



Stadt Bottrop

Nahverkehrsplanfortschreibung 2017

Teil 1

Rahmenvorgaben, Ziele und Grundlagen der Nahverkehrsplanung

Impressum

Auftraggeber

Stadt Bottrop
Stadtplanungsamt
Luise-Hensel-Straße 1
46236 Bottrop

Auftragnehmer

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

Bearbeitung

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

Dortmund, Juli 2017

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis	9
1 Einleitung.....	10
2 Rahmenvorgaben und Ziele	11
2.1 Rechtliche Grundlagen	11
2.2 Planerische Grundlagen	14
2.2.1 Übergeordnete Grundlagen	14
2.2.2 Lokale Grundlagen	17
3 Nahverkehrsplanungen.....	20
3.1 Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	20
3.2 Nahverkehrsplan Stadt Bottrop	21
4 Bestandsanalyse.....	25
4.1 Raum- und Siedlungsstruktur	25
4.2 Bevölkerungsentwicklung	27
4.3 Berufspendler	29
4.4 Schulstandorte und Ausbildungspendler	30
4.5 Neubaugebiete	31
4.6 Versorgungseinrichtungen	32
4.7 Freizeitziele	33
4.8 Gewerbe- und Industriegebiete	34
4.9 Kostenentwicklung	37
5 Mobilitätsverhalten.....	39
6 Bahn und Busangebote.....	44
6.1 Organisation	44
6.2 Bahn- und Buslinien	45
6.3 Qualitätsberichte	51
6.3.1 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Schienenverkehr	51
6.3.2 Qualitätsbericht Vestische Straßenbahnen GmbH	52
6.4 Fahrgastinformation	53
6.4.1 Bahnhöfe und Bushaltestellen	53
6.4.2 Fahrzeuge	54
6.4.3 Druckmedien	54
6.4.4 Digitale Information	55
6.5 Tarif und Vertrieb	57

6.5.1	Tarifsystem	57
6.5.2	Vertriebskanäle	58
6.5.3	Intermodale Angebote	59
6.5.4	Garantien	59
6.6	Fahrzeuge und Infrastruktur	59
6.6.1	Bahnhöfe und Haltestellen	59
6.6.2	Busbeschleunigung	61
6.6.3	Fahrzeuge	62
6.6.4	Inter- und Multimodalität	64
7	Potenzialanalyse	68
7.1	Potenziale auf Stadtteilebene	68
7.2	Potenziale auf regionalen Verbindungen zwischen Stadtzentren	70
7.3	Erschließungsqualität	70
8	Verkehrsprognose	72
9	Öffentlichkeitsbeteiligung	74
9.1	Anregungen über die Internetbeteiligung	74
9.2	Anregungen über das Kundenforum	75
9.3	Integration in das ÖPNV-Entwicklungskonzept	75
10	Grundlagen der Nahverkehrsplanung	76
10.1	Angebotsplanung	76
10.2	Qualitätsstandards	77
10.2.1	Qualitätsvereinbarung	77
10.2.2	Erschließungswirkung von Haltestellen	77
10.2.3	Betriebszeiten	78
10.2.4	Bedienungshäufigkeit	78
10.2.5	Umstieg	79
10.2.6	Anschlüsse	80
10.2.7	Reisezeit	80
10.2.8	Pünktlichkeit	81
10.2.9	Beschleunigung	81
10.2.10	Platzangebot	82
10.2.11	Haltestellen	82
10.2.12	Fahrzeuge	84
10.2.13	Personal	85
10.2.14	Verkehrsorganisation	86
10.2.15	Kontaktmanagement	87
10.3	Qualitätsmanagement	87
	Quellenverzeichnis	89

Anhang90

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Vergleich Schienenverkehr 2016 und 2019	20
Abb. 2: Bevölkerungskennwerte	26
Abb. 3: Siedlungsbeispiel Stadtteil Welheimer Mark.....	27
Abb. 4: Bevölkerungsentwicklung 1996 bis 2030.....	28
Abb. 5: Pendlerverflechtungen Stadt Bottrop.....	30
Abb. 6: Zuordnung kurzfristiger Bauvorhaben zum aktuellen Busnetz	32
Abb. 7: wesentliche ÖPNV-Ziele.....	36
Abb. 8: Zuschussbedarf für 10-Minutentakt-Achsen	37
Abb. 9: Zuschussbedarf für Buslinien im Takt 20 oder Takt 30.....	38
Abb. 10: Tägliches Wegeaufkommen auf Stadtteilebene	40
Abb. 11: Modal-Split Stadt Bottrop	41
Abb. 12: PKW-Verfügbarkeit je Haushalt	41
Abb. 13: Modal-Split-Anteil Bahn/Bus nach Siedlungsbereichen	41
Abb. 14: Modal-Split-Anteil Bahn/Bus nach Nutzungszwecken.....	42
Abb. 15: Fahrtrittspegel über alle Verkehrsmittel	42
Abb. 16: Beurteilung des Busverkehrs	43
Abb. 17: Fahrzeitvergleich.....	47
Abb. 18: Pünktlichkeitsquote im Schienenverkehr 2015	51
Abb. 19: Ausfallquote im Schienenverkehr 2015.....	51
Abb. 20: Dynamische Fahrgastinformation am ZOB	53
Abb. 21: Informationsbildschirm Rheinlandbus.....	54
Abb. 22: Vergleich Liniennetzpläne.....	55
Abb. 23: App Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.....	56
Abb. 24: Busradar von DB Rheinlandbus.....	56
Abb. 25: Beispiele für Bushaltestellen.....	61
Abb. 26: Busbeschleunigung Stadt Bottrop	62
Abb. 27: Fahrzeugausstattung.....	63
Abb. 28: Abgasnormen der relevanten Fahrzeuge	64
Abb. 29: Bus/Fahrradverknüpfung Haltestelle Schneiderstraße	64
Abb. 30: Schnittstellen zwischen Bahn/Bus und dem weiteren Umweltverbund	67
Abb. 31: Preis/Zeit-Analyse auf Stadtteilebene	69
Abb. 32: Modal Split-Veränderung Stadt Bottrop.....	73
Abb. 33: Allgemeiner Planungsansatz für das Busnetz	76
Abb. 34: Unterteilung der Bottroper Stadtteile	91

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Ziele und Grundsätze der Landesplanung für Bahn und Bus in der Stadt Bottrop	14
Tab. 2: Finanzierungsbausteine der Finanzierungsrichtlinie VRR	16
Tab. 3: Masterplan Innovation City – Maßnahmen für Bahn und Bus.....	17
Tab. 4: Maßnahmenvorschläge Bahn/Bus im Klimaschutzteilkonzept Mobilität	18
Tab. 5: Umfang betroffener Buslinien durch geplantes Vorrangstraßennetz.....	19
Tab. 6: Umsetzungsbilanz NVP Stadt Bottrop – Erste Umsetzungsstufe	21
Tab. 7: Umsetzungsbilanz NVP Stadt Bottrop – Zweite Umsetzungsstufe	22
Tab. 8: Umsetzungsbilanz NVP Stadt Bottrop – Prüfaufträge.....	23
Tab. 9: Umsetzungsbilanz NVP Stadt Bottrop – Infrastrukturmaßnahmen	23
Tab. 10: Änderung der Bevölkerungszahl	28
Tab. 11: Änderung der demografischen Struktur	29
Tab. 12: Änderungen bei weiterführenden Schulen	31
Tab. 13: Berufskollegs und Hochschulen	31
Tab. 14: Versorgungsbereiche und Ergänzungsstandorte	32
Tab. 15: Stadt Bottrop - Krankenhäuser.....	33
Tab. 16: Freizeitziele in der Stadt Bottrop	34
Tab. 17: Große Gewerbe- und Industriestandorte in der Stadt Bottrop	35
Tab. 18: Betreiber im Schienenverkehr.....	44
Tab. 19: Konzessionen im Busverkehr.....	44
Tab. 20: Übersicht der Netzbereiche	45
Tab. 21: Angebote im Schnellverkehr – Schienenverkehr	45
Tab. 22: Angebote im Schnellverkehr – Schnellbus	46
Tab. 23: Angebote im weiteren Busnetz.....	48
Tab. 24: Vertaktung von Busangeboten.....	49
Tab. 25: Angebot im Nachtverkehr	49
Tab. 26: ZOB Bottrop: Anzahl von Anschlüssen mit Anschlussgarantie.....	50
Tab. 27: Übersicht Leistungsmessung Jahr 2015	52
Tab. 28: Vergleich Liniennetzpläne	55
Tab. 29: VRR-Preisstufen für relevante Strecken.....	57
Tab. 30: Übersicht der VRR-Fahrscheine.....	58
Tab. 31: TOP 5-Nachfrage bei nicht bzw. unvollständig barrierefreier Bushaltestellen.....	60
Tab. 32: Verknüpfung zum Auto und Fahrrad.....	65
Tab. 33: metropolradruhr-Stationen und ÖPNV-Verknüpfung.....	65
Tab. 34: Regionale Verflechtungen ab 2.500 Wegen.....	70
Tab. 35: Potenziale bei den Erschließungsdefiziten.....	71
Tab. 36: Prognose zu Verkehrsaufkommen 2030	73
Tab. 37: Umfang der Internetbeteiligung	74
Tab. 38: Zusammenfassung der konkreten Anregungen ab 5 Nennungen	75
Tab. 39: Haltestelleneinzugsbereiche	77
Tab. 40: Betriebszeiten.....	78

Tab. 41: Bedienungshäufigkeiten – Anbindung Innenstadt Bottrop.....	79
Tab. 42: Umstiege für Verbindungen innerhalb der Stadt Bottrop.....	79
Tab. 43: Richtwerte für Wartezeiten bei Umstieg	80
Tab. 44: Reisezeiten	81
Tab. 45: Haltestellenausstattung für Standardbushaltestellen.....	83
Tab. 46: Haltestellenausstattung für andere Haltestellentypen außer Standardhaltestelle	84
Tab. 47: Fahrzeugausstattung	85
Tab. 48: Qualitätsstandards zur Verkehrsdurchführung.....	86
Tab. 49: Erhebungsverfahren nach DIN EN 13816.....	88
Tab. 50: Konzessionen in der Stadt Bottrop.....	92

Abkürzungsverzeichnis

BOGESTRA AG	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen
BVR	Busverkehr Rheinland
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DB	Deutsche Bahn
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EVAG	Essener Verkehrs-AG
MF	Montag bis Freitag
NO _x	Stickoxide
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NWO	Nordrhein-Westfälische Omnibusunternehmen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ROG	Raumordnungsgesetz
Sa	Samstag
So	Sonntag
STOAG	Stadtwerke Oberhausen
TV-N	Tarifvertrag Nahverkehr
VESTISCHE	Vestische Straßenbahnen GmbH GmbH
VO (EG)	Verordnung der Europäischen Union
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Einleitung

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

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

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

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

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

2 Rahmenvorgaben und Ziele

2.1 Rechtliche Grundlagen

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007/Direktvergabe

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

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

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

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

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

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

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

Personenbeförderungsgesetz

Auf Bundesebene bildet das Personenbeförderungsgesetz die zentrale Grundlage zur Planung, Ausgestaltung und zum Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland. Wesentliche Inhalte sind zudem Vorgaben zur Bedienung, zur Barrierefreiheit sowie zur Vergabe von Verkehrsleistungen durch die Integration der Verordnung (EG) 1370/2007.

Zur Sicherstellung einer angemessenen Bedienung sind durch den Aufgabenträger Anforderungen an Umfang und Qualität des Bahn- und Busangebots festzulegen. Dies betrifft auch Anforderungen an den Klimaschutz und die Integration verkehrsmittelübergreifender Verkehrsangebote (§ 8 (3) PBefG).

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

Weiterhin trifft das Personenbeförderungsgesetz die wesentlichen Regelungen zur Vergabe von ÖPNV-Verkehrsleistungen auf der Basis der EU-Verordnung 1370/2007. Zu unterscheiden sind eigenwirtschaftliche (durch Ticketerlöse, Ausgleichszahlungen und sonstige Unternehmenserträge gedeckte Leistungen) und gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen, die darüber hinaus bezuschusst werden müssen. Eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind daher grundsätzlich zu priorisieren, sofern sie die Anforderungen einer ausreichenden Bedienung erfüllen (§§ 8 (4), 8a (1) PBefG). Werden zur Erfüllung der ausreichenden Bedienung gemeinwirtschaftliche ÖPNV-Leistungen vergeben, ist nach § 8a (1) PBefG die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend (vgl. Kapitel 2.1, erster Absatz).

In der unter Kapitel 2.1 letzter Absatz genannten Vorabbekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union kann auf Inhalte des Nahverkehrsplans verwiesen werden (§ 8a (2) PBefG).

Regionalisierungsgesetz

Mit dem Regionalisierungsgesetz (RegG) wird festgelegt, dass die Zuständigkeit der Planung, Organisation und Finanzierung des Bahn- und Busangebots bei den Bundesländern liegt (§§ 1 (2), 3 RegG). Zusätzlich ist die Finanzierung des Bahn- und Busangebots mit Bundesmitteln von 8 Mrd. Euro im Jahr 2016 mit einer jährlichen Dynamisierungsrate von 1,8 % bis einschließlich 2031 fest-

geschrieben. Die Verteilung der Mittel auf die Länder obliegt dem Bund (§ 5 (1-4) RegG). Diese Regionalisierungsmittel sind damit ein wesentlicher Bestandteil zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Bahn- und Busangebote. Nach § 6 RegG dienen die Mittel insbesondere der Finanzierung des Schienenverkehrs.

Bundesimmissionsschutzgesetz

Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) regelt das Immissionsschutzrecht. Es ist damit ein wichtiger Teil des Umweltrechts und eine wesentliche Grundlage, solange es kein einheitliches Umweltgesetzbuch in Deutschland gibt. Inhalt ist u.a. der Schutz von Menschen vor Immissionen und Emissionen. Das Gesetz selbst enthält nur grundsätzliche Anforderungen. Für die einzelnen Teilbereiche bestehen Durchführungsverordnungen. Hier sind für den Nahverkehrsplan v.a. die Verordnung über Emissionserklärungen (11. Verordnung) und die Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung) wichtig. Grundsätzlich muss es auch das Ziel des Bahn- und Busangebots sein, bei Lärm und Schadstoffemissionen (CO₂, NO_x) möglichst geringe Werte zu erreichen. Dies kann auch mit einer Umstellung vom Linienbus auf ein Bedarfsangebot (TaxiBus, Anruf-Sammel-Taxi) erfolgen, wenn die Nachfrage im Bus einem klimafreundlichen Mobilitätsangebot widerspricht.

Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

Das Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr des Landes Nordrhein-Westfalen konkretisiert das Personenbeförderungsgesetz auf Landesebene. Zentrale Aussagen betreffen u.a. die Finanzierungsverantwortung und die Regelung der Aufgabenträgerschaft für Planung und Gestaltung der Nahverkehrsangebote von Bahn und Bus.

Ebenfalls werden in den §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW die Aufstellung und die wesentlichen Inhalte eines Nahverkehrsplans festgelegt. Dieser hat vorhandene Verkehrsstrukturen, sowie die Belange der Barrierefreiheit wie auch des Städtebaus zu berücksichtigen (§ 8 (1) ÖPNVG NRW). Weiterhin sind im Nahverkehrsplan Ziele und Rahmenvorgaben für das Leistungsangebot und die entsprechende Finanzierung sowie die Investitionsplanung zu definieren. Hierzu gehören auch Mindestanforderungen zu Betriebszeiten, Takten und Umsteigebeziehungen (§8 (3) ÖPNVG NRW). Der Nahverkehrsplan wird gemäß § 9 ÖPNVG NRW in Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen sowie den angrenzenden Kreisen und kreisfreien Städten aufgestellt. Zudem sind die Träger öffentlicher Belange einzubinden.

