



Stadt Bottrop

Endbericht



Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Bottrop

Stadt Bottrop

Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Bottrop

Endbericht

Auftraggeber
Stadt Bottrop
Stadtplanungsamt
Luise-Hensel-Straße 1
46236 Bottrop

Auftragnehmer
Planungsgruppe Nord
Gesellschaft für Stadt- und
Verkehrsplanung
Dörnbergstraße 12
34119 Kassel

Telefon: 05 61 / 8 07 58-0
Telefax: 05 61 / 8 07 58-58
Email: pgn@pgn-kassel.de

Internet: www.pgn-kassel.de

In Kooperation mit:
Ingenieurbüro Helmert
Malmedyer Str. 30
52066 Aachen

Telefon: 0241 / 9019470
Telefax: 0241 / 9019471

Internet: www.buero-helmert.de

Fortschreibung und Berechnungen der
Analyse und der Prognosefälle
Bearbeitung
Christoph Helmert

Bearbeitung
Mathias Schmechtig (Projektleiter)
Kirsten Dinger (Hauptbearbeitung)

Kassel im Juni 2007
(redaktioneller Stand der Analyse August 2005;
inhaltlicher Stand des Entwicklungskonzepts Juni 2007)

Gesellschafter der Planungsgruppe Nord - PGN:

Dipl.-Ing. Volker Mohr ■ Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel ■ Dipl.-Ing. Andreas Schmitz ■ Dipl.-Ing. Michael Volpert

Inhalt

1	Rahmenvorgaben	1
1.1	Anforderungen des ÖPNV-Gesetzes in Nordrhein-Westfalen	1
1.2	Ziele der Raumordnung und Landesplanung	2
1.3	Übergeordnete Pläne der Stadt Bottrop	4
2	Raumstrukturanalyse	6
2.1	Stadtstruktur und räumliche Verflechtungen	6
2.2	Bevölkerungsstrukturen	8
2.2.1	Einwohnerdichte	8
2.2.2	Entwicklung der Bevölkerungsverteilung seit 1997	10
2.2.3	Altersstrukturen	11
2.3	Beschäftigte und Pendlerbeziehungen	12
2.4	Einzelhandel und Versorgungsstruktur	14
2.5	Schulstandorte	15
2.6	Infrastruktureinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV	17
2.6.1	Kultureinrichtungen	17
2.6.2	Freizeiteinrichtungen	18
2.6.3	Soziale und gesundheitliche Einrichtungen	19
2.6.4	Fazit	19
3	Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur	21
3.1	Aufgabenträgerschaft	21
3.2	Schienenpersonennahverkehr	21
3.3	Straßengebundener ÖPNV	24
3.3.1	Bedienungsangebot	24
3.3.2	Park-and-ride / Bike-and-ride	33
3.3.3	Infrastruktur	33
4	Merkmale der ÖV-Nutzung	36
4.1	Methodik Verkehrsmodell	36
4.2	Verkehrsaufkommen MIV und ÖV	37
4.2.1	Regionale Verteilung der Quell-/Ziel-Verkehre	38
4.3	Verkehrsaufkommen im ÖV	39
4.3.1	Modal Split nach Stadtteilen	41
4.3.2	ÖV-Verflechtungen im Stadtgebiet	42
4.4	Reisezwecke	43
4.5	Verteilung nach Verkehrstagen	44
4.5.1	Tageszeitliche Verteilung	45
4.6	Reisezeit	46
4.7	Nachfragesituation	47
4.7.1	Nachfrage nach Linien	47
4.7.2	Nachfrage an Haltestellen	49
4.7.3	Umsteigebeziehungen	49

5	Einschätzung der Umsetzung des ersten NVP 1998	50
5.1	Veränderungen des Verkehrsangebotes durch laufende Fortschreibung des NVP	50
5.2	Nachfrageentwicklung nach Umsetzung der Maßnahmen	53
6	Leitbild für die weitere Gestaltung und Entwicklung des ÖPNV	54
6.1	Rahmenziele	54
6.2	Grundsätze für die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes in Bottrop	56
6.3	Anforderungen spezieller Nutzergruppen	57
6.3.1	Gesetzliche Grundlagen und Ausgangssituation	57
6.3.2	Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen	59
6.3.3	Anforderungen von Frauen und Kindern	60
6.4	Qualität des ÖPNV und Konkurrenzfähigkeit zum MIV	62
6.5	Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes	64
6.5.1	Kriterien der Verkehrsbedienung	64
6.5.2	Zielwerte für Anschlussqualitäten	70
6.5.3	Anforderungen an das Platzangebot	71
6.5.4	Anforderungen an die Qualität der Infrastruktur	72
6.5.5	Qualitätsanforderungen Betrieb	76
6.5.6	Umsetzung der Qualitätsstandards	79
7	Stärken-Schwächen-Analyse	80
7.1	Marktausschöpfung	80
7.2	Bewertung Erschließungsqualität	81
7.3	Bewertung Bedienungsqualität	86
7.4	Bewertung Erreichbarkeit Innenstadt/ZOB	90
7.5	Behinderungen/ Störpotenziale	91
7.6	Systemtransparenz	92
7.7	Wirtschaftlichkeit des Angebotes	93
7.8	Nutzung der Taxibus-Verkehre	94
7.9	Bewertung der Ausstattung der Verknüpfungspunkte	96
7.10	Zusammenfassung	99
8	Prognose der Verkehrsnachfrage	101
8.1	Prognose-Grundlagen	101
8.2	Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung	102
8.2.1	Methodik der Prognose	102
8.2.2	Bevölkerungsentwicklung	102
8.2.3	Beschäftigtenentwicklung	104
8.2.4	Siedlungs- und Gewerbeflächenerweiterung	105
8.2.5	Entwicklungen in den Bereichen Freizeit und Besorgungen	106
8.2.6	Schülerzahlenentwicklungen	108
8.2.7	Pendlerverkehre	108
8.3	Verkehrsprognose ÖPNV	109

8.3.1	Definition der Netzfälle für die Prognose (Verkehrsmodell Bottrop)	109
8.3.2	„Prognose-0-Fall“ / ohne Maßnahmen	110
8.4	Zusammenfassung der Auswirkungen der Entwicklung der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur auf die Verkehrsnachfrage	114
9	Entwicklungskonzept	118
9.1	Grundsätze	118
9.2	Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (2007 bis 2011)	119
9.2.1	Grundinhalte des Maßnahmenkonzeptes	119
9.2.2	Erste Stufe 2007 - 2008	120
9.2.3	Zweite Stufe 2009 - 2011	126
9.2.4	Prüfaufträge	129
9.2.5	Linienetz und Bedienungsangebot – Zielplanung 2011	131
9.2.6	Empfehlungen zur Erhöhung der Nutzungsintensität der TaxiBus-Verkehre	138
9.2.7	Durchbindung von Linien zu Durchmesserlinien	139
9.2.8	Prognose der Nachfrageentwicklung	140
9.2.9	Betriebliche und ökonomische Auswirkungen	147
9.2.10	Finanzierungsplan Busbetrieb	151
9.2.11	Infrastrukturmaßnahmen	154
9.2.12	Umsetzungsprogramm	158
9.3	Längerfristige Entwicklung des ÖPNV	168
9.3.1	S-Bahn-Stich-Bottrop zwischen Bottrop Hbf. und Bottrop Mitte	168
10	Vorbereitung auf den Wettbewerb im ÖPNV	176
10.1	Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit im geltenden Recht	176
10.2	Einschätzung der aktuellen Situation	177
10.3	Entwicklung in Deutschland nach dem EuGH Urteil	179
10.4	Entwicklungen in Nordrhein-Westfalen	180
10.5	Mögliche Konsequenzen aus dem aktuellen Kommissionsvorschlag	181
10.6	Option des Genehmigungswettbewerbes	182
10.7	Das neue Finanzierungskonzept des VRR	183
10.8	Konsequenzen für die Stadt Bottrop	184
11	Linienbündelungskonzept	186
11.1	Grundlagen der Linienbündelung	186
11.1.1	Rahmenbedingungen	186
11.1.2	Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln	188
11.2	Vorschlag zur Linienbündelung im Bereich des Aufgabenträgers Stadt Bottrop	191
11.2.1	Randbedingungen für die Linienbündel im Stadtgebiet Bottrop	191
11.2.2	Linienbündelung im Bestandsnetz	192
11.2.3	Linienbündelung für Zielnetz 2011	198

Abbildungen

1	Regionale Verteilung der Quell-Ziel-Verkehre – Gesamtverkehr (Verkehrsmodell)	38
2	ÖV-Fahrten anteilig nach Verkehrsbetrieben (Verkehrsmodell)	40
3	Umsteigeranteil am Fahrgastaufkommen nach Verkehrsunternehmen (Verkehrsmodell)	40
4	ÖV-Anteil am motorisierten Verkehr (IV+ÖV) (bezogen auf die Stadtteile) (Verkehrsmodell)	41
5	Reisezweckverteilung ÖV (Verkehrsmodell)	43
6	Zeitliche Verteilung der Fahrgastnachfrage nach Verkehrstagen (kontinuierliche Fahrgastzählungen Vestische)	44
7	Tageszeitliche Verteilung der ÖV-Nachfrage (Schulwerktag) (Verkehrsmodell)	45
8	Entwicklung der Fahrgastzahlen 1999 – 2004/2005 (Gebietskörperschaft Bottrop; alle Kurse)	53
9	Zusammenhang zwischen „Differenzierte Qualitätskategorien des ÖPNV“ und „Bedienungsstandards“	66
10	ÖV-Anteil am Gesamtverkehr der Einwohner	80
11	Erschlossene Einwohner nach Bedienungsqualität bezogen auf die Stadtteile	83
12	Mindestens im 20-min-Takt erschlossene Einwohner (bezogen auf die Stadtteile)	85
13	ZOB Berliner Platz	96
14	Bsp. Bussteig ohne Überdachung am ZOB	97
15	Bottrop Hbf. – Haltepositionen in Richtung Innenstadt im Bahnhofsbereich	98
16	Bottrop Hbf. – Haltepositionen nördliche Seite	98
17	Übersicht über die im Verkehrsmodell berechneten Netzfälle	110
18	Prognose-0-Fall: Reisezweckverteilung der ÖV-Personenfahrten (Vergleich 2004 – 2015)	112
19	Entwicklung der ÖV-Nachfrage 2004 - 2015	116
20	Vergleich der ÖV-Fahrten Analyse 2004 – Umsetzung Entwicklungskonzept mit und ohne Strukturveränderungen	146
21	Streckenverlauf Verlängerung S9 zwischen Bottrop Hbf. und Bottrop-Mitte	169

Tabellen

1	Fläche und Bevölkerung (Stand 31. Dezember 2004)	9
2	Bevölkerungsentwicklung 1997 - 2004	11
3	Wichtige Pendlerbewegungen über die Stadtgrenze (> 500 Pendlerbewegungen)	13
4	Schulen im Stadtgebiet (ohne Grundschulen)	16
5	Nutzerzahlen für die wichtigsten Sportanlagen (Daten 2004)	18
6	Übersicht der Kursbuchstrecken (KBS) im Untersuchungsraum	22

7	Angebotsqualität auf den Schienenstrecken im Stadtgebiet Bottrop	23
8	Verkehrsunternehmen in der Stadt Bottrop und zugehörige Linien	24
9	Kategorisierung der Linien nach verschiedenen Verkehrsaufgaben	28
10	Kategorisierung nach Linien	29
11	Merkmale NachtExpress-Linien in der Stadt Bottrop (Stand Fahrplan 2005)	31
12	Anschlussgruppen am ZOB	32
13	Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen im Stadtgebiet Bottrop	33
14	Wagenparkliste der Vestischen Straßenbahnen GmbH	35
15	Personenfahrten im ÖV und MIV gegliedert nach Binnenverkehr und stadtgrenzenüberschreitendem Verkehr (Verkehrsmodell)	37
16	Personenfahrten im ÖV (Verkehrsmodell)	39
17	ÖV-Verflechtungen zwischen den Stadtteilen; Angabe in ÖV-Fahrten/Werktag (Verkehrsmodell)	42
18	Reisezeiten und Reiseweiten als Durchschnittswerte nach Verkehrsmitteln (Verkehrsmodell)	46
19	ÖV-Fahrgäste je Schulwerktag (Verkehrsmodell)	48
20	Umsteigebeziehungen an wichtigen Haltestellen (Verkehrsmodell)	49
21	Wesentliche umgesetzte Angebotsmaßnahmen	51
22	Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes	63
23	Erschließungsqualität Stadt Bottrop; Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche	65
24	Kategorisierung der Stadtgebiete nach Nutzungsdichte (Gebietskategorien Stadt Bottrop)	67
25	Richtwerte für Bedienungshäufigkeit aller Verkehrstage (Takt)	68
26	Richtwerte für Bedienungshäufigkeit (Fahrtenpaare je Stunde)	68
27	Definition Verkehrszeiten Montag bis Freitag	69
28	Definition Verkehrszeiten Samstag und Sonntag /Feiertag	69
29	Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten /Systemknoten (max. Übergangszeiten in Minuten)	71
30	Pflichtausstattung von Haltestellen nach Haltestellenausbauprogramm	73
31	Zusatzausstattung von Haltestellen	73
32	Maßstäbe für die Bewertung der Erschließungsqualität	81
33	Erschlossene Einwohner nach Bedienungsqualität bezogen auf die statistischen Bezirke	82
34	Bewertung der Erschließungsqualität bezogen auf die statistischen Bezirke	84
35	Bedienungsqualität auf den Verbindungen ausgewählter Referenzhaltestellen in den Stadtteilen zum ZOB	86
36	Bedienungsqualität auf den Verbindungen ausgewählter Referenzhaltestellen zum ZOB	87
37	Zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt/ZOB von ausgewählten Referenzhaltestellen	91
38	Einschätzung der Wirtschaftlichkeit der Linien in Kategorien bezüglich Kostendeckungsgrad	94

39	Kennwerte der Taxibus-Verkehre im Stadtgebiet Bottrop (alle bestellten Leistungen im Stadtgebiet Jan - Dez 2004)	95
40	Übersicht der Stärken und Schwächen des ÖPNV in der Stadt Bottrop	99
41	Prognose Einwohnerentwicklung 2005 – 2015 nach Stadtteilen	102
42	Prognose Einwohnerentwicklung 2005 – 2015 nach Altersgruppen	103
43	Prognose Beschäftigtenentwicklung 2004 – 2015	104
44	Verkehrsnachfrage ÖV und MIV im Vergleich (2004 – 2015)	111
45	Prognose-0-Fall: Personenfahrten im ÖV und MIV gegliedert nach Binnenverkehr und stadtgrenzenüberschreitendem Verkehr (Verkehrsmodell)	111
46	Vergleich ÖV-Fahrten 2004 – 2015	113
47	Übersicht über die Entwicklung der Strukturdaten	114
48	Maßnahmenkonzept – Stufe 1 (Umsetzung 2007/2008)	121
49	Maßnahmenkonzept – Stufe 2 (Umsetzung 2009 – 2011)	127
50	Prüfaufträge	130
51	Entwicklungskonzepte Linien und Bedienungsangebot für das Tagnetz (Zielkonzept 2011)	132
52	Entwicklungskonzept Linien und Bedienungsangebot für das Nachtnetz (Zielkonzept 2011)	138
53	Linienbezogene Fahrgastpotenziale (Linienbeförderungsfälle) im Werktagsverkehr (1. und 2. Stufe; ohne Berücksichtigung der Nachfragewirkungen von Strukturveränderungen) (Analyse-Mit-Fall)	141
54	Prognose-Mit-Fall / Maßnahmen Busnetzoptimierung: Personenfahrten im ÖV und MIV gegliedert nach Binnenverkehr und stadtgrenzenüberschreitendem Verkehr (Verkehrsmodell)	144
55	Veränderungen des Modal Split auf Stadtteilebene	145
56	Gesamtbilanz nach Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes 1. Stufe	147
57	Kostenbilanz nach Maßnahmen (Umsetzung Stufe 1)	148
58	Gesamtbilanz nach Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes 2. Stufe	149
59	Kostenbilanz nach Maßnahmen (Umsetzung Stufe 2)	150
60	Gesamtbilanz nach Umsetzung des gesamten Maßnahmenkonzeptes	151
61	Entwicklung der finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt der Stadt Bottrop mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2007 – 2011	153
62	Geplante Fahrzeugbeschaffungen der Vestischen (Anteil Stadt Bottrop)	157
63	Entwicklungskonzept – Prioritätenreihung der Maßnahmenvorschläge	158
64	Maßnahmenprogramm	160
65	Vergleich Aufwand Status Quo - Betriebskonzept	170
66	Kostenabschätzung der Stichstrecke Bottrop Hbf. – Bottrop Mitte	171
67	Darstellung der Anpassungen im Busverkehr	172
68	Personenfahrten im ÖV und MIV gegliedert nach Binnenverkehr	

	und stadtgrenzenüberschreitendem Verkehr (Verkehrsmodell „Prognose-Mit-Fall / S-Bahn-Stich“)	174
69	Bildung von Linienbündeln im Stadtgebiet Bottrop (Bestandsnetz)	194
70	Kennwerte des Linienbündels „Stadtverkehr Bottrop“	196
71	Kennwerte des Linienbündels „Nachbarortsverkehr Oberhausen /Bottrop /Gladbeck/ Gelsenkirchen“	197
72	Bildung von Linienbündeln im Stadtgebiet Bottrop (Zielnetz 2011)	198

Karte

1	Raum- und Stadtstruktur (Analysestand August 2005)	8
2	Infrastruktur mit Relevanz für den ÖPNV (Analysestand August 2005)	15
3	Liniennetz und Bedienungsangebot (Analysestand August 2005)	31
4	Durchschnittlicher Besetzungsgrad im ÖPNV-Netz (Analyse 0-Fall)	48
5	Durchschnittliche Streckennachfrage ÖPNV (Analyse 0-Fall)	48
6	Durchschnittliche Haltestellennachfrage (Analyse 0-Fall)	49
7	Differenzierung des ÖPNV-Netzes in Qualitätskategorien im Bestand (Bedienungsqualität in Bezug zur Konkurrenzfähigkeit zum MIV)	63
8	Mängel- und Schwächenanalyse ÖPNV (Analysestand August 2005)	64
9	Entwicklungskonzept – Maßnahmenprogramm 2011 Angebot und Linienkonzept	120
10	Entwicklungskonzept – Liniennetz und Bedienungsangebot (Zielkonzept 2011)	138
11	Durchschnittliche Streckennachfrage ÖPNV – Busnetz 2011 (ohne Strukturveränderungen)	143
12	Durchschnittliche Streckennachfrage ÖPNV – Busnetz 2011 (mit Strukturveränderungen)	145
13	Infrastrukturmaßnahmen ÖPNV Zielkonzept 2011	157
14	Bewertung des Entwicklungskonzeptes	159
15	Durchschnittliche Streckennachfrage ÖPNV – S-Bahn-Stich Hbf. – Bottrop-Mitte	174

Abkürzungsverzeichnis

BAB	Bundesautobahn
Abk.	Abkürzung
abs.	absolut
AK	Autobahnkreuz
AÖR	Anstalt des öffentlichen Rechts
AS	Autobahnanschlussstelle
AST	Anrufsammeltaxi
AT	Aufgabenträger
B	Bundesstraße
B+R	Bike-and-ride
Bf.	Bahnhof
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BOT	Bottrop
BVR	Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
CE	CityExpress
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DE	dieselelektrisch
DFI	Dynamisches Fahrgastinformationssystem
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift), Berlin
E	Essen
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof, Luxemburg
EVAG	Essener Verkehrs-Aktiengesellschaft, Essen
EW	Einwohner
EW/km ²	Einwohner pro Quadratkilometer
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
Fei	Feiertag
Fg.	Fahrgast
GE	Gelsenkirchen

GEP	Gebietsentwicklungsplan
Ges.Sch.	Gesamtschule
GL	Gelenkbus
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
Gz-Gleis	Güterzug-Gleis
Hbf.	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGVP	Integrierte Gesamtverkehrsplanung
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
K	Kreisstraße
KB	Kleinbus
KBS	Kursbuchstrecke
Kfz	Kraftfahrzeug
KH	Kirchhellen
Konz.	Konzession
KP	Knotenpunkt
L	Landesstraße
LDS	Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf
LEP	Landesentwicklungsplan
LLE	Linienleistungs- und Erfolgsrechnung
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
m	Meter
min	Minuten
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MT	Megatrans (Niederflurbus)
min.-Takt	Minuten-Takt
NE	NachtExpress
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
NZBau	Neue Zeitschrift für Baurecht und Vergaberecht, München
OB	Oberhausen

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden)
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
OU	Ortsumfahrung
ÖV	Öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Nahverkehr)
OVG	Oberverwaltungsgericht
P+R	Park-and-ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PEG	Prignitzer Eisenbahn Gesellschaft mbH
Pkw	Personenkraftwagen
PSV	Programmsystem Verkehr (Software)
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
S	S-Bahn
SB	StädteSchnellBus
SB-Markt	Selbstbedienungs-Markt (-Warenhaus)
SG	Standardgelenkbus
SL	Standardlinienbus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (schienengebunden)
STOAG	Stadtwerke Oberhausen AG, Oberhausen
SVZ	Schwachverkehrszeit
T-30	Tempo 30 Stundenkilometer
TB	TaxiBus
TFT	englisch für „thin-film transistor“ (Dünnschichttransistor)
Tsd.	Tausend
U	U-Bahn (Stadtbahn)
Univ.	Universität
V (bzw. Vest, bzw. Vestische)	Vestische Straßenbahnen GmbH, Herten
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VGM	Verkehrsgemeinschaft Münsterland, Münster
VGN	Verkehrsgemeinschaft Niederrhein, Moers
VO	Verordnung
VRL	Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe, Münster

VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Gelsenkirchen
VU	Verkehrsunternehmen
VZ	Verkehrszeit
WAZ	Westdeutsche Allgemeine Zeitung (Tageszeitung), Essen
WVZ	Wochenendverkehrszeit
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Definitionen für einheitlich verwendete Begriffe im Nahverkehrsplan

Verbundbeförderungsfälle (Personenfahrten, ÖV-Fahrten):

- Bei der Ermittlung der Fahrgastzahl wird die gesamte Fahrt inkl. aller Umsteigevorgänge zwischen Linien bzw. verbundzugehörigen Unternehmen als eine Fahrt betrachtet (ein Fahrgast, ein Beförderungsfall).

Linienbeförderungsfälle (Einsteiger)

- Bei der Ermittlung der Linienbeförderungsfälle werden auch umsteigende Fahrgäste auf jeder Linie als Fahrgast gewertet.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- gesamter öffentlicher Nahverkehr

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- straßengebundener öffentlicher Nahverkehr

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- schienengebundener Nahverkehr

Jedermannverkehr

- ÖV-Nachfrage ohne Schulverkehr

Modal-Split

- Im Nahverkehrsplan Bottrop ist der Modal-Split definiert als der Anteil, den der ÖV am gesamten motorisierten Verkehrsaufkommen hat (Rad- und Fußgängerverkehr werden nicht berücksichtigt).

Binnenverkehr

- Unter Binnenverkehr versteht man die Verkehrsvorgänge (Fahrten/ Wege) innerhalb der betrachteten Verkehrszelle (hier: Stadtgebiet Bottrop)

Quell-/Zielverkehr

- Unter Quell- bzw. Zielverkehr versteht man den Verkehr, der innerhalb der betrachteten Verkehrszelle (hier: Stadtgebiet Bottrop) beginnt und über die Verkehrszelle hinausführt, bzw. in die Zelle hineinführt und hier endet.

Durchgangsverkehr

- Als Durchgangsverkehr bezeichnet man den Verkehr, der in der betrachteten Verkehrszelle (hier: Stadtgebiet Bottrop) weder beginnt noch endet (z.B. Linie CE 91 Oberhausen – Bottrop – Gladbeck – Gelsenkirchen), jedoch über die Zelle führt.

Erschließungsqualität

- Unter Erschließungsqualität versteht man die räumliche Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen unter Zugrundelegung definierter Haltestelleneinzugsbereiche.

Bedienungsqualität

- Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes (Bedienungshäufigkeit und Taktfolge).

Verbindungsqualität

- Die Verbindungsqualität beschreibt die Attraktivität der Reisezeit inkl. Zu- und Abwege im Vergleich zur Nutzung anderer Verkehrsmittel.

Angebotsqualität

- Die Angebotsqualität ist das Maß für die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes. Sie setzt sich zusammen aus der Bewertung für die Erschließungs- und Bedienungsqualität, für die Verbindungsqualität sowie für die Umsteigehäufigkeit.

1 Rahmenvorgaben

1.1 Anforderungen des ÖPNV-Gesetzes in Nordrhein-Westfalen

Mit Wirkung zum 01.01.2003 hat der Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“ verabschiedet (ÖPNVG NRW). Es bildet die Neuerung des Regionalisierungsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (RegG NRW), welches erstmalig am 25.01.95 vom Landtag des Landes NRW verabschiedet wurde. Hierin verankert ist die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV); es werden die Aufgabenträgerschaft sowie die Finanzverantwortung geregelt.

Aufgabenträger für den ÖPNV sind die Kreise und kreisfreien Städte. Sie übernehmen Planung, Organisation und Ausgestaltung mit Ausnahme des mit Eisenbahnen betriebenen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV); für diesen nehmen die gebildeten Zweckverbände die entsprechenden Aufgaben wahr.

Seit Inkrafttreten des ÖPNVG NRW im Jahre 1995 ist die kreisfreie Stadt Bottrop Aufgabenträger für den lokalen ÖPNV. Gleichzeitig ist die Stadt Bottrop zuständige Behörde für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinschaftlicher Verkehrsleistungen. Verantwortlich für Planung, Ausführung und Ausgestaltung des SPNV ist nach oben aufgeführter Definition der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR AöR).

Nach den §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW ist die Stadt Bottrop als Aufgabenträger angehalten, zur Sicherung und der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Dieser soll als Instrument dazu dienen, eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV zu schaffen. Es sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung ebenso wie die bereits vorhandenen Verkehrsstrukturen zu Grunde zu legen. Zudem sind die Belange der Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus zu beachten. Die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplanes und des ÖPNV-Ausbauplanes (siehe „Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW“) sind zu berücksichtigen.

Obwohl der Nahverkehrsplan derzeit keine unmittelbare rechtliche Bindung besitzt, ist seine Bedeutung in den letzten Jahren gestiegen. Zum einen dient er der Genehmigungsbehörde als Steuerungsinstrument für die Gestaltung und Berücksichtigung bei einer integrierten Verkehrsbedienung sowie bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. Zuständige Genehmigungsbehörde für die Stadt Bottrop ist die Bezirksregierung Münster. Zum anderen dient der Nahverkehrsplan vorrangig der politischen Willensbildung der Stadt Bottrop und zugleich auch der verkehrsgewerberechtlichen Absicherung der politischen Willensbildung.

Des Weiteren haben die Festlegungen im NVP direkte Auswirkungen bei der Bewilligung verschiedenster im ÖPNVG NRW ausgewiesener Fördermöglich-

keiten. Diese werden nur noch dann positiv bewertet, wenn die zu fördernden Maßnahmen im Einklang mit den im NVP definierten Zielen stehen. Der NVP bildet aber auch den Rahmen für Wettbewerbsverfahren (siehe Kapitel 10 „Vorbereitung auf den Wettbewerb im ÖPNV“). In diesem Zusammenhang müssen im NVP das Niveau der ausreichenden Verkehrsbedienung detailliert beschrieben und entsprechende Auswahlkriterien für den Genehmigungswettbewerb entwickelt werden.

Mit der letzten ÖPNV-Gesetzesreform in NRW wurden zudem die Anforderungen und Inhalte der Nahverkehrspläne erweitert. So müssen nicht nur die Belange der mobilitätsbehinderten Menschen konkret bestimmt und geeignete Maßnahmen festgelegt werden, sondern auch weitere Aussagen zu den Qualitätsanforderungen im ÖPNV (z.B. auch für das im ÖPNV eingesetzte Fahrpersonal) getroffen werden.

Nach dem ÖPNVG NRW ist es eine kommunale Pflichtaufgabe für die Stadt Bottrop, den Nahverkehrsplan aufzustellen und in regelmäßigen Abständen (alle 5 Jahre) zu prüfen, ob ein Bedarf für die Fortschreibung vorhanden ist.

1.2 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die Zielsetzungen der Raumordnung und der Landesplanung sind im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) mit Stand vom 11. Mai 1995 niedergelegt und werden in den Gebietsentwicklungsplänen für die einzelnen Regierungsbezirke detailliert. Im Nahverkehrsplan sind die Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen zu beachten und zu berücksichtigen.

Die Stadt Bottrop liegt im Bereich zweier großräumiger Entwicklungsachsen von europäischer Bedeutung, die in etwa im Zuge der Autobahnen A40/A42 und A2 verlaufen. Laut Landesentwicklungsplan dienen „großräumige Entwicklungsachsen von europäischer Bedeutung“ dem europaweiten Leistungsaustausch und sollen zur Integration des Landes in die europäische Raum- und Wirtschaftsentwicklung beitragen¹. Sie sollen die transeuropäischen Netze und das im Aufbau befindliche deutsche und europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz berücksichtigen.

Der Gebietsentwicklungsplan (GEP, 2004) für den Regierungsbezirk Münster wurde im November 2004 bekannt gemacht und ist somit ein zu beachtendes Ziel der Raumordnung und Landesplanung geworden. Der ÖPNV wird hier ein „Grundpfeiler des räumlich-funktionellen Leistungsaustauschs“ und „ein unverzichtbares Element der Daseinsvorsorge“ genannt. Seine Stärkung dient dem Ziel, die Erreichbarkeitsverhältnisse in der Emscher-Lippe-Region zu verbessern. Zugleich soll er zu einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickelt werden. Die Anteile der relativ umweltverträglichen Massenverkehrsmittel am Verkehrsaufkommen und der Verkehrsleistung sollen erhöht werden. Dementsprechend sollen Schienenwege, Wasserstraßen

¹ Flächennutzungsplan Bottrop, Erläuterungsbericht (2003).

und der ÖPNV ausgebaut und modernisiert werden; zudem sollen die Angebote im ÖPNV ausgeweitet und qualitativ verbessert werden.

Die o.g. Zielvorstellungen bilden die Grundlage für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV. Die Forderung nach einer Nahverkehrsplanung, die ein „ausreichendes Bedienungsangebot“ sicherstellt, kann nur im Zusammenhang mit einer Gesamtverkehrsplanung erfüllt werden. Der Nahverkehrsplan muss daher mit der Gesamtverkehrsplanung korrespondieren. Die Zielvorstellungen des Nahverkehrsplanes orientieren sich an denen der Verkehrsentwicklungsplanung unter Berücksichtigung der aktuellen verkehrspolitischen Willensbildung der Stadt Bottrop.

Um das im ÖPNVG NRW genannte Ziel der Stärkung des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr zu erreichen, müssen laut GEP grundlegende Maßnahmen Anreize bieten, auf den ÖPNV umzusteigen.

Zu diesen Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV zählen:

- Integration von Nahverkehrsplanung (ÖPNV und SPNV) und Stadtentwicklung (zukünftige Netzveränderungen und -ergänzungen orientieren sich an neuen Wohnbau- und Gewerbeflächen sowie wichtigen Zielen im Freizeitverkehr, im Umkehrschluss orientiert sich die zukünftige Stadtentwicklung am bestehenden Nahverkehrsangebot bzw. an realisierbaren Ergänzungen),
- Abwägung von Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr mit den Auswirkungen auf den ÖPNV (Ziel: keine Verschlechterung der Marktposition des ÖPNV),
- Einrichtung von neuen P+R/B+R-Anlagen,
- kundenorientiertes Vertriebssystem,
- Marktkommunikation und Information (Weiterentwicklung zur Mobilitätsberatung),
- Beschleunigung des ÖPNV durch bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen,
- verbesserte Integration von Stadt- und Regionalbusverkehr,
- verbesserte Verknüpfung zwischen SPNV und sonstigem ÖPNV sowie
- Bewirtschaftung des Parkplatzangebotes in der Innenstadt.

Berücksichtigung finden sollen auch die relevanten Infrastrukturmaßnahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW (IGVP NRW) sowie der Bundesverkehrswegeplanung (Bundesgesetzblatt 04.10.04).

4

Hier insbesondere folgende Maßnahmen:

Straßenbauvorhaben:

- Ortsumgehung Bottrop/Kirchhellen, Verlegung der L 462 (B 223 – L 465/Grotenweg; Durchbindung der Dinslakener Straße).

Schienenbauvorhaben:

- S9 Haltern – Essen – Wuppertal (S-Bahn-Ausbau einer RB-Linie),
- S-Bahnstich S9 Bottrop Hbf. – Innenstadt (Anbindung der Bottroper Innenstadt an das Schienennetz durch einen Tunnel),
- Ausbau Bottrop Hbf. – Oberhausen Hbf. (Kapazitätserweiterung und Er-tüchtigung von Gz-Gleisen für SPNV) und
- Ausbau Bottrop – Essen-Dellwig (Reaktivierung für den SPNV im Zuge der „Hertener Bahn“, zweigleisiger Ausbau einschließlich Brücken).

Bundesverkehrswegeplanung (Bundesgesetzblatt 04.10.04):

- Ausbau der A 52 (vierstreifiger Ausbau der B 224 zwischen dem Autobahn-kreuz Essen-Nord und der Anschlussstelle Essen-Gladbeck).

1.3 Übergeordnete Pläne der Stadt Bottrop

Planungsziele des Flächennutzungsplans (FNP) Bottrop

Unter Berücksichtigung der vielfältigen Entwicklungsschwerpunkte der Stadt-entwicklung in Bottrop widerspiegelt der FNP die Grundzüge der künftigen Bodennutzung im gesamten Stadtgebiet. Die hierbei getroffenen Aussagen zur Entwicklung der Wohnbau- und Gewerbeflächen bzw. zu den ausgewiesenen Versorgungsbereichen und Flächen des Gemeinbedarfes bilden zugleich den Rahmen für die Nahverkehrsplanung. So wird beispielsweise im Planungs-zeitraum von 2004 bis 2015 im FNP ein Wohnraumbedarf von 5.500 neuen Wohnungen festgestellt. Für die gewerblichen Bauflächen steht insgesamt ein Flächenumfang von 105,2 ha zur Verfügung, davon:

- 24,5 ha ungenutzte gewerbliche Bauflächen, die kurzfristig für Neuan-siedlungen zur Verfügung stehen,
- 29,3 ha gewerbliche Bauflächen, die mittel- bis langfristig für eine Neuan-siedlung oder Neuordnung zur Verfügung stehen und
- 51,4 ha neu dargestellte Gewerbeflächen für den mittel- bis langfristigen Bedarf.

Bei der Bewertung der in Frage kommenden Flächen fanden aus verkehrlicher Sicht folgende Kriterien Berücksichtigung²:

- Entfernung zu den zentralen Versorgungsbereichen,
- Entfernung zu sonstigen Infrastruktureinrichtungen,
- Entfernung zum nächsten ÖPNV-Haltepunkt,
- Bedienungshäufigkeit des ÖPNV,
- Erschließungsaufwand ÖPNV und
- Erschließungsaufwand Straße.

Planungsziele des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Bottrop

Der Verkehrsentwicklungsplan bildet in Hinblick auf die verkehrliche Anbindung und Netzverträglichkeit die Grundlage bei der Bewertung möglicher neuer Wohn- und Gewerbeflächen in Bottrop.

Generelles Planungsziel der Stadt Bottrop auf Grundlage des 1993 vom Rat der Stadt Bottrop beschlossenen VEP ist die integrierte Planung von Siedlungsentwicklung und Verkehr mit folgenden Schwerpunkten:

- der Verkehr soll sozial- und umweltverträglicher abgewickelt werden,
- die Mobilität aller Bevölkerungsteile soll gesichert werden,
- es soll ein raumordnerischer Beitrag zur Verkehrsverminderung geleistet werden und
- der Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel soll effizient gestaltet werden.

Erhalt und Ausbau von ÖPNV und SPNV gewinnen laut VEP aus umwelt-, verkehrs- und strukturpolitischen Gründen an Bedeutung. Ziel soll es sein, die Wettbewerbschancen des öffentlichen Verkehrs zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verbessern. Der Ausbau des ÖV-Netzes soll besonders in Verdichtungsgebieten Vorrang vor den Belangen des IV haben. Die Optimierung des ÖPNV soll sich nach Möglichkeit an den bestehenden Betriebszeiträumen und Taktfrequenzen orientieren.

Planungsziele des ersten NVP, 1998

Gegenüber dem ersten Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop³ haben sich die für die Weiterentwicklung des ÖPNV relevanten Ziele und Grundsätze im LEP NRW nicht maßgeblich geändert. Die im ersten Nahverkehrsplan in Kapitel 2.4 genannten Planungsvorgaben und Ziele haben somit auch für den zweiten Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop Bestand.

2 Flächennutzungsplan Bottrop, Erläuterungsbericht (2003).

3 Spiekermann GmbH & Co: Nahverkehrsplan Bottrop; Düsseldorf, März 1998.

2 Raumstrukturanalyse

2.1 Stadtstruktur und räumliche Verflechtungen

Die kreisfreie Stadt Bottrop gehört zum Regierungsbezirk Münster und liegt am nördlichen Rande des Ruhrgebietes zwischen Westfalen und dem Rheinland. Im Südosten grenzt die kreisfreie Stadt Essen (Oberzentrum) an Bottrop, im Südwesten die kreisfreie Stadt Oberhausen. Im Westen liegen die dem Kreis Wesel zugehörigen Gemeinden Schermbeck und Hünxe sowie die Stadt Dinslaken. Die oben genannten Grenzen zu Städten und Gemeinden bilden ebenfalls die Abgrenzung zwischen den Regierungsbezirken Münster und Düsseldorf. Die Städte Dorsten und Gladbeck (beide Kreis Recklinghausen) tangieren im Norden bzw. Osten das Stadtgebiet.

Bottrop ist gemäß Landesentwicklungsplan (LEP) Mittelzentrum innerhalb des Ballungskernes Ruhrgebiet und der „Europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr“. Die europäischen Metropolregionen sind gemäß Landesentwicklungsplan „Agglomerationen mit internationaler bzw. großräumiger Bedeutung und herausgehobener Verkehrsanbindung im internationalen und interkontinentalen Maßstab“⁴.

Die Stadt Bottrop übernimmt neben den angrenzenden Städten Oberhausen, Gladbeck, Dorsten und Dinslaken, die ebenfalls den Status von Mittelzentren haben, die Grundversorgung und den gehobenen Bedarf für die angrenzenden Städte und Gemeinden im ländlichen Raum.

Die Bewohner der nördlichen Stadtgebiete in Bottrop orientieren sich in ihrem Einkaufsverhalten auch auf die Städte Dorsten und Gladbeck; die südlichen Stadtbereiche sind u.a. auf Essen, Oberhausen und Gelsenkirchen ausgerichtet. Es gibt nach Einschätzung der Stadtverwaltung Bottrop aber auch in den angrenzenden Stadtteilen von Oberhausen, Essen und Gelsenkirchen Bürger, die nach Bottrop zum Einkaufen fahren. Obwohl die Stadt Bottrop ein Selbstversorgungszentrum ist, beträgt der Kaufkraftabfluss in die Nachbarstädte zur Zeit insgesamt 25%⁵. Hierbei hat auch das Einkaufszentrum CentrO (Eröffnung 1996) in Oberhausen eine nicht unerhebliche Wirkung.

Insgesamt leben etwa 83% der Bevölkerung im Südteil der Stadt, der durch städtische zentrale Funktionen und durch dichte Bebauung gekennzeichnet ist. Die nördlichen Stadtteile zeigen, mit Ausnahme von Kirchhellen-Mitte, durch die überwiegend lockere Bebauung ausgeprägt ländliche Strukturen.

Während im Süden Bottrops ein eher großstädtischer Charakter vorherrscht, sind die Strukturen im nördlichen Stadtgebiet ländlicher geprägt. Hier findet man den Großteil der etwa 5.500 ha Grünflächen, wodurch sich die Stadt hinsichtlich der Ausprägung der Grünflächen von den meisten anderen Ruhrgebietsstädten unterscheidet.

4 Flächennutzungsplan Bottrop - Erläuterungsbericht, Stand Dez. 2003.

5 Aussage Stadt Bottrop, Stadtentwicklung.

Bottrop liegt im Bereich zweier großräumiger Entwicklungsachsen von europäischer Bedeutung. Die verkehrliche Erschließung Bottrops ist durch bedeutende Verkehrsachsen gekennzeichnet. Die Autobahn A2 (E34), die Verbindung vom Ruhrgebiet nach Hannover, verläuft direkt durch das Stadtgebiet und stellt quasi eine Zäsur dar. Nördlich der Stadt beginnt außerdem die in Richtung westliches Niedersachsen verlaufende A31 nach Emden. Im Süden verläuft mit der A42 der so genannte „Emscherschnellweg“ von Duisburg nach Dortmund. Hinzu kommen die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bundesstraßen B223 und B224.

Die Stadt Bottrop wird von mehreren Bahnstrecken durchzogen. Die Schienenstrecken verlaufen hauptsächlich durch den Süden bzw. den Südosten des Stadtgebietes, der Nordbereich wird vom Schienenverkehr nur am östlichen Rande bedient. Die Erschließung durch den Schienenverkehr erfolgt auf den Strecken Borken – Dorsten – Bottrop – Oberhausen/ – Essen – Essen – Steele Ost, Dorsten – Wanne-Eickel – Herne – Castrop-Rauxel Süd – Dortmund sowie Haltern am See – Gladbeck – Bottrop – Essen – Velbert-Langenberg – Wuppertal.

Im Norden der Stadt befindet sich der Flugplatz Dinslaken/Schwarze Heide, der aufgrund umfassender Modernisierungsmaßnahmen seit Mitte der 1990er Jahre immer mehr an Attraktivität gewonnen hat.

2.2 Bevölkerungsstrukturen

2.2.1 Einwohnerdichte

Die Stadt hat auf einer Fläche von 100,61 km² eine Bevölkerungszahl von rund 124.200 EW (Stand 31.12.2004)⁶. Die Bevölkerung der Stadt Bottrop verteilt sich auf 17 statistische Bezirke mit jeweiligen Einwohnerzahlen zwischen 1.672 und 13.527.

Mit einer Einwohnerdichte von 1.235 EW/km² erreicht Bottrop in etwa die Durchschnittswerte der Nachbarstädte im Ruhrgebiet (knapp 1.199 EW/km² für das gesamte Ruhrgebiet⁷). Die Durchschnittswerte von Nordrhein-Westfalen (348 EW/km²) und der Bundesrepublik (222 EW/km²) sind im Vergleich zum Bottroper Wert gravierend niedriger. Hierbei ist zu beachten, dass es starke strukturelle Unterschiede zwischen dem Bereich Alt-Bottrop und dem erst 1976 durch Zusammenschluss hinzugewonnenen Bereich um Kirchhellen gibt. Während die Einwohnerdichte im dicht bebauten und besiedelten Südbereich der Stadt bei etwa 2.450 EW/km² liegt, beträgt sie in den Kirchhellener Bezirken nur etwa 360 EW/km².

Die höchsten Einwohnerdichten weisen neben der Altstadt die statistischen Bezirke Nord-Ost und Fuhlenbrock-Heide sowie Süd-West und der Stadtteil Batenbrock auf. Die niedrigsten Einwohnerdichten findet man in den Bereichen um Kirchhellen (mit Ausnahme Kirchhellen-Mitte) sowie in den Bezirken Stadtwald und Ebel/Welheimer Mark. Alle übrigen Bezirke verzeichnen mittlere Einwohnerdichten.

In Karte 1 wird neben den Raumstrukturen die Einwohner- und Arbeitsplatzverteilung bezogen auf die statistischen Bezirke dargestellt.

■ **Karte 1:** Raum- und Stadtstruktur (Analysestand August 2005) im Anhang

6 Stadt Bottrop.

7 Regionalverband Ruhr, www.rvr-online.de/wirtschaft/Ruhrgebiet_in_Zahlen_internetausgabe.pdf.

■ Tabelle 1: Fläche und Bevölkerung (Stand 31. Dezember 2004)

Statistische Bezirke	Einwohner (EW)		Fläche (km ²)		EW/ km ²	m ² Fläche je EW
	absolut	% v. Stadt	absolut	% v. Stadt		
Altstadt	5.426	4,4%	0,66	0,7%	8.221	122
Nord-Ost	9.651	7,8%	1,84	1,8%	5.245	191
Süd-West	11.717	9,4%	3,02	3,0%	3.880	258
Fuhlenbrock-Heide	5.246	4,2%	1,24	1,2%	4.231	236
Fuhlenbrock-Wald	10.116	8,1%	4,44	4,4%	2.278	439
Stadtwald	3.977	3,2%	6,6	6,6%	603	1.660
Eigen	13.527	10,9%	5,1	5,1%	2.652	377
Batenbrock-Nord	10.042	8,1%	2,66	2,6%	3.775	265
Batenbrock-Süd	10.954	8,8%	2,96	2,9%	3.701	270
Boy	8.992	7,2%	3,54	3,5%	2.540	394
Welheim	4.881	3,9%	4,37	4,3%	1.117	895
Ebel / Welheimer Mark	2.623	2,1%	3,13	3,1%	838	1.193
Süd	5.901	4,7%	2,59	2,6%	2.278	439
Alt-Bottrop gesamt	103.053	82,9%	42,15	41,9%	2.445	409
Kirchhellen-Mitte	10.635	8,6%	4,76	4,7%	2.234	448
Kirchhellen-Süd / Grafenwald	6.564	5,3%	16,59	16,5%	396	2.527
Kirchhellen-Nord- West	1.672	1,3%	25,4	25,2%	66	15.191
Kirchhellen-Nord- Ost	2.313	1,9%	11,71	11,6%	198	5.063
Kirchhellen gesamt	21.184	17,1%	58,46	58,1%	362	2.760
Stadt Bottrop	124.237	100,0%	100,61	100,0%	1.235	810

Quelle: Stadt Bottrop

2.2.2 Entwicklung der Bevölkerungsverteilung seit 1997

Die Bevölkerungszahl Bottrops ist seit 1997 um rund 2% angestiegen, wobei der Stadtteil Boy mit rund 12 % sowie die nördlichen Bezirke um Kirchhellen mit durchschnittlich etwa 8 % die größten Zunahmen zu verzeichnen haben.

Deutliche Bevölkerungseinbußen (rund 16 %) sind vor allem im Stadtteil Ebel/Welheimer Mark festzustellen. Weiterhin haben die Bezirke Altstadt, Batenbrock-Nord und Welheim sowie Kirchhellen-Nord-Ost, als einziger Bezirk aus dem Norden der Stadt, rückläufige Einwohnerzahlen.

Die Bevölkerungsentwicklung wird bestimmt durch die natürliche Entwicklung (Geburten und Sterberate) sowie durch das Wanderungssaldo (Zu- und Abwanderungen). Während die Geburtenrate, ähnlich wie in anderen Städten, in Bottrop unter der Sterberate liegt, kann die Stadt seit Mitte der 1970er Jahre zum Teil mit erheblichen Wanderungsüberschüssen aufwarten⁸. Diese führten letztendlich zu einer steten Bevölkerungszunahme.

8 Vgl. Flächennutzungsplan Bottrop – Erläuterungsbericht, Stand Dez. 2003 .

2.2.3 Altersstrukturen

Die Altersstruktur Bottrops unterscheidet sich im wesentlichen nicht von denen anderer Städte. Der Anteil der unter 18-jährigen lag 2004 mit 18,8% leicht unter dem Bundesdurchschnitt (19,3%), der Anteil der über 64-jährigen lag bei 19,3% (Bundesdurchschnitt „> 65 Jahre“ 17,4%).

■ **Tabelle 2:** Bevölkerungsentwicklung 1997 - 2004

Statistische Bezirke	Einwohner 1997	Einwohner 2004	Veränderung [%]
Altstadt	5.673	5.426	- 4,6 %
Nord-Ost	9.650	9.651	± 0,0 %
Süd-West	11.419	11.717	+ 2,5 %
Fuhlenbrock-Heide	4.912	5.246	+ 6,4 %
Fuhlenbrock-Wald	10.089	10.116	+ 0,3 %
Stadtwald	3.892	3.977	+ 2,1 %
Eigen	13.191	13.527	+ 2,5 %
Batenbrock-Nord	10.416	10.042	- 3,7 %
Batenbrock-Süd	10.825	10.954	+ 1,2 %
Boy	7.886	8.992	+ 12,3 %
Welheim	5.143	4.881	- 5,4 %
Ebel / Welheimer Mark	3.032	2.623	- 15,6 %
Süd	5.680	5.901	+ 3,7 %
Alt-Bottrop gesamt	101.808	103.053	+ 1,2 %
Kirchhellen-Mitte	9.465	10.635	+ 11,0 %
Kirchhellen-Süd / Grafenwald	6.094	6.564	+ 7,2 %
Kirchhellen-Nord-West	1.529	1.672	+ 8,6 %
Kirchhellen-Nord-Ost	2.463	2.313	- 6,5 %
Kirchhellen gesamt	19.551	21.184	+ 7,7 %
Stadt Bottrop	121.359	124.237	+ 2,3 %

Quelle: Stadt Bottrop

2.3 Beschäftigte und Pendlerbeziehungen

In der Stadt Bottrop waren im Jahr 2004 rund 44.900 Arbeitnehmer sozialversicherungspflichtig gemeldet⁹. Dem gegenüber stehen ca. 33.500 Arbeitsplätze im gesamten Stadtgebiet¹⁰. Insgesamt ergibt sich ein Auspendlerüberschuss von mehr als 6.000 Pendlern für das Jahr 2004.

Die Arbeitslosenquote für Bottrop liegt bei 14,8 %. Dieser Wert spiegelt den Durchschnittswert des gesamten Ruhrgebietes wider (14,8 % im Juni 2005¹¹). Der Vergleich mit Nordrhein-Westfalen (11,8 %) und dem Bund (11,6%)¹² zeigt deutlich, wie angespannt die Situation auf dem Arbeitsmarkt in der Region Ruhrgebiet ist.

Eine starke Konzentration von Arbeitsplatzstandorten lässt sich in der Innenstadt sowie in den erweiterten Innenstadtbereichen und für den Bereich Kirchhellen-Mitte ausmachen. Allein im stat. Bezirk Altstadt gibt es 4.740 Arbeitsplätze, von denen mehr als die Hälfte (etwa 53%) im tertiären Sektor angesiedelt sind. Diese Tendenz herrscht bei einem Großteil der oben genannten Bezirke vor und trifft auch für den gesamtstädtischen Durchschnitt zu; fast jeder zweite Beschäftigte arbeitet mittlerweile im Dienstleistungsbereich.

Der größte Arbeitgeber der Stadt ist mit nahezu 4.800 Beschäftigten der Bergbau. Die Relevanz für den ÖPNV ist allerdings eher gering einzuschätzen, da die Einfuhrschächte hauptsächlich in peripheren Bereichen der Stadt liegen und ein hoher Motorisierungsgrad für die Beschäftigten angenommen werden kann.

Ein bedeutender Arbeitgeber der Stadt ist seit seiner Eröffnung im Jahr 1996 der Freizeitpark „Movie Park Germany“ im Stadtteil Feldhausen. Der am nordöstlichen Stadtrand gelegene Freizeitpark stellt etwa 3% der gesamten Arbeitsplätze im Stadtgebiet, wobei vermutlich ein hoher Anteil der Angestellten in Teilzeit und als Saisonarbeitskräfte beschäftigt werden.

Eine Anhäufung größerer Arbeitgeber findet man in den stat. Bezirken Eigen, Boy, Welheim und Ebel. Dies ist teilweise auf die Umnutzung nicht mehr genutzter Bergbauflächen zurückzuführen.

Aufgrund der bereits angesprochenen sehr guten Verkehrsanbindung bilden Logistik und logistische Dienstleistungen mittlerweile ein wichtiges Standbein in der Wirtschaftsstruktur der Stadt.

9 Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer sind alle Arbeiter, Angestellten und Personen in beruflicher Ausbildung, die in der gesetzlichen Rentenversicherung, Krankenversicherung, Pflegeversicherung und/oder Arbeitslosenversicherung pflichtversichert sind oder für die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung gezahlt werden. Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen dagegen die Selbstständigen, mithelfende Familienangehörige und Beamten.

10 Stadt Bottrop.

11 Regionalverband Ruhr, rvr-Statistik <http://www.rvr-online.de/wirtschaftsfoerderung/arbeitsmarkt.shtml?print> .

12 Zahlen vom Mai 2005, Bundesagentur für Arbeit: www.arbeitsagentur.de .

In Tabelle 3 werden die wichtigsten Pendlerbeziehungen im Bereich der Berufspendler dargestellt.

■ **Tabelle 3:** Wichtige Pendlerbewegungen über die Stadtgrenze (> 500 Pendlerbewegungen)¹³

Auspendler aus Bottrop	Anzahl
Essen	6.726
Oberhausen	2.486
Gelsenkirchen	2.326
Gladbeck	1.966
Duisburg	1.191
Düsseldorf	985
Herne	726
Mülheim	711
Bochum	664

Einpendler nach Bottrop	Anzahl
Gladbeck	2.338
Essen	2.229
Oberhausen	2.114
Gelsenkirchen	1.980
Dorsten	992
Dortmund	905
Duisburg	614

13 Quelle: Verkehrsmodell, Datengrundlage Landesamt für Daten und Statistik NRW (LDS): Pendlerrechnung in NRW 2002.

2.4 Einzelhandel und Versorgungsstruktur

Die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) hat im Auftrag der Gesellschaft für Stadtmarketing Bottrop mbH (GSB) ein Einzelhandelskonzept im Rahmen des Leerstands- und Flächenmanagements für die Stadt Bottrop erstellt¹⁴. Die in dem folgenden Kapitel getroffenen Aussagen beruhen zu einem Großteil auf Ergebnissen des Gutachtens.

Aufgrund ihrer Lage am nördlichen Rand des Ballungskerns der „Metropolregion Rhein-Ruhr“ unterliegt die Stadt Bottrop intensiven Wettbewerbswirkungen mit den benachbarten größeren Einkaufsstandorten, insbesondere dem Oberzentrum Essen sowie den Mittelzentren Gelsenkirchen und Oberhausen (CentrO).

Die im Stadtbezirk Stadtmitte gelegene Innenstadt Bottrops fungiert als städtebaulicher, sozialer und kommerzieller Mittelpunkt der Gesamtstadt.

Der Stadtteil Kirchhellen weist aufgrund der vergleichsweise weit entfernten Lage zur Innenstadt sowie der geschichtlich begründeten Strukturen sowohl städtebaulich als auch funktional eigenständige Siedlungsstrukturen auf. Darüber hinaus gibt es auch in den Stadtteilen Fuhlenbrock und Eigen Lebensmittel-SB-Märkte, welche die Grundversorgung für die Stadtteile sicherstellen.

Die Stadt Bottrop kann weitestgehend als Selbstversorgerstadt bewertet werden; es herrscht eine Kaufkraftbindung von ca. 68 %. Im Vergleich hierzu lag die Kaufkraftbindung 1998 noch bei ca. 71 %. Es ist eine leicht rückläufige Entwicklung erkennbar, welche in nicht unerheblichem Maße auf die Eröffnung des Einkaufszentrums CentrO in Oberhausen (1996) zurückzuführen ist.

Geringe Einkaufsverflechtungen bestehen mit den benachbarten Stadtteilen von Oberhausen und Gladbeck, insgesamt ist die übergemeindliche Versorgungsbedeutung der Stadt aber eher gering. Das Einzugsgebiet für den Einzelhandel beschränkt sich größtenteils auf das Stadtgebiet.

Die Struktur im Bereich Einzelhandel ist eher durch kleine bis hin zu einigen mittelgroßen SB-Märkten bestimmt.

Die größte Einzelhandelsbedeutung kommt dem Stadtteil Stadtmitte zu. Im Jahr 2004 waren hier etwa 42 % der Betriebe angesiedelt, diesen kommen 42 % der Verkaufsfläche sowie ca. 40 % des Einzelhandelsumsatzes zu. Die eher großflächigen Einzelhandelsbetriebe Karstadt-Warenhaus, Extra Lebensmittel-SB-Supermarkt, C&A, H&M und Mensing sind im Bereich Hochstraße / Kirchplatz / Hansastraße konzentriert, die kleinräumigeren Geschäfte siedeln sich in den Randbereichen des Versorgungszentrums an.

Neben dem Bereich Einzelhandel im mittel- und langfristigen Bedarf übernimmt die Innenstadt auch für den Dienstleistungs- und Gastronomiesektor

14 GMA (Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH): Die Stadt Bottrop als Einzelhandelsstandort unter besonderer Berücksichtigung der Innenstadtentwicklung, Köln 2005.

die gesamtstädtische Versorgungsstruktur, des Weiteren befindet sich ein Großteil der öffentlichen Einrichtungen in diesem Stadtbezirk.

Die als Fußgängerzone ausgebaute HansasträÙe bildet den Haupteinkaufsbereich.

Während die Innenstadt eine Mischung aus „größeren Magnetbetrieben sowie mittel- und kleinflächigen Spezialanbietern“¹⁵ stellt, kommt dem Stadtteil Boy aufgrund seiner großflächigen Fachmärkte eine wichtige Ergänzungsfunktion zu. Wichtigster Standort in diesem Zusammenhang ist eine Einzelhandelsagglomeration an der Ruhrölstraße mit einem regional bedeutsamen Einrichtungshaus. Seit der Ansiedlung dieses Betriebs konnte eine deutliche Steigerung des Umsatzanteils auswärtiger Kunden festgestellt werden. Auch die während der letzten sechs Jahre anhaltend positive Einzelhandelsentwicklung hat maßgeblich in dem Bereich Hausrat, Möbel, Einrichtungen stattgefunden.

2.5 Schulstandorte

Die größten Schulstandorte mit etwa 62 % der gesamten Schülerzahl befinden sich in den beiden Innenstadtteilen Nord-Ost und Süd-West. Hier sind neben einer Gesamtschule zwei Gymnasien, zwei Realschulen und eine Hauptschule ansässig. Des Weiteren ist die Willy-Brandt-Gesamtschule im Stadtteil Eigen mit der zweithöchsten Schülerzahl im Stadtgebiet von großer Bedeutung.

Die Standorte aller weiterführenden Schulen sind in Karte 2 dargestellt.

Darüber hinaus gibt es Pendlerbewegungen zu den weiterführenden Schulen im Umland. 109 Schüler aus Bottrop besuchen Dorstener und 138 Schüler Gladbecker Realschulen. Die Zahl der einpendelnden Schüler lag im Schuljahr 2004/2005 mit nur 35 Schülern deutlich darunter. Mit insgesamt 437 Schulaus- und nur 132 Schuleinpendlern ist auch die Pendlerbilanz bei den Gymnasien negativ.

268 der 437 auspendelnden Schüler besuchen das Gymnasium in Gladbeck. Des Weiteren besuchen 31 Gesamtschüler die Gesamtschulen in Oberhausen¹⁶.

- **Karte 2:** Infrastruktur mit Relevanz für den ÖPNV (Analysestand August 2005) im Anhang

15 Ebenda.

16 Vgl. Stadt Bottrop: Schulentwicklungsplan 2000 – 2005, Schulpendler 2004/2005.

■ Tabelle 4: Schulen im Stadtgebiet (ohne Grundschulen)

Standort	Schulart und Anzahl	Name	Schüler 2004
Altstadt	1 Förderschule mit Förderschwerpunkt Sprache	Schule Am Stadtgarten	72
Nord-Ost	1 Gesamtschule	Janusz-Korczak-Gesamtschule (Hauptstandort)	761
	2 Realschulen	Gustav-Heinemann-Realschule	876
		Marie-Curie-Realschule	830
	1 Berufskolleg	Berufskolleg der Stadt Bottrop	2.106
	1 Universität	Studienzentrum der Fernuniversität Hagen	
	1 Förderschule mit Förderschwerpunkt emotionale und soziale Entwicklung	Michael-Ende-Schule	40
Süd-West	2 Gymnasien	Heinrich-Heine-Gymnasium	983
		Josef-Albers-Gymnasium	1.372
	1 Hauptschule	Hauptschule Lehmkuhle	307
	1 Förderschule mit Förderschwerpunkt Lernen	Adolf-Kolping-Schule	191
Fuhlenbrock-Wald	1 Realschule	August-Everding-Realschule	406
Eigen	1 Gesamtschule	Willy-Brandt-Gesamtschule	1.253
	1 Hauptschule	Hauptschule Overberg	266
Batenbrock-Nord	1 Gesamtschule	Janusz-Korczak-Gesamtschule (Nebenstandort)	314
Boy	1 Förderschule mit Förderschwerpunkt Lernen	Schule Boy	103
Welheim	1 Hauptschule	Hauptschule Welheim	293
Ebel / Welheimer Mark	1 Förderschule mit Förderschwerpunkt geistige Entwicklung	Schule am Tetraeder	94
Kirchhellen-Mitte	1 Hauptschule	Hauptschule Kirchhellen	328
	1 Gymnasium	Vestisches Gymnasium	703
Summe			9.192

Quelle: Stadt Bottrop

2.6 Infrastruktureinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV

In Bottrop besteht eine deutliche Konzentration der Einrichtungen mit Relevanz für die ÖPNV-Nachfrage in der Kernstadt bzw. in den Kernrandzonen Alt-Bottrops. Hier ist ein Großteil der Verwaltungs- und Behördenstandorte sowie der öffentlichen Einrichtungen ansässig. Darüber hinaus sind auch der Stadtteil Kirchhellen sowie der statistische Bezirk Süd-West als Krankenhausstandorte von großer Bedeutung. Kirchhellen verfügt zudem auch über o.g. Einrichtungen mit Publikumsverkehr wie Behördenstandorte, erhöhtes Einzelhandelsaufkommen und ein Hallenbad.

Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen findet man neben der Innenstadt in den Zentren der einzelnen Stadtteile (siehe Kapitel 2.4).

2.6.1 Kultureinrichtungen

Bedeutende kulturelle Einrichtungen sind z.B. das Museumszentrum „Quadrat“ im Stadtbezirk Süd-West, die Kulturwerkstatt (die neben diversen anderen Einrichtungen, wie dem Stadtarchiv, dem „jungen Museum“ usw., ihren Sitz im Kulturzentrum August Everding im Bezirk Altstadt hat) und die Stadtbücherei mit ihren Zweigstellen in Eigen und Boy. Die ÖPNV-Relevanz des Kulturzentrums August Everding rechtfertigt sich durch die Konzentration der verschiedenen Einrichtungen, die hier unter einem Dach vereint sind. Jährlich finden etwa 150 Veranstaltungen statt.

Örtlichkeiten, an denen städtische Veranstaltungen in erwähnenswertem Rahmen stattfinden, sind die Aula des Josef-Albers-Gymnasiums (9.660 Besucher 2004; ca. 2-5 Veranstaltungen pro Monat), der Kammerkonzertsaal und die Bergarena. Aufgrund des relativ geringen Besucheraufkommens wird für die beiden Letztgenannten die Relevanz für den ÖPNV als gering eingestuft. Des Weiteren finden jährlich einige Veranstaltungen der Stadt im Saalbau (Kapazität: 600 Besucher) statt. Da die Räumlichkeiten auch von anderen Veranstaltern genutzt werden, sind differenziertere Angaben zu Besuchern hier schwierig.

2.6.2 Freizeiteinrichtungen

Wichtige überregionale Freizeitziele innerhalb des Stadtgebietes sind allen voran der Freizeitpark „Movie Park Germany“ (seit 2005 mit neuem Konzept) mit 1,5 bis 2 Mio. Besuchern pro Jahr sowie das „Veltins Alpincenter“ mit jährlich etwa einer halben Million Besuchern¹⁷. Weiterhin sind der Freizeitpark Schloss Beck, die Kirchheller Heide mit den beiden Gewässern Heide- und Heidhofsee, das Freizeitzentrum Grafenmühle, der Stadtgarten, der Gesundheitspark Quellenbusch und der Volkspark Batenbrock relevante Freizeitziele für den ÖPNV.

Ferner bildet der direkt auf der Stadtgrenze Bottrop /Oberhausen liegende Revierpark Vonderort durch sein weitreichendes Freizeitangebot (Wellenbad, Eislaufhalle, Bootsteich, Freizeithaus,...) ein relevantes Ziel für den ÖPNV der Stadt Bottrop.

Wichtige Anlaufpunkte für die Bewohner Bottrops sind neben den o.g. Kultur- und Freizeiteinrichtungen in der Hauptsache Sportanlagen wie die Dieter-Renz-Sporthalle/Jahnstadion Bottrop und die vier Bäder im Stadtgebiet. In der nachfolgenden Tabelle sind die jährlichen Nutzerzahlen der wichtigsten Sportstätten dargestellt.

■ **Tabelle 5:** Nutzerzahlen für die wichtigsten Sportanlagen (Daten 2004)

Einrichtung	Nutzerzahl pro Jahr (gesamt)
Dieter-Renz-Sporthalle	ca.177.000
Hallenbad Stadtmitte	104.656
Sporthalle Kirchhellen	ca. 83.000
Hallenbad Boy /Welheim	42.428
Hallenbad Kirchhellen	46.120
Jahnstadion Bottrop	ca. 35.000
Freibad Stenkhoffstraße ¹⁸	34.627
Sportanlage Kirchhellen	ca. 21.000

17 Angaben Stadtverwaltung Bottrop.

18 Jahresschwankungen sind wetterabhängig.

2.6.3 Soziale und gesundheitliche Einrichtungen

Im Stadtteil Boy/Welheim wird derzeit das „Jugendkombihaus – Zentrum für Jugend, Kultur, Arbeit“ fertiggestellt. Es ist davon auszugehen, dass dieses Jugendzentrum, das neben einer Kinder- und Jugendfreizeitstätte auch eine Veranstaltungshalle mit Jugendkneipe, eine Berufshilfewerkstatt für Qualifizierungsmaßnahmen für Jugendliche sowie eine Qualifizierungsagentur für neue Dienstleistungsberufe in sich vereint, als Anziehungspunkt für Jugendliche aus der gesamten Region fungieren wird. In diesem Zusammenhang ist auch das in unmittelbarer Nähe des Jugendkombihauses gelegene Jugendhotel zu nennen, welches im Jahr 2005 eröffnet wurde.

Neben den drei bereits erwähnten Krankenhäusern St. Antonius Hospital in Kirchhellen-Mitte (173 Planbetten) sowie Marienhospital (370 Planbetten) und Knappschafts-Krankenhaus (360 Planbetten) im stat. Bezirk Süd-West gibt es in der Stadt verschiedene Altenheime und Seniorenzentren.

In Karte 2 sind diese wichtigen Ziele für die ÖPNV-Planung zusammengefasst dargestellt.

2.7 Fazit

Die kreisfreie Stadt Bottrop ist Mittelzentrum innerhalb der „Europäischen Metropolregion Ruhr“. Durch die polyzentrale Struktur des Ruhrgebietes bestehen räumlich-strukturelle Verflechtungen zu den angrenzenden Städten, insbesondere zu/aus den an den Stadtgrenzen liegenden Stadtbereichen.

Die Stadtstruktur zeichnet sich durch eine deutliche „Nord-Süd-Teilung“ aus. Während im Süden Bottrops ein eher großstädtischer Charakter vorherrscht, sind die Strukturen im nördlichen Stadtgebiet ländlicher geprägt.

Die Stadt liegt im Bereich zweier großräumiger Entwicklungsachsen von europäischer Bedeutung. Die verkehrliche Erschließung wird durch mehrere bedeutsame Verkehrsachsen gekennzeichnet.

Bottrop erstreckt sich auf einer Fläche von 100 km² bei einer Einwohnerzahl von rund 124.000 EW, wodurch sich eine Bevölkerungsdichte von 1.235 EW/km² ergibt. Die Bevölkerung verteilt sich auf drei Stadtbezirke mit insgesamt 7 Stadtteilen, die ihrerseits in 17 statistische Bezirke unterteilt sind.

Die Bevölkerungsentwicklung ist seit 1997 um rund 2% angestiegen. Die größten Einwohnerzunahmen entfallen auf die Stadtteile Boy und Kirchhellen, gravierende Bevölkerungsrückgänge sind insbesondere für den Stadtteil Ebel/Welheimer Mark festzustellen.

Die günstige Lage am Rande eines der größten Ballungszentren Europas und ihre mittlerweile facettenreiche Wirtschaftsstruktur verhalf der Stadt Bottrop in den letzten Jahren zu einer positiven Entwicklung der Wirtschaftsstruktur.

Größter Arbeitgeber der Stadt ist auch heute noch der Bergbau, insgesamt arbeiten mittlerweile aber nahezu 50% aller Beschäftigten im Dienstleistungsbereich.

Hervorzuheben ist die Bedeutung des Freizeitparks „Movie Park Germany“ in Feldhausen als wichtiger Arbeitgeber in der Stadt sowie als überregionales Freizeitziel mit hohem Besucheraufkommen (ca. 1,5 – 2 Mio. Besucher jährlich).

Neben verschiedenen anderen Freizeitangeboten („Veltins Alpincenter“, Freizeitparks, Sportanlagen, etc.) hat Bottrop seinen Besuchern auch ein vielfältiges kulturelles Angebot zu bieten. Dieses befindet sich hauptsächlich im stat. Bezirk Altstadt sowie in den angrenzenden Bezirken.

