

Stadt Gelsenkirchen

**Neuaufstellung des
Nahverkehrsplans
Stadt Gelsenkirchen 2011**

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans Stadt Gelsenkirchen 2011

Auftraggeber:

Stadt Gelsenkirchen

Referat Verkehr
Rathaus Buer
45875 Gelsenkirchen

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Dipl.-Ing. Mathias Schmechtig

Wilhelmshöher Allee 274, 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 988 349-65

Fax: 0561 – 988 349-68

Mail: info@mathias-schmechtig.de

www.mathias-schmechtig.de

unter Mitwirkung von
(Bearbeitung des Verkehrsmodells):

Stölting Verkehrsconsult

Reinholdstraße 17, 30167 Hannover

Tel.: 0511 – 2208-126

Fax: 0511 – 93697-0006

Mail: info@stoeltingverkehrsconsult.de

www.stoeltingverkehrsconsult.de

Kassel, 8. August 2012

Inhalt:

1	Rahmenvorgaben	1
1.1	Gesetzliche Grundlagen	1
1.1.1	Anforderungen des ÖPNV-Gesetzes in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)	1
1.1.2	Anforderungen der EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	3
1.1.3	Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)	4
1.1.4	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).....	5
1.1.5	Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)	5
1.2	Übergeordnete Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung	6
1.2.1	Regionaler Flächennutzungsplan der Städteregion Ruhr (RFNP)	6
1.2.2	Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW (IGVPG)	8
1.2.3	VRR-Nahverkehrsplan Schiene	8
2	Raumstrukturanalyse	9
2.1	Stadtstruktur und räumliche Verflechtungen	9
2.2	Einwohnerstruktur und Einwohnerverteilung	10
2.3	Wirtschaftsstruktur und Pendlerbeziehungen.....	12
2.4	Gewerbeflächen, Büro- und Technologiestandorte.....	14
2.5	Einzelhandel und Versorgungsstruktur	15
2.6	Fachhochschul-, Weiterbildungs- und Schulstandorte	17
2.7	Infrastruktureinrichtungen mit besonderer Relevanz für den ÖPNV....	20
2.7.1	Behörden- und Verwaltungsstandorte	20
2.7.2	Tourismus und Naherholung	20
2.7.3	Soziale und gesundheitliche Einrichtungen.....	21
2.8	Pkw-Dichte	23
3	Bestandsaufnahme des Öffentlichen Personennahverkehrs	24
3.1	Verkehrsverbund und Aufgabenträgerstrukturen	24
3.2	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	24
3.2.1	Eisenbahnverkehrsunternehmen	25
3.2.2	Produkte	25
3.2.3	Strecken und Haltepunkte	25
3.2.4	Bedienungsangebot.....	26

3.2.5	Bedeutung des SPNV im Stadtgebiet Gelsenkirchen.....	28
3.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	32
3.3.1	Organisationsstruktur	32
3.3.2	Verkehrsunternehmen	32
3.3.3	Systemstruktur.....	33
3.3.3.1	Grundstruktur des Netzes.....	33
3.3.3.2	Verknüpfungspunkte.....	35
3.3.3.3	Stadtbahn-Netz	36
3.3.3.4	Straßenbahn-Netz	36
3.3.3.5	Bus-Netz im Tagesverkehr.....	37
3.3.3.6	NachtExpress-Netz.....	40
3.3.4	Bedienungsangebot	41
3.3.5	Tarifstrukturen, Vertriebsstrukturen, Informationssysteme und Serviceleistungen.....	49
3.3.6	ÖPNV-Infrastruktur	52
3.3.6.1	Streckeninfrastruktur.....	52
3.3.6.2	Verknüpfungspunkte und Haltestellen	55
3.3.6.3	Fahrzeuge.....	65
3.3.6.4	ÖPNV-Beschleunigungssystem	67
3.3.6.5	Anlagen für „Park-and-Ride“ und „Bike-and-Ride“	67
3.4	ÖPNV-Nachfrage	68
3.4.1	Nachfrage nach Verkehrsträgern	68
3.4.2	SPNV.....	68
3.4.3	ÖPNV	69
3.4.3.1	Haltestellenbezogene Nachfrage	69
3.4.3.2	Linienbezogene Nachfrage	71
3.4.3.3	Nachfrageentwicklung in den letzten Jahren	72
3.5	Bilanz der Umsetzung des ersten NVP 1997	74
3.5.1	Veränderung des Verkehrsangebotes durch laufende Fortschreibung des NVP.....	74
3.5.1.1	Bilanz der Umsetzung von Maßnahmen „Netz und Angebot“	75
3.5.2	Zielerfüllung der Umsetzung des ersten NVP	82
3.5.2.1	Maßnahmen „Netz und Angebot“	82
3.5.2.2	Maßnahmen Infrastruktur.....	87



3.5.2.3	Maßnahmen Kommunikation, Vertrieb und Marketing	90
4	Bewertung des Öffentlichen Personennahverkehrs	91
4.1	Bewertung der Angebotsqualität	91
4.1.1	Kriterien für die Bewertung der Angebotsqualität	91
4.1.1.1	Gebietskategorien für die Bewertung	91
4.1.1.2	Bewertungskriterien	93
4.1.2	Analyse der Erschließungswirkung	99
4.1.3	Analyse der Verbindungs- und Bedienungsqualität	107
4.2	Konkurrenzfähigkeit der Reisezeiten	115
4.3	Bewertung der Barrierefreiheit im ÖPNV	118
4.3.1	Grundsätze der Bewertung	118
4.3.2	Stadtbahn-System	119
4.3.3	Straßenbahn-System	119
4.3.4	Busverkehrssystem	122
4.3.5	Erreichbarkeit von Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte	125
4.3.6	Informationsmöglichkeiten	127
4.4	Stärken-Schwächen-Analyse	128
4.4.1	Systemwirkung/ Netzstruktur/ Bedienungsqualität	128
4.4.2	Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit	131
4.4.3	Infrastruktur/ Beförderungsqualität	133
4.4.4	Servicequalität	138
4.4.5	Barrierefreiheit	140
5	Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2020	144
5.1	Prognose-Grundlagen	144
5.1.1	Methodik der Prognose	144
5.1.2	Bevölkerungsentwicklung	145
5.1.3	Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität	150
5.1.4	Abschätzung der Entwicklung der nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen	152
5.2	Prognose-Nullfall	163
5.2.1	Stadtteilspezifische Abschätzung der Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage	163
5.2.2	Verkehrsnachfrage im ÖPNV 2020 (Verkehrsumlegung)	165

5.2.3	Ableitung der Konsequenzen für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV	167
6	Entwicklungskonzept.....	170
6.1	Leitlinien zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Gelsenkirchen.....	170
6.1.1	Allgemeine Rahmenziele	170
6.1.2	Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ in der Stadt Gelsenkirchen.....	172
6.1.2.1	Grundsätze	172
6.1.2.2	Zielsetzungen.....	173
6.1.3	Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte der Nahverkehrsplanung im Sinne der Gender Mainstreaming-Strategie.....	178
6.1.3.1	Grundsätze	178
6.1.3.2	Zielsetzungen.....	179
6.2	Strategische Entwicklung der Systeme, Netze und Produkte	181
6.2.1	Vorgaben SPNV-Angebot	181
6.2.2	Straßenbahn-System.....	182
6.2.3	Busverkehrssystem	183
6.3	Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV	184
6.3.1	Grundsätze	184
6.3.2	Strukturierung der Handlungsfelder	185
6.3.3	Handlungsfeld I „Verbesserung Netz und Angebot“.....	185
6.3.3.1	Teilhandlungsfeld I.1 „Ganzheitliche Neuordnung von Teilnetzen“....	186
6.3.3.2	Teilhandlungsfeld I.2 „Neuordnung/ Einrichtung von Einzelverbindungen“	197
6.3.3.3	Teilhandlungsfeld I.3 „Angebotsmodifikationen“.....	200
6.3.3.4	Teilhandlungsfeld I.4 „Verbesserung der Anbindung von Einzelzielen“	206
6.3.3.5	Teilhandlungsfeld I.5 „Anbindung/ Erschließung der Stadtentwicklungsflächen“	207
6.3.3.6	Verbesserung der Anbindung der Fachhochschule	210
6.3.4	Handlungsfeld II „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur“	214
6.3.4.1	Teilhandlungsfeld II.1 „Verknüpfungspunkte“	214
6.3.4.2	Teilhandlungsfeld II.2 „Schaffung einer weitgehenden Barrierefreiheit“	217



6.3.4.3	Teilhandlungsfeld II.3 „Erhöhung der Leistungsfähigkeit/ Beschleunigung“	220
6.3.5	Handlungsfeld III „Sicherheit und Service“	222
6.3.6	Handlungsfeld IV „Technischer Umweltschutz“	224
6.4	Umsetzung der Maßnahmen im Bereich „Netz und Angebot“	226
6.4.1	Grundinhalte des Maßnahmenkonzeptes im Bereich „Netz und Angebot“	226
6.4.2	Ökonomische Konsequenzen der Maßnahmen im Bereich „Netz und Angebot“	228
6.4.3	Konsequenzen bei Realisierung der Prüfaufträge.....	229
6.5	Haltestellen-Konzept	231
6.5.1	Haltestellen-Kategorien	231
6.5.2	Ausstattungsstandards	237
7	Definition der Grundlagen für die Betrauung bzw. Direktvergabe der Verkehrsleistungen.....	245
7.1	Qualitätsstandards	245
7.1.1	Grundsätze für die Anwendung des Anforderungsprofils.....	245
7.1.2	Messung der Qualitätsstandards.....	246
7.1.3	Qualitätsstandards	247
7.1.3.1	Verkehrsdurchführung	247
7.1.3.2	Fahr- und Servicepersonal.....	248
7.1.3.3	Fahrzeugausstattung und -zustand.....	250
7.1.3.4	Haltestellenausstattung und -zustand	252
7.1.3.5	Vertrieb und Service.....	253
7.1.3.6	Information.....	255
7.1.3.7	Sicherheit	256
7.1.4	Qualitäts-Controlling (<i>mögliche zukünftige Regelungen</i>)	257
7.2	Finanzierung des ÖPNV in Gelsenkirchen	263
7.2.1	Finanzierungsstruktur innerhalb des VRR.....	263
7.2.2	Ausgleichsleistungen	263
7.3	Festlegung der Verkehrsbedienung.....	268

Tabellen

1	Eckpunkte im Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Gelsenkirchen	3
2	Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme und Stichtag	5
3	Fläche und Bevölkerung nach Stadtbezirken (Stand 31.12.2009)	11
4	Wichtige Pendlerbewegungen über die Stadtgrenze (> 500 Pendlerbewegungen)	13
5	Krankenhaus- und Klinikstandorte mit Bettenanzahl in Gelsenkirchen.....	21
6	SPNV-Strecken, -Linien und -Haltepunkte im Stadtgebiet Gelsenkirchen	27
7	Erreichbarkeit umliegender Städte im SPNV vom Hauptbahnhof, vom Bahnhof GE Buer-Nord und vom Bahnhof GE Buer-Süd	31
8	Verkehrsunternehmen in der Stadt Gelsenkirchen und zugehörige Linien	32
9	Linienlängen im Stadtgebiet Gelsenkirchen.....	34
10	Kategorisierung der Haupt-Verknüpfungspunkte im Stadtverkehrssystem	35
11	Produkte im Tagesverkehr	38
12	Verkehrszeiten im ÖPNV der Stadt Gelsenkirchen	41
13	Linien und Bedienungsangebot Hauptverkehrszeit (Stand: Fahrplan Januar 2009)	43
14	Vertriebsstellen in den Stadtteilen (Quelle: Fahrplanheft Gelsenkirchen; BOGESTRA 2009)	50
15	Übersicht der Hauptkategorien des Haltestellen-Ausbaustandards im Straßenbahn-System	60
16	Ausstattungsqualität und Umweltstandards der Busflotte (Anteil für Gesamtflotte BOGESTRA und Vestische; Stand Oktober 2010)	66
17	Fahrgastaufkommen nach Verkehrsträgern (Grundlage: Ein- und Aussteiger an Haltestellen im Stadtgebiet).....	68
18	SPNV-Nachfrage an den Haltepunkten und Bahnhöfen (Ein- und Aussteiger) (Datenquelle: SPNV-Erhebungen des VRR aus 2006; S 9 aus 2004)	69
19	Nachfrage an den aufkommensstärksten Haltestellen in Gelsenkirchen (> 2.000 Ein- und Aussteiger pro Tag Mo. – Fr.) (Stand Zählungen BOGESTRA 2004 – 2006; Linien 301 und U 11 2008; Stand Zählungen Vestische 2008)	70
20	Nachfrage nach Linien (gerundet) (Stand Zählungen BOGESTRA 2004 – 2006; Linien 301, 383 und U 11 2008 Stand Zählungen Vestische 2008)	71
21	Nachfrageentwicklung auf der Linie 301 im Zeitraum 2002 - 2008 (Fahrgastzählungen BOGESTRA)	72
22	Wesentliche umgesetzte Angebotsmaßnahmen nach Jahren.....	75
23	Angebotsmaßnahmen im SPNV und deren Umsetzungsbilanz	82



24	Angebotsmaßnahmen im Bereich „Stadt-/ Straßenbahn“ und deren Umsetzung	83
25	Angebotsmaßnahmen im Bereich „Bus“ und deren Umsetzungsbilanz.....	84
26	Infrastrukturmaßnahmen im SPNV und deren Umsetzungsbilanz	87
27	Infrastrukturmaßnahmen im Bereich „Stadt-/ Straßenbahn“ und deren Umsetzungsbilanz	88
28	Infrastrukturmaßnahmen im Bereich „Bus“ und deren Umsetzungsbilanz.....	89
29	Maßnahmen im Bereich „Park-and-Ride“ und „Bike-and-Ride“ und deren Umsetzungsbilanz	90
30	Maßnahmen im Bereich „Kommunikation, Vertrieb und Marketing“ und deren Umsetzungsbilanz.....	90
31	Kategorisierung der Stadtteile und Zuordnung von Referenzhaltestellen für die Bewertung der Angebotsqualität (Stadtteile alphabetisch geordnet).....	92
32	Standards Erschließungsqualität für das Stadtgebiet Gelsenkirchen; Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie)	94
33	Definition der Verkehrszeiten	95
34	Richtwerte „Anbindung der Stadtzentren“ (Bedienungshäufigkeit Mo.-Fr.; Takt)	96
35	Richtwerte „Anbindung der Stadtzentren“ (Bedienungshäufigkeit Samstag und Sonntag/ Feiertag; Takt)	96
36	Richtwerte „Anbindung der Referenzziele“ (Bedienungshäufigkeit Mo.-Fr.; Takt)	96
37	Definition der Richtwerte „Reisezeiten zur Erreichbarkeit der relevanten Zentren“ (Mo.–Fr.)	97
38	Definition der Richtwerte „Reisezeitverhältnis ÖPNV : MIV“	97
39	Richtwerte für maximale Umsteigehäufigkeit zur Erreichbarkeit der relevanten Zentren	98
40	Erschließungswirkung Gesamtstadt	99
41	Erschließungswirkung in den Stadtteilen	100
42	Bereiche mit Erschließungsdefiziten: nicht erschlossen (> 500 EW) und/ oder mit Bedienung „schlechter 30-Minuten-Takt tagsüber“ (> 1.000 EW)	102
43	Bewertung der ÖPNV-Reisezeiten zur Erreichbarkeit der relevanten Zentren (Mo. – Fr.) nach Referenzhaltestelle in den Stadtteilen; Auswertung der reinen Fahrzeiten	107
44	Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Tagesverkehr (Montag bis Freitag HVZ und NVZ) nach Stadtteilen (Referenzhaltestelle).....	109
45	Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Abendverkehr (Montag bis Freitag SVZ II) nach Stadtteilen (Referenzhaltestelle).....	111

46	Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Wochenendverkehr (Samstag NVZ I) nach Stadtteilen (Referenzhaltestelle)	113
47	Reisezeiten ÖPNV und MIV auf ausgewählten Relationen	116
48	Niederflurgerechter Ausbaustandard der Straßenbahn-Haltestellen (inkl. Tunnelhaltestellen) (Stand 2007/2008)	120
49	Anzahl und Anteil niederflurgerecht ausgebauter Haltestellen nach Stadtbezirken.....	124
50	Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte ohne bzw. eingeschränkt barrierefreie/ stufenfreie Erreichbarkeit im ÖPNV-Netz.....	125
51	Prognose Einwohnerentwicklung 2007 – 2020 nach Altersgruppen	146
52	Prognose Einwohnerentwicklung 2007 – 2020 nach Stadtteilen	148
53	Indikatoren zur Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der ÖV-Nachfrage in den Stadtteilen von Gelsenkirchen im Kontext mit den strukturellen Rahmenbedingungen (Auszug)	153
54	Annahmen der stadtteilweisen Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage	163
55	Veränderung der ÖPNV-Verkehrsnachfrage im Stadtgebiet (Zeitraum 2008 bis 2020)	166
56	Bevölkerungsanteil einzelner Gruppen mobilitätseingeschränkter Personen ...	173
57	Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkung.....	175
58	Gesamtbilanz nach Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes	229
59	Haltestellen-Kategorien	232
60	Ausstattungsstandards für die Haltestellen-Kategorien	238
61	Qualitätsstandards, Messmethoden und Zielwerte	258
62	Leistungsmerkmale der Linien (Tagnetz)	269

Abbildung

1	Wohnorte der Studierenden an der Fachhochschule Gelsenkirchen (Standort Gelsenkirchen)	19
2	Erschließungswirkung des SPNV in der Stadt Gelsenkirchen	29
3	Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper in Mittellage im Bereich Schalke ...	53
4	Mitnutzung der Straßenbahn-Infrastruktur durch den Busverkehr (Haltestelle „Buerer Straße“, Stadtteil Horst)	54
5	Lageplan Verknüpfungspunkt „Hauptbahnhof“	55
6	Lageplan Verknüpfungspunkt „Buer Rathaus/ Goldbergplatz“	56
7	Lageplan Verknüpfungspunkt „Buerer Straße“	57

8	Lageplan Verknüpfungspunkt „Musiktheater“	58
9	Stadtbahn-Haltestelle „Schloß Horst“, Stadtteil Horst	59
10	Niederflurgerecht ausgebaute Buskap-Haltestelle („Pannhütte“, Stadtteil Erle)	63
11	Ausstattung der oberirdischen Straßenbahn- und Bus-Haltestellen (Stand Herbst 2007 bzw. Frühjahr 2008)	64
12	Realisierung der Fahrgastunterstände nach Jahrzehnten (Stand Herbst 2007 bzw. Frühjahr 2008)	64
13	Straßenbahn-Haltestelle als „Fahrbahnhaltestelle“ mit Einsteigen vom Fahrbahnniveau (Haltestelle „Vinckestraße“, Stadtteil Buer); Sicherung des Fahrgastwechsels durch „Zeitinsel-LSA“	121
14	Straßenbahn-Haltestelle in Mittellage mit schmalen Bahnsteigen ohne Abschirmung zur Fahrbahn und ohne stufenfreien Einstieg ins Fahrzeug (Haltestelle „Pannschoppenstraße“, Stadtteil Horst)	121
15	Haltestelle mit niederflurgerechtem Ausbau und taktilem Leitsystem (Haltestelle „Lehenstraße“, Stadtteil Erle).....	122
16	Aufkommensstarke Haltestelle ohne niederflurgerechten Ausbau (Haltestelle „Bahnübergang“, Stadtteil Hassel; ca. 300 Ein- und Aussteiger pro Tag).....	123
17	Haltestelle „Scharenweg“ am Krankenhaus Bergmannsheil (Stadtteil Buer): kein niederflurgerechter Ausbau und zu kurze Haltestellenlänge für Anfahrt an die Haltestelle.....	133
18	Verknüpfungspunkt „Buerer Straße“ (Stadtteil Horst; eröffnet 04.07.2004): Systemabstimmung Stadtbahn/ Straßenbahn/ Bus an einem Punkt und fahrgastgerechte Ausstattung.....	134
19	Unterirdische Straßenbahn-Haltestelle „Bergwerk Consolidation“ (Stadtteil Bismarck): helle Ausleuchtung und übersichtliche Gestaltung.....	134
20	Busbahnhof „Hauptbahnhof“ (Stadtteil Altstadt): unzureichender Witterungsschutz, vergleichsweise lange Wege für die Fahrgäste und fehlende Ausstattungsmerkmale	135
21	Busbahnhof „Buer Rathaus“ (Stadtteil Buer): eingeschränkte Leistungsfähigkeit und unzureichende Ausstattung (Barrierefreiheit, Witterungsschutz und Fahrgastinformation).....	136
22	Unterirdische Straßenbahnhaltestelle „Musiktheater“ (Stadtteil Altstadt): aus Fahrgastsicht unübersichtliche Situation, dadurch Defizite hinsichtlich sozialer Sicherheit	137
23	Straßenbahn-Haltestelle „Rheinelbestraße“, Stadtteil Neustadt	138
24	Notrufsäule in der unterirdische Haltestelle „Bergwerk Consolidation“, Stadtteil Bismarck	139
25	Bevölkerungsentwicklung Stadt Gelsenkirchen 2007 – 2025 (Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung).....	145

26	Bevölkerungsentwicklung 2007 bis 2020 nach Altersgruppen	147
27	Prognose Einwohnerentwicklung 2007 – 2020 nach Stadtteilen	149
28	Reisezeitverhältnis ÖPNV – MIV: Fachhochschule Gelsenkirchen zu den Nachbarstädten.....	211
29	Zuordnung ausgewählte Qualitätsbereiche ⇔ DIN EN 13816:2002.....	246
30	Finanzierungsbeiträge der Stadt Gelsenkirchen an Verkehrsunternehmen im straßengebundenen ÖPNV in Mio. € im Zeitvergleich 1995 bis 2009.....	264
31	Finanzierungsbeiträge der Stadt Gelsenkirchen an SPNV-Unternehmen in Mio. € im Zeitvergleich	265
32	Ausgleichszahlungen Land NRW / Bund an ÖSPV-Unternehmen in Mio. € im Zeitvergleich (Anteil Stadt Gelsenkirchen)	266
33	Durchschnittlicher Finanzierungsbeitrag pro Fahrgast (BOGESTRA AG und Vestische Straßenbahnen GmbH).....	267

Karten

1	Raum- und Bevölkerungsstruktur (Stand 2009)	10
2	Zentrale Versorgungsbereiche in Gelsenkirchen	16
3	Infrastruktureinrichtungen mit ÖPNV-Relevanz	22
4	Pkw-Dichte	23
5	Liniennetz (Tag)	34
6	Liniennetz NachtExpress-Linien	34
7	Bedienungsqualität und Erschließungswirkung Hauptverkehrszeit (Mo-Fr 06.00 - 08.30 Uhr und 12.30 - 18.30 Uhr)	42
8	Bedienungsqualität und Erschließungswirkung Normalverkehrszeit (Mo-Fr 08.30 - 12.30 Uhr)	42
9	Infrastruktur Straßen- und Stadtbahnssystem.....	53
10	Fahrgastnachfrage nach Haltestellen	70
11	Erschließungsdefizite	106
12	ÖPNV-Qualität im Tagesverkehr (HVZ, NVZ I, Mo.-Fr.) - Anbindung Stadtzentren und ausgewählte Referenzziele -.....	109
13	ÖPNV-Qualität im Abendverkehr (SVZ II, Mo.-Fr.) - Anbindung Stadtzentren und ausgewählte Referenzziele -.....	111
14	ÖPNV-Qualität im Samstagverkehr (NVZ I, Sa.) - Anbindung Stadtzentren und ausgewählte Referenzziele -.....	113
15	Mängel und Defizite im ÖPNV	141
16	Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der ÖV-Nachfrage	152



17	Durchschnittliche Streckennachfrage Bus, Straßenbahn, Stadtbahn und SPNV – Gelsenkirchen Nord (Verkehrsmodell Prognose-Matrix 2020).....	166
18	Durchschnittliche Streckennachfrage Bus, Straßenbahn, Stadtbahn und SPNV – Gelsenkirchen Süd (Verkehrsmodell Prognose-Matrix 2020).....	166
19	Differenznetz Nord.....	167
20	Differenznetz Süd.....	167
21	Zielkonzept 2015+.....	225

Abkürzungsverzeichnis

Abk.	Abkürzung
abs.	absolut
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.
AG NVP	Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan
AöR	Anstalt des öffentlichen Rechts
AST	AnrufSammelTaxi
AT	Aufgabenträger
BA	Bauabschnitt
B+R	Bike-and-Ride
Bf.	Bahnhof
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BMB	Beirat für Menschen mit Behinderung
BO	Bochum
BOT	Bottrop
BOGESTRA	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, Bochum
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz
BV	Bezirksvertretung
BVR	Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
BZ	Brennstoffzelle
CE	CityExpress
CSS	Customer Satisfaction Surveys (Kundenzufriedenheits- befragung, subjektiv)
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DFI	Dynamisches Fahrgastinformationssystem

DO	Dortmund
DPM	Direct Performance Measure (Unmittelbare Leistungsmessung)
E	Essen
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (europäischer Abgasstandard für Busse und Lastkraftwagen)
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EVAG	Essener Verkehrs-Aktiengesellschaft
EW	Einwohner
EW/km ²	Einwohner pro Quadratkilometer
Fg.	Fahrgast bzw. Fahrgäste
FNP	Flächennutzungsplan
FT	Feiertag
Fz.	Fahrzeug
GE	Gelsenkirchen
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GL	Gelenkbus
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf.	Hauptbahnhof
HER	Herne
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGVP	Integrierter Gesamtverkehrsplan
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke



Kfz	Kraftfahrzeug
KöR	Kooperation östliches Ruhrgebiet
LDS	Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf
LEP	Landesentwicklungsplan
LPIG	Landesplanungsgesetz NRW
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
m	Meter
min	Minuten
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo. – Fr.	Montag bis Freitag
MSS	Mystery Shopping Surveys (Messungen mit Testkunden)
NE	NachtExpress
NF	Niederflur
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
OB	Oberhausen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden; Bus, Straßenbahn, Stadtbahn) <i>(synonyme Verwendung der Begriffe ÖPNV und ÖSPV im NVP Gelsenkirchen)</i>
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr <i>(siehe Defini- tion „ÖPNV“)</i>
ÖV	Öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Verkehr)
P+R	Park-and-Ride

PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
ROG	Raumordnungsgesetz
RVR	Regionalverband Ruhr
S	S-Bahn
Sa	Samstag
SB	SchnellBus (früher auch „StädteSchnellBus“)
SL	Standardlinienbus
SPNV	schienengebundener Personennahverkehr
So	Sonntag
StePIA	Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss
StOAG	Stadtwerke Oberhausen AG, Oberhausen
SVZ	Schwachverkehrszeit
TB	TaxiBus
TFT	Thin Film Transistor („Dünnschichttransistor“); Display-Technologie für LCD, auch „active matrix display“ genannt
U	U-Bahn (Stadtbahn)
V (bzw. Vest, Vestische)	Vestische Straßenbahnen GmbH, Herten
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln



VRR AöR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZV	Zweckverband

Definitionen für einheitlich verwendete Begriffe im Nahverkehrsplan

Verbundbeförderungsfälle (Personenfahrten, ÖV-Fahrten)

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

Linienbeförderungsfälle (Einsteiger¹)

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

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- gesamter öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- öffentlicher Personennahverkehr (Bus/ Straßenbahn/ Stadtbahn); *synonyme Verwendung der Begriffe ÖPNV und ÖSPV im NVP Gelsenkirchen*

Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)

- straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr (*siehe Definition „ÖPNV“*)

Schiene personennahverkehr (SPNV)

- schienengebundener Personennahverkehr

Binnenverkehr

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

Quell-/Zielverkehr

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

¹ Die Begriffe „Einsteiger“, „Aussteiger“ und „Umsteiger“ sind hier als technische Begriffe zu verstehen und sind somit ohne generische Wertung.



Durchgangsverkehr

- Als Durchgangsverkehr bezeichnet man den Verkehr, der in der betrachteten Verkehrszelle (hier: Stadtgebiet Gelsenkirchen) weder beginnt noch endet, jedoch über die Zelle führt.

Erschließungsqualität

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

Bedienungsqualität

- Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes (Betriebszeitraum 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 der Erschließungs- und Bedienungsqualität, der Verbindungsqualität sowie der Umsteigehäufigkeit.

„stufenfrei“

- geringer Höhenunterschied und Spalt zwischen Fahrzeugboden und Bahn-/ Bussteig

Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Gelsenkirchen wurde im September 2007 begonnen. Der Prozess der Fortschreibung ist durch eine intensive Abstimmung in zwei Arbeitsgremien gekennzeichnet.

Die **Steuerungsgruppe** setzt sich neben dem Stadtdirektor, den verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprechern der Fraktionen von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen und dem Senioren- und Behindertenbeauftragten aus der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA) und der Vestischen Straßenbahnen GmbH (VESTISCHE) sowie dem Referat Verkehr in Funktion des Aufgabenträgers zusammen.

Die dazugehörige **Arbeitsgruppe NVP** (AG NVP) wird durch Vertreterinnen und Vertreter der Fachreferate Stadtplanung und Wirtschaftsförderung sowie durch die ebenfalls örtlich agierenden Verkehrsunternehmen Essener Verkehrs AG (EVAG) und BVR Busverkehr Rheinland GmbH ergänzt.

Ein Meilenstein der ersten Arbeitsphase waren die Workshops „Stadtentwicklung und NVP“ sowie „Stärken und Schwächen“ am 21.02.2008. Im November 2008 wurden in einer ersten Sitzungsrunde die Bezirksvertretungen beteiligt.

Im Oktober 2009 folgte ein weiterer Workshop zur Erarbeitung der Qualitätsstandards unter Einbeziehung des KÖR-Entwurfs zur Festlegung von Qualitätsstandards.

Die auf Grundlage der Analyse entwickelten Planungsansätze wurden im Rahmen verschiedener AG-Sitzungen gemeinsam mit der Stadt und den Verkehrsunternehmen erörtert. Zur Klärung von Einzelfragen/ -themen, insbesondere im Hinblick auf die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes sowie der ÖPNV-Infrastruktur, wurden im Vorfeld bilaterale Arbeitsgespräche mit der BOGESTRA und der Vestischen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Diskussionen wurden im Juni 2010 der Steuerungsgruppe vorgestellt.

Ein „ÖPNV-Hearing“ im Oktober 2010 sollte weiteren ÖPNV-interessierten Gruppen die Möglichkeit geben, sich über den Prozess des NVP sowie das geplante Entwicklungskonzept zu informieren. Geladen waren neben den Mitgliedern der Steuerungsgruppe auch Angehörige der anderen im Rat der Stadt Gelsenkirchen vertretenen Parteien bzw. politischen Gruppierungen (Linke, FDP, pro NRW, BIG und AUF GE), die Bezirksbürgermeister, die Fraktionsvorsitzenden von SPD und CDU aus den fünf Bezirksparlamenten sowie die Mitglieder des Beirates für Menschen mit Behinderungen und die Mitglieder der AG Barrierefreies Planen und Bauen.

Die Nachbar-Aufgabenträger wurden in einem Informationsgespräch am 14.12.2010 in den Prozess einbezogen. Darüber hinaus wurden der Fahrgastverband ProBahn und der Verkehrsclub Deutschland VCD im Rahmen eines Informationsgesprächs ebenfalls am 14.12.2010 beteiligt.

Im Zeitraum Februar bis April 2011 wurde ein umfassendes Beteiligungsverfahren mit den Bezirksvertretungen, den städtischen Fachausschüssen, den Verkehrsunternehmen, den Nachbar-Aufgabenträgern, den Nachbarstädten und relevanten Trägern öffentlicher Belange durchgeführt. Zusätzlich zu dem gesetzlich vorge-

schriebenen Anhörungsverfahren wurde der Entwurf des NVP vom 31.03.2011 bis zum 25.04.2011 auf der Homepage der Stadt Gelsenkirchen veröffentlicht und der Öffentlichkeit so die Möglichkeit gegeben, Anregungen und Hinweise zu geben.

Am 14.07.2011 wurde der Nahverkehrsplan im Rat der Stadt Gelsenkirchen beschlossen.



*Tabelle 1:
Eckpunkte im Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stadt Gelsenkirchen*

02.04.2007	Steuerungsgruppe
03.05.2007	AG NVP
20.06.2007	AG NVP
28.08.2007	AG NVP (Auftaktsitzung mit Gutachter PGN – Planungsgruppe Nord, Kassel)
04.09.2007	Steuerungsgruppe
04.12.2007	AG NVP
13.02.2008	AG NVP
21.02.2008	Workshops „Stadtentwicklung und NVP“ und „Stärken und Schwächen“
06.05.2008	AG NVP
29.10.2008	AG NVP
11.11.2008	BMB
11.11.2008	BV West
11.11.2008	BV Süd
12.11.2008	BV Mitte
12.11.2008	BV Ost
13.11.2008	BV Nord
19.11.2008	StePIA
20.11.2008	VBA
05.03.2009	AG NVP
07.07.2009	Steuerungsgruppe
08.10.2009	Workshop „Qualitätsstandards“
23.02.2010	AG NVP
12.05.2010	AG NVP
17.06.2010	AG NVP
30.06.2010	Steuerungsgruppe
21.10.2010	„Hearing NVP“
22.10.2010	AG NVP
09.12.2010	AG NVP
14.12.2010	Informationsgespräch Nachbar-Aufgabenträger
14.12.2010	Informationsgespräch ProBahn und VCD
08.02.2011	BV Süd
08.02.2011	BV West

08.02.2011	BMB
09.02.2011	BV Mitte
09.02.2011	BV Ost
10.02.2011	BV Nord
10.02.2011	BfS (Beirat für Senioren)
16.02.2011	StePla
17.02.2011	VBA
15.06.2011	BV Mitte
15.06.2011	BV Ost
15.06.2011	BfS
16.06.2011	BV Nord
21.06.2011	BV West
21.06.2011	BV Süd
21.06.2011	BMB
30.06.2011	VBA
14.07.2011	Rat der Stadt Gelsenkirchen



Die Bestandsaufnahme erfolgt auf der Grundlage der im Zeitraum der Bearbeitung der Analyse zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans verfügbaren, aktuellen Daten und Informationen. Diese weisen infolge der unterschiedlichen Erfassungszyklen verschiedene Arbeitsstände auf. In Tabelle 2 sind die Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme und deren Arbeitsstände tabellarisch zusammengefasst. Die Analyse des ÖPNV-Angebotes erfolgt auf Grundlage des Fahrplanstandes Januar 2009. Die Analyse der ÖPNV-Infrastruktur wurde auf Grundlage der im Jahr 2008 durchgeführten Ortsbesichtigungen sowie den zum Arbeitsbeginn zur Verfügung gestellten Unterlagen und Daten durchgeführt.

Die Aufstellung der Kapitel 3 und 4 (mit Ausnahme des Kapitels 3.5) erfolgte durch die Planungsgruppe Nord (PGN), die Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult hat diese Kapitel ab Sommer 2008 aktualisiert und ergänzt.

Das Kapitel 7.2 „Finanzierung des ÖPNV in Gelsenkirchen“ wurde von der Abteilung „Beteiligungssteuerung“ (Ref. 3/2 – Verwaltungskoordination) der Stadt Gelsenkirchen zugearbeitet.

Alle übrigen Kapitel wurden durch die Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult erstellt.

Tabelle 2: Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme und Stichtag

Arbeitsgrundlage	Stichtag
Daten zur Raumstruktur	Datenstand 2008 bzw. 2009
Daten der Verkehrsunternehmen	Daten zur Fahrzeug-Infrastruktur, Liniendaten etc. mit Datenstand Herbst 2010 Daten zur Haltestellen-Infrastruktur mit Datenstand Herbst 2007 bis Frühjahr 2008, einzelne Aktualisierungen
ÖPNV-Angebot	Fahrplan Stadt Gelsenkirchen Januar 2009 ²
Verkehrsnachfragedaten	Fahrgasterhebungen BOGESTRA 2001 – 2007 (Linie 301 und Linie U 11 (<i>ehemals U 17</i>) Frühjahr 2008, Linie 383 Winter 2008) Fahrgasterhebung Vestische 2008 SPNV: VRR-Erhebung 2006

² Maßgebliche Änderungen zum Fahrplan 2010 werden übernommen und entsprechend gekennzeichnet.

1 Rahmenvorgaben

1.1 Gesetzliche Grundlagen

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

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

Diese Gesetze befinden sich seit einigen Jahren in verschiedenen Novellierungsverfahren. Nachfolgend werden ihre Inhalte und Ziele sowie ggf. die zu erwartenden Neuerungen dargestellt.

1.1.1 Anforderungen des ÖPNV-Gesetzes in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Im „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“ (ÖPNVG NRW) hat der Landtag die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) festgelegt; es werden die Aufgabenträgerschaft sowie die Finanzverantwortung geregelt.

Das ÖPNVG NRW entstand aus dem Gesetz zur Regionalisierung des SPNV sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NRW – RegG NRW). Im Jahr 1996 wurde den Kreisen und kreisfreien Städten mit dem RegG NRW erstmals die Aufgabenträgerschaft für den ÖSPV und den Zweckverbänden für den SPNV übertragen.

Ab dem 01. Januar 2003 ersetzte das ÖPNVG NRW das RegG NRW. Es definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge und bestätigt die bestehenden Aufgabenträgerschaften. Zu den wesentlichen Aufgaben gehören weiterhin die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, um eine angemessene ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung zu gewährleisten.

Das ÖPNVG NRW ist inzwischen grundlegend novelliert worden. Die Landesregierung hat ab dem 01. Januar 2008 umfangreiche Änderungen bei der Aufgabenstruktur und der Mittelverteilung für den ÖPNV vorgesehen. Zu den wesentlichsten Änderungen gehört die Bündelung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV, die Zentralisierung der Förderzuständigkeiten auf drei Kooperationsräume sowie eine Pauschalierung der gesamten ÖPNV-Förderung.

Bestandteil der Pauschalierung ist auch die Überführung der bisher bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a Personenbeförderungsgesetz) an die Verkehrsunternehmen in die ÖPNV-Pauschale an die Aufgabenträger des ÖPNV (§ 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW) mit Wirkung ab dem Jahr 2011.

Seit Inkrafttreten des ÖPNVG NRW im Jahre 1995 hat die kreisfreie Stadt Gelsenkirchen die Aufgabenträgerschaft für den lokalen ÖPNV. Verantwortlich für Planung, Ausführung und Ausgestaltung des SPNV ist nach oben aufgeführter Definition die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR).

Nach den §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW ist die Stadt Gelsenkirchen als Aufgabenträger dazu angehalten, zur Sicherung und 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 zugrunde 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 Linien genehmigungen (zuständige Genehmigungsbehörde für die Stadt Gelsenkirchen ist die Bezirksregierung Münster). Zum anderen dient der Nahverkehrsplan der politischen Willensbildung der Stadt Gelsenkirchen und zugleich auch der verkehrswerberechtlichen Absicherung (Konzessionserteilung).

Des Weiteren haben die Festlegungen im NVP direkte Auswirkungen bei der Bewilligung verschiedenster im ÖPNVG NRW ausgewiesener Fördermöglichkeiten. 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 mögliche zukünftige Wettbewerbsverfahren. 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. Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten, Qualifikationsstandards für das im ÖPNV eingesetzte Fahrpersonal) getroffen werden.

Nach dem ÖPNVG NRW ist es eine kommunale Pflichtaufgabe für die Stadt Gelsenkirchen, den Nahverkehrsplan aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben.



1.1.2 Anforderungen der EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Entwicklung des EU-Rechtes

Nachdem das Bundesverwaltungsgericht am 19. Oktober 2006 entschieden hat, dass die Verordnung (EWG) 1191/69 nur bei gemeinwirtschaftlichen Konzessionen nach § 13a PBefG Anwendung findet, kommt dieser Verordnung auf dem Gebiet der Stadt Gelsenkirchen keine Bedeutung zu, da die Verkehrsunternehmen ihre Leistungen ausnahmslos aufgrund eigenwirtschaftlicher Konzessionen erbringen. Für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, mit denen die Verkehrsunternehmen betraut sind, erhalten sie Ausgleichsleistungen, die anhand der vier Kriterien ermittelt werden, die der EuGH in seinem Urteil vom 24.07.2003 in der Rechtssache Altmark Trans aufgestellt hat.

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 23. Oktober 2007 die Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 beschlossen. Sie ist am 03. Dezember 2009 in Kraft getreten und gilt zu diesem Zeitpunkt unmittelbar in jedem EU-Mitgliedsstaat. Der Artikel 1 definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

„Zweck dieser Verordnung ist es festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte. Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden.“

Nach einer Übergangszeit von bis zu 15 Jahren, in der die bisherigen Dienstleistungsaufträge (Beträuerungen) weiterhin gültig sind, hat eine Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße nach Maßgabe der Verordnung zu erfolgen. Dabei wird den Aufgabenträgern grundsätzlich ein Wahlrecht zwischen Selbsterbringung, Direktvergabe an einen internen Betreiber oder der Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens eingeräumt.

Der Rat der Stadt Gelsenkirchen hat am 15. Dezember 2005 einen Beschluss zur Betrauung der das Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen gefasst, der mit Ratsbeschluss vom 13. Dezember 2007 konkretisiert wurde und eine Befristung bis zum 31.12.2019 enthält. Auf Empfehlung des VRR ist eine weitere Konkretisierung der Betrauung vom Rat in seiner Sitzung am 08. Oktober 2009 beschlossen worden.

Umsetzung in nationales Recht

Das Personenbeförderungsgesetz ((PBefG) - ursprünglich vom 21.03.1961, in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990) - beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im ÖSPV sowie für das Genehmigungsverfahren. Hier wird zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen unterschieden.

Seite | 4

Die Notwendigkeit einer Anpassung des PBefG aufgrund der Reform des EU-Rechts wird derzeit auf nationaler Ebene diskutiert.

1.1.3 Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest (§8, Absatz 1).

In §8, Absatz 3 des PBefG heißt es:

„Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger ... und mit den Verkehrsunternehmern ...für eine Integration der Nahverkehrsbedien-
nung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen. Sie hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustandegekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmern führt. Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger soweit vorhanden anzuhören. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. ...“

Deutlich wird in diesem Zusammenhang die Bedeutung des Nahverkehrsplans für die Genehmigungsbehörde, darüber hinaus kommt der kooperative Ansatz im gesetzlich geforderten Zusammenwirken der verschiedenen Akteure bei der Erstellung des Nahverkehrsplans als Instrument zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedien-
ung zum Ausdruck.

Seit der durch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) 2002 ausgelösten Novellierung des PBefG kommt dem Nahverkehrsplan darüber hinaus eine wichtige Funktion als Umsetzungsinstrument einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV zu.

Gemäß § 12, Abs. 1 PBefG soll der Antrag auf Erteilung einer Liniengenehmigung eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3) enthalten. Die Liniengenehmigung kann versagt



werden, wenn der beantragte Verkehr nicht mit dem Nahverkehrsplan im Einklang steht (§ 13, Abs. 2a PBefG).

Die am 3. Dezember 2009 in Kraft getretene EU-Verordnung 1370/2007, die dem PBefG rechtlich vorgeordnet ist, enthält einige Divergenzen mit der gegenwärtigen Ausgestaltung des nationalen Rechtsrahmens. Da deren rechtliche Lösung noch nicht abschließend geklärt ist, steht eine Anpassung des PBefG an den geänderten europarechtlichen Rahmen derzeit noch aus.

1.1.4 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Durch das GVFG gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

Im Rahmen des „Bundesprogramms“ können Investitionen in ÖPNV-Schieneverkehrswege in Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten über 51,3 Mio. EUR gefördert werden.

ÖPNV-Investitionen unter 51,3 Mio. EUR zuwendungsfähiger Kosten werden nach dem ÖPNVG NRW gefördert. Zur Finanzierung dieser Maßnahmen setzen die Länder GVFG-Bundesmitten ein.

Bund und Länder überprüfen bis Ende 2013, in welcher Höhe die den Ländern zur Aufgabenerfüllung zugewiesenen Finanzierungsmittel noch angemessen und erforderlich sind. Ab dem 01. Januar 2014 (bis 2019) entfällt die aufgabenbezogene Zweckbindung; eine „investive Zweckbindung“ bleibt jedoch bestehen.

1.1.5 Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)

Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)³ vom 27.04.2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

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

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

- „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere

³ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i.d.Fassung vom 1. Mai 2002.

gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

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

1.2 Übergeordnete Ziele und Grundsätze 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 Regionalplänen (früher Gebietsentwicklungspläne) für die einzelnen Regierungsbezirke detailliert dargestellt.

Die Gestaltung des ÖPNV in Gelsenkirchen orientiert sich an diesen Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung und unterstützt deren Grundsätze und Zielsetzungen. Im Nahverkehrsplan sind die Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen zu beachten und zu berücksichtigen. Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten der Stadt sind grundsätzlich mit den Zielen und Vorgaben der Nahverkehrsplanung abzustimmen.

1.2.1 Regionaler Flächennutzungsplan der Städteregion Ruhr (RFNP)

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

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

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



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

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

- die vorhandene Infrastruktur ist effektiv zu nutzen, um so Verkehr zu vermeiden bzw. zu reduzieren
- die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur ist zu erhalten und zu verbessern
- dem Ausbau vorhandener Verkehrsinfrastruktur ist grundsätzlich Vorrang vor dem Neubau zu geben
- dem Ausbau der Schiene ist grundsätzlich Vorrang vor dem Ausbau der Straße zu geben
- Sicherung einer großräumigen Erreichbarkeit in der Region (die ÖPNV-Netze sind zu verknüpfen und regional aufeinander abzustimmen)
- Stärkung des Umweltverbundes
- Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -optimierung als Ziele von Verkehrskonzepten

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

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

1.2.2 Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW (IGVPG)

Das Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung regelt die Aufstellung und Fortschreibung der Bedarfs- und Ausbaupläne für den ÖPNV.

Seite | 8

Auf Grundlage dieses Gesetzes wurde im Frühjahr 2006 ein übergreifender Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan NRW verabschiedet, der die in der Vergangenheit entwickelten sektoralen Pläne für die einzelnen Verkehrsträger (z.B. ÖPNV-Bedarfsplan NRW, Landesstraßenbedarfsplan NRW) ersetzt (§3, Abs.1 IGVPG NRW). Dieser systemübergreifende Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan zielt auf eine Vernetzung der Verkehrsträger sowie eine Zusammenführung aller entsprechenden Bedarfspläne zu einem übergreifenden Gesamtverkehrsplan.

Folgende Schienenbauvorhaben mit Relevanz für die Stadt Gelsenkirchen wurden im Rahmen der Erstellung des Integrierten Gesamtverkehrsplans des Landes NRW bewertet:

- S-Bahn-Ausbau von Essen Hbf. nach Dortmund, Lütgendortmund
- Ausbau Essen, Dellwig Ost – Recklinghausen Hbf. auf Teilabschnitten (Voraussetzung zur Reaktivierung der „Hertener Bahn“, zweigleisiger Ausbau einschließlich Brückenbauwerke)

Beide Maßnahmen wurden als Vorhaben der Stufe 2 im Rahmen des IGVP eingestuft. Diese sind definiert als Vorhaben, deren mögliche Realisierung im Zeitraum nach 2015 liegt und die im Rahmen einer Fortschreibung des IGVP neu bewertet werden sollen.

1.2.3 VRR-Nahverkehrsplan Schiene

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

Die Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NW) vom 19.06.2007 und die infolge dessen umfangreichen –sowohl politisch als auch organisatorisch- strukturellen Änderungen, des Weiteren die grundlegend geänderten Mobilitätsanforderungen der Fahrgäste im SPNV, machten eine Neuaufstellung des Nahverkehrsplans über den Schienenpersonennahverkehr im Verbundraum erforderlich. Für die Stadt Gelsenkirchen sieht der im Herbst 2009 verabschiedete VRR Nahverkehrsplan keine wesentlichen, unter wirtschaftlichem Aspekt realisierbaren, Änderungen im Angebot vor.



2 Raumstrukturanalyse

2.1 Stadtstruktur und räumliche Verflechtungen

Die Stadt Gelsenkirchen ist Teil der Emscher-Lippe-Zone im nördlichen Ballungskern des Rhein-Ruhr-Verdichtungsraums. Sie ist kreisfreie Stadt im Regierungsbezirk Münster und liegt mit rund 260.000 Einwohnerinnen und Einwohnern derzeit auf Rang 11 der 29 Großstädte Nordrhein-Westfalens. Gemäß Landesentwicklungsplan NRW ist Gelsenkirchen Mittelzentrum. Aufgrund seiner Lage im Rhein-Ruhr-Verdichtungsraum steht Gelsenkirchen im interkommunalen Wettbewerb mit den benachbarten Mittel- und Oberzentren.⁴

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

Die Stadt Gelsenkirchen umfasst fünf Stadtbezirke, welche wiederum in 18 Stadtteile untergliedert sind. Die Stadt in ihren heutigen Grenzen ist das Ergebnis mehrerer Gebietsreformen, die letzte im Jahr 1975, in deren Verlauf die kreisfreien Städte Gelsenkirchen und Buer sowie die Gemeinde Horst zusammengelegt wurden. Hierin liegt die bis heute ausgeprägte polyzentrische Siedlungsstruktur und die teilweise noch stark ausgebildete Eigenständigkeit einiger Stadtteilzentren begründet. Kleinräumige Verflechtungen zwischen einzelnen Stadtteilen haben bis heute Bestand.⁵ Diese Struktur stellt besondere Anforderungen an die Nahverkehrsplanung, da sowohl die Anbindung der Stadtteile an die Hauptzentren als auch die Verbindung der Stadtteile untereinander gewährleistet werden muss.

Die Stadtstruktur ist durch eine „Nord-Süd-Differenzierung“ gekennzeichnet, welche durch den Rhein-Herne-Kanal und die Emscher als „naturräumliche Zäsuren“ noch unterstrichen wird. Während die Stadtbereiche südlich des Kanals dicht besiedelt sind und eher großstädtischen Charakter aufweisen, ist der Norden noch geprägt von der industriellen Vergangenheit.

⁴ Quelle: CIMA GmbH: Einzelhandelskonzept für die Stadt Gelsenkirchen; Bonn im November 2004.

⁵ ebenda

2.2 Einwohnerstruktur und Einwohnerverteilung

Die Stadt Gelsenkirchen erstreckt sich auf einer Fläche von rund 105 km² und erreicht eine Gesamtbevölkerung von etwa 260.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die Bevölkerung der Stadt verteilt sich auf 18 Stadtteile mit Bevölkerungszahlen in einer Spannweite zwischen 3.500 und 35.000 Menschen.⁶

Seite | 10

Die durchschnittliche Einwohnerdichte von rund 2.500 EW/km² entspricht in etwa der durchschnittlichen Einwohnerdichte der Städte der Region⁷ von etwa 2.550 EW/km² (Stand: 2003). Hierbei sind die starken strukturellen Unterschiede zwischen den Bereichen südlich des Rhein-Herne-Kanals (mit Ausnahme der Stadtteile Schalke-Nord und Heßler) und den im Norden gelegenen Stadtgebieten (mit Ausnahme von Erle) zu beachten. Während die Einwohnerdichte in den dicht bebauten und besiedelten Siedlungsschwerpunkten in Innenstadtnähe zwischen 5.600 und annähernd 7.000 EW/km² liegt, schwanken die Zahlen in den nördlichen und östlichen Randbereichen zwischen ca. 550 und etwa 2.000 EW/km². Auch im restlichen Stadtgebiet unterliegen die Zahlen starken Schwankungen. Insgesamt gibt es ein deutliches Süd-Nord-Gefälle über das gesamte Stadtgebiet.

Die Siedlungsschwerpunkte innerhalb der Stadt Gelsenkirchen sind der nördliche Stadtteil Buer (34.130 EW), der Stadtteil Erle (26.719 EW) sowie der nordöstlich der Altstadt gelegene Stadtteil Bulmke-Hüllen (23.586 EW). Zu den Stadtbereichen mit den geringsten Einwohnerzahlen zählen die Stadtteile Resser Mark (3.587 EW), Neustadt (4.401 EW) und Schalke-Nord (4.521 EW).

Karte 1: Raum- und Bevölkerungsstruktur (Stand 2009)

⁶ Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen: Bevölkerungsstatistik (Datenstand Dezember 2009); Bevölkerung am Ort der Hauptwohnungen

⁷ Quelle: Stadt Essen/PNG Kassel: Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Essen 2000-2012. Regionalvergleich 2005. Im Rahmen des Regionalvergleiches wurden für den Zeitraum 1995 – 2003 zehn Städte untersucht: die Kernstädte des Ruhrgebietes (Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen), die sog. „Flügelstädte“ Dortmund und Duisburg sowie die Rheinstädte Düsseldorf und Köln.



Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

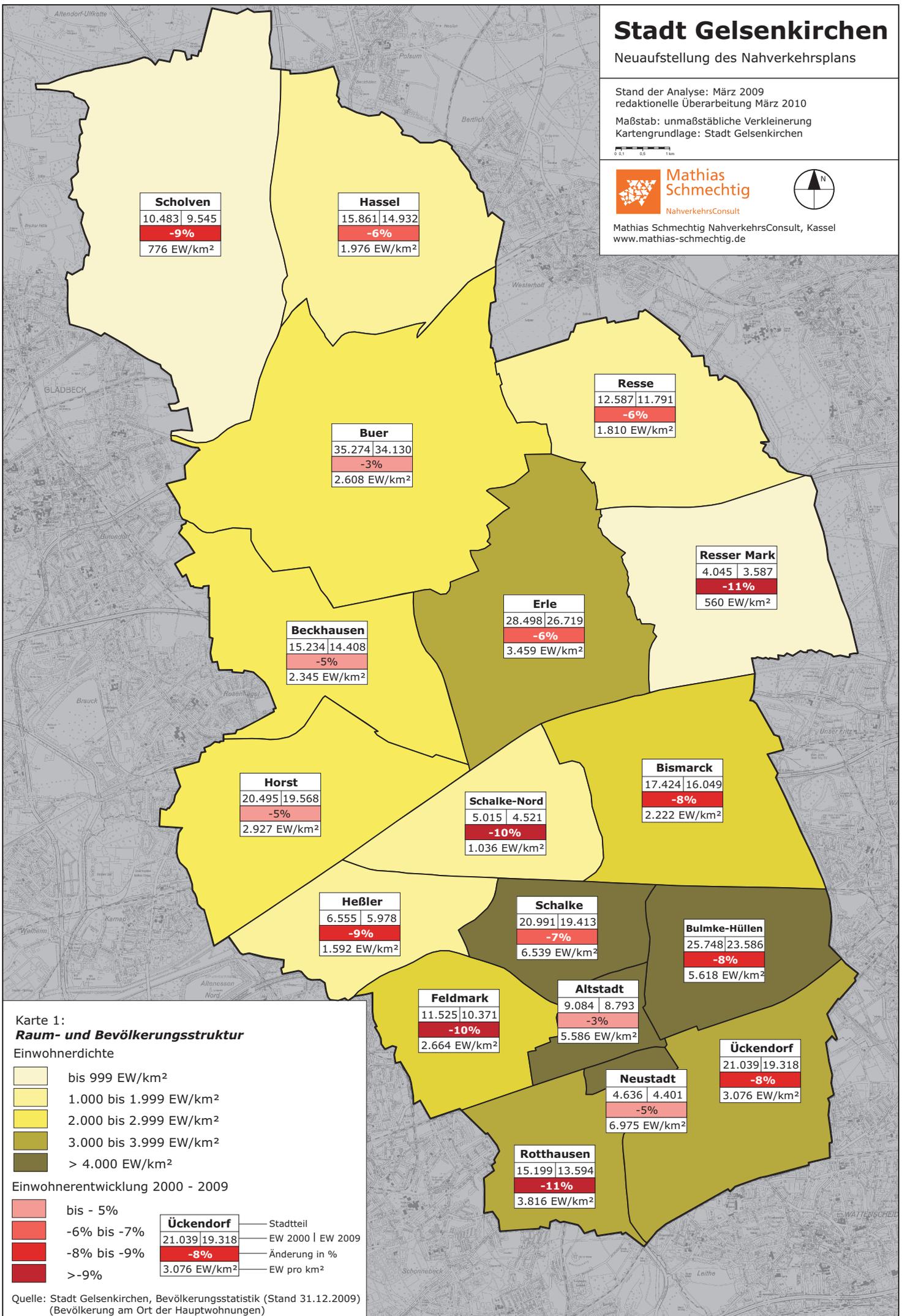
Stand der Analyse: März 2009
redaktionelle Überarbeitung März 2010

Maßstab: unmaßstäbliche Verkleinerung
Kartengrundlage: Stadt Gelsenkirchen

0 0,5 1 km



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de



Karte 1:
Raum- und Bevölkerungsstruktur

Einwohnerdichte

- bis 999 EW/km²
- 1.000 bis 1.999 EW/km²
- 2.000 bis 2.999 EW/km²
- 3.000 bis 3.999 EW/km²
- > 4.000 EW/km²

Einwohnerentwicklung 2000 - 2009

- bis - 5%
- 6% bis -7%
- 8% bis -9%
- >-9%

Ückendorf	— Stadtteil
21.039 19.318	— EW 2000 EW 2009
-8%	— Änderung in %
3.076 EW/km ²	— EW pro km ²

Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Bevölkerungsstatistik (Stand 31.12.2009)
(Bevölkerung am Ort der Hauptwohnungen)

Tabelle 3: Fläche und Bevölkerung nach Stadtbezirken⁸ (Stand 31.12.2009)⁹

Stadtteil/ Stadtbezirk	Bevölkerung 2009 [EW]		Bevölkerungs- entwicklung 2000-2009 in %	Fläche [m ²] absolut	Bev.- Dichte [EW/km ²]
	absolut	% v. Stadt			
GE-Mitte	88.711	34,0 %	-7,9 %	28,0	3.171
GE-Nord	58.607	22,5 %	-4,9 %	32,9	1.779
GE-West	33.976	13,0 %	-4,9 %	12,8	2.649
GE-Ost	42.097	16,1 %	-6,7 %	20,6	2.039
GE-Süd	37.313	14,3 %	-8,7 %	10,5	3.562
Gesamtstadt	260.704	100,0 %	-6,8 %	104,9	2.486

Die Bevölkerungsentwicklung ist seit der Wanderungsgewinne Ende der 1980er bzw. Anfang der 1990er Jahre stetig rückläufig (ca. minus 12,3 % seit 1992). Während die Bevölkerungsverluste über Jahre relativ konstant waren, ist der Bevölkerungsrückgang in den letzten Jahren erneut angestiegen (ca. minus 3,1 % seit 31.12.2006).¹⁰ Geschuldet ist dies dem mittlerweile wieder deutlich negativen Wanderungssaldo sowie dem weiterhin negativen natürlichen Saldo. Im Vergleich zu anderen deutschen Städten der gleichen Größenordnung sowie mit entsprechender Zentralität und Struktur weist Gelsenkirchen seit Jahren überdurchschnittlich hohe Bevölkerungsverluste auf. Vergleichbare Werte zeigte in der Vergangenheit lediglich die Stadt Chemnitz.¹¹

Die Bevölkerungszahl Gelsenkirchens ist seit dem Vergleichsjahr 2000 um etwa 6,8 % (ca. 19.100 EW) zurückgegangen. Die größten Verluste hatten neben der Resser Mark (minus 11,3 %) die direkt an die zentralen Bereiche angrenzenden Stadtteile Rotthausen (minus 10,6 %), Feldmark (minus 10,0 %) und Schalke-Nord (minus 9,9 %). Sowohl die Altstadt als auch Buer bleiben mit jeweils minus 3,2 % deutlich unterhalb des städtischen Durchschnitts. Keiner der Stadtteile hatte während des betrachteten Zeitraums Einwohnerzuwächse.

Die Bevölkerungsstruktur Gelsenkirchens unterscheidet sich hinsichtlich der Altersgruppenverteilung nicht wesentlich von der anderer Städte. Der Anteil der unter 18-jährigen entspricht in etwa dem bundesweiten Durchschnitt von 16,7 % und liegt leicht unter dem Durchschnittswert für NRW (17,7 %). Der Anteil der über

⁸ Bevölkerung am Ort der Hauptwohnungen.

⁹ Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen: Bevölkerungsstatistik (Datenstand Dezember 2009).

¹⁰ Quelle: Stadt Gelsenkirchen: Zeitreihen: Bevölkerung Stadt Gelsenkirchen, Stand 07.05.2007.

¹¹ Quelle: Deutscher Städtetag: Vergleichende Großstadtstatistik, Datenstände 2003 bis 2007.

65-jährigen ist in Gelsenkirchen mit 21,1 % etwas höher als im Regelfall in der Bundesrepublik (20,4 %) bzw. im restlichen Nordrhein-Westfalen (20,2 %).¹²

2.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerbeziehungen

In der Stadt Gelsenkirchen waren zum 31.12.2008 insgesamt 73.682 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte¹³ am Wohnort gemeldet.¹⁴ Im Vergleich zum Jahr 2000 ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten um rund 6.300 zurückgegangen.¹⁵

Die Pendlerstatistiken der Bundesagentur für Arbeit geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr zwischen den einzelnen Städten des Ruhrgebietes. Diese Statistiken weisen allerdings nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (ohne Beamtinnen und Beamte, Selbständige, etc.)¹⁶ aus. Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können aus diesen Statistiken nicht abgeleitet werden.

Die Pendlerströme zeigen starke Verflechtungen mit den angrenzenden Nachbarstädten auf. So hat ein Großteil der Einpendelnden nach Gelsenkirchen ihren Wohnsitz in Essen, Gladbeck und Bochum (jeweils mehr als 3.000 Einpendelnde pro Tag), die Hauptziele der Berufsauspendelnden aus Gelsenkirchen sind Essen und Bochum.

Aufgrund der räumlichen Nähe zu den beiden Oberzentren und Arbeitsplatzmagneten Essen und Bochum weist Gelsenkirchen einen Auspendlerüberschuss auf. Im Jahr 2008 pendelten rund 3.200 Beschäftigte mehr aus dem Mittelzentrum heraus, als einpendelten.¹⁷ Dies ist eine Entwicklung der letzten 15 Jahre. Ein Vergleich mit den anderen Ruhrgebietsstädten bzw. -kreisen verdeutlicht, dass lediglich in Gelsenkirchen und Duisburg die Zahl der Auspendelnden seit 1991 deutlich stärker angestiegen ist als die Zahl der Einpendelnden. In Gelsenkirchen ist der positive

¹² Quellen:
Homepage Stadt Gelsenkirchen: Bevölkerungsstatistik (Datenstand Dezember 2009);
Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Regionalstatistiken; Datenstand 31.12.08
([https://www.regionalstatistik.de/genesis/online/...](https://www.regionalstatistik.de/genesis/online/)).

¹³ Zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer einschließlich der Auszubildenden, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig sind oder für die von den Arbeitgebern Beitragsanteile zu entrichten sind. Aus dieser Abgrenzung ergibt sich, dass in der Regel alle Arbeiterinnen und Arbeiter sowie alle Angestellten von der Sozialversicherungspflicht erfasst werden. In wenigen Fällen besteht auch für Selbstständige eine Versicherungspflicht. Unbezahlt mithelfende Familienangehörige und Beamte zählen grundsätzlich nicht zu dieser Gruppe. (Definition Statistisches Bundesamt Deutschland)

¹⁴ Quelle: Stadt Gelsenkirchen: Statistikatlas 2008: Arbeitsmarkt (Stand 31.12.2008).

¹⁵ Quelle: Stadt Gelsenkirchen: Beschäftigtenstatistik (Datenstand Dezember 2000).

¹⁶ Pendler ohne Bildungs- und Ausbildungspendler.

¹⁷ Quelle: Regionalverband Ruhr (RVR): RVV-Statistik: http://www.rvr-online.de/publikationen/downloads/klima-4/bindata/EwtPendler_08_Tab.pdf;
Datenstand 30.06.2008.



Saldo des Jahres 1991 (+ 2.600) mittlerweile deutlich ins Negative (- 3,200) abgerutscht.¹⁸

Tabelle 4: Wichtige Pendlerbewegungen über die Stadtgrenze (> 500 Pendlerbewegungen)¹⁹

Auspendelnde aus GE	Anzahl	Einpindelnde nach GE	Anzahl
Essen	8.819	Essen	3.781
Bochum	4.533	Gladbeck	3.667
Herne	2.534	Bochum	3.388
Bottrop	1.953	Herne	2.332
Gladbeck	1.932	Bottrop	2.205
Düsseldorf	1.727	Herten	2.169
Dortmund	1.606	Dorsten	1.861
Duisburg	1.473	Marl	1.781
Herten	1.295	Recklinghausen (Stadt)	1.490
Marl	1.196	Dortmund	1.173
Recklinghausen (Stadt)	1.093	Oberhausen	882
Oberhausen	954	Duisburg	715
Mülheim a. d. Ruhr	888	Castrop-Rauxel	559

Bis in die 1980er Jahre war Gelsenkirchen stark geprägt von der Montanindustrie. Bedingt durch den strukturellen Wandel und den damit verbundenen massiven Arbeitsplatzabbau, verfolgt die Stadt seither eine Profilierung als Standort für Zukunftstechnologien. Seit Ende der 1990er Jahre ist Gelsenkirchen als Zentrum für Solartechnologie bekannt und hat sich mittlerweile einen Namen als „Solarstadt“ gemacht. Bedeutendster Wirtschaftssektor ist heute der Dienstleistungsbereich, insgesamt arbeiten rund zwei Drittel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im tertiären Sektor.

Die Arbeitslosenquote in Gelsenkirchen liegt mit 13,1 % deutlich über den Durchschnittswerten des Landes NRW (8,9 %) und denen der Bundesrepublik (8,2 %).²⁰

¹⁸ Quelle: Regionalverband Ruhr (RVR): Strukturbericht Ruhrgebiet 2004.

¹⁹ Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit; Datenstand 2008.

²⁰ Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit (Jahreswerte 2009).

2.4 Gewerbeflächen, Büro- und Technologiestandorte

Gelsenkirchen war bis in die 1980er Jahre stark von der Montanindustrie geprägt. Mit Schließung der Zechen verlor dieser Wirtschaftszweig mehr und mehr an Bedeutung, so dass die Stadt seit Ende der 1990er Jahre versucht, sich anderweitig, in erster Linie als Zentrum für Solartechnologie, zu profilieren. Zwar existieren die industriellen Kerne weiterhin, die altindustriellen Strukturen sind noch überall erkennbar, aber dennoch ist die Stadt auf dem Weg, durch Bildung neuer Gewerbe und Technologien ihr Stadtbild zu verändern und sich selbst neu zu definieren.

Mit einem Anteil von über 10 % der städtischen Gesamtfläche (verteilt im Wesentlichen auf die Stadtbezirke Mitte und Nord) verfügt Gelsenkirchen über ein vergleichsweise hohes Industrie- und Gewerbeflächenangebot mit Anbindung an die internationalen Verkehrsachsen.²¹ Lediglich Duisburg und Herne weisen innerhalb des Ruhrgebietes ähnlich hohe Werte auf.²²

Bedingt durch verschiedene Standorte der großen Industrie- und Gewerbegebiete sind die Beschäftigungsschwerpunkte über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Die Schwerpunkte befinden sich insbesondere im nordwestlichen Stadtgebiet sowie in den zentralen Bereichen (Stadtteile Horst, Schalke, Schalke-Nord und Erle), wo ein vielfältiges Angebot an industriell bzw. gewerblich genutzten Flächen zu finden ist.

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

Zudem ist Gelsenkirchen Standort vieler forschender Einrichtungen. Neben dem Wissenschaftspark Rheinelbe, dem Institut für Unterirdische Infrastruktur (IKT) (beide Ückendorf), dem Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme sowie der FH Gelsenkirchen sind noch einige weitere forschende Institutionen in Gelsenkirchen ansässig, die mit innovativen Ideen den Technologiestandort Gelsenkirchen weiter fördern.

Mit den Zukunftsprojekten „ARENA PARK Gelsenkirchen“, „Stadtquartier Graf Bismarck“ und dem Zukunftsstandort „Schalker Verein“ symbolisieren drei herausragende Projekte die absehbaren Entwicklungsperspektiven Gelsenkirchens als moderner, zukunftsorientierter Wirtschaftsstandort. In diesen „Leuchtturm“-Projekten liegen auch für den öffentlichen Verkehr Potenziale, die es durch eine angemessene ÖPNV-Anbindung der Entwicklungsflächen zu erschließen gilt.

²¹ Quelle: Stadt Gelsenkirchen: Imagebroschüre „Gelsenkirchen – Wirtschaftsstandort“ (Stand 2009).

²² Quelle: Regionalverband Ruhr (RVR): Strukturbericht Ruhrgebiet 2004.



2.5 Einzelhandel und Versorgungsstruktur

Die CIMA Stadtmarketing GmbH hat im Auftrag der Stadt Gelsenkirchen im Jahr 2004 ein Gutachten zur Entwicklung eines Einzelhandelskonzeptes erstellt, welches als Hauptziel die Ableitung von Entwicklungsstrategien zur Stärkung der Kaufkraftbindung und damit stadtverträglichen Steigerung der Handelszentralität hat. Aufgrund tiefgreifender Entwicklungen in der Rechtsprechung sowie der Novellierung des Landesentwicklungsplans wurde das Gutachten im Jahr 2009 fortgeschrieben. Die in dem folgenden Kapitel getroffenen Aussagen basieren im Wesentlichen auf den Ergebnissen der Gutachten.

Aufgrund ihrer Lage im Ballungskern des Rhein-Ruhr-Verdichtungsraums unterliegt die Stadt Gelsenkirchen einem intensiven Standortwettbewerb mit den benachbarten größeren Einkaufsstandorten. Hier zu nennen sind insbesondere das Stadtzentrum von Essen²³ (ca. 246.000 m² Verkaufsfläche), das „CentrO“ in Oberhausen (ca. 65.000 m² Verkaufsfläche) sowie das Ruhr-Park Shopping-Center in Bochum.

Gelsenkirchen ist eine polyzentrisch strukturierte Stadt. Bedingt durch die „topografische Barriere“ des Rhein-Herne-Kanals wie auch durch die Historie werden in Gelsenkirchen zwei Haupteinkaufsbereiche mit separaten Einzugsbereichen definiert. Die beiden A-Zentren „Altstadt (City)“ und „Buer“ verfügen teilweise über oberzentrale Versorgungsfunktionen und realisieren insgesamt 43 % des in Gelsenkirchen erwirtschafteten Umsatzvolumens. Dem Stadtteil Altstadt kommt dabei ein Anteil von etwa 23 % Umsatz bei 19 % aller in Gelsenkirchen ansässigen Betriebe und Verkaufsflächen zu.²⁴ Zu den Magnetbetrieben in den verschiedenen Handelsgruppen zählen hier Galeria Kaufhof, der KAUFMARKT Verbrauchermarkt, das „Haus der Dame“, C&A, H&M, sowie die spezifischen Kaufhäuser SATURN, MAYERSCHHE BUCHHANDLUNG und MÜLLER. Handelsmagneten in Buer sind die Bekleidungshäuser H&M, C&A und SinnLeffers, SATURN und der Radiomarkt MARTEN.

Wichtige überörtliche, jedoch weitgehend auf das Stadtgebiet begrenzte Ergänzungs- und Versorgungsfunktionen übernehmen darüber hinaus die beiden B-Zentren Horst, *Essener Straße* und Erle. Während Erle sich in einem positiven Entwicklungstrend befindet, kennzeichnet sich das Stadtteilzentrum von Horst seit einigen Jahren eher durch Stagnation aus. Infolge der Eröffnung des regionalen Einkaufszentrums am Limbecker Platz haben die zentralen Versorgungsbereiche in Horst in den letzten Jahren noch weiter an Kaufkraft verloren.

Auch die C-Zentren Resse, Schalke, Rotthausen und Horst, Markenstraße bieten infrastrukturell gut aufgestellte Nahversorgungsbereiche und werden schwerpunktmäßig für den kurzfristigen Bedarf als kaufkraftbindend gewertet.

Mit Ausnahme des Stadtteils Feldmark haben alle anderen Stadtteile von Gelsenkirchen eigene zentrale Nahversorgungsbereiche.

²³ Einen besonderen Stellenwert genießt das Einzelhandelsprojekt „Limbecker Platz“.

²⁴ Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Gelsenkirchen (Bonn, November 2008).

Großflächige Einzelhandelsstandorte bzw. Fachmarktzentren /-agglomerationen sind in den Stadtteilen Erle (GE Willy-Brand-Allee/ Emscherstraße), Schalke (Grothusstraße), Buer (GE Buschgrundstraße), Beckhausen (GE Braukämperstraße) und Ückendorf angesiedelt.

Insgesamt besitzt die Stadt Gelsenkirchen hinsichtlich Ausstattung und Vielfalt ein gutes Einzelhandelsangebot. Es ist hier deshalb, im Kontext mit der ÖPNV-Angebotsqualität in weiten Teilen des Stadtgebietes, von einer nennenswerten ÖPNV-Affinität im Einkaufsverkehr auszugehen. Hervorzuheben ist die polyzentrische Struktur mit Altstadt (City), Zentrum Buer sowie den Nebenzentren Erle und Horst.

Karte 2: Zentrale Versorgungsbereiche in Gelsenkirchen

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Maßstab: unmaßstäbliche Verkleinerung
Kartengrundlage: Stadt Gelsenkirchen

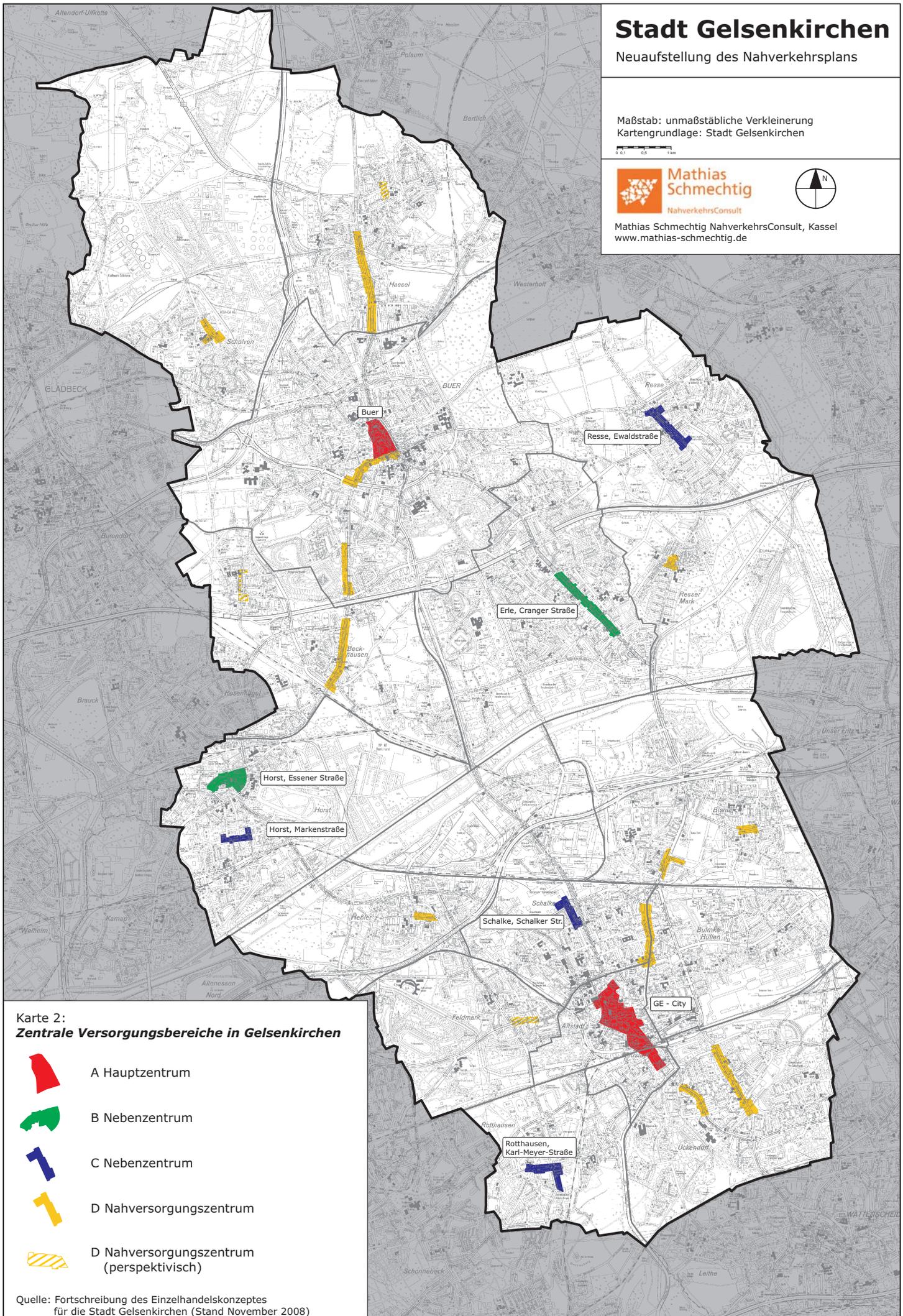
0 0,1 0,5 1 km



**Mathias
Schmechtig**
NahverkehrsConsult



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de



Karte 2:
Zentrale Versorgungsbereiche in Gelsenkirchen

-  A Hauptzentrum
-  B Nebenzentrum
-  C Nebenzentrum
-  D Nahversorgungszentrum
-  D Nahversorgungszentrum (perspektivisch)

Quelle: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Gelsenkirchen (Stand November 2008)

2.6 Fachhochschul-, Weiterbildungs- und Schulstandorte

Die Stadt Gelsenkirchen verfügt über ein breites und vielfältiges Bildungsangebot. Insgesamt bestehen in der Stadt zum Schuljahr 2009/2010 42 Grundschulen, 25 Sekundarschulen (davon 7 Hauptschulen²⁵, 6 Realschulen, 5 Gesamtschulen und 7 Gymnasien) sowie 10 Förderschulen²⁶ mit insgesamt rund 29.000 Schülerinnen und Schülern.²⁷

Die Einzugsbereiche der Sekundarschulen gehen teilweise über die Stadtgrenze hinaus. Das Pendleraufkommen in diesem Bereich ist jedoch von sekundärer Bedeutung. Von den insgesamt rund 18.000 Schülerinnen und Schülern, die die Sekundarschulen in Gelsenkirchen besuchen, kommen lediglich etwa 4 % aus Nachbarstädten. 8 % der Schülerinnen und Schüler aus Gelsenkirchen sind im Gegenzug an auswärtigen Schulen angemeldet.²⁸

Die Standorte der weiterführenden Schulen konzentrieren sich auf die Stadtbereiche Gelsenkirchen-Nord und Gelsenkirchen-Mitte und dort insbesondere auf die Stadtteile Buer, Bulmke-Hüllen und Schalke. Schulstandorte von nennenswerter Bedeutung sind darüber hinaus Erle, Hassel, Bismarck, Resse sowie die Altstadt.

Bei größeren Schulstandorten (ca. > 1.500 Schülerinnen und Schüler) handelt es sich i. d. R. um Berufskollegs, welche ohne Ausnahme in den Stadtbezirken GE-Mitte und GE-Nord angesiedelt sind.²⁹ Überdurchschnittlich hohe Schülerzahlen erreichen zudem die Gesamtschulen in Buer (1.380 Schülerinnen und Schüler) und Erle (1.373 Schülerinnen und Schüler).³⁰

Darüber hinaus gibt es ein vielfältiges Angebot an speziellen Bildungseinrichtungen, wie z. B. die staatlich anerkannte Krankenpflegeschule am Universitätsklinikum Essen, das Bildungszentrum des Handels, die Städtische Schule für Feuerwehr und Rettungsdienst, die Lehranstalten für „pharmazeutisch-technische Assistenten“ bzw. „medizinisch-technische Assistenten“ sowie jeweils eine Westfälische Schule für Körperbehinderte, für Schwerhörige und für Blinde.³¹

Neben diesem breitgefächerten Angebot an Bildungseinrichtungen existieren in Gelsenkirchen mehrere renommierte Forschungseinrichtungen, darunter u. a. das

²⁵ Hauptschule Ewaldschule im Stadtteil Resse wurde 2009 aufgelöst.

²⁶ ohne Westfälische Schulen für Körperbehinderte, Sehbehinderte und Hörgeschädigte

²⁷ Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Gutachten zur Schulentwicklung – Sekundarstufen I und II (Januar 2010; Datenstand Schuljahr 2009/2010).

²⁸ Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Gutachten zur Schulentwicklung – Sekundarstufen I und II (Januar 2010; Datenstand Schuljahr 2009/2010).

²⁹ Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Referat Kinder, Jugend, Familie und Schule: Schülerjahresstatistik 2007, Stand Schuljahr 2007/2008.

³⁰ Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Gutachten zur Schulentwicklung – Sekundarstufen I und II (Januar 2010; Datenstand Schuljahr 2009/2010).

³¹ Quelle: Stadt Gelsenkirchen: Zahlen, Daten, Fakten (Datenstand Ende 2005).

Institut für Arbeit und Technik, das Institut für Verwaltungswissenschaften, das Fraunhofer ISE Labor- und Servicecenter, das Institut für Managementlehre (IFM), das Institut für Stadtgeschichte sowie das Sozial- und Seniorenwirtschaftszentrum.³²

In Karte 3 sind alle Schulstandorte sowie die Standorte aller weiteren Bildungseinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV verortet.

Einzugsbereiche der Fachhochschulen

Einen nennenswerten Stellenwert im Bildungssektor übernimmt die Fachhochschule Gelsenkirchen mit rund 3.700 Studierenden am Standort Gelsenkirchen (insgesamt ca. 6.600 Studierende an den Standorten in Gelsenkirchen, Bocholt und Recklinghausen).³³

Am Standort Wanner Straße der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW, Abteilung Gelsenkirchen werden derzeit etwa 350 Studierende unterrichtet.³⁴ Im Vergleich zur FH Gelsenkirchen ist diese Bildungseinrichtung für den ÖPNV von nachrangiger Bedeutung.

Als Wohnorte der Studierenden sind die Städte Essen, Bottrop und Gladbeck von besonderer Bedeutung.

³² Quelle: Stadt Gelsenkirchen: Imagebroschüre „Gelsenkirchen – Wirtschaftsstandort“ (Stand 2009).

³³ Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Fachhochschule_Gelsenkirchen.

³⁴ Quelle: homepage Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW (<http://www.fhoev.nrw.de/>) (Stand Oktober 2009).



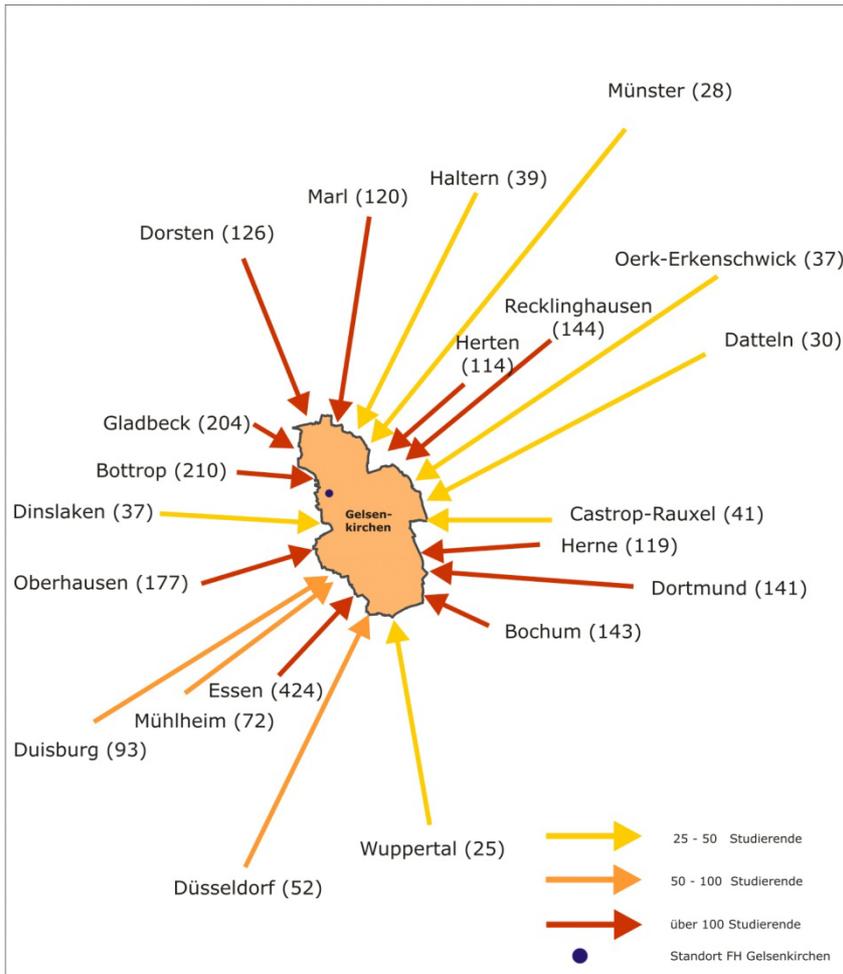


Abbildung 1:
Wohnorte der Studierenden an der Fachhochschule Gelsenkirchen (Standort Gelsenkirchen)³⁵

³⁵ Quelle: Fachhochschule Gelsenkirchen; Auswertung Studierende WS 2008/2009.

2.7 Infrastruktureinrichtungen mit besonderer Relevanz für den ÖPNV

2.7.1 Behörden- und Verwaltungsstandorte

Die Behörden- und Verwaltungsstandorte in der Stadt Gelsenkirchen konzentrieren sich v.a. auf die zentralen Bereiche der Altstadt sowie auf Buer. Darüber hinaus sind weitere Einrichtungen im Wesentlichen im südlichen Stadtgebiet ansässig (z. B. Stadtteile Horst und Ückendorf).

2.7.2 Tourismus und Naherholung

In der Stadt Gelsenkirchen waren im Jahr 2008 23 Beherbergungsbetriebe mit insgesamt 1.967 Betten gemeldet.³⁶ Es wurden über das gesamte Kalenderjahr etwa 119.000 Gästeankünfte mit einer durchschnittlichen Verweildauer von etwa 2,4 Nächten verzeichnet.

Museen und Kultureinrichtungen

Das kulturelle Angebot in Gelsenkirchen umfasst eine vielfältige Museumslandschaft, darunter das Städtische Museum, die flora, die Künstlersiedlung Halfmannshof, das Kunstmuseum Gelsenkirchen sowie „Das kleine Museum“. Darüber hinaus bereichern die Schlösser Horst und Berge sowie die Wasserburg Haus Lüttinghof die Kulturlandschaft.

Wie im gesamten Ruhrgebiet hat auch in Gelsenkirchen die „Industriekultur“ eine besondere Bedeutung. Zahlreiche kulturelle Einrichtungen stehen hier in direktem Zusammenhang mit dem Strukturwandel der Stadt. Einige Zechen und Industriebauten wurden in den vergangenen Jahren als Zeugen der Industriegeschichte restauriert und umgenutzt. Hierzu gehören u. a. die ehemaligen Zechen Consolidation, Nordstern und Rheinelbe.

Mit dem Musiktheater im Revier, dem Consol Theater, dem Amphitheater, der Kaue sowie einigen kleineren Bühnen verfügt Gelsenkirchen außerdem über ein vielfältiges Spielstättenangebot.

Sport- und Freizeiteinrichtungen

Mit der ZOOM-Erlebnisswelt hat Gelsenkirchen in den letzten Jahren einen überregional bekannten Publikumsmagneten mit einem neuartigen Zookonzept geschaffen, dessen Bedeutung mit der Fertigstellung der Erlebnisswelt „Asien“ im Jahr 2010 in den nächsten Jahren noch weiter zunehmen dürfte. Die Besucherzahlen sind seit Jahren steigend. Während vor 2005 etwa 250.000 Besucherinnen und Besucher

³⁶ Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Statistikstelle: Fremdenverkehr Stadt Gelsenkirchen 2008 (Stand 02.03.2009).



gezählt wurden, waren es im Jahr 2007 eine Million Gäste.³⁷ In 2008 und 2009 lagen die Besucherzahlen im Niveau von 900.000. An Spitzentagen werden bis zu 13.000 Besucherankünfte verzeichnet. Das Besucheraufkommen konzentrierte sich in den letzten Jahren auf die Monate April bis August. Mit der Eröffnung der Tropenhalle dürfte die Frequentierung im Winterhalbjahr zunehmen.

Einen besonderen Stellenwert für den ÖPNV hat außerdem die multifunktionale VELTINS-Arena, die mit ihrem umfangreichen Veranstaltungsprogramm auch über den Fußball hinaus überregionale Besucherströme anlockt.

Neben der ZOOM-Erlebniswelt und der VELTINS-Arena sind weitere wichtige Freizeitziele im Stadtgebiet mit nennenswerter ÖPNV-Affinität der Nordsternpark, der Revierpark Nienhausen, das Sport-Paradies bzw. die Emscher-Lippe-Halle, der Skulpturenwald sowie der Park Schloss Berge. Diverse Sporteinrichtungen, wie z. B. die sieben Hallen- und Freibäder im Stadtgebiet, der Golfplatz in der Resser Mark sowie die Trabrennbahn ergänzen das Angebot. Zwar sind im Bereich Tourismus und Kultur einige Ziele mit einer gewissen Relevanz für den ÖPNV in Gelsenkirchen angesiedelt, die Bedeutung des Tourismus für den innerstädtischen ÖPNV in Gelsenkirchen sollte jedoch nicht überschätzt werden. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass der Anteil des ÖPNV im Tourismusverkehr eher gering ausgeprägt ist.

2.7.3 Soziale und gesundheitliche Einrichtungen

Krankenhäuser und Kliniken stellen Einrichtungen mit einem hohen Publikumsverkehr dar und sind darüber hinaus für den ÖPNV auch als Ziel im Bereich des Berufsverkehrs von Bedeutung.

Im Stadtgebiet Gelsenkirchen gibt es insgesamt sechs Klinik- und Krankenhausstandorte mit einer Gesamtbettenzahl von rund 2.400. Die einzelnen Standorte mit den jeweiligen Bettenzahlen sind in Tabelle 5 aufgeführt.

Tabelle 5: Krankenhaus- und Klinikstandorte mit Bettenanzahl in Gelsenkirchen³⁸

Krankenhaus/ Klinik	Bettenanzahl
Marienhospital Gelsenkirchen	562
St. Marien-Hospital Buer	310
Knappschaftskrankenhaus Bergmannsheil und Kinderklinik Buer GmbH	500
Evangelische Kliniken Gelsenkirchen GmbH	433
St. Josef-Hospital	322
Elisabeth-Krankenhaus GmbH	226

³⁷ Informationen der ZOOM Erlebniswelt vom 05.11.2009.

³⁸ Quelle: Homepages bzw. Geschäftsberichte der Kliniken und Krankenhäuser.

Des Weiteren existieren in Gelsenkirchen eine Vielzahl an Senioren- und Pflegeeinrichtungen. Eine hohe Dichte an größeren Einrichtungen mit mehr als 150 Betten findet sich im südlichen Stadtgebiet im näheren Umfeld der Altstadt bzw. in Ückendorf und Feldmark.

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

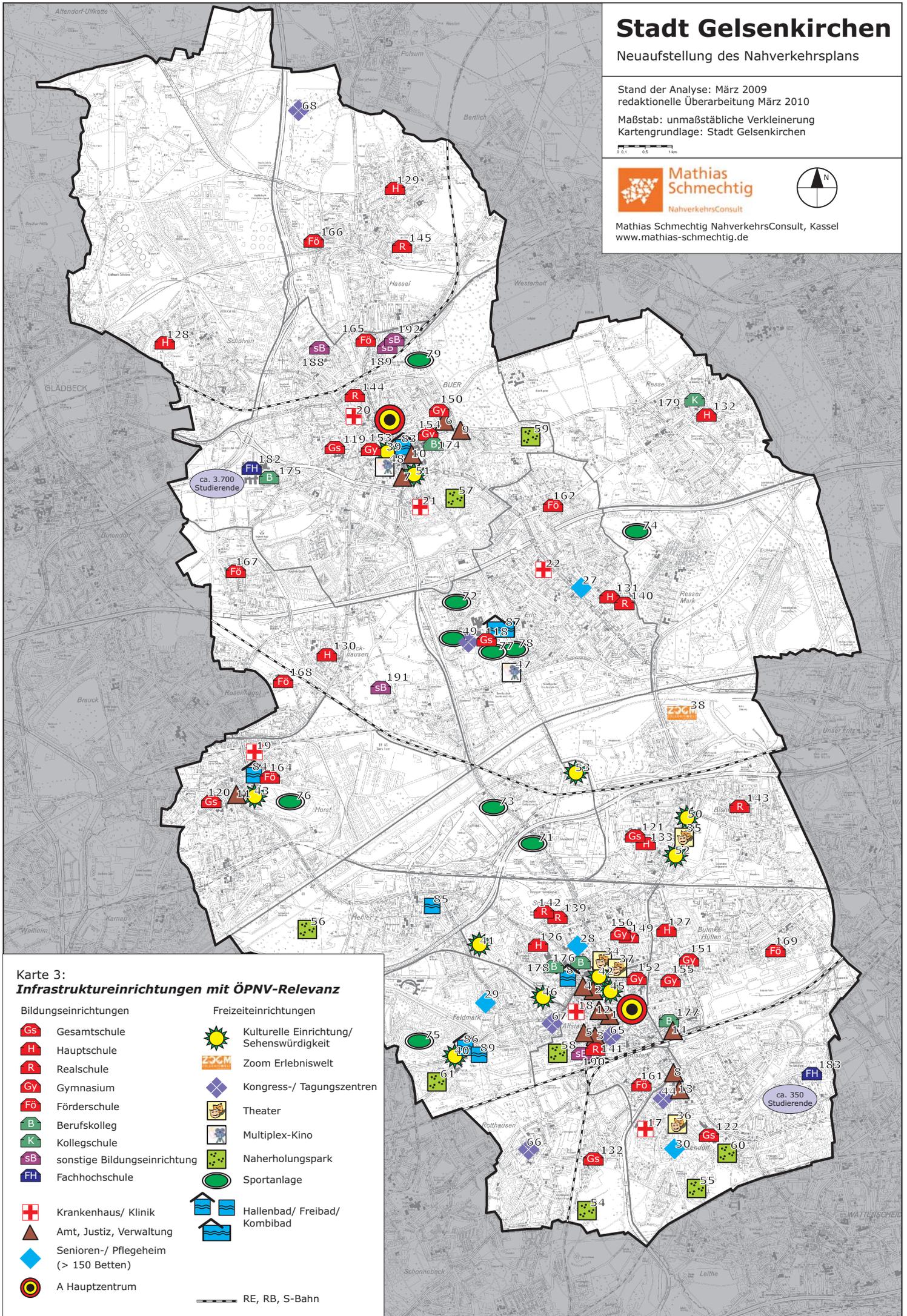
Stand der Analyse: März 2009
redaktionelle Überarbeitung März 2010

Maßstab: unmaßstäbliche Verkleinerung
Kartengrundlage: Stadt Gelsenkirchen

0 0,1 0,5 1 km



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de



Karte 3:
Infrastruktureinrichtungen mit ÖPNV-Relevanz

Bildungseinrichtungen

- Gesamtschule
- Hauptschule
- Realschule
- Gymnasium
- Förderschule
- Berufskolleg
- Kollegschule
- sonstige Bildungseinrichtung
- Fachhochschule

Freizeiteinrichtungen

- Kulturelle Einrichtung/ Sehenswürdigkeit
- Zoom Erlebniswelt
- Kongress-/ Tagungszentren
- Theater
- Multiplex-Kino
- Naherholungspark
- Sportanlage
- Hallenbad/ Freibad/ Kombibad

- Krankenhaus/ Klinik
- Amt, Justiz, Verwaltung
- Senioren-/ Pflegeheim (> 150 Betten)
- A Hauptzentrum

--- RE, RB, S-Bahn

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: März 2009
redaktionelle Überarbeitung März 2010

Maßstab: unmaßstäbliche Verkleinerung
Kartengrundlage: Stadt Gelsenkirchen

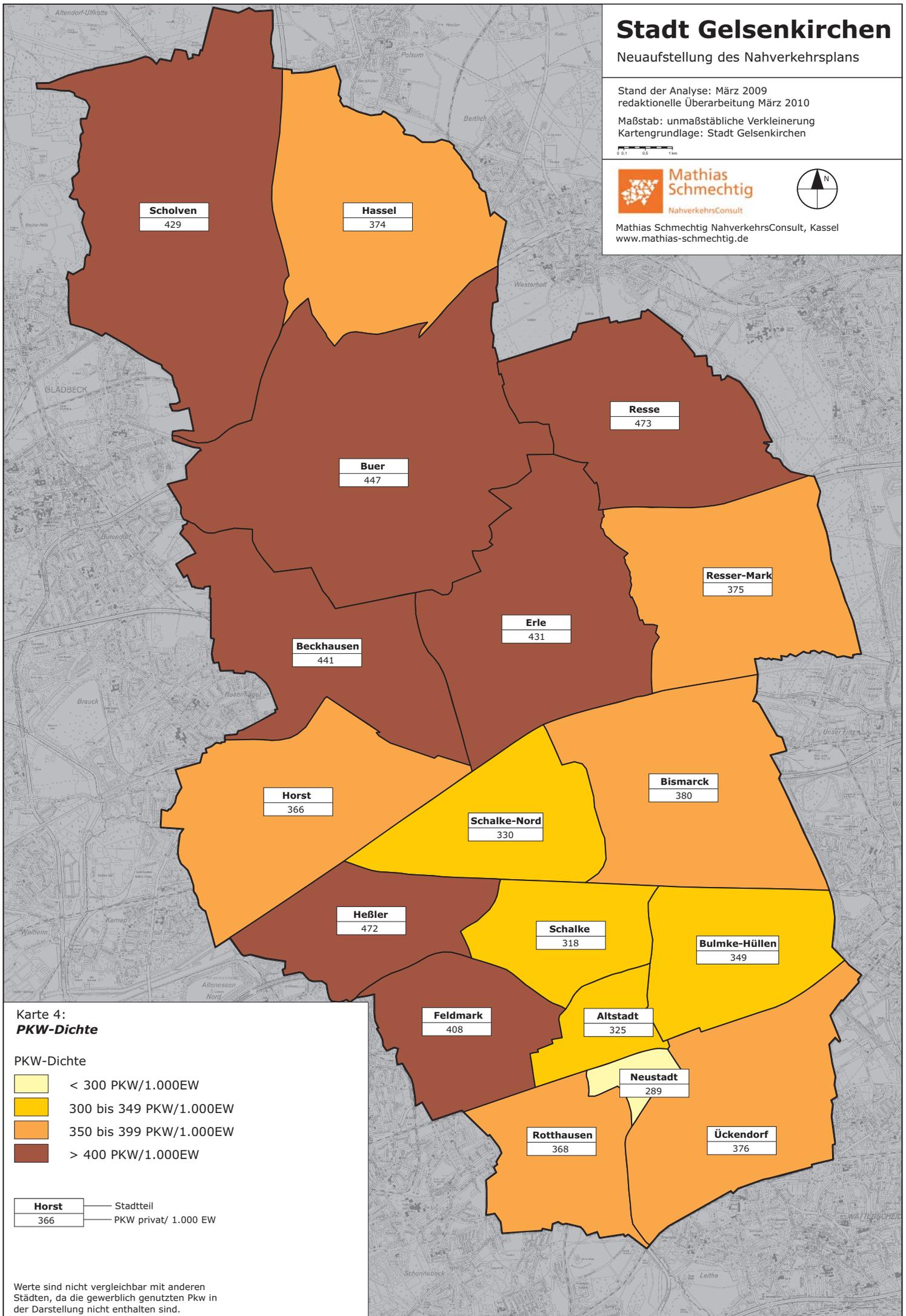
0 0,1 0,5 1 km



**Mathias
Schmechtig**
NahverkehrsConsult



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de



Karte 4:
PKW-Dichte

PKW-Dichte

- < 300 PKW/1.000EW
- 300 bis 349 PKW/1.000EW
- 350 bis 399 PKW/1.000EW
- > 400 PKW/1.000EW

Horst — Stadtteil
366 — PKW privat/ 1.000 EW

Werte sind nicht vergleichbar mit anderen
Städten, da die gewerblich genutzten Pkw in
der Darstellung nicht enthalten sind.

2.8 Pkw-Dichte

Erfahrungsgemäß geben der Motorisierungsgrad bzw. die Pkw-Dichte innerhalb einer Stadt Aufschluss über die ÖPNV-Affinität der Bevölkerung. Einwohnerinnen und Einwohner in Stadtteilen mit einer hohen Pkw-Dichte sind im Vergleich meist weniger ÖPNV-affin als Menschen, die in Stadtteilen mit geringerer Pkw-Dichte leben.

In Gelsenkirchen liegt die Pkw-Dichte mit 422 Pkw pro 1.000 EW deutlich unter den Werten für Nordrhein-Westfalen (558 für das Jahr 2006). Auch im Vergleich zu den anderen Ruhrgebietsstädten und -kreisen ist die Pkw-Verfügbarkeit in Gelsenkirchen eher gering (Pkw-Dichte Ruhrgebiet in 2006: 513).³⁹

Unterdurchschnittliche Werte der Pkw-Dichte⁴⁰ weisen vorrangig die Stadtteile Neustadt (289) und Altstadt (325) sowie die zentrumsnahen Stadtteile Schalke (318), Bulmke-Hüllen (349), Rotthausen (368) und Ückendorf (376) auf. Weitere Bereiche mit auffällig geringen Pkw-Dichten sind Schalke-Nord (330), Horst (366), Hassel (374), die Resser Mark (375) und Bismarck (380).⁴¹ Neben dem im Stadtteil Horst vergleichsweise guten ÖPNV-Angebot können die bestehenden Sozialstrukturen in den Stadtteilen (vorrangig Schalke-Nord, Bismarck, Hassel und Horst) als Erklärung für die unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit dienen.⁴²

Stadtteile mit überdurchschnittlichen Werten der Pkw-Dichte sind neben den in Randlage zum Stadtzentrum gelegenen Stadtteilen Heßler (472) und Feldmark (408) außerdem die nördlichen Stadtteile Resse (473), Buer (447), Beckhausen (441), Erle (431) und Scholven (429).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Stadtteile mit überdurchschnittlicher Pkw-Dichte vorrangig im Norden des Stadtgebietes liegen, die Stadtteile südlich des Rhein-Herne-Kanals weisen dagegen eine eher unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit auf (Ausnahmen sind die Stadtteile Heßler und Feldmark). Weitere Trends in der Verteilung der Pkw-Dichte können nicht abgeleitet werden.

Karte 4: Pkw-Dichte

³⁹ Quelle: Regionalverband Ruhr (RVR): Statistik Archiv 2006 (Datenstand 2006); Pkw-Dichte ist hier die Summe von privat und gewerblich gemeldeten Pkw im Verhältnis zu 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

⁴⁰ Definition Pkw-Dichte: Verhältnis der Summe aller privat gemeldeten Pkw pro 1.000 EW (nicht vergleichbar mit anderen Städten, da die gewerblich genutzten Pkw in dieser Auswertung nicht enthalten sind!).

⁴¹ Quelle: Stadt Gelsenkirchen/ Statistikstelle: Innerstädtische Strukturdaten Verkehr (Stand 01.01.2009).

⁴² hohe Arbeitslosigkeit, hoher Bevölkerungsanteil mit Migrationshintergrund, Kinderreichtum (Quelle: Stadt Gelsenkirchen: Bericht zur Stadterneuerung in Gelsenkirchen 2007).

3 Bestandsaufnahme des Öffentlichen Personennahverkehrs

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes basiert auf dem Fahrplan Januar 2009, Aktualisierungen sind entsprechend gekennzeichnet.

Seite | 24

3.1 Verkehrsverbund und Aufgabenträgerstrukturen

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

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

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

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

3.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

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



3.2.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen

Der SPNV im Stadtgebiet Gelsenkirchen wird von folgenden Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben:

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

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

3.2.2 Produkte

Der SPNV innerhalb des Verbundraumes des VRR umfasst die Produkte

- RegionalExpress (RE),
- RegionalBahn (RB)
- und S-Bahn (S).

Während der RE als direkte Verbindung zwischen den Städten des Ballungsgebietes im Ruhrgebiet mit nur wenigen ausgewählten Halten verkehrt („Regionaler Schnellverkehr“), dient die RB der Erschließung in der Region mit Halt an allen Haltepunkten („Nahverkehrszüge“). Im Nahverkehr ist auch der IC nutzbar.

3.2.3 Strecken und Haltepunkte

Gelsenkirchen wird auf drei Korridoren durch zwei RE- und drei RB-Linien durchquert:

- im mittleren Stadtgebiet auf der Teilstrecke Gladbeck – GE-Buer-Süd – GE-Zoo – Wanne-Eickel (KBS 426) die „Emschertal-Bahn“ (RB 43) mit den Haltepunkten GE-Zoo und GE-Buer-Süd,
- im südlichen Stadtgebiet auf der Teilstrecke Oberhausen – Essen-Altenessen – Gelsenkirchen Hbf. – Wanne-Eickel Hbf (KBS 416) der „Rhein-Emscher-Express“ (RE 3) mit dem Haltepunkt GE Hauptbahnhof sowie auf der Teilstrecke GE Hauptbahnhof – Wanne-Eickel (KBS 428) die „Glückauf-Bahn“ (ehemalige „Nokia-Bahn“; RB 46),

⁴³ Ab Dezember 2009 Übergang der Betriebsführerschaft von DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH auf die Keolis Deutschland GmbH & Co. KG, Niederlassung eurobahn.

- und auf der Teilstrecke Essen Hbf. – Gelsenkirchen Hbf. – Wanne-Eickel Hbf. (KBS 425) der „Rhein-Haard-Express“ (RE 2) und die „Haard-Bahn“ (RB 42) mit dem Haltepunkt GE Hauptbahnhof.

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

- im Norden S 9: Haltern und Marl bzw. Gladbeck, Bottrop und Essen (Haltepunkte GE-Hassel und GE-Buer Nord),
- im Süden S 2: Dortmund und Herne bzw. Essen und Oberhausen (Haltepunkte GE Hauptbahnhof und GE-Rotthausen).

Die Struktur der S 2 ist dreiteilig aufgebaut. Derzeit verkehrt sie auf drei Linienästen jeweils im 60-Minuten-Takt:

- Dortmund Hbf. – Herne Bf. – Recklinghausen Hbf.,
- Dortmund Hbf. – Herne Bf. – Gelsenkirchen Hbf. – Essen Hbf.,
- Dortmund Hbf. – Herne Bf. – Gelsenkirchen Hbf. – Essen-Alteneessen – Oberhausen Hbf. – Duisburg Hbf.

3.2.4 Bedienungsangebot

Das Grundangebot auf den RB- und RE-Linien in der Stadt Gelsenkirchen ist Montag bis Freitag sowie am Wochenende der 60-Minuten-Takt. Eine Ausnahme bildet die RB 46, die montags bis freitags im 30-Minuten-Takt und am Wochenende im 60-Minuten-Takt verkehrt. Die RB 42 wird in der Relation Haltern am See – Gelsenkirchen Hbf. – Essen Hbf. montags bis freitags in den Verkehrsspitzen zusätzlich verdichtet.

Die Gelsenkirchener S-Bahn-Linien werden, im Gegensatz zum üblichen 20-Minuten-Takt im S-Bahn-Verkehr, im Stundentakt bedient. In der Relation der S 2 Gelsenkirchen Hbf. – Herne Bf. – Dortmund Hbf. besteht ein (aus Richtung Dortmund nur angenäherter) 20-/ 40-Minuten-Takt.



Tabelle 6: SPNV-Strecken, -Linien und -Haltepunkte im Stadtgebiet Gelsenkirchen

Linie/ Produkt	Verlauf	Haltepunkte im Stadtgebiet	Takt an den Haltepunkten im Stadtgebiet		
			Mo - Fr	Sa	So/ FT
Teilstrecke Essen Hbf. – Gelsenkirchen Hbf. – Wanne-Eickel Hbf.					
RE 2 Rhein- Haard- Express	Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg – Mülheim - Essen Hbf – GE Hbf. – Wanne- Eickel – Reckling- hausen Hbf – Haltern am See – <i>Münster (Westf) Hbf.</i> ⁴⁴	Gelsenkirchen Hbf.	60`	60`	60`
RB 42 Haard- Bahn	Essen Hbf. – GE Hbf. – Wanne-Eickel Hbf. – Recklinghausen Hbf. – Haltern am See (- Haltern am See Sythen – <i>Münster (Westf) Hbf.</i>)	Gelsenkirchen Hbf.	60` (HVZ I und ca. 15 bis 18 Uhr 2 x h) ⁴⁵	60`	60`
RB 46 Glückauf- Bahn	GE Hbf. – Wanne-Eickel Hbf. – Bochum Hbf.	Gelsenkirchen Hbf.	30`	60`	60` ⁴⁶
S 2	Essen Hbf.– E-Kray – GE-Rotthausen – GE Hbf. – Wanne- Eickel Hbf. – Herne – Dortmund Hbf.	GE-Rotthausen Gelsenkirchen Hbf.	60` ⁴⁷	60` ⁴⁷	60` ⁴⁷
Teilstrecke Oberhausen – Essen-Altenessen – Gelsenkirchen Hbf. – Wanne-Eickel Hbf					
RE 3 Rhein- Emscher- Express	Düsseldorf Hbf. – D-Flughafen – Duisburg Hbf. Oberhausen Hbf. – E-Altenessen – GE Hbf. – Wanne- Eickel Hbf. – Herne Bf. – Castrop-Rauxel – Dortmund Hbf. – Kamen – <i>Hamm Hbf.</i>	Gelsenkirchen Hbf.	60`	60`	60`

⁴⁴ Zum Fahrplanwechsel Dezember 2010 Tausch der westlichen Linienendpunkte des RE11 nach Mönchengladbach und des RE2 nach Düsseldorf.

⁴⁵ Einzelne Verstärkerfahrten in den Verkehrsspitzen.

⁴⁶ Bis ca. 10:30 Uhr 120`-Takt.

⁴⁷ Richtung Dortmund Verdichter durch 2. Linienast (GE Hbf. ~20/40).

Linie/ Produkt	Verlauf	Haltepunkte im Stadtgebiet	Takt an den Haltepunkten im Stadtgebiet		
			Mo - Fr	Sa	So/ FT
S 2	Duisburg Hbf. Oberhausen Hbf. – E-Altenessen – E-Katernberg – GE Hbf. – Wanne- Eickel Hbf. – Herne - Dortmund Hbf.	Gelsenkirchen Hbf.	60` ⁴⁷	60` ⁴⁷	60` ⁴⁷
<i>Teilstrecke Gladbeck – GE-Buer-Süd - GE-Zoo – Wanne-Eickel</i>					
RB 43 Emscher- tal-Bahn	Dorsten – Gladbeck – GE-Buer-Süd – GE-Zoo – Wanne-Eickel Hbf. – Herne – Dortmund Hbf.	GE-Buer-Süd GE-Zoo	60`	60`	120`
<i>Teilstrecke Marl – GE-Hassel – GE-Buer-Nord - Gladbeck</i>					
S 9	Haltern am See – Marl Mitte – GE-Hassel – GE-Buer-Nord – Gladbeck-West – Bottrop Hbf. – E-Borbeck – Essen Hbf. – Velbert – Wülfrath-Aprath – Wuppertal Hbf.	GE-Hassel GE-Buer-Nord	60`	60`	60`

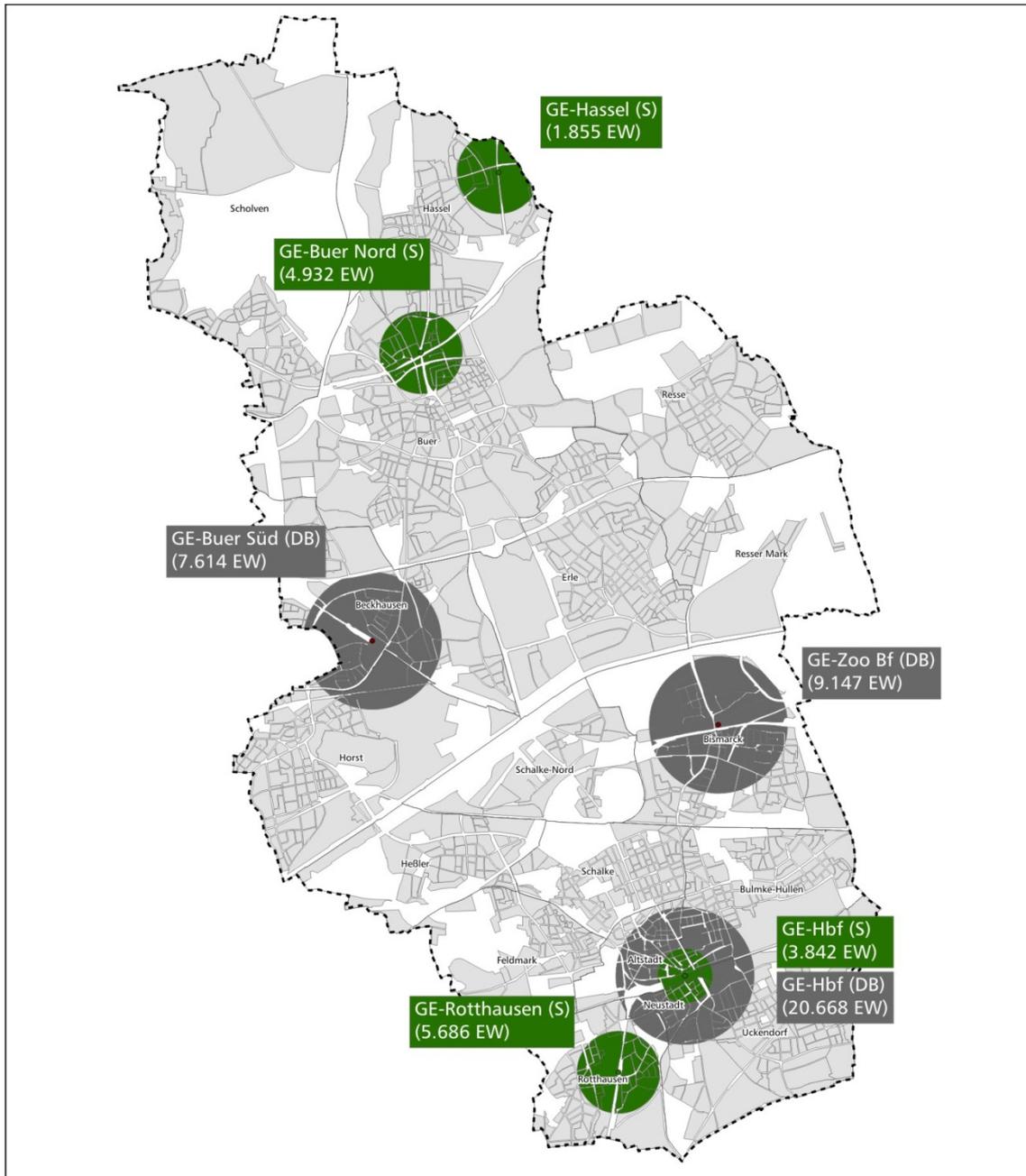
3.2.5 Bedeutung des SPNV im Stadtgebiet Gelsenkirchen

Erschließungswirkung

Die Erschließungswirkung des SPNV ist in Gelsenkirchen unter Zugrundelegung der definierten Einzugsradien⁴⁸ mit knapp 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (d. h. etwa 19 % der Bevölkerung Gelsenkirchens) für eine Ruhrgebietsstadt eher durchschnittlich ausgeprägt.