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

Die ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 ÖPNVG NRW gewährt die Zuteilung von Bundesmitteln an die Zweckverbände und Aufgabenträger. Die Mittel der ÖPNV-Pauschale nach §11 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind primär zur Finanzierung von Betriebsleistungen vorgesehen. Mindestens 80% dieser Mittel wird privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen weitergeleitet, wenn diese das verbundweite Tarifsystem anwenden. Davon sind 30% zweckgebunden als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und

barrierefreier Fahrzeuge einzusetzen. Die weiteren bis zu 20 % der Mittel sind für die weiteren Zwecke des ÖPNV zu verwenden (§ 11 (2) ÖPNVG NRW). Die Pauschale für den Ausbildungsverkehr wird den Aufgabenträgern aus Landesmitteln gemäß § 11a ÖPNVG NRW zugewiesen. Bis zu 12,5 % der Mittel können dabei zur Weiterentwicklung und Verbesserungen von Tarif- und Verkehrsangeboten im Ausbildungsverkehr verwendet werden (§11a (1-2) ÖPNVG NRW). Für Investitionen insbesondere in die Infrastruktur von Bahn und Bus stellt das Land den Zweckverbänden Bundesmittel aus dem Regionalisierungs- und Entflechtungsgesetz (§12 ÖPNVG NRW) zur Verfügung.

2.2 Planerische Grundlagen

2.2.1 Übergeordnete Grundlagen

Ziele der Landesplanung

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

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

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

Quelle: Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen (2015)

Ziele der Regionalplanung

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

ÖPNV Bedarfs- und Ausbauplan Nordrhein-Westfalen

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

Luftreinhalteplan Ruhrgebiet Nord

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

Allgemeine Maßnahmen

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

Stadt Bottrop-spezifische Maßnahmen

- Ausweitung alternativer Fahrzeugantriebe im ÖPNV

- Förderung des ÖPNV durch z.B.
 - Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung
 - Modernisierung von Haltestellen
 - Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
 - Marketingkonzepte
 - nachfragegerechte Anpassung des Leistungsangebotes

Finanzierungsrichtlinie des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr

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

Tab. 2: Finanzierungsbausteine der Finanzierungsrichtlinie VRR

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

Quelle: Verkehrsverbund Ruhr-Ruhr (2014)

Finanzierungsvoraussetzungen:

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

Stärkungspakt Stadtfinanzen

Mit dem Stärkungspakt Stadtfinanzen sollen Kommunen entschuldet werden, um wieder eigenständig agieren zu können. Hierzu wurde das Stärkungspaktgesetz vom Landtag Nordrhein-Westfalens im Jahr 2011 beschlossen. Die Teilnahme von Kommunen ist in zwei Stufen gegliedert. Stufe 1 (verpflichtete Teilnahme) umfasst die besonders stark überschuldeten Kommunen. Die Stufe 2

(freiwillige Teilnahme) umfasst Kommunen, bei denen auf den Haushaltsdaten des Jahres 2010 eine Überschuldung in den kommenden Jahren drohen könnte. Teilnehmer beider Stufen haben Anspruch auf Sanierungshilfen des Landes. Voraussetzung ist, dass jede Kommune einen klaren Sparkurs umsetzt, der alle Bereiche der kommunalen Finanzen umfassen kann. Für die Teilnehmer der Stufe 2 muss der kommunale Haushalt mit den Mitteln aus dem Stärkungspakt bis zum Jahr 2021 ausgeglichen sein. Anschließend muss ein ausgeglichener Haushalt aus eigenen Mitteln erfolgen. Als Stadt mit vielen regionalen Verkehrsverflechtungen im Busnetz ist zu berücksichtigen, dass auch mehrere benachbarte Kommunen am Stärkungspakt Stadtfinanzen teilnehmen. Zur Stufe 1 gehören die Städte Oberhausen und Dorsten, zur Stufe 2 die Städte Gladbeck, Gelsenkirchen und Essen. Die Stadt Bottrop ist ebenfalls Teilnehmer der Stufe 2.

2.2.2 Lokale Grundlagen

Masterplan Innovation City

Grundlage für dieses Projekt war ein im Frühjahr 2010 gestarteter Wettbewerb für eine Klimastadt der Zukunft. Aus dem Wettbewerbsverfahren wurde die Stadt Bottrop als Pilotgebiet ermittelt. Diese Pilotregion umfasste die Stadtteile Batenbrock, Boy, Innenstadt, Lehmkuhle, Ebel, Welheimer Mark und Teile Welheims und lag damit vollständig im dichter besiedelten und industriell geprägten Süden der Stadt Bottrop. Mit dem erstellten Masterplan wird das Ziel verfolgt, die CO₂-Emissionen um 50% zu senken und damit auch die Lebensqualität zu verbessern. Hierzu hat der Rat der Stadt Bottrop im April 2014 beschlossen, dass bei zukünftigen Planungen und Maßnahmen zur Stadtentwicklung der Masterplan *Klimagerechter Stadtumbau für die InnovationCity Ruhr I Modellstadt Bottrop* soweit wie möglich berücksichtigt wird. Dazu umfasst der Masterplan auch einen Projektatlas, welcher im Themenfeld Mobilität auch Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr vorsieht.

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

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

Quelle: InnovationCiy Management (2015)

Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Dieses stadtweite Konzept wurde im Jahr 2015 verabschiedet. Die Bestandsanalyse weist für den öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Bottrop eine gute Qualität aus. Für eine weitere Verbesserung der Bahn- und Busangebote wird dabei von einem erheblichen Einsatz zusätzlicher fi-

nanzieller Mittel ausgegangen. Grundlage für das gesamte Klimaschutzteilkonzept sind ressourcensparende Maßnahmen, so dass im Themenfeld Bahn/Bus der Schwerpunkt auf der Bevorrechtigung von Buslinien an Kreuzungen und eine verbesserte Fahrgastinformation liegt.

Tab. 4: Maßnahmenvorschläge Bahn/Bus im Klimaschutzteilkonzept Mobilität

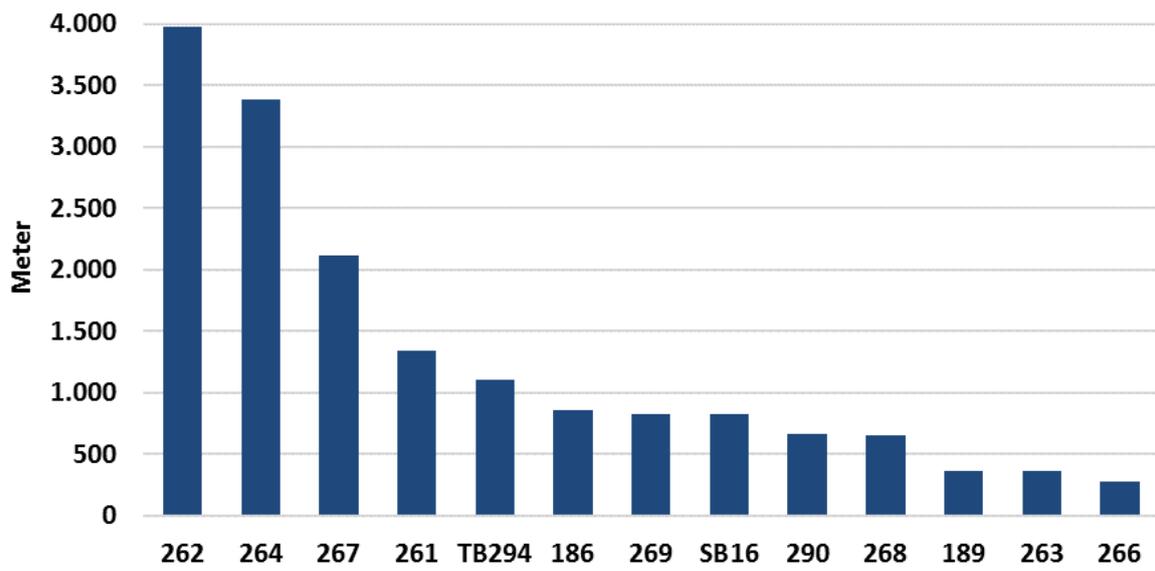
Maßnahme	Umsetzung
Vorrangschaltungen für Buslinien <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gladbecker Str. ▪ Hans-Böckler-Str. ▪ Süring 	nur auf Gladbecker Straße
Abbau von Erschließungsdefiziten <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hardinghausen: kleinere Ortslagen ▪ Kirchhellen Mitte: Amselweg, Fasanenweg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

Quelle: Stadt Bottrop (2015)

Neukonzeption Vorrangnetz Stadt Bottrop

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

Tab. 5: Umfang betroffener Buslinien durch geplantes Vorrangstraßennetz



Quelle: Stadt Bottrop (2017)

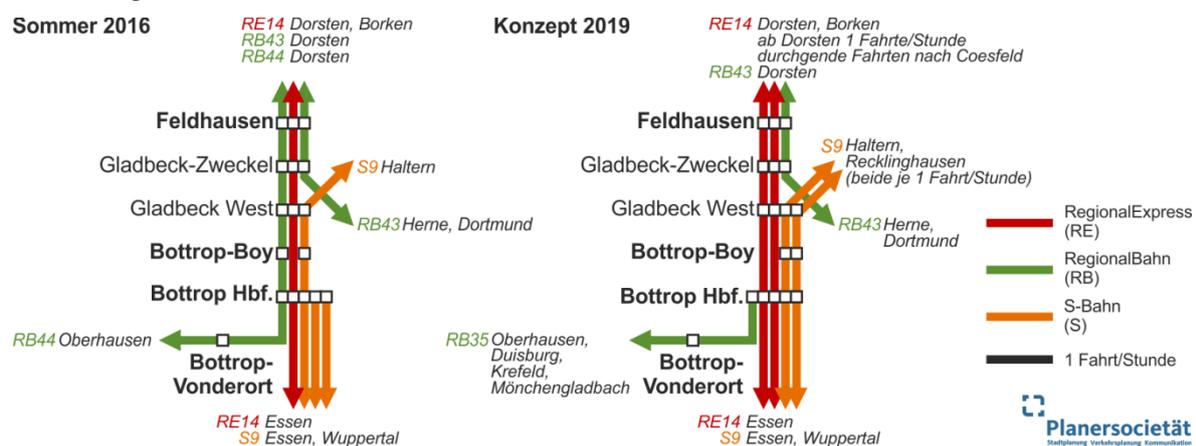
3 Nahverkehrsplanungen

3.1 Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

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

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

Abb. 1: Vergleich Schienenverkehr 2016 und 2019



Quelle: Darstellung nach Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016)

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

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

3.2 Nahverkehrsplan Stadt Bottrop

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

Tab. 6: Umsetzungsbilanz NVP Stadt Bottrop – Erste Umsetzungsstufe

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

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

Quelle: Stadt Bottrop (2007)

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

Tab. 7: Umsetzungsbilanz NVP Stadt Bottrop – Zweite Umsetzungsstufe

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

Quelle: Stadt Bottrop (2007)

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

Tab. 8: Umsetzungsbilanz NVP Stadt Bottrop – Prüfaufträge

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

Quelle: Stadt Bottrop (2007)

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

Tab. 9: Umsetzungsbilanz NVP Stadt Bottrop – Infrastrukturmaßnahmen

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

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

Quelle: Stadt Bottrop (2007)

4 Bestandsanalyse

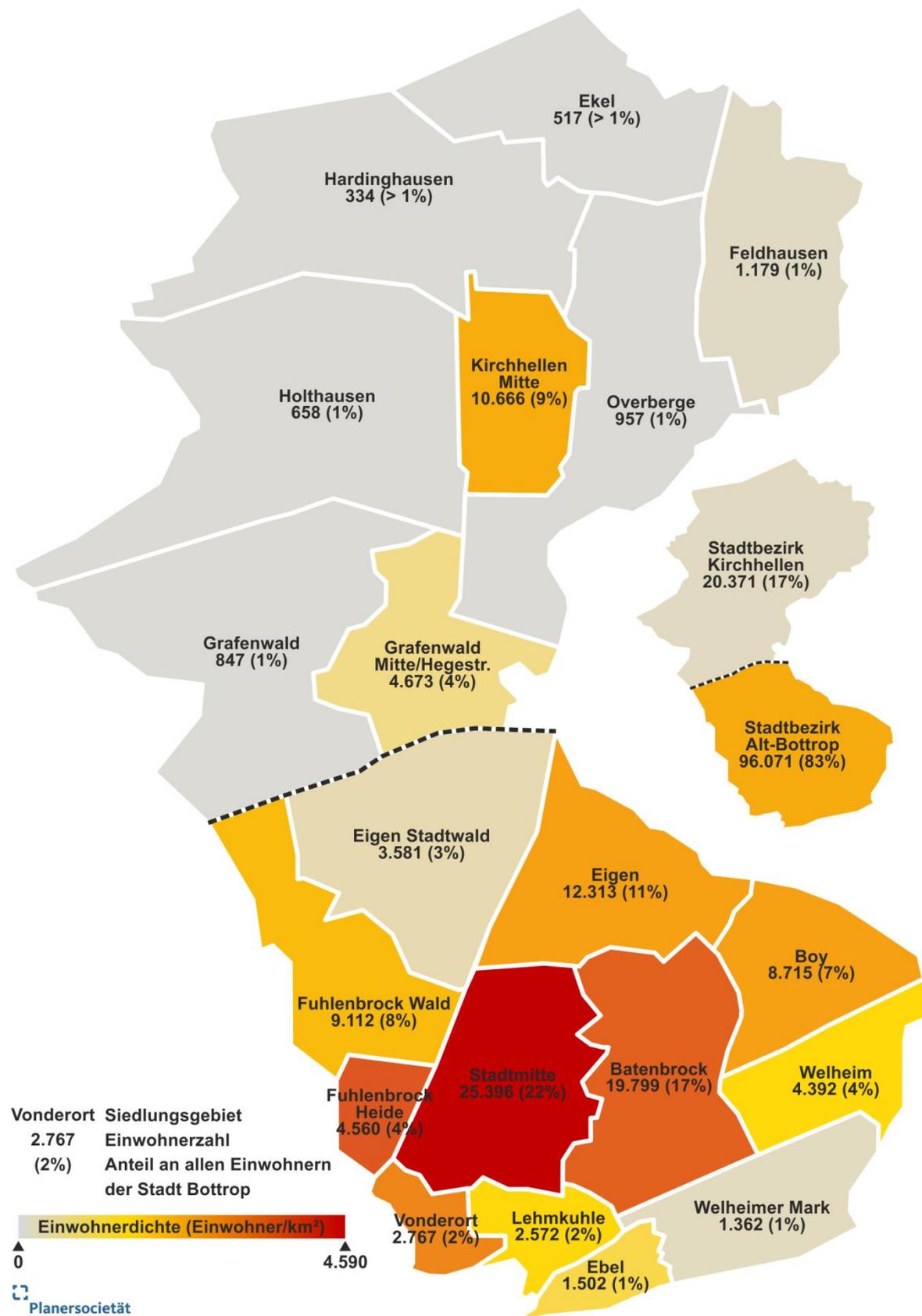
4.1 Raum- und Siedlungsstruktur

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

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

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

Abb. 2: Bevölkerungskennwerte



Quelle: Stadt Bottrop (2015)

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

Abb. 3: Siedlungsbeispiel Stadtteil Welheimer Mark



Quelle: Stadt Bottrop (2015)

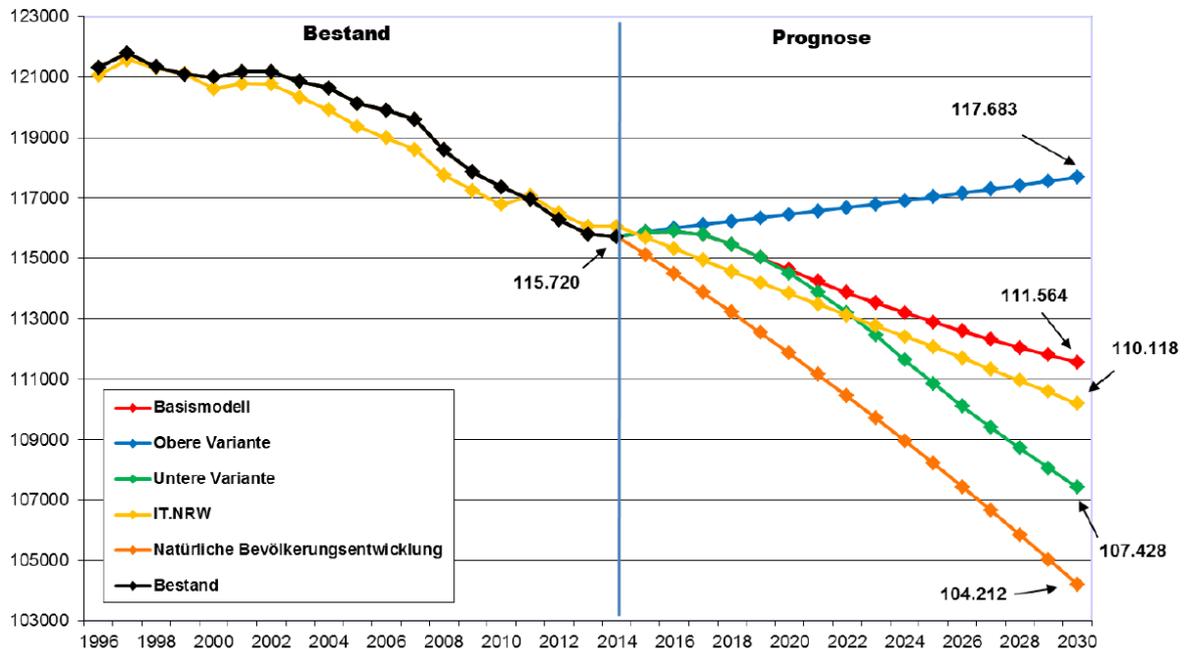
4.2 Bevölkerungsentwicklung

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

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

von bis zu 10.000 Einwohnern im Jahr 2030 aus.