Eine deutliche Konzentration der Einrichtungen mit ÖPNV-Affinität besteht in der Kernstadt bzw. in den Kernrandzonen Alt-Bottrops. Sozial- und Gesundheitsstandorte von Bedeutung sind in Kirchhellen sowie in den stat. Bezirken Süd-West und der Boy zu finden.

3 Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur

3.1 Aufgabenträgerschaft

Das ÖV-Angebot im Stadtgebiet Bottrop ist hinsichtlich der Verantwortlichkeiten in der Aufgabenträgerschaft klar strukturiert. Aufgabenträger sind:

- für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR AÖR),
- für den Stadtverkehr die kreisfreie Stadt Bottrop und
- für den Regionalbusverkehr die Stadt Bottrop gemeinsam mit den Nachbargaufgabenträgern.

Grundlage der nachfolgenden Analyse des ÖV-Leistungsangebotes ist der Fahrplan des VRR mit Stand Juni 2005.

3.2 Schienenpersonennahverkehr

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in der Stadt Bottrop liegt in der Zuständigkeit des VRR und ist damit nicht unmittelbarer Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Stadt. Da jedoch SPNV und ÖPNV ein sich ergänzendes System darstellen und aus planerischen Gründen eine Koordinierung des ÖPNV und des SPNV sinnvoll ist, erfolgt eine komprimierte Analyse des SPNV im Stadtgebiet.

Das Stadtgebiet Bottrop wird von mehreren Bahnstrecken durchzogen, die im Nah- und Regionalverkehr betrieben werden. Die Schienenstrecken verlaufen hauptsächlich durch den Süden bzw. den Südosten des Stadtgebietes, der Nordbereich wird vom Schienenverkehr durch den Bahnhof Feldhausen nur am Rande bedient. Die Erschließung durch den Schienenverkehr erfolgt auf den Strecken:

- KBS 423 Borken – Dorsten – Bottrop – Oberhausen/ – Essen – Essen-Steele Ost,
- KBS 426 Dorsten – Wanne-Eickel – Herne – Castrop-Rauxel Süd – Dortmund und
- KBS 450.9 Haltern am See – Bottrop – Essen – Velbert-Langenberg – Wuppertal.

Zuständiges Verkehrsunternehmen für die Bedienung des Streckenabschnittes Borken – Dorsten – Bottrop – Essen – Essen-Steele Ost sowie der Strecken Dortmund – Dorsten und Haltern am See – Wuppertal ist derzeit die DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, für den Streckenabschnitt Oberhausen – Bottrop – Dorsten ist die Prignitzer Eisenbahn GmbH verantwortlich.

Auf Bottroper Stadtgebiet halten keine Fernverkehrszüge; die Züge zu den meisten deutschen und europäischen Zentren sind mit Bussen, die vom ZOB Bottrop umsteigefrei zu den Fernbahnhöfen Essen und Oberhausen verkehren, direkt und regelmäßig zu erreichen. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, die Fernbahnhöfe Essen und Oberhausen mit dem SPNV über den Bottroper Hbf. zu erreichen.

Im Stadtgebiet liegen vier SPNV-Zugangsstellen (Bottrop-Feldhausen, Bottrop-Boy, Bottrop Hbf., Bottrop-Vonderort), die von den Bahnlinien zwischen Essen und Borken (KBS 423), Oberhausen und Dorsten (KBS 423), Dorsten und Dortmund (KBS 426) sowie der S-Bahn zwischen Essen und Haltern angefahren werden.

■ **Tabelle 6:** Übersicht der Kursbuchstrecken (KBS) im Untersuchungsraum

KBS	Verlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Stadtgebiet	Produkt/Angebot
423	Borken – Dorsten – Bottrop – Oberhausen – Essen – Essen-Steele Ost	Bottrop Vonderort, Bottrop Hbf., Bottrop Boy, Feldhausen Freizeitpark Movie World	RegionalExpress RegionalBahn
426	Dorsten – Wanne-Eickel – Herne – Castrop-Rauxel Süd - Dortmund	Feldhausen Freizeitpark /Movie World	RegionalBahn
450.9	Haltern am See – Bottrop – Essen – Velbert-Langenberg - Wuppertal	Bottrop Hbf., Bottrop Boy	S-Bahn

Fahrplanstand Juni 2005

Die Fahrplanstruktur der KBS 423 ist zweiteilig aufgebaut, wobei die RB 44 („Der Dorstener“) das Basisangebot darstellt. Sie verkehrt stündlich zwischen Oberhausen Hbf. und Dorsten mit Bedienung aller im Stadtgebiet liegenden Stationen. Der Streckenabschnitt Oberhausen Hbf. und Bottrop Hbf. wird im 30-min-Takt bedient. Ergänzt wird das Angebot durch den RE 14 („Der Borkener“; Dorsten – Essen-Steele Ost), der etwa 20/40 Minuten versetzt verkehrt. Dieser bedient nur die Zugangsstellen Feldhausen und Bottrop Hbf.

Der Betriebszeitraum auf der KBS 423 beginnt etwa um 05:00 Uhr und endet sowohl wochentags als auch am Wochenende gegen 23:00 Uhr.

Die RB 43 bietet für den Stadtteil Feldhausen eine zusätzliche Fahrmöglichkeit auf der Verbindung Dorsten – Dortmund. Sie verkehrt montags – freitags in einem Betriebszeitraum von ca. 05:00 bis 22:00 Uhr, samstags von 06:00 – 22:00 Uhr und am Sonntag von 08:00 – 22:00 Uhr. Werktags fährt sie im Stundentakt, samstags nachmittags und sonntags im 120-min-Takt.

Die Fahrten der RB 43 dienen insofern nicht der Taktverbesserung auf dem Streckenabschnitt Dorsten – Gladbeck, als sich Ankünfte und Abfahrten an den Bahnhöfen bündeln (Dorsten: Ankunft: ´43, ´52, ´01; Abfahrt: ´57, ´05, ´14).

Für die Bezirke Alt-Bottrops mit Ausnahme des Stadtteils Boy stellt die S9 die wichtigste Verbindung in Richtung Essen /Wuppertal dar. Auf dem Linienab-

schnitt zwischen Bottrop Hbf. und Wuppertal Hbf. herrscht von Mo – Fr in der HVZ ein 20-Minuten-Takt vor, abends und am Wochenende besteht ein 30-Minuten-Takt. Stündlich fährt die S9 über den Bottroper Hbf. hinaus bis Haltern am See, wobei auch der Haltepunkt Bottrop Boy angefahren wird.

Die S9 ist nicht in das Nachtnetz des VRR integriert. Die Betriebszeit endet in den Nächten auf Werktage von Montag bis Freitag gegen 23:00 Uhr, am Wochenende liegt das Betriebsende für den Abschnitt Wuppertal – Essen gegen 03:30 Uhr und für den Abschnitt Essen – Bottrop gegen 2:00 Uhr.

■ **Tabelle 7:** Angebotsqualität auf den Schienenstrecken im Stadtgebiet Bottrop

Pro- dukt	Streckenverlauf	KBS	Bedienungsqualität / Takt			Produkt	Anmerkungen
			Mo-Fr Tages- Verkehr	SVZ Mo-Fr 20.00- 23.00	WVZ Sa-So		
RE 14	Borken – Dorsten – Bottrop – Essen – Essen-Steele Ost	423	60	60	60	Regional- Express	
RB 43	Dorsten – Wanne-Eickel – Herne – Castrop-Rauxel Süd - Dortmund	426	60	-	60 (Sa) 120 (So)	Regional- Bahn	Letzte Abfahrt/ Ankunft RB 43 Dorsten 20:05/ 21:52
RB 44	Oberhausen – Bottrop - Dorsten	423	60 (30)	60	60 (30)	Regional- Bahn	Verdichtung auf 30-min-Takt OB Hbf. – BOT Hbf.
S9	Haltern am See – Gladbeck West – Bottrop – Essen – Velbert-Langenberg – Wuppertal	450	60/20	60/30	60/30	S-Bahn	20 bzw.30 –min Takt zw. BOT Hbf. u. Wuppertal Hbf.; 60-min-Takt bis Haltern am See

Fahrplanstand Juni 2005

Verknüpfungspunkte

Einziger Verknüpfungspunkt im SPNV ist der Hauptbahnhof Bottrop.

Im ersten Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop wurde neben dem Hauptbahnhof auch der Bahnhof Boy als Verknüpfungspunkt SPNV/Busverkehr definiert. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird aktuell vorbereitet. Sie beinhaltet die Erstellung von P+R- und B+R-Stellplätzen sowie die Verlegung der gegenwärtig weiträumig verteilten Bushaltestellen in Haltepunktnähe. Funktionell handelt es sich bei der Ausgestaltung des Haltepunktes um eine räumliche Verknüpfung von Verkehrssystemen ohne direkte Auswirkungen auf den Fahrplan.

Bedeutung des Schienenverkehrs für die Stadt Bottrop

Der Schienenverkehr in der Stadt Bottrop übernimmt die verkehrliche Funktion der Anbindung an das regionale und überregionale Schienennetz sowie die äußere Erreichbarkeit des Nahverkehrsraumes.

Eine direkte Bahn-Erreichbarkeit des Oberzentrums Essen ist über die Zugangsstellen der RE 14 sowie der S9 gegeben.

Die Bahnstrecken sind dem regionalen Schienennetz zugeordnet. Die KBS 423 (Borken – Dorsten – Bottrop – Oberhausen – Essen – Essen-Steele) hat zudem Bedeutung für den überregionalen Bahnverkehr, da über die zentralen Orte Essen und Oberhausen ein Großteil der wichtigen Großstädte Deutschlands und Europas erreicht wird.

3.3 Straßengebundener ÖPNV

3.3.1 Bedienungsangebot

3.3.1.1 Organisationsstrukturen

Die Bedienung der abseits des Schienenangebotes gelegenen Bereiche auf Bottroper Stadtgebiet übernehmen 24 Buslinien im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Als Betreiber der Buslinien fungieren die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Unternehmen.

■ **Tabelle 8:** Verkehrsunternehmen in der Stadt Bottrop und zugehörige Linien

Verkehrsunternehmen	Abk.	Linien
Vestische Straßenbahnen GmbH, Herten	V	CE 50, CE 56, CE 91 (Kooperation V/STOAG), 256, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 979 (Kooperation V/STOAG), NE 2, NE 18, NE 21 (Kooperation V/STOAG)
Stadtwerke Oberhausen AG, Oberhausen	STOAG	CE 91 (Kooperation V/STOAG), 979 (Kooperation V/STOAG), NE 21 (Kooperation V/STOAG)
Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	BVR	SB 16, SB 29, 188
Essener Verkehrs-Aktiengesellschaft, Essen	EVAG	186, NE 16

3.3.1.2 Produkte

Das ÖPNV-Bedienungsangebot der Stadt Bottrop differenziert sich in ein Liniennetz unterschiedlicher ÖPNV-Produkte (Schnellbus, Bus, TaxiBus, etc.) mit spezifischen Produktmerkmalen und -qualitäten. Innerhalb dieses differenzierten Bedienungsmodells übernehmen die ÖPNV-Produkte verschiedene Verkehrsaufgaben und sind auf spezifische Zielgruppen /Marktsegmente ausgerichtet.

Neben den regionalen Bahnangeboten des SPNV kommen in Bottrop ÖPNV-Produkte mit jeweils spezifischen Produktmerkmalen/-qualitäten zum Einsatz. Hierzu gehören der SchnellBus, der sich derzeit unterteilt in den Städte-SchnellBus (SB) und den CityExpress (CE). Des Weiteren verkehren in der Stadt Bottrop Stadtlinien und die Spezialverkehre TaxiBus (TB) und NachtExpress (NE).

Der VRR hat in seiner Koordinierungsfunktion die Produktstruktur neu geordnet. Im Verkehrssystem „Bus“ werden die Produkte SchnellBus (SB), Bus, NachtExpress (NE), AnrufSammelTaxi (AST) und TaxiBus (TB) vorgesehen.

Verkehrsaufgaben und Produkthanforderungen

SchnellBus

Der „SchnellBus“ ist das Spitzenprodukt im straßengebundenen ÖPNV. Er dient als „Ersatzverkehr“ auf nachfragestarken Relationen, die nicht durch den Schienenverkehr erschlossen werden. Der SchnellBus soll Produktmerkmale aufweisen, die ihn konkurrenzfähig gegenüber dem motorisierten Individualverkehr machen.

*Verkehrsaufgaben*¹⁹

- Verbindungen zwischen Vorort, Stadtteil und zentralen städtischen Bereichen sowie Verkehr zwischen zentralen Bereichen von Nachbarstädten und -orten
- direkte umsteigefreie Verbindung auf den Hauptnachfragerelationen

Anforderungen an das Produktsystem

- Direktverbindung (direkter Linienweg ohne Umwege) mit nachfragestarken Sammelhaltestellen in zentralen Bereichen; keine Erschließung der Fläche
- möglichst frei von Störeinflüssen des Individualverkehrs (besonderer Fahrweg, Busspuren, Vorrangschaltung)
- hohe Zuverlässigkeit des Angebotes
- hohe Beförderungsgeschwindigkeit
- regelmäßige Verfügbarkeit; Zugfolge mind. 60 Minuten

¹⁹ Produktdefinition VRR, Richtlinie „Neue kommunale Produkte im VRR“.

- Verknüpfung im System und zu anderen Systemen, möglichst in Umsteigeanlagen
- gehobener bis hoher Reisekomfort
- Haltestellenanlagen mit hohem Komfort und optimaler Ausstattung gemäß Richtlinie für Haltestellenausstattung im VRR

Bus

Das Produkt „Bus“ gilt als Standardverkehr im ÖPNV im Rahmen der Produktrichtlinie des VRR.

Verkehrsaufgaben²⁰

- Verkehr im Ort (Quartier), innerhalb des Stadtteils, zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen sowie in der Fläche und regional
- Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion

Anforderungen an das Produktsystem

- anzustreben sind Taktverkehr und einheitliches Erscheinungsbild
- Verknüpfung mit anderen Produkten
- dichtes Haltestellennetz

TaxiBus (TB), AnrufSammelTaxi (AST)

Der „TaxiBus“ und das „AnrufSammelTaxi“ sind bedarfsorientierte Verkehrsangebote, mit denen auch in Bereichen oder Zeiten mit geringen Nachfragepotenzialen ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt werden kann. Folgende Merkmale sind vorhanden:

- TaxiBus verkehrt auf einer festgelegten Linienroute zum VRR-Tarif ohne Zuschlag,
- AnrufSammelTaxi verkehrt auf individuellen Weg von festgelegten und gekennzeichneten AST-Haltestellen bis vor die Haustür zum VRR-Sondertarif (dieser beinhaltet einen Zuschlag zum normalen VRR-Tarif.),
- als Fahrzeuge fungieren vorrangig Taxen oder Kleinbussen und
- eine telefonische Voranmeldung (mindestens 30 Minuten vor Abfahrt) ist erforderlich.

NachtExpress (NE)

Mit dem NachtExpress wurde ein Produkt entwickelt, das sich speziell auf die Bedürfnisse der „Nachtschwärmer“ am Wochenende konzentriert:

- besondere Nachtlinien, meist mit Bussen,
- Bedienungszeitraum: in der Regel nachts von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen (Ausnahme bildet eine Linie, die auch an den übrigen Wochentagen nachts verkehrt),

20 Produktdefinition VRR, Richtlinie „Neue kommunale Produkte im VRR“.

- VRR-Tarif ohne Zuschlag, Tickets sind auch beim Fahrer erhältlich.

3.3.1.3 Liniennetz und Bedienungsangebot

Die Stadt Bottrop wird von 24 Buslinien erschlossen. Der Stadtverkehr umfasst 6 Linien. Zu den 18 stadtgrenzüberschreitenden Linien gehören 5 SchnellBus-Linien (2 StädteSchnellBus-Linien sowie 3 CityExpress-Linien). Ergänzend zu diesen Linien werden auf 5 Linien TaxiBusse eingesetzt, 2 Linien werden vollständig mit TaxiBus bedient. Vier Nachtbuslinien vervollständigen das ÖPNV-Angebot in der Stadt.

Bis auf wenige Ausnahmen wird das Liniennetz in der Stadt Bottrop von Radiallinien gebildet. Aus fast allen Stadtbereichen gibt es Direktverbindungen zum ZOB bzw. in die Innenstadt Bottrops.

Ausnahmen bilden die Linie **188**, die das Stadtgebiet in den östlichen Randbereichen Kirchhellens sowie Alt-Bottrops tangiert, die Linie **256** als TaxiBus-Verbindung zwischen Grafenwald und dem Stadtteil Eigen und die Linie **267**, dem TaxiBus zwischen Fuhlenbrock und der Zeche Haniel. Diese Linien ergänzen das ÖPNV-Angebot auf den Relationen, die außerhalb der Innenstadtanbindung von Bedeutung sind.

Einzigste Linie im Kernstadtgebiet mit ausgeprägt tangentialen Verkehrsaufgaben ist die Ringlinie **262**, die als Verbindung zwischen den Bezirken Fuhlenbrock, Stadtwald, Eigen, Batenbrock, Süd-West und der Innenstadt fungiert.

Einige Linien enden nicht am ZOB, sondern bilden Durchmesserlinien. Hierzu gehören der **CE 91** von Gelsenkirchen über Gladbeck und Bottrop nach Oberhausen sowie die Linie **259** von Gelsenkirchen über Gladbeck nach Bottrop Ebel, die das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung durchqueren. Des Weiteren durchläuft die Linie **263** in Ost-West-Richtung das Stadtgebiet.

Die Linie **264** fungiert als durchlaufende Erschließungslinie und verbindet mit mäandrierendem Linienvorlauf die Bezirke Eigen und Batenbrock aus nördlicher Richtung und die Bezirke Süd-West, Süd und Ebel/Welheimer Mark aus dem Süden mit der Innenstadt.

Die Linien **CE 56** sowie **269** sind Radiallinien in Bezug auf den Ortskern Kirchhellens.

■ **Tabelle 9:** Kategorisierung der Linien nach verschiedenen Verkehrsaufgaben

Linientypen	Liniennummern
Hauptlinie	CE 50, CE 56, CE 91, 260, 263, 264 Nordast, 979
Ergänzungslinie	256, 259, 261, 262, 264 Südast, 265, 266, 268, 269
Regionalverkehr (stadtgrenzenüberschreitender Verkehr über mehrere Aufgabenträger)	CE 56, CE 91, 188, 259, 260, 263,
Nachbarortsverkehr	SB 16, SB 29, CE 50, 186, 256, 979
Stadtverkehr	261, 262, 264, 265, 266, 267, 268, 269
Radial	
innerstädtisch	261, 265, 266, 268
Regional	SB 16, SB 29, CE 50, 186, 260, 979
Durchmesserlinie	CE 91, 259, 263, (264) ²¹
Ringlinie	262
Tangentiallinie	188, 256, 267,
Linien ohne Ausrichtung auf ZOB Bottrop	CE 56 ²² , 269 ²³

21 Stark mäandrierender Linienvverlauf.

22 Radiallinie mit Ausrichtung auf Kirchhellen.

23 Radiallinie mit Ausrichtung auf Kirchhellen.

■ Tabelle 10: Kategorisierung nach Linien

Linienr.	Hauptlinie	Ergänzungslinie	Regionalverkehr	Nachbarorts- verkehr	Stadtverkehr	Radial					Linie ohne Aus- richtung auf ZOB	
						regional	innerstädtisch	Durchmesserlinie	Ringlinie	Tangentiallinie		
SB 16				x		x						
SB 29				x		x						
CE 50	x			x		x						
CE 56	x		x									x
CE 91	x		x					x				
186				x		x						
188			x								x	
256				x							x	
259		x	x					x				
260	x		x			x						
261		x			x		x					
262		x			x				x			
263	x		x					x				
264	x ²⁴	x ²⁵			x			x ²⁶				
265		x			x		x					
266		x			x		x					
267					x						x	
268		x			x		x					
269		x			x							x
979	x			x			x					

Der StädteSchnellBus **SB 16** ergänzt das Angebot der Schienenstrecke auf dem Abschnitt Bottrop Mitte – Essen Innenstadt. Die Linie verkehrt im 20-min.-Takt und stellt aufgrund der umsteigefreien Verbindung Bottrop ZOB – Essen Hbf. als Zubringer zum Fernverkehr eine Alternative zur ebenfalls im 20-min.-Takt verkehrenden S 9 dar.

Zusätzlich zum Angebot der KBS 423 (Oberhausen – Bottrop – Dorsten) bindet die **CE 91** Bottrop im 10-min.-Takt an den Hauptbahnhof in Oberhausen an. Angebunden wird seit der Eröffnung im September 1996 das Einkaufs- und Freizeitzentrum CentrO. Des Weiteren besteht eine 20-minütige Verbindung Richtung Gladbeck und Gelsenkirchen-Buer Rathaus. Auf dem

24 Linie 264 Nordast wird dem Hauptnetz zugeordnet.

25 Linie 264 Südast wird dem Ergänzungsnetz zugeordnet.

26 Stark mäandrierender Linienverlauf.

Abschnitt Bottrop ZOB - Gladbeck Goetheplatz ergänzt die **259** die CE 91 zum 10-min.-Takt. Diese Linie unterliegt bzgl. ihrer Funktionalität einer klaren Zweiteilung. Während der nördliche, parallel zum CE 91 verlaufende Linienast einen direkten Linienweg verfolgt, ist die Linie im südlichen Abschnitt stark mäandrierend und mit Erschließungsfunktionen im Bereich Südring und Ebel belastet.

Der StädteSchnellBus **SB 29** stellt die umsteigefreie Verbindung vom ZOB Bottrop zum Hauptbahnhof in Gelsenkirchen dar. Er verkehrt stündlich montags bis freitags und an Samstagen bis in den Nachmittag. Aus Richtung Kirchhellen erfolgt die Anbindung an Gelsenkirchen durch die CityExpress-Linie **CE 56**.

Der Norden der Stadt (Kirchhellen) wird ab der Haltestelle Schulze-De-litzsch-Straße im 20-min.-Takt durch die CityExpress Linie **CE 50** an die Innenstadt angeschlossen. Im Stadtbezirk Kirchhellen verkehrt die Linie auf drei unterschiedlichen Teillästen, die zum einen den ZOB Dorsten sowie den „Movie Park“ Kirchhellen alle 60 Minuten bedienen. Dritter Linienast ist der kleine Ringverkehr zur innerörtlichen Erschließung Kirchhellens. Die Linie wurde im Jahr 2000 vom ZOB zum Hauptbahnhof verlängert. Diese Verlängerung wurde jedoch im Jahr 2003 aufgrund ökonomischer Gesichtspunkte wieder zurückgenommen.

Die EVAG-Linie **186** aus Essen-Dellwig bindet den Essener Nordwesten an Bottrop an und stellt zusätzlich zu **262**, **SB 16** und **259** (umwegig²⁷) ab Bottrop Hbf. eine Verbindung zur Stadtmitte Bottrops (ZOB) her. Die beiden Linien 186 und 262 ergänzen sich Mo – Fr in der HVZ zu einem etwa 10-minütigen Angebot. In den Abendstunden und am Wochenende fahren beide Linien einen Parallelverkehr im Minutenabstand. Ab 21.00 Uhr bis zum Betriebsschluss verkehrt nur noch die EVAG-Linie 186 als Stammlinie, die Linie 262 wird mit Taxibussen gefahren.

Die BVR-Linie **188** und die Vestische Linie **263** bedienen die Relation Welheim – Essen-Karnap parallel (Verdichtung des 20-min-Takts).

Der Stadtteil Boy wird mit der Linie **260** und an die Innenstadt angebunden. Eine besonders hohe Nachfrage herrscht auf der Horster Straße. In diesem Bereich wird die 260 durch die **265**, mit der sie auch betrieblich verbunden ist, zu einem 10-min.-Takt verdichtet. Nicht zuletzt aufgrund der hohen Nachfrage ist die Linie 260 verspätungsanfällig.

Hauptachsen sind neben der „Bus-Stammstrecke“ ZOB – Hauptbahnhof die Verbindungen aus den Stadtteilen Eigen und Boy zum ZOB sowie die Verbindung zum Hauptbahnhof in Oberhausen über den Revierpark Vonderort und das CentrO. Die hier verkehrenden Linien binden die Stadtteile im 10-Minuten-Takt (teilweise durch Linienüberlagerungen) an die Innenstadt an.

Im Südwest tangieren die Oberhausener Linien 953 und 958 die Stadtgrenze zwischen Bottrop und Oberhausen.

27 Linie 259 Anbindung Hbf. – ZOB über Südring.

In Karte 3 werden Linienwege und Bedienungsangebot der in der Stadt verkehrenden Linien dargestellt; eine Tabelle mit den detaillierten Merkmalen der einzelnen Buslinien ist Bestandteil des Anhangs.

■ **Karte 3: Liniennetz und Bedienungsangebot (Analysestand August 2005) im Anhang**

Nachtnetz

Das 2001 in Bottrop eingeführte Nachtnetz wird von vier NachtExpress-Linien gebildet, die hauptsächlich in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen verkehren (Ausnahme ist der NE 16; siehe Tabelle 11). Insgesamt wurden im Jahr 2005 von den drei von der Vestische Straßenbahnen GmbH betriebenen Linien rund 49.000 Fahrgäste befördert (im Vergleich: 2001 12.000 Fahrgäste, 2004 25.000 Fahrgäste). Die EVAG-Linie NE 16 beförderte im Jahr 2003 etwa 11.000 Fahrgäste auf Bottroper Stadtgebiet.²⁸

Die NachtExpress-Linien verkehren auf folgenden Strecken:

- NE 2: Bottrop ZOB Berliner Platz – Gladbeck Goetheplatz – Scholven – GE-Buer Rathaus – Herten Westerholt – Herten Mitte – RE-Hbf. und zurück,
- NE 16: Essen Hbf. – Universität Essen – Bergeborbeck Bf. – BOT ZOB Berliner Platz und zurück,
- NE 18: Bottrop ZOB Berliner Platz – Fuhlenbrock – Kirchhellen Schulze-Delitzsch-Straße und zurück sowie
- NE 21: Bottrop ZOB Berliner Platz – Oberhausen Hbf. und zurück.

■ **Tabelle 11: Merkmale NachtExpress-Linien in der Stadt Bottrop (Stand Fahrplan 2005)**

Linie	Produkt	Bedienungszeitraum	Takt / Anzahl	VU (Konz.-dauer)
NE 2	NachtExpress ²⁹	00:30-04:00	60	Vest (28.01.14)
NE 16 ³⁰	NachtExpress	23:30-01:30 (Mo-Fr) 23:30-03:30 (Sa) 23:30-07:30 (So/Fei)	30/60 30/60 30/60	EVAG (06.01.11)
NE 18	NachtExpress ²⁹	01:00-03:30	60	Vest (14.06.11)
NE 21	NachtExpress	00:00-5:30 (Sa) 00:00-7:30 (So/Fei)	60 60	Vest / StOAG (28.09.08)

28 Vgl. EVAG, Fahrgasterhebung Oktober 2003.

29 Bedienung NE: Fr. auf Sa., Sa. auf So. und vor Feiertagen; außerdem Heiligabend, Silvester und an den Karnevalstagen.

30 Neues NE-Konzept der EVAG seit Januar 2006: Ausdehnung der Betriebszeiten in der Nacht von Freitag auf Samstag bis 06:30 (24-stündiges Verkehrsangebot).

3.3.1.4 Systemabstimmung und Anschlussbildung am ZOB

Die Systemabstimmung am ZOB erfolgt in zwei Anschlussgruppen jeweils 10 Minuten versetzt.

■ Tabelle 12: Anschlussgruppen am ZOB

Anschlussgruppe	Linien
'00 / '20 / '40	CE 91 (GE-Buer – OB-Fröbelplatz) 186 259 (BOT-ZOB – BOT-Ebel, nur Ankunft) 260 261 263 264 266 ('00; 60-min.-Takt) 979
'10 / '30 / '50	SB 16 CE 50 CE 91 (BOT-ZOB – OB-Fröbelplatz) 259 (GE-Essener Str. – BOT-ZOB) 259 (BOT-ZOB – BOT-Ebel, nur Abfahrt) 262 (unsauber) 265 268 ('50; 60-min.-Takt)

Linie 186: Abfahrt ZOB: '59 / '19 / '39
Ankunft ZOB: '00 / '20 / '40

3.3.2 Park-and-ride / Bike-and-ride

Im Rahmen des ersten Nahverkehrsplans wurden Empfehlungen für den Bau von Park-and-ride- (P+R) und Bike-and-ride- (B+R) Anlagen definiert. Die Stadt Bottrop hat die Maßnahmen teilweise umgesetzt und bietet P+R- bzw. B+R - Stellplätze an den SPNV-Haltestellen Bottrop Hbf. und Bottrop Feldhausen an.

Tabelle 13 zeigt eine Auflistung der an den SPNV-Zugangsstellen bestehenden bzw. noch geplanten P+R- bzw. B+R-Stellplätze.

■ **Tabelle 13:** Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen im Stadtgebiet Bottrop

Haltepunkt	Vorhandene Stellplätze		Geplante Erweiterungen	
	P+R	B+R	P+R	B+R
Bottrop Hbf.	425	200	-	10
	-	20 *)	-	-
Bottrop-Boy	-	-	31	15 *) und 10 **)
Bottrop-Vonderort	-	-	-	25
Bottrop-Feldhausen	15	12	-	-
	-	12 *)	-	-

*) Neues System: Bikel-Fahrradboxen (VRR in Kooperation mit Stadt Bottrop)

***) Fahrradbügel

3.3.3 Infrastruktur

Haltestellen

Im Rahmen der Umsetzung des ersten Nahverkehrsplans wurden in den vergangenen Jahren etwa 100 Haltestellen im Stadtgebiet behindertengerecht umgebaut und attraktiver gestaltet. Die übrigen Haltestellen sollen in den kommenden Jahren modernisiert werden.

Ziel des umfangreichen Haltestellenausbauprogramms ist der Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet nach einheitlichem Standard (siehe Kap. 6).

Fahrzeuge

Derzeit werden von der Vestischen Straßenbahnen GmbH im gesamten Bedienungsgebiet 237 Fahrzeuge eingesetzt; der Anteil der auf Bottroper Stadtgebiet eingesetzten Fahrzeuge beläuft sich auf 78 (Fahrzeuge der Fremdenunternehmer sind nicht berücksichtigt). Insgesamt sind etwa 57% aller Fahrzeuge jünger als 10 Jahre, 34 % aller Fahrzeuge wurden in den letzten fünf Jahren angeschafft. Bei allen Fahrzeuganschaffungen ab dem Jahr 2000 wur-

den als Ausstattungsmerkmale Klimaanlage, Videoüberwachung, Info-Bildschirme („TFT-Anzeiger“) und Klapprampen realisiert (Übersicht über alle Ausstattungsstandards siehe Kapitel 6.5.4.2). Alle ab dem Jahr 2006 angeschafften Fahrzeuge verfügen über Abgasreinigungssysteme und entsprechen somit dem Euro-4-Standard. Alle Fahrzeuge der Vestischen Straßenbahnen GmbH haben Niederflur-Standard.

Auch die BVR setzt auf den von ihnen bedienten Linien auf Bottroper Stadtgebiet, mit Ausnahme einiger Schulverkehrsfahrten, Niederflurfahrzeuge ein. Alle Fahrzeuge verfügen über mechanische Einstiegsrampen, Haltestellenanzeigen und –ansagen. Etwa 50% aller auf den Schnellbuslinien eingesetzten Fahrzeuge sind mit Klimaanlage ausgestattet.

Von der StOAG und ihren Subunternehmern werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge mit mechanischen Klapprampen eingesetzt. Etwa 60% aller Fahrzeuge sind mit Klimaanlage ausgerüstet, bis Jahresende 2006 wird der Anteil voraussichtlich auf 75% steigen. Alle Fahrzeuge sind mit Haltestellenanzeigen- und ansagen ausgerüstet, seit 2 Jahren gehören bei Fahrzeugneuschaffungen TFT-Anzeigen zu den Ausstattungselementen. Derzeit sind 13 Fahrzeuge mit Rußpartikelfiltern ausgerüstet, 19 Fahrzeuge werden noch in diesem Jahr hinzukommen.

Zu den Ausstattungsmerkmalen der auf den durch die meoline (im Auftrag der EVAG) gefahrenen Kurse gehören u.a. niederflurige Zu- und Ausstiege an den Türen, manuelle Klapprampen, TFT-Anzeiger zur Anzeige der nächsten Haltestelle. Für alle ab 2006 angeschafften Fahrzeuge gehören Rußpartikelfilter zur Standardausrüstung. Videoüberwachungsanlagen sind nicht in allen Fahrzeugen installiert. Auf der Linie 186 werden vereinzelt Subunternehmerfahrzeuge eingesetzt. Im Rahmen des Qualitätsmanagements der EVAG sollen Vereinbarungen getroffen werden, dass zukünftig auch diese Fahrzeuge mit den o.g. Elementen ausgestattet werden sollen.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über den vorhandenen Fuhrpark der Vestischen Straßenbahnen GmbH.

■ Tabelle 14: Wagenparkliste der Vestischen Straßenbahnen GmbH³¹

Baujahr	Fahrzeug- typ *)	Hersteller / Typ	Anzahl	Klima- anlage	Rampe	Euro- Norm
1989	SL	NEO N 4015**)	21	Nein	Nein	-
1991	SL	NEO N 4014 SÜ	7	Nein	Nein	-
1992	SL	NEO N 4014	10	Nein	Nein	-
1992	SG	NEO N 4021**)	1	Nein	Nein	-
1992	SL	MAN NL 202	7	Nein	Nein	-
1993	SL	NEO N 4014	24	Nein	Nein	-
1993	SL	NEO N 4014	5	Nein	Nein	-
1993	SG	NEO N 4021	10	Nein	Nein	-
1994	SL	MAN NL 202	13	Nein	Nein	-
1995	SL	NEO N 4014 DE***)	4	Nein	Nein	-
1996	SL	NEO N 4114 DE***)	3	Nein	Nein	-
1996	SL	NEO N 4014	3	Nein	Nein	-
1996	MT	NEO N 4020**)	9	Nein	Nein	-
1996	SL	MAN NL 222	4	Nein	Nein	II
1997	MT	NEO N 4020	5	Nein	Nein	-
1999	SG	MAN NG 313	12	Nein	Nein	II
2000	SL	NEO N 4414	18	Ja	Ja	II
2001	SL	NEO N 4414	15	Ja	Ja	III
2001	KB	NEO N 4407	7	Ja	Ja	II
2002	SL	NEO N 4416	10	Ja	Ja	III
2002	SG	NEO N 4421	11	Ja	Ja	III
2003	SL	MB O 530	17	Ja	Ja	III
2003	SG	MB O 530 G	5	Ja	Ja	III
2004	SL	MAN NL 263	11	Ja	Ja	III
2004	SG	MB O 530 G	5	Ja	Ja	III
GESAMTSUMME:			237	99	99	

- *) SL Standardlinienbus (12 m)
 SG Standardgelenkbus (18 m)
 Neo Neoplan
 MT Megatrans (15 m)
 KB Midibus (9 m)

***) aus dieser Fahrzeugserie wurden bereits Fahrzeuge ausgemustert

****) DE Dieselelektrischer Antrieb

31 Quelle: Vestische Straßenbahnen GmbH.

4 Merkmale der ÖV-Nutzung

Die Aussagen in diesem Kapitel basieren auf den Ergebnissen der Auswertung des Verkehrsmodells. Als Quelle für alle Tabellen und Abbildungen dient das Verkehrsmodell.

4.1 Methodik Verkehrsmodell

Methodik

Die Grundzüge der ÖV-Nutzung in Bottrop werden nachfolgend auf der Basis der Berechnungsergebnisse des aktualisierten Verkehrsmodells 2005 dargestellt und bewertet.

Für die Fortschreibung des Verkehrsmodells wurden folgende Grundlagen verwendet:

- Haushaltsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bottroper Bevölkerung aus dem Jahre 1996,
- aktuelle Strukturdaten und Pendlerdaten,
- aktuelle Zählzeiten für den Kfz-Verkehr und
- aktuelle Erhebungen im ÖV (z.B. von Vestische Straßenbahnen GmbH).

Das Verkehrsmodell mit den aktualisierten Nachfragematrizen wurde um die Daten des Fahrplanes Juni 2005 mit seinen originären Fahrzeiten erweitert. Das Modell wurde anhand der vorliegenden Zählzeiten geeicht.

Die Haushaltsbefragung 1996 bezieht sich auf die Wege der Einwohner, während im Verkehrsmodell auch die Einpendler berücksichtigt sind (d.h. die einwohnerfremden Verkehre). Das Verkehrsmodell baut in seinen Auswertungsstufen auf den Ergebnissen der Haushaltsbefragung auf. Die Umlageungsergebnisse wurden weiterhin mit aktuellen Zählzeiten im MIV und im ÖV geeicht.

Die Auswertungen beziehen sich hinsichtlich der Verkehrsverteilung (Modal-Split) grundsätzlich auf Fahrten, d.h. Fuß- und Radwege werden nicht berücksichtigt. Im MIV werden Personenfahrten ausgewiesen als Summe von Kfz-Selbst- und -Mitfahrern. Im ÖV werden die Fahrgäste als Personenfahrten, unabhängig von der Umsteigehäufigkeit, betrachtet (entspricht dem „Verbundbeförderungsfall“).

4.2 Verkehrsaufkommen MIV und ÖV

An einem Normalwerktag werden im Stadtgebiet Bottrop rd. 338.000 Personenfahrten im gesamten motorisierten Verkehr durchgeführt. Hiervon entfallen rd. 301.000 Personenfahrten auf den individuellen Kfz-Verkehr und rd. 37.000 Personenfahrten auf den ÖV (inkl. SPNV).

Auffallend hoch ist der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs im Vergleich zum Binnenverkehr. Etwa 58% aller Fahrten im MIV haben ihre Quelle bzw. ihr Ziel außerhalb von Bottrop, nur 42% werden im Binnenverkehr unternommen. Im ÖV stellt sich ein umgekehrtes Verhältnis dar, wobei der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs mit 43% zwar immer noch relativ hoch, aufgrund der räumlichen Lage der Stadt im direkten Verflechtungsbereich verschiedener großer Städte des Ruhrgebietes jedoch erklärbar ist.

Der mittlere ÖV-Anteil als Verhältnis von ÖV-Fahrten zu allen Fahrten im motorisierten Verkehr (IV+ÖV) beträgt im Gesamtverkehr 11,0%³². Im Binnenverkehr beträgt der ÖV-Anteil 14,4%, im Verkehr mit dem Umland 8,4%. Die Werte zeigen die ausgeprägtere Bedeutung des ÖV im Binnenverkehr im Vergleich zur ÖV-Nutzung im Quell-/Zielverkehr.

Im MIV machen die stadtgrenzenüberschreitenden Fahrten deutlich mehr als die Hälfte aller Fahrten aus (58%), während im ÖV 60% aller Fahrten im Binnenverkehr unternommen werden. Hinsichtlich des Verkehrsaufkommens im ÖV verzeichnet somit der Binnenverkehr die höchste Bedeutung.

■ **Tabelle 15:** Personenfahrten im ÖV und MIV gegliedert nach Binnenverkehr und stadtgrenzenüberschreitendem Verkehr (Verkehrsmodell)

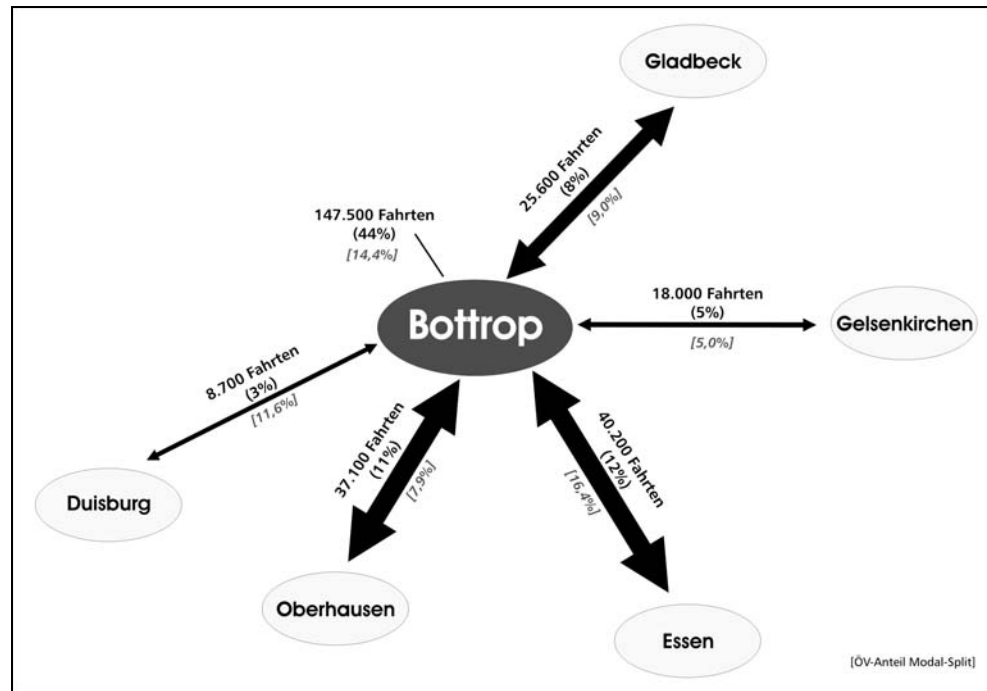
Personenfahrten/Werktag	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV-Anteil
Binnenverkehr	21.231	126.225	147.456	14,4%
Grenzüberschreitend	15.932	174.893	190.825	8,4%
Gesamtverkehr	37.163	301.119	338.282	11,0%

32 Dieser Wert ist mit den Analyseergebnissen des ersten NVP der Stadt Bottrop kompatibel.

4.2.1 Regionale Verteilung der Quell-/Ziel-Verkehre

Im Quell-/Zielverkehr Bottrops sind mit ca. 40.200 Personenfahrten die Verkehrsströme in/aus Richtung Essen und mit rund 37.100 Fahrten in/aus Richtung Oberhausen am stärksten ausgeprägt. Die Verkehrsrelation nach/von Gladbeck steht mit 25.600 Fahrten in der Bedeutung an dritter Stelle, während die anderen Relationen deutlich geringer in ihrer Nachfrage-relevanz sind.

■ **Abbildung 1:** Regionale Verteilung der Quell-Ziel-Verkehre – Gesamtverkehr (Verkehrsmodell)



Die Anteile des ÖPNV sind bei den einzelnen Relationen unterschiedlich ausgeprägt. Der höchste ÖPNV-Anteil ist im Verkehr in/aus Richtung Essen mit 16,4 % festzustellen, während auf den anderen Relationen der ÖPNV-Anteil deutlich geringer ist (an zweiter Stelle Duisburg mit 11,6 %). Im Binnenverkehr erreicht der ÖPNV einen Anteil von 14,4 %.

4.3 Verkehrsaufkommen im ÖV

Verkehrsaufkommen

Aus den rund 38.300 Fahrten im ÖV („Verbundbeförderungsfälle“) ergeben sich unter Berücksichtigung des ermittelten Umsteigeranteils von 21,5% rund 48.726 Linieneinsteiger („Linienbeförderungsfälle“).

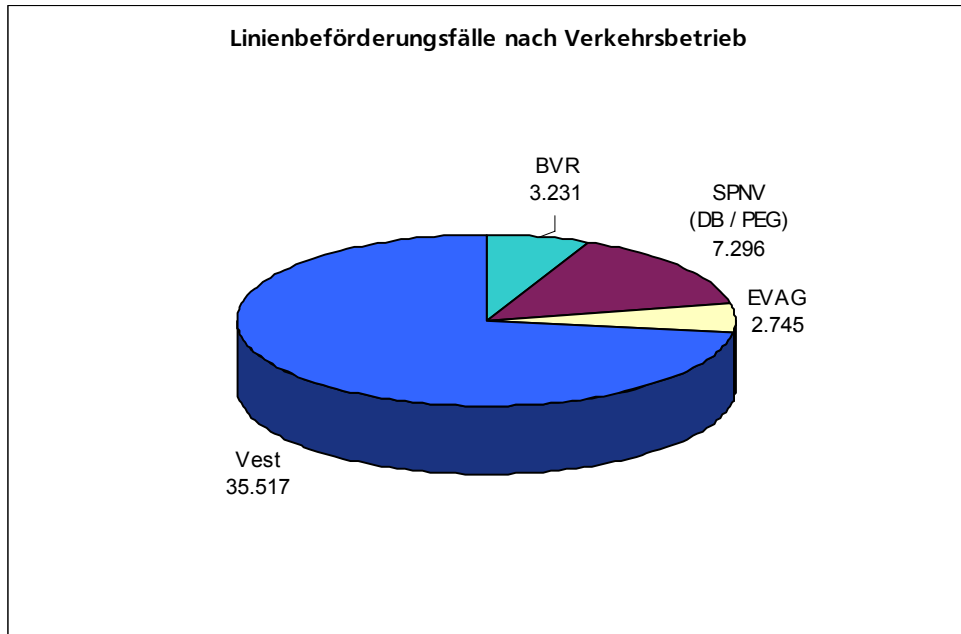
■ **Tabelle 16:** Personenfahrten im ÖV (Verkehrsmodell)

ÖV-Binnenverkehr (Personenfahrten)	21.231
ÖV-Quell-Zielverkehr	15.932
Summe ÖV-Personenfahrten mit Quelle und/oder Ziel in Bottrop	37.163
ÖV-Durchgangsverkehr	1.094
Summe ÖV-Personenfahrten	38.256
davon umsteigende Fahrgäste ³³	10.489
Summe Fahrgäste je Linie (Linienbeförderungsfälle)	48.726
Umsteigeranteil (bezogen auf Linienbeförderungsfälle)	21,5%

Vom ÖV-Fahrgastaufkommen sind rund 35.500 der Vestischen zuzuordnen (entspricht etwa 73%). Der SPNV (DB AG und Prignitzer Eisenbahn GmbH) erreicht einen Anteil von etwa 15%.

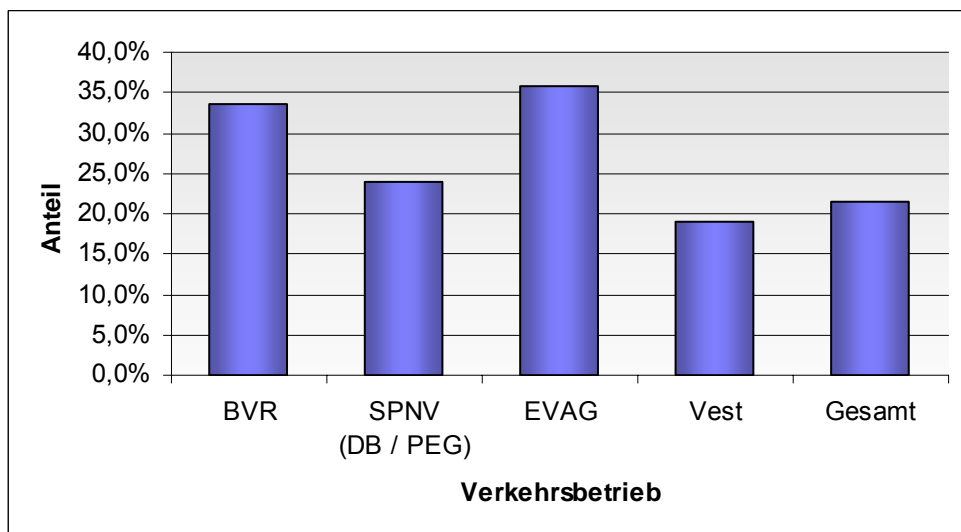
33 Hierzu zählen Ein- und Mehrfach-Umsteiger.

■ **Abbildung 2: Linienbeförderungsfälle anteilig nach Verkehrsbetrieben (Verkehrsmodell)**



Die Auswertung der Umsteiger nach Verkehrsunternehmen (Verkehrsbetrieben) zeigt, dass die Verkehre der EVAG, der BVR und der DB die höchsten Umsteigeranteile aufweisen. Die geringsten Werte sind bei der Vestischen mit 19% festzustellen. Aus dem im Vergleich zu den anderen Verkehrsunternehmen in Bottrop unterdurchschnittlichen Umsteigeranteil der Vestischen kann abgeleitet werden, dass die Fahrgäste auf den Linien der Vestischen in großem Umfang als Direktfahrer unterwegs sind. Dies steht auch im Zusammenhang mit der Netzfunktion, der starken Ausrichtung auf den Binnenverkehr. Die Verkehre der BVR, der EVAG und im SPNV sind mit ihrer Angebotsausrichtung auf den Quell-/Zielverkehr orientiert und deshalb auch durch höhere Umsteigeranteile gekennzeichnet.

■ **Abbildung 3: Umsteigeranteil am Fahrgastaufkommen nach Verkehrsunternehmen (Verkehrsmodell)**

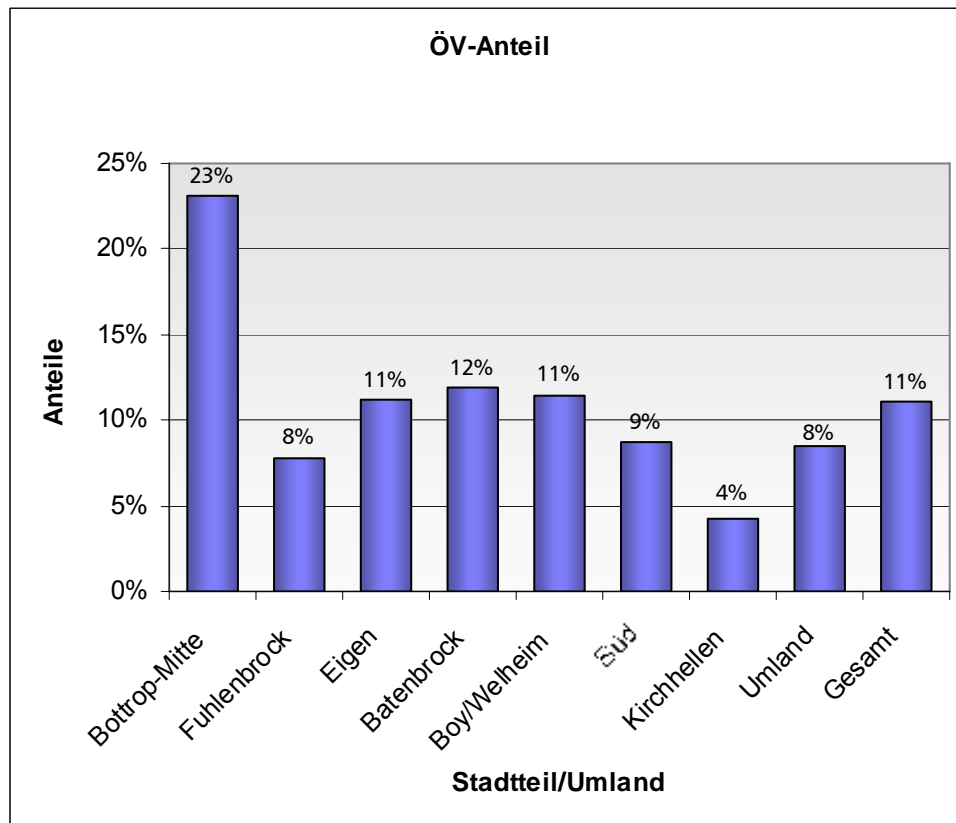


4.3.1 Modal Split nach Stadtteilen

Die Modal-Split-Anteile des ÖV in den Stadtteilen zeigen wesentliche Unterschiede in der Marktausschöpfung des ÖV. Innerhalb der Stadt Bottrop erreicht der ÖPNV in Bottrop-Mitte mit 23 % den höchsten Anteil, während in den anderen Stadtteilen der Anteil deutlich unter 15 % liegt. In Kirchhellen ist der Anteil mit 4% gravierend gering. Leicht unterdurchschnittlich ist der Anteil mit 8% in Fuhlenbrock.

Diese Werte zeigen deutlich die typischen Unterschiede im Marktanteil des ÖV. In den Kernbereichen und in Richtung der Oberzentren erreicht der ÖV üblicherweise die höchsten Anteile, während in den dünner besiedelten (und deshalb auch nicht durch ein dichtes ÖPNV-Angebot gekennzeichneten Gebieten) der Anteil deutlich geringer ist.

- **Abbildung 4:**
ÖV-Anteil des gesamten motorisierten Verkehrs in Bezug zu den Stadtteilen (Verkehrsmodell)



4.3.2 ÖV-Verflechtungen im Stadtgebiet

Die ÖV-Verflechtungen zwischen den Stadtteilen machen die Bedeutung der zentralen Bereiche für die Nachfrageerzeugung im ÖV deutlich. Rund 72% aller ÖV-Fahrten haben ihre Quelle und/oder Ziel in Bottrop-Mitte. Zweitwichtigstes Quell-/Zielgebiet ist das Umland mit 42% aller ÖV-Fahrten.

Die Fahrbeziehungen Bottrop-Mitte – Umland sind mit rund 7.000 Fahrten die nachfragestärkste Relation, gefolgt von Bottrop-Mitte nach/aus Batenbrock (3.700 ÖV-Fahrten) sowie Bottrop-Mitte nach/aus Eigen (3.000 ÖV-Fahrten).

Die ÖV-Beziehungen zwischen den Stadtteilen (ohne Bottrop-Mitte) sind nur von untergeordneter Bedeutung.

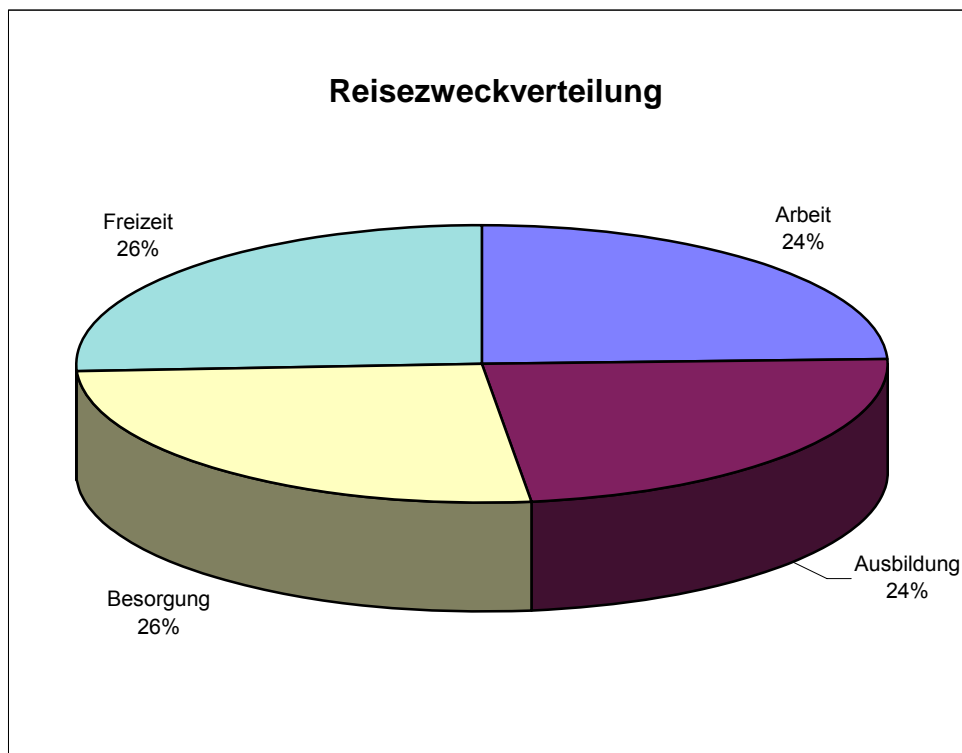
■ **Tabelle 17:**
ÖV-Verflechtungen zwischen den Stadtteilen; Angabe in ÖV-Fahrten/Werktag (Verkehrsmodell)

ÖV	Bottrop-Mitte	Fuhlenbrock	Eigen	Batenbrock	Boy/Welheim	Süd	Kirchhellen	Umland	Summe
Bottrop-Mitte	3.177	1.029	1.514	1.845	1.053	576	671	3.472	13.336
Fuhlenbrock	1.029	228	171	28	18	1	7	309	1.790
Eigen	1.514	171	860	184	23	13	127	734	3.625
Batenbrock	1.845	28	184	407	230	63	35	939	3.730
Boy/Welheim	1.053	18	23	230	673	22	43	969	3.030
Süd	576	1	13	63	22	96	22	572	1.363
Kirchhellen	671	7	127	35	43	22	450	971	2.324
Umland	3.472	309	734	939	969	572	971	0	7.965
Summe	13.336	1.790	3.625	3.752	3.030	1.363	2.324	7.965	37.163

4.4 Reisezwecke

Bei den Wegezwecken ist in etwa eine Gleichverteilung zwischen den vier Hauptwegezweckgruppen Arbeit, Ausbildung, Besorgung und Freizeit festzustellen. Die Anteile der Reisezwecke Freizeit und Besorgung liegen beide bei 26%, die Anteile der Reisezwecke Arbeit und Ausbildung liegen mit jeweils 24% nur unwesentlich darunter.

■ **Abbildung 5:** Reisezweckverteilung ÖV (Verkehrsmodell)



4.5 Verteilung nach Verkehrstagen

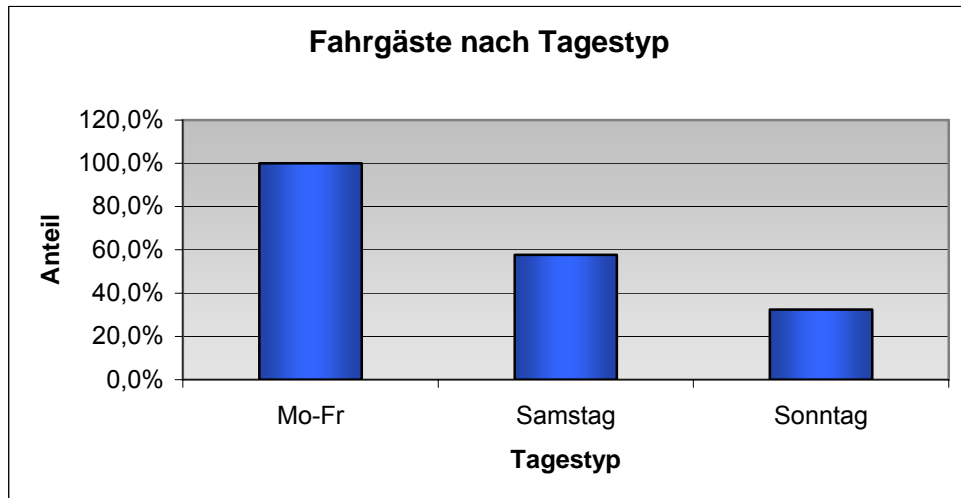
Die zeitliche Verteilung der ÖV-Nachfrage nach Verkehrstagen (Montag – Freitag, Samstag und Sonntag) zeigt, dass im Vergleich zur Nachfrage Montag bis Freitag

- der Samstag eine Nachfrage von rund 60% und
- der Sonntag von rund 30%

erreicht³⁴.

Die Nachfragegenerierung am Samstag kann vor dem Hintergrund der am Samstag verringerten Fahrten im Berufs-, Schul- und Ausbildungsverkehr als gut bezeichnet werden und zeigt die Bedeutung der Besorgungs- und Freizeitmobilität im ÖV am Samstag. Da das Fahrplanangebot am Samstag „halbiert“ ist, kann die Nachfrage hinsichtlich der Kapazitätsauslastung im Vergleich zu Montag bis Freitag als überdurchschnittlich bewertet werden.

- **Abbildung 6:** Zeitliche Verteilung der Fahrgastnachfrage nach Verkehrstagen (kontinuierliche Fahrgastzählungen Vestische)



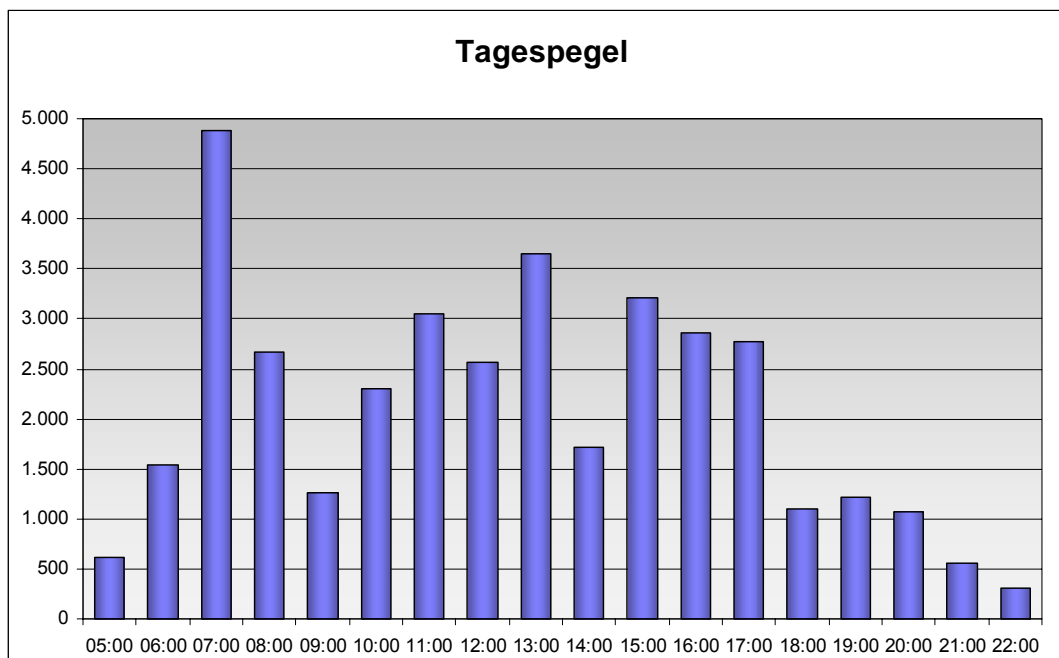
34 Daten der Vestischen (Basis: kontinuierliche Fahrgastzählungen).

4.5.1 Tageszeitliche Verteilung

Die ÖV-Nachfrage ist in Bottrop auf mehrere Spitzen verteilt. Die Spitzen sind nicht übermäßig ausgeprägt (bis auf die Frühspitze im Schul- und Berufsverkehr in der Zeit zwischen 6.30 und 7.30 Uhr) und über den Tagesverlauf ist eine relativ gleichmäßige Grundnachfrage erkennbar.

Die Nachfrageverteilung entspricht in weiten Ansätzen dem Fahrplanangebot nach den Verkehrszeiten. In Bottrop wird über den Tagesverlauf von 6 bis 18 Uhr das Fahrplanangebot auf einem nahezu konstanten Niveau gefahren. Eine Verdichtung erfolgt im Zeitfenster 7 – 8 Uhr. Nach 18 Uhr und insbesondere nach 20 Uhr wird das Fahrtenangebot kontinuierlich zurückgenommen.

■ **Abbildung 7:** Tageszeitliche Verteilung der ÖV-Nachfrage am Schulwerktag (Verkehrsmodell)



4.6 Reisezeit

Für die Bewertung der Reisezeit im ÖV wurde die gesamte Zeit des Weges mit den Komponenten

- Zugangszeit zur Haltestelle,
- Fahrzeit,
- evtl. Umsteigezeit,
- evtl. zweite Fahrzeit und
- Abgangszeit von der Haltestelle

gebildet.

Auf der Basis der Auswertungen des Verkehrsmodells ergeben sich im Durchschnitt die kürzesten Reisezeiten im Busverkehr (13 Minuten) und die längsten bei der S-Bahn (20 Minuten). Die Werte zeigen, dass die Reisezeiten und -weiten den verkehrlichen Aufgaben der Verkehrsmittel entsprechen.

Die mittlere Fahrzeit im Busverkehr liegt bei 13 Minuten bei einer Entfernung von 4,7 km. Hieraus lässt sich eine mittlere Geschwindigkeit von 22 km/h im Busverkehr ableiten, was als ein akzeptabler Wert einzuschätzen ist.

- **Tabelle 18:**
Reisezeiten und Reiseweiten als Durchschnittswerte nach Verkehrsmitteln (Verkehrsmodell)

	Mittlere Reisezeit [min]	Mittlere Reiseweite [m]
Bus	13	4.914
S-Bahn	20	14.952
SPNV	19	14.982

4.7 Nachfragesituation

4.7.1 Nachfrage nach Linien

Die nachfolgende Darstellung der linienbezogenen Nachfragedaten beruht auf Modelldaten, welche auf Basis der Zählraten der Verkehrsunternehmen ge-eicht wurden. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass ausschließlich die Nachfrage für die Haltestellen im Stadtgebiet Bottrop berücksichtigt wurde.

Die nachfragestärkste Linie im Stadtgebiet ist der **CE 91** mit rund 6.700 Fahrgästen. Bei dieser Linie ist zu berücksichtigen, dass sie wichtige Verkehrsaufgaben in Oberhausen und Gladbeck erfüllt, d.h. die Gesamtnachfrage noch deutlich höher ist.

An zweiter Stelle in der Rangfolge der nachfragestarken Linien steht die Linie **262** mit ca. 4.200 Fahrgästen pro Tag. Die Abschnitte mit den höchsten Fahrgastzahlen konzentrieren sich vornehmlich auf den Streckenabschnitt Bottrop Hbf. bis Goethestraße (Fuhlenbrock). Über diesen Abschnitt hinaus geht die Nachfrage deutlich zurück. Die Linie, in der Ausbildung als großer Ring, übernimmt wichtige Verkehrsaufgaben in der Anbindung des Hauptbahnhofs sowie für den Stadtteil Fuhlenbrock in der Erreichbarkeit der Innenstadt. Vor dem Hintergrund der Innenstadtanbindung aus Richtung Fuhlenbrock sind auch die höheren Fahrgastzahlen in diesem Linienabschnitt zu bewerten. Die tangentialen Verkehrsaufgaben (Verbindung zwischen den Stadtteilen) im Norden und Osten sind hinsichtlich der Nachfragerrelevanz geringer ausgeprägt.

Eine hohe Nachfrage besteht weiterhin auf den Linien **263**, **264** und **259** mit jeweils etwa 3.900 bis 4.150 Fahrgästen. Auf der als Durchmesserlinie gebildeten Linie **264** liegt der Hauptnachfrageschwerpunkt zwischen Maybachweg und ZOB, während der Südast nach Vonderort/Welheimer Mark deutlich geringer frequentiert wird.

Der **CE 50**, welcher die Nord-Süd-Kernstrecke bildet, ist mit rund 2.600 Fahrgästen durch eine vergleichsweise geringe Nachfrage gekennzeichnet.

Linien mit geringerer Nachfrage sind die Linien **266** (rund 900 Fahrgäste) und **268** (etwa 600 Fahrgäste). Die Linie **266** schließt, neben der mit etwa 1.600 Fahrgästen pro Tag weitaus stärker nachgefragten Linie **265**, den Stadtteil Boy an den ZOB an. Die deutlich stärkere Frequentierung der Linie **265** ist in dem stark mäandrierenden Linienverlauf, der sich negativ auf die Fahrzeit und somit auf die Attraktivität auswirkt, sowie dem Stundentakt der Linie **266** begründet. Die Linie **268** stellt im Stundentakt die Verbindung zwischen der Innenstadt und Ebel/Welheimer Mark bzw. Batenbrock Süd dar.

■ **Tabelle 19:** ÖV-Fahrgäste je Schulwerktag (Verkehrsmodell)

Linien	Mo – Fr
<i>Über das Stadtgebiet hinaus verkehrende Linien der Vestischen</i>	
CE 50	2.575
CE 56	673
CE 91	6.656
259	4.150
260	2.843
263	3.941
979	2.019
<i>Summe</i>	22.857
<i>Ausschließlich im Stadtgebiet verkehrende Linien der Vestischen</i>	
261	1.328
262	4.216
264	3.973
265	1.576
266	919
268	623
269	100
<i>Summe</i>	12.735
Gesamt	35.592
<i>Linien der BVR und der EVAG</i>	
BVR SB16	1.484
BVR SB29	349
BVR 188	1.352
EVAG 186	1.830

■ **Karte 4:** Durchschnittlicher Besetzungsgrad im ÖPNV-Netz (Analyse 0-Fall) im Anhang

■ **Karte 5:** Durchschnittliche Streckennachfrage ÖPNV (Analyse 0-Fall) im Anhang

4.7.2 Nachfrage an Haltestellen

Bezogen auf die haltestellenbezogene Nachfrage ist eine Konzentration auf die Haltestellen

- ZOB (rund 10.300 Einsteiger),
- Hbf. (rund 3.700 Einsteiger inkl. S-Bahn und SPNV) und
- Pferdemarkt (rund 1.300 Einsteiger)

auffällig.

An diesen drei Haltestellen steigen fast 30% aller Fahrgäste in Bottrop ein.

Andere Haltestellen, z.B. mit zentraler Lage in den Stadtteilzentren bzw. an wichtigen Infrastruktureinrichtungen, sind deutlich geringer in ihrer Nachfrageerzeugung (z.B. Marienhospital mit rund 40 Einsteigern).

- **Karte 6:** Durchschnittliche Haltestellennachfrage (Analyse 0-Fall) im Anhang

4.7.3 Umsteigebeziehungen

Der ZOB besitzt die höchste Bedeutung hinsichtlich des Umsteigens im Bottroper Busnetz. Das Umsteigeraufkommen beträgt 4.500 Fahrgäste, dieser Wert entspricht rund 45% des Fahrgastaufkommens am ZOB.