⁴⁸ RE / RB: 1.000 m
S-Bahn: 600 m „Regel-Haltestelle“, 400 m Innenstadt- und B-Zentren, 800 m Gebiete mit sehr geringer Nutzungsdichte.





Stadt Gelsenkirchen

Gelsenkirchen Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes

Erschließung Schienenverkehr

Einzugsbereiche

- S-Bahn
- RB/RE

Erschließungsradien

- 600m (Regeltyp),
400m (Stadtzentren)
- RB/RE 1000m

Stand: November 2008
Datenbasis: EW GK - Stand 12.2006



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Dömbergstraße 12 · D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 · Fax 05 61 / 8 07 58-58



Abbildung 2: Erschließungswirkung des SPNV in der Stadt Gelsenkirchen



Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult

Erreichbarkeit der Nachbarstädte und der Oberzentren im SPNV

Die Erreichbarkeit der Hauptbahnhöfe der relevanten Oberzentren im SPNV stellt sich vom Gelsenkirchener Hauptbahnhof in folgender Quantität und Qualität dar:

- Der Hauptbahnhof Essen ist mit dem RE 2 in neun Minuten erreichbar, während die S 2 dreizehn Minuten benötigt. In der Summe der drei Produkte RE, RB und S-Bahn besteht ein Angebot von drei Fahrten pro Stunde.
- In Richtung Dortmund Hbf. besteht ein Angebot von drei Zügen pro Stunde, wobei in der Relation Dortmund – Gelsenkirchen die Abfahrtszeiten von zwei Zügen nur vier Minuten auseinander liegen und eine Lücke von 40 Minuten besteht. Die Fahrzeiten betragen zwischen 26 und 34 Minuten, abends und am Wochenende bis zu 44 Minuten.
- Mit der RB 46 kann der Hauptbahnhof Bochum im 30-Minuten-Takt in 23 Minuten erreicht werden.
- Düsseldorf (Hauptbahnhof) ist stündlich direkt in 41 Minuten Fahrzeit angebunden.
- Die Verbindung zum Duisburger Hauptbahnhof besteht aus drei Fahrten pro Stunde (real halbstündlich) mit einer Fahrzeit von 19 bis 23 Minuten.⁴⁹

⁴⁹ Die RE-Linien RE 2 und RE 3 verkehren im Abstand von nur 5 bzw. 8 Minuten, so dass regulär von einem halbstündlichen Angebot gesprochen werden kann.



Tabelle 7: Erreichbarkeit umliegender Städte im SPNV vom Hauptbahnhof, vom Bahnhof GE Buer-Nord und vom Bahnhof GE Buer-Süd

Zielbahnhof	Zugangebot (Fahrten pro Richtung und Stunde)	Fahrzeit
Startbahnhof: GE Hauptbahnhof		
Bochum Hbf.	2	23 min.
Dortmund Hbf.	3 (DO – GE Lücke 40 Minuten)	26 – 34 min. ⁵⁰
Duisburg Hbf.	2	19/ 23 min.
Düsseldorf Hbf.	1	41 min.
Essen Hbf.	3	9 – 13 min.
Herne Bf.	3	8 min.
Oberhausen Hbf.	2 (Lücke ca. 40 min.)	13/ 18 min.
Recklinghausen Hbf.	2	11/ 12 min.
Wanne-Eickel	5	4 – 6 min.
Startbahnhof: GE Buer-Nord		
Bottrop Hbf.	1	14 min.
Gladbeck-West	1	6 min.
Essen Hbf.	1	31 min.
Startbahnhof: GE Buer-Süd		
Dortmund Hbf.	1	61 min.
Gladbeck-Ost	1	4 min.
Herne Bf.	1	25 min.
Wanne-Eickel Hbf.	1	15 min.

⁵⁰ abends und am Wochenende bis zu 44 Minuten

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

3.3.1 Organisationsstruktur

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

3.3.2 Verkehrsunternehmen

Die Leistungen im ÖPNV im Stadtgebiet von Gelsenkirchen werden von vier Verkehrsunternehmen als Genehmigungsinhaber erbracht.

Tabelle 8: Verkehrsunternehmen in der Stadt Gelsenkirchen und zugehörige Linien⁵¹

Verkehrsunternehmen	Abk.	Linien
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, Bochum	BOGESTRA	U 11 ^{52,56} , 107 ⁵⁶ , 194 ⁵⁶ , 301, 302, 340, 342, 348 ⁵⁶ , 380, 381, 382, 383, 384, 385, 389, 396, 397, 398, 399, AST 94, AST97, CE 56 ⁵³ , NE11, NE12, NE13, NE14
Vestische Straßenbahnen GmbH, Herten	V (Vestische)	210, 211, 222, TB 240, TB 241, 243, 244, 247, TB 247, 249, 253, 255, 257, 259, 260, SB 23, SB 91 ⁵⁴ , CE 56 ⁵³ , NE2 ⁵⁵ , NE9, NE19
Essener Verkehrs Aktiengesellschaft, Essen	EVAG	U 11 ^{56,52} , 107 ⁵⁶ , 194 ⁵⁶ , 348 ⁵⁶ , NE1, NE2 ⁵⁵ (155 Endhaltestelle auf Stadtgebiet GE)
Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf (DB Bahn Rheinlandbus)	BVR	SB 28, SB 29

Die überwiegenden Teile der ÖPNV-Angebote werden durch die BOGESTRA und die Vestische gewährleistet. Die BOGESTRA ist im Stadtgebiet Gelsenkirchen Betriebs-

⁵¹ Quelle: Fahrplan Gelsenkirchen, Stand 2009.

⁵² Aufgrund von Änderungen der Stadtbahnen in Essen fährt ab dem Fahrplan Januar 2010 anstatt der U 17 die Stadtbahnlinie U 11.

⁵³ Gemeinschaftskonzession BOGESTRA/ Vestische

⁵⁴ Gemeinschaftskonzession Vestische/ STOAG

⁵⁵ NE2 Essen – Gelsenkirchen EVAG, NE2 Recklinghausen – Bottrop Vestische

⁵⁶ Gemeinschaftskonzession EVAG/ BOGESTRA

führer für die gemeinschaftlich mit der EVAG betriebenen und konzessionierten Linien. Bei den Linien 107 und U 11 (*ehemals U 17*) liegt die Betriebsführung bei der EVAG.

Die BOGESTRA und die Vestische sind, mit der Dortmunder Stadtwerke AG (DSW 21) und der Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel GmbH (HCR), Mitglieder der „Kooperation östliches Ruhrgebiet“ (KÖR). Merkmale dieser Kooperation sind insbesondere die gemeinsame Busbeschaffung (Stichwort „NRW-Bus“), der gemeinsame Internetauftritt (www.bus-und-bahn.de), die Zusammenarbeit im Bereich Kundenservice, die Fortbildungsmaßnahmen der KÖR (PEP etc.) und der Austausch von Werkstattleistungen⁵⁷.

3.3.3 Systemstruktur

3.3.3.1 Grundstruktur des Netzes

Das ÖPNV-Netz in Gelsenkirchen kann allgemein in zwei Grundstrukturen differenziert werden, welche durch die großräumigen Netze der BOGESTRA und der Vestischen geprägt werden und in Buer aufeinander treffen:

- im Süden das ÖPNV-Netz mit den Linien der BOGESTRA (integriert Linien EVAG und BVR),
- im Norden das Netz der Vestischen (integriert SB-Linie BVR).

Während das Netz der BOGESTRA südlich des Verknüpfungspunktes „Buer Rathaus“ Montag bis Freitag weitgehend im 10-/ 20-Minuten-Grundtakt betrieben wird (Ausnahmen: SB 29 und Linien 342, 384, 385, 397 und 398), ist im Netz der Vestischen im Stadtnorden der 15-/ 30-Minuten-Grundtakt (Ausnahmen: SB 91 und Linien 243, 247, 255, 259, 260 sowie TaxiBus 240, 241) vorherrschend. Eine Ausnahme stellt der Bereich Resse dar, in dem die Linien 244 und 249 der Vestischen im 30- bzw. 15-Minuten-Takt sowie die Linie 381 der BOGESTRA im 20-Minuten-Takt verkehren.

Das ÖPNV-Netz in Gelsenkirchen verfügt im Tagesverkehr über eine Gesamtlinielänge von rund 297 km, davon 1,3 km Stadtbahn, rund 33 km Straßenbahn und rund 263 km im Busverkehrssystem. Die Linielänge im NachtExpress-Netz beträgt 83 km (Stand September 2007).

⁵⁷ Quelle: Gemeinschaft starker Partner – Kooperation östliches Ruhrgebiet; Info-Broschüre, 2007.

Tabelle 9: Linienlängen im Stadtgebiet Gelsenkirchen

Verkehrsträger/ Produkt	Linienlänge	Verkehrsleistung pro Jahr (Stand 2009) ⁵⁸
Stadtbahn (U 11) ⁵⁹ / Straßenbahn (107, 301, 302)	34,0 km (davon 1,3 km U 11 in Horst)	2,212 Mio. Zug-km
Bus gesamt	263,2 km (+ 82,6 km NE)	6,023 Mio. km
davon:		
SB-Linien	23,1 km	
CE-Linien	11,8 km	
Sonstige Buslinien (Tagesverkehr)	228,3 km	
NachtExpress (ohne EVAG)	82,6 km	

Anmerkung: TaxiBus ist in den Linienlängen der zugehörigen Buslinien enthalten.

Das Netzgerüst bilden die radial auf die Stadtzentren Altstadt bzw. Buer ausgerichteten Achsen des Straßenbahn-Netzes (Linien 107, 301 und 302). Diese erschließen weite Teile des Stadtgebietes, binden die B-Zentren Erle und Horst an und gewährleisten die leistungsfähige Erreichbarkeit der bedeutsamen Verkehrserzeuger (z. B. VELTINS-Arena, ZOOM-Erlebniswelt, Krankenhäuser). Ergänzt wird das Straßenbahn-Netz durch 35 Buslinien, welche durch unterschiedliche Verkehrsaufgaben gekennzeichnet sind.

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

In Buer sind die korrespondierend wirkenden Haltestellen „Buer Rathaus“ und „Goldbergplatz“ der Hauptpunkt der Innenstadtanbindung. Über die Haltestelle „Freiheit“ wird, untergeordnet, die Anbindung der nördlichen Innenstadt gewährleistet. Der Haltestelle „Hagenstraße“ kann eine zumindest geringe Bedeutung für die Anbindung der westlichen Innenstadt zugesprochen werden.

Karte 5: Liniennetz (Tag)

Karte 6: Liniennetz NachtExpress-Linien

⁵⁸ Quelle: http://www.vrr.de/blaetterkatalog/Verbundbericht_BK/blaetterkatalog/index.html (Datenstand 2009).

⁵⁹ Aufgrund von Änderungen der Stadtbahnen in Essen fährt ab dem Fahrplan Januar 2010 anstatt der U 17 die Stadtbahnlinie U 11.

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

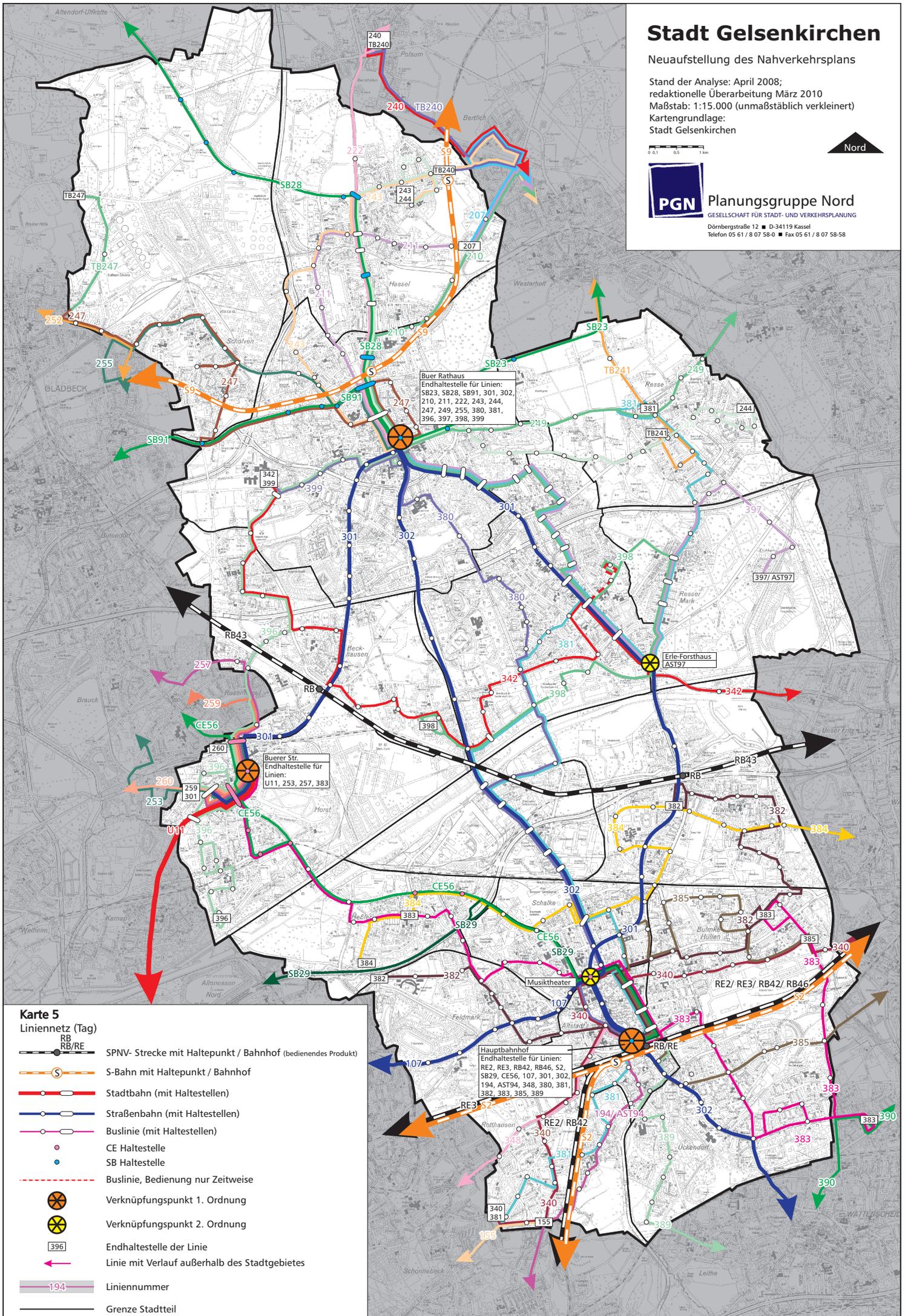
Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung März 2010
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörningstraße 12 ■ D-34119 Kassel
 Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Karte 5

Liniennetz (Tag)

- SPNV- Strecke mit Haltepunkt / Bahnhof (bedienendes Produkt)
- S-Bahn mit Haltepunkt / Bahnhof
- Stadtbahn (mit Haltestellen)
- Straßenbahn (mit Haltestellen)
- Buslinie (mit Haltestellen)
- Buslinie, Bedienung nur Zeitweise
- Verknüpfungspunkt 1. Ordnung
- Verknüpfungspunkt 2. Ordnung
- Endhaltestelle der Linie
- Linie mit Verlauf außerhalb des Stadtgebietes
- Liniennummer
- Grenze Stadtteil

Buer Rathaus
 Endhaltestelle für Linien:
 SB23, SB28, SB91, 301, 302,
 210, 211, 222, 243, 244,
 247, 249, 255, 380, 381,
 396, 397, 398, 399

Buerer Str.
 Endhaltestelle für Linien:
 U11, 253, 257, 383

Hauptbahnhof
 Endhaltestelle für Linien:
 RE2, RE3, RB42, RB46, S2,
 SB29, CE56, 107, 301, 302,
 194, AST94, 348, 380, 381,
 382, 383, 385, 389

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

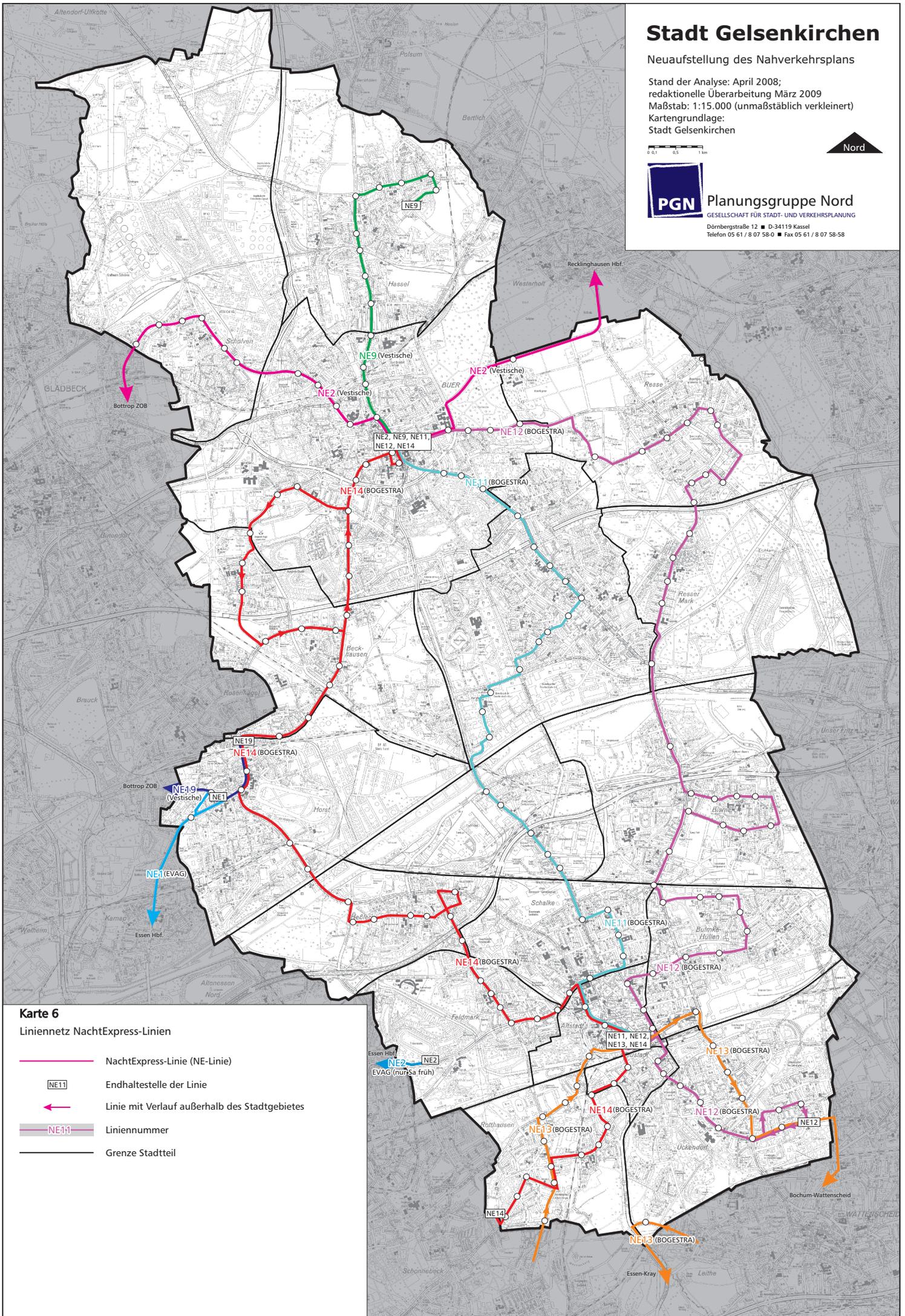
Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung März 2009
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dürrenbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
 Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Karte 6

Liniennetz NachtExpress-Linien

- NachtExpress-Linie (NE-Linie)
- NE11 Endhaltestelle der Linie
- ← Linie mit Verlauf außerhalb des Stadtgebietes
- NE11 Liniennummer
- Grenze Stadtteil

3.3.3.2 Verknüpfungspunkte

Die Haupt-Verknüpfungspunkte im Stadtverkehrssystem werden im Rahmen des Nahverkehrsplans der Stadt Gelsenkirchen in zwei Kategorien differenziert:

- **Verknüpfungspunkt 1. Ordnung:** Hauptumsteigepunkte mit systematischen, nachfragerrelevanten Verknüpfungen von Stadtbahn- oder Straßenbahnlinien mit mindestens fünf Buslinien.
- **Verknüpfungspunkt 2. Ordnung:** Verknüpfungspunkte mit systematischen, nachfragerrelevanten Verknüpfungen von Stadtbahn- oder Straßenbahnlinien mit mindestens drei Buslinien bzw. Bus-Bus-Verknüpfung mit mindestens vier Buslinien⁶⁰.

Tabelle 10: Kategorisierung der Haupt-Verknüpfungspunkte im Stadtverkehrssystem

Verknüpfungspunkt	Linien
Verknüpfungspunkte 1. Ordnung	
Hauptbahnhof Gelsenkirchen	107, 301, 302, SB 29, CE 56, 194, 348, 380, 381, 382, 383, 385, 389, AST 94 NE-Netz: NE11, NE12, NE13, NE14
Buer Rathaus/ Goldbergplatz	301, 302, SB 23, SB 28, SB 91, 210, 211, 222, 243, 244, 247, 249, 255, 380, 381, 396, 397, 398, 399 NE-Netz: NE2 (Vestische), NE9, NE11, NE12, NE14
Verknüpfungspunkte 2. Ordnung	
Buerer Straße	U 11 (ehemals U 17), CE 56, 301, 253, 257, 259, 260, 383, 396 NE-Netz: NE14, NE19
Musiktheater	107, 301, 302, SB 29, CE 56, 340, 380, 383 NE-Netz: NE11
Erle Forsthaus	301, 342, 381, 397/ AST 97, 398 NE-Netz: NE12

Dem S-Bahn-Verknüpfungspunkt „GE-Buer-Nord/ Königswiese“ kann funktional die vergleichbare Bedeutung eines Verknüpfungspunktes 2. Ordnung zugesprochen werden. Er ist jedoch kein Verknüpfungspunkt im Stadtverkehrssystem, sondern ein Umsteigepunkt zum regionalen S-Bahn-System.

⁶⁰ Die Mindestanzahl der zu verknüpfenden Linien bei den Verknüpfungspunkten 2. Ordnung wurde mit drei bzw. vier Buslinien definiert, um eine sinnvolle Differenzierung zu Umsteigehaltstellen mit geringer Verkehrsbedeutung (im Sinne von „Verknüpfungspunkten 3. Ordnung“) gewährleisten zu können. Diese Differenzierung zwischen Verknüpfungspunkten 2. und 3. Ordnung erfolgte bspw. im Hinblick auf die spezifischen Anforderungen an den Ausbau- und Ausstattungsstandard.

Weitere Umsteigehaltstellen mit nennenswerter Bedeutung im Gelsenkirchener ÖPNV-System im Sinne von „Verknüpfungspunkten 3. Ordnung“ (d.h. Verkehrsbedeutung unterhalb der Anforderungen „Verknüpfungspunkte 2. Ordnung“) sind:

- Resse, Am Markt,
- Erle, Marktstraße (bedingt durch Nähe zur Haltestelle „Erle Forsthaus“ wird diese Haltestelle als „Verknüpfungspunkt 3. Ordnung“ definiert),
- Adlerstraße,
- Emscherstraße,
- Schloß Horst, (bedingt durch Nähe zur Haltestelle „Buerer Straße“ wird diese Haltestelle als „Verknüpfungspunkt 3. Ordnung“ definiert)
- Grillostraße,
- Trinenkamp,
- Bergwerk Consolidation,
- Neuhüller Straße,
- Grillo-Gymnasium,
- Ückendorfer Platz,
- Achternbergstraße.

3.3.3.3 Stadtbahn-Netz

Die Stadtbahn-Linie U 11 (*ehemals U 17*) des Essener Stadtbahn-Netzes verläuft rund 1,3 km auf Gelsenkirchener Stadtgebiet. Die Linie dient in Gelsenkirchen nur sehr eingeschränkt innerstädtischen Verkehrsaufgaben, sie sichert die Verbindung des B-Zentrums Horst in Richtung Essen (10-Minuten-Takt in HVZ/ NVZ; 20 Minuten Fahrzeit bis Berliner Platz).

Die Endhaltestelle der U 11 (*ehemals U 17*) „Buerer Straße“ besitzt als Verknüpfungspunkt 1. Ordnung eine herausragende Systemfunktion in Gelsenkirchen.

Eine Besonderheit der U 11 (*ehemals U 17*) ist, bedingt durch das Essener Betriebskonzept mit TagNetz und NachtNetz, die Bedienung dieses Korridors am Samstagmorgen bis 07.00 Uhr und am Sonntagmorgen bis 08.00 Uhr durch den NachtExpress (NE 1) der EVAG.

3.3.3.4 Straßenbahn-Netz

Das Straßenbahn-Netz entspricht in Gelsenkirchen nicht der typischen einpoligen „Sternstruktur“ wie in anderen Städten dieser Größenordnung. Die Netzstruktur nimmt die bipolare Stadtstruktur auf und ist jeweils radial auf beide Stadtzentren ausgerichtet:



- vier Radialäste der Linien 107, 301 und 302 auf die Altstadt,
- drei Radialäste der Linien 301 und 302 auf die Innenstadt Buer.

Die Linie 301 und 302 stellen das Kerngerüst des innerstädtischen ÖPNV-Systems dar.

Die Linie 301 durchquert in einem großen „270-Grad-Bogen“ weiträumig große Teile des Stadtgebietes und durchquert dabei sechs der 18 Stadtteile. Sie erfüllt als „klassische Tram“ überwiegend Erschließungsaufgaben.

Die 302 besitzt dagegen eher die Funktion einer stadtteilverbindenden Straßenbahn (Buer – Altstadt – Wattenscheid – Bochum), im Abschnitt Buer – Altstadt erreicht sie ausbaubedingt die Qualität einer Schnell-Straßenbahn.

Die Linien 301 und 302 werden im 10-Minuten-Takt (HVZ und NVZ) bedient. Auf der Linie 301 erfolgt im Abschnitt Hauptbahnhof – Erle Forsthaus in der HVZ I (Schulzeit)⁶¹ eine Verdichtung auf einen 5-Minuten-Takt. Von Anfang März bis Anfang November wird am Sonntagnachmittag auf der Linie 301 ein 15-Minuten-Takt gefahren (Anbindung ZOOM Erlebniswelt).

Die Linie 107 verbindet die Altstadt über Feldmark mit Essen-Katernberg, mit Weiterführung über den Essener Hauptbahnhof bis Bredeney. Sie wird von der EVAG als „KulturLinie“ vermarktet und verbindet aus Gelsenkirchener Sicht die Stadt mit wichtigen Zielen auf Essener Stadtgebiet (z.B. Weltkulturerbe „Zollverein“). Auf Gelsenkirchener Stadtgebiet wird die Linie 107 im 20-Minuten-Takt bedient, während in Essen bis zur Haltestelle „Hanielstraße“ ein 10-Minuten-Takt besteht. Bei dieser Linie ist im Kontext mit dem NachtNetz-Konzept der EVAG eine weitere Besonderheit zu berücksichtigen. Im Frühverkehr werden samstags bis 7.00 Uhr zwei Fahrten zwischen Trabrennbahn und Hauptbahnhof von der BOGESTRA mit Straßenbahnen gefahren, während in Essen der NE 2 (bis „Trabrennbahn“) verkehrt.

3.3.3.5 Bus-Netz im Tagesverkehr

Produkte

Für das Busverkehrssystem wurden vom VRR Produkte mit jeweils spezifischen Produktmerkmalen und -qualitäten definiert. Hierzu gehören der SchnellBus (SB) und die Spezialverkehre TaxiBus (TB), AnrufSammelTaxi (AST) und NachtExpress (NE). Innerhalb dieses differenzierten Bedienungsmodells übernehmen diese Produkte verschiedene Verkehrsaufgaben und sind auf spezifische Zielgruppen/ Marktsegmente ausgerichtet (siehe Tabelle 11).

⁶¹ Definition der Verkehrszeiten siehe Kapitel 1.3.4.

Tabelle 11: Produkte im Tagesverkehr⁶²

Produkt	Produktmerkmale
SchnellBus (SB)	VRR-Produkt im zentrenorientierten Verkehr, Verbindung zwischen Vorort, Stadtteil und zentralen städtischen Bereichen sowie Verkehr zwischen zentralen Bereichen von Nachbarstädten; direkte, umsteigefreie Verbindung auf den Hauptnachfragerelationen in Fahrzeugen mit gehobenem bis hohem Reisekomfort, regelmäßige Verfügbarkeit mind. im 60-Min.-Takt als Ergänzung zum Schienenangebot mit Halt an nachfragestarken Sammelhaltestellen in zentralen Bereichen; Haltestellenanlagen mit hohem Komfort und optimaler Ausstattung gem. Richtlinie für Haltestellenausstattung im VRR.
Bus	Verkehr im Ort (Quartier), innerhalb des Stadtteils, zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen sowie in der Fläche und regional mit überwiegend kurzen Reisewegen; Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion; Standardprodukt mit lokaler Präsenz, weitgehend im Taktverkehr mit hoher Haltestellendichte; Verknüpfung mit anderen Produkten.
TaxiBus (TB)/ AnrufSammelTaxi (AST)	Bedarfsorientiertes Ergänzungsangebot zum Standardlinien-Betrieb aus Gründen der Daseinsvorsorge; Bedarfslinienverkehr zu verkehrsschwachen Zeiten i.d.R. mit normalen Taxen oder Mietwagen nach telefonischer Voranmeldung; TaxiBus auf vorhandenen festgelegten Linienwegen des Standard-Linienverkehrs, im AST-Verkehr individuelle Linienführung von festgelegten und gekennzeichneten AST-Haltestellen z.B. bis vor die Haustür; regelmäßige Verfügbarkeit min. im 60-Minuten-Takt

Der TaxiBus und das AST als nachfragegesteuerte Angebotsformen unterscheiden sich für den Fahrgast vorrangig in der Tarifgestaltung und in der Zielbedienung. Für beide Angebotsformen gilt der VRR-Tarif, der VRR-AST-Tarif liegt laut VRR-Produktkommunikation „geringfügig“ über dem Bustarif (AST-Preisstufe 1: Einzelfahrt mit AST 2,40 Euro; Einzelfahrschein Preisstufe A 2,30 Euro, Stand 2010). Kinder von 6 bis unter 15 Jahren, Inhaberinnen und Inhaber von Zeitfahrausweisen sowie Schwerbehinderte zahlen einen ermäßigten Preis. Im AST-Verkehr kann von den Fahrgästen weiterhin die „Vor-die-Haustür-Bedienung“ (begrenzt auf den Umkreis von 500 m um die jeweilige AST-Haltestelle) in Anspruch genommen werden. Die Anmeldung muss spätestens bis 30 Minuten (Vestische) bzw. 15 Minuten (BO-GESTRA) vor Fahrtantritt erfolgen⁶³.

⁶² Quelle: Richtlinie „Neue kommunale Produkte im VRR“; VRR 1999.

⁶³ Diese Voranmeldefrist von nur 15 bzw. 30 Minuten ist als wesentliches Qualitätsmerkmal von TaxiBus und AST in Gelsenkirchen hinsichtlich der Verfügbarkeit des Angebotes her auszustellen. In anderen Verbundräumen sind eher Voranmeldefristen von 60 Minuten üblich.

Das 1988 eingeführte Produkt „CityExpress“ (CE) ist nicht mehr Bestandteil der vom VRR weiterentwickelten Produktpalette. Der CE wird in den Fahrgastinformationen jedoch weiterhin als „Vorort-City-Verbindung“ kommuniziert (Merkmale: fährt in der HVZ im dichten Takt und hält nicht überall). Seit 2003 haben mehrere Städte ihre CE-Linien zurückprofilert (z. B. Essen) bzw. zum SB umprofilert (z. B. Hagen und Oberhausen)⁶⁴. Es bestehen jedoch noch weiterhin einige CE-Linien im VRR (z.B. Wuppertal). In Gelsenkirchen wird noch eine Linie (CE 56) als CityExpress kommuniziert. Der SB 91 wurde 2007 vom CE zum SB umprofilert.

Struktur des Busnetzes im Tagesverkehr

Gelsenkirchen wird im Tagesverkehr von 35 Buslinien erschlossen. Die drei Taxi-Bus-Linien sind genehmigungsrechtlich in diese Buslinien integriert, für die zwei AST-Linien liegen gesonderte Genehmigungen der Bezirksregierung vor. Von den 35 Buslinien verkehren sieben Linien ausschließlich im Gelsenkirchener Stadtgebiet und sind somit reine Stadtverkehrslinien.

Die Buslinien sind durch eine unterschiedliche Strukturierung und durch verschiedene Verkehrsaufgaben gekennzeichnet, z.B. langlaufende Verbindungslinien in die Nachbarstädte oder Stadtverkehrslinien mit ausschließlichen Verkehrsaufgaben in Gelsenkirchen.

TaxiBus und AST

Die nachfragegesteuerten Produkte TaxiBus und AST besitzen in Gelsenkirchen im ÖPNV-Gesamtsystem nur eine untergeordnete Rolle und können als „Nischenprodukt“ bewertet werden.

- TB 247: Bedienung des dünnbesiedelten Bereiches Scholven/ Buerelter Straße im Stundentakt als Anschlussverkehr von/ zur Linie 247 (*Ersatz für vorherigen Linienverkehr*).
- TB 240: Andienung des S-Bahnhofes „GE-Hassel“ in/ aus Richtung Herten-Bertlich bzw. Marl-Polsum,
- TB 241: Verbindung tagsüber zwischen Herten-Westerholt und Resse (60-Minuten-Takt) (*Ersatz für vorherige Festbedienung*),
- AST 97: Schwachlastverkehr auf der Linie 397 zur Anbindung der Siedlung „Eichkamp“ an die Verknüpfungshaltestelle „Erle Forsthaus“
Beim AST 97 sind zwei Besonderheiten herauszustellen:
 - die Haltestelle „Neuer Weg“ (südlicher Teil der Bebauung Wiedehopfstraße) wird ausschließlich durch AST bedient,
 - das AST wird im 30-Minuten-Takt angeboten, während die reguläre Buslinie im Tagesverkehr (mo. – sa.) im 60-Minuten-Takt bedient wird,
- AST 94: Abendverkehr auf der Linie 194 im Abschnitt Hauptbahnhof – Achternbergstraße als Anschlussverkehr von/ zur Linie 194 (30-Minuten-Takt).

⁶⁴ Burmeister, Jürgen; Der CityExpress ist tot – Es lebe der SchnellBus; in Nahverkehrspraxis, Heft 1/ 2-2007.

Weiterhin werden auf den Linien 253 und 257 der Vestischen die Spätfahrten als TaxiBus betrieben.

3.3.3.6 NachtExpress-Netz

Seite | 40

Beim NachtExpress (NE) handelt es sich entsprechend der VRR-Systematik⁶⁵ um „Verkehr in den Abend- und Nachtstunden mit regelmäßiger Verfügbarkeit (mindestens 60-Minuten-Takt), zwischen Wohnquartieren und Stadtzentren und Zielen für Freizeitaktivitäten; gegenseitige Anschlusssicherung bzw. Anschluss zum SPNV“.

Das NE-Netz, welches in Gelsenkirchen in den Nächten Freitag/ Samstag, Samstag/ Sonntag und vor Feiertagen bis gegen 04.30 Uhr gefahren wird, besteht aus neun Linien, welche wiederum unterschiedlichen „Stammnetzen“ angehören:

- Die vier Linien NE 11, NE 12, NE 13 und NE 14 sind dem BOGESTRA-Netz Bochum/ Gelsenkirchen zuzuordnen.
- Die Vestische betreibt die Linien NE 2, NE 9 und NE 19, von denen der NE 2 und der NE 19 durch eine Orientierung in den Kreis Recklinghausen (und in Richtung Bottrop) gekennzeichnet sind.
- Die Linien NE 1 (Endstelle „Essener Straße“ in Horst) und NE 2 (Endstelle „Hanielstraße Schleife“, samstags Endstelle „Trabrennbahn“ in der Feldmark) gehören zum Essener NachtNetz der EVAG.⁶⁶

Die NE-Linien 9, 11, 12 und 14 verkehren ausschließlich innerhalb des Stadtgebietes Gelsenkirchen. Der NE 1, der NE 2 (beide Essen), der NE 2 (Gladbeck und Bottrop bzw. Herten und Recklinghausen), der NE 13 (Bochum und Essen-Kray) und der NE 19 (Gladbeck und Bottrop) stellen Verbindungen bzw. Verknüpfungen in umliegende Städte sicher.

Die NE-Linien werden stündlich (weitgehend im 60-Minuten-Takt) bedient.

Zentrale Umsteigepunkte im NE-Netz sind

- „Hauptbahnhof“ (Umstiege richtungsbezogen zur vollen und zur halben Stunde),
- „Buer Rathaus“ (Systemknoten zur Minute 45),
- „Schloß Horst“ (Umstiege von NE 1 aus Essen auf NE 14 in Richtung Altstadt und NE 19 Richtung Gladbeck/ Bottrop).

⁶⁵ Quelle: Richtlinie „Neue kommunale Produkte im VRR“; VRR 1999.

⁶⁶ Die Linie NE 2 (EVAG) verkehrt nur am Samstagfrüh auf Gelsenkirchener Stadtgebiet.

3.3.4 Bedienungsangebot

Verkehrszeiten

Die Verkehrszeiten im ÖPNV in der Stadt Gelsenkirchen können grob in die nachfolgenden „Rahmenbetriebszeitfenster“ differenziert werden.

Tabelle 12: Verkehrszeiten im ÖPNV der Stadt Gelsenkirchen⁶⁷

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

Tagesverkehr Montag bis Freitag (HVZ und NVZ)

Das Grundangebot im Straßenbahn-System ist Montag bis Freitag tagsüber der 10-Minuten-Takt. Eine Ausnahme ist die Linie 107, die auf Gelsenkirchener Stadtgebiet im 20-Minuten-Takt gefahren wird.

Das Busverkehrssystem ist durch zwei Taktfamilien (Montag bis Freitag tagsüber) gekennzeichnet:

- 10-/ 20-Minuten-Taktfamilie im Netz der BOGESTRA (Ausnahmen: Linien 342, 384, 385, 397 und 398),
- 15-/ 30-Minuten-Taktfamilie im Netz der Vestischen (Ausnahmen: SB 91 und Linien 243, 247, 255, 259 und 260).

⁶⁷ Die Verkehrszeiten und die Zeitfenster wurden gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen anhand der allgemeinen Tagesgangkurven der ÖPNV-Nachfrage und der Erfahrungen in Gelsenkirchen festgelegt.

Die 15-/ 30-Minuten-Taktfamilie im nördlichen Stadtgebiet erfolgt aufgrund der engen Verflechtungen der nördlichen Stadtteile mit dem Kreis Recklinghausen.

Über eine hochwertige Bedienung im ganztägigen 10-Minuten-Takt verfügen die Linien 382 (im Abschnitt Hauptbahnhof – Neuhüller Straße) und 383 (im Abschnitt Melanchthonstraße – Ückendorfer Platz/ Südfriedhof). Als Linie mit hochwertiger Bedienstungsqualität ist weiterhin die Linie 249 Buer – Resse – Herten – Recklinghausen der Vestischen im nördlichen Stadtgebiet herauszustellen (15-Minuten-Takt tagsüber).

Die Linien SB 29, 240 (TaxiBus), 241 (TaxiBus), 243, 247, TB247, 342, 384, 397 und 398 werden im 60-Minuten-Takt bedient.

Abendverkehr Montag bis Freitag (SVZ)

In der SVZ (ab 20.00 Uhr) besteht i. d. R. ein 30- oder 60-Minuten-Takt.

Wochenendverkehr

Am Samstag (NVZ I) wird zum Analysezeitpunkt des NVP⁶⁸ auf den Straßenbahnlinien 301 und 302 im Zeitraum 07.00 bis 20.30 Uhr ein 15-Minuten-Takt gefahren. Die Linie 107 verkehrt samstags auf Gelsenkirchener Stadtgebiet im 30-Minuten-Takt.

Im Busverkehrssystem erfolgt am Samstag bis nachmittags in der Regel der Betrieb in der 15-/ 30-Minuten-Taktfamilie. Am Sonntag besteht i. d. R. ein 30- oder 60-Minuten-Takt.

*Karte 7: Bedienstungsqualität und Erschließungswirkung Hauptverkehrszeit
(Mo-Fr 06.00 - 08.30 Uhr und 12.30 - 18.30 Uhr)*

*Karte 8: Bedienstungsqualität und Erschließungswirkung Normalverkehrszeit
(Mo-Fr 08.30 - 12.30 Uhr)*

⁶⁸ Die Analyse wurde 2008 durchgeführt. Im Januar 2009 wurde die Analyse an den Fahrplanstand Januar 2009 angepasst.



Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes

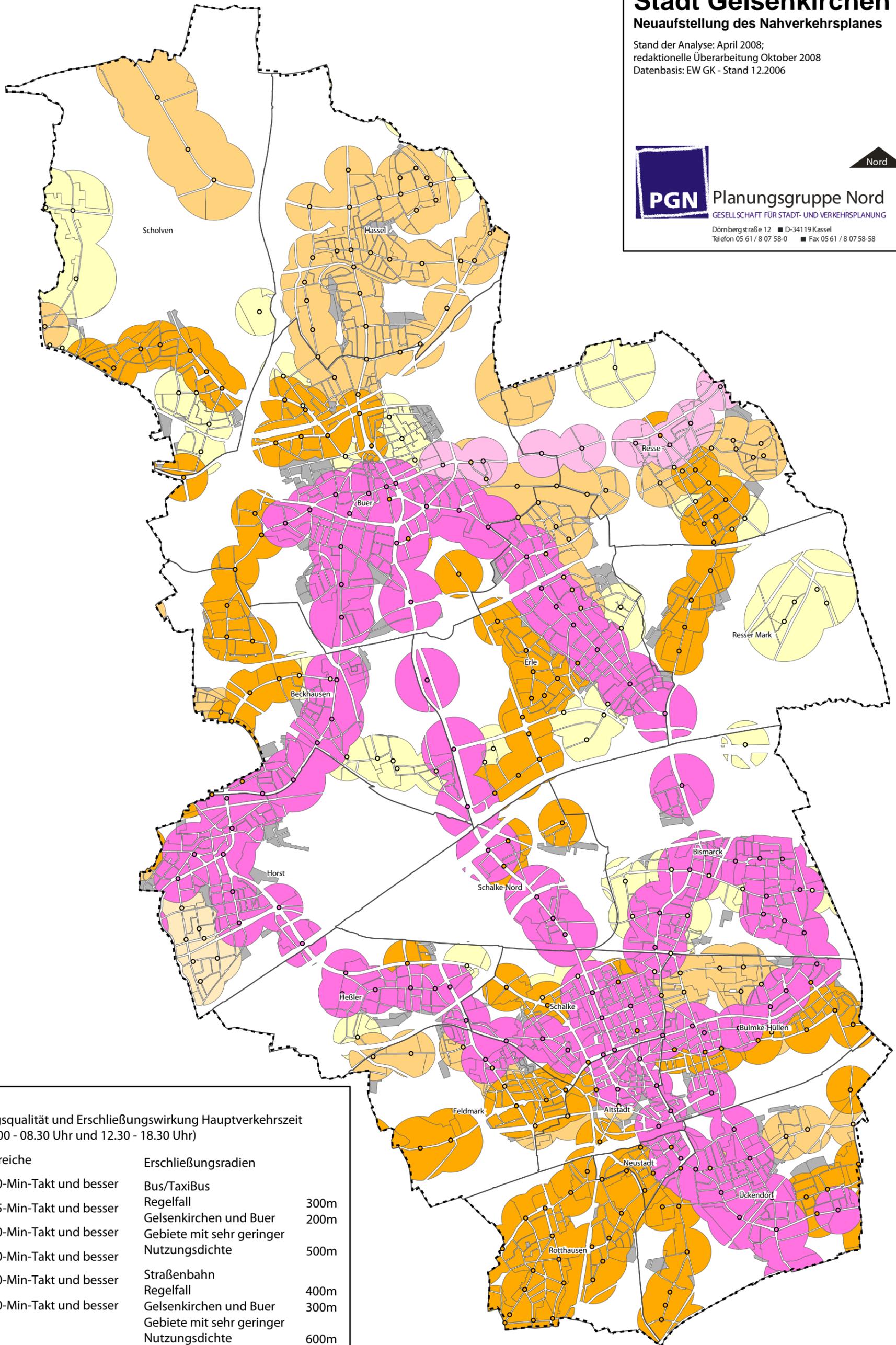
Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Datenbasis: EW GK - Stand 12.2006



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

Nord



Karte 7

Bedienungsqualität und Erschließungswirkung Hauptverkehrszeit
 (Mo-Fr 06.00 - 08.30 Uhr und 12.30 - 18.30 Uhr)

Einzugsbereiche

- 10-Min-Takt und besser
- 15-Min-Takt und besser
- 20-Min-Takt und besser
- 30-Min-Takt und besser
- 40-Min-Takt und besser
- 60-Min-Takt und besser

Erschließungsradien

- Bus/TaxiBus
Regelfall 300m
- Gelsenkirchen und Buer
Gebiete mit sehr geringer
Nutzungsichte 200m
- Straßenbahn
Regelfall 400m
- Gelsenkirchen und Buer
Gebiete mit sehr geringer
Nutzungsichte 300m
- 600m

Stadt Gelsenkirchen

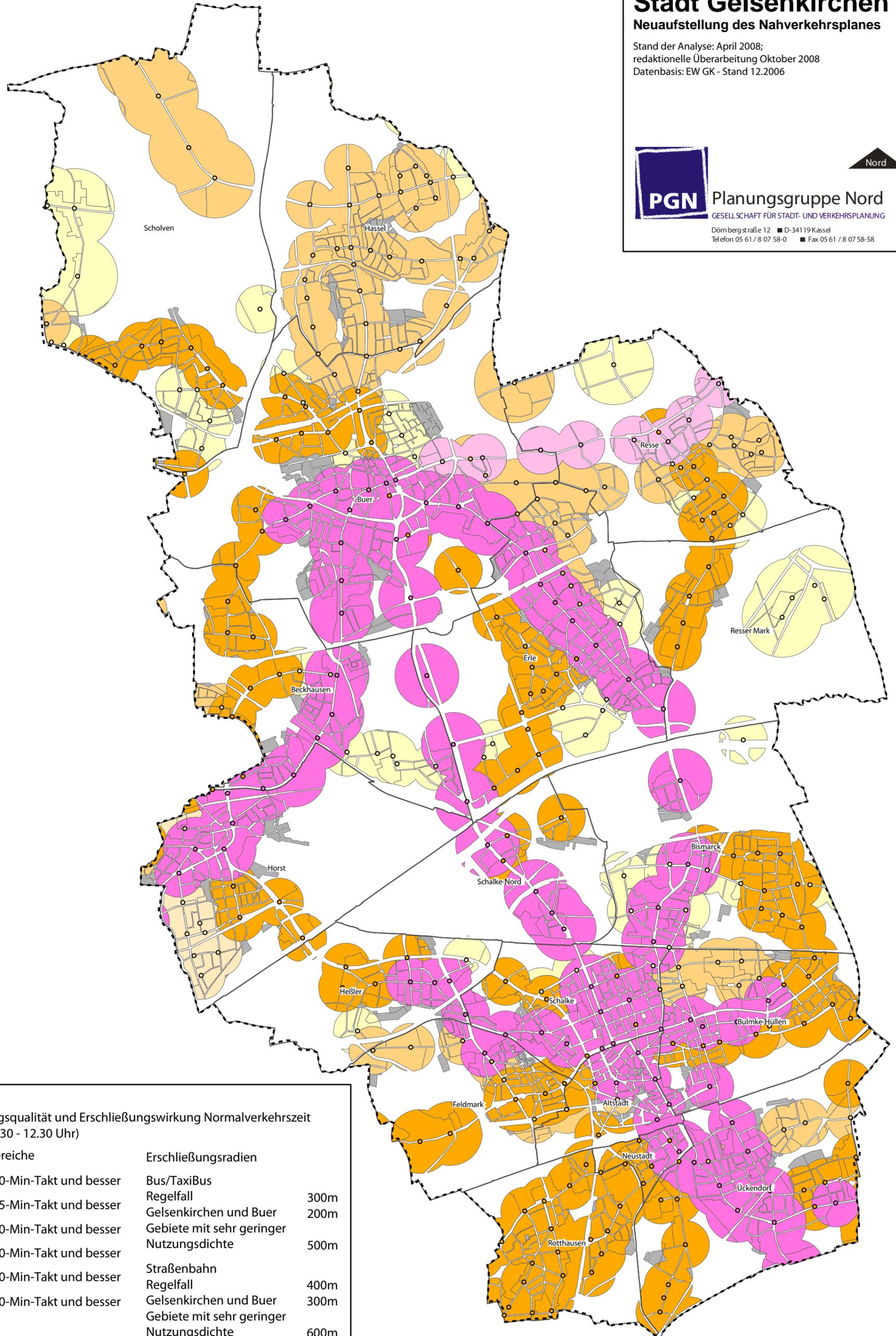
Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Datenbasis: EW GK - Stand 12.2006



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



Karte 8

Bedienungsqualität und Erschließungswirkung Normalverkehrszeit
 (Mo-Fr 08.30 - 12.30 Uhr)

Einzugsbereiche

- 10-Min-Takt und besser
- 15-Min-Takt und besser
- 20-Min-Takt und besser
- 30-Min-Takt und besser
- 40-Min-Takt und besser
- 60-Min-Takt und besser

Erschließungsradien

- Bus/TaxiBus 300m
- Regelfall 200m
- Gelsenkirchen und Buer Gebiete mit sehr geringer Nutzungsdichte 500m
- Straßenbahn 400m
- Regelfall 400m
- Gelsenkirchen und Buer Gebiete mit sehr geringer Nutzungsdichte 600m

Tabelle 13: Linien und Bedienungsangebot Hauptverkehrszeit (Stand: Fahrplan Januar 2009)

Linie	Produkt/ Angebots- form	Linienweg ⁶⁹	Taktangebot (Grundangebot Stadtgebiet Gelsenkirchen)			Linienausrichtung
			Mo – Fr HVZ/ NVZ	Sa NVZ	So	
U11 ⁷⁰	Stadtbahn <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE-Buerer Str. – Karnap – Altenessen – Essen Hbf. – Rüttenscheid – Messe	10	15	15/30	radial mit Ausrichtung auf B-Zentrum (regional) Verbindung in Richtung Essen (Innenstadt, Hbf, <i>neu: Rüttenscheid Messe</i>)
107 ⁷¹	Straßenbahn <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Hbf. – Essen Hanielstraße – Essen Hbf. – Bredeney	20	30	30	radial (regional); Anbindung Feldmark Verbindung in Richtung Essen (Katernberg)
301	Straßenbahn <i>Stadtverkehr</i>	Gelsenkirchen Hbf. – Bismarck – Buer – Horst	10	15	30/15 ⁷²	Halbring mit Ausrichtung auf die A-Zentren Altstadt und Buer und die B-Zentren Erle und Horst Verbindungs- und Erschließungsfunktion großräumig im Stadtgebiet
302	Straßenbahn <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE-Buer – Gelsenkirchen Hbf. – Bochum Hbf – Laer	10	15	30	Durchmesserlinie mit Ausrichtung auf die A-Zentren Altstadt und Buer (regionaler Bezug) Verbindung in Richtung Bochum
SB 23	SchnellBus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE-Buer Rathaus – Herten-Westerholt – Langenbochum – Scherlebeck – RE Hbf	30	30 (/60)	60	radial mit Ausrichtung auf A-Zentrum Buer (regionaler Bezug); Verbindung in Richtung Herten/ Recklinghausen

⁶⁹ Entsprechend der VRR-Systematik (Übernahme der Linienwegbeschreibung aus den Fahrplantabellen im Fahrplanheft „Gelsenkirchen 2008“).

⁷⁰ Aufgrund von Änderungen der Stadtbahnen in Essen fährt seit dem Fahrplan Januar 2010 anstatt der U 17 die Stadtbahnlinie U 11. Neue Endhaltestelle in Essen ist (H) Messe West-Süd/Gruga; die Abfahrtszeiten ändern sich ganztägig.

⁷¹ Aufgrund von Änderungen der Straßenbahnen in Essen haben sich die Abfahrtszeiten zum Fahrplanwechsel Januar 2010 geändert. Montags bis freitags entfallen einzelne Fahrten im Frühverkehr.

⁷² Linie 301 fährt sonn- und feiertags von Anfang März bis Anfang November teilweise im 15-Minuten-Takt.

Linie	Produkt/ Angebots- form	Linienweg ⁶⁹	Taktangebot (Grundangebot Stadtgebiet Gelsenkirchen)			Linienausrichtung
			Mo – Fr HVZ/ NVZ	Sa NVZ	So	
SB 28	SchnellBus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	Gelsenkirchen-Buer Rathaus – Dorsten ZOB – Schermbek Rathaus	30	30	60	radial mit Ausrichtung auf A-Zentrum Buer (regionaler Bezug); Verbindung in Richtung Dorsten
SB 29	SchnellBus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Hbf – Bottrop ZOB	60	60	—	radial mit Ausrichtung auf A-Zentrum Altstadt (regionaler Bezug); Verbindung in Richtung Bottrop
SB 91	SchnellBus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE-Buer – Gladbeck – BOT-Eigen – ZOB Berliner Platz ⁷³ – OB-Osterfeld – Neue Mitte Oberhausen – OB Hbf – Bero-Zentrum	20	30	30	radial mit Ausrichtung auf A-Zentrum Buer (regionaler Bezug); Verbindung in Richtung Gladbeck/ Bottrop
CE 56	CityExpress <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Hbf – Horst – Gladbeck – BOT- Kirchhellen	20	30	60	Linie mit Ausrichtung auf A-Zentrum Altstadt und B-Zentrum Horst (regionaler Bezug); Verbindung in Richtung Gladbeck
194/ AST 94	Bus/ AST <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Hbf – E- Kray – Steele – Stadtwald – Bredeney – Haarzopf	20	30	30	radial mit Ausrichtung auf A-Zentrum Altstadt (regionaler Bezug); Verbindung Richtung E-Kray und E-Steele
210	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Buer Rathaus – Westerholt – Herten Mitte – Neue Horizonte – RE Süd – RE-Röllinghausen Marderweg	30	30	—	Linie mit Ausrichtung auf A-Zentrum Buer (regionaler Bezug); Verbindung Richtung Herten
211	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Buer Rathaus – GE-Hassel – Westerholt – Herten Mitte	30	30	30/60	Linie mit Ausrichtung auf A-Zentrum Buer (regionaler Bezug); Verbindung in Richtung Herten

⁷³ Während der Bauarbeiten am ZOB Berliner Platz in Bottrop übernahm ab 2009 die Haltestelle „ZOB Bottrop/ Pferdemarkt“ die Funktion als Umsteigepunkt. Seit 10.10.2010 übernimmt die Funktion des Verknüpfungspunktes der neue „ZOB Bottrop Berliner Platz“.

Linie	Produkt/ Angebots- form	Linienweg ⁶⁹	Taktangebot (Grundangebot Stadtgebiet Gelsenkirchen)			Linienausrichtung
			Mo – Fr HVZ/ NVZ	Sa NVZ	So	
222	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE-Buer Rathaus – Hassel – Marl Mitte – Sinsen	30	30	30/60	Linie mit Ausrichtung auf A-Zentrum Buer (regionaler Bezug); Verbindung in Richtung Marl und Recklinghausen („SB-Charakter“)
240	TaxiBus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	Marl-Polsum Kirchstraße – GE-HasselBf/ Herten-Westerholt Schloßstraße	60	60	60	Anbindung Herten- Westerholt und Marl- Polsum an S 9
241	TaxiBus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	Herten-Westerholt Schloßstraße – GE-Resse Hedwigstraße	60	60	—	Anbindung an Nahversorgungs- zentrum Resse
243	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE-Buer Rathaus – VEBA Öl – Hassel – Herten- Bertlich – Westerholt – Herten Mitte	60	60	—	Linie mit Ausrichtung auf A-Zentrum Buer (regionaler Bezug); Verbindungsfunktion in Richtung Herten
244	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Resse – Buer Rathaus – Hassel Friedhof	30	30	30/60	Durchmesserlinie mit Ausrichtung auf A-Zentrum Buer
247	Bus/ TaxiBus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Buer Rathaus – Lindenstr – Mentzelstraße; TaxiBus: Mentzelstr - Scholven Stadtgrenze	60	60	60	Linie mit Ausrichtung auf A-Zentrum Buer
249	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE Buer Rathaus – Resse – Herten Mitte – RE Hbf	15	15	30	radial mit Ausrichtung auf A-Zentrum Buer (regionaler Bezug); Verbindung in Richtung Herten/ Recklinghausen
253	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE-Horst – GLA-Brauck – Oberhof – Rentfort Nord – Zweckel Dechenstr	30	30/60	60	Verbindung in Richtung Gladbeck
255	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE-Buer Rathaus – Scholven – Gladbeck Oberhof	20	20/30	30/60	radial mit Ausrichtung auf A-Zentrum Buer (regionaler Bezug); Verbindung in Richtung Gladbeck

Linie	Produkt/ Angebots- form	Linienweg ⁶⁹	Taktangebot (Grundangebot Stadtgebiet Gelsenkirchen)			Linienausrichtung
			Mo – Fr HVZ/ NVZ	Sa NVZ	So	
257	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	Gelsenkirchen-Horst – Gladbeck Oberhof – Zweckel Dechenstraße	30	30/60	60	Verbindung in Richtung Gladbeck
259 ⁷⁴	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE-Horst Essener Str – Gladbeck-Oberhof – Bottrop-Eigen – ZOB Berliner Platz ⁷⁵	20	30	60	Verbindung in Richtung Gladbeck/ Bottrop
260	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE Horst – Boy – Bottrop ZOB Berliner Platz ⁷⁶	20	30	60	Verbindung in Richtung Bottrop
340	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE-Rotthausen – Musiktheater – Wanne- Eickel Hbf – HER- Holsterhausen	20	30	30	Durchmesserlinie mit Ausrichtung auf A-Zentrum Altstadt (nicht über GE Hbf.); Verbindung in Richtung Wanne-Eickel
342	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	Fachhochschule Gelsenkirchen – Beckhausen – Erle – Wanne-Eickel Hbf	60	60	60	Tangentallinie zur Anbindung der FH; Verbindung in Richtung Wanne-Eickel
348	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Hbf – E- Katernberg	20	30	30	radial mit Ausrichtung auf A-Zentrum Altstadt (regionaler Bezug); Verbindung in Richtung Essen-Katernberg
380	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Buer – Gelsenkirchen Hbf	20	30	30/60	radial mit Ausrichtung auf die beiden A-Zentren Altstadt und Buer

⁷⁴ Seit dem Fahrplanwechsel Januar 2010 sind zur Optimierung der Anschlussituation in Horst die Abfahrtszeiten ab der Haltestelle Essener Straße samstags nach 16 Uhr sowie sonn- und feiertags teilweise deutlich verschoben.

⁷⁵ Während der Bauarbeiten am ZOB Berliner Platz in Bottrop übernahm ab 2009 die Haltestelle „ZOB Bottrop/ Pferdemarkt“ die Funktion als Umsteigepunkt. Seit 10.10.2010 übernimmt die Funktion des Verknüpfungspunktes der neue „ZOB Bottrop Berliner Platz“.

Linie	Produkt/ Angebots- form	Linienweg ⁶⁹	Taktangebot (Grundangebot Stadtgebiet Gelsenkirchen)			Linienausrichtung
			Mo – Fr HVZ/ NVZ	Sa NVZ	So	
381 ⁷⁷	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Rotthausen – Gelsenkirchen Hbf – Erle – Resse/Buer	20	30	30/60	Durchmesserlinie mit Ausrichtung auf die A- Zentren Altstadt und Buer und auf das B-Zentrum Erle
382	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Feldmark – Gelsenkirchen Hbf – Bismarck	10/30	15/30	30	Durchmesserlinie mit Ausrichtung auf A-Zentrum Altstadt
383	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Horst – Norsternpark – Gelsenkirchen Hbf – Ückendorf – BO- Günnigfeld/GE-Bulmke- Hüllen	10/20	15/30	30	Linie mit Ausrichtung auf A-Zentrum Altstadt und B-Zentrum Horst
384	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE-Heßler – Wanne-Eickel Hbf	60	60	60	Durchmesserlinie im südlichen Stadtgebiet (nicht über GE. Hbf); Verbindung in Richtung Wanne-Eickel
385	Bus <i>Stadtverkehr (/ stad- grenzen- überschreiten- der Verkehr)</i>	GE-Bulmke-Hüllen – Gelsenkirchen Hbf – HER- Eickel – BO-Hofstede	30	30	60	Linien mit Ausrichtung auf A-Zentrum Altstadt (Südast mit regionalem Bezug) Verbindung in Richtung Herne-Eickel und Bochum
389	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Hbf – BO- WAT-Leithe – Wattenscheid Mitte – Höntrop	20	30	60/30	Linien mit Ausrichtung auf A-Zentrum Altstadt (regionaler Bezug); Verbindung in Richtung Bochum (Wattenscheid- Höntrop)
396	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Horst – Beckhausen – Buer	20 (/40)	30	30/60	Linie mit Ausrichtung auf A-Zentrum Buer und B-Zentrum Horst tangente Verbindungsfunktion auf Teilabschnitten

⁷⁷ Ab dem Fahrplanwechsel Januar 2010 ändern sich die Abfahrtszeiten aufgrund von Fahrplananpassungen ganztägig. Die Haltestelle Maybachstraße wird montags bis samstags abends bis ca. 22 Uhr bedient.

Linie	Produkt/ Angebots- form	Linienweg ⁶⁹	Taktangebot (Grundangebot Stadtgebiet Gelsenkirchen)			Linienausrichtung
			Mo – Fr HVZ/ NVZ	Sa NVZ	So	
397 / AST97	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Buer – Erle – Resser Mark (AST 97: Erle Forsthaus – Neuer Weg)	60	60	30 AST	Linie mit Ausrichtung auf A-Zentrum Buer und B-Zentrum Erle;
398	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Buer – Erle – Resser Mark – Sutum	60	60	—	Linie als Halbring mit Ausrichtung auf A-Zentrum Buer und B-Zentrum Erle
399	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Buer Rathaus – Fachhochschule Gelsenkirchen	20	—	—	Anbindung FH



3.3.5 Tarifstrukturen, Vertriebsstrukturen, Informationssysteme und Serviceleistungen

VRR-Tarif

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

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

Im Verbundraum bestehen nach der Preisstufen-Reform vom August 2008, welche u. a. die bisherige dritte Preisstufe C in zwei Preisstufen differenzierte, nunmehr vier Preisstufen zzgl. der Kurzstrecke. In Gelsenkirchen gilt die neue Preisstufe A 2 („Städte mit besonders hoher Nahverkehrsqualität“).

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

Herauszustellen sind die in den letzten Jahren neu eingeführten, auf bestimmte Zielgruppen ausgerichteten Ticketformen⁷⁸:

- „SchokoTicket“ (seit 2002; Zielgruppe „Schüler“; verbundweite Gültigkeit),
- „BärenTicket“ (seit 1. Oktober 2003; Zielgruppe „ab 60 Jahre“; Jahresticket für gesamten VRR-Raum; Zusatznutzen, wie 1.-Klasse-Nutzung).

Vertriebsstrukturen

Der Vertrieb der Tickets erfolgt über Vertriebstechnik in den Fahrzeugen, über Fahrscheinautomaten an den unterirdischen Haltestellen und an den Stadtbahn-Haltestellen, über die zwei KundenCenter am ZOB (Hauptbahnhof) und in Buer sowie über 32 private Verkaufsstellen in den Stadtteilen.

Die KundenCenter und Verkaufsstellen decken im Durchschnitt jeweils rund 8.000 Personen im Einzugsgebiet ab. Bezogen auf die Einwohnerzahl sind in Buer und in Resse die höchsten Werte „Einwohner pro Vertriebsstelle“ festzustellen.

⁷⁸ Siehe www.vrr.de.

Tabelle 14: Vertriebsstellen in den Stadtteilen (Quelle: Fahrplanheft Gelsenkirchen; BOGESTRA 2009)⁷⁹

Stadtteil	Bevölkerung [EW]	Anzahl Vertriebsstellen	EW pro Vertriebsstelle
Altstadt	8.856	4	2.214
Schalke	19.998	2	9.999
Schalke-Nord	4.697	0	0
Bismarck	16.465	2	5.488
Bulmke-Hüllen	24.816	3	8.272
Feldmark	10.819	2	5.410
Heßler	6.207	1	6.207
Buer	34.707	2	17.354
Scholven	9.781	1	9.781
Hassel	15.482	2	7.741
Horst	20.195	2	10.098
Beckhausen	14.712	1	7.356
Erle	27.344	3	9.115
Resse	12.143	1	12.143
Resser Mark	3.902	1	3.903
Neustadt	4.413	0	0
Ückendorf	20.137	3	6.712
Rotthausen	14.292	2	7.146
Gesamtstadt	268.966	34	7.910

Informationssysteme

Kernstück der Kundeninformation sind die beiden KundenCenter, die Fahrplanhefte, die Telefonhotline „Schlaue Nummer“ und die Internetauftritte der Verkehrsunternehmen. Der Internetauftritt der KÖR (www.bus-und-bahn.de) ist „barrierearm“ gestaltet.

⁷⁹ In den Stadtteilen Altstadt, Bulmke-Hüllen und Schalke entfällt ab dem Jahr 2010 jeweils eine Verkaufsstelle. Die Gesamt-Anzahl an Vertriebsstellen in Gelsenkirchen reduziert sich auf 31 (32 inkl. KundenCenter).



Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) sind an folgenden Haltestellen vorhanden:

- Unter- und oberirdische Stadtbahnhaltestellen,
- Haltestelle „Gelsenkirchen Hauptbahnhof ZOB“
- gemeinsame Straßenbahn- / Bus-Haltestellen „Buerer Straße“, „Schloß Horst“ und „Essener Straße“,
- Haltestellen in der Cranger Straße zwischen „Erle Forsthaus“ und „Middelicher Straße“.

Serviceleistungen

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

- Mobilitätsgarantie für alle Ticketformen; bei Verspätungen von mehr als 20 Minuten mit Erstattung von nachgewiesenen Taxikosten bis zu 15,00 Euro bzw. 30,00 Euro bei „Ticket2000“ und „BärenTicket“ (eingeführt zum 1. Juni 2002)⁸⁰,
- Anschlussgarantie im Abendverkehr ab 20.00 Uhr an acht Verknüpfungspunkten/ Umsteigehaltestellen mit 19 Umsteigeverbindungen (Taxi bei verpassten Anschlüssen),
- Taxirufservice der BOGESTRA und der Vestischen (Taxianmeldung über das Fahrpersonal),
- „Halten auf Zuruf/ Aussteigen zwischen den Haltestellen“ im Abendverkehr nach 20.00 Uhr (Anmeldung beim Fahrpersonal).

⁸⁰ Seit 01.01.2010 werden bei der Mobilitätsgarantie Taxikosten bis zu 20,00 Euro bzw. 30,00 Euro erstattet.

3.3.6 ÖPNV-Infrastruktur

3.3.6.1 Streckeninfrastruktur

Stadtbahn

Im Stadtteil Horst verläuft aus der Nachbarstadt Essen kommend über eine Länge von 1,3 km die – 2001 und 2004 in zwei Schritten realisierte – Stadtbahnstrecke der U 11 (*ehemals U 17*) bis zur Endhaltestelle „Buerer Straße“. Die Strecke ist normalspurig mit einem besonderen Bahnkörper, jedoch nicht vollständig kreuzungsfrei, ausgebaut. Im Abschnitt Buerer Straße – Abzweig Industriestraße wird die Stadtbahn im Dreischienengleis gemeinsam mit der meterspurigen Straßenbahn (Linie 301) geführt.

Straßenbahn

Die Straßenbahn-Infrastruktur in Gelsenkirchen ist durch ausgeprägt unterschiedliche Ausbaustandards gekennzeichnet:

- Straßenbahn in Fahrbahnmittellage im „klassischen Ausbaustandard“ (Linie 302 im Abschnitt Stadtgrenze Bochum – Haltestelle „Rheinlbestraße“; Linie 107 im Abschnitt Stadtgrenze Essen – Rampe Musiktheater; Linie 301 im Abschnitt Haltestelle „Erle Forsthaus“ – Haltestelle „GE-Buer Süd Bf.“),
- Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper in Mittellage (Linie 302 zwischen Gelsenkirchen „Kennedyplatz“ und „Buer Rathaus“; Linie 301 zwischen den Haltestellen „ZOOM Erlebniswelt“ und „Erle Forsthaus“, „Pannschoppenstraße“ und „Kärntener Ring“ sowie „Buerer Straße“ bis „Essener Straße“ (mit Busspur)),
- Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper in Seitenlage (Linie 301 zwischen „GE Süd Bf.“ und „Pannschoppenstraße“)
- Straßenbahn in Tunnellage im Stadtbahn-Ausbaustandard (Abschnitt Rampe Rheinlbestraße – Haltestelle „Musiktheater“; zweiter Abschnitt Haltestelle „Heinrich-König-Platz“ bis Tunnelmund südlich der Haltestelle „ZOOM Erlebniswelt“).

Im Abschnitt Hauptbahnhof – Buer der Linie 302 wurde zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006 die Haltestelleninfrastruktur für den Einsatz von Doppeltraktionen ertüchtigt.

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

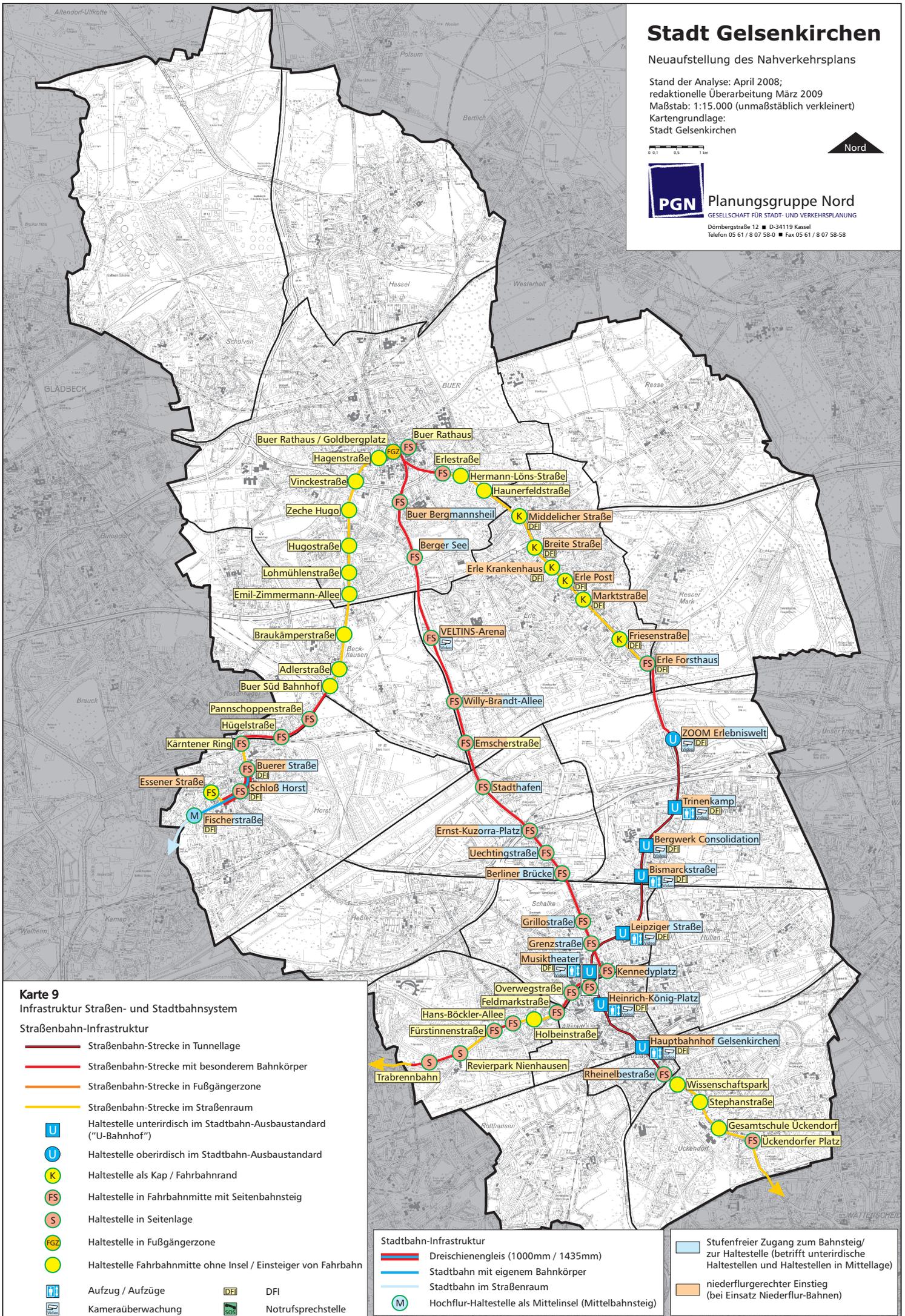
Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung März 2009
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Döringstraße 12 ■ D-34119 Kassel
 Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Karte 9

Infrastruktur Straßen- und Stadtbahnsystem

Straßenbahn-Infrastruktur

- Straßenbahn-Strecke in Tunnelage
- Straßenbahn-Strecke mit besonderem Bahnkörper
- Straßenbahn-Strecke in Fußgängerzone
- Straßenbahn-Strecke im Straßenraum
- U Haltestelle unterirdisch im Stadtbahn-Ausbaustandard ("U-Bahnhof")
- U Haltestelle oberirdisch im Stadtbahn-Ausbaustandard
- K Haltestelle als Kap / Fahrbandrand
- FS Haltestelle in Fahrbahnmitte mit Seitenbahnsteig
- S Haltestelle in Seitenlage
- FGZ Haltestelle in Fußgängerzone
- Haltestelle Fahrbahnmitte ohne Insel / Einsteiger von Fahrbahn
- A Aufzug / Aufzüge
- DFI DFI
- K Kameraüberwachung
- N Notrufsprechstelle
- M Hochflur-Haltestelle als Mittelinsel (Mittelbahnsteig)

Stadtbahn-Infrastruktur

- Dreischienengleis (1000mm / 1435mm)
- Stadtbahn mit eigenem Bahnkörper
- Stadtbahn im Straßenraum
- M Hochflur-Haltestelle als Mittelinsel (Mittelbahnsteig)

- Stufenfreier Zugang zum Bahnsteig / zur Haltestelle (betrifft unterirdische Haltestellen und Haltestellen in Mittellage)
- niederfluriger Einstieg (bei Einsatz Niederflur-Bahnen)



*Abbildung 3:
Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper in Mittellage im Bereich Schalke*

Die stadtahnmäßig ausgebauten Tunnel in der Gelsenkirchener Innenstadt und im Stadtteil Bismarck wurden in zwei großen Phasen realisiert. Der Abschnitt Rheinellbestraße – Musiktheater wurde 1984 eröffnet und der Abschnitt Heinrich-König-Platz – Ruhr Zoo (heute „ZOOM Erlebniswelt“) 1994⁸¹.

Karte 9: Infrastruktur Straßen- und Stadtbahnssystem

Busverkehrssystem

Der Busverkehr wird überwiegend im Fahrbahnbereich mit dem MIV geführt. Busspuren sind nur punktuell vorhanden (z. B. Ringstraße, Polsumer Straße im Bereich Bahnhof Buer-Nord). In Horst fährt der Bus unabhängig vom MIV auf der Stadtbahn-/ Straßenbahn-Trasse mit kombinierten Straßenbahn-/ Bus-Haltestellen.

⁸¹ ebenda



Abbildung 4: Mitnutzung der Straßenbahn-Infrastruktur durch den Busverkehr (Haltestelle „Buerer Straße“, Stadtteil Horst)

3.3.6.2 Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkt „Hauptbahnhof“

Der Hauptbahnhof als der herausragende Verknüpfungspunkt zum SPNV in Gelsenkirchen besteht neben den Anlagen der DB aus der unterirdischen Straßenbahnhaltestelle unterhalb des Bahnhofsgebäudes und dem direkt nordwestlich des Bahnhofsgebäudes liegendem Busbahnhof. Da der Busbahnhof in der „+1-Ebene“ realisiert wurde, sind beim Umsteigen Straßenbahn – Bus vergleichsweise lange Wege zurückzulegen.

Der Busbahnhof verfügt über eine recht sparsame Möblierung in Form von standardisierten Fahrgastunterständen. Sowohl die Straßenbahnhaltestelle als auch der Busbahnhof sind mit dem Dynamischen Fahrgastinformations-System (DFI) ausgestattet.⁸²

Der Busbahnhof ist aus der 0-Ebene u.a. über Rolltreppen und einen Fahrstuhl erreichbar. Die Kapazitäten sind für große Fahrgastströme jedoch eingeschränkt.

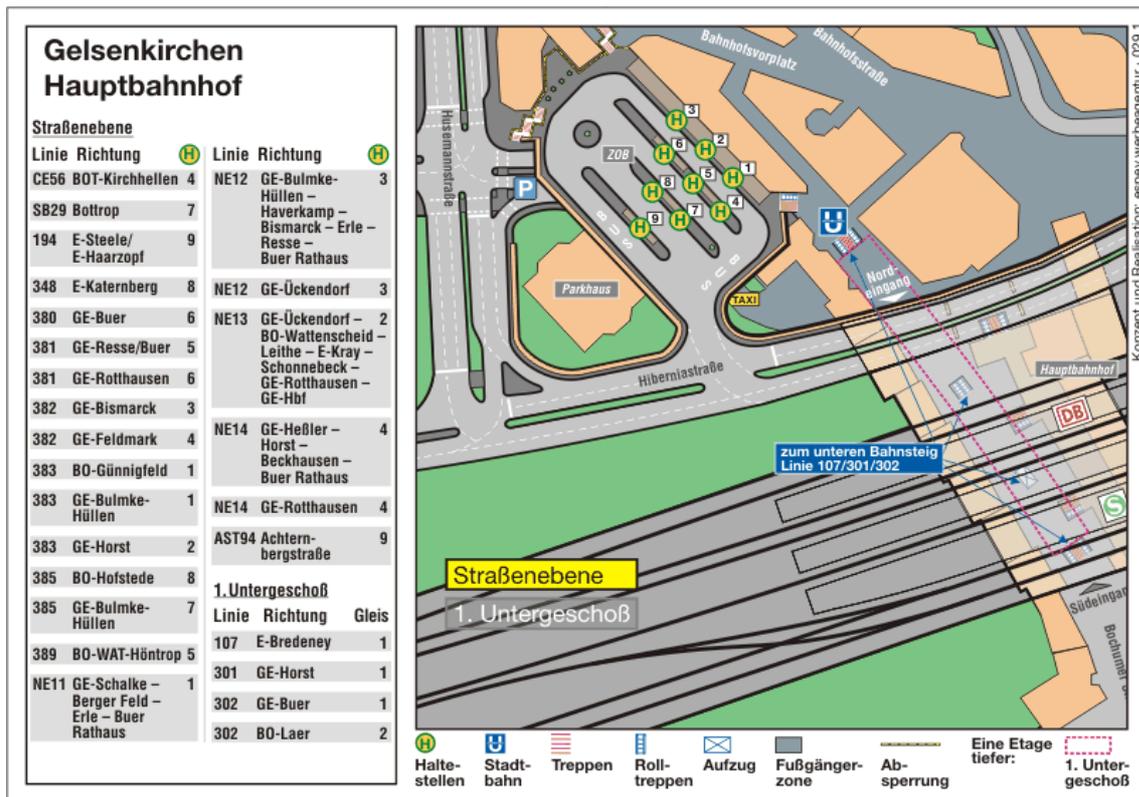


Abbildung 5: Lageplan Verknüpfungspunkt „Hauptbahnhof“

(Bildquelle: BOGESTRA).

⁸² Einrichtung DFI am Busbahnhof erfolgte Ende 2009.

Verknüpfungspunkt „Buer Rathaus/ Goldbergplatz“

Der Verknüpfungspunkt „Buer Rathaus/ Goldbergplatz“ besteht aus der Endhaltestelle der Linie 302 (Mittelbahnsteig), der Haltestelle der Linie 301 am Goldbergplatz und dem mit Einzelbussteigen in Diagonalanordnung ausgebauten Busbahnhof. Der Busbahnhof verfügt über eine Grundausrüstung. DFI und großzügige Witterungsschutzanlagen sind nicht vorhanden. In direkter Zuordnung zum Busbahnhof befindet sich das gemeinsame KundenCenter von Vestischer und BOGESTRA.

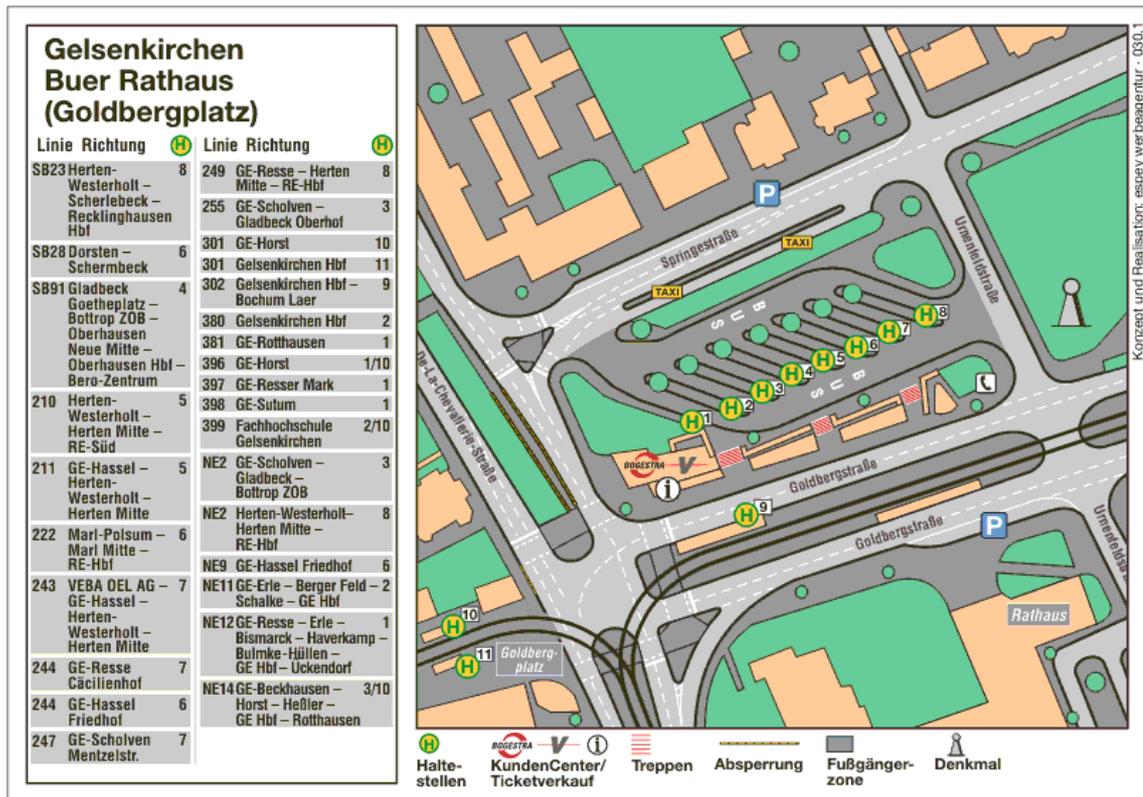


Abbildung 6: Lageplan Verknüpfungspunkt „Buer Rathaus/ Goldbergplatz“

(Bildquelle: BOGESTRA).

Der Verknüpfungspunkt „Buer Rathaus“ soll voraussichtlich ab 2014 umfassend umgebaut werden. Die Planung sieht die Verlegung des ZOB in Richtung Süden vor. Um die Straßenbahnhaltestelle parallel zur Goldbergstraße werden die Bushaltestellen sägezahnförmig um eine Insel herum angeordnet.

Verknüpfungspunkt „Buerer Straße“

Der 2004 neu realisierte Verknüpfungspunkt Stadtbahn/ Straßenbahn/ Bus „Buerer Straße“ ist durch eine ausgeprägt kompakte Gestaltung und eine fahrgastgerechte Infrastruktur gekennzeichnet. Das Umsteigen Straßenbahn/ Bus wird an einer Kante der gemeinsamen Straßenbahn/ Bus-Spur abgewickelt.

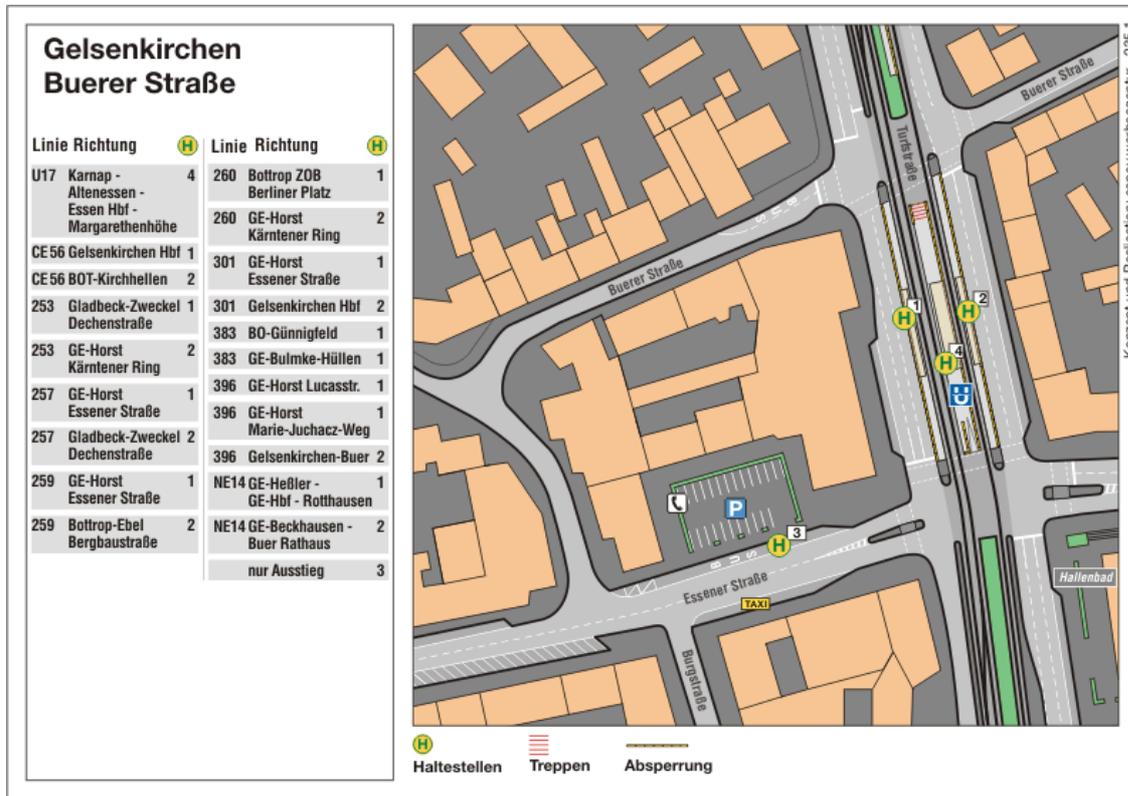


Abbildung 7: Lageplan Verknüpfungspunkt „Buerer Straße“

(Bildquelle: BOGESTRA).

Verknüpfungspunkt „Musiktheater“

Der Verknüpfungspunkt „Musiktheater“ besteht aus mehreren Haltestellen-Standorten. Die Linien 302 und 107 nutzen die Haltestellen an der Oberfläche direkt an der Tunnelrampe, während die Linie 301 die unterirdische Haltestelle nördlich der Florastraße andient. Als Merkmale dieser Haltestelle sind die auffällige Überdachung der Haltestelle im Bereich der Rampe sowie die zwei großzügigen Eingangspavillons auf dem Kennedyplatz hervorzuheben.

Anfang 2009 erfolgte der niederflurgerechte Ausbau der Bushaltestellen „Musiktheater“ mit Bus-Sonderspur auf der nördlichen Seite der Florastraße.

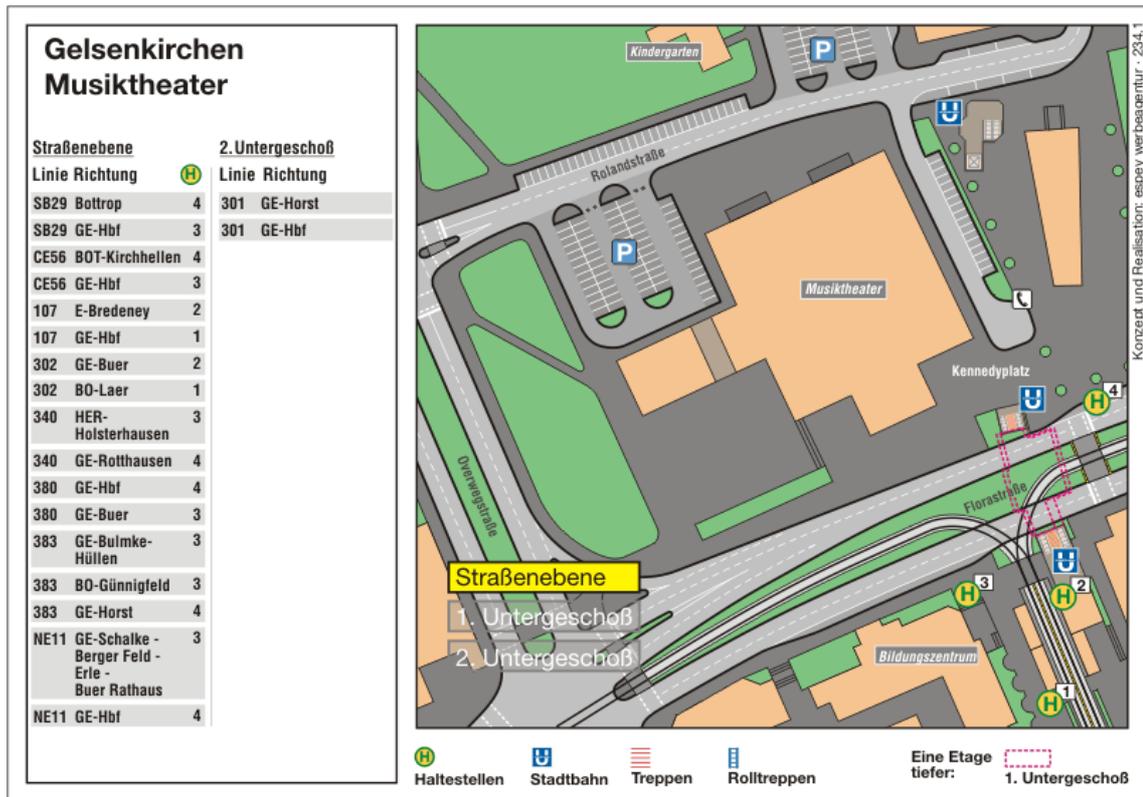


Abbildung 8: Lageplan Verknüpfungspunkt „Musiktheater“

(Bildquelle: BOGESTRA).

Haltestellen im Stadtbahn-System

Die drei auf Gelsenkirchener Stadtgebiet liegenden Haltestellen der U 11 (*ehemals U 17*) sind jeweils mit mittelliegender Hochflurbahnsteig ausgebaut. Die Haltestellen sind durch eine einheitliche Gestaltung und Möblierung (u. a. Notrufeinrichtung, Videoüberwachung, DFI und Fahrscheinautomaten) gekennzeichnet. Sie verfügen alle über Rampen, die eine stufenfreie Erreichbarkeit der Bahnsteige gewährleisten.



Abbildung 9: Stadtbahn-Haltestelle „Schloß Horst“, Stadtteil Horst

(Bildquelle: PGN).

Haltestellen im Straßenbahn-System

Die Haltestellen im Straßenbahn-System weisen zum Teil erhebliche Unterschiede hinsichtlich des funktionalen und gestalterischen Ausbaus auf, die vorrangig auf die unterschiedlichen Realisierungsperioden zurückzuführen sind.

Die Hauptkategorien sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 15:

Übersicht der Hauptkategorien des Haltestellen-Ausbaustandards im Straßenbahn-System

Haltestelle in Tunnellage mit Mittelbahnsteig	
	<p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bergwerk Consolidation • Hauptbahnhof • Heinrich-König-Platz • Musiktheater • Leipziger Straße • Bismarckstraße • Trinenkamp <p>(Bildquelle: BOGESTRA).</p>
Haltestelle in Mittellage mit Seitenbahnsteig (niederflurgerechter Ausbau)	
	<p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erle Forsthaus • Haltestellen zwischen Kennedyplatz und Buer Bergmannsheil • Fürstinnenstraße • Feldmarkstraße <p>(Bildquelle: PGN).</p>



Haltestelle als Kap in Fahrbahnrandlage (mit niederflurgerechtem Ausbau)



Beispiele:

- **Marktstraße**
- Haltestellen zwischen Friesenstraße und Middelicher Straße

(Bildquelle: BOGESTRA).

Haltestelle in Mittellage mit Seitenbahnsteigen (kein niederflurgerechter Ausbau)



Beispiele:

- **Kärntener Ring**
- Buer Rathaus
- Hügelstraße
- Hans-Böckler-Allee
- Ückendorfer Platz

(Bildquelle: PGN).

Haltestelle in Fahrbahnmittellage (kein niederflurgerechter Ausbau)



Beispiele:

- Haunerfeldstraße
- Hermann-Löns-Straße
- Haltestellen in der Horster Straße (Bsp. (H) **Vinckestraße**)
- Holbeinstraße
- Haltestellen in der Bochumer Straße

(Bildquelle: BOGESTRA).

Einzelne Haltestellen können nicht in diese Hauptkategorien eingeordnet werden:

- VELTINS-Arena,
- ZOOM-Erlebniswelt (Haltestelle im Stadtbahnstandard; oberirdisch),
- Rheinelbestraße und Musiktheater (Haltestellen an der Tunnelrampe mit Seitenbahnsteigen (besonderer Bahnkörper; niederflurgerechter Ausbau),
- Trabrennbahn und Revierpark Nienhausen (Haltestellen in Seitenlage mit Seitenbahnsteigen; kein niederflurgerechter Ausbau).

Im Straßenbahn-Netz sind sieben Straßenbahn-Haltestellen stadtbahnmäßig als Tunnelhaltestellen ausgebaut. Sie verfügen, bis auf „Bergwerk Consolidation“, über einen Fahrstuhl. Diese unterirdischen Haltestellen sind mit Notrufeinrichtung, Videoüberwachung, DFI und Fahrscheinautomaten ausgestattet.

Als besondere Kennzeichen der unterirdischen Haltestellen im Bereich Bismarck sind die Eingangspavillons herauszustellen, die eine gute Erkennbarkeit der „U-Bahnhöfe“ im Stadtbild und einen witterungsgeschützten Zu- und Abgang gewährleisten.

Die hinsichtlich der Leistungsfähigkeit herausragende Haltestelle im Gelsenkirchener Straßenbahn-System ist die zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006 ausgebaute Haltestelle „VELTINS-Arena“, welche über zwei Bahnsteige sowie über eine großzügige Überdachung der Bahnsteige und der Zugangsbrücke (mit Solarkollektoren) verfügt.

Haltestellen im Busverkehrssystem

Die Haltestellen im Busverkehrssystem sind durch sehr unterschiedliche Ausbaustandards geprägt. Die Bandbreite reicht von gemeinsamen Straßenbahn-/ Bus-Haltestellen (z. B. in der Cranger Straße) über Kaphaltestellen und Busbuchten bis zu einfach angelegten Fahrbahnrandhaltestellen.

Niederflurgerecht an jeweils allen Richtungshaltestellen sind insgesamt 82 „reine“ Bushaltestellen ausgebaut, an weiteren fünf Haltestellen ist mindestens eine Richtungshaltestelle niederflurgerecht (Stand 2008). An sechs Straßenbahnhaltestellen besteht für den Busverkehr bei Mitnutzung ein komfortabler Einstieg (bis 10 cm Resthöhe).

Die in den letzten Jahren realisierten Ausbauprogramme auf den Linien 381 und 396 haben insbesondere in den Stadtteilen Horst (Horst-Süd) und Beckhausen sowie Rotthausen, Neustadt, Schalke-Nord, Erle (Erle-Süd), Resser Mark und Resse (Resse-Süd) zu einer vergleichsweise hohen Dichte an niederflurgerechten Haltestellen geführt.





Abbildung 10: Niederflergerecht ausgebaute Buskap-Haltestelle („Pannhütte“, Stadtteil Erle)

(Bildquelle BOGESTRA)

Ausstattung der oberirdischen Straßenbahn- und Bushaltestellen

Die 803 oberirdischen Richtungshaltestellen im Stadtgebiet sind zu 31 % niederflurgerecht ausgebaut (251 Richtungshaltestellen) und verfügen zu 62 % über einen Fahrgastunterstand/ Witterungsschutz (495 Richtungshaltestellen). Nahezu die Hälfte der Fahrgastunterstände wurde vor 1990 realisiert, 8 % sind älter als 30 Jahre.^{83 84}

⁸³ Hinweis: Die Vestische hat im Jahr 2010 21 neue Fahrgastunterstände errichtet. Darüber hinaus ist die Einrichtung von 6 weiteren Fahrgastunterständen geplant (Stand Dezember 2010).

⁸⁴ Die BOGESTRA hat in 2010 die Fahrgastunterstände für Busse an der Haltestelle Musiktheater erneuert, in 2011 ist die Erneuerung von vier weiteren Fahrgastunterständen geplant (Stand Oktober 2010).

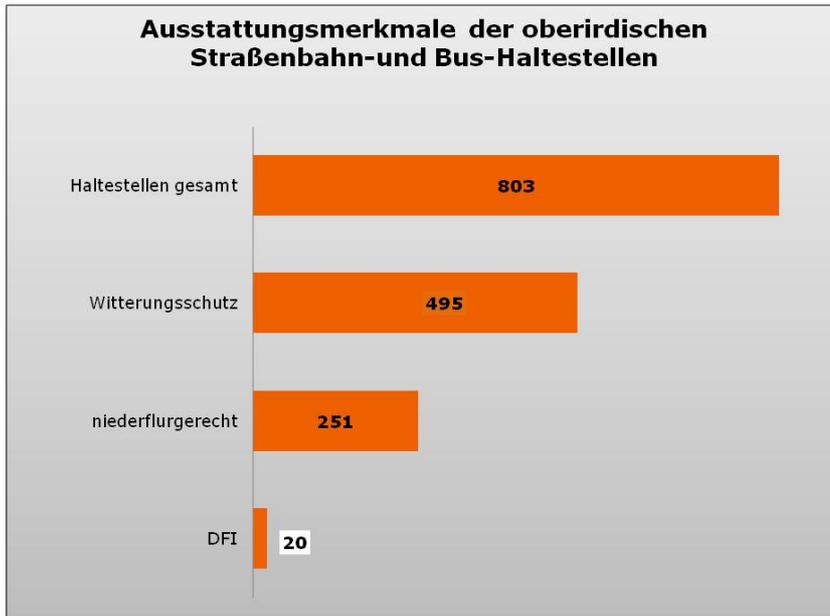


Abbildung 11: Ausstattung der oberirdischen Straßenbahn- und Bus-Haltestellen (Stand Herbst 2007 bzw. Frühjahr 2008)



Abbildung 12: Realisierung der Fahrgastunterstände nach Jahrzehnten (Stand Herbst 2007 bzw. Frühjahr 2008)

Neben den in den letzten Jahren ausgebauten Haltestellen sind im Stadtgebiet auch viele, überdurchschnittlich fahrgastfrequentierte Haltestellen ohne Hochbord, Witterungsschutz und/ oder ergänzender Möblierung zu finden. An mehreren Haltestellen ist die Ausstattung stark überaltert.

3.3.6.3 Fahrzeuge

Stadtbahn

Auf der Linie U 11 (*ehemals U 17*) werden im Regelbetrieb die Stadtbahnwagen vom Typ B 80/ B 100 eingesetzt. Teilweise sind auf der U 11 (*ehemals U 17*) auch die „Dockland-Wagen“ im Betrieb unterwegs (in den Jahren 1986 und 1989 von der London Docklands Light Railway übernommene und umgebaute Gebrauchtfahrzeuge der Reihen P 86 und P 89).

Die Stadtbahnwagen werden in Doppeltraktion eingesetzt und bieten eine Kapazität für 280 Fahrgäste⁸⁵.

Straßenbahn

In Gelsenkirchen kommen auf den drei Straßenbahnlinien drei verschiedene Fahrzeugtypen zum Einsatz (Stand: Herbst 2008):

- Linie 107: Hochflurfahrzeuge Typ M8C mit Klapptrittstufen⁸⁶ (Kapazität laut Definition EVAG: 100 Sitz- und Stehplätze)⁸⁷, Frühfahrten am Samstag mit Niederflurfahrzeugen Typ NF6 D mit Niederflurtechnik (BOGESTRA)
- Linie 301: seit 2009 vorwiegend Variobahnen (187 Sitz- und Stehplätze), Verstärkerfahrten Hochflurfahrzeuge Typ M 6 (Kapazität 101 Sitz- und Stehplätze)⁸⁸,
- Linie 302: Niederflurfahrzeuge Typ NF 6 D mit Niederflurtechnik (Kapazität 172 Sitz- und Stehplätze).

Die Straßenbahnen werden im Regelbetrieb als Einfachtraktionen eingesetzt. Doppeltraktionen werden ausschließlich auf der Linie 302 auf dem Linienabschnitt Gelsenkirchen Hbf. – Buer Rathaus im Veranstaltungsverkehr zur VELTINS-Arena gefahren.

Mit dem Einsatz der neuen Variobahnen auf der Linie 301 seit 2009 kann von einem „weitreichenden Niederflurstandard“ (zurzeit 83 % der gleichzeitig eingesetzten Bahnen) im Gelsenkirchener Straßenbahn-Netz gesprochen werden.

Die Variobahn verfügt über Ausstattungsmerkmale, die über die der BOGESTRA-Niederflurstraßenbahnen der 1. Generation hinausgehen, wie Klimaanlage, Videoschutzeinrichtung und Klapprampen an den Türen. Die Variobahn besitzt mit

⁸⁵ Quelle: Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Essen 2008 – 2012; Planungsgruppe Nord Kassel, 2008.

⁸⁶ Klapptrittstufen bedingt durch Einsatz auf der unterirdischen Südstrecke in Essen mit Hochbahnsteigen und auf Strecken mit standardmäßigen Niedrigbahnsteigen.

⁸⁷ siehe: Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Essen 2008 – 2012; Planungsgruppe Nord Kassel, 2008.

⁸⁸ Bedienung mo.-fr. mit 11 Variobahnen und 5 M 6, in den Ferien, samstags und sonntags Bedienung standardmäßig nur mit Variobahnen.

56 Sitz- und 129 Stehplätzen im Vergleich zu den bisher auf der Linie 301 eingesetzten Sechssachsern M 6 eine nahezu doppelt so hohe Platzkapazität.

Bus

Für die Bewertung der Busflotte liegen unternehmensweite Daten vor, da die Fahrzeuge von den Verkehrsunternehmen nicht linienrein ausschließlich in Gelsenkirchen eingesetzt werden. Die Ausstattungsqualität der Gesamtflotte der beiden Unternehmen BOGESTRA und Vestische kann allgemein als Standard des Buseinsatzes im Gelsenkirchener Stadtgebiet betrachten werden.

Tabelle 16: Ausstattungsqualität und Umweltstandards der Busflotte (Anteil für Gesamtflotte BOGESTRA und Vestische; Stand Oktober 2010)

Merkmal	Anteil an Gesamtflotte Vestische	Anteil an Gesamtflotte BOGESTRA
Ausstattungsstandards		
Niederflurtechnik	100 %	100 %
Klimaanlage	82 %	87 %
Rampe für Rollstuhlfahrer	83 %	87 %
DFI innen	100 % ⁸⁹	100 %
Akustische Fahrgastinformation	100 %	100 %
Videoschuttenrichtung	81 %	87 %
Umweltstandards		
Rußpartikelfilter	5 % (10 Euro IV nachgerüstet)	16 % (Euro III nachgerüstet)
Euro-Norm I	3 % (Euro-Norm 0 und 1)	0 %
Euro-Norm II	22 %	18 %
Euro-Norm III	29 %	27 %
Euro-Norm IV	19 %	16 %
Euro-Norm V	1 %	0 %
EEV	26 % (EEV und BZ)	39 %

Im Gelsenkirchener Busverkehr kann von einem vollständigen Niederflurstandard ausgegangen werden. Die seit 2000 beschafften Fahrzeuge der Vestischen und der BOGESTRA sind die sogenannten „NRW-Busse“ mit den Ausstattungsmerkmalen Klimaanlage, Videoschutteinrichtung, digitale Fahrgastinformation und Klappram-

⁸⁹ Haltestellen-Innenanzeige/ TFT-Bildschirm

pen. Über 80 % der Busflotte verfügt über diese Ausstattung. Die Busse der Vestischen sind auch mit TFT-Bildschirmen ausgestattet.

Die DB Rheinlandbus setzt auf den beiden SB-Linien Standardlinienbusse in Niederflerbauweise ein, von denen rund die Hälfte über Klimaanlage und Klapprampe verfügt.

3.3.6.4 ÖPNV-Beschleunigungssystem

Rund 220 Lichtsignalanlagen (LSA) werden im Gelsenkirchener Stadtgebiet von Straßenbahn- und Buslinien frequentiert, von denen 92 LSA (entspricht rund 42 %) mit Vorrangschaltung ausgerüstet sind. 35 der Lichtsignalanlagen mit Vorrangschaltung werden ausschließlich von den Straßenbahnlinien 301, 302 und 107 angefahren, 31 werden sowohl vom Busverkehr als auch von Stadt- und Straßenbahnen angefahren. Lediglich 26 der beschleunigten LSA werden ausschließlich vom Busverkehr angesteuert.

Von der Beschleunigung profitieren hauptsächlich der schienengebundene ÖPNV sowie die im näheren Umfeld der Straßenbahnlinien verkehrenden Buslinien (z. B. in Erle und Schalke). In den nördlichen Stadtteilen Scholven, Hassel und Resse, im Bereich Bulmke-Hüllen/ Bismarck sowie auch in einigen anderen Siedlungsbereichen sind deutlich weniger Anlagen beschleunigt.

3.3.6.5 Anlagen für „Park-and-Ride“ und „Bike-and-Ride“

Im Stadtgebiet bestehen zur Verknüpfung zwischen MIV und ÖPNV vier Park-and-Ride-Anlagen:

- Parkhaus Hauptbahnhof (180 Stellplätze),
- Parkplatz „ZOOM Erlebniswelt“; Bahnhof „GE-Zoo Bf“ (40 Stellplätze),
- Parkplatz Bahnhof „GE-Buer Nord“ (60 Stellplätze),
- Parkplatz Nahverkehrsanlage „VELTINS-Arena“ (350 Stellplätze).

Ausgewiesene Bike-and-Ride-Kapazitäten sind an folgenden Bahnhöfen bzw. Haltestellen vorhanden:

- Bahnhof Hassel: 20 Fahrradabstellplätze,
- Bahnhof Buer-Nord: 30 Fahrradabstellplätze und 20 Fahrradboxen,
- Bahnhof Rotthausen: 5 Fahrradabstellplätze und 10 Fahrradboxen,
- Bahnhof Hauptbahnhof:
 Nord: 75 Fahrradabstellplätze und 22 Fahrradboxen,
 Süd: 12 Fahrradabstellplätze und 7 Fahrradboxen,
- Busbahnhof Buer: 33 Fahrradabstellplätze (inkl. vor dem Rathaus).

Neben diesen größeren Anlagen sind kleinere Abstellkapazitäten (3 bis 5 Fahrradabstellplätze) an einigen Straßenbahnhaltestellen zu nennen.

3.4 ÖPNV-Nachfrage

3.4.1 Nachfrage nach Verkehrsträgern

In Gelsenkirchen wird täglich ein Fahrgastaufkommen im gesamten öffentlichen Verkehr (SPNV und ÖPNV) von rund 295.000 Ein- und Aussteigern⁹⁰ verzeichnet.⁹¹ Der SPNV trägt davon einen Anteil von 5 %. Der Busverkehr ist das „Rückgrat“ der Abwicklung der Nachfrage, 56 % der Ein- und Aussteiger im Stadtgebiet werden im Busverkehr verzeichnet. Die Straßenbahn, die in Gelsenkirchen etwa 20 % der Verkehrsleistung im öffentlichen Verkehr erbringt, wickelt 38 % des Gesamtfahrgastaufkommens im ÖV ab.

Tabelle 17: Fahrgastaufkommen nach Verkehrsträgern (Grundlage: Ein- und Aussteiger an Haltestellen im Stadtgebiet)

	Fahrgastaufkommen (Ein- und Aussteiger)	Anteil am Gesamt- Ein- und Aussteiger- Aufkommen
SPNV/ S-Bahn	15.400	5 %
Stadtbahn (U 11) ⁹²	4.500	1 %
Straßenbahn	110.800	38 %
Bus	163.800	56 %
Gesamt-Ein- und Aussteiger-Aufkommen im Stadtgebiet	294.500	100 %

3.4.2 SPNV

Der SPNV verzeichnet im Stadtgebiet eine Nachfrage von rund 15.400 Ein- und Aussteigern pro Tag an den Haltepunkten und Bahnhöfen. Es dominiert in der räumlichen Nachfrageverteilung der Hauptbahnhof mit 14.300 Ein- und Aussteigern.

An den anderen Haltepunkten und Bahnhöfen ist die SPNV-Nachfrage sehr gering und liegt jeweils deutlich unter 500 Fahrgäste pro Tag.

Bei einer Betrachtung der verschiedenen Produkte ist auffällig, dass der RE hinsichtlich der Nachfragegenerierung am stärksten ausgeprägt ist. Das schnellste Produkt in Richtung der erreichbaren Oberzentren Düsseldorf, Duisburg und Essen bzw. Dortmund genießt augenscheinlich auch die höchste Kundenakzeptanz.

⁹⁰ Die Begriffe „Einsteiger“, „Aussteiger“ und „Umsteiger“ sind hier als technische Begriffe zu verstehen und sind somit ohne generische Wertung.

⁹¹ Berechnet aus haltestellenbezogenen Ein- und Aussteigerzahlen im Stadtgebiet.

⁹² Aufgrund von Änderungen der Stadtbahnen in Essen fährt seit dem Fahrplan Januar 2010 anstatt der U 17 die Stadtbahnlinie U 11.



Tabelle 18: SPNV-Nachfrage an den Haltepunkten und Bahnhöfen (Ein- und Aussteiger)
(Datenquelle: SPNV-Erhebungen des VRR aus 2006; S 9 aus 2004)

Haltepunkt	Ein- und Aussteiger pro Tag			Gesamt
	S-Bahn	RE	RB	
GE-Hassel	245	—	—	245
GE-Buer-Nord	383	—	—	383
GE Hauptbahnhof	4.386	3.441 (RE 3) 2.863 (RE 2)	2.687 (RB 42) 934 (RB 46)	14.311
GE-Rotthausen	199	—	—	199
GE-Buer-Süd	—	—	169	169
GE-Zoo	—	—	116	116
Gesamt	5.213	6.304	3.906	15.423

3.4.3 ÖPNV

3.4.3.1 Haltestellenbezogene Nachfrage

Die räumliche Nachfrageverteilung nach Haltestellen zeigt die herausragende Bedeutung der beiden Haupthaltestellen in den Stadtzentren „Hauptbahnhof“ (rund 41.000 Ein- und Aussteiger) und „Buer Rathaus/ Goldbergplatz“ (rund 31.000 Ein- und Aussteiger) im ÖPNV-System. Die Fahrgastnachfrage im ÖPNV an diesen Haltestellen ist bspw. im Vergleich zur SPNV-Nachfrage am Hauptbahnhof jeweils mehr als doppelt so hoch.

