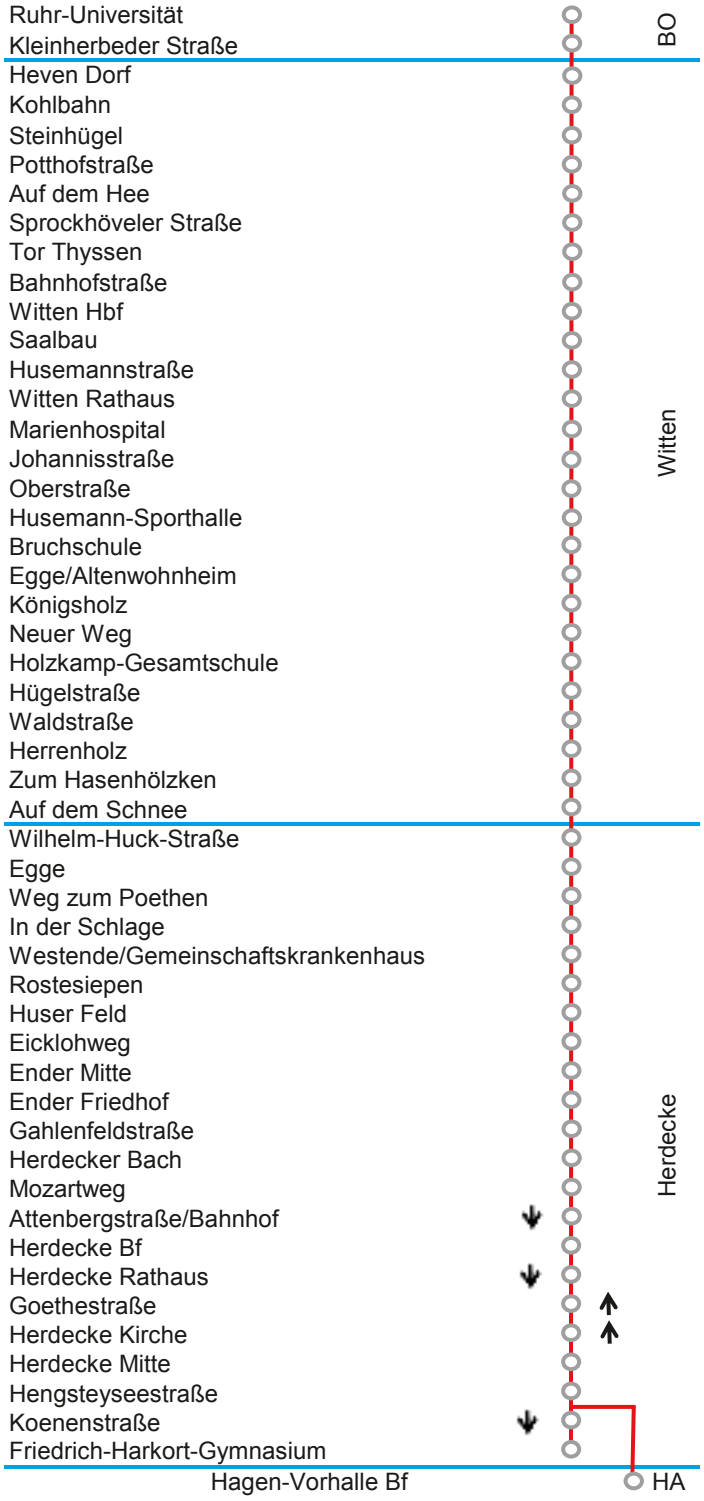
Sonstiges:
* In den Sommermonaten Fahrten zwischen Witten Hbf und Ruhr-Universität über Lottental wie die Buslinie 320 ab Heven Dorf zur besseren Anbindung des Kemnader Sees

Im Ennepe-Ruhr-Kreis abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

Linie:

376

Strecke:
Ruhr-Universität - Heven Dorf - Witten Hbf - Herdecke Bf - Friedrich-Harkort-Gymn./Hagen-Vorhalle Bf



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags*:	07:00	10:00
samstags:		
sonn- u. feiertags:		

Taktung:

montags - freitags*:	60
samstags:	
sonn- u. feiertags:	

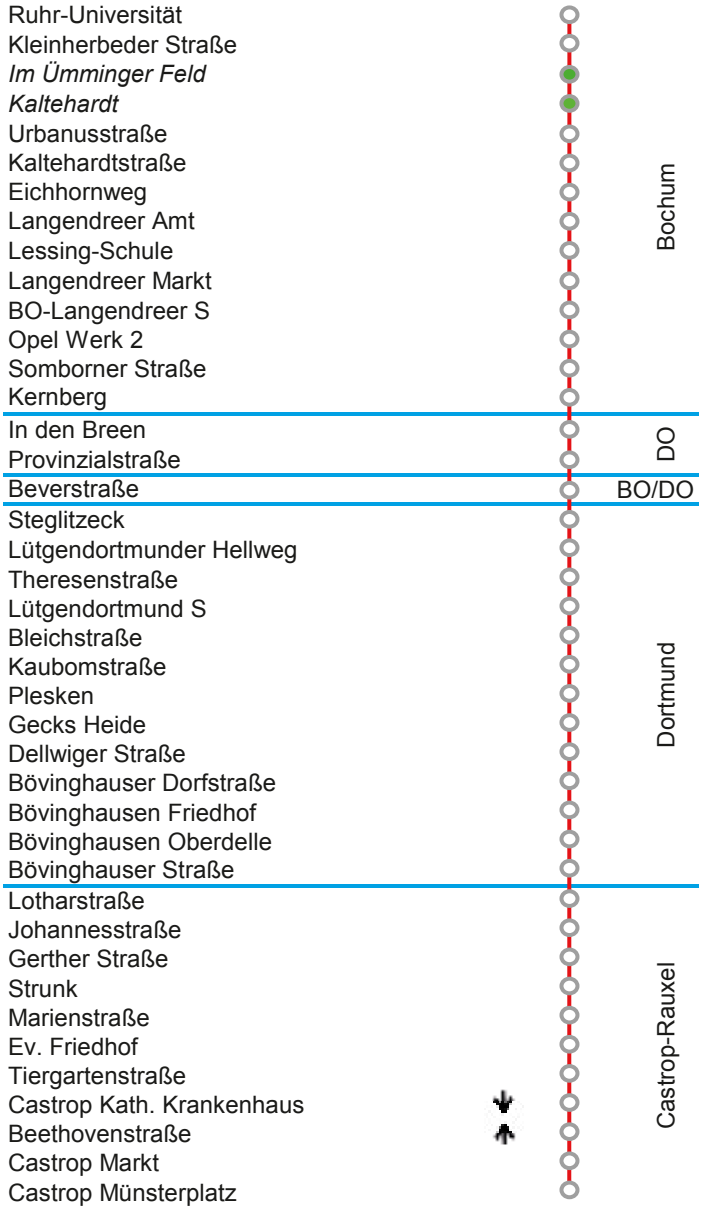
Sonstiges:
* 4 Fahrtenpaare an Vorlesungstagen der RUB

Im Ennepe-Ruhr-Kreis abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

Linie:

378

Strecke:
Ruhr-Universität - BO-Langendreer S - DO-Lütgendortmund S - Castrop Münsterplatz



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	04:30	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	23:30

Taktung:

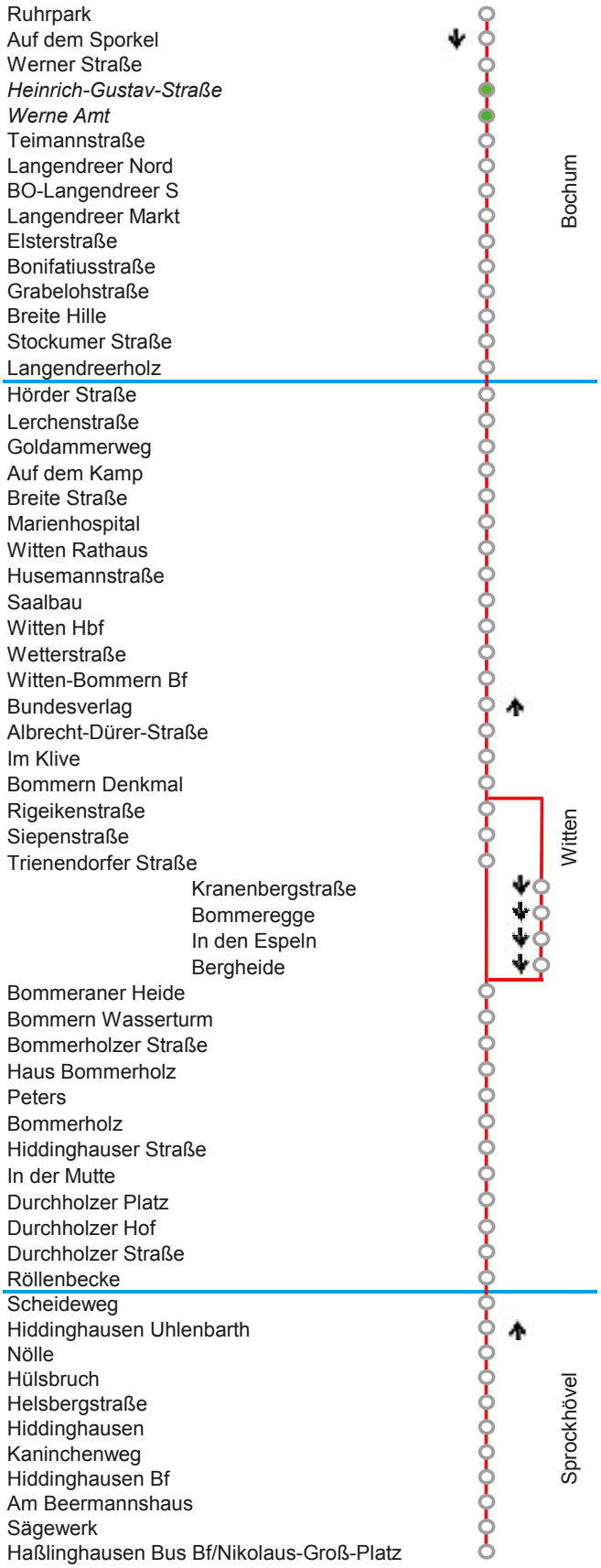
montags - freitags:	30/15/30
samstags:	30
sonn- u. feiertags:	30

Sonstiges:
Im Kreis Recklinghausen abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

Linie:

379

Strecke:
Ruhrpark - BO-Langendreer S - Witten Rathaus - Witten-Durchholz - Sprockh. Haßlinghausen



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	00:30
samstags:	06:00	00:30
sonn- u. feiertags:	07:30	23:30

Taktung:

montags - freitags:	30/60
samstags:	30/60
sonn- u. feiertags:	60

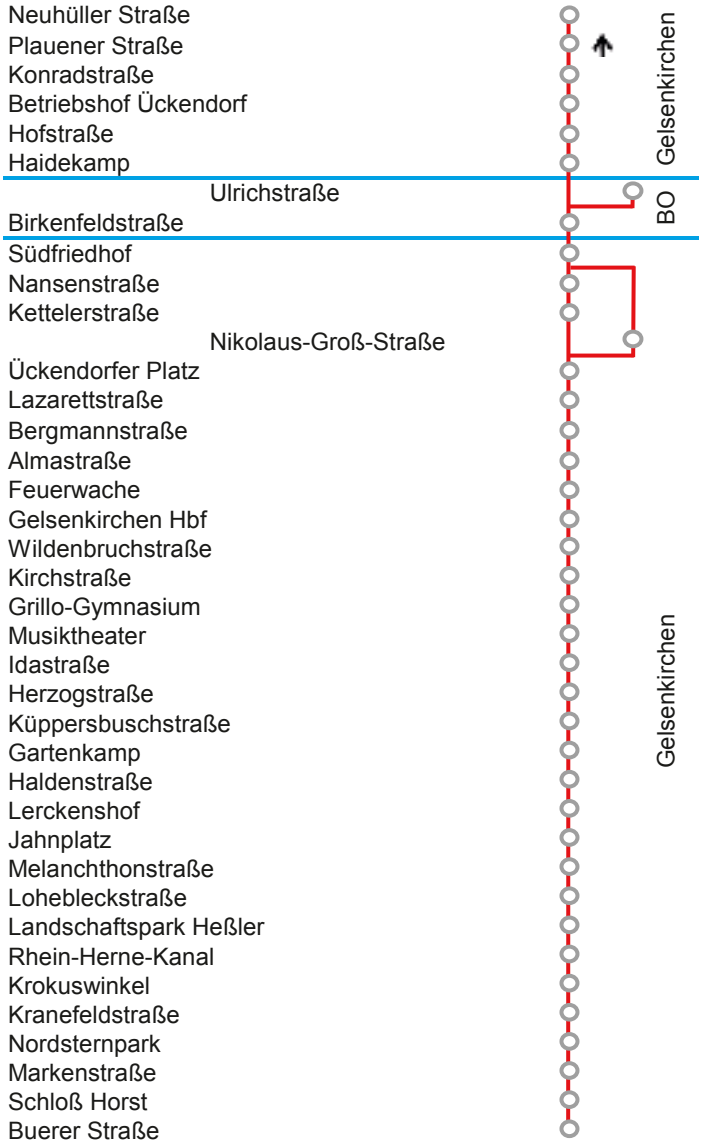
Sonstiges:
Bedienung Ruhrpark nach Bedarf während der Öffnungszeiten

Im Ennepe-Ruhr-Kreis abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

Linie:

383

Strecke:
Neuhüller Straße/Ulrichstraße - Ückendorfer Platz - Gelsenkirchen Hbf - Nordsternpark - Buerer Straße



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	04:30	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	00:30

Taktung:

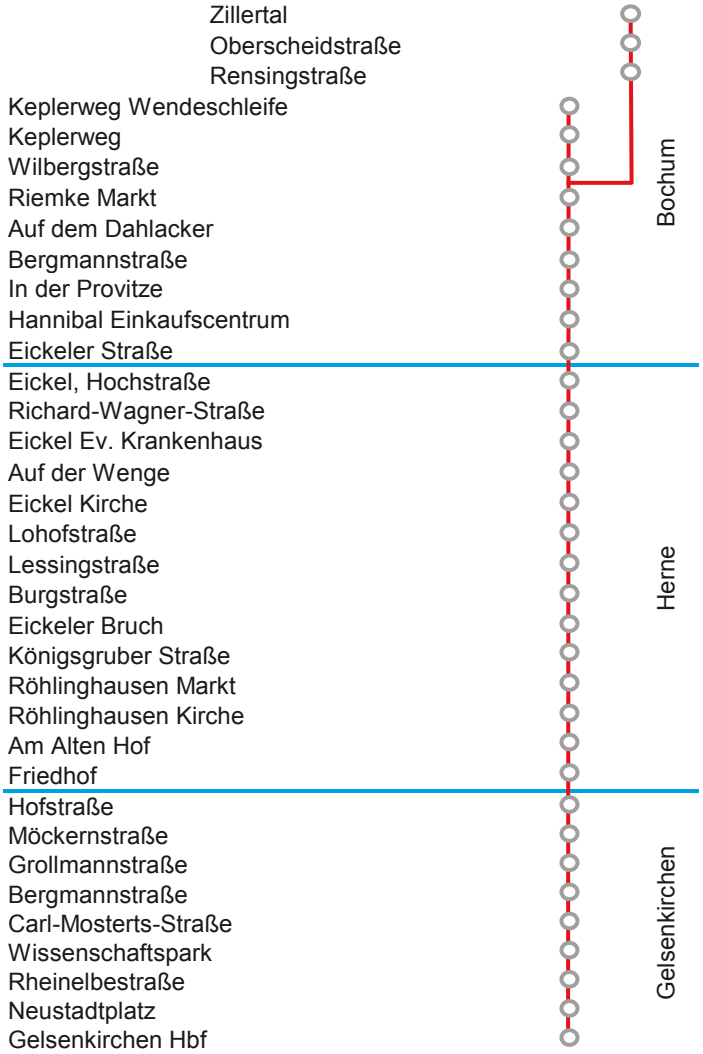
montags - freitags:	10/30
samstags:	30/15/30
sonn- u. feiertags:	30