Abb. 4: Bevölkerungsentwicklung 1996 bis 2030



Quelle: Stadt Bottrop (2014)

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

Tab. 10: Änderung der Bevölkerungszahl

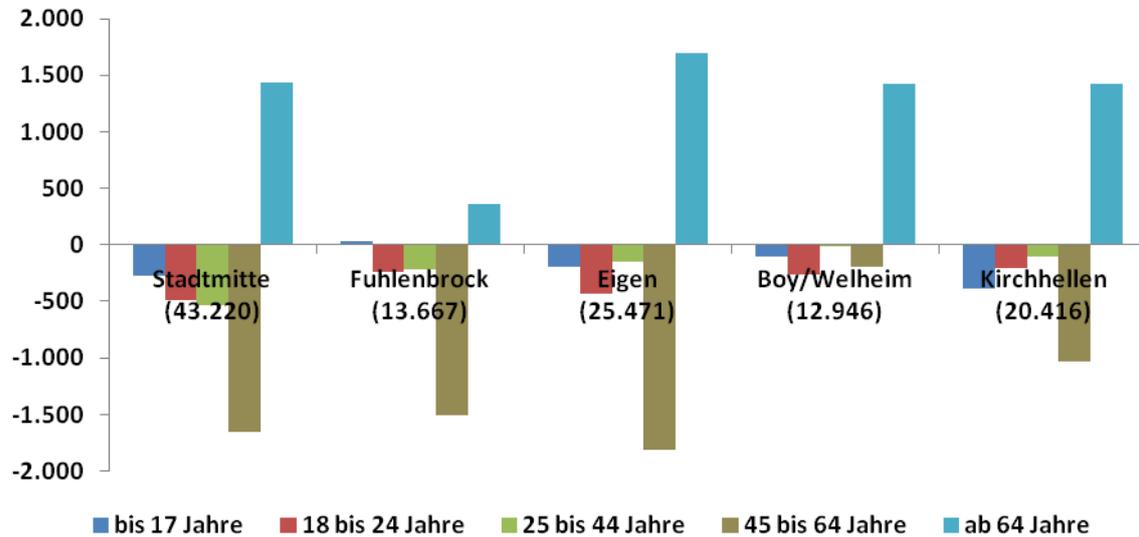
Planungsbezirk	2014	Untere Variante		Basismodell		Obere Variante	
Stadtmitte	43.220	40.135	-7%	41.694	-4%	43.998	+2%
Fuhlenbrock	13.667	11.683	-15%	12.097	-11%	12.712	-7%
Eigen	25.471	23.681	-7%	24.584	-3%	25.919	+2%
Boy/Welheim	12.946	12.580	-3%	13.088	+1%	13.836	+7%
Kirchhellen	20.416	19.349	-5%	20.101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

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

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

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

Tab. 11: Änderung der demografischen Struktur



Quelle: Stadt Bottrop (2016)

4.3 Berufspendler

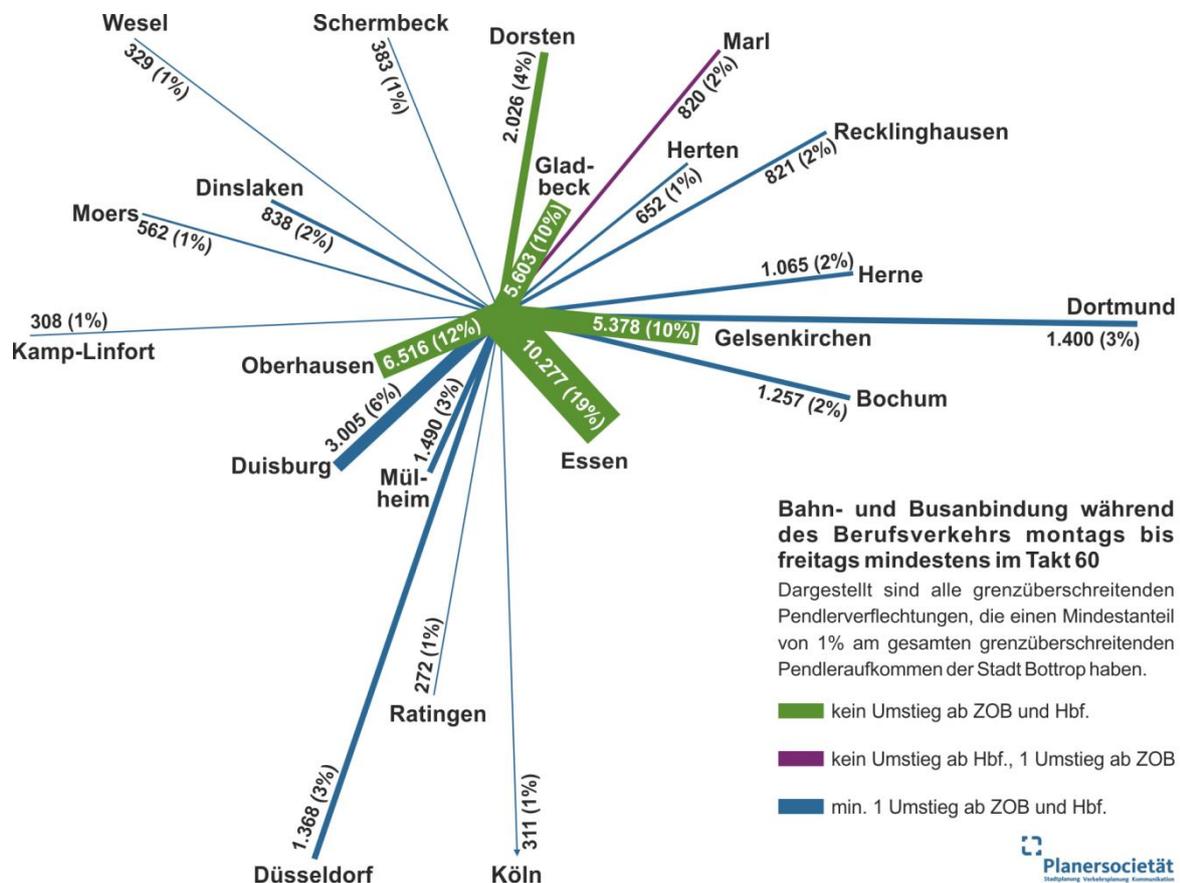
Innerhalb der Stadt Bottrop pendeln knapp 23.500 Menschen, was 31 % des gesamten Pendleraufkommens entspricht. Bei den grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen pendeln mehr Menschen aus (30.700, 40%) als ein (22.700, 30%). Das stärkste Pendleraufkommen besteht mit den benachbarten Kommunen, von denen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

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

Zu allen weiteren relevanten Kommunen für den Pendlerverkehr der Stadt Bottrop ist ab dem Bottrop ZOB und dem Hbf. überwiegend ein Umstieg erforderlich (inkl. Herne und Dortmund).

Wichtige Umsteigepunkte für diese Relationen sind die Hauptbahnhöfe der Städte Essen, Oberhausen und Gelsenkirchen.

Abb. 5: Pendlerverflechtungen Stadt Bottrop



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

4.4 Schulstandorte und Ausbildungspendler

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

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

Tab. 12: Änderungen bei weiterführenden Schulen

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

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

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

Tab. 13: Berufskollegs und Hochschulen

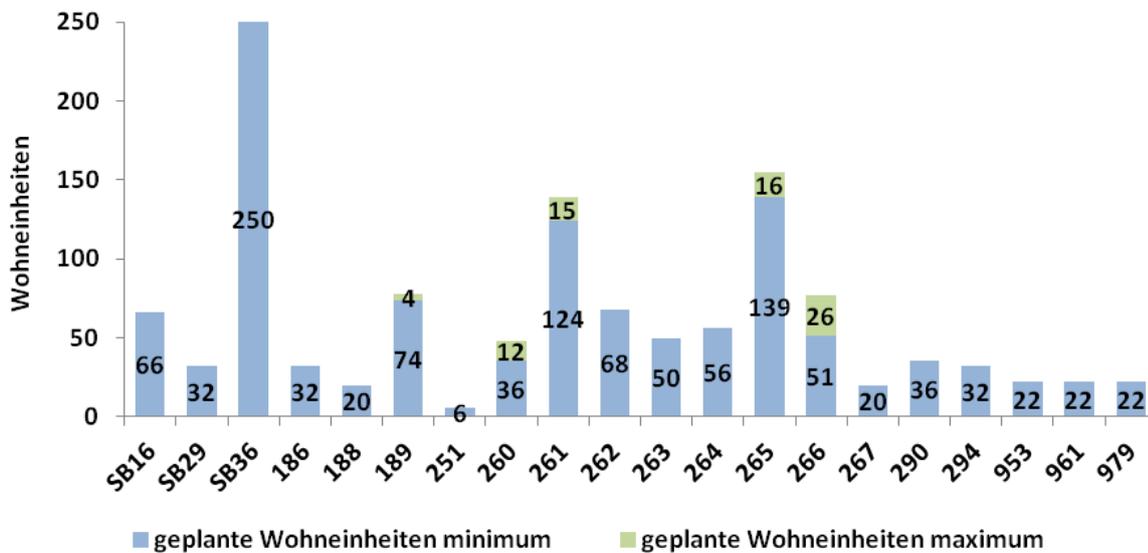
Standort	Haltestelle
Hochschule Ruhr West/Campus Bottrop	Berufsschulen, Brauhaus
Berufskolleg Bottrop	Berufsschulen, Brauhaus

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

4.5 Neubaugebiete

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

Abb. 6: Zuordnung kurzfristiger Bauvorhaben zum aktuellen Busnetz



Wohneinheiten, welche von mehreren Buslinien erschlossen werden, wurden jeder Buslinie einzeln zugeordnet. Die Buslinie 953 und 961 ermöglichen eine Erschließung vom Oberhausener Stadtgebiet.

Quelle: Darstellung nach Stadt Bottrop (2016)

4.6 Versorgungseinrichtungen

Die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen ist eine zentrale Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs. Besonders für ältere Generationen kann der Busverkehr als Teil von Nahmobilität (z. B. zum nächsten Supermarkt) interpretiert werden. Die Stadt Bottrop ist als Mittelzentrum definiert und grenzt überwiegend an weitere Mittelzentren. Ausnahmen sind die nordwestlich angrenzenden Grundzentren Hünxe und Schermbeck (beide Kreis Wesel) sowie im Süden das Oberzentrum Stadt Essen.

Die Stadt Bottrop ist in mehrere Versorgungsbereiche gegliedert. Hauptzentrum ist die Bottroper Innenstadt. Ergänzend bestehen vier Nebenzentren und vier Nahversorgungsstandorte. Auch hier ist ein Unterschied zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtgebiet erkennbar. Nur das Nebenzentrum Kirchhellen liegt im nördlichen Teil der Stadt Bottrop.

Tab. 14: Versorgungsbereiche und Ergänzungsstandorte

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

Standort	Haltestelle
Nahversorgungszentrum	
Bahnhof	Hauptbahnhof
Osterfelder Straße	Heidenheck
Batenbrock Nord	Siemensstraße
Stadtwald	Stadtwald, Herzogstraße

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

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

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

Tab. 15: Stadt Bottrop - Krankenhäuser

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

¹ abends und sonntags ein Umstieg

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

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

4.7 Freizeitziele

Im Freizeitverkehr bestehen mehrere Standorte mit einem hohen teilweise saisonalen Besucherankommen. Schwerpunkt ist hier abweichend von den meisten anderen Zielen für den öffentlichen

Bahn- und Busverkehr das Wochenende, was v.a. die Schwachverkehrszeit abends und an Sonntagen tagsüber betrifft. Bzgl. der Besucherzahlen können die nachfolgenden Orte als größere touristische Einzelattraktionen der Stadt Bottrop gewertet werden, was v.a. für die regionale Anbindung relevant ist.

Tab. 16: Freizeitziele in der Stadt Bottrop

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

¹ kein regelmäßiges Busangebot ² abends und sonntags ein Umstieg [†] nur TaxiBus-Anbindung

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

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

4.8 Gewerbe- und Industriegebiete

Die größten Industrie- und Gewerbegebiete liegen an der Stadtgrenze zur Stadt Essen. Daten zu den Beschäftigten und deren Mobilitätsverhalten liegen nicht vor. Bis auf den Standort Rheinba-
benstraße, von dem das gesamte östliche Gebiet entlang der Industriestraße nicht durch Buslinien

erschlossen wird, haben alle weiteren Großstandorte eine Buserschließung. Im Bereich der Industriestraße bestand in der Vergangenheit ein Busangebot, welche aber auf Grund der geringen Nachfrage wiedereingestellt wurde.