Am Hauptbahnhof Bottrop steigen über 1.800 Fahrgäste um (entspricht 50% der Fahrgäste am Hauptbahnhof). Die anderen Umsteigepunkte haben eine deutlich geringere Bedeutung.

- **Tabelle 20:** Umsteigebeziehungen an wichtigen Haltestellen (Verkehrsmodell)

Haltestelle	Einsteiger/Werktag		Umsteiger/ Werktag
	Bus	Bahn	
ZOB Berliner Platz	10.300		4.500
Hauptbahnhof	1.200	2.500	1.800
Eigen Markt	800		60
Boyer Markt	750		150
Schneiderstraße (Grafenwald)	160		50
Schulze-Delitzsch- Str. (Kirchhellen)	140		50

5 Einschätzung der Umsetzung des ersten NVP 1998

5.1 Veränderungen des Verkehrsangebotes durch laufende Fortschreibung des NVP

In den Jahren 1998 – 2005 sind auf der Grundlage des ersten Nahverkehrsplanes zahlreiche Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV in Bottrop realisiert worden.

Die Umsetzung des ersten Nahverkehrsplans am 24.09.2000 war der größte Fahrplanwechsel der Vestischen in den vergangenen Jahrzehnten. Die Einführung des generellen 20-Minuten-Taktes im Stadtgebiet sowie die Anpassung der Betriebszeiten bedeuteten deutliche Angebotsverbesserungen für die Bottroper Bevölkerung.³⁵

Erstmals wurden in Ausrichtung auf die Nachfrage einzelne Linien bzw. Teilschnitte auf Taxibus-Bedienung umgestellt. Daneben wurde als weiteres neues Produkt in der Palette der Vestischen der NachtExpress eingeführt. Dieser verkehrt am Wochenende und vor Feiertagen zwischen Mitternacht und den frühen Morgenstunden.³⁶

Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit wurden Optimierungsmaßnahmen am gesamten Liniennetz durchgeführt.

Ein weiterer Kernpunkt in der Entwicklung des ÖPNV-Angebotes in Bottrop ist die Einführung des SVZ-Netzes im Jahr 2003.

Des Weiteren zählen der behindertengerechte Umbau von 86 Haltestellen mit einheitlichem Standard für die Pflasterung und niederflurgerechtem Ausbau mit 18 cm hohen Buskapsteinen sowie die Einführung eines einheitlichen Designs und die Aufstellung von Wartehäuschen zu den wichtigen Maßnahmen.

Um Blinden und Sehbehinderten den Zugang zum ÖV zu erleichtern sind die „neuen“ Haltestellen zusätzlich mit einem einheitlichen System von Auffangstreifen, mit Aufmerksamkeitsfeldern und Leitlinien aus sinusprofilierten Platten ausgestattet.

Die Anordnung der Haltestellen ist im Rahmen der Umbaumaßnahmen nach Möglichkeit so gewählt worden, dass ein paralleles und somit sehr enges Heranfahren der Busse an die Haltestellen möglich ist.

In der nachfolgenden Tabelle sind weitere umgesetzte Angebotsmaßnahmen bis einschließlich 2004 aufgeführt. Soweit abschätzbar, ist die Wirkung der Maßnahmen dargestellt.

35 Vgl. Vestische Straßenbahnen GmbH: Auf Linie – Menschen, Mobilität und mehr – 100 Jahre Vestische; Herten 2001.

36 Vgl. Vestische – Das neue Liniennetz. Information zum Fahrplanwechsel 2000.

■ **Tabelle 21:** Wesentliche umgesetzte Angebotsmaßnahmen

Maßnahme	Erfolg/Wirkung
1998	
Eröffnung eines neuen KundenCenters der Vestischen am ZOB	positive Ausstrahlung, Anlaufstelle für Kunden
2000	
Einführung 20-min-Grundtakt Mo.-Fr. bis ca. 19:00 Uhr; Einführung 60-min-Takt in SVZ und am Wochenende	deutliche Angebotsverbesserung durch Taktverdichtung in der HVZ, Verschlechterung des Angebotes in der SVZ und am Wochenende; Mehraufwand durch Taktverdichtung;
Ausdehnung der Betriebszeiten am Wochenende bis ca. 00:30 Uhr	Angebotsverbesserung durch Ausdehnung der Betriebszeiten
Einführung Produkt NachtExpress an Wochenenden und vor Feiertagen	Angebotsverbesserungen in Ausrichtung auf die Nachfrage
Einführung TaxiBus: Linie 258 auf Teilabschnitten in der SVZ Linie 264 auf Teilabschnitten ganztags bzw. in der SVZ Linie 269 in der SVZ sowie sonntags ganztags	Kostenreduzierung, geringe Nutzungsintensität („Nischen-Angebot“)
Optimierung der Anschlusssituation an zentralen Haltestellen	Optimierung der Anschlussbildung
Linienweg Ringlinie 262 über ZOB; Einführung 20-min.-Takt	Attraktivierung der Linie durch Taktverdichtung und neue Anschlussmöglichkeiten
Linienwegänderungen auf einzelnen Linien	Optimierung des Liniennetzes
Verlängerung CE 50 zum Hauptbahnhof	Verbesserung in der Anbindung Kirchhellens und der nördlich der Innenstadt liegenden Stadtteile an den Hbf.
2001	
Verlängerung der Linie 263 über die damalige Endhaltestelle „Am Kämpchen“ hinaus über die Straße „Am Kämpchen“ und die Prosperstraße	Mehraufwand von etwa 26.000 € pro Jahr; schnelle Verbindung der östl. Bereiche Bottrops nach Essen; stark verbesserte überregionale Anbindung des „Alpincenters“ (von Essen Hbf. mit nur einmaligem Umstieg erreichbar)
Reduzierung des Angebotes der Linie 264 auf dem Abschnitt zw. Klopriesstr. und Hbf. auf stündl. Bedienung, Nutzung der eingesparten Betriebskilometer zur Einrichtung der Linie 268 zw. Klopriesstr. und ZOB (stündlich)	Leistungszunahme von etwa 4.600 km pro Jahr
Durchgehender 20-min-Takt auf der Linie 265	durch Überlagerung mit Linie 260 ergibt sich ein 10-min-Takt auf der Achse ZOB – Boyer Markt; Leistungszunahme von etwa 27.000 km pro Jahr

Maßnahme	Erfolg/Wirkung
Linienwegänderung auf der Linie 259 im Bereich unterer Südring: Linie 259 führt aus Ri. Ebel über die Straße „Am Hauptbahnhof“ und die Bahnhofstraße in Richtung Essener Str.	Reduzierung der Betriebsleistung um ca. 6.800 km pro Jahr; Lehmkuhler Str. ohne direkte Bedienung
2002	
Einführung NachtExpressLinie NE 16 von Essen Hbf. nach Bottrop ZOB (Linienweg in Bottrop wie Linie 186)	Mehrleistung von etwa 47.000 km pro Jahr
2003	
Bau neuer Haltestellen im Bereich von neuen Linien bzw. Linienwegänderungen in 2 Stufen; Stufe 1, neue Haltestellen im Bereich der Linie 262, ist abgeschlossen	
Linienwegeinkürzung des CE 50 auf dem Abschnitt zwischen ZOB und Hbf. (Verlängerung ursprünglich umgesetzt 2000)	Reduzierung der Betriebsleistung um 81.000 km pro Jahr
Endast der Linie CE 56 in Kirchhellen wird gedreht, neuer Linienverlauf: von der Rentforter Str. über Hackfurthstr., Horsthofstr. und Hauptstr. zum neuen Endpunkt Schulze-Delitzsch-Str.	Reduzierung der Betriebsleistung um ca. 5.000 km pro Jahr; zus. Einsparung von ca. 15.500 Leerkilometern; Verbesserung der Fahrplanstabilität
Linienwegänderung der Linie 262 zwischen Hbf. und ZOB (neuer Fahrweg über Essener Str. – Peterstr.), in Fuhlenbrock entfällt die Anbindung der Zeche Franz Haniel, ebenso entfällt die Anbindung der Haltestelle Rheinbabenstraße	verbesserte Gewährleistung der Fahrplanstabilität; Sicherstellung der Anschlüsse am ZOB und Hbf.; Leistungseinsparung von ca. 38.000 km pro Jahr; Ersatz für den entfallenen CE 50 im Bereich Peterstr. – Essener Str.; es werden zwei zus. Fahrzeug benötigt (Mehrkosten ca. 190.000 € pro Jahr); fehlende Bedienung der Hst. Freih.-v.-Stein-Str. außerhalb der HVZ und NVZ
Linienwegänderung NE 19 (Umbenennung in NE 18): Führung vom ZOB über Hans-Böckler-Str. nach Fuhlenbrock bis Abzweig Haniel, von dort über Oberhausener Str. Richtung Forsthaus Specht nach Kirchhellen, Schulze-Delitzsch-Str.	Mehraufwand von etwa 6.000 km pro Jahr; Umstieg am ZOB in den NE 21 in und aus Richtung Oberhausen sowie zum NE 16 nach Essen und zum NE 2 nach GE-Buer und Recklinghausen
Einführung einer differenzierten Bedienung in der SVZ: Verdichtung auf den Linien des Hauptnetzes auf 30-min-Takt, im Ergänzungsnetz ab 21 Uhr Umstellung auf TaxiBus-Bedienung	Mehraufwand durch Taktverdichtung im Hauptnetz; Reduzierungen durch Einsparungen im Ergänzungsnetz aber zus. Leistungen durch Einsatz von TaxiBussen; insges. jährl. Einsparungen durch Einführung eines Schwachverkehrsnetzes von etwa 47.000 km
2004	
Verbesserung der Wirtschaftlichkeit stark defizitärer Linien durch Optimierungsmaßnahmen	

5.2 Nachfrageentwicklung nach Umsetzung der Maßnahmen

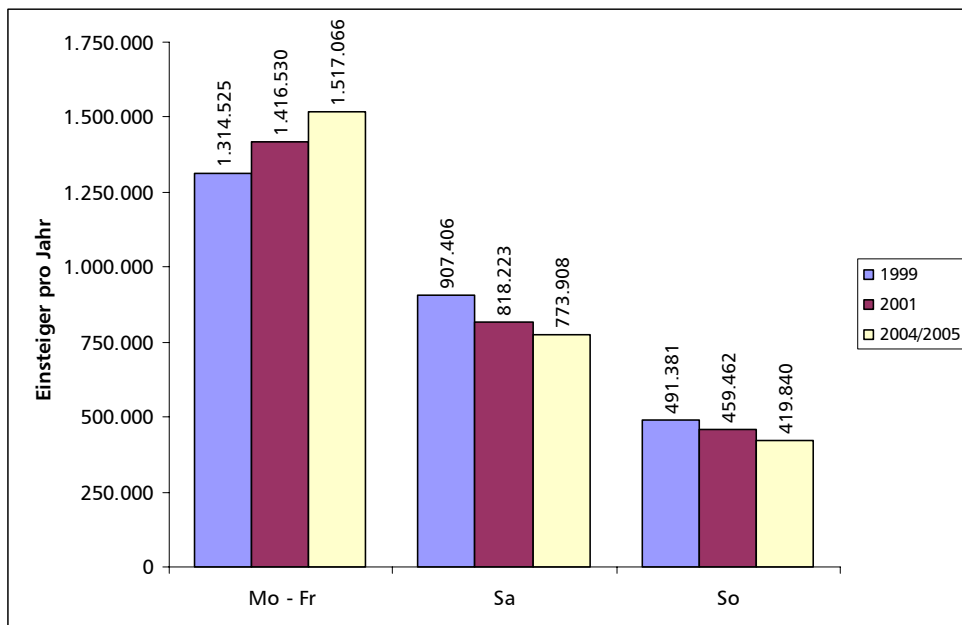
Mit dem Fahrplanwechsel 2000 wurde ein umfassender Teil der im Rahmen des NVP 1998 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Angebotsverbesserung umgesetzt. Zur Erfolgskontrolle der umgesetzten Maßnahmen hat die Vestische Straßenbahnen GmbH die Entwicklung der Fahrgastnachfrage zwischen den Jahren 1999, also vor Umsetzung des ersten NVP, und den Jahren 2004 bzw. 2005 für alle Linien verglichen. Abbildung 8 zeigt die Ergebnisse dieser Untersuchung.

Insgesamt nutzten im Stadtgebiet Bottrop im Jahr 2004/2005 rund 807.700 Fahrgäste mehr den ÖPNV als 1999, dies bedeutet eine Steigerung um etwa 10%. Diese Zahlen müssen jedoch differenziert betrachtet werden, da einer deutlichen Fahrgastzahlensteigerung montags bis freitags (+ 15,4%) wesentliche Verluste am Wochenende (Sa – 14,7%, So – 14,6%) entgegenstehen.

Die positive Fahrgastentwicklung im Werktagsverkehr ist auf die Einführung des 20-Minuten-Taktes (ganztags) zurückzuführen. Negativ wirkt sich der im Gegenzug hierzu eingeführte Stundentakt in der Schwachverkehrszeit (SVZ) und am Wochenende aus.

■ Abbildung 8:

Entwicklung der Fahrgastzahlen 1999 – 2004/2005 (Gebietskörperschaft Bottrop; alle Kurse)³⁷



Mo – Fr: durchschnittlicher Tageswert (hochgerechnet als Jahreswert)

37 Quelle: Vestische Straßenbahnen GmbH: Fahrgastzahlen 1999 – 2004/2005 (ohne EVAG- und BVR-Linien); Zahlen 2001 ohne TaxiBus; Ergebnisse Nachfrageerhebung.

6 Leitbild für die weitere Gestaltung und Entwicklung des ÖPNV

6.1 Rahmenziele

Der ÖPNV in der Stadt Bottrop soll dazu beitragen, den notwendigen täglichen Gesamtverkehr möglichst sozial- und umweltverträglich zu gestalten. Der Nahverkehrsplan legt dazu die aus Sicht des Aufgabenträgers Stadt Bottrop erforderlichen Maßnahmen fest.

Durch eine zielgerichtete Attraktivitätssteigerung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel soll eine Verlagerung des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs auf den „Umweltverbund“ (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) erreicht werden. Hierdurch soll die Mobilität der Bevölkerung zur Erhaltung der Lebensqualität und der Attraktivität der Stadt Bottrop sichergestellt werden. Deshalb müssen im Sinne einer integrierten Gesamtverkehrsplanung die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr weiter verbessert und eine sinnvolle Aufgabenverteilung der Verkehrsmittel erreicht werden.

Während durch den privaten Pkw eine weitgehend flächendeckende Erschließung des Raums und jede beliebige Verbindung besteht, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Um das Ziel, in allen Teilräumen ein den jeweiligen Strukturen angemessenes Angebot zu schaffen, erreichen zu können, muss das Nahverkehrsangebot dazu beitragen, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu befriedigen.

Die Stadt Bottrop strebt – als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV – eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV über den Anspruch der Daseinsvorsorge hinaus an. Unter Beachtung der o.g. Punkte soll der ÖPNV geplant, organisiert und ausgestaltet werden, um eine effiziente Leistungsrealisierung zu erreichen. Des Weiteren soll der Ausbau des ÖPNV als wesentlicher Bestandteil einer regionalen Verkehrspolitik dazu beitragen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die Stärkung des ÖPNV und die Weiterentwicklung der Siedlungsstruktur stehen in einem engen Wechselspiel. Die Stadtentwicklungsplanung soll als Anforderung aus Sicht der Nahverkehrsplanung gewährleisten, dass bei neuen Vorhaben ein wirtschaftlicher und attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird.

Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsvorhaben sollen mit den formulierten Zielen und Vorgaben der Nahverkehrsplanung abgestimmt werden. Bei den Verkehrsplanungen sind die Belange des ÖPNV, insbesondere die Sicherstellung eines störungsfreien Verkehrsablaufes, zu berücksichtigen. Bei der Ausweisung und Erschließung neuer Gewerbe- und Wohngebiete sowie der Ansiedlung größerer Verkehrserzeuger mit Relevanz für den ÖPNV ist die Anbindung an das ÖPNV-Netz zu berücksichtigen.

Die Wirtschaftlichkeit und die Finanzierbarkeit der Verkehrsleistungen ist vorrangiges Ziel für die Weiterentwicklung des ÖPNV. Durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen sowie weiteren Unternehmenserträgen im handelsrechtlichen Sinne ist der Aufwand zu decken.

Schwerpunkt des zweiten Nahverkehrsplans ist die Weiterentwicklung und Optimierung des ÖPNV unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Stadt Bottrop als Aufgabenträger verfolgt dabei eine Ausgestaltung des ÖPNV mit folgenden Hauptanforderungen:

- Orientierung an den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung sowie Unterstützung von deren Zielsetzungen,
- Ausbau des ÖPNV-Marktanteils; Mindestziel ist Sicherung und Stabilisierung des heutigen Marktanteils,
- Flankierung der Erfüllung folgender Umweltziele:
 - Reduzierung des MIV und Verlagerung auf den ÖPNV,
 - Reduzierung der Luftschadstoff- und Lärmimmissionen,
 - umweltverträgliche Stadt- und Verkehrsplanung,
 - Verbesserung der Lebensqualität,
- nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den Finanzierungsbedarf,
- Vorrang des SPNV gegenüber dem ÖPNV in den Schienenkorridoren; Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes auf den SPNV und Verknüpfung zu einem koordinierten Bus-/Schienenkonzept und
- Abstimmung städtebaulicher und verkehrlicher Planungsabsichten der Städte und Gemeinden mit den Zielen der Nahverkehrsplanung.

6.2 Grundsätze für die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes in Bottrop

Der Nahverkehrsplan soll dazu beitragen, das erreichte Angebotsniveau des ÖPNV in der Stadt Bottrop zu erhalten und auszubauen. Eine wesentliche Zielrichtung des Nahverkehrsplanes ist es daher, die Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot festzulegen. Anhand dieser „Qualitätsstandards“ soll das vorhandene Verkehrsangebot in der Stadt Bottrop gemessen und bewertet werden. Gleichzeitig sollen diese Standards bei der absehbar bevorstehenden Liberalisierung des Verkehrsmarktes als Garant für einen attraktiven ÖPNV und einen fairen Wettbewerb dienen.

Die Qualitätsziele sind für alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmern eine verlässliche Entscheidungshilfe über die von der Stadt Bottrop angestrebte Verkehrsentwicklung.

Weiterhin muss das Nahverkehrsangebot als Mindestanforderung die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge befriedigen.

Daraus ergeben sich die nachfolgenden Leitziele für die Nahverkehrsplanung in der Stadt Bottrop:

- Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen,
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit.

Die Entwicklung des ÖPNV-Bedienungsmodells für die Stadt Bottrop ist – bezogen auf die heute bestehenden Randbedingungen am Verkehrsmarkt – grundsätzlich als abgeschlossen zu bewerten. Daher werden in den nächsten Jahre folgende Schwerpunkte gesetzt:

- Pflege bestehender Qualitäten unter verstärkter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte, d.h. der 20-min-Takt soll als Standard der Bedienung im Hauptnetz gesichert werden,
- verstärkte Berücksichtigung der Effizienz in der Betriebsdurchführung (weitere Erhöhung der Produktivität),
- regelmäßige Überprüfung der angebotenen Verkehrsleistungen; hieraus folgernd gezielte Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote, die durch eine zurückgehende Nachfrage und Marktakzeptanz gekennzeichnet sind (auch im Sinne von gegensteuernden Maßnahmen bei zurückgehender Fahrgastakzeptanz),
- Optimierung der ÖPNV-Marktausschöpfung außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen außerhalb des Berufs- und Schulverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung; Zielgruppen mit Zuwachspotenzialen liegen insbesondere im Bereich Versorgungs- und Einkaufsverkehr sowie im Freizeitverkehr,
- Weiterentwicklung und Optimierung des ÖPNV, unabhängig von heutigen betriebs- und unternehmensstrukturellen Bedingungen, um zukünftig bei

Ausschreibungen die Diskriminierung potenzieller Betreiber ausschließen zu können.

Die angestrebte Stärkung des ÖPNV in Ausrichtung auf den Einkaufsverkehr soll insbesondere im Sinne der Gesamtentwicklungsplanung der Stadt Bottrop der Zielsetzung der Kaufkraftbindung in Bottrop dienen.

Investitionen zum Ausbau des ÖPNV in der Stadt Bottrop sollen nach dem Gesichtspunkt der verkehrlichen Wirksamkeit und des verkehrlichen Nutzens erfolgen. Maßnahmen, die eine nennenswerte Zunahme der Nachfrage erwarten lassen oder einen hohen Verkehrswert gewährleisten, sind dabei generell zu bevorzugen. Bei der Bewertung der Einzelmaßnahmen ist die Wirksamkeit im ÖPNV-System zu berücksichtigen:

- Weiterführen des bereits begonnenen Haltestellenumbaus in Buskaps,
- Aufwertung der zentralen und der nachfragestarken Haltestellen sowie der Haltestellen mit schutzbedürftigen Fahrgastgruppen durch Wartehallen, Witterungsschutz o.ä.,
- zur Erweiterung der Einzugsbereiche und Zugänglichkeit sollen Haltestellen mit entsprechenden Potenzialen durch Infrastrukturmaßnahmen im Bereich „Park-and-ride“ (P+R) und „Bike-and-ride“ (B+R) aufgewertet werden (z. B. P+R-Anlage mit 400 Plätzen am Hbf., eröffnet im Mai 2006),
- im Bereich Fahrzeugqualität sind die heutigen Ausstattungsmerkmale und die Beförderungsqualität zu sichern und gezielt auszubauen und
- Beschleunigung im Busnetz (z. B. Busspur auf der Hauptstrecke Hbf. – ZOB, LSA-Beschleunigung, etc.).

6.3 Anforderungen spezieller Nutzergruppen

6.3.1 Gesetzliche Grundlagen und Ausgangssituation

Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)³⁸ vom 01. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Hier heißt es:

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

³⁸ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002.

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

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

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) vom 01.01.2003 unterstreicht diese Aussage. Gemäß § 2 Abs. 8 und 9 ÖPNVG NRW sind bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs die spezifischen Bedürfnisse von Frauen, Kindern/ Jugendlichen, Behinderten, mobilitätseingeschränkten Personen (z.B. Personen mit Kinderwagen oder Gepäck) sowie älteren Menschen zu berücksichtigen.³⁹

Barrierefreie Mobilität im Speziellen kann wie folgt definiert werden⁴⁰:

- „Barrierefreie Mobilität bedeutet die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Bewegung im öffentlichen Raum und gleichberechtigten Nutzung von Verkehrsangeboten durch alle Personen, in jedem Alter, mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Eigenschaften, mit und ohne funktionale Einschränkungen.“

Das Personenbeförderungsgesetz mit Stand vom 07.07.2005⁴¹ weist in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ darauf hin, dass im Nahverkehrsplan die Belange mobilitätseingeschränkter Personen möglichst weitreichend zu berücksichtigen sind. Vor diesem Hintergrund werden nachfolgend Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen dargestellt und als Ziele in den Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop aufgenommen.

Die Stadt Bottrop verfolgt im Zuge der Umsetzung des ersten Nahverkehrsplanes bereits konsequent Planungen und Maßnahmen zur kunden- und behindertenfreundlichen Ausgestaltung des ÖPNV. Neben dem behindertengerechten Umbau von Haltestellen im Rahmen des Haltestellenausbauprogramms unterstützt die Stadt die Verkehrsunternehmen bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge, die den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen entsprechen.

39 § 2 Abs. 9 des ÖPNVG NRW vom 01.01.2003.

40 Mobilitätsbarrieren im öffentlichen Verkehrssystem und der Wohnumgebung – eine Bestandsaufnahme. Ergebnisse einiger neuerer europäischer und deutscher Untersuchungen. Dipl.-Ing. Wulf-Holger Arndt, TU Berlin. Verkehrsforschung –online, Beitrag 1 Ausgabe 2, 2005. (http://www.verkehrsforschung-online.de/ausgabe/ausgabe_pdf.php?artikel_id=41).

41 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Stand 07.07.2005.

6.3.2 Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Ein Leitziel für die Nahverkehrsplanung in der Stadt Bottrop ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierzu gehören auch Behinderte und Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Beide Personengruppen können öffentliche Verkehrsanlagen nicht oder nur mit Schwierigkeiten benutzen.

Der Bereich der Mobilitätseinschränkungen kann u.a. in folgende Arten der Einschränkungen unterteilt werden:

- behinderte Menschen (z.B. Geh-, Seh- und Hörbehinderte, Rollstuhlfahrer, Menschen mit geistiger Behinderung),
- Schwangere, Menschen mit Kinderwagen, Kindern, schwerem Gepäck, Fahrrad,
- ältere und gebrechliche Personen, Kleinwüchsige und
- Personen mit kurzzeitiger Einschränkung (kurzzeitig Unfallgeschädigte, Orts- bzw. Sprachunkundige).

Die zunehmende Alterung der Gesellschaft und die damit einhergehende steigende Zahl funktional eingeschränkter Menschen macht die Aufgabe der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV sowie des zugehörigen öffentlichen Raums immer notwendiger und die Beachtung der Belange dieser Nutzergruppen umso wichtiger.

Anforderungen an Haltestellen

Im Kapitel 6.5.4.1 sind allgemeine Anforderungen zur Haltestellengestaltung formuliert worden. Folgende Aspekte sind für die oben genannten Nutzergruppen bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung:

- barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege,
- geringe Höhenunterschiede zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugaufstieg,
- kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion,
- kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und Hörbehinderte und
- geeignete Bedienungshöhen bei Automaten sowie gut einseh- und lesbare Haltestellenbeschriftungen (z.B. für Kinder, Rollstuhlfahrer, Kleinwüchsige)

Anforderungen an Fahrzeuge

Neben den in Kapitel 6.5.4.2 definierten Ausstattungsstandards von Fahrzeugen sind folgende Punkte von besonderer Bedeutung für die o.g. Benutzergruppen:

- bei Neu- und Ersatzbeschaffungen ist neben Niederflurtechnik auf ausklappbare Rampen für Rollstuhlfahrer als Einstiegshilfe zu achten (Kneeling-Technik als Mindestanforderung),
- behindertengerechte Sitzplätze in der Nähe der Türen sowie ausreichende Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwagen und
- gut lesbare bzw. hörbare Fahrgastinformationen (Linien- und Zielanzeige, Haltestellenanzeige oder -ansage etc.) in und an den Fahrzeugen auch für Seh- und Hörbehinderte.

Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen ist grundsätzlich die EU-Richtlinie 2001/85/EG⁴² zu beachten.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation sollten die Fahrplantabellen um den Hinweis der behindertengerecht eingerichteten Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte ergänzt werden.⁴³

6.3.3 Anforderungen von Frauen und Kindern

Neben den speziellen Anforderungen, die mobilitätseingeschränkte Personen an den ÖPNV stellen, soll der Nahverkehrsplan zudem die spezifischen Mobilitätsanforderungen und –bedürfnisse von Frauen einbeziehen.

Gemäß der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MID NRW)⁴⁴ treten insbesondere bei der Verfügbarkeit eines Pkw deutliche Unterschiede zwischen Männern und Frauen auf. Während ca. 80% der Männer jederzeit über einen Pkw verfügen, trifft dies für nur etwa 62% der Frauen zu.

Darüber hinaus legen Frauen weitaus häufiger Begleitwege (z.B. mit Kindern) und Einkaufswege zurück⁴⁵, des Weiteren steigt der Anteil berufstätiger Mütter.

42 Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) i. d. Fassung vom 18. Mai 2004.

Die Richtlinie beinhaltet u.a. Regelungen über technische Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wie z.B. behindertengerechte Einstiege, Einstiegshilfen (Rampen, Absenkvorrichtungen, etc.), tlw. stufenlose Sitzbereiche in Türnähe u.s.w.

43 Die Vestische Straßenbahnen GmbH plant zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 2006 die Haltestellen, die einen „stufenlosen Einstieg“ ermöglichen, sowohl im Fahrplanbuch aufzulisten als auch im Liniennetzplan farblich zu hinterlegen. Es werden nur die Haltestellen hervorgehoben, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ein optimales Heranfahen der Fahrzeuge an die Haltestelle ermöglichen. Alle übrigen mit Hochbord ausgestatteten Haltestellen werden nicht explizit dargestellt. (Quelle: Aussagen Vestische Straßenbahnen GmbH, Mai 2006).

44 DIW Berlin; Infas: „Mobilität in Deutschland - Ergebnisbericht Nordrhein-Westfalen“ 2002.

45 Ebenda.

Um diese vielfältigen Anforderungen aus Nutzersicht der Frauen erfüllen zu können, ist ein attraktives ÖPNV-Angebot von großer Bedeutung. So ist z.B. bei der Liniennetz- und Fahrplangestaltung nach Möglichkeit die Anbindung und Erschließung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie von relevanten Einrichtungen wie Kinderbetreuungs- und Freizeiteinrichtungen mit fußläufiger Erreichbarkeit von Haltestellen zu gewährleisten. Zudem ist ein schnelles und häufig verkehrendes ÖPNV-Angebot wünschenswert.

Frauen stellen eine wichtige Nutzergruppe und ein erhebliches Fahrgastpotenzial im ÖPNV dar. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Gewaltbereitschaft in unserer Gesellschaft fühlen sich Frauen jedoch verstärkt verunsichert, was nicht selten zu einer Mobilitätseinschränkung, in bestimmten Fällen zu einem völligen Mobilitätsverzicht besonders abends und nachts führt. Es ist eine vordringliche Aufgabe der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen dem durch spezielle (Gestaltungs-) Maßnahmen entgegenzuwirken:

- sicherer Zugang zum ÖPNV durch Vermeidung bzw. Beseitigung von Angsträumen (z.B. Übergänge statt Unterführungen, beleuchtete, übersichtliche und sichere Zuwege),
- Gewährleistung der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum sowohl an Haltestellen wie auch im Haltestellenumfeld insbesondere abends (z.B. Belebung der Umgebung durch Ansiedlung von Nutzungen, transparente Gestaltung sowie gute Einsehbarkeit des Haltestellenbereichs),
- bedarfsgerechte Fahrangebote für die unterschiedlichen Nutzerinnengruppen in der Schwachverkehrszeit abends und am Wochenende (z.B. Bedienung mit dem Anrufsammeltaxi (AST) mit der Möglichkeit der Beförderung bis vor die Haustür, Taxiruf in den Bussen an die Ausstiegshaltestelle),
- bedarfsgerechte Ausstattung der Fahrzeuge z.B. Stellplätze für Kinderwagen in Türnähe und Absenkanlagen gemäß der EU-Richtlinie 2001/85/EG⁴⁶ und
- Sicherheit im Fahrzeug durch höhere Aufmerksamkeit und Hilfsbereitschaft von Seiten des Fahrpersonals (siehe Kapitel 6.5.5.1).

Ein Großteil der Hinweise deutet darauf hin, dass eine frauenorientierte Nahverkehrsplanung über die Anforderungen einer speziellen Nutzergruppe hinaus geht und vielmehr als eine ganzheitliche und querschnittsorientierte Aufgabe zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Nutzergruppen verstanden werden muss.

46 Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) i. d. Fassung vom 18. Mai 2004.

6.4 Qualität des ÖPNV und Konkurrenzfähigkeit zum MIV

Um die Zielsetzung und den Anspruch eines gegenüber dem MIV konkurrenzfähigen ÖPNV gewährleisten zu können, muss der ÖPNV Qualitäten aufweisen, die diese Konkurrenzfähigkeit gewährleisten.

Der ÖPNV kann i.d.R. unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten jedoch nicht in allen Teilbereichen eines Nahverkehrsraumes die gleichen Verkehrsaufgaben im Hinblick auf die differenzierten Mobilitätsmärkte wahrnehmen sowie flächendeckend die gleiche Attraktivität im Vergleich zur Pkw-Nutzung herausbilden.

Aufgrund dieser unterschiedlichen Rahmenbedingungen wird im Nahverkehrsplan bei der Qualitätsbewertung des ÖPNV folgender strategischer Ansatz verfolgt:

- Orientierung der ÖPNV-Angebotsqualität an der etablierten Anziehungskraft der Stadtgebiete als Arbeitsplatz-, Wohn- und Versorgungsstandorte und an historisch gewachsenen Verkehrsbeziehungen,
- Ausrichtung der Nahverkehrsplanung auf eine marktorientierte Angebotsstrategie und
- gezielte Stärkung der nachfragestarken Achsen mit ausbaufähigen Marktpotenzialen durch eine attraktive Bedienungs- und Komfortqualität.

Im Sinne einer gesamtwirtschaftlich optimierten Verkehrsplanung lassen sich dabei räumlich drei unterschiedliche Bereiche mit unterschiedlicher Qualitätsausprägung des ÖPNV und damit einer entsprechenden Aufgabenteilung zwischen ÖPNV und MIV definieren.

1. Korridor mit Qualitätskategorie A: "ÖPNV als konkurrenzfähiges Verkehrssystem zum MIV" in Gebieten und Relationen mit hoher Verkehrsnachfrage

Der Qualitätsanspruch eines „konkurrenzfähigen ÖPNV“ erfordert erfahrungsgemäß in einer Stadt mit der Größe und der Zentralität Bottrops als Mindestqualität in der Haupt- und der Normalverkehrszeit einen 10-Minuten-Takt.

Für den Anspruch der „Konkurrenzfähigkeit“ ist aber nicht nur die Taktichte relevant, hier sind außerdem Merkmale wie Fahrzeugqualität, Reisegeschwindigkeit, etc. von Belang.

Zu dieser Kategorie gehören im heutigen ÖPNV-Netz die Relationen im Kernbereich (vorrangig ZOB – Hbf.), die Verbindungen zwischen ZOB /Innenstadt und den Stadtteilen Eigen (im weiteren Verlauf Richtung Gladbeck) und Boy sowie die Verbindung nach Oberhausen (CentrO).

In den verdichteten Gebieten der Stadt Bottrop mit entsprechend hoher Verkehrsnachfrage sollte der ÖPNV im Qualitätsmerkmal der Kategorie A entwickelt werden und grundsätzlich soweit wie möglich Vorrang erhalten.

2. Korridor mit Qualitätskategorie B: "ÖPNV als Alternativsystem zum MIV" in Gebieten und Relationen mit mittlerer Verkehrsnachfrage

Der Anspruch eines ÖPNV in der Qualität eines „wahrnehmbaren Alternativsystems“ erfordert, bezogen auf die Situation in Bottrop, als Mindestqualität in der Haupt- und der Normalverkehrszeit einen 20-Minuten-Takt.

Im heutigen ÖPNV-Netz wird diese Kategorie u.a. von folgenden Verbindungen gebildet:

- Kirchhellen – Grafenwald – ZOB,
- ZOB – Batenbrock Süd – Welheim und
- ZOB – Fuhlenbrock.

3. Korridor mit Qualitätskategorie C: "ÖPNV als Grundversorgung" in Gebieten und Relationen mit geringer Verkehrsnachfrage

In Gebieten, in denen der ÖPNV nicht die Qualität der Kategorien A und B erreicht, kann dieser nur eine Grundversorgung übernehmen. In der Regel handelt es sich dabei um Gebiete mit sehr geringer Nutzungsdichte und damit geringer Verkehrserzeugung.

Aufgrund des geringen Nachfragepotenzials kann hier nur ein ÖPNV-Grundangebot vorgehalten werden. Hier wäre auch mit erheblichem Aufwand keine Verlagerung größerer Verkehrsmengen auf den ÖPNV möglich.

■ **Tabelle 22:** Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes

Kategorie	Definition	Anforderung an Bedienungsqualität HVZ+NVZ
A	⇒ ÖPNV als konkurrenzfähiges Verkehrssystem zum MIV	⇒ 10-Min.-Takt und besser
B	⇒ ÖPNV als Alternativsystem zum MIV	⇒ 20-Min.-Takt und besser
C	⇒ ÖPNV als Grundversorgung	⇒ Ohne (bedarfsgerecht)

■ **Karte 7:** Differenzierung des ÖPNV-Netzes in Qualitätskategorien im Bestand (Bedienungsqualität in Bezug zur Konkurrenzfähigkeit zum MIV) im Anhang

6.5 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Die nachfolgend festgelegten Qualitätsstandards sind verbindlich für die weitere Ausgestaltung des Angebotes und der Infrastruktur im ÖPNV. Bei Veränderungen (z.B. Fahrplanoptimierungen und Investitionen) haben die Verkehrsunternehmen die Einhaltung der Standards und der Anforderungen sicherzustellen.

Können die Anforderungen von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Veränderungen aus unterschiedlichen Gründen nicht eingehalten werden, ist der Aufgabenträger zwingend und rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Der Aufgabenträger entscheidet, ob er der Veränderung, die ggf. zur Unterschreitung der festgelegten Qualitätsstandards führen würde, zustimmt oder ob er zusätzlich die Einhaltung der festgelegten Anforderungen finanziert.

6.5.1 Kriterien der Verkehrsbedienung

Im Rahmen der Analyse wird das bestehende ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum untersucht und bewertet. Im Mittelpunkt der Bewertung steht die Qualität des Bedienungsangebotes aus Sicht des Nutzers. Es werden in erster Linie die Qualitätsmerkmale berücksichtigt, die von Seiten der Fahrgäste an das ÖPNV-Angebot gestellt werden:

- Einzugsbereich der Haltestelle (fußläufige Entfernung),
- Anzahl der Fahrtenpaare pro Zeitfenster, Taktfolge innerhalb eines Betriebszeitfensters,
- Reisezeit /Umsteigehäufigkeit,
- Anschlussqualität,
- Infrastruktur,
- Pünktlichkeit und
- Kundenservice.

Die Ergebnisse der Mängelanalyse sind in Karte 8 zusammenfassend dargestellt.

- **Karte 8:** Mängel- und Schwächenanalyse ÖPNV (Analysestand August 2005) im Anhang

6.5.1.1 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort. Dabei werden in Anlehnung an die VDV-Empfehlung (2000)⁴⁷ die in Tabelle 23 dargestellten Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche (Luftlinie) herangezogen.

■ **Tabelle 23:** Erschließungsqualität Stadt Bottrop; Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche

- 300 Meter bei Bus- und TaxiBushaltestellen in dicht besiedelten Gebieten
- 500 Meter bei Bus- und TaxiBushaltestellen in Randbereichen und Gebieten mit geringer Siedlungsdichte bzw. unbebauten Gebieten
- 1.000 Meter bei Bahnhöfen und Haltestellen im SPNV

Die Anwendung des Radius 1.000 m für SPNV darf nicht dazu führen, dass sich der Busverkehr in der Feinerschließung aus heute angebundenen Wohnquartieren zurückzieht.

Der Einzugsbereich sollte 80% der Einwohner und Arbeitsplätze in den Teilflächen überdecken⁴⁸.

6.5.1.2 Anforderungen an die Bedienungsqualität

Methodik

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung sind.

Die Anforderungen an die Bedienungsqualität stehen in direktem Zusammenhang mit dem in Kapitel 6.4 „Qualität des ÖPNV und Konkurrenzfähigkeit zum MIV“ beschriebenen Ansatz der differenzierten Qualitätskategorien des ÖPNV. Diese dort definierten Qualitätskategorien berücksichtigen ausdrücklich nicht die gebietstypischen Merkmale der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit, sondern zeigen unabhängig von der Siedlungsdichte die grundsätzlichen Anforderungen in Bezug zur Konkurrenzfähigkeit auf.

Die nachfolgend beschriebenen „Bedienungsstandards“ wurden dagegen auf der Basis der gebietstypischen Merkmale der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit definiert⁴⁹.

47 VDV – Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000.

48 Bei der Ermittlung der erschlossenen Einwohner werden die Erschließungsgrade auf verkehrsrelevante Flächen bezogen. Wälder, Grün- und Wasserflächen werden, sofern sie ein Durchschnittsmaß deutlich überschreiten, nicht berücksichtigt. Des Weiteren ist die Trennwirkung natürlicher und künstlicher Zäsuren zu berücksichtigen.

- **Abbildung 9:** Zusammenhang zwischen „Differenzierte Qualitätskategorien des ÖPNV“ und „Bedienungsstandards“

Differenzierte Qualitätskategorien des ÖPNV

(beschreiben Bedienungsqualität des ÖPNV hinsichtlich der Konkurrenzfähigkeit zum MIV ohne Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte)

- 1. Korridor mit Qualitätskategorie A: "ÖPNV als konkurrenzfähiges Verkehrssystem zum MIV" in Gebieten und Relationen mit hoher Verkehrsnachfrage
- 2. Korridor mit Qualitätskategorie B: "ÖPNV als Alternativsystem zum MIV" in Gebieten und Relationen mit mittlerer Verkehrsnachfrage
- 3. Korridor mit Qualitätskategorie C: "ÖPNV als Grundversorgung" in Gebieten und Relationen mit geringer Verkehrsnachfrage:

→ die für die Konkurrenzfähigkeit zum MIV erforderliche Bedienungsqualität



Anforderungen an die Bedienungsqualität („Bedienungsstandards“)

(beschreiben Bedienungsqualität nach Gebietskategorien und berücksichtigen spezifisch die Kriterien Nachfragepotenzial und Wirtschaftlichkeit)

→ die nach Gebietskategorien angemessene Bedienungsqualität

Neben der Differenzierung nach der raumordnerischen Funktion der Teilräume muss für die Bedienungssystematik auch nach Tagesverkehr (Haupt- und Normalverkehrszeit) sowie nach Früh-, Spät- und Wochenendverkehr (Schwachverkehrszeit) unterschieden werden. Im Sinne einer guten Merkbarkeit sollte hierbei von einem Grundraster der Vertaktung ausgegangen werden, welches an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird.

49 Die Standards wurden dabei nicht „willkürlich“ festgelegt, sondern sie basieren auf den Richtlinien zur Nahverkehrsplanung verschiedener Bundesländer und auf den Inhalten von Nahverkehrsplänen vergleichbarer Großstädte.

Gebietskategorien

Die Definition der Bedienungsstandards erfolgt differenziert für die in Tabelle 24 dargestellten Gebietskategorien.

■ **Tabelle 24:**

Kategorisierung der Stadtgebiete nach Nutzungsdichte ⁵⁰ (Gebietskategorien Stadt Bottrop)

Kategorie	Definition	Stadtteil
Kategorie I	Gebiete mit hoher Nutzungsdichte (≥ 2.500 EW/km ²)	Altstadt Süd-West Nord-Ost Eigen Boy Batenbrock-Nord Batenbrock-Süd Fuhlenbrock-Heide Fuhlenbrock-Wald ⁵¹
Kategorie II	Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte (≥ 400 EW/km ²)	Welheim Ebel/Welheimer Mark Süd Kirchhellen-Mitte Kirchhellen-Nord/Ost (Feldhausen) ⁵² Grafenwald
Kategorie III	Gebiete mit sehr niedriger Nutzungsdichte (< 400 EW/km ²)	Kirchhellen-Nord/West Kirchhellen-Nord/Ost (außer Feldhausen) Teilbereiche Kirchhellen-Süd/Grafenwald

50 Die Kategorisierung berücksichtigt sowohl die Einwohnerdichte als auch die Arbeitsplatzdichte.

51 Der stat. Bezirk Fuhlenbrock Wald wird in weiten Teilen bestimmt durch Brachen und nicht besiedelte Flächen. Der zentrale Bereich weist hingegen eine hohe Bevölkerungsdichte auf. Aus diesem Grund erfährt Fuhlenbrock-Wald eine Höherstufung und wird der Kategorie I zugeordnet.

52 Als Maßstab für die Kategorisierung gilt die Fläche der besiedelten Bereiche im Raum Feldhausen und im Raum Welheimer Mark.

Richtwerte der Bedienungsqualität (Bedienungsstandards)

Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden in Tabelle 25 und Tabelle 26 Mindesttaktzeiten definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt. Maßgebend für die Bewertung ist die Anbindung der Gebiete an die Innenstadt /den ZOB.

■ **Tabelle 25:** Richtwerte für Bedienungshäufigkeit aller Verkehrstage (Takt) ⁵³

Kategorie	HVZ	NVZ (Mo – Fr)	NVZ (Sa)	SVZ I / SVZ II
Kategorie I	10´	10´	15	20´ auf Hauptachsen, sonst 30´
Kategorie II	20´	20´	30	30´
Kategorie III	60´	60´	60	60´

■ **Tabelle 26:** Richtwerte für Bedienungshäufigkeit (Fahrtenpaare je Stunde) ⁵⁴

Kategorie	HVZ	NVZ	SVZ I / SVZ II
Kategorie I	6	6	3 (2)
Kategorie II	3	3	2
Kategorie III	1	1	1

Unter Berücksichtigung der Siedlungsdichte und damit grundsätzlich im Zusammenhang stehenden Nachfragepotenziale wird für die Gebietskategorie I bei der Festlegung des Bedienungsstandards somit der Anspruch eines „konkurrenzfähigen ÖPNV“ zu Grunde gelegt, bei der Gebietskategorie III bedingt durch die geringen Potenziale jedoch nur der Anspruch einer „Grundversorgung“.

Verkehrszeiten

Der Betriebszeitraum sowie die einzelnen Betriebszeitfenster sind anhand der Analyse der Tagesganglinie der ÖPNV-Verkehrsnachfrage sowie anhand typischer Nutzerstrukturen (z.B. Beruf, Ausbildung, Besorgung, Freizeit) für bestimmte Zeitabschnitte definiert worden.

53 In Anlehnung an VDV – Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000.

54 In Anlehnung an VDV – Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000.

■ **Tabelle 27:** Definition Verkehrszeiten Montag bis Freitag

Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Hauptverkehrszeit	HVZ	06:00 – 08:00, 12:00 – 14:00, 16:00 – 18:00
Nebenverkehrszeit	NVZ	08:00 – 12:00, 14:00 – 16:00, 18:00 – 20:00
Schwachverkehrszeit I	SVZ I	04:30 – 06:00
Schwachverkehrszeit II	SVZ II	20:00 – 24.00 ⁵⁵

■ **Tabelle 28:** Definition Verkehrszeiten Samstag und Sonntag /Feiertag

Tag	VZ	Betriebszeitfenster
Sa	NVZ	09:00 – 16:00
	SVZ	06:00 – 09:00, 16:00 – 24:00 ⁵⁶
So und Feiertag	SVZ	07:00 – 24:00

Die Richtwerte für die Bedienungsqualität berücksichtigen die im ersten NVP aufgestellten Anforderungen⁵⁷. Diese Richtwerte wurden definiert unter Berücksichtigung

- des Grundtaktes und somit der Verknüpfungswirkung der S9,
- der Ladenöffnungszeiten sowie
- der Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im motorisierten Verkehr und im öffentlichen Nahverkehr.

Für den Nachtverkehr werden an dieser Stelle keine allgemeinen Bedienungsstandards definiert, da dieser hinsichtlich der spezifischen Zielgruppen (die auch ihr Verhalten schneller als andere Zielgruppen ändern) differenzierter zu betrachten ist. Vor dem Hintergrund der gestiegenen Bedeutung des Freizeitverkehrs sowie der Optimierungsmöglichkeiten im Tages- und Nachtnetz wird auf dieses Thema gesondert im Entwicklungskonzept eingegangen.

55 Bedienung durch NachtExpress-Linien in der Nacht von Freitag auf Samstag bis 04:00 bzw. 05:30 Uhr.

56 Bedienung durch NachtExpress-Linien in der Nacht von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen bis 04:00 bzw. 05:30 Uhr.

57 Spiekermann GmbH & Co.: Nahverkehrsplan Bottrop, 1998 (siehe S. 81 u. S. 84, Tabelle).

6.5.1.3 Anforderungen an die Erreichbarkeit

Wichtigster Faktor im Hinblick auf die Erreichbarkeit ist die Reisezeit. Im Rahmen des NVP werden Richtwerte definiert, innerhalb derer ein Fahrgast bestimmte Ziele erreichen kann.

In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV wird festgelegt, dass die Beförderungszeit zum jeweiligen Zentrum nicht mehr als 20 Minuten betragen sollte.

6.5.1.4 Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit

Ähnlich wie für die Reisezeit gilt auch für die Umsteigehäufigkeit die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten.

Umsteigefreie Verbindungen sind aus allen Stadtteilen in Richtung Innenstadt /ZOB vorzusehen. Für Relationen aus Gebieten der Kategorie III wird maximal ein Umstieg zugelassen.

Vor dem Hintergrund der Erhöhung möglicher SPNV-Fahrgastpotenziale sollten aus den Gebieten der Kategorie I und II umsteigefreie Busverbindungen auch zum Hauptbahnhof vorgesehen werden.

6.5.2 Zielwerte für Anschlussqualitäten

6.5.2.1 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Als Zielwerte für einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb werden folgende Kriterien definiert:

- als verbindliche Abfahrtszeit gilt die 1. Sekunde der jeweiligen Taktminute,
- Verfrühungen sind nicht zulässig,
- bei Stadtverkehrslinien gilt eine Karenzzeit von drei Minuten und
- bei stadtgrenzenüberschreitenden Linien eine Karenzzeit von fünf Minuten.

6.5.2.2 Verknüpfungspunkte

Im ÖPNV-Netz sind fahrplantechnisch attraktive Verknüpfungspunkte (Umsteigepunkte) zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, Bedienungsebenen und Linien vorzusehen. Diese Verknüpfungspunkte müssen eine nutzerfreundliche Gestaltung und Ausstattung besitzen (z.B. Dynamisches Fahrgastinformationssystem).

Das ÖPNV-Gesamtsystem ist so zu strukturieren, dass an den Verknüpfungspunkten in den Hauptrelationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten bestehen.

- **Tabelle 29:** Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten /Systemknoten (max. Übergangszeiten in Minuten)

	Systemknoten 1. Ordnung	Systemknoten 2. Ordnung
Bus /Schiene	10	15
Bus /Bus	5	10

Systemknoten 1. Ordnung: Hauptumsteigepunkte (im Bestand: ZOB, Hauptbahnhof)

Systemknoten 2. Ordnung: Nebenumsteigepunkte (im Bestand: Schulze-Delitzsch-Straße (Kirchhellen), Boyer Markt, Eigen Markt, Schneider Straße/Bottroper Straße (Grafenwald))

Anmerkung: Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z.B. Behinderungen und Störungen durch MIV) mit regelmäßigem Auftreten ist ein Zuschlag von bis zu 5 Minuten zulässig.

6.5.3 Anforderungen an das Platzangebot

Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) sind die Standards des VDV anzusetzen. Um der Konkurrenzsituation mit dem MIV hinsichtlich der Komfortansprüche Rechnung zu tragen, sollte der Besetzungsgrad in der Regel folgende Werte nicht überschreiten:

- HVZ: 65 % als Mittelwert über die Spitzenstunde,
- NVZ: 50 % als Mittelwert über eine Stunde; bei Fahrten mit einer Fahrzeit über 15 Minuten soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen,
- SVZ: jedem Fahrgast sollte ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.

6.5.4 Anforderungen an die Qualität der Infrastruktur

6.5.4.1 Haltestellen

Die Beförderungsqualität wird in großem Maße durch die Ausstattung der Haltestellen definiert.

Die Haltestelle dient dem potenziellen ÖPNV-Nutzer als Zugangsstelle zu dem Verkehrssystem und ist somit ein Aushängeschild für das Verkehrsunternehmen. Das äußere Erscheinungsbild sowie Lage und Erreichbarkeit bestimmen in nicht unwesentlichem Maße die Entscheidung des Kunden, den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

Richtungshaltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen; so kann dem Fahrgast die Orientierung erleichtert werden. Im Bereich der Haltestellen sollten, soweit erforderlich, Querungshilfen angelegt sein. Je nach Verkehrsstärke können im Bereich von Schulen auch signalisierte Fußgängerüberwege notwendig sein. Nichtsignalisierte Querungsräume sollten beleuchtet sein.

Haltestellenausstattung

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV und beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz prinzipiell die Belange mobilitätsbehinderter Personen zu berücksichtigen.⁵⁸ Bei Aus- und Neubau von öffentlichen Verkehrsanlagen sind diese barrierefrei und behindertenfreundlich zu gestalten.

Die Stadt Bottrop hat im Rahmen eines Haltestellenausbauprogramms gemeinsam mit dem Behindertenbeirat und dem Bau- und Verkehrsausschuss diverse Standards für Haltestellenausstattungen festgelegt, nach denen in den folgenden Jahren alle Haltestellen ausgebaut werden sollen.

⁵⁸ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002.

■ **Tabelle 30:** Pflichtausstattung von Haltestellen nach Haltestellenausbauprogramm⁵⁹

Pflichtausstattung	Zuständigkeit
<i>behindertengerechter Umbau</i>	
einheitlicher Standard für die Pflasterung	Kommune
Buskapsteine (16 bis 18 cm hoch)	Kommune
Leitsystem für Personen mit Sehbehinderung (Aufmerksamkeitsfelder, einheitl. System von Auffangstreifen, Leitlinien aus sinusprofilierten Platten)	Kommune
<i>Ausstattungsmerkmale Haltestelle</i>	
Standardfarbe aller Einrichtungsmerkmale ist Verkehrsrot (Corporate Design)	Kommune
Schild mit Liniennummern und Haltestellenname	Verkehrsunternehmen
bei Neueinrichtung bzw. Austausch Fahrplan in geeigneter Darstellung in rotem Rahmen an rotem Mast, wenn kein Unterstand möglich ist	Verkehrsunternehmen
Tarifinformationen	Verkehrsunternehmen
schematischer Liniennetzplan und Umgebungsstadtplan	Verkehrsunternehmen
einsehbarer, wettergeschützter Unterstand mit Sitzmöglichkeiten und Schaukasten für Fahrplan etc.	Kommune
geeignete Beleuchtung	Kommune
Abfallbehälter mit Zigaretteneinwurf	Kommune

■ **Tabelle 31:** Zusatzausstattung von Haltestellen⁵⁹

Zusatzausstattung	Zuständigkeit
Querungsanlage über die Fahrbahn	Kommune
Sitzgelegenheit an Haltestellen ohne Wartehalle	Kommune
Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs	Verkehrsunternehmen
ggf. Fahrradständer	Kommune
ggf. Park-and-ride	Kommune

Der Bau von Wartehallen wird als Grundausrüstung für jede Haltestelle angestrebt. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit sowie des straßenverkehrs- und baurechtlich Machbaren ist die Sinnhaftigkeit dieser Anforderung für jede Haltestelle im Einzelnen zu prüfen.

⁵⁹ Bei Haltestellen mit geringer Frequentierung (< 50 Ein- und Aussteiger pro Tag) ist die Sinnhaftigkeit der einzelnen Ausstattungselemente im Einzelfall zu prüfen.

An zentralen Haltestellen ist die Einrichtung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems (DFI) anzustreben. Weiterhin sind zusätzliche Informationen (z.B. ein Stadtplan) sowie ergänzende Infrastruktureinrichtungen (z.B. Telefon) wünschenswert.

Für Haltestellen ohne Wartehalle ist die Einrichtung von Sitzgelegenheiten im Einzelfall zu prüfen. Haltestellen in zentraler Lage sind, soweit es die örtlichen Gegebenheiten zulassen, konsequent mit Bänken („Stadtgitter“, ca. 3 Personen, ohne Lehne) auszustatten. Bei Haltestellen in dezentraler Lage ist das Umfeld auf die infrastrukturellen Gegebenheiten zu überprüfen.

Die Haltestellen in der Stadt Bottrop sind hinsichtlich Erreichbarkeit, sozialer Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Kundenservice und Nutzerinformation zu verbessern. Priorität besitzen dabei die Haltestellen mit den höchsten Kundenpotenzialen, die zentralen Haltestellen, Haltestellen für schutzbedürftige Fahrgastgruppen sowie Haltestellen mit sozialem Umfeld (z.B. Krankenhäuser, Friedhöfe etc.).

Die Haltestellenausstattung sollte die o.g. Anforderungen unter Berücksichtigung wirtschaftlicher sowie betrieblicher und straßenbautechnischer Aspekte weitestgehend bedarfsgerecht erfüllen.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln an den Haltestellen

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Insbesondere dort, wo der ÖPNV kein lückenloses Angebot bereitstellen kann, werden der motorisierte Individualverkehr und das Fahrrad zu wichtigen Ergänzungsverkehrsmitteln. Um diese mit dem ÖPNV bzw. SPNV zu verknüpfen, sind Park-and-ride-Anlagen sowie Bike-and-ride-Anlagen erforderlich.

Park-and-ride-Angebote an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Schienenverkehr sollen in kostengünstiger Form ausgebaut werden. Dabei ist ein schrittweiser Ausbau der Kapazitäten bei sich entwickelnder Nachfrage zu berücksichtigen. Der Einzugsradius für Park-and-ride liegt in der Regel bei etwa 20 km.

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung wird eine kombinierte Nutzung von Fahrrad und ÖPNV (**Bike-and-ride**) in den radverkehrsrelevanten Teilräumen als wichtige Zielsetzung definiert. Dadurch können die Einzugsbereiche und die Zugänglichkeit der Haltestellen und Bahnhöfe erweitert und die Erschließungswirkung des ÖPNV-Systems verbessert werden. Der Einzugsbereich von Haltestellen wird durch die Einführung von Bike-and-ride-Anlagen auf etwa 5 km erweitert. Vorzusehen sind Fahrradabstellanlagen an wichtigen zentralen Haltestellen und Verknüpfungspunkten des Busverkehrssystems⁶⁰ sowie an Haltestellen in den Ortslagen, die durch den Haltestellenradius der Tabelle 23 nicht vollständig mit dem ÖPNV erschlossen werden. Bei der Gestaltung der Fahrradabstellanlagen ist sowohl die Nutzerfreundlichkeit als auch der Diebstahlschutz zu berücksichtigen. Aus diesem Grund wird als

60 Wichtige Verknüpfungspunkte des ÖPNV: ZOB, Eigen Markt, Schneider Str. / Bottroper Str., Schulze-Delitzsch-Straße;
Verknüpfungspunkte mit SPNV: Hauptbahnhof, Boy, Vonderort, Feldhausen.

Standardlösung für die Stadt Bottrop der „VRR-Bügel“ vorgesehen. Der ZOB sowie der Hauptbahnhof verfügen über Radstationen, für die übrigen SPNV-Haltestellen sind konventionelle Fahrradabstellanlagen oder Bikey-Boxen vorgesehen.

6.5.4.2 Fahrzeugausstattung

Neben der Haltestellenausstattung ist das wichtigste Definitionsmerkmal für die Beförderungsqualität die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge.

Der Fahrzeugeinsatz soll, soweit es die betrieblichen Belange zulassen, hinsichtlich der Qualität vorrangig nach der Bedeutung der Linien bzw. Verbindungen und einer Produktdifferenzierung erfolgen. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität (unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte) beim Premium-Produkt „SchnellBus“. Für die Betriebsreserve und Verstärkerfahrzeuge können ggf. abweichende Standards vereinbart werden.

Im Rahmen der Bezuschussung von Fahrzeugen über das ÖPNV-Gesetz NRW sind wesentliche Ausstattungselemente als Mindestvoraussetzung bereits vorgegeben.

Grundsätzlich sind Niederflurfahrzeuge anzuschaffen. Fahrzeuge ohne Niederflur sollen ausschließlich als Verstärkerfahrzeuge oder nur kurzzeitig (z.B. Werkstattreserve) eingesetzt werden.

Folgende Ausstattungsstandards sind bei Neuanschaffungen zu gewährleisten:

- akustische und visuelle Fahrgast-Informationssysteme (Fahrzielanzeige außen –über dem Fahrerstand und über der Einstiegstür beim Fahrer-⁶¹, Haltestellenanzeige innen, Haltestellenansage innen),
- Info-Bildschirme (Anzeige der Haltestellenfolge),
- Klimaanlage,
- Bordrechner,
- mechanische Rampe für Rollstuhlfahrer,
- Videoüberwachung und
- Vertriebstechnik mit bargeldloser Bezahlung.

Die Technik zur betrieblichen Kommunikation soll auch zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen untereinander kompatibel sein, um insbesondere die Abstimmungen zur Anschlusssicherung gewährleisten zu können.

Die Stadt Bottrop verfolgt einen hohen Fahrzeugstandard hinsichtlich des Einsatzes von umweltfreundlichen Antriebsarten. Bei Neuanschaffungen sind grundsätzlich Rußpartikelfilter bzw. die entsprechend relevanten Euro-Nor-

⁶¹ Ausbildung der seitlichen Fahrzielanzeige am Bus mit Leuchtdiodenanzeigen ist zu prüfen.

men vorzusehen. Bei vorhandenen Fahrzeugen ohne Rußpartikelfilter ist eine Nachrüstung zu prüfen.

Bei der Fahrzeug-Außenwerbung soll zukünftig, unter Beachtung der bestehenden Verträge mit den Vermarktungsfirmen, auf eine geringe Einschränkung der Durchsichtigkeit der Fensterflächen geachtet werden.

Die Fahrzeugflotte ist im Zusammenhang mit Neubeschaffungen sukzessive an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)⁶² auf Barrierefreiheit durch Ausrüstung mit mechanischen Einstiegsrampen, stufenlosen Einstiegen und teilweise stufenlosen Sitzbereichen in Türnähe anzugleichen (bei Fahrzeugen im Bestand ggf. Nachrüstung, wenn Ausrüstungsmerkmal nicht realisiert wurde und Nachrüstung unter Kostengesichtspunkten machbar ist).

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten⁶³.

6.5.5 Qualitätsanforderungen Betrieb

6.5.5.1 Fahrpersonal

Aus Sicht des Aufgabenträgers werden grundsätzliche Anforderungen für eine kundenorientierte Verkehrsdurchführung definiert.

Die Verkehrsunternehmen haben bei der Auswahl des Personals zu gewährleisten, dass dieses den gehobenen Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV hinsichtlich einer umfassenden Dienstleistungs- und Kundenorientierung entspricht. Im Stadtgebiet Bottrop sollen nur ausreichend ausgebildete und geschulte Fahrer eingesetzt werden.

Die Verkehrsunternehmen (Konzessionäre) haben, auch beim Einsatz von Subunternehmern, weitgehend die nachfolgend definierten Anforderungen zu gewährleisten.

- Das Fahrpersonal und das Servicepersonal hat die mit dem Verkehrsunternehmen abgestimmte Dienstkleidung (einheitlich und gepflegt) zu tragen. Ausnahmen können für Verstärkerverkehre mit kurzzeitigem Einsatz vereinbart werden.
- Vom Verkehrsunternehmen sind in regelmäßigen Abständen (mind. zweimal im Jahr) Qualitätskontrollen beim Fahrpersonal durchzuführen.

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

63 Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) i. d. Fassung vom 18. Mai 2004.

- Mitarbeiterschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung, Deeskalation und Arbeitssicherheit sind regelmäßig (mindestens halbjährlich) bzw. bei Umsetzung von Neuerungen durchzuführen. Die Fahrer müssen pro Jahr mindestens an einer Schulungen teilnehmen (mittelfristiges Ziel: zwei Schulungen pro Jahr). Die Teilnahme des Fahrpersonals an den Schulungen ist ggf. durch Teilnahmebestätigungen nachzuweisen. Mit den Fahrern sind mindestens einmal pro Jahr Trainingsmaßnahmen zur Bewältigung von Konfliktsituationen (z.B. Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste) durchzuführen.
- Nach erfolgter Ausbildung und Einweisung des Fahrpersonals von Subunternehmern sind diese bei Veränderungen durch das eigene Unternehmen selbständig zu schulen.
- Das Fahrpersonal soll über ausreichende Kenntnisse zu Fahrplan, Liniennetz und den relevanten Anschlussbeziehungen sowie zur örtlichen Situation (z.B. Freizeit- und Kulturziele) verfügen und hierzu dem Fahrgast bei Bedarf Auskunft geben.
- Zur Betriebsaufnahme bzw. bei Personalneueinstellungen im laufenden Vertrag sind ausreichende Grundkenntnisse des Fahrpersonals hinsichtlich der Netz- und Tarifstruktur sowie Mindestkenntnisse hinsichtlich der Ortskundigkeit zu gewährleisten.
- Durch ausgeglichene und vorausschauende Fahrweise ist das Fahrpersonal angehalten, Gefahrensituationen für den Fahrgast zu vermeiden.
- Über Änderungen im Betriebsablauf (Fahrweg, Haltestellenbedienung, Verspätungen, veränderte Umsteigesituationen) sind die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich durch Service- und Aufsichtsmitarbeiter und/oder durch das Fahrpersonal zu informieren. Bei fehlender oder ausgefallener Haltestellenansage sollen die Haltestellen mit deren Namen rechtzeitig und deutlich akustisch angekündigt werden.
- Die Fahrer sollen sich grundsätzlich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit verhalten. Gebrechlichen, behinderten Kunden, Rollstuhlfahrern bzw. Kunden mit Kinderwagen ist, soweit es die verkehrliche Lage zulässt, beim Ein- und Ausstieg Hilfe zu leisten.
- Im Falle der Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste sind durch das Fahrpersonal entsprechende Maßnahmen einzuleiten (Information der Leitstelle, Aufforderung zum Verlassen des Fahrzeuges, ggf. Hinzuziehung der Polizei).

Detaillierte Anforderungskriterien an das Fahrpersonal können im Zuge von Verkehrsdurchführungsverträgen und Ausschreibungen von ÖPNV-Verkehrsleistungen in Lastenpflichtenheften definiert werden.

6.5.5.2 Verkehrsdurchführung

Störungsmanagement

- Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen sind Ersatzverkehre innerhalb von 30 Minuten zu gewährleisten.
- Die Verkehrsunternehmen haben während des Betriebes die personelle Besetzung einer Betriebsleitstelle sowie die Kommunikation zur Leitstelle sowie zwischen den Fahrzeugen zur Abstimmung von Maßnahmen bei Störungen, Sondersituationen usw. zu gewährleisten.

Fahrzeugzustand und -reinigung

- Die Außenreinigung der Fahrzeuge ist i.d.R. zweitägig, bei Bedarf täglich, durchzuführen. Die Innenreinigung der Fahrzeuge ist täglich vorzunehmen. Die ausschließlich für den kurzzeitigen Einsatz bestimmten Fahrzeuge (Verstärkerfahrzeuge) sind alle drei Tage zu waschen und zu reinigen.
- Die Fahrzeuge müssen bei Betriebsbeginn innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein.
- Vom Fahrpersonal sind gravierende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes während der Verkehrsdurchführung bei nächstmöglicher Gelegenheit (z.B. bei einer kurzen Standzeit) zu beseitigen, wenn ein schnellstmöglicher Fahrzeugaustausch betrieblich nicht realisierbar ist. Alternativ ist eine Auswechslung der Fahrzeuge vorzunehmen.
- Grobe Vandalismusschäden (z.B. aufgeschlitzte Sitzpolster) sind kurzfristig, möglichst direkt, zu beseitigen.

Haltestellenreinigung

- Haltestellen mit Wartehalle sind alle zwei Wochen zu reinigen, andere Haltestellen alle sechs Monate. Die Reinigungsintervalle sind, sofern die Zuständigkeit bei einem Verkehrsunternehmen liegt, von diesem zu dokumentieren.
- Fehlende, beschädigte oder stark verunreinigte Kundeninformationen (z.B. Fahrpläne, Tarifinformationen) sind kurzfristig zu ersetzen.

6.5.5.3 Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen.

- Für die Annahme von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) ist grundsätzlich das gesamte eingesetzte Personal verantwortlich. Auch Fahrpersonale müssen Beschwerden und Hinweise aufnehmen, soweit bzw. sobald es die Betriebslage zulässt (z.B. durch Weitergabe und Annahme von Vordrucken). Als Kundenresonanzen sind alle eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen.
- Von den Verkehrsunternehmen sind die eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren.
- Kundenresonanzen sind innerhalb von sieben Tagen zu bearbeiten.

6.5.5.4 Qualitätssicherung

Von den Verkehrsunternehmen sind Statistiken zur Pünktlichkeit, zu Beschwerden und zu Betriebsstörungen zu führen. Im Sinne einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit im VRR wird davon ausgegangen, dass der Aufgabenträger bei Anmeldung Einblick in diese Statistiken erhält bzw. diese geliefert bekommt.

6.5.6 Umsetzung der Qualitätsstandards

Für die Umsetzung der definierten Qualitätsstandards ist der Nahverkehrsplan alleine nicht ausreichend in seiner Bindungswirkung gegenüber den Verkehrsunternehmen. Erforderlich sind zur Sicherstellung der Standards weitere vertragliche Regelungen (z.B. im Zusammenhang mit einer Betrauung oder einer Direktvergabe) mit verbindlicher Festlegung der von den Verkehrsunternehmen zu gewährleistenden Qualitäten, der vom Aufgabenträger sicherzustellenden Finanzierung sowie der Regularien, wenn Qualitäten nicht eingehalten werden (z.B. Malus-Regelungen). Malus-Regelungen für Schlecht- oder Minderleistungen (wenn möglich auch Bonus-Regelungen) können mit den Verkehrsunternehmen sinnvoll nur dann vereinbart und angewendet werden, wenn die Einhaltung der vorgegebenen Qualitätsziele objektiv nachgewiesen werden kann. Hierzu bedarf es jedoch noch der Entwicklung entsprechender Verfahren (Auswahl der Kriterien und Messverfahren).