Eine hohe Bedeutung hinsichtlich des Fahrgastverhaltens ist weiterhin den Haltestellen „Musiktheater“ und „Buerer Straße“ zuzuschreiben. Die zentral in der Innenstadt liegende Haltestelle „Heinrich-König-Platz“ besitzt im Vergleich zu „Hauptbahnhof“ und „Musiktheater“ eine auffällig geringere Frequentierung.

Eine signifikant hohe Fahrgastnachfrage weisen weiterhin die zentralen Haltestellen in den B-Zentren Erle und Horst auf.

Tabelle 19: Nachfrage an den aufkommensstärksten Haltestellen in Gelsenkirchen (> 2.000 Ein- und Aussteiger pro Tag Mo. – Fr.) (Stand Zählungen BOGESTRA 2004 – 2006; Linien 301 und U 11 2008⁹³; Stand Zählungen Vestische 2008)

Haltestelle	Linien	Summe Ein-, Aus- und Umsteiger pro Tag (Mo.-Fr.)
Hauptbahnhof (Straßenbahn) + Busbahnhof	107, 301, 302, SB 29, CE 56, 194, 348, 380, 381, 382, 383, 385, 389	40.700
Buer Rathaus + Goldbergplatz	301, 302, SB 23, SB 28, SB 91, 210, 211, 222, 243, 244, 247, 249, 255, 380, 381, 396, 397, 398, 399	31.000
Musiktheater	107, 301, 302, SB 29, CE 56, 340, 380, 383	15.200
Buerer Straße	U 11, 301, CE 56, 253, 257, 259, 260, 383, 396	9.500
Heinrich-König-Platz	107, 301, 302	6.500
Grillo-Gymnasium	340, 381, 382, 383, 385	5.400
Marktstraße (Erle)	301, 342, 381, 397, 398	5.300
Trinenkamp	301, 382, 384	4.900
Schloß Horst	U 11, 301, CE 56, 253, 257, 259, 260, 383, 396	3.600
Leipziger Straße	301, 381, 385	3.600
Erle Forsthaus	301, 342, 381, 397, 398	3.100
Ückendorfer Platz	302, 383	2.900
Grillostraße	302, 380, 381, 384	2.900
Machensplatz	340, 348, 380, 382	2.400
Bismarckstraße	301	2.300
Bergwerk Consolidation	301, 384	2.100
Friesenstraße	301, 342, 381, 397	2.100
Stephanstraße	302	2.100
Gesamtschule Ückendorf	302	2.100
Hagenstraße	301, 396, 399	2.000

Karte 10: Fahrgastnachfrage nach Haltestellen

⁹³ Aufgrund von Änderungen der Stadtbahnen in Essen fährt ab dem Fahrplan Januar 2010 anstatt der U 17 die Stadtbahnlinie U 11.

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes

Stand der Analyse: April 2008;
redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008

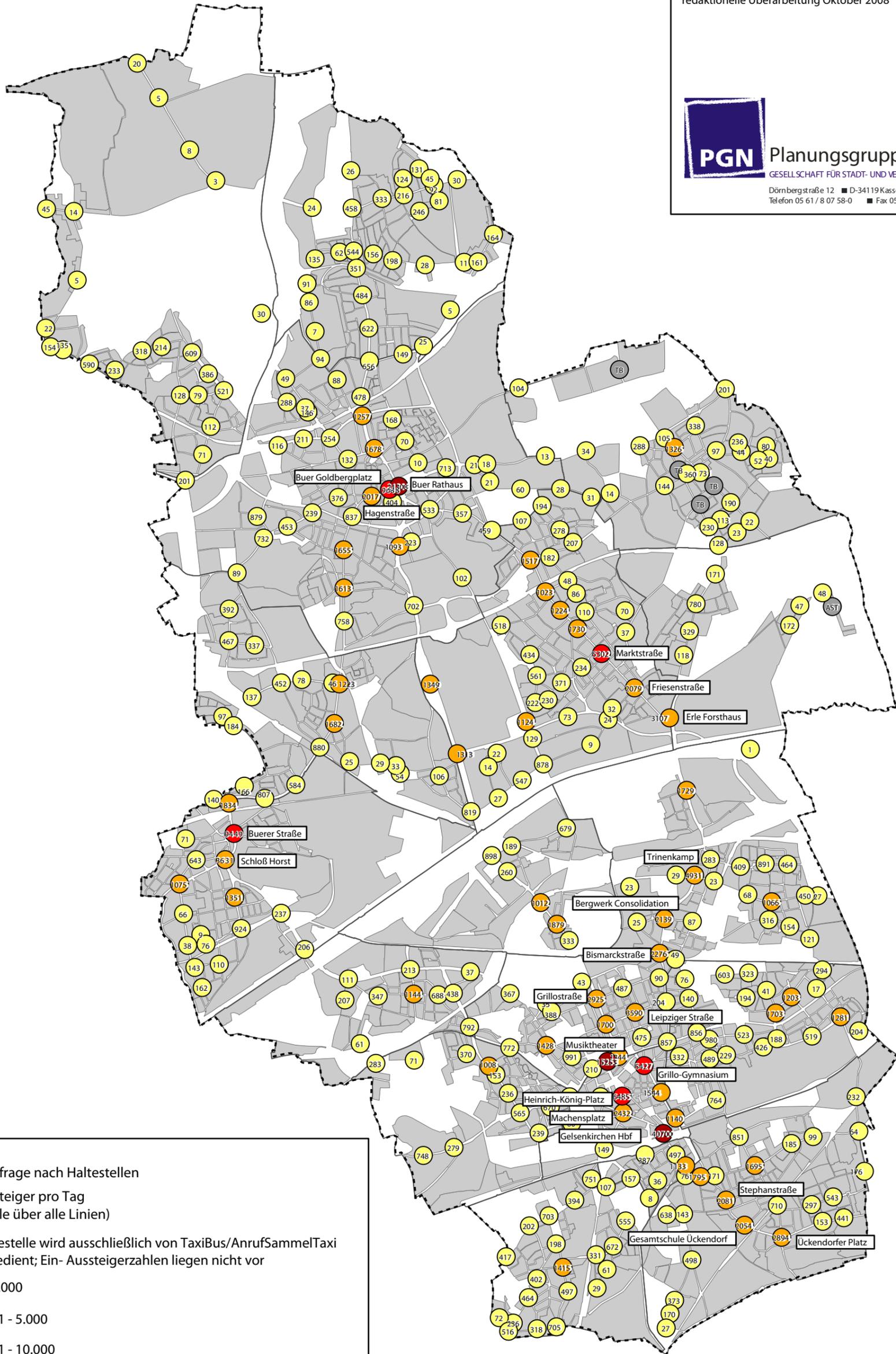


Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58

Nord



Karte 10

Fahrgastnachfrage nach Haltestellen

Ein- und Aussteiger pro Tag
(pro Haltestelle über alle Linien)

-  Haltestelle wird ausschließlich von TaxiBus/AnrufsammelTaxi angedient; Ein- Aussteigerzahlen liegen nicht vor
-  0 - 1.000
-  1.001 - 5.000
-  5.001 - 10.000
-  10.001 - 39.937

Anmerkung: Straßengebundener ÖPNV
(Stadtbahn, Straßenbahn, Bus, TaxiBus)

 Haltestelle mit mehr als 2.000 Ein- und Aussteigern

Datenquelle: Fahrgastzählungen der Verkehrsunternehmen
(Zeitraum 2003 - 2007; Linien 301, U11 und 383 aus 2008)

3.4.3.2 Linienbezogene Nachfrage

Die Straßenbahn-Linien 301 und 302 bewältigen mit rund 52.000 Fahrgästen pro Tag einen großen Anteil der ÖPNV-Nachfrage in Gelsenkirchen. Jeder dritte Fahrgast im Stadtgebiet nutzt eine dieser beiden, als Kernelemente des Gelsenkirchener ÖPNV-System einzustufenden Linien.

Durch eine hohe Fahrgastfrequentierung sind weiterhin die Buslinien 383, 382 und 381 gekennzeichnet. Diese langlaufenden, große Teile des Stadtgebietes erschließende Linien stehen in ihrer Verkehrsbedeutung den Straßenbahn-Linien nur gering nach.

Im TaxiBus- und AST-Verkehr sind die Fahrgastzahlen, auch im Vergleich zu ähnlichen nachfragegesteuerten Verkehren in anderen Regionen, sehr gering. Die AST-Verkehre in der Resser Mark (AST97) und in Rotthausen (AST94) verzeichnen eine Nachfrage von rund 30 Fahrgästen im Monat (d. h. im Durchschnitt ein Fahrgast pro Tag). Die TaxiBus-Linien 240, 241 und 247 liegen in der Nachfragegenerierung jeweils zwischen 100 und 200 Fahrgästen pro Monat.

Tabelle 20: Nachfrage nach Linien (gerundet)⁹⁴ (Stand Zählungen BOGESTRA 2004 – 2006; Linien 301, 383 und U 11 2008⁹⁵ Stand Zählungen Vestische 2008)

Linie	Linienverlauf	Fahrgäste pro Tag im Stadtgebiet (Mo.-Fr.)
301	Hbf. – Bismarck – Erle – Buer – Beckhausen – Horst	32.900
302	Bochum – Ückendorf – Hbf. – Schalke – Buer	19.300
383	Horst – Heßler – Hbf. – Ückendorf – Bulmke-Hüllen	15.100
382	Feldmark – Hbf. – Bulmke-Hüllen – Bismarck	10.100
381	Rotthausen – Neustadt – Hbf. – Schalke – Erle – Resse	9.400
380	Buer – Schalke-Nord – Schalke – Hbf.	4.700
340	Rotthausen – Altstadt - Bulmke-Hüllen – Herne	4.600
107	Essen – Feldmark – Hauptbahnhof	3.200
CE 56	Hbf. – Heßler - Horst – Gladbeck – Bottrop-Kirchhellen	3.100
385	Bulmke-Hüllen – Hbf. – Ückendorf – Herne	2.800
244	Hassel – Buer – Resse	2.600
255	Buer – Scholven - Gladbeck	2.400
U 11	Essen – Horst	2.100
249	RE Hbf. – Herten Mitte – GE-Resse – GE-Buer Rathaus	2.100

⁹⁴ Dargestellt sind alle Linien mit mehr als 2.000 Fahrgästen pro Verkehrstag Mo.-Fr.

⁹⁵ dito

3.4.3.3 Nachfrageentwicklung in den letzten Jahren

Beispielhaft für die gesamtstädtische Nachfrageentwicklung der letzten 10 Jahre werden die Nachfragedaten der Linie 301 aus den Jahren 2002 und 2008 gegenübergestellt. Die Linie 301 ist wegen ihrer großräumigen Verkehrswirkung im Stadtgebiet und den in den letzten Jahren auf dieser Linien durchgeführten Aus- und Umbaumaßnahmen als Referenz-Linie für eine Betrachtung der Nachfrageveränderungen prädestiniert.

Seit 2002 sind die täglichen Fahrgastzahlen der Linie 301 von rund 28.400 auf rund 32.950 Fahrgäste gewachsen (+ 16 %). Besonders auffällig sind Zuwächse von mehr als 20 % an den Haltestellen „Bergwerk Consolidation“, „ZOOM Erlebniswelt“, „Erle Krankenhaus“, „Erlestraße“, „Hagenstraße“ und „Buer-Süd Bf.“.

Tabelle 21: Nachfrageentwicklung auf der Linie 301 im Zeitraum 2002 - 2008 (Fahrgastzählungen BOGESTRA)

Haltestelle	Ein- und Aussteiger September 2002	Ein- und Aussteiger Mai 2008	Veränderung 2002 - 2008
Gelsenkirchen Hbf	6.085	7.213	19 %
Heinrich-König-Platz	2.799	2.876	3 %
Musiktheater	2.985	3.504	17 %
Leipziger Straße	2.371	2.814	19 %
Bismarckstraße	2.047	2.276	11 %
Bergwerk Consolidation	1.541	2.091	36 %
Trinenkamp	3.044	3.357	10 %
Ruhr-Zoo/ Zoom-Erlebnisswelt	1.304	1.729	33 %
Erle Forsthaus	1.617	1.902	18 %
Friesenstraße	1.514	1.684	11 %
Marktstraße	3.293	3.549	8 %
Erle Post	1.400	1.583	13 %
Erle Krankenhaus	1.001	1.224	22 %
Breite Straße	1.088	1.023	-6 %
Middelicher Straße	1.397	1.517	9 %
Haunerfeldstraße	376	425	13 %
Hermann-Löns-Straße	282	330	17 %
Erlestraße	399	533	34 %
Buer Rathaus	8.639	9.298	8 %



Haltestelle	Ein- und Aussteiger September 2002	Ein- und Aussteiger Mai 2008	Veränderung 2002 - 2008
Hagenstraße	1.179	1.583	34 %
Vinckestraße	737	837	14 %
Zeche Hugo	1.488	1.655	11 %
Hugostraße	1.408	1.613	15 %
Lohmühlenstraße	647	758	17 %
Emil-Zimmermann-Allee	687	809	18 %
Braukämperstraße	1.026	1.223	19 %
Adlerstraße	1.491	1.573	1 %
GE-Buer Süd Bf	618	828	34 %
Pannschoppenstraße	501	584	17 %
Hügelstraße	944	807	-14 %
Kärntener Ring	(2.952)	1.009	(-66 %) ⁹⁶
Buerer Straße	⁹⁷	2.029	
Schloß Horst	⁹⁷	1.104	
Essener Straße	⁹⁷	553	
Gesamt	56.859	65.893	+16 %

⁹⁶ An der Haltestelle Kärntener Ring sind im Jahr 2002 die zum damaligen Zeitpunkt baustellenbedingt ausgeprägten Umsteigeverkehre zu berücksichtigen. Der Wert 2002 stellt deshalb nicht den Normalzustand dar.

⁹⁷ Die Haltestellen Buerer Straße, Schloß Horst und Essener Straße wurden während der Bauphase durch einen Straßenbahnersatzverkehr bedient.

3.5 Bilanz der Umsetzung des ersten NVP 1997

3.5.1 Veränderung des Verkehrsangebotes durch laufende Fortschreibung des NVP

Die Prämisse und die verkehrsplanerische Zielsetzung der Angebotsplanung bei der Formulierung der Rahmenvorgaben im ersten Nahverkehrsplan der Stadt Gelsenkirchen war der folgende Ansatz:

„Auf der Basis der Strukturdaten sowie der Verkehrsströme wird das Leistungsangebot hinsichtlich räumlicher und zeitlicher Erschließung, Linienführung, Fahrtenfolge und Platzangebot so geplant, dass unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten viele Kunden ihr Ziel ohne Umsteigen direkt erreichen können und die Gesamtreisezeit dadurch möglichst kurz ist.“

Aufbauend auf diesem Grundgedanken wurde in den Jahren seit 1998 eine Vielzahl von Maßnahmen zur Angebotsausweitung in den Bereichen Taktverdichtung, Erschließung und Ausweitung des NachtNetzes realisiert.

Im Zeitraum 1998 bis 2005 wurde das Liniennetz –vor allen durch die Ausweitungen im kommunalen Schienennetz sowie die räumliche Ausweitung des NE-Netzes im nördlichen Stadtgebiet- deutlich ausgeweitet.

Ein erster Schritt in Richtung Angebotsausweitung im Schienennetz wurde im Jahr 1999 mit der Taktverdichtung der Linie 301 auf 5-Minuten-Takt zwischen Erle Forsthaus und Gelsenkirchen Hbf. in der NVZ (Mo. – Fr. in Schulzeiten) getan. Ab dem Jahr 2003 beginnt der 10-Minuten-Taktes auf der Linie 302 montags bis freitags bereits um 5:30 Uhr.

Die Fertigstellung der Stadtbahn U 11 (*ehemals U 17*) zunächst bis GE Fischerstraße, im Jahr 2004 bis GE Buerer Straße und die in diesem Zuge umgesetzte Wiederaufnahme des Straßenbahnbetriebes zwischen Kärtener Ring und Essener Straße (Linie 301) mit Verknüpfung beider Linien bedeuteten für den Stadtteil Horst eine deutliche Aufwertung des ÖPNV-Angebotes.

Im Jahr 2003 wurde die erste bedarfsorientierte Anpassung des Bedienungsangebotes auf diversen Linien in der SVZ vorgenommen.

Aufgrund der Vielzahl an einfließenden Komponenten –u.a. Berührungspunkte der beiden großen Verkehrsunternehmen in verschiedenen Stadtteilen- können im laufenden Betrieb in der Regel lediglich einzelne Linienverläufe, Fahrplanlagen oder Umsteigebeziehungen angepasst werden. Aus diesem Grund haben die beiden Verkehrsunternehmen BOGESTRA und Vestische Straßenbahnen gemeinsam mit dem Referat Verkehr ein umfangreiches Konzept entwickelt, welches zum einen die verkehrlichen Belange der ÖPNV-Nutzerinnen und ÖPNV-Nutzer berücksichtigt, das auf der anderen Seite aber auch die wirtschaftlichen Aspekte des ÖPNV aufgreift. Im Januar 2006 wurde diese Busnetzoptimierung umgesetzt.

Ein wesentlicher Punkt der Busnetzoptimierung 2006 war die nachfragegerechte Taktoptimierung samstags und im Spätverkehr. Die Auswertung der Fahrgastzahlen zeigte unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Notwendigkeit einer Anpassung



des Bedienungsangebotes bzw. der Betriebszeiten auf diversen Linien auf. Einige besonders schwach ausgelasteten Linien bzw. Linienabschnitte wurden darüber hinaus auf alternative Bedienungsformen umgestellt, um auch weiterhin eine ÖPNV-Bedienung gewährleisten zu können. Demgegenüber konnte in anderen Bereichen in Ausrichtung auf den Bedarf das Angebot ausgedehnt werden (Linienwegverlängerung).

Durch die Umsetzung des Buskonzeptes werden jährlich insgesamt rund 155.000 Nutz-km pro Jahr eingespart (- 73.000 BOGESTRA / - 82.000 Vestische). Einzelne Maßnahmen wie Linienverlängerungen bzw. Anschlussverbesserungen konnten dabei einen Anstieg der Fahrgastzahlen bewirken. Maßnahmen zur Anpassung des Angebotes, wie z. B. auf der Linie CE 56 bzw. die Umstellung des Taktes am Samstag sowie die Einführung der Bedarfsverkehre auf verschiedenen Linien, hatten demgegenüber einen leichten Rückgang der Fahrgastnachfrage zur Folge. Insgesamt hat sich die Gesamtzahl der Fahrgäste auf den geänderten Linien im Vergleichszeitraum 2004 – 2006⁹⁸ um ca. 2 % erhöht.

Eine wesentliche Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV ist der im Rahmen der Beschleunigungsmaßnahmen durchgeführte Umbau der Gleisanlagen entlang der Cranger Straße im Abschnitt Erle-Forsthaus – Middelicher Straße (Linie 301).

Darüber hinaus wurden diverse Haltestellen im Straßenbahn- und Busverkehrssystem niederflurgerecht ausgebaut.

3.5.1.1 Bilanz der Umsetzung von Maßnahmen „Netz und Angebot“

Tabelle 22: Wesentliche umgesetzte Angebotsmaßnahmen nach Jahren

Maßnahme	Erfolg/ Wirkung
1998	
Einführen des Integralen Taktfahrplan (ITF) für den SPNV	entsprechende Anpassungen der ÖPNV-Linien
Brechen der Linien 210 und 211 in Buer und Übernahme der Linienabschnitte Bottrop – Grafenwald – Buer bzw. Gladbeck – Buer durch eine neue Linie 258	Übersichtliche Linien-netzgestaltung und bessere Fahrgastorientierung
Verlängerung der Linie 253 bis Gelsenkirchen-Horst und Verknüpfung mit Linie 257	Umlafoptimierung durch Verknüpfung der Linien an der Haltestelle Schloß Horst
Linie 389 über Nattmannsweg	

⁹⁸ Zeitraum vor und nach der Umsetzung der Fahrplanmaßnahmen.

Maßnahme	Erfolg/ Wirkung
Teilen der SchnellBus-Linie SB 24 in Recklinghausen und Übernahme des Linienabschnittes Recklinghausen – GE-Buer durch den CE 55	
1999	
Linie 301: Taktverdichtung auf 5 Minuten zwischen Erle Forsthaus und Gelsenkirchen Hbf in der NVZ (Mo. – Fr. in Schulzeiten); einige zusätzliche Fahrten zwischen Buer und Hbf. (Taktbruch)	Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage
Linie 301: Angebotsverdichtung an Sonn- und Feiertagen auf 15-Minuten-Takt in den Sommermonaten zw. 11:30 Uhr und 19:00 Uhr	Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage
Verdichten des Bedienungsangebotes auf der Linie SB 28 auf dem Teilstück Dorsten – Buer auf einen 30-Minuten-Takt, Einstellen der Linie 245 auf diesem Teilstück	Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage
Neue Linie 243 zur Erschließung des S-Bahn-Haltespunktes Hassel	
kleinere Modifizierung im Linienwegs- und Bedienungsangebot: <ul style="list-style-type: none"> • Linie 381 über Emscherstraße (Hst. Maybachstraße) • Linie 382 mit zusätzlichen Fahrten zwischen GE Hbf. und Trinenkamp 	
2000	
Einführung des Schwachverkehrsnetzes in Essen; Reduzierung des Fartenangebotes auf allen Linien der EVAG tlw. auch auf Gemeinschaftslinien (z. B. Linie 107, 194, 348)	
Zusammenlegen der westlichen Äste der Linie 249 und CE 55 und Anbinden an den CE 91 aus Oberhausen (heute SB 91)	
Brechen der Linie 258 in Gladbeck; die Strecke GE-Buer – Scholven – Gladbeck wird auf der alten Linienführung durch die Linie 255 bedient	
Verdichten des CE 56 auf 20-Minuten-Takt und Ausdehnen des Angebotes in der SVZ	Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage
Linie 348: reduziertes Fahrtenangebot samstags und sonntags morgens	
Ausdünnen des Bedienungsangebotes Linie 382 im Abschnitt Neuhüller Straße – Trinenkamp montags bis freitags zwischen 8:30 und 12:30 Uhr und samstags in der NVZ auf 20-Minuten-Takt	Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage



Maßnahme	Erfolg/ Wirkung
kleinere Modifizierung im Linienwegs- und Bedienungsangebot: <ul style="list-style-type: none"> • Umstellung Linie 260 auf 20-Minuten-Takt über die gesamte Strecke • Verlegung eines kurzen Teilabschnittes des NE 12 in Resse 	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage • Angebotsverbesserung für die Hauptnutzerinnen und Hauptnutzer (jugendliche Kundinnen und Kunden einer Disko)
2001/02	
Fertigstellung der U 11 (<i>ehemals U 17</i>) bis GE Fischerstraße	
Linie 302: Einrichten eines 10-Minuten-Takt ab 5:30 Uhr mo. - fr.	Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage
CE 55/ SB 23: <ul style="list-style-type: none"> • Verdichten des Angebotes außerhalb der SVZ auf 30-Minuten-Takt und Ausdehnen des Angebotes in der SVZ bis 24 Uhr • Bedienen der Strecke auch sonntags ab 8 Uhr im Stundentakt (sonntägliche Bedienung durch frühere Linien 247 entfiel) • Umprofilieren des CE 55 zum SchnellBus SB 23 	Mehrleistung von jährlich ca. 56.000 km
SB 28: Einstellung des Betriebes auf dem parallel zur Straßenbahn-Linie 301 verkehrenden Teilstück zwischen Rathaus Buer und GE Hbf.	<ul style="list-style-type: none"> • Direktanbindung zwischen Dorsten und der Innenstadt von GE entfällt • Einsparung von jährlich ca. 84.000 km
Linie 243: Einrichten zusätzlicher Kurzfahrten zwischen Hertener und Hassel im 60-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> • Verdichten des Angebotes auf Hertener Gebiet und zwischen Hertener und Hassel auf 30-Min.-Takt • Stärkung der Funktion des S-Bahnhofs Hassel • Mehrleistung von jährlich ca. 10.400 km (Stadtgebiet GE)
Linie 384: Einstellung der Fahrten zwischen Rott.-Heerstraße und Wanne-Eickel Hbf.	Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage

Maßnahme	Erfolg/ Wirkung
<p>Änderungen im NE-Netz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung Linie NE 2 Buer Rathaus – Bottrop ZOB • Einführen der Linie NE 9 Buer Rathaus – Hassel • Einführen einer Linie NE 19 BOT-Kirchhellen – Gladbeck – GE-Horst <i>(die Linie wurde in 2002 wieder eingestellt)</i> • Einrichten einer NachtExpress-Linie ab Buer Rathaus über Scholven nach Gladbeck und Oberhausen • Linienwegänderungen NE 11 im Bereich Altstadt • Linienwegänderungen NE 13 im Bereich Neustadt/ Altstadt • Linienwegänderungen NE 14 im Bereich Neustadt/ Altstadt sowie in der Anbindung Beckhausen – Buer 	<p>Anpassung des Angebotes im NachtNetz an den Bedarf</p>
<p>Kleinere Modifizierung im Linienwegs- und Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie 383: Auflassen der Stichfahrten Buerer Straße – Koststraße • Linienwegänderung Linie 389 über neu eingerichtete Haltestelle Marienhospital Ückendorf • Linien 210 und 211: Verschieben des Betriebsbeginns sowie Reduzierung es Agebotes im Frühverkehr aufgrund mangelnder Nachfrage • CE 56: Ausdünnen des Bedienungsangebotes in der SVZ auf 60-Minuten-Takt 	<ul style="list-style-type: none"> • Einsparung von jährlich ca. 11.400 km • Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage
2003	
<ul style="list-style-type: none"> • Linienwegänderung Linie CE 56 ab Gladbeck mit neuer Endstelle Schulze-Delitzsch-Straße 	
<p>Linie 247:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Änderung des Linienwegs ab Haltestelle „Nienkampstraße“ über Scheideweg und Buerelter Straße bis zur Endhaltestelle „Stadtgrenze“ • Taktverdichtung auf 60-Minuten-Takt 	<p>Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage</p>
Einstellung Linie 392	
Einführung eines SVZ-Netzes in Gelsenkirchen	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der Wirtschaftlichkeit • bedarfsorientierte Anpassung des Bedienungsangebotes auf diversen Linien in der SVZ an den konkreten Bedarf



Maßnahme	Erfolg/ Wirkung
<p>kleinere Modifizierung im Linienwegs- und Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linienwegänderung Linie 397 in Resse • Änderung der Ein- und Ausfahrten Linien 301 und 302 durch Inbetriebnahme des neuen Betriebshofes Gelsenkirchen • bedarfsorientierte Anpassung des Bedienungsangebotes (insbesondere in den Früh- und Spätstunden) auf den Linien U11 (<i>ehemals U 17</i>), 107, 194, 340, 342, 348, 380, 382, 384, 385 und 396 	
2004	
<p>Verlängerung Stadtbahn-Linie U 11 (<i>ehemals U 17</i>) bis zur Haltestelle Buerer Straße</p>	<p>Gewährleistung einer schnellen Direktverbindung von Horst an die Essener Innenstadt</p>
<p>Wiederaufnahme des Straßenbahnbetriebes zwischen Kärtener Ring und Essener Straße (Linie 301)</p>	<p>Verknüpfung der U 11 (<i>ehemals U 17</i>) und der 301 in Horst</p>
2005	
<p>bedarfsorientierte Anpassung des Bedienungsangebotes (samstags morgens) auf den Linien 340, 348, 380, 382, 383, 389 und 396</p>	
<p>Linienwegänderung NE 12 im Bereich Ückendorf</p>	
<p>Linienwegänderung NE 13 im Bereich Altstadt</p>	
Busnetzoptimierung 2006 (Januar)	
<p>nachfragegerechte Anpassung des Bedienungsangebotes auf diversen Linien samstags und im Spätverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • U11 (<i>ehemals U 17</i>): an Samstagen Betriebsbeginn ab ca. 7:00 Uhr und 15-Minuten-Takt in der NVZ • Linie 107: an Samstagen verkehrt die Linie von Betriebsbeginn bis ca. 7:00 Uhr nur zwischen Trabrennbahn und Gelsenkirchen Hbf. und Umstellung in der NVZ auf einen 30-Minuten-Takt • Linie 194: an Samstagen ganztägig 30-Minuten-Takt • Linie 340: an Samstagen ganztägig 30-Minuten-Takt • Linie 348: an Samstagen verkehrt die Linie von Betriebsbeginn bis ca. 7:00 Uhr nur zwischen GE Hbf. und Kraspothstraße und Umstellung des Bedienungsangebotes ganztägig auf 30-Minuten-Takt • Linie 380/389: an Samstagen ganztägig 30-Minuten-Takt • Linie 381: an Samstagen ganztägig 30-Minuten-Takt • Linie 396: an Samstagen in der NVZ 30-Minuten-Takt zwischen Lukasstraße und Buer Rathaus 	<p>Die Umstellung des Taktes hat mit Ausnahme von zwei Linien nicht zu Fahrgastverlusten geführt. Im Zuge der allgemein und kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen im ÖPNV konnten auch diese Linien einen (geringen) Fahrgastzuwachs im Betrachtungszeitraum verzeichnen.</p>

Maßnahme	Erfolg/ Wirkung
<ul style="list-style-type: none"> • Linie 382: an Samstagen zw. 7.00 Uhr und 15.00 Uhr 15-Minuten-Takt, in den Schulferien montags bis freitags in der NVZ 20-Minuten-Takt auf dem Linienwegabschnitt Neuhüller Straße – Trinenkamp • Linie 383: an Samstagen zw. 7.00 Uhr und 15.00 Uhr 15-/30-Minuten-Takt, in den Schulferien montags bis freitags in der NVZ 20-Minuten-Takt auf dem Linienwegabschnitt GE Buerer Straße – Melanchthonstraße • Linie 211: in der SVZ von 30- auf 60-Minuten-Takt • Linie 244: nach 21 Uhr von 30- auf 60-Minuten-Takt (nördlicher Abschnitt) 	
<p>Umstellung auf AST- bzw. TaxiBus-Bedienung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linie 194: Umstellung auf AST-Bedienung nach 21 Uhr im 30-Minuten-Takt im Stadtgebiet Gelsenkirchen (Linienwegabschnitt GE Hbf. – Achternbergstraße) • Linie 381: Umstellung auf AST-Bedienung in der SVZ im Bereich Eichkamp (AST 97) • Linie 397: außerhalb der bisherigen Betriebszeiten AST-Bedienung in der SVZ im Streckenabschnitt Erle Forsthaus – Im Eichkamp im 30-Minuten-Takt (Bedienung im Bereich Eichkamp statt Linie 381) • Linie 240: ganztägig Umstellung auf TaxiBus-Betrieb (Ausnahme Schülerfahrten) ⁹⁹ • Linie 247: ganztägig TaxiBus-Bedienung im Streckenabschnitt Mentzelstraße – Scholven Stadtgrenze (<i>zunächst Einrichtung als AST, auf Wunsch der Fahrgäste und der Stadt GE Umstellung auf TaxiBus</i>) 	<p>Die Einführung der Bedarfsverkehre auf den dargestellte Linien wird von den Verkehrsunternehmen grundsätzlich als erfolgreich bezeichnet.</p>
<p>Linie 301: der 15-Minuten-Takt an Sonn- und Feiertagen wird zwischen GE Hbf. und GE-Buer Süd Bf. durchgeführt</p>	
<p>Anpassung der Betriebszeiten auf verschiedenen Linien (z. B. Linien 243 und 244)</p>	<p>Umstellung weitgehend problemlos (gezielte Nachbesserungen kurz nach Umsetzung der Maßnahmen)</p>
<p>Einstellung Linie 248 und Übernahme des Linienabschnittes Buer Rathaus – Lindenstraße – Freiheit durch Linie 247 im 60-Minuten-Takt</p>	<p>Verringerung der Zahl der Ein- und Aussteiger an den Haltestellen der Linien 247 und 248 von 2005 bis 2007 mo. bis fr. um etwa 25 % (z. T. Verlagerungseffekte auf Linie 255)</p>

⁹⁹ Im Rahmen des NVP Kreis RE wird die Linie 240 zwischen GE-Resse und Herten-Westerholt in Linie 241 mit weitgehender Bedienung durch das Produkt „Taxibus“ umgewandelt (umgesetzt Mai 2006).

Maßnahme	Erfolg/ Wirkung
Verlängerung Linie 340 bis Haltestelle „Landschede“ und Umlaufverknüpfung mit Linie 381	sehr gute Annahme des zusätzlichen Angebotes durch die Fahrgäste (pro Werktag ca. 330 Fg., Sa. ca. 200 Fg., So. ca. 185 Fg. auf dem neuen Abschnitt)
<p>Linienwegänderung Linie 342:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung des Linienweges von FH Gelsenkirchen bis Schaffrathstraße • ab (H) Marktstraße wird die Linie über den bisherigen Linienweg der Linie 398 bis Wanne-Eickel Hbf geführt • die Linie verkehrt zwischen Schaffrathstraße und Thorner Platz nur noch sonn- und feiertags zwischen 8.00 Uhr und 12.00 Uhr, in der übrigen Zeit Bedienung des Linienwegabschnittes Marktstraße bis Thorner Platz durch Linie 398 	Schaffung einer neuen Ost-West-Verbindung im Stadtgebiet mit attraktiver Endhaltestelle Wanne-Eickel Hbf., die von den Fahrgästen entsprechend angenommen wird (ca. 100 Fg. pro Tag)
alternierende Linienwegführung Linie 381 in der SVZ; Linie 381 bedient alternierend im Stundentakt den Linienast Erle – Resse Kirschblütenweg (Bestand) und den Ast Erle – Buer Rathaus; Bedienung der Eichkampsiedlung durch AST (siehe Linie 397)	Steigerung der Nachfragezahlen am Sonntag durch die Ausweitung der Bedienung auf dem Linienabschnittes Erle – Buer Rathaus um das Dreifache. Montags bis samstags nach 20 Uhr gibt es erstmals ein Angebot auf dieser Relation, welches nach Angaben der BOGESTRA gut angenommen wird.
<p>Linienwegänderung Linie 396:</p> <ul style="list-style-type: none"> • samstags werden in der NVZ alle Fahrten bis Lukasstraße durchgeführt, dabei wird stündlich über Marie-Juchacz-Weg gefahren 	
<p>Linienwegänderung Linie 397:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedienung des Linienwegabschnittes (H) Marktstraße – ZOB Buer Rathaus in der SVZ durch Linien 381 	Umfassende Linienwegänderungen in den Bereich Resse, Resser Mark und Erle, die auch die Linien 342 und 381 betreffen (siehe Erläuterungen zu den Linien).
<p>Linienwegänderung Linie 398 ab Haltestelle „Marktstraße“:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Führung der Linie über die Resser Mark, Erle Forsthaus bis Sutum, Schäferstraße • Bedienung des Linienwegabschnittes (H) Marktstraße – ZOB Buer Rathaus in der SVZ durch Linien 381 • Bedienung des Linienwegabschnittes (H) Marktstraße – Wanne-Eickel Hbf. durch Linie 342 	Die drei im Gewerbegebiet neu eingerichteten Haltestellen werden von etwa 40 Personen täglich mäßig genutzt, den neuen Linienweg zwischen (H) Marktstraße und (H) Schäferstraße nutzen täglich ca. 500 Fahrgäste. Dem gegenüber sind die Fahrgastzahlen durch den

Maßnahme	Erfolg/ Wirkung
	Wegfall der direkten Fahrtbeziehung Buer Rathaus – Wanne-Eickel Hbf. im Vergleich zur vorherigen Linie 398 insgesamt zurückgegangen.
Einstellung des CE 56 im Abschnitt GE Hbf. – Horst in der SVZ; Gewährleistung einer Anschlussgarantie nach 20 Uhr zwischen den Linien CE 56 und 383 in Horst	Die „Umorientierung“ der Fahrgäste verlief nach Aussage der BOGESTRA verhältnismäßig problemlos (Umstieg auf 383).
NE 14: Linienwegänderung im Bereich Heßler	
Mai 2006	
Umprofilierung Linie CE91 in „SB 91“	Produktvereinheitlichung für schnelle, direkte Linien im VRR

Seit der Busnetzoptimierung im Jahr 2006 sind keine größeren Anpassungen im ÖPNV-Angebot der Stadt Gelsenkirchen erfolgt. Es wurden jedoch regelmäßig kleinere Änderungen im Bedienungsangebot und Taktverschiebungen zur Optimierung von Anschlüssen durchgeführt.

3.5.2 Zielerfüllung der Umsetzung des ersten NVP

3.5.2.1 Maßnahmen „Netz und Angebot“

Maßnahmen SPNV

Tabelle 23: Angebotsmaßnahmen im SPNV und deren Umsetzungsbilanz

Maßnahme	Umsetzung
Fortbestand KBS 426 <ul style="list-style-type: none"> • ggf. Durchbindung nach Dortmund • ganztägiger 60-Minuten-Takt (Mo. – Fr.) 	RB 43 (Emschertal-Bahn) verkehrt Mo. – Sa. stündlich von ca. 5:00 Uhr bis ca. 23:00 Uhr zwischen Dorsten – GE ZOO – Wanne-Eickel – Herne – Dortmund
Durchbindung der (künftigen) S4 bis GE Hbf.; ggf. Verlängerung bis Essen Hbf.	Maßnahme wird nicht weiter verfolgt
Taktverdichtung RB 34 Gelsenkirchen – Bochum (<i>jetzt RB 46 „Glückauf – Bahn“</i>)	umgesetzt



Maßnahmen Stadt-/ Straßenbahn

Tabelle 24: Angebotsmaßnahmen im Bereich „Stadt-/ Straßenbahn“ und deren Umsetzung

Maßnahme	Umsetzung
Verküpfung der Linien U 11 (<i>ehemals U 17</i>) und 301 in GE-Horst	umgesetzt
Verlängerung Straßenbahn-Linie 302 von Buer Rathaus bis zur Marler Straße zur Gewährleistung der direkten Erreichbarkeit von der S9 über GE Buer bis in die Altstadt mit der Straßenbahn	<p>Maßnahme stand im ÖPNV-Bedarfsplan NRW 1998, es besteht derzeit jedoch kein politischer Wille – ein entsprechender Ratsbeschluss von 1994 wurde im Jahr 2002 wieder aufgehoben.</p> <p>In dem seit 2006 geltenden Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Teil Schiene) ist das Projekt nicht mehr aufgeführt.</p>

Maßnahmen Bus

Tabelle 25: Angebotsmaßnahmen im Bereich „Bus“ und deren Umsetzungsbilanz

Maßnahme	Umsetzung
<p>Stärken der Relation Gelsenkirchen – Recklinghausen, verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung; zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SB 24 (heute SB 23) mit Taktverdichtung auf 30-Minuten-Takt • einbeziehen des Betriebs- und Bedienungskonzeptes Linie 249 	<p>umgesetzt; 30-Minuten-Takt zwischen GE-Buer und Recklinghausen Hbf. (SB 23)</p>
<p>Verbindung in der Relation Dorsten – Gelsenkirchen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einkürzen SB 28 zwischen GE-Buer und GE Hbf. • Taktverdichtung auf dem verbleibenden Teilstück zwischen Buer und Dorsten auf 30-Minuten-Takt • Koordinierter 10-Minuten-Takt zwischen Buer Rathaus und Eppmannsweg durch Überlagerung von drei Linien (SB 28, 222 und 244) 	<p>teilweise umgesetzt; koordinierter 10-Minuten-Takt entlang der Polsumer Straße zwischen GE Buer Rathaus und Valentinstraße wird als Zielansatz in das Entwicklungskonzept des NVP 2010 übernommen (siehe Kapitel 6.3.3.1)</p>
<p>Verbindung in der Relation Bottrop – GE-Mitte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einstellen SB 29 zwischen GE-Mitte und Bottrop zugunsten einer neuen Linie CE 57 	<p>Maßnahme wird nicht weiterverfolgt</p>
<p>Verbindung in der Relation Gladbeck – Buer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenfassen der Linien CE 55 und 249 zu einer langlaufenden CE-Linie Bottrop – Gladbeck – GE-Buer – Herten – Recklinghausen im 15-Minuten-Takt • Abdecken der Bedienung im Bereich „Lindenstraße“ durch Line 247 	<p>Anpassung des damaligen Teilkonzeptes;</p> <ul style="list-style-type: none"> • CE 55 ist in den heutigen SB 91 eingeflossen (östlicher Teilabschnitt zwischen Gelsenkirchen und Bottrop) • Planungen hinsichtlich der Linien 247 und 249 sind Bestandteil des Entwicklungskonzeptes des NVP 2010 (siehe Kapitel 6.3.3.1)
<p>Stärken der Relation Horst – GE-Mitte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausdehnung der Betriebszeiten des CE 56 in der SVZ • Taktverdichtung zwischen Horst und der Altstadt, ggf. durch Einrichten einer neuen CE-Linie im 30-Minuten-Takt zw. der Altstadt und Horst und im weiteren Verlauf bis Bottrop (zwischen GE-Horst und Bottrop als Ersatz für Linie 260) 	<p>umgesetzt <i>(Die Ausdehnung der Betriebszeiten des CE 56 in der SVZ wurde im Zuge der Busnetzoptimierung Januar 2006 wieder eingeschränkt)</i></p>

Maßnahme	Umsetzung
<p>Verbindung in der Relation Gladbeck – Scholven – Buer – Herten-Westerholt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trennen der langlaufenden Linie 210 (Bottrop – Grafenwald – Gladbeck – Rentfort – Gladbeck – GE-Scholven – Buer – Herten-Westerholt – Herten) in Buer • Die Bedienung des Abschnittes Buer – Grafenwald – Bottrop übernimmt eine andere Linie (ggf. Linie 258) 	<p>umgesetzt (modifizierter Ansatz, Bedienung des Abschnitts Buer – Gladbeck übernimmt Linie 255)</p>
<p>Verbindung in der Relation Gladbeck – Scholven – Buer – Hassel – Herten-Westerholt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trennen der langlaufenden Linie 211 (Gladbeck – Rentfort – Gladbeck – GE-Scholven – Buer – Hassel – Herten-Westerholt – Herten) in Buer • Die Bedienung des Abschnittes Buer – Gladbeck übernimmt eine andere Linie (ggf. Linie 258) 	<p>umgesetzt (modifizierter Ansatz, Bedienung des Abschnitts Buer – Gladbeck übernimmt Linie 255)</p>
<p>Verbindung in der Relation Buer – Polsum – Marl – Recklinghausen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung der Linie 222 zum SB • ÖPNV-Beschleunigung auf der Polsumer Straße 	<p>Aufwertung der Linie wird nicht weiterverfolgt; ÖPNV-Beschleunigung wird im Rahmen des ganzheitlichen Umbaus der Polsumer Straße weiterverfolgt (Haltestellenausbau, Verminderungen der Behinderungen)</p>
<p>Stärken der tangentialen Erschließungsachse Resse – Erle und Erle – Beckhausen - Schaffrath:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung Linie 240 über Herten-Westerholt nach Resse und Erle bzw. Verlängerung der Linie 342 über die Oststraße bis Resse • ggf. Verknüpfung bzw. Überlagerung der Linien 240 und 342 	<p>Stärkung der tangentialen Verbindung in Ansätzen durch modifizierten Ansatz (Linienwegänderung Linien 398 und 342)</p>
<p>Verbesserung im Bereich Hassel-Nord:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlegen der Linie 245 über den Eppmannsweg nach Herten-Westerholt mit Anbindung des (künftigen) S-Bahn-Haltepunktes Hassel und Verbesserung des Bedienungsangebotes im dicht besiedelten Bereich um den Eppmannsweg 	<p>umgesetzt (Linie 243); Bereich Hassel wird im Zuge der Neuaufstellung des NVP überplant (siehe Kapitel 6.3.3.1)</p>

Maßnahme	Umsetzung
<p>Stärkung der Verbindung in der Relation Scholven (Stadtgrenze) – Buer – Herten-Westerholt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taktverdichtung Linie 247 auf 60-Minuten-Takt, sukzessive 30-Minuten-Takt zwischen Buer und Scholven, Nienkampstraße • Verlegung der Linie 247 über Lindenstraße zur Erschließung des Wohngebietes • ggf. Verlängerung der Linie 247 über die Bottroper Stadtgrenze zum „Movie Park Germany“ (früher „Filmpark Warner Brothers“) 	<p>tlw. umgesetzt; weitere Überplanung der Verbindung Scholven – Buer im Zuge der Neuaufstellung des NVP (siehe Kapitel 6.3.3.3)</p>
<p>Verbindung in der Relation Essen-Katernberg – GE Hbf. (- Bulmke-Hüllen):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung Linie 348 über GE Hbf. und weiter über den Hauptmarkt nach Bulmke-Hüllen 	<p>nicht umgesetzt</p>
<p>Verbindung in der Relation GE Hbf. – Feldmark:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taktverdichtung Linie 382 im westlichen Abschnitt von 30- auf 20-Minuten-Takt 	<p>nicht umgesetzt</p>
<p>Linienwegsmodifikation der Linie 383:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Horst: Netzschluss der Linie 383 und 396 durch Führung der Linie 383 ab Hst. Nordsternpark über Straße „Zum Bauverein“ bis zur Fischerstraße, weiter wie Linie 396 bis Buerer Straße • Verlängerung Linie 383 in Bulmke-Hüllen von heutiger Endhaltestelle Neuhüller Platz bis zum Tosehof 	<p>nicht umgesetzt; Überplanung im Bereich Horst-Süd im Zuge der Neuaufstellung des NVP (siehe Kapitel 6.3.3.3)</p>
<p>Verbindung in der Relation GE Hf. – Bochum-Zilleweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Anbindung des Marienhospitals in Ückendorf durch Linienwegänderung Linie 389 im Bereich Rheinelbestraße/ Virchowstraße und Nattmannsweg • Führung Linie 389 über den Nattmannsweg nach BO-Wattenscheid 	<p>umgesetzt</p>
<p>Räumliche Ausdehnung des NE-Netzes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • mittelfristig Ausweitung des NE-Angebotes auf die nördlichen Stadtteile Scholven und Hassel • langfristig zusätzliche NE-Verbindungen in die Nachbarstädte Gladbeck, Marl und Herten 	<p>umgesetzt (Ausnahme: keine NE-Verbindung nach Marl)</p>



Maßnahme	Umsetzung
Überprüfung des Linien- und Bedienungsangebotes in der NVZ und SVZ und Entwicklung eines neuen Bedienungskonzeptes für die SVZ	Umsetzung einer bedarfsorientierten Anpassung des Bedienungsangebotes auf diversen Linien in der NVZ und SVZ (in den Früh- und Spätstunden, in den Ferien und an Samstagen) erfolgte in den Jahren 2000, 2001/02, 2003, 2005 und 2006; im Rahmen der Busnetzoptimierung 2006 erfolgten weitere Anpassungen des Bedienungsangebotes auf diversen Linien samstags und im Spätverkehr.

3.5.2.2 Maßnahmen Infrastruktur

Maßnahmen SPNV

Tabelle 26: Infrastrukturmaßnahmen im SPNV und deren Umsetzungsbilanz

Maßnahme	Umsetzung
Einrichtung eines neuen Haltepunktes an der Alfred-Zingler-Straße an der KBS 426	Maßnahme wird nicht weiter verfolgt
S-Bahn-mäßiger Ausbau des Haltepunktes GE-Rotthausen	umgesetzt; seit dem Ausbau hält die S-Bahn S 2 am Haltepunkt
Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen (Bahnhöfe, Strecken) gemäß vorliegender RAK-Abschlussberichte	<ul style="list-style-type: none"> • Verlegung Bahnhof Buer Nord an die Königswiese (1999) • S-Bahn-gerechter Ausbau Bahnhof Hassel (1999)

Maßnahmen Stadt-/ Straßenbahn

Tabelle 27: Infrastrukturmaßnahmen im Bereich „Stadt-/ Straßenbahn“ und deren Umsetzungsbilanz

Maßnahme	Umsetzung
Verlängerung der Straßenbahnlinie 302 vom Rathaus Buer bis zur Marler Straße	Maßnahme stand im ÖPNV-Bedarfsplan NRW 1998, es besteht derzeit jedoch kein politischer Wille – ein entsprechender Ratsbeschluss von 1994 wurde im Jahr 2002 wieder aufgehoben. In dem seit 2006 geltenden Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Teil Schiene) ist das Projekt nicht mehr aufgeführt.
Umspurung ehem. Straßenbahn-Linie 106 von Meterspur auf Regelspur und Verknüpfung mit der Straßenbahn-Linie 301 in Horst	umgesetzt (Fertigstellung U 11 (<i>ehemals U 17</i>) bis GE-Horst im Jahr 2001)
Beschleunigung und niederflurgerechter Haltestellenausbau der Cranger Straße im Abschnitt Erle-Forsthaus – Middelicher Straße (Linie 301) im Rahmen der Beschleunigungsmaßnahmen	umgesetzt
Reaktivierung Bochumer Straße <ul style="list-style-type: none"> • Verlegen der Gleisanlagen (Linie 302) in Fahrbahnmitte im Abschnitt Bergmannstraße – Virchowstraße und Beschleunigung der Strecke • Umgestaltung des gesamten Straßenraums der Bochumer Straße und Ückendorfer Straße 	langfristiges Ziel; Umsetzung im Rahmen der Realisierung des Projektes „Revitalisierung Bochumer Straße“
Ausbau des BOGESTRA-Betriebshofes in Gelsenkirchen	umgesetzt; Inbetriebnahme Frühjahr 2003
Fortführung der Umbauarbeiten zu niederflurgerechten Haltestellen im Straßenbahnverkehr	niederflurgerechter bzw. weitgehend barrierefreier Ausbau von Straßenbahn- und Bushaltestellen wird entsprechend den Anforderungen des Leitbildes im NVP 2010 weiterverfolgt
Planung und Umsetzung von weiteren Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenbahnverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung Beschleunigung und Haltestellenausbau im Rahmen eines ganzheitlichen Konzeptes zur Umgestaltung der Horster Straße geplant • Neu-/Umbau des Verknüpfungspunktes Buer Rathaus • einige Streckenabschnitte können erst langfristig im Zuge einer gesamtheitlichen Neugestaltung umgebaut wer-

	den, im Einzelfall sind die Möglichkeiten für kurzfristige Interimslösungen zu prüfen
--	---

Maßnahmen Bus

Tabelle 28: Infrastrukturmaßnahmen im Bereich „Bus“ und deren Umsetzungsbilanz

Maßnahme	Umsetzung
Fortführung der Umbauarbeiten zu niederflurgerechten Haltestellen im Busverkehr	niederflurgerechter bzw. weitgehend barrierefreier Ausbau von Straßenbahn- und Bushaltestellen wird entsprechend den Anforderungen des Leitbildes im NVP 2010 weiterverfolgt
Provisorischer Rückbau / Sperrung von Busbuchten	in Einzelfällen umgesetzt (z. B. Kurt-Schumacher-Straße)
Planung und Umsetzung von weiteren Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr	Die Prüfung verschiedener ergänzender Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehrs-System ist Bestandteil des Entwicklungskonzeptes des NVP 2010.

Maßnahmen „Park-and-Ride“- und „Bike-and-Ride“-Anlagen

Tabelle 29: Maßnahmen im Bereich „Park-and-Ride“ und „Bike-and-Ride“ und deren Umsetzungsbilanz

Maßnahme	Umsetzung
<i>„Park-and-Ride“</i>	
Einrichten einer P+R-Anlage am (neuen) Haltepunkt „Bahnhof Buer-Nord“	umgesetzt
P+R-Anlage am Haltepunkt „GE-Hassel“	umgesetzt
Einrichten von P+R-Anlagen an unterirdischen Stadtbahnstationen	in Einzelfällen umgesetzt (z. B. Trinenkamp)
<i>„Bike-and-Ride“</i>	
Einrichtung einer überdachten Fahrradstation mit ca. 200-250 Stellplätzen und einem Fahrradservice am Hbf.	Anpassung des damaligen Teilkonzeptes (modifizierter Ansatz): Einrichten von Fahrradgaragen
Einrichten einer B+R-Anlage am (neuen) Haltepunkt „Bahnhof Buer-Nord“	umgesetzt
B+R-Anlage am Haltepunkt „GE-Hassel“	umgesetzt
Einrichten weiterer B+R-Anlagen an geeigneten Haltestellen / Festlegen von Haltestellen	in Einzelfällen umgesetzt; Errichten von Fahrradständeranlagen in Haltestellen-nähe

3.5.2.3 Maßnahmen Kommunikation, Vertrieb und Marketing

Tabelle 30: Maßnahmen im Bereich „Kommunikation, Vertrieb und Marketing“ und deren Umsetzungsbilanz

Maßnahme	Umsetzung
Erstellung eines Marketingkonzeptes	
Umsetzung eines Vertriebs- und Informationskonzeptes	
Einrichtung einer Mobilitätszentrale	
Einführung neuer Informationstechniken (Multimedia)	
Einführung neuer Zahlungssysteme	
weitere Maßnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL) • Umrüsten von Lichtsignalanlagen für RBL und Erweiterung der EDV-Peripherie 	in der Umsetzung



4 Bewertung des Öffentlichen Personennahverkehrs

4.1 Bewertung der Angebotsqualität

4.1.1 Kriterien für die Bewertung der Angebotsqualität

4.1.1.1 Gebietskategorien für die Bewertung

Die Anforderungen an die Angebotsqualität im ÖPNV können aufgrund unterschiedlichster Strukturen im Stadtgebiet nicht in allen Teilen der Stadt Gelsenkirchen gleich sein. Unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturdaten wie Einwohnerdichte sowie der Funktionalität und Zentralität einzelner Teilräume werden differenzierte Qualitätskriterien festgelegt, anhand derer die Qualität der ÖPNV-Bedienung in Gelsenkirchen überprüft werden soll.

Die Bewertung der Angebotsqualität erfolgt differenziert nach Gebietskategorien im Stadtgebiet Gelsenkirchen. Die Definition der Gebietskategorien basiert auf der durchschnittlichen Bevölkerungsdichte im jeweiligen Stadtteil.

Die Bewertung des ÖPNV-Angebotes wird für jeden Stadtteil einzeln vorgenommen, wobei für die einzelnen Stadtteile Referenzhaltestellen festgelegt werden, für die stellvertretend für den gesamten Stadtteil, das ÖPNV-Angebot analysiert wird. Die Referenzhaltestellen besitzen dabei den Anspruch, in der Mitte des Stadtteils und möglichst im Stadtteilzentrum zu liegen.

Tabelle 31: Kategorisierung der Stadtteile und Zuordnung von Referenzhaltestellen für die Bewertung der Angebotsqualität (Stadtteile alphabetisch geordnet)

Kategorie	Stadtbezirk	Stadtteil	Referenzhaltestelle
Kategorie I „Gebiet mit hoher Bevölkerungsdichte“ Definition: > 4.000 EW/km ²	Mitte	Altstadt	Hauptbahnhof
	Mitte	Bulmke-Hüllen	Tossehof
	Nord	Buer	Buer Rathaus
	Süd	Neustadt	Rheinelbestraße
	Süd	Rotthausen	Karl-Meyer-Straße
	Mitte	Schalke	Grillostraße
Kategorie II „Gebiet mit mittlerer Bevölkerungsdichte“ Definition: 1.000 bis 3.999 EW/km ²	West	Beckhausen	Adlerstraße
	Mitte	Bismarck	Haverkamp
	Ost	Erle	Marktstraße
	Mitte	Feldmark	Holbeinstraße
	Nord	Hassel	Lessingstraße
	Mitte	Heßler	Melanchthonstraße
	West	Horst	Buerer Straße
	Ost	Resse	Am Markt
	Ost	Resser Mark	Burgsteinfurter Straße
	Mitte	Schalke-Nord	Uechtingstraße
	Nord	Scholven	Xantener Straße
	Süd	Ückendorf	Ückendorfer Platz
Kategorie III „Gebiet mit geringer und sehr geringer Bevölkerungsdichte“ Definition: < 1.000 EW/km ²		kein Stadtteil zugeordnet	

Der Stadtteil Resser Mark wäre hinsichtlich der Nutzungsdichte, bezogen auf die Gesamtstadtteilfläche, der Kategorie III zuzuordnen. Vor dem Hintergrund des hohen Grünflächenanteils und der Dichte im bebauten Bereich wird der Stadtteil Resser Mark der Kategorie II „Gebiet mit mittlerer Bevölkerungsdichte“ zugeordnet. Der Stadtteil Scholven wurde wegen des hohen Anteils an Industrieflächen ebenfalls in die Kategorie II eingeordnet.

Bewertet wird die Qualität der Verbindung jeweils in die Stadtzentren „Altstadt“ und „Buer“.

Ergänzend wird die Anbindung der Stadtteile an folgende drei Referenzziele, zur exemplarischen Darstellung der Anbindung von verkehrswichtigen Einzelzielen, durchgeführt:

- ZOOM Erlebniswelt,
- Marienhospital,
- Sport-Paradies.

4.1.1.2 Bewertungskriterien

Bei den nachfolgend definierten „Bewertungskriterien“ handelt es sich ausdrücklich nicht um Bedienungsstandards, die zukünftig von den Verkehrsunternehmen zwingend zu erfüllen sind. Die Bewertungskriterien dienen ausschließlich der Beurteilung der ÖPNV-Angebotsqualität in einem einheitlichen, gesamtstädtischen Raster.

Anforderungen an die Erschließungswirkung

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der Bahnhöfe und Haltestellen. Dabei werden, in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV ¹⁰⁰, die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen. Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient“ gewertet, wenn sie in der Haupt- und Normalverkehrszeit in einer definierten Mindestqualität (i. d. R. halbstündlich) bedient wird.

In Gelsenkirchen werden die Einzugsbereiche einheitlich für die Bahnhöfe und Haltestellen im Sinne eines „Regelfalls“ definiert. Festgelegt werden weiterhin zwei Ausnahmen mit geringeren bzw. höheren zugrunde zu legenden Haltestelleneinzugsbereichen:

- in den beiden Stadtzentren (Einkaufsbereiche) werden wegen der hohen Nutzungsdichte und der Anforderung einer hohen Erschließungsqualität geringere Haltestelleneinzugsbereiche angesetzt,
- in Gebieten mit sehr geringer Bevölkerungsdichte können größere Einzugsbereiche angewendet werden.

¹⁰⁰ VDV – Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000.

Grundlage für die Bewertung ist, dass in einem Stadtteil

- der Kategorie I mindestens 90 % und
- der Kategorie II mindestens 85 %

der Einwohnerinnen und Einwohner auf Basis der definierten Einzugsbereiche vom ÖV erschlossen werden¹⁰¹.

Tabelle 32:

Standards Erschließungsqualität für das Stadtgebiet Gelsenkirchen; Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie); Definition der Gebietskategorien siehe Tabelle 31

	Regelfall	Stadtzentren Altstadt und Buer	Gebiete mit sehr geringer Bevölkerungsdichte (< 500 EW/km ²)
Bus/ TaxiBus	300 m ¹⁰²	200 m	500 m
Straßenbahn/ Stadtbahn	400 m ¹⁰³	300 m	600 m
S-Bahn	600 m	400 m	800 m
Mindestbedienung für Wertung der Haltestelle als „ÖPNV-bedient“ (HVZ+NVZ)	30 Min.	30 Min.	60 Min.

Anforderungen an die Bedienungsqualität

Methodik

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

¹⁰¹ Allgemeine Standards der Erschließungswirkung, die von mehreren deutschen Großstädten in ihren NVP angewandt wurden.

¹⁰² Bei 10-Minuten-Takt-Linien kann im Einzelfall ein Einzugsbereich von 400 Metern zugrunde gelegt werden, wenn ein Radius von 300 Metern nicht ausreichend ist. Begründung: Aktuelle Erfahrungen, z.B. aus Berlin mit der Umsetzung des MetroLinien-Konzeptes, zeigen, dass der Fahrgast längere Fußwege auf dem Weg zur Haltestelle akzeptiert, wenn diese Haltestelle im dichten Takt bedient wird.

¹⁰³ Bei 10-Minuten-Takt-Linien Einzugsbereich von 500 Metern, wenn ein Radius von 400 Metern nicht ausreichend ist.



Verkehrszeiten

Der definierte Betriebszeitraum sowie die einzelnen Betriebszeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen (siehe auch Kapitel 3.3.4):

- die typischen Nutzerstrukturen (z.B. Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die allgemeine Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im MIV und im ÖV.

Die Betriebszeitfenster sind als „Rahmenvorgabe“ zu verstehen. Sie verfolgen den Anspruch einer Anwendbarkeit im gesamtstädtischen Kontext, d.h. sie müssen sowohl für die nördlichen als auch für die südlichen Stadtgebiete mit ihren differenzierten Anforderungen in der Nahverkehrsplanung verwendbar sein. Abweichungen von bis zu 30 Minuten je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Stadtgebiet sind ohne Relevanz für die Bewertung. Bei Veränderungen der Ladenöffnungszeiten bzw. bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z.B. späteres Schulende) sind die Zeitfenster zu überprüfen und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger ggf. entsprechend anzupassen.

Tabelle 33: Definition der Verkehrszeiten¹⁰⁴

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

¹⁰⁴ Die Verkehrszeiten und die Zeitfenster wurden gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen anhand der allgemeinen Tagesgangkurven der ÖPNV-Nachfrage und der Erfahrungen in Gelsenkirchen festgelegt.

Richtwerte der Bedienungsqualität (Beurteilungskriterien)

Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden in Tabelle 34 bis Tabelle 36 Mindesttaktzeiten definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt.

Die Bewertung erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Mängelanalyse des Nahverkehrsplans für die Stadtteile anhand von ausgewählten Referenzhaltestellen, die als „maßgebend“ für die Erschließung und Bedienung des Stadtteils wirken.

Die Bewertungskriterien werden für folgende Relationen angewendet:

- Referenzhaltestelle – Stadtzentrum Altstadt,
- Referenzhaltestelle – Stadtzentrum Buer.

Tabelle 34: Richtwerte „Anbindung der Stadtzentren“ (Bedienungshäufigkeit Mo.-Fr.; Takt)¹⁰⁵

	HVZ I und II (06:00 – 08:30 und 12:30 – 18:30)	NVZ I und II (08:30 – 12:30 und 18:30 – 20:00)	SVZ II (20:00 – 01:00)
Kategorie I	10´	10´	15´
Kategorie II	20´	20´	30´

Tabelle 35: Richtwerte „Anbindung der Stadtzentren“ (Bedienungshäufigkeit Samstag und Sonntag/ Feiertag; Takt)¹⁰⁶

	NVZ I (08:30 – 17:00)	NVZ II (17:00 – 20:00)	SVZ II (20:00 – 01:00)
Kategorie I	15´	30´	30´
Kategorie II	30´	30´	60´

Tabelle 36: Richtwerte „Anbindung der Referenzziele“ (Bedienungshäufigkeit Mo-Fr.; Takt)

	HVZ I und II (06:00 – 08:30 und 12:30 – 18:30)	NVZ I und II (08:30 – 12:30 und 18:30 – 20:00)	SVZ II (20:00 – 01:00)
Mo-Fr	20´	20´	30´
Sa	30´	30´	30´
So/ FT	30´	30´	60´

¹⁰⁵ In Anlehnung an VDV – Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000 sowie Nahverkehrspläne für andere Großstädte.

¹⁰⁶ ebenda

Anforderungen an die Verbindungsqualität

Anforderungen an die Reisezeit

Wichtigster Faktor im Hinblick auf die Erreichbarkeit ist die Reisezeit. Im Rahmen des NVP werden Richtwerte für die Beurteilung der Reisezeiten zur Erreichbarkeit der Stadtzentren bzw. der relevanten B-Zentren definiert. Grundlage der Bewertung sind die Nettofahrzeiten inkl. Umsteigezeiten. Die definierten Richtwerte orientieren sich an raumplanerischen Kriterien zur Erreichbarkeit von Zentren.

Tabelle 37:

Definition der Richtwerte „Reisezeiten zur Erreichbarkeit der relevanten Zentren“ (Mo.–Fr.)

Zentrum	Maximale Reisezeit (Fahrzeit ohne Zu- und Abgangszeit)
Stadtzentrum Altstadt oder Buer (jeweils für stadtteil-relevantes Stadtzentrum)	30 Minuten
stadtteil-relevantes B-Zentrum	25 Minuten

Anforderungen an das Reisezeitverhältnis ÖPNV : MIV

Für die Bewertung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV hinsichtlich der Reisezeiten wird im NVP keine flächendeckende Analyse von Fahrtrelationen vorgenommen, sondern eine Auswertung von ausgewählten Einzelrelationen durchgeführt. Diese ausgewählten Einzelrelationen erheben nicht den Anspruch einer systematischen Analyse, sie zeigen exemplarisch die Problemlagen auf.

Die Fahrtzeiten wurden als „Punkt-zu-Punkt-Zeiten“ zwischen Quellen und Zielen (zugeordnete Haltestellen) mit der Fahrplanauskunft des VRR bzw. einem Routenplaner (www.maps.google.de) ermittelt. Es erfolgte kein Zeitaufschlag für Zu- und Abwege.

Für das Reisezeitverhältnis ÖPNV: MIV werden die folgenden Richtwerte definiert.

Tabelle 38: Definition der Richtwerte „Reisezeitverhältnis ÖPNV : MIV“

Verhältnis Reisezeit ÖPNV : MIV	Bewertung
< 1,5 : 1	„konkurrenzfähig“
1,5 : 1 bis 2,0 : 1	„akzeptabel“ (für bestimmte Zielgruppen „noch konkurrenzfähig“)
> 2,0 : 1	„nicht akzeptabel, nicht konkurrenzfähig“

Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit

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

Tabelle 39:

Richtwerte für maximale Umsteigehäufigkeit zur Erreichbarkeit der relevanten Zentren¹⁰⁷

	Stadtzentrum Altstadt	Stadtzentrum Buer	Relevantes B-Zentrum	Referenzziele
Kategorie I+II (GE Mitte, GE West, GE Ost)	0 (Gebiete in Randlagen einmaliges Umsteigen)	0 (Gebiete in Randlagen einmaliges Umsteigen)	0	1
Kategorie I+II (GE Nord)	1 (Gebiete in Randlagen zweimaliges Umsteigen)	0 (Gebiete in Randlagen einmaliges Umsteigen)	kein B-Zentrum	1
Kategorie I+II (GE Süd)	0 (Gebiete in Randlagen einmaliges Umsteigen)	1 (Gebiete in Randlagen zweimaliges Umsteigen)	kein B-Zentrum	1

¹⁰⁷ B-Zentren entsprechend: CIMA GmbH: Einzelhandelskonzept für die Stadt Gelsenkirchen; Bonn 2004.



4.1.2 Analyse der Erschließungswirkung

Erschließungswirkung Gesamtstadt

In der Stadt Gelsenkirchen werden, auf Basis der definierten Haltestellen-Einzugsbereiche, rund 252.100 Einwohnerinnen und Einwohner erschlossen. Der Erschließungsgrad beträgt somit 94 %. Diese Erschließungswirkung kann, auch im Vergleich zu anderen Großstädten¹⁰⁸, als „gut“ bewertet werden.

Außerhalb der definierten Haltestellen-Einzugsbereiche wohnen rund 16.800 Menschen, in Bereichen mit „unzureichender Bedienung“¹⁰⁹ leben weitere rund 16.100 Menschen.

Tabelle 40: Erschließungswirkung Gesamtstadt

	Erschlossene Personen [EW]	Anteil an Gesamteinwohnerzahl
erschlossene Personen (Gesamt)	252.145 EW	94 %
nicht erschlossene Personen	16.821 EW	6 %
unzureichend erschlossene Personen („schlechter 30-Minuten-Takt“)	16.068 EW	6 %
10-Minuten-Takt ganztags erschlossene Personen	118.363 EW	44 %
durch Straßenbahn erschlossene Personen	95.298 EW	35 %

Erschließungswirkung in den Stadtteilen

In den Stadtteilen liegt der Erschließungsgrad jeweils weitgehend auf einem Niveau. Ein überdurchschnittlicher Erschließungsgrad ist in der Neustadt (100 %), in Schalke (99 %), in Rotthausen (98 %) und in Bulmke-Hüllen (97 %) festzustellen. Unterdurchschnittlich ist dagegen die Erschließungswirkung in Schalke-Nord (78 %) und in der Resser Mark (84 %). Bedingt durch die, im Vergleich zu anderen Stadtteilen, geringeren Einwohnerzahlen in Schalke-Nord (4.697 EW) und in der Resser Mark (3.902 EW) ist der unterdurchschnittliche Erschließungsgrad in diesen Stadtteilen in Bezug zur gesamtstädtischen Situation nicht als gravierend einzuschätzen.

¹⁰⁸ Vgl. Bottrop 92% (NVP Bottrop 2007) und Essen 92% (NVP Essen 2008).

¹⁰⁹ „Mindestbedienung“: tagsüber mindestens halbstündliche Bedienung bzw. stündliche Bedienung in Bereichen mit sehr geringer Bevölkerungsdichte.

Die im Kapitel 2.1.1.2 definierten Anforderungen

- Erschließungswirkung von mindestens 90 % in einem Stadtteil der Kategorie I und
 - Erschließungswirkung von mindestens 85 % in einem Stadtteil der Kategorie II
- werden in den Stadtteilen Resser Mark und Schalke-Nord nicht erfüllt.

Im Stadtteil Buer liegt der ermittelte Erschließungsgrad (89,6 %) im Grenzbereich des definierten Beurteilungswertes.

Tabelle 41: Erschließungswirkung in den Stadtteilen

Stadtteil	Gesamtbevölkerung	Erschließungsgrad	Erschließungswirkung (erschlossene EW)			
			EW erschlossen	EW nicht erschlossen	EW unzureichend erschlossen (schlechter 30-Min.-Takt)	EW erschlossen mit 10-Min.-Takt oder besser
Altstadt	8.856	94 %	8.365	491	0	6.831
Schalke	19.998	99 %	19.712	286	40	17.774
Schalke-Nord	4.697	78 %	3.679	1.018	1	2.893
Bismarck	16.465	92 %	15.171	1.294	1.407	13.761
Bulmke-Hüllen	24.816	97 %	24.150	666	0	13.081
Feldmark	10.819	90 %	9.704	1.115	0	2.207
Heßler	6.207	91 %	5.647	560	607	4.587
Buer	34.707	90 %	31.085	3.622	3.474	18.678
Scholven	9.781	90 %	8.799	982	2.961	0
Hassel	15.482	94 %	14.518	964	1	0
Horst	20.195	94 %	18.948	1.247	4.678	13.799
Beckhausen	14.712	94 %	13.770	942	1.386	7.570
Erle	27.344	96 %	26.335	1.009	1.324	15.136
Resse	12.143	96 %	11.653	490	479	0
Resser Mark	3.902	84 %	3.287	615	730	6
Neustadt	4.413	100 %	4.413	0	0	2.444
Ückendorf	20.137	94 %	18.883	1.254	0	13.834
Rotthausen	14.292	98 %	14.025	267	0	0
Stadt GE	268.966	94 %	252.145	16.821	17.089	132.602



Erschließungsdefizite

Die Analyse der nicht erschlossenen bzw. unzureichend¹¹⁰ bedienten Gebiete im Stadtgebiet zeigt in vier Teilbereichen eine Defizitprägung, die mit einem „mittleren Handlungsbedarf“ bewertet werden kann.

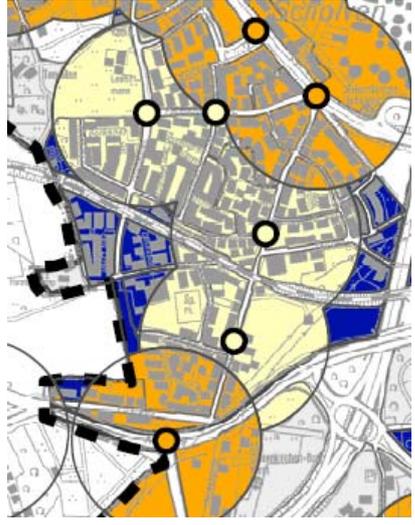
Es handelt sich um die Bereiche:

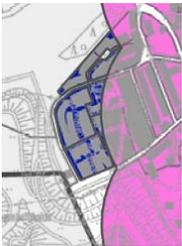
- Sport-Paradies/ Gesamtschule „Berger Feld“:
 - Haltestelle „Sport-Paradies“ liegt an vierspuriger Hauptverkehrsstraße in rund 500 m Entfernung vom Sport-Paradies
- „Scholven-Süd“ (Bülsestraße/ Zweckeler Straße):
 - 738 EW nicht erschlossen
 - 2.271 EW unzureichend erschlossen
 - quartiersdurchquerende Linie 247 verkehrt im 60-Minuten-Takt
 - die Haltestelle „Forstweg“ (SB 91) liegt an vierspuriger, anbaufreier Straße und „strahlt“ wegen dieser nachteiligen Lage nicht übermäßig weit in das Gebiet hinein
- „Horst-Süd“ (Zum Bauverein):
 - 281 EW nicht erschlossen
 - 4.662 EW unzureichend erschlossen
 - Der Bereich „Horst-Süd“ (rund 4.700 EW) wird tagsüber in den Spitzenzeiten nur im 20-/ 40-Minuten-Takt, tlw. nur im 40-Minuten-Takt erschlossen; Bewertung im Kontext mit der Stadtentwicklungsplanung (Stadterneuerungsgebiet)
- „Consol“ (Bismarckstraße/ Consolstraße):
 - 534 EW nicht erschlossen
 - 661 EW unzureichend erschlossen
 - Linie 384 verkehrt im 60-Minuten-Takt
 - Bereich liegt in Randlage der Einzugsbereiche der Straßenbahn-Linie 301 (d.h. Bismarckstraße als Stadtteilzentrum ist nicht direkt im regelmäßigen Takt angebunden)
 - Bereich wurde in den letzten Jahren entwickelt (neues Einkaufszentrum mit Bedeutung für den Stadtteil, Consol-Theater)
 - der Handlungsbedarf ist aktuell noch als gering einzustufen, zukünftig im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung des Gebietes (z. B. „Hängebank“) „mittel“

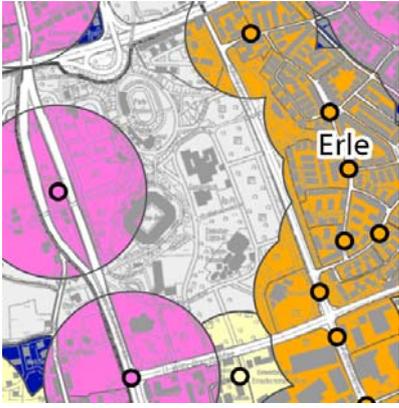
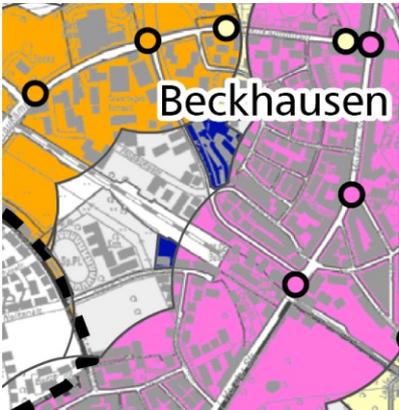
¹¹⁰ „unzureichend“: tagsüber weniger als halbstündliche Bedienung bzw. stündliche Bedienung in Bereichen mit sehr geringer Bevölkerungsdichte

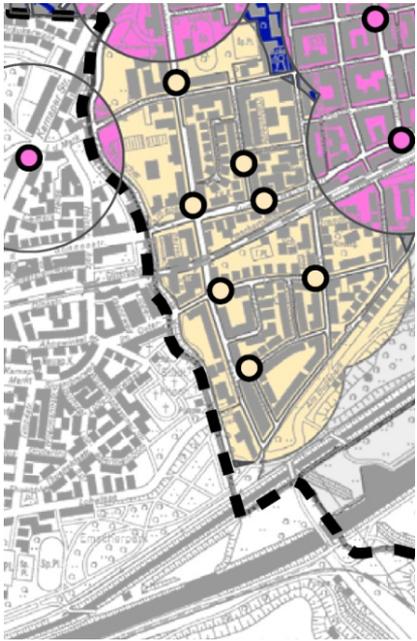
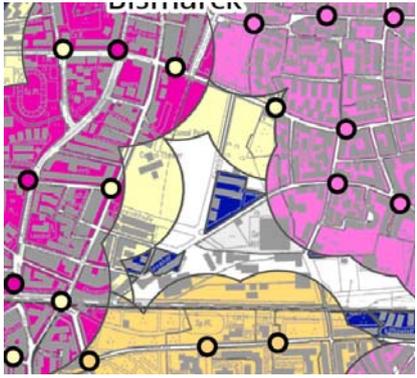
Tabelle 42:

Bereiche mit Erschließungsdefiziten: nicht erschlossen (> 500 EW) und/ oder mit Bedienung „schlechter 30-Minuten-Takt tagsüber“ (> 1.000 EW)

Stadtbereich/ betroffene Bevölkerung		Bewertung der Situation	Handlungs bedarf
Scholven-Süd (Bülsestraße) <ul style="list-style-type: none"> • 738 EW nicht erschlossen • 2.271 EW unzureichend erschlossen 		<ul style="list-style-type: none"> • 60-Min.-Takt (Linie 247) • Haltestelle „Forstweg“ (SB 91) im Süden des Bereiches liegt an vierspuriger anbaufreier Straße 	mittel
Buer-Mitte (Buer-Gladbecker-Straße) <ul style="list-style-type: none"> • 1.004 EW nicht erschlossen • 434 EW unzureichend erschlossen 		<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet liegt in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt Buer • Linie 301 „straht“ mit 10-Minuten-Takt in das Gebiet hinein (größerer Einzugsbereich der Haltestellen) 	gering
Buer-Ost (Lindenstraße/ Linnefantstraße) <ul style="list-style-type: none"> • 548 EW nicht erschlossen • 2.856 EW unzureichend erschlossen 		<ul style="list-style-type: none"> • 60-Min.-Takt (Linie 247) • Gebiet liegt in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt Buer (kurze, direkte Wege) 	sehr gering

Stadtbereich/ betroffene Bevölkerung		Bewertung der Situation	Handlungs bedarf
Buer-Südwest (Schüngelbergstr.) <ul style="list-style-type: none"> • 866 EW nicht erschlossen 		<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet liegt am Rand der 400m-Einzugsbereiche der Linie 301 • Linie 301 „strahlt“ mit 10-Minuten-Takt in das Gebiet hinein (Linie 301 besitzt durch 10-Minuten-Takt und „Straßenbahn-Bonus“ höhere Fahrgastakzeptanz, welche den längeren Fußweg überwiegend kompensiert) 	sehr gering
Sportanlage Buer-Nordost (Nordring/Ostring)		<ul style="list-style-type: none"> • geringes Fahrgastpotenzial 	sehr gering
Erle-Nordost (An der Gräfte) <ul style="list-style-type: none"> • 612 EW nicht erschlossen • 963 EW unzureichend erschlossen 		<ul style="list-style-type: none"> • Gebiet liegt in fußläufiger Entfernung zum Stadtteilzentrum Cranger Straße 	sehr gering

Stadtbereich/ betroffene Bevölkerung		Bewertung der Situation	Handlungs bedarf
Sport-Paradies/ Gesamtschule „Berger Feld“		<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle „Sport-Paradies“ liegt an vierspuriger Hauptverkehrsstraße in rund 500 m Entfernung vom Sport-Paradies Die Gesamtschule ist durch E-Wagen im Schülerverkehr angebunden 	mittel
Beckhausen – Sutum (Harpenstraße) <ul style="list-style-type: none"> 1.285 EW unzureichend erschlossen 		<ul style="list-style-type: none"> 60-Min.-Takt (Linie 342) Gebiet liegt zwischen den ÖPNV-Hauptachsen (geringes Fahrgastpotenzial auf dieser Tangentialverbindung) 	gering
Horst-Nord (Johannastraße) <ul style="list-style-type: none"> 596 EW nicht erschlossen 		<ul style="list-style-type: none"> Lage am Rand der 400m-Einzugsbereiche der Linie 301 Gebiet liegt in fußläufiger Entfernung zum Stadtteilzentrum Essener Straße 	sehr gering
Albert-Schweitzer- Schule (Beckhausen)		<ul style="list-style-type: none"> Lage am Rand der 400m-Einzugsbereiche der Linie 301 Linie 301 „strahlt“ mit 10-Minuten-Takt in das Gebiet hinein (Linie 301 besitzt durch 10-Minuten-Takt und „Straßenbahn-Bonus“ höhere Fahrgastakzeptanz, welche den längeren Fußweg überwiegend kompensiert) 	gering

Stadtbereich/ betroffene Bevölkerung		Bewertung der Situation	Handlungs bedarf
<p>Horst-Süd (Zum Bauverein)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 281 EW nicht erschlossen • 4.662 EW unzureichend erschlossen 		<ul style="list-style-type: none"> • Der Bereich „Horst-Süd“ (rund 4.700 EW) wird tagsüber in den Spitzenzeiten nur im 20-/ 40-Minuten-Takt, tlw. nur im 40-Minuten-Takt erschlossen. • Stadtteilzentrum „Markenstraße“ in fußläufiger Erreichbarkeit • Stadterneuerungsgebiet 	<p>mittel</p>
<p>Bismarck Bereich „Consol“ (Bismarckstraße/ Consolstraße)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 534 EW nicht erschlossen • 661 EW unzureichend erschlossen 		<ul style="list-style-type: none"> • Lage am Rand der 400m-Einzugsbereiche der unterirdischen Haltestellen (Linie 301) • Entwicklungsgebiet (neues Einkaufszentrum) • Consol-Theater • weitere Gebietsentwicklung wird angestrebt (Nutzung „Hängebank“) 	<p>aktuell: gering zukünftig: mittel</p>
<p>Schalke-Nord (Josefinenstraße/ Parallelstraße)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 889 EW nicht erschlossen 		<ul style="list-style-type: none"> • Lage am Rand des 300m-Einzugsbereiches der Haltestelle „Im Sundern“ (Linien 380/ 381 im 2 x 20-Minuten-Takt) • Gebiet ist straßentechnisch nur sehr eingeschränkt vom ÖPNV erschließbar 	<p>gering</p>

Stadtbereich/ betroffene Bevölkerung		Bewertung der Situation	Handlungs bedarf
Ückendorf-West (Krahwinkel/ Haidekamp) <ul style="list-style-type: none"> • 556 EW nicht erschlossen 		<ul style="list-style-type: none"> • Lage am Rand der 300m-Einzugsbereiche der Haltestellen der 383 (20-Minuten-Takt) 	sehr gering

Karte 11: Erschließungsdefizite

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

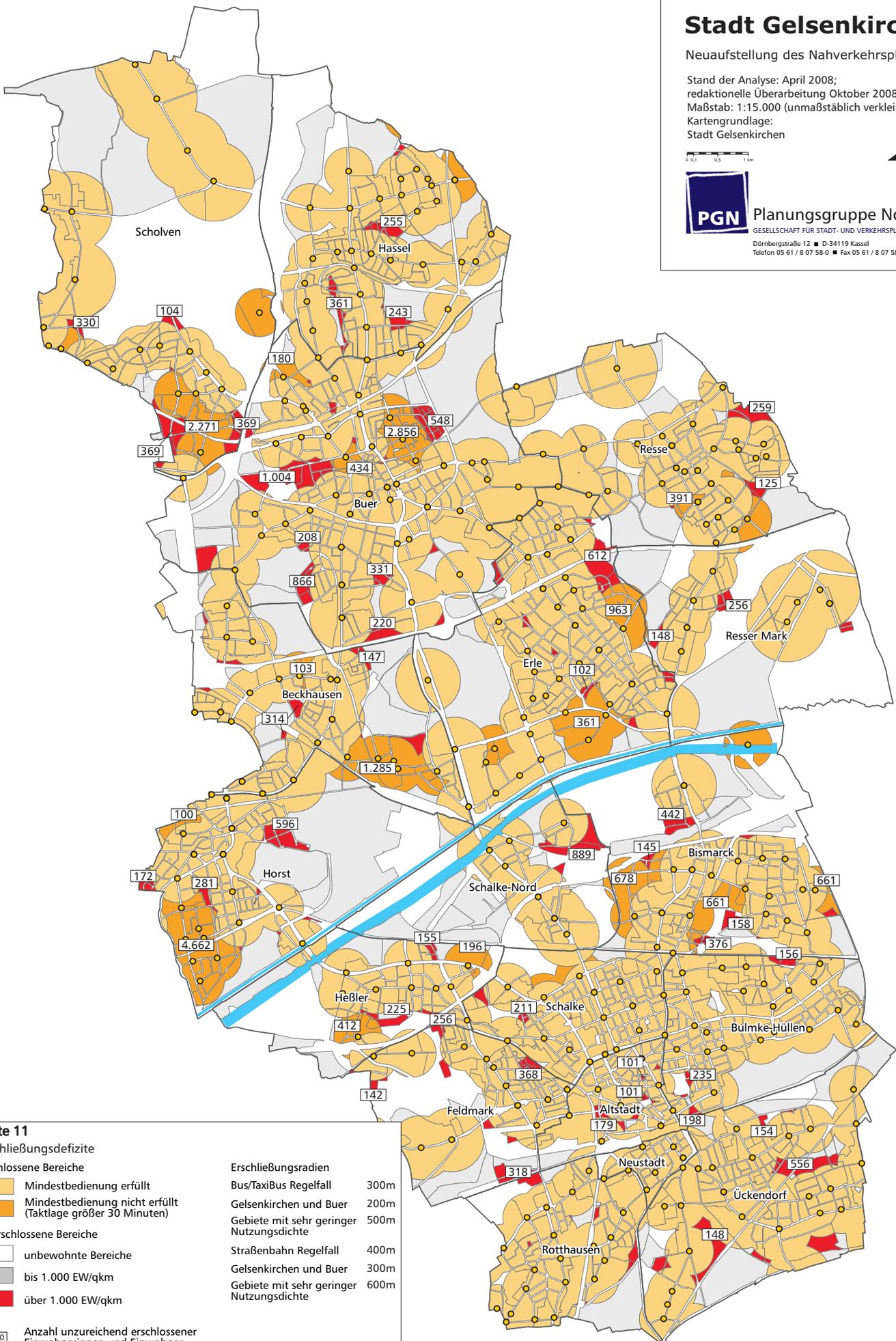
Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dürrenbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
 Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Karte 11

Erschließungsdefizite

Erschlossene Bereiche

- Mindestbedingung erfüllt
- Mindestbedingung nicht erfüllt (Taktlage größer 30 Minuten)

Unerschlossene Bereiche

- unbewohnte Bereiche
- bis 1.000 EW/qkm
- über 1.000 EW/qkm

120 Anzahl unzureichend erschlossener Einwohnerinnen und Einwohner

Hinweis: Teilbereiche mit weniger als 100 Einwohnerinnen bzw. Einwohner sind nicht dargestellt

Erschließungsradien

- Bus/TaxiBus Regelfall 300m
- Gelsenkirchen und Buer 200m
- Gebiete mit sehr geringer Nutzungsdichte 500m
- Straßenbahn Regelfall 400m
- Gelsenkirchen und Buer 300m
- Gebiete mit sehr geringer Nutzungsdichte 600m

4.1.3 Analyse der Verbindungs- und Bedienungsqualität

Reisezeiten in die Stadtzentren

Die definierten Richtwerte zur Erreichbarkeit der Stadtzentren werden, mit Ausnahme der Fahrtbeziehung Beckhausen (Referenzhaltestelle „Adlerstraße“) – Altstadt, durchgängig erfüllt¹¹¹. Im Grenzbereich liegen einige Fahrtbeziehungen in Richtung Altstadt (Richtwert 30 Minuten), wie aus dem östlichen Teil Bismarcks (Referenzhaltestelle „Haverkamp“) und aus Resse („Am Markt“).

Tabelle 43:

Bewertung der ÖPNV-Reisezeiten zur Erreichbarkeit der relevanten Zentren (Mo. – Fr.) nach Referenzhaltestelle in den Stadtteilen; Auswertung der reinen Fahrzeiten (grau hinterlegt: nicht relevante Beziehungen bzgl. des Einzugsbereiches der A- bzw. - B-Zentren)

Stadtteil	Erreichbarkeit Stadtzentrum		Erreichbarkeit B-Zentrum	
	Altstadt	Buer	Erle	Horst
Schalke	5 min.	14 min.	18 min.	27 min.
Schalke-Nord	8 min.	11 min.	15 min.	35 min.
Bismarck	22 min.	35 min.	19 min.	50 min.
Bulmke-Hüllen	14 min.	40 min.	32 min.	40 min.
Feldmark	4 min.	25 min.	22 min.	20 min.
Heßler	16 min.	37 min.	34 min.	12 min.
Scholven	39 min.	10 min.	33 min.	39 min.
Hassel	31 min.	10 min.	25 min.	31 min.
Horst	19 min.	16 min.	28 min.	-
Beckhausen	34 min.	8 min.	21 min.	7 min.
Erle	13 min.	11 min.	-	27 min.
Resse	25 min.	11 min.	16 min.	31 min.
Resser Mark	17 min.	22 min.	8 min.	40 min.
Neustadt	2 min.	22 min.	19 min.	27 min.
Ückendorf	7 min.	28 min.	25 min.	33 min.
Rotthausen	12 min.	29 min.	26 min.	44 min.

Altstadt: Haltestelle Heinrich-König-Platz bzw. Hauptbahnhof

Hinweis: Die Fahrzeiten wurden mit dem Fahrplanauskunftssystem des VRR (<http://www.vrr.de/de/fahrplanauskunft/index.html>) ermittelt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich bei einigen Relationen bei Hin- bzw. Rückrichtung die Zeiten um bis zu zwei Minuten unterscheiden können.

Die beiden B-Zentren Horst und Erle sind von den Referenzhaltestellen der benachbarten Stadtteile schnell zu erreichen.

¹¹¹ Die Haltestelle „Adlerstraße“ ist einmal stündlich über die Linien 342 und 302 mit Umstieg an der Haltestelle „Emscherstraße“ in 27 bzw. 29 Minuten mit dem Hauptbahnhof verbunden.

**Bedienung Tagesverkehr (Montag bis Freitag)
HVZ (06:00 – 08:30 und 12:30 – 18:30 Uhr)
und NVZ (08:30 – 12:30 und 18:30 – 20:00 Uhr)**

Die Auswertung der Verbindungen der Referenzhaltestellen zu den beiden Stadtzentren und zu den drei Referenzzielen ergibt die nachfolgend dargestellte Nichterfüllung der definierten Richtwerte der Bewertungskriterien (Fahrplanstand 2008).

- Der Stadtteil Hassel (Referenzhaltestelle „Lessingstraße“) zeigt nur eine teilweise Erfüllung der Anforderungen in den Relationen zur Altstadt und zur Innenstadt Buer sowie zu den Zielen ZOOM Erlebniswelt und Marienhospital. Die Fahrplanabstimmung der verschiedenen Linien an der Haltestelle Lessingstraße erreicht nahezu, jedoch nicht zu 100 %, den geforderten 20-Minuten-Takt. Nicht erfüllt werden die Anforderungen zum Erreichen des Sport-Paradieses, da das Umsteigen in Buer Rathaus auf die Linie 380 nicht optimal gestaltet ist.
- Aus dem Stadtteil Resser Mark ist die Innenstadt Buer nicht ausreichend entsprechend der Bewertungskriterien erreichbar, da die Linien 397/ 398 nur einen 30-Minuten-Takt gewährleisten. Die anderen Verbindungen erfüllen die definierten Anforderungen.
- Die Referenzhaltestelle „Karl-Meyer-Straße“ in Rotthausen müsste entsprechend der definierten Richtwerte über eine Verbindung im 10-Minuten-Takt in Richtung Altstadt verfügen. Die Linien 340 und 381 fahren jedoch im Abstand von einer Minute in Richtung Altstadt (340 nicht über Hauptbahnhof), so dass hier ein 20-Minuten-Takt maßgebend ist und die Anforderungen in Richtung Altstadt und in Richtung Innenstadt Buer nicht erfüllt werden. Vor dem Hintergrund der Größe des Stadtteils (14.300 EW) ist die (gesamstädtisch) definierte Anforderung „10-Minuten-Takt“ für die Kategorie in Bezug zu den Fahrgastpotenzialen zu relativieren.
- Aus den Stadtteilen Bismarck (Referenzhaltestelle Haverkamp) und Bulmkehüllen (Tossehof) bestehen keine umsteigefreien Verbindungen in Richtung Buer-Innenstadt.



Tabelle 44: Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Tagesverkehr (Montag bis Freitag HVZ und NVZ) nach Stadtteilen (Referenzhaltestelle)

Stadtteil	Zielerreichbarkeit									
	Altstadt		Buer Innenstadt		ZOOM Erlebniswelt		Marien- hospital		Sport- Paradies	
	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V
Altstadt	/	/	+	+	+	+	+	+	+	+
Schalke	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Schalke-Nord	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Bismarck	+	+	+	—	+	+	+	+	+	+
Bulmke- Hüllen	+	+	+	—	+	+	+	+	+	+
Feldmark	+	+	+	—	+	+	+	+	+	+
Heßler	+	+	+	—	+	+	+	+	+	+
Buer	+	+	/	/	+	+	+	+	+	+
Scholven	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Hassel	0	+	0	+	0	+	0	+	—	+
Horst	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Beckhausen	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Erle	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Resse	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Resser Mark	+	+	—	+	+	+	+	+	+	+
Neustadt	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Ückendorf	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Rotthausen	—	+	—	+	+	+	+	+	+	+
Bewertung: + Anforderungen erfüllt — Anforderung nicht erfüllt 0 Anforderung tlw. erfüllt (z. B. Vertaktung nicht 100 % „sauber“) / Verbindungsrelation nicht relevant										
B: Bedienungsqualität V: Verbindungsqualität										

Karte 12: ÖPNV-Qualität im Tagesverkehr (HVZ, NVZ I, Mo.-Fr.)
 - Anbindung Stadtzentren und ausgewählte Referenzziele -

Stadt Gelsenkirchen

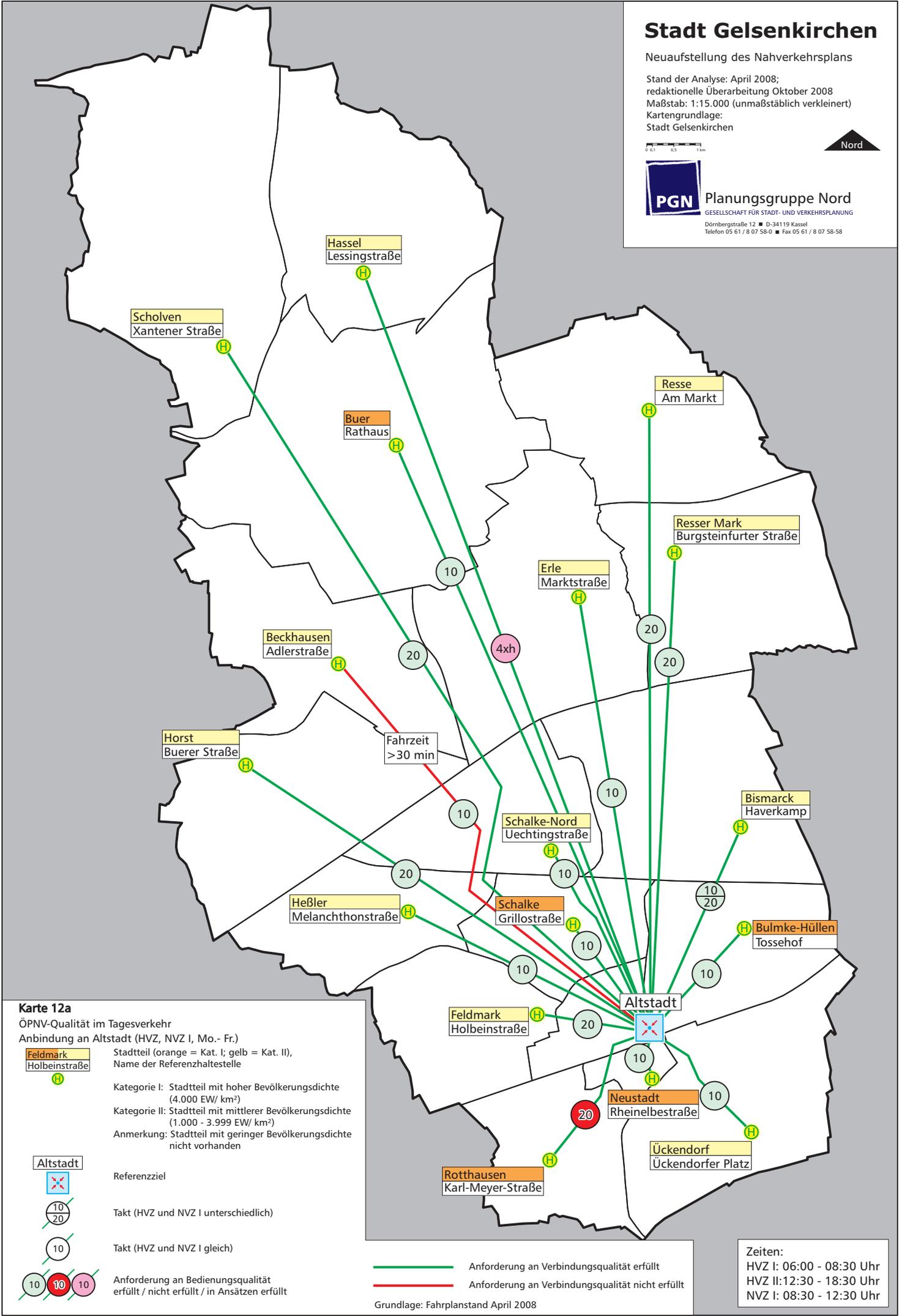
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



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



Karte 12a

ÖPNV-Qualität im Tagesverkehr
 Anbindung an Altstadt (HVZ, NVZ I, Mo.- Fr.)



Stadtteil (orange = Kat. I; gelb = Kat. II),
 Name der Referenzhaltestelle

Kategorie I: Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte
 (4.000 EW/ km²)
 Kategorie II: Stadtteil mit mittlerer Bevölkerungsdichte
 (1.000 - 3.999 EW/ km²)
 Anmerkung: Stadtteil mit geringer Bevölkerungsdichte
 nicht vorhanden



Referenzziel



Takt (HVZ und NVZ I unterschiedlich)



Takt (HVZ und NVZ I gleich)



Anforderung an Bedienungsqualität
 erfüllt / nicht erfüllt / in Ansätzen erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität erfüllt
 — Anforderung an Verbindungsqualität nicht erfüllt

Zeiten:
 HVZ I: 06:00 - 08:30 Uhr
 HVZ II: 12:30 - 18:30 Uhr
 NVZ I: 08:30 - 12:30 Uhr

Grundlage: Fahrplanstand April 2008

Stadt Gelsenkirchen

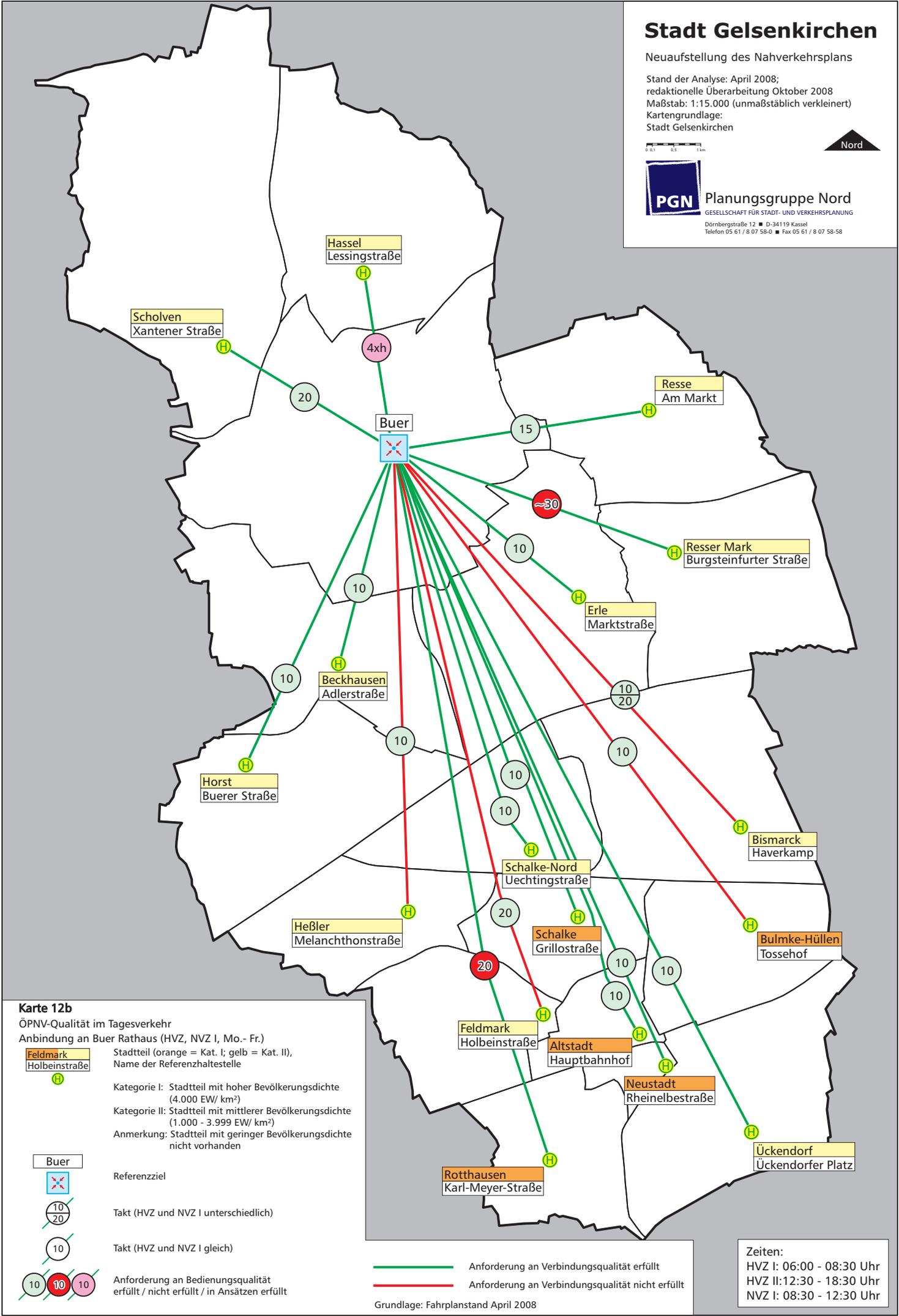
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



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



Karte 12b

ÖPNV-Qualität im Tagesverkehr

Anbindung an Buer Rathaus (HVZ, NVZ I, Mo.-Fr.)

Feldmark
Holbeinstraße

Stadtteil (orange = Kat. I; gelb = Kat. II),
Name der Referenzhaltestelle

Kategorie I: Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte
(4.000 EW/ km²)

Kategorie II: Stadtteil mit mittlerer Bevölkerungsdichte
(1.000 - 3.999 EW/ km²)

Anmerkung: Stadtteil mit geringer Bevölkerungsdichte
nicht vorhanden

Buer

Referenzziel

10
20

Takt (HVZ und NVZ I unterschiedlich)

10

Takt (HVZ und NVZ I gleich)

10 10 10

Anforderung an Bedienungsqualität
erfüllt / nicht erfüllt / in Ansätzen erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität nicht erfüllt

Grundlage: Fahrplanstand April 2008

Zeiten:

HVZ I: 06:00 - 08:30 Uhr

HVZ II: 12:30 - 18:30 Uhr

NVZ I: 08:30 - 12:30 Uhr

Stadt Gelsenkirchen

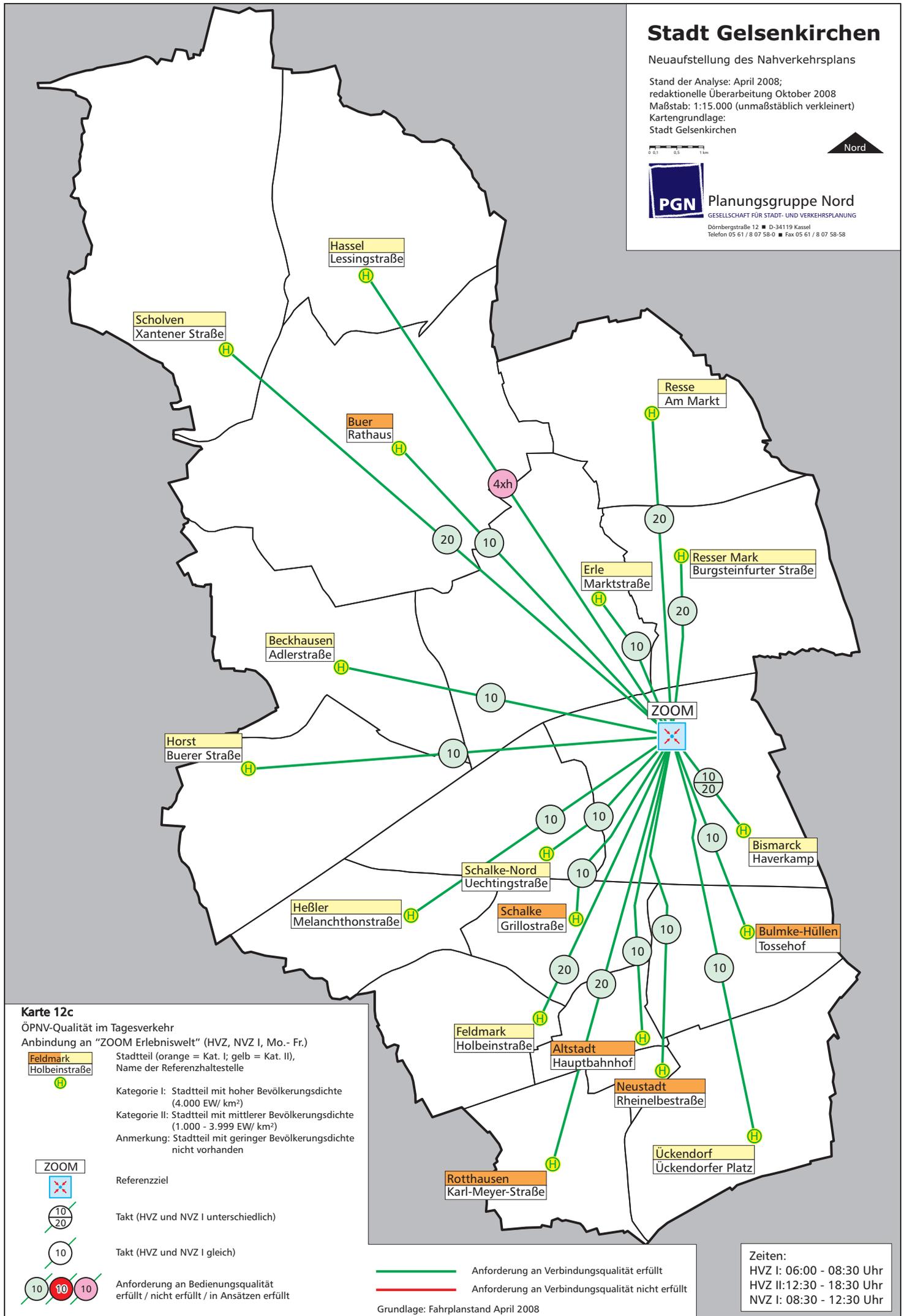
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



Planungsgruppe Nord
 GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

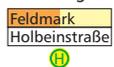
Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
 Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Karte 12c

ÖPNV-Qualität im Tagesverkehr

Anbindung an "ZOOM Erlebniswelt" (HVZ, NVZ I, Mo. - Fr.)



Stadtteil (orange = Kat. I; gelb = Kat. II),
 Name der Referenzhaltestelle

Kategorie I: Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte
 (4.000 EW/ km²)

Kategorie II: Stadtteil mit mittlerer Bevölkerungsdichte
 (1.000 - 3.999 EW/ km²)

Anmerkung: Stadtteil mit geringer Bevölkerungsdichte
 nicht vorhanden

ZOOM



Referenzziel



Takt (HVZ und NVZ I unterschiedlich)



Takt (HVZ und NVZ I gleich)



Anforderung an Bedienungsqualität
 erfüllt / nicht erfüllt / in Ansätzen erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität erfüllt
 — Anforderung an Verbindungsqualität nicht erfüllt

Grundlage: Fahrplanstand April 2008

Zeiten:

HVZ I: 06:00 - 08:30 Uhr

HVZ II: 12:30 - 18:30 Uhr

NVZ I: 08:30 - 12:30 Uhr

Stadt Gelsenkirchen

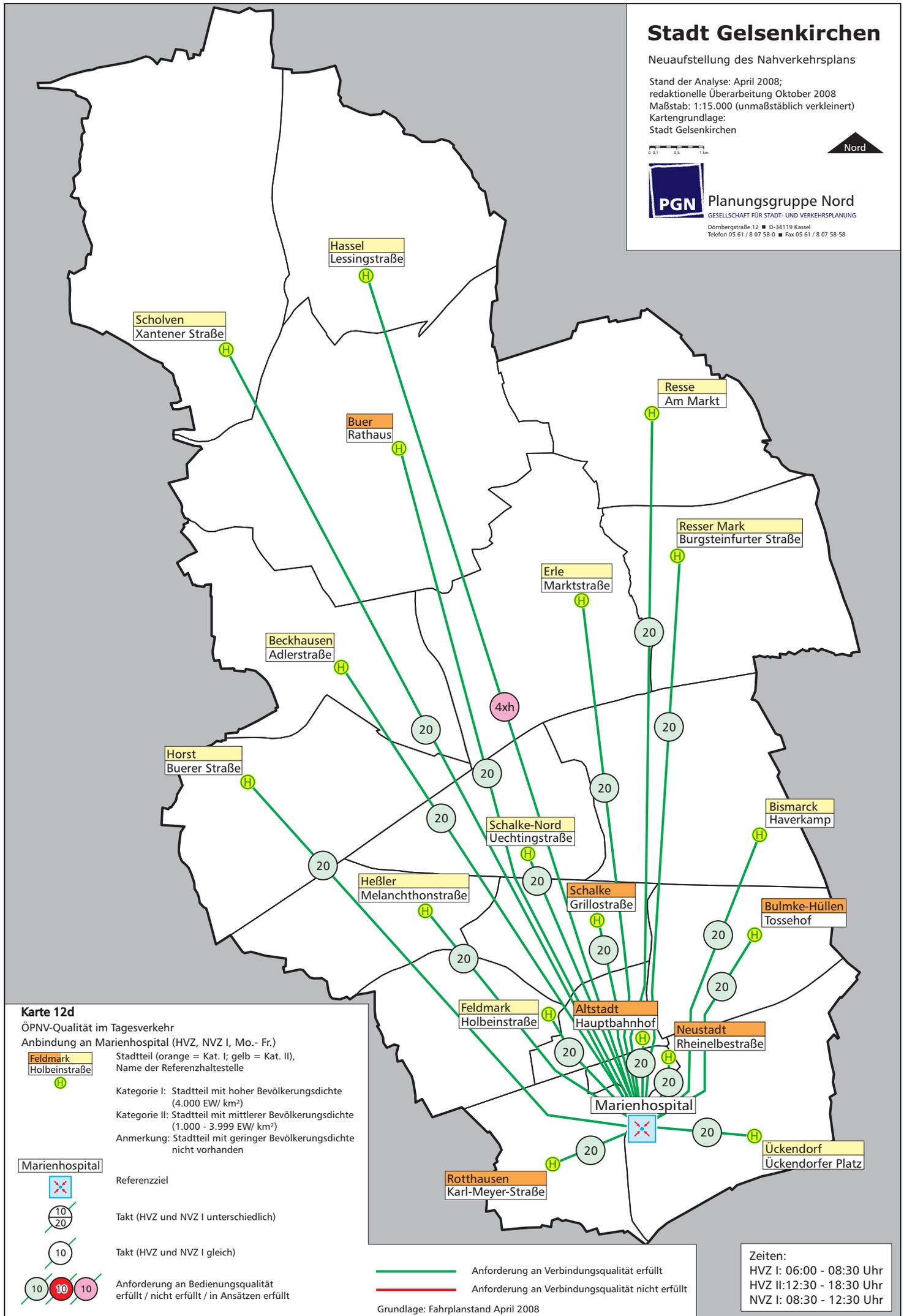
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



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



Karte 12d

ÖPNV-Qualität im Tagesverkehr

Anbindung an Marienhospital (HVZ, NVZ I, Mo. - Fr.)