Tab. 17: Große Gewerbe- und Industriestandorte in der Stadt Bottrop

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

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

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

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

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

Abb. 7: wesentliche ÖPNV-Ziele



Quelle: Darstellung basierend auf Stadt Bottrop (2012)

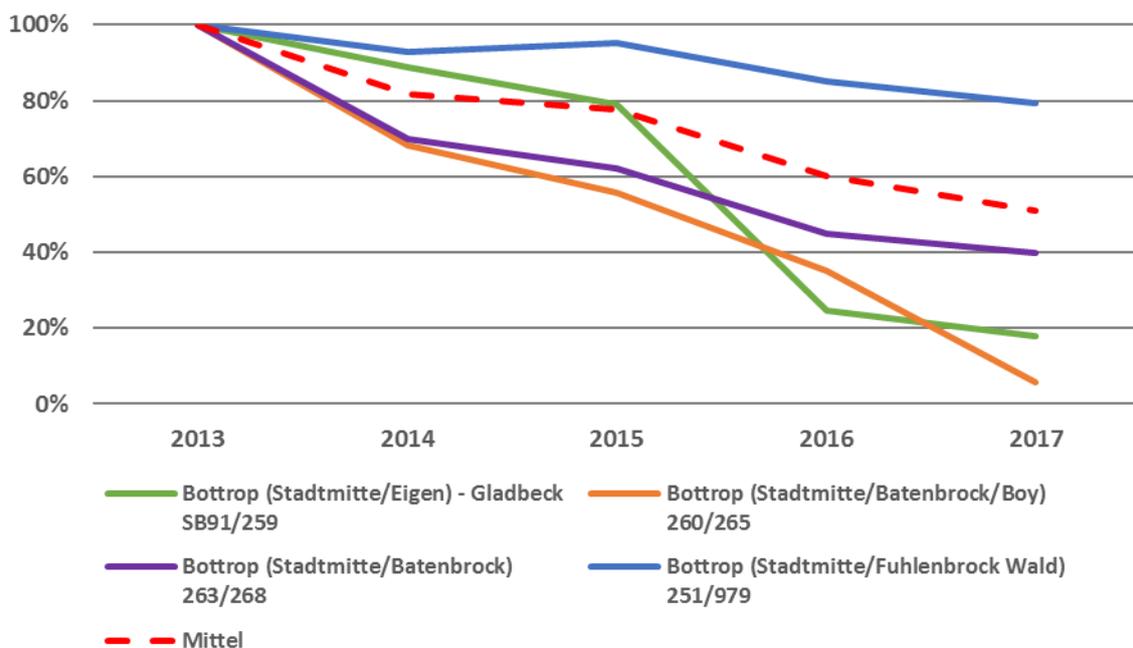
4.9 Kostenentwicklung

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

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

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

Abb. 8: Zuschussbedarf für 10-Minutentakt-Achsen

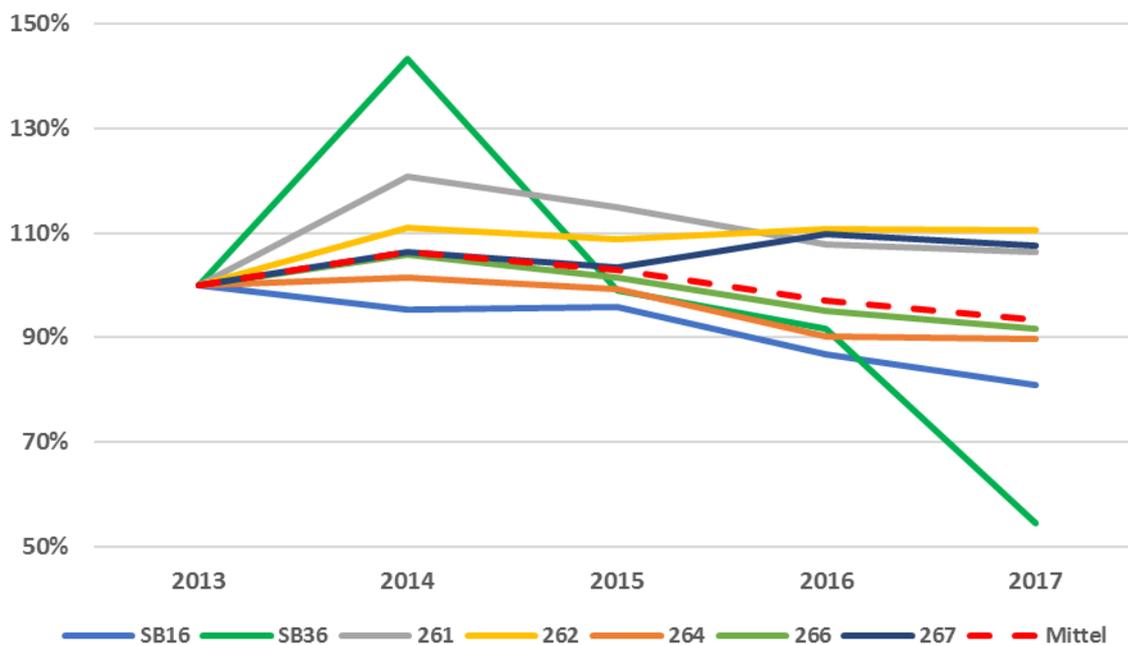


Quelle: Vestische Straßenbahnen GmbH (2017)

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

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

Abb. 9: Zuschussbedarf für Buslinien im Takt 20 oder Takt 30



Quelle: Vestische Straßenbahnen GmbH (2017)

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

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

5 Mobilitätsverhalten

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

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

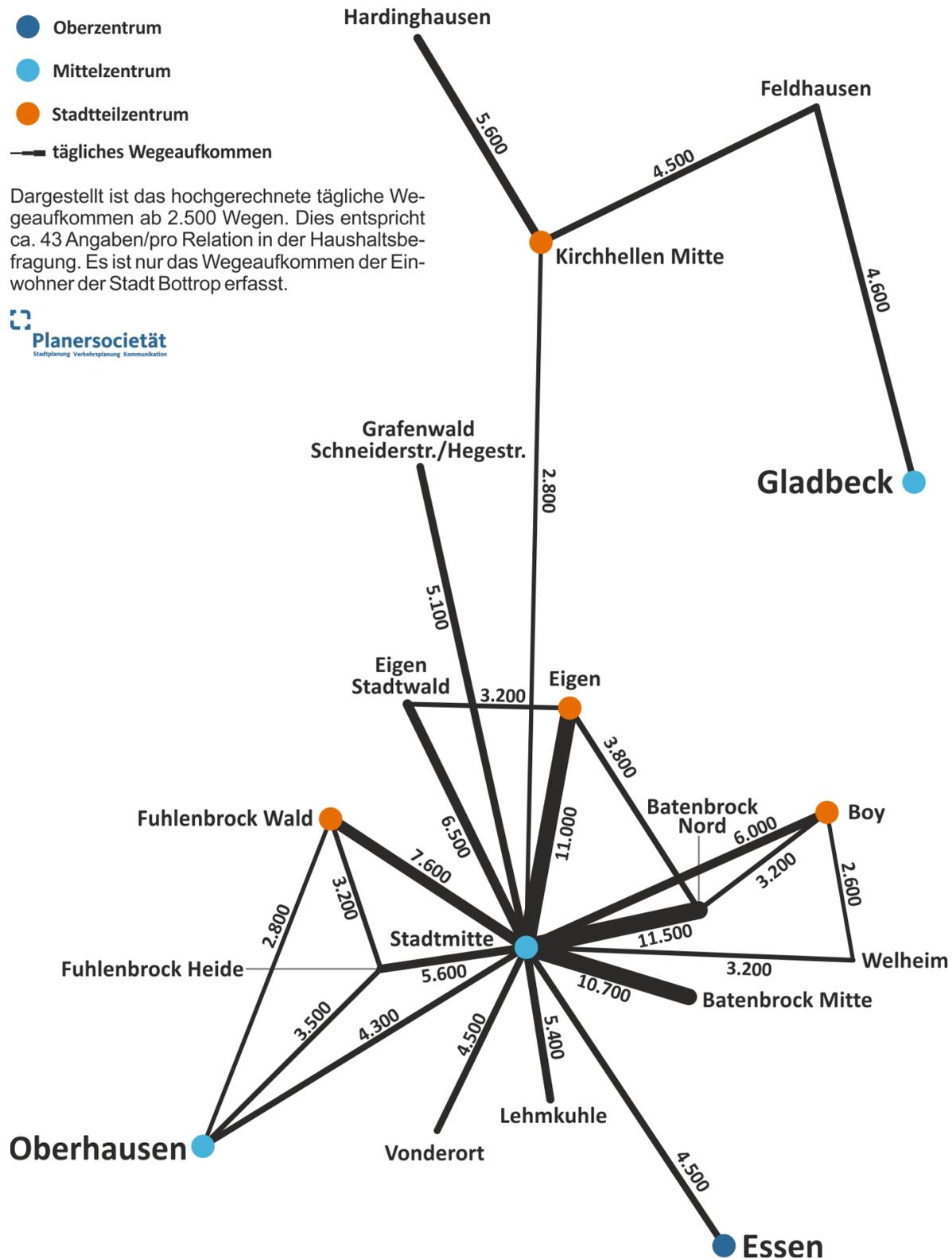
Neben dem Weg ins Stadtzentrum Bottrop besteht auch auf mehreren tangentialen Verbindungen ein größeres tägliches Wegeaufkommen. Schwerpunkt sind hier die vier Stadtteilzentren der Stadt Bottrop: Boy, Eigen und Fuhlenbrock im südlichen Stadtbezirk Alt-Bottrop sowie Kirchhellen Mitte im nördlichen Stadtbezirk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

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

Abb. 10: Tägliches Wegeaufkommen auf Stadtteilebene

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Stadtteilzentrum
- tägliches Wegeaufkommen

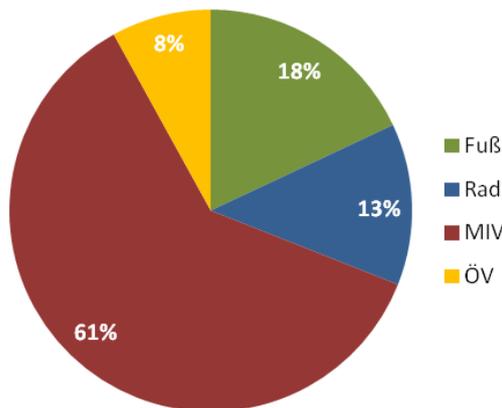
Dargestellt ist das hochgerechnete tägliche Wegeaufkommen ab 2.500 Wegen. Dies entspricht ca. 43 Angaben/pro Relation in der Haushaltsbefragung. Es ist nur das Wegeaufkommen der Einwohner der Stadt Bottrop erfasst.



Quelle: Darstellung basierend auf Stadt Bottrop (2013)

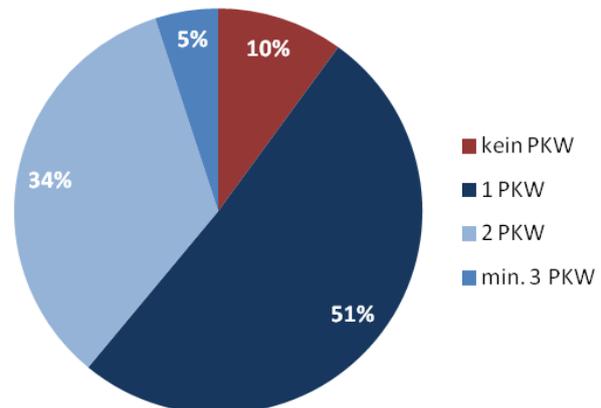
Das Mobilitätsverhalten in der Stadt Bottrop ist stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Dieser hat einen Modal-Split-Anteil von 61 %. So besitzen 51 % der Haushalte ein Auto und immerhin 34 % besitzen zwei Autos. Demgegenüber haben Bahn und Bus mit 8 % nach Fuß- und Radverkehr den geringsten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

Abb. 11: Modal-Split Stadt Bottrop



Quelle: Stadt Bottrop (2013)

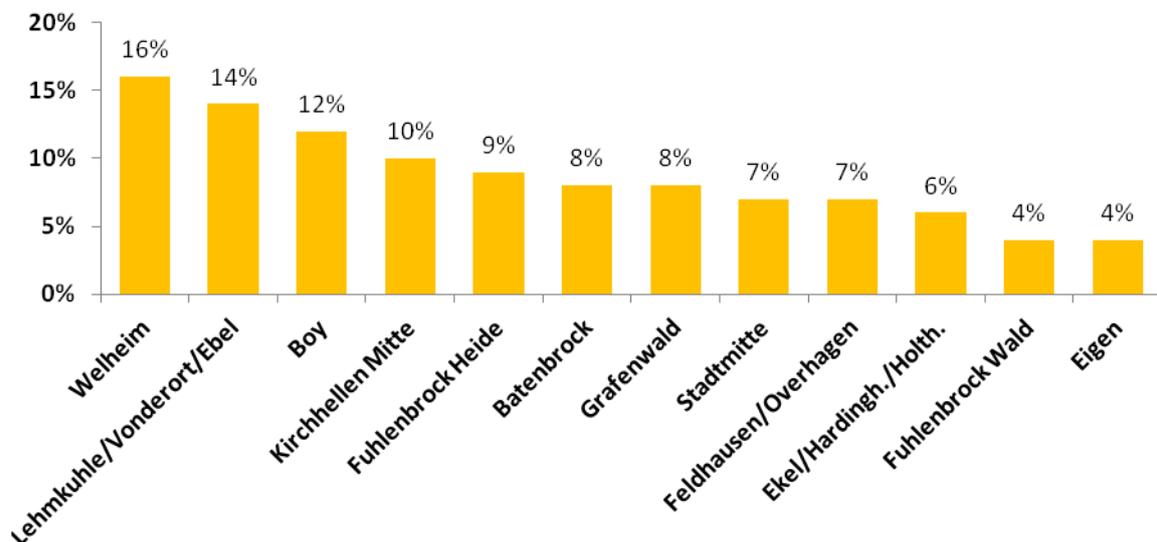
Abb. 12: PKW-Verfügbarkeit je Haushalt



Quelle: Stadt Bottrop (2013)

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

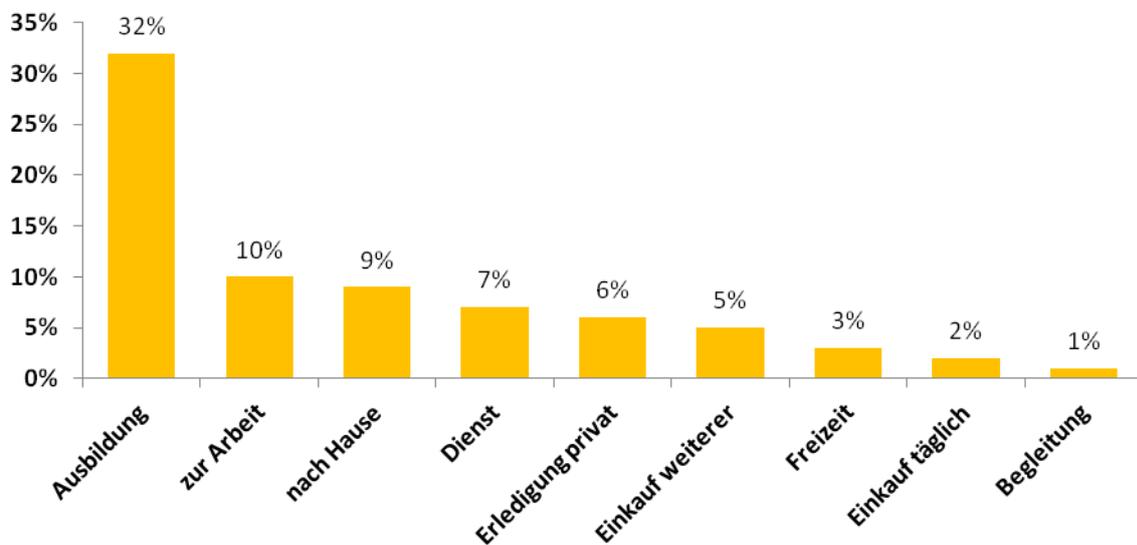
Abb. 13: Modal-Split-Anteil Bahn/Bus nach Siedlungsbereichen



Quelle: Stadt Bottrop (2013)