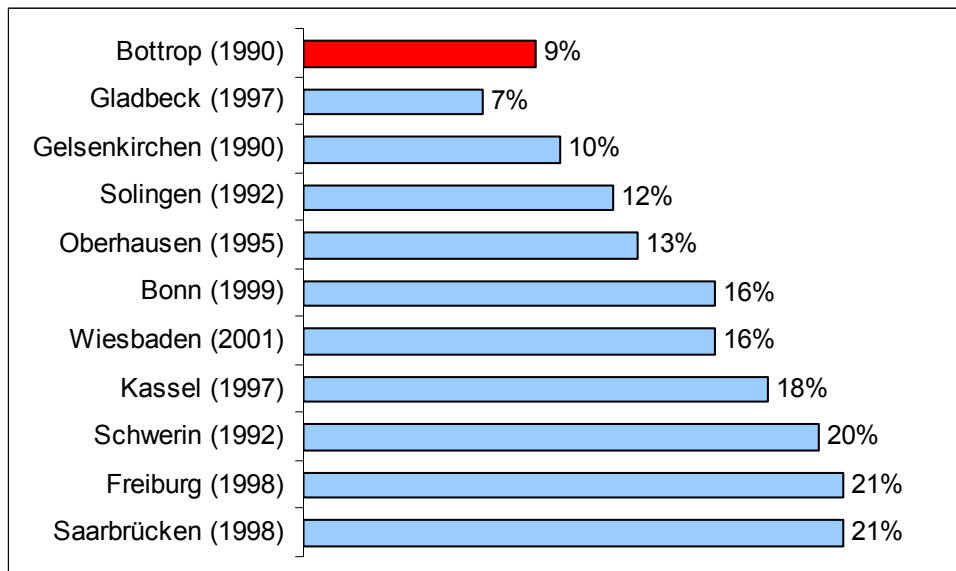
7 Stärken-Schwächen-Analyse

7.1 Marktausschöpfung

Eine Bewertung der Marktausschöpfung des ÖV in Bottrop ist vorrangig im Städtevergleich möglich. Als Basis für eine solche Bewertung wurden die Ergebnisse von Untersuchungen von Socialdata verwendet⁶⁴. Die Untersuchungen, die aus den letzten 15 Jahren stammen und stringent im gleichen Erhebungsdesign durchgeführt wurden, beziehen sich ausschließlich auf die Mobilität der Einwohner der jeweiligen Stadt. Das Verkehrsmodell Bottrop beinhaltet dagegen mit der Aussage zum Modal-Split auch die einwohnerfremden Pendlerverkehre. Der von Socialdata für Bottrop in 1990 ermittelte ÖV-Anteil an der Mobilität der Einwohner von 9% (bezogen auf alle Wege mit allen Verkehrsmitteln⁶⁵) ist mit den ÖV-Werten des Verkehrsmodells grundsätzlich kompatibel und schlüssig. Die Vergleichswerte sind aus verschiedenen Jahren seit 1990, was aus methodischen Gründen für einen solchen Quervergleich jedoch nicht problematisch ist.

Der Vergleich zu anderen Städten zeigt, dass der Marktanteil des ÖV in Bottrop als unterdurchschnittlich bewertet ist. In Oberhausen ist bspw. zu berücksichtigen, dass der ÖV-Anteil in der Zwischenzeit nach Einrichtung der Straßenbahn deutlich gestiegen ist.

■ **Abbildung 10:** ÖV-Anteil am Gesamtverkehr der Einwohner⁶⁶



64 Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH: Mobilität in Deutschland – Erhebungen mit dem KONTIV-Design; München 2002.

65 Dieser Wert ist nicht mit dem in Kapitel 4 dargestellten Modal-Split-Wert (ÖV/IV) vergleichbar, da er sich hier auf alle Verkehrsmittel bezieht (inkl. Rad und Fuß).

66 Quelle: Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH: Mobilität in Deutschland – Erhebungen mit dem KONTIV-Design; München 2002; alle Werte Untersuchungen nach KONTIV-Design.

7.2 Bewertung Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität basiert auf den in Tabelle 23 festgelegten Richtwerten für die Haltestelleneinzugsbereiche.

Die Einteilung der Siedlungsbereiche in die Bewertungskategorien erfolgt in Abhängigkeit vom prozentualen Anteil der durch den ÖPNV erschlossenen Einwohner pro stat. Bezirk gemäß der in Tabelle 32 aufgeführten Maßstäbe.

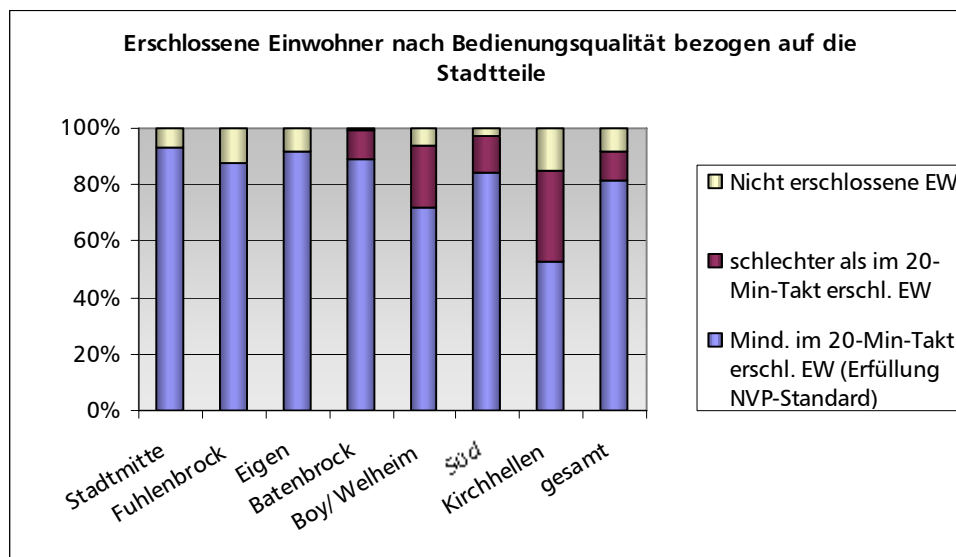
■ **Tabelle 32:** Maßstäbe für die Bewertung der Erschließungsqualität

Bewertung	erschlossene Siedlungsbereiche in %
+ +	über 90% erschlossene EW pro Bezirk
+	70 – 90% erschlossene EW pro Bezirk
0	50 – 70% erschlossene EW pro Bezirk
-	30 – 50% erschlossene EW pro Bezirk
-	weniger als 30% erschlossene EW pro Bezirk

■ **Tabelle 33:** Erschlossene Einwohner nach Bedienstungsqualität bezogen auf die statistischen Bezirke

stat. Bezirk	EW gesamt	mindestens im 20- min-Takt erschl. EW (Erfüllung NVP- Standard)		schlechter als im 20- min-Takt erschl. EW		Nicht erschlossene EW	
		%	abs	%	abs	%	abs
Altstadt	5.426	96%	5.215	0%	0	4%	211
Nord-Ost	9.651	90%	8.672	1%	68	9%	911
Süd-West	11.717	93%	10.914	0%	0	7%	803
Fuhlenbrock- Heide	5.246	70%	3.661	0%	0	30%	1.585
Fuhlenbrock-Wald	10.116	97%	9.805	0%	0	3%	311
Stadtwald	3.977	73%	2.915	0%	0	27%	1.062
Eigen	13.527	97%	13.174	0%	27	2%	326
Batenbrock-Nord	10.042	90%	9.079	8%	785	2%	178
Batenbrock-Süd	10.954	88%	9.628	12%	1.326	0%	0
Boy	8.992	63%	5.656	33%	2.960	4%	376
Welheim	4.881	88%	4.309	2%	107	10%	465
Ebel/Welheimer Mark	2.623	59%	1.560	37%	961	4%	102
Süd	5.901	95%	5.586	2%	121	3%	194
Alt-Bottrop gesamt	103.053	88%	90.174	6%	6.355	6%	6.524
Kirchh.-Mitte	10.635	57%	6.055	39%	4.177	4%	403
Kirchh.- Süd/Grafenwald	6.564	73%	4.808	5%	315	22%	1.424
Kirchh.-Nord- West	1.672	16%	264	42%	702	42%	706
Kirchh.-Nord-Ost	2.313	2%	35	72%	1.657	27%	621
Kirchhellen gesamt	21.184	53%	11.162	32%	6.851	15%	3.154
Gesamt	124.237	82%	101.336	11%	13.206	8%	9.678

■ **Abbildung 11:** Erschlossene Einwohner nach Bedienungsqualität bezogen auf die Stadtteile



Ergebnisse

- Bezogen auf das gesamte Stadtgebiet werden rund 92% der in Bottrop lebenden Menschen „gut bis sehr gut“ erschlossen, wobei in dem ländlich strukturierten Nordbereich nur der Siedlungsschwerpunkt Kirchhellen-Mitte mit einem Erschließungsgrad von 96% als sehr gut zu bewerten ist.
- Insgesamt sind 85% der Bevölkerung des gesamten Stadtteils Kirchhellen erschlossen, wobei nur 53% im 20-Minuten-Takt angedient wird.
- Der Bereich Alt-Bottrop wird durch das vorhandene Busliniennetz mit den ausgewiesenen Haltestellen sowie den Bahnhöfen und Stationen im SPNV gut bis sehr gut erschlossen. Etwa 83% der Bevölkerung lebt hier in durch den ÖPNV sehr gut erschlossenen Siedlungsbereichen. Besonders hervorzuheben sind hierbei die Bezirke Altstadt, Eigen, Fuhlenbrock-Wald und Süd. Hier sind mehr als 95% der Einwohner mindestens im 20-min-Takt an die Innenstadt angeschlossen.
- Die stat. Bezirke Boy und Ebel /Welheimer Mark werden insgesamt zu 96% erschlossen, wobei allerdings nur 63% bzw. 59% der Bevölkerung in durch 20-min-Takt angedienten Gebieten wohnt. Im stat. Bezirk Boy werden die Bereiche westlich der Johannesstraße, südwestlich des Ostfriedhofs sowie der Bereich westlich des Gewebeparks Boy schlechter als im 20-min-Takt angedient, im stat. Bezirk Ebel /Welheimer Mark ist es das Gebiet nördlich des Emscherschnellwegs.
- Nur die Siedlungsbereiche des stat. Bezirks Kirchhellen Nord-West sind als „befriedigend“ erschlossen zu beurteilen. Hier sind ganze Bereiche wie z.B. Hardinghausen überhaupt nicht an den ÖPNV angebunden.
- Weitere Mängel in der Erschließungsqualität sind in den stat. Bezirken Fuhlenbrock-Heide, Kirchhellen-Süd /Grafenwald und Kirchhellen Nord-Ost festzustellen.

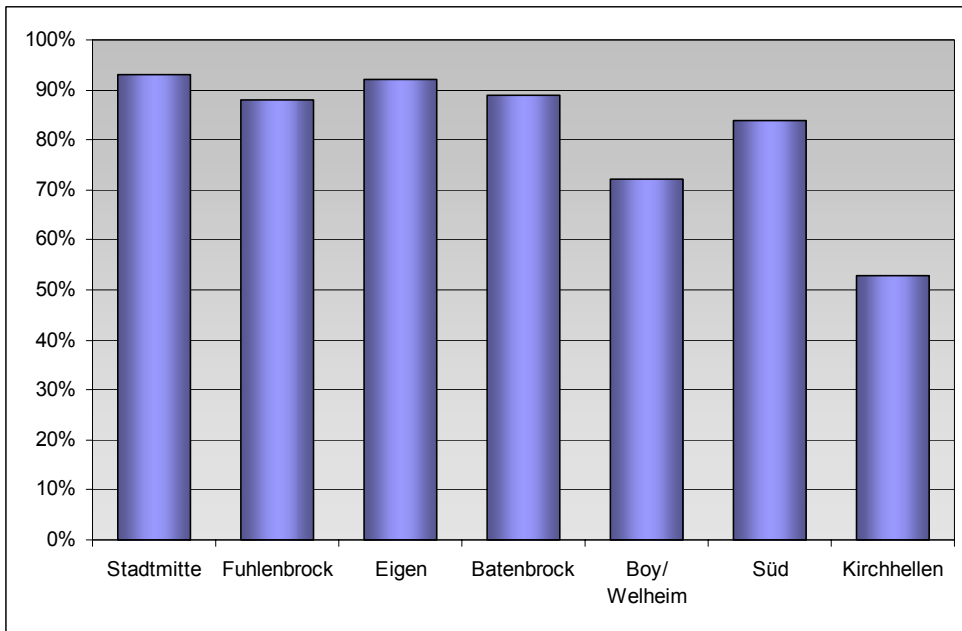
Die schon im ersten NVP festgestellten Erschließungsmängel in den Bereichen Dorfheide in Kirchhellen sowie das Siedlungsgebiet Overhagen sind bis zum Analysezeitpunkt nicht behoben. Auch das Gewerbegebiet Bahnhof Nord /In den Weywiesen (nördlich der Straße „In den Weywiesen“) weist noch Erschließungsmängel auf.

In Karte 3 wird basierend auf den in Kapitel 6.5.1.1 festgelegten Erschließungsradien die Erschließungsqualität haltestellenspezifisch dargestellt (siehe Anhang).

■ **Tabelle 34:** Bewertung der Erschließungsqualität bezogen auf die statistischen Bezirke

stat. Bezirk	EW gesamt	Erschlossene EW		Bewertung
		%	abs	
Altstadt	5.426	96%	5.215	+ +
Nord-Ost	9.651	91%	8.740	+ +
Süd-West	11.717	93%	10.914	+ +
Fuhlenbrock-Heide	5.246	70%	3.661	+
Fuhlenbrock-Wald	10.116	97%	9.805	+ +
Stadtwald	3.977	73%	2.915	+
Eigen	13.527	98%	13.201	+ +
Batenbrock-Nord	10.042	98%	9.864	+ +
Batenbrock-Süd	10.954	100%	10.954	+ +
Boy	8.992	96%	8.616	+ +
Welheim	4.881	90%	4.416	+
Ebel/Welheimer Mark	2.623	96%	2.521	+ +
Süd	5.901	97%	5.707	+ +
Alt-Bottrop gesamt	103.053	94%	96.529	+ +
Kirchh.-Mitte	10.635	96%	10.232	+ +
Kirchh.-Süd/Grafenwald	6.564	78%	5.140	+
Kirchh.-Nord-West	1.672	58%	966	0
Kirchh.-Nord-Ost	2.313	73%	1.692	+
Kirchhellen gesamt	21.184	85%	18.030	+
Gesamt	124.237	92%	114.559	+ +

■ **Abbildung 12:** Mindestens im 20-min-Takt erschlossene Einwohner (bezogen auf die Stadtteile)



7.3 Bewertung Bedienungsqualität

Die Bedienungshäufigkeit wird im Rahmen dieses NVP anhand der Taktfolge, der maximalen Taktlücken sowie der Anzahl der Fahrtenpaare pro Stunde bewertet. Untersucht wird die Verbindung ausgewählter Referenzhaltestellen aus jedem Stadtteil in Richtung Innenstadt/ZOB (in Anlehnung an den ersten Nahverkehrsplan 1998, Anlage 5.2).

■ **Tabelle 35:**
Bedienungsqualität auf den Verbindungen ausgewählter Referenzhaltestellen in den Stadtteilen zum ZOB

Referenzhaltestelle	Anzahl Fahrten in /aus Richtung ZOB (Taktfolge) 05:30 – 19:30 Uhr
Feldhausen, Vikarskamp (CE 50)	15/14 (60)
Kirchellen, Schulze-Delitzsch-Straße (CE 50)	43/43 (20)
Grafenwald, Kirche (261)	43/43 (20)
Eigen, Markt (CE 91, 259, 264; [262 ⁶⁷])	84/85 (10), 43/43 (20); [44/42 (20)]
Stadtwald, Herzogstraße (CE 50, 261) ⁶⁸	86/86 (2x20, ~10)
Fuhlenbrock, Lindhorststraße (979; [262 ⁶⁹])	42/42 (20/30 ⁷⁰); [44/42 (20)]
Boy, Boyer Markt (260, 265; [266 ⁷¹])	82/82 (10/20 ⁷²); [15/15 (60)]
Welheim, Am Kämpchen (263, [TB264 u. 264 ⁷³])	43/43 (20); [15/15 (60)]
Welheimer Mark, Klopriesstraße (264 ⁷⁴ , 268)	30/30 (2x60)
Ebel, Lichtenhorst (259)	42/43 (20)
Batenbrock, Prosperstr./Ostring (263, 268)	58/57 (20, 60) ⁷⁵
Vonderort, Hovermannstraße (264)	43/43 (20)
Hauptbahnhof	212/213 (Bedienung etwa alle 5-10 Minuten)

67 Verbindung Eigen, Markt – Bottrop, ZOB möglich, aber unkomfortable Reisezeit.

68 Durch zusätzliche Erschließungswege der Linie 261 auf dem Streckenabschnitt keine durchgängige Verdichtung auf 10-min-Takt.

69 Verbindung Fuhlenbrock, Lindhorststraße – Bottrop, ZOB möglich, aber unkomfortable Reisezeit.

70 Ab 18:00 30-min-Takt.

71 Unkomfortable Reisezeit durch umwegige Linienführung ⇒ Erschließungslinie.

72 10-min-Takt von ca. 06:30 – 19:00 Uhr.

73 Umstieg Klopriesstraße von TB auf Bus, unkomfortable Reisezeit.

74 Linien 264 erschließt BOT-Vonderort ⇒ unkomfortable Reisezeit.

75 Linie 263 20-min-Takt, Linie 268 60-min-Takt.

■ **Tabelle 36:**
Bedienungsqualität auf den Verbindungen ausgewählter Referenzhaltestellen zum ZOB

Referenzhaltestelle	Gebiets- typ ⁷⁶	HVZ	NVZ	SVZ	Bemerkung
Feldhausen, Vikarskamp (CE 50)	II	60	60	-	
Kirchhellen, Schulze- Delitzsch-Straße (CE 50)	II	20	20	30	
Grafenwald, Kirche (261)	II	20	20	20/60	ab 21:00 TaxiBus; SVZ (früh) 20-min-Takt
Eigen, Markt (CE 91, 259, 264; [262 ⁷⁷])	I	10	10	20/30	HVZ/NVZ durch Überlagerung CE 91 und 259; zus. 2x20; SVZ (früh) 20-min-Takt
Stadtwald, Herzogstraße (CE 50, 261) ⁷⁸	II	20	20	20/30	HVZ/NVZ durch Überlagerung ~ 10-min-Takt; SVZ (früh) 20-min-Takt
Fuhlenbrock, Lindhorst- straße (979; [262 ⁷⁹])	II	20	30	20/30	ab 18:00 30-min-Takt; SVZ (früh) 20-min-Takt
Boy, Boyer Markt (260, 265; [266 ⁸⁰])	I	10	10	30	
Welheim, Am Kämpchen (263, [TB264 u. 264 ⁸¹])	II	20	20	30	zus. 60-min-Takt
Welheimer Mark, Klopries- straße (264 ⁸² , 268)	II	30	30	60	durch Überlagerung (2x60); ab 21:00 TaxiBus
Ebel, Lichtenhorst (259)	II	20	20	-/60	vor 6.00 Uhr kein ÖPNV-Angebot
Batenbrock, Prosperstr. /Ostring (263, 268)	II	20	20	30	Linie 263 20-min-Takt Linie 268 60-min-Takt
Vonderort, Hovermannstraße (264)	II	20	20	20/60	SVZ (früh) 20-min-Takt ; ab 21:00 TaxiBus
Hauptbahnhof (186, 262, SB 16; [259 ⁸³])	I	10	10	20/30	HVZ/NVZ etwa 5-min-Bedienung; SVZ (früh) 20-min-Takt ;
Oberhausen, Neue Mitte /CentrO (CE 91)	I	10	10	30	
Gladbeck, Goetheplatz (CE 91, 259; [CE 56])	I	10	10	30	durch Überlagerung CE 91 und 259; Anbindung Kirchh. an Gladbeck 20-min-Takt (CE 56)

76 Definition der Gebietskategorien in Kapitel 6.5.1.2.

77 Verbindung Eigen, Markt – Bottrop, ZOB möglich, aber unkomfortable Reisezeit.

78 Durch zusätzliche Erschließungswege der Linie 261 auf dem Streckenabschnitt keine durchgängige Verdichtung auf 10-min-Takt.

79 Verbindung Fuhlenbrock, Lindhorststraße – Bottrop, ZOB möglich, aber unkomfortable Reisezeit.

80 Unkomfortable Reisezeit durch umwegige Linienführung ⇒ Erschließungslinie.

81 Umstieg Klopriesstraße von TB auf Bus, unkomfortable Reisezeit.

82 Linien 264 erschließt BOT-Vonderort ⇒ unkomfortable Reisezeit.

83 Unattraktive Reisezeit durch Erschließung „Am Südring“.

Bedienungsqualität in der HVZ und NVZ

Die in Kapitel 6.5.1.2 festgelegten Richtwerte für die Bedienungsqualität werden in der HVZ und NVZ in fast allen Stadtteilen gewährleistet. Ausnahmen sind lediglich die Anbindungen der statistischen Bezirke

- Feldhausen (CE 50) (inkl. der beiden Freizeitparks Movie Park Germany und Schloss Beck) und
- Welheimer Mark (Linien 264, 268)

an die Innenstadt/den ZOB.

Kirchhellen-Feldhausen (Referenzhaltestelle Feldhausen, Vikarskamp) wird lediglich mit 15/14 Fahrten pro Tag (60-min-Takt) an die Innenstadt angebunden.

Die Haltestelle Klopriesstraße, Referenz für den stat. Bezirk Welheimer Mark, wird von 2 Linien (Linien 264 und 268) jeweils im 60-min-Takt (keine Taktverdichtung) in differenzierten Relationen angedient. Da die Linie 264 zusätzlich als Erschließungslinie für den Stadtteil Vonderort fungiert, stellt sie aufgrund der langen Fahrzeit zum ZOB (29 Minuten) nur in Ausnahmefällen eine Alternative zur 268 dar (oder Umstieg Hbf.).

In einigen Bereichen Alt-Bottrops wird durch Linienüberlagerungen ein deutlich über dem Richtwert liegendes Fahrtenangebot in Form eines 10-Minuten-Taktes erreicht. Dies gilt für die Verbindungen aus den Stadtteilen Eigen, Boy und Stadtwald (näherungsweise 10-min-Takt) in die Innenstadt.

Die höchste Bedienungsqualität wird auf der „Bus-Hauptstrecke“ zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof erreicht. Statistisch gesehen besteht hier insgesamt in der HVZ etwa alle 5 Minuten eine Verbindung, wobei deutliche Unterschiede in den Fahrzeiten aufgrund verschiedener Fahrwege zu einer Abwertung der Bedienungsqualität führen.

Die Referenzhaltestellen der Bezirke Eigen und Fuhlenbrock werden zusätzlich durch die Linie 262 angedient. Da diese Linie die Verbindungslinie der Stadtteile Fuhlenbrock, Stadtwald, Eigen und Batenbrock darstellt, ist sie aufgrund ihrer relativ langen Fahrzeit nur von sekundärer Bedeutung für die Anbindung der einzelnen Stadtteile an die Innenstadt. Für viele Stadtteile ist sie aber die einzige Alternative für eine umstiegsfreie Verbindung zum Hauptbahnhof.

Bedienungsqualität in der SVZ

In der SVZ nimmt die Qualität des Bedienungsangebotes deutlich ab, wobei ein Großteil der statistischen Bezirke noch alle 30 Minuten (am frühen Morgen vor 6.00 Uhr tlw. alle 20 Minuten) angedient wird. Die Bezirke Grafenwald, Ebel und Welheimer Mark werden den Qualitätsstandards entsprechend stündlich bedient. Nur der stat. Bezirk Kirchhellen-Feldhausen wird in der SVZ nicht durch den ÖPNV angebunden (nur SPNV mit Umstieg Hbf. möglich). Der Bezirk Vonderort wird durch den TaxiBus angedient.

Ein Mangel besteht bei der Bedienung in der Nacht aus dem östlichen Stadtgebiet. Die stat. Bezirke Boy, Welheim, Batenbrock Nord, Batenbrock Süd,

Ebel/Welheimer Mark und Süd sind nicht an das NachtExpress-Angebot angeschlossen.

Bedienungsqualität am Samstagvormittag

Am Samstagvormittag unterscheidet sich das Bedienungsangebot hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit für den Fahrgast spürbar vom Wochentag. Während am Wochentag auf den Hauptlinien (z.B. SB 16, CE 56, CE 91, 186, 188, 259, 260, 261, 262, 263, 979) ein 20-Minuten-Takt gefahren wird, besteht am Samstagvormittag ein 30-Minuten-Takt⁸⁴.

Der 30-Minuten-Takt hat nicht nur den Nachteil einer geringeren Regelmäßigkeit (was erfahrungsgemäß auch negativ auf die Nutzerakzeptanz wirkt), sondern er gehört auch zu einer anderen Taktfamilie (5/10/20/40-Minuten-Takt bzw. 7,5/15/30/60-Minuten-Takt). Die Transparenz und die Merkbarkeit des Fahrplangebotes für den Kunden wird dadurch eingeschränkt.

Nachteilig ist weiterhin, dass das ÖPNV-Angebot am Samstagvormittag nicht der Bedeutung dieses Tages für den Einkaufsverkehr entspricht. Der Samstag hat in den letzten Jahren durch die teilweise verlängerten Ladenöffnungszeiten als Einkaufstag allgemein an Bedeutung gewonnen. Unter dem Gesichtspunkt der Kaufkraftbindung in Bottrop erscheint der auf vielen Linien angebotene 30-Minuten-Takt vor diesem Hintergrund nicht ausreichend.

Fazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass in Bottrop die Bedienungsqualität in der HVZ und NVZ aus fast allen Bereichen als gut einzustufen ist. Nur der stat. Bezirk Welheimer Mark in der Kernzone sowie der Stadtteil Feldhausen in der nordöstlichen Außenzone weisen eine durchschnittliche Bedienungsqualität auf. Diese Mängel wurden bereits im ersten NVP festgestellt und es wurden Empfehlungen zur Angebotsaufbesserung formuliert.

Eine Verbesserung seit 1998 (erster NVP) lässt sich für die Stadtteile Ebel und Welheim feststellen, die dort eine nur durchschnittliche Einstufung erhielten. Mittlerweile werden beide Stadtteile im 20-min-Takt in Richtung ZOB /Innenstadt bedient.

84 Der 30-Minuten-Takt im Busverkehr ist durch den 30-Minuten-Takt der S-Bahn im Wochenendverkehr bedingt.

7.4 Bewertung Erreichbarkeit Innenstadt/ZOB

Die Bewertung der Erreichbarkeit der Innenstadt/des ZOB erfolgte ebenfalls für die o.a. Referenzhaltestellen.

Positiv anzumerken ist, dass die Innenstadt aus fast allen Bereichen Alt-Bottrops sowie aus Grafenwald und dem Zentrum Kirchhellens mit dem ÖPNV in maximal 20 Minuten zu erreichen ist. Für einen Großteil der Siedlungsfläche wird somit die in Kapitel 6.5.1.3 gestellte Anforderung der Erreichbarkeit des ZOB innerhalb von 20 Minuten erfüllt.

Die Stadtgebiete, die diese Anforderung nicht erfüllen, sind zum Teil nur schwach besiedelt (z.B. Grafenmühle) bzw. aufgrund der gewachsenen Strukturen eher auf andere Zentren ausgerichtet (z.B. Kirchhellen-Feldhausen, Ausrichtung auf Kirchhellen, Gladbeck und Dorsten), so dass die etwas längeren Fahrzeiten in Richtung Bottroper Innenstadt vertretbar erscheinen.

Als problematisch hinsichtlich der Reisezeit wird die Verbindung Innenstadt /ZOB zum Hauptbahnhof angesehen. Nur mit der im 20-min-Takt verkehrenden SB 16 ist die Bottroper Innenstadt für Bahnreisende in einer für diese kurze Entfernung akzeptablen Reisezeit von 6 Minuten zu erreichen. Alle anderen Linien benötigen 9 Minuten, im Einzelfall bis maximal 16 Minuten (Linie 264).

Der Stadtteil Ebel wird direkt nur durch die Linie 259 erschlossen. Diese Linie übernimmt außerdem Erschließungsfunktionen im Bereich Südring, so dass die Fahrzeit zwischen der Referenzhaltestelle Lichtenhorst und dem ZOB stadtauswärts mit 23 Minuten deutlich über dem geforderten Richtwert liegt. Alternativ kann die etwas außerhalb des Stadtteils an der Borbecker Straße gelegene SB-Haltestelle „Ebel“ genutzt werden. Der SB 16 fährt diese Haltestelle im 20-Minuten-Takt an und erreicht den ZOB mit einer Fahrzeit von 8 bzw. 9 Minuten.

In Tabelle 37 ist die zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt für die Referenzhaltestellen aufgelistet.

■ **Tabelle 37:** Zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt/ZOB von ausgewählten Referenzhaltestellen

Referenzhaltestelle	Zeitliche Erreichbarkeit
Feldhausen, Vikarskamp (CE 50)	29 / 29 min
Kirchhellen, Schulze-Delitzsch-Straße (CE 50)	19 / 20 min
Grafenwald, Kirche (261)	20 / 21 min
Eigen, Markt (CE 91, 259, 264; [262 ⁸⁵])	9 / 10 min
Stadtwald, Herzogstraße (CE 50, 261) ⁸⁶	8 / 8 min, 10 / 12 min
Fuhlenbrock, Lindhorststraße (979; [262 ⁸⁷])	9 / 9 min
Boy, Boyer Markt (260, 265; [266 ⁸⁸])	11 / 12 min
Welheim, Am Kämpchen (263, [TB264 u. 264 ⁸⁹])	17 / 16 min
Welheimer Mark, Klopriesstraße (264 ⁹⁰ , 268)	12 / 16 min
Ebel, Lichtenhorst (259)	23 / 19 min
Batenbrock, Prosperstr./Ostring (263, 268)	7 / 8 min
Vonderort, Hovermannstraße (264)	11 / 11 min
Hauptbahnhof (186, 262, SB 16; [259 ⁹¹])	9 / 9 min, 6 / 6 min

7.5 Behinderungen/ Störpotenziale

Auf der Grundlage der Zuarbeit der Vestische Straßenbahnen GmbH vom Mai 2005 sind für das Stadtgebiet Bottrop Bereiche mit sehr starken bzw. starken Zeitverlusten infolge diverser Störpotenziale bewertet worden.

Als stark belastet erweist sich der gesamte Innenstadtbereich. Vornehmlich die „Bus-Stammstrecke“ ZOB – Hauptbahnhof unterliegt massiven Störungen. Des Weiteren sind die Hauptverkehrsstraßen aus Richtung Kirchhellen (Kirchhellener Straße), aus Essen (Essener Straße) sowie aus Oberhausen (Osterfelder Straße) mit erheblichen Zeitverlusten für den ÖPNV belastet.

Zusätzlich sind folgende Probleme festzustellen:

- Verspätungsanfälligkeit der Ringlinie 262 durch zahlreiche T-30-Zonen, das häufige Kreuzen von Hauptverkehrsstraßen sowie das Fehlen von Pufferzeiten,

85 Verbindung Eigen, Markt – Bottrop, ZOB möglich, aber unkomfortable Reisezeit.

86 Durch zusätzliche Erschließungswege der Linie 261 auf dem Streckenabschnitt keine durchgängige Verdichtung auf 10-Min-Takt.

87 Verbindung Fuhlenbrock, Lindhorststraße – Bottrop, ZOB möglich, aber unkomfortable Reisezeit.

88 Unkomfortable Reisezeit durch umwegige Linienführung ⇒ Erschließungslinie.

89 Umstieg Klopriesstraße von TB auf Bus, unkomfortable Reisezeit.

90 Linien 264 erschließt BOT-Vonderort ⇒ unkomfortable Reisezeit.

91 Unattraktive Reisezeit durch Erschließung „Am Südring“.

- schlechte Befahrbarkeit der Möddericher Straße aufgrund des Parkdrucks und der Straßenführung,
- Haltestelle „Knappschaftskrankenhaus“ ist zu kurz für SG-Fahrzeuge,
- Haltestellensituation und LSA auf der Horster Straße zwischen Innenstadt und dem Boyer Markt und
- Behinderungen beim Ausfahren aus Busbuchten.

7.6 Systemtransparenz

Bis auf kleinere Mängel zeigt das in Bottrop gestaltete Busnetz mit radialer Ausrichtung auf den ZOB grundsätzlich eine ausreichende Transparenz für den Nutzer.

Für die Transparenz des ÖPNV-Angebotes gestalten sich unterschiedliche Linienwegführungen einer Linie problematisch. Dies gilt insbesondere für Linien/Relationen mit Bedeutung für den Jedermannverkehr, wie z.B. die CE-Linie 50 mit drei verschiedenen Linienabschnitten im nördlichen Bereich. Des Weiteren sind in diesem Zusammenhang die drei unterschiedlichen Linienwege auf der Relation ZOB/Innenstadt – Hauptbahnhof zu nennen.

Auch die z.T. recht stark mäandrierenden Linienverläufe schränken die Übersichtlichkeit der Netzstruktur ein. Hier ist neben Linien wie z.B. der 266 und 261 insbesondere die Linie 262 zu nennen. Die Überfrachtung von Aufgaben in dieser Linie (sie übernimmt gleichzeitig Verbindungs- und Erschließungsfunktion) geht stark zu Lasten der Transparenz und auch der Pünktlichkeit.

So ist die Linie 262 durch massive Verspätungen und Beschwerden von Kunden und Fahrpersonal gekennzeichnet, die derzeit den Einsatz von zwei zusätzlichen Fahrzeugen am Nachmittag erfordern. Neben hohen Kosten führt dies außerdem dazu, dass das Angebot durch wechselnde Fahrplanzeiten unübersichtlich ist und wegen umlaufbedingter langer Haltezeiten am ZOB, Hbf. und Eigen Markt von bis zu 10 Minuten erheblich an Attraktivität eingebüßt hat.

Die radiale Ausrichtung der meisten Linien auf den ZOB wirkt sich zum einen positiv auf die Transparenz des Bottroper Busnetzes aus. Andererseits entsteht hierdurch für viele Relationen im gesamtstädtischen Verkehr ein Umsteigezwang am ZOB, da nur wenige Linien als Durchmesserlinien durchgebunden sind.

Da werktags von Montag bis Freitag in der HVZ und NVZ i.d.R. ein 20-min-Takt innerhalb des Stadtgebietes gefahren wird, ist der am Samstag gefahrene

30-min-Takt im Hinblick auf die Systemtransparenz als Mangel zu bewerten, da er einer anderen Taktfamilie angehört⁹².

Die Transparenz des ÖPNV-Tarifsystems ist in Folge des einheitlichen anzuwendenden VRR-Verbundtarifes sowie dem vorhandenen Ticketangebot an Einzel- und Zeitkarten als gut zu bewerten.

7.7 Wirtschaftlichkeit des Angebotes

Die grundsätzliche Bewertung der Wirtschaftlichkeit der Linien erfolgte mit dem Maßstab „Kostendeckungsgrad“. Grundlage waren die vorliegenden Daten der Vestischen sowie die modellhaften Berechnungen mit dem Verkehrsmodell. Der im Verkehrsmodell ermittelte Kostendeckungsgrad über alle Linien beträgt rund 80%.

Für die Einschätzung der einzelnen Linien wurden drei Kategorien gebildet:

- wirtschaftlich gute Linien (Kostendeckungsgrad > 90%),
- wirtschaftlich akzeptable Linien (Kostendeckungsgrad 50 bis < 90%) und
- wirtschaftlich unzureichende Linien (Kostendeckungsgrad < 50%).

Bei den stadtgrenzenüberschreitenden Linien bezieht sich diese Einschätzung ausschließlich auf die im Stadtgebiet Bottrop gefahrenen Verkehrsleistungen.

Die Einschätzung zeigt die nachfolgenden wesentlichen Ergebnisse:

- Die Linien 261 und CE50 sind beide durch eine „unzureichende Wirtschaftlichkeit“ gekennzeichnet. Es kann daraus abgeleitet werden, dass im Korridor Kirchhellener Straße sich beide Linien in ihrer Nachfragewirkung gegenseitig einschränken.
- Bei der Linie 262 ist die absolute Kostenunterdeckung sehr hoch; der Kostendeckungsgrad jedoch noch wirtschaftlich akzeptabel. Hier spielen die betriebliche Probleme (erforderlicher Fahrzeugmehreinsatz am Nachmittag wegen zu knapper Fahrzeit) sowie die in Teilabschnitten der Ringlinie vorhandene geringe Nachfrage eine große Rolle.
- Die in den dichtbesiedelten Korridoren fahrenden Linien sind durch eine gute Wirtschaftlichkeit geprägt (z.B. CE91, 265, 979).
- Eine gute Wirtschaftlichkeit weisen auch die beiden SB-Linien auf.

92 Die Bewertung erfolgt aus Sicht des Fahrgastes mit dem Anspruch einer optimalen Merkbareit des Fahrplangebotes an allen Tagen. Zu beachten ist, dass der Takt im Busverkehr aus Gründen der Systemkompatibilität von der S-Bahn vorgegeben wird.

■ **Tabelle 38:**

Einschätzung der Wirtschaftlichkeit der Linien in Kategorien bezüglich Kostendeckungsgrad (Linien in Klammern: Einschätzung nur für die im Stadtgebiet Bottrop gefahrenen Verkehrsleistungen)

Kategorie	Linien
Wirtschaftlich gute Linien	(CE 91) 265 269 (979) (SB 16) (SB 29)
Wirtschaftlich akzeptable Linien	CE 56 (260) ⁹³ (259) 262 (263) 264 266 268 (186)
Wirtschaftlich unzureichende Linien	(CE 50) 261 (188)

7.8 Nutzung der Taxibus-Verkehre

Die jährliche Fahrgastzahl von 17.500 Fahrgästen zeigt im Vergleich zur Gesamtnachfrage deutlich, dass die Taxibus-Verkehre in Bottrop nur ein ergänzendes Verkehrsangebot darstellen. Auch der geringe Abrufgrad von 15,5% (80.000 angebotene Fahrplanfahrten im Jahr 2004; 12.430 abgerufene Fahrten, d.h. nicht einmal jede sechste Fahrt) ist ein Indiz für die eher eingeschränkte Nutzung des regelmäßigen Fahrplanangebotes.

Ausgewertet nach Linien ergibt sich der höchste Abrufgrad mit über 70% für die Linie 262. Dieser Wert ist allerdings vor dem Hintergrund des langen Ringlinienverlaufs nicht repräsentativ für den Taxibus-Verkehr in der Stadt. Abgesehen von der Linie 262 wird am häufigsten die Erschließungslinie 266 mit 33% abgerufen. Einen sehr geringen Abrufungsgrad zwischen 6% und 7% verzeichnen die vergleichsweise kurzen Linien 267 und 268 sowie die Linie 269.

93 Linie 260 mit Tendenz zur „wirtschaftlich guten“ Linie .

Aus den vorliegenden Kennwerten sind weiterhin die folgende Auffälligkeiten ableitbar.

- Der Besetzungsgrad von 1,4 Fahrgästen pro Fahrt ist für einen Tagesverkehr unterdurchschnittlich gering und in dieser Ausprägung eher in Verkehren ausschließlich in Schwachlastzeiten zu finden.
- Verschwindend gering sind die Einnahmen pro Fahrgast. Es ist zu vermuten, dass die Taxibus-Verkehre nahezu ausschließlich von Zeitkarteninhabern genutzt werden, d.h. hinsichtlich der Wirksamkeit eher ein Zusatzangebot darstellen.
- Die Kosten von 1,91 Euro pro km erscheinen überdurchschnittlich hoch und stehen in direkter Verbindung mit der eigentlich nicht existenten Einnahmensituation.

- **Tabelle 39:** Kennwerte der Taxibus-Verkehre im Stadtgebiet Bottrop (alle bestellten Leistungen im Stadtgebiet Jan - Dez 2004)

	Kennwerte Bottrop	Vergleichs-Kennwerte*¹⁾ (Tagesverkehr)
Genutzte Fahrten	12.430 Fahrten	
Abrufgrad	15,5 %	30 – 80 %
Fahrgäste	17.500 Nutzer	
Besetzungsgrad	1,4 Fahrgäste pro Fahrt	1,6 – 2,5
Kostendefizit pro Fahrgast	5,24 Euro	4,00 – 7,00 Euro
Einnahmen pro Fahrgast	0,02 Euro	0,30 – 0,80 Euro
Kostendefizit pro km	1,91 Euro	1,10 – 2,00 Euro
Fahrleistung	48.000 km	
Fahrleistung pro Fahrgast	2,75 km	2,0 – 8,0 km

*) Kennwerte aus anderen Regionen (tlw. auch mittelstädtischer Bedarfsverkehr)

Aus der Auswertung der Taxibus-Verkehre geht deutlich hervor, dass dieses bedarfsorientierte Angebot in Bottrop nur ein zusätzliches „Nischenangebot“ darstellt, welches nur einen geringen Teil der Mobilität im Stadtgebiet abdeckt. Hinsichtlich der Einsatzzeiten der Taxibusse in Bottrop (ergänzendes Schwachverkehrsangebot) können die Fahrgastzahlen jedoch im Vergleich mit anderen Regionen als „normal“ bewertet werden.

7.9 Bewertung der Ausstattung der bedeutendsten Verknüpfungspunkte

ZOB Berliner Platz

Der ZOB Berliner Platz bietet insgesamt nicht die Ausstattungsqualität, die für einen zentralen Umsteigepunkt erforderlich ist. An einigen Bussteigen fehlen Mindestausstattungsmerkmale wie Sitzgelegenheiten und Wetter-schutz. Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen sind nicht vorhanden. Der ZOB macht im städtebaulichen Gesamterscheinungsbild keinen markanten Eindruck. Als einzig positiver Aspekt ist das im Jahr 1998 eingerichtete Kundencenter der Vestischen direkt auf dem Berliner Platz zu nennen.

■ **Abbildung 13:** ZOB Berliner Platz



■ **Abbildung 14:** Bsp. Bussteig ohne Überdachung am ZOB



Hauptbahnhof

Der Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof bietet eine hohe Ausstattungsqualität und ein modernes Erscheinungsbild. Allerdings fehlen auch hier dynamische Fahrgastinformationsanzeigen. Neben einer ausreichenden Anzahl an Sitzgelegenheiten gibt es an jeder Halteposition wettergeschützte Unterstände. Die Fahrradstation ergänzt als Serviceleistung den Verknüpfungspunkt. Die P+R-Anlage mit 400 Stellplätzen wurde im Frühjahr 2006 eröffnet. Das städtebauliche Umfeld hat mit der Eröffnung des Südring-Centers wesentlich an Qualität gewonnen. Herauszustellen ist insbesondere der Gewinn an sozialer Kontrolle und Lebendigkeit durch die neuen Nutzungen.

■ **Abbildung 15:** Bottrop Hbf. – Haltepositionen in Richtung Innenstadt im Bahnhofsbereich



■ **Abbildung 16:** Bottrop Hbf. – Haltepositionen nördliche Seite



7.10 Zusammenfassung

- **Tabelle 40:** Übersicht der Stärken und Schwächen des ÖPNV in der Stadt Bottrop

Stärken des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> ■ vergleichsweise transparentes Busnetz mit radialer Ausrichtung auf ZOB ■ zentrale Lage des ZOB mit optimaler Lagegunst zum Hauptgeschäftsbereich ■ moderner Verknüpfungspunkt am Hauptbahnhof ■ CE 91, 260/265 und 263 als starke Achsen (tlw. 10 Minuten-Takt) ■ überwiegend gute bis sehr gute Erschließungsqualität im Stadtgebiet ■ hohes Bedienungsniveau ■ überwiegend gute Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt (Ausnahmen: Welheimer Mark und Feldhausen) ■ Gemeinschaftstarif Bus / Bahn ■ hohe Fahrzeugqualität (nahezu 100% Niederflur) ■ Haltestellenausbau auf hohem Niveau (etwa 100 Haltestellen) ■ Attraktive Verbindungen zu den Nachbarstädten ■ Kundenzentrum in zentraler Lage ■ Bike & Ride
Schwächen des ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> ■ leicht unterdurchschnittliche, ausbaufähige Marktausschöpfung ■ geringe Modal Split-Anteile in Kirchhellen und Fuhlenbrock ■ periphere Lage des Hbf., dadurch komplizierte Busnetzgestaltung mit Anbindung Innenstadt und Hbf. erforderlich ■ Ausstattung und Gestaltung des ZOB mit deutlichen Mängeln (Witterungsschutz, Fahrgastinformation) ■ unzureichendes Bedienungsangebot in den stat. Bezirken Feldhausen und Welheimer Mark ■ nicht ausreichend attraktive Reisezeit bei der Verbindung ZOB – Bottrop Hbf. ■ lange Fahrzeit Ebel – Innenstadt (über Südring) ■ Störpotenziale und Behinderungen für den Busverkehr in vielen Straßenabschnitten (z.B. Innenstadtachse Osterfelder Str. – Berliner Platz – Fr.-Ebert-Str. – Fr.-v-Stein-Str., Kirchhellener Str.) ⇒ Unpünktlichkeit ■ ÖPNV-Bevorrechtigungen an LSA kaum vorhanden ■ Linie 262 mit betrieblichen Problemen (keine Endhaltestellen, Einbau von längeren Pufferzeiten erforderlich) ■ Erschließungslücken, z.B. Fuhlenbrock-Wald, nördl. Sterkrader Straße

Schwächen des ÖPNV (Fortsetzung)

- Linie 261 mit mäandrierender Führung und Aufgabenüberfrachtung (Erschließungsfunktion und Verbindungsfunktion)
- Linie 259 im Norden stadtgrenzenüberschreitende Verbindungsfunktion und im Süden Erschließungsfunktion
- Linie 259 mit langen Standzeiten am ZOB
- z.T. unattraktive Übergänge Bahn / Bus
- geringe Wirtschaftlichkeit einiger Linien (CE 50, 262, 261)
- sehr geringe Einnahmewirksamkeit der TaxiBus-Linien
- Bottroper Osten nicht an NE-Netz angebunden

8 Prognose der Verkehrsnachfrage

8.1 Prognose-Grundlagen

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Verkehrsangebotes in der Stadt Bottrop sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die verkehrlichen Auswirkungen der absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Wohn- und Gewerbeflächen und die damit verbundene Entwicklung von Einwohner- und Beschäftigtenzahlen. Weiterhin von Bedeutung sind Entwicklungen in den Schulstandorten und Schulverkehrsbeziehungen sowie in den Bereichen Freizeit- und Einkaufsverkehr als wesentliche Nachfragegruppen des ÖPNV.

Die Durchführung der Prognose-Berechnungen erfolgte mit dem Verkehrsmodell der Stadt Bottrop (Ingenieurbüro Helmert).

Nach einem Abgleich mit den Entwicklungen der letzten Jahre und den vorhandenen Daten, die von der Stadt Bottrop im Rahmen der NVP-Bearbeitung zur Verfügung gestellt wurden, sind für die folgenden Bereiche Prognosewerte abgeleitet worden:

- Einwohnerzahlenentwicklung,
- Beschäftigtenzahlenentwicklung,
- Entwicklungen im Freizeit- und Einkaufsverkehr und
- Schülerzahlenentwicklung.

Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2015 festgelegt, Basisjahre für die Vorausschätzung sind 2004 und 2005. Die Prognose ist auf einen mittelfristigen Planungshorizont ausgerichtet, d.h. sie geht über den Geltungsbereich des NVP (2007 – 2011) hinaus. Dies hat folgende Gründe:

- Als Grundlage für die Bevölkerungsentwicklung dienen Prognosen der Stadt Bottrop bis zum Jahr 2015.
- Aus den übergeordneten Planungen (Stadtplanung) liegen Daten für diesen Zeitraum vor.⁹⁴
- Die Prognosen sollen auch für mittel- und längerfristige Planungen im ÖPNV genutzt werden. Aufgrund des langen Umsetzungszeitraumes wurde eine Zeitspanne von mehr als 5 Jahren für sinnvoll erachtet.
- Die Differenzen der Entwicklungen zwischen 2006 und 2010 wären von relativ geringem Ausmaß. Erst ab 2010 zeigen die demografischen Verschiebungen stärkere Wirkung.

⁹⁴ Stadt Bottrop: Einwohnerprognose 2005 – 2015;
Stadt Bottrop: Strukturdaten Bauleitplanung; Stand 06/2005.

8.2 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

8.2.1 Methodik der Prognose

Die nachfolgenden Werte der Prognose basieren auf aktuellen Daten der Bauleitplanung der Stadt Bottrop und wurden den im Verkehrsmodell zu Grunde gelegten Verkehrszellen zugeordnet. In den Daten ist die absehbare demografische Entwicklung der Stadt bis zum Jahr 2015 berücksichtigt. Es liegen jahrgangsscharfe Prognosezahlen vor, welche in die vorliegenden relevanten Gruppen der Schüler und Erwerbsfähigen gegliedert wurden.⁹⁵

In diesen Daten sind die Entwicklungen durch die ausgewiesenen Baugebiete berücksichtigt. Um eine punktuelle Bewertung der Erschließungsmaßnahmen auf die betroffenen statistischen Bezirke zu ermöglichen, wurden weiterführende Berechnungen durchgeführt.

8.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Neben der demografischen Entwicklung (der natürlichen Bevölkerungsbilanz) wurden in der Prognose auch die spezifischen Entwicklungen in den Stadtteilen durch Zu- und Abwanderungsbeziehungen berücksichtigt.

Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung geht von einem leichten Bevölkerungsrückgang von knapp 1% bis zum Jahr 2015 im Vergleich zum Bezugsjahr 2005 aus. Tabelle 41 stellt die potenziellen Entwicklungen stadtteilbezogen dar. Für die Einwohnerentwicklung ist aufgrund der Datenverfügbarkeit das Bezugsjahr 2005 maßgebend.

■ **Tabelle 41:** Prognose Einwohnerentwicklung 2005 – 2015 nach Stadtteilen⁹⁶

Stadtteile	Einwohner 2005	Einwohner 2015	Veränderungen EW 2005 - 2015	Veränderungen in %
Bottrop Mitte	44.995	43.071	-1.924	-4,5%
Eigen	27.099	25.996	-1.103	-4,1%
Boy	13.347	12.898	-449	-3,4%
Fuhlenbrock	14.368	13.205	-1.163	-8,1%
Kirchhellen	21.833	25.416	3.583	+16,4%
Gesamt	121.547	120.586	-961	-0,8%

95 Stadt Bottrop, Einwohnerprognose 2005 – 2015.

96 Daten 2005: Stadt Bottrop, Einwohnerprognose 2005 – 2015 (Einwohner mit Hauptwohnsitz).

Beachtenswert ist der hohe prognostizierte Bevölkerungszuwachs von fast 3.600 Einwohnern für den Stadtteil Kirchhellen (+16,4%). Dieser Zuwachs resultiert in erster Linie aus den Wanderungsgewinnen aufgrund der neuen Baugebiete in Kirchhellen.

Für alle anderen Stadtteile werden für den Prognosehorizont dagegen nennenswerte Rückgänge in der Einwohnerentwicklung erwartet. Anteilig am gravierendsten betroffen ist hiervon neben Fuhlenbrock mit Bevölkerungsrückgängen von gut 8% auch Bottrop-Mitte mit einem Rückgang von annähernd 5%.

Neben Angaben bzgl. der allgemeinen Bevölkerungsentwicklungen in den Stadtteilen können zusätzlich Aussagen über Altersstruktur und die Entwicklung der erwerbsfähigen Bevölkerung abgeleitet werden.

Für die einzelnen Altersgruppen liegen die in Tabelle 42 dargestellten Veränderungen vor.

■ **Tabelle 42:** Prognose Einwohnerentwicklung 2005 – 2015 nach Altersgruppen⁹⁷

	2005	2015	Veränderungen 2005 - 2015	Veränderungen in %
0 bis 5	5.849	5.354	-495	-8,5%
6 bis 9	4.849	3.677	-1.172	-24,2%
10 bis 16	8.160	6.471	-1.689	-20,7%
17 bis 18	4.206	3.929	-277	-6,6%
19 bis 64	67.735	68.819	1.084	1,6%
über 64	30.748	32.336	1.588	5,2%
Gesamt	121.547	120.586	-961	-0,8%

Am gravierendsten ist der Rückgang bei den Bevölkerungsgruppen der 6- bis 9- sowie der 10- bis 16-jährigen Schüler und Jugendlichen. Hier sind Rückgänge zwischen 20 und 25% zu erwarten, was entscheidende Auswirkungen auch auf den ÖPNV haben wird, da gerade diese Bevölkerungsgruppen zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV zählen.

Demgegenüber nimmt der Anteil der Bevölkerungsgruppen, die potenziell am MIV teilnehmen können, leicht zu. Die Altersgruppe der 19- bis 64-jährigen Einwohner steigt um knapp 2%, der Anteil der Senioren erhöht sich um beinahe 5%.

97 Daten Einwohner 2005: Stadt Bottrop, Einwohnerprognose 2005 – 2015 (Einwohner mit Hauptwohnsitz).

8.2.3 Beschäftigtenentwicklung

Bei der Abschätzung der Beschäftigtenentwicklung wurde ebenfalls auf die Prognosen zurückgegriffen, welche für die Investitionsvorhaben der Stadt Bottrop vom Planungsamt erstellt wurden.⁹⁸ Die Beschäftigtendaten weisen zum einen neue Arbeitsplätze durch Neuansiedlungen aus, zum anderen auch Arbeitsplatzsteigerungen, die aus Verlagerungen und Zusammenlegungen von Arbeitsplatzstandorten resultieren. Sofern diese vorher im Umland angesiedelt waren, werden sie als neue Arbeitsplätze in Bottrop berücksichtigt; bei der Verlegung von Arbeitsplatzstandorten innerhalb Bottrops werden sie als Verlagerungen berechnet.

■ **Tabelle 43:** Prognose Beschäftigtenentwicklung 2004 – 2015

		2004	2015	Veränderungen 2004 - 2015	Veränderungen in %
Arbeitsplätze		33.519	36.264	+ 2.745	+8%
davon A 3 ⁹⁹	Abs.	15.682	18.427	+ 2.745	+18%
	%	47%	51%	100%	-

Bis zum Jahr 2015 wird für die Stadt Bottrop von einer leicht positiven Entwicklung bei der Arbeitsplatzstruktur ausgegangen. Insgesamt wird ein Anstieg um etwa 8% prognostiziert, wobei alle neugewonnenen Arbeitsplätze dem Dienstleistungsbereich zugeordnet werden. Insgesamt wird sich der Anteil der Tertiärbeschäftigten somit voraussichtlich um rund 4%-Punkte auf 51% erhöhen.

98 Stadt Bottrop, Strukturdaten Bauleitplanung. Stand 06/2005.

99 A 3: Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor.

8.2.4 Siedlungs- und Gewerbeflächenerweiterung

8.2.4.1 Siedlungsflächenerweiterung

Die Stadt Bottrop hat mehrere Neubaugebiete ausgewiesen, die zum Teil bereits bebaut sind, insgesamt aber noch nennenswerte Potenziale aufweisen. Die wichtigste Entwicklung neuer Wohngebiete konzentriert sich auf die Wohnstandorte¹⁰⁰

- Schultenkamp/Dorfheide,
- Tappenhof,
- westlich der Von-Galen-Straße,
- südlich von Grafenwald (südlich der Friedensstraße und nördlich der Hegestraße) und
- Südring/Hünefeldstraße.

8.2.4.2 Gewerbeflächenerweiterung

Bei der Schaffung von Gewerbegebieten wurden in der Vergangenheit viele altindustrielle Flächen einer neuen Nutzung zugeführt¹⁰¹. In den Gewerbegebieten

- Gewerbepark Schwellenwerk,
- Gewerbepark Pelsstraße (GE Kirchhellen) und
- Gewerbepark Hüls Gelände (GE Boy/Welheim)

stehen noch freie Flächen für die Ansiedlung von Unternehmen zur Verfügung.¹⁰²

Daneben sollen in Zukunft auch neue Gewerbeflächen erschlossen werden¹⁰³:

- Interkommunaler Gewerbepark am Flugplatz Schwarze Heide,
- Gewerbepark Brandenheide /Giesenheide (GE Hegestraße),
- Gewerbegebiet am Filmpark,
- Dienstleistungspark A52,
- Gewerbegebiet Welheimer Mark und
- Gewerbegebiet Schachtanlage Haniel.

¹⁰⁰ Stadt Bottrop, Bauleitplanung; Stand März 2006; www.bottrop.de, Stand April 2006.

¹⁰¹ Ebenda.

¹⁰² Ebenda.

¹⁰³ Ebenda.

8.2.5 Entwicklungen in den Bereichen Freizeit und Besorgungen

Die Bereiche Freizeit und Besorgungen umfassen in der Stadt Bottrop im Jahr 2004 mit jeweils 26 % aller täglich zurückgelegten Wege insgesamt über die Hälfte der Mobilität. In beiden Bereichen existieren auch weiterhin Wachstumspotenziale. Dies ist größtenteils auf den Anstieg der aktiv genutzten Freizeit außer Haus, die Zunahme des Anteils der älteren Bevölkerungsgruppen sowie die Verringerung der Haushaltsgrößen zurückzuführen¹⁰⁴. Zudem ist gegenüber der Entwicklung des gesamten privaten Verbrauches tendenziell ein überdurchschnittlicher Anstieg des Konsumverhaltens zur Freizeitgestaltung festzustellen.¹⁰⁵

Für die Freizeit- und Besorgungsaktivitäten wurden die grundlegenden raumstrukturell relevanten Infrastrukturveränderungen mit Bedeutung für den ÖPNV berücksichtigt, die ausgehend vom Analysezeitpunkt (Frühjahr 2005) bis zum Jahre 2015 realisiert werden sollen:

- Entwicklungsvorhaben „Berliner Platz“: 6.700 qm Verkaufsfläche sowie fast 6.000 qm Bürofläche, zusätzliche Wohnflächen,
- Neubau Südring-Center mit mehr als 5.000 qm Verkaufsfläche (Einkauf, Arztpraxen, Fitness-Club, Parkhaus 200 Stellplätze;¹⁰⁶ Eröffnung 25.08.2005),
- Fertigstellung Jugendkombihaus sowie Jugendhotel Gungstraße (zusätzlich ca. 1.000 Besucher im Freizeitverkehr; Eröffnung Jugendhotel Ende 2005, Eröffnung Jugendkombihaus in 2007),
- Verlagerung Hallenbad (Entwicklungsvorhaben „Berliner Platz“),
- Flugplatz „Schwarze Heide“ (Ansiedlung flugaffiner Betriebe) und
- Badensee Töttelberg (geplant 300 Campingplätze und 5.000 Besucher; ab 2015).

Mit Ausnahme der Verlagerung des Hallenbades handelt es sich jeweils um Neuverkehre, die in die Strukturdaten des Besorgungs- und des Freizeitverkehrs einbezogen werden.

Als großer Entwicklungsschwerpunkt ist die städtebauliche Neuordnung des Berliner Platzes mit neuen Nutzungen zu nennen. Mit diesem Ausbau der Einzelhandelsstruktur in der Bottroper Innenstadt (SB-Warenhaus) soll die Binnenkaufkraft in Bottrop gestärkt werden.

104 Die Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen (Senioren) hat ein überdurchschnittliches Zeitbudget für Freizeitaktivitäten und wird zudem gegenüber früheren Generationen zunehmend mobiler. Kleine Haushalte, z.B. Single- bzw. kinderlose Haushalte, sind erfahrungsgemäß in der Freizeit tendenziell mobiler als größere Haushalte.

105 Vgl. Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung (FE-Nr. 96.578/1999), München/Freiburg/Essen 2001.

106 In dem für das Südring-Center aufgestellte Verkehrsgutachten wurde eine potenzielle Besucheranzahl von etwa 3.200 Kunden pro Tag ermittelt.

Neue Verkehrsströme entstehen im Stadtteil Kirchhellen durch die folgenden zwei Projekte:

1. Ausbau Flugplatz Schwarze Heide:
Neben der Bedeutung im Freizeitverkehr sind am Flugplatz Arbeitsplätze in flugaffinen Betrieben geplant;
2. Badensee Töttelberg:
Am Badensee Töttelberg werden Campingplätze für 300 Dauercamper eingerichtet. Der Badebetrieb soll für maximal 5.000 Gäste pro Tag ausgelegt werden. Es ist von einer nennenswerten Bedeutung für den Freizeitverkehr auszugehen.

Umfangreiche Projekte in den Bereichen Freizeit und Einkaufen mit Ausstrahlung auf Bottrop planen auch die Nachbarstädte Oberhausen, Essen und Duisburg.

- In Oberhausen besteht eine Planung für den in direkter Nachbarschaft zum Einkaufs- und Erlebniszentrum CentrO angedachten „O.VISION Zukunftspark Neue Mitte Oberhausen“.¹⁰⁷ Ob dieses Projekt realisiert wird oder eine andere Nutzung in diesem Bereich entstehen könnte, kann aus heutiger Sicht bzgl. der Relevanz für den Nahverkehrsplan Stadt Bottrop nicht eingeschätzt werden.
- Ebenfalls in direkter Nachbarschaft zu Bottrop entsteht mit einer Verkaufsfläche von etwa 12.500 qm ein Fachmarktzentrum am Sterkrader Tor in Oberhausen.
- Absehbare Entwicklungsschwerpunkte in Essen zeichnen sich im Zusammenhang mit der geplanten Neuentwicklung des heutigen Karstadt-Standortes ab. Auf dem Limbecker Platz entsteht auf einer Nutzfläche von über 70.000 qm ein City-Einkaufszentrum mit mehr als 200 Geschäften und 2.000 Parkplätzen¹⁰⁸. Im Rahmen des Projektes entstehen etwa 2.000 neue Arbeitsplätze. Das tägliche Besucheraufkommen wird auf etwa 50.000 Personen geschätzt. Baubeginn ist voraussichtlich im Jahr 2008, die Fertigstellung des Gesamtkomplexes ist für 2009 geplant. Essen soll sich mit dieser Investition in Richtung „Erlebnis-Einkaufen“ weiterentwickeln¹⁰⁹.
- In Essen sind bzgl. der Ausstrahlung auf Bottrop weiterhin die Entwicklungen der Nutzungen im Bereich des Weltkulturerbes „Zollverein“ zu berücksichtigen.
- Im Zentrum der Stadt Duisburg entstehen auf ca. 50.000 m² Einzelhandels-, Gastronomie- und Freizeitflächen. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2007 geplant. Die Relevanz, die dieses Projekt auf den Einkaufs- und Freizeitverkehr der Stadt Bottrop haben kann, wird im Vergleich zu den Projekten in Oberhausen und Essen eher gering eingeschätzt.

107 Vgl. Stadt Oberhausen: 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Stadt Oberhausen; Stand Juni 2005 (Bearbeitung: PTV AG, Karlsruhe).

108 Vgl. WAZ 30.03.2006, Beilage „Region & Vision“.

109 Vgl. www.essen.de, Stand April 2006.

8.2.6 Schülerzahlenentwicklungen

Die Aussagen zur Entwicklung der Schülerzahlen basieren ebenfalls auf der Einwohnerprognose der Stadt Bottrop.

Aufgrund der einschneidenden negativen Entwicklungen bei den Schülerzahlen entsteht für das Prognose-Jahr ein Überhang an Schulplätzen. Da im Rahmen der NVP-Prognose keine Aussagen über mögliche Schließungen von Schulstandorten getroffen werden können, werden bei den Berechnungen die Überhang-Schulplätze pauschal an die geringeren Schülerzahlen angepasst, d.h. für die heutigen Schulen werden geringere Schülerzahlen angenommen.¹¹⁰

Eine Ausnahme bildet die Josefsschule. Diese Schule soll ab 2007 als Förderschule für ca. 40 Schüler im Alter von 6-12 Jahren genutzt werden, die heute zum Standort an der Berufsschule in der Gladbecker Straße gehen. Dies wird in den Strukturdaten berücksichtigt.

Für die Sparte „Berufsschulverkehr“ wird die Entwicklung der Berufsschulplätze ähnlich wie bei dem Schulverkehr berücksichtigt. Auch hier wird die Entwicklung der entsprechenden Bevölkerungsgruppe (hier: 17-18-Jährige) als Maßstab für den Rückgang der Schulplätze angenommen. Der Rückgang in dieser Bevölkerungsgruppe fällt mit nur 6% weit geringer aus als bei den übrigen Schülern.

Dieser Anteil wird auch für die Studentenverkehre übernommen.

8.2.7 Pendlerverkehre

Als Grundlage für die Abschätzung der Entwicklung der Pendlerverkehre werden die prognostizierten Bevölkerungsentwicklungen in den umliegenden Städten und Regionen verwendet. Dazu liegen Daten für Nordrhein-Westfalen vor¹¹¹. Hierin sind für das Ruhrgebiet starke Abnahmen zu verzeichnen. Zuwächse haben die Kreise und Städte im „Speckgürtel“ des Ruhrgebietes, wie z.B. Münsterland.

Diese Entwicklungen in der Region wirken sich auch auf die Stadt Bottrop und das Pendlergeschehen aus.

Bei den Auspendlerverkehren von Bottropern wird angenommen, dass sich die Attraktivitätssteigerungen in der Stadt Bottrop in Bezug auf Freizeit und Einkaufen positiv auswirken. Hierdurch wird mehr Verkehr in der Stadt gebunden. Die größeren Investitionsvorhaben im Umland werden jedoch diese Wirkung „neutralisieren“.

¹¹⁰ Im Modell wird dieser Umstand durch eine geringere Erzeugungsrate berücksichtigt. Es wird mit der gleichen Anzahl an Schulplätzen gerechnet, diese erzeugen dann aber weniger Schulfahrten.

¹¹¹ Schriftenreihe der Statistische Analysen und Studien Nordrhein-Westfalen des LDS (Band 14).

8.3 Verkehrsprognose ÖPNV

8.3.1 Definition der Netzfälle für die Prognose (Verkehrsmodell Bottrop)

Analyse-0-Fall:

- Ermittlung der aktuellen Merkmale der ÖV-Nutzung unter zu Grunde legen der Analysematrix (Strukturdaten 2004) und des Bestands-Busnetzes (Stand Fahrplan Juni 2005) (siehe Kapitel 4).

Analyse-Mit-Fall /Maßnahmen Busnetzoptimierung:

- Auf der Grundlage der Analysematrix (Strukturdaten 2004) werden die Auswirkungen der kurzfristig wirksamen Busnetzoptimierung ermittelt.

Prognose-0-Fall /ohne Maßnahmen:

- Es werden die ausschließlich aus strukturellen Veränderungen resultierenden Auswirkungen bis zum Jahr 2015 dargestellt (d.h. Busnetz 2005).

Prognose-Mit-Fall /Maßnahmen Busnetzoptimierung:

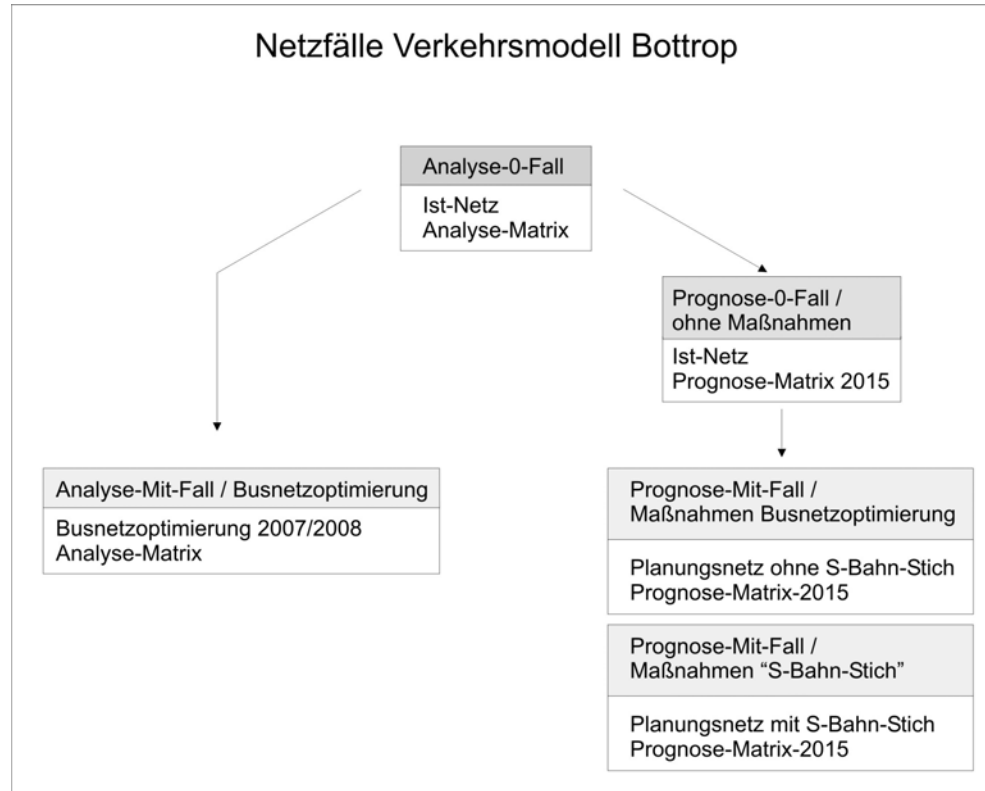
- Auf der Grundlage der Prognosematrix (Strukturdaten 2015) werden die Auswirkungen der langfristigen Busnetzoptimierung (ohne S-Bahn-Stich) berechnet (Konzept S-Bahn siehe Kapitel 9.3).