Sonstiges:
In Bochum Haltestelle Ulrichstraße sowie Gelsenkirchen abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

Linie:

385

Strecke:
Zillertal/Keplerweg WS - Riemke Markt - Hannibal Einkaufscentrum - Eickel Kirche - Gelsenkirchen Hbf



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	22:30
samstags:	06:30	22:30
sonn- u. feiertags:	11:30	22:30

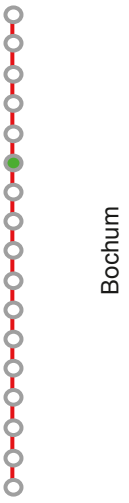
Taktung:

montags - freitags:	30/60
samstags:	30/60
sonn- u. feiertags:	60

Linie:

386

Strecke:
BO-WAT-Schlaraffiastraße - Wattenscheid Bf - August-Bebel-Platz - Auf dem Hagedorn



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	19:30
samstags:	06:30	19:30
sonn- u. feiertags:	-	-

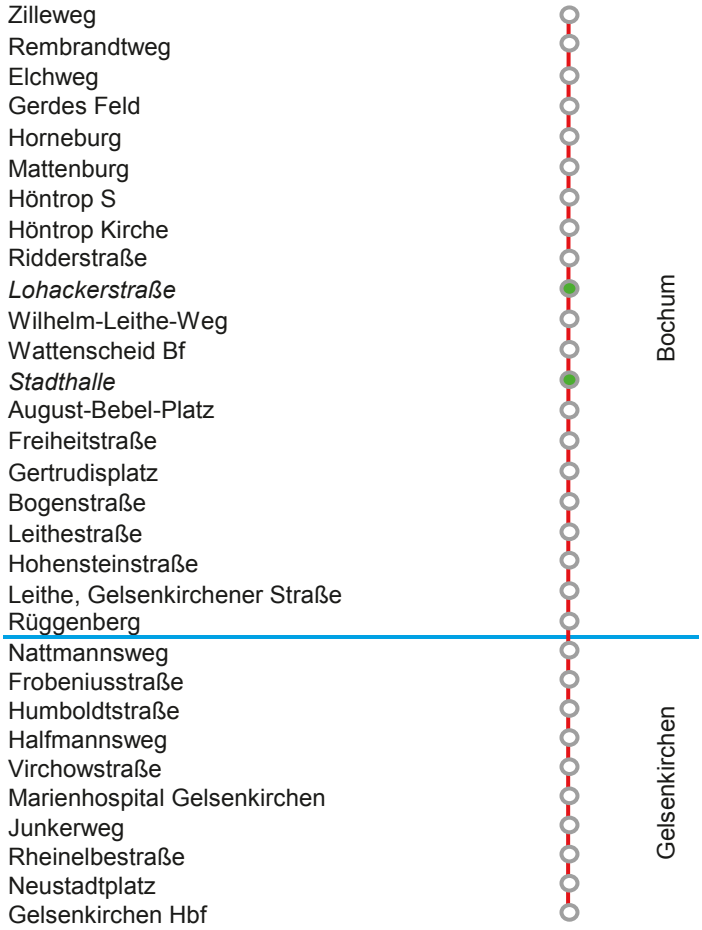
Taktung:

montags - freitags:	60
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	-

Linie:

389

Strecke:
Zilleweg - Höntrop S - August-Bebel-Platz - Gelsenkirchen Hbf



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	04:30	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	23:30

Taktung:

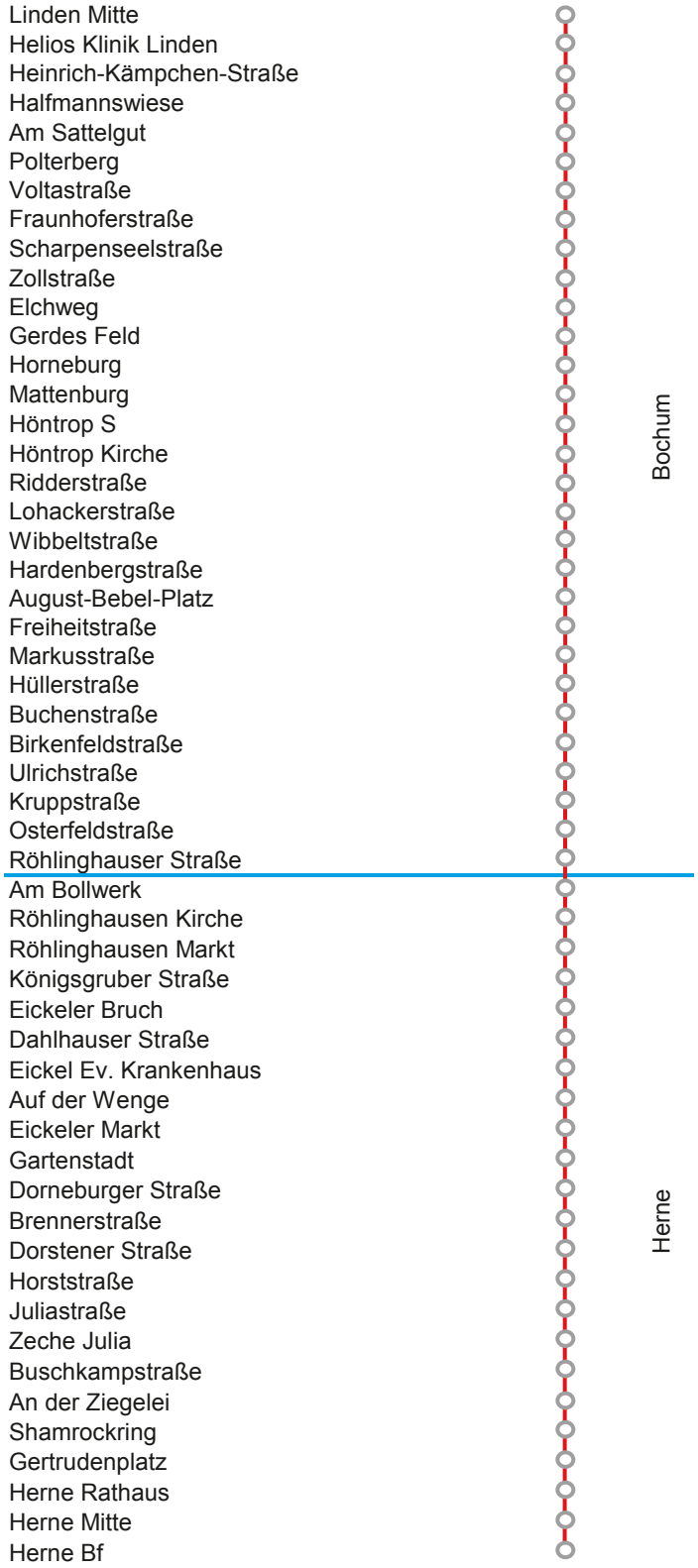
montags - freitags:	30/15/30/15/30
samstags:	30
sonn- u. feiertags:	60/30

Sonstiges:
In Gelsenkirchen abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

Linie:

390

Strecke:
Linden Mitte - Höntrop S - August-Bebel-Platz - Röhlinghausen Markt - Herne Bf



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	04:30	00:30
samstags:	05:30	00:30
sonn- u. feiertags:	06:30	23:30

Taktung:

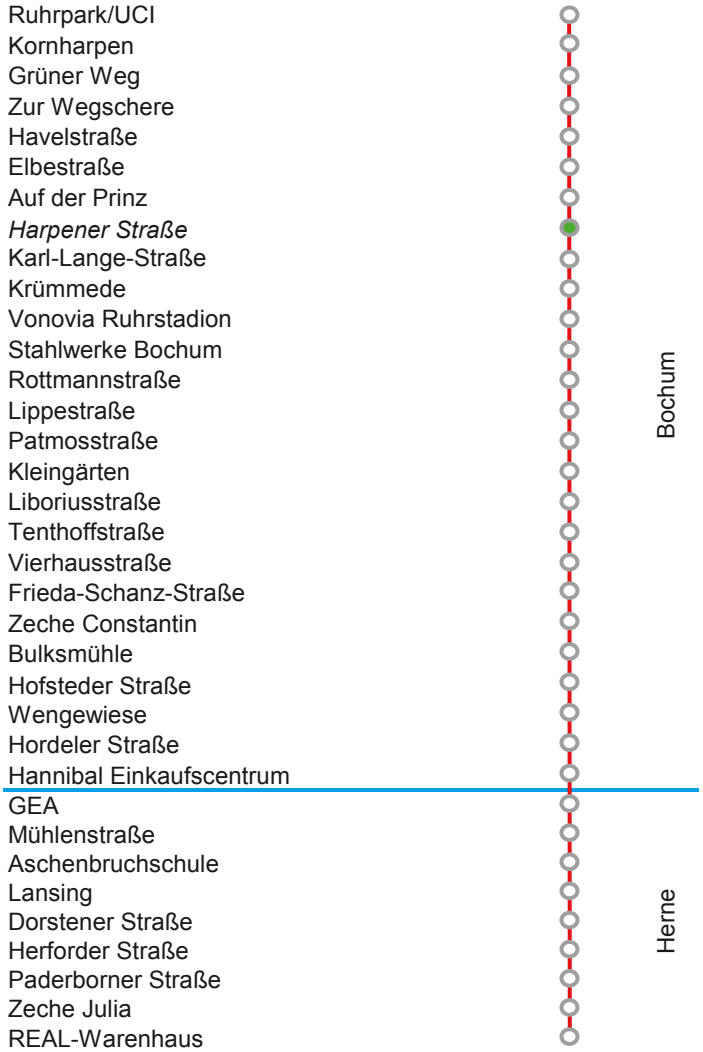
montags - freitags:	30/15/30/15/30
samstags:	30
sonn- u. feiertags:	30

Sonstiges:
In Herne abweichende Betriebszeiten und Taktfolgen

Linie:

395 / AST95

Strecke:
Ruhrpark - Rottmannstraße - Hannibal Einkaufscenrum - REAL-Warenhaus



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
montags - freitags:	05:30	22:30
samstags:	06:30	20:30
sonn- u. feiertags:	-	-

Taktung:

montags - freitags:	60
samstags:	60
sonn- u. feiertags:	-

Sonstiges:
In Herne abweichende Betriebszeiten

AnrufSammelTaxi (AST95) zw. 22.00 und 0.00 Uhr auf dem Abschnitt Zeche Constantin - Herne

Linie:

AST16

Strecke:
Ruhr-Universität - Fachhoschschule - Kalwes

Ruhr-Universität
Fachhoschschule
Kollegstraße
Kalwes



Bochum

Eingesetztes Fahrzeug:
Taxi

Betriebszeit:	**von**	**bis**
täglich*	07:30	10:00
	17:30	19:30
	22:00	00:00

Taktung:

täglich*	30

Sonstiges:
* Nur während der Vorlesungszeiten der Ruhr-Universität

Linie:

AST26

Strecke:
Blumenau - Ministerstraße

Blumenau
Haarholzer Str.
Ministerstr



Bochum

Eingesetztes Fahrzeug:
Taxi

Betriebszeit:	**von**	**bis**
täglich	09:30	20:30

Taktung:

täglich	60

Linie:

NE1

Strecke:
Bochum Hbf - Stahlhausen - Wattenscheid - Hordel - Hamme - Grumme - Bochum Hbf (Ringlinie)



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
In der Nacht zum Samstag, Sonntag und vor Feiertagen	01:00	05:00

Taktung: 60

Sonstiges:
(4 Fahrten im Stundentakt)

Linie:

NE2

Strecke:
Bochum Hbf - Grumme - Hiltrop - Gerthe - Kirchharpen - Kornharpen - Grumme - Bochum Hbf

Bochum Hbf
St. Elisabeth-Hospital
Nordring
Kunstmuseum
Neuer Park
Gudrunstraße
Vierhausstraße
Prattwinkel
Ernestinestraße
In der Röttgersbank
Bergstraße
Tippelsberg
Kötterberg
Düppe in der Wanne
Eifelstraße
Im Hagenacker
Hiltrop Kirche
Hiltroper Busch
Paul-Müller-Straße
Heinrichstraße
Schwerinstraße
Hegelstraße
Heuweg
Am Knick
Ecksee
Midgardweg
Bockholtstraße
Alte Werner Straße
Freyaweg
Dellenstraße
Laurentiusstraße
Geisental
Kornharpener Straße
Kornharpen
Ruhrpark/UCI
Kornharpen
Grüner Weg
Zur Wegschere
Havelstraße
Rottmannstraße
Lippestraße
Patmosstraße
Kleingärten
Liboriusstraße
Tenthoffstraße
Vierhausstraße
Gudrunstraße
Neuer Park
Kunstmuseum
Nordring
St. Elisabeth-Hospital
Bochum Hbf

Bochum

Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
In der Nacht zum Samstag, Sonntag und vor Feiertagen	01:00	05:00

Taktung: 60

Sonstiges:
(4 Fahrten im Stundentakt)

Linie:

NE3

Strecke:
Bochum Hbf - Altenbochum - Laer - Werne - Langendreer - Laer - Altenbochum - Bochum Hbf (Ringlinie)

Bochum Hbf
BP/Aral Haus
Lohring
Andreas-Hofer-Straße
Wirmerstraße
Schulenburgstraße/VBW
Buselohstraße
Bochum Hauptfriedhof
Mettestr.
Laer Mitte/Suntumer Straße
Sudbeckenpfad
Laerfeldstraße
Am Koppstück
Rüsingstraße
Staudengarten
Arnoldschacht
Werner Straße
Werne Mitte
Heroldstraße
Werne Amt
Teimannstraße
Langendreer Nord
BO-Langendreer S
Langendreer Markt
Lessing-Schule
Igelstraße
Am Neggenborn
Kaltehardtstraße
Urbanusstraße
Kaltehardt
Im Ümminger Feld
Unterstraße
Rüsselsheimer Weg
Mansfelder Straße
BO-Langendreer West S
Von-Waldthausen-Straße
Im Meerland
Anemonenweg
Am Koppstück
Laerfeldstraße
Sudbeckenpfad
Laer Mitte/Suntumer Straße
Mettestraße
Altenbochum Kirche
Freigrafendamm
Lohring
Bochum Hbf/Buddenbergplatz
Bochum Hbf

Bochum

Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
In der Nacht zum Samstag, Sonntag und vor Feiertagen	01:00	05:00