Feldmark Stadtteil (orange = Kat. I; gelb = Kat. II),
Holbeinstraße Name der Referenzhaltestelle



Kategorie I: Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte
 (4.000 EW/ km²)

Kategorie II: Stadtteil mit mittlerer Bevölkerungsdichte
 (1.000 - 3.999 EW/ km²)

Anmerkung: Stadtteil mit geringer Bevölkerungsdichte
 nicht vorhanden

Marienhospital



Referenzziel



Takt (HVZ und NVZ I unterschiedlich)



Takt (HVZ und NVZ I gleich)



Anforderung an Bedienungsqualität
 erfüllt / nicht erfüllt / in Ansätzen erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität nicht erfüllt

Grundlage: Fahrplanstand April 2008

Zeiten:

HVZ I: 06:00 - 08:30 Uhr

HVZ II: 12:30 - 18:30 Uhr

NVZ I: 08:30 - 12:30 Uhr

Stadt Gelsenkirchen

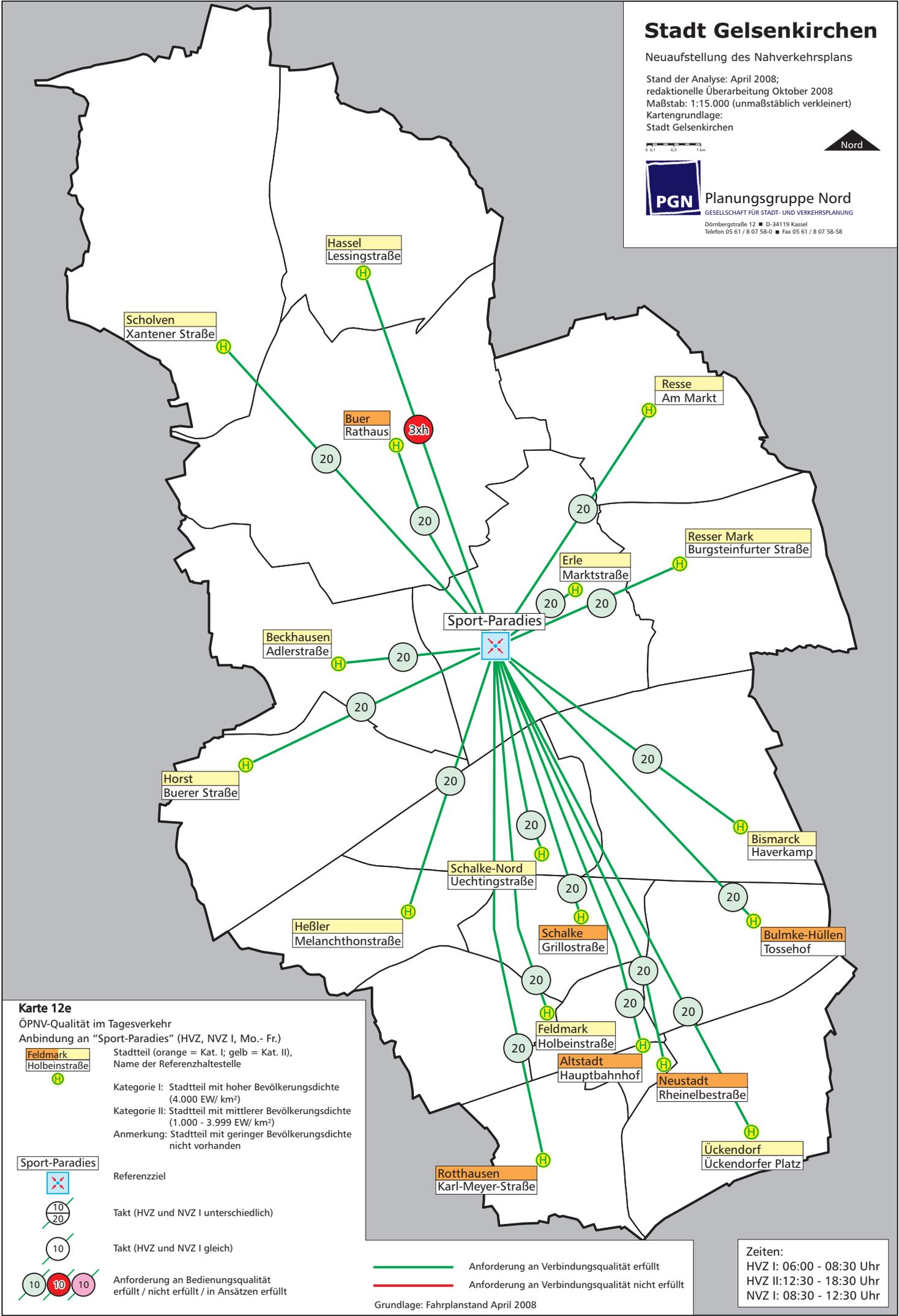
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



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



Karte 12e

ÖPNV-Qualität im Tagesverkehr

Anbindung an "Sport-Paradies" (HVZ, NVZ I, Mo.- Fr.)

Feldmark
Holbeinstraße

Stadtteil (orange = Kat. I; gelb = Kat. II),
Name der Referenzhaltestelle

Kategorie I: Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte
(4.000 EW/ km²)

Kategorie II: Stadtteil mit mittlerer Bevölkerungsdichte
(1.000 - 3.999 EW/ km²)

Anmerkung: Stadtteil mit geringer Bevölkerungsdichte
nicht vorhanden

Sport-Paradies



Referenzziel



Takt (HVZ und NVZ I unterschiedlich)



Takt (HVZ und NVZ I gleich)



Anforderung an Bedienungsqualität
erfüllt / nicht erfüllt / in Ansätzen erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität nicht erfüllt

Grundlage: Fahrplanstand April 2008

Zeiten:

HVZ I: 06:00 - 08:30 Uhr

HVZ II: 12:30 - 18:30 Uhr

NVZ I: 08:30 - 12:30 Uhr

Bedienung Abendverkehr Montag bis Freitag SVZ II (20:00 – 01:00 Uhr)

Im Abendverkehr entsprechen die Verbindungen in einigen Relationen nicht den definierten Bewertungskriterien:

- Resse in Richtung Altstadt und in Richtung Buer sowie zum Marienhospital und zum Sport-Paradies,
- Resser Mark in Richtung Altstadt sowie zum Marienhospital und zum Sport-Paradies,
- Schalke in Richtung Altstadt und in Richtung Buer,
- Bulmke-Hüllen in Richtung Altstadt und in Richtung Buer,
- Neustadt Richtung Altstadt und in Richtung Buer,
- Rotthausen in Richtung Altstadt und in Richtung Buer,
- Hassel zum Sport-Paradies.



Tabelle 45: Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Abendverkehr (Montag bis Freitag SVZ II) nach Stadtteilen (Referenzhaltestelle)

Stadtteil	Zielerreichbarkeit									
	Altstadt		Buer Innenstadt		ZOOM Erlebniswelt		Marien- hospital		Sport- Paradies	
	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V
Altstadt	/	/	—	+	/	/	+	+	+	+
Schalke	—	+	—	+	/	/	+	+	+	+
Schalke-Nord	+	+	+	+	/	/	+	+	+	+
Bismarck	+	+	+	—	/	/	+	+	+	+
Bulmke- Hüllen	—	+	—	—	/	/	+	+	+	+
Feldmark	+	+	+	—	/	/	+	+	+	+
Heßler	+	+	+	—	/	/	+	+	+	+
Buer	—	+	/	/	/	/	+	+	+	+
Scholven	+	+	+	+	/	/	+	+	+	+
Hassel	0	+	+	+	/	/	0	+	—	+
Horst	+	+	+	+	/	/	+	+	+	+
Beckhausen	+	+	+	+	/	/	+	+	+	+
Erle	+	+	+	+	/	/	+	+	+	+
Resse	—	+	+	+	/	/	—	+	—	+
Resser Mark	—	+	—	+	/	/	—	+	—	+
Neustadt	—	+	—	+	/	/	+	+	+	+
Ückendorf	+	+	+	+	/	/	+	+	+	+
Rotthausen	—	+	—	+	/	/	+	+	+	+
Bewertung: + Anforderungen erfüllt — Anforderung nicht erfüllt 0 Anforderung tlw. erfüllt (z. B. Vertaktung nicht 100% „sauber“) / Verbindungsrelation nicht relevant										
B: Bedienungsqualität V: Verbindungsqualität										

Karte 13: ÖPNV-Qualität im Abendverkehr (SVZ II, Mo.-Fr.) - Anbindung Stadtzentren und ausgewählte Referenzziele -

Stadt Gelsenkirchen

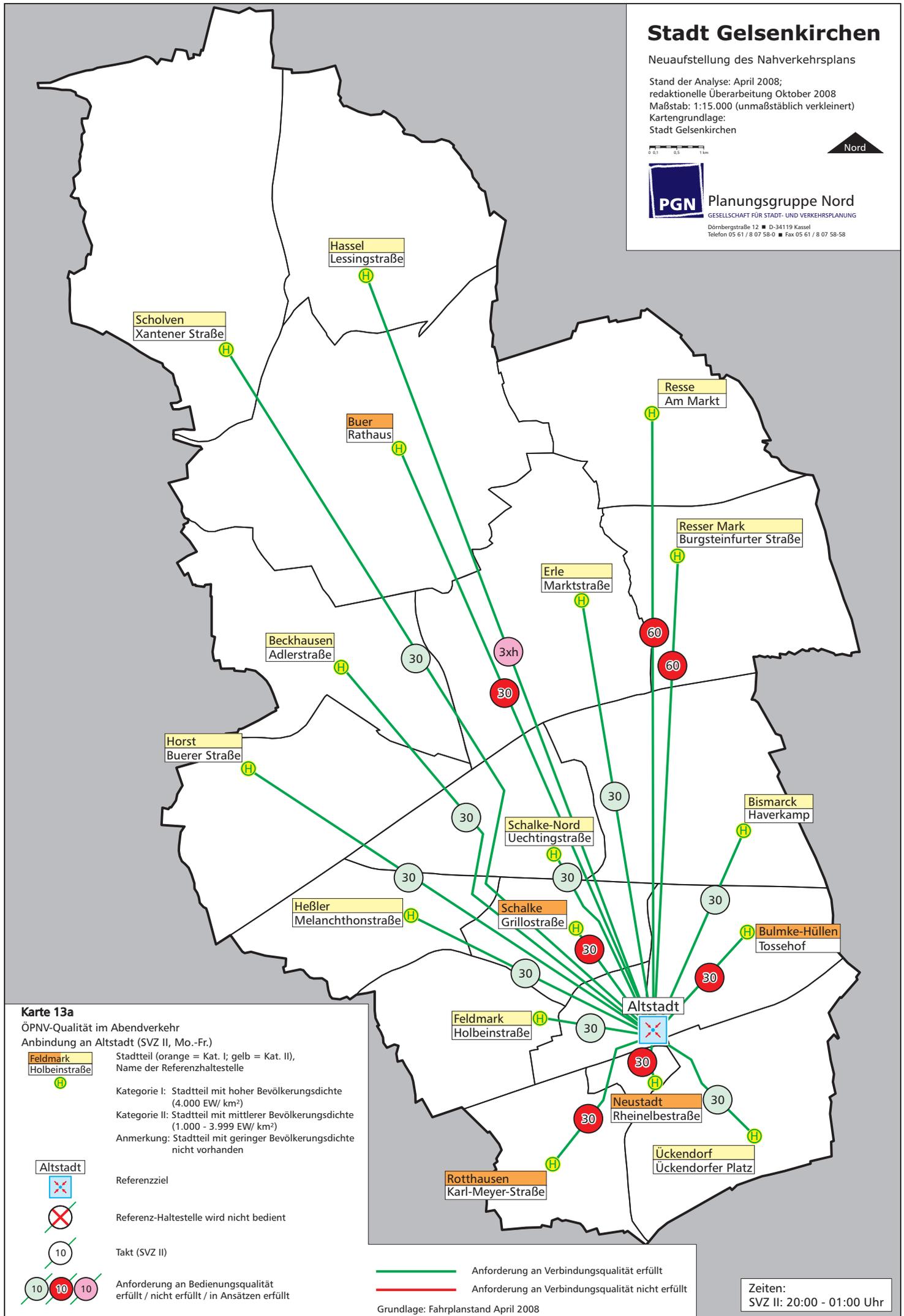
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



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



Karte 13a

ÖPNV-Qualität im Abendverkehr
 Anbindung an Altstadt (SVZ II, Mo.-Fr.)

Feldmark
 Holbeinstraße

Stadtteil (orange = Kat. I; gelb = Kat. II),
 Name der Referenzhaltestelle

Kategorie I: Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte
 (4.000 EW/ km²)

Kategorie II: Stadtteil mit mittlerer Bevölkerungsdichte
 (1.000 - 3.999 EW/ km²)

Anmerkung: Stadtteil mit geringer Bevölkerungsdichte
 nicht vorhanden

Altstadt



Referenzziel



Referenz-Haltestelle wird nicht bedient



Takt (SVZ II)



Anforderung an Bedienungsqualität
 erfüllt / nicht erfüllt / in Ansätzen erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität nicht erfüllt

Zeiten:
 SVZ II: 20:00 - 01:00 Uhr

Grundlage: Fahrplanstand April 2008

Stadt Gelsenkirchen

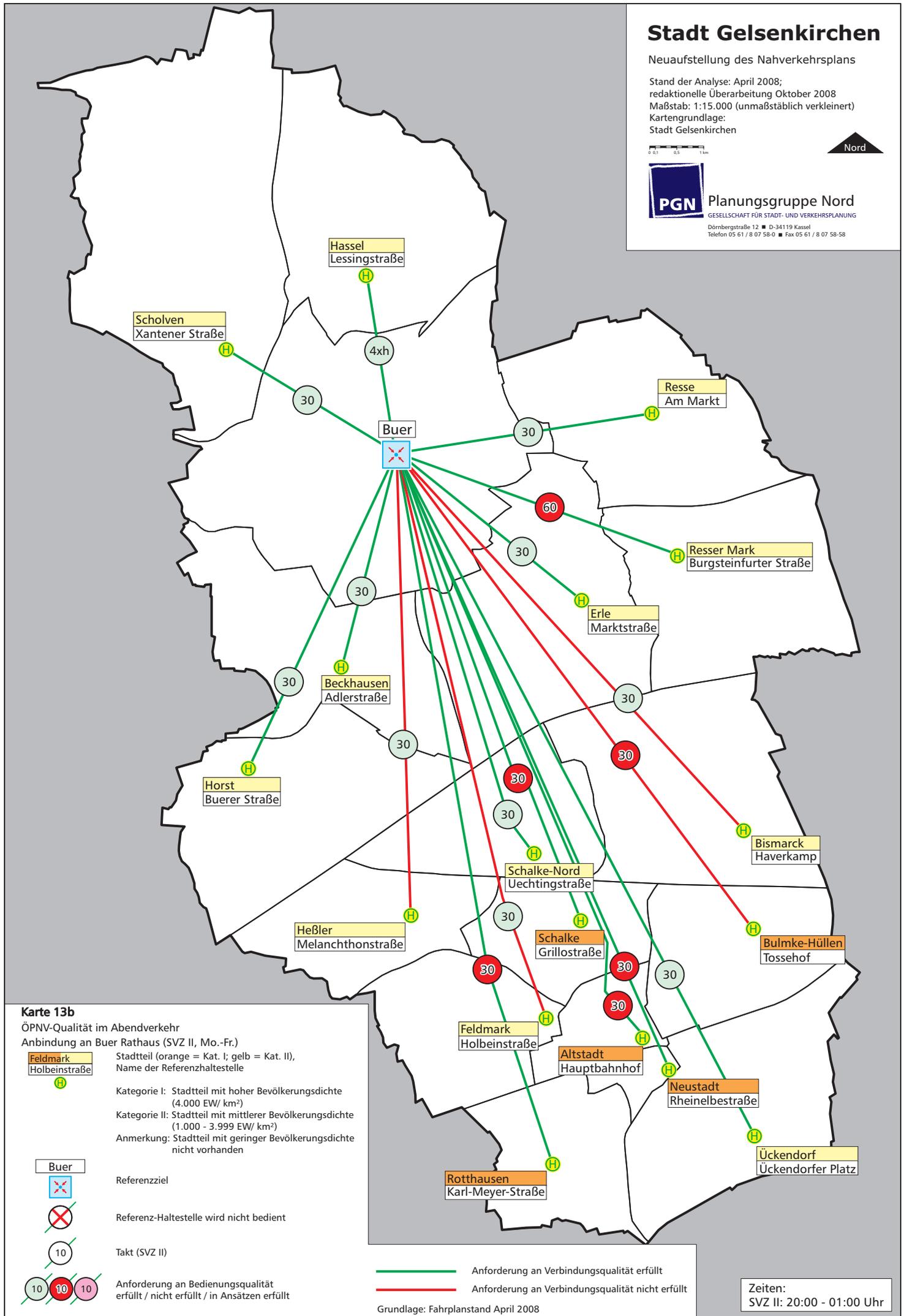
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



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



Karte 13b

ÖPNV-Qualität im Abendverkehr

Anbindung an Buer Rathaus (SVZ II, Mo.-Fr.)

Feldmark
 Holbeinstraße

Stadtteil (orange = Kat. I; gelb = Kat. II),
 Name der Referenzhaltestelle

Kategorie I: Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte
 (4.000 EW/ km²)

Kategorie II: Stadtteil mit mittlerer Bevölkerungsdichte
 (1.000 - 3.999 EW/ km²)

Anmerkung: Stadtteil mit geringer Bevölkerungsdichte
 nicht vorhanden

Buer

Referenzziel



Referenz-Haltestelle wird nicht bedient



Takt (SVZ II)



Anforderung an Bedienungsqualität
 erfüllt / nicht erfüllt / in Ansätzen erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität nicht erfüllt

Zeiten:
 SVZ II: 20:00 - 01:00 Uhr

Grundlage: Fahrplanstand April 2008

Stadt Gelsenkirchen

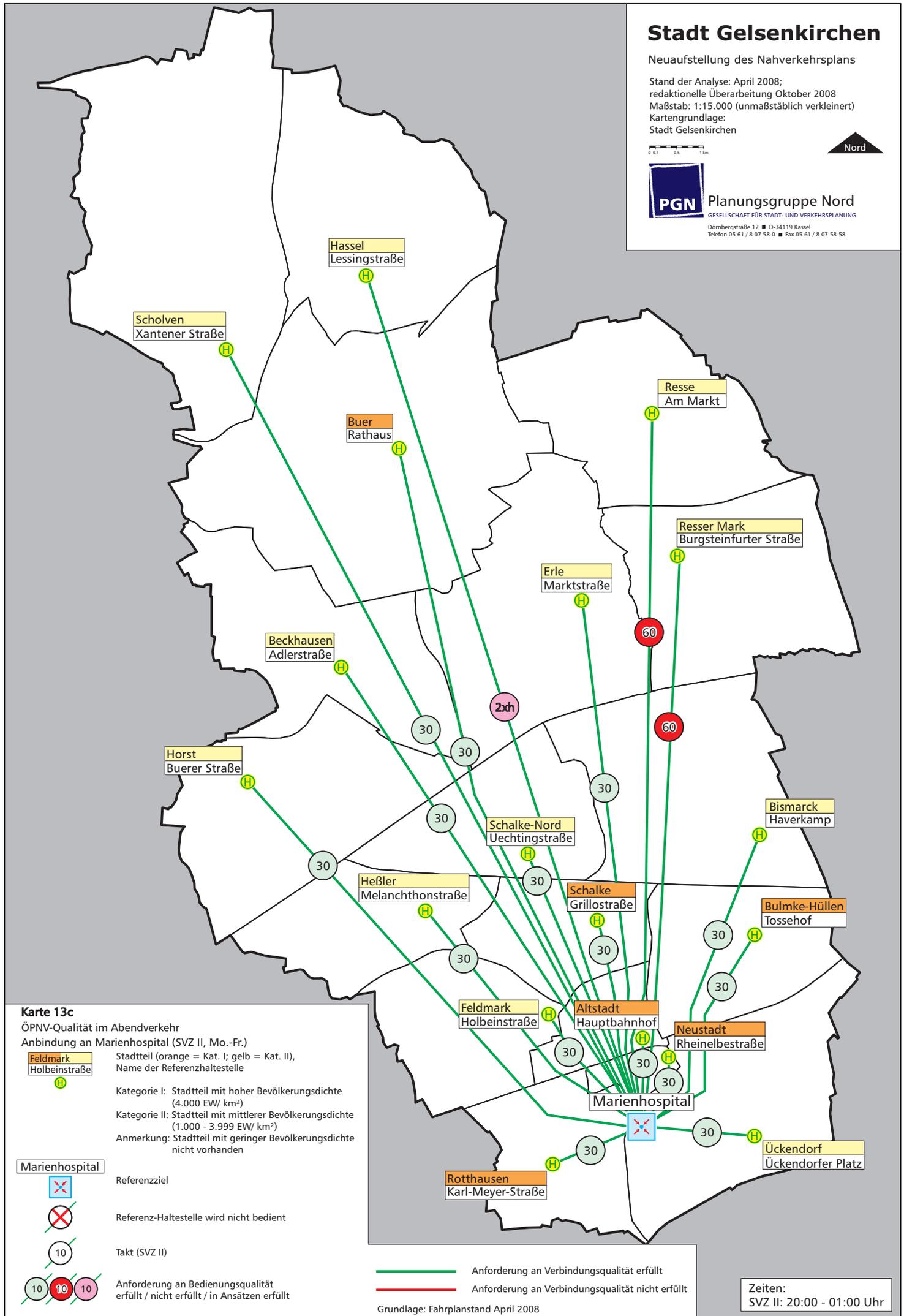
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



Planungsgruppe Nord

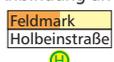
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
 Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
 Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Karte 13c

ÖPNV-Qualität im Abendverkehr

Anbindung an Marienhospital (SVZ II, Mo.-Fr.)



Stadtteil (orange = Kat. I; gelb = Kat. II),
 Name der Referenzhaltestelle

Kategorie I: Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte
 (4.000 EW/ km²)

Kategorie II: Stadtteil mit mittlerer Bevölkerungsdichte
 (1.000 - 3.999 EW/ km²)

Anmerkung: Stadtteil mit geringer Bevölkerungsdichte
 nicht vorhanden

Marienhospital



Referenzziel



Referenz-Haltestelle wird nicht bedient



Takt (SVZ II)



Anforderung an Bedienungsqualität
 erfüllt / nicht erfüllt / in Ansätzen erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität nicht erfüllt

Grundlage: Fahrplanstand April 2008

Zeiten:
 SVZ II: 20:00 - 01:00 Uhr

Stadt Gelsenkirchen

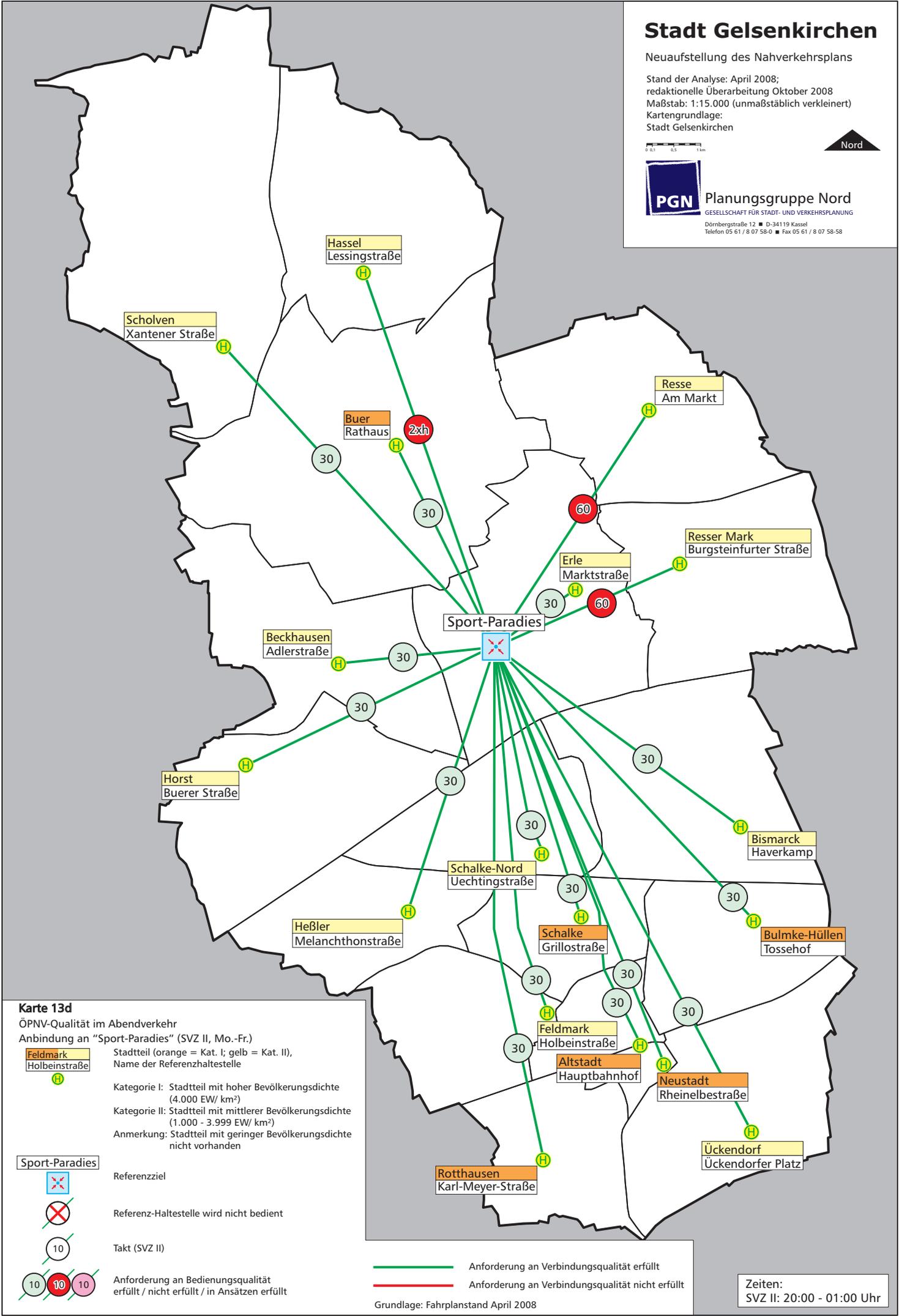
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



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



Karte 13d

ÖPNV-Qualität im Abendverkehr
 Anbindung an "Sport-Paradies" (SVZ II, Mo.-Fr.)

Feldmark
 Holbeinstraße

Stadtteil (orange = Kat. I; gelb = Kat. II),
 Name der Referenzhaltestelle

Kategorie I: Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte
 (4.000 EW/ km²)

Kategorie II: Stadtteil mit mittlerer Bevölkerungsdichte
 (1.000 - 3.999 EW/ km²)

Anmerkung: Stadtteil mit geringer Bevölkerungsdichte
 nicht vorhanden

Sport-Paradies



Referenzziel



Referenz-Haltestelle wird nicht bedient



Takt (SVZ II)



Anforderung an Bedienungsqualität
 erfüllt / nicht erfüllt / in Ansätzen erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität nicht erfüllt

Grundlage: Fahrplanstand April 2008

Zeiten:
 SVZ II: 20:00 - 01:00 Uhr

Wochenendverkehr

Samstag NVZ I (08:30 – 17:00 Uhr)

In folgenden Stadtteilen werden die Bewertungskriterien nicht erfüllt:

- Bulmke-Hüllen in Richtung ZOOM Erlebniswelt und zum Marienhospital sowie zu bestimmten Zeiten in Richtung der Altstadt und in Richtung Innenstadt Buer,
- Rotthausen in Richtung der Altstadt und in Richtung Innenstadt Buer.

Tabelle 46: Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Wochenendverkehr (Samstag NVZ I) nach Stadtteilen (Referenzhaltestelle)

Stadtteil	Zielerreichbarkeit									
	Altstadt		Buer Innenstadt		ZOOM Erlebniswelt		Marien- hospital		Sport- Paradies	
	B	V	B	V	B	V	B	V	B	V
Altstadt	/	/	+	+	+	+	+	+	+	+
Schalke	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Schalke-Nord	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Bismarck	+	+	+	—	+	+	+	+	+	+
Bulmke- Hüllen	0	+	0	—	0	+	—	+	+	+
Feldmark	+	+	+	—	+	+	+	+	+	+
Heßler	+	+	+	—	+	+	+	+	+	+
Buer	+	+	/	/	+	+	+	+	+	+
Scholven	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Hassel	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Horst	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Beckhausen	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Erle	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Resse	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Resser Mark	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Neustadt	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Ückendorf	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Rotthausen	—	+	—	+	+	+	+	+	+	+
Bewertung: + Anforderungen erfüllt — Anforderung nicht erfüllt 0 Anforderung tlw. erfüllt (z. B. Vertaktung nicht 100 % „sauber“) / Verbindungsrelation nicht relevant										
B: Bedienungsqualität V: Verbindungsqualität										

Hinweis:

Die NVZ I wurde für das Zeitfenster 08:30 bis 17:30 Uhr definiert. Eine Taktanpassung bzw. -ausdünnung vor 17:30 Uhr führt somit in der Konsequenz der Bewertung zu einer Abwertung mit „0“ (Bulmke-Hüllen).

Karte 14: ÖPNV-Qualität im Samstagverkehr (NVZ I, Sa.) - Anbindung Stadtzentren und ausgewählte Referenzziele -

Stadt Gelsenkirchen

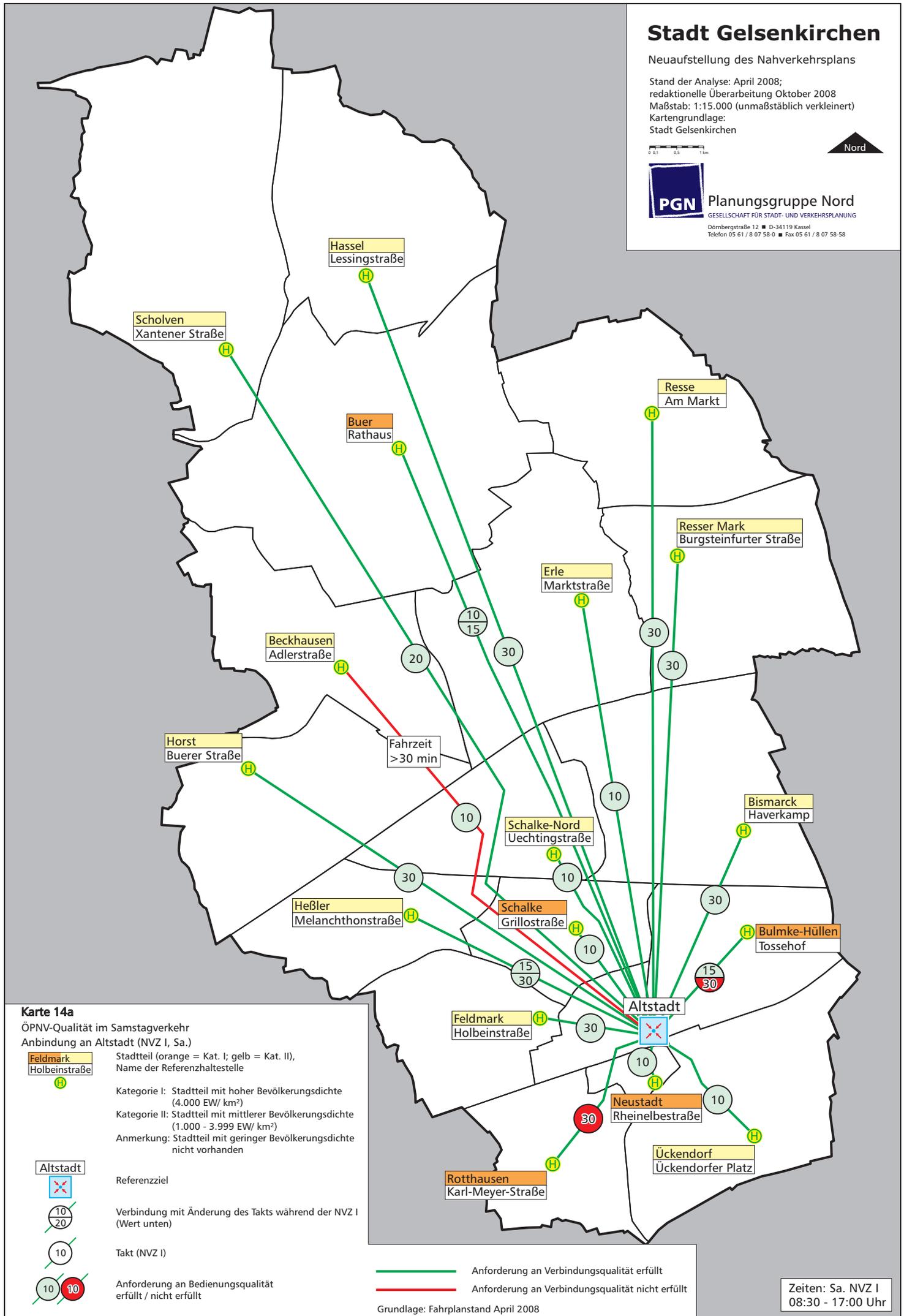
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



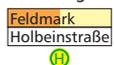
Planungsgruppe Nord

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
 Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
 Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Karte 14a

ÖPNV-Qualität im Samstagverkehr
 Anbindung an Altstadt (NVZ I, Sa.)



Stadteil (orange = Kat. I; gelb = Kat. II),
 Name der Referenzhaltestelle

Kategorie I: Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte
 (4.000 EW/ km²)

Kategorie II: Stadtteil mit mittlerer Bevölkerungsdichte
 (1.000 - 3.999 EW/ km²)

Anmerkung: Stadtteil mit geringer Bevölkerungsdichte
 nicht vorhanden



Referenzziel



Verbindung mit Änderung des Takts während der NVZ I
 (Wert unten)



Takt (NVZ I)



Anforderung an Bedienungsqualität
 erfüllt / nicht erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität nicht erfüllt

Grundlage: Fahrplanstand April 2008

Zeiten: Sa. NVZ I
 08:30 - 17:00 Uhr

Stadt Gelsenkirchen

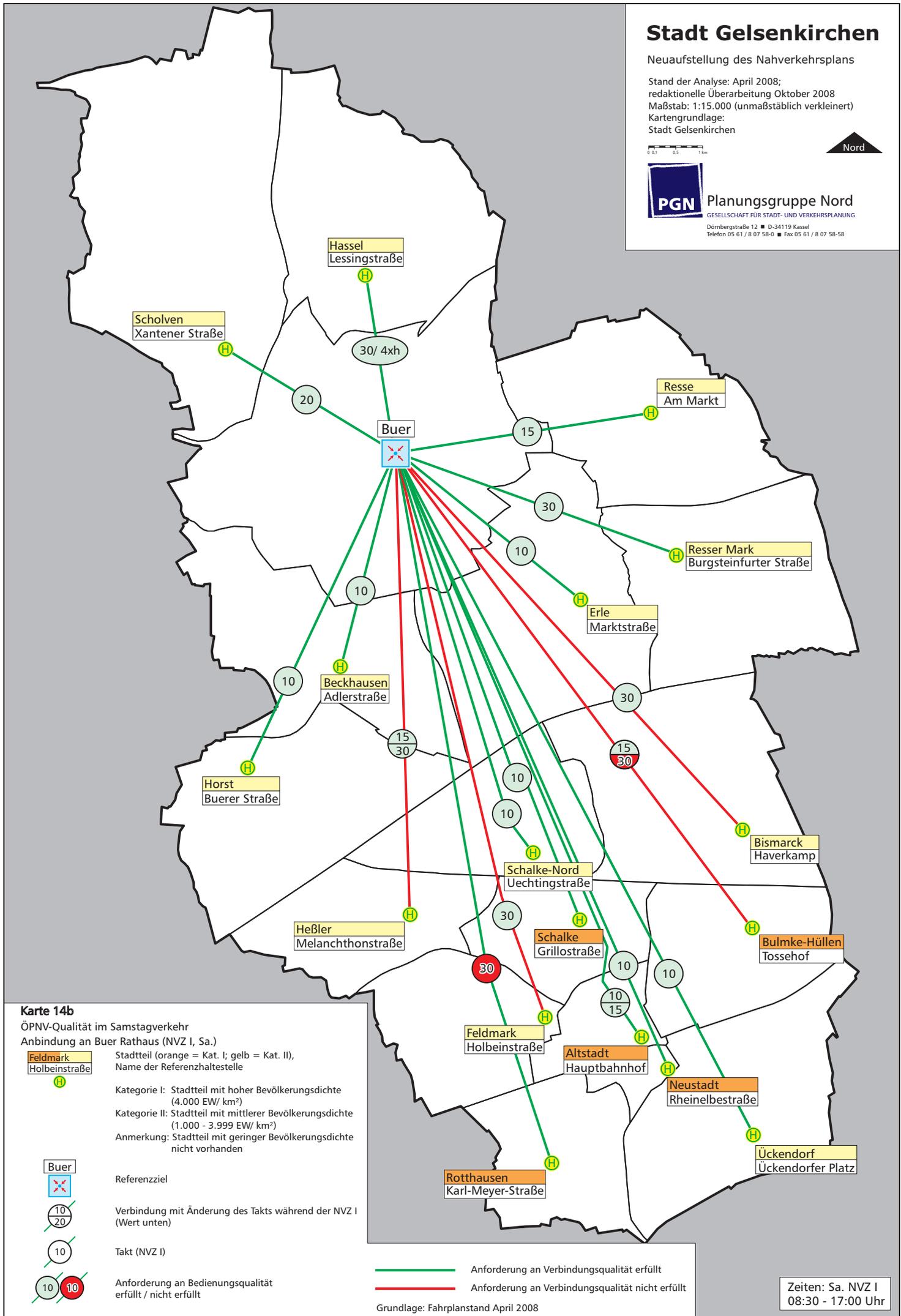
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



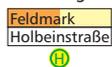
Planungsgruppe Nord
 GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
 Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Karte 14b

ÖPNV-Qualität im Samstagverkehr
 Anbindung an Buer Rathaus (NVZ I, Sa.)



Stadtteil (orange = Kat. I; gelb = Kat. II),
 Name der Referenzhaltestelle

Kategorie I: Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte
 (4.000 EW/ km²)

Kategorie II: Stadtteil mit mittlerer Bevölkerungsdichte
 (1.000 - 3.999 EW/ km²)

Anmerkung: Stadtteil mit geringer Bevölkerungsdichte
 nicht vorhanden



Referenzziel



Verbindung mit Änderung des Takts während der NVZ I
 (Wert unten)



Takt (NVZ I)



Anforderung an Bedienungsqualität
 erfüllt / nicht erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität erfüllt
 — Anforderung an Verbindungsqualität nicht erfüllt

Grundlage: Fahrplanstand April 2008

Zeiten: Sa. NVZ I
 08:30 - 17:00 Uhr

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

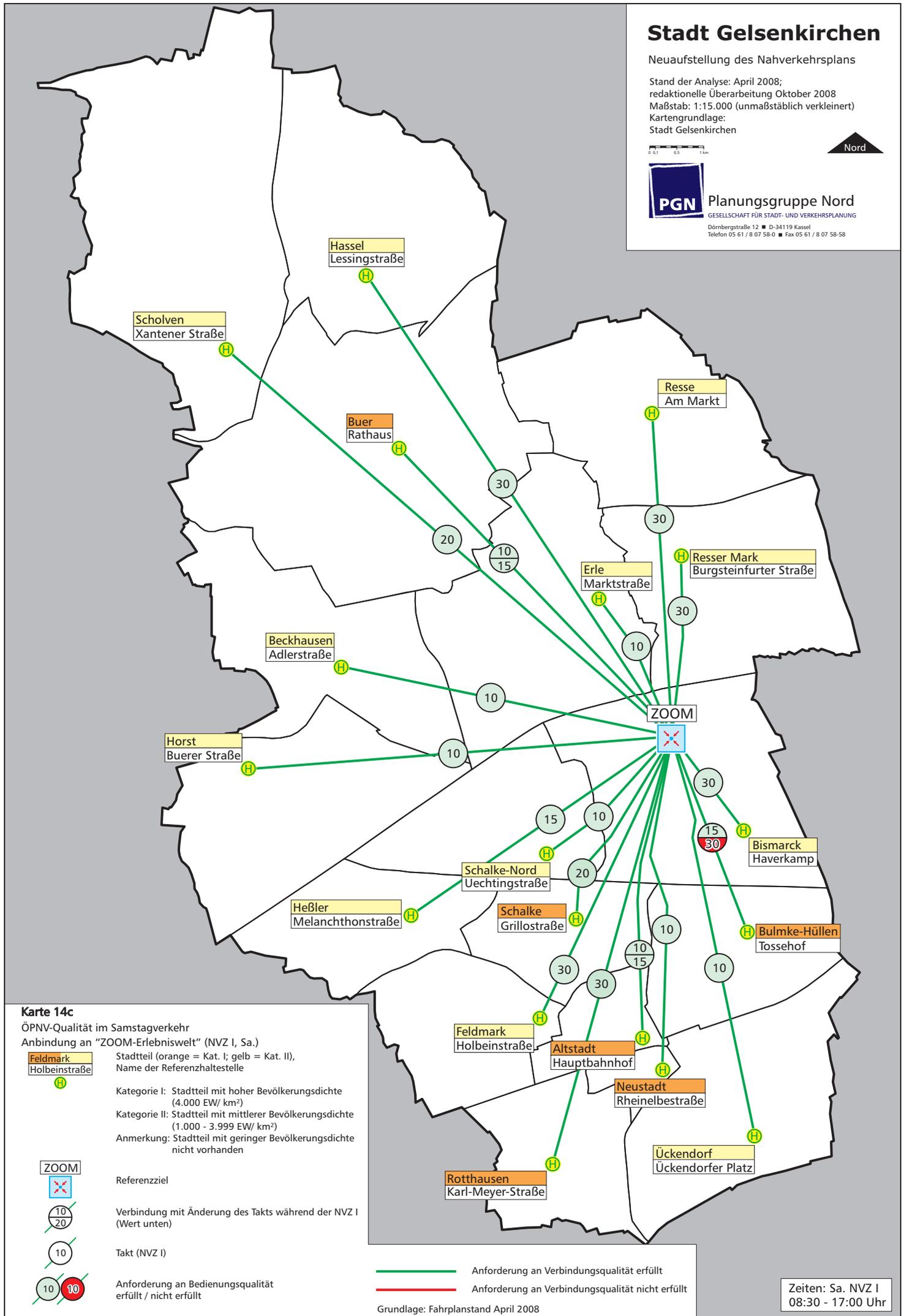
Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen

0 0,1 0,5 1 km



Planungsgruppe Nord

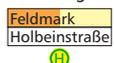
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
 Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
 Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Karte 14c

ÖPNV-Qualität im Samstagverkehr

Anbindung an "ZOOM-Erlebniswelt" (NVZ I, Sa.)



Stadtteil (orange = Kat. I; gelb = Kat. II),
 Name der Referenzhaltestelle

Kategorie I: Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte
 (4.000 EW/ km²)

Kategorie II: Stadtteil mit mittlerer Bevölkerungsdichte
 (1.000 - 3.999 EW/ km²)

Anmerkung: Stadtteil mit geringer Bevölkerungsdichte
 nicht vorhanden

ZOOM



Referenzziel



Verbindung mit Änderung des Takts während der NVZ I
 (Wert unten)



Takt (NVZ I)



Anforderung an Bedienungsqualität
 erfüllt / nicht erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität nicht erfüllt

Grundlage: Fahrplanstand April 2008

Zeiten: Sa. NVZ I
 08:30 - 17:00 Uhr

Stadt Gelsenkirchen

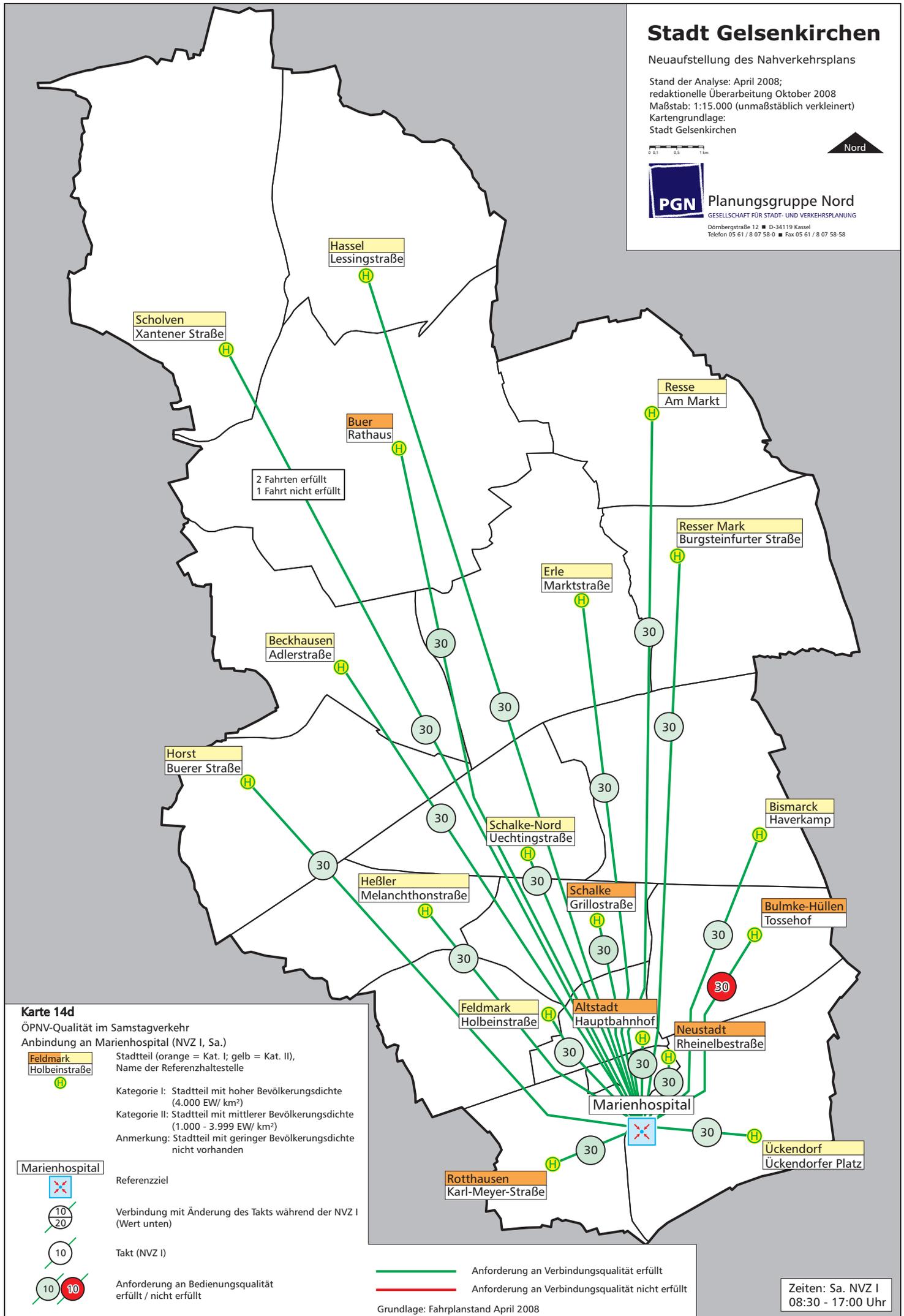
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



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



Karte 14d

ÖPNV-Qualität im Samstagverkehr
 Anbindung an Marienhospital (NVZ I, Sa.)

Feldmark
 Holbeinstraße

Stadtteil (orange = Kat. I; gelb = Kat. II),
 Name der Referenzhaltestelle

Kategorie I: Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte
 (4.000 EW/ km²)

Kategorie II: Stadtteil mit mittlerer Bevölkerungsdichte
 (1.000 - 3.999 EW/ km²)

Anmerkung: Stadtteil mit geringer Bevölkerungsdichte
 nicht vorhanden

Marienhospital



Referenzziel



Verbindung mit Änderung des Takts während der NVZ I
 (Wert unten)



Takt (NVZ I)



Anforderung an Bedienungsqualität
 erfüllt / nicht erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität nicht erfüllt

Grundlage: Fahrplanstand April 2008

Zeiten: Sa. NVZ I
 08:30 - 17:00 Uhr

Stadt Gelsenkirchen

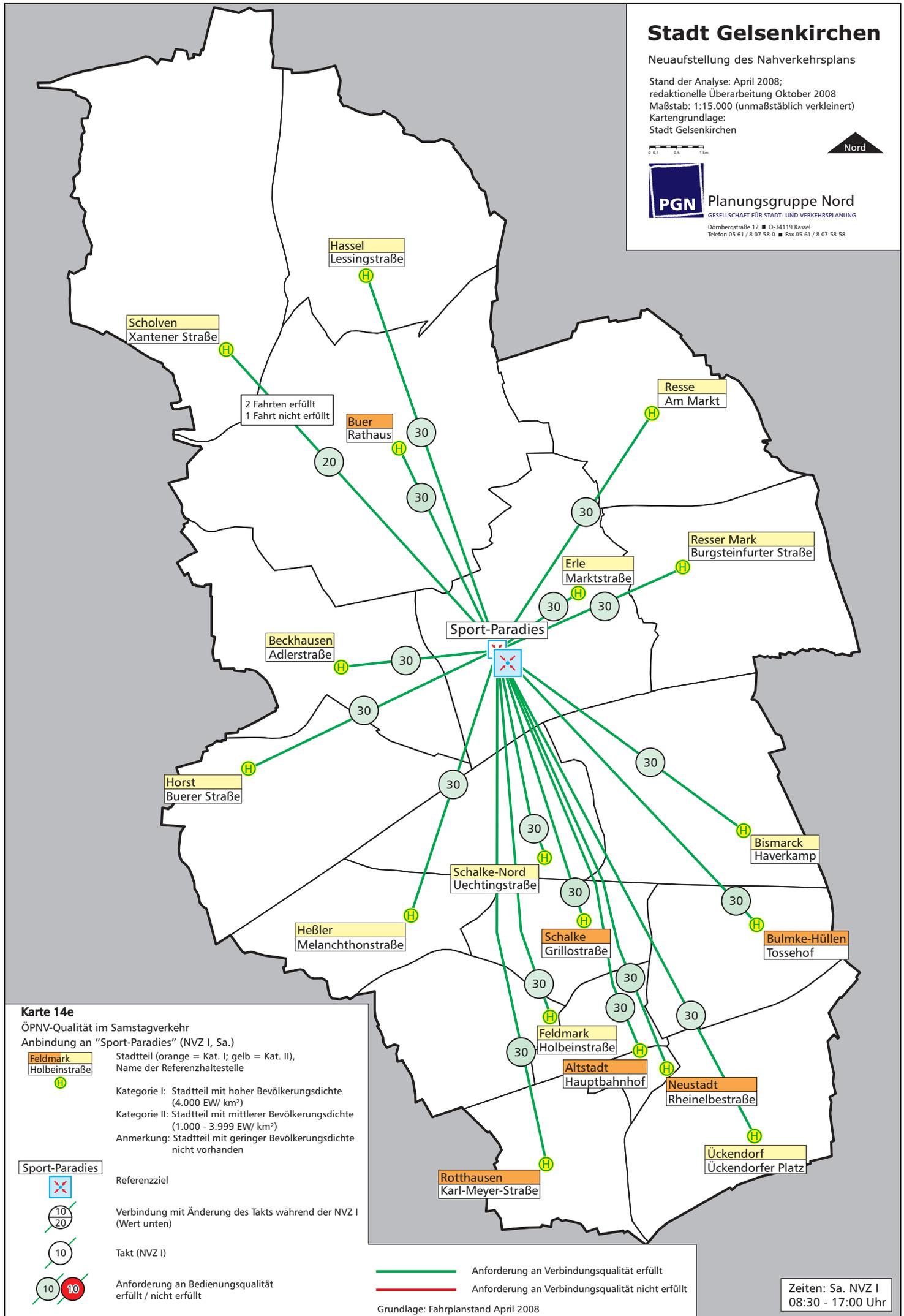
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen



Planungsgruppe Nord
 GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

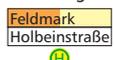
Dörnbergstraße 12 ■ D-34119 Kassel
 Telefon 05 61 / 8 07 58-0 ■ Fax 05 61 / 8 07 58-58



Karte 14e

ÖPNV-Qualität im Samstagverkehr

Anbindung an "Sport-Paradies" (NVZ I, Sa.)



Stadtteil (orange = Kat. I; gelb = Kat. II),
 Name der Referenzhaltestelle

Kategorie I: Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte
 (4.000 EW/ km²)

Kategorie II: Stadtteil mit mittlerer Bevölkerungsdichte
 (1.000 - 3.999 EW/ km²)

Anmerkung: Stadtteil mit geringer Bevölkerungsdichte
 nicht vorhanden

Sport-Paradies



Referenzziel



Verbindung mit Änderung des Takts während der NVZ I
 (Wert unten)



Takt (NVZ I)



Anforderung an Bedienungsqualität
 erfüllt / nicht erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität erfüllt

— Anforderung an Verbindungsqualität nicht erfüllt

Grundlage: Fahrplanstand April 2008

Zeiten: Sa. NVZ I
 08:30 - 17:00 Uhr

Gesamtbewertung

Die Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität zeigt in Gelsenkirchen nur in zwei Stadtteilen einen – hinsichtlich von Verbesserungspotenzialen – vertiefend zu untersuchenden Handlungsbedarf:

- Im Stadtteil Hassel (Referenzhaltestelle „Lessingstraße“) führt das, auf Basis von 30-Minuten-Takten, nicht optimal systematisierte Fahrplanangebot teilweise zu einer nur eingeschränkten Erfüllung der Bewertungskriterien. Eine Verbesserung dürfte mit hoher Wahrscheinlichkeit auf Basis der heutigen Verkehrsleistungen realisierbar sein.
- Im Stadtteil Rotthausen (Referenzhaltestelle „Karl-Meyer-Straße“) werden die Anforderungen für einen Stadtteil mit hoher Bevölkerungsdichte nicht erfüllt. Vor dem Hintergrund der Größe des Stadtteils (14.292 EW) im Kontext zur Gesamtstadt und unter Berücksichtigung des funktionsfähigen Stadtteilzentrum ist die Bewertung, welche mit einem einheitlichen Standard über alle Stadtteile für die Gesamtstadt erfolgte, zu relativieren.



4.2 Konkurrenzfähigkeit der Reisezeiten

Die Auswertung der Reisezeitverhältnisse ÖPNV : MIV zeigt für die Nahverkehrsplanung die nachfolgenden relevanten Ergebnisse¹¹².

- Auf den Hauptverbindungen, insbesondere im Straßenbahn-System, kann der ÖPNV akzeptable, tlw. konkurrenzfähige Reisezeiten erreichen. Für die Relationen in die/ aus der Altstadt sind die Reisezeiten auf den Hauptachsen im Vergleich zur Pkw-Nutzung konkurrenzfähig. Die im Straßenbahn-System angebotenen Ziele, wie ZOOM-Erlebnisswelt, VELTINS-Arena und Wissenschaftspark, besitzen somit – nicht nur bedingt durch die Parkplatzsituation – eine konkurrenzfähige zeitliche Erreichbarkeit im ÖPNV.
- Auf langen Fahrtrelationen mit Umsteigezwang sind die Reisezeiten i. d. R. im Grenzbereich zwischen „akzeptabel“ und „nicht akzeptabel“. Insbesondere die am Stadtrand bzw. die außerhalb des Einzugsbereiches des Straßenbahn-Systems liegenden Infrastruktureinrichtungen und Freizeitziele sind hinsichtlich der ÖPNV-Erreichbarkeit durch lange, nicht konkurrenzfähige Reisezeiten gekennzeichnet (z. B. Fachhochschule, Sport-Paradies, Nordsternpark).
- Auf Tangential- und Querbeziehungen, d. h. auf Fahrtrelationen mit nur bedingt bündelbaren Fahrgastpotenzialen, liegen die Fahrzeiten im ÖPNV tlw. mehrfach über dem MIV-Niveau. Solche nicht konkurrenzfähigen Fahrzeiten im ÖPNV sind insbesondere im Stadtteil Horst, bedingt durch die Randlage im Stadtgefüge und durch die Führung der Linie 301 in einem großen „270-Grad-Bogen“ über Beckhausen und Buer, zu Fahrtzielen in der Ost-West-Relation festzustellen (z. B. ZOOM Erlebnisswelt, Sport-Paradies, Knappschaftskrankenhaus Bergmannsheil). Sehr problematisch bzgl. der Reisezeiten sind auch die Querbeziehungen im Süden, wie vom Stadtteil Rotthausen zum Marienhospital.

¹¹² Verhältnis ÖPNV : MIV
 < 1,5 : 1 konkurrenzfähig
 1,5 : 1 bis 2,0 : 1 akzeptabel, für bestimmte Zielgruppen noch konkurrenzfähig
 > 2,0 : 1 nicht akzeptabel, nicht konkurrenzfähig

Tabelle 47: Reisezeiten ÖPNV und MIV auf ausgewählten Relationen

Relation	Reisezeit ÖPNV ¹¹³	Reisezeit MIV ¹¹⁴	Verhältnis Reisezeit ÖPNV : MIV
Hauptbahnhof – Buer Rathaus	21 min.	14 min.	1,5 : 1
Hauptbahnhof – Fachhochschule	32 min.	17 min.	1,9 : 1
Hauptbahnhof – Sport-Paradies	22 min.	12 min.	1,8 : 1
Hauptbahnhof – Resse „Am Markt“	25 min.	16 min.	1,6 : 1
Hauptbahnhof – Hassel „Lessingstraße“	31 min.	18 min.	1,7 : 1
Hauptbahnhof – Horst „Nordsternpark“	18 min.	13 min.	1,4 : 1
Hauptbahnhof – Scholven „Xantener Straße“	39 min.	21 min.	1,9 : 1
Buer Rathaus - Horst „Buerer Straße“	18 min.	10 min.	1,8 : 1
Buer Rathaus – Fachhochschule	9 min.	7 min.	1,1 : 1
Buer Rathaus – ZOOM Erlebniswelt	18 min.	12 min.	1,5 : 1
Buer Rathaus - Horst „Nordsternpark“	30 min.	14 min.	2,1 : 1
Buer Rathaus – Hassel „Hasseler Straße“	15 min.	10 min.	1,5 : 1
Buer Rathaus – Scholven „Xantener Straße“	10 min.	9 min.	1,1 : 1
Buer Rathaus – Wissenschaftspark	24 min.	15 min.	1,6 : 1
Buer Rathaus – Resse „Am Markt“	7 min.	6 min.	1,2 : 1
Buer Rathaus – Marienhospital	33 min.	17 min.	1,9 : 1
Buer Rathaus – Revierpark Nienhausen	28 min.	18 min.	1,6 : 1
Horst „Buerer Straße“ – ZOOM Erlebniswelt	32 min.	16 min.	2,0 : 1
Horst „Buerer Straße“ – Fachhochschule	21 min.	11 min.	1,9 : 1
Horst „Buerer Straße“ – Musiktheater	17 min.	13 min.	1,3 : 1
Horst „Buerer Straße“ – Sport-Paradies	38 min.	14 min.	2,7 : 1
Horst „Buerer Straße“ – Wissenschaftspark	30 min.	18 min.	1,7 : 1
Horst „Buerer Straße“ – Bergmannsheil	28 min.	10 min.	2,8 : 1

¹¹³ Die Fahrzeiten im ÖPNV wurden mit dem Fahrplanauskunftssystem des VRR (<http://www.vrr.de/de/fahrplanauskunft/index.html>) ermittelt, s.o.

¹¹⁴ Die Fahrzeiten im MIV wurden mit Hilfe des „google maps“-Routenplaners (<http://maps.google.de/>) ermittelt. Ein Plausibilitätsvergleich mit anderen Routenplanern (Falk und Map24) hat gezeigt, dass nur geringe Fahrzeitunterschiede zwischen verschiedenen Routenplanern bestehen. Beim Ziel „Fachhochschule“ wurde der Parkplatz am Altbau zugrunde gelegt.



Relation	Reisezeit ÖPNV¹¹³	Reisezeit MIV¹¹⁴	Verhältnis Reisezeit ÖPNV : MIV
Horst „Buerer Straße“ – Marienhospital	39 min.	20 min.	1,9 : 1
Horst „Buerer Straße“ – Revierpark Nienhausen	23 min.	13 min.	1,8 : 1
Hassel „Lessingstraße“ – ZOOM Erlebnisswelt	32 min.	16 min.	2,0 : 1
Hassel „Lessingstraße“ – Sport-Paradies	28 min.	13 min.	2,1 : 1
Hassel „Lessingstraße“ – Musiktheater	33 min.	18 min.	1,8 : 1
Hassel „Lessingstraße“ – Marienhospital	55 min.	22 min.	2,5 : 1
Hassel „Lessingstraße“ – Wissenschaftspark	46 min.	20 min.	2,3 : 1
Hassel „Lessingstraße“ – Nordsternpark	45 min.	19 min.	2,4 : 1
Hassel „Lessingstraße“ – Revierpark Nienhausen	42 min.	22 min.	1,9 : 1
Resse „Am Markt“ – Erle „Marktstraße“	16 min.	9 min.	1,8 : 1
Resse „Am Markt“ – Sport-Paradies	22 min.	10 min.	2,2 : 1
Resse „Am Markt“ – Musiktheater	24 min.	20 min.	1,2 : 1
Resse „Am Markt“ – Wissenschaftspark	34 min.	21 min.	1,6 : 1
Resse „Am Markt“ – Marienhospital	43 min.	23 min.	1,9 : 1
Resse „Am Markt“ – Buer Bergmannsheil	15 min.	10 min.	1,5 : 1
Resse „Am Markt“ – Nordsternpark	43 min.	20 min.	2,1 : 1
Resse „Am Markt“ – Revierpark Nienhausen	35 min.	22 min.	1,6 : 1
Rotthausen „Karl-Meyer-Straße“ – Fachhochschule	40 min.	21 min.	1,9 : 1
Rotthausen „Karl-Meyer-Straße“ – ZOOM Erlebnisswelt	21 min.	14 min.	1,5 : 1
Rotthausen „Karl-Meyer-Straße“ – Sport- Paradies	27 min.	16 min.	1,7 : 1
Rotthausen „Karl-Meyer-Straße“ – Wissenschaftspark	20 min.	7 min.	2,9 : 1
Rotthausen „Karl-Meyer-Straße“ – Marienhospital	28 min.	8 min.	3,5 : 1
Rotthausen „Karl-Meyer-Straße“ – Nordsternpark	39 min.	14 min.	2,8 : 1
Rotthausen „Karl-Meyer-Straße“ – Revierpark Nienhausen	26 min.	7 min.	3,7 : 1

4.3 Bewertung der Barrierefreiheit im ÖPNV

4.3.1 Grundsätze der Bewertung

Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)¹¹⁵ vom 1. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

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

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

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

Das Personenbeförderungsgesetz mit Stand vom 07.07.2005 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.

Der Nahverkehrsplan der Stadt Gelsenkirchen verfolgt stringent diese Anforderung. Zu berücksichtigen sind die „Satzung über die Wahrung der Menschen mit Behinderungen in der Stadt Gelsenkirchen“ und die „Checkliste Barrierefreies Planen und Bauen im öffentlichen Bereich“ der Stadt Gelsenkirchen.

Die Bewertung der Barrierefreiheit im ÖPNV muss konsequenterweise die gesamte Wegekette umfassen. Im Nahverkehrsplan wird in der Zustandsbewertung

- auf den Zugang zum Bahnsteig/ zur Haltestellenkante und
- auf den Einstieg in das Fahrzeug/ den Ausstieg aus dem Fahrzeug

fokussiert.

Für die Bewertung der Barrierefreiheit der weiteren Glieder der Mobilitätskette liegen aktuell keine ausreichenden Grundlagen vor.

¹¹⁵ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i.d.Fassung vom 1. Mai 2002.



4.3.2 Stadtbahn-System

An den drei Stadtbahn-Haltestellen der U 11 in Horst ist ein stufenfreier Zugang zum Bahnsteig und ein stufenfreier Zugang zu den Fahrzeugen gewährleistet. Vorhanden sind taktile Leitsysteme, Dynamische Fahrgastinformations-Systeme (DFI) und Notruf-Säulen.

Die Haltestellen können als „barrierefrei“ für den Großteil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste bewertet werden.

4.3.3 Straßenbahn-System

Zugang zum Bahnsteig/ zur Haltestellenkante

An den Haltestellen

- Bergwerk Consolidation (unterirdische Haltestelle),
- VELTINS-Arena (Mittelbahnsteig über Brücke erreichbar)
- und Emscherstraße (Fußgängerunterführung zu Haltestelle in Mittellage)

ist wegen fehlender Aufzüge bzw. fehlender Rampen kein stufenfreier Zugang gewährleistet.

Die an der Oberfläche liegenden Haltestellen zeigen zum Analysestand 2009 vielfältige Mängel bzgl. der Anforderung eines stufenfreien/ barrierefreien Zugangs. Besonders problematisch ist die Situation an den 16 Haltestellen, an denen sich die Haltestellen auf dem Gehweg befinden und der Einstieg in die Straßenbahn auf der Fahrbahn erfolgt. Der Großteil dieser Fahrbahnhaltestellen im Straßenbahn-Netz wird während der Haltestellenbedienung des Fahrgastwechsels durch LSA (Fußgängerampel oder „Zeitinsel-LSA“) gesichert. Besonders kritisch ist die Situation an den Haltestellen „Hauerfeldstraße“ und „GE-Buer Süd Bf“, da hier keinerlei Sicherung der Ein- und Ausstiegsvorgänge über die Fahrbahn vorhanden ist, d.h. eine Vorbeifahrt des MIV während der Haltestellenbedienung nicht technisch verhindert wird. Ein Großteil dieser Defizite wird im Zuge der für die nächsten Jahre geplanten ganzheitlichen Umgestaltung der Horster Straße beseitigt (Beginn der Maßnahme war 2009).

Als weiteres Beispiel für eine für Mobilitätseingeschränkte besonders gravierende Situation sei die Haltestelle „Hagenstraße“ genannt, an der die Fahrgäste vom niederflurgerechten Hochbord der kombinierten Bus- und Straßenbahn-Haltestelle auf die Fahrbahn treten müssen.

Einstieg/ Zugang in das Fahrzeug

Im Straßenbahn-System sind rund 57 % der Haltestellen niederflurgerecht ausgebaut. Der höchste Anteil niederflurgerechter Haltestellen ist auf der Linie 302 mit 76 % festzustellen.

Das gesamte Straßenbahn-System in Gelsenkirchen bietet (Stand Januar 2009):

- einen weitgehend stufenfreien Zugang auf der Linie 302 im Abschnitt Hauptbahnhof – Buer (VELTINS-Arena und Emscherstraße ohne Aufzüge bzw. Rampen),
- keinen stufenfreien Zugang auf der Linie 302 im Abschnitt Wissenschaftspark – Stadtgrenze Bochum sowie fahrzeugbedingt (und auch überwiegend haltestellenbedingt) durchgängig auf der Linie 107.

Auf der Linie 301 wird bei Einsatz von Niederflurfahrzeugen („Variobahn“ ab 2009 im Regelbetrieb) im Bereich Cranger Straße, in Horst und in den unterirdischen Haltestellen ein stufenfreier Zugang gesichert. In den anderen Streckenabschnitten ermöglicht die Haltestelleninfrastruktur (noch) keinen stufenfreien Zugang. Mit dem Einsatz von Niederflurstraßenbahnen wird die Situation an den 16 Fahrbahnhaltestellen verbessert, es muss jedoch weiterhin der Höhenunterschied von der Fahrbahn zur ersten Stufe überwunden werden.

Tabelle 48:

Niederflurgerechter Ausbaustandard der Straßenbahn-Haltestellen (inkl. Tunnelhaltestellen) (Stand 2007/2008)

Linie	Anzahl Haltestellen	Anzahl niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen	Anzahl der nicht niederflurgerechten Haltestellen	davon Fahrbahnhaltestellen
107	10	5 (50 %)	5	2
301	34	18 ¹¹⁶ (53 %)	16	11
302	21	16 ¹¹⁷ (76 %)	5	3
Gesamt¹¹⁸	58	33 (57 %)	25	16

¹¹⁶ Davon eine Haltestelle (Bergwerk Consolidation) ohne stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs.

¹¹⁷ Davon zwei Haltestellen (VELTINS-Arena und Emscherstraße) ohne stufenfreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs.

¹¹⁸ Von mehreren Linien bediente Haltestellen einfach gewertet.





Abbildung 13: Straßenbahn-Haltestelle als „Fahrbahnhaltestelle“ mit Einsteigen vom Fahrbahnniveau (Haltestelle „Vinckestraße“, Stadtteil Buer); Sicherung des Fahrgastwechsels durch „Zeitinsel-LSA“

Bildquelle: Bochum Gelsenkirchener Straßenbahnen AG



Abbildung 14: Straßenbahn-Haltestelle in Mittellage mit schmalen Bahnsteigen ohne Abschirmung zur Fahrbahn und ohne stufenfreien Einstieg ins Fahrzeug (Haltestelle „Pannschoppenstraße“, Stadtteil Horst)

In Gelsenkirchen ist, inkl. der unterirdischen Haltestellen, über die Hälfte der Straßenbahn-Haltestellen niederflurgerecht ausgebaut. Dieser Ausbaustand ist im Vergleich zu anderen Ruhrgebietsstädten als gut zu bewerten (z. B. Essen ca. 10%¹¹⁹).

4.3.4 Busverkehrssystem

Im Gelsenkirchener Busnetz werden ausschließlich Fahrzeuge in Niederflurbauweise eingesetzt. Alle seit 2000 neu angeschafften Fahrzeuge der KöR sind mit ausklappbaren Rampen ausgestattet.

Im Haltestellennetz sind 88 Haltestellen (inkl. der mitgenutzten sechs Straßenbahnhaltestellen) mit allen Fahrtrichtungen (Richtungshaltestellen) niederflurgerecht ausgebaut. Dies bedeutet, dass 28 % der 314 Haltestellen barrierefrei für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer sowie für Gehbehinderte sind.

An weiteren fünf Haltestellen (Hohenstaufenallee, Am Schäperskotten, Königswiese, Dorstener Straße und August-Schmidt-Platz) sind einzelne Richtungshaltestellen ausgebaut.



Abbildung 15: Haltestelle mit niederflurgerechtem Ausbau und taktilem Leitsystem (Haltestelle „Lehenstraße“, Stadtteil Erle)

Bildquelle: BOGESTRA

¹¹⁹ Quelle: Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Essen; Planungsgruppe Nord; Kassel 2008.



Abbildung 16: Aufkommensstarke Haltestelle ohne niederflurgerechten Ausbau (Haltestelle „Bahnübergang“, Stadtteil Hassel; ca. 300 Ein- und Aussteiger pro Tag)

Die Haltestellenausbauprogramme auf den Linien 381 und 396 haben in den Stadtteilen Horst (Horst-Süd) und Beckhausen sowie Rotthausen, Neustadt, Schalke-Nord, Erle (Erle-Süd), Resse Mark und Resse (Resse-Süd) zu einer hohen Dichte an niederflurgerechten Haltestellen geführt. In Hassel, Bismarck, Bulmke-Hüllen und Ückendorf sind dagegen nur punktuell niederflurgerechte Haltestellen zu finden (siehe Tabelle 49).

Tabelle 49: Anzahl und Anteil niederflurgerecht ausgebauter Haltestellen nach Stadtbezirken

Stadtbezirk	Straßenbahn		Bus	
	Gesamt	niederflur- gerecht	Gesamt	niederflur- gerecht ¹²⁰
Nord	12	2	86	14 (16 %)
Ost	10	10	63	21 (33 %)
West	9	3	32	21 (66 %)
Mitte	22	17	87	14 (16 %)
Süd	5	1	46	18 (39 %)
Gesamt	58	33	314	88 (28 %)

Definition „niederflurgerecht“:

Alle Richtungshaltestellen einer Haltestelle mit gleichem Namen sind mit mindestens 22 cm (Straßenbahn) bzw. 16 cm (Bus) Bordhöhe ausgestattet. Haltestellen, wie bspw. Königswiese, Am Schäperskotten und Hohenstauffenallee, die nur an einer bzw. an einzelnen Richtungshaltestellen über einen niederflurigen Ausbau verfügen, werden nicht als „niederflurgerechte Haltestelle“ klassifiziert. Reine TaxiBus- bzw. AST-Haltestellen wurden nicht eingerechnet.

Viele der niederflurgerecht ausgebauten Bushaltestellen verfügen nicht über taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen und/ oder Aufmerksamkeitsfelder). Taktile Leiteinrichtungen werden seit 1996 standardmäßig bei Haltestellenumbau und -ausbau vorgesehen. Ältere Haltestellen verfügen nur im Einzelfall über solche Einrichtungen. Als konsequent „barrierefrei“ für den Großteil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste können i.d.R. die seit 1996 ausgebauten bzw. neu eingerichteten Haltestellen bezeichnet werden.

Problematisch ist die Situation an vielen Haltestellen bzgl. der Anfahrbarkeit der Haltestellenkante. Zu kurze Busbuchten und/ oder ungeordnetes Parken lässt auch bei niederflurgerechtem Ausbau fahrdynamisch kein paralleles Anfahren an den Bordstein mit allen Türen zu.

¹²⁰ inkl. gemeinsame Straßenbahn-/ Bus-Haltestellen



4.3.5 Erreichbarkeit von Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte

Die Analyse der Erreichbarkeit von Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte¹²¹ zeigt, dass mehrere der in Gelsenkirchen relevanten Einrichtungen nicht oder nur sehr eingeschränkt zumindest stufenfrei (d. h. für Personen im Rollstuhl und Gehbehinderte barrierefrei) erreichbar sind.

An mehreren Einrichtungen hat sich ab 2009 die Situation mit dem Einsatz der neuen Variobahnen spürbar verbessert. Folgende Einrichtungen sind nunmehr, im Kontext mit der ausgebauten Haltestellen-Infrastruktur, stufenfrei (für Personen im Rollstuhl und Gehbehinderte barrierefrei) erreichbar:

- ZOOM Erlebniswelt,
- Seniorenwohnanlage Bismarck,
- St.-Josephs-Hospital, Horst,
- Elisabeth-Krankenhaus, Erle,
- Senioren- und Pflegeheim „St. Josef“, Erle.

Auch zukünftig ist es ein Ziel der Stadt Gelsenkirchen jedes Jahr fünf Haltestellen umzubauen, darüber hinaus alle Haltestellen, die im Zuge einer Straßenbaumaßnahme betroffen sind. Die zeitliche Reihenfolge des Haltestellenumbaus soll in enger Abstimmung mit dem Beirat für Menschen mit Behinderungen (BMB) erfolgen. Der jeweilige Ausbaustandard richtet sich nach den in Kapitel 6.5 definierten Kategorien und Anforderungen.

Tabelle 50: Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte ohne bzw. eingeschränkt barrierefreie/ stufenfreie Erreichbarkeit im ÖPNV-Netz

Nicht stufenfrei (barrierefrei) erreichbare Einrichtung mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte	Stadtteil	Relevante Haltestelle	Bewertung der Situation
Zentralbad	Mitte	Overwegstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahnhaltestelle nicht niederflurgerecht • Hochflurfahrzeuge auf Linie 107

¹²¹ siehe: Willkommen in Gelsenkirchen; Bürgerinformationsbroschüre, Stadt Gelsenkirchen, 2. Auflage 2007.

Nicht stufenfrei (barrierefrei) erreichbare Einrichtung mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte	Stadtteil	Relevante Haltestelle	Bewertung der Situation
Ev. Kliniken	Mitte	Heinrich-König-Platz (Straßenbahn) Ev. Klinik (Bus)	<ul style="list-style-type: none"> • Hochflurfahrzeuge auf Linie 107¹²² • Bushaltestelle nicht niederflurgerecht
Sozialamt	Mitte	Machensplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle nicht niederflurgerecht
„St. Vincenz-Haus“	Mitte	Kirchstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle nicht niederflurgerecht
Revierpark Nienhausen/ Aktivarium	Feldmark	Revierpark Nienhausen	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahnhaltestelle nicht niederflurgerecht • Hochflurfahrzeuge auf Linie 107
Senioren- und Pflegeheim der Stadt Gelsenkirchen	Feldmark	Boniverstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle nicht niederflurgerecht
Senioren- und Pflegeheim „Amalie-Sieveking-Haus“	Feldmark	Schwarzmühlenstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle nicht niederflurgerecht
Haus St. Anna	Bulmke-Hüllen	Schlagenheide	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle nicht niederflurgerecht
Senioren- und Pflegeheim der Stadt Gelsenkirchen	Erle	Hauerfeldstraße Görtzhof	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahnhaltestelle nicht niederflurgerecht¹²³ • Bushaltestelle nicht niederflurgerecht
Seniorenzentrum „St. Hedwig“	Resse	Feldstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle nicht niederflurgerecht
Seniorenwohnstätte „Franziskus-Haus“	Buer	Hagenstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahnhaltestelle nicht niederflurgerecht¹²⁴

¹²² Die Evangelischen Kliniken sind durch die Linien 301 und 302 (Haltestelle „Heinrich-König-Platz“) „stufenfrei“ (barrierefrei für Personen im Rollstuhl und Gehbehinderte) erreichbar.

¹²³ Das Senioren- und Pflegeheim in Erle ist durch die Bushaltestelle „Hauerfeldstraße“ (Linien 381, 397, 398, NE 11) grundsätzlich „stufenfrei“ erreichbar. Die Haltestelle „Görtzhof“ liegt jedoch fußläufig etwas näher an dem Pflegeheim.

¹²⁴ Die Seniorenwohnstätte „Franziskus-Haus“ ist durch die Bushaltestelle „Hagenstraße“ (Linien 396, 399, NE 14) grundsätzlich „stufenfrei“ erreichbar.

Nicht stufenfrei (barrierefrei) erreichbare Einrichtung mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte	Stadtteil	Relevante Haltestelle	Bewertung der Situation
Hauptfriedhof	Buer	Herrmann-Löns-Straße Am Schäperskotten	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahnhaltestelle nicht niederflurgerecht • Bushaltestelle an Südseite nicht niederflurgerecht
Knappschaftskrankenhaus „Bergmannsheil“ ¹²⁵	Buer	Scharenweg	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle nicht niederflurgerecht¹²⁶
Begegnungs- und Pflegezentrum „Am Schlosspark“	Buer	Scharenweg	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle nicht niederflurgerecht¹²⁷
St. Marien-Hospital	Buer	Sankt Marien-Hospital	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle nicht niederflurgerecht
Bruder-Jordan-Haus	Buer	Pfefferackerstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle nicht niederflurgerecht
Seniorenzentrum der AWO (Haus Uhlenbrock)	Buer	Uhlenbrockstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle nicht niederflurgerecht

4.3.6 Informationsmöglichkeiten

Die Informationsmedien der Verkehrsunternehmen sind hinsichtlich der Informationen für Mobilitätseingeschränkte als ausgesprochene Qualität herauszustellen:

- barrierearmer Internetauftritt der KÖR,
- Liniennetzplan mit Kennzeichnung der Stadtbahn- und Straßenbahn-Haltestellen mit „behindertengerechtem Einstieg“,
- umfassende Informationen im Fahrplanbuch (z. B. Auflistung der Linien mit verbindlichem Einsatz von Bussen mit Rampen, Auflistung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen).

¹²⁵ Das Krankenhaus Bergmannsheil ist mit der Straßenbahn-Linie 302 grundsätzlich „stufenfrei“ (barrierefrei für Personen im Rollstuhl und Gehbehinderte) angebunden. Die Straßenbahn-Haltestelle in der Kurt-Schumacher-Straße liegt jedoch topografisch spürbar unterhalb des Geländeniveaus des Krankenhauses und der Fußweg beträgt ca. 300m.

¹²⁶ Die Haltestelle „Scharenweg“ wird im Jahr 2011 niederflurgerecht ausgebaut.

¹²⁷ dito

4.4 Stärken-Schwächen-Analyse

4.4.1 Systemwirkung/ Netzstruktur/ Bedienungsqualität

Stärken

Das ÖPNV-Netz in Gelsenkirchen ist durch eine klare Netzausrichtung auf die beiden Stadtzentren Altstadt und Buer gekennzeichnet. Als eine Stärke kann die kleinteilige Netzstruktur bewertet werden, auch wenn die Kleinteiligkeit punktuell zu Lasten eines gestrafften Netzes geht (z. B. in Bismarck und Bulmke-Hüllen). Das Zusammenwirken von Linien zu verdichteten Takten, z.B. Linien 380/ 381, flankiert die Stärke der Kleinteiligkeit des Netzes.

Die Straßenbahnachsen 301 und 302, welche im 10-Minuten-Takt verkehren, sind das Kernstück des Netzes. Sie erschließen ca. 35 % der Bevölkerung und befördern rund 50.000 Fahrgäste pro Tag. Es bestehen dadurch attraktive und leistungsfähige Verbindungen zwischen den beiden Stadtzentren Buer und Altstadt mit der Straßenbahn.

Das NachtExpress-Netz am Wochenende, welches in seiner Marktausrichtung speziell die Zielgruppe des Nachtfreizeitverkehrs anspricht, ist als weitere Stärke herauszustellen.

Die Analyse der Verbindungs- und Bedienungsqualität zeigt weiterhin folgende Stärken:

- Die Altstadt ist aus nahezu allen Stadtteilen (Referenzhaltestellen) entsprechend der Bewertungskriterien angebunden. Ausnahmen sind Hassel und Rotthausen (siehe unten: „Schwächen“).
- Die Innenstadt Buer ist aus allen Stadtteilen (Referenzhaltestellen) entsprechend der Bewertungskriterien erreichbar (Ausnahmen: Hassel und Rotthausen).
- Das überregional bedeutsame Ziel ZOOM Erlebniswelt ist tagsüber aus allen Stadtteilen mindestens im 20-Minuten-Takt zu erreichen (Ausnahme: Hassel). Aus dem östlichen Bereich des Stadtteils Bismarck ist ein Umsteigen erforderlich.
- Für das Marienhospital Gelsenkirchen ist von Montag bis Freitag tagsüber aus allen Stadtteilen eine Anbindung mindestens im 20-Minuten-Takt gewährleistet (Ausnahme: Hassel).
- Das Sport-Paradies ist aus allen Stadtteilen entsprechend der Bewertungskriterien erreichbar (Ausnahme: Hassel).

Schwächen

Das ÖPNV-System in Gelsenkirchen wird in seiner Gesamtqualität durch die unterschiedlichen Grundtakte (Taktfamilien) negativ beeinträchtigt:

- 15-/ 30-Minuten-Grundtakt im Norden (Linien der Vestischen)¹²⁸
- 10-/ 20-Minuten-Grundtakt in den mittleren und südlichen Stadtbereichen (Linien der BOGESTRA)

Die unterschiedlichen Grundtakte führen auch zu Problemen hinsichtlich der Anschlussbindung am Verknüpfungspunkt „Buer Rathaus“. Als Beispiel sei die Anschlussbindung der 222 und 244 (Richtung Hassel) auf die bzw. von der Linie 380 (Sport-Paradies) genannt.

Aus der Analyse der Verbindungs- und Bedienungsqualität ergeben sich folgende Schwächen:

- Der Stadtteil Hassel wird, entsprechend der Bewertungskriterien, nicht ausreichend an die Altstadt und an die Ziele in den Stadtbezirken Ost, West, Mitte und Süd angebunden. Diese Situation ist auf die nicht durchgängig systematische Anschlussgestaltung am Verknüpfungspunkt „Buer Rathaus“ zurückzuführen.
- Für den Stadtteil Rotthausen ist, auf Basis der Bewertungskriterien, eine nicht ausreichende Anbindung an die Altstadt und die Buerer Innenstadt festzustellen. Der Handlungsbedarf wird wegen der vergleichsweise geringen Größe und Lage des Stadtbezirks als gering eingestuft. Der 20-Minuten-Takt wird aus Sicht des Nahverkehrsplans als ausreichend eingeschätzt.

Die Analyse ergab weiterhin die nachfolgend aufgeführten Schwächen.

- Der östliche und mittlere Bereich des Stadtteils Bismarck ist leicht „isoliert“ vom ÖPNV-Netz. Die Straßenbahn 301 verläuft unterirdisch in westlicher Randlage des Stadtteils und die Linie 382 ist durch eine mäandrierende Führung gekennzeichnet. Dadurch bestehen aus diesem Bereich auch unattraktiv lange Fahrzeiten zu mehreren wichtigen Zielen im Stadtgebiet.
- Im Stadtteil Hassel, insbesondere im Korridor Polsumer Straße, sind die Netzstruktur und das Bedienungsangebot nicht optimal systematisiert. Hinzu kommt als Nachteil, dass die Linie 211, bedingt durch die ihr übertragenden Erschließungsaufgaben, aus Herten kommend umwegig über die Bergmannsglückstraße geführt wird, wodurch die Verbindungsfunktion beeinträchtigt wird.
- In den Stadtteilen Bismarck und Bulmke-Hüllen besteht eine, mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht nur für ungeübte Nutzerinnen und Nutzer, unübersichtliche und überfrachtete Liniennetzstruktur.
- Im Stadtteil Resse ist eine „zerrissene“ Netzstruktur erkennbar. Der nördliche und östliche Bereich ist mit den Linien 244 und 249 der Vestischen auf Buer

¹²⁸ Der 15-/30-Minuten-Grundtakt auf verschiedenen Relationen im Norden von Gelsenkirchen ist historisch bedingt durch die Verknüpfung mit den bestehenden Taktfamilien in den Nachbarstädten Marl und Herten (beide Kreis Recklinghausen).

ausgerichtet, während der südliche Teil und die Achse „Ewaldstraße“ mit der Linie 381 über eine Verbindung nach Gelsenkirchen verfügt. Aus dem südlichen Bereich ist bspw. Buer nur mit Umsteigen zu erreichen.

- Die Fachhochschule (FH) wird ausgehend vom Verknüpfungspunkt „Buer Rathaus“ mit der Linie 396 und der Linie 399 (im Zusammenwirken 10-Minuten-Takt; bei der Linie 396 jedoch Fußweg von Haltestelle Neidenburger Straße) und vom Verknüpfungspunkt „Horst Buerer Straße“ mit der Linie 396 (20-Minuten-Takt; Fußweg von Haltestelle Neidenburger Straße) angebunden. Hinzu kommt, mit sehr geringerer Bedeutung hinsichtlich der Fahrgastnachfrage, die in Ost-West-Relation im Stundentakt verkehrende Linie 342. Die Reisezeiten im ÖPNV sind auf einigen Relationen im Vergleich zu den MIV-Reisezeiten als „nicht akzeptabel“ zu bewerten.¹²⁹ Hinsichtlich der Reisezeit als nachteilig herauszustellen sind insbesondere die Verbindungen aus Bochum (Hbf.), Gladbeck und Marl sowie im Gelsenkirchener Stadtgebiet aus Bulmke-Hüllen (Tossehof). Diese Schwächen in der Anbindung der FH sind der peripheren Lage im ÖPNV-System der Stadt Gelsenkirchen abseits der ÖPNV-Hauptkorridore geschuldet, wodurch die Erreichbarkeit weitgehend nur mit Umsteigezwang und entsprechenden Zeitverlusten an einem zentralen Verknüpfungspunkt (vorrangig Buer Rathaus) verbunden ist. Eine regelmäßige direkte, umsteigefreie Verbindung ist nur aus den Stadtteilen Buer, Horst und Beckhausen vorhanden.
- Zur Erreichbarkeit der ZOOM Erlebniswelt wären weitere Verbindungen in der Ost-West-Relation wünschenswert.
- Aus dem mittleren und östlichen Bereich des Stadtteils Bismarck bestehen nur unzureichende Verbindung zur ZOOM Erlebniswelt, da grundsätzlich ein Umsteigen auf die Linie 301 an der Haltestelle Trinenkamp erforderlich ist.
- Einige Linien mit hochwertiger Bedienungsqualität sind nicht als Produkt profiliert und „gehen im Fahrplan unter“.
- Die Produktnamen „SB“ und „CE“ erwecken den Anschein, dass unterschiedliche Qualitäten angeboten werden. Während der SB 29 nur im Stundentakt verkehrt und ein „echter“ SchnellBus ist, sind die Linien SB 23, SB 28, CE 56 und SB 91 durch eine regelmäßige Bedienung (mindestens halbstündlich) gekennzeichnet. Die Produktqualität „Taktichte & Verfügbarkeit“ wird mit den jetzigen Produktkennzeichnungen verwischt.
- Die Linie 107 fährt im Gelsenkirchener Stadtgebiet nur im 20-Minuten-Takt, was für eine Straßenbahn mit Orientierung auf ein Stadtzentrum als ungewöhnlich lange Taktfolge einzuschätzen ist.
- Der Bereich „Bismarckstraße/ Consolstraße (Consol-Theater)“ ist tagsüber nur im Stundentakt (Linie 384) angebunden und ohne Bedienung im Abendverkehr. Da dieser Bereich in Randlage des Einzugsbereiches der Haltestellen der Linie 301 liegt, ist diese Bewertung als Schwäche tlw. zu relativieren. Mit der Etablierung des neuen Einkaufsmarktes in der Consolstraße und der angestrebten wei-

¹²⁹ siehe Untersuchungen der BOGESTRA zur Anbindung der FH vom März 2009.



teren Nutzungsentwicklung im Bereich „Consol“ dürfte der Handlungsbedarf für eine Verbesserung der Anbindung in den nächsten Jahren absehbar jedoch zuzunehmen.

- Der Bereich „Horst-Süd“ (rund 4.700 EW) wird tagsüber in den Spitzenzeiten nur im 20-/ 40-Minuten-Takt, tlw. nur im 40-Minuten-Takt, erschlossen. Hier könnte im Kontext mit der Stadtentwicklungsplanung („Stadtteilprogramm“) ein Handlungsbedarf entstehen.
- Im NachtExpress-Netz existiert nur eine Verbindung aus Richtung Essen-Katernberg (Zollverein) zum Hauptbahnhof in Gelsenkirchen durch die S2. Von hier aus ist ein Umstieg auf den örtlichen Nachtverkehr notwendig.
- Im Nachtverkehr an den Wochenenden ist weiterhin eine zeitliche Lücke (ca. 04.00 bis 06.00 Uhr) festzustellen.

4.4.2 Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit

Stärken

In Gelsenkirchen ist eine, im Vergleich zu anderen Städten, gute ÖPNV-Erschließungswirkung im Stadtgebiet herauszustellen. Der Erschließungsgrad, i. d. R. auf der Basis von Einzugsbereichen von 300 m ermittelt, beträgt 94 %. Es besteht eine „harmonische“ ÖPNV-Erschließung des Stadtgebietes, weitgehend ohne größere Lücken in den Wohngebieten. Eine überdurchschnittlich hohe Erschließungswirkung ist in den Stadtteilen Neustadt, Schalke, Rotthausen und Bulmkehüllen vorhanden.

Die wichtigsten ÖPNV-affinen Infrastruktureinrichtungen verfügen, bis auf einzelne Ausnahmen, über eine direkte Anbindung (z.B. Fachhochschule, Krankenhäuser, Wissenschaftspark, Nordsternpark, Revierpark Nienhausen).

Die ZOOM Erlebniswelt und die VELTINS-Arena als überregional bedeutsame Ziele und als große Verkehrserzeuger im Freizeitverkehr sind an das leistungsfähige Straßenbahn-Netz angeschlossen. Die Leistungsfähigkeit der Anbindung der ZOOM Erlebniswelt mit der Linie 301 hat sich mit dem Einsatz der Variobahnen wesentlich erhöht.

Schwächen

Obwohl, bezogen auf die Gesamtstadt, eine hohe Erschließungswirkung besteht, sind unterdurchschnittliche Erschließungsgrade in Schalke-Nord (78 %) und Resser Mark (84 %) festzustellen. In beiden Stadtteilen ist die Relevanz der Bewertung vor dem Hintergrund der, bezogen auf die Gesamtstadt, geringen Einwohnerzahlen (1.020 bzw. 620 nicht erschlossene Personen) als nicht gravierend zu betrachten.

Im Bereich „Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit“ sind weiterhin folgende Einzelpunkte zu nennen.

- Das „Sport-Paradies“ ist nicht direkt an das ÖPNV-Netz angebunden. Von/ zu der Haltestelle „Sport-Paradies“ besteht ein Fußweg zur Haltestelle von rund 500 Metern, hinzu kommt die Notwendigkeit der Überquerung einer vierspurigen Hauptstraße auf dem Hin- bzw. Rückweg.
- Die Gesamtschule „Berger Feld“, nördlich des „Sport-Paradieses“, ist ebenfalls nicht direkt angebunden (im Schülerverkehr ist die Erreichbarkeit über E-Wagen gesichert).
- Die Albert-Schweitzer-Schule (Beckhausen) liegt außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche. Die Relevanz einer direkten ÖPNV-Anbindung muss noch geprüft werden.
- Eine nennenswerte Erschließungslücke ist im Bereich „Consol“ festzustellen.
- Im Bereich „Scholven-Süd“ sind 740 Personen nicht und 2.270 Personen nur im Stundentakt erschlossen. Hier wird aus Sicht des Nahverkehrsverkehrsplans im gesamtstädtischen Kontext ein „mittlerer Handlungsbedarf“ für Verbesserungen eingeschätzt.
- Einzelne Einrichtungen mit hoher Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte sind nicht barrierefrei im ÖPNV-Netz erreichbar:
 - St. Marien-Hospital Buer
 - Krankenhaus Bergmannsheil Buer (Haltestelle „Scharenweg“¹³⁰⁾¹³¹
 - Hauptfriedhof (Haltestelle „Hauptfriedhof“ niederflurgerecht; Haltestelle „Am Schäperskotten“ nur einseitig niederflurgerecht; Haltestelle „Hermanns-Löns-Straße“ nicht niederflurgerecht)
 - Ev.-Kliniken
 - Seniorenzentrum der AWO „Haus Uhlenbrock“ in Buer
 - Bruder-Jordan-Haus
 - Haus St. Anna
 - Zentralbad
 - Revierpark Nienhausen/ Aktivarium

¹³⁰ Die Bushaltestelle „Scharenweg“ wird im Jahr 2011 niederflurgerecht ausgebaut.

¹³¹ Das Krankenhaus Bergmannsheil ist mit der Straßenbahn-Linie 302 grundsätzlich „stufenfrei“ (barrierefrei für Personen im Rollstuhl und Gehbehinderte) angebunden. Die Straßenbahn-Haltestelle in der Kurt-Schumacher-Straße liegt jedoch topografisch spürbar unterhalb des Geländeneiveaus des Krankenhauses und der Fußweg beträgt ca. 300m.





Abbildung 17: Haltestelle „Scharenweg“ am Krankenhaus Bergmannsheil (Stadtteil Buer): kein niederflurgerechter Ausbau und zu kurze Haltestellenlänge für Anfahrt an die Haltestelle¹³²

4.4.3 Infrastruktur/ Beförderungsqualität

Stärken

Der Hauptbahnhof zeigt sich nach dem Umbau zur Fußball-WM 2006 mit einem überzeugend modernen und freundlichen Erscheinungsbild. Der Hauptbahnhof ist somit die „Visitenkarte“ für den Zugang zum SPNV in den Stadtbezirken Mitte und Süd.

Als Stärke, auch im Vergleich zu anderen Straßenbahn-Systemen im Ruhrgebiet, ist der Ausbau-Standard der Straßenbahnlinie 302 zwischen Altstadt und Buer herauszustellen. Die weitgehend störungsfreie Trasse schafft konkurrenzfähige Reisezeiten zwischen den beiden Stadtzentren. Im Bereich Erle (Linie 301, Cranger Straße) ist die Straßenbahn-Infrastruktur ebenfalls als modern einzuschätzen (z. B. Haltestellenausbau mit niederflurgerechten Borden und DFI).

Der 2004 neu gebaute Umsteigepunkt Stadtbahn/ Straßenbahn/ Bus „Buerer Straße“ ist das positive „Aushängeschild“ der ÖPNV-Infrastruktur in Gelsenkirchen und Maßstab für die weiteren Projekte. Hervorzuheben ist insbesondere die stufenfreie

¹³² Die Bushaltestelle „Scharenweg“ wird im Jahr 2011 niederflurgerecht ausgebaut.

Gestaltung, die umfassende Möblierung und die Zusammenführung des Umsteigens zwischen Stadtbahn, Straßenbahn und Bus an einen Punkt.

Seite | 134



Abbildung 18: Verknüpfungspunkt „Buerer Straße“ (Stadtteil Horst; eröffnet 04.07.2004): Systemabstimmung Stadtbahn/ Straßenbahn/ Bus an einem Punkt und fahrgastgerechte Ausstattung

(Bildquelle: PGN).



Abbildung 19: Unterirdische Straßenbahn-Haltestelle „Bergwerk Consolidation“ (Stadtteil Bismarck): helle Ausleuchtung und übersichtliche Gestaltung

(Bildquelle: BOGESTRA).

Als attraktive ÖPNV-Anlagen sind weiterhin die unterirdischen Haltestellen Trinenkamp, Bergwerk Consolidation, Bismarckstraße und Leipziger Straße mit ihrem freundlichen Erscheinungsbild und der weitgehend nutzergerechten Gestaltung herauszustellen. Die übersichtliche, weitgehend einbaufreie Gestaltung der Bahnsteigebenen schafft gute Bedingungen für eine möglichst hohe soziale Sicherheit. Die Eingangspavillons an diesen unterirdischen Haltestellen der Linie 301 flankieren die Infrastrukturqualität und sichern eine gute Erkennbarkeit der Haltestellen-Zugänge im Stadtbild.

Im Bereich „Fahrzeuge“ ist die moderne Busflotte mit überdurchschnittlicher Ausstattungsqualität hervorzuheben („NRW-Bus“). Der Großteil der Busse verfügt über Klimaanlage, digitale Fahrgastinformation, Klapprampe und Videoüberwachung. Mit der Einführung der Variobahnen im Regelbetrieb in 2009 wird nach und nach die konsequente Niederflurigkeit der auf den Hauptlinien 301 und 302 eingesetzten Straßenbahn-Flotte in Gelsenkirchen erreicht.

Schwächen

Mit herausragenden Defizite hinsichtlich der Infrastrukturqualität behaftet sind die Busbahnhöfe am Hauptbahnhof und in Buer. Beide Busbahnhöfe sind hinsichtlich der Gestaltungs- und Ausstattungsqualität, gemessen an heutigen Anforderungen, nicht mehr großstadtgerecht. Am Busbahnhof Buer bestehen wesentliche Probleme hinsichtlich des Betriebsablaufes und der Leistungsfähigkeit. Zudem bedingt die aufwendige Umfahrung aus Richtung Norden zum Teil ungünstige Umlaufgestaltungen mit entsprechend negativen wirtschaftlichen Effekten.



Abbildung 20: Busbahnhof „Hauptbahnhof“ (Stadtteil Altstadt): unzureichender Witterungsschutz, vergleichsweise lange Wege für die Fahrgäste und fehlende Ausstattungsmerkmale

(Bildquelle: PGN).



Abbildung 21: Busbahnhof „Buer Rathaus“ (Stadtteil Buer): eingeschränkte Leistungsfähigkeit und unzureichende Ausstattung (Barrierefreiheit, Witterungsschutz und Fahrgastinformation)

(Bildquelle: PGN).

Die ÖPNV-Infrastruktur zeigt hinsichtlich der Ausbauqualität verschiedene Mängel:

- Im Abschnitt Buer – Beckhausen-Horst (301), im Bereich Buer-Ost (301), im Bereich Feldmark (107) und im Bereich Ückendorf (302) ist die Straßenbahn als ausgeprägt modernisierungsbedürftig einzuschätzen¹³³.
- Der Großteil der Bushaltestellen ist nicht niederflurgerecht ausgebaut. Die Fahrgastunterstände sind an rund 30 Haltestellen überaltert (älter 30 Jahre) und modernisierungsbedürftig (Stand 2008)¹³⁴. Auch an einigen niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen fehlen taktile Leitsysteme.
- Einige unterirdische Straßenbahn-Haltestellen besitzen Defizite hinsichtlich der sozialen Sicherheit. Die Bahnsteigebenen sind bei vielen Haltestellen fahrgastfreundlich gestaltet, problematisch sind die Zugänge und Zwischenebenen.
- Die unterirdischen Straßenbahn-Haltestellen „Musiktheater“ und „Hauptbahnhof“ sind durch eine tlw. unübersichtliche Situation auf der Bahnsteigebene gekennzeichnet (große Mittelsäulen, Einbauten, Lage der Fahrstühle leicht versteckt). Dadurch entstehen für den Einzel-Fahrgast nicht einsehbare Bereiche.

¹³³ Mit dem anstehenden Umbau der Horster Straße wird ein wesentlicher „Meilenstein“ zur Modernisierung der Straßenbahn-Infrastruktur in Gelsenkirchen vollzogen.

¹³⁴ Die Vestische hat im Jahr 2010 21 neue Fahrgastunterstände errichtet. Darüber hinaus ist die Einrichtung von 6 weiteren Fahrgastunterständen geplant (Stand Dezember 2010).



Abbildung 22: Unterirdische Straßenbahnhaltestelle „Musiktheater“ (Stadtteil Altstadt): aus Fahrgastsicht unübersichtliche Situation, dadurch Defizite hinsichtlich sozialer Sicherheit

(Bildquelle: PGN).

- Bei der unterirdischen Straßenbahn-Haltestelle „Heinrich-König-Platz“ ist eine eingeschränkte Erkennbarkeit im Stadtbild herauszustellen. Die Zwischenebene und die Bahnsteigebene (Säulen, Winkel, Bögen zwischen den Gleisen) besitzen darüber hinaus eine unübersichtliche Gestaltung.¹³⁵
- Die Haltestelle „Rheinelbestraße“ ist nur einseitig aus Richtung Süden für Fahrgäste zugänglich, der Einzugsbereich ist dagegen stark nördlich orientiert. Bei dieser Haltestelle besteht weiterhin der Nachteil, dass ein Fluchtweg für wartende Fahrgäste bei möglichen „Eskalations- und Belästigungssituationen“ nur in einer Richtung besteht (Haltestelle verfügt nicht über Videoüberwachung).

¹³⁵ Planungen für einen Umbau der Straßenbahnhaltestelle „Heinrich-König-Platz“ liegen vor.



Abbildung 23: Straßenbahn-Haltestelle „Rheinestraße“, Stadtteil Neustadt

(Bildquelle: PGN).

4.4.4 Servicequalität

Stärken

Im Bereich „Servicequalität“ ist herauszustellen, dass in beiden Stadtzentren, am Hauptbahnhof bzw. am Busbahnhof Buer, KundenCenter vorhanden sind. Die KundenCenter werden ergänzt durch ein Netz an Verkaufsstellen in den Stadtteilen, welches nur in Teilbereichen kleinere Lücken zeigt (z.B. Hassel-Mitte, Buer-Südwest, Buer-West, Beckhausen-Nordwest, Schalke-Nord).

Als eine wesentliche Stärke des ÖPNV in Gelsenkirchen ist, wie auch in anderen Ruhrgebietsstädten, die Intensität der Maßnahmen im Bereich „Sicherheit im ÖPNV“ zu bewerten:

- Videoüberwachung in den unterirdischen Straßenbahn-Haltestellen (inkl. Notrufsäulen) und an der „VELTINS-Arena“,
- Videoschutzeinrichtungen in den Bussen und in den neuen Variobahnen,
- Präventivmaßnahmen.



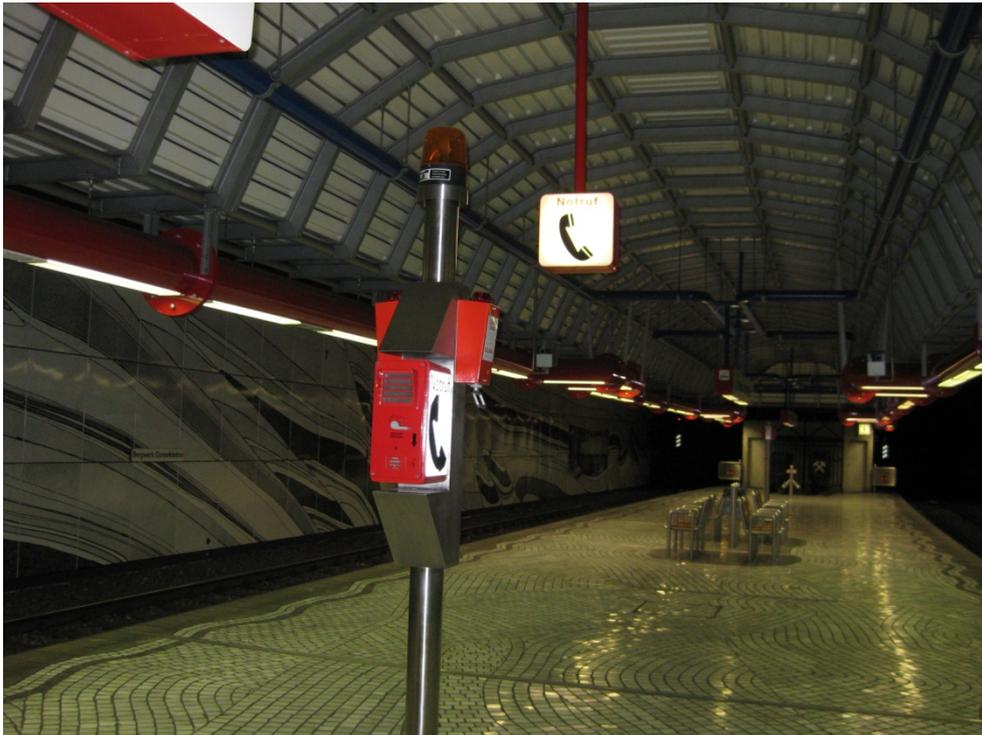


Abbildung 24: Notrufsäule in der unterirdische Haltestelle „Bergwerk Consolidation“, Stadtteil Bismarck

Als weitere Stärken im Bereich „Servicequalität“ sind zu nennen:

- Fahrplanheft mit umfassenden Informationen,
- seit Fahrplanwechsel Januar 2009 neugestalteter Liniennetzplan in spürbar hochwertiger grafischer Qualität und maßstabsgetreu,
- Anschlussgarantie nach 20 Uhr (an acht Verknüpfungspunkten mit 19 Umsteigerelationen),
- „Halten auf Wunsch/ Ausstieg zwischen den Haltestellen“ im Busverkehr nach 20 Uhr,
- Taxirufservice,
- DFI in den unterirdischen Straßenbahn-Haltestellen, an der Haltestelle Gelsenkirchen Hbf. (Zwischenebene „Pilz“ und ZOB), an den Haltestellen in der Crannger Straße und an den U 11- und 301-Haltestellen in Horst,
- Ausstattung vieler Haltestellen mit Witterungsschutz/ Fahrgastunterstand (Gesamtstadt: 495 Richtungshaltestellen ausgestattet, entspricht 62 % der Richtungshaltestellen),
- Einsatz von Personal mit dem Schwerpunkt „Sicherheit“.

Schwächen

Als Schwächen sind zu nennen:

- DFI an vielen starkfrequentierten Straßenbahn-Haltestellen nicht vorhanden,
- keine DFI an vielen Bus-Umsteigehaltestellen (z.B. Resse, Am Markt).

4.4.5 Barrierefreiheit

Stärken

Die Verkehrsunternehmen verfolgen eine umfangreiche Informationspolitik für Mobilitätseingeschränkte, welche in dieser Intensität in vielen Großstädten nicht zu finden ist:

- der Internetauftritt der KÖR ist „barrierearm“ gestaltet,
- das Fahrplanheft verfügt über umfassende Informationen zur Nutzung des ÖPNV,
- im Liniennetzplan sind die Stadtbahn- und Straßenbahn-Haltestellen mit „behindertengerechtem Einstieg“ gekennzeichnet.

In der ÖPNV-Infrastruktur sind hinsichtlich der „Barrierefreiheit“ folgende Stärken aufzuführen:

- Aufzüge an den unterirdischen Straßenbahn-Haltestellen (bis auf Bergwerk Consolidation),
- Ausbaustandard Straßenbahn 302 im Abschnitt Rheinelbestraße – Buer-Bergmannsheil (Niederflurfahrzeuge, Strecken und Haltestellen),
- überdurchschnittliche „Dichte“ an niederflurgerecht ausgebauten Bus-Haltestellen in Erle-Süd, Resse-Süd, Resser Mark, Beckhausen, Horst-Süd, Neustadt und Rotthausen.

Schwächen

Das Straßenbahn-System zeigt größere Abschnitte, die nicht niederflurgerecht, d.h. nicht barrierefrei für Personen im Rollstuhl und Gehbehinderte, ausgebaut sind:

- Straßenbahn 301 (der Großteil der Haltestellen in Buer und Beckhausen ist nicht niederflurgerecht),¹³⁶
- KulturLinie 107 (Einsatz von Hochflurbahnen infrastrukturbedingt wegen Südtunnel in Essen)¹³⁷,

¹³⁶ Mit der für die nächsten Jahre geplanten ganzheitlichen Umgestaltung der Horster Straße werden die Defizite in diesem Bereich beseitigt.

¹³⁷ Aktuell werden in Essen durch die EVAG die (kurz- und/ oder mittelfristigen) Möglichkeiten zum Einsatz von Niederflurstraßenbahnen zwischen Essen Hbf. und Gelsenkirchen Hbf. entschieden.



- Linie 302 im Bereich Ückendorf (haltestellenbedingt).

Im Busverkehrssystem ist als gravierende Schwäche herauszustellen, dass der Großteil der Bushaltestellen (noch) nicht niederflurgerecht ausgebaut ist. Insbesondere in Hassel, Scholven, Feldmark, Bismarck und Bulmke-Hüllen sind nur vereinzelt niederflurgerechte Bushaltestellen vorhanden. Mehrere Bushaltestellen sind trotz niederflurgerechtem Ausbau, bedingt durch zu kurze Busbuchten und/ oder parkende Fahrzeuge, temporär oder durchgängig nicht entsprechend nutzbar. An einigen niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen fehlen taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen und/ oder „Aufmerksamkeitsfeld“).

Weiterhin sind folgende Schwächen zu nennen:

- der Busbahnhof Hauptbahnhof ist, bedingt durch „+1-Lage“, aus der Einkaufszone nur eingeschränkt barrierefrei erreichbar (Fahrstuhl ist im Kontext mit dem hohen Fahrgastaufkommen nur begrenzt leistungsfähig),
- am Verknüpfungspunkt Buer Rathaus bestehen Höhenunterschiede (Treppen) zwischen der Haltestelle der Linie 302 und dem Busbahnhof (Mobilitätseingeschränkte sind zu Umwegen gezwungen),
- akustische Fahrgastinformation fehlen zumindest an aufkommenstarken Haltestellen (erforderlich für barrierefreien ÖPNV-Zugang für Blinde und Sehgeschädigte),
- Niederflurbahnen der 1. Generation (NF6D) verfügen nicht über eine Rampe,
- mehrere Haltestellen mit hoher Fahrgastfrequentierung und mehrere Haltestellen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte (an relevanten Einrichtungen und Haltestellen in Stadtteilzentren) sind nicht niederflurgerecht ausgebaut.