Prognose-Mit-Fall /Maßnahmen „S-Bahn-Stich“:

- Auf der Grundlage der Prognosematrix (Strukturdaten 2015) werden die Auswirkungen der langfristig angedachten Maßnahmen (mit S-Bahn-Stich, inkl. Anpassungen im Busnetzes) simuliert.

Die geplanten Infrastrukturmaßnahmen im Straßennetz bleiben bei den Berechnungen im Verkehrsmodell unberücksichtigt, da deren Umsetzung zum heutigen Zeitpunkt nicht als gesichert angenommen werden kann.

■ **Abbildung 17:** Übersicht über die im Verkehrsmodell berechneten Netzfälle



8.3.2 „Prognose-0-Fall“ / ohne Maßnahmen

Auf der Grundlage der beschriebenen demografischen Entwicklungen der Einwohner und Beschäftigten wurde im Rahmen der NVP-Bearbeitung eine Prognose der Verkehrsnachfrage für das Jahr 2015 erstellt. Als Datengrundlage dienen die von der Stadt Bottrop zur Verfügung gestellten Strukturdaten.

Mobilität

Unter der Mobilität wird die Anzahl der Wege verstanden, die ein Einwohner an einem Tag unternimmt. Dabei werden sowohl Fußwege als auch Fahrten im MIV, ÖV und Radverkehr berücksichtigt.

- Mobilität 2004: 3,16 Wege pro Einwohner und Tag
- Mobilität 2015: 3,21 Wege pro Einwohner und Tag

Die Wegehäufigkeit steigt bei fast konstanter Einwohnerzahl geringfügig um 0,05 Wege pro Einwohner und Tag auf 3,21 Wege pro Einwohner und Tag.

Modal Split

Die Auswirkungen der veränderten Strukturdaten (in der vorliegenden Betrachtung ohne Netzänderungen auf Basis des Fahrplans 2005) wirken sich unter der Annahme eines gleichbleibendem ÖPNV-Angebotes wie in folgender Tabelle dargestellt auf die Verkehrsteilnahme aus.

■ **Tabelle 44:** Verkehrsnachfrage ÖV und MIV im Vergleich (2004 – 2015)

Verkehrsmittel	Verkehrsnachfrage 2004	Verkehrsnachfrage 2015 ¹¹²	Saldo 2004 – 2015	
			abs.	%
MIV	301.119	305.822	+ 4.703	+ 1,6%
ÖV	37.163	36.829	- 334	- 0,9%
Gesamtverkehr	338.282	342.652	+ 4.369	1,3%
Modal-Split ÖV/IV	11,0%	10,7%	-	-

Im Vergleich zur Analyse steigt der Anteil der im gesamten motorisierten Verkehr durchgeführten Fahrten um etwa 1,3% auf etwa 343.000 Personenfahrten. Während der MIV hierbei einen Anstieg von insgesamt etwa 4.700 Personenfahrten für sich verbuchen kann, sinkt der Anteil des ÖV im Prognose-0-Fall um ca. 330 Fahrten/Tag. Das bedeutet einen Fahrgastverlust von etwa 0,9%. Der Rückgang fällt trotz sinkender Schülerzahlen von etwa 20% relativ moderat aus, da infolge der innenstadtnahen Entwicklungen mit guten ÖV-Anschlüssen neue ÖV-Nachfrage generiert werden kann.

Der Modal Split Anteil des ÖV sinkt bis zum Jahr 2015 in Bottrop voraussichtlich um 0,3% auf nur noch 10,7%.

■ **Tabelle 45:**

Prognose-0-Fall: Personenfahrten im ÖV und MIV gegliedert nach Binnenverkehr und stadtgrenzenüberschreitendem Verkehr (Verkehrsmodell)

Personenfahrten/Werktag	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV-Anteil
Binnenverkehr	21.035	134.686	155.721	13,5%
Grenzüberschreitend	15.794	171.136	186.931	8,4%
Gesamtverkehr	36.829	305.822	342.652	10,7%

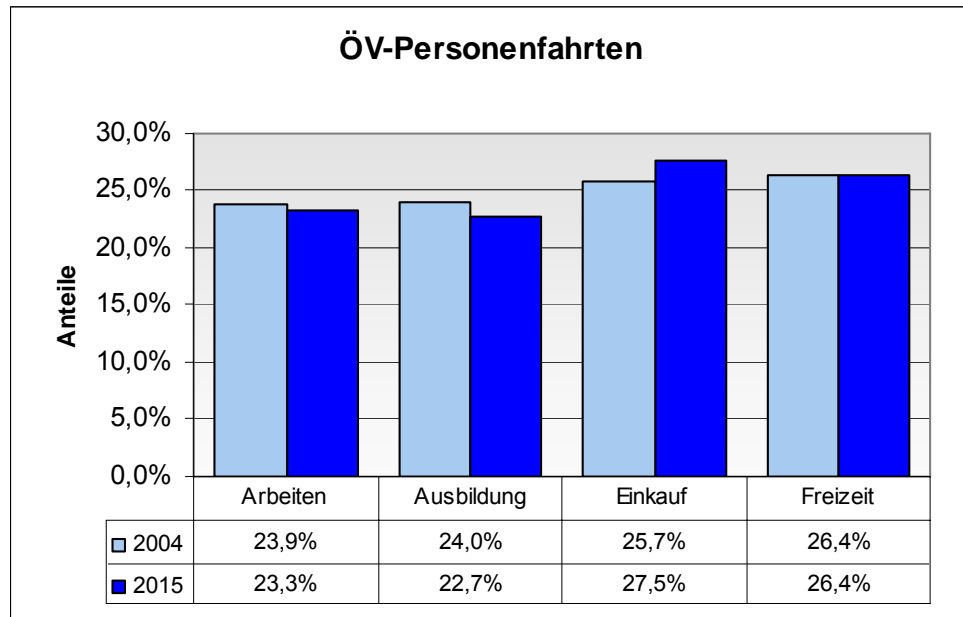
Erkennbare Verluste muss der ÖV im Binnenverkehr hinnehmen. Während der ÖV-Anteil im Jahr 2004 noch bei 14,4% lag, sinkt er für den Prognose 0-Fall um 0,9%-Punkte auf etwa 13,5%. Der Anteil der ÖV-Fahrten im grenzüberschreitenden Verkehr bleibt in etwa gleich.

112 Prognose 0-Fall (Ist-Netz, Prognose-Matrix 2015).

Reisezwecke

In Folge der demografischen Entwicklung und der infrastrukturellen Veränderungen sind im Vergleich zur Analyse im Jahr 2004 z.T. nennenswerte Veränderungen in der Verteilung der Reisezweckanteile festzustellen. Diese werden in der folgenden Abbildung dargestellt.

■ **Abbildung 18:**
Prognose-0-Fall: Reisezweckverteilung der ÖV-Personenfahrten (Vergleich 2004 – 2015)



Durch den prognostizierten geringen Anstieg der Arbeitsplätze wird der Anteil der Fahrten mit dem Reisezweck „Arbeiten“ relativ konstant gehalten. Die neuen Arbeitsplätze werden ausschließlich dem tertiären Dienstleistungssektor zugeordnet (d.h. eher ÖV-affin).

Im Einkaufsverkehr ist durch die geplanten bzw. in Realisierung befindlichen Einkaufs- und Erlebniszentren innerhalb und außerhalb von Bottrop ein Zuwachs zu erwarten.

Der starke Rückgang bei den Schulfahrten betrifft im Bereich der Ausbildungsfahrten insbesondere den Grundschulbereich sowie den Bereich der weiterführenden Schulen.

Die Altersstufe der über 17-jährigen an Berufsschulen sowie Universitäten ist mit 6,5% Rückgang unterdurchschnittlich betroffen.

Stadtteilvergleich

In der nachfolgenden Betrachtung werden die stadtteilspezifischen Änderungen im ÖV gegenübergestellt.

■ Tabelle 46: Vergleich ÖV-Fahrten 2004 – 2015 ¹¹³

Stadtbezirk	ÖV-Fahrten 2004	ÖV-Fahrten 2015 ¹¹⁴	Veränderung im ÖV [%]
Altstadt	13.336	13.394	0,4%
Fuhlenbrock	1.790	1.715	-4,2%
Eigen	3.625	3.430	-5,4%
Batenbrock	3.730	3.940	+5,6%
Boy	3.030	2.972	-1,9%
Süd	1.363	1.314	-3,6%
Kirchhellen	2.324	2.168	-6,7%
Umland	7.965	7.897	- 1,2%
Stadtgebiet	37.163	36.827	-1%

Insgesamt geht der Anteil an ÖV-Fahrten bis zum Jahr 2015 um 340 Fahrten bzw. rund 1% leicht zurück.

Lediglich im Stadtteil Batenbrock sind reale Zuwächse zu verzeichnen. Die Ansiedlung des Südring-Centers (eröffnet 2005) generiert in diesem Stadtteil einen starken Zuwachs an Fahrten, der sich auch in den absoluten Fahrgastzahlen auswirkt.

Auch in der Altstadt werden durch die absehbare Ansiedlung am Berliner Platz neue ÖV-affine Nutzungen entstehen. Potenzielle Zuwächse bei den ÖV-Fahrten aufgrund der infrastrukturellen Entwicklung werden jedoch durch den starken Einwohnerrückgang in diesem Stadtteil kompensiert.

Die größten Einwohnerzuwächse sind im Stadtteil Kirchhellen zu verzeichnen. Die Ausweisung neuer Baugebiete wirkt sich positiv auf die Einwohnerentwicklung in diesem Stadtteil aus. Es wird allerdings davon ausgegangen, dass sich hauptsächlich junge Familien in den ausgewiesenen Gebieten ansiedeln werden, deren ÖV-Affinität im kurzfristigen Zeitraum erfahrungsgemäß als eher gering einzustufen ist (Etablierung in neuer Umgebung mit erfahrungsgemäß stärkerer Autoorientierung; mittelfristig ist von höherer ÖV-Nutzungsintensität auszugehen).

Die für den Stadtteil Kirchhellen getroffenen Aussagen dienen als Begründung dafür, dass zwar die Anzahl an Fahrten im MIV mit 8% deutlich ansteigt, sich diese Entwicklung im ÖV allerdings nicht widerspiegelt.

113 Quelle: Verkehrsmodell PSV, Stand 2006.

114 Prognose 0-Fall.

8.4 Zusammenfassung der Auswirkungen der Entwicklung der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur auf die Verkehrsnachfrage

Eine Übersicht über die Entwicklung der Strukturdaten zeigt die folgende Tabelle.

■ **Tabelle 47:** Übersicht über die Entwicklung der Strukturdaten

	Strukturgröße		Veränderung
	2005	2015	
Einwohner ¹¹⁵	121.547	120.586	-0,8%
Arbeitsplätze	33.519	36.264	+8%
<i>davon im Dienstleistungsbereich</i>	<i>15.683</i>	<i>18.427</i>	<i>+18%</i>
Erwerbstätige	44.944	45.584	+1%
Besorgung-kurzfristig	38.580	43.450	+13%
Besorgung-langfristig	44.858	51.351	+14%
Freizeit	43.331	48.706	+12%
Grundschüler	4.785	3.766	-21%
Grundschulplätze	5.027	4.847	-4%
Schulplätze (weiterführende Schulen)	9.192	9.192	0%
Schüler an weiterführenden Schulen	9.761	8.706	-11%
Schulplätze (Berufsschule)	2.012	1.851	-8%
Berufsschüler	1.388	1.305	-6%
Studienplätze	0	0	0%
Studenten	1.900	1.788	-6%

Basierend auf den Bevölkerungsprognosen für die Stadt Bottrop ist bis zum Planungshorizont mit einem leichten Rückgang der Bevölkerung um 0,8% zu rechnen.

Von steigenden Einwohnerzahlen wird, wie schon in der Vergangenheit, in erster Linie hauptsächlich der nördliche Stadtteil Kirchhellen profitieren. Hier entstehen mittel- und längerfristig Potenziale für den ÖV (wenn sich die Bewohner in der neuen Umgebung mit ihrem Freizeit- und Besorgungsverhalten und ihrer Verkehrsmittelwahl etabliert haben), die bei den weiteren Planungen im ÖV Berücksichtigung finden sollten.

¹¹⁵ Daten 2005: Stadt Bottrop, Einwohnerprognose 2005 – 2015 (Einwohner mit Hauptwohnsitz).

Diese negative Einwohnerentwicklung stellt eine Trendwende für Bottrop dar. Während andere Städte im Ruhrgebiet, wie Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Herne und Mülheim, bereits seit einigen Jahren Bevölkerungsrückgänge verkraften müssen, steht Bottrop vor der Herausforderung, sich nach Jahren des Bevölkerungswachstums nun erstmalig mit dieser Entwicklung auseinanderzusetzen zu müssen¹¹⁶. Bis zum Jahr 2020 wird in bundesweiten Untersuchungen sogar einen Einwohnerrückgang für Bottrop um 4% prognostiziert¹¹⁷.

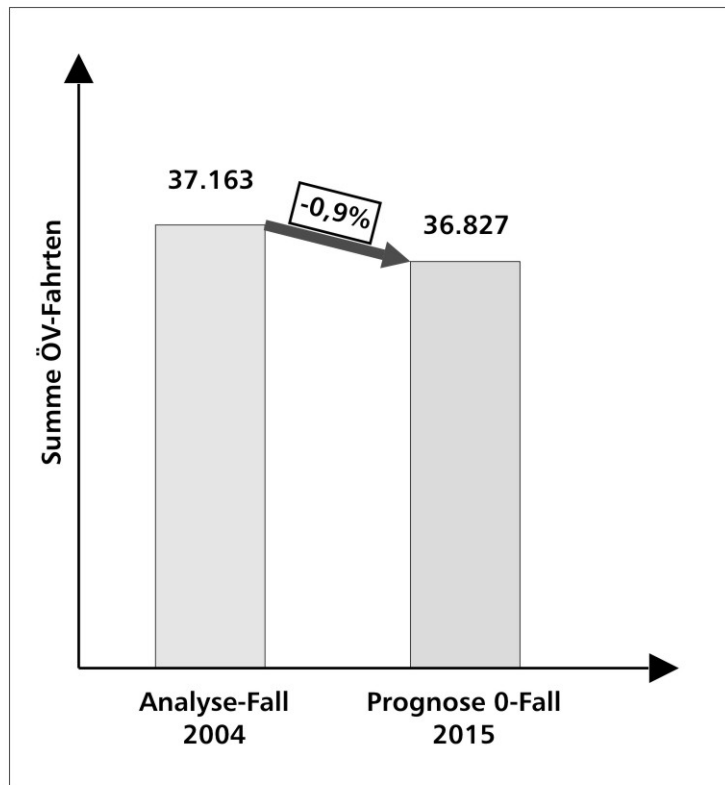
Die für die Stadt bedeutsame Arbeitsplatzentwicklung wird sich voraussichtlich primär auf Schwerpunkte im südlichen Stadtgebiet, und hier im Bereich der Innenstadt, konzentrieren. Der Großteil der Arbeitsplatzgewinne ist dem Dienstleistungsbereich zuzuordnen. Auf Grundlage der derzeit absehbaren wirtschaftlichen Entwicklung ist allgemein davon auszugehen, dass auch bei noch leicht steigenden Beschäftigtenzahlen die quantitative Bedeutung des Berufsverkehrs in den kommenden Jahren eher stagnieren wird. Zusätzlich sind hier die zunehmend flexiblen Arbeitszeiten zu berücksichtigen, welche eine Anbindung der Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsstandorte im ÖPNV hinsichtlich der Effizienz noch problematischer werden lassen.

Durch die Ansiedlung der Einkaufszentren am Berliner Platz und am Hauptbahnhof (realisiert 2005) wächst im Vergleich zum Analysezeitpunkt das Angebot an Einkaufsmöglichkeiten in Bottrop sowohl für den kurz- wie auch für den mittelfristigen Bedarf stark an. Dies spiegelt sich in dem leichten Anstieg von etwa 2% für den Besorgungsverkehr wider.

Als Ergebnis der Untersuchung geht hervor, dass sich durch die Strukturveränderungen für die Stadt Bottrop negative Entwicklungen im Bereich der ÖV-Nachfrage abzeichnen. Insgesamt wird von einem Rückgang von etwa 1% ausgegangen.

116 Kröhnert, Steffen; Medicus, Franziska; Klingholz, Reiner; Die demografische Lage der Nation; Deutscher Taschenbuch Verlag, München 2006.

117 Ebenda.

■ **Abbildung 19:** Entwicklung der ÖV-Nachfrage 2004 - 2015

Für die künftige Entwicklung des ÖPNV in Bottrop werden zusätzliche Nachfragepotenziale im Bereich des Freizeitverkehrs sowie des Einkaufs- und Besorgungsverkehrs gesehen. Durch eine gezielte Ausrichtung und Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes soll der ÖPNV in diesen Marktsegmenten Verkehrsanteile sichern und zusätzliche Nachfragepotenziale erschließen.

Die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im Einkaufsverkehr wird sich voraussichtlich künftig insbesondere am Samstag (bis 20:00 Uhr) weiter flexibilisieren, wobei die Auswirkungen der erweiterten Ladenöffnungszeiten und demzufolge die veränderten Anforderungen an den ÖPNV beobachtet und ggf. berücksichtigt werden sollten.

Der bundesweit prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen spiegelt sich auch in der Prognose für Bottrop wider. Für den Schülerverkehr wird langfristig aufgrund der demografischen Entwicklung ein Rückgang der ÖV-Nachfrage erwartet. Die Zahl der Grundschüler und weiterführenden Schüler wird voraussichtlich um ca. 20% sinken. Vor diesem Hintergrund sollte die zukünftige Busnetzgestaltung in Bottrop, soweit möglich, rechtzeitig im Konsens mit eventuellen infrastrukturellen Veränderungen, wie Schließungen bzw. Zusammenlegungen von Schulen usw., erfolgen.

Die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung insbesondere bei den Frauen und Senioren (diese Bevölkerungsgruppen weisen heute noch eine unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit auf) wird die Konkurrenzsituation des Pkw gegenüber dem ÖPNV verstärken und sich voraussichtlich auf die

Potenziale des ÖPNV im Bereich des Jedermannverkehrs auswirken. Bei diesen Bevölkerungsgruppen wird der ÖV zukünftig Schwerpunkte zur Stabilisierung der Verkehrsnachfrage setzen müssen.

Die Veränderung der Rahmenbedingungen wird sich auch auf den Markterfolg des ÖV auswirken. Die Zunahme der Motorisierung, gerade bei bisher klassischen ÖV-Nutzern, den Senioren und Frauen, der sinkende auf den ÖV angewiesene Bevölkerungsanteil und das deutlich zunehmende Servicebewusstsein bei den Verbrauchern - auch den ÖV-Nutzern - tragen dazu bei, dass der ÖV zunehmender Konkurrenz ausgesetzt ist und seine Marktpotenziale stärker umworben werden müssen. Um die heutigen Marktanteile halten und weiter ausbauen zu können, ist die marktorientierte Weiterentwicklung der ÖV-Qualitäten unabdingbar.

Wichtige Zielgruppen, bei denen der ÖV künftig zusätzliche Nachfragepotenziale erschließen bzw. vorhandene ÖV-Nachfragen stabilisieren kann und muss, sind die Bevölkerungsgruppen der Frauen und der Senioren („Junge Alte“), da hier zukünftig mit einem Anstieg der Mobilitätsmöglichkeiten¹¹⁸ zu rechnen ist. Zudem stellen trotz des Rückgangs der jungen Altersgruppen Kinder und Jugendliche eine wichtige Zielgruppe für den ÖV dar. Bei diesen hat sich das Mobilitätsverhalten noch nicht endgültig verfestigt, dem ÖV bieten sich daher Möglichkeiten, Kunden zu gewinnen /zu binden und langfristige Nachfragepotenziale zu sichern.

Zusammenfassend kann festgestellt werden:

- Die Rahmenbedingungen für den ÖV werden sich in Bottrop in den nächsten Jahren nicht verbessern.
- Es werden demografische Entwicklungen mit spürbaren Konsequenzen für den ÖV eintreten:
 - ⇒ Ein Einwohnerzuwachs wird ausschließlich für den Norden der Stadt (Kirchhellen) prognostiziert, hier ist das ÖV-Angebot eher weniger gut ausgeprägt.
 - ⇒ Im südlichen Stadtgebiet („Alt-Bottrop“) ist das ÖV-Angebot weitgehend gut bis sehr gut; hier werden jedoch Einwohnerrückgänge in teilweise erheblichem Ausmaß erwartet.
- Die Ausgestaltung des Busnetzes sollte perspektivisch auf den Rückgang der Schülerzahlen angepasst werden.

¹¹⁸ Anstieg der Mobilitätsmöglichkeiten bei Frauen und Senioren bedeutet: Anstieg mobiler Personen bei den Senioren, Anstieg der „Automobilität“ bei Frauen und Senioren.

9 Entwicklungskonzept

9.1 Grundsätze

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes wird als vordringliches Ziel verfolgt, den Marktanteil des ÖPNV auszubauen, mindestens jedoch zu sichern und zu stabilisieren. Aufbauend auf der vorhandenen Struktur sollen durch modifizierte Angebotsstrategien neue Kunden gewonnen werden, um die möglichen negativen Nachfrageentwicklungen durch den Einwohnerverlust „abfangen“ zu können. Die Weiterentwicklung ist zudem unter dem Gesichtspunkt einer Optimierung der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel zu gestalten.

Im Zusammenhang mit der konkreten Ausgestaltung der Bedienungsangebote im Zeitraum 2007 – 2011 wird eine stärkere Marktorientierung verfolgt, d.h. eine gezielte Stärkung und ein Ausbau des ÖPNV auf den Relationen und in den Räumen, bei denen die höchsten Kundenpotenziale zu erwarten sind bzw. Zuwachspotenziale vermutet werden (Bsp. Fuhlenbrock, Kirchhellen, etc.).

Die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Bottrop erfolgt auf der Basis

- der Analyse der Raumstruktur und des aktuellen ÖPNV-Angebots,
- der Ergebnisse der Mängelanalyse und
- der Vorgaben des Leitbildes sowie verkehrspolitischer Zielvorgaben für die Nahverkehrsplanung.

Im Rahmen der Weiterentwicklung soll

- das etablierte Grundnetz beibehalten und nur in ausgewählten Korridoren bzw. Bereichen in der Linienführung und im Fahrtenangebot neustrukturiert werden,
- auf Relationen mit hoher Fahrgastnachfrage und erwartungsgemäß weiter aktivierbaren Nachfragepotenzialen durch Taktverdichtung eine Attraktivierung des Bedienungsangebotes angestrebt werden und
- das ÖPNV-Bedienungsangebot in Ausrichtung auf die sich voraussichtlich weiter flexibilisierende Verkehrsnachfrage im Einkaufs- und Freizeitverkehr gestärkt werden.

9.2 Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (2007 bis 2011)

9.2.1 Grundinhalte des Maßnahmenkonzeptes

Schwerpunkte des Maßnahmenkonzeptes

Ziel des Angebotskonzeptes ist, die bestehenden und zu entwickelnden Qualitäten deutlich hervorzuheben, insbesondere im Bereich der in Kapitel 6.4 dargestellten Rahmenbedingungen.

Angestrebt wird eine Qualitätsverbesserung, die durch eine Optimierung des Leistungsangebotes erreicht werden soll. Die Verkehrsleistungen werden in Teilen neu geordnet und gezielt auf die Achsen verlagert, in denen eine Erhöhung der Marktausschöpfung erwartet bzw. die Wirtschaftlichkeit verbessert wird.

Schwerpunkte des Maßnahmenkonzeptes der ersten Stufe sind:

- Entwicklung zusätzlicher Korridore mit der Qualitätskategorie A „ÖPNV als konkurrenzfähiges Verkehrssystem zum MIV“ (mind. 10-Min.-Takt durch Linienüberlagerung),
- Ausbau des Angebotes in Fuhlenbrock zur Erhöhung der ÖPNV-Nutzung in diesem Stadtteil,
- Neuordnung der Linie 262 zur Verbesserung der betrieblichen Randbedingungen und damit zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit,
- direkte Anbindung des Stadtteils Kirchhellen an den Hauptbahnhof und in Richtung Essen und
- räumliche und zeitliche Ausweitung des Nachtnetzes.

Unter ökonomischen Gesichtspunkten sollte auf Relationen mit geringerer Nachfrage ein Kleinbuseinsatz in Betracht gezogen werden.

Produktstrategie

In der Produktstrategie wird eine konsequente Umprofilierung der heutigen CE-Linien in SB-Linien verfolgt. Auch wenn die heutigen CE-Linien 50 und 91 nicht vollständig die vom VRR definierten Produktanforderungen hinsichtlich der Schnelligkeit erfüllen, ist aus Sicht der Stadt Bottrop die Beibehaltung als Produkt mit „Markenname“ gegenüber einer Zurückprofilierung als „No-Name-Produkt“ unter marketingspezifischen Gesichtspunkten von hoher Bedeutung. Bei einer Zurückprofilierung kann ggf. eine Verminderung der Kundenakzeptanz und des Linienprestiges auftreten.

Stufenkonzept

Die Optimierung des Busnetzes soll in zwei Maßnahmenpakete unterteilt nach

- „kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen“ (1. Stufe – Umsetzung 2007/2008) und
- „mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen“ (2. Stufe – Umsetzung 2009 - 2011)

erfolgen.

Die erste Stufe beinhaltet eine Optimierung des Verkehrsangebotes mit einem geringen Mehraufwand in der Leistungserstellung. Sie ist auf einen Zeitraum von zwei Jahren angelegt, um eine ausreichende Marktetablierung der Maßnahmen gewährleisten und vor Umsetzung der zweiten Stufe eine Erfolgskontrolle durchführen zu können.

Die Umsetzung der Maßnahmen der zweiten Stufe ist mit Mehrleistungen verbunden. Sie soll erst nach Vorliegen ausreichender Erfahrungen mit der Umsetzung und der Wirkung der ersten Stufe, d.h. nach der Erfolgskontrolle und ggf. erforderlichen Korrekturmaßnahmen im Bedienungsangebot, erfolgen.

9.2.2 Erste Stufe 2007 - 2008

Das Maßnahmenpaket der ersten Stufe beinhaltet die weitgehend aufwandsneutral umsetzbaren Maßnahmen.

Herausragendes Kernstück des Konzeptes ist die Neuordnung der stadtteilverbindenden Ringlinie 262 in Verbindung mit dem Südast der Linie 259 zur betrieblichen Optimierung und zur Steigerung der Attraktivität für die Fahrgäste. Ein weiterer Schwerpunkt der Planung ist die Umstrukturierung der Linie 261 zur Steigerung des derzeit unterdurchschnittlichen Modal Split-Anteils in Fuhlenbrock unter gleichzeitiger Stärkung des ökonomischen Ergebnisses der Linie CE 50. Mit dieser Maßnahme soll dem prognostizierten Einwohnerrückgang in Fuhlenbrock, mit dem Ziel der Stabilisierung der Nachfrage, „gegengesteuert“ werden.

Als dritter Schwerpunkt ist die sowohl räumliche als auch zeitliche Ausdehnung des Nachtnetzes Bestandteil dieses ersten Maßnahmenpaketes.

Die einzelnen Maßnahmen sind (soweit räumlich darstellbar) in Karte 9 verzeichnet und werden in Tabelle 48 vorgestellt und erläutert.

- **Karte 9:** Entwicklungskonzept – Maßnahmenprogramm 2011 Angebot und Linienkonzept

■ Tabelle 48: Maßnahmenkonzept – Stufe 1 (Umsetzung 2007/2008)

Nr.	Maßnahme
A.1	Neustrukturierung Linie 262 - Durchbindung der Linien 262 und 259 (Südast)
	<ul style="list-style-type: none"> ■ betriebliche Teilung der Ringlinie 262 (Linie in „Wüschelruten-Form“) ■ Durchbindung mit dem Südast der Linie 259 am ZOB <p>⇒ zwei betriebliche Endpunkte ZOB und Ebel, Bergbaustraße</p> <p><u>Linie 262 neu (20-min-Takt):</u></p> <p>⇒ Ringlinie ZOB – BOT Hbf. – Eigen Markt – ZOB mit Endhaltestelle ZOB, im weiteren Verlauf über Friedrich-Ebert-Straße bis Ebel mit Endhaltestelle Bergbaustraße</p> <p><u>Linienweg:</u></p> <p>⇒ Ab ZOB (betriebliche Endstelle) über Peterstraße, den Südring und die Essener Straße (anstatt über Im Springfeld und die Bahnhofstraße) bis Hauptbahnhof weiter dem bisherigen Linienweg folgend über Ostring – Nordring bis Haltestelle „Im Scheierbruch“. Neue Linienführung über Fishedickestraße (anstatt über die Scharnhölz- und Aegidistraße), ab hier weiter wie im Bestand über Rheinbabenstraße – Eigen Markt über Fuhlenbrock bis zum ZOB. Im weiteren Verlauf Änderung der Linienführung über die Friedrich-Ebert-Straße (anstatt über die Essener Straße) zum Hauptbahnhof, ab hier dem bisherigen Linienverlauf folgend bis Ebel, Bergbaustraße (betriebliche Endstelle) und zurück. Die Haltestellen Herderstraße und Oberhausener Straße werden aufgehoben. Die Haltestellen „Alter Südring“, „Bahnhofstraße“, „Maybachweg“ und „In der Boverheide“ werden nicht mehr durch die Ringlinie bedient.</p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Pünktlichkeit durch die Fahrzeiteinsparung und durch das Einführen von betrieblichen Endpunkten mit Pufferzeiten ■ Reduzierung des betrieblichen Aufwandes (Standzeit des Südastes 259 am ZOB wird für Gesamtumlauf der neuen Linie 262 genutzt, außerdem wird erheblich Fahrzeit eingespart) ■ direktere Anbindung der Innenstadt an den Hauptbahnhof und die S-Bahn durch neue Linienführung ■ verbesserte Anbindung von Ebel an die Innenstadt ■ verbesserte Erschließung der östlichen Innenstadt im Hinblick auf das neue Bauvorhaben in der Innenstadt (Kaufland) ■ Aufwandsreduzierung im Vergleich zum Bestand: ca. 47.000 €/Jahr ! <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Linienwegeinkürzungen und Haltestellenaufhebungen zur Reduzierung der Fahrzeit an verschiedenen Stellen im Linienverlauf zwingend erforderlich, da Linie 262/259 fahrzeitbedingt nicht auf heutigem Linienweg fahrbar ■ „Ausdünnen“ der Bedienung auf der Essener Straße (ausreichender Ersatz ist durch Linie 186 gewährleistet) ■ Verlegung der Haltestelle „Im Springfeld“ erforderlich ■ Verlegung der Haltestelle „Freiherr-von-Stein-Straße“ erforderlich

Nr.	Maßnahme
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestellen „Alter Südring“, „Bahnhofstraße“, „Maybachstraße“ und „In der Boverheide“ werden von der Ringlinie nicht mehr angedient (ausreichender Ersatz ist durch andere Linien gewährleistet) ■ Fahrzeitverlängerung in die Innenstadt für etwa 1.000 EW aus Batenbrock Süd (Devensstraße)
A.2	Neustrukturierung Linie 261
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Teilung der Linie in zwei Linien ■ Angebotsverdichtung in Fuhlenbrock (Überlagerung der Linien 261 und 979) <p><u>Linie 261 neu (20-min-Takt):</u></p> <p>⇒ Erschließung Grafenwald wie im Bestand, weiterer Linienverlauf über Fuhlenbrock (Oberhausener Str. – Hans-Böckler-Str.) bis ZOB (Andienung der Haltestellen Stenkhoffstraße und Rolandstraße durch den CE50)</p> <p><u>Neue Linie 261A (30-min-Takt):</u></p> <p>⇒ Linienweg ZOB über Hans-Böckler-Str. – Am Lamperfeld – Marienhospital – Richard-Wagner-Schule (ggf. Kleinbus-Einsatz)</p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ verbesserte Anbindung des Wohngebietes entlang der Hans-Böckler-Straße an die Innenstadt/ZOB (Fahrzeitverkürzung durch direkten Linienweg) ⇒ deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen ⇒ Ausbau des derzeit unterdurchschnittlichen ÖPNV-Marktanteils im Stadtteil Fuhlenbrock auf 10% (derzeitiger ÖV-Anteil 8%) ■ Stärkung der Linie CE 50 im ökonomischen Ergebnis durch Wegfall der Parallelfahrten (etwa 380 Fahrgäste mehr) ■ Einrichten einer neuen Haltestelle in der Straße Am Lamperfeld, dadurch verbesserte Anbindung der nördlichen Innenstadt an den ÖPNV ■ Stärkung der Innenstadt (erste Innenstadthaltestelle ist „Pferdemarkt“) ■ neue Direktverbindung zwischen Grafenwald und Fuhlenbrock ■ „Transparenz im System“, Tag- und Nachtverkehr abschnittsweise auf gleichen Linienwegen <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrzeitverlängerung von etwa 2 Minuten für Fahrgäste aus Grafenwald in die Innenstadt ■ Mehraufwand durch Ergänzungslinie 261 A (1 Fahrzeug) ■ Defizitanteil für die Stadt Bottrop erhöht sich um etwa 129.000 €/Jahr
A.3	Durchbindung CE 50 – SB 16 zu einer Linie
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchbinden der Linien CE 50 und SB 16 zu einer weiträumigen Verbindungslinie zwischen Dorsten / Kirchhellen (Schulze-Delitzsch-Straße und Movie Park), Bottrop ZOB und Essen Hbf. ■ Führung der Linie im Bereich des Hauptbahnhofs über die Fr.-Ebert-Straße statt über die Bahnhofstraße (⇒ Fahrzeitgewinn!)

Nr.	Maßnahme
	<p>⇒ Verlegung der Haltestelle „Freiherr-von-Stein-Straße“</p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Anbindung von Kirchhellen und den nördlichen Stadtteilen an den Bottroper Hauptbahnhof und an die Stadt Essen ■ Stärkung der Linie CE 50 ■ Verbesserungen in der Umlaufgestaltung (Auffangen von Verspätungen auch am Endpunkt Essen Hbf. möglich) ■ weniger Wartepplätze am ZOB notwendig (schlankes Durchfahren) ■ perspektivische Berücksichtigung der Bevölkerungszuwächse in Kirchhellen ■ leichte Aufwandsreduzierung im Vergleich zum Bestand: ca. 1.000 €/Jahr! <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ potenzielle Fahrplaninstabilität durch Verspätungsanfälligkeit in den Verkehrsspitzen bei beiden Linien¹¹⁹ <p>⇒ Umsetzung der Maßnahme zunächst im Probetrieb</p>
A.4	CE 91
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Umprofilierung der Linie zur SB 91 (bereits umgesetzt) ■ Anpassung der Fahrplandarstellung (Kommunikation als SB 91/259) <p><u>Vorteil:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ gemeinsamer Fahrplan für die Linien SB 91 und 259 (Nordast) zur Verdeutlichung des 10-Minuten-Taktes auf dem Linienabschnitt Oberhausen – Bottrop ZOB – Gladbeck Oberhof
A.5	Neustrukturierung der Linien 265, 266 und 188 in der Boy
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienwegänderungen der Linien 188, 265, 266 <p><u>Linie 265:</u></p> <p>⇒ Verlängerung der Linie 265 bis zum Gewerbepark West; Auflassen der Bedienung Bergendahlstraße</p> <p><u>Linie 266:</u></p> <p>⇒ Linienwegeinkürzung zwischen Gewerbepark West und Boyer Markt</p> <p><u>Linie 188:</u></p> <p>⇒ Linienführung über Kraneburgstraße statt über Heimannstraße; Führung der Linie über Bottrop-Boy Bf. nach Abschluss der Straßenbauarbeiten im Bereich Horster Straße</p> <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung des Fahrtenangebotes sowie deutliche Reisezeitvorteile für Anwohner im Bereich der Kraneburgstraße in die Innenstadt trotz Umsteigeerfordernis (30-Min.-Takt Linie 188) ■ Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes an die Innenstadt

119 Aktuelle Pünktlichkeitsmessungen der Stadt (Stand März 2006) zeigen geringe Verspätungsanfälligkeit.

Nr.	Maßnahme
	<p>(umsteigefreie Verbindung, Anbindung im 20-Min.-Takt durch Linie 265)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung der Pünktlichkeit der 266 ■ Aufwandsreduzierung im Vergleich zum Bestand: ca. 12.000 €/Jahr ! <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Andienung der Haltestelle „Bergendahlstraße“ entfällt (Entfernung der nächsten Haltestelle ca. 200m) ■ Umsteigen am Boyer Markt in Richtung Innenstadt für Anwohner im Bereich der Kraneburgstraße ■ aus Richtung Batenbrock Süd kann nicht mehr ohne Umstieg in das Gewerbegebiet West gefahren werden ■ Wegfall der Andienung der Haltestelle Gewerbegebiet Ost
A.6	Angebotsanpassung Linie 188
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausdünnen des 20-Min.-Taktes zwischen Gladbeck und Essen Boyer Straße auf einen 30-Min.-Takt; Fahrgastnachfrage auf dem betroffenen Linienabschnitt rechtfertigt keinen 20-Min.-Takt ■ Maßnahme ist Bestandteil des NVP Recklinghausen ■ Änderung des Linienweges wie bei Maßnahme A.5 beschrieben <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einsparung von Verkehrsleistungen durch Taktreduzierung ■ Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage ■ Angebotsverbesserung für Anwohner im Bereich der Kraneburgstraße (30-Min.-Takt Linie 188; siehe Maßnahme A.5) ■ Aufwandsreduzierung im Vergleich zum Bestand: ca. 65.000 €/Jahr ! <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verschlechterung des Bedienungsangebotes durch Ausdünnen des Taktes ■ Verschlechterung der Anschlussbeziehungen durch die Taktumstellung
A.7	räumliche Ausdehnung des Nachtnetzes
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erschließung des Bottroper Ostens ■ Einrichten einer neuen Linie zwischen ZOB und GE Schloss Horst zur Erschließung des Bottroper Ostens auf dem Linienweg der Linie 260 und Integration in das Nachtbus-System am ZOB <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Anbindung der Stadtteile Boy und Batenbrock an das Nachtnetz (z.B. Jugendkombihaus) ■ weitere Steigerung in der Akzeptanz des Angebotes bei den Nutzern ist zu erwarten (stark belasteter Linienabschnitt) ■ Anschlüsse in GE-Horst an den NE 1, in und aus Richtung Essen Karnap, sind möglich

Nr.	Maßnahme
	<u>Konsequenzen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ■ Defizitanteil für die Stadt Bottrop erhöht sich um etwa 7.000 €/Jahr
A.8	<i>zeitliche Ausdehnung des Nachtnetzes</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausdehnung des Nachtnetzes bis 05:00 Uhr zur zeitlichen Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage (betroffen sind die Linien NE 2 und NE 18) <u>Vorteile:</u> <ul style="list-style-type: none"> ■ weitere Steigerung in der Akzeptanz des Angebotes bei den Nutzern ist zu erwarten (stark belasteter Linienabschnitt) <u>Konsequenzen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ■ Defizitanteil für die Stadt Bottrop erhöht sich um etwa 4.000 €/Jahr

9.2.3 Zweite Stufe 2009 - 2011

Die zweite Stufe beinhaltet die Maßnahmen, die nur mit Mehraufwand zu verwirklichen sind. Neben einigen erschließungs- und bedienungswirksamen Maßnahmen im Werktagsverkehr liegt der Handlungsschwerpunkt bei den Maßnahmen zur Angebotsverbesserung im Samstagsverkehr.

Kerngedanke der zweiten Stufe ist die Stärkung des Samstagverkehrs in Ausrichtung auf den Einkaufs- und Freizeitverkehr. Hierzu gehört im Wesentlichen die Verdichtung des Bedienungsangebotes auf den Achsen, die heute in der Hauptverkehrszeit montags bis freitags im 10-Minuten-Takt bedient werden, auf einen 15-Minuten-Takt.

Zudem birgt die Umsetzung des Maßnahmenpaketes deutliche Verbesserungen in der Anbindung Welheims an die Innenstadt. Das in der Analyse festgestellte Defizit kann somit abgebaut werden.

■ Tabelle 49: Maßnahmenkonzept – Stufe 2 (Umsetzung 2009 – 2011)

Nr.	Maßnahme
A.9	Verbesserung der Erschließung im Bottroper Norden¹²⁰
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichten einer Kleinbuslinie auf dem Linienabschnitt Schulze-Delitzsch-Str. – Kuhberg – Vikarskamp – Dorstener Str. – Schulze-Delitzsch-Str. (60-Min.-Takt) ■ Taxibus im nördlichen Stadtgebiet alternativ: Abgleichen der Fahrplanzeiten der KB-Linie mit den Zeiten der TaxiBus-Linie 269 (Fahrzeugübergang TaxiBus 269 auf Kleinbuslinie in Kirchhellen) <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ perspektivische Wirkung in Bezug auf das Bevölkerungswachstum in Kirchhellen ■ Verbesserung des Angebotes zwischen Kirchhellen und Feldhausen für etwa 1.000 Einwohner ■ Erschließen neuer Fahrgastpotenziale durch Einrichten einer Taxibus-Linie im nördlichen Stadtgebiet (z.B. Anbindung Hardinghausen, Flugplatz Schwarze Heide, Badensee Töttelberg) ■ Ausnutzen von Synergieeffekten durch Abgleichen der Fahrzeiten <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Anbindung des Bahnhofes Feldhausen nicht möglich ■ Defizitanteil für die Stadt Bottrop erhöht sich um etwa 40.000 €/Jahr
A.10	verbesserte Anbindung der Welheimer Mark an die Innenstadt und Taktverdichtung auf der Prosperstraße auf 10-Minuten-Takt
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung des Angebotes auf der Linie 268 zu einem 20-Minuten-Takt ■ Einkürzen der Linie 264 aus Richtung Vonderort bis Bottrop Hbf., Verlängerung des TB 264 aus Richtung Welheim bis Bottrop Hbf. <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einführen eines 10-Minuten-Taktes im Korridor Prosperstraße ■ deutliche Angebotsverbesserung für etwa 1.000 Einwohner der Welheimer Mark durch Einführen eines 20-Minuten-Taktes in die Innenstadt (zzgl. ca. 2.500 EW im Korridor Prosperstraße) <p>⇒ Aktivierung neuer Fahrgastpotenziale</p> <p>⇒ Leistungseinsparung durch Umstellung auf TaxiBus auf dem Abschnitt Hbf. – Klopriesstraße (nur ca. 70 – 120 Fahrgäste pro Richtung täglich)</p> <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme ist nicht aufwandsneutral möglich (+ 1 zusätzliches Fahrzeug, zus. Abdeckung der Verkehrsspitzen notwendig)

120 Die Marktausrichtung der Kleinbus-Linie in Kirchhellen liegt ausschließlich in der Anbindung der Einwohner aus Feldhausen an das Stadtteilzentrum Kirchhellen sowie an die Linie CE 50. Eine Anbindung an den SPNV in Feldhausen ist mit einem Kleinbus umlauftechnisch nicht möglich, da der Kleinbus in den Zwischenlagen für die TaxiBus-Bedienung in anderen Bereichen vorgesehen ist. Für eine Anbindung Kirchhellens an den SPNV in Feldhausen ist der Einsatz von zwei Fahrzeugen erforderlich, die wegen der Anschlussbindung zu längeren Standzeiten gezwungen sind.

Nr.	Maßnahme
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsverschlechterung durch Umstellung auf TaxiBus in Richtung Hauptbahnhof für etwa 1.000 Einwohner der Welheimer Mark (zzgl. ca. 2.000 EW entlang des Linienverlaufs in Batenbrock Süd) ■ Defizitanteil für die Stadt Bottrop erhöht sich um etwa 37.000 €/Jahr
A.11	<i>SB 29 über Hbf.</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Führen der SB 29 über den Hauptbahnhof und Anbindung des Südringcenters ■ Führung der Linie im Bereich des Hauptbahnhofes über die Friedrich-Ebert-Straße statt über die Bahnhofstraße <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung des Fahrgastpotenzials auf der Linie ■ Fahrzeitgewinn durch Führung über die Fr.-Ebert-Straße <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Defizitanteil für die Stadt Bottrop erhöht sich um etwa 8.800 €/Jahr
A.12	<i>Angebotsausweitung SB 16 im Einkaufsverkehr am Samstag</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausweitung des Fahrtenangebotes zwischen Essen-Hbf. und Bottrop ZOB Innenstadt bis 20:00 Uhr am Samstag zur besseren Ausrichtung auf den Einkaufsverkehr <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Defizitanteil für die Stadt Bottrop erhöht sich um etwa 2.500 €/Jahr
A.13	<i>Angebotsverdichtung Boy – Innenstadt im Einkaufsverkehr am Samstag</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung des Fahrtenangebotes zwischen dem Boyer Markt und der Innenstadt im Einkaufsverkehr am Samstag ■ Einrichten eines Bedienungsangebotes im 30-Min.-Takt auf der Linie 265 am Samstag <p>⇒ durch Überlagerung der Linien 260 und 265 auf der Horster Straße ergibt sich ein 15-Min.-Takt</p> <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Defizitanteil für die Stadt Bottrop erhöht sich um etwa 6.700 €/Jahr

9.2.4 Prüfaufträge

Es ist davon auszugehen, dass sich zukünftig die Nachfrage im Nachtverkehr noch weiter flexibilisieren wird. Vor diesem Hintergrund sollte die weitere zeitliche wie auch räumliche Ausdehnung des Nachtnetzes überprüft werden. Dazu ist jedoch eine vertiefende Analyse der Fahrgastströme in den Schwachverkehrszeiten erforderlich, die im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans nicht vorgenommen wurde.

In der folgenden Tabelle werden daher zu diesem Thema Prüfaufträge empfohlen, die jedoch hinsichtlich ihrer Kosten-/Nutzenwirkung noch einer genaueren wirtschaftlichen Untersuchung bedürfen.

■ Tabelle 50: Prüfaufträge

Nr.	Maßnahme
P.1	<i>Streichung von Frühfahrten auf dem SB 16 im Parallelverkehr zum NE 16</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reinvestition der eingesparten Leistungen zur Optimierung des Angebotes im Einkaufsverkehr am Samstag (Leistungsumschichtung)
P.2	<i>zeitliche Ausdehnung des Nachtnetzes / Rücknahme des frühen Linienverkehrs im Tagnetz</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausdehnung des Nachtnetzes bis 07:00 Uhr am Samstag und bis 09:00 Uhr am Sonntag unter Reduzierung der Frühzeiten des Tagnetzes (Ansatz EVAG).¹²¹ 122 <p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Aufwandsminderung durch Leistungseinsparung ■ zeitliche Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ verdichtetes Angebot im Tagnetz beginnt am Wochenende samstags und sonntags erst um 07:00 Uhr bzw. um 09:00 Uhr
P.3	Einführung TaxiBus im Nachtverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einführen eines Bedarfsverkehrs im Nachtverkehr (TaxiBus) in zwei Bedienungssektoren zur flächenhaften Erschließung der Stadtbereiche, die nicht an das NE-Netz angeschlossen sind ■ Empfehlung Bedienungskorridore: Teilbereiche in Eigen und Stadtwald, Teilbereiche im Süden Bottrops wie Vonderort und Ebel ■ Mehraufwand durch zusätzliches Leistungsangebot
P.4	Verlängerung TB 264
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verlängerung der TB-Linie 264 zur besseren Erschließung von Welheim über die Haltestellen Am Kämpchen – Mathias-Stinnes-Platz - Flöttestraße – Welheimer Straße – Gungstraße – Am Kämpchen.

121 Die geänderten Randbedingungen in der Gesellschaft wirken sich zunehmend auf das Verkehrsverhalten der Menschen aus. Der starke Rückgang im Schichtverkehr und die immer flexibleren Arbeitszeiten sowie der steigende Anteil der aktiv genutzten Freizeit bewirken eine zeitliche Verschiebung der Nachfrage.

122 Ansatz EVAG: Ausdehnung des Nachtverkehrs bis 06:30 Uhr am Samstag Vormittag bzw. bis 08:00 Uhr am Sonntag Vormittag, der Tagverkehr beginnt entsprechend gegen 07:00 bzw. 08:30 Uhr. Somit bietet die EVAG am Wochenende ein 24-stündiges Verkehrsangebot ohne Bedienungslücke.

9.2.5 Liniennetz und Bedienungsangebot – Zielplanung 2011

Im Nachfolgenden sind tabellarisch die Linien entsprechend des Maßnahmenkonzeptes mit ihren Bedienungsparametern definiert. Dargestellt sind neben Linienwegsänderungen die Bedienungszeiträume und -häufigkeiten. Bei Linien ohne Maßnahmen werden die Bestandsparameter der Bedienung fortgeschrieben.

■ **Tabelle 51:** Entwicklungskonzepte Linien und Bedienungsangebot für das Tagnetz (Zielkonzept 2011)

Linie	Linienweg	Produkt	Bedienzeitraum			Taktangebot							Anmerkungen
						Mo - Fr				Sa		So	
						Mo-Fr	Sa	So	HVZ 123	NVZ 124	SVZ I ¹²⁵	SVZ II ¹²⁶	
SB 29	GE Hbf. - Bottrop Hbf. – Bottrop ZOB	StädteSchnell-Bus	05:15-20:30	06:15-15:30	-	60	60	60	60	60	-	-	
SB 16/ CE 50 Essen Hbf. - Bottrop ZOB – Kirchhellen –Movie Park ¹²⁸ - ZOB Dorsten (StädteSchnell-Bus)													
	Essen Hbf. – Bottrop ZOB		04:45-20:30	06:45-20:30	-	20	20	20	30	30	30	-	
	Bottrop ZOB – Raiffeisenstraße ¹²⁹		05:15-20:30	-	-	60	60	60	-				
	Bottrop ZOB – Movie-Park ¹²⁹		05:15-20:30	07:45-22:15	08:15-20:15	60	60	60	60	60	60	30/60	Freitag in Sommermonaten Bedienung bis 22:15 Uhr.
	Bottrop ZOB – ZOB Dorsten ¹²⁹		05:00-20:00	07:00-20:45	12:15-19:45	60	60	60	-	60	60	60	

123 HVZ Hauptverkehrszeit (Mo – Fr 6 – 8, 12 – 14, 16 - 18 Uhr).

124 NVZ Nebenverkehrszeit (Mo – Fr 8 – 12, 14 – 16, 18 – 20 Uhr; Sa 9 – 16 Uhr).

125 SVZ I Schwachverkehrszeit (Mo – Fr vor 6 Uhr).

126 SVZ II Schwachverkehrszeit (Mo – Fr nach 20 Uhr).

127 SVZ Schwachverkehrszeit (Sa 6 – 9, 16 – 24 Uhr; So und Feitag).

128 Zusätzlich Sommerfahrplan.

129 Durch Überlagerung der Linienäste ergibt sich ein 20´-Takt im Abschnitt ZOB – Schulze-Delitzsch-Str.; Bedienung zwischen ZOB und Schulze-Delitzsch-Straße abends zwischen 20:00 und 00:30 Uhr im 30´-Takt, sonntags ganztags im 30´-Takt.

Linie	Linienweg	Produkt	Bedienungszeitraum			Taktangebot							Anmerkungen
						Mo - Fr				Sa		So	
						Mo-Fr	Sa	So	HVZ 123	NVZ 124	SVZ I ¹²⁵	SVZ II ¹²⁶	
CE 56 GE Hbf. – Gladbeck, Oberhof – Gladbeck, Goetheplatz - Bottrop, Schulze-Delitzsch-Str. (CityExpress)													
	GE Hbf. – Gladbeck, Goetheplatz		05:30- 20:30/ 23:45	06:00- 18:45/ 23:45	06:45- 23:45 130	20	20/ 30	20	30/ 60 131	30	30/ 60	60	Mo.-Fr. ab ca. 19:15 Uhr 30´-Takt zw. GE Hbf. und Gladbeck Goetheplatz, ab ca. 20:30 60´-Takt.
	Gladbeck, Goetheplatz – Bottrop, Schulze-Delitzsch-Straße		05:30- 23:45	06:15- 23:45	06:45- 23:45	20	20/ 30	20	60	30	30/ 60	60	Mo.-Fr. ab ca. 19:15 Uhr 30´-Takt, Sa bis ca. 17 Uhr 30´-Takt
SB 91 GE, Buer Rathaus - BOT, Eigen – ZOB - OB, Revierpark Vonderort – OB, Bero-Zentrum (StädteSchnell-Bus)													
	GE, Buer Rathaus – BOT, ZOB		05:00- 00:30	05:30- 00:30	07:15- 00:30	20	20/ 30	30	30	30	30	30	Mo.-Fr. ab 19 Uhr 30´- Takt
	BOT, ZOB - OB, Bero-Zentrum		04:30- 00:15	05:45- 00:15	07:45- 00:15	10	10/ 15	30	30	15/ 30	30	30	Mo.-Fr. ab 19 Uhr 15´- Takt; Sa. ab ca. 7 Uhr 15´-Takt
186	Bottrop ZOB-Borbeck-Schönebeck- Altendorf-Schölerpad	Regionalbus	04:30- 23:45	06:45- 23:45	07:45- 23:45	20	20	30	30	30	30	30	Mo.-Fr. ab ca. 19 Uhr 30´-Takt
188 Essen, Boyer Str – Bottrop – Gladbeck – Bottrop – Dorsten, ZOB (Regionalbus)													
	Essen, Boyer Str. – Gladbeck, Oberhof		05:30- 24:00	05:45- 24:00	08:30- 23:30	30	30	30	30/ 60	30	30/ 60	60	ab 20:30 bzw. 21:00 60´-Takt
	Gladbeck, Oberhof – Bottrop, Dorstener Str. – Dorsten ZOB		05:15- 23:30	06:00- 23:00	09:00- 23:00	60	60	60	60	60	60	60	

130 Bedienung am Sonntag nur zwischen GE, Schloss Horst und Gladbeck, Goetheplatz.

131 Bedienung Mo.-Fr. ab ca. 20:30 bzw. 21:00 Uhr nur zwischen GE-Schloss Horst und Gladbeck Goetheplatz; Anschluss GE Schloss Horst an 383 Ri. GE Hbf. (entsprechend für Sa./So.).

Linie	Linienweg	Produkt	Bedienungszeitraum			Taktangebot							Anmerkungen
						Mo - Fr				Sa		So	
						Mo-Fr	Sa	So	HVZ 123	NVZ 124	SVZ I ¹²⁵	SVZ II ¹²⁶	
256 Gladbeck, St.-Joseph-Kirche – Bottrop, Eigen/ Bottrop, Grafenwald Kirche (TaxiBus)													
	Gladbeck, St.-Joseph-Kirche – Bottrop, Eigen/ Bottrop, Grafenwald Kirche		06:00- 23:30	06:45- 23:30	-	60	60	-	60	60	60	-	zwischen Gladbeck St.- Joseph-Kirche und Flachglas Über-
	Gladbeck, St.-Joseph-Kirche – Bottrop, Eigen Markt		05:30- 24:00	06:30- 24:00	-	60	60	60	60	60	60	-	lagerung beider Linienäste zum 20/40´-T. (Mo.-Fr.) bzw. 30-M.T. (Sa)
259 (Nord)	GE-Horst, Essener Str. – Gladbeck, Oberhof – Bottrop, Eigen – ZOB	Regionalbus	04:30- 20:00/ 00:45	05:30- 00:45	07:45- 00:30	20	20	30	30/ 60	60	60	60	Mo.-Fr. in der SVZ ab 19:45 bzw. 20:00 Uhr und Sa./So. keine durchgängige Bedienung (nur zw. GE- Essener Str. und Gladbeck-Goetheplatz)
260 Bottrop ZOB – Boy – GE-Horst, Buerer Straße (Regionalbus)													
	Bottrop ZOB – Boy Markt		04:45- 00:00	05:45- 00:30	07:15- 00:00	20	20	20/ 30	30	30	30	30	Fr. zus. Fahrt ab BOT- Boyer Markt um 00:00Uhr
	Bottrop, Boy – GE-Horst, Kärntener Ring		05:00- 23:30	05:45- 00:30	07:30- 23:30	20	20	20/ 30	60	30	60	60	Fr. zus. Fahrt ab BOT- ZOB um 00:15Uhr
261	Bottrop ZOB – Fuhlenbrock, H.- Böckler-Str. – Oberhausener Str. – Grafenwald, Schneider-/ Bottroper Str.	Stadtlinie TaxiBus	05:00- 24:00	06:00- 01:00	07:30- 24:00	20	20	20	60	30	60	60	ab 21:00 Uhr (So. ganztags) TaxiBus- Bedienung; zusätzliche Freitagsfahrt gegen 00:00 Uhr bzw. 00:30 Uhr.

Linie	Linienweg	Produkt	Bedienungszeitraum			Taktangebot							Anmerkungen
						Mo - Fr				Sa		So	
						Mo-Fr	Sa	So	HVZ 123	NVZ 124	SVZ I ¹²⁵	SVZ II ¹²⁶	
261A	Bottrop ZOB – Am Lamperfeld – Marienhospital – R.-Wagner-Schule	Stadtlinie	05:00-24:00	06:00-01:00	07:30-24:00	30	30	60	60	30	60	60	ab 21:00 Uhr (So. ganztags) TaxiBus-Bedienung
262	Ringlinie Bottrop ZOB – Südring – Hbf. – Eigen Markt – Fuhlenbrock – ZOB – Fr.-Ebert-Str. – Fr.-v.-Stein-Str. – Ebel	Stadtlinie TaxiBus	04:45-00:30	05:30-01:00	07:45-00:30	20	20	20	60	30	60	60	ab 21:00 Uhr (So. ganztags) TaxiBus-Bedienung; zusätzliche Freitagsfahrt gegen 24:00 Uhr.
263 Essen, Boyer Str. – Bottrop, Welheim – ZOB – Oberhausen, Sterkrade Bf (Regionalbus)													
	Essen, Boyer Str. – Bottrop, Welheim – ZOB		04:45-00:00	06:15-00:30	07:45-00:00	20	20/ 30	20/ 30	30/ 60	30	30/ 60	30/ 60	Mo.-Fr. ab 05:15 bzw. 6 Uhr 20'-Takt; Spät-SVZ und So. 60'-Takt zw. E Boyer Str. u. BOT Am Kämpchen
	Bottrop ZOB – Oberhausen, Sterkrade		04:45-23:30	05:45-00:30	08:00-23:30	20	20	20/ 30	60	30	60	60	Mo.-Fr. ab ca. 5:40 Uhr 20'-Takt; Fr. zus. Fahrt gegen 23:50 Uhr
264	Bottrop, Börenstr. – Eigen – ZOB – Vonderort – Bottrop Hbf.	Stadtlinie Taxibus	04:30-23:45	05:45-00:45	07:30-23:45	20	20	20	30	30	30	30/ 60 ¹³²	Bedienung SVZ ab 20:00 Uhr nur zw. Börenstr. und ZOB, ab 21:30 Uhr zw. Eigen Markt und ZOB als TB

132 Alternierende Linienführung: bis ca. 11:00 Uhr und ab 21:30 Uhr Bedienungsangebot zw. Eigen Markt und ZOB; zw. 11 und 21 Uhr 30-min-Takt zw. Börenstr. und ZOB, bis Kloppiesstr. 60-min-Takt.

Linie	Linienweg	Produkt	Bedienungszeitraum			Taktangebot							Anmerkungen
						Mo - Fr				Sa		So	
						Mo-Fr	Sa	So	HVZ 123	NVZ 124	SVZ I ¹²⁵	SVZ II ¹²⁶	
264	BOT Hbf. – Welheimer Mark Klopriesstr. – Am Kämpchen Option Linienführung: Schleife über Mathias-Stinnes-Platz - Flöttestraße – Welheimer Straße – Gungstraße – Am Kämpchen	TaxiBus	05:00- 00:15	06:15- 00:45	07:15- 23:45	60	60	60	60	60	60	60	zusätzliche Freitagsfahrt um 00:15 Uhr
265	Bottrop ZOB – Boyer Markt – Im Gewerbepark West	Stadtlinie	05:30- 19:00	06:00- 19:00 133	-	20	20	-	-	30	-	-	am Samstag nur bis Boyer Markt
266	Bottrop ZOB – Boy – Boyer Markt – Wilhelm-Tenhagen-Str.	Stadtlinie TaxiBus	05:00- 00:45	06:00- 00:45	07:15- 00:15	60	60	60	60	60	60	60	
267	Bottrop, Fuhlenbrock – Zeche Franz Haniel	TaxiBus	05:00- 00:30	06:00- 00:30	07:30- 24:00	60	60	60	60	60	60	60	
268	Bottrop ZOB – Welheimer Mark Klopriesstr.	Stadtlinie TaxiBus	05:30- 24:00	06:45- 24:00	07:45- 24:00	20	20	20	60	60	60	60	
269	(Bottrop-Grafenmühle) – Schneider-/ Bottroper Str. – Kirchhellen, St.- Antonius-Hospital/ Gartenstr.	TaxiBus ¹³⁴	06:00- 23:30	06:00- 23:30	07:00- 23:30	60	60	-	60	60	60	60	
979	Oberhausen, Sterkrade Bf. – Bottrop, H.-Heine-Str. – ZOB	Regionalbus	04:30- 00:15	05:45- 00:15	07:45- 00:15	20	20	30	30	30	30	30	die jew. beiden letzten Fahrten erst ab H.- Heine-Str.

133 Nur bis Boy, Markt.

134 Zusätzlich Schulverkehrsfahrten.

Linie	Linienweg	Produkt	Bedienungszeitraum			Taktangebot							Anmerkungen
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr				Sa		So	
						HVZ 123	NVZ 124	SVZ I ¹²⁵	SVZ II ¹²⁶	NVZ	SVZ 127	-	
KB Kirch- hellen	KH, Schulze-Delitzsch-Str. – Kuhberg – Vikarskamp – Dorstener Str. – Schulze-Delitzsch-Str.	Stadtlinie TaxiBus	6.00- 20.30	-	-	60	60	-	-	-	-		

- **Karte 10:** Entwicklungskonzept – Liniennetz und Bedienungsangebot (Zielkonzept 2011) im Anhang

- **Tabelle 52:** Entwicklungskonzept Linien und Bedienungsangebot für das Nachtnetz (Zielkonzept 2011)

Linie	Linienweg	Produkt	Bedienungszeitraum	Takt
NE 2	BOT ZOB – Gladbeck, Goetheplatz – GE, Buer - ... - RE-Hbf.	NachtExpress	00:30-07:00 (Sa) 00:30-08:00 (So/Fei)	60 60
NE 16	E-Hbf. – Univ. Essen – Bergeborbeck – BOT ZOB	NachtExpress	23:30-01:30 (Mo-Fr) 23:30-06:30 (Sa) 23:30-07:30 (So/Fei)	30/60 ¹³⁵ 30/60 ¹³⁶ 30/60 ¹³⁷
NE 18	BOT ZOB – Fuhlenbrock – KH, Schulze-Delitzsch-Str.	NachtExpress	01:00-06:30 (Sa) 01:00-07:30 (So/Fei)	60 60
NE 21	BOT ZOB – OB Hbf.	NachtExpress	00:00-05:30 (Sa) 00:00-07:30 (So/Fei)	60 60
NE neu	BOT ZOB – Boy, Bf. – GE, Schloss Horst	NachtExpress	00:30-07:00 (Sa) 00:30-08:00 (So/Fei)	60 60

9.2.6 Empfehlungen zur Erhöhung der Nutzungsintensität der TaxiBus-Verkehre

Die TaxiBus-Verkehre im Stadtgebiet Bottrop sind durch eine geringe Inanspruchnahme (welche u.a. durch den geringen Abrufgrad zum Ausdruck kommt) gekennzeichnet. Ein vergleichsweise hoher Abrufgrad ist nur bei der Linie 262 mit 70% zu verzeichnen. Bei den Linien 267, 268 und 269 liegt der Abrufgrad der TaxiBus-Kurse unter 10%. Auch die im Vergleich zu anderen bedarfsgesteuerten Verkehren eher unterdurchschnittlich ausgeprägten Besetzungsgrade sind ein Indiz für die geringe Nachfragemintensität (durchschnittlich 1,41 Personen pro Fahrt; Spitzenreiter Linie 268 mit 1,63 Personen).

Das Produkt TaxiBus ist in Bottrop in der Konsequenz somit nur ein „Nischenprodukt“. Auf der anderen Seite führt die im Vergleich zur Gesamtnachfrage geringe Nutzung von 17.500 Fahrgästen zu einem vergleichsweise geringem Finanzaufwand von 92.000 Euro pro Jahr (Stand 2004).

135 Bedienung zwischen 23:30 und 00:30 Uhr im 30-Min.-Takt, Bedienung ab 00:30 Uhr im 60-Min.-Takt.

136 Bedienung zw. 23:30 und 00:30 Uhr und zw. 05:30 und 06:30 Uhr im 30-Min.-Takt, Bedienung ab 00:30 Uhr bis 05:30 Uhr im 60-Min.-Takt.

137 Bedienung zwischen 23:30 und 00:30 Uhr im 30-Min.-Takt, Bedienung ab 00:30 Uhr im 60-Min.-Takt.

Eine Erhöhung der Nutzungsintensität der TaxiBus-Verkehre ist vorrangig mit einer intensiveren Vermarktung möglich. Erfolg versprechend ist in erster Linie ein spezifisches Produktmarketing in den Wohnquartieren mit TaxiBus-Bedienung.

Zu berücksichtigen ist beim Produkt TaxiBus, das systembedingt eine höhere Nutzungsintensität auch zu einem höheren Zuschussbedarf führen würde. Eine als realistisch anzunehmende Verdopplung der Fahrgastzahlen auf 35.000 Fahrgäste pro Jahr würde neben den Kosten für das Marketing (erfahrungsgemäß müssten 50.000 Euro pro Jahr berücksichtigt werden) zu einer Erhöhung des Zuschussbedarfes um rund 80.000 Euro pro Jahr führen¹³⁸.

Das Produkt TaxiBus kann zukünftig im Stadtgebiet Bottrop an Bedeutung gewinnen, z.B. für die Anbindung heute nicht erschlossener Gebiete oder im Nachtverkehr. Es ist jedoch kein Produkt für eine „Offensivpolitik“, sondern dient in erster Linie dazu, die für die Bedienung mit Linienbussen unwirtschaftlichen Bedienungsangebote wegen der geringen Nachfrage effizienter zu erbringen. Durch den Einsatz des TaxiBus auf Relationen mit geringer Nachfrage werden Mittel „gespart“, die im Gesamtkontext an anderer Stelle effizienter im Linienverkehr eingesetzt werden können.

9.2.7 Durchbindung von Linien zu Durchmesserlinien

Mit der Neuordnung einzelner Linien können in der Stufe 2 verstärkt heutige Radiallinien zu Durchmesserlinien durchgebunden werden:

- Linie 979 mit der Linie 268 (wenn Linie 261 A wie vorgesehen mit Kleinbussen gefahren wird)

oder

- Linie 979 mit der Linie 259 Nordost (wenn Linie 261 A wie vorgesehen mit Kleinbussen gefahren wird).

Die Durchbindung sollte im Rahmen der Umsetzung anhand der konkreten betrieblichen Randbedingungen (Fahrzeugeinsatz, erforderliche Stand- und Wendezeiten usw.) geprüft werden.

¹³⁸ Erfahrungsgemäß würde sich der Besetzungsgrad leicht erhöhen und somit der Zuschussbedarf nicht linear, sondern leicht „gedämpft“ zunehmen.

9.2.8 Prognose der Nachfrageentwicklung

9.2.8.1 Maßnahmenbezogene Nachfrageveränderungen – Zielhorizont 2011

Mit der Neuordnung im ÖPNV-Angebot sind in Teilbereichen, je nach Maßnahmenwirkung, Nachfragezuwächse bzw. Nachfragerückgänge zu erwarten. Diese Nachfrageveränderungen wurden im Verkehrsmodell simuliert (Analyse-Mit-Fall).

In der nachfolgenden Tabelle sind für die Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes bezogen auf den Schulwerktag (Montag bis Freitag) die im Verkehrsmodell prognostizierten Nachfrageveränderungen dargestellt. Zu beachten ist hierbei, dass zur transparenten und unverfälschten Vergleichbarkeit mit der Ausgangssituation die Auswirkungen der Strukturveränderungen ausdrücklich nicht berücksichtigt sind.

Bei der Bewertung der Nachfragezuwächse sind folgende Randbedingungen zu berücksichtigen:

- gleichbleibende Tarifstrategie des Verbundes und die
- Umsetzung des Entwicklungskonzeptes im Zusammenhang mit entsprechenden Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Nachfragezuwächse ausgehend von der Umsetzung des Entwicklungskonzeptes nach drei Jahren der Marktetablierung eintreten werden.