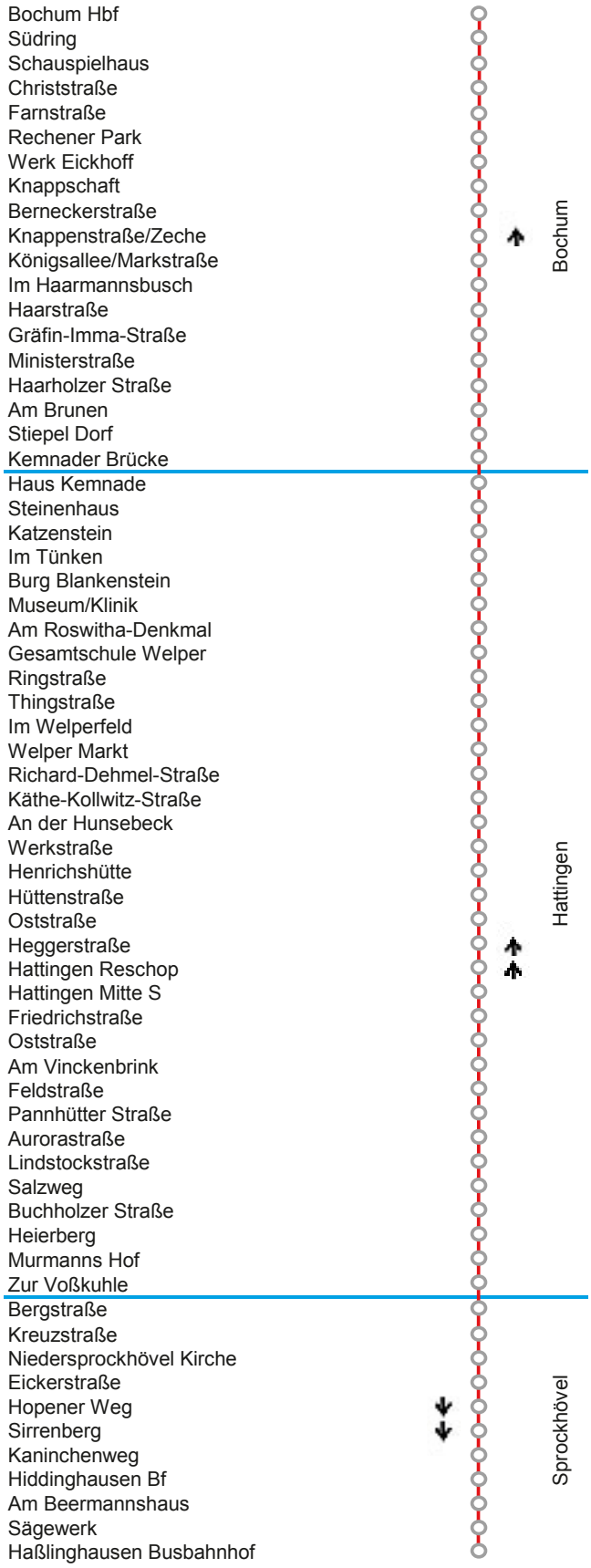
Taktung: 60

Sonstiges:
(4 Fahrten im Stundentakt)

Linie:

NE4

Strecke:
Bochum Hbf - Wiemelhausen - Stiepel - Hattingen Mitte S - Niedersprockhövel - Haßlinghausen



Weiter bis Schwelm nach Konzept NVP EN

Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
In der Nacht zum Samstag, Sonntag und vor Feiertagen	01:00	05:00

Taktung: 60

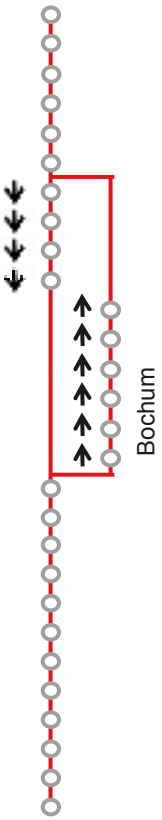
Sonstiges:
(4 Fahrten im Stundentakt)

Linie:

NE5

Strecke:
Bochum Hbf - Stahlhausen - WAT-Eppendorf - Dahlhausen

Bochum Hbf
Südring
Schmidtstraße
Annastraße
Jacob-Mayer-Straße/Jahrhunderthalle
Wattenscheider Straße
Erzstraße
Engelsburger Straße
Steinhagen
Brücke Engelsburger Straße
Heusnerstraße
Sinterstraße
Rombacher Hütte
Lange Malterse
Bärendorfer Straße
Dahlienweg
Schützenstraße/Thorpe Heimatmuseum
Eppendorf Mitte
Ruhrstraße
Lönsberg
Munscheider Straße
Zollstraße
Scharpenseelstraße
Meinholtweg
Gaußstraße
Am Birkenwald
Im Berge
BO-Dahlhausen S



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
In der Nacht zum Samstag, Sonntag und vor Feiertagen	01:00	05:00

Taktung: 60

Sonstiges:
(4 Fahrten im Stundentakt)

Linie:

NE6

Strecke:
Bochum Hbf - WAT-Höntrop - Westenfeld - Wattenscheid - Stahlhausen - Bochum Hbf (Ringlinie)

Bochum Hbf
Bochum Hbf/Boulevard
Bongardstraße
Bochum Rathaus
Bochum West Bf
Annastraße
Jacob-Mayer-Straße/Jahrhunderthalle
Wattenscheider Straße
Erzstraße
Engelsburger Straße
Leibnizstraße
Röntgenstraße
Brucknerstraße
Höntrop Kirche/Lohackerstraße
Griegweg
Auf dem Kley
Lohackerstraße
Wilhelm-Leithe-Weg
Wattenscheid Bf
Stadthalle
August-Bebel-Platz
Freiheitstraße
Gertrudisplatz
Friedrich-Lueg-Straße
Alter Zoll
Rembrandtweg
Zilleweg
Elchweg
Gerdes Feld
Horneburg
Mattenburg
Höntrop S
Höntrop Kirche
Brucknerstraße
Röntgenstraße
Leibnizstraße
Engelsburger Straße
Erzstraße
Wattenscheider Straße
Jacob-Mayer-Straße/Jahrhunderthalle
Annastraße
Bochum West Bf
Bochum Rathaus
Bongardstraße
Bochum Hbf/Boulevard
Bochum Hbf

Bochum

Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
In der Nacht zum Samstag, Sonntag und vor Feiertagen	01:00	05:00

Taktung: 60

Sonstiges:
(4 Fahrten im Stundentakt)

Linie:

NE7

Strecke:
Bochum Hbf - Steinkuhl - Querenburg - Hustadt - Weitmar - Wiemelhausen - Bochum Hbf (Ringlinie)

Bochum Hbf
BP/ARAL Haus
Lohring
Freigrafendamm
Sanderweg
Am Pappelbusch
Paulinenstraße
Steinkuhlstraße
Schadowstraße
Girondelle
Alte Markstraße
Am Erlenkamp
Semperstraße
Heintzmannstraße
Peter-Parler-Weg
Auf der Papenburg
Schinkelstraße
Hallenbad Querenburg
Ruhr-Universität
Auf dem Aspei
Merianstraße
Eulenbaumstraße
Hustadtring
Schattbachbrücke
Schattbachstraße
Paracelsusweg
Hustadt (TQ)
Fachhochschule
Gesundheitscampus
Stiepeler Straße
Kiefernweg
Glücksburger Straße
Seier
Königsalle/Markstraße
Immenweg
Am Steinknapp
Kemnader Straße
Natorpstraße
Sommerladstraße
Karl-Friedrich-Straße
Kellermannsweg
Prinz-Regent-Straße
Knappenstraße/Zeche
Berneckerstraße
Förderstraße
Friedrich-Harkort-Straße
Trimonte
Oskar-Hoffmann-Straße
Bochum Hbf/Buddenbergplatz
Bochum Hbf

Bochum

Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
In der Nacht zum Samstag, Sonntag und vor Feiertagen	01:00	05:00

Taktung: 60

Sonstiges:
(4 Fahrten im Stundentakt)

Linie:

NE8

Strecke:
Bochum Hbf - Wiemelhausen - Weitmar - Hustadt - Querenburg - Steinkuhl - Bochum Hbf (Ringlinie)

Bochum Hbf
Bochum Hbf/Buddenbergplatz
Oskar-Hoffmann-Straße
Trimonte
Friedrich-Harkort-Straße
Förderstraße
Berneckerstraße
Knappenstraße/Zeche
Prinz-Regent-Straße
Kellermannsweg
Karl-Friedrich-Straße
Sommerladstraße
Natorpstraße
Kemnader Straße
Am Steinknapp
Immenweg
Königsallee/Markstraße
Seier
Glücksburger Straße
Kiefernweg
Stiepeler Straße
Gesundheitscampus
Fachhochschule
Hustadt (TQ)
Paracelsusweg
Schattbachstraße
Schattbachbrücke
Hustadtring
Eulenbaumstraße
Merianstraße
Auf dem Aspei
Ruhr-Universität
Hallenbad Querenburg
Schinkelstraße
Auf der Papenburg
Peter-Parler-Weg
Heintzmannstraße
Semperstraße
Am Erlenkamp
Alte Markstraße
Girondelle
Schadowstraße
Steinkuhlstraße
Paulinenstraße
Am Pappelbusch
Sanderweg
Freigrafendamm
Lohring
Bochum Hbf/Buddenbergplatz
Bochum Hbf

Bochum

Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurgelenkbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
In der Nacht zum Samstag, Sonntag und vor Feiertagen	01:00	05:00