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

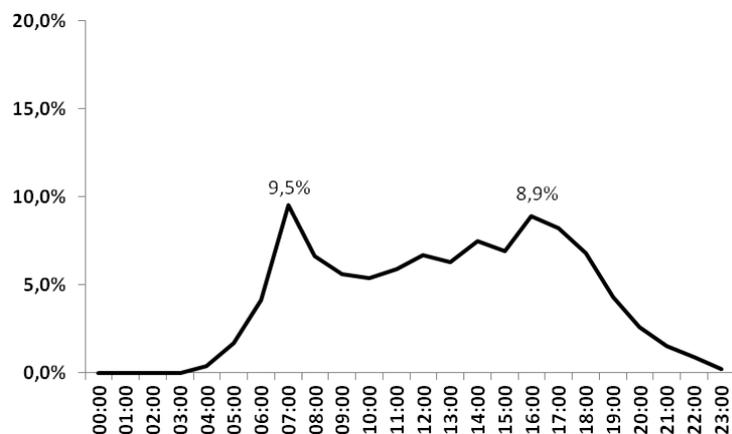
Abb. 14: Modal-Split-Anteil Bahn/Bus nach Nutzungszwecken



Quelle: Stadt Bottrop (2013)

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

Abb. 15: Fahrtantrittspegel über alle Verkehrsmittel



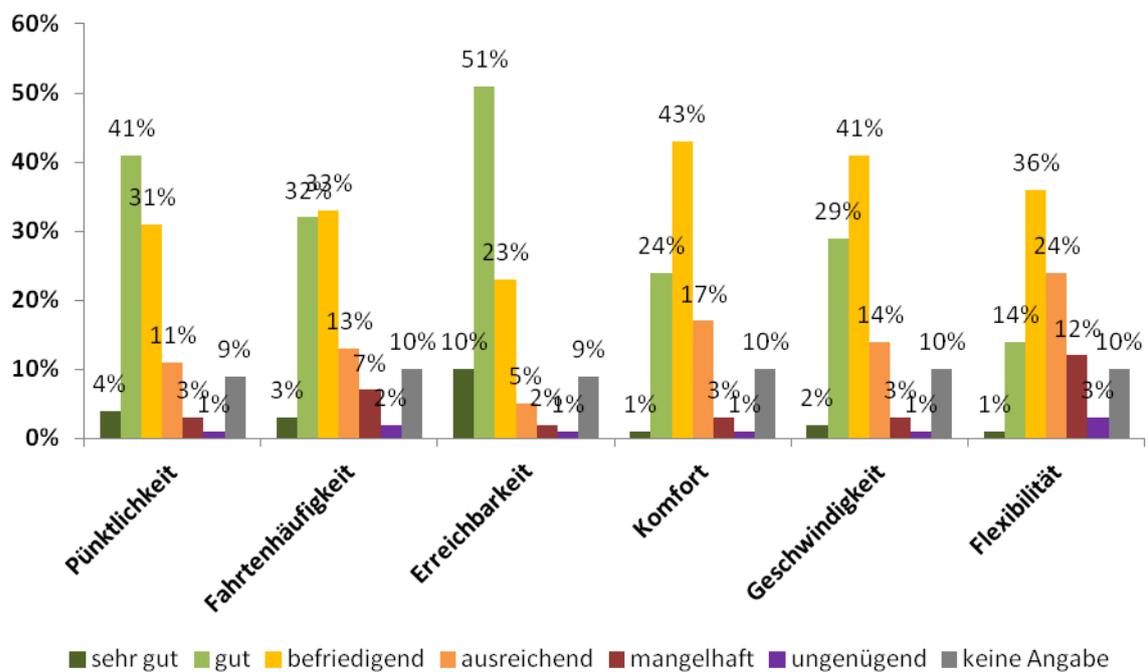
Quelle: Stadt Bottrop (2013)

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

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

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

Abb. 16: Beurteilung des Busverkehrs



Quelle: Stadt Bottrop (2013)

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

6 Bahn und Busangebote

6.1 Organisation

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

Tab. 18: Betreiber im Schienenverkehr

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

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

Tab. 19: Konzessionen im Busverkehr

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

^T Fahrplan umfasst auch TaxiBus-Fahrten

Quelle: Bezirksregierung Münster (2016)

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

Tab. 20: Übersicht der Netzbereiche

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

^T Fahrplan umfasst auch TaxiBus-Fahrten.

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

6.2 Bahn- und Buslinien

Schnellverkehre zwischen Stadtzentren

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

Tab. 21: Angebote im Schnellverkehr – Schienenverkehr

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

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

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

Tab. 22: Angebote im Schnellverkehr – Schnellbus

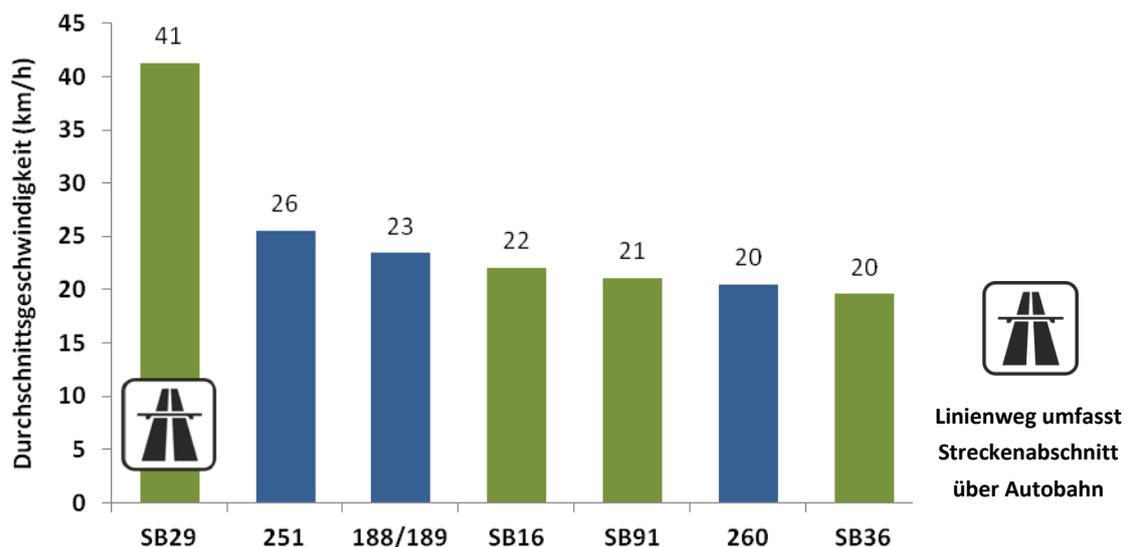
Linie	Strecke	Angebot in der Stadt Bottrop
SB16	Essen – Bottrop (Hbf., ZOB, Grafenwald, Kirchhellen Mitte, Feldhausen¹) – Dorsten	<p>Montag bis Samstag</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Takt 20 zwischen Essen und Bottrop-Kirchhellen Mitte ▪ Takt 60 zwischen Bottrop-Kirchhellen Mitte und –Feldhausen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

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

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

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

Abb. 17: Fahrzeitvergleich



Regional- und Stadtverkehre

Eine feinere Erschließung der Siedlungsbereiche erfolgt durch mehrere lokale Buslinien. Hiervon ermöglichen viele Linien auch regionale Verbindungen in benachbarte Kommunen und direkte

¹ vgl. Vestische Straßenbahn (2016)

Fahrten zu Verknüpfungspunkten außerhalb der Stadt Bottrop. Mehrere Linien verkehren in der Schwachverkehrszeit (v.a. abends) als Bedarfsangebot (vgl. Tab. 19).

Tab. 23: Angebote im weiteren Busnetz

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

^T nur als TaxiBus

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

Tab. 24: Vertaktung von Busangeboten

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

Nachtverkehre

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

Tab. 25: Angebot im Nachtverkehr

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

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

Verknüpfungspunkte

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

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

Tab. 26: ZOB Bottrop: Anzahl von Anschlüssen mit Anschlussgarantie

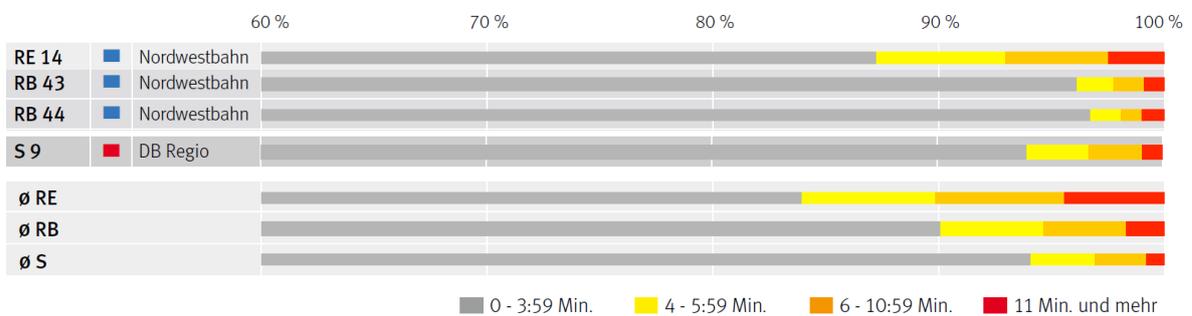
Linie	Anschlussgarantie	Anschlüsse abends		
		Mo.-Fr.	Sa.	So.
SB16 aus Essen	SB91 nach Oberhausen und Gladbeck	4 und 4	2 und 2	-
SB16 aus BOT-Kirchhellen	251 nach Fuhlenbrock	1	-	-
	264 nach Vonderort	1	-	-
	SB91 nach Oberhausen und Gladbeck	4 und 6	7 und 8	7 und 8
SB91 aus Gladbeck	SB16 nach BOT-Kirchhellen Mitte	4	2	-
SB91 aus Oberhausen	SB16 nach BOT-Kirchhellen Mitte	3	2	-
251 aus BOT-Grafenwald	SB16 nach Essen	1	-	-
261 aus BOT-Ebel	SB91 nach Oberhausen und Gladbeck	-	-	1 und 1
263 aus BOT-Welheim	SB16 nach BOT-Kirchhellen Mitte	3	2	-
	SB91 nach Oberhausen und Gladbeck	7 und 8	7 und 8	7 und 8
263 aus Oberhausen	SB16 nach BOT-Kirchhellen Mitte	3	1	-
	SB91 nach Gladbeck	5	4	4
264 aus BOT-Vonderort	SB16 nach BOT-Kirchhellen Mitte	-	-	1
267 aus Eigen	SB16 nach BOT-Kirchhellen Mitte	1	1	-
	SB91 nach Gladbeck	1	1	1

6.3 Qualitätsberichte

6.3.1 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Schienenverkehr

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

Abb. 18: Pünktlichkeitsquote im Schienenverkehr 2015

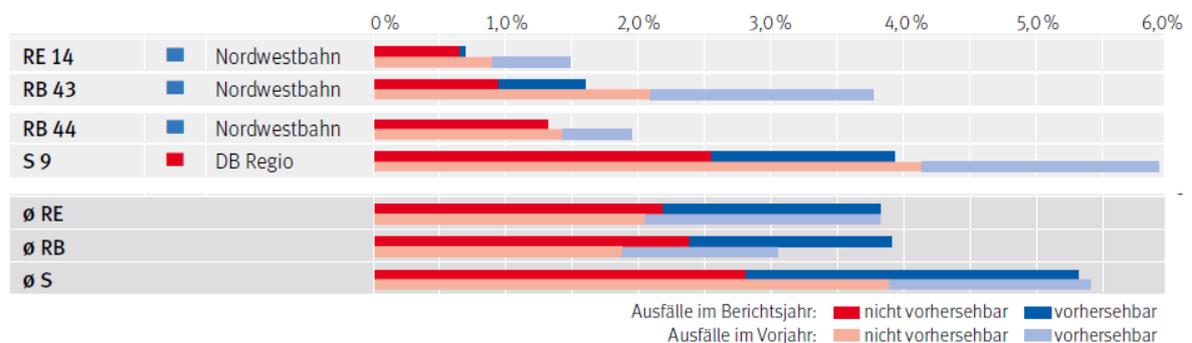


Der Betrieb auf der Linie RB43 erfolgt inzwischen durch die Deutsche Bahn.

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2015)

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

Abb. 19: Ausfallquote im Schienenverkehr 2015



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

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2015)

6.3.2 Qualitätsbericht Vestische Straßenbahnen GmbH

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

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

Tab. 27: Übersicht Leistungsmessung Jahr 2015

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

Quelle: Vestische Straßenbahnen GmbH (2015)

6.4 Fahrgastinformation

6.4.1 Bahnhöfe und Bushaltestellen

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

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

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

Abb. 20: Dynamische Fahrgastinformation am ZOB



Die IST-Abfahrtszeiten inkl. möglicher Verspätungen können bisher aber nur für die Fahrzeuge der Vestischen Straßenbahnen angezeigt werden. Bei Fahrzeugen anderer Verkehrsunternehmen (EVAG, STOAG, Rheinlandbus) können nur die Abfahrtszeiten gemäß Aushangfahrplan angezeigt werden. Die Anzeige der IST-Abfahrtszeiten für diese Verkehrsunternehmen ist grundsätzlich möglich, wenn die Rahmenbedingungen zur Datenübertragung passen.

6.4.2 Fahrzeuge

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

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

Abb. 21: Informationsbildschirm Rheinlandbus



6.4.3 Druckmedien

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

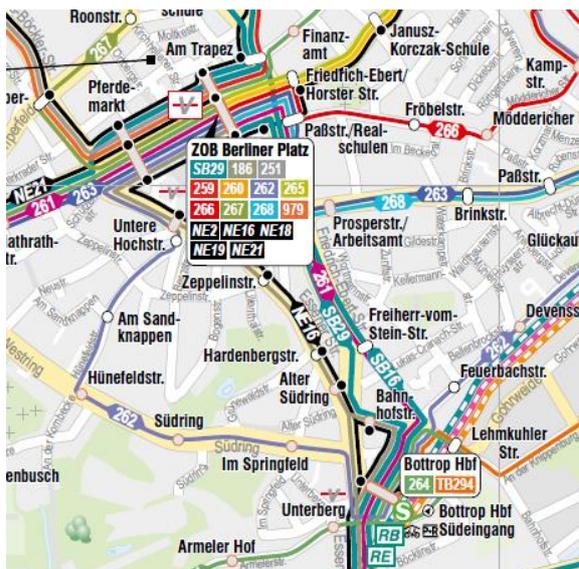
Der Liniennetzplan nutzt eine vereinfachte topografische Hintergrundkarte, in der auch Straßennamen enthalten sind. Er kann daher auch als Orientierungshilfe vor Ort genutzt werden. Allerdings weist der aktuelle Liniennetzplan qualitative Schwächen gegenüber der Version aus dem Jahr 2014 auf.