Karte 15: Mängel und Defizite im ÖPNV

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand der Analyse: April 2008;
 redaktionelle Überarbeitung Oktober 2008
 Maßstab: 1:15.000 (unmaßstäblich verkleinert)
 Kartengrundlage:
 Stadt Gelsenkirchen

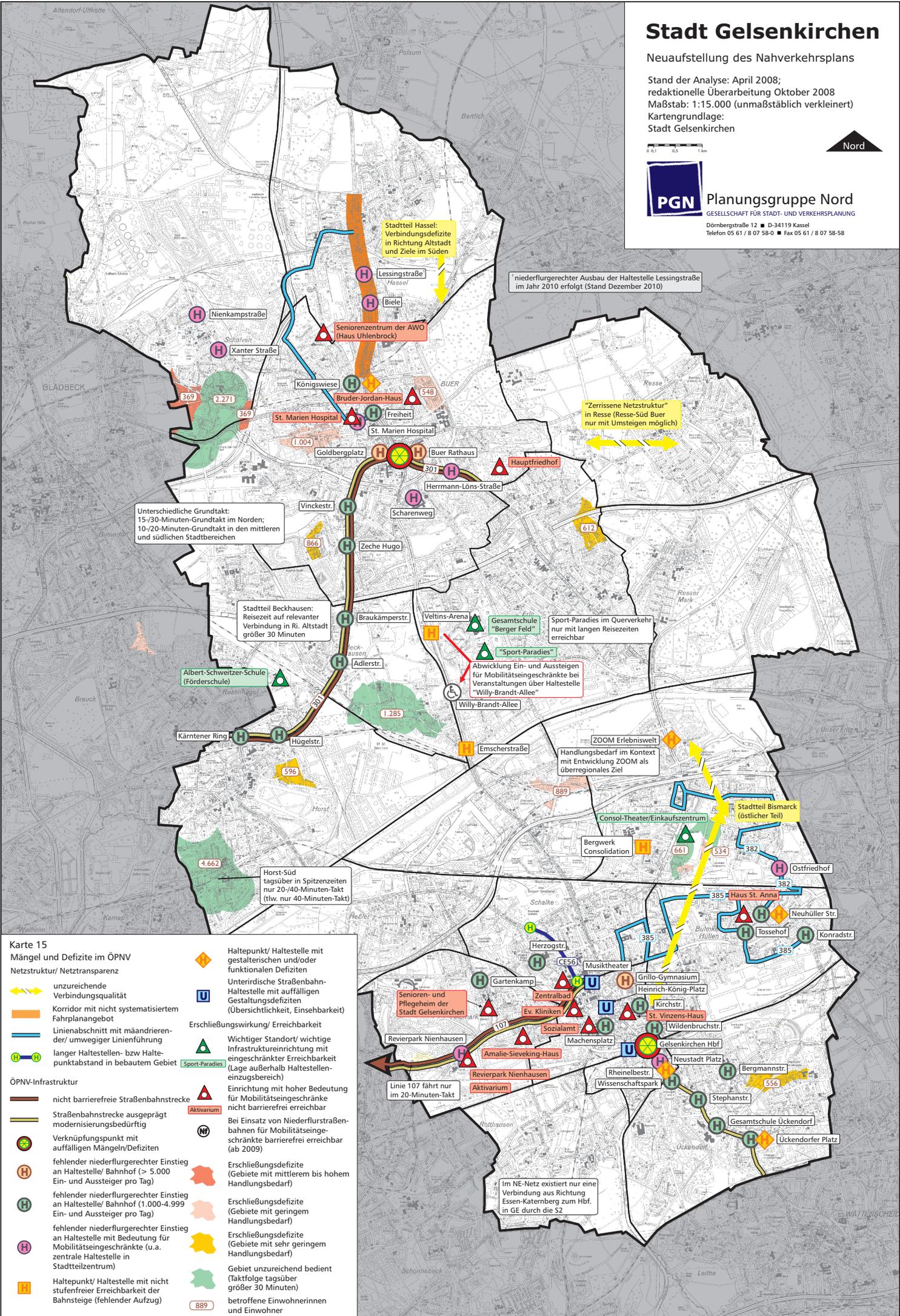
0 0,1 0,5 1 km



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



Karte 15

Mängel und Defizite im ÖPNV

Netzstruktur/ Netztransparenz

unzureichende Verbindungsqualität

Korridor mit nicht systematisiertem Fahrplanangebot

Liniensegment mit mäandrierender/ umwegiger Linienführung

langer Haltestellen- bzw Haltepunktabstand in bebautem Gebiet

ÖPNV-Infrastruktur

nicht barrierefreie Straßenbahnstrecke

Straßenbahnstrecke ausgeprägt modernisierungsbedürftig

Verknüpfungspunkt mit auffälligen Mängeln/Defiziten

fehlender niederflurgerechter Einstieg an Haltestelle/ Bahnhof (> 5.000 Ein- und Aussteiger pro Tag)

fehlender niederflurgerechter Einstieg an Haltestelle/ Bahnhof (1.000-4.999 Ein- und Aussteiger pro Tag)

fehlender niederflurgerechter Einstieg an Haltestelle mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte (u.a. zentrale Haltestelle in Stadtteilzentrum)

Haltepunkt/ Haltestelle mit nicht stufenfreier Erreichbarkeit der Bahnsteige (fehlender Aufzug)

Haltepunkt/ Haltestelle mit gestalterischen und/oder funktionalen Defiziten

Unterirdische Straßenbahn-Haltestelle mit auffälligen Gestaltungsdefiziten (Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit)

Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit

Wichtiger Standort/ wichtige Infrastruktureinrichtung mit eingeschränkter Erreichbarkeit (Lage außerhalb Haltestelleneinzugsbereich)

Einrichtung mit hoher Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte nicht barrierefrei erreichbar

Bei Einsatz von Niederflurstraßenbahnen für Mobilitätseingeschränkte barrierefrei erreichbar (ab 2009)

Erschließungsdefizite (Gebiete mit mittlerem bis hohem Handlungsbedarf)

Erschließungsdefizite (Gebiete mit geringem Handlungsbedarf)

Erschließungsdefizite (Gebiete mit sehr geringem Handlungsbedarf)

Gebiet unzureichend bedient (Taktfolge tagsüber größer 30 Minuten)

betreffene Einwohnerinnen und Einwohner

889

596

382

385

385

556

889

889

889

889

889

889

889

889

Eckwerte der Analyse

<p>ÖPNV-Netz</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 297 km Netzlänge • 1 Stadtbahn-Linie (U 11, <i>ehemals U 17</i>) • 3 Straßenbahn-Linien • 35 Buslinien, davon <ul style="list-style-type: none"> - 3 SchnellBus-Linien - 1 CityExpress-Linie • NachtExpress-Netz mit 8 Linien
<p>Verkehrsleistungen (Stand 2009)¹³⁸</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtbahn: 0,603 Mio. km pro Jahr • Straßenbahn: 1,609 Mio. km pro Jahr • Bus: 6,023 Mio. km pro Jahr
<p>Taktfamilien</p>	<p>Montag bis Freitag tagsüber</p> <ul style="list-style-type: none"> • BOGESTRA-Netz: 10` -/ 20` -Takt • Vestische-Netz: 15` -/ 30` -Takt <p>Wochenendverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • 15` -/ 30` -Takt
<p>Verknüpfungspunkte 1. Ordnung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptbahnhof • Buer Rathaus/ Goldbergplatz • Buerer Straße
<p>Erschließungswirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 252.100 EW erschlossen (94 % der Bevölkerung) • 16.800 EW nicht erschlossen (6 %) • 118.400 EW tagsüber im 10` -Takt erschlossen (44 %) • 95.300 EW von Straßenbahn erschlossen (35 %)
<p>Nachfrage („Ein- und Aussteiger- Aufkommen“ für Haltestellen im Stadtgebiet)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 14.500 Ein- und Aussteiger SPNV • 4.500 Ein- und Aussteiger Stadtbahn • 110.800 Ein- und Aussteiger Straßenbahn • 163.800 Ein- und Aussteiger Bus

¹³⁸ Quelle: Verbundbericht VRR 2009/2010.



Vertriebsstrukturen	<ul style="list-style-type: none"> • 2 KundenCenter • 32 private Vetriebsstellen • Versorgungsgrad: durchschnittlich 8.000 EW pro Vetriebsstelle
Haltestelleninfrastruktur	<p>niederflurgerechter Ausbau (alle Richtungshaltestellen):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 33 Straßenbahnhaltestellen (57 %) • 88 Bushaltestellen (28 %), davon sechs gemeinsame Straßenbahn-/ Bus-Haltestellen <p>Im Stadtgebiet von 803 oberirdischen Richtungshaltestellen 251 niederflurgerecht (31 %) und 495 mit Fahrgastunterstand (62 %).</p>
ÖPNV-Bevorrechtigung	<ul style="list-style-type: none"> • 92 LSA mit Vorrangschaltung (42 % der LSA auf den Linienwegen)
Fahrzeuge	<p>Niederfluranteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn 90 % (seit 2009) • Bus 100 %

5 Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2020

5.1 Prognose-Grundlagen

5.1.1 Methodik der Prognose

Für die Nahverkehrsplanung im Stadtgebiet Gelsenkirchen ist neben den heutigen Verkehrsverflechtungen die Entwicklung der allgemeinen Strukturdaten und die Veränderung der Raum- und Siedlungsstrukturen und deren Wirkungen auf das ÖV-Aufkommen zu berücksichtigen.

Die nachfolgenden Prognosen zur demografischen Entwicklung basieren auf Daten der REGE-Untersuchungen der Stadt Gelsenkirchen.¹³⁹ Bei den Daten handelt es sich um eine Trendfortschreibung der natürlichen Bevölkerungsentwicklung, mögliche Auswirkungen struktureller Maßnahmen (z. B. Stadtentwicklungsvorhaben) sind nicht berücksichtigt. Darüber hinaus wurden punktuell wesentliche Aussagen der REGE-Studie zur Bevölkerungswanderung in Gelsenkirchen zwischen den Jahren 2005 bis 2007 berücksichtigt.¹⁴⁰

Die Stadt Gelsenkirchen hat umfangreiche Planungen im Bereich der Stadtentwicklung erarbeitet, um die prognostizierten Schrumpfungsprozesse planerisch zu steuern. Neben einer Vielzahl städtebaulicher Planungsprojekte werden im Rahmen der Programme „Soziale Stadt“ und „Stadtumbau West“ sozial innovative Projekte zur Aufwertung von Stadtquartieren realisiert. Die Schwerpunkte der infrastrukturellen Entwicklungsvorhaben werden im Rahmen der Prognose dargestellt und in ihrer Wirkung auf die Entwicklung der Fahrgastnachfrage bewertet.

Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2020 festgelegt, Basisjahr für die Vorausschätzung im Bereich der Demografie ist 2007. Die Prognose ist auf einen mittelfristigen Planungshorizont ausgerichtet und übersteigt somit den Planungszeitraum des NVP.

Hierfür sprechen die folgenden Gründe:

- Die Prognosen sollen im strategischen Ansatz auch für mittel- und längerfristige Planungen im ÖPNV aussagekräftig sein. Aufgrund des langen Umsetzungszeitraumes wurde eine Zeitspanne von mehr als 5 Jahren für sinnvoll erachtet.
- Die Differenzen der Entwicklungen zwischen 2010 und 2015 wären von relativ geringem Ausmaß. Erst ab dem Horizont 2020 zeigen sowohl die demografischen als auch die strukturellen Veränderungen deutlichere Wirkung.

Zu berücksichtigen ist, dass die Prognosewerte die zu erwartende Entwicklung auf Basis der zum Prognosezeitpunkt anzunehmenden Rahmenbedingungen abbilden.

¹³⁹ Stadt Gelsenkirchen: REGE Raum Entwicklung in GELsenkirchen – Prognose und Trendabschätzung der Bevölkerungsentwicklung in Gelsenkirchen 2007 – 2025 (Gelsenkirchen, Juni 2008).

¹⁴⁰ Stadt Gelsenkirchen: REGE Raum Entwicklung in GELsenkirchen – Atlas zur Bevölkerungswanderung in Gelsenkirchen 2005 bis 2007 (Gelsenkirchen, Februar 2009).



Diese können durch Veränderungen, z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen, beeinflusst werden.

5.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Gesamtbevölkerung

Die nachfolgende Darstellung der Bevölkerungsentwicklung in Gelsenkirchen basiert auf den Prognosedaten der Stadt Gelsenkirchen (Stand 2008).¹⁴¹

Nach diesen Prognosen wird bis zum Jahr 2015 die Bevölkerung ausgehend von 2007 um etwa 10.600 Personen (4,0 %) auf 256.500 Einwohnerinnen und Einwohner zurückgehen¹⁴². Auch langfristig wird ein weiterer deutlicher Bevölkerungsrückgang prognostiziert (bis 2020: 18.300 EW bzw. 6,8 % im Vergleich zum Basisjahr 2007).



Abbildung 25: Bevölkerungsentwicklung Stadt Gelsenkirchen 2007 – 2025 (Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung)¹⁴³

¹⁴¹ Stadt Gelsenkirchen: REGE Raum Entwicklung in GELsenkirchen – Prognose und Trendabschätzung der Bevölkerungsentwicklung in Gelsenkirchen 2007 – 2025 (Gelsenkirchen, Juni 2008).

¹⁴² Personen mit Hauptwohnsitz in Gelsenkirchen; ohne Wanderungsbewegungen

¹⁴³ ebenda

Im Vergleich der Einwohnerentwicklung aller kreisfreien Städte im RVR-Gebiet wird für Gelsenkirchen der höchste Einwohnerrückgang prognostiziert. Ähnlich hohe Verluste werden lediglich für Hagen erwartet.¹⁴⁴

Prognose der Bevölkerung nach Altersgruppen

Die prognostizierten Bevölkerungsverluste bis 2020 treten in Gelsenkirchen nicht in allen Altersgruppen gleichermaßen stark ein (siehe Tabelle 51). Für die Altersgruppen der 6- bis 19-Jährigen, also die schulverkehrsrelevanten Altersgruppen, wird ein deutlicher Rückgang prognostiziert (bis 2020 insgesamt um etwa - 23,3 %). Am deutlichsten ist der Einwohnerverlust hierbei in der durch eine hohe Mobilitätsintensität gekennzeichneten Altersgruppe der 10- bis 19-Jährigen ausgeprägt. Darüber hinaus ist auch die Bevölkerungsgruppe im berufsfähigen Alter von gravierenden Einwohnerrückgängen betroffen.

Der bereits heute erkennbare demografische Wandel wird in den kommenden Jahren in Gelsenkirchen absehbar weiter fortschreiten. Dies zeigt sich im Wesentlichen darin, dass lediglich die Altersgruppe der „über 60-Jährigen“ sowohl hinsichtlich der absoluten Zahlen als auch in ihrem Anteil an der Gelsenkirchener Gesamtbevölkerung sukzessive weiter wächst.

Tabelle 51: Prognose Einwohnerentwicklung 2007 – 2020 nach Altersgruppen¹⁴⁵

	Bevölkerung 2007	Prognose 2015	Prognose 2020	Entwicklung 2007 – 2020	
				abs.	%
insgesamt	267.167	256.531	248.875	-18.292	-6,8 %
davon unter 6 Jahre	13.356	12.423	11.989	-1.367	-10,2 %
davon 6 – 9 Jahre	10.034	8.510	8.276	-1.758	-17,5 %
davon 10 – 19 Jahre	29.455	24.452	22.026	-7.429	-25,2 %
davon 20 – 59 Jahre	144.305	137.963	129.775	-14.530	-10,1 %
davon 60 – 79 Jahre	55.445	56.181	58.410	2.965	5,3 %
davon > 80 Jahre	14.572	17.002	18.399	3.827	26,3 %

¹⁴⁴ Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik, NW; RVR-Datenbank (Stand 2006).

¹⁴⁵ Quelle: Stadt Gelsenkirchen: Raum Entwicklung in Gelsenkirchen REGE, Prognose und Trendabschätzung der Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2025 (Gelsenkirchen, Juni 2008).



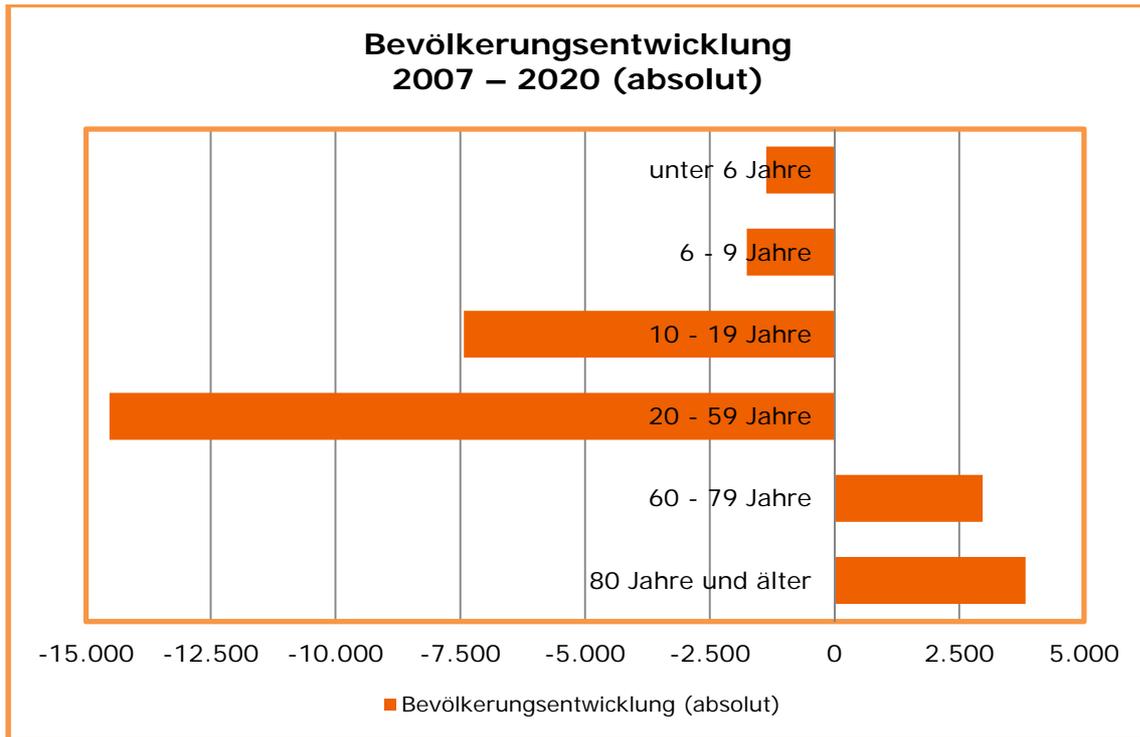


Abbildung 26: Bevölkerungsentwicklung 2007 bis 2020 nach Altersgruppen¹⁴⁶

Räumliche Bevölkerungsentwicklung im Stadtgebiet

Die Prognose der räumlichen Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Gelsenkirchen zeigt bis zum Jahr 2020 in allen Stadtteilen nennenswerte Rückgänge. Anteilig am gravierendsten betroffen ist hiervon der gesamte Stadtbezirk „GE-Ost“ mit den Stadtteilen Erle, Resse und Resser Mark (minus 9,1 %).

Am stärksten hinsichtlich der absoluten Zahlen ist der Einwohnerverlust im Stadtteil Buer (ca. 2.650 EW; minus 7,7 %). Die ÖPNV-Affinität der einwohnerstarken Bereiche in diesem Stadtteil ist jedoch, bedingt durch die räumliche Nähe zur Innenstadt von Buer (A-Zentrum), mit hoher Wahrscheinlichkeit eher gering.

Darüber hinaus werden die Stadtteile Erle (Rückgang ca. 2.400 EW), Bulmke-Hüllen (ca. 1.600 EW), Ückendorf (ca. 1.300 EW), Horst (ca. 1.250 EW), Schalke (ca. 1.100 EW), Beckhausen (ca. 1.050 EW) sowie Resse (ca. 1.000 EW) mit jeweils über 1.000 EW die größten Einwohnerverluste zu verzeichnen haben.

¹⁴⁶ ebenda

Tabelle 52: Prognose Einwohnerentwicklung 2007 – 2020 nach Stadtteilen¹⁴⁷

Stadtteil/ Stadtbezirk	Bevölkerung 2007	Prognose 2020	Entwicklung 2007 – 2020	
			abs.	%
Altstadt	8.924	8.281	-643	-7,2 %
Schalke	19.812	18.714	-1.098	-5,5 %
Schalke-Nord	4.615	4.416	-199	-4,3 %
Bismarck	16.456	15.680	-776	-4,7 %
Bulmke-Hüllen	24.316	22.699	-1.617	-6,6 %
Feldmark	10.761	9.850	-911	-8,5 %
Heßler	6.087	5.599	-488	-8,0 %
<i>GE-Mitte</i>	<i>90.971</i>	<i>85.239</i>	<i>-5.732</i>	<i>-6,3 %</i>
Buer	34.600	31.953	-2.647	-7,7 %
Scholven	9.693	9.281	-412	-4,3 %
Hassel	15.433	14.638	-795	-5,2 %
<i>GE-Nord</i>	<i>59.726</i>	<i>55.872</i>	<i>-3.854</i>	<i>-6,5 %</i>
Horst	20.131	18.877	-1.254	-6,2 %
Beckhausen	14.676	13.636	-1.040	-7,1 %
<i>GE-West</i>	<i>34.807</i>	<i>32.513</i>	<i>-2.294</i>	<i>-6,6 %</i>
Erle	27.244	24.823	-2.421	-8,9 %
Resse	12.010	10.981	-1.029	-8,6 %
Resser Mark	3.840	3.352	-488	-12,7 %
<i>GE-Ost</i>	<i>43.094</i>	<i>39.156</i>	<i>-3.938</i>	<i>-9,1 %</i>
Neustadt	4.454	4.219	-235	-5,3 %
Ückendorf	20.009	18.728	-1.281	-6,4 %
Rotthausen	14.106	13.148	-958	-6,8 %
<i>GE-Süd</i>	<i>38.569</i>	<i>36.095</i>	<i>-2.474</i>	<i>-6,4 %</i>
Gesamtstadt	267.167	248.875	-18.292	-6,8 %

¹⁴⁷ ebenda

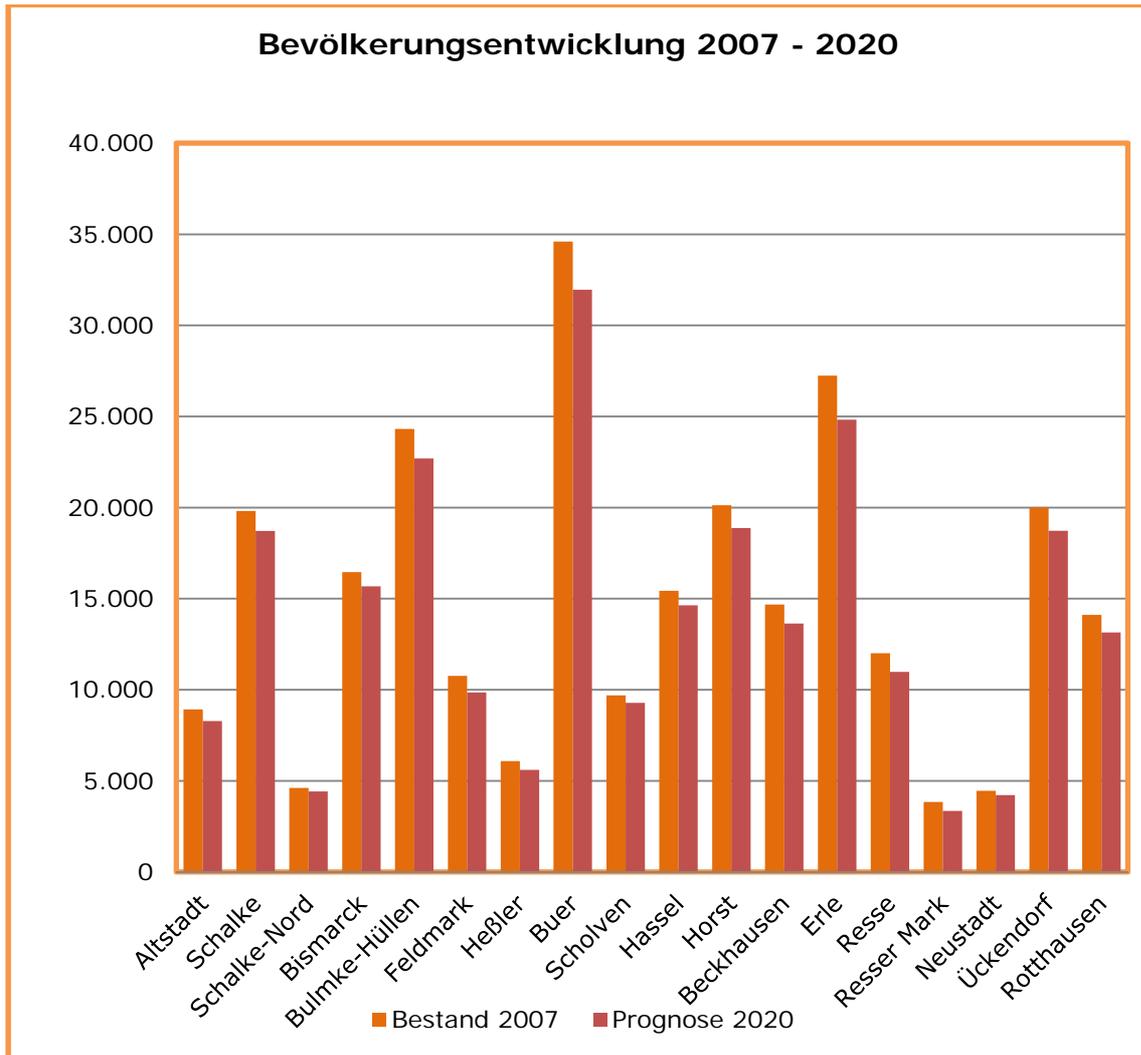


Abbildung 27: Prognose Einwohnerentwicklung 2007 – 2020 nach Stadtteilen

5.1.3 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität

Der demografische Wandel wird in den nächsten fünf bis zehn Jahren auch spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Bundesweite Forschungsergebnisse mit fundierten empirischen Grundlagen zeigen die allgemeinen Entwicklungstrends deutlich auf¹⁴⁸:

- der Führerscheinbesitz steigt vor allem in den älteren Jahrgängen,
- der Motorisierungsgrad der privaten Haushalte wächst weiter,
- die Zahl der Einpersonenhaushalte nimmt zu (die Entspannung der Wohnungsmärkte wirkt hier fördernd),
- die familiären Bindungen entflechten sich (möglicherweise Kompensation durch neue Netzwerke),
- die Polarisierung der älteren Altersgruppen bzgl. ihrer Einkommens- und Vermögenssituation nimmt zu,
- das Bildungsniveau der älteren Generation wird im Vergleich zu heute weiter zunehmen, und damit auch die Kompetenz in vielen Lebensbereichen (z. B. Umgang mit technischen Neuerungen),
- die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur),
- die Seniorinnen und Senioren achten verstärkt auf Gesundheit und Fitness und sind bereit dafür Geld auszugeben,
- die Gruppe der älteren Menschen wird heterogener (die Spannbreite reicht von „Zurückziehen“ bis zu „ausgeprägte Aktivität“).¹⁴⁹

Die älteren Menschen nehmen heute intensiver am gesellschaftlichen Leben teil und leben nicht mehr so zurückgezogen wie noch vor wenigen Jahrzehnten.¹⁵⁰ In Zukunft wird die Mobilität der jüngeren Seniorinnen und Senioren (Anzahl der täglichen Wege) spürbar zunehmen, jedoch absehbar nicht auf das Niveau der mittleren Altersgruppen.

Die Verkehrsmittelwahl der älteren Bevölkerungsgruppen wird sich nicht automatisch auf den ÖPNV fokussieren, sondern der Pkw wird in der Mobilität der älteren

¹⁴⁸ infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005.

¹⁴⁹ Kasper, Birgit; Mobilität älterer Menschen; in „Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung“; 49. Ergänzungs-Lieferung 11/ 2007; Herbert Wichmann Verlag, Heidelberg.

¹⁵⁰ Locher, Christine; Folgen des demografischen Wandels für die Mobilität im ländlichen Raum; Vortrag auf der Tagung „Die Folgen des demografischen Wandels für den ländlichen Raum“, 14. Oktober 2005 in Fulda.



Generation weiter an Bedeutung gewinnen. Das Verkehrsverhalten der Seniorinnen und Senioren von morgen wird sich spürbar ändern.

Die Entwicklung der Rahmenbedingungen wird mit hoher Wahrscheinlichkeit folgende Auswirkungen auf die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung haben¹⁵¹:

- der Einkaufs- und Freizeitverkehr gewinnt gegenüber dem Berufsverkehr an Bedeutung,
- die Zunahme der Einpersonenhaushalte führt zu mehr Versorgungswegen,
- die „klassischen“ Verkehrsspitzen, insbesondere im Berufsverkehr, gehen zurück, während in den bisherigen Schwachverkehrszeiten die Nachfrage zunimmt,
- die Dezentralität der Verkehrsverteilung im Einkaufs- und Freizeitverkehr nimmt zu und erschwert damit eine Bündelung der Verkehrsströme,
- das höhere Bildungsniveau und das höhere Einkommensniveau bei Teilen der älteren Bevölkerung führen zu einer Zunahme der Freizeitwege (Kultur, erlebnisorientierte Freizeit).

Zusammenfassend kann abgeleitet werden, dass in Gelsenkirchen mittel- und langfristig die klassischen Kundengruppen für den ÖPNV – die Schülerinnen und Schüler sowie die ÖPNV-gebundenen Seniorinnen und Senioren - abnehmen werden. Ohne gegensteuernde Maßnahmen könnte die Stadt vor dem Hintergrund der absehbaren Entwicklungen und entsprechend vergleichbarer Studien langfristig mehr Fahrgäste als Einwohnerinnen und Einwohner verlieren.¹⁵² Es besteht das Risiko, dass der Modal-Split sich zuungunsten des ÖPNV verändert, da der Anteil der „ÖPNV-Gebundenen“ abnimmt.

¹⁵¹ infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005.

¹⁵² IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, Dresden; TU Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung; S.T.E.R.N. Gesellschaft für behutsame Stadterneuerung mbH, Berlin: Verkehr in schrumpfenden Städten; Abschlussbericht zum Forschungsprojekt 73.321/2005 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung; Dresden 2006.

5.1.4 Abschätzung der Entwicklung der nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen

Für die Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der ÖV-Nachfrage werden auf Stadtteilebene die vier beeinflussenden Indikatoren „Bevölkerungsentwicklung“, „Demografische Entwicklung“, „Entwicklung der Versorgungsstrukturen“ sowie „Stadtentwicklungsvorhaben“ dargestellt und bewertet.

Neben der Bevölkerungsentwicklung insgesamt werden darüber hinaus die Teilindikatoren „Entwicklung der über 60-Jährigen 2007 – 2020“, „Entwicklung der 20- bis 60-Jährigen 2007 – 2020“ und „Entwicklung der 6- bis 20-Jährigen 2007 – 2020“ dargestellt und kurz erläutert, da in den verschiedenen Altersgruppen die Mobilitätsbedürfnisse erfahrungsgemäß unterschiedlich ausgeprägt sind.

Als Grundlage für die Bewertung der Entwicklungen im Bereich der Nahversorgung dient das Einzelhandelskonzept der Stadt Gelsenkirchen.¹⁵³

Darüber hinaus werden die Schwerpunkte der infrastrukturellen und städtebaulichen Entwicklungsvorhaben in Gelsenkirchen als gegensteuernde Maßnahmen zu den prognostizierten gravierenden Bevölkerungsrückgängen verstanden und als solche dargestellt.

Anhand der dargelegten Faktoren wird für jeden Stadtteil eine Trendprognose hinsichtlich der ÖPNV-Nachfrageentwicklung erarbeitet.

Die Ergebnisse der Abschätzung der Entwicklung der nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen sind in Karte 16 zusammenfassend dargestellt.

Karte 16: Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der ÖV-Nachfrage

¹⁵³ CIMA GmbH: Einzelhandelskonzept für die Stadt Gelsenkirchen (Bonn, November 2004) bzw. Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt GELSENKIRCHEN (Bonn, November 2008).



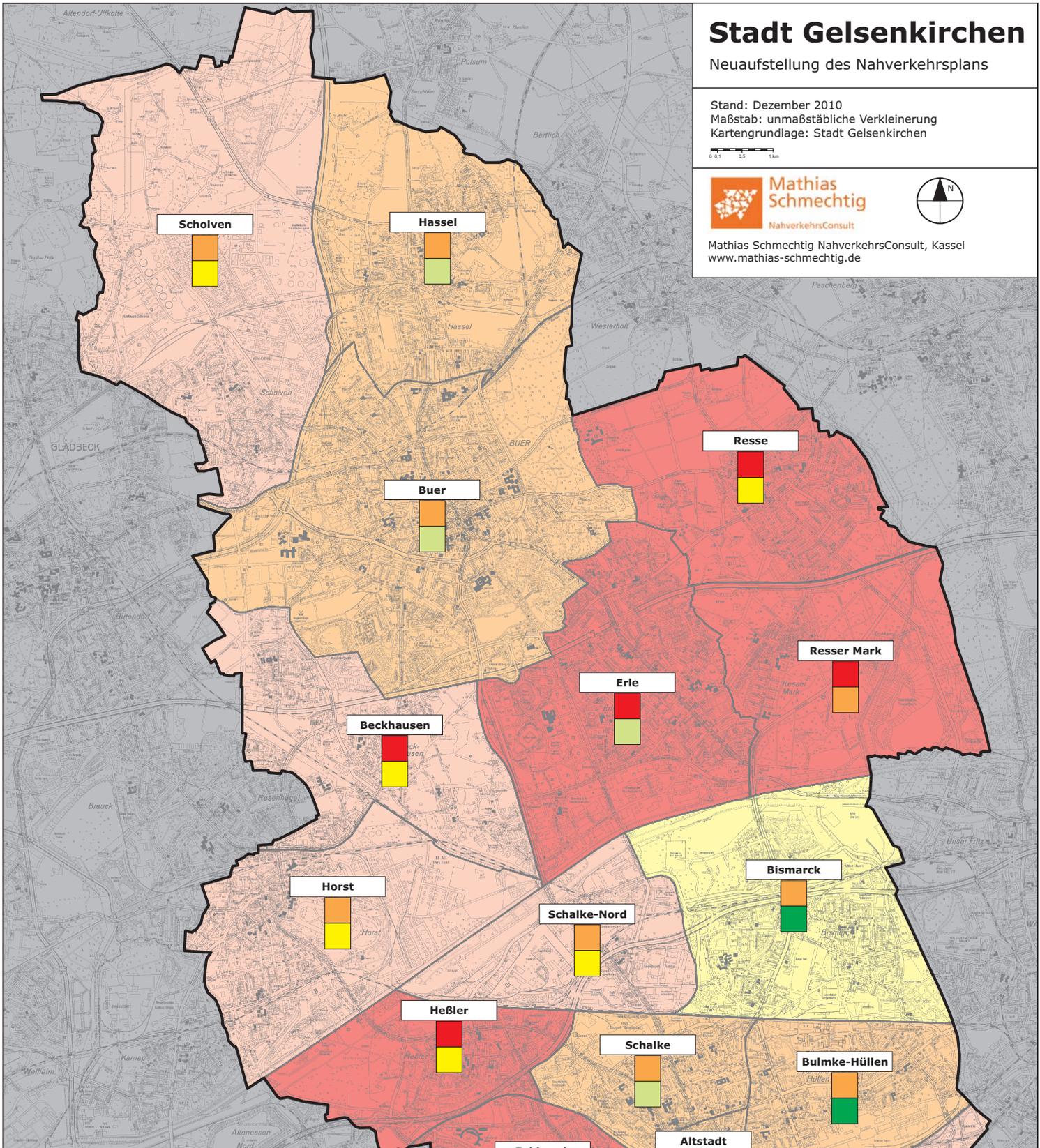
Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand: Dezember 2010
 Maßstab: unmaßstäbliche Verkleinerung
 Kartengrundlage: Stadt Gelsenkirchen

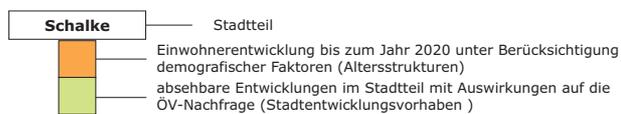


Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

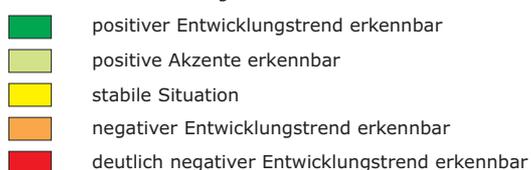


Karte 16:
Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der ÖV-Nachfrage (Zeithorizont 2020)

Indikatoren für die Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der ÖV-Nachfrage (Bewertung)



Differenzierte Bewertung



Tendenz der Entwicklung der ÖV-Nachfrage im Kontext mit strukturellen Rahmenbedingungen (Zeithorizont 2020)

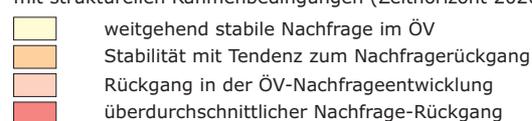


Tabelle 53: Indikatoren zur Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der ÖV-Nachfrage in den Stadtteilen von Gelsenkirchen im Kontext mit den strukturellen Rahmenbedingungen (Auszug – Gesamttabelle ist im Anlagenband aufgeführt)

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator
GE – Mitte	
Altstadt (8.924 EW¹⁵⁴ 155)	
Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)	<ul style="list-style-type: none"> leicht überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 7,2 %)
Demografische Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> keine besonderen Auffälligkeiten in der demografischen Entwicklung
<u>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</u>	
<p>weitgehend stabile Fahrgastnachfrage mit Tendenz zu leichtem Rückgang</p> <ul style="list-style-type: none"> der Einwohnerrückgang im Stadtteil ist absehbar mit vergleichsweise geringen Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrageentwicklung verbunden, da der größte Teil der Bevölkerung in fußläufiger Entfernung zu den zentralen Bereichen wohnt; der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt geringere Motorisierungsgrad lässt jedoch auf eine höhere ÖPNV-Affinität der Menschen im Stadtteil schließen die umfangreichen Stadtentwicklungsvorhaben wirken sich positiv auf die Nachfrage im einwohnerfremden Verkehr aus und können den Einwohnerrückgang voraussichtlich weitgehend kompensieren 	
Schalke (19.812 EW)	
Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)	<ul style="list-style-type: none"> leicht unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 5,5 %)
Demografische Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> keine Auffälligkeiten in der demografischen Entwicklung
<u>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</u>	
<p>weitgehend stabile Fahrgastnachfrage mit Tendenz zu leichtem Rückgang</p> <ul style="list-style-type: none"> leichter Nachfragerückgang im Einwohner-Verkehr aufgrund der, vergleichsweise gering ausgeprägten, negativen Bevölkerungsentwicklung; die angedachten Maßnahmen im Bereich der Stadtentwicklung (z. B. Wohngebiet „Am Stadtgarten“) können diesen Rückgang vermutlich etwas „dämpfen“ 	

¹⁵⁴ Datenstand 31.12.2007.

¹⁵⁵ Als Quelle der Teilindikatoren für die Bevölkerungsentwicklung diene die Untersuchung zur Raum Entwicklung in Gelsenkirchen (REGE) – Prognose und Trendabschätzung der Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2025 der Stadt Gelsenkirchen (Gelsenkirchen, Juni 2008).

Schalke-Nord (4.615 EW)	
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 4,3 %)
<i>Demografische Entwicklung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • überdurchschnittliche Zunahme der „über 60-Jährigen“ bis zum Jahr 2020; aufgrund des heute vergleichsweise niedrigen Anteils der Seniorinnen und Senioren von etwa 23 % bleibt deren Anteil an der Gesamtbevölkerung im Stadtteil auch im Jahr 2020 mit ca. 29 % vsl. unterhalb des für die Gesamtstadt prognostizierten Durchschnittswertes von annähernd 31 %. • keine besonderen Auffälligkeiten in den Altersgruppen der unter 60-Jährigen
<u>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • absehbar leichter Rückgang in der Fahrgastnachfrage <ul style="list-style-type: none"> ○ der überdurchschnittliche Bevölkerungsrückgang der letzten Jahren kann zwar voraussichtlich etwas gebremst werden, insbesondere aufgrund der hohen Zunahme bei den über 60-Jährigen geht der ÖPNV-Bedarf im Stadtteil etwas zurück; der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt geringere Motorisierungsgrad spricht jedoch für eine höhere ÖPNV-Affinität der Bevölkerung im Stadtteil ○ nachfragegenerierende Entwicklungsprojekte sind im Stadtteil nicht geplant, die Auswirkungen des in unmittelbarer Nachbarschaft entstehenden Stadtquartiers „Graf Bismarck“ werden voraussichtlich im Hinblick auf die ÖV-Nachfrage im Stadtteil lediglich punktuell von Bedeutung sein 	
Bismarck (16.456 EW)	
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 4,7 %)
<i>Demografische Entwicklung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • leicht überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil bis zum Jahr 2020, Gesamtanteil der Altersgruppe der „über 60-Jährigen“ bleibt jedoch mit vsl. etwa 29 % unterhalb des prognostizierten städtischen Durchschnittswertes von annähernd 31 % • vergleichsweise geringer Bevölkerungsrückgang in der Altersgruppe der 20- bis 60-Jährigen, stabiler Gesamtanteil
<u>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend stabile Nachfrage im ÖV wahrscheinlich <ul style="list-style-type: none"> ○ leichte Nachfragerückgänge im Einwohner-Verkehr aufgrund der leicht negativen Bevölkerungsbilanz, welche jedoch mutmaßlich durch die Stadtentwicklungsvorhaben im Stadtteil kompensiert werden können (entscheidend: Entwicklung des neuen Stadtquartiers „Graf Bismarck“ als zukunftsweisendes Projekt der Stadtentwicklung; ggf. Erschließung zusätzlicher Nachfragepotenziale durch Realisierung einer attraktiven ÖV-Anbindung des neuen Stadtquartiers) 	



Bulmke-Hüllen (24.316 EW)	
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	<ul style="list-style-type: none"> durchschnittlicher Bevölkerungsrückgang (hoher negativer Wanderungssaldo¹⁵⁶) (- 6,6 %)
<i>Demografische Entwicklung</i>	<ul style="list-style-type: none"> keine Auffälligkeiten in der demografischen Entwicklung
<u>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</u>	
<ul style="list-style-type: none"> weitgehend stabile Fahrgastnachfrage mit Tendenz zu leichtem Rückgang <ul style="list-style-type: none"> leichter Rückgang in der ÖV-Nachfrage im Einwohner-Verkehr aufgrund der negativen Bevölkerungsentwicklung die angedachten Entwicklungen am Zukunftsstandort „Schalker Verein“ allein können den Rückgang im Einwohner-Verkehr vermutlich nicht vollständig ausgleichen (Teilbereich „Wohnen“ vergleichsweise gering ausgeprägt, geringe Arbeitsplatzdichte im Bereich der vorgesehenen gewerblichen Entwicklungen), in der Summe über alle geplanten Vorhaben im Bereich der Stadtentwicklung ist eine weitgehende Stabilisierung der Nachfrage jedoch wahrscheinlich 	
Feldmark (10.761 EW)	
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	<ul style="list-style-type: none"> überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 8,5 %)
<i>Demografische Entwicklung</i>	<ul style="list-style-type: none"> leichter Anstieg der älteren Bevölkerungsschicht; im Zusammenhang mit dem leicht überdurchschnittlichen Einwohnerrückgang im Stadtteil und aufgrund des heute bereits überdurchschnittlichen Senioren-Anteils von 27 % steigt deren Bevölkerungsanteil bis zum Jahr 2020 vsl. jedoch auf annähernd 32 % und liegt damit über dem prognostizierten städtischen Durchschnittswert von annähernd 31 % keine besonderen Auffälligkeiten in den Altersgruppen der unter 60-Jährigen
<u>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</u>	
<ul style="list-style-type: none"> absehbar leicht überdurchschnittlicher Rückgang im ÖV-Fahrgastaufkommen im Vergleich zu den anderen Stadtteilen <ul style="list-style-type: none"> Rückgang der Fahrgastnachfrage im Einwohner-Verkehr aufgrund der demografischen Entwicklungen im Hinblick auf Bevölkerungsrückgang und Altersstruktur wahrscheinlich, nachfragegenerierende Impulse sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht ersichtlich 	

¹⁵⁶ Quelle: Stadt Gelsenkirchen: REGE Raum Entwicklung in GELsenkirchen – Atlas zur Bevölkerungswanderung in Gelsenkirchen 2005 bis 2007 (Gelsenkirchen, Februar 2009).

Heßler (6.087 EW)	
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	<ul style="list-style-type: none"> überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 8,0 %)
<i>Demografische Entwicklung</i>	<ul style="list-style-type: none"> deutlicher Rückgang der jüngeren und mittleren Bevölkerungsgruppen überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil bis zum Jahr 2020; der Gesamtanteil an der älteren Bevölkerung im Stadtteil steigt innerhalb dieses Zeitraums deutlich um 9 %-Punkte von 26,5 % auf 35,5 % ➔ erkennbare „Schiefelage“ in der Bevölkerungsstruktur ➔ Heßler entwickelt sich zu einem der „ältesten“ Stadtteile Gelsenkirchens (neben Erle und der Resser Mark)
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	
<ul style="list-style-type: none"> absehbar leicht überdurchschnittlicher Rückgang im ÖV-Fahrgastaufkommen im Vergleich zu den anderen Stadtteilen <ul style="list-style-type: none"> Rückgang der Fahrgastnachfrage aufgrund der negativen Bevölkerungsbilanz in Zusammenhang mit der demografischen Entwicklung (starke Überalterung für den Stadtteil bis 2020 prognostiziert); konkrete Vorhaben in den Bereichen Versorgung bzw. Stadtentwicklung, die diesem negativen Entwicklungstrend entgegenwirken könnten, sind derzeit nicht geplant Der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt sehr hohe Motorisierungsgrad spricht für eine geringere ÖPNV-Affinität der Bevölkerung im Stadtteil, so dass <u>kurzfristig</u> das Fahrgastaufkommen vermutlich nicht linear, sondern „gedämpfter“, mit dem Bevölkerungsrückgang abnehmen wird. Die überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil im Zusammenhang mit der steigenden Bedeutung des Pkw in der Mobilität der älteren Generationen bewirkt jedoch, dass <u>mittel- und langfristig</u> das ÖPNV-Fahrgastaufkommen in Heßler voraussichtlich stärker abnehmen wird als die Bevölkerung im Stadtteil. 	
GE – Nord	
Buer (34.600 EW)	
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	<ul style="list-style-type: none"> leicht überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 7,7 %)
<i>Demografische Entwicklung</i>	<ul style="list-style-type: none"> leichter Anstieg der älteren Bevölkerungsgruppe; im Zusammenhang mit dem leicht überdurchschnittlichen Einwohnerrückgang im Stadtteil und aufgrund des heute bereits überdurchschnittlichen Senioren-Anteils von 27 % steigt deren Bevölkerungsanteil bis zum Jahr 2020 vsl. jedoch auf annähernd 32 %. keine besonderen Auffälligkeiten in den Altersgruppen der unter 60-Jährigen
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	
<ul style="list-style-type: none"> weitgehend stabile Fahrgastnachfrage mit Tendenz zu leichtem Rückgang <ul style="list-style-type: none"> der Einwohnerrückgang im Stadtteil ist mit vergleichsweise geringen Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrageentwicklung, da der Großteil der Bevölkerung in fußläufiger Entfernung zu den zentralen Bereichen wohnt, darüber hinaus spricht der im Vergleich 	



<p>zum gesamtstädtischen Durchschnitt hohe Motorisierungsgrad für eine geringere ÖPNV-Affinität der Menschen im Stadtteil</p> <ul style="list-style-type: none"> o die Planungen zur Attraktivierung des Stadtteils wirken sich positiv auf die ÖV-Nachfrage aus und können die Nachfragerückgänge im Einwohner-Verkehr vermutlich weitgehend kompensieren 	
<p>Scholven (9.693 EW)</p>	
<p><i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang (trotz hohem negativem Wanderungssaldo¹⁵⁷) im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 4,3 %)
<p><i>Demografische Entwicklung</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil bis zum Jahr 2020; der Gesamtanteil der älteren Bevölkerung im Stadtteil steigt innerhalb dieses Zeitraums deutlich um annähernd 8 %-Punkte von 22,9 % auf etwa 31 %. Der heute noch relativ „junge“ Stadtteil passt sich bis zum Jahr 2020 dem Durchschnitt des übrigen Stadtgebietes an.
<p><u>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</u></p>	
<ul style="list-style-type: none"> • absehbar leichter Rückgang in der Fahrgastnachfrage <ul style="list-style-type: none"> o moderate Einwohnerrückgänge im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet, aufgrund der demografischen Entwicklung (insbesondere die Entwicklung der über 60-Jährigen) ist eine negative Fahrgastentwicklung dennoch wahrscheinlich; nachfragegenerierende Impulse, die diesem Trend entgegenwirken könnten, sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht ersichtlich o Der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt hohe Motorisierungsgrad spricht für eine geringere ÖPNV-Affinität der Menschen im Stadtteil so dass <u>kurzfristig</u> das Fahrgastaufkommen vermutlich nicht linear, sondern „gedämpfter“, mit dem Bevölkerungsrückgang abnehmen wird. Die überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil im Zusammenhang mit der steigenden Bedeutung des Pkw in der Mobilität der älteren Generationen bewirkt jedoch, dass <u>mittel- und langfristig</u> das ÖPNV-Fahrgastaufkommen in Scholven voraussichtlich stärker abnehmen wird als die Bevölkerung im Stadtteil. 	
<p>Hassel (15.433 EW)</p>	
<p><i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 5,2 %)
<p><i>Demografische Entwicklung</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Bevölkerungsrückgang in der jüngeren und mittleren Altersgruppe der 20- bis 60-Jährigen, insgesamt leicht steigender Anteil an der Gesamtbevölkerung im Stadtteil • vergleichsweise geringer Anstieg in der Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren • insgesamt vergleichsweise „junger“ Stadtteil

¹⁵⁷ Quelle: Stadt Gelsenkirchen: REGE Raum Entwicklung in GELSENKIRCHEN – Atlas zur Bevölkerungswanderung in Gelsenkirchen 2005 bis 2007 (Gelsenkirchen, Februar 2009).

<u>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend stabile Fahrgastnachfrage mit Tendenz zu leichtem Rückgang <ul style="list-style-type: none"> ○ geringer Nachfragerückgang im Einwohner-Verkehr infolge des leichten Bevölkerungsrückgangs ○ die verschiedenen positiven Entwicklungsimpulse dürften sich mit einiger Wahrscheinlichkeit punktuell förderlich auf die Fahrgastnachfrage auswirken 	
GE – West	
Horst (20.131 EW)	
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • leicht unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 6,2 %)
<i>Demografische Entwicklung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auffälligkeiten in der demografischen Entwicklung
<u>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • absehbar leichter Rückgang in der Fahrgastnachfrage <ul style="list-style-type: none"> ○ leichter Nachfragerückgang im Einwohner-Verkehr aufgrund der negativen Bevölkerungsbilanz, der durch die angedachten Maßnahmen im Bereich der Stadtentwicklung vermutlich nicht vollständig kompensiert werden kann ○ stabile Nachfrage auf der Stadtbahnlinie U 11, leichte Zuwächse sind möglich 	
Beckhausen (14.676 EW)	
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • leicht überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 7,1 %)
<i>Demografische Entwicklung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • leicht überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang in den jüngeren und mittleren Altersgruppen der unter 60-Jährigen, demgegenüber überdurchschnittlicher Anstieg der älteren Bevölkerungsgruppe • der Bevölkerungsanteil der über 60-Jährigen steigt bis zum Jahr 2020 vsl. um etwa 6 %-Punkte von 26 % auf 32 % und liegt damit über dem prognostizierten städtischen Durchschnittswert von annähernd 31 %.
<u>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • absehbar leichter Rückgang in der Fahrgastnachfrage <ul style="list-style-type: none"> ○ Rückgang der Fahrgastnachfrage im Einwohner-Verkehr aufgrund der demografischen Entwicklungen im Hinblick auf Bevölkerungsrückgang und Altersstruktur wahrscheinlich, nachfragegenerierende Entwicklungsprojekte sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht geplant ○ Der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt hohe Motorisierungsgrad spricht für eine geringere ÖPNV-Affinität der Bevölkerung im Stadtteil, so dass <u>kurzfristig</u> das Fahrgastaufkommen vermutlich nicht linear, sondern „gedämpfter“, mit dem Bevölkerungsrückgang abnehmen wird. Die überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil im Zusammenhang mit der steigenden Bedeutung des Pkw in der Mobilität der älteren Generationen bewirkt jedoch, dass <u>mittel- und langfristig</u> das ÖPNV-Fahrgastaufkommen in Beckhausen voraussichtlich stärker abnehmen wird als die Bevölkerung im Stadtteil. 	



GE – Ost	
Erle (27.244 EW)	
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 8,9 %)
<i>Demografische Entwicklung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • leicht überdurchschnittlicher Anstieg in der Altersgruppe der „über 60-Jährigen“, demgegenüber deutliche Rückgänge bei den jüngeren und mittleren Bevölkerungsgruppen • im Zusammenhang mit dem ebenfalls leicht überdurchschnittlichen Einwohnerrückgang im Stadtteil und aufgrund des heute bereits hohen Anteils von 28 % steigt der Bevölkerungsanteil der „über 60-Jährigen“ bis zum Jahr 2020 vsl. auf über 34 %. ➔ deutliche „Schiefelage“ in der Bevölkerungsstruktur erkennbar ➔ Erle entwickelt sich zu einem der „ältesten“ Stadtteile Gelsenkirchens (neben Heßler und der Resser Mark)
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • absehbar leicht überdurchschnittlicher Rückgang im ÖV-Fahrgastaufkommen im Vergleich zu den anderen Stadtteilen <ul style="list-style-type: none"> ○ überdurchschnittlicher Rückgang der Fahrgastnachfrage im Einwohner-Verkehr aufgrund der demografischen Entwicklungen im Hinblick auf Bevölkerungsrückgang und Altersstruktur wahrscheinlich, der durch die städtebaulichen Entwicklungs- vorhaben vermutlich nicht kompensiert werden kann ○ Der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt hohe Motorisierungsgrad spricht für eine geringere ÖPNV-Affinität der Bevölkerung im Stadtteil, so dass <u>kurzfristig</u> das Fahrgastaufkommen vermutlich nicht linear, sondern „gedämpfter“, mit dem Bevölkerungsrückgang abnehmen wird. Die überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil im Zusammenhang mit der steigenden Bedeutung des Pkw in der Mobilität der älteren Generationen bewirkt jedoch, dass <u>mittel- und langfristig</u> das ÖPNV-Fahrgastaufkommen in Erle voraussichtlich stärker abnehmen wird als die Bevölkerung im Stadtteil. ○ vergleichsweise gute Standortqualitäten im Stadtzentrum Erle, welche mutmaßlich auch in die angrenzende Resser Mark ausstrahlen (Umkehrschluss: die deutlich negative Bevölkerungsbilanz der Resser Mark wird voraussichtlich nicht ohne Auswirkungen auf Erle sein) ○ ARENA PARK mit Randlage im Stadtteil, d.h. mögliche Fahrgastzuwächse werden nicht im gesamten Stadtteil wirksam, darüber hinaus ist derzeit noch unklar, in welchem Umfang die Planungen im Bereich des ARENA PARKS bis zum Jahr 2020 realisiert werden können 	

Resse (12.010 EW)	
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 8,6 %) <ul style="list-style-type: none"> ○ Der Stadtteil Resse wird im gesamten Stadtgefüge als „positiver Stadtteil“ mit einem hohen Anteil „Alteingesessener“ und geringen Wanderungsbewegungen wahrgenommen. Vor diesem Hintergrund wird der statistische Wert des Einwohnerrückgangs in den kommenden Jahren ggf. zu relativieren sein.
<i>Demografische Entwicklung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • leicht überdurchschnittlicher Anstieg in der Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren, demgegenüber deutliche Rückgänge bei den jüngeren und mittleren Bevölkerungsgruppen • im Zusammenhang mit dem ebenfalls überdurchschnittlichen Einwohnerrückgang im Stadtteil und aufgrund des heute bereits leicht überdurchschnittlich hohen Anteils steigt der Bevölkerungsanteil der „über 60-Jährigen“ bis zum Jahr 2020 vsl. auf annähernd 34 % und liegt damit deutlich über dem prognostizierten städtischen Durchschnittswert von etwa 31 %
Entwicklung der ÖV-Nachfrage	
<ul style="list-style-type: none"> • absehbar leicht überdurchschnittlicher Rückgang im ÖV-Fahrgastaufkommen im Vergleich zu den anderen Stadtteilen <ul style="list-style-type: none"> ○ überdurchschnittlicher Rückgang der Fahrgastnachfrage im Einwohner-Verkehr aufgrund der demografischen Entwicklungen im Hinblick auf Bevölkerungsrückgang und Altersstruktur wahrscheinlich, die Entwicklung neuer Baugrundstücke kann dem nur in Teilbereichen entgegenwirken ○ Der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt sehr hohe Motorisierungsgrad spricht für eine geringere ÖPNV-Affinität der Bevölkerung im Stadtteil, so dass <u>kurzfristig</u> das Fahrgastaufkommen vermutlich nicht linear, sondern „gedämpfter“, mit dem Bevölkerungsrückgang abnehmen wird. Die überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil im Zusammenhang mit der steigenden Bedeutung des Pkw in der Mobilität der älteren Generationen bewirkt jedoch, dass <u>mittel- und langfristig</u> das ÖPNV-Fahrgastaufkommen in Resse voraussichtlich stärker abnehmen wird als die Bevölkerung im Stadtteil. 	
Resser Mark (3.840 EW)	
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • deutlich überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 12,7 %) <ul style="list-style-type: none"> ○ anteilig höchster Wert für den Indikator „Bevölkerungsrückgang im Stadtteil“, hiervon betroffen sind im Wesentlichen die mobilen Bevölkerungsgruppen der Schülerinnen und Schüler, der Auszubildenden und der Beschäftigten
<i>Demografische Entwicklung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • „ältester“ Stadtteil von Gelsenkirchen (Anteil der über 60-Jährigen in 2007 bei ca. 32 %, städtischer Durchschnittswert lag bei 26,2 %) • trotz zukünftig weitgehend stabilem Bevölkerungsaufkommen



	<p>der älteren Generation steigt deren Anteil voraussichtlich auf etwa 36 % (erheblicher Bevölkerungsrückgang insgesamt, überdurchschnittlicher Rückgang in den Altersgruppen der 6- bis 60-Jährigen)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ deutliche „Schiefelage“ in der Bevölkerungsstruktur erkennbar ➔ die Resser Mark entwickelt sich zu einem der „ältesten“ Stadtteile Gelsenkirchens (neben Heßler und Erle)
--	--

Entwicklung der ÖV-Nachfrage

- absehbar leicht überdurchschnittlicher Rückgang im ÖV-Fahrgastaufkommen im Vergleich zu den anderen Stadtteilen
 - der rückläufige Trend der Fahrgastentwicklung im Einwohner-Verkehr ist ohne nachhaltige strukturfördernde Maßnahmen nicht kompensierbar, derartig wirksame Vorhaben sind gegenwärtig jedoch nicht geplant
 - die im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt geringe Motorisierung spricht für eine relativ hohe ÖPNV-Affinität der Bevölkerung im Stadtteil, so dass der überdurchschnittliche Bevölkerungsrückgang vermutlich stärkere Auswirkungen auf die Fahrgastentwicklung hat als in anderen Stadtteilen

GE – Süd

Neustadt (4.454 EW)

<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • leicht unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 5,3 %)
<i>Demografische Entwicklung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Bevölkerungsrückgang in der Altersgruppe der 20- bis 60-Jährigen, insgesamt leicht steigender Anteil an der Gesamtbevölkerung im Stadtteil • keine besonderen Auffälligkeiten in den Altersgruppen der 6- bis 20-Jährigen sowie der über 60-Jährigen • insgesamt vergleichsweise „junger“ Stadtteil

Entwicklung der ÖV-Nachfrage

- weitgehend stabile Fahrgastnachfrage mit Tendenz zu leichtem Rückgang
 - leichter Bevölkerungsrückgang, die mobile Altersgruppe der 20- bis 60-Jährigen ist hiervon kaum betroffen
 - die Neustadt kann von den Innenstadt-Entwicklungen im Bereich der Altstadt profitieren, ggf. können sich diese förderlich auf die Fahrgastnachfrage auswirken

Ückendorf (20.009 EW)

<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • durchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 6,4 %)
<i>Demografische Entwicklung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • keine Auffälligkeiten in der demografischen Entwicklung

Entwicklung der ÖV-Nachfrage

- absehbar leichter Rückgang in der Fahrgastnachfrage
 - leichter Rückgang in der ÖV-Nachfrage im Einwohner-Verkehr aufgrund der negativen Bevölkerungsbilanz, der durch die noch in der Planung bzw. in der Umsetzung befindlichen stadtplanerischen Maßnahmen vermutlich nicht vollständig ausgeglichen

werden kann

Rotthausen (14.106 EW)

*Bevölkerungsentwicklung
2007 – 2020 (gesamt)*

- durchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt (- 6,8 %)

*Demografische
Entwicklung*

- keine Auffälligkeiten in der demografischen Entwicklung

Entwicklung der ÖV-Nachfrage

- absehbar leichter Rückgang in der Fahrgastnachfrage
 - leichter Rückgang in der ÖV-Nachfrage im Einwohner-Verkehr aufgrund der negativen Bevölkerungsentwicklung, nachfragegenerierende Entwicklungsprojekte sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht geplant



5.2 Prognose-Nullfall

5.2.1 Stadtteilspezifische Abschätzung der Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage

Auf Grundlage der in Kapitel 5.1.4 vorgenommenen Bewertung der Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten und Rahmenbedingungen erfolgt eine stadtteilspezifischen Abschätzung der zu erwartenden Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens. Diese Annahmen sind Grundlage für die Erarbeitung der Prognosematrizen.

Tabelle 54: Annahmen der stadtteilweisen Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage

Stadtteil/ Stadtbezirk	Entwicklung ÖPNV-Nachfrage auf Basis Trendprognose (EW-bezogene Verkehre und Fremdverkehre)	neue Verkehrserzeuger im Stadtteil
Altstadt	-1 %	z. Z. keine geplant
Schalke	-4 %	Entwicklung eines Wohngebietes „Am Stadtgarten“ an der Rheinischen Straße auf dem Areal des ehem. Güterbahnhofs Schalke-Süd (langfristig ca. 440 WE geplant) sowie Entwicklung von wohnungs-nahen Versorgungseinrichtungen im Bereich des neuen Wohngebietes
Schalke-Nord	-5 %	z. Z. keine geplant
Bismarck	-4 %	<u>Stadtquartier „Graf Bismarck“</u> Neugestaltung des rund 80 ha großen Areals mit Mischnutzung (Schwerpunkte Wohnen und Gewerbe); geplant sind ca. 700 WE und ca. 1.000 Arbeitsplätze; hoher Freizeitwert des Geländes, u. a. durch Kanaluferpark und Marina (regionale Ausstrahlung)
Bulmke-Hüllen	-6 %	<u>Zukunftsstandort „Schalker Verein“</u> Schaffung eines hochwertigen Gewerbeparks mit Ausrichtung auf Start-up-Unternehmen; Neugestaltung einer rd. 37 ha großen Fläche mit Mischnutzung (Wohnen, Dienstleistung, Gewerbegebiet, Mischgebiete); Verlängerung der Dienstleistungsachse „Wildenbruchstraße“ aus der Innenstadt; niedrige Arbeitsplatzdichte
Feldmark	-9 %	Eröffnung des „Gesundheitsparks Nienhausen“ als Weiterentwicklung des „Revierpark Nienhausen“ für 2011 geplant

Stadtteil/ Stadtbezirk	Entwicklung ÖPNV- Nachfrage auf Basis Trendprognose (EW- bezogene Verkehre und Fremdverkehre)	neue Verkehrserzeuger im Stadtteil
Heßler	-9 %	z. Z. keine geplant
Buer	-4 %	Einrichtung eines Lebensmittel-Vollsorti- mentmarktes (REWE) als Magnetbetrieb im nördlichen Teil des Zentrums
Scholven	-5 %	z. Z. keine geplant
Hassel	-4 %	Rückbau des 2002 stillgelegten Kraftwerks Westerholt und Entwicklung von ca. 150 WE im Bereich „Am Hasseler Bach“
Horst	-5 %	Realisierung eines Stadtquartiers am Schloss Horst auf dem Gelände der ehem. Galopprennbahn GE-Horst (250 WE geplant) Entwicklung des neugeplanten Baugebietes „Rosenhügel“ (ca. 150 WE geplant bzw. bei ausschließlicher Einfamilienhausbebauung ca. 120 WE) (<i>Erschließung des Neubau- gebietes mittelfristig möglich, absehbar nicht vor 2014</i>)
Beckhausen	-7 %	z. Z. keine geplant
Erle	-10 %	Städtebauliche Weiterentwicklung des ARENA PARKS im Berger Feld, ca. 100 ha Gesamtfläche, davon ca. 13 ha für Dienstleistung und Freizeit; Entwicklung zum Sport-, Freizeit- und Dienstleistungs- zentrum Berger Feld; Entwicklung von bis zu max. 2.500 Arbeitsplätzen geplant
Resse	-8 %	Entwicklung einer neuen Wohnsiedlung auf dem Gelände der ehemaligen Kinderklinik (ca. 150 WE geplant) ¹⁵⁸
Resser Mark	-15 %	z. Z. keine geplant
Neustadt	-5 %	z. Z. keine geplant
Ückendorf	-6 %	Entwicklung eines Neubaugebietes südlich der Almastraße in fußläufiger Entfernung zu Hbf. und GE-City (110 WE geplant)

¹⁵⁸ Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Vorstandsbereich 6 –Planen, Bauen und Umwelt- : Arbeits-
programm 2008/09 (Gelsenkirchen, Februar 2008).



Stadtteil/ Stadtbezirk	Entwicklung ÖPNV- Nachfrage auf Basis Trendprognose (EW- bezogene Verkehre und Fremdverkehre)	neue Verkehrserzeuger im Stadtteil
Rotthausen	-6 %	z. Z. keine geplant

Für die stadtgrenzüberschreitenden Linien werden, unter Berücksichtigung der Prognosen in den jeweiligen Nahverkehrsplänen, folgende Werte für die Entwicklung der Fahrgastnachfrage angesetzt:

- Bochum
Straßenbahn: 0 %
Bus: minus 1 %
- Essen
Stadtbahn U 11: 0 %
Straßenbahn 107: minus 1 %
Bus: minus 2 %
- andere Städte Bus: minus 2 %

Zielsetzung des NVP Gelsenkirchen ist es, der dargestellten Entwicklung durch Aufzeigen von Strategien entgegenzuwirken, durch die trotz einer für den ÖPNV ungünstigen Strukturdatenentwicklung die Nachfrage im ÖPNV weitgehend stabilisiert werden kann.

5.2.2 Verkehrsnachfrage im ÖPNV 2020 (Verkehrsumlegung)

Die sich nachhaltig verändernden nachfragebestimmenden Strukturdaten –wie Einwohnerentwicklung, demografische Entwicklung und Stadtentwicklungsvorhaben– wirken sich unter der Annahme eines gleichbleibenden ÖPNV-Angebotes (ohne Netzänderungen; auf Basis des Fahrplans 2008) wie in folgender Tabelle dargestellt auf die Nachfrage im ÖPNV im Stadtgebiet im Sinne einer Trendfortschreibung aus.

Tabelle 55:
Veränderung der ÖPNV-Verkehrsnachfrage im Stadtgebiet (Zeitraum 2008 bis 2020)

Verkehrsmittel	Verkehrsnachfrage	Verkehrsnachfrage	Saldo 2008 – 2020	
	2008 [Einsteiger/Tag]	2020 ¹⁵⁹ [Einsteiger/Tag]	absolut [Einsteiger/Tag]	%
Bus	121.456	113.313	-8.143	-6,7 %
Straßenbahn/ Stadtbahn	75.677	73.217	-2.460	-3,3 %
Gesamtverkehr ÖPNV	197.133	186.530	-10.603	-5,4 %

Karte 17: Durchschnittliche Streckennachfrage Bus, Straßenbahn, Stadtbahn und SPNV – Gelsenkirchen Nord (Verkehrsmodell Prognose-Matrix 2020)

Karte 18: Durchschnittliche Streckennachfrage Bus, Straßenbahn, Stadtbahn und SPNV – Gelsenkirchen Süd (Verkehrsmodell Prognose-Matrix 2020)

Der straßengebundene ÖPNV (Bus/Straßenbahn/Stadtbahn) im Stadtgebiet Gelsenkirchen wird, ausgehend vom Niveau 2008, bis zum Jahr 2020 insgesamt rund 10.600 Fahrgäste pro Tag verlieren (minus 5,4 %). Der Rückgang fällt trotz sinkender Einwohnerzahlen von insgesamt annähernd 7 % sowie sinkender Schülerzahlen von etwa 23 % gedämpfter aus, da die Stadt in den nächsten Jahren absehbar umfangreiche Planungen im Bereich der Stadtentwicklung umsetzen wird, um so den prognostizierten Schrumpfungsprozess planerisch zu steuern und darüber hinaus neue ÖV-Nachfrage zu generieren.

Maßgeblich von den Fahrgastrückgängen betroffen ist der Busverkehr, der bis zum Jahr 2020 voraussichtlich etwa 6,7 % der Fahrgäste verlieren wird. Fahrgäste büßen hierbei vornehmlich die Linien ein, die Stadtteile mit überdurchschnittlichen Einwohnerrückgängen erschließen, welche darüber hinaus im betrachteten Zeitraum nicht von Maßnahmen im Bereich der Stadtentwicklung profitieren.

Zu erwähnen sind hier die Linien 397 und 398 im östlichen Stadtgebiet (Erle, Resse, Resse Mark), welchen anteilig die höchsten Rückgänge prognostiziert werden, darüber hinaus die Linien 244 und 247 in der Anbindung von Resse und Scholven an Buer. Für beide Linien werden unter den gegebenen Voraussetzungen Fahrgastrückgänge zwischen minus 4 % und deutlich über minus 5 % ermittelt.

Die größten Fahrgastverluste absolut sind für die Linie 383 verzeichnet. Diese durchquert das südliche Stadtgebiet in Ost-West-Richtung und erschließt u. a. die „schrumpfenden“ Stadtteile Heßler, die Feldmark, Horst und Ückendorf.

Ohne neue Planungsansätze im ÖPNV wird darüber hinaus der Bereich Bismarck-Süd/ Bulmke-Hüllen allein auf der Linie 382 etwa 400 Fahrgäste pro Tag verlieren.

¹⁵⁹ Prognose-Null-Fall (Ist-Netz, Prognose-Matrix 2020).

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand: Dezember 2010
Maßstab: unmaßstäbliche Verkleinerung
Kartengrundlage: Verkehrsmodell (VISUM-Netz)

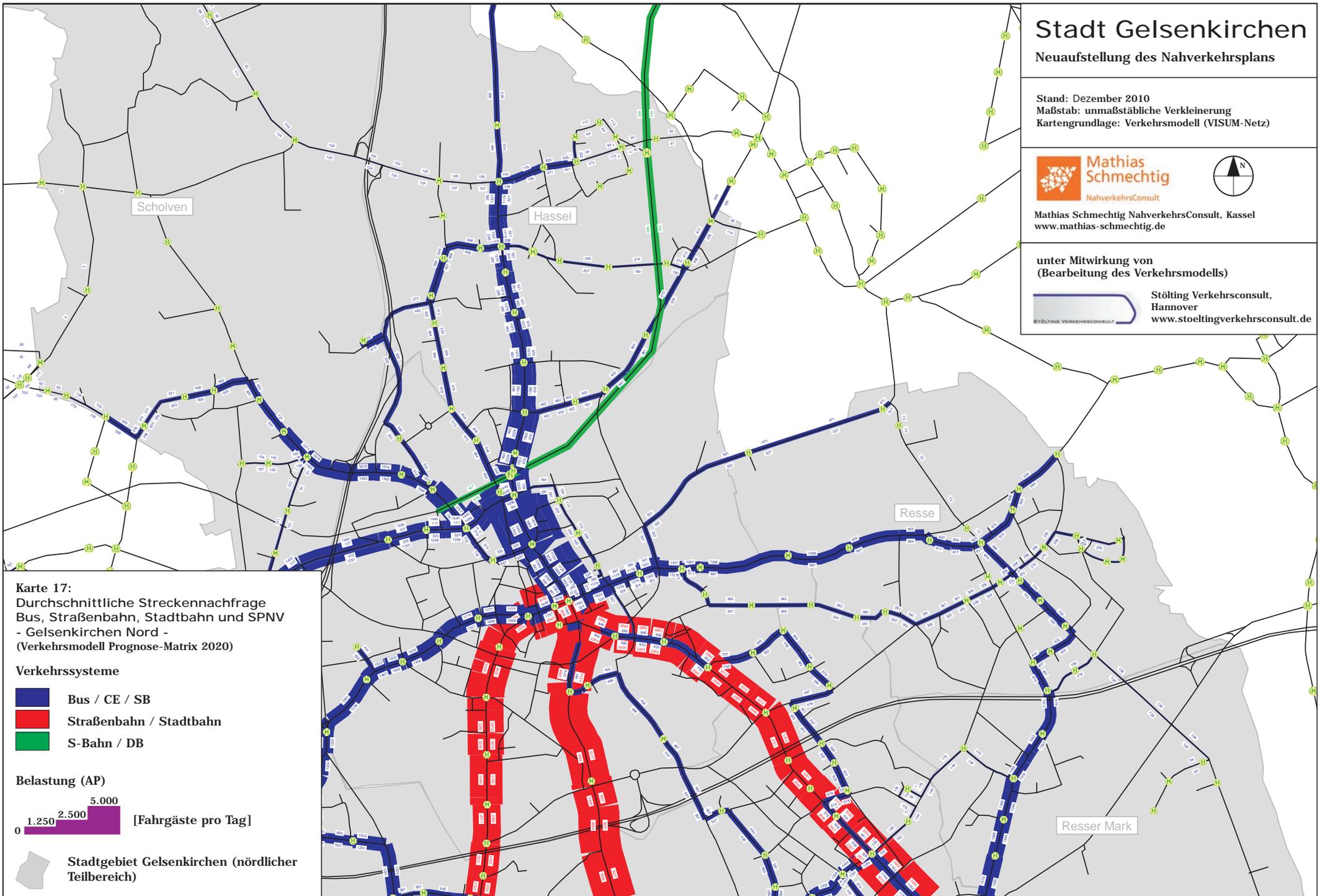


Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

unter Mitwirkung von
(Bearbeitung des Verkehrsmodells)



Stöling Verkehrsconsult,
Hannover
www.stoeltingverkehrsconsult.de

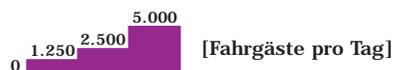


Karte 17:
Durchschnittliche Streckennachfrage
Bus, Straßenbahn, Stadtbahn und SPNV
- Gelsenkirchen Nord -
(Verkehrsmodell Prognose-Matrix 2020)

Verkehrssysteme

-  Bus / CE / SB
-  Straßenbahn / Stadtbahn
-  S-Bahn / DB

Belastung (AP)



 Stadtgebiet Gelsenkirchen (nördlicher Teilbereich)

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand: Dezember 2010
Maßstab: unmaßstäbliche Verkleinerung
Kartengrundlage: Verkehrsmodell (VISUM-Netz)

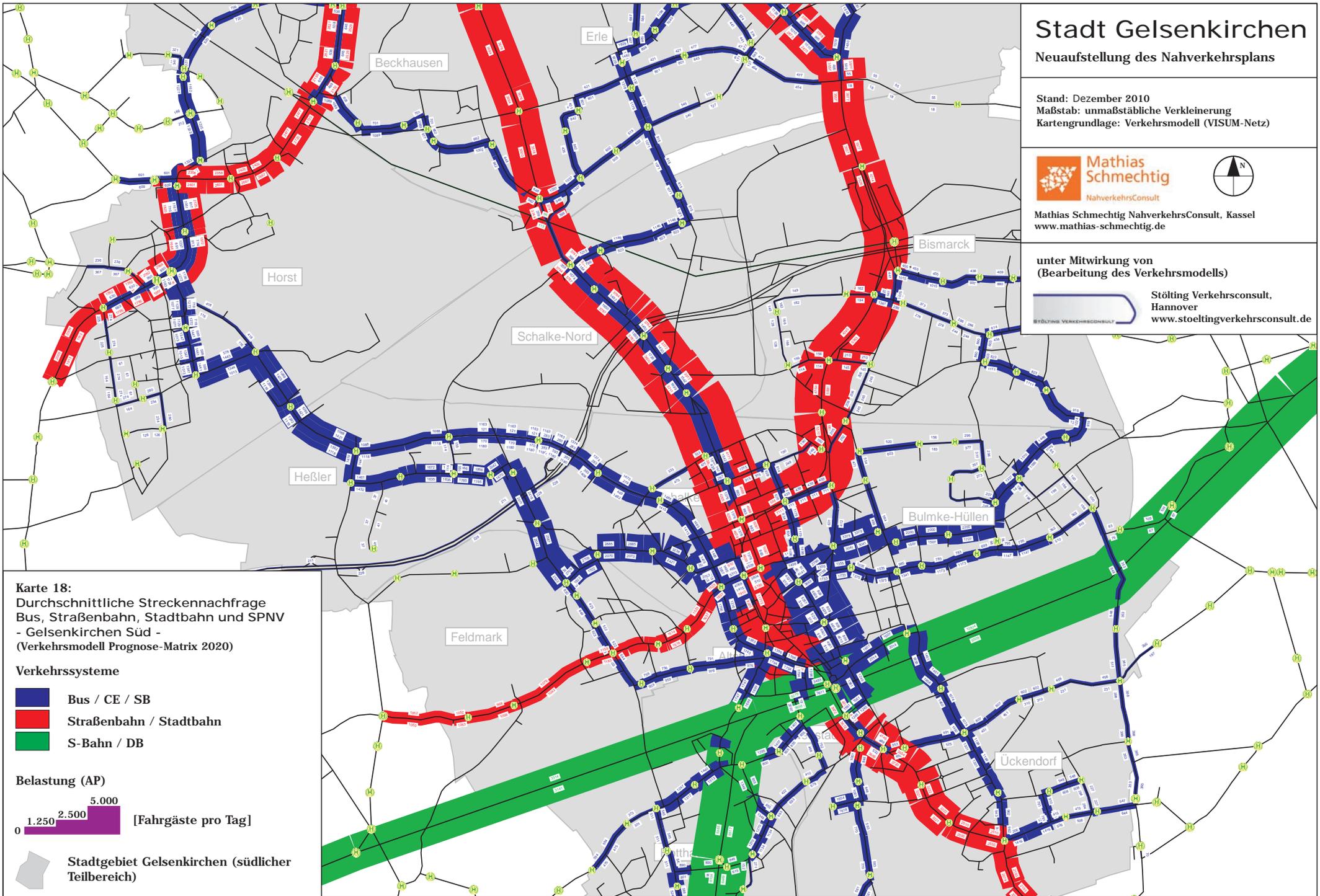


Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

unter Mitwirkung von
(Bearbeitung des Verkehrsmodells)



Stöltzing Verkehrsconsult,
Hannover
www.stoeltingverkehrsconsult.de

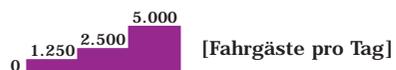


Karte 18:
Durchschnittliche Streckennachfrage
Bus, Straßenbahn, Stadtbahn und SPNV
- Gelsenkirchen Süd -
(Verkehrsmodell Prognose-Matrix 2020)

Verkehrssysteme

-  Bus / CE / SB
-  Straßenbahn / Stadtbahn
-  S-Bahn / DB

Belastung (AP)



 Stadtgebiet Gelsenkirchen (südlicher Teilbereich)

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand: Dezember 2010
Maßstab: unmaßstäbliche Verkleinerung
Kartengrundlage: Verkehrsmodell (VISUM-Netz)

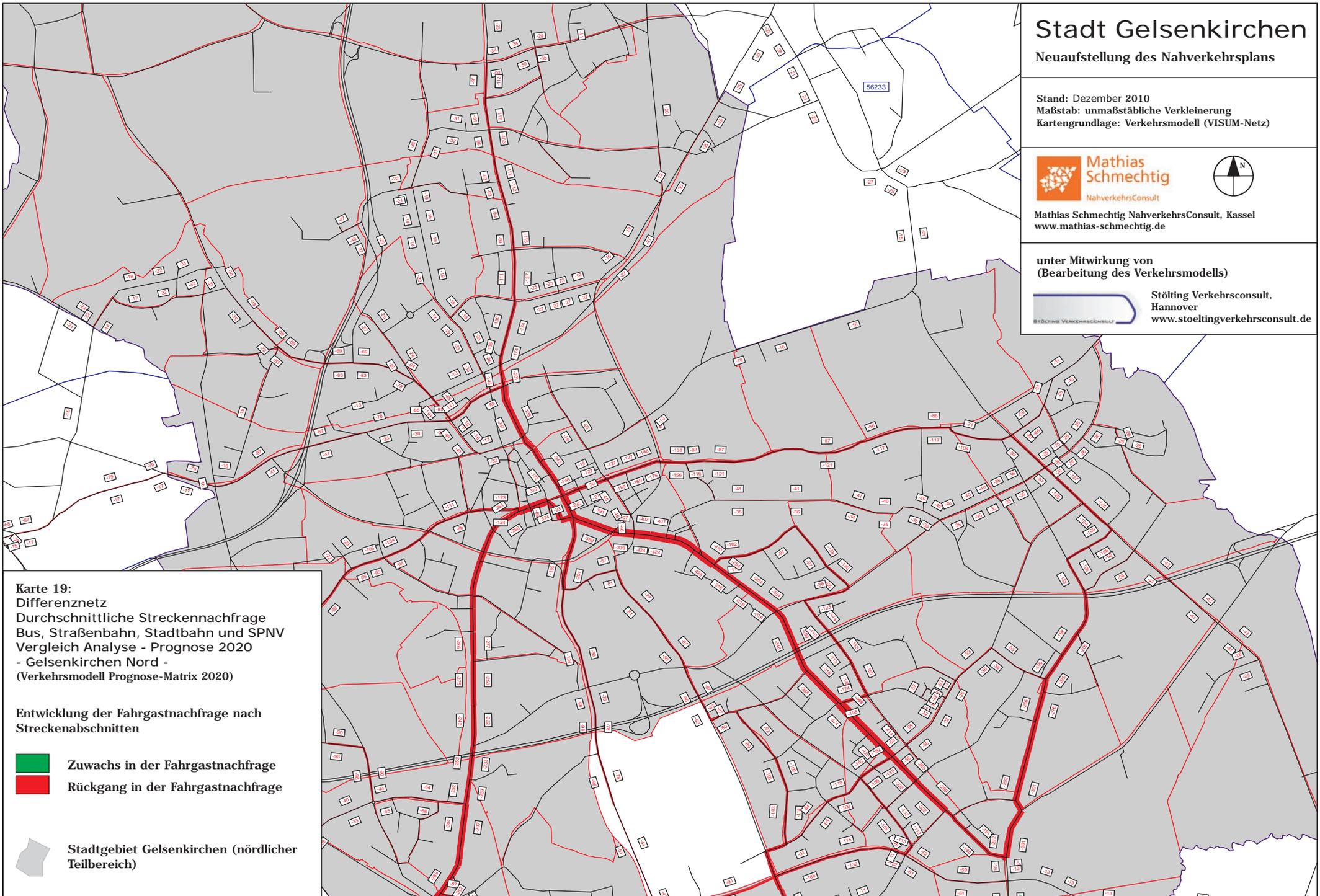


Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

unter Mitwirkung von
(Bearbeitung des Verkehrsmodells)



Stöltzing Verkehrsconsult,
Hannover
www.stoeltingverkehrsconsult.de



Karte 19:
Differenznetz
Durchschnittliche Streckennachfrage
Bus, Straßenbahn, Stadtbahn und SPNV
Vergleich Analyse - Prognose 2020
- Gelsenkirchen Nord -
(Verkehrsmodell Prognose-Matrix 2020)

Entwicklung der Fahrgastnachfrage nach
Streckenabschnitten



Zuwachs in der Fahrgastnachfrage

Rückgang in der Fahrgastnachfrage



Stadtgebiet Gelsenkirchen (nördlicher
Teilbereich)

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand: Dezember 2010

Maßstab: unmaßstäbliche Verkleinerung

Kartengrundlage: Verkehrsmodell (VISUM-Netz)

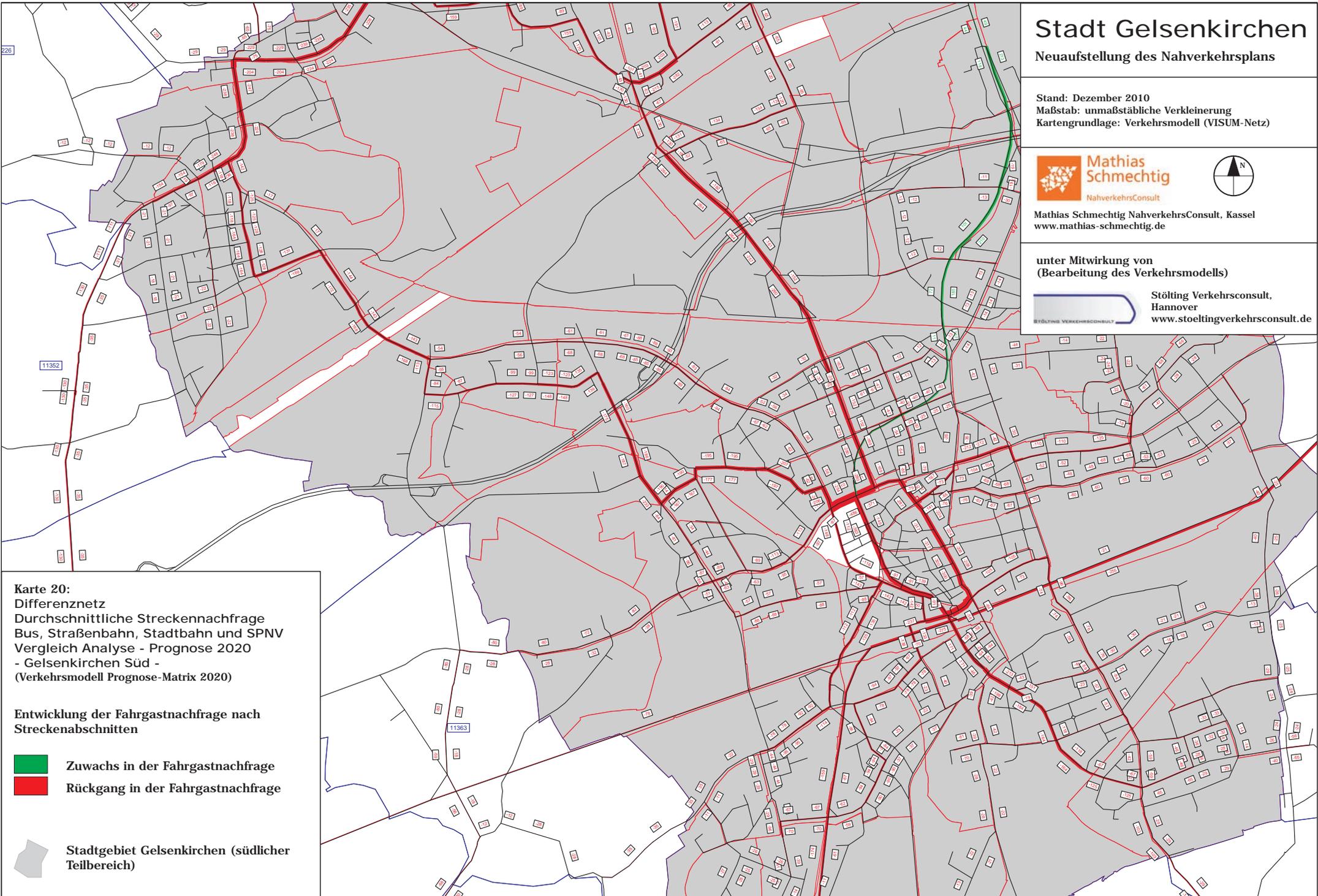


Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

unter Mitwirkung von
(Bearbeitung des Verkehrsmodells)



Stöling VerkehrsConsult,
Hannover
www.stoeltingverkehrsconsult.de



Karte 20:
Differenznetz
Durchschnittliche Streckennachfrage
Bus, Straßenbahn, Stadtbahn und SPNV
Vergleich Analyse - Prognose 2020
- Gelsenkirchen Süd -
(Verkehrsmodell Prognose-Matrix 2020)

Entwicklung der Fahrgastnachfrage nach
Streckenabschnitten

-  Zuwachs in der Fahrgastnachfrage
-  Rückgang in der Fahrgastnachfrage

 Stadtgebiet Gelsenkirchen (südlicher Teilbereich)

Die aussichtsreichen Planungen im Bereich des Stadtquartiers Graf Bismarck bedürfen einer adäquaten Erschließung und Anbindung im ÖPNV, um eine entsprechende Fahrgast-Nachfrage zu generieren.

Die Nachfrage auf den drei in Gelsenkirchen verkehrenden Straßenbahn-Linien ist im Stadtgebiet durch einen Fahrgastrückgang von 3,3 % gekennzeichnet. Dieser Fahrgastverlust trifft nahezu ausschließlich die weiträumig verkehrende Linie 301 sowie die Linie 107, die ihre Verkehrsaufgaben überwiegend in Essen hat. Die Nachfrage auf der Straßenbahn-Linie 302, welche in erster Linie Ziele und weniger Wohngebiete erschließt, bleibt dagegen weitgehend stabil.

Karte 19: Differenznetz Nord

Karte 20: Differenznetz Süd

5.2.3 Ableitung der Konsequenzen für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV

Als Ergebnis des Prognose-Nullfalles kann abgeleitet werden, dass sich aufgrund der Strukturdatenveränderungen in Gelsenkirchen, hier vor allem durch die weitere „Bevölkerungsschrumpfung“ im Kontext mit der zunehmenden Wirksamkeit des „demografischen Faktors“ und den Rückgang der schulverkehrsrelevanten Altersgruppe um mehr als 20 %, negative Entwicklungen im Bereich der ÖPNV-Nachfrage abzeichnen. Ohne gegensteuernde Maßnahmen wird von einem Rückgang von annähernd 5 % ausgegangen.

Das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik des Landes NRW prognostizierte für die Stadt Gelsenkirchen den höchsten Einwohnerrückgang über alle kreisfreien Städte im RVR-Gebiet (ca. – 7,7 % zwischen 2007 und 2020). Vergleichbare Verluste werden lediglich für Hagen erwartet. Entgegen dieser Annahme kann durch die Planungspolitik der Stadt dieser Trend absehbar „gedämpft“ werden, so dass von der Stadt Gelsenkirchen bis zum Jahr 2020 in der Summe ein Bevölkerungsrückgang von etwa 6,8 % prognostiziert wird.

Demgegenüber steigt entsprechend der vorliegenden Prognosen die Zahl der Ein-Personen-Haushalte in Gelsenkirchen zukünftig weiter an, was in der Folge mehr Versorgungswege insgesamt nach sich zieht. Diesen Trend gilt es von Seiten der ÖPNV-Planung aufzugreifen und durch eine Stärkung der Nahmobilität („Einkaufen in der Nähe“) die Ziele der Stadtplanung zu forcieren und somit zu einer Stärkung und Attraktivierung der Stadtteilzentren beizutragen. Angesichts dieser Entwicklungen sollte darüber hinaus zukünftig die Ausweitung, mindestens die Stabilisierung, der Anbindung der wichtigsten Nebenzentren Erle, Horst und Resse im ÖPNV forciert werden.

Auch zukünftig werden die Beschäftigungsschwerpunkte in Gelsenkirchen über die gesamte Stadt verteilt sein, einzelne Schwerpunkte befinden sich insbesondere im nordwestlichen Stadtgebiet sowie in den zentralen Bereichen. Darüber hinaus sollen die Zukunftsprojekte „Stadtquartier Graf Bismarck“, „ARENA PARK Gelsenkirchen“ und der Zukunftsstandort „Schalker Verein“ in den kommenden Jahren zu weiteren

Arbeitsplatzschwerpunkte etabliert werden. Auf Grundlage der derzeit absehbaren wirtschaftlichen Entwicklung und der Bevölkerungsentwicklung ist allgemein davon auszugehen, dass zukünftig die quantitative Bedeutung des Berufsverkehrs eher stagnieren wird. Um diesem Entwicklungstrend entgegen wirken zu können, um also auch zukünftig die Bedeutung des Berufsverkehrs für den ÖPNV in der Stadt Gelsenkirchen weiter zu forcieren, muss ein Ziel der ÖPNV-Planung die Optimierung der ÖPNV-Anbindung dieser wichtigen Entwicklungsvorhaben sein.

Der bundesweit prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen spiegelt sich auch in der Prognose für Gelsenkirchen wider (insgesamt minus 23 %), hier wird langfristig, aufgrund der demografischen Entwicklung, ein Rückgang der ÖPNV-Nachfrage erwartet. Am deutlichsten ausgeprägt ist der Rückgang in der durch eine hohe Mobilitätsintensität gekennzeichneten Altersgruppe der 10- bis 19-jährigen Schülerinnen und Schüler an weiterführenden Schulen (minus 25 %). Vor diesem Hintergrund sollte die zukünftige Busnetzgestaltung in Gelsenkirchen, soweit möglich, rechtzeitig im Kontext mit eventuellen infrastrukturellen Veränderungen, wie Schließungen bzw. Zusammenlegungen von Schulen usw., erfolgen.

Für die kurzfristige ÖPNV-Planung ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass durch Umsetzung des G8 (Abitur in 12 Schuljahren) zum Jahrgang 2012 zwei Abiturjahrgänge die Gymnasien verlassen werden. Im darauffolgenden Schuljahr werden entsprechend weniger Schülerinnen und Schüler an den Gymnasien sein, der Anteil am Schulverkehr wird so entsprechend geringer sein.

Die Veränderungen der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung wirken zukünftig nicht unbedingt zugunsten des ÖPNV. Zwar werden die Verkehrsspitzen aufgrund der zunehmenden Flexibilisierung von Arbeits- und Öffnungszeiten entzerrt, so dass mittelfristig mit einer zunehmenden Nachfrage-Verlagerung aus den Hauptverkehrszeiten in die derzeitigen Nebenverkehrszeiten zu rechnen ist („Abflachen der Verkehrsspitzen“). Demgegenüber werden die Verkehrsströme, nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, disperser, individuelle Wegketten werden immer „komplizierter“.

Darüber hinaus ist in den kommenden Jahren mit einer Zunahme der Nachfrage in den Abend- und Nachtstunden zu rechnen. Geschuldet ist dies den absehbaren steigenden Freizeitverkehrsanteilen, der zunehmenden Schaffung von Freizeit- und Einkaufseinrichtungen mit regionaler Anziehungskraft und der steigenden Bereitschaft, vor allem jüngerer Nutzergruppen, weitere Entfernungen zurückzulegen.

Die Veränderung der Rahmenbedingungen wird sich auch auf den Markterfolg des ÖPNV auswirken. Die Zunahme der Motorisierung, gerade bei bisher klassischen ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzern, den Senioren und Frauen (diese Bevölkerungsgruppen weisen heute noch eine unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit auf), der sinkende auf den ÖPNV angewiesene Bevölkerungsanteil und das deutlich zunehmende Servicebewusstsein bei den Verbraucherinnen bzw. den Verbrauchern - auch im ÖPNV - tragen dazu bei, dass der ÖPNV 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 ÖPNV-Qualitäten unabdingbar.



Trotz der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerungsgruppen der Frauen und Senioren sind es diese wichtigen Zielgruppen, bei denen der ÖPNV auch künftig zusätzliche Nachfragepotenziale erschließen bzw. vorhandene ÖPNV-Nachfragen stabilisieren kann und muss, da hier zukünftig mit einem Anstieg der Mobilitätsmöglichkeiten¹⁶⁰ zu rechnen ist. Es ist wahrscheinlich, dass die Mobilität bei den Seniorinnen und Senioren zukünftig ansteigen wird (ausgeprägtere Aktivität der „jungen Alten“). Zudem stellen trotz des Rückgangs der jungen Altersgruppen Kinder und Jugendliche eine wichtige Zielgruppe für den ÖPNV dar. Bei diesen hat sich das Mobilitätsverhalten noch nicht endgültig verfestigt, dem ÖPNV bieten sich daher Möglichkeiten, Kundinnen und Kunden zu gewinnen/zu binden und langfristig Nachfragepotenziale zu sichern.

Um auch zukünftig die Marktanteil des ÖPNV stabilisieren zu können, muss sich der ÖPNV an den sich wandelnden Verkehrsmarkt anpassen. Aufgrund der in Gelsenkirchen erkennbaren Trends bedeutet dies u. a. eine zunehmende Orientierung des ÖPNV-Angebotes auf den wachsenden Markt des Freizeitverkehrs. Angesichts der zunehmend älteren Bevölkerung ist in diesem Zusammenhang eine behindertengerechte Ausgestaltung bzw. die Gewährleistung einer weitgehend barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV ein wichtiges Thema für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

Die Rahmenbedingungen für den ÖPNV werden sich in Gelsenkirchen in den nächsten Jahren nicht wesentlich verbessern. Zwar verbessern sich punktuell die Beförderungsbedingungen durch Modernisierung einiger Streckenabschnitte der Straßenbahn-Linie 301 (z. B. Ausbau „Horster Straße“) bzw. den niederflurgerechten bzw. weitgehend barrierefreien Ausbau von Haltestellen, angedacht ist darüber hinaus der Umbau des Verknüpfungspunktes Buer-Rathaus, größere Netzänderungen sind jedoch nicht geplant.

¹⁶⁰ Anstieg der Mobilitätsmöglichkeiten bei Frauen und Senioren bedeutet: Anstieg mobiler Personen bei der älteren Generation, Anstieg der „Automobilität“ bei Frauen und Senioren.

6 Entwicklungskonzept

6.1 Leitlinien zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Gelsenkirchen

6.1.1 Allgemeine Rahmenziele

Für die Weiterentwicklung der Stadt Gelsenkirchen besitzt der ÖPNV zur Sicherstellung und Verbesserung der Standortqualität sowie zur Gewährleistung der Mobilitätsansprüche eine hohe Bedeutung. Darüber hinaus soll der ÖPNV in Gelsenkirchen dazu beitragen, den Gesamtverkehr möglichst sozial- und umweltverträglich zu gestalten. Vor diesem Hintergrund ist der Nahverkehrsplan das entscheidende Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers Stadt Gelsenkirchen, da hier die aus Sicht der Stadt erforderlichen Maßnahmen festgelegt sind.

Zum Erreichen dieser gesamtstädtischen Entwicklungsziele strebt die Stadt Gelsenkirchen eine Stabilisierung und akzentuierte Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems im Rahmen der „Daseinsvorsorge“ an.

Durch eine nachhaltige Sicherung der heutigen Qualität im ÖPNV-System sowie eine, soweit realisierbar und finanzierbar, weitere zielgerichtete Attraktivitätssteigerung des ÖPNV soll der Anteil des ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl (Modal Split-Anteil) – trotz der prognostizierten weiteren Bevölkerungsabnahme in Gelsenkirchen – stabilisiert werden.

Zum Erreichen dieser Zielsetzung ist – ausgehend vom heutigen, ökonomisch optimierten ÖPNV-System – eine zielgerichtete, effiziente Marktstrategie in der zukünftigen Ausgestaltung des ÖPNV-Systems erforderlich. Während durch den privaten Pkw eine weitgehend flächendeckende Erschließung des Stadtgebietes und jede beliebige Verbindung gewährleistet wird, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Der ÖPNV soll deshalb konsequent auf den Verbindungen in seiner Attraktivität gepflegt und möglichst verbessert werden, auf denen er seine Vorteile ausspielen kann und auf denen hohe Marktpotenziale ausschöpfbar sind. Dies bedeutet in der Konsequenz, die knappen Finanzmittel gezielt dort einzusetzen, wo der größte Nutzen hinsichtlich des Markterfolges zu erwarten ist.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll das Erreichen gesamtstädtischer und stadtentwicklungspolitischer Ziele flankieren. Die angestrebte Stärkung des ÖPNV in Ausrichtung auf den Einkaufsverkehr soll vorrangig der Kaufkraftbindung in Gelsenkirchen dienen und sich hier nicht nur auf die A-Zentren Altstadt und Buer und die Nebenzentren konzentrieren, sondern verstärkt auch die Nahversorgung in den Stadtteilen forcieren (Marksegment der „kurzen Wege“).

Darüber hinaus soll die weitere Ausgestaltung des ÖPNV konsequent das Erfüllen der umweltpolitischen Zielsetzungen der Stadt Gelsenkirchen flankieren, insbesondere die Reduktion der Schadstoffbelastungen durch den MIV. Die Lärm- und Luftschadstoff-Emissionen durch den ÖPNV sind schrittweise, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar, nachhaltig zu vermindern.



Unter Beachtung dieser Rahmenziele werden für die nächsten Jahre folgende Schwerpunkt-Zielsetzungen für die Ausgestaltung des ÖPNV in Gelsenkirchen definiert:

- Die bestehenden Qualitäten sollen unter verstärkter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte gepflegt werden, d.h. die heute bestehenden Grundtakte auf den Haupt- und Nebenlinien sollen gesichert werden.¹⁶¹ Eine gesamtstädtische Harmonisierung des Taktschemas ist anzustreben, soweit dies betrieblich sinnvoll und aufgrund des Nachfrageverhaltens geboten ist.
- Bei der Ausgestaltung des Angebotes und der Infrastruktur ist der demografischen Entwicklung in Gelsenkirchen, die durch eine abnehmende Bevölkerungszahl und gravierende Veränderungen in der Altersstruktur gekennzeichnet ist, verstärkt Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund sind die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen verstärkt zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang steht die gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen mit dem langfristig zu erreichenden Ziel eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ in Gelsenkirchen.
- Die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV ist im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf nachhaltig zu verbessern.
 - Die angebotenen Verkehrsleistungen sind in Bezug auf Effizienz und Marktausrichtung (d.h. Markterfolg) regelmäßig zu überprüfen.
 - Konsequenter Einsatz von Investitionen zum Ausbau des ÖPNV in der Stadt Gelsenkirchen nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem (Maßnahmen, die eine nennenswerte Zunahme der Nachfrage erwarten lassen oder einen hohen Verkehrswert gewährleisten, sind dabei generell zu bevorzugen).
 - Sanierung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur mit umfassendem Investitionsvorrang vor dem Ausbau des ÖPNV-Netzes.
- Vorrang der Straßenbahn gegenüber dem Busverkehr in den relevanten Korridoren zur Vermeidung konkurrierender Verkehre.
- Die Fahrplanstabilität und die Produktivität der Verkehrserstellung sind durch wirksame Beschleunigungsmaßnahmen zu verbessern (z. B. Beschleunigung Horster Straße, Ausbau Polsumer Straße, niederflurgerechter Haltestellenausbau).
- Verbesserung der Qualität des ÖPNV in Gelsenkirchen durch gezielte Maßnahmen im Bereich „Sicherheit und Service“
 - Ausbau der Fahrgastinformation an den Haltestellen und Bahnhöfen im Stadtbahn- und Straßenbahn-System sowie an den Hauptbushaltestellen (Ausweitung DFI).

¹⁶¹ 10-Minuten-Takt auf den Straßenbahn-Linien 301 und 302, 10-/ 20-Minuten-Taktfamilie im Netz der BOGESTRA, 15-/ 30-Minuten-Taktfamilie im Netz der Vestischen.

- Erneuerung und Ausbau der Videoschutz-Überwachung an unterirdischen (ggf. auch an ausgewählten oberirdischen) Straßenbahn-Haltestellen zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit (Zielsetzung: an allen unterirdischen Straßenbahn-Haltestellen und an sicherheitsproblematischen oberirdischen Straßenbahn-Haltestellen¹⁶²).

6.1.2 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ in der Stadt Gelsenkirchen

6.1.2.1 Grundsätze

In der Stadt Gelsenkirchen wird der Schaffung der „Barrierefreiheit“ als primäre Zielsetzung der städtischen Politik verfolgt. Der ÖPNV bildet hierbei eine Art Schlüsselstelle. Vor diesem Hintergrund wird im Nahverkehrsplan der Stadt ein besonderer Fokus auf die Zielsetzungen zur Schaffung eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ gelegt. Es werden Anforderungen definiert, um auch mobilitätseingeschränkten Personen einen möglichst weitreichend barrierefrei nutzbaren ÖPNV zu gewährleisten.

Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)¹⁶³ vom 1. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten.

„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.“

Im BGG wird der Begriff „Barrierefreiheit“ in folgender Form definiert (§ 4 BGG):

„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.“

Unter „Barrierefreiheit“ wird im Verkehrsbereich in der Außendarstellung jedoch nicht selten ausschließlich auf die Nutzergruppen der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer fokussiert. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Forderung nach „Barrierefreiheit im ÖPNV“ grundsätzlich

¹⁶² Bei konkreten Aussagen zur Videoschutzüberwachung an oberirdischen Haltestellen sind die rechtlichen Gegebenheiten zum Datenschutz zu beachten.

¹⁶³ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002.



alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzerinnen und Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)¹⁶⁴. Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz¹⁶⁵ beinhaltet in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ folgende Regelung:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft und der damit einhergehenden steigenden Anzahl hochbetagter und/ oder funktional eingeschränkter Menschen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV und seiner Anlagen im gesamtgesellschaftlichen Kontext von zunehmender Bedeutung.

Tabelle 56: Bevölkerungsanteil einzelner Gruppen mobilitätseingeschränkter Personen¹⁶⁶

Behinderung/ Mobilitätseinschränkung	Bevölkerungsanteil (grobe Schätzung)
Sehbehinderung und Blindheit	0,8 %
Eingeschränkte Gehfähigkeit/ Unfähigkeit zu gehen	10,4 %
Gehörlosigkeit/ Schwerhörigkeit	17 %

6.1.2.2 Zielsetzungen

Die Stadt Gelsenkirchen verfolgt in ihrem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines weitreichend für Mobilitätseingeschränkte „barrierefrei“ nutzbaren ÖPNV.

Eine Barrierefreiheit für möglichst alle Benutzergruppen im konsequenten Verständnis des BGG mit dem Anspruch einer flächendeckenden Gewährleistung im Stadtgebiet ist nur sehr langfristig und mit sehr hohem Investitionsaufwand zu erreichen. Vor diesem Hintergrund wird für den mittelfristigen Planungshorizont im

¹⁶⁴ Siehe: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

¹⁶⁵ Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Stand 07.07.2005.

¹⁶⁶ Siehe: Hintzke, Annerose (Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität Mainz; Mobilitätseingeschränkte Menschen – Herausforderungen für den Nahverkehr; Referat im Rahmen des 4. ÖPNV-Innovationskongresses, 10.03.2009 in Freiburg i. B.

NVP das Ziel der Schaffung eines „**weitgehend barrierefreien ÖPNV**“ im Stadtgebiet definiert.

Unter „weitgehend“ wird hier verstanden, dass für den Großteil der Personen mit Mobilitätseinschränkung weitreichend im Stadtgebiet (d.h. an den Haltestellen mit Bedeutung für die Mobilität von Personen mit Mobilitätseinschränkungen) die Barrierefreiheit in der Nutzbarkeit des ÖPNV inkl. der Fahrgastinformationen gewährleistet wird.

Für die Erreichung der Zielsetzung ist vor dem Hintergrund der eingeschränkten Finanzmittel in Abstimmung mit den Behindertenvertretern ein „intelligentes“ Ausbau- und Modernisierungsprogramm zu erarbeiten, welches drei Handlungsrichtungen beinhaltet:

- bei Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuananschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des BGG bzw. entsprechend der einschlägigen Vorschriften zwingend vorzusehen,
- bei Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs und eines stufenfreien Zugangs des Bahnsteigs bzw. der Haltestellenkante sowie weitgehend eine durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/ Sehbehinderte/ Gehörlose umzusetzen,
- bei den bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/ kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

Mobilitätsketten werden von „Informationsketten“ begleitet. Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen müssen sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Fahrgast dargereicht werden („Zwei-Sinne-Prinzip“¹⁶⁷). Die Informationssysteme sind nach Möglichkeit einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und damit eine durchgängige, lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Zu vermeiden bzw. abzubauen sind zusätzliche „Barrieren“ durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sind somit auf Grundlage des bisher in Gelsenkirchen realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten“ weiterzuentwickeln (Anspruch der Standardisierung).

¹⁶⁷ Wesentliche Informationen und Orientierungshilfen sind mindestens mit zwei der drei Sinne „Hören“, „Sehen“ und „Tasten“ darzureichen. (Siehe: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008).



Tabelle 57: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkung

Benutzergruppe mit eingeschränkter Mobilität ¹⁶⁸	Grundanforderung an Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur ¹⁶⁹
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> • stufenfreie¹⁷⁰, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Fahrstühle, ggf. Rampen) • stufenfreier, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • stufenfreie, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Stellflächen im Fahrzeug • stufenfreie, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomaten, Rufsäulen und Notruftaster • ausreichende Bewegungsflächen, z.B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende) • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend) • ausreichende Durchfahrtsbreiten • Erreichbarkeit von Bedienelementen (Höhe 0,85 cm) • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernisse Höhe kleiner 0,85m)
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen	<ul style="list-style-type: none"> • stufenfreie¹⁷⁰, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante • stufenfreier, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • stufenfreie, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug • Haltestangen und -griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge / Stellflächen • rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen

¹⁶⁸ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

¹⁶⁹ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>).

¹⁷⁰ „stufenfrei“ bedeutet: „geringer Höhenunterschied und Spalt zwischen Fahrzeugboden und Bahn-/ Bussteig“

Benutzergruppe mit eingeschränkter Mobilität ¹⁷¹	Grundanforderung an Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur ¹⁷²
Blinde und sehbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z.B. Möblierung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit • Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)
Gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Hochbetagte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichen Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) • Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit • nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltemöglichkeiten • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten
Kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (Höhen über 0,85 cm vermeiden) • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen in Höhen kleiner 0,85m)

¹⁷¹ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

¹⁷² nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>).



Benutzergruppe mit eingeschränkter Mobilität¹⁷³	Grundanforderung an Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur¹⁷⁴
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Fahrstühlen usw.;; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen¹⁷⁵)
Personen mit geistiger Behinderung	<ul style="list-style-type: none"> • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme)

¹⁷³ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

¹⁷⁴ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>).

¹⁷⁵ Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d.h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

6.1.3 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte der Nahverkehrsplanung im Sinne der Gender Mainstreaming-Strategie

6.1.3.1 Grundsätze

Gender Mainstream bedeutet, bei allen gesellschaftlichen Vorhaben die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern von vornherein und regelmäßig zu berücksichtigen, da es keine geschlechtsneutrale Wirklichkeit gibt.¹⁷⁶

Gender Mainstreaming ist eine Querschnittsaufgabe: Die Gleichstellung der Geschlechter betrifft alle Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern.

Für die Verkehrsplanung bedeutet Gender Mainstreaming, den Blick hin zur geschlechtergerechten Verkehrspolitik zu erweitern und eine systematische Berücksichtigung von *gruppenspezifischen* Interessen zu ermöglichen.

Konkret bedeutet dies, die geschlechterspezifischen Unterschiede hinsichtlich Interessen und Bedürfnisse sowie die Mobilitätsanforderungen entsprechend der jeweiligen Lebenssituationen zu (er)kennen und die daraus resultierenden unterschiedlichen Anforderungen von vornherein zu berücksichtigen. Gemeint sind hierbei nicht unbedingt technisch-funktionale, sondern raumstrukturelle, soziale, kulturelle und demografische Aspekte, mit Relevanz für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes.

Einen wesentlichen Aspekt stellen hierbei die auch heute in weiten Teilen noch verbreiteten familiären Strukturen dar. Im überwiegenden Teil der Familien und Lebenspartnerschaften ist es der Mann, der voll erwerbstätig ist und dessen Aktivitäten und Mobilität darauf ausgerichtet sind. Die Frauen müssen dagegen über den Tag eine Vielfalt von Aufgaben und Wegen miteinander kombinieren, was häufig ein straffes Zeitmanagement erfordert. Hierbei nutzen Frauen seltener das Auto als Männer und häufiger den ÖPNV bzw. das Fahrrad oder sie gehen zu Fuß. Auch im Berufsverkehr haben Frauen oft andere Ansprüche an den ÖPNV als Männer. Viele berufstätige Mütter arbeiten in Teilzeit, im Schichtbetrieb mit häufig ungünstigen Arbeitszeiten, insbesondere auch am Wochenende. Verkehrsplanung und Stadtentwicklung sind momentan häufig noch am „männlichen“ – gleichbedeutend mit ganztags arbeitenden – Berufspendler ausgerichtet, woraus sich nicht nur für Frauen Mobilitätswänge ergeben.

Die Koordinierung von Beruf, Familie, Versorgung und Freizeit erzeugt ein Mobilitätsmuster, das häufig im Nahraum, nicht selten im Stadtquartier, stattfindet. Aber auch ältere Menschen sind vor allem auf gute Angebote im Bereich der Nahmobilität angewiesen, daher sollten in der Nahverkehrsplanung gerade diese Aspekte stärker berücksichtigt werden. Dies stellt eine interdisziplinäre und fachlich übergreifende Aufgabe sowohl für die Verkehrs- und ÖPNV-Planung als auch für die Stadt- und

¹⁷⁶ BMBF-Broschüre: Gender Mainstreaming. Was ist das?



Regionalentwicklung dar. Das Leitbild dieses Gestaltungsansatzes ist die „Stadt der kurzen Wege“.

Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von Handlungsansätzen die Frauen und Männern gleichermaßen zu Gute kommen:

- Stadtteilentwicklung, wohnungsnaher Einzelhandelsstandorte und sonstige Infrastruktur, verbesserte Angebote zur Organisation von Wegeketten und für die Transportmöglichkeit von Kindern und Waren sind gleichermaßen Aspekte auf dem Weg zur Verwirklichung der „Stadt der kurzen Wege“,
- Anordnung und Ausgestaltung von Haltestellen unter Berücksichtigung des Sicherheitsaspektes bzw. der sozialen Kontrolle im öffentlichen Raum,
- Beachten von Handlungsempfehlungen für die Planung und Konzeption gendergerechter Stadt- und Raumstrukturen („Planen mit Betroffenen“),
- Verkehrsvermeidung, Vorrang für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und eine stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs,
- Tarifgestaltung/ speziellen Angebote (z. B. 10-Uhr-Monatsticket -außerhalb des Berufsverkehrs-) und
- Kommunikation von Informationen mit Ausrichtung auf verschiedene Nutzergruppen („Social Marketing“) (z. B. Bedürfnisse von Migranten und Ausländern mit geringen Sprachkenntnissen, ausländischen Gästen ohne oder mit geringen Sprachkenntnissen und auch Bedürfnisse von Analphabetinnen und Analphabeten).

6.1.3.2 Zielsetzungen

Der ÖPNV nimmt eine wichtige Funktion zur Sicherstellung der Mobilität in der Stadt Gelsenkirchen ein und leistet seinen Beitrag zur Verbesserung der Standort- und Lebensqualität. Vor diesem Hintergrund verfolgt die Stadt den Ansatz, einen den qualitativen und quantitativen Anforderungen der Fahrgäste – vor allem unter Beachtung der Interessen und Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen, im Sinne der Gender Mainstreaming Strategie – gerechten ÖPNV vorzuhalten.

Die Grundsätze des Gender Mainstreaming sind somit auch im Nahverkehrsplan wesentliche Grundlage der Definition von Zielsetzungen und Anforderungen sowie der Entwicklung von Maßnahmen. Viele der Qualitätsstandards, die den Gender Aspekt aufnehmen, sind ebenso auch Grundanforderungen an den ÖPNV aus Sicht verschiedener ÖPNV-Nutzerinnen und ÖPNV-Nutzer mit Mobilitätseinschränkung. Zu nennen sind an dieser Stelle u. a.