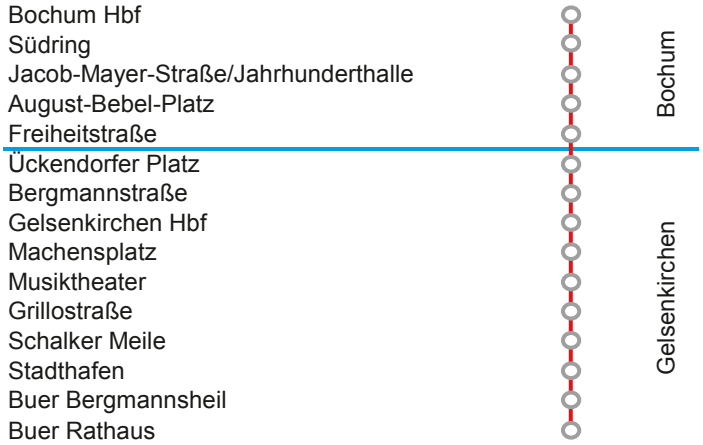
Taktung: 60

Sonstiges:
(4 Fahrten im Stundentakt)

Linie:

NE10

Strecke:
Bochum Hbf - Wattenscheid - Gelsenkirchen Hbf - Buer Rathaus



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
In der Nacht zum Samstag, Sonntag und vor Feiertagen	01:00	05:00

Taktung: 60

Sonstiges:
(4 Fahrten im Stundentakt)

Linie:

NE13

Strecke:
GE-Hbf - Ückendorf - Wattenscheid - Leithe - E-Kray - GE-Rotthausen - GE-Hbf (Ringlinie)

Gelsenkirchen Hbf	Gelsenkirchen
Feuerwache	
Almastraße	
Bergmannstraße	
Lazarettstraße	
Ückendorfer Platz	
Nikolaus-Groß-Straße	
Südfriedhof	
Buchenstraße	Bochum
Hüller Straße	
Markusstraße	
Freiheitstraße	
August-Bebel-Platz	
Saarlandstraße	
Römereigasse	
Gertrudisplatz	
Bogenstraße	
Leithestraße	
Hohensteinstraße	
Leithe, Gelsenkirchener Straße	
Rüggenberg	
Nattmannsweg	GE
Kemnastraße	Essen
Volksgarten	
Im Beiseling	
Ottostraße	
Kellinghausstraße	
Zeche Bonifacius	
Imhoffweg	
Achternbergstraße	Gelsenkirchen
Schemannstraße	
Karl-Meyer-Straße	
Schonnebecker Straße	
Auf der Reihe	
Schulz-Briesen-Straße	
Gottfriedstraße	
Wittekindstraße	
Gelsenkirchen Hbf	

Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
In der Nacht zum Samstag, Sonntag und vor Feiertagen	01:00	05:00

Taktung: 60

Sonstiges:
(4 Fahrten im Stundentakt)

Linie:

NE17

Strecke:
Ruhr-Universität - Herbede - Witten Hbf - Bommern - Witten Rathaus - Heven - Ruhr-Universität (Ringlinie)



Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

Betriebszeit:	**von**	**bis**
In der Nacht zum Samstag, Sonntag und vor Feiertagen	01:00	04:00

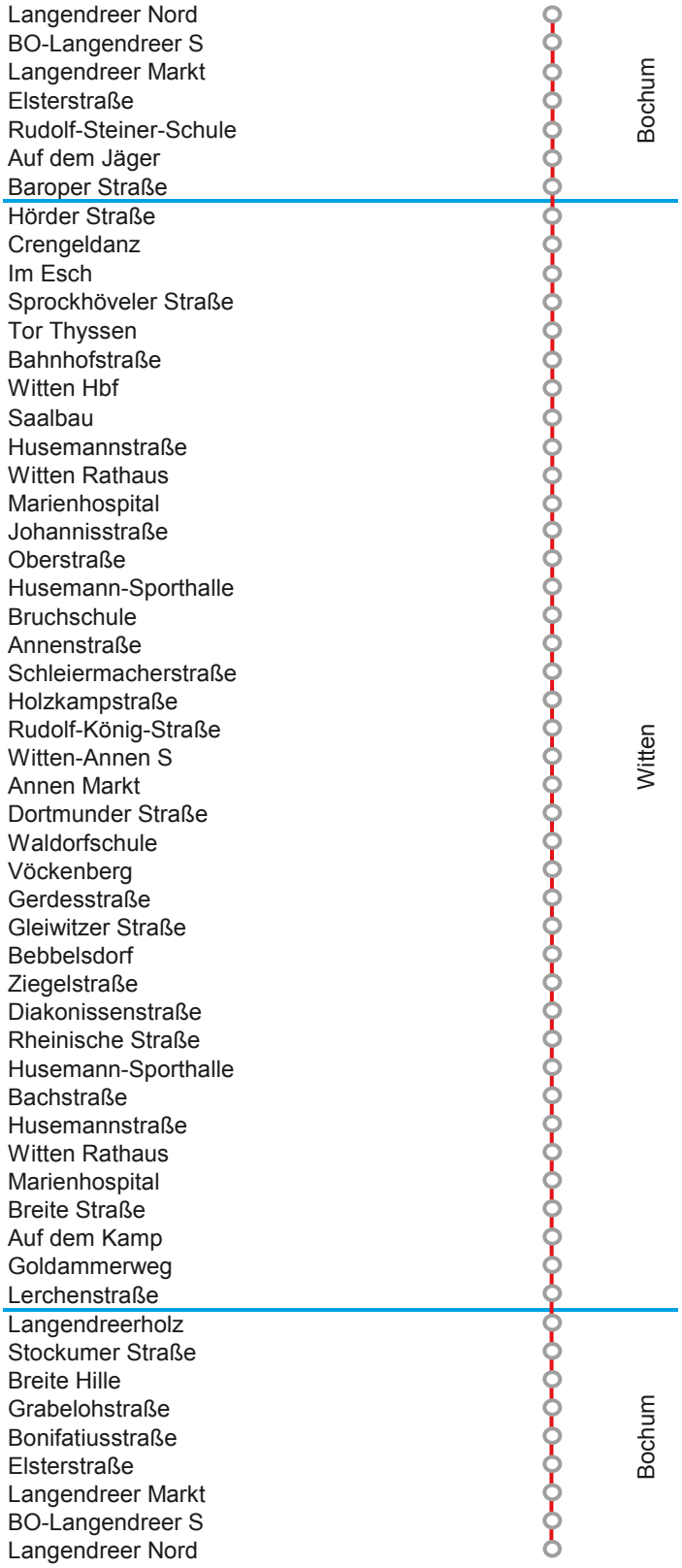
Taktung: 60

Sonstiges:
(3 Fahrten im Stundentakt)

Linie:

NE18

Strecke:
BO-Langendreer - Witten Rathaus - Annen - Stockum - Witten Rathaus - BO-Langendreer (Ringlinie)