Tab. 28: Vergleich Liniennetzpläne

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

Abb. 22: Vergleich Liniennetzpläne

Version 2014



Version 2016



6.4.4 Digitale Information

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

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

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

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

Abb. 23: App Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

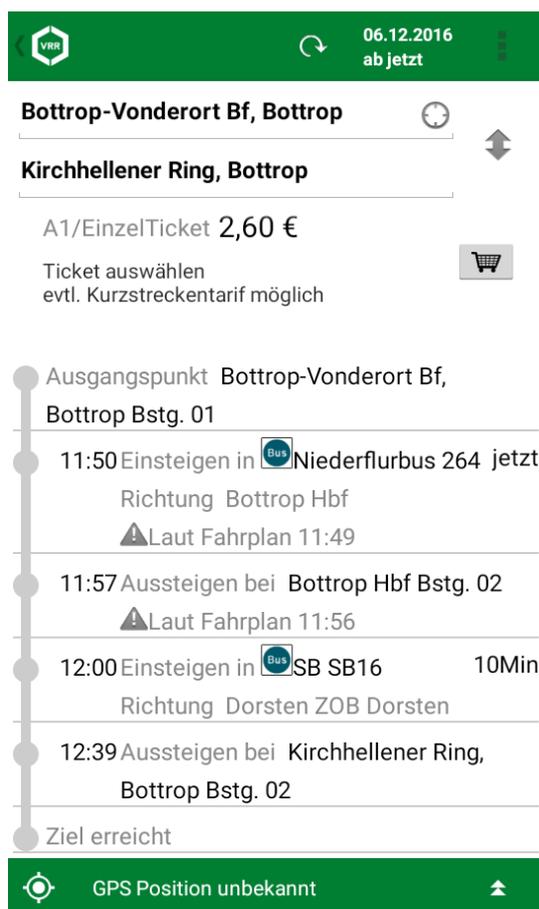
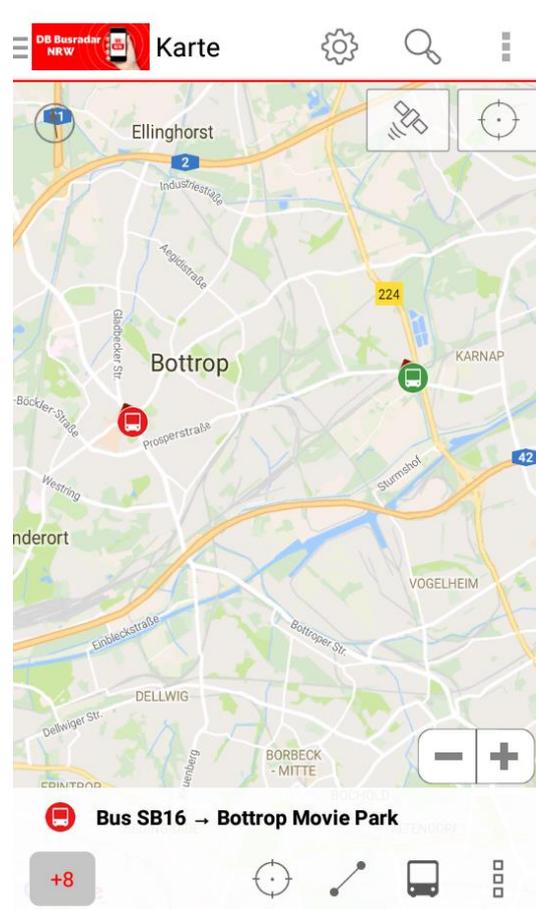


Abb. 24: Busradar von DB Rheinlandbus



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

6.5 Tarif und Vertrieb

6.5.1 Tarifsysteem

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

Tab. 29: VRR-Preisstufen für relevante Strecken

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

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016)

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

Es besteht ein umfangreiches Fahrkartensortiment für gelegentliche und regelmäßige Nutzer. Für Fahrgäste, die das ÖPNV-Angebot in Einzelfällen nutzen, stehen Einzelscheine sowie vergünstigte Mehrfahrentickets zur Verfügung. Für regelmäßige ÖPNV-Nutzer werden personengebundene und übertragbare Zeitfahrkarten angeboten. Diese unterscheiden sich zusätzlich nach Altersgruppen. Die Zeitfahrkarten sind auf eine Preisstufe festgelegt. Diese kann mit Zusatztickets pro Fahrt erweitert werden, um z. B. mit einer Monatsfahrkarte für die Stadt Bottrop (Preisstufe A) in die Stadt Essen zu fahren. Diese Zusatztickets können auch genutzt werden, um ein Fahrrad mitzunehmen, sofern dies nicht schon Bestandteil einer Zeitfahrkarte ist. Nach 19:00 Uhr sowie generell an Wochenenden und Feiertagen gelten die Angebot Ticket 2000 und Ticket 200 9 Uhr im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr unabhängig von der Preisstufe. Zudem kann zu diesen Zeiten eine weitere Person kostenlos mitgenommen werden.

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

Tab. 30: Übersicht der VRR-Fahrscheine

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

¹ nur über das Internet bzw. als Handyticket erhältlich

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016)

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

6.5.2 Vertriebskanäle

Die Vestische Straßenbahnen GmbH betreibt am ZOB ein Kundenzentrum. Ergänzend bestehen elf Vertriebsstellen. Diese Kooperationen erfolgen mit dem lokalen Einzelhandel (v.a. Kiosks). Die Standorte befinden sich in zentralen Siedlungs- und Versorgungsbereichen in den Stadtteilen Boy, Welheim, Eigen (Markt), Stadtmitte, Grafenwald, Welheim, Lehmkuhle, Fuhlenbrock (Wald und Heide) sowie Batenbrock. Ein Reisezentrum eines Eisenbahnunternehmens besteht nicht in der Stadt Bottrop. Allerdings betreibt die Deutsche Bahn drei eigene Vertriebsstellen, von denen sich zwei im Stadtteil Stadtmitte und eine in Kirchhellen Mitte befinden. Ergänzend bestehen an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten Fahrkartenautomaten der jeweiligen Eisenbahnunternehmen.

Neben der Beratung vor Ort bestehen auch digitale Vertriebsmöglichkeiten. Dies erfolgt u.a. durch den Online-Shop der Vestischen Straßenbahnen GmbH und des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr. Dieser ist gekoppelt mit der Fahrplanauskunft im Internet sowie der VRR-APP (vgl. Tab. 18). Über den Online-Shop bestehen zudem exklusive Tarifangebote wie das 7-Tage-Ticket und das 10er-Ticket. Ebenso können Handy-Tickets genutzt werden.

Seit Juli 2017 betreibt die Vestische Straßenbahnen auch ein Abo-Kundenprotal. Dieses ist über einen Link in den Internetauftritt der Vestischen Straßenbahnen integriert.

6.5.3 Intermodale Angebote

Für die inter- und multimodalen Angebote (vgl. Kapitel 6.6.4) bestehen voneinander unabhängige Tarifsysteme. Die Nutzung der Radstationen am Hauptbahnhof und ZOB ist ebenfalls kostenpflichtig (Tag: 0,70 Euro, Woche: 7 Euro, Jahr 70 Euro). Die Möglichkeit durchgehende intermodale Verbindungen über einen Fahrpreis zu bezahlen ist nicht möglich. Allerdings bestehen Kooperationen, mit denen auch Bottroper Standorte genutzt werden können. Inhaber von Zeitfahrkarten der Verkehrsunternehmen Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen, Dortmunder Stadtwerke, Duisburger Verkehrsgesellschaft, Mülheimer Verkehrsgesellschaft und Essener Verkehrs-AG können das metropolradruhr zu günstigeren Konditionen nutzen. Ebenfalls vergünstigte Konditionen bestehen für Studierende der Ruhr-Universität Bochum, Hochschule Bochum, Gesundheitscampus Bochum, Universität Duisburg-Essen, Folkwang Universität der Künste und der Hochschule Ruhr-West. Eine weitere Kooperation besteht mit der Mülheimer Wohnungsbaugenossenschaft.

6.5.4 Garantien

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

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

6.6 Fahrzeuge und Infrastruktur

6.6.1 Bahnhöfe und Haltestellen

Schienenverkehr

In der Stadt Bottrop bestehen vier Stationen des Schienenverkehrs. Dies sind der Hauptbahnhof sowie die Haltepunkte Boy, Feldhausen und Vonderort. Der Haltepunkt Bottrop-Boy ist als einziger noch nicht barrierefrei ausgebaut. Der Umbau ist für das Jahr 2017 vorgesehen.

In der Stadt Bottrop bestehen 243 Bushaltestellen. Bei 86 % aller Haltestellen ist die Stadt Bottrop der Baulastträger, bei 14 % straßenNRW. Zwei Haltestellen sind in privater Verantwortung: Zeche Franz Haniel und MoviePark.

Neben Bushaltestellen mit je einer Abfahrtsposition je Richtung, haben einzelne Haltestellen auch mehrere Abfahrtspositionen (z. B. ZOB, Boyer Markt). Insgesamt bestehen in der Stadt Bottrop 501 Abfahrtspositionen. Bisher konnten 114 Bushaltestellen (46 %) mit den zugehörigen Abfahrtspositionen barrierefrei mit Hochbord und Leitstreifen umgebaut werden. Bei 16 Standorten (7 %) konnten noch nicht alle Abfahrtspositionen barrierefrei umgebaut werden. 115 Bushaltestellen (47 %) sind nicht barrierefrei.

Tab. 31: TOP 5-Nachfrage bei nicht bzw. unvollständig barrierefreier Bushaltestellen

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

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

Im Jahr 2017 wurde bereits beim Verkehrsverbund ein Antrag zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau gestellt. Dieser umfasst 14 Bushaltestellen, von den elf komplett barrierefrei ausgebaut werden. Hierzu gehören auch die nachfragestarken Haltestellen Fuhlenbrock Markt und Lindhorststraße.

Zusätzlich zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau wird auch der Komfort an vier Anfahrtspositionen durch den Bau von Wartehallen verbessert. Dies betrifft die Haltestellen Friedrich-Ebert-Straße/Horster Straße in beide Fahrtrichtungen sowie die Haltestellen Janusz-Korczak-Gesamtschule und Speckenbruch jeweils in Fahrtrichtung ZOB.

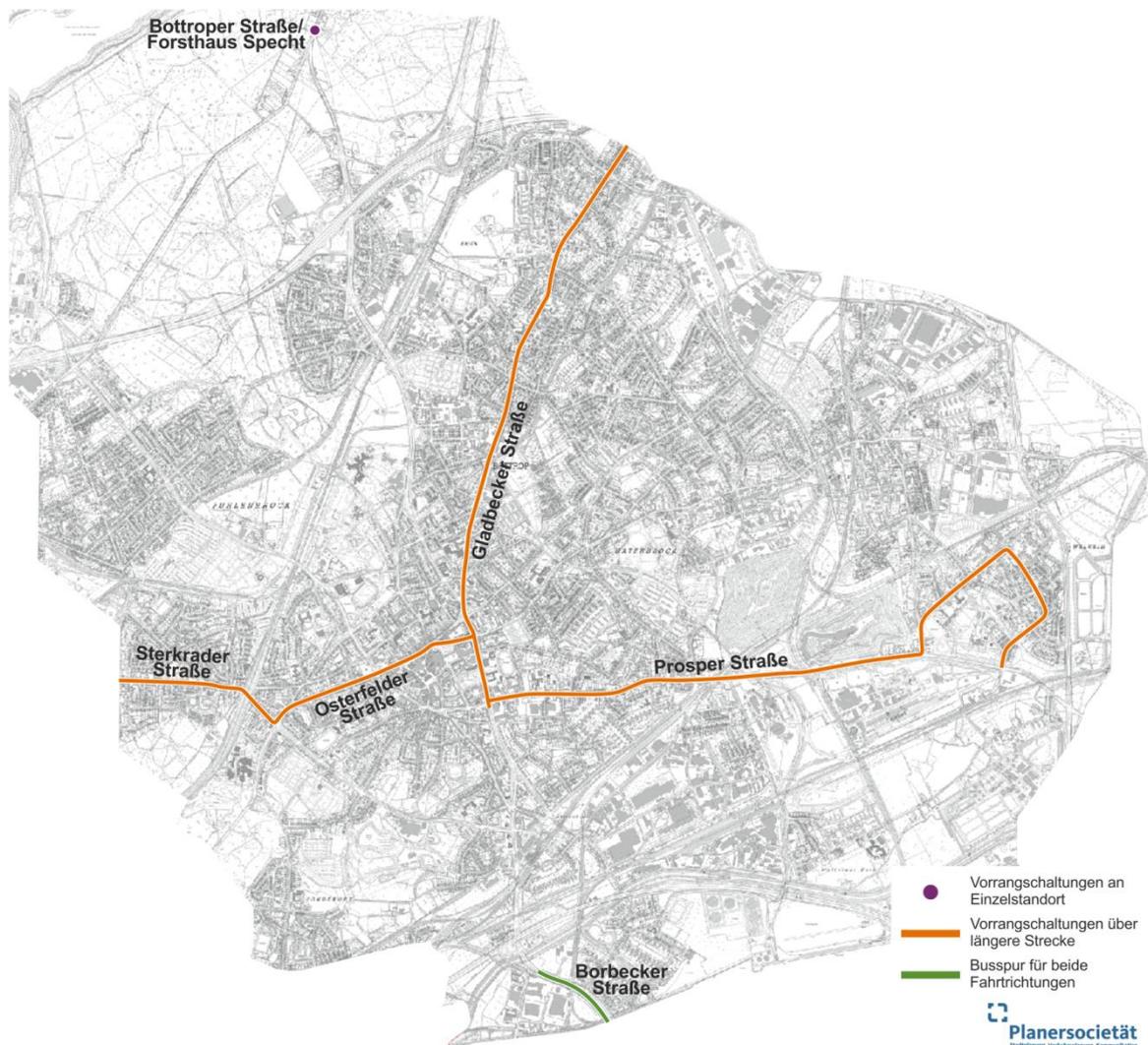
Abb. 25: Beispiele für Bushaltestellen



6.6.2 Busbeschleunigung

Die Busbeschleunigung umfasst Infrastrukturmaßnahmen, welche die Fahrzeiten verkürzen und/oder einen stabileren Fahrplan auch zur Hauptverkehrszeit ermöglichen. Hierzu besteht in der Stadt Bottrop eine Busspur für beide Fahrtrichtungen auf der Borbecker Straße sowie mehrere Vorrangschaltungen. Diese befinden sich v.a. entlang der Gladbecker Straße (elf Standorte), Prosper Straße (sieben Standorte) und vom ZOB in Richtung Oberhausen über die Osterfelder und Sterkrader Straße (neun Standorte). Keine bzw. keine durchgehende Beschleunigung besteht auf den regionalen Achsen nach Bottrop-Kirchhellen Mitte und Dorsten (v.a. entlang Kirchhellener Straße) und ins Stadtzentrum Essen (entlang südliche Friedrich-Ebert-Straße) und in den Stadtteil Gelsenkirchen-Horst (entlang Horster Straße).

Abb. 26: Busbeschleunigung Stadt Bottrop



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

6.6.3 Fahrzeuge

Eisenbahnverkehr

Nicht alle Streckenabschnitte für den Personenverkehr sind im Stadtgebiet elektrifiziert. Elektrotriebwagen können daher nur auf der Linie S9 eingesetzt werden (DB-Baureihe 422). Auf den weiteren Bahnlinien werden Dieseltriebzüge eingesetzt. Dies sind auf der Linie RE14 das Modell Talent, auf der Linie RB43 das Modell LINT 27 und auf der Linie RB44 das Modell LINT 41.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr befürwortet den Einsatz umweltschonender Antriebstechnologien im Schienenpersonennahverkehr unter der Voraussetzung eines wirtschaftlichen Betriebs. Der Einsatz von wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenzügen wird auf der Linie RE14 als Pilotprojekt untersucht. Bei nachgewiesener Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit können geeignete Linien im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (nach Ablauf des bestehenden Verkehrsvertrags) auf den Betrieb mit

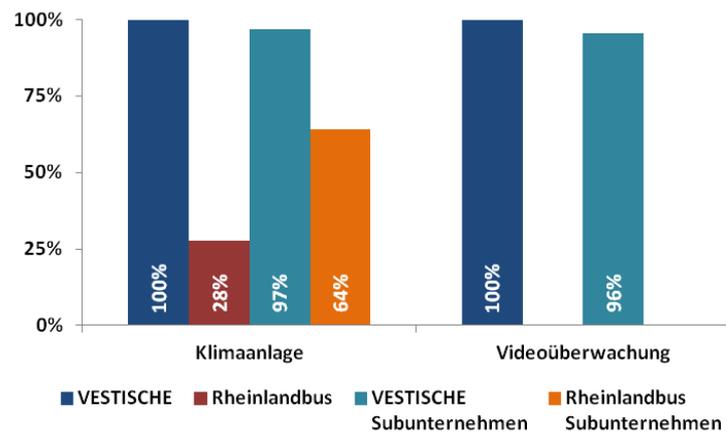
wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenzügen umgestellt werden (vgl. Nahverkehrsplan Rhein-Ruhr (2017), Kapitel 2.1.5.2.16 *Exkurs: Züge mit Brennstoffzellenantrieb*).