■ **Tabelle 53:** Linienbezogene Fahrgastpotenziale (Linienbeförderungsfälle) im Werktagsverkehr (1. und 2. Stufe; ohne Berücksichtigung der Nachfragewirkungen von Strukturveränderungen) (Analyse-Mit-Fall)

Linie (Bestand)	Nachfrage 2005 ¹³⁹ 140	Linie (Planung)	Nachfrage Prognose ¹⁴¹	Veränderung	
				absolut	prozentual
CE 50	2.575	CE 50	2.951	376	15%
CE 56	673	CE 56	675	2	0%
CE 91	6.656	SB 91	6.612	-44	-1%
259	4.150	259 (Nord)	3.224	-926	-22%
260	2.843	260	2.855	12	0%
261	1.328	261	1.509	666	50%
		261 A	485		
262	4.216	262	1.665	1.127	27%
		262 B	3.678		
263	3.941	263	3.755	-186	-5%
264	3.973	264	3.744	-229	-6%
265	1.576	265	1.657	81	5%
266	919	266	908	-11	-1%
268	623	268	1.290	667	107%
269	100	269	108	8	8%
979	2.019	979	1.997	-22	-1%
SB 16	1.484	SB 16	1.668	184	12%
SB 29	349	SB 29	439	90	26%
188	1.352	188	1.040	-312	-23%
186	1.830	186	2.031	201	11%
Linie Feldhausen	-	Linie Feldhausen	43	43	100%
Summe	40.609	-	42.292	1.683	4%

Aufgrund der im Modell ermittelten Nachfragewirksamkeit der Maßnahmen kann von einer Fahrgaststeigerung von etwa 4% (ca. 1.700 Fahrgäste) pro Tag ausschließlich aus den Angebotsveränderungen ausgegangen werden. Mit dieser Nachfragegenerierung kann der „natürliche“ Nachfragerückgang aus den Strukturveränderungen (insbesondere demografische Entwicklung) kompensiert werden.

139 Einsteiger in Bottrop, Quelle: Verkehrsmodell PSV, Stand April 2006.

140 Nachfrage 2005: ohne Südring-Center.

141 Einsteiger in Bottrop nach Umsetzung des Maßnahmenpaketes, Quelle: Verkehrsmodell PSV, Stand April 2006. Berechnet mit Analysematrix, d.h. keine Hinterlegung von Strukturveränderungen zum Zwecke einer transparenten und unverfälschten Vergleichbarkeit zur Ausgangssituation.

Der Zuwachs bei den einzelnen Linien resultiert aus dem Zusammenwirken der verschiedenen im Entwicklungskonzept dargestellten Maßnahmen (Werte ohne Wirkung der Strukturveränderungen).

- Zusammenwirken der Linien 262, 259 (186):
Als Ergebnis der Durchbindung der beiden Linien wird in der Summe ein Zugewinn von etwa 200 Fahrgästen pro Werktag generiert. Durch die kleinräumige Linienwegsänderung in Fuhlenbrock sind zusätzlich Verlagerungen von Fahrgästen auf die Linie 261 (mit neuer Linienführung) zu erwarten. Die Linie 186 profitiert in der Essener Straße vom „Wegfall“ der Linie 262 und kann hier etwa 130 Kunden pro Werktag hinzugewinnen. In der Summe kann von einem Zuwachs von etwa 300 - 350 Fahrgästen pro Werktag ausgegangen werden.
- Zusammenwirken der Linien 261, 261A, 979, CE 50:
Die Nachfrage der Linien 261 und 261A steigt um etwa 50% (gut 650 Fahrgäste) pro Werktag. Auch die Linie CE 50 profitiert von der Linienwegsänderung der 261. Der Wegfall der bisherigen Parallelfahrten der Linien CE 50 /261 wirkt sich deutlich positiv auf die Nachfrage der Linie CE 50 aus, die Fahrgastzahlen steigen um 15% (ca. 380 Fahrgäste). Die Nachfrage auf der Linie 979 ist relativ stabil. Aus Richtung Oberhausen werden Zugewinne für die Linie prognostiziert, die sich jedoch durch leichte Fahrgastverluste infolge der Überlagerungen der beiden Linien in Fuhlenbrock weitestgehend kompensieren. Insgesamt steigt das Fahrgastaufkommen deutlich um etwa 1.000 Fahrgäste pro Werktag.
- Zusammenwirken der Linien 260, 265, 266:
Die Neuordnung des ÖPNV in der Boy wirkt sich positiv auf die Fahrgastentwicklung aus. Etwa 100 Fahrgäste pro Werktag können als neue Kunden für den ÖPNV hinzugewonnen werden.
- Zusammenwirken der Linien 263, 264, 268:
Insgesamt sind Fahrgaststeigerungen durch die Maßnahmen zur Stärkung der Prosperstraße und in der Welheimer Mark von etwa 250 Fahrgästen pro Werktag zu verzeichnen. Die Taktverdichtung bewirkt zwischen Innenstadt und Welheimer Mark deutliche Fahrgastgewinne auf der Linie 268 (ca. 670 Fg. pro Werktag), etwa 200 dieser Fahrgäste sind allerdings vorherige Nutzer der Linie 263, die nun auf die Linie 268 verlagert werden. Zusätzlich verliert die Linie 264 durch die Umstellung auf Taxibus zwischen Welheimer Mark und Hauptbahnhof etwa 230 Fahrgäste, so dass in der Summe der Zugewinn an Fahrgäste durch diese Maßnahmen nicht so hoch ist.
- Die Linie 188 verliert durch die Taktausdünnung etwa 300 Fahrgäste.
- Die Linie SB 29 wird durch den geänderten Linienweg über den Hauptbahnhof deutlich gestärkt. Der SB 29 bietet durch die neue Linienführung nun die schnellste Verbindung zwischen Hauptbahnhof und ZOB /Innenstadt; der Anteil der Fahrgäste auf Bottroper Stadtgebiet steigt auf dem SB 29 um etwa 25%.

Die Prognosezahlen aus dem Verkehrsmodell beziehen sich ausschließlich auf die Nachfrageentwicklung im Werktagsverkehr Montag bis Freitag. Es ist davon auszugehen, dass durch die Angebotsverbesserungen auf den folgenden Relationen Nachfragesteigerungen auch im Samstagverkehr eintreten werden:

- ZOB/Innenstadt – Boy durch Einführung 30-Minuten-Takt auf der Linie 265 (Verdichtung auf 15-Minuten-Takt durch Überlagerung der Linie 265 mit der Linie 260) und
- Bottrop Innenstadt – Essen Innenstadt durch zeitliche Ausweitung des Angebotes der Linie SB 16.

Zusätzlich werden die zeitlichen und räumlichen Ausweitungen des Nachtbusnetzes die Fahrgastakzeptanz voraussichtlich weiter steigern.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Durchbindung der Linien CE 50 und SB 16 sind in einer gesonderten Berechnung im Verkehrsmodell ermittelt worden und unabhängig von den anderen Maßnahmen zu bewerten.

Insgesamt wird ein Fahrgastzuwachs durch die umsteigefreie Verbindung über ZOB zum Hauptbahnhof und Richtung Essen von etwa 280 Fahrgästen pro Werktag erwartet. Bei ca. 4.000 Linienbeförderungsfällen je Tag entspricht dies ca. 7% der heutigen Nachfrage. Am stärksten profitieren von der Verknüpfung der Linien die Einwohner des Stadtteils Kirchhellen sowie die Einwohner der nördlich der Innenstadt gelegenen Stadtteile. Dies spiegelt sich bei der Verteilung der voraussichtlichen Fahrgastzuwächse wider. Die Hälfte aller neugewonnenen Fahrgäste kommt aus Kirchhellen (entspricht etwa 140 Fahrgästen pro Werktag), etwa 23% der neugenerierten Fahrgäste kommen aus dem Stadtteil Bottrop-Mitte und 15% aus Eigen.

Da die Nachfrageentwicklungen basierend auf der Analyse-Matrix berechnet wurden, sind die im Verkehrsmodell ermittelten Potenziale für die verbesserte Erschließung von Feldhausen geplante zusätzliche Linie entsprechend gering. Vor dem Hintergrund der geplanten Siedlungsentwicklungen und der hieraus resultierenden positiv prognostizierten demografischen Entwicklung in diesem Bereich, ist bei dieser Maßnahme die perspektivische Wirkung in Bezug auf das Bevölkerungswachstum zu berücksichtigen.

- **Karte 11:** Durchschnittliche Streckennachfrage ÖPNV – Busnetz 2011 (ohne Strukturveränderungen) im Anhang

9.2.8.2 Entwicklung der Gesamtnachfrage unter Berücksichtigung der Strukturveränderungen

Im Vergleich zum Prognose-0-Fall werden im Binnenverkehr in der Stadt Bottrop nach Umsetzung des Maßnahmenpaketes etwa 800 ÖV-Fahrten pro Tag mehr unternommen. Die im MIV zurückgelegten Fahrten sinken etwa um den gleichen Wert, so dass der ÖV-Anteil im Binnenverkehr auf 14,0% ansteigt. Die durch die Strukturveränderungen negative Entwicklung im ÖV kann somit etwas ausgeglichen werden, wobei der ÖV-Anteil im Jahr 2004 mit 14,4% leicht höher lag. Der Anteil der Fahrten im grenzüberschreitenden Verkehr bleibt in etwa gleich. In der Summe steigt der Modal Split Anteil des ÖV im Vergleich zum Prognose-0-Fall leicht um 0,3% auf 11,0%. Dieser Wert entspricht dem Analysewert aus dem Jahr 2004.

■ **Tabelle 54:**

Prognose-Mit-Fall / Maßnahmen Busnetzoptimierung: Personenfahrten im ÖV und MIV gegliedert nach Binnenverkehr und stadtgrenzüberschreitendem Verkehr (Verkehrsmodell)

Personenfahrten/Werktag	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV-Anteil
Binnenverkehr	21.834	133.850	155.684	14,0%
Grenzüberschreitend	15.747	171.184	186.931	8,4%
Gesamtverkehr	37.581	305.034	342.615	11,0%

In der nachfolgenden Tabelle sind für die einzelnen Stadtteile von Bottrop die Veränderungen der Modal Split-Anteile durch Umsetzung des Entwicklungskonzeptes dargestellt. Auch diese Ergebnisse basieren auf Auswertungen, die mit dem Verkehrsmodell simuliert wurden. Der Bezugsfall ist der Prognose-Mit-Fall / Busnetzoptimierung.

■ **Tabelle 55:** Veränderungen des Modal Split auf Stadtteilebene¹⁴²

Stadtteil	Modal Split 2004	Modal Split Prognose 2015 ¹⁴³	Veränderung (%-Punkte)
Bottrop-Mitte	23,2%	23,7%	+ 0,5%
Fuhlenbrock	7,8%	9,9%	+ 2,1%
Eigen	11,2%	10,7%	- 0,6%
Batenbrock	11,5%	11,5%	0%
Boy/Welheim	11,3%	9,5%	- 1,8%
Süd	8,7%	9,3%	+ 0,6%
Kirchhellen	4,2%	4,0%	- 0,2%
Umland	8,3%	8,4%	+ 0,1%
Gesamt	11,0%	11,0%	0%

Bei Umsetzung des Entwicklungskonzeptes und unter Berücksichtigung der Strukturveränderungen wird für die Gesamtstadt bis zum Jahr 2015 ein stabiler Modal-Split-Anteil ermittelt. Die Auswirkungen des Entwicklungskonzeptes auf den Modal Split sind am deutlichsten im Stadtteil Fuhlenbrock erkennbar, es wird in der Prognose ein Anstieg um gut 2%-Punkte erreicht. Das Maßnahmenkonzept mit der Verbesserung des Angebotes in Fuhlenbrock kann somit die Zielsetzung einer Erhöhung des bisher unterdurchschnittlichen Modal-Split-Anteils des ÖPNV in diesem Stadtteil erreichen.

Weitere Zugewinne von knapp 1% sind für die Stadtteile Bottrop-Mitte und Süd zu verzeichnen. In Boy/Welheim geht der Anteil des ÖPNV leicht um 0,6% zurück, alle anderen Stadtteile bleiben relativ stabil.

■ **Karte 12:** Durchschnittliche Streckennachfrage ÖPNV – Busnetz 2011 (mit Strukturveränderungen) im Anhang

142 Quelle: Verkehrsmodell PSV, Stand 2006.

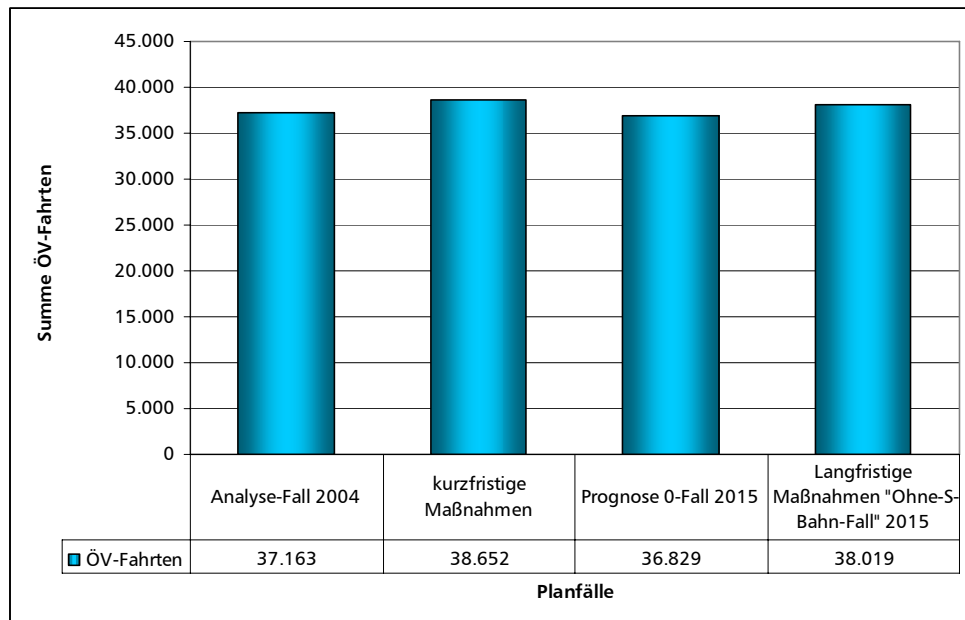
143 Prognose-Mit-Fall / Busnetzoptimierung.

9.2.8.3 Entwicklung der ÖV-Nachfrage

Durch die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes sind wesentliche Steigerungen der ÖV-Nachfrage zu verzeichnen. Abbildung 20 verdeutlicht die Entwicklung anhand der mit dem Verkehrsmodell simulierten Planfälle.

Aufgrund der im Modell ermittelten Nachfragewirksamkeit der Maßnahmen ist langfristig eine Steigerung der ÖV-Nachfrage von etwa 900 ÖV-Personenfahrten zu erreichen. Der aus den Strukturveränderungen resultierende Nachfragerückgang (insbesondere demografische Entwicklung) von knapp 350 ÖV-Fahrten im Vergleich zur Analyse kann durch den aus den Angebotsveränderungen hervorgehenden Zugewinn von beinahe 1.500 ÖV-Fahrten kompensiert werden.

■ **Abbildung 20:** Vergleich der ÖV-Fahrten Analyse 2004 – Umsetzung Entwicklungskonzept mit und ohne Strukturveränderungen



9.2.9 Betriebliche und ökonomische Auswirkungen

Gesamtbilanz nach Umsetzung des Maßnahmenpaketes 1.Stufe

Die im Entwicklungskonzept vorgesehenen Maßnahmen für die erste Stufe des Maßnahmenkonzeptes können mit einem sehr geringen Mehraufwand umgesetzt werden. Es ist von einer Leistungssteigerung von etwa 6.000 Nutz-km pro Jahr¹⁴⁴ auszugehen, demgegenüber steht die Einsparung eines Fahrzeugs. Die betriebliche Effizienz kann somit in der Tendenz verbessert werden, da mit geringfügig weniger Fahrzeugen geringfügig mehr Kilometer gefahren werden. Der Kostendeckungsgrad verbessert sich um etwa 2%-Punkte auf 82%.

■ **Tabelle 56:** Gesamtbilanz nach Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes 1. Stufe ¹⁴⁵

Linie	Anzahl Fahrzeuge ¹⁴⁶	Leistungsveränderung [Nutz-km/a]
CE50-SB16	± 0	+ 1.000
261	± 0	+ 26.000
Kleinbus Linie 261	+ 1 KB	+ 77.000
262 alt	- 2 SL (nachmittags)	-
262 – 259 (Südast)	± 0	- 26.000
265	± 0	+ 22.000
266	± 0	- 32.000
188	± 0	- 70.000
NE neu	-	+ 5.500
Ausweitung NE-Verkehr	-	+ 3.500
Differenz	-2 SL/GL (nachmittags) + 1 KB	- 6.000

Tabelle 57 stellt eine Übersicht über den Mehraufwand bzw. das Einsparungspotenzial der einzelnen Maßnahmen dar:

144 Hochrechnung: Anzahl Nutz-km [km/Tag] x 290.

145 Quelle Nutz-Kilometer: Detailrechnungen Vestische Straßenbahnen GmbH (Stand Dezember 2006) bzw. Verkehrsmodell PSV, Stand April 2006.

146 Die Angaben bzgl. Anzahl der Kurse beziehen sich auf die HVZ am Nachmittag.

■ **Tabelle 57:** Kostenbilanz nach Maßnahmen (Umsetzung Stufe 1)

Maßnahme	VU	Defizitanteil für Stadt Bottrop (€ pro Jahr)
Neuordnung Linien 262 und 259	V	- 47.000
Umstrukturierung Linie 261 (inkl. Linie 261 A)	V	+ 129.000
Führung CE50 - SB 16 über Fr.-Ebert-Str.	V/BVR	- 1.000
Neuordnung Linien 265 und 266	V	- 12.000
Angebotsanpassung Linie 188	BVR	- 65.000
neue NE-Linie im Bottroper Osten	V	+ 7.000
zeitl. Ausweitung des Nachtverkehrs	V	+ 4.000
Gesamt	-	+ 15.000

Der Mehraufwand für die Stadt wird auf etwa 15.000 €/Jahr beziffert¹⁴⁷. Die Berechnung der Kosten bzw. Einsparungen für alle Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage des Einsatzes von SL/GL-Fahrzeugen.

Maßgeblich verantwortlich für die Aufwandsänderungen sind die folgenden Maßnahmen:

- Die Neuordnung der Linien 262 und 259 Südast im Rahmen einer betrieblichen Optimierung führt zu einem Rückgang der Nutz-Kilometer um etwa 26.000 km pro Jahr. Zusätzlich werden während der HVZ am Nachmittag zwei Fahrzeuge im Umlauf eingespart. Insgesamt würde sich der Defizitanteil für die Stadt Bottrop (Reduzierung Defizit ausgleich für die Leistungen der Vestischen) isoliert für diese Maßnahme um etwa 47.000 €/Jahr reduzieren.
- Die Umstrukturierung der Linie 261 mit der Angebotsverbesserung in Fuhlenbrock durch die Linienwegänderung sowie der zusätzlichen Erschließungslinie (Kleinbus ZOB – Marienhospital – R.-Wagner-Schule) bedeutet einen Mehraufwand von etwa 103.000 Nutz-Kilometern jährlich und den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs. Für die Stadt Bottrop entstehen maßnahmenbezogen Mehrkosten von ca. 129.000 €/Jahr.
- Durch die Angebotsanpassung auf der Linie 188 (BVR) in Zusammenhang mit der geänderten Linienführung über die Kraneburgstraße werden jährlich etwa 70.000 Nutz-Kilometer eingespart, dies entspricht einer Einsparungssumme von 65.000 €/Jahr im Haushalt der Stadt Bottrop.

¹⁴⁷ Die finanziellen Konsequenzen für die Stadt Bottrop werden für die Linien der Vestischen entsprechend dem derzeitigen Defizit ausgleich mit 1,25 €/km berechnet. Der Defizit ausgleich für die Linien der BVR wird mit 0,92 € veranschlagt.

Gesamtbilanz nach Umsetzung des Maßnahmenpaketes 2.Stufe

In der Summe nicht aufwandsneutral umsetzbar sind die Maßnahmen der zweiten Stufe des Entwicklungskonzeptes.

■ **Tabelle 58:** Gesamtbilanz nach Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes 2. Stufe ¹⁴⁸

Linie	Anzahl Fahrzeuge ¹⁴⁹	Leistungsveränderung [Nutz-km/a]
264	± 0	- 33.000
268	+ 1 SL	+ 62.000
KB Feldhausen	+ 1 KB	+ 32.000
SB 29	-	+ 9.500
265 (Samstag)	-	+ 5.900
SB 16 (Samstag)	-	+ 2.500
Differenz	+ 1 SL/GL) + 1 KB	+ 78.900

Bei Umsetzung des Maßnahmenpaketes werden in der zweiten Stufe zwei zusätzliche Fahrzeuge benötigt (1 SL/GL, 1KB). Zur Abdeckung der Verkehrsspitzen wird für die Bedienung der Linie 264 evtl. zeitweise noch ein Fahrzeug notwendig. Außerdem wird für die Bedienung auf der Linie 265 am Samstag der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges erforderlich.

Tabelle 59 gibt einen Überblick über den Mehraufwand bzw. das Einsparungspotenzial der einzelnen Maßnahmen.

¹⁴⁸ Quelle Nutz-Kilometer: Detailrechnungen Vestische Straßenbahnen GmbH (Stand Dezember 2006) bzw. Verkehrsmodell PSV, Stand April 2006.

¹⁴⁹ Die Angaben bzgl. Anzahl der Kurse beziehen sich auf die HVZ.

■ **Tabelle 59:** Kostenbilanz nach Maßnahmen (Umsetzung Stufe 2)

Maßnahme	VU	Defizitanteil für Stadt Bottrop (€ pro Jahr)
Verbesserung der Erschließung von Feldhausen (neue Linie)	V	+ 40.000
verbesserte Anbindung Welheimer Mark an die Innenstadt (Linie 268 20-Min.-Takt) und Umstellung auf Taxibus-Bedienung zwischen Hbf. und Klopriesstr. Linie 264	V	+ 37.000
Linienwegänderung Linie SB 29 (über Hbf.)	BVR	+ 8.800
zeitl. Ausweitung bis 20:00 Uhr im Samstagsverkehr Linie SB 16	BVR	+ 2.500
Angebotsverdichtung im Samstagsverkehr im Korridor Horster Str. (Linie 265 30-Min.-Takt)	V	+ 6.700
Gesamt	-	+ 95.000

Durch Umsetzung der zweiten Stufe des Maßnahmenkonzeptes entsteht ein zusätzlicher Mehraufwand für die Stadt Bottrop in der Größenordnung von etwa 95.000 € pro Jahr.

Gesamtbilanz nach Umsetzung des gesamten Maßnahmenpaketes

Nach vollständiger Umsetzung des Entwicklungskonzeptes beläuft sich der Mehraufwand für die Stadt Bottrop auf etwa 110.000 € pro Jahr. Dieser Mehraufwand resultiert hauptsächlich aus den zusätzlichen Leistungen im Werktagsverkehr. Hinzu kommen Mehrkosten für die Taktverdichtungen im Samstagsverkehr sowie für die räumliche und zeitliche Ausdehnung des Nachtverkehrs.

- 99.000 €/Jahr im Tagnetz
- 11.000 €/Jahr Nachtverkehr

■ **Tabelle 60:** Gesamtbilanz nach Umsetzung des gesamten Maßnahmenkonzeptes

Linie	Fahrzeugg Differenz Bestand – Planung	Leistungsveränderung
		[Nutz-km/a]
Gesamtbilanz aus Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes 1. Stufe (Linien SB 16, CE 50, 188, 259, 260, 261, 262, 265, 266)		
Summe SL/GL	- 2 SL/ GL	- 6.000
KB	+ 1 KB	
Gesamtbilanz aus Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes 2. Stufe (Linien SB 29, 264, 268, Feldhausen)		
Summe SL/GL	+ 1 SL/ GL	+ 78.900
KB	+ 1 KB	
Gesamtbilanz aus Umsetzung des gesamten Maßnahmenkonzeptes		
Differenz	- 1SL/GL + 2 KB	+ 72.900

9.2.10 Finanzierungsplan Busbetrieb

Gemäß ÖPNVG NRW liegt die Zuständigkeit für die Finanzierung und Ausgestaltung des ÖPNV bei den lokalen Aufgabenträgern, welche von den Kreisen und kreisfreien Städten verkörpert werden. Die Abwicklung der Finanzierung wurde jedoch von diesen innerhalb des Zweckverbandes VRR auf die VRR AöR übertragen (weitere Ausführungen zum Finanzierungs-konzept des VRR im Kapitel 10.7). In diesem Zusammenhang werden die Aufwendungen der Verkehrsunternehmen für den ÖPNV innerhalb des VRR im Rahmen einer sog. Zweckverbandsumlage berechnet. Darüber hinaus gibt es noch weitere finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt der Stadt Bottrop. Die nachfolgende Auflistung zeigt diese einzelnen Punkte:

- Zweckverbandsumlage für die Finanzierung der Verkehrsleistungen der kommunalen Verkehrsunternehmen (z.B. Vestische),
- Ausgleichszahlungen für Verkehrsleistungen im SPNV (z.B. Deutsche Bahn),
- Finanzierung der Leistungen nichtkommunaler Verkehrsunternehmen (z.B. BVR) und
- Finanzierung von Organisationsleistungen beim Zweckverband.

Im Jahr 2005 beliefen sich die Ausgaben der Stadt Bottrop für den ÖPNV auf insgesamt rund 4,571 Mio. Euro. Davon beträgt der Anteil für den Ausgleich der Verkehrsleistungen der Vestischen rund 3,700 Mio. Euro und für die Anteile der Verkehrsleistungen der BVR sowie der EVAG rund 0,568 Mio. Euro.

Die Entwicklung der städtischen Ausgaben für die nächsten Jahre beruht auf der Basis der mittelfristigen Unternehmensplanung der Vestischen sowie auf den von der BVR und EVAG erfolgten Angaben der Ausgleichsbeträge für das Jahr 2007. Die Unternehmensplanung der Vestischen berücksichtigt zugleich auch die sich abzeichnende Einnahmeentwicklung durch rückläufige Fördermittel des Landes, Tariferhöhungen und dergleichen¹⁵⁰:

- Steigerung der Betriebskosten um ca. 3,8% im Bezugszeitraum,
- durchschnittliche Steigerung der Fahrgeldeinnahmen um 3% pro Jahr über alle Ticketarten (Erhöhung des Anteils der Abonnenten),
- negative Entwicklung der Schülerzahlen,
- Reduzierung des Abgeltungssatzes der Schwerbehindertenausgleichszahlungen,
- Verminderung der Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG (Reduzierung der Gültigkeitstage und Anpassung der Kostensätze),
- Reduzierung der unwirtschaftlichen Verkehrsleistungen im Gesamtunternehmen (geplante Leistungsreduzierung im Kreis Recklinghausen),
- Optimierung der Betriebskosten und
- Marketingaktivitäten.

150 Vestische Straßenbahnen GmbH: Mittelfristige Unternehmensplanung 2007 – 2011.

■ **Tabelle 61:** Entwicklung der finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt der Stadt Bottrop mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2007 – 2011

	2005	2006	1.Stufe 2007	1.Stufe 2008	2.Stufe 2009	2.Stufe 2010	2.Stufe 2011
Verbandsumlage VEST ¹⁵¹	3.700.000	3.905.000	3.699.000	3.637.000	3.478.500	3.718.500	3.840.500
1. Stufe 2007-2008							
Veränderung durch Umsetzung NVP (Maßnahmen VEST)			27.000	81.000	81.000	81.000	81.000
2. Stufe 2007-2008							
Veränderung durch Umsetzung NVP (Maßnahmen VEST)					83.500	83.500	83.500
Summe VEST	3.700.000	3.905.000	3.726.000	3.718.000	3.643.000	3.883.000	4.005.000
BVR-Leistung ¹⁵²	303.000	301.500	301.500	301.500	301.500	301.500	301.500
1. Stufe 2007-2008							
Veränderung durch Umsetzung NVP (Maßnahmen BVR)			-22.000	-66.000	-66.000	-66.000	-66.000
2. Stufe 2007-2008							
Veränderung durch Umsetzung NVP (Maßnahmen BVR)					11.500	11.500	11.500
Summe BVR	303.000	301.500	279.500	235.500	247.000	247.000	247.000
EVAG-Leistung	265.000	229.000	192.000	192.000	192.000	192.000	240.000
Summe EVAG	265.000	229.000	192.000	192.000	192.000	192.000	240.000
Summe	4.268.000	4.435.500	4.197.500	4.145.500	4.082.000	4.322.000	4.492.000

Die ökonomischen Effekte eines Kleinbus-Einsatzes (geringere Fahrzeugfixkosten, geringere Personalkosten) sind nicht eingerechnet. Bei einem Kleinbus-Betrieb durch kostengünstige Subunternehmer dürfte sich die Bilanz der ökonomischen Auswirkungen verbessern.

In den letzten beiden Jahren (2005 /2006) stiegen die städtischen Ausgaben für den ÖPNV der Vestischen Straßenbahnen GmbH um rd. 6%, während die Ausgaben für die Verkehrsleistungen der BVR und EVAG leicht rückläufig waren. Die EVAG hat für das Jahr 2007 und für die kommenden Jahre im

151 Nach 20%-Abschlagsregelung des VRR; ab 2011 entfällt die Abschlagsregelung (§ 19 Abs. 5 Satzung VRR).

152 BVR geht bei der Erhöhung ab 2007 von einem unveränderten Leistungsvolumen aus (Basis 2006).

Vergleich zum Jahr 2006 eine Reduzierung der städtischen Ausgleichsbeträge für die Leistungen im Stadtgebiet um etwa 16% angemeldet. Nach den bislang vorliegenden Anmeldungen der BVR sind bei diesem Unternehmen im Vergleich zum Jahr 2006 für die kommenden Jahre keine Veränderungen der Ausgleichsbeträge für die Stadt Bottrop geplant. Die Angaben der BVR und EVAG basieren auf einem unveränderten Leistungsvolumen.

Mit der Umsetzung des NVP betragen die Ausgleichszahlungen der gesamten Busverkehrsleistungen im Stadtgebiet ab dem Jahr 2007 rd. 4,1 Mio. € (zuzüglich der Finanzierungsanteile für den SPNV und den Zweckverband VRR). Ab dem Jahr 2010 sind rd. 4,3 Mio. € erforderlich. Bedingt durch den Wegfall der 20%igen Abschlagsregelung im VRR steigt diese Summe ab dem Jahr 2011 auf rd. 4,5 Mio. € an.

Die im Rahmen des NVP geplanten Leistungsveränderungen und die sich daraus ergebenden Betriebskosten sind im Abschnitt 9.2.9 detailliert beschrieben. Die sich bei der Stadt Bottrop durch bauliche Investitionsvorhaben ergebenden weiteren Aufwendungen für den ÖPNV werden im Kapitel 9.2.11 dargestellt.

9.2.11 Infrastrukturmaßnahmen

9.2.11.1 Maßnahmen an Haltestellen und Verknüpfungspunkten

Im Rahmen des von der Stadt Bottrop aufgestellten Haltestellenausbauprogramms konnte bereits ein großer Teil der Haltestellen diesen Anforderungen entsprechend umgebaut werden, für die Haltestellen der dritten Stufe des Ausbauprogramms sollen noch im Jahr 2007 Förderanträge gestellt werden. Weitere Umbauvorhaben sind gemäß der in Kapitel 6.5.4.1 definierten Qualitätsanforderungen durchzuführen. Ergänzend zu den im Haltestellenausbauprogramm definierten Standards sollen als zusätzliche Ausstattungsmerkmale Querungsanlagen über die Fahrbahn sowie die Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs an Haltestellen im Einzelfall überprüft werden.

Darüber hinaus sieht die Stadt Bottrop Handlungsbedarf bei der Modernisierung der SPNV-Haltestellen im Stadtgebiet sowie des zentralen Busbahnhofs.

Aus Sicht der Stadt bestehen bereits die folgenden konkreten Planungen für Um- bzw. Neubau:

- Neubau Verknüpfungspunkt Bahnhof Boy,
- Modernisierung Bahnhof Vonderort,
- Neugestaltung ZOB,
- Fahrradboxen am Hauptbahnhof und
- Erstellen von Beleuchtung an der P+R-Anlage Feldhausen.

Detailliertere Angaben (inkl. Kosten) zu den Maßnahmen beinhaltet die Tabelle 64.

9.2.11.2 Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsträgern

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringer-Verkehre von hoher Bedeutung. Insbesondere dort, wo der ÖPNV kein lückenloses Angebot bereitstellen kann, werden der motorisierte Individualverkehr und das Fahrrad zu wichtigen Ergänzungsverkehrsmitteln. Um diese mit dem ÖPNV bzw. SPNV zu verknüpfen, sind Park-and-ride- bzw. Bike-and-ride-Anlagen erforderlich.

Park-and-ride

Aktuelle Planungsvorhaben der Stadt Bottrop zu P+R-Anlagen betreffen die folgenden SPNV-Haltestellen:

- Bottrop Hbf.: Parkhaus mit 400 P+R-Stellplätzen¹⁵³ und
- Bottrop Boy: 31 P+R-Stellplätze.

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung werden aus verkehrlicher Sicht für die Stadt Bottrop keine weiteren P+R-Anlagen als notwendig erachtet.

Bike-and-ride

Ein Potenzial für Bike-and-ride besteht in unterschiedlichem Maße an allen SPNV-Zugangsstellen in Bottrop. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob auch an ausgewählten Haltestellen des Busverkehrs der Bedarf nach Bike-and-ride-Plätzen besteht (z. B. in Bereichen, die nicht optimal vom ÖPNV erschlossen werden).

Aus Sicht der Stadt Bottrop sollen Bike-and-ride-Anlagen noch an folgenden SPNV-Haltestellen eingerichtet werden:

- Bahnhof Boy,
- Bahnhof Vonderort und
- Hauptbahnhof (Erweiterung).

Im Rahmen des NVP werden zusätzlich für die folgenden Haltestellen und Verknüpfungspunkte B+R-Anlagen vorgeschlagen:

- Klopriesstraße (Ebel/Welheim),
- Eigen Markt (Eigen),

¹⁵³ Umsetzung bereits erfolgt, eröffnet im Frühjahr 2006.

- Heidenheck (Fuhlenbrock-Heide),
- Abzw. Haniel (Fuhlenbrock-Wald),
- Goethestraße (Fuhlenbrock-Wald),
- Im Spring (Grafenwald),
- Hege-/Bottroper Straße (Grafenwald),
- Schulze-Delitzsch-Straße (Kirchhellen),
- Gahlener Straße (Kirchhellen)
- Pelsstraße (Kirchhellen)
- Herzogstraße (Stadtwald),
- Haltepunkt Vonderort (Vonderort) und
- Am Kämpchen (Welheim).

9.2.11.3 Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind Grundanforderungen für einen attraktiven ÖPNV. Aufgrund zahlreicher Behinderungen durch den Kfz-Verkehr können Busse diesen Anforderungen jedoch oft nicht gerecht werden. Durch die hieraus resultierenden Unpünktlichkeiten verliert der straßengebundene ÖPNV an Attraktivität. Die Fahrgastverluste sowie die durch die Behinderungen verursachten Produktivitätsverluste führen zu entsprechenden Kosten bei den Verkehrsunternehmen.

Die Stadt verfolgt daher in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen das Ziel, zahlreiche Streckenabschnitte mit Beschleunigungsmaßnahmen zu versehen, um so die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV in Bottrop zu erhöhen. Zudem helfen Beschleunigungsmaßnahmen die Fahrplanstabilität zu verbessern und die Anschlusssicherheit weitgehend zu gewährleisten.

Konkrete Planungen für Beschleunigungen auf dem Bottroper Stadtgebiet bestehen für den Linienweg der Linie 263. Eine detaillierte Untersuchung hat Einsparpotenziale von bis zu 5 Minuten je Fahrt und Richtung vor allem an Lichtsignalanlagen ergeben. Durch diese Fahrzeiteinsparungen kann auf der Linie 263 ein Fahrzeug im Umlauf mit jährlichen Kosten von ca. 130.000 € eingespart werden, zusätzlich kommt die positive Wirkung abschnittsweise auch mehreren anderen Linien zugute. Die Kosten für die Umrüstung der entsprechenden Lichtsignalanlagen belaufen sich auf etwa 320.000 € (Förderung nach GVFG von bis zu 75% möglich).

Zeitnah sollen weitere Untersuchungen auch für die Nord-Süd-Achse zwischen Bottrop Innenstadt und Hauptbahnhof durchgeführt werden, mittelfristig bestehen Überlegungen den Streckenverlauf bis zur Stadtgrenze zu beschleunigen. Innerhalb dieses Zeithorizonts sind auch die Planungen bzgl. einer Beschleunigung entlang der Horster Straße (Linien 260 und 265) angestrebt.

In dritter Priorität werden Maßnahmen in Richtung Norden, entlang der Kirchhellener Straße sowie nach Fuhlenbrock, behandelt.

In Karte 13 sind alle derzeit von der Stadt Bottrop verfolgten ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen dargestellt, einschließlich der Bereiche in denen ÖPNV-Beschleunigungen geplant sind bzw. vorgesehen werden sollten (inkl. Prioritätenreihung und Vorschlägen für weitere Ausbaustufen).

- **Karte 13:** Infrastrukturmaßnahmen ÖPNV Zielkonzept 2011 im Anhang

9.2.11.4 Fahrzeugbeschaffung

Die Thematik der Fahrzeugbeschaffungen wird ausschließlich für die Vestische dargestellt¹⁵⁴. Der Gesamtbedarf der Fahrzeugbeschaffung im Unternehmen wurde dabei entsprechend des Leistungsanteils der Stadt Bottrop heruntergerechnet.

- **Tabelle 62:** Geplante Fahrzeugbeschaffungen der Vestischen (Anteil Stadt Bottrop)

	Standardlinienbus	Gelenkbus
2007	1	2
2008	4	0
2009	3	0
2010	3	0
2011	1	1
Gesamt	12	3

Während der Gültigkeit des NVP plant die Vestische anteilig für das Verkehrsgebiet Stadt Bottrop die Anschaffung von 12 neuen Standardlinienbussen und 3 neuen Gelenkbussen.

154 Vgl. Vestische Straßenbahnen GmbH: Mittelfristige Unternehmensplanung 2007 – 2011.

9.2.12 Umsetzungsprogramm

Die Maßnahmenvorschläge werden hinsichtlich der Priorität ihrer möglichen Umsetzung bewertet. Hierbei werden neben verkehrlichen Belangen auch die Umsetzungsmöglichkeiten vor dem Hintergrund der organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen berücksichtigt.

Die folgende Übersicht liefert eine Zusammenfassung aller im Rahmen des zweiten Nahverkehrsplans für die Stadt Bottrop entwickelten Maßnahmen. Die Maßnahmen werden hier unterteilt in

- kurzfristige Maßnahmen: Maßnahmen 1. Stufe (2007/2008),
- mittelfristige Maßnahmen: Maßnahmen 2. Stufe (2009 – 2011) und
- langfristige Maßnahmen: Maßnahmen (siehe Kapitel 9.3).

Innerhalb der Stufen 1 und 2 erfolgt eine Prioritätenreihung je nach der Einschätzung der verkehrlichen und/oder ökonomischen Wirkung der einzelnen Maßnahme.

■ **Tabelle 63:** Entwicklungskonzept – Prioritätenreihung der Maßnahmenvorschläge

	Hohe verkehrliche und/oder ökonomische Wirksamkeit	Geringere verkehrliche und/oder ökonomische Wirksamkeit
1. Stufe (2007 – 2008)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Neuordnung 262 +259 Südast ■ Neuordnung 261 ■ Neuordnung 188, 265 und 266 in der Boy ■ Anpassung 188 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verknüpfung SB 16 und CE 50 ■ Integration 259 in Fahrplan SB 91 ■ Nachtbus-Linie im Bottroper Osten ■ zeitliche Ausdehnung NachtNetz
2. Stufe (2009 – 2011)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung 268 Welheimer Mark und Umstellung 264 auf TaxiBus ■ 265 am Samstag (Angebotsverdichtung Boy) ■ SB 29 über Hauptbahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kleinbus Feldhausen ■ TaxiBus im nördlichen Stadtgebiet ■ Angebotsausweitung SB 16 am Samstag

Die für die Weiterentwicklung des ÖPNV vorgeschlagenen Angebotsveränderungen werden hinsichtlich der Bewertung in die Bereiche

- Erschließungs- und Verbindungsqualität,

- Angebotsqualität und
 - Beförderungsqualität
- untergliedert.

- **Karte 14:** Bewertung des Entwicklungskonzeptes im Anhang

■ Tabelle 64: Maßnahmenprogramm

	Maßnahme	Umsetzungshorizont	Wirksamkeit ¹⁵⁵	Erschließungs- und Verbindungsqualität	Angebotsqualität	Beförderungsqualität	Kosten der Maßnahme	Maßnahmenträger	Kommentar
Kurz- und mittelfristige Maßnahmen - Angebot									
A.1	Neuordnung der Linien 262 und 259	kurz	hoch	x	x	x	~ - 47.000 €/Jahr (Einsparung)	VU / Stadt BOT	Attraktivierung der Linien durch Fahrzeiteinsparungen auf den meisten Relationen
A.2	Neustrukturierung Linie 261	kurz	hoch	x	x	x	~ 129.000 €/Jahr	VU / Stadt BOT	Attraktivierung der Linie durch neue Linienführung; Abbau von Parallelverkehren
A.3	Durchbindung CE 50 – SB 16 zu einer Linie	kurz	gering	x		x	~ - 1.000 €/Jahr (Einsparung)	VU	umsteigefreie Verbindung aus den nördlichen Stadtteilen an den Hbf. und an Essen; Verbesserung der Umlaufgestaltung
A.4	SB 91	kurz	gering	x			aufwandsneutral	VU	Herausstellen des 10-min-Taktes zw. Oberhausen – Bottrop ZOB – Gladbeck Oberhof

155 hoch: hohe verkehrliche und/oder ökonomische Wirksamkeit.
gering: geringe verkehrliche und/oder ökonomische Wirksamkeit.

	Maßnahme	Umsetzungshorizont	Wirksamkeit ¹⁵⁵	Erschließungs- und Verbindungsqualität	Angebotsqualität	Beförderungsqualität	Kosten der Maßnahme	Maßnahmenträger	Kommentar
A.5	Neuordnung Linien 188, 265 und 266 in der Boy	kurz	hoch	x	x		~ - 12.000 €/Jahr (Einsparung)	VU / Stadt BOT	Angebots- und Anbindungsverbesserung in der Boy - Innenstadt
A.6	Angebotsanpassung Linie 188	kurz	hoch		x		~ - 65.000 €/Jahr (Einsparung)	VU / Stadt BOT Kreis RE Stadt E	Ausdünnen des Angebotes in Ausrichtung auf die Nachfrage
A.7	räumliche Ausdehnung des Nachtnetzes	kurz	gering	x	x		~ 7.000 €/Jahr	VU / Stadt BOT	Ausdehnung des Nachtnetzes zur Erschließung des Bottroper Ostens; Steigerung der Fahrgastakzeptanz
A.8	zeitliche Ausdehnung des Nachtnetzes	kurz	gering		x		~ 4.000 €/Jahr	VU / Stadt BOT	Ausdehnung des Nachtnetzes zur zeitlichen Anpassung an die Nachfrage; Steigerung der Fahrgastakzeptanz
A.9	Verbesserung der Erschließung im Bottroper Norden	mittel	gering	x	x		~ 40.000 €/Jahr (nur Linienverkehr)	VU / Stadt BOT	bessere Anbindung und Erschließung von Feldhausen; perspektivische Maßnahmen in Ausrichtung auf das Bevölkerungswachstum in Kirchhellen

	Maßnahme	Umsetzungshorizont	Wirksamkeit ¹⁵⁵	Erschließungs- und Verbindungsqualität	Angebotsqualität	Beförderungsqualität	Kosten der Maßnahme	Maßnahmenträger	Kommentar
A.10	Verdichtung Linie 268 Welheimer Mark, Umstellung 264 auf Taxibus zw. Hbf. und Klopriesstraße	mittel	hoch	x	x		~ 37.000 €/Jahr	VU / Stadt BOT	verbesserte Anbindung der Welheimer Mark an die Innenstadt und Taktverdichtung Prosperstraße auf 10-min-Takt
A.11	SB 29 über Hauptbahnhof	mittel	gering	x	X		~ 8.800 €/Jahr	VU / Stadt BOT	Stärkung der Linie
A.12	Angebotsausweitung SB 16 im Einkaufsverkehr am Samstag	mittel	gering		x		~ 2.500 €/Jahr	VU / Stadt BOT / Stadt E	bessere Ausrichtung auf den Einkaufsverkehr am Samstag
A.13	Linie 265 am Samstag	mittel	hoch	x	x		~ 6.700 €/Jahr	VU / Stadt BOT	Angebotsverdichtung Boy – Innenstadt im Einkaufsverkehr am Samstag
Kurz- und mittelfristige Maßnahmen - Infrastruktur									
I.1	Neugestaltung ZOB (Bau geplant für 2009)	kurz	hoch	x	x	x	~ 5,8 Mio.€	Stadt BOT	Neubau Busbahnhof, Leit- und Informationssystem, Überdachung

	Maßnahme	Umsetzungshorizont	Wirksamkeit ¹⁵⁵	Erschließungs- und Verbindungsqualität	Angebotsqualität	Beförderungsqualität	Kosten der Maßnahme	Maßnahmenträger	Kommentar
I.2	Neubau Verknüpfungspunkt Bahnhof Boy	kurz	hoch	x	x		~ 0,6 Mio.€	DB AG / VRR	Erhöhung der Bahnsteige, Leit- und Informationssystem, Wetterschutzeinrichtung
I.3	Neubau Verknüpfungspunkt Bahnhof Boy	kurz	gering	x	x		~ 2,5 Mio.€ 488.500 € 6.000 €	Stadt BOT	Neubau Brücke, Neubau Bushaltestellen, Treppenzugang Neubau P+R, B+R 3 Einzelboxen bis Fertigstellung B+R
I.4	Einrichtung Bike-and-ride-Anlagen	kurz/ mittel	mittel	x				Stadt BOT	Einrichtung Bike-and-ride-Anlagen an verschiedenen Haltestellen im Stadtgebiet (Bsp. Schulze-Delitzsch-Straße , Goethestraße etc.)
I.5	Haltestellenausbauprogramm Stufe III	mittel	hoch	x			~ 6,2 Mio.€	Stadt BOT	Umbau von Bushaltestellen, Wartehallen, Beleuchtung
I.6	Modernisierung Bahnhof Vonderort	mittel	gering	x	x		~ 385.000 €	DB AG VRR	Neubau eines Bahnsteiges, Wetterschutz, Beleuchtung, B+R

	Maßnahme	Umsetzungshorizont	Wirksamkeit ¹⁵⁵	Erschließungs- und Verbindungsqualität	Angebotsqualität	Beförderungsqualität	Kosten der Maßnahme	Maßnahmenträger	Kommentar
I.7	Neuordnung Haltestellen Lindhorststraße	mittel	gering	x			~ 6.000 €	Stadt BOT	Verbesserung der Zugänglichkeit
Kurz- und mittelfristige Maßnahmen - Beschleunigungsmaßnahmen									
I.8	ÖPNV-Beschleunigung Linie 263	kurz	hoch	X		x	~ 400.000 €	Stadt BOT	Attraktivierung des ÖPNV durch Beschleunigung
I.9	ÖPNV-Beschleunigung Innenstadtachse Freiherr-von-Stein-Straße bis Hauptbahnhof	kurz	hoch	x		x		Stadt BOT	Attraktivierung des ÖPNV durch Beschleunigung
I.10	ÖPNV-Beschleunigung Borbecker Straße / Essener Straße von Ebel bis Kreuzung Bahnhofstraße / Freiherr-von-Stein-Straße	mittel	hoch	x		x		Stadt BOT	Attraktivierung des ÖPNV durch Beschleunigung
I.11	ÖPNV-Beschleunigung Linie 260 (Horster Straße)	mittel	hoch	x		x		Stadt BOT	Attraktivierung des ÖPNV durch Beschleunigung
I.12	ÖPNV-Beschleunigung Hans-Böckler-Straße zwischen Osterfelder Straße und Lindhorststraße	mittel	hoch	x		x		Stadt BOT	Attraktivierung des ÖPNV durch Beschleunigung

	Maßnahme	Umsetzungshorizont	Wirksamkeit ¹⁵⁵	Erschließungs- und Verbindungsqualität	Angebotsqualität	Beförderungsqualität	Kosten der Maßnahme	Maßnahmenträger	Kommentar
Langfristige Maßnahmen – Beschleunigungsmaßnahmen									
I.13	ÖPNV-Beschleunigung Linie CE 50 (Hans-Sachs-Straße / Kirchhellener Straße bis Rolandstraße)	lang	hoch	x		x		Stadt BOT	Attraktivierung des ÖPNV durch Beschleunigung
I.14	ÖPNV-Beschleunigung in Kirchhellen (4 LSA)	lang	hoch	x		x		Stadt BOT	Attraktivierung des ÖPNV durch Beschleunigung
Langfristige Maßnahmen – Infrastruktur									
I.15	S-Bahn-Stich zwischen Hauptbahnhof und Bottrop Mitte (Gleisbau)	lang	hoch	x	x	x	~ 103,1 Mio.€	DB AG / VRR	Tunnelbauwerk, Bahnsteige
Langfristige Maßnahmen – Angebot									
A.14	Anpassung des Busnetzes an das Schienenverkehrskonzept	lang	hoch	x	x		~ - 200.000 €/Jahr	VU / Stadt BOT	Wegfall SB 16 auf Bottroper Stadtgebiet, Linienwegeinkürzung Linie 262, Angebotsreduzierung Linie 259

	Maßnahme	Umsetzungshorizont	Wirksamkeit ¹⁵⁵	Erschließungs- und Verbindungsqualität	Angebotsqualität	Beförderungsqualität	Kosten der Maßnahme	Maßnahmenträger	Kommentar
Prüfaufträge Angebot									
P.1	Streichung von Frühfahrten auf dem SB 16 im Parallelverkehr zum NE 16	kurz/mittel	mittel		x			VU / Stadt BOT/ Stadt E	Reinvestition der eingesparten Leistungen zur Optimierung des Angebotes am Samstag zum Einkaufsverkehr (Leistungsumschichtung)
P.2	zeitliche Ausdehnung des Nachtnetzes / Rücknahme des frühen Linienverkehrs im Tagnetz	mittel	gering	x	x			VU / Stadt BOT Kreis RE Stadt OB	zeitliche Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage bei gleichzeitiger Aufwandsminderung
P.3	Einführung TaxiBus im Nachtverkehr	mittel	gering	x	x			VU / Stadt BOT	Erschließung zusätzlicher Stadtbereiche im Nachtnetz, Steigerung der Fahrgastpotenziale
P.4	Weiterführung der TB-Linie 264 über Haltestelle „Am Kämpchen“ mit Endschleife über Flöttestraße – Gungstraße	mittel	gering	x	x			VU / Stadt BOT	Erschließung eines weiteren Siedlungsbereiches

	Maßnahme	Umsetzungshorizont	Wirksamkeit ¹⁵⁵	Erschließungs- und Verbindungsqualität	Angebotsqualität	Beförderungsqualität	Kosten der Maßnahme	Maßnahmenträger	Kommentar
Prüfaufträge Infrastruktur									
P.5	grundsätzliche Ausstattung der Fahrzeuge mit Leuchtdiodenanzeigen an den Seiten	mittel	gering			x		VU	Umsetzbarkeit wird im Rahmen der gemeinsamen Fahrzeugbeschaffung der KÖR-Initiative ¹⁵⁶ geprüft

¹⁵⁶ KÖR: In der Kooperation Östliches Ruhrgebiet (KÖR) haben sich die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA), die Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel GmbH (HCR), die Vestische Straßenbahnen GmbH und die Dortmunder Stadtwerke AG (DSW) für einige gemeinsame Aufgabenfelder wie die Fahrzeugbeschaffung zusammengeschlossen.

9.3 Längerfristige Entwicklung des ÖPNV

9.3.1 S-Bahn-Stich-Bottrop zwischen Bottrop Hbf. und Bottrop Mitte

Der zweite NVP der Stadt Bottrop beinhaltet neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen mit Ausrichtung auf den Geltungszeitraum von fünf Jahren weiterhin längerfristige Maßnahmen. Dadurch wird der Planungswille der Stadt Bottrop, insbesondere im Hinblick auf Maßnahmen im SPNV gegenüber dem Aufgabenträger VRR, dokumentiert sowie die Kontinuität im Planungsprozess auch für einen längeren Planungszeitraum gesichert.

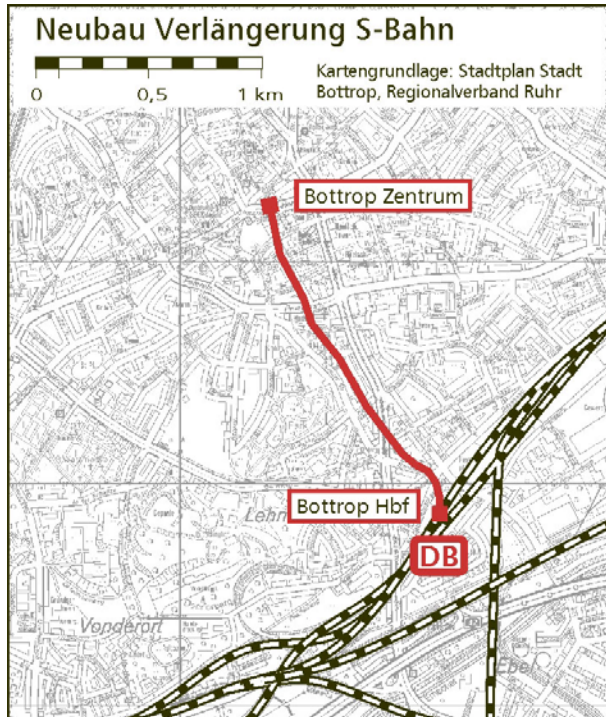
Die Mängelanalyse zeigt, dass in Bottrop aufgrund der peripheren Lage des Hauptbahnhofes eine komplizierte Busnetzgestaltung mit Anbindung Hauptbahnhof und Innenstadt erforderlich ist. Im NVP des ZVRR von 1997 ist die Führung der S9 von Bottrop Hbf. zum Aufkommenschwerpunkt Innenstadt im Zielkonzept 2015 enthalten. In der integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW ist diese Planung in die Stufe 2 übernommen worden. Die Stufe 2 enthält Reserve- und Zukunftsmaßnahmen, deren Finanzierung in der Laufzeit des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplanes nicht gesichert ist, denen aber eine Entwicklungsperspektive erhalten werden sollte. Vor diesem Hintergrund wird im Rahmen des Nahverkehrsplans ein Grobkonzept für das seit längerem von der Stadt Bottrop verfolgte Ziel eines S-Bahnstichs zwischen Hauptbahnhof und ZOB dargestellt.

Vorgesehen ist die Anbindung der Innenstadt und des dortigen ZOB mittels einer unterirdischen eingleisigen Tunnelstrecke, um so einen direkten Umstieg auf den regionalen ÖPNV zu ermöglichen.

Die nachfolgenden Erläuterungen und Aussagen beruhen auf einer Machbarkeitsstudie, welche 2003 von der Stadt Bottrop beauftragt wurde.

Abbildung 21 zeigt den geplanten Streckenverlauf der Tunnelstrecke.

■ **Abbildung 21:** Streckenverlauf Verlängerung S9 zwischen Bottrop Hbf. und Bottrop-Mitte



Die ca. 1.800 m lange Tunnelstrecke beginnt am nördlichen Ende des Hauptbahnhofes und endet unterhalb des ZOB.

Betriebskonzept

Vor dem Hintergrund der angespannten Situation der öffentlichen Haushalte soll die Umsetzung der S-Bahn-Erweiterung mit einem „leistungssparsamen Betriebskonzept“ erfolgen. Aus diesem Grund wird ein Konzept vorgeschlagen, dass die 20-min-Bedienung des neuen Haltepunktes Bottrop Mitte abwechselnd durch die S9 und RB 44 vorsieht. Die S9 fährt zwei mal pro Stunde bis Bottrop-Mitte, ein S-Bahn-Zug je Stunde fährt weiter nach Haltern. In der Taktlücke fährt stattdessen die RB 44 aus Oberhausen nach Bottrop Mitte und stellt so den Anschluss an die S-Bahn nach Essen her. In der SVZ wird die S9 auf einen 30-min-Takt ausgedünnt, wobei ein Zug nach Bottrop Mitte fährt, der andere nach Haltern. Ergänzt wird das Angebot zwischen Bottrop Hbf. und Bottrop Mitte durch die RB 44.

Die Angebotstransparenz der S9 ist bei diesem Konzept aufgrund der Taktlücke von 40 Minuten zwar eingeschränkt, unter ökonomischen Gesichtspunkten erscheint das vorgeschlagene Konzept mit Ergänzung in der Taktlücke durch die RB 44 aber sinnvoll.

Tabelle 65 stellt den Vergleich der Zugkilometer zwischen Status Quo und dem Betriebskonzept dar.

■ **Tabelle 65:** Vergleich Aufwand Status Quo - Betriebskonzept¹⁵⁷

Teilstrecken	Zugkilometer				
	S9	RE 14	RB 44	Einzel- summe	gesamt
Status Quo					
Essen Hbf. – Bottrop Hbf.	427.302	144.156	0	571.458	866.875
Bottrop Hbf. – Gladbeck West	102.492	91.416	101.509	295.417	
Bottrop Hbf. – Bottrop Mitte	0	0	0	0	
Konzept					
Essen Hbf. – Bottrop Hbf.	427.302	144.156	0	571.458	929.407
Bottrop Hbf. – Gladbeck West	102.492	91.416	101.509	295.417	
Bottrop Hbf. – Bottrop Mitte	37.566	0	24.966	62.532	
Mehrleistung					62.532

Der S-Bahn-Stich erfordert in der Bedienung einen Mehraufwand im Vergleich zum heutigen Angebot von insgesamt etwa 62.000 Zugkilometern pro Jahr. Bei betrieblich optimierter Fahrplangestaltung wird im Vergleich zum Status Quo kein zusätzliches Fahrzeug benötigt (ohne Fahrplanverschiebung steigt der Fahrzeugbedarf auf fünf Fahrzeuge). Die RB 44 kann den S-Bahn-Stich ohne Fahrzeugmehraufwand befahren.

Investitionskostenabschätzung

In der Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Varianten hinsichtlich des Ausbaus in Bottrop-Mitte untersucht. Um mögliche Engpässe zu vermeiden, wird aus betrieblicher Sicht der zweigleisige Ausbau des Endbahnhofs Bottrop Mitte priorisiert. Zudem sollen in Bottrop Hbf. zwei Doppelbahnsteige vorgesehen werden, um ein bahnsteiggleiches Umsteigen zwischen den Zügen in Richtung Essen und Oberhausen zu gewährleisten. Die Investitionskosten für diese Ausbauvariante belaufen sich inkl. der Planungskosten auf etwa 100 Mio. € (brutto)¹⁵⁸. Die Maßnahme kann mit GVFG-Mitteln gefördert werden. Die jährlichen Aufwendungen für die Unterhaltung der Trasse einschließlich der Bahnsteiganlagen belaufen sich auf etwa 664.000 €. Tabelle 66 gibt einen Überblick über die Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Gewerke.

157 Quelle: Grebner Ruchay Verkehrsplanungs GmbH und Planersocietät: Machbarkeitsstudie S-Bahn-Stich zwischen Bottrop Hbf. und Bottrop-Mitte. Düsseldorf, Dez. 2003.

158 Die Mengenberechnung basiert auf einer Schätzung des Bauvolumens, von daher sind auch die Baukosten als Schätzung anzusehen.

■ **Tabelle 66:** Kostenabschätzung der Stichstrecke Bottrop Hbf. – Bottrop Mitte¹⁵⁹

Pos.	Gewerke	Investitions- kosten [in Tsd. Euro]	Betriebskosten		
			Kapitalkosten [in Tsd. Euro]	Instand- und Unterhaltungs- kosten [in Tsd. Euro]	Bahnsteig- kosten [in Tsd. Euro]
1	Vorbereitende Arbeiten	1.020	0	0	0
2	Verlegung der Ver- und Entsorgungsanlagen	1.080	0	0	0
3	Tunnelbauwerk	50.650	35	87	0
4	Bahnkörper	2.140	18	55	0
5	Bahn technische Ausstattung	1.875	13	59	0
6	Bahnsteiganlagen	14.905	27	158	0
7	Wiederherstellungsmaßnahmen	140	0	0	0
8	Sonstiges	4.191	0	0	0
	Stationskosten (pauschal)				50
	Overheadkosten (5% der Instandhaltungskosten)				18
	Zwischensumme	76.001	93	359	68
	Unvorhergesehenes (10%)	7.600	9	36	7
	Planungskosten (7%)	5.320	0	0	0
	Gesamtkosten (netto)¹⁶⁰	88.921	102	395	75
	Mehrwertsteuer (16%)	14.227	16	63	12
	Gesamtkosten (brutto)	103.148	119	458	87
			664		

159 Quelle: Grebner Ruchay Verkehrsplanungs GmbH und Planersocietät: Machbarkeitsstudie S-Bahn-Stich zwischen Bottrop Hbf. und Bottrop-Mitte. Düsseldorf, Dez. 2003.

160 Bei der Betriebskostenberechnung werden hier die Gesamtjahreskosten (netto) dargestellt.

9.3.1.1 Anpassung des Busnetzes

Mit Ausnahme der Linie 186 sind heute alle Linien am Hauptbahnhof Bottrop auf die S-Bahn abgestimmt. In Zusammenhang mit dem am ZOB eingerichteten ITF führt dies in einigen Bereichen zu betrieblichen Zwängen, die nach Realisierung des S-Bahn-Stichs durch Anpassungen im Busnetz gelockert werden können.

■ **Tabelle 67:** Darstellung der Anpassungen im Busverkehr

Linie	Anpassung
SB 16	Wegfall der Linie auf Bottroper Stadtgebiet
SB 29	wie Bestand
186	wie Bestand
259	wie Bestand
262	Wegfall des Abschnittes zwischen Flaßwinkel, Hbf. und ZOB; Linienweg verläuft über Haltestelle Flaßwinkel bis ZOB wie 264 im Bestand (Anbindung des Bereichs Devensstraße an den Hauptbahnhof evtl. mit TaxiBus)
264	Umstellung des Angebotes auf dem Abschnitt Hbf. – Klopriesstraße auf TaxiBus

Einige Linien sind nicht unmittelbar von den Auswirkungen des S-Bahn-Stichs betroffen bzw. ihr Aufgabenbereich überschneidet sich nicht mit der Funktion des S-Bahn-Stichs, so dass hier keine Anpassungen vorgenommen werden sollten.

Die Linie 259 stellt die einzige direkte Anbindung für die Einwohner des Stadtteils Ebel an die Innenstadt dar und erschließt zusätzlich den Bereich Südring. Somit ist diese unabhängig von den verkehrlichen Funktionen des S-Bahn-Stichs zu sehen. Erhalten werden sollte außerdem die Linie 186, die eine unmittelbare Anbindung des auf Bottrop ausgerichteten Stadtteils Essen Dellwig an die Bottroper Innenstadt darstellt. Auch die Linie SB 29 sollte von Änderungen unangetastet bleiben.

Eingekürzt werden könnte zum einen der Linienabschnitt Hbf. – ZOB des SB 16 über die Friedrich-Ebert-Straße. Dieser dient ausschließlich der Verbindung zwischen Hbf. und Innenstadt und könnte somit bei Ausbau des S-Bahn-Stichs entfallen. Ein weiteres SPNV-Vorhaben im VRR ist der zweigleisige Ausbau der S-Bahn-Strecke zwischen Bottrop Hbf. und Essen-Delwig Ost. Nach erfolgtem Ausbau wäre die Linie S9 deutlich weniger verspätungsanfällig, so dass mit Verlagerungseffekten vom SB 16 auf die S9 zu rechnen ist. Aus diesem Grund sollte nach dem Ausbau die komplette Einstellung des SB 16 auf Bottroper Stadtgebiet überprüft werden (Änderungen der Verkehrsfunktionen in Essen).

Da die Linie 262 im östlichen Stadtgebiet hauptsächlich der Anbindung an den Hauptbahnhof dient, kann mit Realisierung des S-Bahn-Stichs der Linienabschnitt Im Flaßviertel – Ostring – Devensstraße – Hauptbahnhof aufgelassen werden. Einwohner entlang des Ostrings können die Haltestellen anderer Linien nutzen, für die Bedienung im Bereich Devensstraße ist ein TaxiBus-Einsatz denkbar. Die Erschließung der Essener Straße – Peterstraße ist durch die 186 weiterhin gewährleistet.

Es wird außerdem die Umstellung der Linie 264 auf dem Linienabschnitt Hauptbahnhof – Klopriesstraße auf Taxibus-Bedienung vorgesehen.

Die Fahrpläne aller anderen Linien sollten am ZOB auf die S-Bahn-Verknüpfung ausgerichtet werden. Die derzeitigen Verknüpfungen sind dabei möglichst aufrecht zu erhalten.

Potenzialabschätzung

Zur Beurteilung des Planungsvorhabens „S-Bahn-Stich zwischen Hauptbahnhof und Bottrop-Mitte“ sind verschiedene Untersuchungen angestellt worden, mit tlw. unterschiedlichen Ergebnissen bzgl. des potenziellen Fahrgastaufkommens.

Die Bewertung im Rahmen des IGVP gelangt zu dem Ergebnis, dass voraussichtlich etwa 2.400 Fahrgäste täglich montags - freitags die schnelle und direkte Verbindung zwischen Bottrop Hbf. und Bottrop-Mitte nutzen werden. Als Betriebskonzept wurde ein 60-min-Takt für den Abschnitt zwischen Bottrop-Hbf. und Haltern-Bf. zu Grunde gelegt.

Die im Rahmen der Nahverkehrsplanung durchgeführten Untersuchungen basieren auf dem dargestellten Betriebskonzept. Die Grundlage für die Gestaltung des Busnetzes bilden die im Entwicklungskonzept definierten Maßnahmen sowie zeitliche Fahrplananpassungen zur optimierten Anschlussgestaltung an die S-Bahn. Des Weiteren finden die in Kapitel 8 dargelegten demografischen und infrastrukturellen Entwicklungen der kommenden Jahre Berücksichtigung bei der Prognoseberechnung.¹⁶¹

Unter Einbeziehung dieser Randbedingungen sowie der Umsetzung des Entwicklungskonzeptes inkl. der Anpassungen aufgrund des S-Bahn-Stichs wird eine Nachfragesteigerung im ÖV von insgesamt etwa 2.400 Fahrgästen pro Werktag ermittelt. Für den S-Bahn-Stich wird ein Fahrgastaufkommen von etwa 3.100 Fahrgästen pro Werktag prognostiziert. Dieses neugewonnene Fahrgastaufkommen im Schienenverkehr zwischen Hauptbahnhof und ZOB wird durch die Verluste infolge der Angebotsanpassungen im Busnetz tlw. kompensiert, da es sich bei der neugenerierten Nachfrage auf der S-Bahn zu einem großen Teil um Verlagerungsverkehre handelt. Etwa 1.600 Fahrgäste resultieren allein durch den Wegfall der Linie SB 16 auf Bottroper Stadtgebiet.

Größere Verluste hat nur die Linie 262 zu verzeichnen. Die Einkürzung des Linienwegs bewirkt einen Fahrgastrückgang von etwa 800 Fahrgästen, wobei ein Teil dieser Fahrgäste potenziell andere Verbindungen nutzen wird; etwa

¹⁶¹ Grundlage für die Prognoseberechnung bildet die Prognose-Matrix 2015.

die Hälfte wird voraussichtlich die neugewonnene Verbindung der S9 nutzen. Auch die Linie 186 und in geringem Umfang der SB 29 haben Fahrgasteinbußen zugunsten des schnellen S-Bahn-Stichs zu erwarten. Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsmodells wird die Einschätzung getroffen, dass etwa 2.000 – 2.500 Fahrgäste von anderen Linien auf den S-Bahn-Stich verlagert werden, die übrigen Fahrgäste sind durch den Bau des S-Bahn-Stichs neu hinzugewonnene ÖV-Kunden.

Bewertung

Mit der Realisierung des S-Bahn-Stiches ist in Bottrop grundsätzlich eine transparentere Gestaltung des Busnetzes möglich, da die Buslinien nur auf einen Punkt ausgerichtet werden müssen, den Berliner Platz als ZOB und Endpunkt der S-Bahn. Weiterhin wird mit dem „Hereinführen“ der S-Bahn in das Bottroper Stadtgebiet der Modal-Split zugunsten des ÖV stabilisiert. Im Vergleich zum Prognose-0-Fall (Prognose Matrix, ohne Netzänderungen) steigt der ÖV-Anteil im Prognose-Mit-Fall /S-Bahn-Stich um etwa 0,3%-Punkte auf 11,1%. Während im Binnenverkehr ein leichter Rückgang des ÖV-Anteils zu verbuchen ist, ist eine deutlich Stärkung des ÖV im Quell-/Ziel-Verkehr erkennbar (rund +0,7%-Punkte).

■ **Tabelle 68:**

Personenfahrten im ÖV und MIV gegliedert nach Binnenverkehr und stadtgrenzenüberschreitendem Verkehr (Verkehrsmodell „Prognose-Mit-Fall / S-Bahn-Stich“)

Personenfahrten/Werktag	ÖV	MIV	Gesamt	ÖV-Anteil
Binnenverkehr	20.861	134.816	155.677	13,4%
Grenzüberschreitend	17.158	169.773	186.931	9,2%
Gesamtverkehr	38.019	304.589	342.608	11,1%

■ **Karte 15:** Durchschnittliche Streckennachfrage ÖPNV – S-Bahn-Stich Hbf. – Bottrop-Mitte im Anhang

9.3.1.2 Weitere Entwicklung im SPNV

Ein weiterer längerfristiger Ausbau des ÖPNV-Netzes im Stadtgebiet Bottrop (Verlängerung /Lückenschluss S-Bahn) ist aus heutiger Sicht mit einem geringen Nutzen-/Kosten-Verhältnis einzuschätzen.