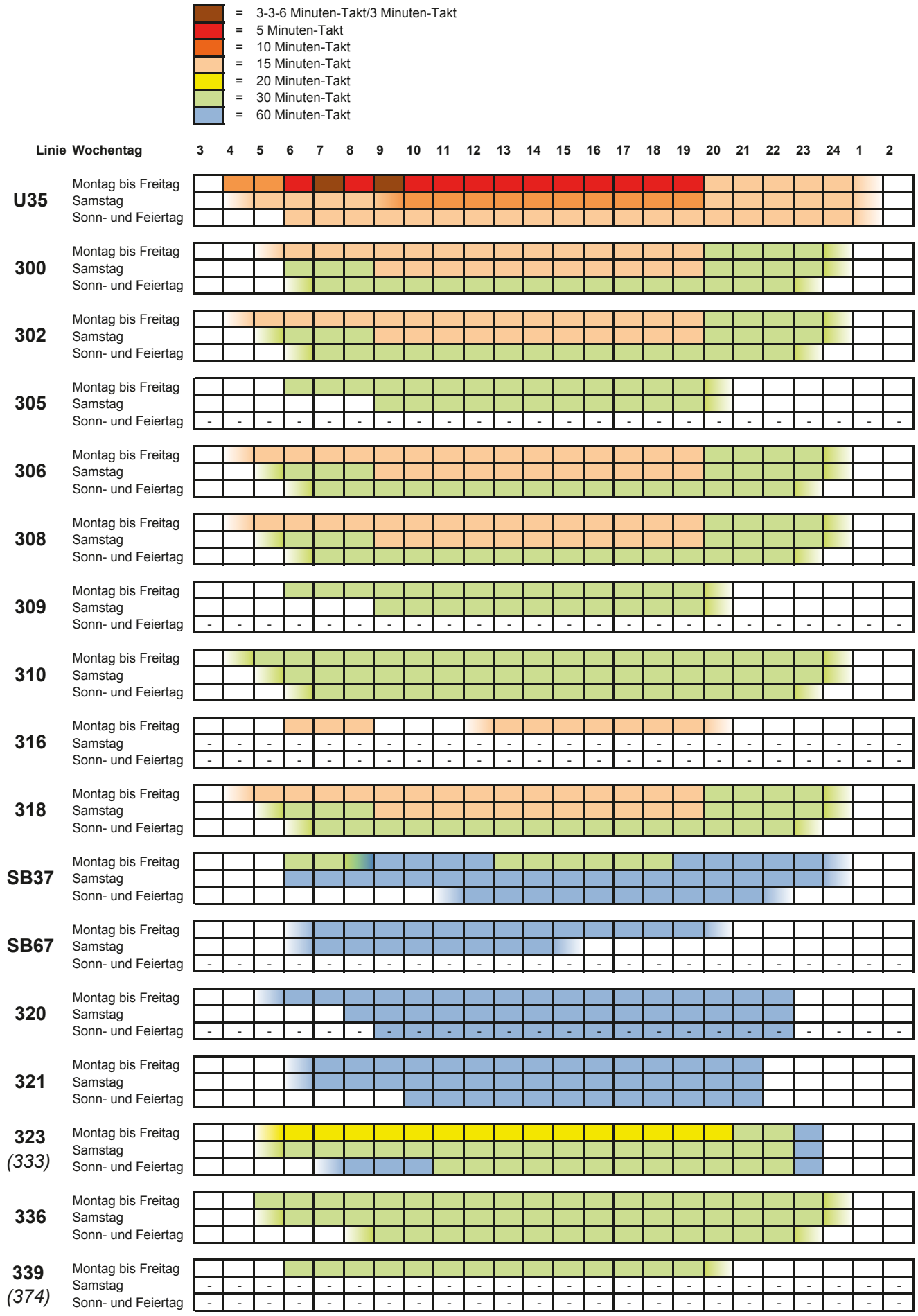


Eingesetztes Fahrzeug:
Niederflurbus

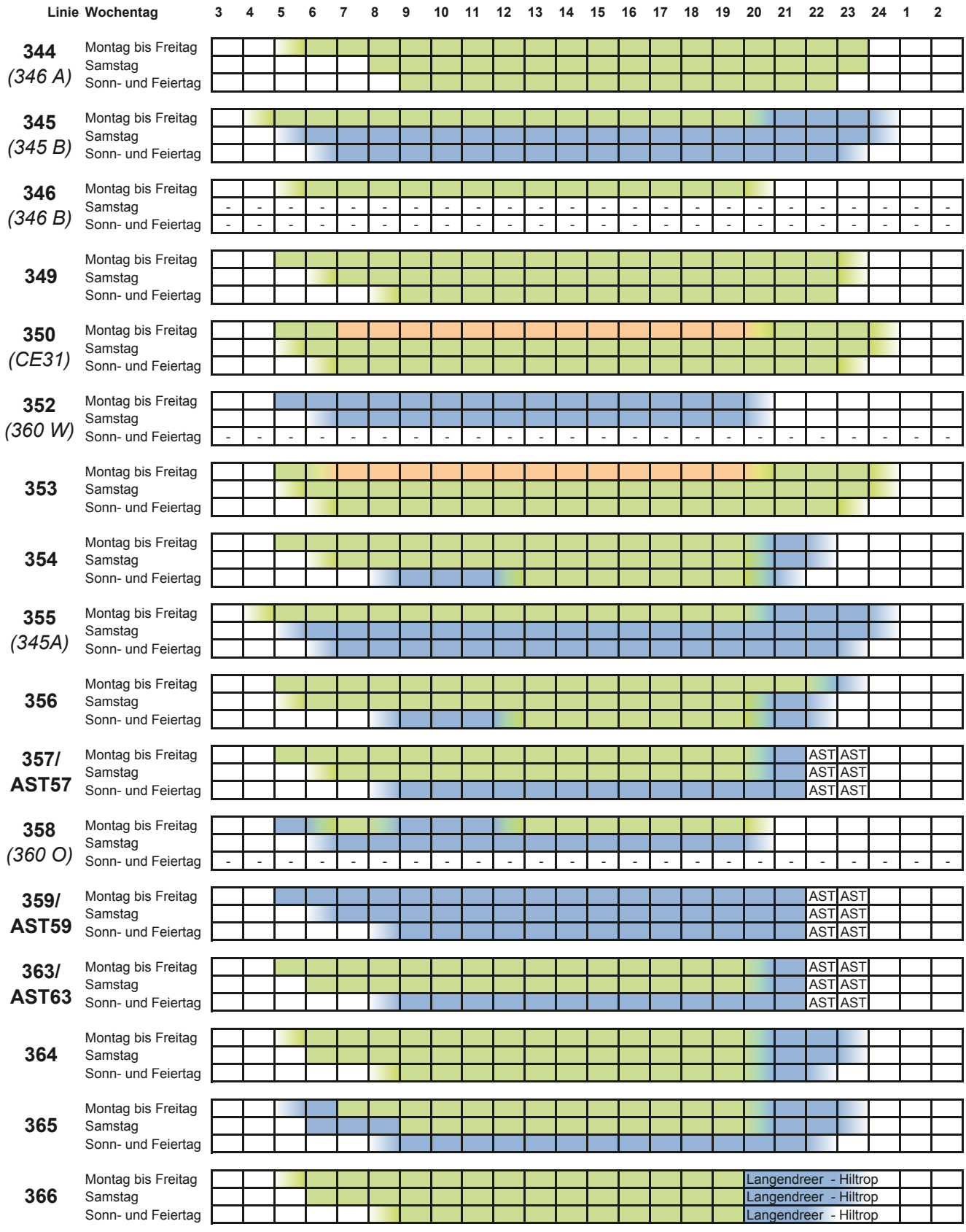
Betriebszeit:	**von**	**bis**
In der Nacht zum Samstag, Sonntag und vor Feiertagen	01:00	04:00