- sichere Haltestellenzugänge/ Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens an Haltestellen
- Rollstuhl-/ kinderwagengerechte Haltestellenzugänge (stufenfreier Zugang zum Bahnsteig/ zum Bussteig/ zur Fahrbahnkante) und komfortable Haltestellenausstattung (Witterungsschutz, breite Warteflächen)

- stufenfreier Einstieg ins Fahrzeug
- elektronische Fahrplanauskunft
- Liniennetzpläne mit Angaben zur Barrierefreiheit, Höhendifferenz etc.

Diese Faktoren sind im NVP der Stadt Gelsenkirchen als Qualitätsanforderungen hinterlegt und aus Sicht der Stadt als zwingend umzusetzende Ausstattungsstandards festgesetzt.

Darüber hinaus sind im NVP nach Möglichkeit Maßnahmen zu berücksichtigen, die den Planungsansatz der „Stadt der kurzen Wege“ unterstützen und zur Stärkung der Nahmobilität in den einzelnen Stadtteilen beitragen.



6.2 Strategische Entwicklung der Systeme, Netze und Produkte

6.2.1 Vorgaben SPNV-Angebot

Aus Sicht der Stadt Gelsenkirchen wird das heutige auf das Stadtgebiet ausgerichtete SPNV-Angebot als Angebot auch für die kommenden Jahre zugrunde gelegt.

Aufgrund der vom Bund vorgenommenen Kürzungen der für den SPNV bestimmten Regionalisierungsmittel ist die bereits in der Vergangenheit angespannte Situation bei der Finanzierung von SPNV-Leistungen im VRR jedoch noch deutlich verschärft worden.

Aus diesem Grund ist der VRR, als Aufgabenträger für den SPNV, dazu angehalten, nachhaltige Konzepte zu entwickeln, um das entstandene Defizit so weit möglich zu kompensieren. Diese Entwicklungen waren u. a. Anlass für den VRR den VRR-Nahverkehrsplan fortzuschreiben, um auf die geänderten Rahmenbedingungen zu reagieren.

Durch die angespannte finanzielle Situation besteht grundsätzlich keine Möglichkeit das heutige Leistungsangebot auszuweiten. Es wird vielmehr darum gehen, das Regelleistungsangebot aufrecht zu erhalten und im Rahmen der Möglichkeiten punktuell zu optimieren.

Unter angebotsplanerischen Gesichtspunkten hält der VRR eine quantitative Verbesserung auf dem Abschnitt Gelsenkirchen – Essen-Altenessen – Oberhausen – Duisburg (S2/ RE 3) für sinnvoll, die Finanzierung einer solchen zusätzlichen Leistung ist derzeit jedoch nicht gesichert.¹⁷⁷

Als Teilbaustein einer kurzfristig realisierbaren Übergangslösung auf dem Weg zum RRX (Rhein-Ruhr-Express) erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 der Tausch der westlichen Linienenden des RE11 nach Mönchengladbach und des RE2 nach Düsseldorf. Hierdurch ergeben sich auf den Abschnitten Düsseldorf – Essen und Essen – Dortmund je drei stündliche Verbindungen.

Als eine Maßnahme zur Kostenreduzierung wurde die Modifizierung des gesamten S-Bahn-Systems in den Verkehrsverbänden VRR und VRS (mittelfristig Umstellung auf ein 15/30/60-Minuten-Taktschema) umfassend geprüft. Aufgrund entstehender Mehrleistungen im VRS wird dieser Ansatz zwar zunächst nicht weiterverfolgt, der VRR behält sich jedoch vor, die Untersuchungen zum 15'/30'-Takt im Zuge der weiteren Entwicklung des SPNV und seiner Finanzierung wieder aufzunehmen.¹⁷⁸

¹⁷⁷ Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR) – VRR-Nahverkehrsplan 2009 (Gelsenkirchen 2009).

¹⁷⁸ ebenda

6.2.2 Straßenbahn-System

Grundsätzlich wird im Nahverkehrsplan der Stadt Gelsenkirchen kein weiterer Netzausbau vorgesehen, der Schwerpunkt der Weiterentwicklung des Straßenbahn-Systems liegt auf der Ertüchtigung des Systems. Einen Schwerpunkt bildet hierbei die umfassende Umgestaltung der von der Straßenbahn-Linie 301 befahrenen Horster Straße unter Berücksichtigung der Ansprüche von Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrerinnen und Radfahrern, ÖPNV und MIV. Für die Straßenbahntrasse beinhaltet das Konzept umfangreiche Planungen zum niederflurgerechten Ausbau der Haltestellen, zur Verbesserung von Sicherheit und Aufenthaltsqualität, Beschleunigung etc.

Des Weiteren betrachtet die Stadt Gelsenkirchen den mittel- bis langfristigen niederflurgerechten Ausbau und infolge dessen den Einsatz von Niederflur-Fahrzeugen auf der als „Kulturlinie“ vermarkteten Straßenbahn-Linie 107 bis Gelsenkirchen Hauptbahnhof (Nordstrecke) als erforderliche Maßnahme. Die Umsetzung dieses strategischen Ansatzes obliegt der Planungshoheit der Stadt Essen bzw. der EVAG. „Schlüsselstelle“ ist hier die sogenannte „Südstrecke“ in Essen, deren derzeitiger Ausbaustandard den Einsatz von Niederflur-Straßenbahnen nicht ermöglicht. Gemäß Ratsbeschluss vom 12.10.2010 soll zum Jahr 2013 ein neues Straßenbahnbetriebskonzept in Essen umgesetzt werden, welches die Realisierung einer niederflurigen Linie 107 von Essen Hbf. nach GE Hbf. vorsieht.

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung wurde außerdem die verkehrliche und ökonomische Sinnhaftigkeit einer Taktverdichtung auf der Linie 107 im Stadtgebiet Gelsenkirchen geprüft, da der derzeit angebotene 20-Minuten-Takt im Vergleich zu anderen Straßenbahn-Linien in Städten ähnlicher Größenordnung ein vergleichsweise geringes Bedienungsangebot darstellt. Nach Prüfung der Rahmenbedingungen gesteht die Stadt Gelsenkirchen aus heutiger Sicht einer solchen Angebotsverdichtung und Leistungsausweitung eine sehr geringe Priorität zu. Die Querschnittbelastung übersteigt in weiten Teilen auf Gelsenkirchener Stadtgebiet (Feldmark) 1.000 Fahrgäste pro Tag nicht, lediglich im innenstadtnahen Bereich, ab der Haltestelle Hans-Böckler-Allee, steigt die Zahl der Fahrgäste auf bis zu 1.800 Fahrgästen pro Tag im Querschnitt an. Der derzeitige 20-Minuten-Takt wird als angemessen eingeschätzt, da die Linie auf Gelsenkirchener Stadtgebiet eine vergleichsweise geringe Erschließungswirkung hat und somit im Kontext mit der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung im Stadtteil Feldmark kaum Fahrgastzuwächse durch einen 10-Minuten-Takt zu erwarten sind.

Im Nahverkehrsplan der Stadt Essen ist unter Punkt 4.3.5.3 „Stadtgrenzenüberschreitende Linien“ der folgenden Planungsansatz mit Relevanz für die Stadt Gelsenkirchen hinterlegt:

Verlängerung Straßenbahn-Linie 107:

Aus Richtung Essen kommend endet jeder zweite Kurs der Linie 107 an der Haltestelle „Hanielstraße Schleife“. In Absprache mit dem Nachbar-Aufgabenträger soll im Rahmen der anstehenden Fortschreibung des NVP für die Stadt Gelsenkirchen die Weiterführung der entsprechenden Fahrten der Linie bis Gelsenkirchen Trabrennbahn geprüft werde (Umrüstung der Weiche). In der Verbesserung der



Anbindung der publikumsintensiven Einrichtungen werden zusätzliche Potenziale für den ÖPNV aus Richtung Essen gesehen.

Aus Sicht der Stadt Gelsenkirchen werden die Vorteile einer solchen Angebotsausweitung für Fahrgäste aus Gelsenkirchen gering eingeschätzt. Entsprechend der oben dargestellten Argumentation sieht die Stadt somit auch eine solche Angebotsausweitung mit geringer Priorität.

6.2.3 Busverkehrssystem

Eine generelle, flächenhafte Überplanung des heutigen Angebotes im Busverkehr ist aufgrund der erfolgreich umgesetzten Busnetzoptimierung im Jahr 2006 nicht vorgesehen. Vielmehr werden punktuell Lösungsvorschläge zur Optimierung des ÖPNV in einzelnen Teilbereichen sowie zur Flankierung der in Gelsenkirchen geplanten bzw. teilumgesetzten Stadtentwicklungsprojekte aufgezeigt.

Unter dem Gesichtspunkt der „Produktphilosophie“ ist die Umprofilierung heutiger CE-Linien bzw. Linien ohne Produkt zu SB-Linien ein weiterer Schritt hin zur Produktvereinheitlichung im VRR. In diesem Zusammenhang ist auch die Umwandlung heutiger SB-Linien zu „prädikatfreien“ Linien zu verstehen.

Ein weiterer Themenkomplex im Entwicklungskonzept ist die Prüfung einer sowohl zeitlichen als auch räumlichen Ausdehnung des Nachtnetzes in Gelsenkirchen. Ebenso wie die Angebotsausweitung auf der Straßenbahn-Linie 107 ist auch die räumliche Ausdehnung des NachtNetzes zwischen Essen und Gelsenkirchen als Prüfauftrag im NVP der Stadt Essen hinterlegt. Die Stadt Essen verfolgt eine Verlängerung der Linien NE 1 und NE 2 in Richtung Gelsenkirchen und sieht hier eine Chance zur weiteren Steigerung der Akzeptanz des Angebotes bei den Fahrgästen. Aus Sicht der Stadt Gelsenkirchen werden beide Optionen mit geringer Priorität eingeordnet, da vor dem Hintergrund der eingeschränkten Finanzmittel Maßnahmen im Tagesverkehr in anderen Stadtbereichen einen größeren Nutzen im Gesamtsystem versprechen. Demgegenüber befürwortet die Stadt eine zeitliche Ausweitung der Betriebszeiten für die aus Richtung Bochum kommenden NE-Linien, da bei Umsetzung einer solchen Maßnahme das Bedienungsangebot eindeutig an die Belange der Nutzerinnen und Nutzer (hier: der „Nachtschwärmer“) angepasst wird.

Die für die stadtgrenzüberschreitenden Linien dargestellten Überlegungen stellen Ansätze aus Sicht der Stadt Gelsenkirchen dar, die mit den Aufgabenträgern der betroffenen Nachbarstädte und -kreise hinsichtlich der konkreten Angebotsgestaltung und zu Klärung der Finanzierung im Einzelnen abzustimmen und zu koordinieren sind (z. B. Relation Buer – Resse – Herten – Recklinghausen, Buer – Hassel – Herten, Buer – Scholven – Gladbeck).

Generell soll die Attraktivität des Busverkehrs neben der Angebots- und Liniennetzgestaltung durch Qualitätsverbesserungen bei der Haltestelleninfrastruktur, durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit und weitere Beschleunigungsmaßnahmen sowie durch Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit stetig erhöht werden.

6.3 Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV

6.3.1 Grundsätze

Die Angebotsstruktur im ÖPNV der Stadt Gelsenkirchen ist – insbesondere durch die kontinuierliche Weiterentwicklung in den letzten Jahren – überwiegend als gut zu bezeichnen. Zur Behebung bestehender Schwachstellen sowie unter Berücksichtigung der sich verändernden Rahmenbedingungen ist der ÖPNV sukzessive weiterzuentwickeln.

Aufbauend auf den vorhandenen Strukturen und den im Leitbild definierten Anforderungen soll im Rahmen des Entwicklungskonzeptes durch modifizierte, punktuell wirkende Handlungsstrategien der heutige Marktanteil des ÖPNV mindestens stabilisiert werden. Zudem sollen durch eine attraktive Angebotsgestaltung und zielgerichtete Vermarktung bestehende Fahrgäste gehalten und neue Kundinnen und Kunden hinzugewonnen werden, um so den prognostizierten Nachfragerückgängen aufgrund des strukturellen Wandels entgegenzuwirken.

Ein Schwerpunkt der Weiterentwicklung des ÖPNV ist die zielgerichtete Ausrichtung auf die maßgeblichen Projekte der Stadtentwicklung (z. B. Stadtquartier „Graf Bismarck“, Consol, Stadtquartier „Schloss Horst“).

Im Zusammenhang mit der konkreten Ausgestaltung der Bedienungsangebote im Zeitraum 2011 – 2016 wird außerdem eine gezielte Stärkung und ein Ausbau des ÖPNV auf den Relationen und in den Räumen, auf denen zusätzliche Kundenpotenziale zu erwarten sind, verfolgt (z.B. Bismarck, Scholven etc.).

Darüber hinaus wird in Gelsenkirchen der Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. der entsprechenden Anlagen eine sehr hohe Bedeutung beigemessen.

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

- der Analyse der Raumstruktur und des aktuellen ÖPNV-Angebots,
- der Ergebnisse der Schwachstellenanalyse,
- der verkehrspolitischen Zielvorgaben für die Nahverkehrsplanung (vgl. Kapitel 6.1.1) und
- der Planungsvorgaben im Bereich der Stadtentwicklung.

Im Rahmen der Weiterentwicklung soll

- das etablierte Grundnetz fortgeschrieben 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 eine Steigerung der Attraktivität des Bedienungsangebotes angestrebt werden,

- das ÖPNV-Bedienungsangebot in Ausrichtung auf die sich voraussichtlich weiter flexibilisierende Verkehrsnachfrage im Einkaufs- und Freizeitverkehr gestärkt werden und
- ein verstärktes Umdenken im Hinblick auf die sich ändernden Rahmenbedingungen insgesamt, wie z. B. Demografie, ansteigende Bedeutung des Marktsegmentes „Einkaufs- und Freizeitverkehr“, höhere Pkw-Verfügbarkeit, etc., stattfinden, um so die sich zunehmend ändernden Belange der Nutzerinnen und Nutzer zu erkennen und die vorhandenen ÖV-Qualitäten entsprechend marktorientiert weiterentwickeln zu können.

6.3.2 Strukturierung der Handlungsfelder

Die nachfolgend im Entwicklungskonzept dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Gelsenkirchen sind hinsichtlich ihres strategischen Ansatzes in vier Haupt-Handlungsfelder differenziert:

- Handlungsfeld I „Verbesserung Netz und Angebot“
- Handlungsfeld II „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur“
- Handlungsfeld III „Sicherheit und Service“
- Handlungsfeld IV „Technischer Umweltschutz“

In den Handlungsfeldern und Teilhandlungsfeldern werden neben konkreten **Maßnahmen** zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes außerdem Prüfaufträge und Planungsprojekte zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert.

Prüfaufträge beinhalten i. d. R. Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Nahverkehrsplans bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen können zeitnah durchgeführt werden, so dass diese Prüfaufträge – bei einer positiven Bewertung – innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt werden können.

In **Planungsprojekte** werden diejenigen Planungsansätze zusammengefasst, bei deren Umsetzung neben detaillierten Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen noch weitere Abhängigkeiten zu beachten sind (z. B. Notwendigkeit aufwändigerer Nachfrageuntersuchungen wie detaillierte Quelle-Ziel-Betrachtungen, etc.). Die Dauer der notwendigen Untersuchungen kann mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

6.3.3 Handlungsfeld I „Verbesserung Netz und Angebot“

Die Maßnahmen im Handlungsfeld I „Verbesserung Netz und Angebot“ werden in fünf Teilhandlungsfelder differenziert:

- Handlungsfeld I.1 „Ganzheitliche Neuordnung von Teilnetzen“
- Handlungsfeld I.2 „Neuordnung/ Einrichtung von Einzelverbindungen“
- Handlungsfeld I.3 „Angebotsmodifikationen“

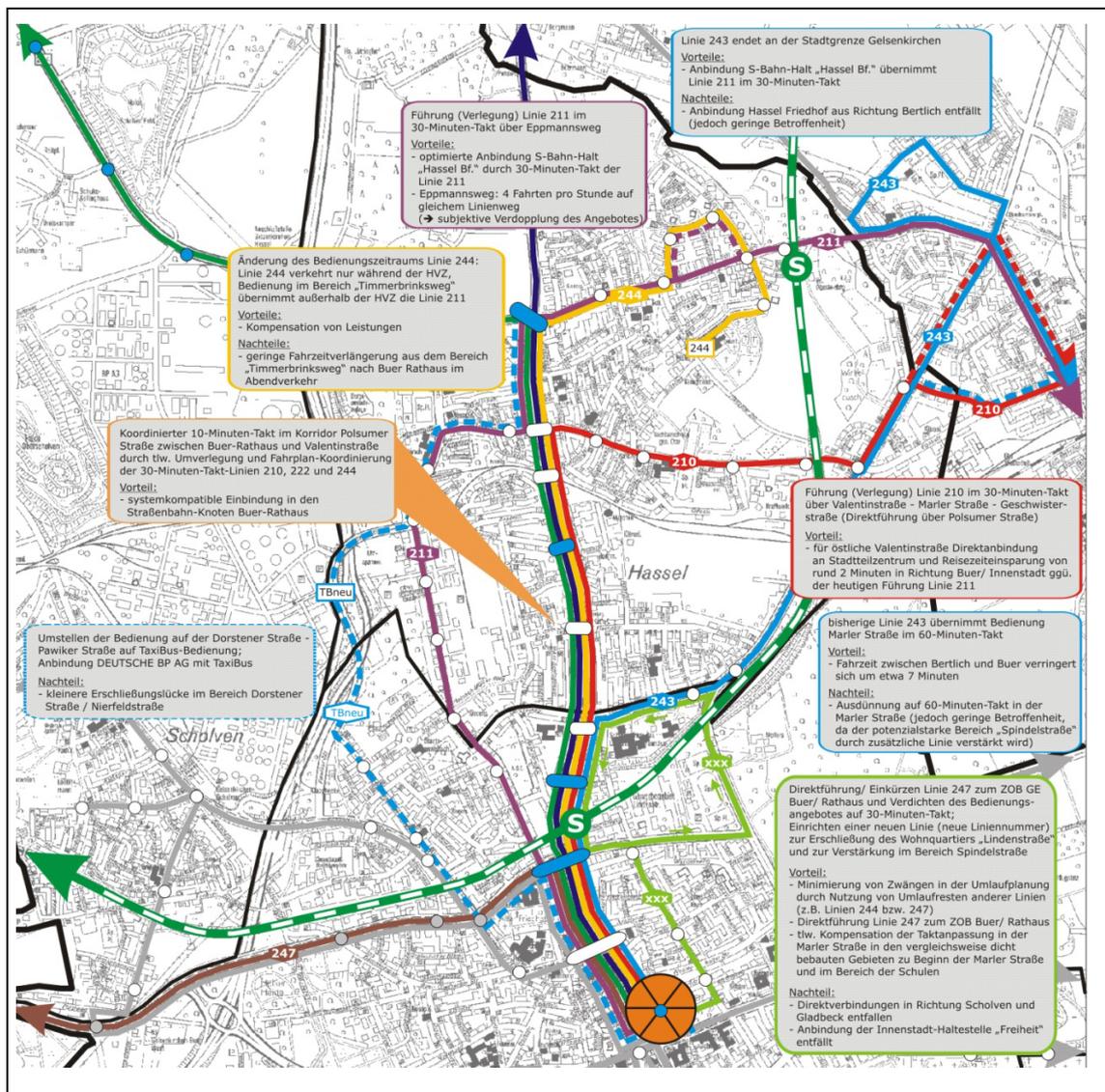
- Handlungsfeld I.4 „Verbesserung der Anbindung von Einzelzielen“
- Handlungsfeld I.5 „Anbindung/ Erschließung der Stadtentwicklungsflächen“

Einzelmaßnahmen sind tlw. mehreren Handlungsfeldern zuzuordnen (z. B. Anbindung des neuen Stadtquartiers „Graf Bismarck“, Handlungsfelder I.1 und I.5).

6.3.3.1 Teilhandlungsfeld I.1 „Ganzheitliche Neuordnung von Teilnetzen“

I.1.1 (Prüfauftrag)	Neuordnung im Bereich Hassel
--------------------------------	-------------------------------------

<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Modifizierung des Linien- und Bedienungskonzeptes im Bereich Hassel • Koordinierter 10-Minuten-Takt im Korridor Polsumer Straße
-------------------------	--



<p><i>Bedienung und Linienführung</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 210 (neu Linie 212): <ul style="list-style-type: none"> ○ Führung (Verlegung) der Linie 210 im 30-Minuten-Takt über Valentinstraße – Geschwisterstraße (direkte Linienführung über Polsumer Straße) • Linie 211: <ul style="list-style-type: none"> ○ Führung (Verlegung) der Linie 211 im 30-Minuten-Takt über Eppmannsweg – Wallstraße – Bahnhofstraße – Hertener Straße ○ montags bis samstags in der SVZ und sonntags ganztags zusätzlich Führung über (H) Timmerbrinksweg • Linie 243: <ul style="list-style-type: none"> ○ Linie 243 übernimmt die Bedienung Marler Straße im 60-Minuten-Takt ○ Einführung einer TaxiBus-Linie GE-Buer Rathaus – VEBA OEL AG – Eppmannsweg zur Anbindung der Deutsche BP AG • Linie 244: <ul style="list-style-type: none"> ○ Auflassen der Bedienung im Abschnitt Buer – Hassel Friedhof montags bis samstags in der SVZ und sonntags ganztags (Übernahme Bedienung Timmerbrinksweg durch Linie 211) • Linie 247: <ul style="list-style-type: none"> ○ Direktführung/ Einkürzen der Linie bis Buer, Rathaus und Verdichtung des Bedienungsangebotes auf 30-Minuten-Takt ○ Einrichten einer neuen Linie (neue Liniennummer) zur Erschließung des Wohnquartiers „Lindenstraße“ mit Führung ab GE-Buer Rathaus über Lindenstraße – Nordring – Ostring – Marler Straße – Polsumer Straße – Nordring – Lindenstraße GE-Buer Rathaus zur Verdichtung des Angebotes auf der Marler Straße <i>(betriebliche Maßnahme zum Minimieren von Zwängen in der Umlaufplanung, da autarke Linie flexibel mit Umlaufresten anderer Linien gefahren werden kann)</i> • 10-Minuten-Takt im Korridor Polsumer Straße: <ul style="list-style-type: none"> ○ Die Linien 210, 222 und 244 bilden entlang der Polsumer Straße im Abschnitt Valentinstraße und GE Buer einen koordinierten 10-Minuten-Takt (durch Umverlegung der 30-Minuten-Takt-Linien und Fahrplan-Koordinierung)
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit</i></p>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung im Korridor Polsumer Straße zwischen Buer Rathaus und Valentinstraße durch konsequenten 10-Minuten-Takt (ca. 12.000 EW im 300m-Einzugsbereich; ca. 16.500 EW im 500m-Einzugsbereich; Haupt- und Nebenwohnsitz) <ul style="list-style-type: none"> ○ systemkompatible Einbindung in den Straßenbahn-Knoten Buer Rathaus • optimierte Anbindung S-Bahn-Halt „Hassel Bf.“ durch 30-Minuten-Takt der Linie 211 • Bedienung Eppmannsweg mit 4 Fahrten pro Stunde auf dem gleichen Linienweg (➔ subjektive Verdopplung des Angebotes)

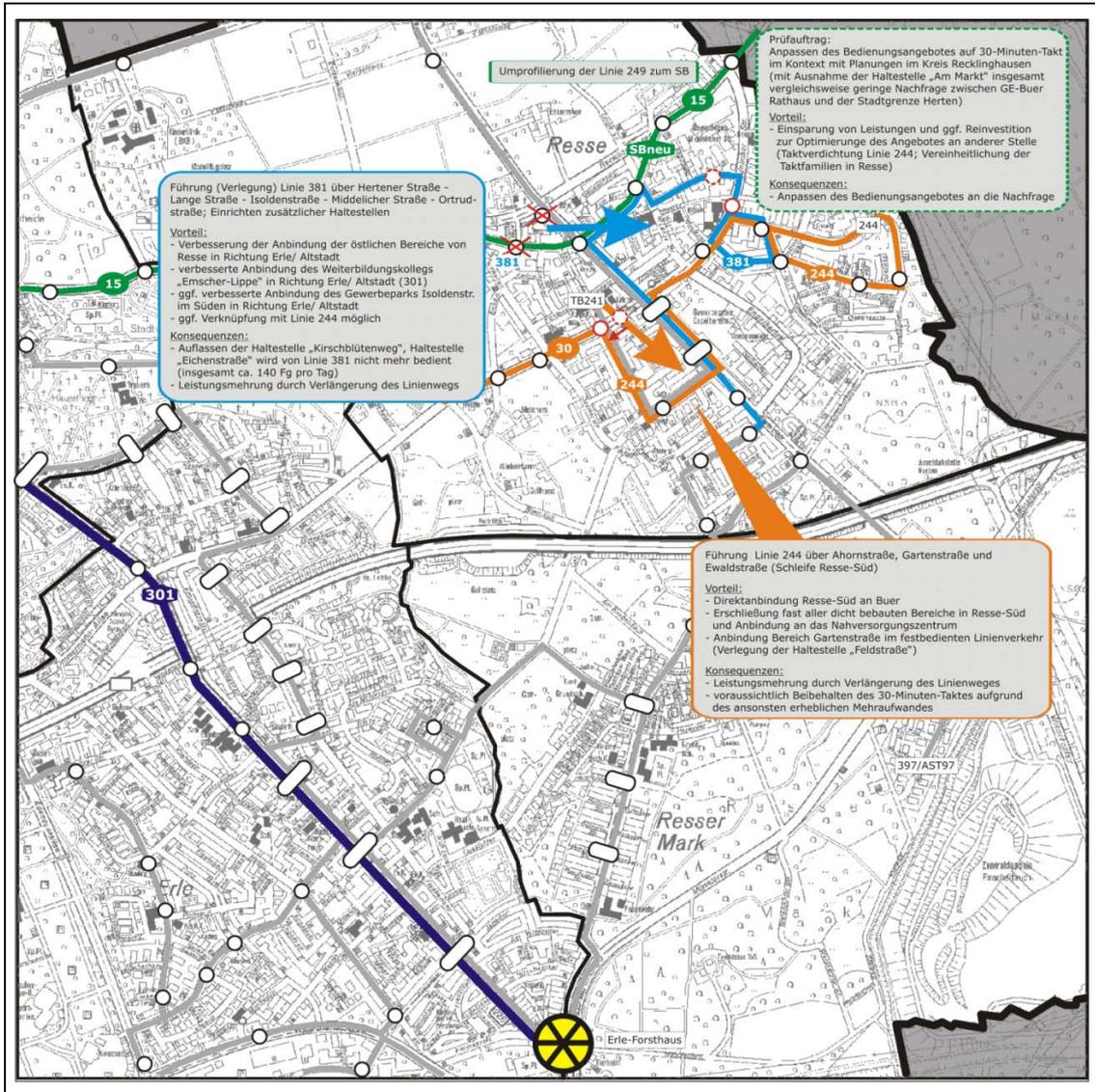
	<ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet östliche Valentinstraße und Entwicklungsgebiet „Kraftwerk Westerholt“ mit Direktanbindung an das Stadtteilzentrum und Fahrzeitreduzierung von rund 2 Minuten in Richtung Buer/ Innenstadt ggü. der heutigen Führung (Linie 211) (Verbesserung für ca. 380 Fahrgäste pro Tag) • die Fahrzeit zwischen Bertlich und Buer verringert sich um rund 7 Minuten (Verbesserung für ca. 430 Fahrgäste pro Tag)
	<p><u>Konsequenz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausdünnen der Bedienung in der Marler Straße auf 60-Minuten-Takt (Betroffenheit: ca. 180 Fahrgäste pro Tag); ggf. Kompensation im Bereich Spindelstraße durch Verlängerung der Linie zur Erschließung des Wohnquartiers „Lindenstraße“ • kleinere Erschließungslücke im Bereich Dorstener Straße/ Nierfeldstraße (Betroffenheit: ca. 90 Fahrgäste pro Tag) • umsteigefreie Direktverbindungen aus dem Wohngebiet „Lindenstraße“ in Richtung Buer-West und Gladbeck entfallen (geringe Betroffenheit)
<p><i>Fazit</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • hohe Zielerfüllung durch Schaffung des 10-Minuten-Takt-Korridors in Hassel



I.1.2 (Maßnahme) Neuordnung des Stadtteilnetzes im Bereich Resse

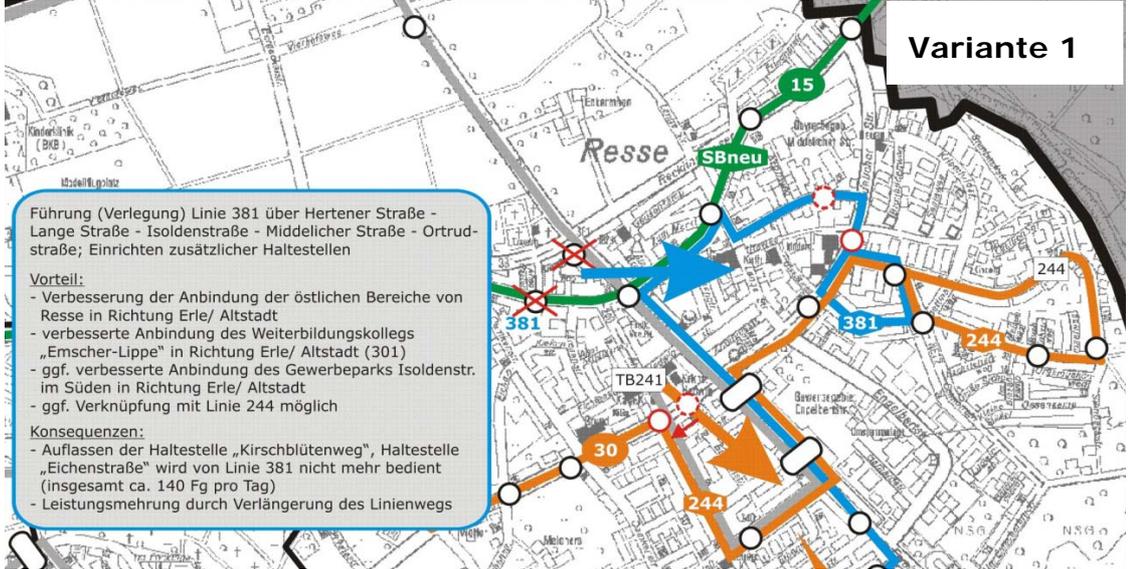
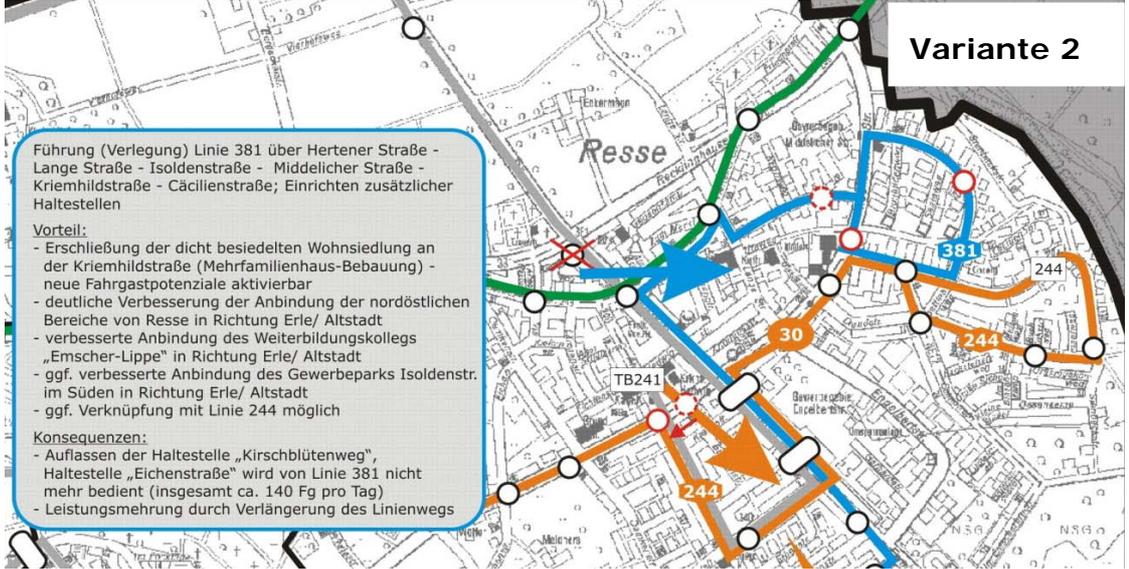
Kurzbeschreibung

- Modifizierung des Linien- und Bedienungskonzeptes im Bereich Resse
- Optimierung der Erschließung in Resse
- Umprofilieren der Linie 249 (GE-Buer Rathaus – Resse – Hertens Mitte – RE Hbf.) zum SB



Bedienung und Linienführung

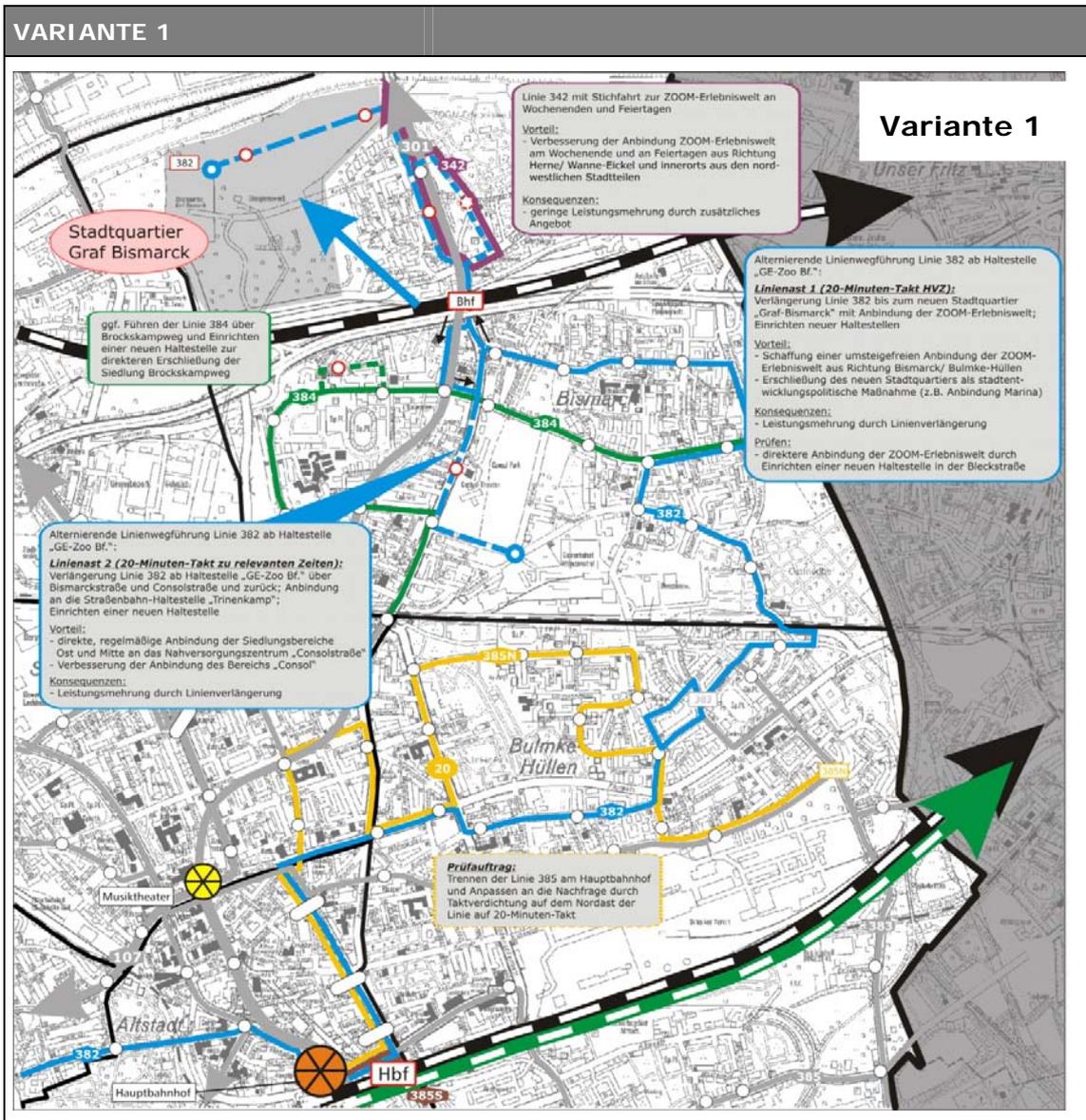
- Linie 249:
 - Umprofilieren der Linie zum SB
- Linie 244:
 - Linienweg: Führung Linie 244 ab Cäcilienhof auf dem heutigen Linienweg bis Middelicher Str./ Ewaldstr., dann weiter bis Gartenstraße; Bedienung der Haltestelle „Gartenstraße“, weiter über Ahornstraße bis Kreuzung Middelicher Straße; ab hier weiter auf dem heutigen

	Linienweg (Schleife Resse-Süd)
<p data-bbox="304 591 759 651">Führung (Verlegung) Linie 381 über Hertener Straße - Lange Straße - Isoldenstraße - Middelicher Straße - Ortrudstraße; Einrichten zusätzlicher Haltestellen</p> <p data-bbox="304 658 759 808">Vorteil: - Verbesserung der Anbindung der östlichen Bereiche von Resse in Richtung Erle/ Altstadt - verbesserte Anbindung des Weiterbildungskollegs „Emscher-Lippe“ in Richtung Erle/ Altstadt (301) - ggf. verbesserte Anbindung des Gewerbeturms Isoldenstr. im Süden in Richtung Erle/ Altstadt - ggf. Verknüpfung mit Linie 244 möglich</p> <p data-bbox="304 815 759 909">Konsequenzen: - Auflassen der Haltestelle „Kirschblütenweg“, Haltestelle „Eichenstraße“ wird von Linie 381 nicht mehr bedient (insgesamt ca. 140 Fg pro Tag) - Leistungsmehrung durch Verlängerung des Linienwegs</p>	<p data-bbox="660 210 1046 237">Linienweg (Schleife Resse-Süd)</p> <ul data-bbox="564 259 1401 367" style="list-style-type: none"> • Linie 381 (2 Varianten): • <i>Variante 1 („kleine Lösung“; voraussichtlich ohne Fahrzeugmehrbedarf zu realisieren):</i>  <p data-bbox="1182 421 1358 454">Variante 1</p>
	<ul data-bbox="620 987 1401 1413" style="list-style-type: none"> - <u>Linienweg:</u> Führung Linie 381 über Ewaldstraße bis Kreuzung Hertener Straße wie im Bestand; hier rechts abbiegen in Hertener Straße bis Haltestelle „Lange Straße“. Ab hier weiter über Lange Straße – Isoldenstraße – Middelicher Straße, dann mit einer kleinen Wendeschleife über Ortrudstraße und Cäcilienstraße - Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle zur verbesserten Anbindung des GE Isoldenstraße im Süden aus Richtung Erle/ Altstadt ○ <i>Variante 2 („große Lösung“; vorbehaltlich der Ergebnisse der Fahrzeitenmessung im Rahmen der Busbeschleunigung der Linie 381):</i>
<p data-bbox="304 1581 759 1655">Führung (Verlegung) Linie 381 über Hertener Straße - Lange Straße - Isoldenstraße - Middelicher Straße - Kriemhildstraße - Cäcilienstraße; Einrichten zusätzlicher Haltestellen</p> <p data-bbox="304 1662 759 1861">Vorteil: - Erschließung der dicht besiedelten Wohnsiedlung an der Kriemhildstraße (Mehrfamilienhaus-Bebauung) - neue Fahrgastpotenziale aktivierbar - deutliche Verbesserung der Anbindung der nordöstlichen Bereiche von Resse in Richtung Erle/ Altstadt - verbesserte Anbindung des Weiterbildungskollegs „Emscher-Lippe“ in Richtung Erle/ Altstadt - ggf. verbesserte Anbindung des Gewerbeturms Isoldenstr. im Süden in Richtung Erle/ Altstadt - ggf. Verknüpfung mit Linie 244 möglich</p> <p data-bbox="304 1868 759 1962">Konsequenzen: - Auflassen der Haltestelle „Kirschblütenweg“, Haltestelle „Eichenstraße“ wird von Linie 381 nicht mehr bedient (insgesamt ca. 140 Fg pro Tag) - Leistungsmehrung durch Verlängerung des Linienwegs</p>	 <p data-bbox="1182 1473 1358 1507">Variante 2</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Linienweg:</u> Führung Linie 381 über Ewaldstraße bis Kreuzung Hertener Straße wie im Bestand; hier rechts abbiegen in Hertener Straße bis Haltestelle „Lange Straße“; ab hier weiter über Lange Straße – Isoldenstraße – Middelicher Straße und abschließender Wendeschleife über Kriemhildstraße und Cäcilienstraße - Einrichten einer neuen Haltestelle in der Kriemhildstraße (Mehrfamilienhaus-Bebauung) sowie einer Haltestelle auf der Middelicher Straße; ggf. zusätzliche Haltestelle im Bereich GE, Isoldenstraße
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit</i></p>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Direktanbindung Resse-Süd an Buer • Erschließung der dicht bebauten Bereiche in Resse-Süd (südliche Ahornstraße/ Oststraße) und Anbindung an das Nahversorgungszentrum (Verlegung der Haltestelle „Feldstraße“) • verbesserte Anbindung des Weiterbildungskollegs „Emscher-Lippe“ in Richtung Erle/ Altstadt • verbesserte Anbindung der nordöstlichen bzw. östlichen Bereiche von Resse in Richtung Erle/ Altstadt • in Abhängigkeit der Umsetzungsvariante ggf. Verknüpfung mit Linie 244 möglich (siehe Detailkarten) • in Abhängigkeit der Umsetzungsvariante Erschließung der dicht besiedelten Wohnsiedlung an der Kriemhildstraße (Mehrfamilienhausbebauung) (Variante 2) • Leistungsverlagerung zugunsten nachfragestärkerer Verbindungen <p><u>Konsequenz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Auflassen der Haltestelle „Kirschblütenweg“; Haltestelle „Eichenstraße“ wird von der Linie 381 nicht mehr bedient (Betroffenheit: insgesamt ca. 140 Fahrgäste pro Tag) • insgesamt Leistungsmehrung durch Ausdehnung des Angebotes
<p><i>Sonstige Anmerkungen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bestimmen der Vorzugsvariante in Abhängigkeit der Ergebnisse zur Fahrzeitmessungen Linie 381 der BOGESTRA
<p><i>Fazit</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierung des Angebotes in Siedlungsschwerpunkten durch Einsparung von Leistungen an anderer Stelle; voraussichtlich zusätzlicher Aufwand erforderlich • Stärkung des ÖPNV-Systems in Resse für die Nutzbarkeit in der Nahmobilität, verbesserte Anbindung in Richtung Buer

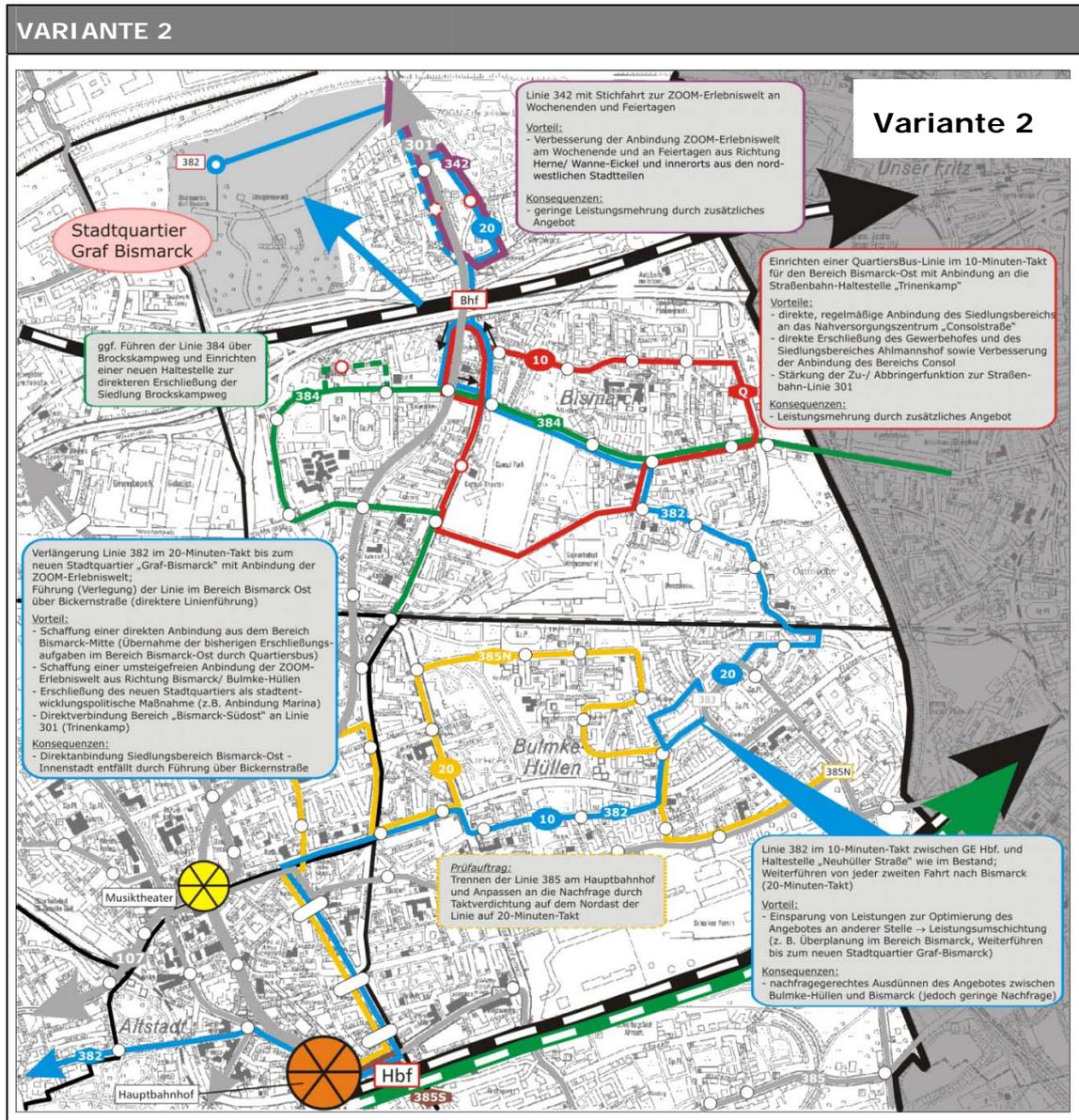
I. 1.3 (Prüfauftrag)	Entwicklung eines Stadtteilkonzeptes für den Bereich Bismarck - Bulmke-Hüllen
---------------------------------	--

- | | |
|-------------------------|--|
| <i>Kurzbeschreibung</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Modifizierung des Linien- und Bedienungskonzeptes im Bereich Bismarck/ Bulmke-Hüllen • Erschließung des neuen Stadtquartiers „Graf Bismarck“ (Einzelmaßnahme I.5.1) • Verbesserung der Anbindung des Bereichs „Consol“ (Einzelmaßnahme I.5.2) • Verbesserung der Anbindung der ZOOM-Erlebniswelt (Einzelmaßnahme I.4.1) |
|-------------------------|--|



- | | |
|------------------------------------|---|
| <i>Bedienung und Linienführung</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Variante 1 • Linie 382:
Führung der Linie 382 im 10-Minuten-Takt zu den relevanten Zeiten zwischen GE Hbf. und Haltestelle „GE-Zoo Bf.“ wie im |
|------------------------------------|---|

	<p>Bestand; ab hier Verlängerung der Linie mit alternierender Lini- enwegführung bis zum neuen Stadtquartier „Graf Bismarck“ bzw. zur Consolstraße (Einkaufszentrum)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Linienast 1 (20-Minuten-Takt zu den relevanten Zeiten): Verlängerung Linie 382 bis zum neuen Stadtquartier „Graf Bismarck“ mit Anbindung der Straßenbahnhaltestelle „Trinenkamp“ und Anbindung der ZOOM-Erlebniswelt; Einrichten neuer Haltestellen ○ Linienast 2 (20-Minuten-Takt zu den relevanten Zeiten): Verlängerung Linie 382 über Bismarckstraße und Consolstraße und zurück; Anbindung an die Straßenbahnhaltestellen „Trinenkamp“; Einrichten einer neuen Haltestelle in Höhe des Consol-Theaters und des Nahversorgungszentrums „Consolstraße“ <ul style="list-style-type: none"> • Linie 384: <ul style="list-style-type: none"> ○ ggf. Führen der Linie 384 über Brockskampweg und Einrichten einer neuen Haltestelle zur direkteren Erschließung der Siedlung Brockskampweg (Mehrfamilienhausbebauung) • Linie 385: <ul style="list-style-type: none"> ○ Trennen der Linie 385 am Hauptbahnhof und Anpassen an die Nachfrage durch Taktverdichtung auf dem Nordast (Hauptbahnhof – Konradstraße) der Linie auf 20-Minuten- Takt • Linie 342: <ul style="list-style-type: none"> ○ Stichfahrt zur ZOOM-Erlebniswelt an Wochenenden und Feiertagen
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit</i></p>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • direkte, regelmäßige Anbindung der Siedlungsbereiche Ost und Mitte in Bismarck an das Nahversorgungszentrum „Consolstra- ße“ • Schaffung einer umsteigefreien Anbindung der ZOOM- Erlebniswelt aus Richtung Bismarck/ Bulmke-Hüllen sowie am Wochenende auch aus Richtung Herne/ Wanne-Eickel (Stich- fahrt L. 342) • Erschließung des neuen Stadtquartiers als stadtentwicklungspo- litische Maßnahme (z. B. Anbindung Marina) • Verbesserung der Anbindung des Bereichs „Consol“ <p><u>Konsequenz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Leistungsmehrung durch zusätzliches Angebot



Bedienung und Linienführung

- Variante 2
- Einrichten einer QuartiersBus-Linie im 10-Minuten-Takt für den Bereich Bismarck-Ost mit Anbindung an die Straßenbahn-Haltestelle „Trinenkamp“:
 - Linienweg: Anbinden an die Straßenbahnhaltestelle „Trinenkamp“, zwischen Trinenkamp und Magdalenenstraße wie Linie 382 im Bestand, weiter über Ahlmannshof und Consolstraße bis Höhe Bismarckstraße; anschließend rechts auf Bismarckstraße und Anbinden an Haltestelle „Trinenkamp“.
 - Einrichten einer Haltestelle in Höhe des Consol-Theaters und des Nahversorgungszentrums „Consolstraße“
- Linie 382:
 - Führung der Linie 382 im 10-Minuten-Takt zwischen GE Hbf. und Haltestelle „Neuhüller Straße“ wie im Bestand; Weiterführen von jeder zweiten Fahrt nach Bismarck (20-

	<p>Minuten-Takt).</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Führung (Verlegung) der Linie im Bereich Bismarck-Ost über Bickernstraße (direkte Linienführung in Richtung „Trinenkamp“) ○ Verlängerung der Linie über Haltestelle Trinenkamp hinaus bis zum neuen Stadtquartier „Graf-Bismarck“ mit Anbindung der ZOOM-Erlebniswelt (neue Verbindung Bismarck – ZOOM) <ul style="list-style-type: none"> • Linie 384: <ul style="list-style-type: none"> ○ ggf. Führen der Linie 384 über Brockskampweg und Einrichten einer neuen Haltestelle zur direkteren Erschließung der Siedlung Brockskampweg • Linie 385: <ul style="list-style-type: none"> ○ Trennen der Linie 385 am Hauptbahnhof und Anpassen an die Nachfrage durch Taktverdichtung auf dem Nordast (Hauptbahnhof – Konradstraße) der Linie auf 20-Minuten-Takt • Linie 342: <ul style="list-style-type: none"> ○ Stichfahrt zur ZOOM-Erlebniswelt an Wochenenden und Feiertagen
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit</i></p>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • direkte, regelmäßige Anbindung der Siedlungsbereiche Ost und Mitte in Bismarck an das Nahversorgungszentrum „Consolstraße“ (im Vergleich zur Variante 1 kürzere Fahrtstrecken und direktere Anbindung) • im Vergleich zur Variante 1 konsequentere Anbindung an die Linie 301 (QuartiersBus mit zwei Anbindungspunkten) • Angebotsverbesserung im östlichen Siedlungsbereich durch durchgängigen 10-Minutent-Takt des QuartiersBusses • Schaffung einer direkten Anbindung aus dem Bereich Bismarck-Mitte (Magdalenenstraße/ Bickernstraße) durch direkte Linienführung über Bickernstraße ab Haltestelle „Haverkamp“ (Übernahme der bisherigen Erschließungsaufgaben durch die neue Quartiers-Bus-Linie) • Schaffung einer umsteigefreien Anbindung der ZOOM-Erlebniswelt aus Richtung Bismarck/ Bulmke-Hüllen sowie am Wochenende auch aus Richtung Herne-Wanne-Eickel (Stichfahrt L. 342) • Erschließung des neuen Stadtquartiers als stadtentwicklungspolitische Maßnahme (z. B. Anbindung Marina) • direkte Erschließung des Gewerbehofes und des Siedlungsbereiches Ahlmannshof sowie Verbesserung der Anbindung des Bereichs „Consol“ • Stärkung der Zu- und Abbringerfunktion zur Straßenbahn-Linie 301 (durchgängiger 10-Minuten-Takt QuartiersBus)

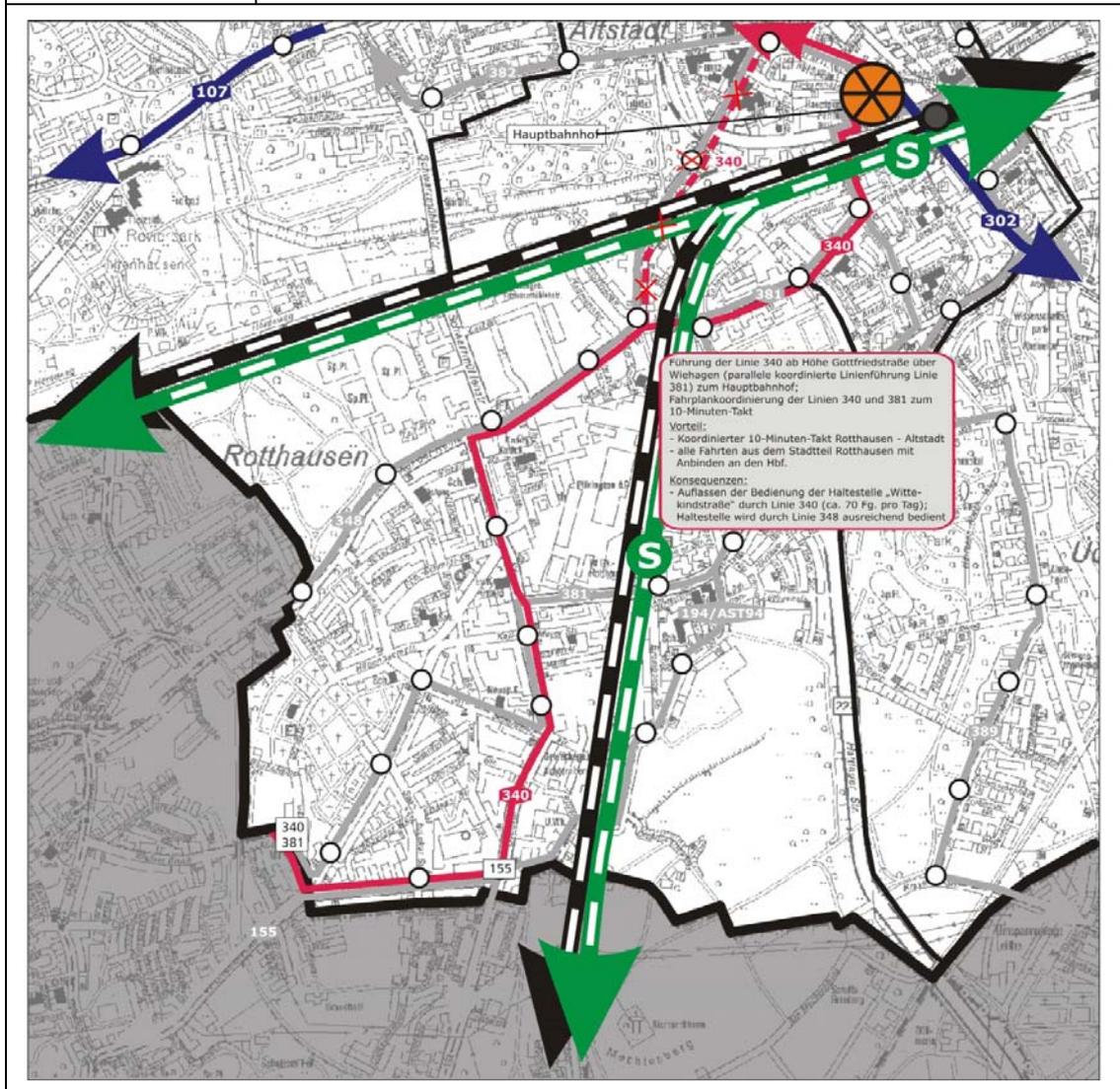
<p><i>Verkehrliche Wirksamkeit</i></p>	<p><u>Konsequenz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • nachfragegerechte Ausdünnung des Angebotes zwischen Bulmke-Hüllen und Bismarck (jedoch geringe Betroffenheit) • umsteigefreie Direktverbindung Siedlungsbereich Bismarck-Ost – Innenstadt entfällt • Leistungsmehrung durch zusätzliches Angebot
<p><i>Sonstige Anmerkungen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. Einrichten einer zusätzlichen Straßenbahn-Haltestelle auf der 301 in Höhe des neuen Stadtquartiers (siehe Maßnahme I.5.1)
<p><i>Verkehrlicher Nutzen / Ergebnisse Verkehrsmodell – Kurz-Vergleich –</i></p>	<p><u>Variante 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Nachfrage im Gesamtverkehr ÖPNV: etwa 620 Fahrgäste pro Verkehrstag Mo.-Fr. (+0,3 %) <ul style="list-style-type: none"> ○ Bus: ca. +1.000 Fahrgäste ○ Straßenbahn: ca. minus 370 Fahrgäste <p><u>Variante 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Nachfrage im Gesamtverkehr ÖPNV: etwa 1.200 Fahrgäste pro Verkehrstag Mo.-Fr. (+0,7 %) <ul style="list-style-type: none"> ○ Bus: ca. +960 Fahrgäste ○ Straßenbahn: ca. +290 Fahrgäste¹⁷⁹ • Die positive Fahrgastentwicklung bei Umsetzung der Variante 2 ist vor dem Hintergrund der entfallenden Direktverbindung zwischen dem Siedlungsbereich Bismarck-Ost und der Innenstadt etwas zu relativieren.
<p><i>Perspektivische Entwicklungen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Erschließung des neuen Stadtquartiers modular mit „Wachsen“ des Stadtquartiers aufbauen <ul style="list-style-type: none"> ○ 1. Schritt: Verlängerung Linie 382 mit Stichfahrt ins Stadtquartier und anschließender Wende ○ 2. Schritt: Verlängerung der Linie zur Erschließung des neuen Stadtquartiers über Alfred-Zingler-Straße in Richtung Süden mit Anbindung an die Straßenbahn („Ringlinie“); Anpassen der Linienwege der Linien 382 und 384
<p><i>Fazit</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierung des Angebotes in Siedlungsschwerpunkten durch Einsparung von Leistungen an anderer Stelle • wirksame Verbesserung des ÖPNV-Systems in der Nutzbarkeit für die Nahmobilität; Stärkung der Erreichbarkeit des Nahversorgungszentrums

¹⁷⁹ Nach Einschätzung des Gutachters sind die Mehrzahl der auf der Straßenbahn hinzugekommenen Fahrgäste Umsteiger von der QuartiersBus-Linie, die der Straßenbahn, als „höherwertigem“ Verkehrsmittel, im Verkehrsmodell zugeordnet werden.

6.3.3.2 Teilhandlungsfeld I.2 „Neuordnung/ Einrichtung von Einzelverbindungen“

I.2.1 (Maßnahme)	Verbesserung der Anbindung Rotthauses an die Altstadt/ Hauptbahnhof
-----------------------------	--

<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Führen der Linie 340 ab Gottfriedstraße über Wiehagen • Fahrplan-Koordinierung der Linien 340 und 381 in der Punkt-zu-Punkt-Relation Rotthausen, Karl-Meyer-Straße – Hauptbahnhof (soweit betriebs- und anschlusstechnisch möglich zum 10-Minuten-Takt)
-------------------------	--



<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 340: <ul style="list-style-type: none"> ○ Linienweg: Führung der Linie 340 zwischen Landschede und Haltestelle „Schulz-Briesen-Straße“ wie im Bestand; Änderung der Linienführung ab Höhe Gottfriedstraße über Wiehagen bis zum Hauptbahnhof; ab hier weiter über Machensplatz wie im Bestand. ○ Fahrplan-Koordinierung der Linie 340 und 381 zwischen Rotthausen und Altstadt/ Hauptbahnhof (soweit betriebs- und anschluss technisch möglich zum 10-Minuten-Takt)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • alle Fahrten aus dem Kernbereich Rotthausens mit Anbindung an den Hauptbahnhof • ggf. koordinierter 10-Minuten-Takt in der Anbindung Rotthausen – Altstadt <p><u>Konsequenz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Auflassen der Bedienung der Haltestelle „Wittekindstraße“ durch Linie 340 (Betroffenheit: ca. 70 Fahrgäste pro Tag); Haltestelle wird durch Linie 348 ausreichend bedient • Fahrzeitverlängerung in Richtung Musiktheater und Evangelische Kliniken um etwa 3 Minuten
<i>Sonstige Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verlegung Haltestelle Gottfriedstraße
<i>Fazit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • wirksame Verbesserung der Anbindung an die Altstadt und an den Hauptbahnhof (Verknüpfungspunkt I. Ordnung)

I.2.2 (Maßnahme)	Einrichten einer Verbindung zwischen Rotthausen und dem Marienhospital (AST)
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichten eines AST-Verkehrs zur umsteigefreien Anbindung Rotthausens an das Marienhospital als Punkt-zu-Punkt-Verbindung mit Andienung einiger ausgewählter Haltestellen in den Wohnquartieren in Rotthausen (z. B. Saarbrücker Straße, Karl-Meyer-Straße, Brüggemannstraße) <ul style="list-style-type: none"> ○ Haltestellen im Wohnquartier werden in Richtung Marienhospital als Einstiegs-Haltestellen ausgewiesen, ab Marienhospital in Richtung Rotthausen ist nur das Aussteigen zugelassen.



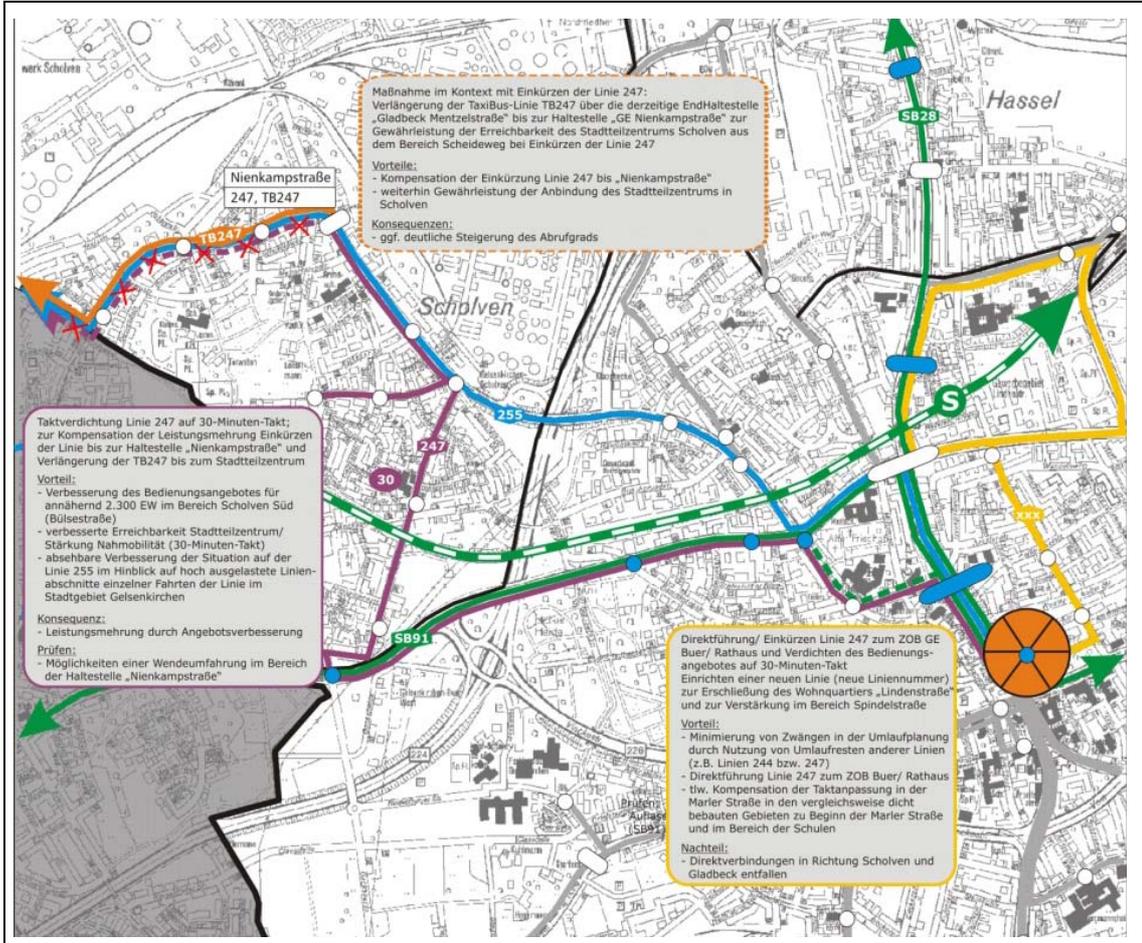
I.2.3 (Prüfauftrag)	Räumliche Ausweitung des NachtNetzes Essen auf das Stadtgebiet Gelsenkirchen (nachrichtlich aus NVP Essen)
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der Linie NE 2 (EVAG) bis Gelsenkirchen Hauptbahnhof mit Anbindung der Zeche Zollverein aus Richtung GE (sowie publikumsintensive Veranstaltungsorte Trabrennbahn und Musiktheater) (langfristig) • Verlängerung der Linie NE 1 bis zur Haltestelle „Schloß Horst“ und ggf. Netzschluss an den NE 14 der BOGESTRA in Richtung GE Hauptbahnhof
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Anbindung der Zeche Zollverein aus Richtung Gelsenkirchen im Nachtverkehr • Anbindung der Trabrennbahn und des Musiktheaters sowohl an den Hauptbahnhof in Gelsenkirchen wie auch an den Hauptbahnhof in Essen • weitere Steigerung in der Akzeptanz des Angebotes bei den Fahrgästen zu erwarten (stark belasteter Streckenabschnitt → Straßenbahnlinie 107 im TagNetz) <p><u>Konsequenz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand durch Linienverlängerung
<i>Sonstige Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Maßnahme wird aus Sicht der Stadt Gelsenkirchen mit geringerer Priorität eingeordnet, da vor dem Hintergrund der eingeschränkten Finanzmittel Maßnahmen im Tagesverkehr in anderen Stadtteilen einen größeren Nutzen im Gesamtsystem versprechen. Darüber hinaus besteht eine NE-Verbindung im SPNV aus Richtung Essen Hbf. und Altenessen/Zollverein Nord.

I.2.4 (Prüfauftrag)	Anbindung Gelsenkirchen – Essen
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfen der Anbindung im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr zwischen Essen und Gelsenkirchen, insbesondere zwischen Rotthausen und Schonnebeck
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Relationen Schonnebeck – Gelsenkirchen Altstadt und Rotthausen – Essen Innenstadt

6.3.3.3 Teilhandlungsfeld I.3 „Angebotsmodifikationen“

I.3.1 (Prüfauftrag)	Verbesserung der Bedienung im Bereich Scholven-Süd
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung des Bedienungsangebotes auf der Verbindung Scholven Süd – GE Buer über die Bülsestraße (Linie 247)

Seite | 200

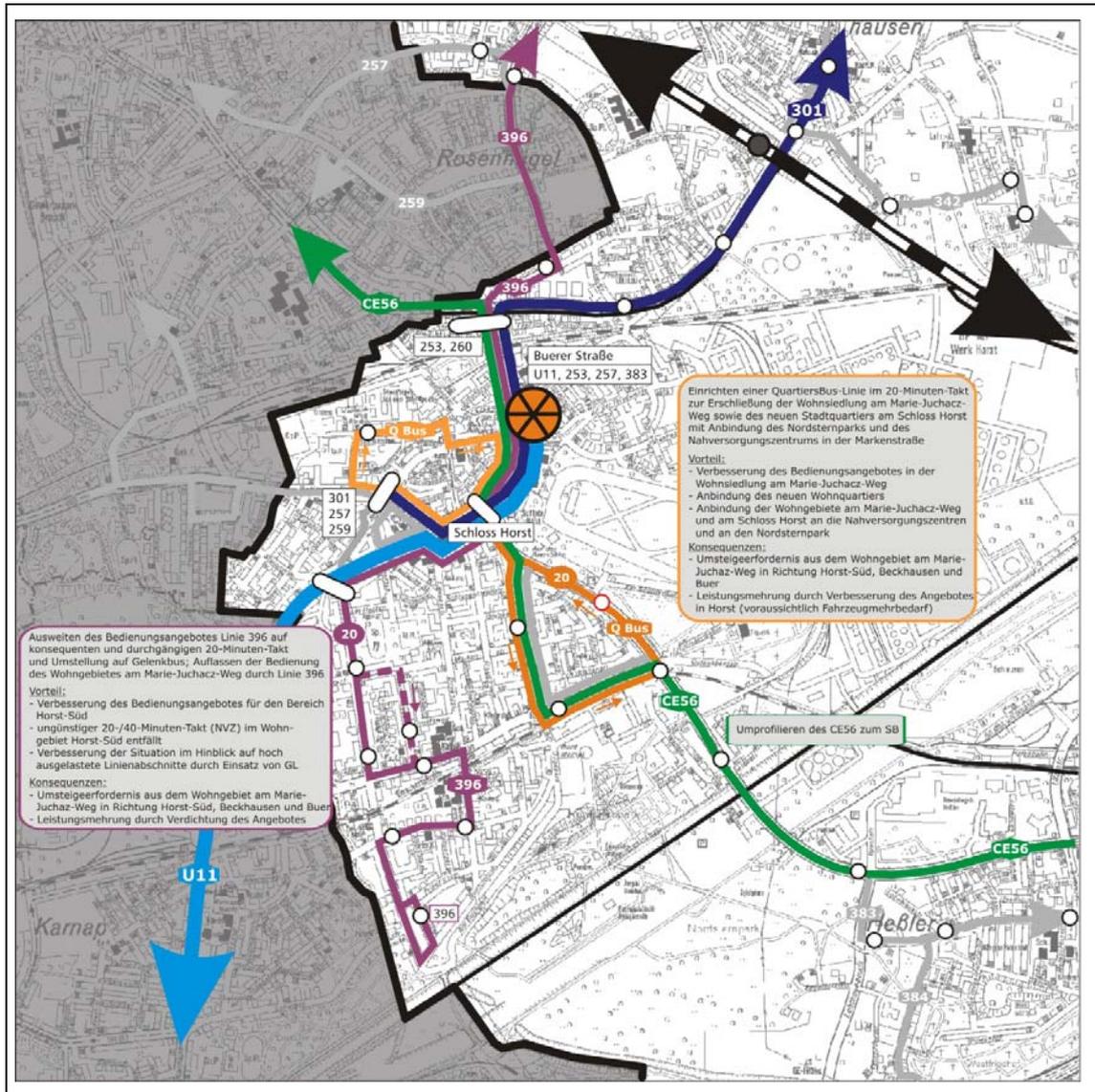


Bedienung und Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 247: <ul style="list-style-type: none"> ○ Taktverdichtung auf 30-Minuten-Takt ○ zur teilweisen Kompensation der Leistungsmehrung Einkürzen der Linie bis zur Haltestelle „Nienkampstraße“ ○ Direktführung/ Einkürzen der Linie bis Buer, Rathaus und Einrichten einer neuen Linie (neue Liniennummer) mit Führung ab GE-Buer Rathaus über Lindenstraße – Nordring – Ostring – Marler Straße – Polsumer Straße – Nordring – Lindenstraße GE-Buer Rathaus zur Verdichtung des Angebotes auf der Marler Straße <p><i>(betriebliche Maßnahme zum Minimieren von Zwängen in der Umlaufplanung, da autarke Linie flexibel mit Umlaufresten anderer Linien gefahren werden kann)</i></p>
------------------------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> • TB 247: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Verlängerung der TB-Linie über die derzeitige Endhaltestelle „Gladbeck Mentzelstraße“ bis zur Haltestelle „Nienkampstraße“ zur Gewährleistung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums Scholven aus dem Bereich Scheideweg bei Einkürzen der Linie 247 • SB 91: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Prüfen: Auflösen der Bedienung von Haltestellen im Linienverlauf (z. B. „Dorstener Straße“, „Bärenkampstraße“)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Bedienungsangebotes für annähernd 2.300 EW im Bereich Scholven Süd (Bülsestraße); Bereich wird nach den definierten NVP-Standards unzureichend bedient • verbesserte Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums an der Nienkampstraße (30-Minuten-Takt)/ Stärkung der Nahmobilität • Optimierung des Angebotes in den Siedlungsschwerpunkten durch Einsparung von Leistungen an anderer Stelle • absehbare Verbesserung der Situation auf der Linie 255 (hohe Auslastung); Linie 247 (neu im Halbstundentakt) dürfte im Bereich Scholven entlastend wirken <p><u>Konsequenz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • umsteigefreie Direktverbindungen aus dem Wohnquartier „Lindenstraße“ in Richtung Buer Nord, Scholven und Gladbeck entfallen • Leistungsmehrung durch Ausdehnung des Angebotes; voraussichtlich Fahrzeugmehrbedarf erforderlich • Verlängerung des Linienwegs TB 247 bewirkt ggf. eine Steigerung des Abrufgrads (höhere Kosten)
<i>Sonstige Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfen einer möglichen Wendeumfahrung im Bereich der Haltestelle „Nienkampstraße“
<i>Fazit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • wirksame Verbesserung der ÖPNV-Bedienung in Scholven-Süd; Verbesserung der ÖPNV-Nutzbarkeit in der Nahmobilität • Stärkung des Nahversorgungszentrums

I.3.2 (Maßnahme)	Umprofilierung CE 56 in SB
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Umprofilieren des CE 56 (GE Hbf. – Horst – Gladbeck – BOT-Kirchhellen) zum SB (Arbeitstitel „SB 36“)
<i>Sonstige Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme steht im Kontext mit dem Planungsansatz für den gesamten Bereich Horst-Süd (siehe Teilhandlungsfeld I.3.3)

I.3.3 (Prüfauftrag)	Neuordnung im Bereich Horst-Süd
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Etablieren einer QuartiersBus-Linie in Horst-Süd zur optimierten Anbindung der Siedlungsbereiche • Umprofilieren CE56 zum „SB36“ (Arbeitstitel) (siehe Teilhandlungsfeld I.3.2) • Erschließung des neuen Wohnquartiers am Schloss Horst (Einzelmaßnahme I.5.4)



<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 396: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ausweiten des Bedienungsangebotes auf der Linie 396 auf konsequenten und durchgängigen 20-Minuten-Takt und Umstellung auf Gelenkbus ○ Auflösen der Bedienung des Wohngebietes am Marie-Juchacz-Weg
------------------------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> • QuartiersBus-Linie: <ul style="list-style-type: none"> ○ Einrichten einer QuartiersBus-Linie im 20-Min.-Takt zur Erschließung der Wohnsiedlung am Marie-Juchacz-Weg (Seniorenheim) sowie des neuen Stadtquartiers am Schloss Horst mit Anbindung des Nordsternparks und der Nahversorgungszentren ○ Einrichten einer neuen Haltestelle in Höhe „Am Friedhof“ zur Anbindung des neuen Wohngebietes „Galopprennbahn“ • CE56: <ul style="list-style-type: none"> ○ Umprofilieren des CE 56 zum SB (Arbeitstitel „SB 36“)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Bedienungsangebotes für den Bereich Horst-Süd und in der Wohnsiedlung am Marie-Juchacz-Weg • ungünstiger 20-/40-Min.-Takt (NVZ) im Wohngebiet Horst-Süd entfällt • Anbindung der Wohngebiete am Marie-Juchacz-Weg und am Schloss Horst an die Nahversorgungszentren und an den Nordsternpark • Anbindung des neuen Wohnquartiers am Schloss Horst • Verbesserung der Situation auf der Linie 396 im Hinblick auf hoch ausgelastete Linienabschnitte, z. B. Anbindung FH, durch Einsatz von Gelenkbussen <p><u>Konsequenz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsteigeerfordernis aus dem Wohngebiet am Marie-Juchacz-Weg in Richtung Horst-Süd, Beckhausen und Buer • Leistungsmehrung durch Ausdehnung des Angebotes; voraussichtlich Fahrzeugmehrbedarf erforderlich
<i>Fazit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Angebotsmaßnahme zur Flankierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen • QuartiersBus stärkt Nahversorgungszentrum und flankiert städtische Bemühungen der Stadtentwicklung

I.3.4 (Prüfauftrag)	Zeitliche Ausdehnung des NachtNetzes / Betriebszeiten- ausweitung
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • zeitliche Ausweitung der Betriebszeiten für die aus Richtung Bochum kommenden NE-Linien bis 5.00 Uhr
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassen an die Belange der „Nachtschwärmer“ <p><u>Konsequenz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand durch zusätzliche Leistung, ggf. zu kompensieren durch Streichen von Fahrten in zeitlichen Randlagen

I.3.5 (Maßnahme)	Umwandlung SB 23 zur Regionalbuslinie
-----------------------------	--

<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> Umwandlung des SB 23 (GE-Buer Rathaus – Herten-Westerholt – Langenbochum – RE Hbf.) zur „prädikatfreien“ Linie im Kontext mit den Planungen im Kreis Recklinghausen
-------------------------	---

I.3.6 (Maßnahme)	Neuordnung der Liniennummern in Teilbereichen
-----------------------------	--

<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> Bei Umsetzung des Entwicklungskonzeptes wird in verschiedenen Stadtteilen die Vergabe neuer/ angepasster Liniennummern erforderlich. Dies kann für Teilbereiche umfassende Änderungen in der Liniensystematik hervorrufen.
-------------------------	--

I.3.7 (Prüfauftrag)	Anpassung der Fahrplandarstellung der Linien 397/ 398 und 381
--------------------------------	--

<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> Anpassung der Fahrplandarstellung und Kommunikation der Linien 397 und 398 als <u>eine</u> Linie 397_{neu} mit alternierenden Linienästen; Hinweise auf Abend- und Wochenendbedienung <p><u>Fahrplandarstellung Linie 397_{neu} (30-Minuten-Takt):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Linienweg ab GE Buer Rathaus über Haunerfeldstraße – Gartmannshof – An der Gräfte – Marktstraße; ab Haltestelle „Marktstraße“ alternierender Linienverlauf stündlich über (H) Thorner Platz – Burgsteinfurter Straße – Erle Forsthaus – GAFÖG – Maybachstraße – Schäferstraße bzw. direkt über Erle Forsthaus – Burgsteinfurter Straße – Im Emscherbruch – Im Eichkamp (– Neuer Weg) Hinweis im Fahrplan zur Bedienung des Linienabschnittes Marktstraße bis Buer Rathaus abends und am Sonntag durch Linie 381 <p><u>Fahrplandarstellung Linie 381:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Hinweis im Fahrplan zur alternierenden Linienwegführung abends und am Sonntag ab Haltestelle „Marktstraße“ stündlich bis Resse bzw. Buer
-------------------------	---

I.3.8 (Prüfauftrag)	Prüfen des Einsatzes der Straßenbahnlinien im Nachtverkehr
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Einsatz der Straßenbahnlinien 107, 301 und 302 als NachtExpress-Linien
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassen an die Belange der „Nachtschwärmer“ <p><u>Konsequenz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassen des Busnetzes im Nachtverkehr an die geänderten Rahmenbedingungen • voraussichtlich erheblicher Mehraufwand durch die Bereitstellung von zusätzlichem Sicherheitspersonal zur Überwachung der unterirdischen Haltestellenbereiche, um so dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu entsprechen • Mehraufwand durch zusätzliche Leistung

6.3.3.4 Teilhandlungsfeld I.4 „Verbesserung der Anbindung von Einzelzielen“

I.4.1 (Maßnahme)	Verbesserung der Anbindung der ZOOM Erlebniswelt
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Anbindung der ZOOM Erlebniswelt in der Ost-West-Relation bzw. aus Richtung Bismarck/ Bulmke-Hüllen
<i>Bedienung und Linienführung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 382: <ul style="list-style-type: none"> ○ Linienführung im Bereich Bismarck-Ost in Abhängigkeit des Ergebnisses von Prüfauftrag I.1.3 ○ Verlängerung der Linie über Haltestelle „Trinenkamp“ hinaus bis zum neuen Stadtquartier Graf-Bismarck mit Anbindung der ZOOM-Erlebniswelt (20-Minuten-Takt) ○ Prüfen: Einrichten einer Haltestelle in der Bleckstraße im direkten Eingangsbereich der ZOOM-Erlebniswelt • Linie 342: <ul style="list-style-type: none"> ○ Stichfahrt der Linie 342 an Wochenenden und Feiertagen von der Haltestelle „Erle, Forsthaus“ zur ZOOM-Erlebniswelt
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Anbindung der ZOOM-Erlebniswelt aus Richtung Bismarck und Bulmke-Hüllen sowie am Wochenende auch aus Herne/ Wanne-Eickel • perspektivisch: Anbindung aus Richtung des neuen Stadtquartiers „Graf Bismarck“ (Linie 382<i>neu</i>) <p><u>Konsequenz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Leistungsmehrung durch zusätzliches Angebot
<i>Sonstige Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme steht im Kontext mit dem Planungsansatz für den gesamten Bereich Bismarck/ Bulmke-Hüllen (Prüfauftrag I.1.3) • das Angebot im SPNV (RB 43) soll im Status Quo erhalten bleiben • in Abhängigkeit der Nachfrage ggf. Ausdehnung des zwischen März und November angebotenen 15-Minuten-Taktes sonntags auf der Linie 301 als ganzjähriges Angebot

I.4.2 (Prüfauftrag)	Verbesserung Anbindung Sport-Paradies
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Linie 342 auf der Willy-Brandt-Allee in Höhe Adenauerallee (vorbehaltlich Finanzierung)

I.4.3 (Prüfauftrag)	Direktanbindung medicos
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichten eines AST-Verkehrs zur Anbindung des ambulanten Reha-Zentrums „medicos.AufSchalke“ als Punkt-zu-Punkt – Verbindung mit Anbindung der Verknüpfungspunkte Buer Rathaus und Erle Marktstraße bzw. Erle Forsthaus

6.3.3.5 Teilhandlungsfeld I.5 „Anbindung/ Erschließung der Stadtentwicklungsflächen“

I.5.1 (Prüfauftrag)	Erschließung des neuen Stadtquartiers „Graf Bismarck“
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung des neuen Stadtquartiers „Graf Bismarck“ im ÖPNV durch Verlängerung der Linie 382 über Haltestelle „Trinenkamp“ hinaus bis zum neuen Stadtquartier mit Anbindung der ZOOM-Erlebniswelt (20-Minuten-Takt HVZ) <ul style="list-style-type: none"> ○ Linienführung im Bereich Bismarck-Ost in Abhängigkeit des Ergebnisses von Prüfauftrag I.1.3 <ul style="list-style-type: none"> <u>Var. 1:</u> Linienweg 382 im Bereich Bismarck-Ost bleibt wie im Bestand erhalten <u>Var. 2:</u> Führung (Verlegung) der Linie im Bereich Bismarck-Ost über Bickernstraße (direkte Linienführung); Übernahme der Erschließungsaufgaben im Bereich Bismarck-Ost durch die neue QuartiersBus-Linie • Anforderung aus Sicht NVP: Vorhalten einer Wendemöglichkeit für den ÖPNV im neuen Stadtquartier • ggf. Einrichten einer zusätzlichen Straßenbahn-Haltestelle (Linie 301) in Höhe des neuen Stadtquartiers (in Abhängigkeit von den Entwicklungen, z. B. Marina)
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erschließung des neuen Stadtquartiers im ÖPNV als stadtentwicklungspolitische Maßnahme; • strategische Maßnahme zur Flankierung der Vermarktung <p><u>Konsequenz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Leistungsmehrung durch zusätzliches Angebot
<i>Sonstige Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme steht im Kontext mit dem Planungsansatz für den gesamten Bereich Bismarck/ Bulmke-Hüllen (Prüfauftrag I.1.3)

I.5.2 (Prüfauftrag)	Verbesserte Anbindung Bereich „Consol“
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Anbindung des Bereichs „Consol“ durch direktere und regelmäßige Anbindung • Linienführung zur Anbindung des Bereichs „Consol“ in Abhängigkeit des Ergebnisses von Prüfauftrag I.1.3 Var. 1: Verlängerung der Linie 382 über Bismarckstraße und Consolstraße mit Anbindung der Straßenbahn-Haltestelle „Trinenkamp“ Var. 2: Einrichten einer QuartiersBus-Linie im 10-Minuten-Takt für den Bereich Bismarck-Ost mit Anbindung des Bereichs „Consol“ und Anbindung an die Straßenbahn-Haltestelle „Trinenkamp“ • Einrichten einer Haltestelle auf der Bismarckstraße in Höhe des Consol-Theaters und des Nahversorgungszentrums „Consolstraße“
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung des Siedlungsbereiches Bismarck-Ost an das Nahversorgungszentrum „Consolstraße“ • stadtentwicklungspolitische Maßnahme zur Unterstützung der kulturellen Bedeutung des ehemaligen Zechengeländes <p><u>Konsequenz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Leistungsmehrung durch zusätzliches Angebot
<i>Sonstige Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahme steht im Kontext mit dem Planungsansatz für den gesamten Bereich Bismarck/ Bulmke-Hüllen (Prüfauftrag I.1.3)



I.5.3 (Maßnahme)	Erschließung Stadtquartier am Schloss Horst
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung des neuen Stadtquartiers am Schloss Horst in Abhängigkeit des Ergebnisses von Prüfauftrag I.3.3 Var. 1: Erschließung des neuen Stadtquartiers durch Einrichten einer QuartiersBus-Linie im 20-Min.-Takt Var. 2: Erschließung des neuen Stadtquartiers durch Verlegen des CE56 (Planung SB36) auf „An der Rennbahn“ Einrichten einer neuen Haltestelle in Höhe „Am Südfriedhof“
<i>Verkehrliche Wirksamkeit</i>	<p><u>Vorteile:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Anbindung des neuen Wohnquartiers <p><u>Konsequenzen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ggf. Auflassen der Bedienung der Haltestellen „Markenstraße“ und „Nordsternpark“ durch den CE56 (ausreichende Bedienung durch neue QuartiersBus-Linie „Q Süd“ gewährleistet) Leistungsmehrung durch Ausdehnung des Angebotes
<i>Sonstige Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> Angebotsmaßnahme zur Flankierung der städtebaulichen Maßnahmen Maßnahme steht im Kontext mit dem Planungsansatz für den gesamten Bereich Horst-Süd (Prüfauftrag I.3.3)

I.5.4 (Prüfauftrag)	Anbindung Entwicklungsgebiet „Kraftwerk Westerholt“
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> Prüfen der Möglichkeiten zur Anbindung des Entwicklungsgebietes „Kraftwerk Westerholt“ Prüfauftrag steht im Kontext mit dem Planungsansatz für den gesamten Stadtteil Hassel (Prüfauftrag I.1.1)

I.5.5 (Planungsprojekt)	Anbindung ARENA-PARK
<i>Kurzbeschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung/ Modifizierung einzelner Linien zur Verbesserung der Anbindung des ARENA PARKS (z.B. Linie 380) sowie zur Realisierung einer inneren Erschließung mit Anbindung von Einzelzielelen

6.3.3.6 Verbesserung der Anbindung der Fachhochschule

In den vergangenen Jahren wurde von verschiedenen Stellen wiederholt die Anbindung der Fachhochschule in Gelsenkirchen mit dem ÖPNV bemängelt. Die Eingaben bezogen sich weniger auf die innerörtliche Anbindung der einzelnen Stadtteile an die FH als vielmehr auf die Anbindung der Nachbarstädte, aus denen ein nicht unerheblicher Teil an Studierenden nach Gelsenkirchen einpendelt. Ein Teilaspekt im Rahmen der NVP-Bearbeitung ist demzufolge die Überprüfung einer möglichen Verbesserung dieser Anbindung.

Derzeit erfolgt die Anbindung der Fachhochschule im Wesentlichen über die Haltestelle „Fachhochschule“, die von der Buslinie 342 stündlich und der Linie 399 im 20-Minuten-Takt bedient wird. Darüber hinaus ist die etwa 200m entfernte Haltestelle „Neidenburger Straße“ für Fahrgäste der im 20-Minuten-Takt verkehrenden Linie 396 eine adäquate Alternative. Die Linien 396 und 399 überlagern sich zwischen Buer Rathaus und der FH in Hin- und Rückrichtung zu einem 10-Minuten-Takt.

Die Linie 399 wird in Ausrichtung auf den Bedarf während der Vorlesungszeit montags bis freitags im 20-Minuten-Takt bedient (zzgl. Verstärkerfahrten zu Vorlesungsbeginn). Sie stellt die maßgebliche Verbindung zur FH sowohl innerstädtisch als auch aus den meisten Nachbarstädten dar. Der am ZOB Buer Rathaus erforderliche Umstieg ist für viele Relationen optimiert, die Anbindung von Buer an die FH kann als gut bezeichnet werden.

Die Linie 342 verkehrt montags bis sonntags stündlich bis etwa 19:30 Uhr und gewährleistet sowohl eine innerstädtische Anbindung der FH aus Teilbereichen der Stadtteile Beckhausen, Schalke-Nord und Bismarck, darüber hinaus stellt die Linie eine alternative Anbindungsmöglichkeit für den Bereich Herne dar.

Im Rahmen der Entwicklung möglicher Optimierungsvarianten wurde zunächst eine Analyse der Ist-Situation („Status Quo“) durchgeführt. Ergebniss dieser Untersuchung ist, dass der ÖPNV lediglich in der Relation Essen – GE Fachhochschule mit dem MIV in Konkurrenz treten kann. Während in den Beziehungen aus den Richtungen Dortmund, Herne und Recklinghausen bzw. auch aus Herten und Dorsten zur Fachhochschule noch weitgehend akzeptable Reisezeiten im ÖPNV erreicht werden, werden die ÖV-Reisezeiten auf dem westlichen Korridor (Oberhausen – Bottrop – Gladbeck – GE FH) bzw. auch aus den Richtungen Bochum und Marl zur FH Gelsenkirchen aus Fahrgastsicht als unattraktiv und nicht mehr akzeptabel eingeschätzt.

In Abbildung 28 sind die Nachbarstädte von Gelsenkirchen aufgeführt, aus denen zum Wintersemester 2009/10 mehr als 100 Studierende die Fachhochschule in Gelsenkirchen besuchen. Die Abbildung beinhaltet darüber hinaus eine Darstellung der heutigen Situation hinsichtlich der Reisezeitverhältnisse ÖPNV zu MIV in der Relation Fachhochschule – Nachbarstadt.



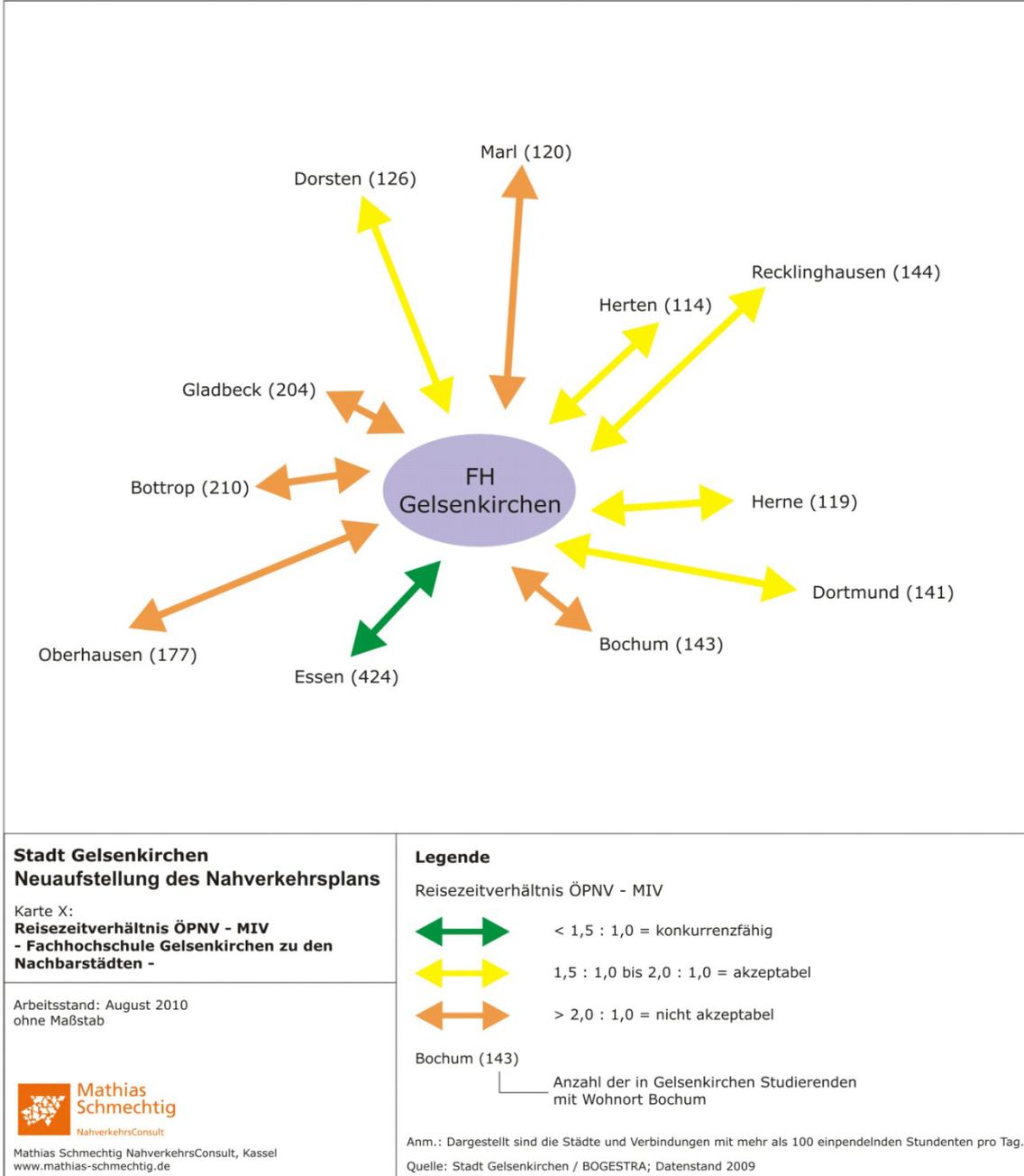


Abbildung 28: Reisezeitverhältnis ÖPNV – MIV: Fachhochschule Gelsenkirchen zu den Nachbarstädten

Korridor West (Gladbeck / Bottrop / Oberhausen)

Ein mit mehr als 15 % vergleichsweise großer Anteil der insgesamt etwa 3.600 an der FH Gelsenkirchen Studierenden wohnt in den westlich von Gelsenkirchen gelegenen Städten, maßgeblich in Gladbeck, Bottrop und Oberhausen.

Die relevante Anbindung im ÖPNV erfolgt über die SchnellBus-Linie SB 91, welche eine durchgehende Verbindung von Oberhausen über Bottrop und Gladbeck nach Gelsenkirchen gewährleistet. Die Linie fährt über den vierspurigen anbaufreien Nordring nach Gelsenkirchen-Buer; sie fährt somit etwa 500 m nördlich an der FH vorbei, ohne jedoch eine adäquaten Anbindung an die FH gewährleisten zu können.

Eine Verbesserung an dieser Stelle durch Verlegung der Linie über die Vinckestraße und Einrichten einer neuen Haltestelle in Höhe FH wurde im Rahmen der NVP-Fortschreibung geprüft. Die Einrichtung einer Haltestelle an dem anbaufreien Autobahnzubringer ist nur mit großem baulichem Aufwand umsetzbar. Von einer Realisierung wird zunächst abgesehen, da der Nutzen-Kosten-Effekt in einem ungünstigen Verhältnis zu erwarten ist.

Korridor Süd-West (Essen / Horst)

Die Anbindung der FH Gelsenkirchen aus Richtung Essen über Horst gehört zeitlich gesehen zu den attraktiveren. Bemängelt wird hier jedoch zunächst der weite Fußweg zwischen der relevanten Haltestelle „Neidenburger Straße“ und den Gebäuden der FH, außerdem die hoch ausgelasteten (tlw. überlasteten) Fahrzeuge im Stadtgebiet Gelsenkirchen, die die Fahrt mit dem ÖPNV unattraktiv erscheinen lassen.

Eine direktere Anbindung durch Stichfahrten der Linie 396, welche die Anbindung zwischen Horst und der FH übernimmt, bis zur etwa 300 m entfernten Haltestelle „Fachhochschule Gelsenkirchen“ – welche ebenfalls in einiger Entfernung zu den Hauptgebäuden der FH liegt – erfordert einen hohen betrieblichen Aufwand, der in keinem Verhältnis zu dem erzielten Nutzen steht. Hinzu kommt der Nachteil des (subjektiv erheblichen) Zeitverlustes für die durchfahrenden Fahrgäste.

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung werden unterschiedliche Möglichkeiten dargestellt, die den Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie 396 ermöglichen. Diese Ansätze werden zeitnah geprüft, die Entscheidungsfindung, ggf. auch die Umsetzung, soll noch im Geltungszeitraum des NVP stattfinden.

Korridor Süd (Bochum)

Die Anbindung der Fachhochschule aus Richtung Bochum erfolgt in der Regel über einen Umstieg in Buer auf die Linie 399. Eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung ist nur mit hohem zusätzlichem Aufwand zu realisieren. Im Kontext mit der Anzahl der Studierenden auf dieser Relation ist dieser Aufwand nicht zu rechtfertigen, so dass diesbezügliche Planungen von Seiten der Stadt Gelsenkirchen zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiterverfolgt werden.

Korridor Süd-Ost (Dortmund / Herne)

Die Anbindung der Fachhochschule aus Richtung Dortmund erfolgt in der Regel über einen Umstieg in Buer auf die Linie 399. Eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung ist nur mit hohem zusätzlichem Aufwand zu realisieren. Im Kontext mit der Anzahl der Studierenden auf dieser Relation ist dieser Aufwand nicht zu rechtfertigen, so dass diesbezügliche Planungen von Seiten der Stadt Gelsenkirchen zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiterverfolgt werden.

Aus Richtung Herne – Wanne-Eickel besteht mit der Linie 342 zusätzlich stündlich die Möglichkeit einer Direktverbindung zur FH. Aufgrund des stark mäandrierenden Linienvverlaufs der in Gelsenkirchen als Erschließungslinie fungierenden Linie 342



liegt die Fahrzeit dieser Verbindung jedoch nicht unter den Fahrzeiten der Verbindungen mit Umstiegen am Hauptbahnhof und in Buer.

Korridor Ost (Recklinghausen / Herten)

Die Anbindung der Fachhochschule aus Richtung Herten und Recklinghausen erfolgt ebenfalls über einen Umstieg in Buer auf die Linie 399. Durch weitgehend direkte und schnelle Verbindungen über die SchnellBus-Linie SB 23 sowie die Linie 249 sind die Fahrzeiten im ÖPNV vergleichsweise gut, fast schon konkurrenzfähig zu denen des MIV. Ein Überplanungsbedarf an dieser Stelle besteht aus Sicht der Stadt nicht.

Korridor Nord (Marl)

Die Anbindung der Fachhochschule aus Richtung Marl erfolgt über einen Umstieg in Buer auf die Linie 399. Den Korridor Marl – Gelsenkirchen-Buer bedient die Linie 222 auf direktem Linienweg, eine zweite, schnelle Verbindung mit Umstieg am Bahnhof GE-Buer Nord wird mit der – allerdings nur stündlich verkehrenden – S-Bahn S9 angeboten.

Trotz der direkten Linienführung der Linie 222 sind die Fahrzeiten im ÖPNV sehr unattraktiv. Im Zuge des ganzheitlichen Umbaus der Polsumer Straße sollen die Bedingungen für den Busverkehr spürbar verbessert werden (Haltestellenausbau, Verminderungen der Behinderungen); die mit dem Umbau einhergehende Beschleunigung soll zur Optimierung der Fahrzeiten im Busbetrieb beitragen.

Korridor Nord (Dorsten)

Die Anbindung der Fachhochschule aus Richtung Dorsten erfolgt über einen Umstieg in Buer auf die Linie 399. Den Korridor Dorsten – Gelsenkirchen-Buer bedient die SchnellBus-Linie SB 28 auf direktem Linienweg, eine zweite Verbindung mit Umstieg am Bahnhof GE-Buer Süd wird mit der Regionalbahn RB 43 angeboten.

Trotz der direkten Linienführung des SB 28 sind die Fahrzeiten im ÖPNV sehr unattraktiv. Im Zuge des ganzheitlichen Umbaus der Polsumer Straße sollen die Bedingungen für den Busverkehr spürbar verbessert werden (Haltestellenausbau, Verminderungen der Behinderungen); die mit dem Umbau einhergehende Beschleunigung soll zur Optimierung der Fahrzeiten im Busbetrieb beitragen.

6.3.4 Handlungsfeld II „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur“

Die Maßnahmen im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur werden in drei Teilhandlungsfelder differenziert:

- Handlungsfeld II.1 „Verknüpfungspunkte“
- Handlungsfeld II.2 „Schaffung einer weitgehenden Barrierefreiheit“
- Handlungsfeld II.3 „Erhöhung der Leistungsfähigkeit/ Beschleunigung“

Einzelmaßnahmen sind tlw. mehreren Handlungsfeldern zuzuordnen (z. B. niederflurgerechter Haltestellenausbau)

6.3.4.1 Teilhandlungsfeld II.1 „Verknüpfungspunkte“

Die erforderlichen Mindestausstattungsstandards ergeben sich aus der Kategorie, welcher der jeweilige Verknüpfungspunkt zugeordnet ist und den jeweiligen Ausstattungsmerkmalen, die im Rahmen des Anforderungsprofils festgelegt sind. Die entsprechenden Kategorien sind in einem Haltestellenkatalog dargestellt.

Die Zuständigkeit zur Umsetzung dieser Maßnahmen wird durch mehrere Verantwortlichkeiten (Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen) getragen.

II.1.1 (Maßnahme)	Neugestaltung des Verknüpfungspunktes Buer Rathaus
<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau und Neugestaltung des ZOB/ Verknüpfungspunktes erfolgt im Rahmen der Umsetzung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes • Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Optimierung der Organisation des Busbahnhofes und der Zu- und Abfahrt ○ weitgehend barrierefreie, moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung in Anlehnung an die Neugestaltung des Goldbergplatzes ○ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste (Wetterschutzeinrichtungen) ○ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI) • ggf. Auflösen der Umfahrung
<i>Sonstige Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • aufgrund des Nothaushaltes der Stadt ist die Realisierung der Maßnahme auf den Zeitraum ab 2014 verschoben; die Verwaltung prüft, ob kurzfristige Interimsmaßnahmen zur Auflösung der Umfahrung möglich sind • Einbinden der Endhaltestelle der Straßenbahn-Linie 302

II.1.2 (Maßnahme)	Modernisierung des Busbahnhofes am Hauptbahnhof
------------------------------	--

<i>Beschreibung</i>	<p>Für die Modernisierung des Busbahnhofes ergeben sich die folgenden Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der Organisation des Busbahnhofes und der Zu- und Abfahrt (mittelfristig Ansteuern der DFI durch alle in Gelsenkirchen verkehrenden Verkehrsunternehmen ermöglichen) • weitgehend barrierefreie, moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung • Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste (Wetterschutzeinrichtungen)
<i>Sonstige Anmerkungen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • aufgrund des Nothaushaltes der Stadt ist die Realisierung der Maßnahme auf den Zeitraum ab 2014 verschoben

II.1.3 (Prüfauftrag)	Infrastruktureller Ausbau der Verknüpfungshaltestelle „Neuhüller Straße“
---------------------------------	---

<i>Beschreibung</i>	<p>Für einen infrastrukturellen Ausbau des Verknüpfungspunktes ergeben sich die folgenden Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der Umsteigesituation • niederflurgerechter Ausbau • Wetterschutzeinrichtungen • Leit- und Fahrgastinformationssystem
---------------------	--

II.1.4 (Prüfauftrag)	Infrastruktureller Ausbau der Verknüpfungshaltestelle „Ückendorfer Platz“
---------------------------------	--

<i>Beschreibung</i>	<p>Für einen infrastrukturellen Ausbau des Verknüpfungspunktes ergeben sich die folgenden Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der Umsteigesituation (Zuordnung der Haltestellenpositionen der Linie 383 zur Straßenbahnhaltestelle) • niederflurgerechter Ausbau • Wetterschutzeinrichtungen • Leit- und Fahrgastinformationssystem
---------------------	--

II.1.5 (Prüfaufrag)	Verbesserung der Transparenz der Verknüpfungshaltestelle „Königswiese“
--------------------------------	---

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none">• transparentere Gestaltung der Haltestellensituation mit derzeit mehreren weit verstreut liegenden Haltestellenpositionen<ul style="list-style-type: none">○ ggf. Umbenennen der westlichen Haltepositionen○ ggf. Verlegung der Halteposition des SB 91 stadtauswärts
---------------------	---

II.1.6 (Maßnahme)	Umgestaltung Ebertstraße (<i>nachrichtlich</i>)
------------------------------	--

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none">• infrastrukturelle Umgestaltung der Haltestelle „Musiktheater“ (oberirdisch) mit neuer Möblierung, Überdachung etc. im Rahmen der Umgestaltung der Ebertstraße
---------------------	---

6.3.4.2 Teilhandlungsfeld II.2 „Schaffung einer weitgehenden Barrierefreiheit“

Im Teilhandlungsfeld II.2 liegt der Schwerpunkt auf dem niederflurgerechten Ausbau von Haltestellen sowohl im Straßenbahn-System als auch im Busverkehrssystem. Die Verbesserung der Haltestellen hinsichtlich einer „weitgehend barrierefreien“ Nutzbarkeit ist entsprechend den Anforderungen des NVP umzusetzen.

Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit im Straßenbahn-System

II.2.1 (Maßnahme)	Haltestellenausbau Straßenbahn-Linie 301 auf der „Horster Strecke“
------------------------------	---

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Planungsansatz zur Umgestaltung der Horster Straße: Ganzheitliches Konzept unter Berücksichtigung der Ansprüche von Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrerinnen und Radfahrern, ÖPNV und MIV • Ausgestaltung der Straßenbahnhaltestelle Rathaus Buer (Goldbergplatz) • Für den Umbau der Straßenbahn-Trasse, in erster Linie der Haltestellen, ergeben sich die folgenden Anforderungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ weitgehend barrierefreie Ausgestaltung des gesamten Verkehrsraumes inklusive der Haltestellen (z. B. niederflurgerecht, taktile Leitsysteme) ○ Erhöhung der Aufenthaltsqualität (ausreichender Witterungsschutz, Warteräume) ○ Verbesserung der Sicherheit beim Ein- und Aussteigen in die Bahn ○ Berücksichtigung statischer bzw. dynamischer Fahrgastinformation ○ Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes
---------------------	--

II.2.2 (Prüfauftrag)	Kurzfristige Interimslösungen zum niederflurgerechten Haltestellenausbau entlang der Straßenbahn-Linie 301
---------------------------------	---

<i>Beschreibung</i>	<p>Einige Streckenabschnitte im Straßenbahn-Netz können erst langfristig einer gesamtheitlichen Neugestaltung unterzogen werden. Für die folgende Streckenabschnitte sind die Möglichkeiten für kurzfristige Interimslösungen zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn-Linie 301 <ul style="list-style-type: none"> ○ Streckenabschnitt Buer – Erle ○ Streckenabschnitt Kärntener Ring – Pannschoppenstraße <p>Für mögliche Interimslösungen ist der Nutzen-Kosten-Effekt zu prüfen.</p>
---------------------	---

Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des barrierefreien ÖPNV im Busverkehrs-System

II.2.3 (Maßnahme)	Niederflurgerechter bzw. weitgehend barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes („Standard-Haltestellen“ nach Kategorien; siehe Kapitel 6.5) mit vordringlichem Bedarf
<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Haltestellen nach Prioritäten-Liste¹⁸⁰ • Ausbau-Standard gemäß den Anforderungen des Leitbildes nach Kategorie der jeweiligen Haltestelle
II.2.4 (Maßnahme)	Nachrüsten von ausgebauten Haltestellen mit nutzerrelevanten Elementen (z.B. taktile Leitsysteme, DFI) entsprechend den Anforderungen des Leitbildes („Standard-Haltestellen“ nach Kategorien; siehe Kapitel 6.5) mit vordringlichem Bedarf
<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nachrüsten der Haltestellen nach Prioritäten-Liste¹⁸¹ • Ausbau-Standard gemäß den Anforderungen des Leitbildes nach Kategorie der jeweiligen Haltestelle
II.2.5 (Prüfauftrag)	Einrichten von akustischer Fahrgastinformation an Haltestellen mit hoher Bedeutung für relevante Nutzergruppen (DFI mit Sprachausgabe oder Info-Säule)
<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der technischen Machbarkeit und Grundsatzentscheidung zum System • Nachrüsten der Haltestellen nach Prioritäten-Liste¹⁸² • Ausbau-Standard gemäß den Anforderungen des Leitbildes nach Kategorie der jeweiligen Haltestelle

¹⁸⁰ Die Stadt Gelsenkirchen (Referat Verkehr) hat eine Prioritätenliste für den weitgehend barrierefreien Umbau von Haltestellen erstellt. Einzelne Haltestellen werden nach ihrer Frequentierung und auch nach ihrer Nähe zu zentralörtlichen Einrichtungen und Einrichtungen, welche häufig von mobilitätseingeschränkten Bürgerinnen und Bürgern aufgesucht werden, ausgewählt und in diese Liste eingeordnet. Entsprechend der Verfügbarkeit von Fördermitteln werden die Haltestellen dann gemäß der Prioritätenliste sukzessive umgebaut.

¹⁸¹ siehe Fußnote 180

¹⁸² siehe Fußnote 180



Planungsprojekte zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV

II.2.6 (Planungsprojekt)	Nachrüsten der Haltestelle „Bergwerk Consolidation“ mit Fahrstuhl (langfristig)
<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> Prüfen der technischen Machbarkeit für einen nachträglichen Fahrstuhl-Einbau (Vergabe einer Machbarkeitsstudie für 2011 geplant) unter Beachtung des Nutzen-Kosten-Effektes
II.2.7 (Prüfauftrag)	Optimierung der Haltestellensituation „Willy-Brandt-Allee“ als barrierefreier ÖPNV-Zugang zur VELTINS-Arena
<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> Hinweis in den Straßenbahnen, dass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste an der Haltestelle „VELTINS-Arena“ nicht ein- und aussteigen können und Umbenennen der Haltestelle „Willy-Brandt-Allee“ in „VELTINS-Arena Süd“ (ggf. als Zusatz ergänzen), um Irritationen, besonders für ortsfremde Fahrgäste und Besucherinnen und Besucher der VELTINS-Arena, zu vermeiden.
II.2.8 (Planungsprojekt)	Zugang Haltestelle „Emscherstraße“ (langfristig)
<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> Prüfen der technischen Möglichkeiten für die Schaffung eines barrierefreien Zugangs an der Haltestelle „Emscherstraße“ (langfristig) unter Beachtung des Nutzen-Kosten-Effektes

6.3.4.3 Teilhandlungsfeld II.3 „Erhöhung der Leistungsfähigkeit/ Beschleunigung“

Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV bilden einen wichtigen Bestandteil des Teilhandlungsfeldes II.3. Mit der Beschleunigung kann die Produktivität der Verkehrserbringung weiter erhöht werden, wenn durch geringere Fahrzeiten und einen stabilen Fahrplan Standzeiten reduziert und Fahrzeuge eingespart werden können.

Zur Verkürzung der Reisezeiten mit dem ÖPNV, zur flüssigen Betriebsabwicklung des ÖPNV sowie zur Vermeidung von Verspätungen sind an den Problemstellen geeignete Maßnahmen zu treffen.

Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Produktivität im Straßenbahn-System

II.3.1 (Maßnahme)	Beschleunigung Horster Straße
<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • siehe Maßnahme II.2.1

II.3.2 (Planungsprojekt)	Ertüchtigung/ Modernisierung von Teilstrecken im Straßenbahn-System (langfristig)
<i>Beschreibung</i>	<p>Einige Streckenabschnitte im Straßenbahn-Netz können erst langfristig einer gesamtheitlichen Neugestaltung unterzogen werden. Im Einzelnen zu prüfen sind die Streckenabschnitte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn-Linie 301 <ul style="list-style-type: none"> ○ Streckenabschnitt Buer – Erle ○ Streckenabschnitt Kärntener Ring – Pannschoppenstraße • Straßenbahn-Linie 302 Ückendorf • Straßenbahn-Linie 107 Feldmark

Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Produktivität im Busverkehrs-System

II.3.3 (Maßnahme)	Niederflurgerechter bzw. weitgehend barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes (Buskap; „Standard-Haltestellen“ nach Kategorien) mit vordringlichem Bedarf
<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • siehe Maßnahme II.2.3

II.3.4 (Maßnahme)	Ausbau Polsumer Straße
------------------------------	-------------------------------

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> Im Rahmen des ganzheitlichen Umbaus der Polsumer Straße sollen aus Sicht der Nahverkehrsplanung die Bedingungen für den Busverkehr bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Belange der Verkehrsberuhigung spürbar verbessert werden (Haltestellenausbau, Verminderungen der Behinderungen).
---------------------	---

II.3.5 (Prüfauftrag)	Ertüchtigung des Linienweges der Linie 396 für Einsatz von Gelenkbussen
---------------------------------	--

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> Auf der Linie 396 ist der Einsatz von Gelenkbussen vorgesehen. Zu überprüfen ist, ob der Linienweg durchgängig für den Einsatz von Gelenkbussen geeignet ist; ggf. sind Maßnahmen zur Ertüchtigung des Linienwegs umzusetzen. In Abhängigkeit von der Umsetzung des Prüfauftrags I.3.3 „Neuordnung im Bereich Horst-Süd“. Bei Einrichtung der QuartiersBus-Linie zur Erschließung des Wohngebietes am Marie-Juchacz-Weg entfällt Maßnahme II.3.5.
---------------------	--

II.3.6 (Prüfauftrag)	Maßnahmen in der Hertener Straße (Resse) zur Verminderung der Behinderungen für die Linie 249
---------------------------------	--

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> Ansatz: Anpassen der Parksituation
---------------------	--

II.3.7 (Prüfauftrag)	Durchführen von ergänzenden Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehrssystem
---------------------------------	--

<i>Beschreibung</i>	<p>Zur Steigerung der Produktivität sind folgende Maßnahmen zur Ergänzung der in den letzten Jahren realisierten Busbeschleunigungsmaßnahmen im Einzelnen zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Prüfung von LSA-Beschleunigung bzw. Bus-Bevorrechtigung an LSA oder alternativer Maßnahmen unter Berücksichtigung der von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellten Unterlagen. allgemein: Prüfung alternativer Linienwege für den ÖPNV zur Umfahrung verspätungsanfälliger Linienabschnitte
---------------------	---

6.3.5 Handlungsfeld III „Sicherheit und Service“

III.1 (Prüfauftrag)	Ausweitung DFI
--------------------------------	-----------------------

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichten von DFI an den Verknüpfungspunkten II. und III. Ordnung • Schaffen der technischen Voraussetzungen für ein gemeinsames Ansteuern der DFI durch alle in Gelsenkirchen verkehrenden Verkehrsunternehmen
---------------------	---

III.2 (Maßnahme)	Aufwertung Haltestelle „Heinrich-König-Platz“
-----------------------------	--

<i>Beschreibung</i>	<p>Der Umbau der Stadtbahnstation Heinrich-König-Platz dient der Auflösung der baulichen Trennung der verschiedenen Verbindungsachsen der zentralen Gelsenkirchener City. Mit der Deckelung des trogartig abgesenkten Ausgangsbereiches soll eine großzügige Platzsituation geschaffen werden. Im Rahmen des Umbaus der Verteilerebene soll durch gestalterische Maßnahmen eine neue Ausgangssituation geschaffen werden, die dem heutigen Ausbaustandard sowie dem Fahrgastaufkommen entspricht.</p> <p>Darüber hinaus soll die Sicherheit in der Anlage verbessert werden durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • übersichtlichere und transparentere Gestaltung • eine bessere Beleuchtung (Beleuchtungskonzept BOGESTRA) • die Einrichtung von Kameras (Videoschutzkonzept BOGESTRA) • die Verbesserung des Brandschutzes.
---------------------	---

III.3 (Prüfauftrag)	Verbesserung der Übersichtlichkeit Haltestelle „Musiktheater“ (Untergeschoss)
--------------------------------	--

<i>Beschreibung</i>	<p>Stärken des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste an der Haltestelle „Musiktheater“ durch Anpassung der Gestaltung zur Schaffung einer übersichtlicheren und transparenteren Situation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beleuchtungskonzept • Neuordnung der Möblierung • Informations-/ Notrufsäulen
---------------------	---

III.4 (Prüauftrag)	Verbesserung der Situation in der unterirdischen Haltestelle „Hauptbahnhof“
-------------------------------	--

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung des Beleuchtungskonzeptes • Überprüfung der betrieblichen Abwicklung (Abfahrtspositionen der Bahnen)
---------------------	---

III.5 (Prüauftrag)	Optimierung Haltestellensituation Haltestelle „Rheinelbestraße“
-------------------------------	--

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfen von Möglichkeiten zur Optimierung der Haltestellen-Zugänglichkeit im Zuge der Revitalisierung der Bochumer Straße (z. B. Öffnen der Haltestelle aus Richtung Norden) • ggf. Zusammenlegen der Haltestellen „Wissenschaftspark“ und „Rheinelbestraße“, die heutige Haltestelle „Rheinelbestraße“ entfällt dann
---------------------	---

III.6 (Prüauftrag)	Erneuerung und Ausbau der Videoschutz-Überwachung an Straßenbahn-Haltestellen
-------------------------------	--

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • sukzessives Umrüsten aller unterirdischen Haltestellen nach dem neuen Videoschutzkonzept der BOGESTRA („Rund-um-Überwachung“ mit Domkameras, Sicherheitsinseln etc.) • Erhöhung der Sicherheit durch Überwachung der gesamten öffentlichen Flächen an den U-Bahnhöfen • Ausrüsten von oberirdischen, sicherheitsproblematischen Straßenbahn-Haltestellen mit Videoüberwachung¹⁸³
---------------------	---

III.7 (Prüauftrag)	ÖPNV-bezogenes Wegweisungssystem in den Fußgängerzonen Altstadt und Buer
-------------------------------	---

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Wegweisungssystem (inkl. DFI an Schwerpunkten) in den Fußgängerzonen zur Verbesserung der visuellen Wahrnehmung und der subjektiven Erreichbarkeit der Haltestellen aus den zentralen Bereichen der Fußgängerzonen
---------------------	--

¹⁸³ Bei konkreten Aussagen zur Videoschutzüberwachung an oberirdischen Haltestellen sind die rechtlichen Gegebenheiten zum Datenschutz zu beachten.

III.8 (Prüfauftrag)	Notruf-Säulen an relevanten Straßenbahn-Haltestellen
--------------------------------	---

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichten/ Nachrüsten von Notruf-Säulen an relevanten Straßenbahn-Haltestellen (unübersichtliche Haltestellen, sicherheitsproblematrische Haltestellen) • Es ist zu untersuchen, ob es sicherheitsproblematrische Straßenbahn-Haltestellen mit erhöhter Kundenrelevanz gibt; zu berücksichtigen ist hierbei sowohl das subjektive als auch das objektive Sicherheitsempfinden.
---------------------	--

III.9 (Prüfauftrag)	Begleitservice für Seniorinnen und Senioren und für mobilitätseingeschränkte Personen
--------------------------------	--

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichten eines „Senioren-Begleitservice“ zur Unterstützung älterer bzw. mobilitätseingeschränkter Personen bei der Nutzung des ÖPNV (z. B. Hilfe am Fahrkartenautomat, beim Zu- und Abgang zur Haltestelle bzw. Ein- und Aussteigen in das Fahrzeug)
---------------------	--

6.3.6 Handlungsfeld IV „Technischer Umweltschutz“

IV.1 (Maßnahme)	Realisierung der höchsten Umweltstandards bei Fahrzeugneuanschaffung
----------------------------	---

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • bei Fahrzeug-Neuanschaffungen sind grundsätzlich die höchsten Umweltstandards zu realisieren, soweit die Wirtschaftlichkeit nicht negativ beeinflusst wird
---------------------	--

IV.2 (Prüfauftrag)	Einbau von Rasengleisen
-------------------------------	--------------------------------

<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung des Einbaus von Rasengleisen zur Schallemission sowie zur optischen Anpassung moderner Straßenbahnstrecken an ihr Umfeld bei Ausbau/ Modernisierung von Streckenabschnitten
---------------------	---



IV.3 (Prüfauftrag)	Einrichten von Solar-Haltestellen als Demonstrationsobjekte
-------------------------------	--

Beschreibung

- Einrichten von „Solar-Haltestellen“ (Dach mit Solarzellen) an exponierten Haltestellen im Stadtgebiet als Gemeinschaftsprojekt mit der heimischen Solar-Industrie (Flankierung der Rolle Gelsenkirchens als „Solar-Stadt“)
- im Frühjahr 2010 wurde mit der Haltestelle „Walpurgisstraße“, Stadtteil Bulmke-Hüllen (Fahrtrichtung Herne) die erste Solarhaltestelle in Gelsenkirchen von der BOGESTRA realisiert



(Bildquelle: BOGESTRA).

Karte 21: Zielkonzept 2015+

Gesamtstädtische Maßnahmen

I.3.4 (P)
Zeitliche Ausdehnung des NachtNetzes / Betriebszeitenausweitung

I.3.6 (M)
Neuordnung der Liniennummern in Teilbereichen

I.3.8 (P)
Prüfen des Einsatzes der Straßenbahnlinien im Nachtverkehr

II.2.2 (P)
kurzfristige Interimslösungen zum niederflur-gerechten Haltestellenausbau entlang der Straßenbahn-Linie 301 in Teilschnitten

II.2.3 (M) / II.3.3 (M)
Niederflurgerechter bzw. weitgehend barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbilds

II.2.4 (M)
Nachrüsten von ausgebauten Haltestellen mit nutzerrelevanten Elementen entsprechend den Anforderungen des Leitbilds

II.2.5 (P)
Einrichten von akustischen Fahrgastinformationen an Haltestellen mit hoher Bedeutung für relevante Nutzergruppen

II.3.2 (PP)
Ertüchtigung/ Modernisierung von Teilstrecken im Straßenbahn-System (langfristig)

II.3.7 (P)
Durchführen von ergänzenden Bus-Beschleunigungsmaßnahmen

III.1 (P)
Ausweitung DFI

III.6 (P)
Erneuerung und Ausbau der Videoschutz-Überwachung an Straßenbahn-Haltestellen

III.8 (P)
Notruf-Säulen an relevanten Straßenbahn-Haltestellen

III.9 (P)
Begleitservice für Seniorinnen und Senioren und für mobilitätseingeschränkte Personen

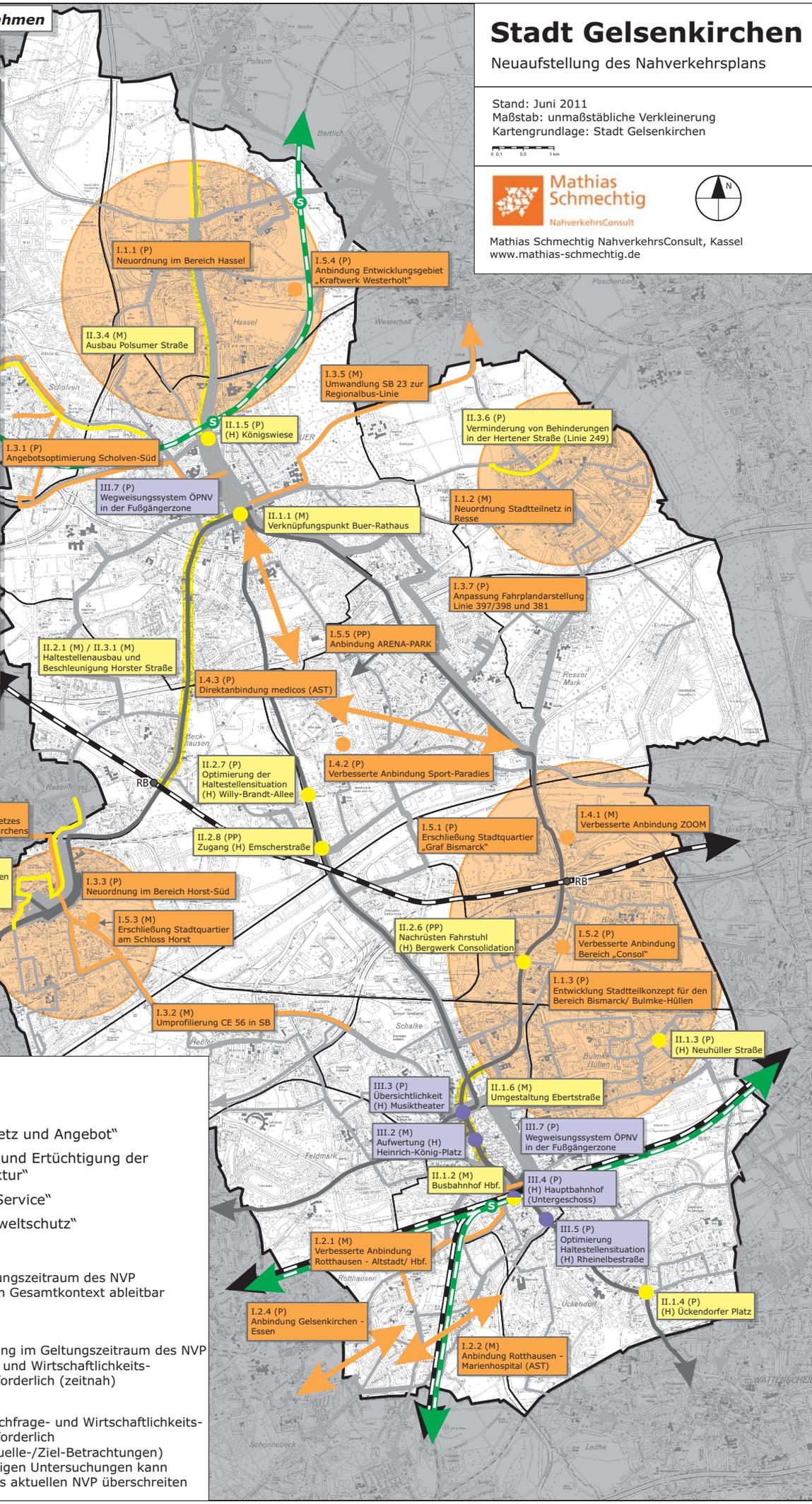
IV.1 (M)
Realisierung der höchsten Umweltstandards bei Fahrzeugneuanschaffung

IV.2 (P)
Einbau von Rasengleisen

IV.3 (P)
Einrichten von Solarhaltestellen als Demonstrationsobjekte

I.2.3 (P)
Räumliche Ausweitung des NachtNetzes Essen auf das Stadtgebiet Gelsenkirchen

II.3.5 (P)
Ertüchtigung Linie 396 für den Einsatz von Gelenkbussen (in Abhängigkeit der Realisierung von Prüfauftrag I.3.3)



Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Stand: Juni 2011
Maßstab: unmaßstäbliche Verkleinerung
Kartengrundlage: Stadt Gelsenkirchen



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel
www.mathias-schmechtig.de

Karte 21: Zielkonzept 2015+

Handlungsfelder

- 1 „Verbesserung Netz und Angebot“
- 2 „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur“
- 3 „Sicherheit und Service“
- 4 „Technischer Umweltschutz“

- M** Maßnahme:
- umsetzbar im Geltungszeitraum des NVP
- Maßnahmen sind im Gesamtkontext ableitbar und begründbar
- P** Prüfauftrag:
- Entscheidungsfindung im Geltungszeitraum des NVP
- weitere Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen erforderlich (zeitnah)
- PP** Planungsprojekt:
- umfangreichere Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen erforderlich (z. B. detaillierte Quelle-/Ziel-Betrachtungen)
- Dauer der notwendigen Untersuchungen kann den Zeithorizont des aktuellen NVP überschreiten

6.4 Umsetzung der Maßnahmen im Bereich „Netz und Angebot“

6.4.1 Grundinhalte des Maßnahmenkonzeptes im Bereich „Netz und Angebot“

Die Maßnahmen des Nahverkehrsplanes tragen im Wesentlichen dazu bei das ÖPNV-Angebot in Gelsenkirchen sowohl unter Nachfrageaspekten als auch unter stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten zu optimieren.

Durch ein bedarfsgerecht ausgestaltetes Angebot mit attraktiven Direktverbindungen sowie dichten Takten auf den Hauptverkehrsachsen soll die Marktsituation des ÖPNV gezielt verbessert werden. Dies betrifft insbesondere

- die Stärkung nachfragestarker Korridore,
- die Schaffung neuer Direktverbindungen im Stadtgebiet,
- die Anbindung/ Erschließung neuer Stadtentwicklungsflächen (Flankierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen) und
- die Stärkung der Nahmobilität.

Die Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes in Gelsenkirchen zielen schwerpunktmäßig darauf ab, die Fahrgastnachfrage auch und vor allem vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung zu stabilisieren und die von Seiten der Stadt angedachten Stadtentwicklungsvorhaben zu flankieren. Ein bedeutender Teilaspekt ist hierbei die Stärkung der Nahversorgung in den Stadtteilen durch ein entsprechendes Angebot im ÖPNV. Dieser Ansatz wird vornehmlich durch die im nördlichen Stadtgebiet angedachten Konzepte unterstützt, welche darauf ausgerichtet sind, die jeweiligen Nahversorgungszentren zu stärken und zudem neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen.

Während in Hassel die Stärkung des zentralen Korridors entlang der Polsumer Straße durch Bilden eines koordinierten 10-Minuten-Taktes im Fokus des Teilbereichskonzeptes liegt, steht in Resse eine Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für die Nahmobilität durch Schaffung neuer system- und fahrgastrelevanter Direktverbindungen (z. B. Resse-Süd – Buer) sowie durch eine Optimierung der Erschließung und des Angebotes in den Siedlungsschwerpunkten (z. B. südliche Ahornstraße/ Oststraße, ggf. Kriemhildstraße/ Ortrudstraße) im Vordergrund.

Dies ist auch die Kernaussage des Prüfauftrags für den Bereich Scholven-Süd. Neben der Angebotsverbesserung in das Zentrum von Buer gewährleistet die Verdichtung des Bedienungsangebotes auf der Verbindung Scholven Süd – Buer zudem eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Nahversorgungszentrums in Scholven-Süd. Dieses hat mit der Realisierung des Stadtteilzentrums „Im Brömm“ einen deutlichen Aufschwung erlebt, den es nach Möglichkeit zu untermauern gilt. Außerdem profitieren annähernd 2.300 Menschen im Bereich Scholven-Süd grundsätzlich von der Angebotsverbesserung. Hier werden zusätzliche Potenziale zur Steigerung der Fahrgastnachfrage gesehen.



Die angedachte Stichfahrt der Linie 342 an Wochenenden und Feiertagen zur ZOOM Erlebniswelt bedarf eines vergleichsweise geringen Mehraufwandes, stellt jedoch eine deutliche Verbesserung der Anbindung der publikumsintensiven Einrichtung im Freizeitverkehr aus Richtung Herne und innerorts aus den nordwestlichen Stadtteilen dar.

Auch die Verlegung der Linie 340 über Wiehagen mit gleichzeitiger Koordinierung der Fahrplanlagen der Linien 340 und 381 zur Verbesserung der Anbindung von Rotthausen an die Altstadt und den Hauptbahnhof ist als Einzelmaßnahme umsetzbar. Durch die Linienwegänderung ergibt sich die Notwendigkeit, die Haltestelle „Gottfriedstraße“ in Richtung der Rotthausener Straße zu verlegen, da die jetzige Haltestellenposition zukünftig nicht mehr angefahren wird.

Mit der Einrichtung eines AST-Verkehrs zur umsteigefreien Anbindung Rotthausens an das Marienhospital wird eine Verbindung geschaffen, die es heute in der Art nicht gibt, für die jedoch nennenswerte Potenziale gesehen werden. Ziel ist es, eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung zu schaffen, die ein schnelles und direktes Erreichen des Marienhospitals gewährleistet. Um eine Überlastung des Systems zu vermeiden, ist es sinnvoll, das Betriebszeitfenster zunächst für die Belange der Besucherinnen und Besucher sowie für die Patientinnen und Patienten des Krankenhauses auszurichten, um diese dann schrittweise auch für den Berufsverkehr auszuweiten.

Durch die dargestellten Maßnahmen wird angestrebt, nicht nur für den Berufs- und Ausbildungsverkehr, sondern auch für andere Nutzergruppen – insbesondere im Freizeit- und Besorgungsverkehr – ein attraktives Angebot vorzuhalten.

6.4.2 Ökonomische Konsequenzen der Maßnahmen im Bereich „Netz und Angebot“

Für die Umsetzung der im Entwicklungskonzept vorgesehenen **Maßnahmen** zur Angebotsverbesserung bedarf es eines moderaten Mehraufwandes von etwa 69.000 Nutz-km pro Jahr (ca. 20.000 km/Jahr Vestische / ca. 49.000 km/Jahr BO-GESTRA).

Tabelle 58 beinhaltet eine Aufstellung der Leistungsveränderungen für alle konzeptionell erfassten Linien nach Teilbereichskonzepten.

Tabelle 58: Gesamtbilanz nach Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes

Linie	Änderung des Leistungsumfangs [Nutz-km/a]
Neuordnung des Stadtteilnetzes im Bereich Resse	
Linie 249 (neu SB xx)	+/- 0
Linie 244	+ 20.000
Linie 381	+ 12.200 (+ 16.700) ¹⁸⁴
gesamt	+ 32.200 (+ 36.700)¹⁸⁴
Einrichtung/ Verbesserung der Anbindung von Einzelzielen	
Linie 340	+ 34.500
Linie 342 (nur an Wochenenden und Feiertagen)	+ 2.400 ¹⁸⁵
AST neu (Rotthausen – Marienhospital)	-
Differenz	+ 69.100 (+ 73.600)

Maßgeblich verantwortlich für die Aufwandsänderung sind die folgenden Maßnahmen:

- Die Modifizierung des Linien- und Bedienungsangebotes zur Optimierung der Erschließung in Resse erfordert je nach Umsetzungsvariante einen Mehraufwand von etwa 32.200 bzw. 36.700 Nutzwagenkilometern/Jahr. Neben der Erschließung von Bereichen, die derzeit nur am Rande über eine ÖPNV-Anbindung verfügen, ist es ein maßgebliches Ziel dieser Maßnahme möglichst weite Teile von Resse sowohl an Buer und gleichermaßen auch an die Altstadt anzubinden und so neue Fahrgäste zu generieren.
- Maßgeblichen Anteil an der Aufwandsmehrung hat darüber hinaus die Verlegung der Linie 340 über Wiehagen bis Hauptbahnhof mit Koordinierung der Linie 340 und 381 zwischen Rotthausen und der Altstadt/ dem Hauptbahnhof.

6.4.3 Konsequenzen bei Realisierung der Prüfaufträge

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes wird eine Vielzahl von Prüfaufträgen definiert, deren Realisierung abhängig ist von den Ergebnissen diverser weitergehender Untersuchungen. Durch Umsetzung dieser Prüfaufträge entsteht ein zusätzlicher

¹⁸⁴ Klammerwert: Realisierung Variante 2 (über Kriemhildstraße).

¹⁸⁵ Ggf. zusätzliches Verschwenken zweier heute an der Haltestelle „Thorner Platz“ endenden Fahrtenpaare am Vormittag (zusätzlich ca. + 300km).

Mehraufwand für die Stadt Gelsenkirchen, die Größenordnung ist in Abhängigkeit der jeweiligen Umsetzungsvarianten im Rahmen der Prüfaufträge zu ermitteln.

Folgende Prüfaufträge sind im Rahmen der Nahverkehrsplanung weiterzuverfolgen und hinsichtlich einer möglichen Realisierung genauer zu untersuchen

- Neuordnung im Bereich Hassel
- Entwicklung eines Stadtteilkonzeptes für den Bereich Bismarck – Bulmke-Hüllen
- Verbesserung der Bedienung im Bereich Scholven-Süd
- Neuordnung im Bereich Horst-Süd
- Verbesserung der Anbindung von Einzelzielen (AST medicos)
- Zeitliche Ausweitung des NachtNetzes / Betriebszeiten-Ausweitung
- Räumliche Ausweitung des NachtNetzes Essen auf das Stadtgebiet Gelsenkirchen

Mehraufwand erzeugen hierbei im Wesentlichen die zusätzlichen Leistungen bei Realisierung der Konzepte in den Stadtbereichen Hassel, Scholven-Süd, Horst-Süd und Bismarck / Bulmke-Hüllen. Die genannten Konzepte beinhalten neben Angebotsverbesserungen außerdem strategische Aspekte zur Flankierung städtebaulicher Entwicklungen (Erschließung der Stadtquartiere „Schloss Horst“ und „Graf Bismarck“, Stärkung des Stadtteilzentrums „Im Brömm“).



6.5 Haltestellen-Konzept

6.5.1 Haltestellen-Kategorien

Die Straßenbahn- und Bus-Haltestellen im Stadtgebiet Gelsenkirchen werden in neun Kategorien (Haltestellen-Typen) eingeteilt, denen konkrete Ausstattungsmerkmale im Sinne eines „Baukasten-Systems“ zugeordnet werden. Die Haltestellen-Kategorien berücksichtigen dabei sowohl die Verkehrsaufgaben der Haltestelle im Gesamtsystem als auch die jeweilige Verkehrsbedeutung (Fahrgastaufkommen, Anbindung spezifischer Institutionen).

Bei Neubau bzw. grundhaftem Ausbau im Rahmen des Haltestellenprogramms sind die Ausstattungsmerkmale zwingend zu realisieren, soweit nicht im Einzelfall die örtlichen Gegebenheiten oder ein unverhältnismäßiger Aufwand dagegen sprechen. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sind im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel sukzessive anzupassen.

Für die spezifische Situation in Gelsenkirchen werden die nachfolgend dargestellten Kategorien definiert. Die Kategorien werden in drei Gruppen zusammengefasst:

- Verknüpfungspunkte (Kategorien A bis C)
- Straßenbahn-Haltestellen (Kategorien D bis F)
- Bus-Haltestellen (Kategorien G bis I)

Die Haltestellen der Stadtbahn-Linie U 11¹⁸⁶ werden in der Haltestellen-Kategorisierung nicht berücksichtigt, da die U 11-Haltestellen auf Gelsenkirchener Stadtgebiet nach dem üblichen Stadtbahn-Standard ausgebaut sind und ein weiterer Bau von Stadtbahn-Strecken bzw. -Haltestellen nicht ansteht.

Die Kategorien A bis G enthalten keine durchgehend hierarchische Rangfolge. Haltestellen können im Einzelfall auch zwei Kategorien zugeordnet werden. In diesem Fall gelten jeweils die umfassenderen Anforderungen.

¹⁸⁶ Bis zum 06.01.2010 wurde die Stadtbahn-Linie unter der Nummer U 17 geführt.

Tabelle 59: Haltestellen-Kategorien

Verknüpfungspunkte	
A	<p>Verknüpfungspunkte 1. Ordnung Hauptumsteigepunkte mit systematischen, nachfragerlevanten Verknüpfungen von Stadtbahn- oder Straßenbahnlinien mit mindestens fünf Buslinien</p>
	<p><u>Haltestellen der Kategorie A:</u> Hauptbahnhof Gelsenkirchen Buer Rathaus/ Goldbergplatz</p> <p>(Bildquelle: BOGESTRA)</p>
B	<p>Verknüpfungspunkt 2. Ordnung Verknüpfungspunkte mit systematischen, nachfragerlevanten Verknüpfungen von Stadtbahn- oder Straßenbahnlinien mit mindestens drei Buslinien bzw. Bus-Bus-Verknüpfung mit mindestens vier Buslinien</p>
	<p><u>Haltestellen der Kategorie B:</u> Musiktheater Buerer Straße Erle Forsthaus</p> <p>(Bildquelle: PGN)</p>

C	<p>Verknüpfungspunkt 3. Ordnung weitere Umsteigehaltestellen mit nennenswerter Bedeutung im Gelsenkirchener ÖPNV-System (d.h. Verkehrsbedeutung unterhalb der Anforderungen „Verknüpfungspunkte 2. Ordnung“)</p>
	<p><u>Haltestellen der Kategorie C:</u></p> <p>Am Markt Marktstraße Adlerstraße Emscherstraße Schloß Horst Grillostraße Trinenkamp Bergwerk Consolidation Neuhüller Straße Grillo-Gymnasium Ückendorfer Platz Achternbergstraße</p> <p><i>Hinweis: Die Haltestellen sind i. d. R. gleichzeitig auch den Kategorien D bis G zuzuordnen. Es gelten in diesem Fall die dortigen, höheren Anforderungen.</i> (Bildquelle: PGN)</p>

Straßenbahn-Haltestellen	
D	<p>Haltestelle mit Ausbau nach Stadtbahn-Standard (unterirdisch bzw. oberirdisch)</p>
	<p><u>Haltestellen der Kategorie D:</u></p> <p>Hauptbahnhof Heinrich-König-Platz Musiktheater Leipziger Straße Bismarckstraße</p> <p>Bergwerk Consolidation Trinenkamp ZOOM-Erlebniswelt</p> <p>(Bildquelle: PGN)</p>

E	Straßenbahn-Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung (> 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag) oberirdisch	
		<p><u>Haltestellen der Kategorie E:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Ückendorfer Platz Gesamtschule Ückendorf Stephanstraße Wissenschaftspark Rheinelbestraße Kennedyplatz Grenzstraße Grillostraße Uechtingstraße Ernst-Kuzzora-Platz Willy-Brandt-Allee VELTINS-Arena Buer-Bergmannsheil Marktstraße <p>Friesenstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> Erle Post Erle Krankenhaus Breite Straße Middelicher Straße Hagenstraße Zeche Hugo Hugostraße Braukämperstraße Adlerstraße Kärtner Ring Schloß Horst



F	Straßenbahn-Haltestellen mit mittlerer bis geringer Verkehrsbedeutung (< 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag) oberirdisch	
	<u>Beispiele für Haltestellen der Kategorie F:</u> Berliner Brücke Berger See Haunerfeldstraße Hermann-Löns-Straße Erlestraße Vinckestraße Lohmühlenstraße Hügelstraße Essener Straße Feldmarkstraße Revierpark Nienhausen	
Bus-Haltestellen		
G	Bus-Haltestellen an ausgeprägt wichtigen Infrastruktureinrichtungen und Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung (> 500 Ein- und Aussteiger pro Tag) (insbesondere Haltestellen an Einrichtungen mit hoher Bedeutung für Seniorinnen und Senioren/ Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung)	
	<u>Beispiele für Haltestellen der Kategorie G:</u> Am Markt Bergmannstraße Dillbrinkstraße Freiheit Gartenkamp Grillo-Gymnasium Haverkamp Herzogstraße Karl-Meyer-Straße Königswiese Konradstraße Machensplatz Markenstraße Melanchthonstraße Neuhüller Straße Nienkampstraße Tossehof Valentinstraße Wildenbruchstraße	

<p>H</p>	<p>Haltestellen mit mittlerer Verkehrsbedeutung (< 500 Ein- und Aussteiger pro Tag)</p>
	<p><u>Beispiele für Haltestellen der Kategorie H:</u> Sobbehof Schemannstraße Saarbrücker Straße Halfmannsweg Kettelerstraße Carl-Mosters-Straße Wiehagen</p>
<p>I</p>	<p>Haltestellen mit geringer Verkehrsbedeutung (< 50 Ein- und Aussteiger pro Tag) bzw. reine TaxiBus-/ AST-Haltestellen</p>
	<p><u>Beispiele für Haltestellen der Kategorie I:</u> Wiedehopfstraße Nattsmannsweg Bromberger Straße Städtischer Fuhrpark Arendtstraße Wiesmannstraße Hochkampstraße Rückertstraße Reckfeldstraße Fleischerstraße Meraner Straße Plauener Straße Schlagenheide TÜV Daimlerstraße Verkehrshof Emschermulde GAFÖG Auguststraße Katzbachstraße Im Emscherbruch Viktoriastraße Bezirks-Sportanlage</p>

6.5.2 Ausstattungsstandards

Für die Ausstattung und die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen mit den einzelnen Elementen werden die nachfolgenden Anforderungsstufen definiert.

- | | |
|---|---|
| ■ | erforderliche Ausstattung/ Ausgestaltung |
| □ | anzustrebende Ausstattung/ Ausgestaltung (Prüfung bei Neu- bzw. Umbau) |
| X | nicht erforderliche Ausstattung/ Ausgestaltung |
| - | für Haltestellentyp nicht relevant (höherer Ausstattungsstandard definiert) |

Tabelle 60: Ausstattungsstandards für die Haltestellen-Kategorien

Ausstattung	Zuständigkeit	Kategorien								
		A	B	C	D	E	F	G	H	I
Gestaltung für Mobilitätseingeschränkte/ Barrierefreiheit										
Stufenfreier Zugang zum Bahnsteig/ zum Bussteig/ zur Fahrbahnkante (Fahrstuhl, Rampe, o.ä.)	Stadt	■	■	■	■	■	■	■	■	□
Stufenfreier Einstieg zur untersten Stufe des Fahrzeuges	Stadt	■	■	■	■	■	■	■	■	□
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung ¹⁸⁷ (Bordhöhen: Straßenbahn 22cm; gemeinsame Bus-/ Straßenbahn-Haltestelle 22 cm ¹⁸⁸ ; Bus 18 cm ¹⁸⁹)	Stadt	■	■	■	■	■	■	■	■	□
3,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche (Bahnsteigbreite)	Stadt	■	■	□	■	■	□	□	X	X
2,50 m Standardtiefe (2,00 m Mindesttiefe) der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m (Bewegungsräume für Personen mit Mobilitätsbehinderung) ¹⁹⁰	Stadt	-	-	■	-	-	■	■	□	□

¹⁸⁷ Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling (seitliches Absenken des Fahrzeuges) Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

¹⁸⁸ Kneeling-Verbot

¹⁸⁹ Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche). Im Falle unebener bzw. gewölbter Fahrbahnoberflächen im Ausnahmefall an Busbuchten 14 cm.

¹⁹⁰ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden (jedoch Mindestbreite 90 cm), wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.



Ausstattung	Zuständigkeit	Kategorien								
		A	B	C	D	E	F	G	H	I
hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2 x 2 m) ¹⁹¹	Stadt	■	■	■	■	■	■	■	■	□
rutschfester Belag (Kopfsteinpflaster nur bei Anforderung aus dem städtebaulichen Umfeld ¹⁹²)	Stadt	■	■	■	■	■	■	■	■	□
vollständiges taktilen/ optisches Leitsystem als „geschlossene Kette“ im Haltestellenbereich (Aufmerksamkeitsfelder/ Einstiegsfeld, einheitl. System von Auffang- streifen, farblich kontrastierend)	Stadt	■	■	■	■	■	■	■	□	X
Auffangstreifen (inkl. Einstiegsfeld in Höhe der ersten Bustür)	Stadt	-	-	-	-	-	-	-	■	□
akustische Fahrgast- information für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegen- sprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	Stadt und/ oder Verkehrsunter- nehmen	■	■	□	□	□	X	□	X	X
Komfort und Kundenservice										
Kundenzentrum	Verkehrsunter- nehmen	■ ¹⁹³	X	X	X	X	X	X	X	X

¹⁹¹ Für 180-Grad-Wende von Personen im Rollstuhl.

¹⁹² Bei Nässe, Schnee- und Eisglätte birgt Kopfsteinpflaster für Personen mit Rollstuhl, Rollator und für gehbehinderte Menschen massive sicherheitstechnische Probleme.

¹⁹³ Anforderung gilt für Verknüpfungspunkte „Buer Rathaus“ und „Hauptbahnhof“.

Ausstattung	Zuständigkeit	Kategorien								
		A	B	C	D	E	F	G	H	I
Witterungsschutz/ Fahrgastunterstand für alle Fahrtrichtungen (Mindestgröße 4,3 x 1,5 m; mind. drei Sitzplätze); im Einzelfall für ggf. zwei Halte- positionen ¹⁹⁴	Verkehrsunter- nehmen/ Stadt/ DSM	■	■	□	■ 195	□	□	□	□	X
Witterungsschutz/ Fahrgastunterstand in der Hauptlastrichtung (reine „Ausstiegs- Richtungshaltestellen“ benötigen keinen Witterungsschutz) ¹⁹⁶	Verkehrsunter- nehmen/ Stadt/ DSM	-	-	■	-	■	■	■	□	X
Sitzgelegenheit (Regelanwendung ist der Fahrgastunterstand) ¹⁹⁷	Verkehrsunter- nehmen/ Stadt/ DSM	■	■	■	■	■	■	■	■	□
Option: Steh-Lehnen	Verkehrsunter- nehmen	□	□	□	□	□	□	□	□	X
Spritzschutz an Halte- stellen in Mittellage ¹⁹⁸	Stadt	■	■	□	X	■	□	■	□	X
Öffentlicher Fernsprecher ¹⁹⁹	Stadt	□	□	X	□	□	X	X	X	X
Funkuhr (ggf. in DFI integriert)	Verkehrsunter- nehmen	■	■	X	■	□	X	□	X	X
Fahrradabstellmöglich- keiten (im Einzelfall; abhängig von B&R- Potenzial)	Stadt	□	□	□	□	□	□	□	□	□

¹⁹⁴ Grundsätzlich Bestandsschutz für vorhandene Fahrgastunterstände, die funktionsfähig im Sinne der definierten Anforderungen sind und über ein ansprechendes Erscheinungsbild verfügen.

¹⁹⁵ Anforderung entfällt für Tunnelhaltestellen.

¹⁹⁶ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

¹⁹⁷ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

¹⁹⁸ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

¹⁹⁹ Die öffentlichen Fernsprecher sind so anzuordnen, dass ein „spontanes Parken“ im Nahbereich mit Behinderung des Busbetriebes ausgeschlossen wird.



Ausstattung	Zuständigkeit	Kategorien									
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	
Sicherheit											
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes); Werbeflächen in Fahrtrichtung	Verkehrsunternehmen/ Stadt/ DSM	■	■	■	■	■	■	■	■	■	X
Videoschutzanlage (vorbehaltlich Berücksichtigung des Datenschutzes an nicht in sich geschlossenen Haltestellenanlagen)	Stadt und/ oder Verkehrsunternehmen (bzw. Polizei)	■	□	□	■	□	□	□	□	X	X
Notruf-Anlage/ Gegensprechanlage zur Leitstelle	Stadt und/ oder Verkehrsunternehmen	■	□	□	■	□	□	□	□	X	X
„Sicherheitsinsel“ (auffällig gekennzeichnete Fläche mit Notruf-Anlage und Videoüberwachung)	Verkehrsunternehmen	□	□	X	□	□	X	X	X	X	X
Sicherheitspersonal (temporäre Präsenz)	Verkehrsunternehmen	□	X	X	□	X	X	X	X	X	X
umfassende Beleuchtung, weitgehend ohne „Schattenräume“	Verkehrsunternehmen/ Stadt/ DSM	■	■	■	■	■	■	■	■	■	□
Fahrgastinformation											
Haltestellen-Schild (in Höhe der ersten oder der zweiten Tür; Kombination mit Auffangstreifen)	Verkehrsunternehmen	■	■	■	X (■) 200	■	■	■	■	■	■

²⁰⁰ für oberirdische Haltestellen Pflichtausstattung

Ausstattung	Zuständigkeit	Kategorien								
		A	B	C	D	E	F	G	H	I
Wegweisung innerhalb der Haltestelle zu Zielen im Umfeld	Stadt	■	□	X	□ (■) 201	□	X	X	X	X
Dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI)	Stadt und/ oder Verkehrsunternehmen	■	■	□	□ (■) 202	□ (■) 203	□	□	□	X
akustische Fahrgastinformation (Alternativen: DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher)	Verkehrsunternehmen	■	■	□	□	□	X	□	X	X
Umfassende Informationspakete an jedem Bussteig in Vitrine ²⁰⁴ (Fahrplan, Tarifinformationen, Liniennetzplan bzw. Liniennetzplanausschnitt, Umgebungsplan); auch für kleinwüchsige Personen und Personen im Rollstuhl lesbar; freie Erreichbarkeit für alle Nutzerinnen und Nutzer; ausreichende Beleuchtung (direkt oder indirekt) ²⁰⁵	Verkehrsunternehmen	■	■	□	■	■	□	□	X	X

²⁰¹ für unterirdische Haltestellen Pflichtausstattung

²⁰² Bei Bedienung der Haltestelle durch mindestens drei Linien „erforderliche Ausstattung“.

²⁰³ Bei Bedienung der Haltestelle durch mindestens drei Linien „erforderliche Ausstattung“.

²⁰⁴ sofern es die örtlichen Gegebenheiten zulassen (ggf. gebündelt für mehrere Abfahrtspositionen/ Bussteige)

²⁰⁵ Soweit keine direkte Beleuchtung der Fahrgastinformationen an Haltestellen vorhanden ist, ist für die Beleuchtung die Stadt Gelsenkirchen zuständig.



Ausstattung	Zuständigkeit	Kategorien								
		A	B	C	D	E	F	G	H	I
Standard-Informationen an jedem Bussteig ²⁰⁶ (Fahrplan, Tarifinformationen, Liniennetzplan bzw. Liniennetzplanausschnitt); auch für kleinwüchsige Personen und Personen im Rollstuhl lesbar; freie Erreichbarkeit für alle Nutzerinnen und Nutzer; ausreichende Beleuchtung (direkt oder indirekt) ²⁰⁵	Verkehrsunternehmen	-	-	■	-	-	■	■	■	■
Busbetrieb										
Sicherung der bordsteinparallelen Anfahrbarkeit der Haltestelle zur Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs (z.B. Markierungen, Ordnen des Parkens im Haltestellenbereich) Hinweis: Busbuchten müssen eine Regellänge von 88,70 Metern (ggf. unter Inanspruchnahme von Einmündungen) für ein bordsteinparalleles Anfahren aufweisen	Stadt	■	■	■	■	■	■	■	■	■

An den Haltestellen mit touristischer Relevanz (ZOOM Erlebniswelt, VELTINS-Arena) sind die Fahrgastinformationen zusätzlich mehrsprachig, zumindest in englischer Sprache, mit den Kerninformationen zur ÖPNV-Nutzung und den Tarifbedingungen vorzusehen.

Bei der Einrichtung, dem Umbau bzw. der kleinräumigen Verlegung (Standortanpassung) von Haltestellen sind weiterhin folgende Anforderungen zu beachten:

- Haltestellen sind so anzulegen bzw. zu verlegen, dass sie aus möglichst allen Richtungen über direkt geführte, weitgehend barrierefreie und ausreichend beleuchtete Wege umwegarm erreichbar sind.

²⁰⁶ sofern es die örtlichen Gegebenheiten zulassen

- Richtungs-Haltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können; in der unmittelbaren Nähe der Haltestellen sollten, soweit erforderlich, Querungshilfen angelegt sein.
- Konflikte mit dem Radverkehr im Haltestellenbereichen sind zu minimieren, z.B. durch Anordnung der Radwege hinter den Fahrgastaufenthaltsbereichen oder durch Umwandlung der Radwege im unmittelbaren Haltestellenbereich in „Gehwege, Radfahrer frei“.

An Schulen und an Haltestellen mit fahrtenbezogenen erhöhtem Verkehrsaufkommen sind größere Aufenthaltsflächen zu berücksichtigen.

7 Definition der Grundlagen für die Betrauung bzw. Direktvergabe der Verkehrsleistungen

7.1 Qualitätsstandards

7.1.1 Grundsätze für die Anwendung des Anforderungsprofils

Der Nahverkehrsplan verfolgt als Zielsetzung die Realisierung eines qualitativ hochwertigen ÖPNV-Angebotes. Dieses muss geeignet sein, die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger zum größtmöglichen Nutzen zu erfüllen, jedoch unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Möglichkeiten, d. h. die Wirtschaftlichkeit und die Finanzierbarkeit der Verkehrsleistung sind vorrangiges Ziel für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

Da das derzeitige Leistungs- und Qualitätsangebot im Stadtgebiet Gelsenkirchen auf einem hohen Niveau durch die zurzeit bedienenden Verkehrsunternehmen realisiert wird, orientieren sich die nachfolgend definierten Qualitätsstandards an diesem Status quo. Diese benannten Qualitätsstandards sollen einerseits als Maßstab dienen, um die realisierte Angebotsleistung des ÖPNV beurteilen zu können, zum anderen gelten sie gleichzeitig als Qualitätsziel überall dort, wo sie (bisher noch) nicht eingehalten werden. Der Nahverkehrsplan legt hierbei Mindeststandards fest und gibt die grobe Zielrichtung für die weitere Entwicklung der Qualitätsstandards vor. Das angestrebte Qualitätsniveau der Standards kann das wirtschaftliche Ergebnis der Verkehrsunternehmen wesentlich beeinflussen. Vor diesem Hintergrund wird im Nahverkehrsplan auf die Qualitätskriterien fokussiert, die für den Kunden (Fahrgast) von entscheidender Bedeutung sind.

Für die Umsetzung der definierten Qualitätsstandards ist der Nahverkehrsplan alleine nicht ausreichend in seiner Bindungswirkung gegenüber den Verkehrsunternehmen. Erforderlich zur Sicherstellung der Standards sind weitere Vereinbarungen mit verbindlicher Festlegung

- der von den Verkehrsunternehmen zu gewährleistenden Qualitäten und
- der Regularien, wenn Qualitäten nicht eingehalten werden (z. B. Qualitätsvereinbarungen)
- sowie ggf. der vom Aufgabenträger sicherzustellenden Finanzierung der definierten Qualitätsstandards.

Das nachfolgende Anforderungsprofil wurde auf der Grundlage der von der Kooperation östliches Ruhrgebiet (KöR) entwickelten Qualitätsstandards erarbeitet. Es ist nach Inkrafttreten des Nahverkehrsplans verbindliche Vorgabe für die Durchführung des straßengebundenen ÖPNV (hier: Bus/Straßenbahn) in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Gelsenkirchen. Ausnahmen von den Regelungen (Standards) können von den Verkehrsunternehmen mit dem Aufgabenträger im Einzelfall vereinbart werden. Können die definierten Anforderungen vom Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebotsveränderungen oder Infrastrukturmaßnahmen aus unterschiedlichen Gründen nicht realisiert werden, ist der Aufgabenträger rechtzeitig vor der

geplanten Veränderung zu informieren. Der Aufgabenträger entscheidet über die Zulässigkeit der Qualitätsunterschreitung.

Die definierten Mindeststandards gelten für den „Normalbetrieb“. Als Ausnahmesituationen werden extreme Witterungsbedingungen, Arbeitsniederlegungen, unvorhersehbare Ereignisse, höhere Gewalt, Großveranstaltungen, größere und langwierige Baumaßnahmen formuliert.

7.1.2 Messung der Qualitätsstandards

Bei der Festlegung der im Nahverkehrsplan benannten Qualitätsstandards wurden alle wesentlichen Qualitätsbereiche, die direkten Einfluss auf die Bedienungsqualität haben, abgedeckt. Sie wurden in Anlehnung an die DIN EN 13816:2002 (CEN/TC „Transport – Logistik und Dienstleistungen“) ausgewählt.

In der folgenden Matrix werden die dargestellten Qualitätsstandards den Gliederungspunkten der Norm DIN EN 13816 eindeutig zugeordnet. Hierbei wurden nur die Qualitätsstandards berücksichtigt, auf die die Verkehrsunternehmen tatsächlich Einfluss nehmen können.

Qualitätsstandard NVP Gelsenkirchen DIN EN 13816:2002	Leistung / Bedienungsgrad Ersatzverkehr / Fahrtausfall	Leistung / Pünktlichkeit	Leistung / Anschlüsse	Fahr- / Servicepersonal	Fahrzeuge / Umwelt	Haltestellen	Vertrieb / Service/ Beschwerdemanagement	Information	Sicherheit
Verfügbarkeit	x				x				
Zugänglichkeit							x		
Information				x	x	x	x	x	
Zeit		x	x						
Kundenbetreuung				x			x		
Komfort					x	x			
Sicherheit									x
Umwelteinflüsse					x				

Abbildung 29:
Zuordnung ausgewählte Qualitätsbereiche ⇔ DIN EN 13816:2002

Bei der Formulierung von Qualitätsstandards muss gewährleistet sein, dass die zu betrachtenden Qualitätskriterien eindeutig definiert, messbar und nachweisbar sind.

Die Norm DIN EN 13816:2002 zeigt hierfür drei anerkannte Messmethoden auf, die auf unterschiedlichen Sichtweisen basieren. Zum einen kann die Messung der Dienstleistungsqualität aus Sicht des jeweiligen Verkehrsunternehmens über sog. Testkundenverfahren (MSS) oder über die Analyse von konkreten Leistungsdaten (DPM) erfolgen (objektive Messung). Zum anderen kann aus Sicht der Kunden (Fahrgäste) die „wahrgenommene“ Dienstleistungsqualität über Kundenzufriedenheitsbefragungen (CSS) (subjektive Kundenzufriedenheit) ermittelt werden. Im Rahmen der Festlegungen des Nahverkehrsplans beschränkt sich die Messung der Qualitätsstandards auf die objektiven Messmethoden (Ausnahme: Qualitätskriterium Sicherheit).

Die Verkehrsunternehmen haben dafür Sorge zu tragen, dass durch ein geeignetes Qualitätssicherungs-System (z. B. gemäß DIN EN 9001:2000) die Einhaltung, Lenkung und Darlegung der Qualitätsstandards sichergestellt wird. Die Überwachung bzw. Lenkung der Qualitätsstandards (Messmethode) sollte nach Möglichkeit auf bereits vorhandene Messsysteme aufsetzen.

Eine Definition von konkreten Mindeststandardwerten bzw. Zielwerten ist nicht durchgängig bei allen beschriebenen Qualitätskriterien möglich, da teilweise noch Erfahrungswerte hinsichtlich tatsächlicher Messergebnisse fehlen und zum Teil geeignete Messverfahren entwickelt bzw. eingeführt werden müssen. Gleichwohl wird innerhalb dieses Nahverkehrsplanes die Erwartung der Stadt Gelsenkirchen als Aufgabenträger an jedes einzelne Qualitätskriterium beschrieben.

7.1.3 Qualitätsstandards

7.1.3.1 Verkehrsdurchführung

Leistungserbringung und Betriebsstörungen

Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen (Fahrzeugstörungen etc.) wird Ersatzverkehr gewährleistet.

Eine Statistik zu Betriebsstörungen ist zu führen.

Mögliche Qualitätskennzahl: Max. Fahrtausfall (Quote)

Messmethode: DPM

Pünktlichkeit

Als Pünktlichkeit wird die Einhaltung des Fahrplanes des Linienverkehrs (ohne E-Wagen und Bedarfsverkehre) angesehen. Der Kunde (Fahrgast) kann sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt und veröffentlicht sind.

Eine Stadtbahn, eine Straßenbahn und ein Bus, der nach einem Fahrplan fährt, darf nicht zu früh von einer Haltestelle abfahren und sollte nicht mehr als 3 min Ver-

spätung haben. Hierbei wird eine Toleranzgrenze von – 1 min bis + 3 min bei der objektiven Messdurchführung zugrunde gelegt. Verfrühungen sind nicht zulässig.

Der Fahrplan muss den üblichen Verkehrsverhältnissen entsprechen, d. h. es gelten Ausnahmen davon bei extremen Wetterbedingungen, höhere Gewalt etc.

Mögliche Qualitätskennzahl: Pünktlichkeitsgrad

Messmethode: DPM

Anschlussicherung an Verknüpfungspunkten

Maßgebliche Anschlüsse werden festgelegt (Zeit, Ort, Linie, Umstiegszeitfenster). Der Kunde (Fahrgast) soll sich darauf verlassen können, dass die Anschlüsse zwischen den definierten Linien an den definierten Verknüpfungspunkten funktionieren.

Die Einhaltung der definierten Anschlüsse wird über die Pünktlichkeit im Linienverkehr gemessen.

Das Fahrpersonal beachtet planmäßige Anschlüsse.

Im Übrigen gelten die Regelungen im Rahmen der im VRR gültigen Vereinbarungen zur „Anschlussgarantie“.

Mögliche Qualitätskennzahl: Einhaltungsgang Anschlüsse

Messmethode: DPM

7.1.3.2 Fahr- und Servicepersonal

Fahrpersonal

Das Fahrpersonal leistet in erster Linie fahrerische Tätigkeiten. Gleichzeitig repräsentieren die Fahrerinnen und Fahrer aber auch das Verkehrsunternehmen und sind die ersten Bezugspersonen für die Kunden (Fahrgäste). Deshalb müssen sie kompetent, freundlich und hilfsbereit sein. Durch gezielte Schulungsmaßnahmen stellt das Verkehrsunternehmen sicher, dass diese Voraussetzungen erfüllt werden.

Qualifikation und Schulung des Personals

Die Grundqualifikation des Fahrpersonals vor Betriebsaufnahme ist zu 100 % gewährleistet. Die Anforderungen gem. definiertem Anforderungsprofil werden zu 100 % vor dem ersten Einsatz und im laufenden Betrieb erfüllt (Abnahmeprüfung). Hierzu gehören u. a. umfassende Netz- u. Ortskenntnisse sowie Tarif- und Fahrplankenntnisse. Die gesetzlichen Vorschriften zur Qualifikation des Fahrpersonals (Umsetzung der EU-Verordnung: Richtlinie 2003/59/EG) werden zu 100 % eingehalten.



Hierbei wird das Fahrpersonal in folgenden grundlegenden Themenbereichen geschult:

- Kundenorientierung,
- Neuerungen,
- Deeskalation,
- ökonomische Fahrweise und
- Fahrsicherheitstraining.

Fahrerüberwachung

Die Anforderungen an die Fahrerüberwachungen (Verkehrsunternehmen und das Stammpersonal der Fremdunternehmer) werden gem. VDV-Empfehlung umgesetzt (Zielsetzung: Fahrerüberwachung 2 x Jahr / Fahrpersonal).

Erscheinungsbild

Das Fahrpersonal sollte ein ansprechendes Erscheinungsbild haben und durch das Tragen von Dienstkleidung sofort für den Kunden (Fahrgast) erkenntlich sein. Der Mindeststandard stellt sich hierzu wie folgt dar: 100 % des Fahrpersonals VU trägt die vom jeweiligen Verkehrsunternehmen ausgegebene Dienstkleidung. Für Subunternehmer sind gleichwertige Standards zu realisieren.

Mögliche Qualitätskennzahl: Servicegrad Fahrpersonal (Erscheinungsbild, Fähigkeiten, Verhalten)

Messmethode: MSS

Servicepersonal (*Interner Vorverkauf / KundenCenter*)

Die KundenCenter repräsentieren als eigene Vorverkaufsstellen das Verkehrsunternehmen. Sie erbringen – über reine Verkaufstätigkeiten hinaus – als Ansprechpartner für alle Kundenbelange in Bezug auf Tarif und Fahrplan Beratungsleistungen (Mobilitätsberatung). Ein ausgeprägtes kundenorientiertes Verhalten sowie umfassende Fachkenntnisse sind daher die Grundvoraussetzung für die Beschäftigten der KundenCenter.

Qualifikation

Die Grundqualifikation des Servicepersonals vor Einsatz ist zu 100 % gewährleistet. Die Anforderungen gem. definiertem Anforderungsprofil werden zu 100 % vor dem ersten Einsatz und im laufenden Betrieb erfüllt. (Fahrplan- u. Tarifkenntnisse, Kundenorientierung, Netz- u. Ortskenntnisse etc.) bzw. sind durch geeignete organisatorische Maßnahmen sicherzustellen.

Die fortlaufende Qualifikation des Servicepersonals erfolgt gem. definiertem Schulungsplan.

Erscheinungsbild

Das Servicepersonal sollte ein ansprechendes Erscheinungsbild haben und durch das Tragen von Dienstkleidung sofort für den Kunden (Fahrgast) erkenntlich sein.

Der Mindeststandard stellt sich hierzu wie folgt dar: 100 % des Servicepersonals trägt die vom jeweiligen Verkehrsunternehmen ausgegebene Dienstkleidung.

Mögliche Qualitätskennzahl: Servicegrad Servicepersonal Kundencenter (Erscheinungsbild, Fähigkeiten, Verhalten)

Messmethode: MSS

7.1.3.3 Fahrzeugausstattung und -zustand

Fahrzeugausstattung Busverkehr

Bezüglich der Fahrzeugausstattung wird der derzeitige Fahrzeugstandard als Mindeststandard (100 %) angesehen. Dabei werden die jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien des VDV (z. Zt. VDV Schrift 230 Rahmenempfehlung für Stadt-Niederflur-Linienbusse), der EU/ECE, der StVZO und der BO-Kraft berücksichtigt, sowie andere gesetzliche Vorgaben und Vorschriften. Zu diesen zählen:

- Niederflurtechnik (Busse)
- Kneeling
- mind. zwei Türen für den Fahrgastwechsel, davon mind. eine Doppeltür mit zweiflügeligen Innenschwenktüren oder Außenschwenktüren und Durchgangsmaß mind. 1.200 mm
- niveaugleiche Ein- und Ausstiege ohne Stufen
- Haltestangen oder -griffe im Eingangsbereich
- optische und akustische Fahrgast-Informationssysteme
- betriebliche Kommunikationssysteme
- Möglichkeit zum Einzelticketverkauf und bargeldloser Zahlung
- Funkanlage / Notruffunktion („Überfalltaste“)
- Bordrechner / IBIS / inkl. Lichtsignalanlagenbeeinflussung
- Fahrausweistwerter
- gut lesbare Liniennummer und Zielschild an der Stirnseite
- Streckenschild an der rechten Längsseite
- Liniennummer am Heck und möglichst an der linken Längsseite
- Unternehmenssignet / Unternehmenslogo

Bei Fahrzeugneuanschaffungen finden die EU-Richtlinie (derzeit 2001/85/EG) sowie die Richtlinien zur Fördervoraussetzung gem. § 13 des ÖPNVG NRW Berücksichtigung in ihrer jeweils aktuellen Fassung. Zu diesen zählen z. Zeit neben den o. g. Mindeststandards:

- Klimaanlage (Vollklimatisierung)



- Dynamische Zielbeschilderung
- Rampe für Personen im Rollstuhl (behindertengerecht)
- Rollstuhlstellplatz mit Haltewunschtaaste
- Videoüberwachung und entsprechende Signets / Piktogramme
- Signets „KöR-Logo“
- Kennzeichnung durch Piktogramme von außen für Rollstuhl- und Behindertensitzplatz
- Behindertensitzplätze
- Abgasreinigungssysteme (mind. entsprechend der Norm Euro V / EEV oder Russpartikelfilter)

Fahrzeugausstattung Straßenbahnverkehr

Im Straßenbahnverkehr sind bei Fahrzeugneuanschaffungen folgende Fahrzeugstandards zu gewährleisten:

- Niederflurstandard für mindestens 70 % der Fahrzeuglänge
- Fußbodenhöhe im Einstiegsbereich max. 30 cm über Schienenoberkante
- alle Türen für den Fahrgastwechsel im Niederflurbereich
- mindestens 60 Sitzplätze
- optische und akustische Fahrgast-Informationssysteme (Fahrtzielanzeige außen, Haltestellenanzeige innen, Haltestellenansage)
- Info-Bildschirme oder Linienverlaufsanzeige (Anzeige der Haltestellenfolge)
- betriebliche Kommunikationssysteme
- Möglichkeit zum Einzelticketverkauf und bargeldloser Zahlung
- Funkanlage / Notruf funktion („Überfalltaste“)
- Fahrgastsprechstelle in jedem Wagenteil
- Videoüberwachung
- Fahrausweisentwerter in jedem Türbereich
- Unternehmenssignet / Unternehmenslogo

Mögliche Qualitätskennzahl: Fahrzeugmindestausstattung (Vorhandensein, Funktionsfähigkeit, Beschaffenheit)

Messmethode: MSS

Technische Sicherheit

Zu 100 % wird ein Fahrzeugeinsatz gem. StVZO gewährleistet. Die gesetzlichen Vorgaben zu den Untersuchungen (HU/SP/AU) werden zu 100 % eingehalten. Regelmäßige Wartungen werden gem. Wartungsplan durchgeführt.

Sauberkeit

Bezüglich der Reinigung von Fahrzeugen sind Standards zur Reinigungs-Durchführung (Reinigungsarten / Reinigungsintervall) in einem Leistungsverzeichnis definiert. Es gilt das Leistungsverzeichnis „Fahrzeugreinigung der KöR“ (gilt für Busse, für Straßenbahnen gelten ähnliche Werte).

Vor Betriebsbeginn müssen Fahrzeuge grundsätzlich im optisch sauberen Zustand sein (innen und außen). Grobe Vandalismusschäden / Verunreinigungen während der Fahrt werden umgehend beseitigt, sobald die Betriebslage es zulässt (z. B. Fahrzeugtausch).

Mögliche Qualitätskennzahl: Sauberkeit

Messmethode: MSS

7.1.3.4 Haltestellenausstattung und -zustand

Die Verkehrsunternehmen sorgen für die im Folgenden beschriebenen Haltestellenausstattungsmerkmale (Zuständigkeit VU):

Erscheinungsbild

Die Haltestellen entsprechen zu 100 % den Design-Vorgaben der VRR-Haltestellen-Richtlinie (Mindeststandard).

Pflichtausstattung

- Schild mit Liniennummer u. Richtungsangabe und Haltestellenname, Tarifstandortkennzeichnung (Tarifgebiet und Wabe)
- Zeichen 224 StVO
- Fahrplan (Fahrplankasten)
- Tarifinfo mit Preisangabe und Anschrift nächste Vorverkaufsstelle
- Angabe einer Servicrufnummer, Logo

Darüber hinaus an Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung

- Infovitrine
- Umgebungsplan
- Liniennetzplan inkl. Kennzeichnung der Haltestellen mit „stufenlosem Einstieg in beide Fahrrichtungen“

Bei der Erst-Einrichtung entsprechen die Haltestellen zu 100 % den Vorgaben zur Haltestellen-Pflichtausstattung.



Instandhaltung

Schriftliche Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, verständlich und nutzbar sein. An Haltestellen sind damit insbesondere Fahrplan- und Tarifauskünfte gemeint. Treten Mängel an Haltestellen auf, so gelten nach Kenntnisnahme der Mängel folgende Bearbeitungszeiten:

- Schäden, von denen eine Gefahr ausgeht, werden unverzüglich behoben
- fehlende und zerstörte Fahrpläne / Tarifinformationen an den Haltestellen werden spätestens innerhalb von 2 - 3 Werktagen nach Meldungseingang erneuert
- grobe Verunreinigungen / Graffiti werden spätestens innerhalb von 2 - 3 Werktagen nach Meldungseingang beseitigt

In regelmäßigen Zeitabständen (mindestens quartalsweise) erfolgt eine Zustandskontrolle aller Haltestellen durch die Verkehrsunternehmen.

Hinweis: Im Bedienungsgebiet der jeweiligen Verkehrsunternehmen befinden sich teilweise Haltestellen / Wartenhallen, bei denen die Verantwortung für die Instandhaltung und Pflege nicht beim VU liegt. Diese Haltestellen / Fahrgastunterstände werden in Bezug auf Instandhaltung und Pflege durch die jeweils zuständige externe Fremdfirma betreut. Bei Kenntnisnahme von Mängeln an diesen Haltestellen wird die zuständige Stelle durch das VU umgehend benachrichtigt.

Mögliche Qualitätskennzahl: Haltestellen-Erscheinungsbild und -ausstattung (Vollständigkeit / Funktionsfähigkeit / Beschaffenheit)

Messmethode: MSS

Sauberkeit

Definierte Reinigungsvorgaben und Reinigungsintervalle sind von den Verkehrsunternehmen festzulegen.

Mögliche Qualitätskennzahl: Sauberkeit

Messmethode: MSS

7.1.3.5 Vertrieb und Service

Interne Vorverkaufsstellen / KundenCenter

Der derzeitige Qualitätsstandard in Bezug auf Standorte und Betriebszeiten für die KundenCenter soll weiterhin Bestand haben.

Erscheinungsbild KundenCenter

Die KundenCenter müssen durch ein entsprechendes äußeres Erscheinungsbild sofort für die Kunden (Fahrgäste) als solches zu erkennen sein.

Ausstattung / Komfort KundenCenter

Bei der Erst-Einrichtung entsprechen die KundenCenter zu 100 % den folgenden Vorgaben:

- Barrierefreier Zugang
- Fahrplanauskunft (elektronisch – EFA)
- Möglichkeit der bargeldlosen Zahlung
- komplettes Fahrausweisangebot erhältlich

Weitere Ausstattungsmerkmale, wie z. B. Verfügbarkeit von Infomaterialien etc., werden mit Hilfe des Testkundenverfahrens geprüft.

Mögliche Qualitätskennzahl: Erscheinungsbild / Ausstattung (Vollständigkeit)

Messmethode: MSS

Externe Vorverkaufsstellen

Servicegrad externe Vorverkaufsstellen

Die externen Vorverkaufsstellen werden nach festgelegten Verfahren regelmäßig durch die Verkehrsunternehmen beurteilt. Entsprechende Aufzeichnungen sind zu führen. Darüber hinaus wird die Servicequalität der externen Vorverkaufsstellen mit Hilfe des Testkundenverfahrens geprüft.

Mögliche Qualitätskennzahl: Servicegrad externes Vorverkaufsstellenpersonal (Erscheinungsbild, Fähigkeiten, Verhalten)

Messmethode: MSS

Beschwerdemanagement

Beschwerdeannahme / Call-Center

Annahmquote / Erreichungsgrad (Kennzahl: VRR)

Telefonische Beschwerden werden entweder über die Verkehrsunternehmen direkt und/ oder über ein Call-Center angenommen. Die Möglichkeit einer permanenten telefonischen Beschwerdeannahme (24 h / 365 T / Jahr) ist zu 100 % gegeben. Die Dienstleistungsqualität des Call-Centers wird gemäß VRR-Vertrag über ein Testkundenverfahren im Auftrag der VRR GmbH durchgeführt.

Mögliche Qualitätskennzahl: Annahmquote (Anrufentgegennahme innerhalb eines definierten Zeitraumes)

Hinweis: Gilt für Beschwerden, die durch das Call-Center angenommen werden

Messmethode: DPM (VRR)



Mögliche Qualitätskennzahl: Bedienungsqualität telefonischer Beschwerden (Serviceorientierung, Verständlichkeit etc.)

Hinweis: Gilt für Beschwerden, die durch das Call-Center angenommen werden

Messmethode: MSS (VRR)

Beschwerdebearbeitung

Die Bearbeitung und Beantwortung aller Beschwerden erfolgt durch die zuständigen Verkehrsunternehmen. Als Qualitätsstandard wird hierbei das Zeitfenster vom Eingang der Beschwerde bis zu deren Beantwortung betrachtet. Ein jährlicher Beschwerdebericht (Statistik) wird erstellt.

Mögliche Qualitätskennzahl: Beantwortungsgrad Kundenbeschwerden

Messmethode: DPM

7.1.3.6 Information

Die Kunden (Fahrgäste) sollen sich vor und während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV informieren können. Dies gilt sowohl unter Normalbedingungen als auch unter Sonderbedingungen (Bsp. bei Betriebsstörung). Allgemein gilt: Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, verständlich und nutzbar sein.

Das Verkehrsunternehmen informiert die Fahrgäste unverzüglich über alle relevanten Betriebsstörungen (Ursache, Dauer, alternative Fahrtmöglichkeit), soweit bekannt und technisch möglich.

Zur Übermittlung von Informationen gibt es unterschiedliche Wege:

Information vor Fahrtantritt

Fahrplanbuch

Das Vorhandensein von aktuellen Fahrplänen und Liniennetzplänen in gedruckter Form (bei Bedarf Sonderfahrpläne) ist zu 100 % in definierten Vorverkaufsstellen zum Stichtag „Fahrplanwechsel“ sichergestellt.

KundenCenter / Externer Vorverkauf

Über gezielte Schulungsmaßnahmen wird sichergestellt, dass das Servicepersonal dem Kunden (Fahrgast) jederzeit fachkompetent Auskunft geben kann. Zudem wird gewährleistet, dass ausreichend Infomaterialien zur Verfügung stehen. Das Servicepersonal hat darüber hinaus immer die Möglichkeit, Rückfragen zu stellen. (Bei externen Vorverkaufsstellen ist die notwendige fachliche Qualifikation des Vorverkaufspersonals in Abhängigkeit zum vorhandenen Fahrausweisangebot zu betrachten).

Sonstige Informationsquellen (Call-Center/ Internet)

Alle für den Fahrgast relevanten Informationen über den ÖPNV (vorrangig Fahrplan- u. Tarifauskünfte) sind rund um die Uhr durch das Call-Center und das Internet abzurufen (weitestgehend barrierefreier Internetauftritt).

Mögliche Qualitätskennzahl: Informationsqualität vor Fahrantritt

Messmethode: DPM / MSS

Information während der Fahrt

Haltestellen

Zum Stichtag „Fahrplanwechsel“ erfolgt zu 100 % die zeitnahe Aktualisierung der Informationen an den Haltestellen. Fehlende und zerstörte Fahrpläne / Tarifinformationen an den Haltestellen werden spätestens innerhalb von 2 - 3 Werktagen nach Meldungseingang erneuert.

Fahrzeuge

100 % der Fahrzeuge verfügen über optische und / oder akustische Fahrgastinfosysteme (s. Fahrzeuge).

Fahrpersonal

Über gezielte Schulungsmaßnahmen wird sichergestellt, dass das Fahrpersonal dem Kunden (Fahrgast) jederzeit fachkompetent Auskunft geben kann. Zudem wird gewährleistet, dass ausreichend Infomaterialien zur Verfügung stehen. Das Fahrpersonal hat darüber hinaus immer die Möglichkeit, Rückfragen zu stellen. Dem Fahrdienstpersonal steht z. B. permanent (24 h an 365 Tagen / Jahr) die Leitstelle als Ansprechpartner zur Verfügung (s. Fahr- und Servicepersonal).

Mögliche Qualitätskennzahl: Informationsqualität während der Fahrt

Messmethode: DPM / MSS

7.1.3.7 Sicherheit

Unter Sicherheit wird hier das Sicherheitsgefühl und Wohlbefinden des Kunden (Fahrgastes) verstanden, das dieser zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV empfindet. Um das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu stärken, gibt es geeignete Maßnahmen. Diese beziehen sich sowohl auf die Ausstattungskriterien der Fahrzeuge und Haltestellen als auch auf die Qualifikation und das Verhalten des Fahrpersonals. Die Qualitätsstandards stellen sich wie folgt dar:



Fahrzeugausstattung

- 100 % Notruffunktion (Überfalltaste beim Fahrpersonal)
- 100 % abgesicherte Kommunikations- und Koordinationsebene durch permanente Besetzung der Leitstelle
- Ausrüstung von Neufahrzeugen mit Videoüberwachungsanlagen (gem. Datenschutz)

Haltestellen:

- Bauliche Ausgestaltung der Haltestellen nach Sicherheitsaspekten Verantwortung entsprechend der Zuständigkeit (AT / VU / Ext.)
- Haltestellenbeleuchtung (Verantwortung entsprechend der Zuständigkeit (AT / VU / Ext.))

Fahrpersonal:

- Deeskalationstraining als Zusatzqualifikation für das eigene Fahrpersonal nach betrieblichen Möglichkeiten

Mögliche Qualitätskennzahl: Sicherheitsempfinden

Messmethode: CSS (MSS)

7.1.4 Qualitäts-Controlling

(mögliche zukünftige Regelungen)

Für die Umsetzung der Qualitätsstandards sind weitere Regelungen zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträgern notwendig.

Die Verkehrsunternehmen haben die im Anforderungsprofil und in den bilateralen Qualitätsvereinbarungen festgelegten Qualitätsmessungen jährlich durchzuführen und die Ergebnisse in einem Jahresbericht (Vorlage bis Ende April des nachfolgenden Jahres) darzustellen. In diesem Qualitätsbericht sind auch die Nicht- und Minderleistungen zu dokumentieren.

Tabelle 61: Qualitätsstandards, Messmethoden und Zielwerte

Qualitätsmerkmal	definierte Leistung	Sicht des Dienstleistungsanbieters = Messung der erbrachten Leistung	Vorschlag Zielwerte (Mindeststandard)
Bedienungsgrad Ersatzverkehr / Fahrtausfall	Der Kunde (Fahrgast) kann sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt / veröffentlicht sind. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen wird unverzüglich Ersatzverkehr gewährleistet.	Differenz zwischen der Soll-Fahrplanleistung gesamt und der tatsächlich erbrachten Leistung (Ist-Leistung gesamt), bezogen auf einen definierten Zeitraum. (Messmethode: DPM)	max. Fahrtausfall (Quote) = x %
Pünktlichkeit	Der Kunde (Fahrgast) kann sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt / veröffentlicht sind. Busse und (Bahnen) fahren nicht zu früh von einer Haltestelle ab und haben nicht mehr als 3 Minuten Verspätung.	Als Pünktlichkeit wird die Einhaltung des Fahrplanes des Linienverkehrs (ohne E-Wagen und Bedarfsverkehre) angesehen. Die Ist-Fahrplandaten werden mit den Soll-Fahrplandaten verglichen. Hierbei wird eine Toleranzgrenze von – 1 min bis + 3 min bei den objektiven Messdurchführungen zugrunde gelegt. (Messmethode: DPM)	Pünktlichkeitsgrad = x %
Anschlüsse	Der Kunde (Fahrgast) soll insgesamt mit der Anschlussqualität im Bedienungsgebiet zufrieden sein. Er kann sich darauf verlassen, dass die Anschlüsse zwischen den definierten Linien an den definierten Verknüpfungspunkten funktionieren.	Maßgebliche Anschlüsse werden festgelegt (Zeit, Ort, Linie und Umstiegszeitfenster). Die Einhaltung der definierten Anschlüsse wird über die Pünktlichkeit im Linienverkehr gemessen. An den definierten Verknüpfungspunkten darf die Ist-Ankunftszeit der Zubringer-Linie nicht später als die Ist-Abfahrtszeit der Abbringer-Linie sein. (Messmethode: DPM)	Einhaltungsgrad Anschlüsse = x %

Qualitätsmerkmal	definierte Leistung	Sicht des Dienstleistungsanbieters = Messung der erbrachten Leistung	Vorschlag Zielwerte (Mindeststandard)
Fahrpersonal	Das Fahrpersonal soll freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden (Fahrgäste) eingehen. Der Fahrstil ist der Verkehrssituation anzupassen und berücksichtigt dabei die Kundenbedürfnisse.	Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens wird auf Grundlage der objektiven Beobachtung von unabhängigen Testteams anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien (z. B. Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft, Auskunfts-fähigkeit etc.) die Leistungsqualität per Stichprobe ermittelt. (Messmethode: MSS)	Servicegrad Fahrpersonal = x %
Servicepersonal KundenCenter	Das Servicepersonal in den KundenCentern soll freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden (Fahrgäste) eingehen. Über reine Verkaufstätigkeiten hinaus erbringt das Servicepersonal als Ansprechpartner für alle Kundenbelange in Bezug auf Tarif und Fahrplan Beratungsleistungen (Mobilitätsberatung).	Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens wird auf Grundlage der objektiven Beobachtung von unabhängigen Testteams anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien (z.B. Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft, Auskunfts-fähigkeit etc.) die Leistungsqualität per Stichprobe ermittelt. (Messmethode: MSS)	Servicegrad Servicepersonal KC = x %
Fahrzeuge	Die Fahrzeuge verfügen alle über die festgelegte Mindestausstattung (siehe NVP-Entwurf), sie sind sauber, frei von Graffiti / Schmierereien und zeigen in der Funktion / Beschaffenheit keine Mängel.	Mit Hilfe von Testkunden wird anhand von vorher festgelegten Kriterien (Checklisten) stichprobenweise die Fahrzeugausstattung der Fahrzeuge geprüft. Hierbei werden die Fahrzeuge dahingehend geprüft, ob die definierten Ausstattungsmerkmale vorhanden und in Bezug auf Funktion auf Beschaffenheit in Ordnung sind. Darüber hinaus wird die Fahrzeugsauberkeit	Fahrzeugmindestausstattung (Vollständigkeit) = x % Fahrzeugausstattung (Beschaffenheit / Funktion) = x %

Qualitätsmerkmal	definierte Leistung	Sicht des Dienstleistungsanbieters = Messung der erbrachten Leistung	Vorschlag Zielwerte (Mindeststandard)
		analog dem o. g. Verfahren geprüft. (Messmethode: MSS)	Sauberkeit = x %
Haltestellen / Bahnhöfe	Die Haltestellen / Bahnhöfe sind alle mit der festgelegten Mindestausstattung ausgerüstet. Die Haltestellen / Bahnhöfe sind sauber.	Mit Hilfe von Testkunden wird anhand von vorher festgelegten Kriterien (Checklisten) stichprobenweise die Haltestellenausstattung geprüft. Hierbei werden die Haltestellen dahingehend geprüft, ob die definierten Ausstattungsmerkmale vorhanden und in Bezug auf Funktion auf Beschaffenheit in Ordnung sind. Darüber hinaus wird die Haltestellensauberkeit analog dem o. g. Verfahren geprüft. (Messmethode: MSS)	Haltestellenmindestausstattung (Vollständigkeit) = x % Haltestellenausstattung (Beschaffenheit / Funktion) = x % Sauberkeit = x %
Vertrieb / Service <i>Interne Vorverkaufsstellen (KundenCenter)</i>	Die KundenCenter sind entsprechend der Kundenbedürfnisse ausgestattet.	Mit Hilfe von Testkunden wird anhand von vorher festgelegten Kriterien (Checklisten) stichprobenweise die KundenCenter-Ausstattung geprüft. Hierbei werden die KundenCenter dahingehend geprüft, ob die definierten Ausstattungsmerkmale vorhanden sind. (Messmethode: MSS)	Erscheinungsbild / Ausstattung (Vollständigkeit) = x %
Vertrieb / Service <i>Externe Vorverkaufsstellen</i>	Das Verkaufspersonal der externen Vorverkaufsstellen soll freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden (Fahrgäste) eingehen und ihnen mit Rat und Tat zur Seite stehen.	Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens wird auf Grundlage der objektiven Beobachtung von unabhängigen Testteams anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien (z. B. Freundlichkeit,	Servicegrad externes Vorverkaufsstellenpersonal = x %



Qualitätsmerkmal	definierte Leistung	Sicht des Dienstleistungsanbieters = Messung der erbrachten Leistung	Vorschlag Zielwerte (Mindeststandard)
		Hilfsbereitschaft, Auskunfts-fähigkeit etc.) die Leistungsqualität per Stichprobe ermittelt. (Messmethode: MSS)	
Beschwerde-management <i>Beschwerde-annahme / Call-Center</i>	Die Beschäftigten sollen freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden (Fahrgäste) eingehen und ihnen mit Rat und Tat zur Seite stehen. Die Möglichkeit einer permanenten telefon. Beschwerde-annahme (24 Std. / 365 Tage / Jahr) ist gegeben.	Im Rahmen des VRR-Vertrages überprüfen Testanruferinnen bzw. Testanrufer die Qualität des CallCenters. (Messmethode: MSS) Im Rahmen des VRR-Vertrages wird die Anrufentgegennahme innerhalb von 15 Sek. nach Anrufeingang gemessen. (Messmethode: DPM)	Bedienungsqualität telefonischer Beschwerden = 90 % Annahmequote = 80 %
Beschwerde-management <i>Beschwerdebearbeitung</i>	Alle Kunden (Fahrgäste) erhalten innerhalb von 10 Arbeitstagen eine Antwort / Nachricht auf ihre Beschwerde.	Der Zeitraum in welchem Kundenbeschwerden beantwortet werden, darf -gemessen ab Eingang der Beschwerde- max. 10 Arbeitstage betragen. (Messmethode: DPM)	Beantwortungsgrad Kundenbeschwerden = x %
Information	Der Kunde (Fahrgast) soll sich vor und während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV informieren können und informiert werden. Dabei gilt: Die Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, verständlich und nutzbar sein.	Bei der Ermittlung der Qualitätskennzahlen in Bezug auf die unterschiedlichen Qualitätsbereiche (z. B. Fahrpersonal) werden im Rahmen des Testkundenverfahrens Unterkennzahlen miterhoben, die Aufschluss über die Informationsqualität geben. Die einzelnen Unterkennzahlen werden zu übergeordneten Qualitätskennzahlen zusammengefasst. (Messmethode: DPM / MSS)	Informationsqualität vor Fahrtantritt = x % Informationsqualität während der Fahrt = x %

Qualitäts- merkmal	definierte Leistung	Sicht des Dienstleis- tungsanbieters = Messung der erbrachten Leistung	Vorschlag Zielwerte (Mindest- standard)
Sicherheit	Der Kunde (Fahrgast) soll sich zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV sicher fühlen.	Das Sicherheits-empfinden der Fahrgäste kann über das Kundenbarometer / (<i>Kundenforum</i>) erhoben werden. (Messmethode: CSS)	Sicherheitsempfinden = x %

7.2 Finanzierung des ÖPNV in Gelsenkirchen²⁰⁷

7.2.1 Finanzierungsstruktur innerhalb des VRR

Die Stadt Gelsenkirchen ist Mitglied der VRR AöR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR). Sie hat dieser u. a. die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der hier tätigen Unternehmen im straßengebundenen ÖPNV auf Grund der europarechtlichen Vorschriften übertragen. Die Höhe der Finanzierungsbeträge der durch Ratsbeschluss, Nahverkehrsplan oder auf sonstige Weise durch die Aufgabenträger definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ist im Verbundetat festzusetzen.

Zur Finanzierung erhebt die VRR AöR von seinen Mitgliedern eine allgemeine Verbandsumlage, die auf der Grundlage des Verbundetats, in den die Wirtschaftspläne der einzelnen Verkehrsunternehmen einfließen, festgesetzt wird. Nach Abschluss des Geschäftsjahres werden durch eine Ergebnisrechnung die endgültigen Beträge festgesetzt.

Die Zahlungen an die anderen Verkehrsunternehmen sind aus dem Haushalt der Stadt zu entrichten, für die auf der Grundlage des geplanten Verbundetats ein Haushaltsbudget eingeplant wird.

Auch die Finanzierung des SPNV wurde der VRR AöR übertragen. Dieser wirkt darauf hin, dass die Zuwendungen des Landes NRW und die Einnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Finanzierung des SPNV-Leistungsangebots ausreichen. Ergänzend erhebt die VRR AöR eine SPNV-Umlage von den Mitgliedern, die ebenfalls direkt aus dem städtischen Haushalt gezahlt wird. Die Höhe der anteiligen Umlage für den SPNV wird nach einem Verteilungsschlüssel des VRR (Anzahl der Haltestellenabfahrten) festgelegt (für die Stadt Gelsenkirchen im Jahr 2009 ein Erstattungsbetrag i. H. von 0,2 Mio. €).

Im Rahmen der im Folgejahr von der VRR AöR vorzulegenden Ergebnisrechnung wird der Istbetrag abgerechnet (Soll-Ist-Abgleich).

7.2.2 Ausgleichsleistungen

Die von der Stadt Gelsenkirchen zu zahlenden Finanzierungsbeiträge für den ÖPNV (ohne SPNV) sanken nach dem Höchststand im Jahr 1995 von 23,6 Mio. EUR (rd. 46,2 Mio. DM) auf 18,5 Mio. EUR im Jahr 2009.

Die Ergebnisrechnung für 2010 wird voraussichtlich Ende 2011 bzw. Anfang 2012 vorliegen.

²⁰⁷ Das Kapitel „Finanzierung des ÖPNV in Gelsenkirchen“ wurde von der Abteilung „Beteiligungssteuerung“ (Ref. 3/2 – Verwaltungskoordinierung) der Stadt Gelsenkirchen zugearbeitet.

Finanzierungsbeiträge der Stadt Gelsenkirchen an die Verkehrsunternehmen (ÖPNV)

Die Abbildung 30 zeigt, dass die Restrukturierungsmaßnahmen der Verkehrsunternehmen (BOGESTRA AG und Vestische Straßenbahnen GmbH) die finanziellen Belastungen der Stadt Gelsenkirchen reduziert haben. Die wesentlichen Maßnahmen waren organisatorische Maßnahmen in den Unternehmen (z. B. Restrukturierung der Werkstätten durch Zusammenlegung von Werkstätten und Abbau von Planstellen), die Einführung des Spartentarifvertrages für den öffentlichen Personennahverkehr (TV-N) ab 01.01.2002 sowie Optimierungsmaßnahmen bei den Betriebsleistungen (Linien Erfolgskontrolle).

Gegenläufig haben sich die Ausgleichsleistungen des Landes NRW und des Bundes an Verkehrsunternehmen im straßengebundenen ÖPNV entwickelt (siehe Abbildung 32), so dass sich trotz Steigerung von Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen und trotz Restrukturierungsmaßnahmen das jährliche Defizit ab 2002 wieder sukzessive erhöht.

Die erheblichen finanziellen Entlastungen in den Jahren 2000 bis 2003 sind aufgrund v. g. Restrukturierungsmaßnahmen sowie auf die von der BOGESTRA AG in diesen Jahren erwirtschafteten betriebszweigbezogenen Überschüsse zurückzuführen.

Insgesamt sanken die Finanzierungsbeiträge an die ÖPNV-Verkehrsunternehmen, die im Stadtgebiet Gelsenkirchen Nahverkehrsleistungen erbringen, von 23,6 Mio. € in 1995 auf 18,5 Mio. € im Jahr 2009.

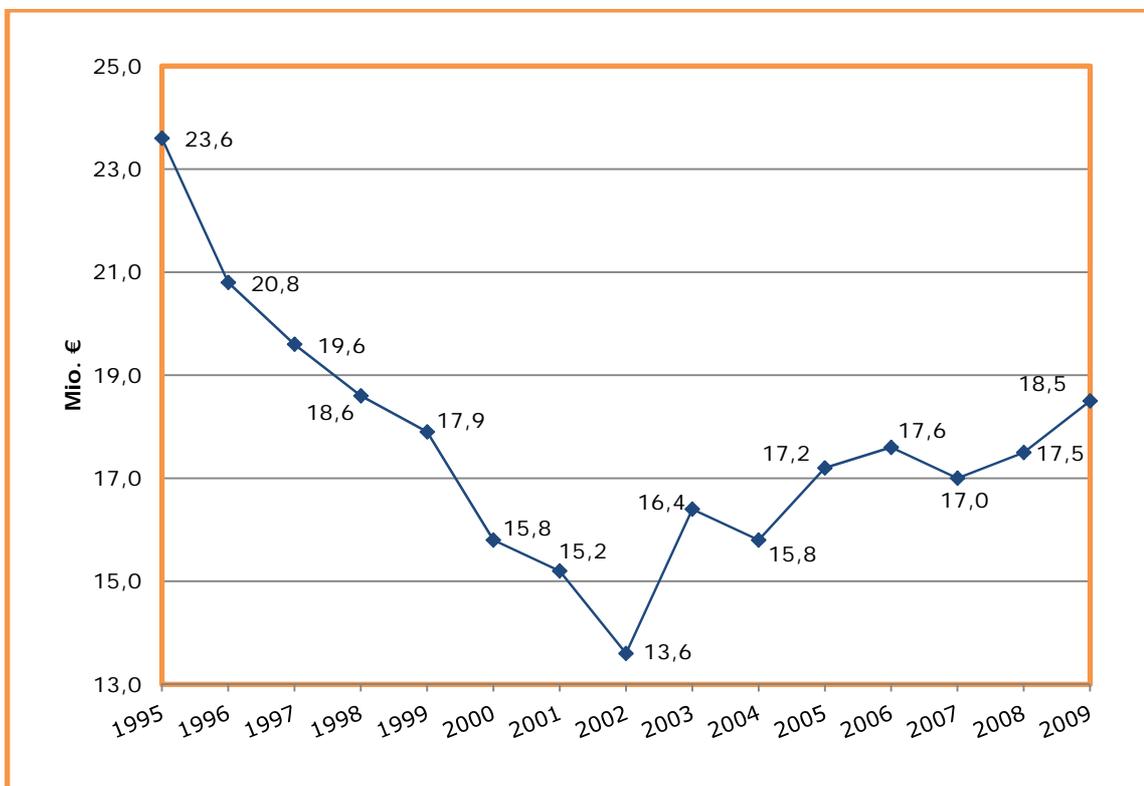


Abbildung 30: Finanzierungsbeiträge der Stadt Gelsenkirchen an Verkehrsunternehmen im straßengebundenen ÖPNV in Mio. € im Zeitvergleich 1995 bis 2009

Finanzierungsbeiträge der Stadt Gelsenkirchen an SPNV-Unternehmen

Eine deutlichere Absenkung der Finanzierungsbeiträge an die Unternehmen im straßengebundenen ÖPNV und damit eine weitere Entlastung der Stadt hätte erfolgen können, wenn in dem angegebenen Zeitraum die Ausgleichsleistungen des Bundes und des Landes für die Vorhaltung von Fahrzeugen für den ÖPNV sowie für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern, Studierenden und Schwerbehinderten nicht deutlich zurückgegangen wäre. Die weggefallenen Ausgleichsleistungen mussten von den Unternehmen zusätzlich kompensiert werden und standen daher nicht mehr für eine Minderung der Finanzierungsbeiträge der Kommune zur Verfügung.

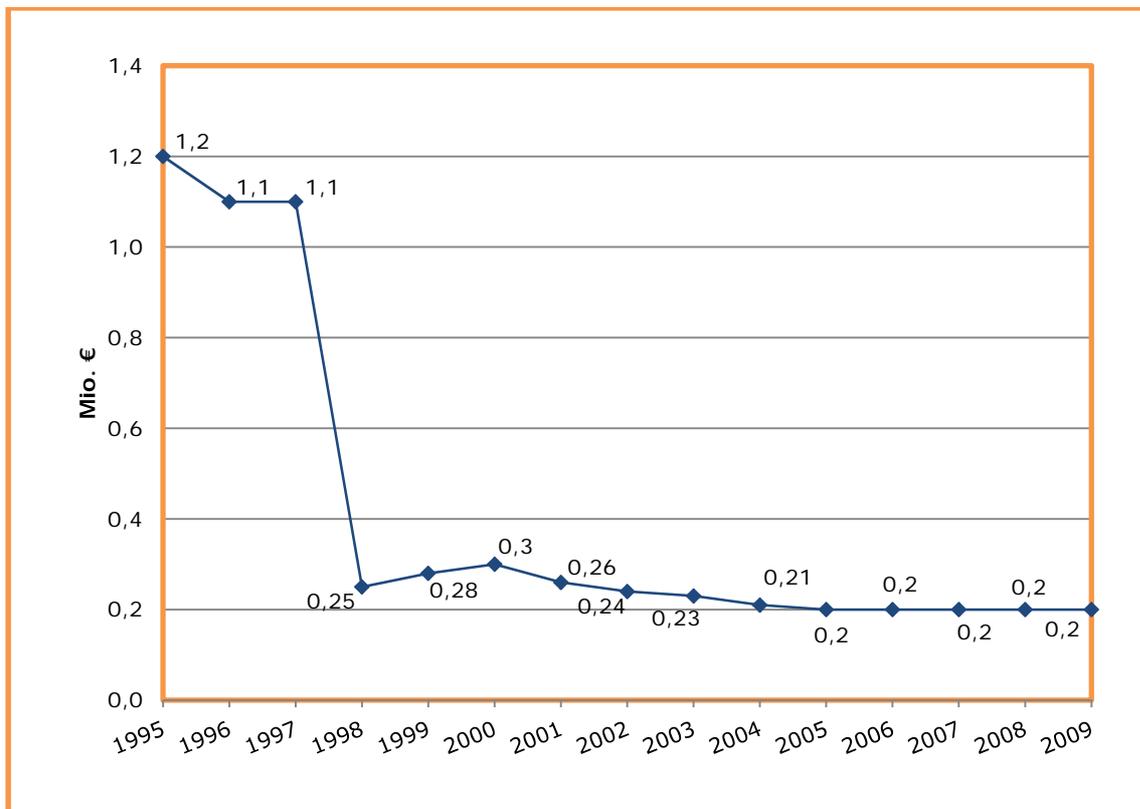


Abbildung 31: Finanzierungsbeiträge der Stadt Gelsenkirchen an SPNV-Unternehmen in Mio. € im Zeitvergleich²⁰⁸

²⁰⁸ Im Jahr 1997 wurde die Ausgleichsabgabe für die DB durch eine SPNV-Umlage (Kostenaufteilung nach dem Schlüssel Haltestellenabfahrten) abgelöst.

Ausgleichszahlungen Land NRW / Bund an die Verkehrsunternehmen (ÖPNV)

Insgesamt sanken die Finanzierungsbeiträge an die Verkehrsunternehmen (ÖPNV und SPNV), die im Stadtgebiet Gelsenkirchen Nahverkehrsleistungen erbringen, von 24,8 Mio. in 1995 auf EUR auf 18,7 Mio. EUR in 2009 (vgl. Abbildung 30 und Abbildung 31).

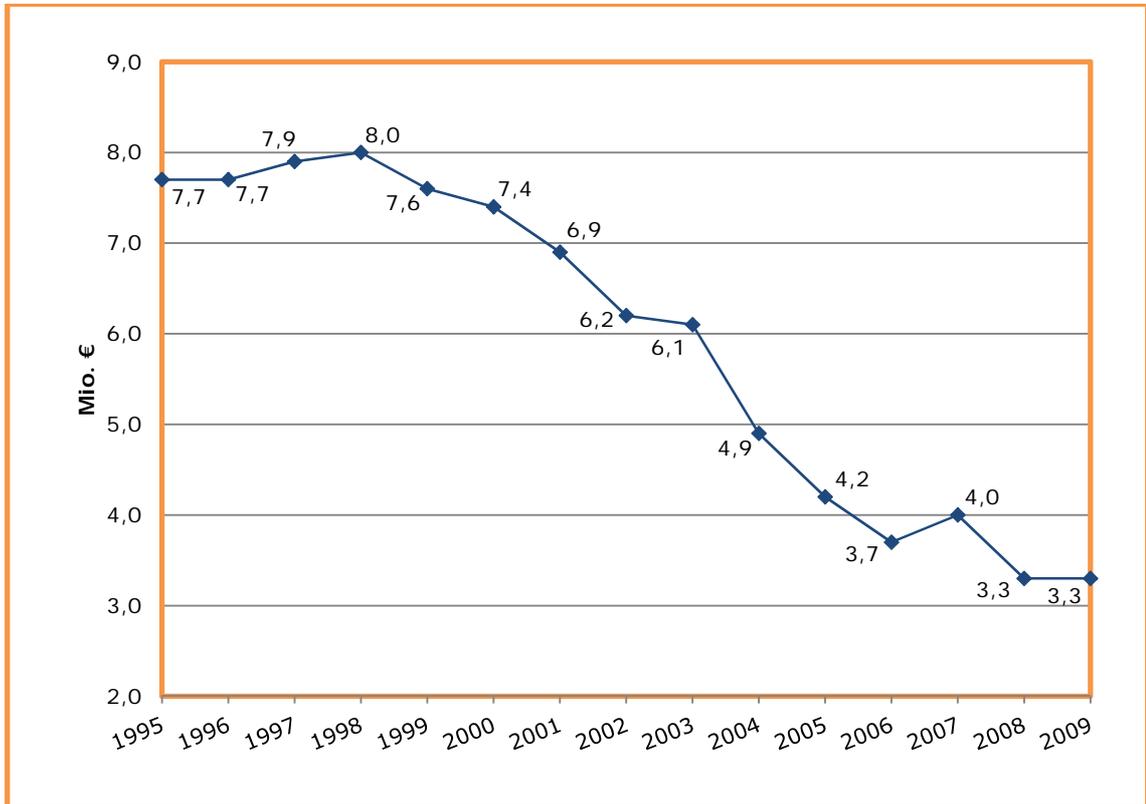


Abbildung 32:
Ausgleichszahlungen Land NRW / Bund an ÖSPV-Unternehmen in Mio. € im Zeitvergleich
(Anteil Stadt Gelsenkirchen)

Gleichzeitig stieg die Anzahl der beförderten Personen von 29,9 Mio. im Jahr 1995 auf 41,2 Mio. im Jahr 2009, so dass sich die Finanzierungsbeiträge pro Fahrgast wie in Abbildung 33 dargestellt entwickelten.

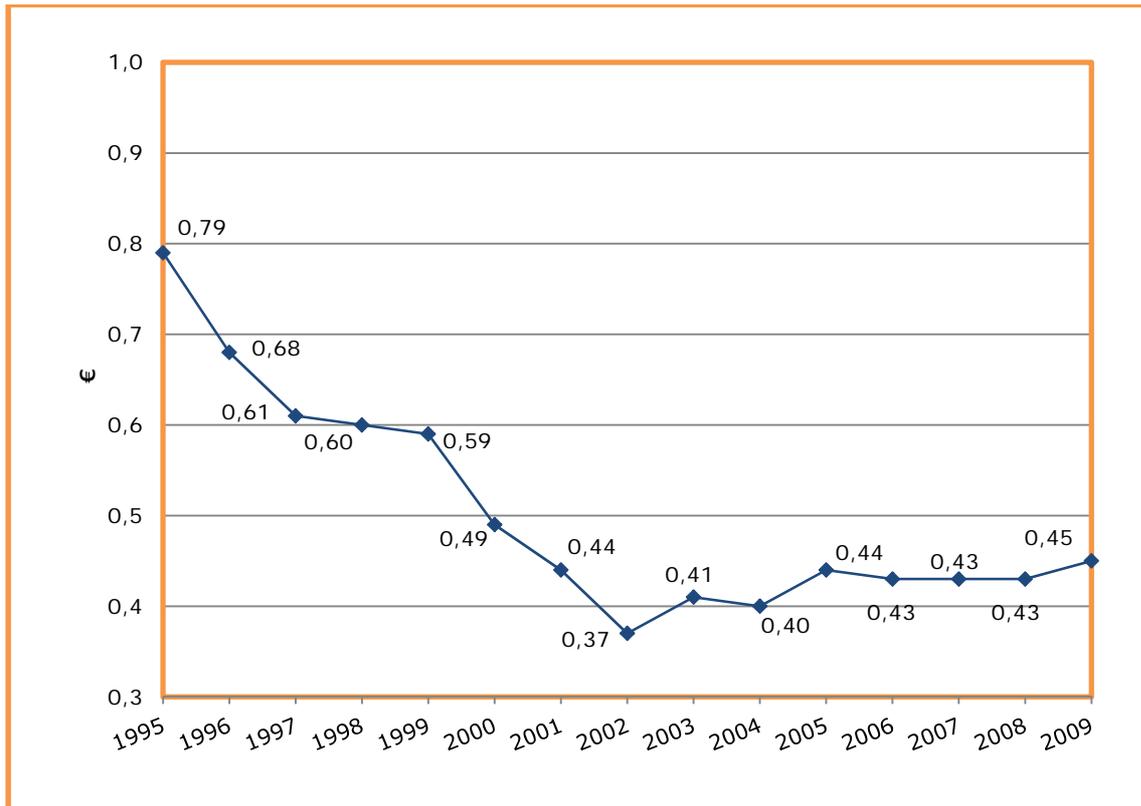


Abbildung 33: Durchschnittlicher Finanzierungsbeitrag pro Fahrgast (BOGESTRA AG und Vestische Straßenbahnen GmbH)

Die Verkehrsunternehmen setzen Omnibusse und Schienenfahrzeuge ein. Schienenfahrzeuge fahren zum Teil überirdisch und zum Teil unterirdisch als Stadtbahn. Die Infrastrukturkosten für Buslinien sind deutlich niedriger (im Wesentlichen Haltestellen) als für Schienenfahrzeuge. Für letztere sind die Infrastrukturkosten im Stadtbahnbereich deutlich höher. Der durchschnittliche Finanzierungsbeitrag ist ein Gesamtdurchschnittswert aus allen Betriebszweigen.

Obwohl die Finanzierungsbeiträge für die Unternehmen im straßengebundenen ÖPNV aufgrund der Reduzierungen der Ausgleichsleistungen von Land- und Bund ab dem Jahr 2002 wieder ansteigend waren, konnte der durchschnittliche Finanzierungsbeitrag pro Fahrgast aufgrund von weiteren Fahrgastzuwächsen auf einem relativ niedrigen Niveau gehalten werden.

7.3 Festlegung der Verkehrsbedienung

Tabelle 62: Leistungsmerkmale der Linien (Tagnetz)

Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Konzession, Dauer	Liniencharakteristik Besonderheiten (z. B. (Umlaufverknüpfungen u. ä.)
Mo-Fr	Sa	So	Mo. – Fr.		Sa		So		
Rahmenbetriebszeit (Beginn erste Fahrt – Ende letzte Fahrt ²⁰⁹)			HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II			
<i>U 11 (Stadtbahn) Gelsenkirchen-Buerer Str. – Essen-Karnap – Altenessen – Essen Hbf. – Messe West-Süd/Gruga</i>									
4:00 – 00:00	6:30 – 24:00	7:30 – 24:00	10	15/30	15	15/30	15/30	BOGESTRA/ EVAG 31.10.2031	Samstagfrüh und Sonntagfrüh Bedienung durch NE 1
<i>107 (Straßenbahn) Gelsenkirchen Hbf. – Essen Katernberg – Essen Hbf. – Bredeney</i>									
4:30 – 24:00	5:30 – 24:00	7:00 – 24:00	20	30	30	30	30	BOGESTRA/ EVAG 31.12.2019	Samstag im Frühverkehr (ca. 05:45 bis 06:30 Uhr) Bedienung der Linie 107 im Stadtgebiet GE durch die BOGESTRA mit Straßenbahnen (2 Fahrtenpaare); im Stadtgebiet Essen Samstagfrüh anstelle Linie 107 Bedienung NachtNetz (NE 2)
<i>301 (Straßenbahn) Gelsenkirchen Hbf. – Bismarck – Buer – Horst</i>									
4:00 – 1:30	4:30 – 1:30	6:00 – 1:30	10	30	15	30	30	BOGESTRA 27.05.2019	in der Schulzeit Taktverdichter früh bis ca. 8:30 Uhr zwischen GE-Hbf. und Erle Forsthaus auf 5-Min.-Takt; im Sommerhalbjahr So. ab ca. 11:30 Uhr 15-Min.-Takt
<i>302 (Straßenbahn) GE-Buer – Gelsenkirchen Hbf. – Bochum Hbf – Laer</i>									
4:00 – 1:00	4:30 – 1:30	5:00 – 1:30	10	(15)/30	15	30	30	BOGESTRA 31.12.2019	-

²⁰⁹ Erste bzw. letzte Fahrt auf Gelsenkirchener Stadtgebiet.

Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Konzession, Dauer	Liniencharakteristik Besonderheiten (z. B. (Umlaufverknüpfungen u. ä.)
Mo-Fr	Sa	So	Mo. – Fr.		Sa	So			
Rahmenbetriebszeit (Beginn erste Fahrt – Ende letzte Fahrt ²⁰⁹)			HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II			
<i>SB 23 (SchnellBus) GE-Buer Rathaus – Herten-Westerholt – Langenbochum – Scherlebeck – RE Hbf</i>									
5:30 – 24:00	6:00 – 24:00	8:30 – 24:00	30	60	30 (/60)	60	60	Vestische 29.09.2017	VU plant die Umprofilierung zur Regionalbuslinie
<i>SB 28 (SchnellBus) GE-Buer Rathaus – Dorsten ZOB – Schermbeck Rathaus</i>									
5:30 – 23:00	6:00 – 22:30	7:30 – 22:30	30	60	30	60	60	BVR GmbH 29.05.2015	-
<i>SB 29 (SchnellBus) Gelsenkirchen Hbf – Bottrop ZOB Berliner Platz</i>									
5:00 – 20:30	6:00 – 15:30	—	60	—	60	—	—	BVR GmbH 29.05.2015	Führung über BAB 42
<i>SB 36 (SchnellBus) Gelsenkirchen Hbf – Horst – Gladbeck – BOT-Kirchhellen²¹⁰</i>									
5:30 – 24:00	6:00 – 24:00	6:30 – 24:00	20	30/60	30 (/60)	60	60	BOGESTRA/ Vestische 31.05.2011	Linie endet abends und am Wochenende GE Schloß Horst (kein durchgehendes Angebot bis GE Hbf.)
<i>SB 91 (SchnellBus) GE-Buer – Gladbeck – BOT-Eigen – Berliner Platz – ZOB Berliner Platz – OB-Osterfeld – Neue Mitte Oberhausen – OB Hbf – Bero-Zentrum</i>									
5:00 – 00:30	5:30 – 00:30	7:00 – 00:30	20	30	30	30	30	Vestische/ STOAG 23.09.2016	verbindet die vier Städte Gelsenkirchen, Gladbeck, Bottrop und Oberhausen

²¹⁰ Umprofilierung CE 56 zum SB und Umbenennung in „SB 36“.

Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Konzession, Dauer	Linieneigenschaften Besonderheiten (z. B. (Umlaufverknüpfungen u. ä.)
Mo-Fr	Sa	So	Mo. – Fr.		Sa	So			
Rahmenbetriebszeit (Beginn erste Fahrt – Ende letzte Fahrt ²⁰⁹)			HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II			
<i>194/ AST 94 (Nachbarortsverkehr) Gelsenkirchen Hbf – E-Kray – Steele – Stadtwald – Bredeney – Haarzopf</i>									
4:30 – 23:30	4:30 – 23:30	7:30 – 23:30	20	30	30	30	30	BOGESTRA/ EVAG 31.12.2014 (AST bis 28.01.2014)	im Abendverkehr AST 94 in GE
<i>210 (Nachbarortsverkehr) Gelsenkirchen Buer Rathaus – Westerholt – Herten Mitte – Neue Horizonte – RE Süd – RE-Röllinghausen Marderweg</i>									
5:00 – 23:30 (in GE bis 19:30)	6:00 – 23:30 (in GE bis 16:30)	8:00 – 23:30 (in GE kein Verkehr)	30	-	30	-	-	Vestische 31.12.2013	im Abendverkehr und sonntags keine Bedienung in GE
<i>211 (Nachbarortsverkehr) Gelsenkirchen Buer Rathaus – GE-Hassel – Westerholt – Herten Mitte</i>									
4:30 – 23:30	6:00 – 00:00	8:00 – 23:30	30	(30)/60	30	(30)/60	30/60	Vestische 31.12.2013	-
<i>222 (Nachbarortsverkehr) GE-Buer Rathaus – Hassel – Marl Mitte (– Sinsen)</i>									
4:00 – 0:30	6:00 – 00:30	7:30 – 00:00	30	30/60	30	30/60	30/60	Vestische 11.06.2013	tlw. koordiniert mit Linie 244; der Abschnitt Marl-Mitte – Sinsen wird nur in der HVZ und NVZ bedient
<i>240 (TaxiBus) Marl-Polsum Kirchstraße – GE-HasselBf/ Herten-Westerholt Schloßstraße</i>									
7:00 – 19:30	8:00 – 19:30	11:00 – 19:30	60	–	60	–	60	Vestische 31.07.2013	einzelne Fahrten mit fester Bedienung
<i>241 (TaxiBus) Herten-Westerholt Schloßstraße – GE-Resse Hedwigstraße</i>									
6:30 – 19:00	7:30 – 16:00	–	60	–	60	–	–	Vestische 27.05.2014	

Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Konzession, Dauer	Liniencharakteristik Besonderheiten (z. B. (Umlaufverknüpfungen u. ä.)
Mo-Fr	Sa	So	Mo. – Fr.		Sa	So			
Rahmenbetriebszeit (Beginn erste Fahrt – Ende letzte Fahrt ²⁰⁹)			HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II			
<i>243 (Nachbarortsverkehr) GE-Buer Rathaus – VEBA Öl – Hassel – Herten-Bertlich – Westerholt – Herten Mitte</i>									
5:00 – 24:00 (in GE ab ca. 5:15 und bis 19:00)	7:00 – 24:00 (in GE ab ca. 9:30 und bis 16:00)	9:00 – 24:00 (in GE kein Verkehr)	60	—	60	—	—	Vestische 29.05.2015	früh und abends sowie sonntags keine Bedienung in GE (Hassel- Friedhof Endstelle aus Ri. Herten)
<i>244 (Stadtverkehr) GE-Resse – Buer Rathaus – Hassel Friedhof</i>									
5:00 – 23:00	5:30 – 23:00	7:30 – 23:00	30	30/60	30	30/60	30/60	Vestische 30.05.2012	tlw. koordiniert mit Linie 222; abends und am Sonntagvormittag keine Bedienung im Abschnitt Resse – Buer
<i>247 (Stadtverkehr) GE-Buer Rathaus – Lindenstraße – Mentzelstraße</i>									
6:00 – 22:00	7:00 – 22:00	13:00 – 22:00	60	60	60	60	60	Vestische 30.09.2012	TB 247 als Anschluss an Linienverkehr
<i>TB 247 (TaxiBus) Mentzelstraße - Scholven Stadtgrenze</i>									
6:00 – 22:00	7:00 – 22:00	13:00 – 22:00	60	60	60	60	60	Vestische 30.09.2012	TB 247 als Anschluss an Linienverkehr
<i>249 (Nachbarortsverkehr) GE Buer Rathaus – Resse – Herten Mitte – RE Hbf</i>									
4:30 – 0:30	4:30 – 0:30	7:30 – 0:30	15	30	15/30	30	30	Vestische 30.09.2012	VU plant Umprofilierung zum SB im Kontext mit den Planungen im Kreis Recklinghausen
<i>253 (Nachbarortsverkehr) GE-Horst – GLA-Brauck – Oberhof – Rentfort Nord – Zweckel Dechenstraße</i>									
5:00 – 0:30	6:00 – 0:30	8:00 – 0:30	30	30/60	30/60	60	60	Vestische 30.11.2012	Abendkurse als TaxiBus; i. d. R. Umlaufverknüpfung mit Linie 257 in Horst

Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Konzession, Dauer	Liniencharakteristik Besonderheiten (z. B (Umlaufverknüpfungen u. ä.)
Mo-Fr	Sa	So	Mo. – Fr.		Sa	So			
Rahmenbetriebszeit (Beginn erste Fahrt – Ende letzte Fahrt ²⁰⁹)			HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II			
<i>255 (Nachbarortsverkehr) GE-Buer Rathaus – Scholven – Gladbeck Oberhof</i>									
4:30 – 0:30	5:30 – 0:30	7:30 – 0:00	20	30	20/30	30	30/60	Vestische 23.09.2016	
<i>257 (Nachbarortsverkehr) Gelsenkirchen-Horst – Gladbeck Oberhof – Zweckel Dechenstraße</i>									
5:00 – 0:00	6:00 – 0:00	8:00 – 0:00	30	30/60	30/60	60	60	Vestische 30.05.2016	Abendkurse ab 21:00 Uhr im Abschnitt Oberhof – Horst als TaxiBus und Führung bis „Essener Straße“
<i>259 (Nachbarortsverkehr) GE-Horst – Gladbeck-Oberhof – Bottrop-Eigen – ZOB Berliner Platz</i>									
4:30 – 0:30	4:30 – 0:30	8:00 – 0:30	20	60	30 (/60)	60	60	Vestische 30.09.2016	Umlaufverknüpfung mit Linie 260; im Abendverkehr und an Sonntagen Führung zwischen GE- Essener Str. und GLA-Goetheplatz
<i>260 (Nachbarortsverkehr) GE Horst – Boy – Bottrop ZOB Berliner Platz</i>									
4:30 – 0:00	5:30 – 0:00	7:00 – 0:00	20	60	30 (/60)	60	60	Vestische 29.04.2012	im Abend- und Wochenendverkehr Führung bis „Kärntener Ring“; Umlaufverknüpfung mit Linie 259
<i>340 (Nachbarortsverkehr) GE-Rotthausen – GE-Hbf. – Musiktheater – Wanne-Eickel Hbf – HER-Holsterhausen</i>									
4:30 – 0:00	5:00 – 0:00	6:00 – 0:00	20	30	30	30	30	BOGESTRA 31.07.2019	neue Linienwegführung über GE- Hbf. ; Fahrplan-Koordinierung der Linie 340 und 381 zwischen Rotthausen, Karl-Meyer-Straße und Altstadt/ Hbf (soweit anschluss technisch möglich zum 10-Minuten-Takt); GL-Einsatz

Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Konzession, Dauer	Liniencharakteristik Besonderheiten (z. B. (Umlaufverknüpfungen u. ä.)
Mo-Fr	Sa	So	Mo. – Fr.		Sa	So			
Rahmenbetriebszeit (Beginn erste Fahrt – Ende letzte Fahrt ²⁰⁹)			HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II			
<i>342 (Nachbarortsverkehr) Fachhochschule Gelsenkirchen – Beckhausen – Erle (– ZOOM Erlebniswelt) – Wanne-Eickel Hbf</i>									
5:30 – 20:00	5:30 – 19:30	8:30 – 19:30	60	—	60	—	60	BOGESTRA 31.08.2014	Umlaufverknüpfung mit Linie 384 in Wanne-Eickel Hbf.; Stichfahrten zur ZOOM-Erlebniswelt an Wochenenden und Feiertagen
<i>348 (Nachbarortsverkehr) Gelsenkirchen Hbf – E-Katernberg</i>									
4:30 – 23:30	5:00 – 23:30	8:00 – 23:30	20	30	30	30	30	BOGESTRA / EVAG 30.06.2018	
<i>380 (Stadtverkehr) GE-Buer – Gelsenkirchen Hbf</i>									
4:30 – 23:30	5:30 – 0:00	7:00 – 23:30	20	30	30	30	30/60	BOGESTRA 30.04.2019	Umlaufverknüpfung mit Linie 389 in Gelsenkirchen Hbf.; Angebotsabstimmung mit Linie 381
<i>381 (Stadtverkehr) GE-Rotthausen – Gelsenkirchen Hbf – Erle – Resse/Buer</i>									
4:30 – 0:30	5:00 – 0:30	6:30 – 0:30	20	30	30	30	30	BOGESTRA 31.01.2016	Fahrplan-Koordinierung der Linie 340 und 381 zwischen Rotthausen, Karl-Meyer-Straße und Altstadt/ Hbf (soweit anschlusstechnisch möglich zum 10-Minuten-Takt); Angebotsabstimmung mit Linie 380; im Abendverkehr alternierende Linienführung nach Resse bzw. Buer (Hinweis im Fahrplan ergänzen)

Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Konzession, Dauer	Liniencharakteristik Besonderheiten (z. B. (Umlaufverknüpfungen u. ä.)
Mo-Fr	Sa	So	Mo. – Fr.		Sa		So		
Rahmenbetriebszeit (Beginn erste Fahrt – Ende letzte Fahrt ²⁰⁹)			HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II			
<i>382 (Stadtverkehr) GE-Feldmark – Gelsenkirchen Hbf – Bismarck</i>									
4:30 – 0:30	5:00 – 0:30	7:30 – 0:30	10/20/30	30	15/30	30	30	BOGESTRA 31.10.2014	Mo-Fr: vormittags 20-Minuten-Takt zwischen Neuhüller Straße und Trinenkamp Sa: 15-Minuten-Takt im Abschnitt Hbf. – Neuhüller Straße in Schulferien 10-Minuten-Takt eingekürzt auf Abschnitt Hbf. – Neuhüller Straße
<i>383 (Stadt- und Nachbarortsverkehr) GE-Horst – Nordsternpark – Gelsenkirchen Hbf – Ückendorf – BO-Günnigfeld/GE-Bulmke-Hüllen</i>									
4:00 – 1:00	4:30 – 1:00	6:00 – 1:00	10/20	30	15/30	30	30	BOGESTRA 30.06.2015	Mo-Fr: 10-Minuten-Takt im Abschnitt Horst – Südfriedhof Vormittags Horst – Heßler im 20- Minuten-Takt in Schulferien Horst – Heßler im 20-Minuten-Takt Sa: 15-Minuten-Takt im Abschnitt Heßler – Südfriedhof
<i>384 (Stadt- und Nachbarortsverkehr) GE-Heßler – Wanne-Eickel Hbf</i>									
4:30 – 19:30	5:00 – 19:30	12:00 – 19:30	60	—	60	—	60	BOGESTRA 31.05.2017	Umlaufverknüpfung mit Linie 342 in Wanne-Eickel Hbf.

Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Konzession, Dauer	Linieneigenschaften Besonderheiten (z. B. (Umlaufverknüpfungen u. ä.)
Mo-Fr	Sa	So	Mo. – Fr.		Sa		So		
Rahmenbetriebszeit (Beginn erste Fahrt – Ende letzte Fahrt ²⁰⁹)			HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II			
<i>385 (Stadtverkehr) GE-Bulmke-Hüllen – Gelsenkirchen Hbf – HER-Eickel – BO-Hofstede</i>									
4:30 – 0:00	5:00 – 0:00	8:00 – 0:00	30	60	30	30/60	60	BOGESTRA 31.01.2016	
<i>389 (Nachbarortsverkehr) Gelsenkirchen Hbf – BO-WAT-Leithe – Wattenscheid Mitte – Höntrop</i>									
4:30 – 0:00	5:00 – 0:00	7:00 – 0:00	20	30	30	30	60/30	BOGESTRA 30.04.2011	Umlaufverknüpfung mit Linie 380 in Gelsenkirchen Hbf.
<i>396 (Stadtverkehr) GE-Horst – Beckhausen – Buer</i>									
4:30 – 23:30	4:30 – 23:30	7:30 – 23:30	20	30	30	30	30	BOGESTRA 31.12.2013	Abschnitt Buerer Straße – Lucasstraße Mo-Fr außerhalb HVZ im 40-Minuten-Takt, abends und sonntags im 60-Minuten-Takt; Umlaufverknüpfung mit Linie 399 in „Buer Rathaus“
<i>397 / AST97 (Stadtverkehr) GE-Buer – Erle – Resser Mark (AST 97: Erle Forsthaus – Eichkamp)</i>									
5:00 – 0:00	5:30 – 0:00	7:30 – 0:00	60	30 AST	60	30 AST (ab ca. 16:00)	30 AST	BOGESTRA 31.12.2013 (AST bis 28.01.2014)	Angebotsabstimmung mit Linie 398; AST im 30 Minuten-Takt im Abend- und Wochenendverkehr (nur im Abschnitt Erle Forsthaus – Eichkamp; Abschnitt GE Buer – Erlewick ohne Bedienung)
<i>398 (Stadtverkehr) GE-Buer – Erle – Resser Mark – Sutum</i>									
5:30 – 21:00	7:00 – 21:00	—	60	—	60	—	—	BOGESTRA 31.12.2013	Angebotsabstimmung mit Linie 397

Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Konzession, Dauer	Liniencharakteristik Besonderheiten (z. B Umlaufverknüpfungen u. ä.)
Mo-Fr	Sa	So	Mo. – Fr.		Sa		So		
Rahmenbetriebszeit (Beginn erste Fahrt – Ende letzte Fahrt ²⁰⁹)			HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II			
<i>399 (Stadtverkehr) GE-Buer Rathaus – Fachhochschule Gelsenkirchen</i>									
7:30 – 19:00	–	–	20	–	–	–	–	BOGESTRA 31.12.2013	verkehrt nur während der Vorlesungszeit der FH; Umlaufverknüpfung mit Linie 396 in „Buer Rathaus“
<i>neue Linie (AST) GE-Rotthausen – Marienhospital</i>									
6:30 – 20:00	7:30 – 20:00	10:30 – 20:00	60	–	60	–	60		Punkt-zu-Punkt-Verbindung mit Andienung einiger ausgewählter Haltestellen in den Wohnquartieren in Rotthausen

Stadt Gelsenkirchen

**Neuaufstellung des
Nahverkehrsplans
Stadt Gelsenkirchen 2011**

Anlagenband

Stadt Gelsenkirchen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans Stadt Gelsenkirchen 2011

Anlagenband

Auftraggeber:

Stadt Gelsenkirchen

Referat Verkehr
Rathaus Buer
45875 Gelsenkirchen

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Dipl.-Ing. Mathias Schmechtig

Wilhelmshöher Allee 274, 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 988 349-65

Fax: 0561 – 988 349-68

Mail: info@mathias-schmechtig.de

www.mathias-schmechtig.de

unter Mitwirkung von
(Bearbeitung des Verkehrsmodells):

Stölting Verkehrsconsult

Reinholdstraße 17, 30167 Hannover

Tel.: 0511 – 2208-126

Fax: 0511 – 93697-0006

Mail: info@stoeltingverkehrsconsult.de

www.stoeltingverkehrsconsult.de

Kassel, 1. August 2012

Inhalt:

Anlage 1 Anlagen zur Raumstruktur und soziodemografische Daten..... 1
 Anlage 2 Anlagen zur Bestandsaufnahme des Öffentlichen Personennahverkehrs..23
 Anlage 3 Anlagen zur Prognose der Verkehrsentwicklung39

Tabellen

1 Fläche und Bevölkerung nach Stadtteilen (Stand 31.12.2009)..... 1
 2 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Stadt Gelsenkirchen nach Stadtteilen 2
 3 In der Vermarktung befindliche Gewerbestandorte in der Stadt Gelsenkirchen 3
 4 Büro- und Technologiestandorte in der Stadt Gelsenkirchen (> 10 ha) 4
 5 ÖPNV-relevante Infrastruktureinrichtungen in Gelsenkirchen 5
 6 Zentrenstruktur (A-, B- und C-Zentren) der Stadt Gelsenkirchen gem. Einzelhandelskonzept für die Stadt Gelsenkirchen (2004) bzw. Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Gelsenkirchen (2008) 12
 7 Einzelhandel und Versorgungsstruktur in der Stadt Gelsenkirchen (Verkaufsfläche > 1.000 m²) 17
 8 Weiterführende Schulen im Stadtgebiet 19
 9 Wohnorte der Studierenden an der Fachhochschule Gelsenkirchen (Standort Gelsenkirchen)..... 21
 10 Pkw-Dichte nach Stadtteilen in der Stadt Gelsenkirchen 22
 11 Linien und Bedienungsangebot (Stand: Fahrplan Januar 2009) 23
 12 Indikatoren zur Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der ÖV-Nachfrage in den Stadtteilen von Gelsenkirchen im Kontext mit den strukturellen Rahmenbedingungen 39

Anlage 1

Anlagen zur Raumstruktur und soziodemografische Daten

Tabelle 1: Fläche und Bevölkerung nach Stadtteilen¹ (Stand 31.12.2009)²

Stadtteil/ Stadtbezirk	Bevölkerungsstand 2009 [EW]		Einwohner- entwicklung 2000-2009	Fläche [km ²]	Bev.- Dichte [EW/km ²]
	absolut	% v. Stadt	in %	absolut	
Altstadt	8.793	3,4%	-3,2%	1,574	5.586
Schalke	19.413	7,4%	-7,5%	2,969	6.539
Schalke-Nord	4.521	1,7%	-9,9%	4,363	1.036
Bismarck	16.049	6,2%	-7,9%	7,224	2.222
Bulmke-Hüllen	23.586	9,0%	-8,4%	4,198	5.618
Feldmark	10.371	4,0%	-10,0%	3,893	2.664
Heßler	5.978	2,3%	-8,8%	3,756	1.592
<i>GE-Mitte</i>	<i>88.711</i>	<i>34,0%</i>	<i>-7,9%</i>	<i>27,976</i>	<i>3.171</i>
Buer	34.130	13,1%	-3,2%	13,085	2.608
Scholven	9.545	3,7%	-8,9%	12,298	776
Hassel	14.932	5,7%	-5,9%	7,556	1.976
<i>GE-Nord</i>	<i>58.607</i>	<i>22,5%</i>	<i>-4,9%</i>	<i>32,938</i>	<i>1.779</i>
Horst	19.568	7,5%	-4,5%	6,685	2.927
Beckhausen	14.408	5,5%	-5,4%	6,144	2.345
<i>GE-West</i>	<i>33.976</i>	<i>13,0%</i>	<i>-4,9%</i>	<i>12,828</i>	<i>2.649</i>
Erle	26.719	10,2%	-6,2%	7,725	3.459
Resse	11.791	4,5%	-6,3%	6,514	1.810
Resser Mark	3.587	1,4%	-11,3%	6,403	560
<i>GE-Ost</i>	<i>42.097</i>	<i>16,1%</i>	<i>-6,7%</i>	<i>20,641</i>	<i>2.039</i>
Neustadt	4.401	1,7%	-5,1%	0,631	6.975
Ückendorf	19.318	7,4%	-8,2%	6,281	3.076
Rotthausen	13.594	5,2%	-10,6%	3,562	3.816
<i>GE-Süd</i>	<i>37.313</i>	<i>14,3%</i>	<i>-8,7%</i>	<i>10,474</i>	<i>3.562</i>
Gesamtstadt	260.704	100,0%	-6,8%	104,857	2.486

¹ Bevölkerung am Ort der Hauptwohnungen.

² Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen: Bevölkerungsstatistik (Datenstand Dezember 2009).

Tabelle 2:
 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Stadt Gelsenkirchen nach Stadtteilen³

Stadtteil/ Stadtbezirk	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort
Altstadt	2.157
Schalke	5.081
Schalke-Nord	1.133
Bismarck	4.487
Bulmke-Hüllen	6.061
Feldmark	2.865
Heßler	1.965
<i>GE-Mitte</i>	<i>23.749</i>
Buer	10.170
Scholven	2.938
Hassel	4.048
<i>GE-Nord</i>	<i>17.156</i>
Horst	5.464
Beckhausen	4.481
<i>GE-West</i>	<i>9.945</i>
Erle	8.184
Resse	3.629
Resser Mark	889
<i>GE-Ost</i>	<i>12.702</i>
Neustadt	982
Ückendorf	5.298
Rotthausen	3.850
<i>GE-Süd</i>	<i>10.130</i>
Gesamtstadt	73.682

³ Quelle: Stadt Gelsenkirchen: Statistikatlas 2008: Arbeitsmarkt (Stand 31.12.2008).



Tabelle 3: In der Vermarktung befindliche Gewerbestandorte in der Stadt Gelsenkirchen⁴

Stadtteil	Standort	Netto-Gesamtfläche in ha
Bulmke	Zukunftsstandort Schalker Verein Wanner Str. / Hohenzollernstr. / Wildbruchstr.	ca. 51
Erle	ARENA-PARK	ca. 14
Buer	GE Hugo, Devesestraße	ca. 13
Hassel	Bergmannsglückstraße ⁵	ca. 12
Bismarck	Stadtquartier Graf Bismarck	ca. 11,6
Schalke	Gewerbepark A42 Uechtingstraße / Wiesmannstraße	ca. 8
Heßler	GE Lehrhovebruch ⁶	ca. 6,8
Rotthausen	GE Dahlbusch	ca. 6,7
Schalke	GE östlich Caubstraße	ca. 5,2
Bismarck	GE Ahlmannshof	ca. 2,7
Resse	Engelbertstraße	ca. 2,6
Heßler	GE nördlich Nienhausenstraße	ca. 2,5
Erle	GE Emscherstraße	ca. 2,3
Schalke	Stadthafen Gelsenkirchen	ca. 2
Ückendorf	Gewerbepark Rheinelbe Süd, Leithestraße	ca. 1,7
Rotthausen	GE Achternbergstraße	ca. 1,5
Bismarck	Zeche Consol 3/4/9	ca. 0,7

⁴ Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Stabsstelle Wirtschaftsförderung (Stand Januar 2010).

⁵ fehlendes Planungsrecht

⁶ fehlendes Planungsrecht

Tabelle 4: Büro- und Technologiestandorte in der Stadt Gelsenkirchen (> 10 ha)⁷

Stadtteil	Standort (teilweise Technologiestandort)	Netto-Gesamtfläche in ha
Ückendorf	Wissenschaftspark	voll
Horst	Nordsternpark	1,6
Erle	Büropark Schloss Berge	3,1

⁷ Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Stabsstelle Wirtschaftsförderung (Stand Januar 2010).

Tabelle 5: ÖPNV-relevante Infrastruktureinrichtungen in Gelsenkirchen⁸

Objekt Nr.	Bezeichnung	Name	Adresse	Stadtteil
Behörden- und Verwaltungsstandorte				
1	Justiz	Sozialgericht	Ahstraße 22	Altstadt
2	Agentur für Arbeit	Agentur für Arbeit	Vattmannstraße 12	Altstadt
3	Finanzamt	Finanzamt Gelsenkirchen-Süd	Zeppelinallee 9-13	Altstadt
4	Stadtverwaltung	Versorgungsamt Gelsenkirchen	Vattmannstraße 2-8	Altstadt
5	Stadtverwaltung	Referat Soziales	Zeppelinallee 4	Altstadt
6	Finanzamt	Finanzamt Gelsenkirchen-Nord	Rathausplatz 1	Buer
7	Agentur für Arbeit	Agentur für Arbeit	Kurt-Schumacher-Straße 381	Buer
8	Justiz	Arbeitsgericht Gelsenkirchen	Bochumer Straße 86	Ückendorf
9	Stadtverwaltung	Rathaus Gelsenkirchen-Buer	Goldbergstraße 12	Buer
10	Stadtverwaltung	Referat Soziales	Cranger-Straße 2-4	Buer
11	Stadtverwaltung	Referat Soziales	Schmalhorststraße 1	Horst
12	Stadtverwaltung	Referat Soziales	Ahstraße 22	Altstadt
13	Bundes-/ Landesbehörde	Landesversicherungsanstalt LVA Westfalen	Munscheidstraße 14	Ückendorf
14	Stadtverwaltung	Straßenverkehrsamt (inkl. Kfz-Zulassungsstelle)	Wildenbruchstr. 10	Altstadt
15-16				
Krankenhausstandorte				
17	Krankenhaus	Marienhospital Gelsenkirchen	Virchowstraße 122	Ückendorf
18	Krankenhaus	Evangelische Kliniken Gelsenkirchen GmbH	Munckelstraße 27	Altstadt
19	Krankenhaus	St. Josef-Hospital	Rudolf-Bertram-Platz 1	Horst

⁸ Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Stand 2009; die Nummerierung der Einrichtungen entspricht der Nummerierung in Karte 3 „Infrastruktureinrichtungen mit ÖPNV-Relevanz“.

Objekt Nr.	Bezeichnung	Name	Adresse	Stadtteil
20	Krankenhaus	St. Marienhospital Buer	Mühlenstraße 5-9	Buer
21	Krankenhaus	Knappschaftskrankenhaus Bergmannsheil Buer	Schernerweg 4	Buer
22	Krankenhaus	Elisabeth-Krankenhaus GmbH	Cranger Straße 226	Erle
23-26				
Senioren- und Pflegeheime (> 150 Betten)				
27	Senioren- und Pflegeheim	Seniorenzentrum Gelsenkirchen-Buer der AWO	Darler Heide 59	Erle
28	Senioren- und Pflegeheim	Seniorenzentrum Gelsenkirchen-Schalke der AWO	Grenzstraße 49-51	Schalke
29	Senioren- und Pflegeheim	Senioren- und Pflegeheim der Stadt Gelsenkirchen	Schmidtmanstr. 9	Feldmark
30	Senioren- und Pflegeheim	CURA Seniorencentrum Gelsenkirchen	Leithestraße 63-65	Ückendorf
31-33				
Kultur- und Freizeiteinrichtungen				
34	Theater	Musiktheater im Revier	Kennedyplatz	Schalke
35	Theater	Consol Theater	Bismarckstraße 240	Bismarck
36	Theater	Kultur-Ruhr GmbH	Leithestraße 35	Ückendorf
37	Theater	Westfälischer Besucherring	Kennedyplatz 1-5	Schalke
38	Zoo	ZOOM Erlebnisswelt	Bleckstraße 47	Bismarck
39	Kunstmuseum	Städtisches Museum Gelsenkirchen	Horster Straße 5-7	Buer
40	Kulturzentrum	Revierpark Nienhausen GmbH	Feldmarkstraße 201	Feldmark
41	Kulturzentrum	Kaue	Wilhelminenstr. 174	Schalke
42	Kulturzentrum	Die Flora	Florastraße 26	Schalke
43	Kulturzentrum	Schloss Horst	Turfstraße 21	Horst
44	Veranstaltungsort	Wissenschaftspark	Munscheidstraße 14	Ückendorf



Objekt Nr.	Bezeichnung	Name	Adresse	Stadtteil
45	Bibliothek	Stadtbibliothek-Kinderbibliothek	Ebertstraße 19	Altstadt
46	Ausstellung	stadt.bau.raum	Boniverstraße 30	Feldmark
47	Kino	Multiplex Kino an der Schalke Arena	Willy-Brandt-Allee 5	Erle
48	Kino	Schauburg Kino GmbH	Horster Straße 6	Buer
49	Veranstaltungsort	Veltins-Arena	Ernst-Kuzorra-Weg 1	Erle
50	Ausstellung	Sammlung Werner Thiel	Klarastraße	Bismarck
51	Bibliothek	Stadtbibliothek-Zweigstelle Buer	Kurt-Schumacher-Straße 394/ 396	Buer
52	Kultur	Zeche Consolidation 3/4/9	Bismarckstraße	Bismarck
53	Kultur	Zeche Graf Bismarck 1/2	Uechtingstraße	Schalke-Nord
Grünflächen / Parks				
54	Park	Landschaftspark Mechtenberg	Am Mechtenberg	Rotthausen
55	Park	Skulpturenwald Rheinelbe	Leithestraße	Ückendorf
56	Park	Nordsternpark	Nordsternbrücken/Lehrhovenbruch	Heßler
57	Park	Schlosspark Berge	Adenauerallee	Erle
58	Park	Stadtgarten Gelsenkirchen	Zeppelinallee	Altstadt
59	Park	Stadtwald Buer	Ortbeckstraße	Buer
60	Park	Von-Wedel-Stadtpark	Parkstraße	Ückendorf
61	Park	Revierpark Nienhausen	Feldmarkstraße 201	Feldmark
62-64				
Kongress-/ Tagungszentren				
65	Veranstaltungsort	Augustinushaus	Ahstraße 7	Altstadt
66	Veranstaltungsort	Volkshaus Rotthausen	Grüner Weg 3	Rotthausen
44	Veranstaltungsort	Wissenschaftspark	Munscheidstraße 14	Ückendorf
49	Veranstaltungsort	Veltins-Arena	Ernst-Kuzorra-Weg 1	Erle
67	Veranstaltungsort	Hotel Maritim	Am Stadtgarten 1	Feldmark
68	Veranstaltungsort	Haus Lüttinghof	Lüttinghofallee 3	Hassel

Objekt Nr.	Bezeichnung	Name	Adresse	Stadtteil
69-70				
Sportanlagen				
71	Sportanlage	Glückauf-Kampfbahn	Ernst-Kuzorra-Platz	Schalke-Nord
72	Sportanlage	Parkstadion	Kurt-Schumacher-Straße 284a	Erle
49	Sportanlage	Veltins-Arena	Ernst-Kuzorra-Weg 1	Erle
73	Sportanlage	Schalke Sportpark	Kurt-Schumacher-Straße 157-161	Schalke-Nord
74	Sportanlage	Golfclub Haus Leythe e.V.	Middelicher Str. 72	Resser Mark
75	Sportanlage	Trabrennbahn	Nienhausenstraße 42	Feldmark
76	Sportanlage	Galopprennbahn Gelsenkirchen	Auf der Rennbahn 9	Horst
77	Sportanlage	Emscher-Lippe-Halle/ Berger Feld	Adenauerallee 118	Erle
78	Sportanlage	Sport-Paradies	Adenauerallee	Erle
79	Sportanlage	Vereinsanlage SSV Buer 07/28	Nordring	Buer
80-81				
Bäder				
82	Hallenbad	Zentralbad Gelsenkirchen	Overwegstraße 59	Schalke
83	Hallenbad	Hallenbad Buer	Gustav-Bär-Platz 1	Buer
84	Hallenbad	Hallenbad Horst	Turfstraße 15	Horst
85	Freibad	Freibad Jahnplatz	Kanzlerstraße 40	Heßler
86	Hallenbad	activarium	Feldmarkstraße 201	Feldmark
87	Kombibad	Sportparadies	Adenauerallee 118	Erle
89	Freibad	Freibad Revierpark Nienhausen	Feldmarkstraße 201	Feldmark
90-93				
Bildungseinrichtungen				
<i>Schulen</i>				
118	Gesamtschule	Gesamtschule Berger Feld	Adenauerallee 110	Erle
119	Gesamtschule	Gesamtschule Buer-Mitte	Nollenpad 29	Buer



Objekt Nr.	Bezeichnung	Name	Adresse	Stadtteil
120	Gesamtschule	Gesamtschule Horst	Devenstraße 15	Horst
121	Gesamtschule	Ev. Gesamtschule Bismarck	Laarstraße 41	Bismarck
122	Gesamtschule	Gesamtschule Ückendorf	Bochumer Str. 190	Ückendorf
123-125				
126	Hauptschule	Hauptschule Grillostraße	Grillostraße 111	Schalke
127	Hauptschule	Hauptschule Emmastraße	Emmastraße 12-16	Bulmke-Hüllen
128	Hauptschule	Hauptschule Mehringstraße	Mehringstraße 16	Scholven
129	Hauptschule	Hauptschule Eppmannsweg	Eppmannsweg 34	Hassel
130	Hauptschule	Hauptschule Schwalbenstraße	Schwalbenstraße 22	Beckhausen
131	Hauptschule	Hauptschule Frankampstraße	Frankampstraße 111	Erle
132	Hauptschule	Hauptschule Am Dahlbusch	Am Dahlbusch 98	Rotthausen
133	Hauptschule	Hauptschule Laarstraße	Laarstraße 41	Bismarck
134-138				
139	Realschule	Abendrealschule	Grenzstraße 3	Schalke
140	Realschule	Gerhart-Hauptmann-Realschule	Mühlbachstraße 3	Erle
141	Realschule	Gertrud-Bäumer-Realschule	Rotthausen Str. 2-4	Altstadt
142	Realschule	Lessing-Realschule	Grenzstraße 3	Schalke
143	Realschule	Mulvany-Realschule	Hagemannshof 5	Bismarck
144	Realschule	Mühlenstraße	Mühlenstraße 15	Buer
145	Realschule	St.-Michael-Straße	St.-Michael-Straße	Hassel
146-148				
149	Gymnasium	Abendgymnasium	Liboriusstraße 103	Schalke

Objekt Nr.	Bezeichnung	Name	Adresse	Stadtteil
150	Gymnasium	Annette-von-Droste-Hülshoff-Gymnasium	Goldbergstraße 93	Buer
151	Gymnasium	Carl-Friedrich-Gauß-Gymnasium	Hammerschmidtstraße 13	Bulmke-Hüllen
152	Gymnasium	Grillo-Gymnasium	Hauptstraße 60	Altstadt
153	Gymnasium	Leibnitz-Gymnasium	Breddestraße 21	Buer
154	Gymnasium	Max-Planck-Gymnasium	Goldbergstraße 91	Buer
155	Gymnasium	Ricarda-Huch-Gymnasium	Schultestraße 50	Bulmke-Hüllen
156	Gymnasium	Schalcker Gymnasium	Liboriusstraße 103	Schalke
157-159				
160	Förderschule	Antoniuschule	Antoniusstraße 2	Schalke
161	Förderschule	Malteserschule	Malteser Straße 2	Neustadt
162	Förderschule	Michael-Ende-Schule	Surresestraße 20	Erle
163	Förderschule	Rungenbergschule	Horster Straße 221	Beckhausen
164	Förderschule	Schlossparkschule Horst	Turfstraße 17	Horst
165	Förderschule	Uhlenbrockschule	Polsumer Straße 67	Hassel
166	Förderschule	An der Bergmannsglückstraße	Bergmannsglückstraße	Hassel
167	Förderschule	An der Gecksheide	Gecksheide 153	Beckhausen
168	Förderschule	Förderschule Schwerpunkt geistige Entwicklung	Albert-Schweitzer-Straße 38	Beckhausen
169	Förderschule	Förderschule Schwerpunkt geistige Entwicklung	Hansastraße 4	Bulmke-Hüllen
170-173				
<i>Sonstige Bildungseinrichtungen</i>				
174	Berufskolleg	Eduard-Spranger-Berufskolleg	Goldbergstraße 60	Buer
175	Berufskolleg	Hans-Schwier-Berufskolleg	Heegestraße 14	Buer
176	Berufskolleg	Königsstraße	Königsstraße 1	Schalke



Objekt Nr.	Bezeichnung	Name	Adresse	Stadtteil
177	Berufskolleg	Berufskolleg für Wirtschaft und Verwaltung	AugustastraÙe 52-54	Bulmke-Hüllen
178	Berufskolleg	Berufskolleg für Technik und Gestaltung	OverwegstraÙe 63	Schalke
179	Kollegschule	Weiterbildungskolleg Emscher-Lippe	Middelicher Str. 289	Resse
180-181				
182	Fachhochschule	Fachhochschule Gelsenkirchen	Neidenburger Str. 43	Buer
183	Fachhochschule	Fachhochschule für öffentl. Verwaltung	Haidekamp 73	Ückendorf
184-187				
188	Sonstige Bildungseinrichtung	Bildungszentrum des Handels e. V.	UhlenbrockstraÙe 10	Buer
189	Sonstige Bildungseinrichtung	Bildungszentrum des Handels e. V.	Karl-Schwesig-Str. 2	Buer
190	Sonstige Bildungseinrichtung	Lehranstalt für MTA	Rotthauser StraÙe 19	Altstadt
191	Sonstige Bildungseinrichtung	Lehranstalt für PTA	FlurstraÙe 100	Beckhausen
192	Sonstige Bildungseinrichtung	Westf. Schule für Körperbehinderte und Westf. Schule für Sehbehinderte	LasthausstraÙe 12 LasthausstraÙe 10	Buer

Tabelle 6:

Zentrenstruktur (A-, B- und C-Zentren) der Stadt Gelsenkirchen gem. Einzelhandelskonzept für die Stadt Gelsenkirchen (2004) bzw. Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Gelsenkirchen (2008)⁹

Lage im Stadtgebiet	Charakteristik	Einzelhandelsangebot	Bewertung/ Perspektiven
A-Zentren			
GE -Zentrum Altstadt (City) (A-Zentrum, Teilfunktionen Oberzentrum)			
Zentrale Lage in der südlichen Hälfte von Gelsenkirchen, mit einer sehr guten Anbindung an das Straßenverkehrsnetz und den ÖPNV; unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof	Der Haupteinkaufsbereich erstreckt sich über die Bahnhofsstraße sowie die sie erschließenden fußläufigen Zugangslagen Klosterstraße und Arminstraße (Fußgängerzone). Die Handelsmagneten sind u.a. C&A, H&M, Galeria Kaufhof, Saturn, Mayersche Buchhandlung, Müller. Im gesamte Einzugsgebiet der Altstadt leben etwa 390.000 EW (davon ca. 150.000 im engerer Verflechtungsbereich). Wichtigste Konkurrenzstandorte sind die Essener Innenstadt sowie diverse Möbelhäuser und Fachmärkte in Essen, das Shopping-Center Ruhr Park in Bochum sowie das CentrO in Oberhausen.	Einzelhandelsangebot: 313 Einzelhandelsbetriebe; 71.100 m² VK Schwerpunkte im Einzelhandelsangebot liegen im mittelfristigen Bedarf, das Zentrum „Altstadt“ kennzeichnet sich durch einen vielfältigen Branchenmix.	Attraktives, sehr gut angebundenes Zentrum mit teilregionaler Ausstrahlungsfunktion. Aufwertung des Hauptzentrums durch Umsetzung vielfältiger Maßnahmen im Rahmen des Stadtumbauprogramms. Solide Marktposition durch vielfältiges Warenangebot und weitgehend dichten Handelsbesatz. Mit weiterhin konsequenter Marktbearbeitung sind langfristig Kaufkraftzuflüsse wahrscheinlich.

⁹ Quellen: CIMA GmbH: Einzelhandelskonzept für die Stadt Gelsenkirchen (Bonn, November 2004).
CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Gelsenkirchen (Bonn, November 2008).

Lage im Stadtgebiet	Charakteristik	Einzelhandelsangebot	Bewertung/ Perspektiven
GE – Zentrum Buer (A-Zentrum, Teilfunktionen Oberzentrum)			
<p>Zentrale Lage in der nördlichen Hälfte von Gelsenkirchen, der Haupteinkaufsbereich konzentriert sich auf die Hochstraße zwischen Goldbergplatz und Altmarkt bzw. Urbanuskirchhof („Domplatte“).</p> <p>Die Anbindung an den ÖPNV wird aus südlicher Richtung u. a. über die Straßenbahnlinien 301 und 302 gewährleistet, darüber hinaus wird der Bereich durch eine Vielzahl an Buslinien erschlossen.</p>	<p>Die an der Hochstraße gelegenen Handelsmagneten in Buer sind u. a. H&M, C&A, Sinn Leffers, Saturn und Marten.</p> <p>Im gesamte Einzugsbereich des Zentrums GE-Buer leben etwa 216.000 EW (davon ca. 120.000 im engeren Verflechtungsbereich).</p>	<p>Einzelhandelsangebot: 200 Einzelhandelsbetriebe; 38.500 m² VK</p> <p>Schwerpunkte im Einzelhandelsangebot liegen im mittelfristigen Bedarf.</p>	<p>Weitgehend akzeptable Positionierung am Markt, jedoch deutlicher Verlust an Umsatzpotenzial in den letzten 10 Jahren.</p> <p>Der Standort hat in den letzten Jahren an Attraktivität eingebüßt, ist mittlerweile durch eine steigende Zahl an Leerständen gekennzeichnet. Dem gilt es durch gezieltes Standortmarketing entgegenzuwirken.</p> <p>Handlungsbedarf besteht u. a. hinsichtlich des Angebotsniveaus des ansässigen Warenhauses und der Ansiedlung eines zusätzlichen Handelsmagneten.</p>

Lage im Stadtgebiet	Charakteristik	Einzelhandelsangebot	Bewertung/ Perspektiven
B-Zentren			
GE – Zentrum Erle (B-Zentrum, mittelzentrale Versorgungsfunktionen)			
<p>Lage mitten im Stadtteil Erle entlang der Cranger Straße zwischen Fettingkotten und Augustraße. Das Zentrum liegt zwischen den Zentren Buer und Altstadt. Das Zentrum ist auf seiner vollen Länge durch die Straßenbahnlinie 301 erschlossen, darüber hinaus gewährleisten die Buslinien 342, 381, 397 und 398 die Anbindung im ÖPNV.</p>	<p>Magnetfunktionen übernehmen u. a. Woolworth, Dieler und Deichmann. Die übrigen Einzelhandelsgeschäfte sind bandartig entlang der Cranger Straße organisiert und gewährleisten einen gutsituierten Facheinzelhandel.</p>	<p>Einzelhandelsangebot: 101 Einzelhandelsbetriebe; 10.600 m² VK Schwerpunkt liegen im kurzfristiger Bedarf.</p>	<p>Die Attraktivität hat sich durch den Umbau der Cranger Straße Ende der 1990er Jahr deutlich erhöht, insgesamt ist ein positiver Entwicklungstrend erkennbar. Vorrangiges Ziel ist der Schutz des Erler Zentrums vor Konkurrenzstandorten in Gewerbegebieten (GE Willy-Brand-Allee/ Emscherstraße) durch entsprechende stadtentwicklungspolitische steuernde Maßnahmen.</p>
GE - Zentrum Horst (Essener Straße) (B-Zentrum, mittelzentrale Versorgungsfunktionen)			
<p>Lage im westlichen Stadtgebiet zwischen Rhein-Herne-Kanal und A2 entlang der Essener Straße im Abschnitt Devensstraße – Turfstraße (an den Stadtgrenzen zu Essen, Gladbeck und Bottrop). Die Erschließung im ÖPNV ist insbesondere durch die Umsteigehalttestelle der Straßenbahn 301 und der U 11 (<i>ehemals U 17</i>) als sehr gut zu bewerten. Darüber hinaus erschließen diverse Linien im Busverkehr den zentralen Bereich in einem dichten Takt.</p>	<p>Der Haupteinkaufsbereich erstreckt sich zwischen Turfstraße und Industriestraße, hier sind auch die Geschäfte mit Magnetfunktionen angesiedelt (minimal, dm, Strickling, Deichmann, Düsing). Der Bereich westlich der Industriestraße (Fußgängerzone) kennzeichnet sich im Wesentlichen durch kleinflächigen Facheinzelhandel und eine gewisse städtebauliche Attraktivität. Problematisch gestalten sich der zunehmende Leerstand sowie die teilweise vernachlässigten Marktauftritte</p>	<p>Einzelhandelsangebot: 63 Einzelhandelsbetriebe; 7.900 m² VK Über 50% der Verkaufsfläche liegt im kurzfristigen Bedarf.</p>	<p>Das Zentrum weist deutliche Defizite hinsichtlich der Handelsstruktur auf, es sind eher Stagnation und Schrumpfung als Entwicklungstrend erkennbar. Vorrangiges Ziel ist die Aufwertung des Stadtteilzentrums sowie das Auffangen des Kaufkraftabflusses nach Essen.</p>

Lage im Stadtgebiet	Charakteristik	Einzelhandelsangebot	Bewertung/ Perspektiven
	der ansässigen Unternehmen.		
C-Zentren			
<i>GE – Resse (C-Zentrum, teilweise mittelzentrale Versorgungsfunktionen)</i>			
<p>Lage im Osten von Buer entlang der Ewaldstraße zwischen Hertener Straße und Middelicher Straße bzw. bis zur Gartenstraße (an der Stadtgrenze zu Herten).</p> <p>Die Erschließung des nördlichen Abschnitts im ÖPNV ist durch den 15-Minuten-Takt der Linie 249 als sehr gut zu bewerten, der südliche Teilbereich wird über die Linie 381 ebenfalls gut im ÖPNV erschlossen.</p>	<p>Der Einzelhandel ist bandartig entlang der Ewaldstraße organisiert, beginnend mit dem Kreuzungsbereich Hertener Straße/ Ewaldstraße; der Handelsmagnet REWE markiert den südlichen Rand des Versorgungszentrums. Die Hauptachse erstreckt sich zwischen Hertener Straße und Gartenstraße.</p> <p>Insgesamt ein Nebenzentrum mit guter Infrastruktur und Kaufkraftzuflüssen aus dem Umfeld</p>	<p>Einzelhandelsangebot: 41 Einzelhandelsbetriebe; 4.700 m² VK</p> <p>Der Schwerpunkt des Angebotes liegt im kurzfristiger Bedarf, annähernd 70% der VK sind in diesem Bereich angesiedelt, insgesamt ist jedoch ein vielfältiger Branchenbesatz erkennbar.</p>	<p>Das Nebenzentrum weist im Vergleich zu den anderen C-Zentren die stärksten Konzentration an Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben auf.</p>
<i>GE – Schalke (C-Zentrum, teilweise mittelzentrale Versorgungsfunktionen)</i>			
<p>Lage nördlich der Altstadt am Rande des Industrie- und Gewerbegebietes am Rhein-Herne-Kanal. Der Versorgungsbereich erstreckt sich zwischen Grenzstraße und Schalker Markt entlang der Schalker Straße.</p> <p>Die Anbindung des Nebenzentrums im ÖPNV ist durch die Straßenbahnlinie 302 sowie die Buslinien 380, 381 und 384 gewährleistet.</p>	<p>Die Hauptachse des Nebenzentrums konzentriert sich mit dichtem Einzelhandelsbesatz entlang der Schalker Straße zwischen Gewerkenstraße und Grenzstraße.</p> <p>Insgesamt ein Nebenzentrum mit guter Infrastruktur und deutlichen Kaufkraftzuflüssen aus dem Umfeld.</p>	<p>Einzelhandelsangebot: 27 Einzelhandelsbetriebe; 2.100 m² VK</p> <p>Der Einzelhandel ist geprägt durch Ladenhandwerk und kleinflächigen Lebensmitteleinzelhandel sowie mittelständischen Einzelhandel auch mit Angeboten im innenstadtrelevanten Sortiment.</p>	<p>Das C-Zentrum Schalker Straße erfüllt die Versorgungsfunktion für das Stadtquartier. Der Einzelhandel ist stark aufgestellt und durch einen vielfältigen Branchenmix gekennzeichnet.</p> <p>Perspektivisch Erweiterung des zentralen Bereiches auf dem Areal zwischen Lidl-Standort und Schalker Markt möglich.</p>

Lage im Stadtgebiet	Charakteristik	Einzelhandelsangebot	Bewertung/ Perspektiven
GE – Rotthausen (C-Zentrum, teilweise mittelzentrale Versorgungsfunktionen)			
<p>Lage im Südwesten der Stadt an der Stadtgrenze zu Essen. Über die Buslinien 340 und 381 besteht Anschluss an den ÖPNV.</p>	<p>Der ´Zentrale Versorgungsbereich` konzentriert sich auf die Karl-Meyer-Straße und erstreckt sich östlich der Steeler Straße bis zur Schemannstraße. Es dominiert der mittelständische Einzelhandel, im Bereich der Steeler Straße hat sich mit dem REWE-Markt ein Magnet angesiedelt, der auch langfristig die Versorgung im Stadtteil gewährleisten kann.</p>	<p>Einzelhandelsangebot: 35 Einzelhandelsbetriebe; 7.100 m² VK Der Schwerpunkt des Angebotes liegt im kurzfristiger Bedarf.</p>	<p>Das C-Zentrum Rotthausen profitiert nachhaltig von den Entwicklungen der letzten Jahre (Neugestaltung Karl-Meyer-Str., Realisierung Einzelhandelsschwerpunkt Steeler Str.) und wird vsl. mittel- bis langfristig Kaufkraft binden bzw. Kaufkraftzufluss sichern können.</p>
GE - Horst (Markenstraße) (C-Zentrum, mittelzentrale Versorgungsfunktionen)			
<p>Lage im westlichen Stadtgebiet zwischen Rhein-Herne-Kanal und A2 südlich der Schmalhorststraße / Turfstraße. Die Erschließung im ÖPNV ist insbesondere durch die Umsteigehaltestelle der Straßenbahn 301 und der U 11 (<i>ehemals U 17</i>) als sehr gut zu bewerten, darüber hinaus bedienen die Buslinien CE 56 und 383 die entsprechenden Haltestellen Markenstraße und Nordsternpark im dichten Takt.</p>	<p>Traditionelles Zentrum mit zentraler Lage in Horst-Süd, der Haupteinkaufsbereich liegt in der Markenstraße. Größere Handelsmagneten fehlen, entsprechende Funktionen übernehmen in abgeschwächter Form u. a. kik, Zeemann, Schlecker und Plus. Darüber hinaus sind aufgrund der städtebaulichen Rahmenbedingungen Entwicklungs-/ Erweiterungsvorhaben kurzfristig nicht realisierbar und nur durch Umstrukturierungen umzusetzen.</p>	<p>Einzelhandelsangebot: 40 Einzelhandelsbetriebe; 3.600 m² VK Stark geprägt durch discountorientierten Einzelhandel, die Schwerpunkte liegen im kurzfristigen Bedarf.</p>	<p>Das Zentrum weist Defizite hinsichtlich des Handelsbesatzes auf.</p>

Tabelle 7: Einzelhandel und Versorgungsstruktur in der Stadt Gelsenkirchen
(Verkaufsfläche > 1.000 m²)¹⁰

Stadtteil/ Bezirk	Name	Verkaufsfläche in m ² (gerundet)
<i>Gelsenkirchen-Mitte</i>		
Altstadt	C&A	4.000
	Galeria Kaufhof	3.400
	ehem. Boeker	3.000
	Saturn	2.900
	avanti	2.400
	Kaufpark	2.300
	Mayersche Buchhandlung	2.000
	Schrader exclusives wohnen	2.000
	H&M	1.800
	Leerstand, ehem. Style	1.400
	New Yorker	1.400
	dm	1.300
Schalke	Hellweg	5.250
	Kiefer Kate Abholmarkt GmbH	2.100
	Minimal	1.300
Schalke-Nord	Hornbach Baumarkt AG	10.450
Bismarck	Kaufpark	1.050
<i>Gelsenkirchen-Nord</i>		
Buer	Toom	4.700
	Sinn & Leffers	3.600
	Radmarkt Meinhövel	2.200
	Kaufpark	2.000
	Rexfort	6.000
	Baby One	1.700
	H&M	k. A.
	C&A	k. A.
Scholven	REWE	k. A.

¹⁰ Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Statistik (Stand Oktober 2009).

Stadtteil/ Bezirk	Name	Verkaufsfläche in m² (gerundet)
<i>Gelsenkirchen-West</i>		
Horst	REWE	1.150
Beckhausen	Düsing Grüner Großmarkt	5.500
<i>Gelsenkirchen-Ost</i>		
Erle	Roller	15.800
	Marktkauf	5.260
	Real	2.800
	Poco	2.300
	Uni Polster	1.600
<i>Gelsenkirchen-Süd</i>		
Ückendorf	Holz Meyer KG	4.900
Rotthausen	REWE	1.900
	Norma	1.400



Tabelle 8: Weiterführende Schulen im Stadtgebiet¹¹

Stadtteil/ Stadtbezirk	Schulart und Anzahl	Name	Schülerinnen und Schüler 2009/10
<i>GE - Mitte</i>			
Altstadt	1 Gymnasium	Grillo-Gymnasium	692
	1 Realschule	Gertrud-Bäumer- Realschule	692
Schalke	1 Gymnasium	Schalken- Gymnasium	616
	1 Realschule	Lessing-Realschule	639
	1 Hauptschule	Grillostraße	359
	2 Berufskollegs	Berufskolleg für Technik und Gestaltung (private Trägerschaft)	3.585
		Berufskolleg Königstraße (private Trägerschaft)	2.265
	1 Abendrealschule	Weberbildungskolleg Abendrealschule Stadt Gelsenkirchen	846
1 Förderschule	Antoniusschule	196	
Bismarck	1 Realschule	Mulvany Realschule	488
	1 Gesamtschule	Ev. Gesamtschule GE-Bismarck (private Trägerschaft)	1.210
Bulmke- Hüllen	2 Gymnasien	Carl-Friedrich-Gauß- Gymnasium	662
		Ricarda-Huch- Gymnasium	881
	1 Hauptschule	Emmastraße	298
	1 Berufskolleg	Berufskolleg für Wirtschaft und Verwaltung (private Trägerschaft)	1.525
1 Förderschule	Hansaschule	138	
<i>GE - Nord</i>			
Buer	3 Gymnasien	Leibnitz- Gymnasium	1.223
		Max-Planck- Gymnasium	979
		Annette-von-Droste-Hülshoff- Gymnasium	895
	1 Realschule	Mühlenstraße	571
	1 Gesamtschule	Buer-Mitte	1.380
	2 Berufskollegs	Eduard-Spranger-Berufskolleg	1.836
Hans-Schwier-Berufskolleg		2.278	

¹¹ Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Gutachten zur Schulentwicklung – Sekundarstufen I und II – (Datenstand Schuljahr 2009/2010).

Stadtteil/ Stadtbezirk	Schulart und Anzahl	Name	Schülerinnen und Schüler 2009/10
Buer	3 Förderschulen	Westfälische Schule für Blinde und Sehbehinderte - Focusschule	k. A.
		Westfälische Schule für Gehörlose und Schwerhörige - Glückauf-Schule	k. A.
		Westfälische Schule für Körperbehinderte - Löchterschule	k. A.
Scholven	1 Hauptschule	Mehringstraße	198
Hassel	1 Realschule	St.-Michael-Straße	406
	1 Hauptschule	Eppmannsweg	327
	2 Förderschulen	Uhlenbrockschule	121
Städt. Förderschule An der Bergmanns-glückstr.		128	
<i>GE - West</i>			
Horst	1 Gesamtschule	Horst	1.212
	1 Förderschule	Schlossparkschule	163
Beckhausen	1 Hauptschule	Schwalbenstraße	287
	3 Förderschulen	Rungenbergschule	103
		Albert-Schweitzer-Schule An der Gecksheide	221 171
<i>GE - Ost</i>			
Erle	1 Realschule	Gerhart-Hauptmann- Realschule	709
	1 Hauptschule	Frankampstraße	380
	1 Gesamtschule	Berger Feld	1.373
	1 Förderschule	Michael-Ende-Schule	110
Resse	1 Schule für Kranke	Schule Für Kranke (Kinderklinik)	23
	1 Abendgymnasium und Kolleg	Weiterbildungskolleg Emscher-Lippe	524
<i>GE - Süd</i>			
Neustadt	1 Förderschule	Malteserschule	201
Ückendorf	1 Gesamtschule	Ückendorf	1.192
Rotthausen	1 Hauptschule	Am Dahlbusch	325



*Tabelle 9:
Wohnorte der Studierenden an der Fachhochschule Gelsenkirchen (Standort Gelsenkirchen)¹²*

Wohnort	Anzahl der Studierenden
Gelsenkirchen	919
Essen	424
Bottrop	210
Gladbeck	204
Oberhausen	177
Recklinghausen	144
Bochum	143
Dortmund	141
Dorsten	126
Marl	120
Herne	119
Herten	114

¹² Quelle: Fachhochschule Gelsenkirchen; Auswertung Studierende WS 2008/2009.

Tabelle 10: Pkw-Dichte nach Stadtteilen in der Stadt Gelsenkirchen¹³

Stadtteil/ Stadtbezirk	Kfz gesamt	davon Pkw		EW (2008)	PKW- Dichte ¹⁴	Motorisie- rungsgrad ¹⁵
		(privat)	(gewerb.)			
Altstadt	4.784	2.865	1.106	8.827	325	3,1
Schalke	7.460	6.228	455	19.581	318	3,1
Schalke-Nord	2.481	1.487	479	4.503	330	3,0
Bismarck	7.297	6.177	226	16.250	380	2,6
Bulmke-Hüllen	9.567	8.329	309	23.839	349	2,9
Feldmark	4.865	4.278	153	10.486	408	2,5
Heßler	4.578	2.858	654	6.058	472	2,1
<i>GE-Mitte</i>	<i>41.032</i>	<i>32.222</i>	<i>3.382</i>	<i>89.544</i>	<i>360</i>	<i>2,8</i>
Buer	18.520	15.351	1.113	34.308	447	2,2
Scholven	5.032	4.146	200	9.661	429	2,3
Hassel	6.644	5.638	218	15.063	374	2,7
<i>GE-Nord</i>	<i>30.196</i>	<i>25.135</i>	<i>1.531</i>	<i>59.032</i>	<i>426</i>	<i>2,3</i>
Horst	8.404	7.211	263	19.729	366	2,7
Beckhausen	7.692	6.438	329	14.596	441	2,3
<i>GE-West</i>	<i>16.096</i>	<i>13.649</i>	<i>592</i>	<i>34.325</i>	<i>398</i>	<i>2,5</i>
Erle	14.790	11.593	1.224	26.912	431	2,3
Resse	7.009	5.620	324	11.875	473	2,1
Resser Mark	1.566	1.397	24	3.722	375	2,7
<i>GE-Ost</i>	<i>23.365</i>	<i>18.610</i>	<i>1.572</i>	<i>42.509</i>	<i>438</i>	<i>2,3</i>
Neustadt	1.430	1.271	37	4.403	289	3,5
Ückendorf	8.838	7.396	330	19.687	376	2,7
Rotthausen	6.149	5.078	340	13.805	368	2,7
<i>GE-Süd</i>	<i>16.417</i>	<i>13.745</i>	<i>707</i>	<i>37.895</i>	<i>363</i>	<i>2,8</i>
Gesamtstadt¹⁶	127.182	103.418	7.790	263.305	493	2,5

¹³ Quelle: Stadt Gelsenkirchen/ Statistikstelle: Innerstädtische Strukturdaten Verkehr (Stand 01.01.2009).

¹⁴ Definition „Pkw-Dichte“: Anzahl Pkw (privat) pro 1.000 EW

¹⁵ Definition „Motorisierungsgrad“: EW pro Pkw (privat)

¹⁶ ohne Zuordnung sind 76 Kfz, davon 57 Pkw (privat)



Anlage 2
Anlagen zur Bestandsaufnahme des Öffentlichen
Personennahverkehrs

Tabelle 11: Linien und Bedienungsangebot (Stand: Fahrplan Januar 2009)

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
U11 ¹⁸	Stadtbahn <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	GE-Buerer Str. – Karnap – Alten- essen – Essen Hbf. – Rüttenscheid – Messe	3:58 – 00:01	6:33 – 23:55	7:33 – 23:55	10	15/30	15	15/30	15/30	BOGESTRA/ EVAG 31.05.2036	Verbindung in Richtung Essen (Innenstadt, Hbf, <i>neu: Rüttenscheid Messe</i>)	Samstagfrüh und Sonntag- früh Bedienung durch NE 1
107 ¹⁹	Straßenbahn <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Hbf. – Essen Hanielstraße – Essen Hbf. – Bredeney	4:18 – 24:00	5:44 – 24:00	7:07 – 24:00	20	30	30	30	30	BOGESTRA/ EVAG 31.12.2019	Anbindung Feldmark Verbindung in Richtung Essen (Katernberg)	Samstag im Frühverkehr (05:45 bis 07:00 Uhr) Bedienung der Linie 107 im Stadtgebiet GE durch die BOGESTRA mit Straßenbahnen; im Stadtgebiet Essen Samstagfrüh anstelle Linie 107 Bedienung NachtNetz (NE 2)

¹⁷ Entsprechend der VRR-Systematik (Übernahme der Linienwegbeschreibung aus den Fahrplantabellen im Fahrplanheft „Gelsenkirchen 2008“).

¹⁸ Aufgrund erheblicher Änderungen der Stadtbahnen in Essen fährt seit dem Fahrplan Januar 2010 statt der U 17 die Stadtbahnlinie U 11. Neue Endhaltestelle in Essen ist (H) Messe West-Süd/Gruga; die Abfahrtszeiten ändern sich gantztägig.

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
301	Straßenbahn <i>Stadtverkehr</i>	Gelsenkirchen Hbf. – Bismarck – Buer – Horst	3:51 – 1:25	4:25 – 1:25	5:54 – 1:25	10	15/30	15	30	30	BOGESTRA 27.05.2019	Verbindungs- und Erschließungs- funktion großräumig im Stadtgebiet Anbindung ZOOM	im Sommer- halbjahr von Anfang März bis Anfang November So. ab 12 Uhr 15-Min.-Takt seit Januar 2009 samstags 15-Minuten- Takt 07:00 bis 20:00 Uhr
302	Straßenbahn <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	GE-Buer – Gelsenkirchen Hbf. – Bochum Hbf – Laer	3:55 – 0:58	4:34 – 1:14	5:11 – 1:14	10	15/30	15	30	30	BOGESTRA 23.03.2019	Verbindung Buer – Altstadt Verbindung in Richtung Bochum Anbindung VELTINS-Arena	seit Januar 2009 samstags 15-Minuten- Takt 07:00 bis 20:30 Uhr

¹⁹ Aufgrund erheblicher Änderungen der Straßenbahnen in Essen haben sich die Abfahrtszeiten zum Fahrplanwechsel Januar 2010 geändert. Montags bis freitags entfallen einzelne Fahrten im Frühverkehr.

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
SB 23	SchnellBus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	GE-Buer Rathaus – Herten- Westerholt – Langenbochum – Scherlebeck – RE Hbf	5:27 – 24:00	6:16 – 24:00	8:27 – 24:00	30	60	30 (/60)	60	60	Vestische 29.09.2017	Verbindung in Richtung Herten/ Recklinghausen	
SB 28	SchnellBus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	Gelsenkirchen- Buer Rathaus – Dorsten ZOB – Schermebeck Rathaus	5:28 – 23:04	6:06 – 22:31	7:38 – 22:29	30	60	30	60	60	BVR GmbH 29.05.2015	Verbindung in Richtung Dorsten Erschließungs- funktion im nördlichen Stadtgebiet	
SB 29	SchnellBus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Hbf – Bottrop ZOB	5:13 – 20:34	6:13 – 15:34	—	60	—	60	—	—	BVR GmbH 29.05.2015	Verbindung in Richtung Bottrop	Führung über BAB 42

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
SB 91	SchnellBus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	GE-Buer – Gladbeck – BOT- Eigen – ZOB Berliner Platz ²⁰ – OB-Osterfeld – Neue Mitte Oberhausen – OB Hbf – Bero- Zentrum	4:47 – 0:33	5:45 – 0:33	7:15 – 0:33	20	30	30	30	30	Vestische/ STOAG 23.09.2016	Verbindung in Richtung Gladbeck/ Bottrop Erschließungs- funktion Scholven-Süd (peripher) langlaufende Verbindung zum CentrO (Fahrzeit 58 Minuten)	verbindet die vier Städte Gelsenkirchen, Gladbeck, Bottrop und Oberhausen
CE 56	CityExpress <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Hbf – Horst – Gladbeck – BOT- Kirchhellen	5:38 – 23:48	6:11 – 23:48	6:41 – 23:48	20	30/60	30	30/60	60	BOGESTRA/ Vestische 31.05.2011	Verbindungs- und nachrangig Erschließungs- aufgaben im Bereich Horst und Heßler Verbindung in Richtung Gladbeck	Linie CE 56 endet abends und am Wochenende GE Schloß Horst (kein durch- gehendes Angebot bis GE Hbf.)

²⁰ Während der Bauarbeiten am ZOB Berliner Platz in Bottrop übernahm ab 2009 die Haltestelle „ZOB Bottrop/ Pferdemarkt“ die Funktion als Umsteigepunkt. Seit 10.10.2010 übernimmt die Funktion des Verknüpfungspunktes der neue „ZOB Bottrop Berliner Platz“.

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
194/ AST 94	Bus/ AST <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Hbf – E-Kray – Steele – Stadtwald – Bredeney – E-Haarzopf	4:27 – 23:35	4:47 – 23:35	7:28 – 23:37	20	30	30	30	30	BOGESTRA/ EVAG 31.12.2014 (AST bis 28.01.2014)	Erschließungs- funktion in Rotthausen und Neustadt Verbindung Richtung E-Kray und E-Steele	im Abend- verkehr AST 94 in GE
210	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Buer Rathaus – Westerholt – Herten Mitte – Neue Horizonte – RE Süd – RE-Röllinghausen Maderweg	4:45 – 23:42 (in GE bis 19:32)	5:45 – 23:42 (in GE bis 16:29)	7:45 – 23:12 (in GE kein Verkehr)	30	—	30	—	—	Vestische 31.12.2013	Erschließungs- funktion in Buer Nordost Verbindung Richtung Herten	im Abend- verkehr und sonntags keine Bedienung in GE
211	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Buer Rathaus – GE-Hassel – Westerholt – Herten Mitte	4:27 – 23:31	5:54 – 23:51	8:15 – 23:31	30	(30/ 60)	30	(30/ 60)	30/60	Vestische 31.12.2013	Erschließungs- und nachrangig Verbindungsfunk- tion in Hassel Verbindung in Richtung Herten	

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
222	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	GE-Buer Rathaus – Hassel – Marl Mitte – Sinsen	4:14 – 0:28	6:00 – 0:58	7:30 – 23:58	30	30/60	30	30/60	30/60	Vestische 11.06.2013	Verbindung in Richtung Marl und Recklinghausen („SB-Charakter“) Erschließungs- und nachgeordnet Verbindungsfunk- tion in Hassel	tlw. koordiniert mit Linie 244 seit dem Fahr- planwechsel Januar 2009 ist der Abschnitt RE Hbf – Sinsen nicht mehr Bestandteil der Linie 222 (neue Linie 220), der Abschnitt Marl- Mitte – Sinsen wird nur noch in der HVZ bedient
240	TaxiBus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	Marl-Polsum Kirchstraße – GE-HasselBf/ Herten-Westerholt Schloßstraße	7:18 – 19:39	8:20 – 19:39	11:20 – 19:39	60	—	60	—	60	Vestische 31.07.2013	Anbindung Herten- Westerholt und Marl-Polsum an S 9	
241	TaxiBus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	Herten-Westerholt Schloßstraße – GE-Resse Hedwigstraße	6:44 – 18:47	7:44 – 15:43	—	60	—	60	—	—	Vestische 27.05.2014	Anbindung an Nahversorgungs- zentrum Resse	

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
243	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE-Buer Rathaus – VEBA Öl – Hassel – Herten-Bertlich – Westerholt – Herten Mitte	4:45 – 23:56 (in GE ab 6:41 + bis 18:59)	6:45 – 23:56 (in GE ab 9:30 + bis 15:59)	8:48 – 23:56 (in GE kein Verkehr)	60	—	60	—	—	Vestische 29.05.2015	Erschließungs- funktion in Buer-Nordwest und in Hassel Verbindungs- funktion in Richtung Herten	abends und sonntags keine Bedienung in GE (Hassel-Friedhof Endstelle aus Ri. Herten)
244	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Resse – Buer Rathaus – Hassel Friedhof	4:48 – 22:48	5:21 – 22:48	7:33 – 22:48	30	30/60	30	30/60	30/60	Vestische 30.05.2012	Stadtlinie (Erschließungs- und Verbindungs- funktion Erle und Hassel)	tlw. koordiniert mit Linie 222 abends und am Sonntagvormittag keine Bedienung im Abschnitt Resse - Buer
247	Bus+ TaxiBus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Buer Rathaus – Lindenstr – Mentzelstraße; TaxiBus: Mentzelstr - Scholven Stadtgrenze	5:48 – 21:58	6:48 – 21:58	12:48 – 21:58	60	60	60	60	60	Vestische 30.09.2012	Stadtlinie (Erschließung Scholven)	TB 247 als Anschluss an Linienverkehr

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
249	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE Buer Rathaus – Resse – Herten Mitte – RE Hbf	4:41 – 0:28	4:41 – 0:28	7:41 – 0:28	15	30	15	30	30	Vestische 30.09.2012	Verbindung in Richtung Herten/ Recklinghausen Erschließungs- und Verbindungs- funktion in Resse	Im NVP Recklinghausen wird der Linie 249 SB- Charakter zuerkannt (Neukonzeption geplant)
253	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE-Horst – GLA-Brauck – Oberhof – Rentfort Nord – Zweckel Dechenstr	5:05 – 0:18	6:06 – 0:18	7:51 – 0:18	30	60	30/60	60	60	Vestische 30.11.2012	Verbindung in Richtung Gladbeck	Abendkurse als TaxiBus i. d. R. Umlauf- verknüpfung mit 257 in Horst
255	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	GE-Buer Rathaus – Scholven – Gladbeck Oberhof	4:42 – 0:14	5:30 – 0:14	7:46 – 23:44	20	30	20/30	30	30/60	Vestische 23.09.2016	Verbindung in Richtung Gladbeck Erschließungs- und Verbindungs- funktion in Scholven	
257	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten- der Verkehr</i>	Gelsenkirchen- Horst – Gladbeck Oberhof – Zweckel Dechenstraße	5:06 – 0:11	5:53 – 0:13	7:53 – 0:13	30	30/60	30/60	60	60	Vestische 30.05.2016	Verbindung in Ri. Gladbeck	Abendkurse ab 21:00 Uhr im Abschnitt Oberhof – Horst als TaxiBus und Führung bis „Essener Straße“

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
259 ²¹	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	GE-Horst Essener Str – Gladbeck- Oberhof – Bottrop- Eigen – ZOB Berliner Platz ²²	4:29 – 0:40	4:40 – 0:40	7:52 – 0:40	20	60	30	60	60	Vestische 30.09.2016	Verbindung in Richtung Gladbeck/ Bottrop	Umlaufver- knüpfung mit Linie 260 im Abend- und Wochenend- verkehr Führung bis Essener Str.
260	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	GE Horst – Boy – Bottrop ZOB Berliner Platz ²³	4:46 – 23:43	5:44 – 0:13	7:15 – 23:58	20	60	30	60	60	Vestische 29.04.2012	Verbindung in Richtung Bottrop	im Abend- und Wochenend- verkehr Führung bis „Kärntener Ring“ Umlaufver- knüpfung mit Linie 259

²¹ Seit dem Fahrplanwechsel Januar 2010 sind zur Optimierung der Anschlusssituation in Horst die Abfahrtszeiten ab der Haltestelle Essener Straße samstags nach 16 Uhr sowie sonn- und feiertags teilweise deutlich verschoben.

²² Während der Bauarbeiten am ZOB Berliner Platz in Bottrop übernahm ab 2009 die Haltestelle „ZOB Bottrop/ Pferdemarkt“ die Funktion als Umsteigepunkt. Seit 10.10.2010 übernimmt die Funktion des Verknüpfungspunktes der neue „ZOB Bottrop Berliner Platz“.

²³ dito

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
340	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	GE-Rotthausen – Musiktheater – Wanne-Eickel Hbf – HER- Holsterhausen	4:25 – 0:11	4:50 – 0:11	6:16 – 23:59	20	30	30	30	30	BOGESTRA 31.07.2011	Erschließungs- und Verbindungs- funktion in Rotthausen, Neustadt und Bulmke-Hüllen Verbindung in Richtung Wanne- Eickel	Linien fährt nicht über GE Hbf.
342	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	Fachhochschule Gelsenkirchen – Beckhausen – Erle – Wanne-Eickel Hbf	5:32 – 19:50	5:45 – 19:40	8:38 – 19:40	60	—	60	—	60	BOGESTRA 31.08.2014	Tangentialver- bindung Erschließungs- und Verbindungs- funktion in Beck- hausen, Sutum und Erle Anbindung FH im Tangentialverkehr Verbindung in Richtung Wanne- Eickel	Umlaufver- knüpfung mit Linie 384 in Wanne-Eickel Hbf.
348	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	Gelsenkirchen Hbf – E-Katernberg	4:36 – 23:22	5:00 – 23:22	8:07 – 23:22	20	30	30	30	30	BOGESTRA/ EVAG 30.06.2018	Erschließungs- und Verbindungs- funktion in Rotthausen-Nord Verbindung in Richtung Essen- Katernberg	

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
380	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Buer – Gelsenkirchen Hbf	4:46 – 23:32	5:23 – 23:53	6:56 – 23:32	20	30	30	30	30/60	BOGESTRA 30.04.2019	Stadtlinie Erschließungs- und Verbindungsfunktion in Erle- West, Schalke- Nord und Schalke Anbindung Sport- Paradies Erschließung des Bereiches zwischen den Straßenbahn- Korridoren	Umlaufver- knüpfung mit Linie 389 in Gelsenkirchen Hbf. Angebotsab- stimmung mit Linie 381
381 ²⁴	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Rotthausen – Gelsenkirchen Hbf – Erle – Resse/Buer	4:37 – 0:37	5:02 – 0:47	6:21 – 0:37	20	30/60	30	30/60	30/60	BOGESTRA 31.01.2016	Stadtlinie Erschließungs- und Verbindungsfunktion in Resse, Resser Mark, Erle Schalke-Nord und Schalke und Rotthausen Anbindung Sport- Paradies	Angebotsab- stimmung mit Linie 380 im Abend- verkehr Führung nach Buer

²⁴ Ab dem Fahrplanwechsel Januar 2010 ändern sich die Abfahrtszeiten aufgrund von Fahrplananpassungen ganztägig. Die Haltestelle Maybachstraße wird montags bis samstags abends bis ca. 22 Uhr bedient.

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
382	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Feldmark – Gelsenkirchen Hbf – Bismarck	4:46 – 0:34	5:00 – 0:34	7:30 – 0:34	10/30	30	15/30	30	30	BOGESTRA 31.10.2014	Stadtlinie Erschließungs- und Verbindungs- funktion in Feldmark, Bulmke-Hüllen und Bismarck	Mo-Fr: 10-Minuten- Takt im Abschnitt Hbf.- Trinenkamp Sa: 15-Minuten- Takt im Abschnitt Hbf. – Neuhüller Straße in Schulferien 10-Minuten- Takt eingekürzt auf Abschnitt Hbf. – Neuhüller Straße

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
383	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Horst – Norsternpark – Gelsenkirchen Hbf – Ückendorf – BO- Günnigfeld/GE- Bulmke-Hüllen	3:58 – 0:49	4:23 – 0:49	5:53 – 0:49	10/20	30	15/30	30	30	BOGESTRA 30.06.2015	Erschließungs- und Verbindungs- funktion in Horst, Heßler, Schalke und Ückendorf ergänzt CE 56 als Erschließungslinie	Mo-Fr: 10-Minuten- Takt im Abschnitt Horst – Südfriedhof Vormittags Horst – Heßler im 20-Minuten- Takt in Schulferien Horst – Heßler im 20-Minuten- Takt Sa: 15-Minuten- Takt im Abschnitt Heßler – Südfriedhof
384	Bus <i>stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr</i>	GE-Heßler – Wanne-Eickel Hbf	4:34 – 19:30	5:04 – 19:25	11:56 – 19:25	60	—	60	—	60	BOGESTRA 31.05.2017	tangentiale Verbindungs- funktion ergänzende Erschließungs- funktion in Heßler, Schalke und Bismarck	Umlaufver- knüpfung mit Linie 342 in Wanne-Eickel Hbf.

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
385	Bus Stadtverkehr (/ stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr)	GE-Bulmke-Hüllen – Gelsenkirchen Hbf – HER-Eickel – BO-Hofstede	4:44 – 0:04	5:04 – 0:04	8:13 – 0:04	30	60	30	60	60	BOGESTRA 31.01.2016	Erschließungs- funktion in Bulmke-Hüllen und Ückendorf Verbindung in Richtung Herne- Eickel und Bochum	Sonntagvor- mittag und im Spätverkehr ab 22:30 Bedienung nur zw. GE Hbf. u. Bulmke-Hüllen
389	Bus stadtgrenzen- überschreiten -der Verkehr	Gelsenkirchen Hbf – BO-WAT-Leithe – Wattenscheid Mitte – Höntrop	4:19 – 0:02	4:54 – 0:02	7:02 – 0:02	20	30	30	30	60/30	BOGESTRA 30.04.2019	Verbindung in Richtung Bochum -(Wattenscheid- Höntrop) Erschließungsfunk- tion in Neustadt und Ückendorf	Umlaufver- knüpfung mit Linie 380 in Gelsenkirchen Hbf.
396	Bus Stadtverkehr	GE-Horst – Beck- hausen – Buer	4:33 – 23:31	4:34 – 23:31	7:38 – 23:31	20 (/40)	30/60	30	30/60	30/60	BOGESTRA 31.12.2013	Stadtlinie tangente Verbindungs- funktion auf Teilabschnitten Erschließungs- und Verbindungs- funktion in Horst, Beckhausen und Buer Anbindung FH	Abschnitt Buerer Straße – Lucasstraße Mo-Fr außerhalb HVZ im 40-Minuten- Takt, abends und sonntags im 60-Minuten- Takt Umlaufver- knüpfung mit Linie 399 in „Buer Rathaus“

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II				
397 / AST97	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Buer – Erle – Resser Mark (AST 97: Erle Forsthaus – Neuer Weg	5:14 – 0:00	5:44 – 0:00	7:46 – 0:00	60	30 AST	60	30 AST	30 AST	BOGESTRA 31.12.2013 (AST bis 28.01.2014)	Stadtlinie Ergänzende Erschließungs- funktion in Erle und Resser Mark Anbindung Siedlung Eichkamp	Angebotsab- stimmung mit Linie 398 AST im 30- Minuten-Takt im Abend- und Wochenend- verkehr (nur im Abschnitt Erle Forsthaus – Eichkamp; Abschnitt GE Buer – Erlewick ohne Bedienung) Umlaufver- knüpfung mit Linie 398 in „Buer Rathaus“
398	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Buer – Erle – Resser Mark – Sutum	5:25 – 20:43	7:08 – 20:43	—	60	—	60	—	—	BOGESTRA 31.12.2013	Stadtlinie ergänzende Erschließungs- funktion in Erle und Resser Mark Anbindung Sutum	Angebotsab- stimmung mit Linie 397 Umlaufver- knüpfung mit Linie 397 in „Buer Rathaus“

Linie	Produkt	Linienweg ¹⁷	Bedienungszeitraum Gesamtlinie			Taktangebot (Stadtgebiet Gelsenkirchen)					VU/ Genehmigungs- laufzeit	Liniencharakteristik	
			Mo-Fr	Sa	So	Mo - Fr		Sa		So		Verkehrsfunktion	Besonderheiten
						HVZ/ NVZ	SVZ II	NVZ	SVZ II		SVZ		
399	Bus <i>Stadtverkehr</i>	GE-Buer Rathaus – Fachhochschule Gelsenkirchen	7:43 – 18:52	–	–	20	–	–	–	–	BOGESTRA 31.12.2013	Stadtlinie Anbindung FH	verkehrt nur während der Vorlesungszeit der FH Umlaufver- knüpfung mit Linie 396 in „Buer Rathaus“

Anlage 3

Anlagen zur Prognose der Verkehrsentwicklung

Tabelle 12:

Indikatoren zur Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der ÖV-Nachfrage in den Stadtteilen von Gelsenkirchen im Kontext mit den strukturellen Rahmenbedingungen

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
GE - Mitte		
Altstadt (8.924 EW^{25 26})		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 643 prozentual: - 7,2%	<ul style="list-style-type: none"> • leicht überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 82 prozentual: + 3,4% absolut: - 517 prozentual: - 10,7% absolut: - 174 prozentual: - 14,5%	<ul style="list-style-type: none"> • keine besonderen Auffälligkeiten in der demografischen Entwicklung
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> • A-Zentrum²⁷ • Umgestaltung der City zur modernen Einkaufsstadt (Qualitative Weiterentwicklung des City-Einzelhandels) 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen²⁸</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung der City zum modernen Geschäfts- und Wohnstandort als Schwerpunkt im Stadtumbau-Programm²⁹ 	

²⁵ Datenstand 31.12.2007.

²⁶ Als Quelle der Teilindikatoren für die Bevölkerungsentwicklung diente die Untersuchung zur Raum Entwicklung in GELSENKIRCHEN (REGE) – Prognose und Trendabschätzung der Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2025 der Stadt Gelsenkirchen (Gelsenkirchen, Juni 2008).

²⁷ Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt GELSENKIRCHEN (Bonn, November 2008).

²⁸ Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen; http://stadtplanung.gelsenkirchen.de/02_Projekte_Stadtbezirke/default.asp (Stand Dezember 2009).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator
	<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung des Hans-Sachs-Hauses und Umbau zum Rathaus mit multifunktionalem Veranstaltungsort • Neubebauung Margarete-Zingler-Platz mit Mehrfamilienhäusern und Nahversorgung
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend stabile Fahrgastnachfrage mit Tendenz zu leichtem Rückgang <ul style="list-style-type: none"> ○ der Einwohnerrückgang im Stadtteil ist absehbar mit vergleichsweise geringen Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrageentwicklung verbunden, da der größte Teil der Bevölkerung in fußläufiger Entfernung zu den zentralen Bereichen wohnt; der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt geringere Motorisierungsgrad lässt jedoch auf eine höhere ÖPNV-Affinität der Menschen im Stadtteil schließen ○ die umfangreichen Stadtentwicklungsvorhaben wirken sich positiv auf die Nachfrage im einwohnerfremden Verkehr aus und können den Einwohnerrückgang voraussichtlich weitgehend kompensieren

²⁹ Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen;
http://stadtplanung.gelsenkirchen.de/05_Stadterneuerung/Stadtumbau_GelsenkirchenCity/stadtumbau_ge_city.asp (Stand Dezember 2009).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
Schalke (19.812 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 1.098 prozentual: - 5,5%	<ul style="list-style-type: none"> leicht unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 376 prozentual: + 7,5% absolut: - 1.007 prozentual: - 9,2% absolut: - 391 prozentual: - 14,0%	<ul style="list-style-type: none"> keine Auffälligkeiten in der demografischen Entwicklung
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> C-Zentrum³⁰ Nebenzentrum mit weitgehend guter Infrastruktur und Kaufkraftzuflüssen aus dem Umfeld Maßnahmen zur Aufwertung des Nahversorgungszentrums an der Schalker Straße im Rahmen des Förderprogrammes „Stadtumbau West“³¹ Entwicklung von wohnungsnahen Versorgungseinrichtungen im Bereich des neuen Wohngebietes „Am Stadtgarten“ an der Rheinischen Straße 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung eines Wohngebietes „Am Stadtgarten“ an der Rheinischen Straße auf dem Areal des ehem. Güterbahnhofs Schalke-Süd (langfristig ca. 440 WE geplant)³² Aufwertung im Rahmen des Förderprogramms „Stadtumbau West“³³ 	

³⁰ Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt GELSENKIRCHEN (Bonn, November 2008).

³¹ dito

³² Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen; http://stadtplanung.gelsenkirchen.de/02_Projekte_Stadtbezirke/default.asp (Stand Dezember 2009).

³³ Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Referat Stadtplanung: Karte „Aktuelle Gebiete der Stadterneuerung“ (Stand September 2009).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend stabile Fahrgastnachfrage mit Tendenz zu leichtem Rückgang <ul style="list-style-type: none"> ○ leichter Nachfragerückgang im Einwohner-Verkehr aufgrund der vergleichsweise gering ausgeprägten, negativen Bevölkerungsentwicklung; die angedachten Maßnahmen im Bereich der Stadtentwicklung (z. B. Wohngebiet „Am Stadtgarten“) können diesen Rückgang vermutlich etwas „dämpfen“

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
Schalke-Nord (4.615 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 199 prozentual: - 4,3%	<ul style="list-style-type: none"> • unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 196 prozentual: + 18,4% absolut: - 273 prozentual: - 10,4% absolut: - 65 prozentual: - 10,%	<ul style="list-style-type: none"> • überdurchschnittliche Zunahme der „über 60-Jährigen“ bis zum Jahr 2020; aufgrund des heute vergleichsweise niedrigen Anteils der Seniorinnen und Senioren von etwa 23% bleibt deren Anteil an der Gesamtbevölkerung im Stadtteil auch im Jahr 2020 mit ca. 29% vsl. unterhalb des für die Gesamtstadt prognostizierten Durchschnittswertes von annähernd 31%. • keine besonderen Auffälligkeiten in den Altersgruppen der unter 60-Jährigen
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> • laut Einzelhandelskonzept derzeit kein Handlungsbedarf 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • keine mit Relevanz für die Nahverkehrsplanung 	
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none"> • absehbar leichter Rückgang in der Fahrgastnachfrage <ul style="list-style-type: none"> ○ der überdurchschnittliche Bevölkerungsrückgang der letzten Jahren kann zwar voraussichtlich etwas gebremst werden, insbesondere aufgrund der hohen Zunahme bei den über 60-Jährigen geht der ÖPNV-Bedarf im Stadtteil etwas zurück; der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt geringere Motorisierungsgrad spricht jedoch für eine höhere ÖPNV-Affinität der Bevölkerung im Stadtteil ○ nachfragegenerierende Entwicklungsprojekte sind im Stadtteil nicht geplant, die Auswirkungen des in unmittelbarer Nachbarschaft entstehenden Stadtquartiers „Graf Bismarck“ werden voraussichtlich im Hinblick auf die ÖV-Nachfrage im Stadtteil lediglich punktuell von Bedeutung sein 	

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
Bismarck (16.456 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 776 prozentual: - 4,7%	<ul style="list-style-type: none"> • unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 529 prozentual: + 13,2% absolut: - 368 prozentual: - 4,2% absolut: - 909 prozentual: - 32,1%	<ul style="list-style-type: none"> • leicht überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil bis zum Jahr 2020, Gesamtanteil der Altersgruppe der „über 60-Jährigen“ bleibt jedoch mit vsl. etwa 29% unterhalb des prognostizierten städtischen Durchschnittwertes von annähernd 31% • vergleichsweise geringer Bevölkerungsrückgang in der Altersgruppe der 20- bis 60-Jährigen, stabiler Gesamtanteil
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> • laut Einzelhandelskonzept derzeit kein weiterer Handlungsbedarf 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtquartier Graf Bismarck³⁴ <ul style="list-style-type: none"> ○ Neugestaltung des rund 80 ha großen Areals mit Mischnutzung (Schwerpunkte Wohnen und Gewerbe) ○ geplant sind ca. 700 WE ○ ca. 1.000 Arbeitsplätze ○ hoher Freizeitwert des Geländes, u. a. durch Kanaluferpark und Marina (Ausstrahlung gesamtstädtisch) • Erweiterung der ZOOM-Erlebnisswelt (Eröffnung der Asienwelt im März 2010)³⁵ <ul style="list-style-type: none"> ○ ZOOM-Erlebnisswelt erwartet stabile Besucherzahlen³⁶, aus Gutachtersicht ist mittelfristig ein Anstieg auf über eine Million Besucher pro Jahr nicht unwahrscheinlich (2009: ca. 0,9 Mio. 	

³⁴ Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen; http://stadtplanung.gelsenkirchen.de/02_Projekte_Stadtbezirke/default.asp (Stand Dezember 2009).

³⁵ Quelle: http://www.zoom-erlebnisswelt.de/deutsche_Version/Partner_Presse/Presse/Pressearchive/Pressemeldungen_09/061009.asp.

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator
	<p>Besucher; hoher Anteil am Wochenende; an Spitzentagen 10.000 bis 13.000 Besucher)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ nach Eröffnung der Asienwelt stärkere Frequentierung im Winterhalbjahr wahrscheinlich
<p><i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend stabile Nachfrage im ÖV wahrscheinlich <ul style="list-style-type: none"> ○ leichte Nachfragerückgänge im Einwohner-Verkehr aufgrund der leicht negativen Bevölkerungsbilanz, welche jedoch mutmaßlich durch die Stadtentwicklungsvorhaben im Stadtteil kompensiert werden können (entscheidend: Entwicklung des neuen Stadtquartiers „Graf Bismarck“ als zukunftsweisendes Projekt der Stadtentwicklung; ggf Erschließung zusätzlicher Nachfragepotenziale durch Realisierung einer attraktiven ÖV-Anbindung des neuen Stadtquartiers)

³⁶ Quelle: Informationen der Gesellschaft für Energie und Wirtschaft mbH vom 05.11.2009.

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
Bulmke-Hüllen (24.316 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 1.617 prozentual: - 6,6%	<ul style="list-style-type: none"> durchschnittlicher Bevölkerungsrückgang (hoher negativer Wanderungssaldo³⁷)
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 321 prozentual: + 5,0% absolut: - 1.002 prozentual: - 7,8% absolut: - 652 prozentual: - 17,9%	<ul style="list-style-type: none"> keine Auffälligkeiten in der demografischen Entwicklung
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Strukturen im Zusammenhang mit den geplanten Entwicklungen „Schalker Verein“ 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung des Zukunftsstandortes „Schalker Verein“³⁸ <ul style="list-style-type: none"> Schaffung eines hochwertigen Gewerbeparks mit Ausrichtung auf Start-up-Unternehmen Neugestaltung einer rd. 37 ha großen Fläche mit Mischnutzung (Wohnen, Dienstleistung, GE, Mischgebiete) Verlängerung der Dienstleistungsachse „Wildenbruchstraße“ aus der Innenstadt Vernetzung von Grün- und Freiflächen niedrige Arbeitsplatzdichte Modernisierung der Wohnsiedlung „Tossehof“³⁹ 	

³⁷ Quelle: Stadt Gelsenkirchen: REGE Raum Entwicklung in Gelsenkirchen – Atlas zur Bevölkerungswanderung in Gelsenkirchen 2005 bis 2007 (Gelsenkirchen, Februar 2009).

³⁸ Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen; http://stadtplanung.gelsenkirchen.de/02_Projekte_Stadtbezirke/default.asp (Stand Dezember 2009).

³⁹ Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen; http://stadtplanung.gelsenkirchen.de/05_Stadterneuerung/Tossehof/stadtumbau_tossehof.asp (Stand Januar 2010).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator
<p><i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend stabile Fahrgastnachfrage mit Tendenz zu leichtem Rückgang <ul style="list-style-type: none"> ○ leichter Rückgang in der ÖV-Nachfrage im Einwohner-Verkehr aufgrund der negativen Bevölkerungsentwicklung ○ die angedachten Entwicklungen am Zukunftsstandort „Schalker Verein“ allein können den Rückgang im Einwohner-Verkehr vermutlich nicht vollständig ausgleichen (Teilbereich „Wohnen“ vergleichsweise gering ausgeprägt, geringe Arbeitsplatzdichte im Bereich der vorgesehenen gewerblichen Entwicklungen), in der Summe über alle geplanten Vorhaben im Bereich der Stadtentwicklung ist eine weitgehende Stabilisierung der Nachfrage jedoch wahrscheinlich

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
Feldmark (10.761 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 911 prozentual: - 8,5%	<ul style="list-style-type: none"> überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-Jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 192 prozentual: + 6,6% absolut: - 568 prozentual: - 10,0% absolut: - 504 prozentual: - 30,6%	<ul style="list-style-type: none"> leichter Anstieg der älteren Bevölkerungsschicht; im Zusammenhang mit dem leicht überdurchschnittlichen Einwohnerrückgang im Stadtteil und aufgrund des heute bereits überdurchschnittlichen Senioren-Anteils von 27% steigt deren Bevölkerungsanteil bis zum Jahr 2020 vsl. jedoch auf annähernd 32% und liegt damit über dem prognostizierten städtischen Durchschnittswert von annähernd 31% keine besonderen Auffälligkeiten in den Altersgruppen der unter 60-Jährigen
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> im Bereich der Feldmarkstraße ist perspektivisch die Entwicklung eines „Zentralen Versorgungsbereiches“ geplant⁴⁰ 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> Eröffnung des „Gesundheitsparks Nienhausen“ als Weiterentwicklung des „Revierpark Nienhausen“ für 2011 geplant⁴¹ 	
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none"> absehbar leicht überdurchschnittlicher Rückgang im ÖV-Fahrgastaufkommen im Vergleich zu den anderen Stadtteilen <ul style="list-style-type: none"> Rückgang der Fahrgastnachfrage im Einwohner-Verkehr aufgrund der demografischen Entwicklungen im Hinblick auf Bevölkerungsrückgang und Altersstruktur wahrscheinlich, nachfragegenerierende Impulse sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht ersichtlich 	

⁴⁰ Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt GELSENKIRCHEN (Bonn, November 2008).

⁴¹ Quelle: Homepage des Revierpark Nienhausen; <http://www.revierpark-nienhausen.de/> (Stand Januar 2010).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
Heßler (6.087 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 488 prozentual: - 8,0%	<ul style="list-style-type: none"> überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-Jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 376 prozentual: + 23,3% absolut: - 596 prozentual: - 17,5% absolut: - 297 prozentual: - 35,1%	<ul style="list-style-type: none"> deutlicher Rückgang der jüngeren und mittleren Bevölkerungsgruppen überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil bis zum Jahr 2020; der Gesamtanteil an der älteren Bevölkerung im Stadtteil steigt innerhalb dieses Zeitraums deutlich um 9%-Punkte von 26,5% auf 35,5% <p>➔ erkennbare „Schiefelage“ in der Bevölkerungsstruktur</p> <p>➔ Heßler entwickelt sich zu einem der „ältesten“ Stadtteile Gelsenkirchens (neben Erle und der Resser Mark)</p>
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> der Nebenzentrum in Heßler wird definiert als „entwicklungsfähiger Nahversorgungsbereich“, der Ausbau des Nahversorgungsangebotes wird angestrebt⁴² 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> keine mit Relevanz für die Nahverkehrsplanung 	
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none"> absehbar leicht überdurchschnittlicher Rückgang im ÖV-Fahrgastaufkommen im Vergleich zu den anderen Stadtteilen <ul style="list-style-type: none"> Rückgang der Fahrgastnachfrage aufgrund der negativen Bevölkerungsbilanz in Zusammenhang mit der demografischen Entwicklung (starke Überalterung für den Stadtteil bis 2020 prognostiziert); konkrete Vorhaben in den Bereichen Versorgung bzw. Stadtentwicklung, die diesem negativen Entwicklungstrend entgegenwirken könnten, sind derzeit nicht geplant Der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt sehr hohe Motorisierungsgrad spricht für 	

⁴² Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt GELSENKIRCHEN (Bonn, November 2008).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator
	<p>eine geringere ÖPNV-Affinität der Bevölkerung im Stadtteil, so dass <u>kurzfristig</u> das Fahrgastaufkommen vermutlich nicht linear, sondern „gedämpfter“, mit dem Bevölkerungsrückgang abnehmen wird. Die überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil im Zusammenhang mit der steigenden Bedeutung des Pkw in der Mobilität der älteren Generationen bewirkt jedoch, dass <u>mittel- und langfristig</u> das ÖPNV-Fahrgastaufkommen in Heßler voraussichtlich stärker abnehmen wird als die Bevölkerung im Stadtteil.</p>

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
GE - Nord		
Buer (34.600 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 2.647 prozentual: - 7,7%	<ul style="list-style-type: none"> leicht überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-Jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 811 prozentual: + 8,7% absolut: - 2.290 prozentual: - 12,1% absolut: - 1.078 prozentual: - 22,5%	<ul style="list-style-type: none"> leichter Anstieg der älteren Bevölkerungsgruppe; im Zusammenhang mit dem leicht überdurchschnittlichen Einwohnerrückgang im Stadtteil und aufgrund des heute bereits überdurchschnittlichen Senioren-Anteils von 27% steigt deren Bevölkerungsanteil bis zum Jahr 2020 vsl. jedoch auf annähernd 32% keine besonderen Auffälligkeiten in den Altersgruppen der unter 60-Jährigen
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> A-Zentrum⁴³ Einrichtung eines Lebensmittel-Vollsortimentmarktes (REWE) als Magnetbetrieb im nördlichen Teil des Zentrums⁴⁴ Verbesserung der Nahversorgung in der Horster Straße 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> Ausgestaltung der „Kulturmeile Horster Straße“ Neugestaltung der Platzoberflächen des St.-Urbanus-Kirchplatzes („Domplatte“) Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des Förderprogrammes „Stadtumbau West“⁴⁵ 	

⁴³ Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt GELSENKIRCHEN (Bonn, November 2008).

⁴⁴ Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen; http://stadtplanung.gelsenkirchen.de/05_Stadterneuerung/Stadtumbau_Buer/stadtumbaubuer.asp (Stand Januar 2010).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none"> • diverse Einzelprojekte im Rahmen der Umsetzung des Leitplans Zentrum Buer⁴⁶ • weitgehend stabile Fahrgastnachfrage mit Tendenz zu leichtem Rückgang <ul style="list-style-type: none"> ○ der Einwohnerrückgang im Stadtteil ist mit vergleichsweise geringen Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrageentwicklung, da der Großteil der Bevölkerung in fußläufiger Entfernung zu den zentralen Bereichen wohnt, darüber hinaus spricht der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt hohe Motorisierungsgrad für eine geringere ÖPNV-Affinität der Menschen im Stadtteil ○ nach Aussage des zuständigen Landesministeriums wird zukünftig lediglich ein leichter Anstieg der Studierendenzahlen an den Fachhochschulen in NRW erwartet, diese Trendaussage kann auch auf die FH in Gelsenkirchen übertragen werden⁴⁷ ○ die Planungen zur Attraktivierung des Stadtteils wirken sich positiv auf die ÖV-Nachfrage aus und können die Nachfragerückgänge im Einwohner-Verkehr vermutlich weitgehend kompensieren

⁴⁵ Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen; http://stadtplanung.gelsenkirchen.de/05_Stadterneuerung/Stadtumbau_Buer/stadtumbaubuer.asp (Stand März 2010).

⁴⁶ Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen; http://stadtplanung.gelsenkirchen.de/02_Projekte_Stadtbezirke/Projekte_Nord/Leitplan_Zentrum_Buer/Leitplan_Zentrum_Buer.asp (Stand Januar 2010).

⁴⁷ Quelle: Aussage Stadt Gelsenkirchen, Referat Verkehr Abt. Verkehrsplanung und -einrichtungen (Stand Oktober 2009).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
Scholven (9.693 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 412 prozentual: - 4,3%	<ul style="list-style-type: none"> • unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang (trotz hohem negativen Wanderungssaldo⁴⁸) im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-Jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 609 prozentual: + 27,4% absolut: - 639 prozentual: - 11,6% absolut: - 330 prozentual: - 22,3%	<ul style="list-style-type: none"> • Überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil bis zum Jahr 2020; der Gesamtanteil der älteren Bevölkerung im Stadtteil steigt innerhalb dieses Zeitraums deutlich um annähernd 8%-Punkte von 22,9% auf etwa 31%. Der heute noch relativ „junge“ Stadtteil passt sich bis zum Jahr 2020 dem Durchschnitt des übrigen Stadtgebietes an.
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> • nach Realisierung des Stadtteilzentrums „Im Brömm“ aktuell kein weiterer Handlungsbedarf⁴⁹ 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • keine mit Relevanz für die Nahverkehrsplanung 	
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none"> • absehbar leichter Rückgang in der Fahrgastnachfrage <ul style="list-style-type: none"> ○ moderate Einwohnerrückgänge im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet, aufgrund der demografischen Entwicklung (insbesondere die Entwicklung der über 60-Jährigen) ist eine negative Fahrgastentwicklung dennoch wahrscheinlich ○ Der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt hohe Motorisierungsgrad spricht für eine geringere ÖPNV-Affinität der Menschen im Stadtteil, so dass <u>kurzfristig</u> das Fahrgastaufkommen vermutlich nicht linear, sondern „gedämpfter“, mit dem Bevölkerungsrückgang abnehmen wird. 	

⁴⁸ Quelle: Stadt Gelsenkirchen: REGE Raum Entwicklung in GELSENKIRCHEN – Atlas zur Bevölkerungswanderung in Gelsenkirchen 2005 bis 2007 (Gelsenkirchen, Februar 2009).

⁴⁹ Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt GELSENKIRCHEN (Bonn, November 2008).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator
	<p>Die überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil im Zusammenhang mit der steigenden Bedeutung des Pkw in der Mobilität der älteren Generationen bewirkt jedoch, dass <u>mittel- und langfristig</u> das ÖPNV-Fahrgastaufkommen in Scholven voraussichtlich stärker abnehmen wird als die Bevölkerung im Stadtteil.</p> <ul style="list-style-type: none">o nachfragegenerierende Impulse sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht ersichtlich

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
Hassel (15.433 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 795 prozentual: - 5,2%	<ul style="list-style-type: none"> • unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-Jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 164 prozentual: + 4,3% absolut: - 33 prozentual: - 0,8% absolut: - 707 prozentual: - 26,3%	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Bevölkerungsrückgang in der jüngeren und mittleren Altersgruppe der 20- bis 60-Jährigen, insgesamt leicht steigender Anteil an der Gesamtbevölkerung im Stadtteil • vergleichsweise geringer Anstieg in der Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren • insgesamt vergleichsweise „junger“ Stadtteil
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung und Absicherung des Nahversorgungszentrums durch Umgestaltung im Bereich „Polsumer Straße“⁵⁰ • Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Stärkung des Nahversorgungszentrums an der Bußmannstraße im Rahmen des Stadterneuerungsprogramms „Soziale Stadt“⁵¹ 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Rückbau des 2002 stillgelegten Kraftwerks Westerholt und Entwicklung von ca. 150 WE im Bereich „Am Hasseler Bach“⁵² • städtebaulich-verkehrstechnischer Ausbau der Polsumer Straße⁵³ • Entwicklung einer Nachfolgenutzung des etwa 30 ha großen Geländes des ehem. Bergwerks Lippe (Einstellung des Betriebs im Dezember 2008; ca. 1.500 Arbeitsplätze betroffen) 	

⁵⁰ Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt GELSENKIRCHEN (Bonn, November 2008).

⁵¹ Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Bericht zur Stadterneuerung in Gelsenkirchen 2007 (Gelsenkirchen, Juni 2007).

⁵² Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen; http://stadtplanung.gelsenkirchen.de/02_Projekte_Stadtbezirke/Projekte_Nord/projekte_nord.asp (Stand Januar 2010).

⁵³ Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Bericht zur Stadterneuerung in Gelsenkirchen 2007 (Gelsenkirchen, Juni 2007).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend stabile Fahrgastnachfrage mit Tendenz zu leichtem Rückgang <ul style="list-style-type: none"> ○ geringer Nachfragerückgang im Einwohner-Verkehr infolge des leichten Bevölkerungsrückgangs ○ die verschiedenen positiven Entwicklungsimpulse dürften sich mit einiger Wahrscheinlichkeit punktuell förderlich auf die Fahrgastnachfrage auswirken

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
GE – West		
Horst (20.131 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 1.254 prozentual: - 6,2%	<ul style="list-style-type: none"> leicht unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-Jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 389 prozentual: + 7,5% absolut: - 866 prozentual: - 8,0% absolut: - 591 prozentual: - 19,5%	<ul style="list-style-type: none"> keine Auffälligkeiten in der demografischen Entwicklung
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> B-Zentrum (Essener Straße); C-Zentrum (Markenstraße)⁵⁴ laut Einzelhandelskonzept eher Stagnation und Schrumpfung als Trend erkennbar, hoher Kaufkraftabfluss in Richtung Essen⁵⁵ Zielsetzung: Aufwertung des Stadtteilzentrums durch Umstrukturierungen im Bestand 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> Realisierung eines unter ökologischen Gesichtspunkten geplanten Stadtquartiers am Schloss Horst auf dem Gelände der ehem. Galopprennbahn GE-Horst (250 WE geplant)⁵⁶ Entwicklung des neugeplanten Baugebietes „Rosenhügel“ (ca. 150 WE geplant bzw. bei ausschließlicher Einfamilienhausbebauung ca. 120 WE)⁵⁷ (Erschließung des Neubaugebietes mittelfristig geplant, absehbar nicht vor 2014) 	

⁵⁴ Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt GELSENKIRCHEN (Bonn, November 2008).

⁵⁵ Quelle CIMA GmbH: Einzelhandelskonzept für die Stadt Gelsenkirchen (Bonn, November 2004).

⁵⁶ Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen;
http://stadtplanung.gelsenkirchen.de/02_Projekte_Stadtbezirke/Projekte_West/Galopprennbahn/galopprennbahn.asp (Dezember 2009).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none">• absehbar leichter Rückgang in der Fahrgastnachfrage<ul style="list-style-type: none">○ leichter Nachfragerückgang im Einwohner-Verkehr aufgrund der negativen Bevölkerungsbilanz, der durch die angedachten Maßnahmen im Bereich der Stadtentwicklung vermutlich nicht vollständig kompensiert werden kann○ stabile Nachfrage auf der Stadtbahnlinie U 11, leichte Zuwächse sind möglich

⁵⁷ Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen;
http://stadtplanung.gelsenkirchen.de/03_Projekte_Gesamtstadt/Baugebiete/baugebiete2008_06_rosenhuegel.pdf (Stand Dezember 2009).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
Beckhausen (14.676 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 1.040 prozentual: - 7,1%	<ul style="list-style-type: none"> leicht überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-Jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 564 prozentual: + 14,8% absolut: - 998 prozentual: - 12,4% absolut: - 527 prozentual: - 25,0%	<ul style="list-style-type: none"> leicht überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang in den jüngeren und mittleren Altersgruppen der unter 60-Jährigen, demgegenüber überdurchschnittlicher Anstieg der älteren Bevölkerungsgruppe der Bevölkerungsanteil der über 60-Jährigen steigt bis zum Jahr 2020 vsl. um etwa 6%-Punkte von 26% auf 32% und liegt damit über dem prognostizierten städtischen Durchschnittswert von annähernd 31%
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> laut Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes kein akuter Handlungsbedarf; Sicherung und ggf. Ausbau der vorhandenen Strukturen werden empfohlen⁵⁸ 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> keine mit Relevanz für die Nahverkehrsplanung 	
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none"> absehbar leichter Rückgang in der Fahrgastnachfrage <ul style="list-style-type: none"> Rückgang der Fahrgastnachfrage im Einwohner-Verkehr aufgrund der demografischen Entwicklungen im Hinblick auf Bevölkerungsrückgang und Altersstruktur wahrscheinlich, nachfragegenerierende Entwicklungsprojekte sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht geplant Der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt hohe Motorisierungsgrad spricht für eine geringere ÖPNV-Affinität der Bevölkerung im Stadtteil, so dass <u>kurzfristig</u> das Fahrgastaufkommen vermutlich nicht linear, sondern „gedämpfter“, mit dem Bevölkerungsrückgang abnehmen wird. Die überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil im Zusammenhang mit der 	

⁵⁸ Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt GELSENKIRCHEN (Bonn, November 2008).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator
	<p>steigenden Bedeutung des Pkw in der Mobilität der älteren Generationen bewirkt jedoch, dass <u>mittel- und langfristig</u> das ÖPNV-Fahrgastaufkommen in Beckhausen voraussichtlich stärker abnehmen wird als die Bevölkerung im Stadtteil.</p>

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
GE – Ost		
Erle (27.244 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 2.421 prozentual: - 8,9%	<ul style="list-style-type: none"> • überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-Jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 843 prozentual: + 11,0% absolut: - 2.359 prozentual: - 15,9% absolut: - 940 prozentual: - 25,8%	<ul style="list-style-type: none"> • leicht überdurchschnittlicher Anstieg in der Altersgruppe der „über 60-Jährigen“, demgegenüber deutliche Rückgänge bei den jüngeren und mittleren Bevölkerungsgruppen • im Zusammenhang mit dem ebenfalls leicht überdurchschnittlichen Einwohnerrückgang im Stadtteil und aufgrund des heute bereits hohen Anteils von 28% steigt der Bevölkerungsanteil der „über 60-Jährigen“ bis zum Jahr 2020 vsl. auf über 34% ➔ deutliche „Schiefelage“ in der Bevölkerungsstruktur erkennbar ➔ Erle entwickelt sich zu einem der „ältesten“ Stadtteile Gelsenkirchens (neben Heßler und der Resser Mark)
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> • B-Zentrum⁵⁹ • vgl. gute Standortqualitäten im Zentrum Erle vorhanden, diese gilt es zu stabilisieren (Schutz vor Konkurrenzstandorten in Gewerbegebieten und auf der grünen Wiese)⁶⁰ 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliche Weiterentwicklung des ARENA PARKS im Berger Feld, ca. 100 ha Gesamtfläche, davon ca. 13 ha für Dienstleistung und Freizeit <ul style="list-style-type: none"> ○ Entwicklung zum Sport-, Freizeit- und Dienstleistungszentrum Berger Feld 	

⁵⁹ Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt GELSENKIRCHEN (Bonn, November 2008).

⁶⁰ dito

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator
	<ul style="list-style-type: none"> ○ stufenweise Entwicklung der Baufelder für unterschiedliche Nutzerstrukturen ○ Entwicklung von bis zu max. 2.500 Arbeitsplätzen geplant ● städtebauliche Umgestaltung des Marktplatzes in Erle
<p><i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● absehbar leicht überdurchschnittlicher Rückgang im ÖV-Fahrgastaufkommen im Vergleich zu den anderen Stadtteilen <ul style="list-style-type: none"> ○ überdurchschnittlicher Rückgang der Fahrgastnachfrage im Einwohner-Verkehr aufgrund der demografischen Entwicklungen im Hinblick auf Bevölkerungsrückgang und Altersstruktur wahrscheinlich ○ Der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt hohe Motorisierungsgrad spricht für eine geringere ÖPNV-Affinität der Bevölkerung im Stadtteil, so dass <u>kurzfristig</u> das Fahrgastaufkommen vermutlich nicht linear, sondern „gedämpfter“, mit dem Bevölkerungsrückgang abnehmen wird. Die überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil im Zusammenhang mit der steigenden Bedeutung des Pkw in der Mobilität der älteren Generationen bewirkt jedoch, dass <u>mittel- und langfristig</u> das ÖPNV-Fahrgastaufkommen in Erle voraussichtlich stärker abnehmen wird als die Bevölkerung im Stadtteil. ○ vergleichsweise gute Standortqualitäten im Stadtzentrum Erle, welche mutmaßlich auch in die angrenzende Resser Mark ausstrahlen (Umkehrschluss: die deutlich negative Bevölkerungsbilanz der Resser Mark wird voraussichtlich nicht ohne Auswirkungen auf Erle sein) ○ ARENA PARK mit Randlage im Stadtteil, d.h. mögliche Fahrgastzuwächse werden nicht im gesamten Stadtteil wirksam, darüber hinaus ist derzeit noch unklar, in welchem Umfang die Planungen im Bereich des ARENA PARKS bis zum Jahr 2020 realisiert werden können ○ eine nachhaltige Kompensation des negativen Entwicklungstrends im Einwohner-Verkehr durch die städtebaulichen Entwicklungsvorhaben ist unwahrscheinlich

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
Resse (12.010 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 1.029 prozentual: - 8,6%	<ul style="list-style-type: none"> • überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt <ul style="list-style-type: none"> ○ Der Stadtteil Resse wird im gesamten Stadtgefüge als „positiver Stadtteil“ mit einem hohen Anteil „Alteingesessener“ und geringen Wanderungsbewegungen wahrgenommen. Vor diesem Hintergrund wird der statistische Wert des Einwohnerrückgangs in den kommenden Jahren ggf. zu relativieren sein.
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-Jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 344 prozentual: + 10,3% absolut: - 908 prozentual: - 14,0% absolut: - 431 prozentual: - 26,0%	<ul style="list-style-type: none"> • leicht überdurchschnittlicher Anstieg in der Altersgruppe der Seniorinnen und Senioren, demgegenüber deutliche Rückgänge bei den jüngeren und mittleren Bevölkerungsgruppen • im Zusammenhang mit dem ebenfalls überdurchschnittlichen Einwohnerrückgang im Stadtteil und aufgrund des heute bereits leicht überdurchschnittlich hohen Anteils steigt der Bevölkerungsanteil der „über 60-Jährigen“ bis zum Jahr 2020 vsl. auf annähernd 34% und liegt damit deutlich über dem prognostizierten städtischen Durchschnittswert von etwa 31%
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> • C-Zentrum⁶¹ • Nebenzentrum mit guter Infrastruktur und Kaufkraftzuflüssen aus dem Umfeld • laut Einzelhandelskonzept kein akuter Handlungsbedarf 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung einer neuen Wohnsiedlung auf dem Gelände der ehemaligen Kinderklinik (ca. 150 WE geplant)⁶² 	

⁶¹ Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt GELSENKIRCHEN (Bonn, November 2008).

⁶² Quelle: Stadt Gelsenkirchen, Vorstandsbereich 6 –Planen, Bauen und Umwelt- : Arbeitsprogramm 2008/09 (Gelsenkirchen, Februar 2008).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none">• absehbar leicht überdurchschnittlicher Rückgang im ÖV-Fahrgastaufkommen im Vergleich zu den anderen Stadtteilen<ul style="list-style-type: none">○ überdurchschnittlicher Rückgang der Fahrgastnachfrage im Einwohner-Verkehr aufgrund der demografischen Entwicklungen im Hinblick auf Bevölkerungsrückgang und Altersstruktur wahrscheinlich, die Entwicklung neuer Baugrundstücke kann dem nur in Teilbereichen entgegenwirken○ Der im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt sehr hohe Motorisierungsgrad spricht für eine geringere ÖPNV-Affinität der Bevölkerung im Stadtteil, so dass <u>kurzfristig</u> das Fahrgastaufkommen vermutlich nicht linear, sondern „gedämpfter“, mit dem Bevölkerungsrückgang abnehmen wird. Die überdurchschnittliche Zunahme der Überalterung im Stadtteil im Zusammenhang mit der steigenden Bedeutung des Pkw in der Mobilität der älteren Generationen bewirkt jedoch, dass <u>mittel- und langfristig</u> das ÖPNV-Fahrgastaufkommen in Resse voraussichtlich stärker abnehmen wird als die Bevölkerung im Stadtteil.

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
Resser Mark (3.840 EW)		
<p><i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i></p>	<p>absolut: - 488 prozentual: - 12,7%</p>	<ul style="list-style-type: none"> • deutlich überdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt <ul style="list-style-type: none"> ○ anteilig höchster Wert für den Indikator „Bevölkerungsrückgang im Stadtteil“, hiervon betroffen sind im Wesentlichen die mobilen Bevölkerungsgruppen der Schülerinnen und Schüler, der Auszubildenden und der Beschäftigten
<p><i>Demografische Entwicklung</i></p> <p><i>Teilindikator Entwicklung der über 60-Jährigen 2007 – 2020</i></p> <p><i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-Jährigen 2007 – 2020</i></p> <p><i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-Jährigen 2007 – 2020</i></p>	<p>absolut: - 6 prozentual: - 0,5%</p> <p>absolut: - 339 prozentual: - 16,9%</p> <p>absolut: - 137 prozentual: - 28,5%</p>	<ul style="list-style-type: none"> • „ältester“ Stadtteil von Gelsenkirchen (Anteil der über 60-Jährigen in 2007 bei ca. 32%, städtischer Durchschnittswert lag bei 26,2%) • trotz zukünftig weitgehend stabilem Bevölkerungsaufkommen der älteren Generation steigt deren Anteil voraussichtlich auf etwa 36% (erheblicher Bevölkerungsrückgang insgesamt, überdurchschnittlicher Rückgang in den mobilen Altersgruppen der 6- bis 60-Jährigen) ➔ deutliche „Schiefelage“ in der Bevölkerungsstruktur erkennbar ➔ die Resser Mark entwickelt sich zu einem der „ältesten“ Stadtteile Gelsenkirchens (neben Heßler und Erle)
<p><i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • laut Einzelhandelskonzept kein akuter Handlungsbedarf, sehr geringes Nachfragevolumen • Zielsetzung: Erhalt und ggf. Ergänzung des Bestandes⁶³ 	
<p><i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • keine mit Relevanz für die Nahverkehrsplanung • der überdurchschnittliche Bevölkerungsrückgang sowie die starke Überalterung im Stadtteil werden in 	

⁶³ Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt GELSENKIRCHEN (Bonn, November 2008).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator
	Zukunft die Entwicklungen in der Resser Mark nachhaltig negativ beeinflussen
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none"> • absehbar leicht überdurchschnittlicher Rückgang im ÖV-Fahrgastaufkommen im Vergleich zu den anderen Stadtteilen <ul style="list-style-type: none"> ○ der rückläufige Trend der Fahrgastentwicklung im Einwohner-Verkehr ist ohne nachhaltige strukturfördernde Maßnahmen nicht kompensierbar, derartig wirksame Vorhaben sind gegenwärtig jedoch nicht geplant ○ die im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt geringe Motorisierung spricht für eine relativ hohe ÖPNV-Affinität der Bevölkerung im Stadtteil, so dass der überdurchschnittliche Bevölkerungsrückgang vermutlich stärkere Auswirkungen auf die Fahrgastentwicklung hat als in anderen Stadtteilen

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
GE – Süd		
Neustadt (4.454 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 235 prozentual: - 5,3%	<ul style="list-style-type: none"> leicht unterdurchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-Jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 80 prozentual: + 7,2% absolut: - 44 prozentual: - 1,9% absolut: - 206 prozentual: - 26,8%	<ul style="list-style-type: none"> geringer Bevölkerungsrückgang in der Altersgruppe der 20- bis 60-Jährigen, insgesamt leicht steigender Anteil an der Gesamtbevölkerung im Stadtteil keine besonderen Auffälligkeiten in den Altersgruppen der 6- bis 20-Jährigen sowie der über 60-Jährigen insgesamt vergleichsweise „junger“ Stadtteil
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> laut Einzelhandelskonzept kein akuter Handlungsbedarf, Beachtung der vorhandenen Verflechtungen in die Altstadt 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> keine mit Relevanz für die Nahverkehrsplanung 	
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none"> weitgehend stabile Fahrgastnachfrage mit Tendenz zu leichtem Rückgang <ul style="list-style-type: none"> leichter Bevölkerungsrückgang; die mobile Altersgruppe der 20- bis 60-Jährigen ist hiervon kaum betroffen die Neustadt kann von den Innenstadt-Entwicklungen im Bereich der Altstadt profitieren, ggf. können diese sich förderlich auf die Fahrgastnachfrage auswirken 	

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
Ückendorf (20.009 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 1.281 prozentual: - 6,4%	<ul style="list-style-type: none"> durchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-Jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 591 prozentual: + 11,7% absolut: - 941 prozentual: - 8,8% absolut: - 783 prozentual: - 24,9%	<ul style="list-style-type: none"> keine Auffälligkeiten in der demografischen Entwicklung
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> Revitalisierung der Bochumer Straße als Stärkung/ Erweiterung des Nebenzentrums⁶⁴ 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> Revitalisierung der Bochumer Straße in unmittelbarer Nähe zum Wissenschaftspark⁶⁵ Bau des Justizzentrums Entwicklung eines ökologisch orientierten Neubaugebietes südlich der Almastraße in fußläufiger Entfernung zu Hbf. und GE-City (110 WE geplant) Entwicklung einer Klimaschutzsiedlung in der Rheinelbestraße (56 WE geplant) 	
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none"> absehbar leichter Rückgang in der Fahrgastnachfrage <ul style="list-style-type: none"> leichter Rückgang in der ÖV-Nachfrage im Einwohner-Verkehr aufgrund der negativen Bevölkerungsbilanz, der durch die noch in der Planung bzw. in der Umsetzung befindlichen stadtplanerischen Maßnahmen vermutlich nicht vollständig ausgeglichen werden kann 	

⁶⁴ Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Gelsenkirchen (Bonn, November 2008).

⁶⁵ Quelle: Homepage Stadt Gelsenkirchen; http://stadtplanung.gelsenkirchen.de/02_Projekte_Stadtbezirke/Projekte_Sued/projekte_sued.asp (Stand Dezember 2009).

Stadtbezirk/ Stadtteil	Indikator	
Rotthausen (14.106 EW)		
<i>Bevölkerungsentwicklung 2007 – 2020 (gesamt)</i>	absolut: - 958 prozentual: - 6,8%	<ul style="list-style-type: none"> durchschnittlicher Bevölkerungsrückgang im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt
<i>Demografische Entwicklung</i> <i>Teilindikator Entwicklung der über 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 20- bis 60-Jährigen 2007 – 2020</i> <i>Teilindikator Entwicklung der 6- bis 20-Jährigen 2007 – 2020</i>	absolut: + 331 prozentual: + 8,8% absolut: - 749 prozentual: - 9,9% absolut: - 465 prozentual: - 22,4%	<ul style="list-style-type: none"> keine Auffälligkeiten in der demografischen Entwicklung
<i>Entwicklung Nahversorgung/ Einzelhandel</i>	<ul style="list-style-type: none"> C-Zentrum⁶⁶ nach Umgestaltung des Stadtteilzentrums Rotthausen aktuell kein weiterer Handlungsbedarf laut Fortschreibung des Einzelhandlungskonzeptes 	
<i>Stadtentwicklungsvorhaben/ Entwicklung in den Stadtteilen</i>	<ul style="list-style-type: none"> keine mit Relevanz für die Nahverkehrsplanung 	
<i>Entwicklung der ÖV-Nachfrage</i>	<ul style="list-style-type: none"> absehbar leichter Rückgang in der Fahrgastnachfrage <ul style="list-style-type: none"> leichter Rückgang in der ÖV-Nachfrage im Einwohner-Verkehr aufgrund der negativen Bevölkerungsentwicklung, nachfragegenerierende Entwicklungsprojekte sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht geplant 	

⁶⁶ Quelle: CIMA GmbH: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt GELSENKIRCHEN (Bonn, November 2008).