Ein weiterer Ausbaus des SPNV im Hinblick auf eine Verlängerung der S9 in Richtung Norden bzw. die Weiterführung der S-Bahn bis zum Haltepunkt Boy Bahnhof und hier die Einschleifung in die S9 Richtung Haltern sind grundsätzlich kritisch zu bewerten. Beide Maßnahmen sind aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten nur mittels einer unterirdischen Tunnelstrecke zu verwirklichen.

In Richtung Norden (Kirchhellen) wäre der Neubau eines langen Streckenabschnittes unter Einhaltung vieler Zwangspunkte erforderlich, in dessen Verlauf weite Teile unbebauten Gebietes passiert werden würden.

Unter ökonomischen Gesichtspunkten sollte für eine Tunnelstrecke als Grundangebot der 20-Minuten-Takt gesichert werden, welcher jedoch nicht mit dem für den S-Bahn-Stich Bottrop Hbf. – Innenstadt favorisierten Betriebskonzept kompatibel ist und für den aus heutiger Sicht keine ausreichenden Potenziale gesehen werden.

Die Prognosen der Stadt Bottrop ergeben bis zum Jahr 2015 tendenziell negative Ergebnisse für die Einwohnerentwicklung. Einziger Stadtteil mit Bevölkerungswachstum wird voraussichtlich der Stadtteil Kirchhellen sein, der Einwohnerzuwachs wird hier auf etwa 18% (entspricht etwa 4.000 EW) geschätzt. Für die Stadtteile Bottrop-Mitte und Boy hingegen wird ein Bevölkerungsverlust von ca. 4% prognostiziert. Diese Entwicklung spricht ebenfalls eher gegen eine Weiterführung des S-Bahn-Stichs.

10 Vorbereitung auf den Wettbewerb im ÖPNV

10.1 Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit im geltenden Recht

Die rechtliche Neuordnung des ÖPNV wurde mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 i. d. F. der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 eingeleitet. In Deutschland wurden die Bestimmungen der Verordnung u.a. durch die Verabschiedung des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27.12.1993 in nationales Recht übertragen. Für den Eisenbahnverkehr folgte dann mit der Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) am 01.01.1996 die Regelung des freien Zugangs (Aufgabenträger finanzieren und vergeben Verkehrsleistungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen). Im ÖPNV wurden dagegen andere Regelungen getroffen, hier entscheidet eine Genehmigungsbehörde über die zu vergebenden Konzessionen. Weiterhin unterscheidet das PBefG zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen (§§ 13, 13a PBefG). Während der Inhaber einer Genehmigung für eigenwirtschaftliche Verkehre¹⁶² innerhalb der Dauer der Genehmigung über eine nahezu vollständige Ausschließlichkeitsstellung und über die Laufzeit hinaus über Bestandsschutz verfügt¹⁶³, sind gemeinwirtschaftliche Verkehre nach § 13a PBefG zur Ermittlung der geringsten Kosten im Wettbewerb zu vergeben. Eine Ausschreibung durch den Aufgabenträger ist demnach nur für gemeinwirtschaftliche Verkehre vorgeschrieben. Da nach dem Willen des Gesetzgebers jedoch die eigenwirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistungen Vorrang genießt, ist diese Art der Genehmigungspraxis die derzeit gängige Praxis in Deutschland.

Die Regionalisierungsgesetze der Bundesländer ergänzen die auf EU- und Bundesebene erfolgten Rechtsänderungen. In Nordrhein-Westfalen wurde am 07.03.1995 das Gesetz zur Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV erlassen (mit Wirkung vom 01.01.03 Umbenennung in „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“). Es überträgt die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV auf Kreise, kreisfreie Städte und – unter bestimmten Voraussetzungen – auch auf kreisangehörige Gemeinden. Zur Wahrung der Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr wurden in NRW neun Zweckverbände gegründet, die gleichzeitig auch für die Bildung eines Gemeinschaftstarifes und einheitlicher Beförderungsbedingungen sowie für ein koordiniertes Verkehrsangebot verantwortlich sind. Nach dem ÖPNVG NRW sind die hier genannten Aufgabenträger zuständige Behörde für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen und für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen.

162 Der Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit wurde handelsrechtlich definiert und umfasst alle herkömmlichen Einnahmeformen des Unternehmens.

163 Difu, Umweltfreundlicher, attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV- ein Handbuch; 2006.

10.2 Einschätzung der aktuellen Situation

Über die Einführung von Wettbewerb im ÖPNV wird in Deutschland seit nunmehr über zehn Jahren intensiv und kontrovers diskutiert. Nachdem über Jahrzehnte im ÖPNV die Verkehrsunternehmen weitgehend wettbewerbsfrei agieren konnten, ist der zunehmende Wettbewerbsdruck in Deutschland unübersehbar.

Neben den diskutierten rechtlichen Neuordnungen auf europäischer Ebene weist auch die angespannte Haushaltssituation bei den Gebietskörperschaften und Aufgabenträgern in Richtung eines verstärkten Wettbewerbes. Hierbei spielt auch eine Rolle, dass faktisch kaum eine Leistung des ÖPNV ohne öffentliche Zuschüsse erbracht werden kann. Darüber, dass in den nächsten Jahren der Wettbewerb im ÖPNV verstärkt zum Tragen kommt, sind sich die Akteure auf den verschiedenen politischen Ebenen und bei den Aufgabenträgern weitgehend einig. In welcher Form, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Ausprägung dies geschehen wird, ist zum aktuellen Zeitpunkt jedoch nicht erkennbar.

Die seit Jahren angekündigte Novellierungen der Verordnung Nr. 1191/69 zur EU-weiten Harmonisierung des Wettbewerbs im ÖPNV dürfte letztendlich den entscheidenden Anstoß für diesen weitreichenden Prozess geben. Vor diesem Hintergrund muss sich auch die Stadt Bottrop auf die absehbaren Veränderungen einstellen, auch wenn die entscheidenden Randbedingungen auf EU-Ebene und auf Bundesebene noch nicht abschließend definiert wurden.

Der gemeinsame Markt ist der Grundgedanke des EU-Rechtsrahmens, alle Hemmschwellen für einen freien Handel und Dienstleistungsverkehr müssen im Hinblick auf diesen Grundgedanken beseitigt werden. Staatliche Beihilfen dürfen diesen gemeinsamen Markt und den freien Wettbewerb nicht verfälschen. Alle Marktteilnehmer müssen einen diskriminierungsfreien Zugang erhalten.

Vor diesem Hintergrund stehen in Deutschland die vom Bund, den Ländern und den ÖPNV-Aufgabenträgern in unterschiedlichster Form an Verkehrsunternehmen gewährten Ausgleichszahlungen und Zuschüsse auf dem Prüfstand. Das in der Zwischenzeit in der Branche nahezu „legendäre“ Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) vom 24. Juli 2003 (Altmark-Trans) beinhaltet, dass die Gewährung von öffentlichen Beihilfen (Zuschüssen) im ÖPNV nur unter strengen Auflagen möglich ist. Als Voraussetzung müssen die vier Kriterien des EuGH erfüllt werden.

Die vier Kriterien sind¹⁶⁴:

1. Das Verkehrsunternehmen muss tatsächlich mit einer klaren Gemeinwohlverpflichtung betraut werden.
2. Es muss vorab die Festlegung objektiver und transparenter Ausgleichsparameter erfolgen, anhand derer der finanzielle Ausgleich berechnet wird.
3. Es darf keine Überkompensation des finanziellen Ausgleichs eintreten.
4. Bei Nicht-Ausschreibung ist zur Bestimmung des finanziellen Ausgleichs der Kostenmaßstab eines „durchschnittlich, gut geführten Unternehmens“ zu Grunde zu legen.

Nach dem Urteil des EuGH haben sich in Deutschland die Diskussionen vorrangig auf das vierte Kriterium konzentriert. Insbesondere die Beschreibung „Kosten, die ein durchschnittlich, gut geführtes Unternehmen hätte“, wird in unterschiedlicher und kontroverser Form ausgelegt. Viele Fachleute vertreten die Meinung, dass damit nur Marktpreise gemeint sein können und nicht Durchschnittskosten von Unternehmen (die auch nicht im Wettbewerb stehen)¹⁶⁵. Auf Seiten vieler Verkehrsunternehmen ist dagegen eher die Meinung ausgeprägt, dass für das einzelne Verkehrsunternehmen nachgewiesen werden muss, dass es „durchschnittlich, gut“ geführt wird.

In der Zwischenzeit sind mehrere Verfahren durchgeführt worden, bei denen externe Unternehmensberater oder andere Consulter dem Verkehrsunternehmen mit unterschiedlicher Methodik das Zertifikat eines „durchschnittlich, gut geführten Unternehmens“ ausgestellt haben¹⁶⁶. Es ist bisher nicht bekannt, dass in Deutschland ein Verkehrsunternehmen als „nicht gut geführt“ (und somit als „schlecht geführt“) bewertet wurde. Die Kostenkennziffern der verschiedenen als „durchschnittlich, gut geführten Verkehrsunternehmen“ dürften sich mit hoher Wahrscheinlichkeit deutlich voneinander unterscheiden, d.h. die Bandbreite der „durchschnittlich, gut geführten Unternehmen“ ist sehr groß.

164 Siehe u.a.: Rechtsanwaltssozietät Barth, Baumeister, Griem: Informationen zum EuGH-Urteil vom 24.07.2003 im Verfahren „Altmark-Trans“ Rs. C-280/00 („Magdeburger Urteil“); Bremen Juli 2003 und Dr. Theobald, Christian; Kafka, Axel; ÖPNV-Finanzierung nach dem Urteil, in DER NAHVERKEHR Heft 9/2003.

165 Marktvergleichspreise: „Ein *erwarteter Marktpreis* bezeichnet die Aufwendungen, die das „beste“ Unternehmen mit optimalen Ressourceneinsatz bei der korrekten Erbringung der konkreten Leistungen aufzuweisen hat.“ Siehe: Dr. von Kretschmann, Caroline; Wille, Marc-Oliver; Was sind Marktpreise im ÖPNV?; in DER NAHVERKEHR, Heft 4/2004.

166 Siehe beispielsweise: Bruhn, Jochen; Meier-Berberich, Jörn; Schnell, Mirko: Marktorientierte Direktvergabe; in DER NAHVERKEHR, Heft 12/2004; Tagungsunterlagen „Das EuGH-Urteil in der Anwendung von Städten und Gemeinden: Die vier Kriterien. Anforderungen an Aufgabenträger“; Deutscher Städtetag; 16./17.11.2004 in Berlin.

10.3 Entwicklung in Deutschland nach dem EuGH Urteil

Bei den Akteuren in der Nahverkehrsbranche war die Hoffnung weit verbreitet, dass mit dem o.g. EuGH-Urteil eine breite und verlässliche Rechtssicherheit eintreten würde. Nach nunmehr fast drei Jahren ist jedoch festzustellen, dass in Deutschland die Rechtsunsicherheit eher noch zugenommen hat¹⁶⁷. Viele rechtliche und praktische Probleme sind ungelöst und werden in unterschiedlicher Auslegung von Gerichten entschieden.

Im Mittelpunkt steht dabei i.d.R. die Definition der so genannten eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehre sowie die Frage, welche Ausgleichszahlungen als Beihilfen entsprechend des EU-Rechtes bzw. als Ausgleichszahlungen (und damit in Deutschland als Einnahmen im „handelsrechtlichen Sinne“) zu bewerten sind.

Das Land Hessen bewertet beispielsweise die Ausgleichszahlungen der Aufgabenträger und des Landes (z. B. für die Schülerbeförderungen bzw. für die Schwerbehindertenbeförderung) als staatliche Beihilfen, so dass in Hessen grundsätzlich alle Busverkehrsleistungen bei Inanspruchnahme dieser Ausgleichszahlungen als gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen gelten¹⁶⁸. In der Zwischenzeit werden somit in Hessen die Busverkehrsleistungen bis auf Einzelfälle im Wettbewerb in Form von Ausschreibungen vergeben.

Das Oberverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg interpretiert (nicht rechtskräftig) die Frage der Beihilfen und der Anwendbarkeit des EU-Rechtes dagegen jedoch in einer gänzlich anderen Art und Weise (und bestätigt die bisherige Praxis „eigenwirtschaftlicher Genehmigungen“), die jedoch von Fachjuristen kritisch gesehen wird¹⁶⁹. Das Bundesverwaltungsgericht hat aktuell das Urteil des OVG Lüneburg wegen grundsätzlicher Bedeutung zur Revision angenommen.

167 Als Beispiele unterschiedlicher Positionen seien genannt:

Metz, Reiner: Europäisches Beihilferecht und ÖPNV-Finanzierung in Deutschland; in DER NAHVERKEHR Heft 10/2003

Dr. Baumeister, Hubertus: Der EuGH und die Finanzierung der kommunalen Daseinsvorsorge – vor allem des öffentlichen Nahverkehrs; in NZBau, Heft 10/2003.

168 Vgl. Dr. Targan, Norbert; Dr. Rutschmann, Frank: Ausschreibung von Busverkehren in Hessen: ein Modell?; in DER NAHVERKEHR; Heft 3/2006.

169 Vgl. Dr. Baumeister, Hubertus; Klinger, Daniela: Perspektiven des Vergaberechts im straßengebundenen ÖPNV durch die Novellierung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69; in NZBau, Heft 11/2005; 601;

Dr. Knauff, Matthias: Der Kommissionsvorschlag für eine Novelle der VO 1191/69 – Grundaussagen, Probleme und Auswirkungen auf den ÖPNV -, in DVBl., Heft 3/2006, 339.

Eine im Gegensatz zum OVG Lüneburg völlig andere Rechtsauffassung vertritt das OVG Rheinland-Pfalz. Das OVG hat am 11.11.2005 im vorläufigen Rechtsschutz über die Erteilung von einstweiligen Erlaubnissen zur Durchführung eines Stadtbusverkehrs entschieden¹⁷⁰. Im Mittelpunkt dieser Entscheidung stand die Zuordnung von öffentlich finanzierten Verkehren zu den Kategorien der Eigen- bzw. Gemeinwirtschaftlichkeit.

Nach Ansicht des Gerichts

- gilt keine auf die Definition der Gemeinwirtschaftlichkeit gestützte Bereichsausnahme,
- sind aus öffentlichen Mitteln mitfinanzierte Verkehre nach § 13 a PBefG (d.h. als „gemeinwirtschaftlich“) zu genehmigen und
- führen auch Querverbundszahlungen zur Gemeinwirtschaftlichkeit.

Als Fazit dieser Auswahl unterschiedlicher Rechtssprechungen kann festgestellt werden, dass in Deutschland weiterhin eine erhebliche Rechtsunsicherheit besteht, die auch in dem unterschiedlichen kontroversen Meinungsstand in der Fachöffentlichkeit zum Ausdruck kommt.

Ein weiteres Problem ist die Verschlechterung der finanziellen Rahmenbedingungen für den ÖPNV. So wurden die Regionalisierungsmittel des Bundes schon im Jahre 2004 außerplanmäßig um 2 % gekürzt und die Zuweisungen für den Personennahverkehr auf der Grundlage des „Koch-Steinbrück-Papiers“ erheblich eingeschränkt. Darüber hinaus ist das vom Bundestag am 19.05.06 beschlossene Haushaltsbegleitgesetz 2006 vom Bundesrat am 16.06.06 bestätigt worden. Damit kommt es nun zu den von der Bundesregierung angestrebten Kürzungen der Regionalisierungsmittel, wodurch auch dem Land NRW bis zum Jahre 2010 rd. 500 Mio. € weniger Regionalisierungsmittel zur Verfügung stehen werden. Ob und in welcher Höhe die vom Bund zugesagten Kompensationsmittel fließen, ist noch völlig unklar. Hinzu kommen nicht beeinflussbare Kostensteigerungen wie z.B. im Kraftstoffbereich.

10.4 Entwicklungen in Nordrhein-Westfalen

Neben den Konsolidierungsbemühungen auf Bundesebene sind auch auf Landesebene Überlegungen zu Einsparungen im Landeshaushalt, hier insbesondere beim Öffentlichen Nahverkehr, zu erkennen. So sollen die in Nordrhein-Westfalen vorhandenen Organisations- und Finanzierungsstrukturen des Öffentlichen Nahverkehrs im Rahmen einer Novellierung des ÖPNV-Gesetzes grundlegend neu geordnet werden.

Das von der Landesregierung beauftragte Gutachten enthält weitreichende Aussagen hinsichtlich der Organisation und Finanzierung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen. Die Vorschläge zur Neuorganisation betreffen in erster

170 Siehe: www.kcw-online.de; „aktuelles“.

Linie die Aufgabenträgerschaft im Bereich des SPNV (z.B. Reduzierung der Anzahl der Verkehrsverbünde, Übertragung der Zuständigkeit für die Infrastrukturförderung auf die Verbünde, Zuständigkeit des Landes für langlaufende RE-Linien), während die beabsichtigte Finanzreform direkte Auswirkungen auf die kommunalen Aufgabenträger haben würde. Die Aufgabenträger sollen die Infrastruktur- und Betriebskostenzuschüsse in Zukunft als Pauschalen erhalten, die sie auf der Grundlage von Zielvereinbarungen und verbindlichen Mindeststandards einsetzen können. Außerdem soll die Verbundförderung und Kommunalpauschale zur Organisation der Aufgabenträgerschaft abgeschafft werden.

10.5 Mögliche Konsequenzen aus dem aktuellen Kommissionsvorschlag

Die Europäische Kommission hat am 20.07.2005 einen nunmehr dritten Vorschlag zur Novellierung der „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße“ vorgelegt. Der Rat der EU-Verkehrsminister hat auf seiner Sitzung am 09.06.2006 eine politische Einigung über den von der Europäischen Kommission am 20.07.2005 vorgelegten geänderten o.g. Verordnungsvorschlag erzielt. Mit dieser Verordnung soll nach jahrelangen Diskussionen die Verordnung Nr. 1191/69 aus dem Jahr 1969 abgelöst werden¹⁷¹.

Kerninhalt des Verordnungsvorschlages ist die Notwendigkeit einer wettbewerblichen Vergabe von Verkehrsdienstleistungen. Der Verordnungsvorschlag sieht jedoch als Alternative eine wettbewerbsfreie Direktvergabe bzw. die Eigenproduktion vor. Der im Rat gefundene Kompromiss ermöglicht nunmehr auch die Direktvergabe an einen internen Betreiber – die so genannte Inhouse-Vergabe – in Fällen, bei denen kommunale Verkehrsunternehmen mit ihren Linien die kommunalen Grenzen überschreiten und in die benachbarten Gebietskörperschaften führen (System der Verbundstrukturen bleibt erhalten). Die Bedingungen der Eigentümerschaft sind bei der Direktvergabe erweitert worden, so dass öffentliche Verkehrsunternehmen auch private Beteiligungen aufweisen können. Die Zulassung privater Kapitalbeteiligung an „Inhouse-Unternehmen“ und höhere Schwellenwerte stärken damit das Wahlrecht des Aufgabenträgers zwischen der Vergabe im Wettbewerb einerseits und der Direktvergabe bzw. Eigenproduktion andererseits.

¹⁷¹ Die österreichische Ratspräsidentschaft hat nach durchgeführtem Anhörungsverfahren bei den Mitgliedstaaten den Kommissionsvorschlag an einigen wenigen Punkten behutsam konkretisiert. Der modifizierte Verordnungstext ist auf die Tagesordnung des EU-Ministerrates am 8./9.06.2006 zur Verabschiedung eines sog. gemeinsamen Standpunktes gesetzt worden. Wird dieser gemeinsame Standpunkt vom Ministerrat beschlossen, wird der Verordnungsvorschlag an das Europäische Parlament verwiesen, das auf die 1. Lesung zum Zwecke der Beschleunigung verzichtet hat. Dies bedeutet, dass schon sehr bald die Verordnung Nr. 1191/69 novelliert sein könnte.

Das Erfordernis des vierten EuGH-Kriteriums ist in dem Verordnungsvorschlag jedoch nicht mehr vorhanden. Stattdessen werden verschiedene ökonomische Transparenzerfordernisse im Falle einer Direktvergabe formuliert. Diese „Transparenzstrategie“ erscheint sachgerechter als Zertifikate, die den Blick auf die ökonomischen Restrukturierungserfordernisse verstellen.

Nach dem aktuellen Ratsbeschluss wird die Verordnung mit einer Übergangsfrist von zwölf Jahren ab Inkrafttreten zur Anwendung kommen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es noch Überarbeitungen des Verordnungsvorschlages geben wird. Angesichts der langen Vorgeschichte dieses Verfahrens und der neuen politischen Einigung wird aber andererseits mit einem zügigen Ablauf der weiteren Beratung gerechnet. Diese Anforderungen machen deutlich, dass bei einem Inkrafttreten der Verordnung in der vorliegenden Form für die Stadt Bottrop als Aufgabenträger und als Miteigentümer des kommunalen Verkehrsunternehmens Vestische Straßenbahnen GmbH (mit Minderheitsanteil) eine Neuordnung der Strukturen als Aufgabenträger und gleichzeitigem Eigentümer erforderlich sein wird¹⁷². Eine klarere Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen dem Besteller und dem Ersteller der Leistungen wird erforderlich sein. Neben den planerischen Grundlagen werden auch vertragliche Voraussetzungen geschaffen werden müssen, damit die Leistungen eindeutig beschrieben und kontrolliert werden können. Inwieweit das neue VRR-Finanzierungssystem mit einer solchen neuen Verordnung überhaupt kompatibel ist, kann aus Sicht der Stadt Bottrop zum aktuellen Zeitpunkt nicht beurteilt werden.

10.6 Option des Genehmigungswettbewerbes

Im Zusammenhang mit der anstehenden Einführung von Wettbewerb im ÖPNV in Deutschland wird in erster Linie der Ausschreibungswettbewerb verstanden. Das Personenbeförderungsgesetz lässt jedoch grundsätzlich einen Genehmigungswettbewerb um so genannte eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen zu. Das heißt, die Möglichkeit des Bewerbens von mehreren Unternehmen um eine oder mehrere gebündelte Konzessionen ist seit längerem grundsätzlich möglich.

Es ist deutlich erkennbar, dass der Genehmigungswettbewerb in Deutschland in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Bekannt sind aus verschiedenen Bundesländern mehrere Fälle des Vorliegens von zwei oder mehreren konkurrierenden Genehmigungsanträgen.

Aus dieser Entwicklung ist ableitbar, dass sich die Stadt Bottrop als Aufgabenträger und gleichzeitig Miteigentümer eines Verkehrsunternehmens dieser

¹⁷² Der EuGH hat im Januar 2005 entschieden, dass Nachprüfungsverfahren auch gegen De-facto-Vergaben zulässig sind. Diese Rechtsprechung bedeutet für öffentliche Auftraggeber ein noch höheres Risiko, wenn sie bei Ausschreibungspflichtigkeit auf ein Vergabeverfahren „verzichten“. Eine In-house-Vergabe ist nur möglich, wenn eine 100-prozentige Eigentümerschaft am beauftragten Unternehmen vorliegt. Siehe Lenz, Christofer; Ulshöfer, Mattias: Neue EuGH-Rechtsprechung zur In-house-Vergabe; in DER NAHVERKEHR Heft 5/2005.

Option eines zunehmenden Genehmigungswettbewerbes stellen muss. An erster Stelle der Vorsorge steht dabei die genehmigungsrechtliche Wirksamkeit eines Linienbündelungskonzeptes, um die „Rosinenpickerei“ und somit das Herausbrechen von einzelnen ertragsstarken Linien aus dem Gesamtgeflecht der Verkehre der Vestischen Straßenbahnen GmbH einschränken bzw. verhindern zu können.

Diese Sachlage ändert sich nicht allein durch die Novellierung der Verordnung Nr. 1191/69 mit den oben beschriebenen Inhalten, da das PBefG wegen seiner Bindung an die Gewerbe- und Berufsfreiheit keine wettbewerbsfreie Direktvergabe (bzw. In-house-Beauftragung) kennt. Mit anderen Worten: Die wettbewerbsfreie Direktvergabe an kommunale Verkehrsunternehmen wird nach Einschätzung von Fachjuristen dann erst möglich, wenn der Bundesgesetzgeber das PBefG dergestalt abändert, dass die Möglichkeit eines kommunalen Verwaltungsmonopols für die Verkehrserstellung geschaffen wird.

10.7 Das neue Finanzierungskonzept des VRR

Mit Beschluss der Verbandsversammlung am 09.02.1999 wurde die Geschäftsführung des Zweckverbandes VRR beauftragt, auf der Basis der bisherigen Vorgehensweise ein EU-konformes Finanzierungssystem zu entwickeln und entsprechend der aktuellen EU-Rechtsprechung anzupassen. Hierbei sollten sowohl die lokalen Gegebenheiten der einzelnen Gebietskörperschaften als auch die Anforderungen der Diskriminierungsfreiheit und Gleichbehandlung aller Verkehrsunternehmen berücksichtigt werden. Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR hat in ihrer Sitzung am 28.06.2005 nunmehr das neue Finanzierungssystem in der jetzt vorliegenden Form (ab dem Jahr 2005) beschlossen. Diesem hat der Rat der Stadt Bottrop in seiner Sitzung am 13.12.2005 zugestimmt und zugleich die Aufnahme der Grundzüge in den Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop beschlossen.

Nach dem Urteil des EuGH vom 24.07.2003 sind Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen ohne Notifizierung nur noch möglich, wenn die sog. vier Kriterien eingehalten werden (siehe Abschnitt 10.2). Hierbei wird von der Wirksamkeit der so genannten Bereichsausnahme („Erhalt Eigenwirtschaftlichkeit“) ausgegangen, welche die Anwendung der VO (EWG) Nr. 1191/69 für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen ausschließt. Mit der Ausrichtung des PBefG in Deutschland (VO (EWG) Nr. 1191/69 in Verbindung mit § 8 IV 3 PBefG) ist dies so geschehen, wobei der EuGH allerdings Zweifel geäußert hat, ob die deutschen Vorschriften den Anforderungen an die Rechtssicherheit genügen. Andererseits würde die Nichtanerkennung der Bereichsausnahme von der Verordnung 1191/69 dazu führen, dass alle Verkehrsunternehmen in einen Ausschreibungswettbewerb um die geringsten Kosten der Verkehrsleistungen eintreten müssen.¹⁷³

¹⁷³ Siehe hierzu auch Kapitel 10.3 „Entwicklung in Deutschland nach dem EuGH-Urteil“ in Bezug auf das Bundesland Hessen.

Im neuen Finanzierungssystem des VRR werden die Zuschüsse der Aufgabenträger als Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (im Rahmen eines eigenwirtschaftlichen Verkehrs) angesehen, die den vier Kriterien des EuGH genügen müssen. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Rahmen dieses Nahverkehrsplanes werden anhand von Bausteinen (1, 2, 3, 4a, 4b und 4c der Anlage) typisiert. Maßgebend ist für die Bestimmung der Höhe der Zuschüsse an die Verkehrsunternehmen (Ausgleich für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen) die Finanzierungsrichtlinie des Zweckverbandes des VRR. Die Betrauung der Verkehrsunternehmen erfolgt durch die Konzession in Verbindung mit den Bestimmungen dieses Nahverkehrsplanes und evtl. Ratsbeschlüsse.

Die im Nahverkehrsplan beschriebenen Verkehrsanforderungen und Qualitätsstandards bilden die Grundlage für die Verkehrsleistungen, für welche die Verkehrsunternehmen beim VRR Ausgleichszahlungen beantragen können. Die Stadt Bottrop stellt dem VRR im Rahmen der Umlagefinanzierung diese Mittel bereit (siehe Kapitel 9.2.10).

Die Stadt Bottrop erklärt, dass mit der im Nahverkehrsplan vorgenommenen Beschreibung der Verkehrsbedienung und der erforderlichen Angebotsqualitäten keine Finanzierungszusicherung für diese Leistungen verbunden ist.

10.8 Konsequenzen für die Stadt Bottrop

Die aktuellen Entwicklungen in der Rechtsprechung machen deutlich, dass die derzeitige Finanzierungspraxis im Nahverkehrsmarkt in Deutschland zukünftig mit hoher Wahrscheinlichkeit vor einer gravierenden Veränderung steht. Insbesondere die Ausgleichszahlung bzw. Zuschüsse der Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen, auch wenn es sich um eigene kommunale Unternehmen handelt, werden im Zusammenhang mit der Thematik Beihilfegewährung zukünftig wesentlich transparenter definiert und von den Aufgabenträgern geordnet werden müssen.

Im Hinblick auf die VRR-Finanzierungsregelungen besitzt der NVP als Steuerungsinstrument eine hohe Bedeutung. Der NVP beinhaltet dabei keine Aussagen zur Weiterentwicklung der Organisationsform, sondern formuliert ausschließlich planerische Zielsetzungen und Anforderungen. Hierzu gehört ausdrücklich auch das Entwickeln und Festschreiben eines Linienbündelungskonzeptes.

Die Stadt Bottrop wird sich als Aufgabenträger auf die absehbaren Entwicklungen frühzeitig einstellen, ohne jedoch vorschnell im Gesamtkomplex des VRR isoliert strukturelle Veränderungen vorzunehmen, die zu Nachteilen hinsichtlich der Finanzierung führen. Im Mittelpunkt steht dabei eine konse-

quentere Trennung der Besteller- von der Ersteller-Funktion¹⁷⁴. Es muss sichergestellt werden, dass im Rahmen eines klaren Besteller- und Ersteller-Verhältnisses die Qualität der Leistungserstellung gesichert wird und kein reiner Defizitenausgleich der Verkehrsunternehmen erfolgt. Eine wichtige Rolle spielt dabei, dass die Stadt Bottrop als Miteigentümer eines kommunalen Verkehrsunternehmens für negative Entwicklungen beim Verkehrsunternehmen (z.B. Verlust von Verkehrsleistungen im Wettbewerb bis hin zum Insolvenzrisiko) finanziell voll (mit-)verantwortlich ist. In diesem Zusammenhang hat der Erhalt der mittelständischen Verkehrsunternehmen eine wichtige Bedeutung.

174 Als Beispiel sei in diesem Zusammenhang die konsequente Organisationsneuordnung der Stadt Frankfurt am Main genannt, bei der die Bestellerebene aus dem kommunalen Verkehrsunternehmen herausgelöst und in eine eigenständige Regie und Besteller GmbH („traffiQ“) organisiert wurde (siehe Rehn, Werner; Valussie, Rolf: Wettbewerb im kommunalen ÖPNV; in DER NAHVERKEHR Heft 1-2/2006).

11 Linienbündelungskonzept

11.1 Grundlagen der Linienbündelung

11.1.1 Rahmenbedingungen

Unter dem Begriff „Linienbündelung“ hat der Gesetzgeber die Möglichkeit geschaffen, eine Genehmigung für mehrere Linien zusammenfassend zu erteilen. Damit sollen sog. „verbundene Verkehre“ auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden und eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre ermöglichen, die einen Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken erlaubt.

Wesentliches Ziel der Linienbündelung ist aus Sicht der Aufgabenträger im Hinblick auf den Genehmigungswettbewerb die Vermeidung des Herausbrechens ertragsstarker, wirtschaftlich guter Linien aus dem Gesamtzusammenhang des jeweiligen Teilnetzes („Rosinenpickerei“) zur Gewährleistung eines den örtlichen Gegebenheiten angemessenen ÖPNV-Angebotes („ausreichende Verkehrsbedienung“) zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit.

Schutz vor „Rosinenpickerei“

Die bisher durchgeführte Praxis der linienbezogenen Genehmigung von Verkehrsleistungen wird sich absehbar in den nächsten Jahren stärker zur Genehmigung sowie Ausschreibung bzw. Auferlegung von Teilnetzen („Linienbündel“) entwickeln. Die Festlegung von Linienbündeln wird wesentlich an Bedeutung gewinnen, um die oft genannte „Rosinenpickerei“ bei der Neuerteilung bzw. Verlängerung von Genehmigungen vermeiden zu können.

Von „Rosinenpickerei“ wird gesprochen, wenn ein bisher nicht örtlich agierendes Verkehrsunternehmen zur Verlängerung anstehende Einzelkonzessionen für lukrative Linien beantragt und damit aus dem Gesamtnetz herausbricht. Im Fall von bereits vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen kann der umgekehrte Fall eintreten, dass diese zur Verlängerung anstehende Einzelgenehmigungen für wirtschaftlich schwache Linien nicht wieder beantragen und sich auch kein anderes Unternehmen darum bewirbt. In beiden Fällen geht dies zu Lasten der Gesamtwirtschaftlichkeit des ÖPNV-Netzes der betroffenen Region, da ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen „guten“ und „schlechten“ Linien im Bereich eines Verkehrsunternehmens nicht mehr gewährleistet ist.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Genehmigungsrechtlich wird anstelle von Genehmigungen einzelner Linien eine gebündelte Genehmigung nach § 9 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erteilt, wobei ein Linienbündel sowohl gemeinwirtschaftliche als auch eigenwirtschaftliche Linien umfassen kann.

Voraussetzung für die gebündelte Genehmigung von Linien ist nach den Zielsetzungen von § 8 Abs. 3 PBefG

- die Integration der Nahverkehrsbedienung,
- die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsdurchführung sowie
- das öffentliche Verkehrsinteresse für die erforderliche Bedienung.

Die Bündelung von Linien zu Teilnetzen kann jedoch nicht willkürlich festgelegt werden, sondern muss im Sinne einer Abwägungsentscheidung mit planerischen und rechtlichen Gesichtspunkten erfolgen. Notwendig ist immer die Einzelfallprüfung, inwieweit die Bündelung von Linien verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Eine Linienbündelung wird absehbar nur dann genehmigungsrechtlich wirksam, wenn sie für das öffentliche Verkehrsinteresse verkehrliche und wirtschaftliche Vorteile bringt.

Rahmenbedingungen für die Planung

Bei der planerischen Festlegung der Linienbündel sind nicht nur die raumstrukturellen Randbedingungen, sondern auch das Zusammenspiel in der Angebotsgestaltung zwischen Linien mit eher regionalem oder eher lokalem Charakter, verschiedenen Produktebenen sowie Aspekten der wirtschaftlichen Betriebsdurchführung zu berücksichtigen. Die verkehrlichen und wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen Haupt- und Ergänzungslinien sind bei der Linienbündelung grundsätzlich von Bedeutung, da mit der Bildung von Linienbündeln für die Aufgabenträger das Risiko wirtschaftlich schlechter Linien mit wirtschaftlich guten Linien kompensiert werden kann.

Für Verkehre, die sich durch bestimmte Angebotsmerkmale und einen einheitlichen Marktauftritt deutlich vom übrigen ÖPNV-Angebot abgrenzen, bietet sich dagegen die Zusammenfassung in eigenständige, ggf. räumlich übergreifende Linienbündel an (z.B. SchnellBus-Netze).

Zu berücksichtigen sind zudem die Laufzeiten der Genehmigungen der einzelnen Linien eines Linienbündels sowie weitere Aspekte, wie z.B. Vermarktung des ÖPNV-Angebotes, Tarifstrukturen, o.ä..

11.1.2 Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln

Grundsätze

Für die Festlegung von Linienbündeln können grundsätzlich folgende Kriterien herangezogen werden:

- Verkehrsintegration (einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV hinsichtlich abgestimmter Fahrpläne und Tarife),
- Verkehrsverflechtung (komplexe Nachfragebeziehungen im Teilnetz),
- wirtschaftliche Verflechtungen (Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung) sowie
- betriebliche Optimierungspotenziale.

Ein weiteres wichtiges Kriterium für die spezielle Festlegung von Linienbündeln ist die Sicherstellung eines fairen und effizienten Wettbewerbes in der Region.

Spezifische Gewichtung der Kriterien

Eine Übersicht aller wesentlicher Kriterien, die zur Bildung von Linienbündeln herangezogen werden können, enthält die nachfolgende Abbildung.

■ **Abbildung 22:** Kriterien für die Bildung von Linienbündeln

Raumstrukturelle Kriterien:

- Mittelbereiche
- Grenzen der Gebietskörperschaften
- historisch gewachsene Orientierungen der Bevölkerung

Verkehrliche Kriterien:

- Mobilitätsstrukturen und -verflechtungen
- ÖPNV-Nachfragestrukturen
- verkehrliche Funktionen der Linien (Netzhierarchien) und Aufgabenteilung (Haupt- bzw. Zubringerlinien)

Unternehmensstrukturelle Kriterien:

- Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsstrukturen im Hinblick auf diskriminierungsfreien Marktzugang
- Berufszugang, Vermeidung von Monopolen, Mittelstandsförderung

Ökonomische Kriterien:

- Eigenwirtschaftlichkeit bzw. Gemeinwirtschaftlichkeit
- optimale Ausschöpfung der § 45 a-Mittel nach PBefG (Ausbildungsverkehr)
- betriebsplanerische Aspekte (Umlaufplanung)

Marketingspezifische Kriterien:

- Vermarktungsaspekte (integrierte Kommunikation eines Linienbündels als nachfragewirksames Teilnetz)
- tarifpolitische Aspekte

Zur Bildung der Linienbündel sind die einzelnen Kriterien in verschiedenen Regionen unterschiedlich zu gewichten.

In der Stadt Bottrop besitzen folgende Kriterien eine eher höhere Bedeutung:

- Verkehrsfunktionen der Linien (Produkt hierarchien),
- umfassende Verflechtungen mit den Nachbarstädten,
- Einheitlichkeit im Marktauftritt und
- betriebsplanerische Aspekte (optimierte Umlaufbildung).

Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Die Umsetzbarkeit eines Linienbündels im Wettbewerb setzt die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten der einzelnen Linien voraus. Die Laufzeit von Genehmigungen beträgt maximal acht Jahre. Da die Zeitpunkte für das Ende der Laufzeiten der Linien eines potenziellen Bündels häufig unterschiedlich sind, gilt es daher, die Laufzeiten der in einem Bündel zusammengefassten Linien auf ein gemeinsames Enddatum zu harmonisieren. Erst von diesem Zeitpunkt an kann das Linienbündel als eine Einheit im Wettbewerb wirksam werden.

Vorzeitig auslaufende Liniengenehmigungen müssen bis zu den jeweils festgelegten Stichtagen durch befristete Wiedererteilung der Genehmigung bzw. per Auferlegung bis zum Ablauf der letzten Genehmigung verlängert werden¹⁷⁵. Bei der zwischenzeitlichen Beantragung neuer Liniengenehmigungen sind deren Laufzeiten ebenfalls an den Harmonisierungszeitpunkt anzupassen.

¹⁷⁵ Nach dem Beschluss des Linienbündelungskonzeptes inkl. Zeitplan zur Harmonisierung ist die befristete Verlängerung der Genehmigung i.d.R. ohne wettbewerbliches Verfahren möglich.

11.2 Vorschlag zur Linienbündelung im Bereich des Aufgabenträgers Stadt Bottrop

11.2.1 Randbedingungen für die Linienbündel im Stadtgebiet Bottrop

Die Erarbeitung des Linienbündelungskonzeptes erfolgt für die aktuell genehmigten Linien und Linienführungen, da ausschließlich die aktuelle Situation genehmigungsrechtlich relevant ist. Bei Veränderungen im Liniennetz erfolgt zum relevanten Zeitpunkt eine Anpassung bzw. Fortschreibung des Linienbündelungskonzeptes (inkl. der erforderlichen Abstimmungen mit den Nachbaraufgabenträgern). Die Linienbündelung ist somit nicht starr, sondern als flexibler Prozess der Umsetzung des Angebotskonzeptes in „wettbewerblich sinnvolle Einheiten“ (Linienbündel) zu betrachten.

Im derzeitigen Liniennetz in der Stadt Bottrop bestehen umfangreiche verkehrliche und betriebliche Verflechtungen nicht nur innerhalb des Stadtgebietes, sondern ausgeprägt auch in die Nachbarstädte. Zu nennen sind insbesondere die weitreichenden Umlaufverknüpfungen der Linien 259 und 260 in GE-Horst und der Linien 260 und 265 am ZOB Bottrop.

Die Verkehrsleistungen werden überwiegend von einem Unternehmen (Vestische) erbracht. Bei der Linienbündelung ist deshalb vor diesem Hintergrund darauf zu achten, dass der Zuschnitt von Teilnetzen nicht zu Nachteilen hinsichtlich einer ökonomisch optimalen Umlaufverknüpfung, mit der Folge einer Erhöhung des betrieblichen Aufwandes, führt.

In Bottrop ist das Kriterium „Verkehrsintegration“ von herausragender Bedeutung. Es ist davon auszugehen, dass die Fahrgäste den Gesamtverkehr als ein Netz wahrnehmen. Bei der Linienbündelung besteht vor diesem Hintergrund die Zielsetzung, dass der Großteil der Fahrgäste in einem Linienbündel unterwegs ist und vom „Umsteigen“ zwischen einzelnen Linienbündeln so wenig Fahrgäste wie möglich betroffen sind (Stichwort: „einheitlicher Marktauftritt“).

11.2.2 Linienbündelung im Bestandsnetz

11.2.2.1 Zuschneidung der Linienbündel

Auf der Grundlage der dargestellten Kriterien sowie der Erfahrungen mit der Linienbündelung in anderen Großstädten¹⁷⁶ wird für die Stadt Bottrop die Zuschneidung eines möglichst umfassend großen Linienbündels empfohlen, um die ökonomischen Risiken minimieren zu können.

Als Alternative wurden auch kleinere Linienbündelzuschneidungen betrachtet. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsintegration (Stadtverkehr „aus einem Guss“) ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass kleinere Linienbündel für die spezielle Situation in Bottrop zu Nachteilen hinsichtlich einer „Zersplitterung“ des angestrebten einheitlichen Marktauftrittes führen dürften. Kleinere Linienbündel bergen weiterhin das Risiko, dass die einzelnen Linien vor dem Hintergrund des nur bedingt transparenten und ausgeprägt komplexen Einnahmenaufteilungsverfahrens im VRR, im Vergleich zur Integration der gleichen Linien in ein größeres Linienbündel, ökonomisch schlechter gestellt werden.

Linienbündel „Stadtverkehr Bottrop“

Vorgesehen ist im Ergebnis der Bewertung unterschiedlicher Ansätze der Linienbündelzuschneidung ein Linienbündel „Stadtverkehr Bottrop“, in welchem die von den Fahrgästen als Stadtverkehr wahrgenommenen Linien integriert werden. Es handelt sich dabei um die ausschließlich in Bottrop verkehrenden Linien 261, 262, 264, 266, 268 und 269. Die Nachbarortslinien CE 50 und 263 werden in dieses Bündel integriert, da sie aus Sicht der Stadt Bottrop überwiegend Verkehrsaufgaben im Stadtgebiet Bottrop erfüllen:

- CE 50: kurzer Abschnitt im Nachbarortsverkehr nach Dorsten im Stundentakt; Kernachse Bottrop – Kirchhellen im 20-Minuten-Takt,
- 263: kurzer Abschnitt im Osten nach Essen-Karnap; in Oberhausen wichtige Verkehrsaufgaben, jedoch prägende Verkehrsfunktion in Bottrop.

Die Linie 979 übernimmt wichtige Verkehrsaufgaben im Stadtgebiet Oberhausen. Es kann nicht eindeutig abgeleitet werden, in welchem Stadtgebiet die Verkehrsaufgaben ausgeprägter sind. Da die Linie in Oberhausen jedoch eher isoliert „agiert“ und in Bottrop im Bereich Fuhlenbrock in verkehrlichen Verflechtungen mit der Linie 262 wirkt¹⁷⁷, ist die Linie 979 aus Sicht der Stadt Bottrop für das Linienbündel „Stadtverkehr Bottrop“ vorgesehen.

¹⁷⁶ Zum Beispiel die von der PGN erstellten Linienbündelungskonzepte für Göttingen, Heidelberg und Mannheim.

¹⁷⁷ Mit dem Maßnahmenkonzept und der vorgesehenen Führung der Linie 261 über Fuhlenbrock (Hans-Böckler-Straße) sowie der angestrebten verkehrlichen Überlagerung der Linien 261 und 979 zum 10-Minuten-Takt würde die Bedeutung der Linie 979 im Stadtgebiet Bottrop weiter zunehmen.

Im Linienbündel sind Linien von zwei Unternehmen gebündelt (Vestische und STOAG).

Alle Linien des Linienbündels „Stadtverkehr Bottrop“ werden (mit Ausnahmen der Linie 269 und der TB-Linien 256 und 267) am ZOB Bottrop miteinander verknüpft. Der ZOB Bottrop ist somit der verkehrliche und betriebliche Mittelpunkt dieses Linienbündels als Schnitt- und Umsteigepunkt der Buslinien für:

- die Minimierung der Umsteigevorgänge zwischen den Linienbündeln,
- eine Optimierung der Anschlusssicherung durch den Betreiber,
- die Bildung von Umlaufverknüpfungen und
- einen Austausch des Personals.

Der betriebliche Aufwand wird im Vergleich zur heutigen Situation nicht verschlechtert. Heutige betriebliche Verknüpfungen (Linien 264 und 268) werden nicht zerschnitten.

Linienbündel „Nachbarortsverkehr Oberhausen/Bottrop/Gladbeck/Gelsenkirchen“

Das zweite Linienbündel „Nachbarortsverkehr Oberhausen/Bottrop/Gladbeck/Gelsenkirchen“ beinhaltet die verkehrlich und betrieblich miteinander verbundenen Linien CE 91, 259, 260 und 265:

- CE 91 und 259 überlagern sich im Abschnitt ZOB Bottrop – Gladbeck-Goetheplatz zum 10-Minuten-Takt,
- 260 und 265 sind am ZOB Bottrop betrieblich verbunden und überlagern sich im Abschnitt ZOB Bottrop – Boyer Markt zum 10-Minuten-Takt und
- 259 und 260 sind in Gelsenkirchen-Horst betrieblich miteinander verknüpft, weiterhin bestehen hier wesentliche „Durchfahrerbeziehungen“ zwischen beiden Linien.

Die Linien des Bündels „Nachbarortsverkehr Oberhausen/Bottrop/Gladbeck/Gelsenkirchen“ sollten im Idealfall aus Sicht der Stadt Bottrop in das Linienbündel „Stadtverkehr Bottrop“ integriert werden, da in diesem Falle das Kriterium einer umfassenden Verkehrsintegration nahezu optimal erfüllt werden kann. Anzumerken ist jedoch, dass dann das Bündel „Stadtverkehr Bottrop“ vier Städte betreffen würde, was hinsichtlich der erforderlichen Koordination für eine mögliche Realisierung im Wettbewerb eher für ein regionales Bündel spricht. Aus diesem Grund wird ein eigenständiges Linienbündel vorgeschlagen. Dieses ist im Falle einer Realisierung im Wettbewerb hinsichtlich der Größe auch eher beherrschbar.

■ **Tabelle 69:** Bildung von Linienbündeln im Stadtgebiet Bottrop (Bestandsnetz)

Linienbündel	Linien	Längstlaufende Genehmigung	Begründung
„Stadtverkehr Bottrop“	CE 50, 261, 262, 263, 264, 266, 268, 269, TB 256, TB 267, 979	14.06.2011 ¹⁷⁸	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bündelung der im Stadtverkehr Bottrop verkehrlich und betrieblich relevanten Linien in einem Teilnetz ■ Integration der Nachbarortslinien CE 50, 263 und 979 in das Linienbündel, da diese überwiegend Verkehrsaufgaben in Bottrop wahrnehmen
„Nachbarortsverkehr Oberhausen/Bottrop/Gladbeck/Gelsenkirchen“	CE 91, 259, 260, 265	29.04.2012	<p>Bündelung der Linien als eigenständiges Teilnetz, da</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ CE 91 und 259 im Korridor Bottrop ZOB – Gladbeck-Goetheplatz verkehrlich überlagernd wirken, ■ 259, 260 und 265 umlauftechnisch verknüpft sind und eine Trennung zu erhöhtem betrieblichen Aufwand führen würde.

Weitere Linienbündel

Die nicht in die dargestellten zwei Linienbündel aufgenommenen Linien sind aus Sicht des Aufgabenträgers Stadt Bottrop hinsichtlich der Linienbündelung folgenden Aufgabenträgern zuzuordnen:

- die Linie 186 der Stadt Essen,
- die Linie 188 dem Kreis Recklinghausen und
- die Linie CE 56 dem Kreis Recklinghausen.

Die drei Linien erfüllen ausgeprägt Verkehrsaufgaben in den benachbarten Nahverkehrsräumen.

Die SB-Linien 16 und 29 könnten mit der SB-Linie 19 (Essen) ein regionales SB-Linienbündel bilden.

¹⁷⁸ Bei der bereits beantragten bzw. wiedererteilten Konzessionsverlängerungen der Linie 269 ist gemäß der Auflage der Bezirksregierung eine nachträgliche Befristung beabsichtigt.

Die Nachtbuslinien werden als eigenständiges Linienbündel unabhängig vom Tagesverkehrsnetz in einer regionalen Ausprägung mit den NE-Linien der Nachbarstädte vorgeschlagen. Die Kriterien „Verkehrsintegration“ und „einheitlicher Marktauftritt“ sprechen hier klar gegen eine städtische und für eine regionale Zuschneidung eines entsprechenden Teilnetzes.

Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Im Hinblick auf die längstlaufende Genehmigung im Linienbündel ergeben sich folgende Harmonisierungszeitpunkte zum Festlegen der begrenzten Laufzeiten in der Übergangszeit:

- „Stadtverkehr Bottrop“:
14.06.2011
- „Nachbarortsverkehr Oberhausen/Bottrop/Gladbeck/Gelsenkirchen“:
29.04.2012

Zur Umsetzung dieser Harmonisierungszeitpunkte ist vom Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit der Genehmigungsbehörde und mit ggf. zuständigen benachbarten Aufgabenträgern die Harmonisierung der in der Zwischenzeit auslaufenden Genehmigungen zu realisieren.

11.2.2.2 Betriebliche und ökonomische Bewertung

Linienbündel „Stadtverkehr Bottrop“

Für das Linienbündel „Stadtverkehr Bottrop“ werden 34 Fahrzeuge bei einer Leistung von 2,6 Mio. km pro Jahr benötigt. Hinsichtlich des Fahrzeugbedarfs und des Leistungsvolumens kann das Linienbündel als mittelgroß eingeschätzt werden. Es ist auch nicht größer als Linienbündel in anderen Großstädten und Regionen¹⁷⁹. Für die Möglichkeit der Betriebsdurchführung durch ein mittelständisches Verkehrsunternehmen ist es nicht als zu groß einzuschätzen, das Kriterium „Mittelstandsfreundlichkeit“ wird somit gewährleistet. Maßgebende Größe ist dabei der Fahrzeugbedarf (erforderliche Investitionen für Betreiber).

¹⁷⁹ In Frankfurt am Main besitzen die dortigen Linienbündel ein Volumen von rund 3 Mio. Fahrplankilometern pro Jahr (siehe Rehn und Valussie: Wettbewerb im kommunalen ÖPNV; in DER NAHVERKEHR Heft 1-2/2006); in Siegen wurde der Stadt-Umland-Verkehr als ein Linienbündel mit einem Fahrzeugbedarf von 135 Fahrzeugen zugeschnitten (siehe Padt, Hajak und Schmechtig: Ökonomisch optimierte Linienbündel; in DER NAHVERKEHR Heft 7-8/2003).

■ **Tabelle 70: Kennwerte des Linienbündels „Stadtverkehr Bottrop“**

Linie	Anzahl Fahrzeuge	Kilometerleistung pro Jahr (in Tsd. Km; Gesamtlinie ¹⁸⁰)
CE 50	4	534,5
261	3	259,8
262	8 (Spitze nachmittags)	538,8
263	6	465,3
264	6	446,9
266	1	92,6
268	(in 264 enthalten)	49,7
269	1	11,6
979	5	227,5
TB 256		9,4
TB 261		2,2
TB 262		20,7
TB 266		5,6
TB 267		1,2
TB 268		1,1
TB 269		8,2
Summe	34	Linienbus: 2.626,7 Tsd. km Taxibus: 48,4 Tsd. km

Die Zuschneidung des Linienbündels berücksichtigt auch die ökonomischen Kriterien. Wirtschaftlich gute Linien werden in das Linienbündel integriert, so dass aus Sicht der öffentlichen Hand wirtschaftliche Risiken im Ausgleich zwischen guten und schlechten Linien vermindert werden.

Linienbündel „Nachbarortsverkehr Oberhausen /Bottrop /Gladbeck / Gelsenkirchen“

Das Linienbündel „Nachbarortsverkehr Oberhausen /Bottrop /Gladbeck / Gelsenkirchen“ besitzt ebenfalls eine Größe, die als mittelgroß zu bewerten ist.

180 Datenquelle: Linienerefolgsrechnung Vestische 2006.

■ **Tabelle 71:** Kennwerte des Linienbündels „Nachbarortsverkehr Oberhausen /Bottrop /Gladbeck/ Gelsenkirchen“

Linie	Anzahl Fahrzeuge	Kilometerleistung pro Jahr (in Tsd. Km; Gesamtlinie ¹⁸¹)
CE 91	13	636,4 ¹⁸²
259	15	582,2
260	(in 259 enthalten)	309,3
265	(in 259 enthalten)	115,4
TB 259		3,4
Summe	28	Linienbus: 1.643,3 Tsd. Km Taxibus: 3,4 Tsd. Km

181 Datenquelle Linienerfolgsrechnung Vestische 2006.

182 Ohne heutigen STOAG-Anteil.

11.2.3 Linienbündelung für Zielnetz 2011

Mit der Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes würde es zu geringfügigen Veränderungen im Zuschnitt der Linienbündel kommen:

- die Linie CE 50 wird, im Zusammenhang mit der Durchbindung der Linie SB 16 aus dem Linienbündel „Stadtverkehr Bottrop“ herausgenommen und dem regionalen SB-Linienbündel zugeordnet,
- der Südabschnitt der Linie 259 ist, bedingt durch die neue Verknüpfung mit der heutigen Linie 262, nicht mehr Bestandteil des Linienbündels „Nachbarortsverkehr Oberhausen/Bottrop/Gladbeck /Gelsenkirchen“ und wird in das Linienbündel „Stadtverkehr Bottrop“ integriert und
- die neue Linie 261B (Kleinbus Marienhospital) sowie die Kleinbus-Linie Feldhausen werden Bestandteil des Linienbündels „Stadtverkehr Bottrop“.

Die Linienbündel ändern sich hinsichtlich des betrieblichen Aufwandes nur geringfügig (Fahrzeugbedarf wird um 3% bzw. 7% etwas geringer) und sind somit weiterhin als „mittelstandsgerecht“ zu bewerten:

- „Stadtverkehr Bottrop“:
33 Fahrzeuge (davon ggf. 2 Kleinbusse),
- „Nachbarortsverkehr Oberhausen/Bottrop/Gladbeck /Gelsenkirchen“:
26 Fahrzeuge.

■ **Tabelle 72:** Bildung von Linienbündeln im Stadtgebiet Bottrop (Zielnetz 2011)

Linienbündel	Linien	Fahrzeugbedarf
„Stadtverkehr Bottrop“	261, 262neu (262+259 Südast), 263, 264, 266, 268, 269, TB 256, TB 267, 979	33 (inkl. 2 KB)
„Nachbarortsverkehr Oberhausen/Bottrop/Gladbeck/Gelsenkirchen“	SB 91, 259 Nordast, 260, 265	26

In den nach Umsetzung der ersten und zweiten Stufe leicht modifizierten Linienbündeln sind die festgelegten Harmonisierungszeitpunkte weiterhin maßgebend:

- „Stadtverkehr Bottrop“:
14.06.2011 und
- „Nachbarortsverkehr Oberhausen/Bottrop/Gladbeck /Gelsenkirchen“:
29.04.2012.



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12
Tel. 05 61 / 8 07 58-0
pgn@pgn-kassel.de



D-34119 Kassel
Fax 05 61 / 8 07 58-58
www.pgn-kassel.de



Stadt Bottrop

Anhang Endbericht



Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Bottrop

Stadt Bottrop

Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Bottrop

Anhang Endbericht

Auftraggeber
Stadt Bottrop
Luise-Hensel-Straße 1
46236 Bottrop

Auftragnehmer
Planungsgruppe Nord
Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung
Dörnbergstraße 12
34119 Kassel

Telefon: 05 61 / 8 07 58-0
Telefax: 05 61 / 8 07 58-58
Email: pgn@pgn-kassel.de

Internet: www.pgn-kassel.de

Bearbeitung
Mathias Schmechtig (Projektleiter)
Kirsten Dinger

Kassel im Juni 2007

Gesellschafter der Planungsgruppe Nord - PGN:

Dipl.-Ing. Volker Mohr ■ Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel ■ Dipl.-Ing. Andreas Schmitz ■ Dipl.-Ing. Michael Volpert

Inhalt

Tabellen

Raumstrukturanalyse

1	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschafts- abteilungen (Stand: 31.12.2003)	1
---	--	---

Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur

2	Merkmale der Buslinien in der Stadt Bottrop (Stand Fahrplan 2005)	2
3	Fahrgastzahlenvergleich 1999 – 2001 (Gebietskörperschaft Bottrop; alle Kurse)	11
4	Fahrgastzahlenvergleich 2001 – 2004 (Gebietskörperschaft Bottrop; alle Kurse)	12
5	Haltestellenausbau	13

Anlagen

Vorbereitung auf den Wettbewerb im ÖPNV

	Anlage 1 zur Finanzierungsrichtlinie – Definition der gemeinwirt- schaftlichen Verpflichtungen	20
--	---	----

Karte

Raumstrukturanalyse

- 1 Raum- und Stadtstruktur (Analysestand August 2005)
- 2 Infrastruktur mit Relevanz für den ÖPNV (Analysestand August 2005)

Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur

- 3 Liniennetz und Bedienungsangebot (Analysestand August 2005)
- 4 Durchschnittlicher Besetzungsgrad im ÖPNV-Netz (Analyse 0-Fall)
- 5 Durchschnittliche Streckennachfrage ÖPNV (Analyse 0-Fall)
- 6 Durchschnittliche Haltestellennachfrage (Analyse 0-Fall)
- 7 Differenzierung des ÖPNV-Netzes in Qualitätskategorien im Bestand (Bedienungsqualität in Bezug zur Konkurrenzfähigkeit zum MIV)
- 8 Mängel- und Schwächenanalyse ÖPNV (Analysestand August 2005)

Entwicklungskonzept

- 9 Entwicklungskonzept – Maßnahmenprogramm 2011 Angebot und Linienkonzept
- 10 Entwicklungskonzept – Liniennetz und Bedienungsangebot (Zielkonzept 2011)
- 11 Durchschnittliche Streckennachfrage ÖPNV – Busnetz 2011 (ohne Strukturveränderungen)
- 12 Durchschnittliche Streckennachfrage ÖPNV – Busnetz 2011 (mit Strukturveränderungen)
- 13 Infrastrukturmaßnahmen ÖPNV Zielkonzept 2011
- 14 Bewertung des Entwicklungskonzeptes
- 15 Durchschnittliche Streckennachfrage ÖPNV – S-Bahn-Stich Hbf. – Bottrop-Mitte

Raumstrukturanalyse

■ Tabelle 1:

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen (Stand: 31.12.2003)¹

Wirtschaftszweig	Mitarbeiter
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	350
Produzierendes Gewerbe	11.741
<i>davon</i>	
<i>Bergbau, Gewinnung von Steinen und Erden</i>	4.760
<i>Verarbeitendes Gewerbe</i>	4.949
<i>Energie und Wasserversorgung</i>	24
<i>Baugewerbe</i>	2.008
Handel, Gastgewerbe und Verkehr	6.784
<i>davon</i>	
<i>Handel</i>	4.534
<i>Gastgewerbe</i>	703
<i>Verkehr und Nachrichtenübermittlung</i>	1.547
sonstige Dienstleistungen	10.750
<i>davon</i>	
<i>Kredit- und Versicherungsgewerbe</i>	614
<i>Grundstückswesen, Vermietung, Dienstleistungen für Unternehmen</i>	1.904
<i>Öffentliche Verwaltung u.ä.</i>	1 540
<i>Öffentliche und private Dienstleistungen (ohne öffentliche Verwaltung)</i>	6.692
Insgesamt²	29.625

- 1 Quelle: LDS NRW (eig. Berechnungen auf Basis der Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit).
- 2 Einschl. ohne Angabe des Wirtschaftszweiges.

Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur

Linienübersicht

■ **Tabelle 2:** Merkmale der Buslinien in der Stadt Bottrop (Stand Fahrplan Juni 2005)

Linie	Produkt	Linienweg	Bedienungszeitraum			Taktangebot					VU (Konz.- dauer)	Verkehrsfunktion	Bemerkungen
						Mo - Fr		Sa		So			
			Mo-Fr	Sa	So	HVZ ³	SVZ ⁴	HVZ	SVZ	-			
SB 16	StädteSchnellBus	Bottrop ZOB - Essen Hbf	04:00- 21:00	05:00- 17:30	-	20	20	30	-	-	BVR (04.10.05 ⁵)	Nachbarorts- verkehr	dient neben dem Hbf zentrale Punkte der Essener Innenstadt an
SB 29	StädteSchnellBus	Gelsenkirchen Hbf - Bottrop ZOB	05:15- 20:30	06:15- 15:30	-	60	60	60	-	-	BVR (29.05.07)	Nachbarorts- verkehr	hält nicht Bottrop Hbf
CE 50a	CityExpress	Bottrop ZOB – Kirchhellen – ZOB Dorsten	05:00- 20:00	07:00- 20:30	12:15- 19:30	60	-	60	60	60	Vest (23.09.08)	Nachbarorts- verkehr	durch Überlagerung der Linienäste Ver-

3 HVZ Hauptverkehrszeit (Mo – Fr 6 - 19 Uhr; Sa bis 16 Uhr).

4 SVZ Schwachverkehrszeit (Mo – Fr 19 – 6 Uhr, Sa nach 16 Uhr, So).

5 Antragsverfahren läuft, ist derzeit jedoch noch nicht entschieden. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat die einstweilige Betriebserlaubnis in der Zwischenzeit deshalb erneut erteilt.

Linie	Produkt	Linienweg	Bedienzeitraum			Taktangebot					VU (Konz.- dauer)	Verkehrsfunktion	Bemerkungen
						Mo - Fr		Sa		So			
			Mo-Fr	Sa	So	HVZ ³	SVZ ⁴	HVZ	SVZ	-			
CE 50b	CityExpress	Bottrop ZOB – Kirchhellen – Movie Park ⁶	05:30-20:00	08:00-20:00	08:15-20:00	60	60	60	60	60 ⁷	Vest (23.09.08)	überwiegend innerstädtische Verkehrsaufgaben in Bottrop	dichtung auf 20-Min-Takt im Abschnitt Bottrop-ZOB – Schulze-Delitzsch-Straße
CE 50c	CityExpress	Bottrop ZOB – Kirchhellen, Raiffeisenstraße	05:30-20:30	-	-	60	60	-	-	-	Vest (23.09.08)		
CE 50	CityExpress	Bottrop ZOB – Schulze-Delitzsch-Straße	19:45-00:00	20:15-00:30	19:15-00:00	-	30	-	30	30	Vest (23.09.08)	Nachbarortsverkehr	
CE 56	CityExpress	Gelsenkirchen Hbf – Gladbeck Hbf – Bottrop, Schulze-Delitzsch-Straße	05:30-23:45	06:30-23:45	07:00-23:45	20	60	30	60	60	Vest (30.05.11)	Regionalverkehr, in BOT ergänzende Funktion	seit 2000, vorher Stadtlinie im 30-min-Takt

6 Zusätzlich Sommerfahrplan.

7 Vor 12:15 Uhr Verdichtung zum 30-min-Takt zwischen BOT ZOB und Schulze-Delitzsch-Straße.

Linie	Produkt	Linienweg	Bedienungszeitraum			Taktangebot					VU (Konz.- dauer)	Verkehrsfunktion	Bemerkungen
						Mo - Fr		Sa		So			
			Mo-Fr	Sa	So	HVZ ³	SVZ ⁴	HVZ	SVZ	-			
CE 91	CityExpress	GE, Buer Rathaus - ... - BOT, Eigen – ZOB - ... OB, Revierpark Vonderort – OB, Fröbelplatz	04:45-00:15	05:45-00:15	07:30-00:15	20 (10)	30	30 (15)	30	30	Vest / STOAG (23.09.08)	Regionalverkehr, wichtige stadtgebietsübergreifende Achse	Kooperation Vestische/STOAG; zw. BOT ZOB und OB Fröbelplatz 10-min-Takt; 2000 verlängert bis Buer-Rathaus; Linie existiert in dieser Form seit Eröffnung Centro 1996
186	Regionalbus	Bottrop ZOB-Borbeck-Schönebeck-Altendorf-Schölerpad	05:00-23:45	04:45-23:45	07:45-23:45	20	30	20	30	30	EVAG (28.05.07)	Nachbarortsverkehr	Verbindung zwischen Bottrop ZOB und Hbf
188	Regionalbus	Essen, Boyer Str. – Bottrop, Grenze Welheim – Gladbeck, Oberhof	05:30-24:00	06:00-24:00	08:30-23:30	20	60	30	60	60	BVR (31.05.13)	Regionalverkehr	tangentiale Funktion in Bottrop, in Essen Anbindung an die Stadtbahn
		Gladbeck, Oberhof – Bottrop, Dorstener Str. – Dorsten ZOB	05:15-23:30	05:45-23:00	08:30-23:30	60	60	60	60	60	BVR (31.05.13)	Regionalverkehr	

Linie	Produkt	Linienweg	Bedienzeitraum			Taktangebot						VU (Konz.- dauer)	Verkehrsfunktion	Bemerkungen
						Mo - Fr		Sa		So				
			Mo-Fr	Sa	So	HVZ ³	SVZ ⁴	HVZ	SVZ	-				
256a	TaxiBus	Gladbeck, St.-Joseph-Kirche – Bottrop-Eigen	06:15-23:30	06:30-23:30	-	60	60	60	60	-	Vest (14.06.11)	TaxiBusverkehr	Umstellung auf TaxiBus 2003; ergänzende Querbeziehung	
256b	TaxiBus	Gladbeck, St.-Joseph-Kirche – Bottrop, Grafenwald Kirche	05:30-24:00	06:30-24:00	-	60	60	60	60	-	Vest (14.06.11)	Nachbarortsverkehr mit geringer Bedeutung im Schülerverkehr	Umstellung auf TaxiBus 2003	
259	Regionalbus (TaxiBus)	GE-Horst Essener Str. – Gladbeck-Oberhof – Bottrop-Eigen – ZOB – Bottrop Hbf – Ebel	05:00-23:00	05:00-00:15	08:00-00:15	20	60 ⁸	30	60 ⁸	60 ⁸	Vest (23.09.08)	Regionalverkehr (Nordast BOT ZOB – Gladbeck mit Regionalverkehrsaufgaben, Südast mit Erschließungsfunktion Bereich Südring und Ebel)	seit 2000 über Südring, langlaufende Linie, im Südabschnitt stark mäandrierend; Umlaufverknüpfung mit 260 in GE-Horst; ergänzt im Nordabschnitt CE 91 in BOT; ehem. Straßenbahnachse in Gladbeck	

8 Im Bereich Bottrop ab 20 Uhr und an Sonntagen Bedienung nur zwischen ZOB und Bergbastraße , ab 21 Uhr TaxiBus-Bedienung.