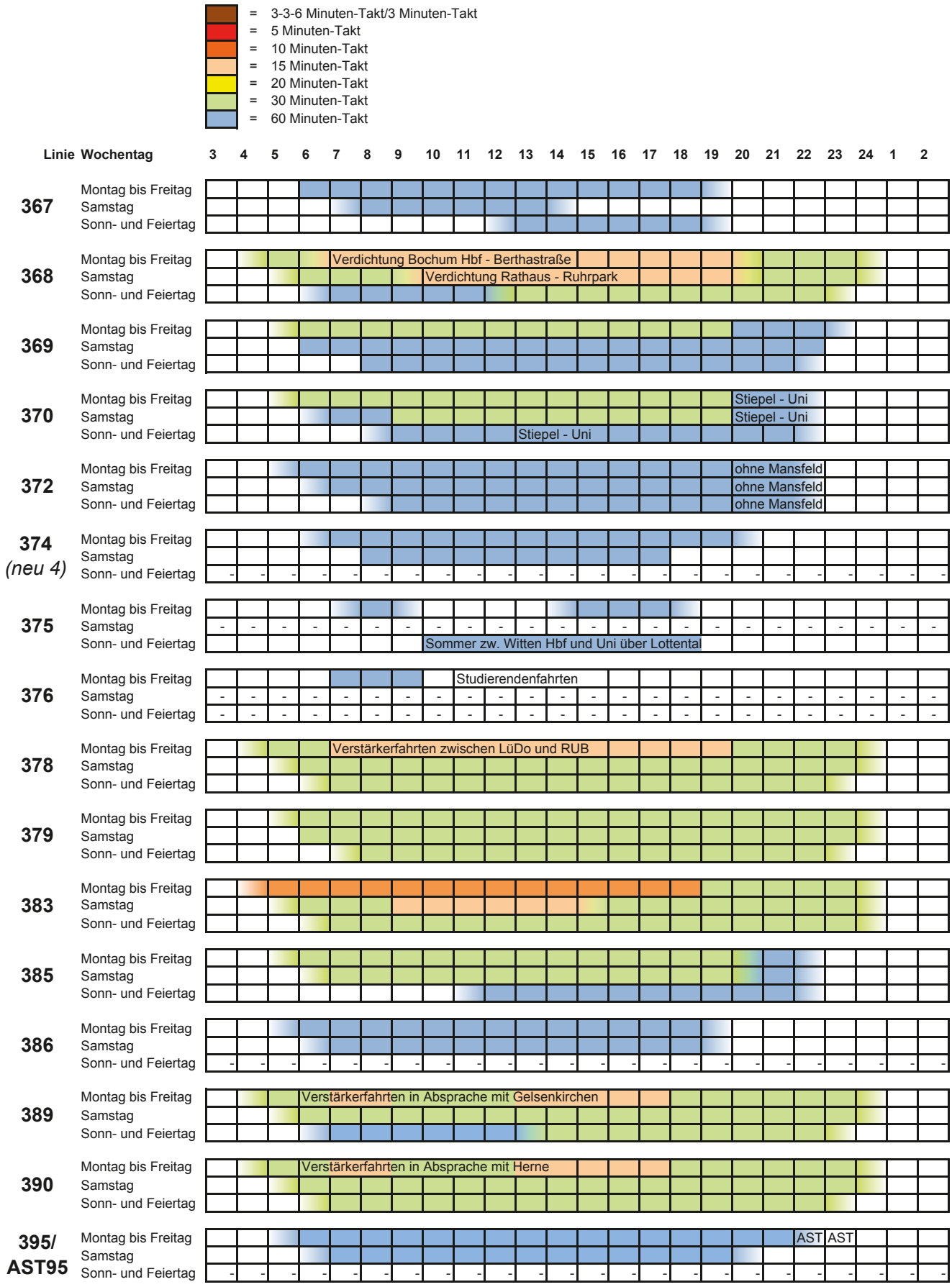
Taktung: 60

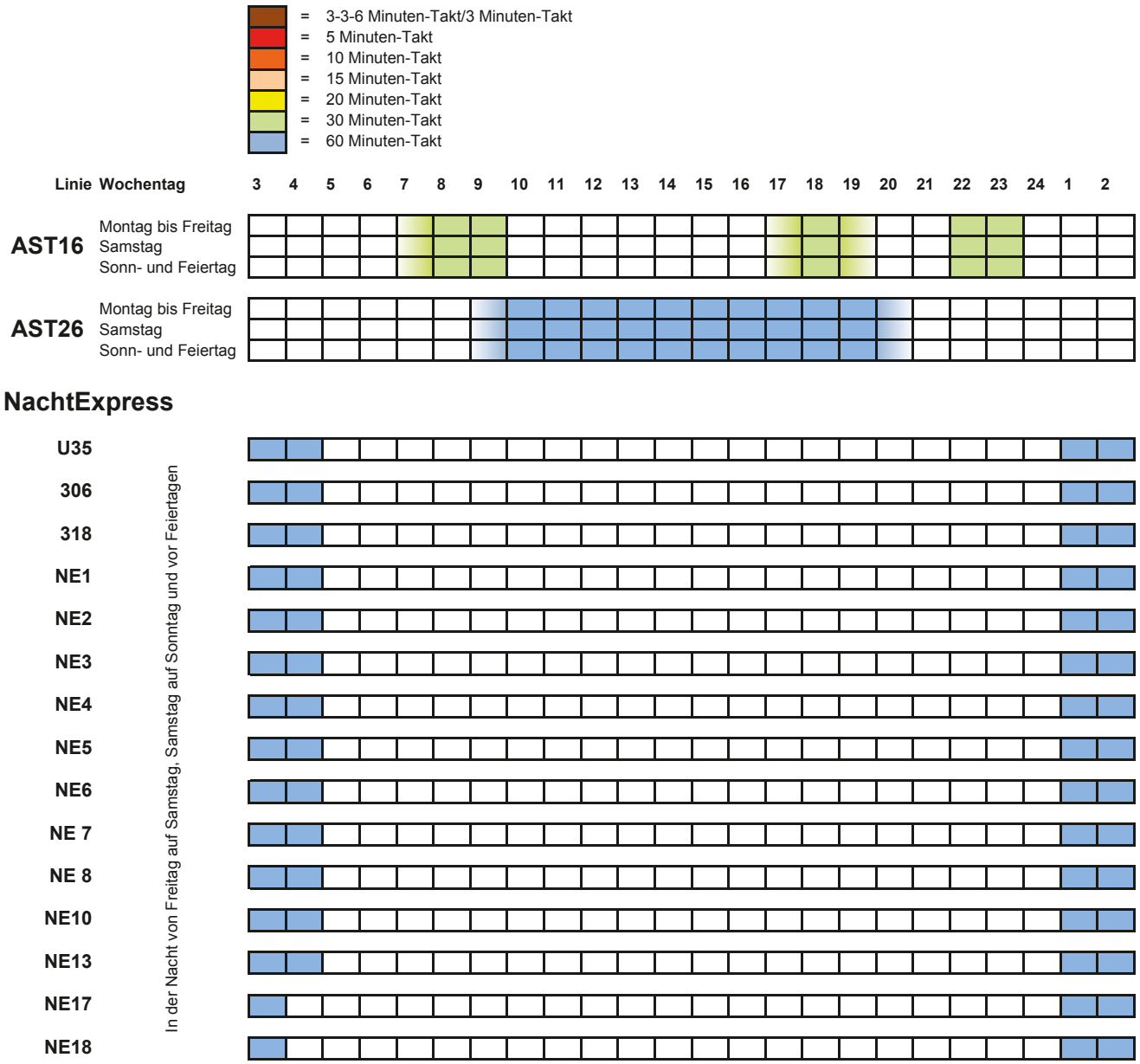
Sonstiges:
(3 Fahrten im Stundentakt)


= 3-3-6 Minuten-Takt/3 Minuten-Takt
= 5 Minuten-Takt
= 10 Minuten-Takt
= 15 Minuten-Takt
= 20 Minuten-Takt
= 30 Minuten-Takt
= 60 Minuten-Takt
Linie
Wochentag
3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 1 2
U35
300
302
305
306
308
309
310
316
318
SB37
SB67
320
321
323
(333)
336
339
(374)
Montag bis Freitag
Samstag
Sonn- und Feiertag

= 3-3-6 Minuten-Takt/3 Minuten-Takt
= 5 Minuten-Takt
= 10 Minuten-Takt
= 15 Minuten-Takt
= 20 Minuten-Takt
= 30 Minuten-Takt
= 60 Minuten-Takt




= 3-3-6 Minuten-Takt/3 Minuten-Takt
= 5 Minuten-Takt
= 10 Minuten-Takt
= 15 Minuten-Takt
= 20 Minuten-Takt
= 30 Minuten-Takt
= 60 Minuten-Takt
Linie
Wochentag
3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 1 2
367
368
369
370
372
374
(neu 4)
375
376
378
379
383
385
386
389
390
395/
AST95
Montag bis Freitag
Samstag
Sonn- und Feiertag
Verdichtung Bochum Hbf - Berthastraße
Verdichtung Rathaus - Ruhrpark
Stiepel - Uni
ohne Mansfeld
Sommer zw. Witten Hbf und Uni über Lottental
Studierendenfahrten
Verstärkerfahrten zwischen LüDo und RUB
Verstärkerfahrten in Absprache mit Gelsenkirchen
Verstärkerfahrten in Absprache mit Herne
AST


= 3-3-6 Minuten-Takt/3 Minuten-Takt
= 5 Minuten-Takt
= 10 Minuten-Takt
= 15 Minuten-Takt
= 20 Minuten-Takt
= 30 Minuten-Takt
= 60 Minuten-Takt
Linie Wochentag
3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 1 2
AST16
Montag bis Freitag
Samstag
Sonn- und Feiertag
AST26
Montag bis Freitag
Samstag
Sonn- und Feiertag
NachtExpress
In der Nacht von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen
U35
306
318
NE1
NE2
NE3
NE4
NE5
NE6
NE 7
NE 8
NE10
NE13
NE17
NE18