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

Busverkehr

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

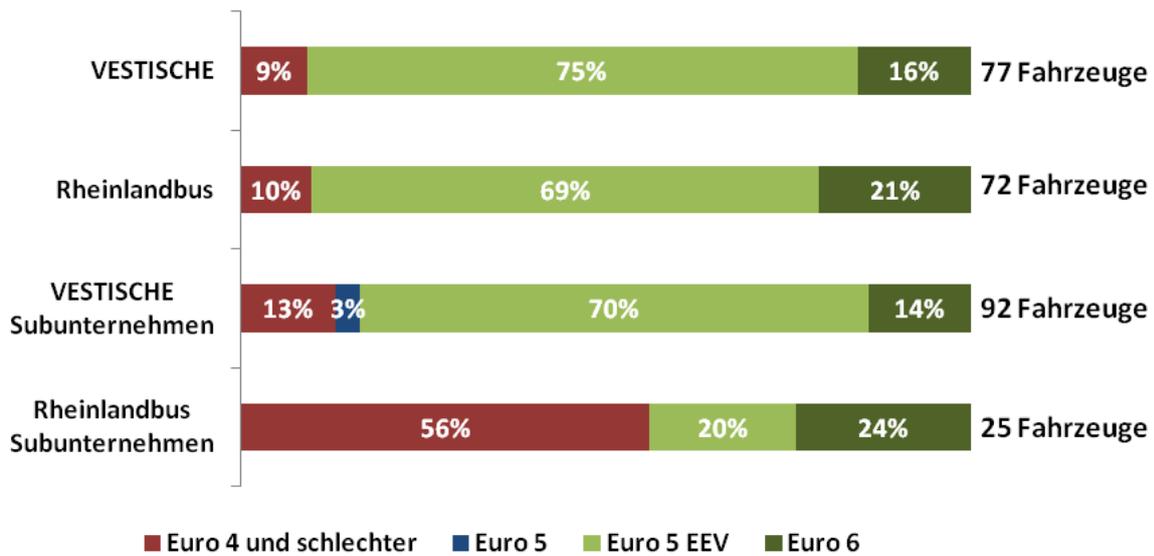
Abb. 27: Fahrzeugausstattung



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

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

Abb. 28: Abgasnormen der relevanten Fahrzeuge



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

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

6.6.4 Inter- und Multimodalität

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

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

Abb. 29: Bus/Fahrradverknüpfung Haltestelle Schneiderstraße



fene Radabstellanlagen, Fahrradboxen und am Hauptbahnhof sowie ZOB je eine Radstation. Die

Fahrradboxen und Radstationen sind kostenpflichtig. Hier können auch Pedelecs aufgeladen werden. In den Radstationen werden zusätzliche kostenpflichtige Dienstleistungen wie kleine Reparaturen angeboten. Ergänzend besteht die Möglichkeit Fahrräder zu leihen.

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

Tab. 32: Verknüpfung zum Auto und Fahrrad

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

¹ keine Angaben zur Anzahl vorhanden ² umfasst auch Fahrradboxen

Quelle: Stadt Bottrop (2016)

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

Tab. 33: metropolradruhr-Stationen und ÖPNV-Verknüpfung

Standort	Haltestelle	ÖPNV-Anbindung Region (ohne Umstieg in Stadtzentren)
Berliner Platz	ZOB	Dorsten, Essen, Gelsenkirchen, Gladbeck, Oberhausen
Ernst-Wilczok-Platz	-	-
Hauptbahnhof	Hauptbahnhof	Dorsten, Essen, Gelsenkirchen, Gladbeck, Oberhausen
HRW/Lützwowstraße	-	-

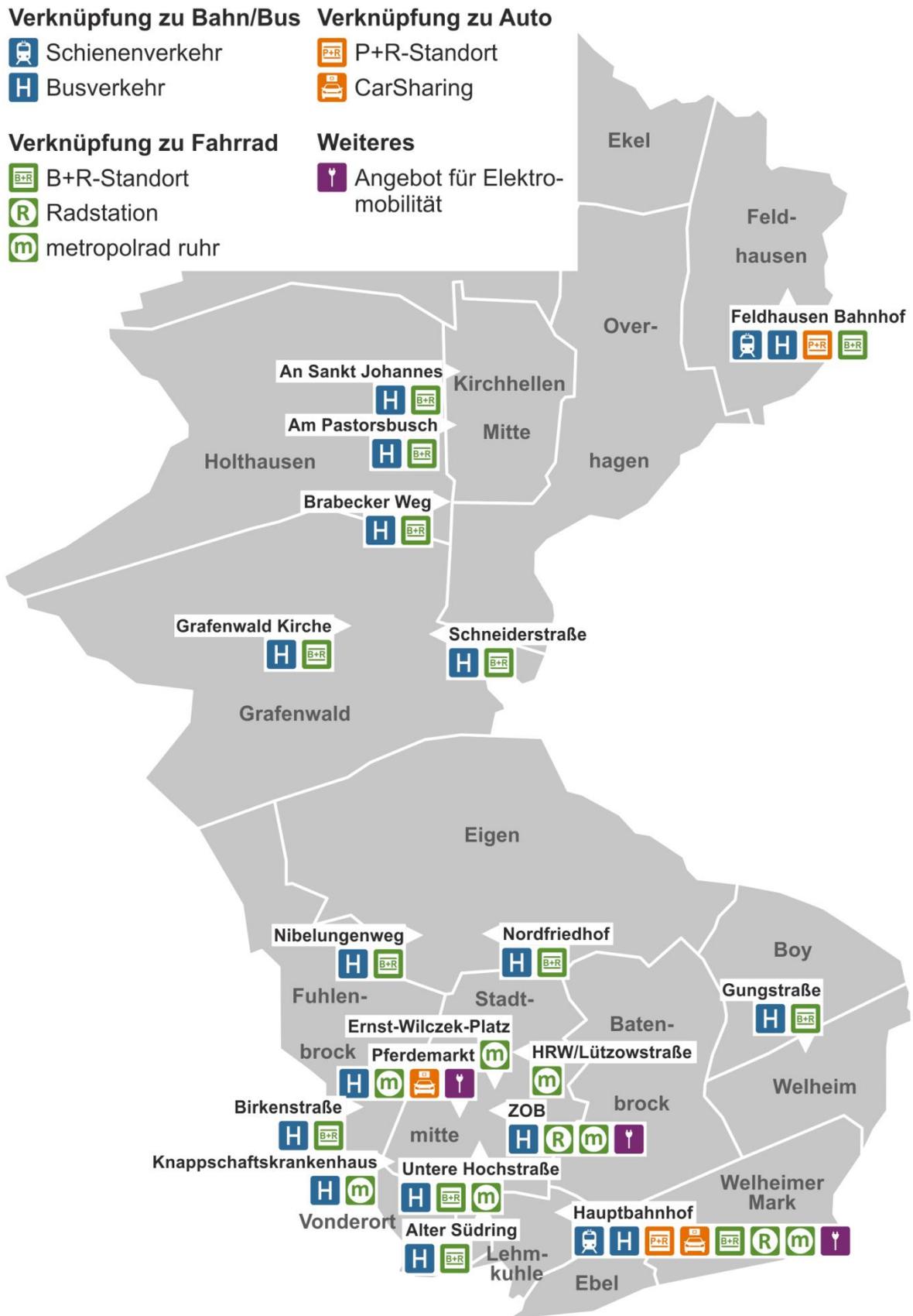
Standort	Haltestelle	ÖPNV-Anbindung Region (ohne Umstieg in Stadtzentren)
Knappschaftskrankenhaus	Knappschaftskrankenhaus	Gladbeck, Oberhausen
Pferdemarkt	Pferdemarkt	Gladbeck, Oberhausen
Untere Hochstraße	Untere Hochstraße	-

Quelle: metropolradruhr (2016)

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

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

Abb. 30: Schnittstellen zwischen Bahn/Bus und dem weiteren Umweltverbund



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

7 Potenzialanalyse

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

7.1 Potenziale auf Stadtteilebene

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

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

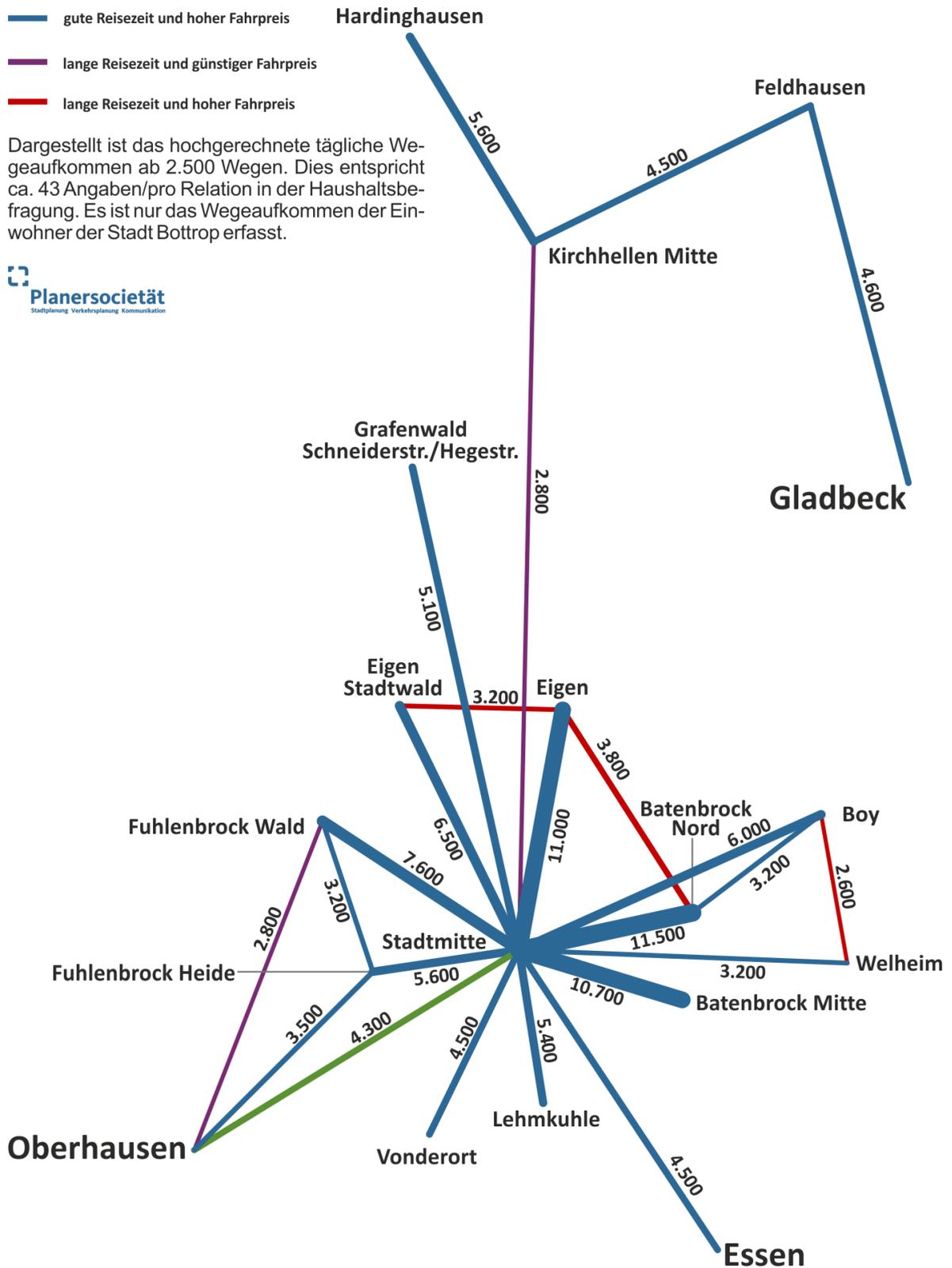
Sowohl bezogen auf die Fahrzeit als auch den Preis gegenüber dem motorisierten Individualverkehr sind die tangentialen Verbindungen im Stadtbezirk Alt-Bottrop weniger attraktiv. Ursache für die längeren Fahrzeiten ist meist der Erschließungscharakter der Buslinien. Der vergleichsweise unattraktive Fahrpreis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

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

Abb. 31: Preis/Zeit-Analyse auf Stadtteilebene

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

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



7.2 Potenziale auf regionalen Verbindungen zwischen Stadtzentren

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

Tab. 34: Regionale Verflechtungen ab 2.500 Wegen

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

■ gute Reisezeit und günstiger Fahrpreis

■ gute Reisezeit und hoher Fahrpreis

■ lange Reisezeit und günstiger Fahrpreis

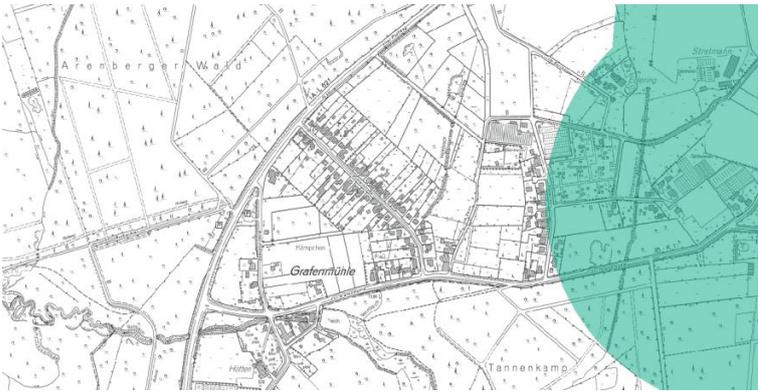
■ lange Reisezeit und hoher Fahrpreis

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

7.3 Erschließungsqualität

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

Tab. 35: Potenziale bei den Erschließungsdefiziten

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

8 Verkehrsprognose

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

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

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

Mit diesen Grundlagen bestätigt sich auch für die Stadt Bottrop der deutschlandweite Trend, dass das Wegeaufkommen im Berufsverkehr (Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstfahren) zurückgeht; in Bottrop bis zum Jahr 2030 um ca. 17.300 Wege/Tag. Der Anteil der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird aber konstant bleiben mit minimalen Zunahmen von + 0,2%-Punkte bei Ausbildung bis + 0,7%-Punkte bei Arbeit. Abweichend von der deutschlandweiten Prognose von mehr Wegen im Privatverkehr (Erledigung, Einkauf, Freizeit) wird sich in der Stadt Bottrop das Wegeaufkommen um knapp 8.100 Wege/Tag verringern, was v.a. auf die langfristigen Bevölkerungsprognosen für die meisten Ruhrgebietsstädte zurückzuführen ist. Aber auch hier ist von einem annähernd gleichbleibenden Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs beim täglichen Wegeaufkommen auszuge-

hen. Zwar nimmt das Wegeaufkommen im Privat- und Berufsverkehr ab, die Bedeutung des Privatverkehrs wird aber weiter steigen, da dieser auch den Freizeitverkehr umfasst. Dieser ist v.a. für die zunehmende Anzahl älterer Generationen durch den demographischen Wandel relevant.