Linie	Produkt	Linienweg	Bedienzeitraum			Taktangebot					VU (Konz.- dauer)	Verkehrsfunktion	Bemerkungen
						Mo - Fr		Sa		So			
			Mo-Fr	Sa	So	HVZ ³	SVZ ⁴	HVZ	SVZ	-			
260	Regionalbus	Bottrop ZOB – Boy – GE-Horst Buerer Straße	04:45-24:00	05:45-00:30	07:15-24:00	20	30/60	30	30/60	30/60	Vest (29.04.12)	Regionalverkehr, wichtige Erschließungslinie (Boy)	SVZ/So: 30-min-Takt zwischen BOT ZOB u. Boyer Markt; 60-min-Takt zwischen Boyer Markt u. GE-Buerer Str.; verspätungsanfällig; Umlaufverknüpfung mit 259 in GE-Horst; betriebl. verbunden mit Linie 265 (10-min-Takt);
261	Stadtlinie (TaxiBus)	Bottrop ZOB – Grafenwald Schneider-/Bottroper Str.	05:00-00:30	06:00-01:00	07:30-24:00	20	60	30	60	60	Vest (23.09.08)	Stadtverkehr mit hoher Bedeutung im Schülerverkehr, Ergänzung zur CE 50; Erschließungsfunktion	ab 21 Uhr (So ganztätig) TaxiBus-Bedienung; Beziehungen Grafenwald – Kirchh. mit Umstieg „Schneiderstr.“; mäandrierende Linienführung

Linie	Produkt	Linienweg	Bedienungszeitraum			Taktangebot					VU (Konz.- dauer)	Verkehrsfunktion	Bemerkungen
						Mo - Fr		Sa		So			
			Mo-Fr	Sa	So	HVZ ³	SVZ ⁴	HVZ	SVZ	-			
262	StadtLinie (TaxiBus)	Bottrop ZOB – Fuhlenbrock – Eigen Markt – Batenbrock – Bottrop Hbf	04:45- 00:30	05:30- 01:00	08:00- 00:30	20	60	30	60	60	Vest (09.05.07)	Stadtverkehr, tangente Ring- Verbindungen, (Querbeziehungen zwischen Stadt- teilen)	2000 eingerichtete Ringlinie; ab 21 Uhr (So ganztägig) Taxi- Bus-Bedienung; seit 2002 Stich zum ZOB; betriebl. Problem: keine Endstelle, z.T. mäandrierend

Linie	Produkt	Linienweg	Bedienzeitraum			Taktangebot					VU (Konz.- dauer)	Verkehrsfunktion	Bemerkungen
						Mo - Fr		Sa		So			
			Mo-Fr	Sa	So	HVZ ³	SVZ ⁴	HVZ	SVZ	-			
263	Regionalbus	Essen Boyer Str. – Bottrop Welheim – ZOB – Oberhausen Sterkrade Bf	04:45- 00:30	05:45- 00:30	07:45- 23:30	20	30/ 60	30	30/ 60	30/ 60	Vest (29.09.09)	Regionalverkehr, Durchmesserlinie, wichtige stadtgebietsüber- greifende Achse	SVZ/So: 30-min-Takt zwischen BOT Grenze Welheim u. ZOB; 60-min-Takt zwischen ZOB u. OB Sterkrade Bf; traditionell wichtige Verbindung, da ehem. Straßenbahn- Achse; 2003 Verlängerung nach Karnap (U 17)
264	StadtLinie	Bottrop Börenstr. – Eigen – ZOB – Vonderort – BOT Hbf – Welheimer Mark – Klopriesstr.	04:30- 00:45	05:45- 00:45	07:30- 23:45	20/ 60	30 ⁹	30/ 60	30 ⁹	30/ 60 ¹⁰	Vest (31.12.09)	Stadtverkehr mit Erschließungs- funktion (auch Querverbindungen zum BOT Hbf im Süden)	HVZ: 20/30-min-Takt zwischen Börenstr. u. Hbf, bis Klopriesstr. 60-min-Takt.; langlaufende, mään- drierende Linie; Ergänzung zur Linie 262; verlängert bis Vonderort

9 Bedienung zwischen Eigen Markt und Bottrop ZOB.

10 Takt von 10:48 - 20:18 Uhr, 30-min-Takt zwischen Börenstr. und ZOB, bis Klopriesstr. 60-min-Takt.

Linie	Produkt	Linienweg	Bedienungszeitraum			Taktangebot					VU (Konz.- dauer)	Verkehrsfunktion	Bemerkungen
						Mo - Fr		Sa		So			
			Mo-Fr	Sa	So	HVZ ³	SVZ ⁴	HVZ	SVZ	-			
264	TaxiBus	Klopriesstr. – Am Kämpchen	05:00-00:15	06:15-00:45	07:15-23:45	60	60	60	60	60	Vest (31.12.09)	Stadtverkehr, Erschließungs- funktion	alternierende Linienführung; Schließung Netzlücke in Welheim (zw. 264/ 268 und 263)
265	StadtLinie	Bottrop ZOB – Boy – Reulstr.	05:35-19:05	-	-	20	-	-	-	-	Vest (23.09.08)	Stadtverkehr	Verstärkerlinie, betrieblich ver- bunden mit Linie 260 (10-min-Takt)
266	StadtLinie TaxiBus	Bottrop ZOB – Boy – Im Gewerbepark West	05:00-00:15	06:00-00:45	07:15-00:15	60	60	60	60	60	Vest (29.07.10)	Stadtverkehr, Erschließungs- funktion	„Tiefenerschließung“ Batenbrock und Boy, mäandrierend
267	TaxiBus	Bottrop Fuhlenbrock – Zeche Franz Haniel	05:00-00:30	06:00-00:30	07:30-24:00	60	60	60	60	60	Vest (14.06.11)	Stadtverkehr, ergänzende Erschließungslinie	Anbindung Zeche und Siedlung
268	StadtLinie TaxiBus	Bottrop ZOB – Welheimer Mark Klopriesstr.	05:30-24:00	06:45-24:00	07:45-24:00	60	60	60	60	60	Vest (03.03.09)	Stadtverkehr	verkehrliche Funk- tion in Verbindung mit Linie 264 (268 Direktverbindung zum ZOB)

Linie	Produkt	Linienweg	Bedienungszeitraum			Taktangebot					VU (Konz.- dauer)	Verkehrsfunktion	Bemerkungen
						Mo - Fr		Sa		So			
			Mo-Fr	Sa	So	HVZ ³	SVZ ⁴	HVZ	SVZ	-			
269	StadtLinie (TaxiBus)	(Bottrop-Grafenmühle) – Schneider-/Bottroper Str. – Kirchhellen St.- Antonius- Hospital/Gartenstr.	06:00- 23:30	06:00- 23:30	07:00- 23:30	60	60	60	60	60	Vest (31.12.13)	Stadtverkehr mit einzelnen Fahrten im Schülerverkehr	Erschließung dünn- besiedelter Gebiete Grafenwald / Holt- hausen (Grafen- mühle)
979	Regionalbus	Oberhausen Goedelerstr. – Sterkrade Bf – Bottrop H.-Heine-Str. – ZOB	05:00- 00:15	05:45- 00:15	07:45- 00:15	20	30	30	30	30	Vest/ STOAG (23.09.08)	Nachbarorts- verkehr	klassische Stadtlinie in BOT; Nachbarorts- verbindung, Anbindung Stadtteil- zentrum Sterkrade in Oberhausen

■ Tabelle 3: Fahrgastzahlenvergleich 1999 – 2001 (Gebietskörperschaft Bottrop; alle Kurse)

Linie	Einsteiger pro Jahr 1999				Einsteiger pro Jahr 2001				Differenz 2001 zu 1999			
	Mo-Fr	Sa	So	gesamt	Mo-Fr	Sa	So	gesamt	Mo-Fr	Sa	So	gesamt
CE50	271.650	26.182	35.425	333.257	674.975	77.766	46.904	799.645	403.325	51.584	11.479	466.388
CE55	158.100	14.659		172.759					-158.100	-14.659		-172.759
CE56					97225	11.783	5.935	114.943	97.225	11.783	5.935	114.943
CE91	566.025	83.574	47.754	697.353	994.025	128.892	75.852	1.198.769	428.000	45.318	28.098	501.416
256	240.200	31.928	25.074	297.202					-240.200	-31.928	-25.074	-297.202
258	4.325	536		4.861	10.825	1.534		12.359	6.500	998		7.498
259	781.025	105.144	70.308	956.477	773.450	87.235	51.918	912.603	-7.575	-17.909	-18.390	-43.874
260	986.225	126.984	76.482	1.189.691	535.050	81.718	41.675	658.443	-451.175	-45.266	-34.807	-531.248
261	406.900	61.615	45.631	514.146	329.275	36.046	28.823	394.144	-77.625	-25.569	-16.808	-120.002
262	318.675	27.342		346.017	884.575	106.236	59.000	1.049.811	565.900	78.894	59.000	703.794
263	501.275	69.888	45.675	616.838	690.800	78.156	36.509	805.465	189.525	8.268	-9.166	188.627
264	680.225	134.420	104.271	918.916	946.375	102.518	45.612	1.094.505	266.150	-31.902	-58.659	175.589
265	746.000	99.528	40.761	886.289	373.125			373.125	-372.875	-99.528	-40.761	-513.164
266	98.875	13.598		112.473	220.925	30.222	20.866	272.013	122.050	16.624	20.866	159.540
267	602.200	82.680		684.880					-602.200	-82.680		-684.880
268	178.575	29.328		207.903	113.175	16.796		129.971	-65.400	-12.532		-77.932
269	32.350			32.350	48.625	764		49.389	16.275	764		17.039
979					390.225	55.380	37.359	482.964	390.225	55.380	37.359	482.964
TB								3.363				3.363
						Fr - Sa	Sa - So			Fr - Sa	Sa - So	
NE1						712	2.797	3.509		712	2.797	3.509
NE19						156	189	345		156	189	345
NE21						2.309	6.023	8.332		2.309	6.023	8.332
Gesamt	6.572.625	907.406	491.381	7.971.412	7.082.650	818.223	459.462	8.363.698	510.025	-89.183	-31.919	392.286
Fahrgastentwicklung									7,8%	-9,8%	-6,5%	4,9%

■ **Tabelle 4:** Fahrgastzahlenvergleich 2001 – 2004 (Gebietskörperschaft Bottrop; alle Kurse)

Linie	Einsteiger pro Jahr 2001				Einsteiger pro Jahr 2004/2005				Differenz 2004/2005 zu 2001			
	Mo-Fr	Sa	So	gesamt	Mo-Fr	Sa	So	gesamt	Mo-Fr	Sa	So	gesamt
CE50	674.975	77.766	46.904	799.645	632.097	65.699	39.056	736.852	-42.878	-12.067	-7.848	-62.793
CE56	97225	11.783	5.935	114.943	84.716	8.393	6.577	99.686	-12.509	-3.390	642	-15.257
CE91	994.025	128.892	75.852	1.198.769	1.099.347	143.651	83.433	1.326.431	105.322	14.759	7.581	127.662
258	10.825	1.534		12.359					-10.825	-1.534		-12.359
259	773.450	87.235	51.918	912.603	837.248	54.566	8.821	900.635	63.798	-32.669	-43.097	-11.968
260	535.050	81.718	41.675	658.443	593.805	76.848	55.730	726.382	58.755	-4.870	14.055	67.939
261	329.275	36.046	28.823	394.144	314.280	29.061	12.083	355.424	-14.995	-6.985	-16.740	-38.720
262	884.575	106.236	59.000	1.049.811	1.194.363	108.389	36.800	1.339.551	309.788	2.153	-22.200	289.740
263	690.800	78.156	36.509	805.465	816.239	92.322	59.438	968.000	125.439	14.166	22.929	162.535
264	946.375	102.518	45.612	1.094.505	942.862	95.437	55.552	1.093.852	-3.513	-7.081	9.940	-653
265	373.125			373.125	426.873			426.873	53.748			53.748
266	220.925	30.222	20.866	272.013	167.489	26.800	15.686	209.975	-53.436	-3.422	-5.180	-62.038
268	113.175	16.796		129.971	113.590	12.615	5.764	131.969	415	-4.181	5.764	1.998
269	48.625	764		49.389	37.863			37.863	-10.762	-764		-11.526
979	390.225	55.380	37.359	482.964	324.558	60.128	40.900	425.586	-65.667	4.748	3.541	-57.378
Gesamt	7.082.650	815.046	450.453	8.348.149	7.585.331	773.908	419.840	8.779.080	502.681	-41.138	-30.614	430.931
Fahrgastentwicklung									7,1%	-5,0%	-6,8%	5,2%

■ Tabelle 5: Haltestellenausbau ¹¹

Haltestellenname	Einsteiger ¹²	Aussteiger	Ausbau ¹³
Abzweig Ekel	k.A.	k.A.	nicht ausgebaut
Abzweig Haniel	22	19	nicht ausgebaut
Aegidistraße	143	180	nicht ausgebaut
Alpincenter	7	23	ausgebaut
Alsenstraße	151	138	nicht ausgebaut
Altenheim	32	84	teilausgebaut
Alter Südring	271	245	nicht ausgebaut
Am Boyepumpwerk	k.A.	k.A.	nicht ausgebaut
Am Freitagshof	74	83	nicht ausgebaut
Am Kämpchen	99	72	nicht ausgebaut
Am Lamperfeld	33	64	nicht ausgebaut
Am Pastors Busch	38	45	nicht ausgebaut
Am Piekenbrocksbach	19	12	ausgebaut
Am Quellenbusch	39	40	nicht ausgebaut
Am Sandknappen	9	15	nicht ausgebaut
Am Schleitkamp	1	1	nicht ausgebaut
Am Schürenbusch	113	86	ausgebaut
Am Timpenkotten	56	48	nicht ausgebaut
Am Trapez	169	277	nicht ausgebaut
Am Weckelsberg	151	155	nicht ausgebaut
Am Wienberg	116	118	nicht ausgebaut
An der Knippenburg	35	24	ausgebaut
An der Kommende	111	61	nicht ausgebaut
An der Linde	2	4	nicht ausgebaut
An St.-Johannes	130	135	nicht ausgebaut
Arenberg Fortsetzung	66	73	nicht ausgebaut
Armeler Hof	16	22	ausgebaut
Arnsmannstraße	83	65	teilausgebaut
Auf der Kämpe	0	0	nicht ausgebaut

11 Quellen: Ausbauzustand Stadt Bottrop, Stand Mai 2006,
Ein-/Aussteiger Zählung Vestische 2004.

12 „k.A.“: Haltestellen werden ausschließlich durch bei der BVR konzessionierte Linien bedient (es liegen keine aktuellen Daten vor) bzw. reine TaxiBus-Bedienung.

13 „ausgebaut“: Ausbau im Sinne des Haltestellenausbauprogramms der Stadt Bottrop;
„teilausgebaut“: nicht alle Haltestellenpositionen sind ausgebaut.

Haltestellenname	Einsteiger ¹²	Aussteiger	Ausbau ¹³
Bahnhofstraße	59	89	nicht ausgebaut
Bahnübergang	14	17	nicht ausgebaut
Batenbrockstraße	3	2	nicht ausgebaut
Baukelstraße	49	60	nicht ausgebaut
Bereitschaftssiedlung	15	17	nicht ausgebaut
Bergbaustraße	61	81	nicht ausgebaut
Bergendahlstraße	4	26	nicht ausgebaut
Bergwerk Prosper IV	18	26	nicht ausgebaut
Berliner Berg	1	2	nicht ausgebaut
Bernhard-Poether-Weg	19	19	nicht ausgebaut
Berufsschule	179	158	nicht ausgebaut
Birkenstraße	103	55	teilausgebaut
Börenstraße	107	147	nicht ausgebaut
Borsigweg	2	10	ausgebaut
Bottrop Betriebshof	80	65	nicht ausgebaut
Hauptbahnhof	1.018	1.068	ausgebaut
Bottrop Pferdemarkt	1.718	1.869	ausgebaut
Bottrop-Vonderort Bahnhof	9	35	nicht ausgebaut
Boy Bahnhof	152	184	nicht ausgebaut
Boyer Brücke	137	132	nicht ausgebaut
Boyer Markt	539	545	teilausgebaut
Brabecker Weg	20	29	nicht ausgebaut
Brakerstraße	166	149	ausgebaut
Brandenheide	k.A.	k.A.	nicht ausgebaut
Brauhaus	400	280	nicht ausgebaut
Breslauer Straße	27	26	ausgebaut
Brinkstraße	191	254	nicht ausgebaut
Buchenstraße	337	313	nicht ausgebaut
Clemens-Hofbauer-Straße	31	34	nicht ausgebaut
Dännenkamp	2	11	nicht ausgebaut
Devensstraße	66	67	teilausgebaut
Dinslakener Straße	7	5	nicht ausgebaut
Döckelhorst	43	21	nicht ausgebaut
Dorfheide	18	42	nicht ausgebaut
Dorstener Straße	k.A.	k.A.	nicht ausgebaut
Düppelstraße	229	237	nicht ausgebaut

Haltstellenname	Einsteiger ¹²	Aussteiger	Ausbau ¹³
Ebel	k.A.	k.A.	nicht ausgebaut
Ebelstraße	57	52	nicht ausgebaut
Eichendorffstraße	78	60	nicht ausgebaut
Eigen Markt	1.179	1.224	nicht ausgebaut
Emscher Kläranlage	k.A.	k.A.	nicht ausgebaut
Ernst-Ender-Straße	21	31	nicht ausgebaut
Feuerbachstraße	49	65	teilausgebaut
Finanzamt	38	59	nicht ausgebaut
Finkenweg	18	14	nicht ausgebaut
Fischedickstraße	58	54	nicht ausgebaut
Flöttestraße	53	53	nicht ausgebaut
Forsthaus Specht	16	7	nicht ausgebaut
Forststraße	6	15	nicht ausgebaut
Fortsetzungstraße	67	78	nicht ausgebaut
Fr-Ebert-/Horster Straße	143	99	nicht ausgebaut
Freiherr-v.-Stein-Straße	k.A.	k.A.	nicht ausgebaut
Friedenskirche	k.A.	k.A.	nicht ausgebaut
Fröbelstraße	39	26	nicht ausgebaut
Gahlener Straße	4	9	nicht ausgebaut
Gewerbegebiet Pelsstraße	1	2	nicht ausgebaut
Germaniastraße	101	159	nicht ausgebaut
Glaserhüttenheide	11	20	nicht ausgebaut
Glückaufstraße	53	54	ausgebaut
Goethestraße	335	333	nicht ausgebaut
Grafenmühle	4	2	nicht ausgebaut
Grafenwald Kirche	94	113	nicht ausgebaut
Gregorstraße	14	20	nicht ausgebaut
Grenze Welheim	3	5	nicht ausgebaut
Grenzstraße	k.A.	k.A.	nicht ausgebaut
Gungstraße	143	149	nicht ausgebaut
Gustav-Ohm-Straße	77	59	nicht ausgebaut
Hackfurthstraße	5	5	nicht ausgebaut
Hallenbad	17	34	ausgebaut
Hardenbergstraße	52	110	nicht ausgebaut
Hasenhegge	29	25	nicht ausgebaut
Haßlacher Straße	27	20	nicht ausgebaut

Haltestellenname	Einsteiger ¹²	Aussteiger	Ausbau ¹³
Haus-Hove-Straße	29	20	nicht ausgebaut
Haverkamp	k.A.	k.A.	nicht ausgebaut
Hebeleckstraße	44	38	ausgebaut
Hege-/Bottroper Straße	127	143	nicht ausgebaut
Heidenheck	532	662	ausgebaut
Heidestraße	63	83	nicht ausgebaut
Heideweg	1	0	nicht ausgebaut
Heimannstraße	21	18	ausgebaut
Heinrich-Heine-Straße	101	106	nicht ausgebaut
Herderstraße	43	37	nicht ausgebaut
Hermann-Löns-Straße	83	79	nicht ausgebaut
Herzogstraße	158	172	nicht ausgebaut
Hetkamp	0	0	nicht ausgebaut
Heuweg	0	0	nicht ausgebaut
Hiesfelder Straße	0	0	nicht ausgebaut
Hölderlinstraße	43	37	nicht ausgebaut
Hovermannstraße	74	48	nicht ausgebaut
Hünefeldstraße	62	77	ausgebaut
Im Beckram	270	249	ausgebaut
Im Brahmkamp	27	16	nicht ausgebaut
Im Flaßviertel	168	187	ausgebaut
Im Fuhlenbrock	83	116	nicht ausgebaut
Im Gewebepark Ost	2	3	ausgebaut
Im Gewebepark West	7	13	ausgebaut
Im Grund	1	1	nicht ausgebaut
Im Pinntal	3	3	ausgebaut
Im Scheierbruch	71	81	ausgebaut
Im Spring	12	10	nicht ausgebaut
Im Springfeld	58	61	ausgebaut
Im Stadtgarten	39	55	nicht ausgebaut
In Boymannsheide	69	64	nicht ausgebaut
In den Weywiesen	95	85	ausgebaut
In der Boverheide	88	79	nicht ausgebaut
In der Koppel	3	2	nicht ausgebaut
In der Welheimer Mark	17	20	nicht ausgebaut
Janusz-Korczak-Gesamtschule	147	226	nicht ausgebaut

Haltestellenname	Einsteiger ¹²	Aussteiger	Ausbau ¹³
Johannes-/Prosperstraße	15	16	nicht ausgebaut
Jugend-Kloster	39	61	nicht ausgebaut
Kampstraße	118	140	teilausgebaut
Kaplan-Xanten-Straße	28	106	nicht ausgebaut
Kettelerstraße	54	62	nicht ausgebaut
Kirchhellener Ring	35	55	nicht ausgebaut
Klopriesstraße	48	68	ausgebaut
Knappen-/Prosperstraße	112	126	nicht ausgebaut
Knappschafts-Krankenhaus	337	386	nicht ausgebaut
Köhlerstraße	9	9	nicht ausgebaut
Kraneburgstraße	34	31	ausgebaut
Kuhberg	9	6	nicht ausgebaut
Lehmkuhler Straße	33	12	nicht ausgebaut
Lehmschlenke	1	1	nicht ausgebaut
Lichtenhorst	44	45	nicht ausgebaut
Liebrechtstraße	39	22	nicht ausgebaut
Lindhorststraße	175	208	nicht ausgebaut
Lohbraucksweg	0	1	nicht ausgebaut
Lüningsstraße	k.A.	k.A.	nicht ausgebaut
Marienhospital	111	109	nicht ausgebaut
Mathias-Stinnes-Platz	79	86	nicht ausgebaut
Maybachweg	112	119	nicht ausgebaut
Möddericher Straße	20	27	ausgebaut
Movie Park	29	52	nicht ausgebaut
Nathrathstraße	301	391	nicht ausgebaut
Nibelungenweg	26	23	ausgebaut
Nordfriedhof	133	174	teilausgebaut
Nordring	293	330	nicht ausgebaut
Oberhausener Straße	19	28	nicht ausgebaut
Oberhofstraße	13	36	nicht ausgebaut
Ostring	259	269	teilausgebaut
Ottenkamp	77	85	ausgebaut
Overbeckstraße	103	123	nicht ausgebaut
Papenheide	28	25	nicht ausgebaut
Parkfriedhof	72	78	nicht ausgebaut
Paßstraße	135	170	nicht ausgebaut

Haltestellenname	Einsteiger ¹²	Aussteiger	Ausbau ¹³
Paßstraße/Realschulen	94	77	nicht ausgebaut
Pelsstraße	57	78	nicht ausgebaut
Pelsstraße/Im Pinntal	0	1	ausgebaut
Pestalozzistraße	72	64	nicht ausgebaut
Plankenschemm	36	426	nicht ausgebaut
Pöttering	6	5	nicht ausgebaut
Prosper III	165	103	nicht ausgebaut
Prosperstraße/Arbeitsamt	138	175	nicht ausgebaut
Prosper Straße / Ostring	k.A.	k.A.	nicht ausgebaut
Quadrat	13	9	nicht ausgebaut
Richard-Wagner-Schule	63	52	nicht ausgebaut
Raiffeisenstraße	7	5	ausgebaut
Randebrockstraße	12	14	nicht ausgebaut
Reckelsberg	2	16	nicht ausgebaut
Repeler Hof	k.A.	k.A.	nicht ausgebaut
Repelheider Weg	1	1	nicht ausgebaut
Reulstraße	121	78	teilausgebaut
Rheinbabenstraße	55	71	nicht ausgebaut
Robert-Brenner-Straße	157	216	nicht ausgebaut
Rolandstraße	6	13	nicht ausgebaut
Rotthoffs-Hof	30	23	nicht ausgebaut
Sarterstraße	200	212	nicht ausgebaut
Schillerstraße	115	78	nicht ausgebaut
Schlagkamp	16	19	nicht ausgebaut
Schneider-/Bottroper Straße	70	37	nicht ausgebaut
Schneiderstraße	213	229	nicht ausgebaut
Schubertstraße	44	85	nicht ausgebaut
Schürmannstraße	23	31	nicht ausgebaut
Schulze-Delitzsch-Straße	366	327	ausgebaut
Schwarwiese	9	12	nicht ausgebaut
Siemensstraße	246	299	nicht ausgebaut
Speckenbruch	57	29	nicht ausgebaut
St.-Antonius-Hosp./Gartenstraße	62	47	nicht ausgebaut
St.-Antonius-Hospital	64	65	nicht ausgebaut
Steigerstraße	52	30	nicht ausgebaut
Stenkhoffbad	34	29	nicht ausgebaut

Haltestellenname	Einsteiger ¹²	Aussteiger	Ausbau ¹³
Stenhoffstraße	13	19	nicht ausgebaut
Sterkrader Straße	12	13	nicht ausgebaut
Südring	33	39	ausgebaut
Sydowstraße	21	23	nicht ausgebaut
Taeglichsbeckstraße	29	26	nicht ausgebaut
Tennishalle	11	12	nicht ausgebaut
Tetraeder	12	11	nicht ausgebaut
Trappenstraße	78	96	nicht ausgebaut
Unterberg	6	12	ausgebaut
Untere Hochstraße	144	265	teilausgebaut
Velsenstraße	48	39	teilausgebaut
Vienkenstraße	4	9	nicht ausgebaut
Vikars Kamp	7	6	nicht ausgebaut
Vossundern	14	19	nicht ausgebaut
Wallmannstraße	7	21	ausgebaut
Walter-Spindler-Straße	18	17	ausgebaut
Weberstraße	13	6	ausgebaut
Welheimer Straße	158	155	nicht ausgebaut
Werkstraße	68	62	ausgebaut
Westfriedhof	43	36	ausgebaut
Weusterstraße	2	16	nicht ausgebaut
Wilhelm-Tenhagen-Straße	1	9	ausgebaut
Wissmannstraße	29	27	ausgebaut
Zeche Franz Haniel	k.A.	k.A.	nicht ausgebaut
Zeche Prosper	76	74	nicht ausgebaut
Zentralwerkstatt	6	6	ausgebaut
Zeppelinstraße	61	95	nicht ausgebaut
ZOB Berliner Platz	9.588	7.920	nicht ausgebaut

Vorbereitung auf den Wettbewerb im ÖPNV

Anlage 1 zur Finanzierungsrichtlinie – Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Anlage 1

zur Finanzierungsrichtlinie

Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie deren finanzieller Ausgleich im ÖSPV im Verbundraum VRR

Finanziert werden kann die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV im Gebiet des Zweckverbands VRR. Dies sind die Verpflichtungen, die ein Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde. Finanzierungsvoraussetzung ist die Betrauung des Antragstellers mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung.

Für alle Finanzierungsleistungen sind die in der Finanzierungsrichtlinie des VRR geregelten Ausgleichs- und Verfahrensregelungen zu beachten.

Nachfolgend sind die typisierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Parameter dargestellt. Für weitere Einzelheiten verweisen wir auf die Regelungen der Finanzierungsrichtlinie des VRR.

1. Einheitliche Definitionsvorgaben im VRR:

Baustein 1: **Infrastrukturvorhaltung**

Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen

Parameter: Kostensatz in Euro pro Strecken-km und Betriebszweig getrennt für jedes Bedienungsgebiet im VRR

Baustein 2: **Verbund- bzw. AT-bedingte Regie- und Vertriebsaufgaben**

Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund bzw. AT-Vorgaben nicht hätte, sowie alle mit Mehreinnahmen saldierte Kosten aus der Erfüllung von Vorgaben der AT, des VRR und der Verbundvertragswerke

Parameter: Kostensatz in Euro bezogen auf die Kassentechnischen Einnahmen ohne Tarifsteigerung pro Betriebszweig getrennt für jedes Bedienungsgebiet im VRR

Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie deren finanzieller Ausgleich im ÖSPV im Verbundraum VRR

Baustein 3: Verbund- bzw. AT-bedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Verbund- oder aufgabenträgerbezogene Standards für Fahrzeuge, die über die Standards eines Vergleichsverkehrsunternehmens ohne diese Vorgaben hinaus entstehen, z. B für Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme usw. einschl. der Mehrkosten für die Vorhaltung.

Parameter: Kostensatz in Euro pro Betriebszweig und durchschnittlich gewichtetem Fahrzeug (Rechnungswagen) getrennt für jedes Bedienungsgebiet im VRR

Baustein 4: Verbund- bzw. AT-bedingte Verkehrsmehr – oder Andersleistungen im Betriebsbereich

Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund bedingt sind oder durch Vorgaben des Aufgabenträgers im Betriebsbereich entstehen und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur haben.

Pauschalverfahren: Für Bausteine 4a und 4b ist eine Pauschalmethode vorgesehen.

Individualverfahren: Die Nachteile und damit verbundenen Mehrkosten können individuell pro Betriebszweig bedienungsgebietsspezifisch definiert, analysiert, parametrisiert und nachgewiesen werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die Berechnungsmethodik des VRR beibehalten bleibt. Die Ergebnisse nach diesen Vorgaben des VRR sind zu bescheinigen und dürfen nicht zu einer Überkompensation führen.

Baustein 4a: Aufgabenträger- und verbundseitige Vorgaben zur Durchführung nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten (AT- bzw. Verbundvorgaben)

Es sind einheitliche Grenzkosten definiert, die, sofern relevant, den vom VRR ermittelten VRR-einheitlichen Grenzerlösen gegenübergestellt werden.

Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie deren finanzieller Ausgleich im ÖSPV im Verbundraum VRR

Die Grenzerlöse werden vom VRR aufgrund eigener Erhebungen ermittelt. Die Grenzkosten werden ebenfalls VRR-einheitlich betriebszweig- und bedienungsgebietsspezifisch nach einheitlicher Methodik kalkulatorisch ermittelt und geprüft.

Die Definition der Schwachverkehrszeiten (SVZ) wird für Stadt- bzw. Regionalverkehr unterschieden.

Parameter: Kostensatz Fehlbetrag (Grenzerlöse ./ Grenzkosten) in Euro pro Nutzwagen-km je Betriebszweig und Bedienungsgebiet.

2. Definitionsvorschläge des VRR:

Baustein 4b: Sozialpolitische Verpflichtungen (Kostenvorgaben, beschäftigungspolitische Mehrkosten) des ÖSPV im Betriebsbereich/andere wirtschaftliche Nachteile im Betriebsbereich

Beispiele bzw. Vorschläge des VRR: Mehrkosten durch Bindung an bestimmte Arbeitgeberverbände in Verbindung mit der Verpflichtung der Anwendung bestimmter Tarifverträge oder Regelungen im Rahmen von betrieblichen Vereinbarungen mit Arbeitnehmern oder deren Vertretern (z. B. Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen und die Verpflichtung von Einstellungen von übermäßigem Personal oder Vorgabe zur Vorhaltung von nicht betriebsbedingt benötigtem Personal) sowie Mitgliedschaft in kommunalen Zusatzversorgungskassen und ähnliches.

Im betrieblichen Bereich (Fahrbetrieb, Fahrerlöhne, Kostenart Personal) können die Kostenunterschiede einem wettbewerbsnahen Vergleichswert - Basis: TV-N, Gruppe V Stufe 2 - im Hinblick auf Preisunterschiede bezogen auf Lohnkosten, Lohnnebenkosten und sonstigen Nachteilen gegenübergestellt werden. Diese sind bezogen auf eine durchschnittliche Personalstunde zu parametrisieren.

Die Lohnkosten beinhalten i. d. R. den Tabellenlohn, vermögenswirksame Leistungen, Weihnachts- und Urlaubsgeld. Lohnnebenkosten berücksichtigen Krankenversicherung, Rentenversicherung, Pflegeversicherung, Arbeitslosenversicherung, Berufsgenossenschaft und Zusatzversorgung. Dem gegenüber stehende Kostennachteile bzw. -vorteile sind gegenzurechnen.

Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie deren finanzieller Ausgleich im ÖSPV im Verbundraum VRR

Die Ergebnisse werden betriebszweigspezifisch und bedienungsgebietspezifisch analog Baustein 4a pro Tagesart und Tageszeitschicht ermittelt. Auftragnehmerverkehre werden für die Berechnung des Tariflohnunterschieds eliminiert.

Der so ermittelte Kostensatz je eigener Fahrerstunde pro Betriebszweig der einzelnen Bedienungsgebiete wird multipliziert mit den tatsächlichen eigenen Fahrerstunden und bildet die Grundlage für den Ausgleich der Mehrkosten zur Deckung der Fehlbeträge.

Nachrichtlich: Negativabgrenzung Restrukturierungsbedarf:

Bei der Berechnung ist sicher zu stellen, dass strukturelle betriebsbedingte Nachteile (= echte Restrukturierungsbedarfe, wie z. B. Unproduktivitäten) bei den Verkehrsunternehmen nicht Gegenstand der Finanzierung durch den VRR sind.

Baustein 4c: Sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (AT-bzw. Verbundvorgaben) gemäß individuellem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.

Hierunter fallen z. B.

- Systembedingte Nachteile (z. B. Zubringerfunktion Bus)
- Fahrerqualifikationen (Schulungen über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus)
- Gewährung von Gutscheinen/Vergünstigungen,
- Erstattungen der Taxikosten im Rahmen der Anschlussgarantie, etc.
- spezielle Qualitätsvorgaben im Umweltbereich (z. B. Bio-Diesel, Erdgasantrieb, zusätzlicher Elektrobetrieb bei Fahrzeugen).
- Erstattung des Fehlbetrags aus alternativen Bedienungsformen (AST / ALT Verkehre)

Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie deren finanzieller Ausgleich im ÖSPV im Verbundraum VRR

- Weitere Taktvorgaben durch zusätzliche Fahrten oder Verstärkerfahrten z. B. bei Großveranstaltungen
- Streckenvorgaben (räumliche Schichtung) analog Baustein 4a
- zusätzliche Vorhaltekosten auf Basis vorgegebener gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bei vorzuhaltenden Reservefahrzeugen, die über eine betrieblich notwendige Reserve hinausgehen (z. B. für die Bedienung von Fußball- oder Großveranstaltungen).

Die Mehrkosten müssen pro Betriebszweig bedienungsgebietsspezifisch individuell analysiert, parametrisiert und nachgewiesen werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die grundsätzliche Berechnungsmethodik der Parameter und das Verfahren analog Baustein 4a angewandt wird. Die Ergebnisse sind durch einen Wirtschaftsprüfer zu bescheinigen und dürfen nicht zu einer Überkompensation führen.



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12	■	D-34119 Kassel
Tel. 05 61 / 8 07 58-0	■	Fax 05 61 / 8 07 58-58
pgn@pgn-kassel.de	■	www.pgn-kassel.de

Stadt Bottrop

Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop

Karte 9

Entwicklungskonzept - Maßnahmenprogramm 2011

Angebot und Liniennetz

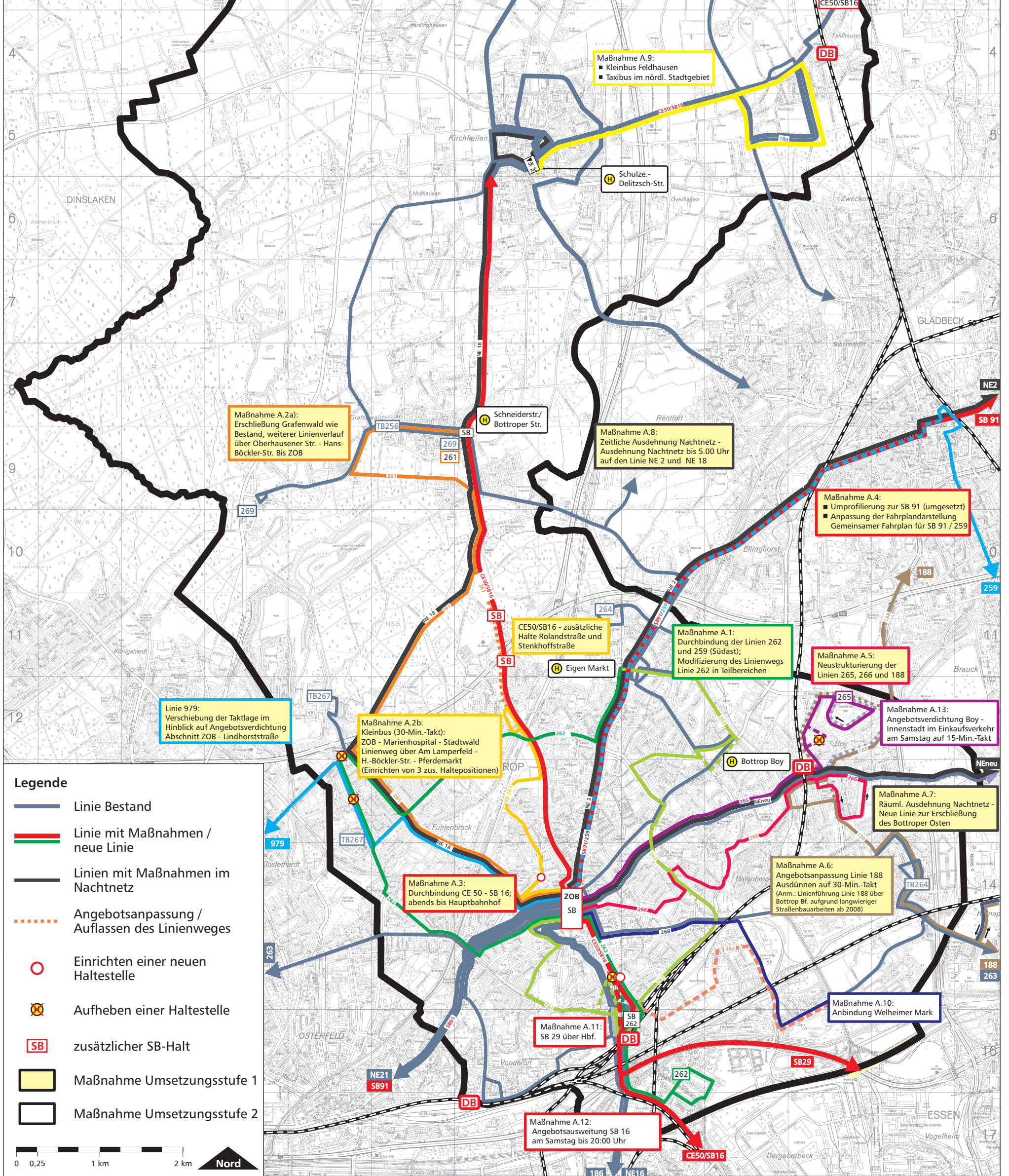
Stand: Juni 2007

ohne Maßstab,
Verkleinerung aus Stadtplan
Kartengrundlage: Stadtplan
Stadt Bottrop, Regionalverband Ruhr
FB Regionalinformation

[589_Bottrop_NVPKarten_GrafikenaktuellVA_Planung_Maßnahmen]

PGN Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58

In Kooperation mit:
Ingenieurbüro Helmert
Malmedyer Str. 30
52066 Aachen
www.buero-helmert.de



Legende

- Linie Bestand
- Linie mit Maßnahmen / neue Linie
- Linien mit Maßnahmen im Nachtnetz
- - - Angebotsanpassung / Auflösen des Liniennetzes
- Einrichten einer neuen Haltestelle
- ⊗ Aufheben einer Haltestelle
- SB zusätzlicher SB-Halt
- Maßnahme Umsetzungsstufe 1
- Maßnahme Umsetzungsstufe 2



Stadt Bottrop

Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop

Karte 10

Entwicklungskonzept - Liniennetz und Bedienungsangebot
(Zielkonzept 2011)

Stand: Juni 2007
ohne Maßstab,
Verkleinerung aus Stadtplan
Kartengrundlage: Stadtplan
Stadt Bottrop, Regionalverband Ruhr
FB Regionalinformation

[589_Bottrop_NVPKarten_Grafiken\aktuell\A_Planung\Entwicklungskonzept]



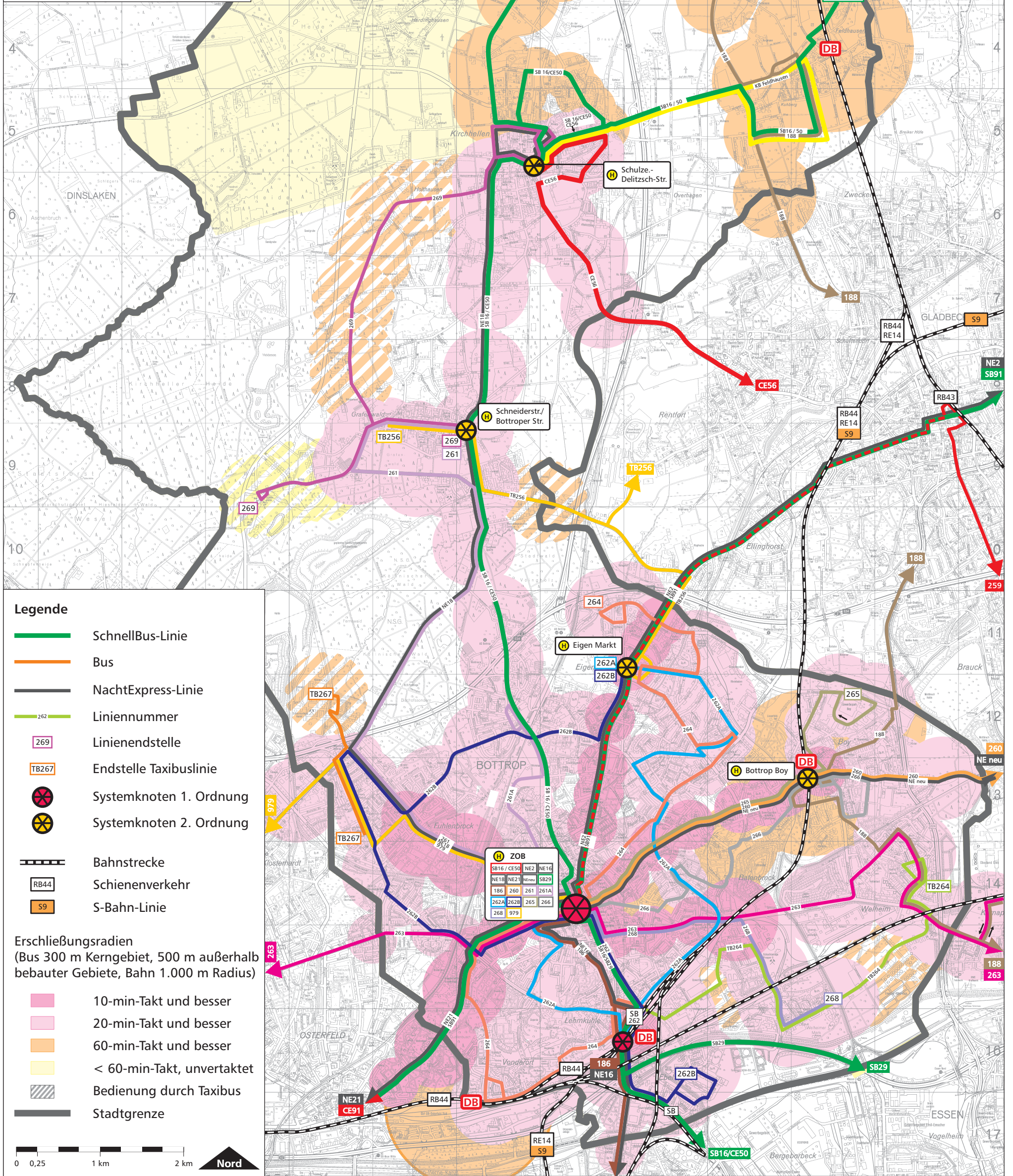
Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58

In Kooperation mit:



Ingenieurbüro Helmert
Malmedyer Str. 30
52066 Aachen
www.buero-helmert.de



Legende

- SchnellBus-Linie
- Bus
- NachtExpress-Linie
- 262 Liniennummer
- 269 Linienendstelle
- TB267 Endstelle Taxibuslinie
- ⊗ Systemknoten 1. Ordnung
- ⊗ Systemknoten 2. Ordnung
- Bahnstrecke
- RB44 Schienenverkehr
- S9 S-Bahn-Linie

Erschließungsradien
(Bus 300 m Kerngebiet, 500 m außerhalb bebauter Gebiete, Bahn 1.000 m Radius)

- 10-min-Takt und besser
- 20-min-Takt und besser
- 60-min-Takt und besser
- < 60-min-Takt, unvertaktet
- Bedienung durch Taxibus
- Stadtgrenze



ZOB			
SB16 / CE50	NE2	NE16	
NE18	NE21	NE neu	SB29
186	260	261	261A
262A	262B	265	266
268	979		

Stadt Bottrop

Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop

Karte 11

Durchschnittliche Streckenbelastung ÖPNV - Busnetz 2011
(ohne Strukturveränderungen) (Verkehrsmodell)

Stand: Juni 2007

ohne Maßstab,
Verkleinerung aus Stadtplan
Kartengrundlage: Stadtplan
Stadt Bottrop, Regionalverband Ruhr
FB Regionalinformation

[589_Bottrop_NVPKarten_Grafikenaktuell|Streckenbelastung]



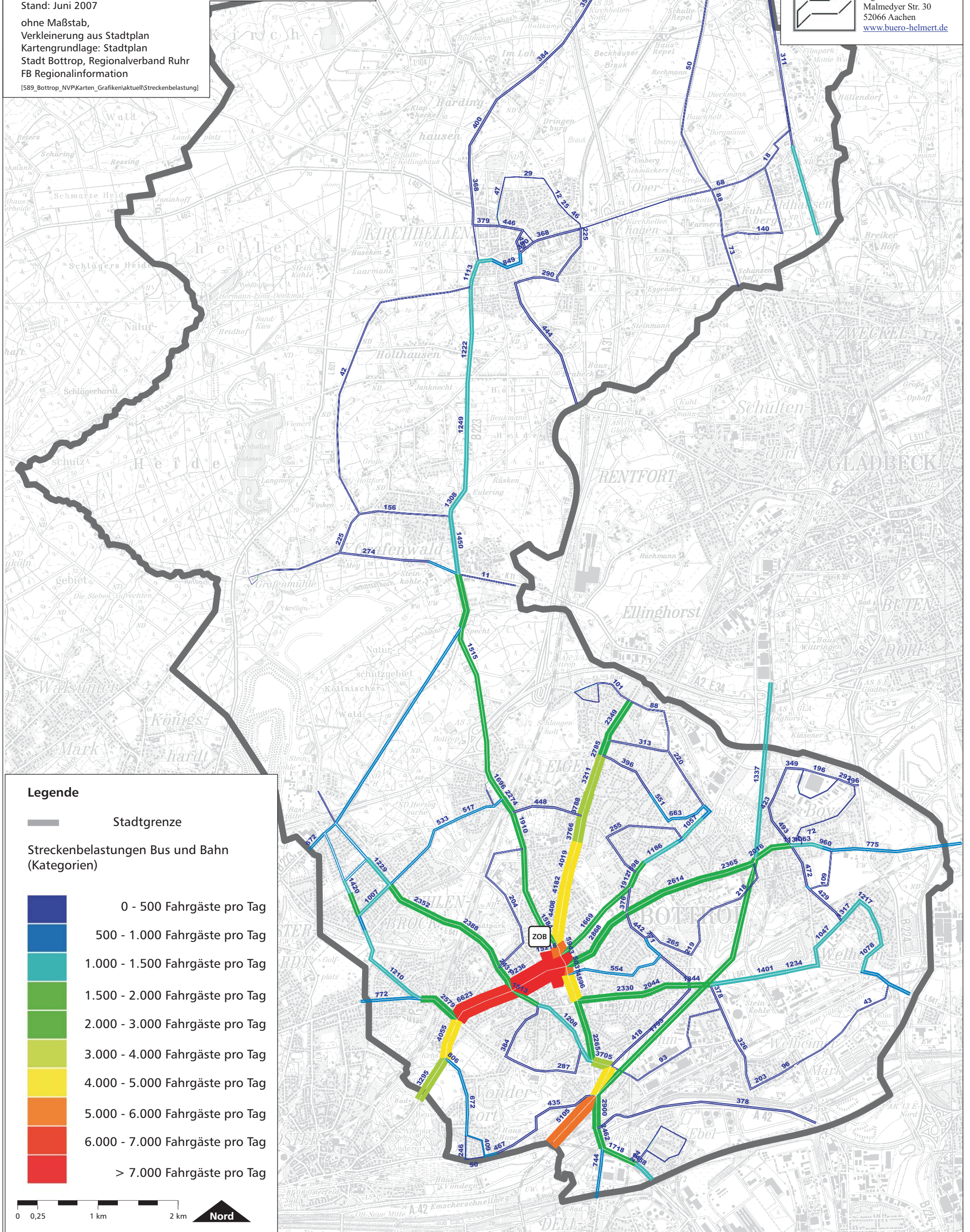
Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58

In Kooperation mit:



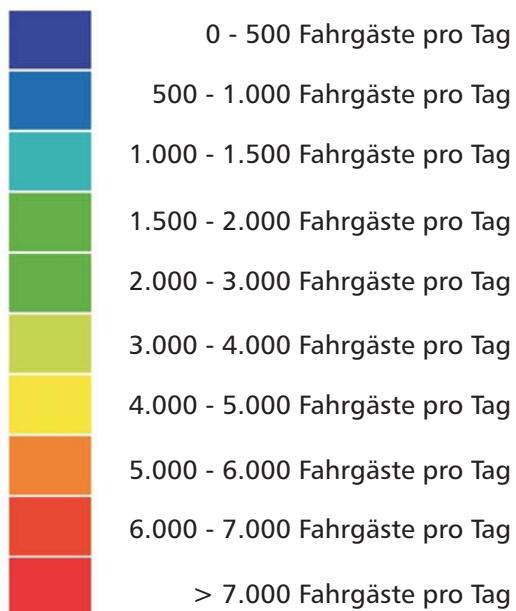
Ingenieurbüro Helmert
Malmedyer Str. 30
52066 Aachen
www.buero-helmert.de



Legende

— Stadtgrenze

Streckenbelastungen Bus und Bahn
(Kategorien)



Stadt Bottrop

Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop

Karte 12

Durchschnittliche Streckenbelastung ÖPNV - Busnetz 2011
(mit Strukturveränderungen) (Verkehrsmodell)

Stand: Juni 2007

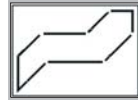
ohne Maßstab,
Verkleinerung aus Stadtplan
Kartengrundlage: Stadtplan
Stadt Bottrop, Regionalverband Ruhr
FB Regionalinformation
[589_Bottrop_NVPKarten_Grafikenaktuell|Streckenbelastung]



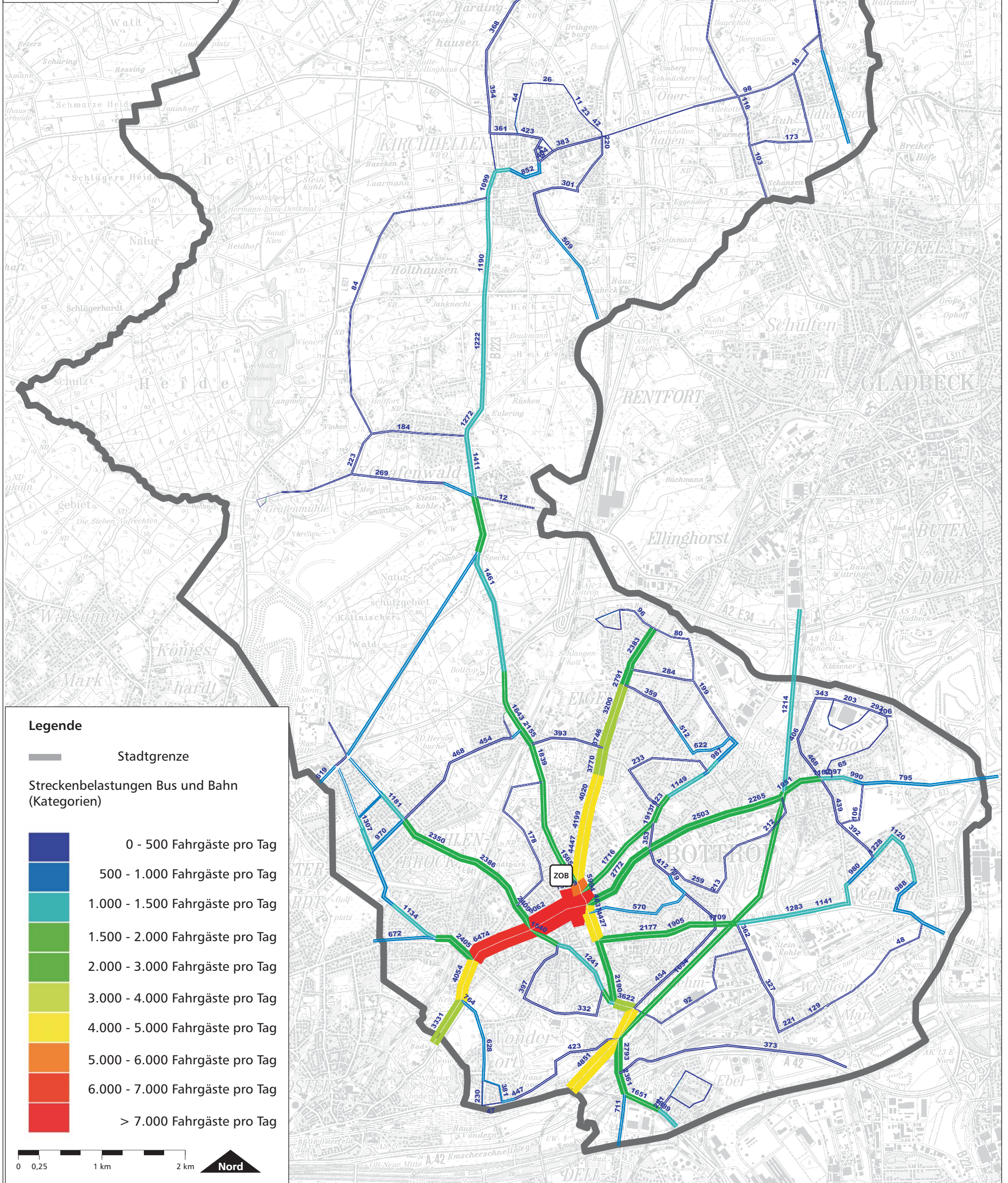
Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58

In Kooperation mit:



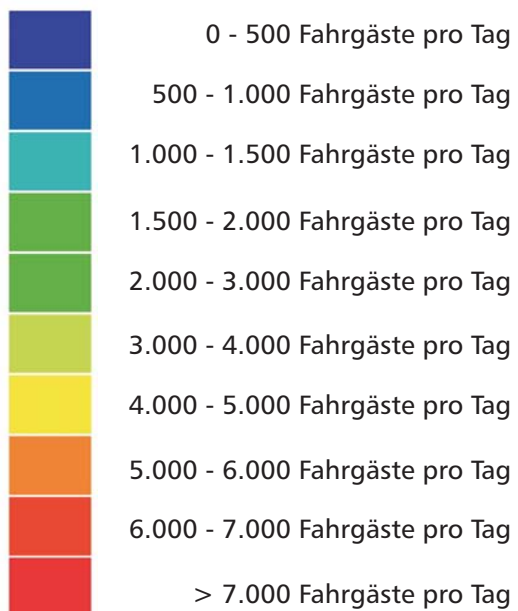
Ingenieurbüro Helmert
Malmedyer Str. 30
52066 Aachen
www.buero-helmert.de



Legende

— Stadtgrenze

Streckenbelastungen Bus und Bahn
(Kategorien)



Stadt Bottrop

Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop

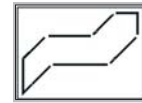
Karte 13

Infrastrukturmaßnahmen ÖPNV Zielhorizont 2011

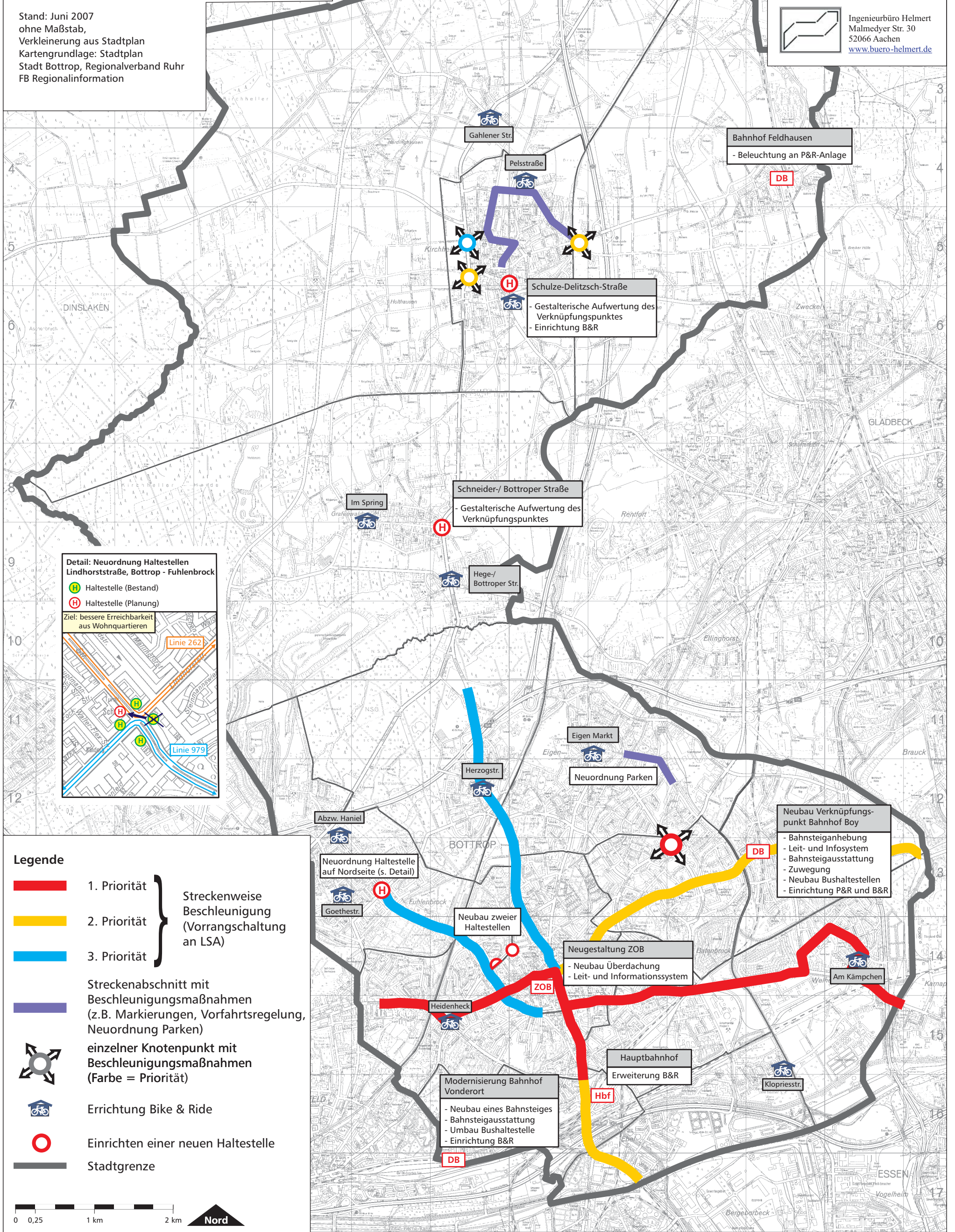
Stand: Juni 2007
 ohne Maßstab,
 Verkleinerung aus Stadtplan
 Kartengrundlage: Stadtplan
 Stadt Bottrop, Regionalverband Ruhr
 FB Regionalinformation

PGN Planungsgruppe Nord
 GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
 Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
 Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58

In Kooperation mit:



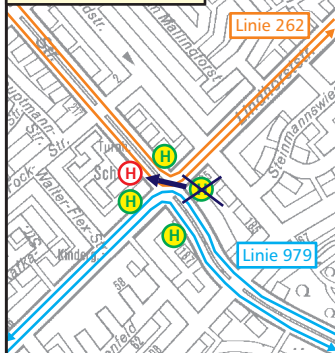
Ingenieurbüro Helmert
 Malmedyer Str. 30
 52066 Aachen
www.buero-helmert.de



**Detail: Neuordnung Haltestellen
 Lindhorststraße, Bottrop - Fuhlenbrock**

- Haltestelle (Bestand)
- Haltestelle (Planung)

Ziel: bessere Erreichbarkeit
 aus Wohnquartieren



Legende

- 1. Priorität
 - 2. Priorität
 - 3. Priorität
- Streckenweise Beschleunigung
 (Vorrangschaltung
 an LSA)

Streckenabschnitt mit
 Beschleunigungsmaßnahmen
 (z.B. Markierungen, Vorfahrtsregelung,
 Neuordnung Parken)



einzelner Knotenpunkt mit
 Beschleunigungsmaßnahmen
 (Farbe = Priorität)



Errichtung Bike & Ride



Einrichten einer neuen Haltestelle

Stadtgrenze



Stadt Bottrop

Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop

Karte 14

Bewertung des Entwicklungskonzeptes 2011

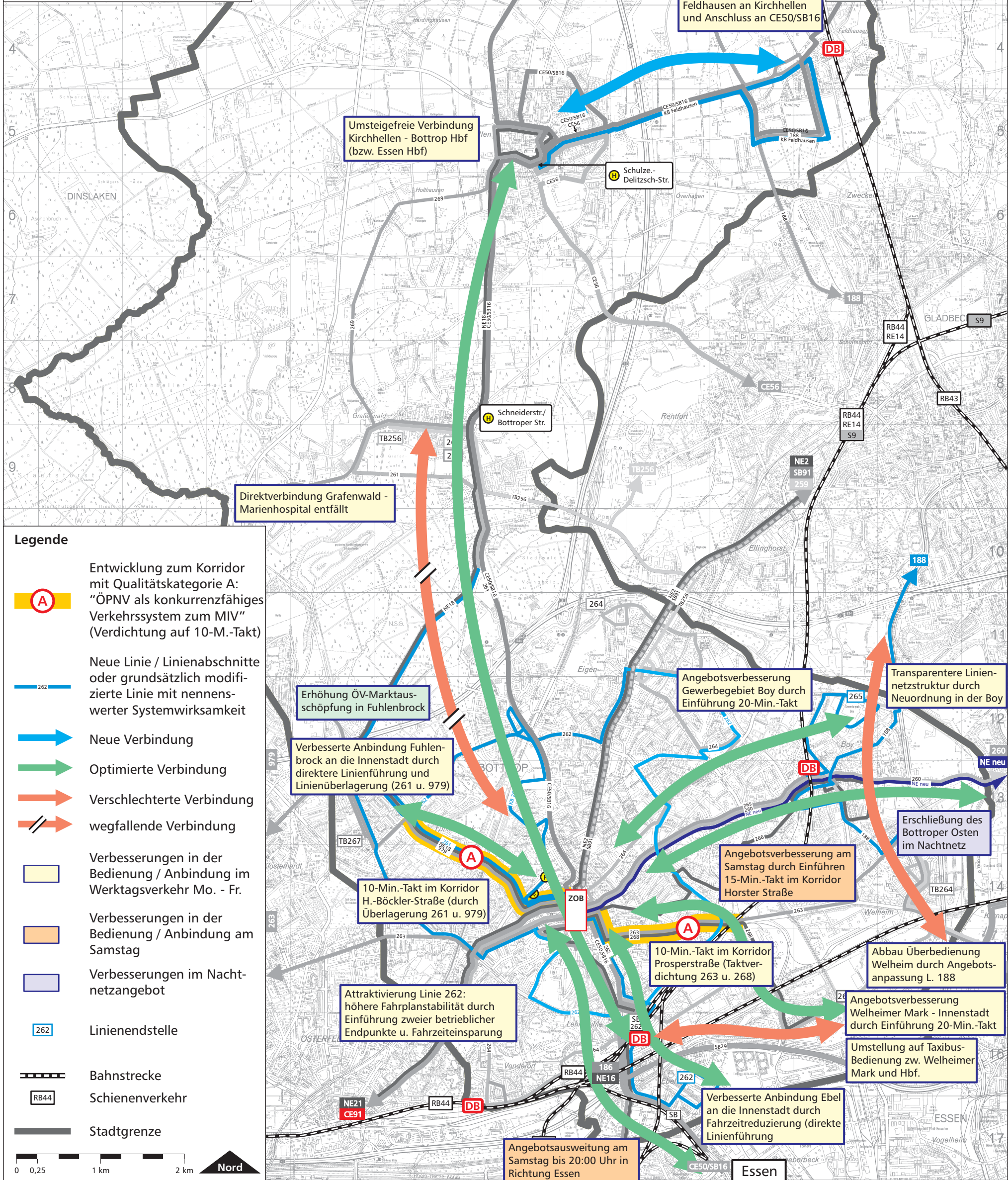
Stand: Juni 2007
 ohne Maßstab,
 Verkleinerung aus Stadtplan
 Kartengrundlage: Stadtplan
 Stadt Bottrop, Regionalverband Ruhr
 FB Regionalinformation

[589_Bottrop_NVPKarten_Grafiken|aktuell|A_Planung|Entwicklungskonzept]














PGN Planungsgruppe Nord
 GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
 Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
 Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58

In Kooperation mit:

 Ingenieurbüro Helmert
 Malmedyer Str. 30
 52066 Aachen
www.buero-helmert.de



Legende

-  Entwicklung zum Korridor mit Qualitätskategorie A: "ÖPNV als konkurrenzfähiges Verkehrssystem zum MIV" (Verdichtung auf 10-M.-Takt)
-  Neue Linie / Linienabschnitte oder grundsätzlich modifizierte Linie mit nennenswerter Systemwirksamkeit
-  Neue Verbindung
-  Optimierte Verbindung
-  Verschlechterte Verbindung
-  wegfallende Verbindung
-  Verbesserungen in der Bedienung / Anbindung im Werktagsverkehr Mo. - Fr.
-  Verbesserungen in der Bedienung / Anbindung am Samstag
-  Verbesserungen im Nachtznetzangebot
-  Linienendstelle
-  Bahnstrecke
-  Schienenverkehr
-  Stadtgrenze



Stadt Bottrop

Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop

Karte 15

Durchschnittliche Streckenbelastung ÖPNV -
S-Bahn-Stich Hbf. - Bottrop-Mitte (Verkehrsmodell S-Bahn 2015)

Stand: Juni 2007

ohne Maßstab,
Verkleinerung aus Stadtplan
Kartengrundlage: Stadtplan
Stadt Bottrop, Regionalverband Ruhr
FB Regionalinformation

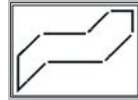
[589_Bottrop_NVPKarten_Grafiken(aktuell)(Streckenbelastung)]



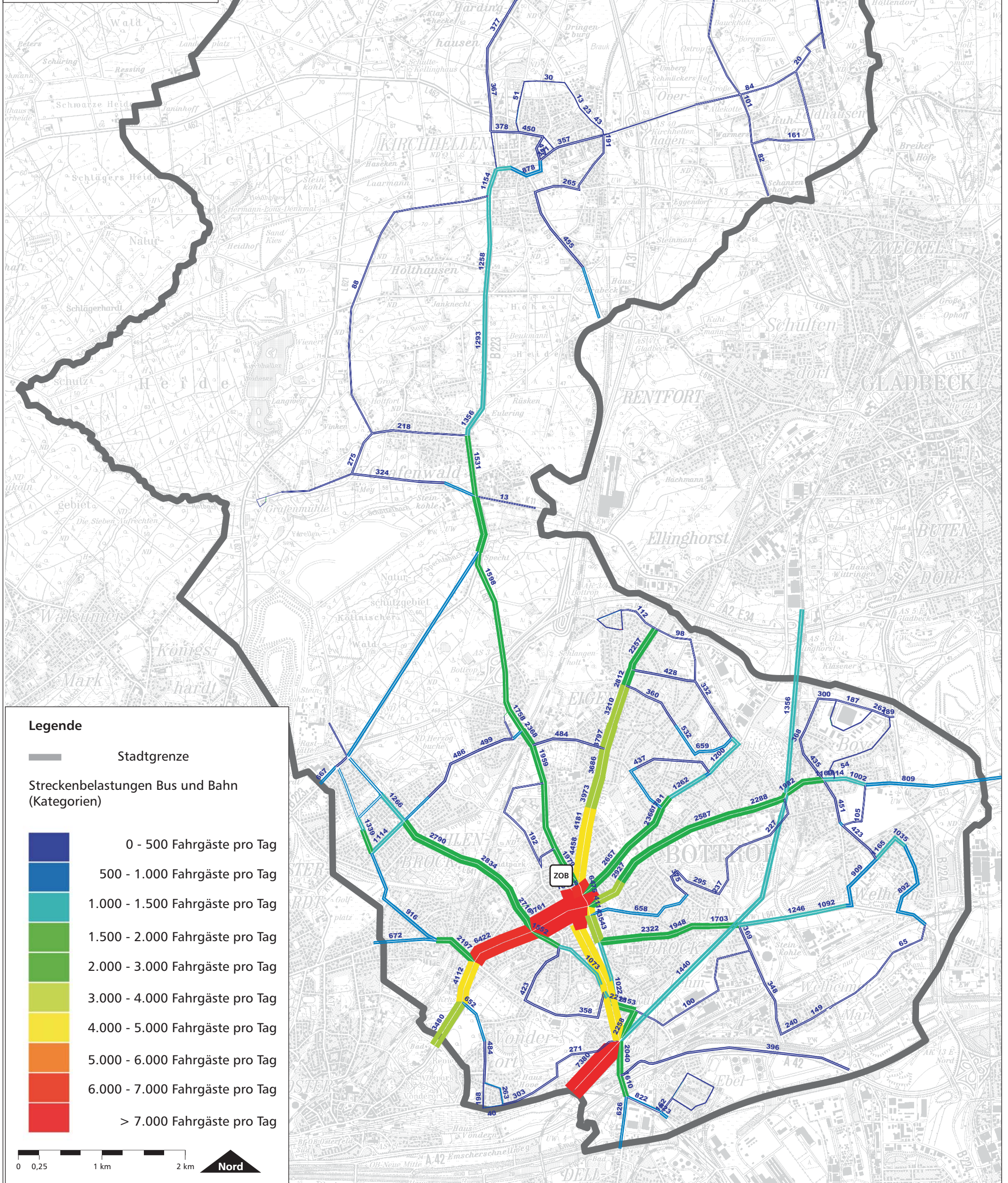
Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58

In Kooperation mit:



Ingenieurbüro Helmert
Malmedyer Str. 30
52066 Aachen
www.buero-helmert.de



Legende

— Stadtgrenze

Streckenbelastungen Bus und Bahn
(Kategorien)