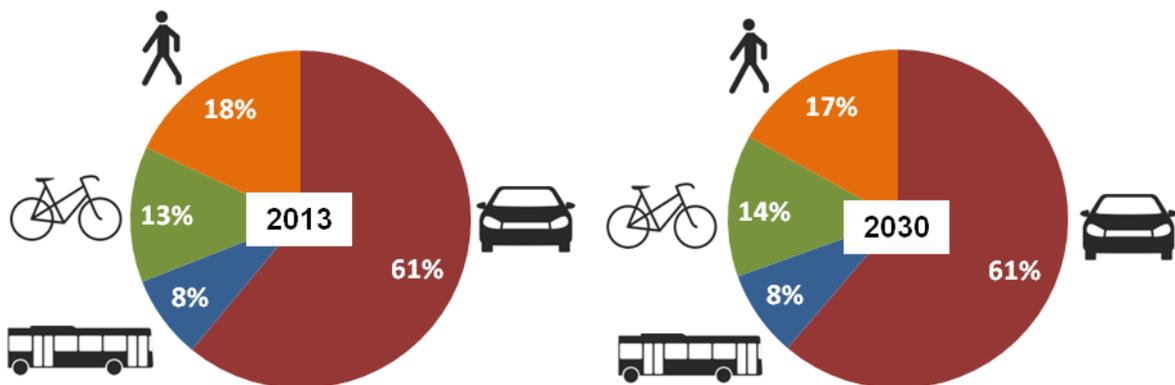
Tab. 36: Prognose zu Verkehrsaufkommen 2030

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

¹ umfasst Freizeitverkehr, Begleitwege und private Erledigungen (z.B. Arztbesuch)

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

Abb. 32: Modal Split-Veränderung Stadt Bottrop



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

9 Öffentlichkeitsbeteiligung

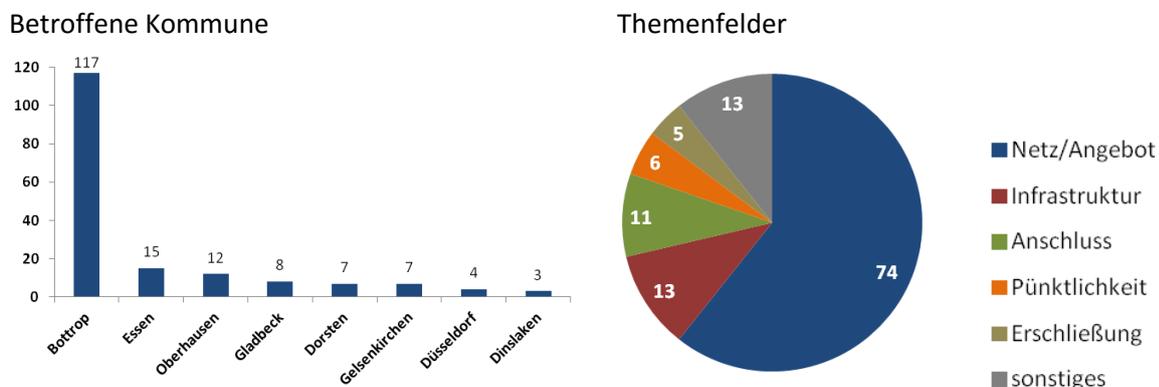
Für den neuen Nahverkehrsplan wurde während der Bestandserfassung eine parallele Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Hierzu hatten die Bahn- und Busnutzer die Möglichkeit über das Internet Anregungen zum zukünftigen Bahn- und Busangebot auf dem Stadtgebiet abzugeben. Ergänzend wurde im November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

9.1 Anregungen über die Internetbeteiligung

Parallel zur Erstellung der Bestandsanalyse wurde über die projektbegleitende Internetseite für drei Wochen ein Beteiligungsverfahren durchgeführt. Neben der Nutzung des Internets bestand auch die Möglichkeit Anregungen per Post oder Fax abzugeben. Insgesamt wurden 122 Anregungen eingereicht.

Als Beteiligungsmöglichkeit zum Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop entfielen 68% der Anregungen auf die Stadt Bottrop. Im kleineren Umfang sind auch die Nachbarkommunen betroffen, was v.a. regionale Anbindungen mit der Linie SB16 von/nach Essen betrifft. Schwerpunkt waren Themen zum Netz und Angebot, welche Themen wie Direktverbindungen, Takte und Fahrzeiten umfasst. Unter den weiteren Themenfeldern wurden v.a. Anregungen zu Anschlüssen und Infrastruktur (v.a. Haltestellen) gemacht.

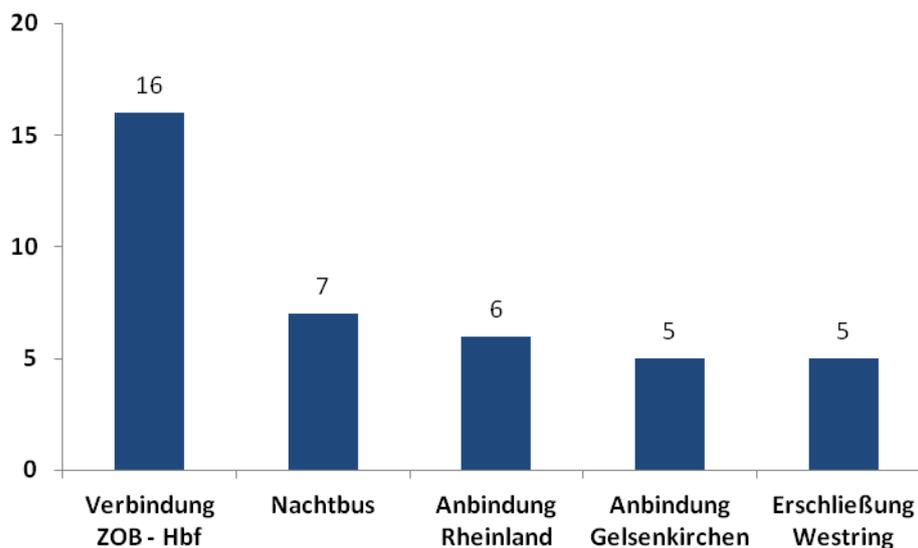
Tab. 37: Umfang der Internetbeteiligung



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

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

Tab. 38: Zusammenfassung der konkreten Anregungen ab 5 Nennungen



9.2 Anregungen über das Kundenforum

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

9.3 Integration in das ÖPNV-Entwicklungskonzept

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

10 Grundlagen der Nahverkehrsplanung

10.1 Angebotsplanung

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

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

Abb. 33: Allgemeiner Planungsansatz für das Busnetz

regionale Anbindung

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

lokale Erschließung

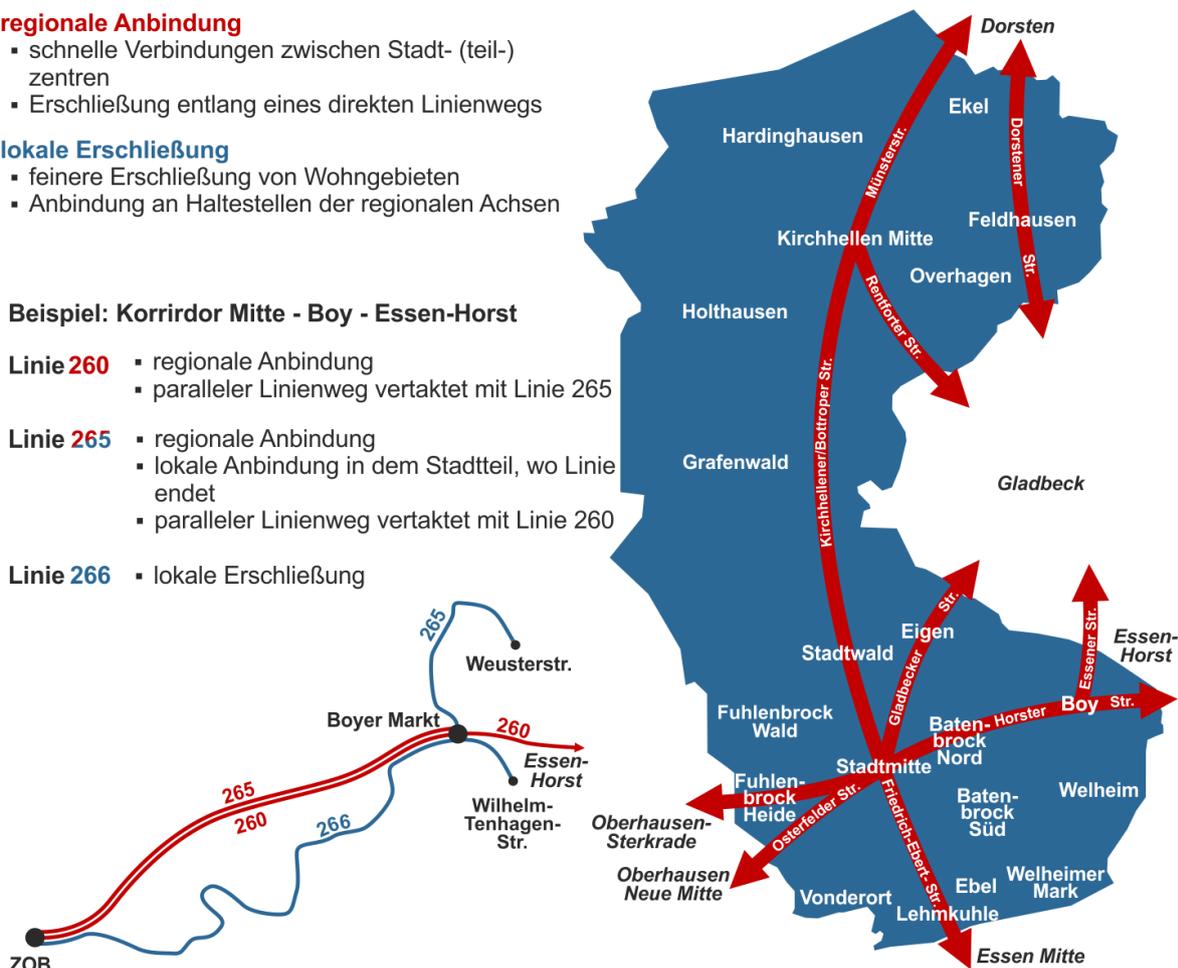
- feinere Erschließung von Wohngebieten
- Anbindung an Haltestellen der regionalen Achsen

Beispiel: Korridor Mitte - Boy - Essen-Horst

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

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

- Linie 266**
- lokale Erschließung



10.2 Qualitätsstandards

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

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

10.2.1 Qualitätsvereinbarung

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

10.2.2 Erschließungswirkung von Haltestellen

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

Tab. 39: Haltestelleneinzugsbereiche

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

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

10.2.3 Betriebszeiten

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

Tab. 40: Betriebszeiten

Verkehrszeit		Zeitraum
Montag bis Freitag		
Schwachverkehrszeit	SVZmf	04:30 bis 06:00
Tagesverkehrszeit	TVZmf	06:00 bis 20:00
Schwachverkehrszeit	SVZmf	20:00 bis 24:00
Samstag		
Schwachverkehrszeit	SVZsa	06:00 bis 09:00
Tagesverkehrszeit	TVZmf	09:00 bis 18:00
Schwachverkehrszeit	SVZsa	18:00 bis 24:00
Sonn-/Feiertag		
Schwachverkehrszeit	SVZso	07:00 bis 24:00

Ausbildungsverkehr

- zusätzliche Fahrten morgens und mittags/nachmittags nach Bedarf

Nachtverkehr

- von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und Wochentag auf Feiertag
- Takt 60 nach Bedarf

10.2.4 Bedienungshäufigkeit

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

Tab. 41: Bedienungshäufigkeiten – Anbindung Innenstadt Bottrop

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

[↑] in diese Kategorie hochgestuft: kompakter Siedlungsbereich

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

10.2.5 Umstieg

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

Tab. 42: Umstiege für Verbindungen innerhalb der Stadt Bottrop

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

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

10.2.6 Anschlüsse

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

Tab. 43: Richtwerte für Wartezeiten bei Umstieg

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

10.2.7 Reisezeit

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

Tab. 44: Reisezeiten

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

10.2.8 Pünktlichkeit

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

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

10.2.9 Beschleunigung

Die Zuverlässigkeit des Bahn- und Busangebots ist stark von dessen Zuverlässigkeit abhängig. Die Sicherstellung der Pünktlichkeit (vgl. Kapitel 10.2.8) ist dabei eng verbunden mit dem Handlungsfeld Beschleunigung. Der Verringerung von Verspätungen v.a. durch Staus muss daher ein wichtiger Bestandteil der Weiterentwicklung im Bottroper Busangebot sein. Hierzu wurden bereits in der Vergangenheit wichtige regionale Verbindungen auch für die Grenze der Stadt Bottrop hinaus beschleunigt (vgl. Kapitel 6.6.2). Grundsätzlich soll aber auch in den kommenden Jahren die Beschleunigung der Buslinien in der Stadt Bottrop und in Abstimmung mit den weiteren betroffenen Kommunen weiter ausgebaut werden. Hierbei sind neben den meist einmaligen Ausgaben für Maßnahmen in der Infrastruktur die regelmäßigen Einsparungen zu berücksichtigen, wenn durch Beschleunigungsmaßnahmen Fahrzeugumläufe eingespart bzw. keine neuen Umläufe erforderlich werden. Das Thema Busbeschleunigung ist daher sowohl aus Sicht der Fahrgäste als auch der Verkehrsunternehmen interessant.

Die Beschleunigung von Buslinien ist gleichzeitig ein Querschnittsthema zu anderen Handlungsfeldern, sodass sich hier Synergien ergeben können. Dies betrifft besonders den Umbau von Haltestellen von Busbuchten zu Buskapps und die seitens des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr geplante Einführung eines neuen Abrechnungssystems, welches das Fahrpersonal entlasten und den Einstieg beschleunigen kann.

10.2.10 Platzangebot

Während die Bedienungshäufigkeiten das Mindestangebot im Busverkehr nach Relationen festlegen (vgl. Kapitel 10.2.4), ist das Platzangebot ein Qualitätsmerkmal, um den Bedarf von Angebotsausweitungen abschätzen zu können. Grundlage ist die Nachfrage über die festgelegten Bedienungszeiträume der Tages- und Schwachverkehrszeit (vgl. Kapitel 10.2.3). Hierzu werden auch die Standards des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen angesetzt. Wenn der Besetzungsgrad während der Tagesverkehrszeit über 65% als Mittelwert über den Spitzenstunden liegt, ist eine Angebotsverdichtung zu prüfen. In der Schwachverkehrszeit soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.

10.2.11 Haltestellen

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

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

Tab. 45: Haltestellenausstattung für Standardbushaltestellen

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

■ verpflichtende Ausstattung V: Verkehrsunternehmen
 optionale Prüfung B: Stadt Bottrop

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

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

Tab. 46: Haltestellenausstattung für andere Haltestellentypen außer Standardhaltestelle

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

■ verpflichtende Ausstattung

V: Verkehrsunternehmen

optionale Prüfung

B: Stadt Bottrop

10.2.12 Fahrzeuge

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

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

Tab. 47: Fahrzeugausstattung

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

^N gilt bei Fahrzeugneuanschaffungen

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

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

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

10.2.13 Personal

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

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

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

10.2.14 Verkehrsorganisation

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

Tab. 48: Qualitätsstandards zur Verkehrsdurchführung

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

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

10.2.15 Kontaktmanagement

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

Angebot für das Kontaktmanagement

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

10.3 Qualitätsmanagement

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

mit der angestrebten sowie erbrachten Qualität der Verkehrsunternehmen abzugleichen. Die Erhebungen erfolgen mit Verfahren die in der DIN EN 13816 näher beschrieben werden.

Tab. 49: Erhebungsverfahren nach DIN EN 13816

Direct-Performance-Measures	Mysterie-Shopping-Surveys	Customer-Satisfaction-Surveys
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkte Leistungsmessung ▪ Festgelegte Kriterien und Grenzwerte ▪ Objektive Auswertungen und Ergebnisse 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einsatz geschulte Testpersonen ▪ Strikte Vorgaben zum Verfahren, um subjektiven Einfluss der Testpersonen zu gering wie möglich zu halten ▪ Weitestgehend objektive Auswertungen und Ergebnisse 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Befragungen zur Kundenzufriedenheit ▪ Antworten stark abhängig von den eigenen Ansprüchen und Erwartungen der Befragten ▪ Weitergehend subjektive Ergebnisse

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

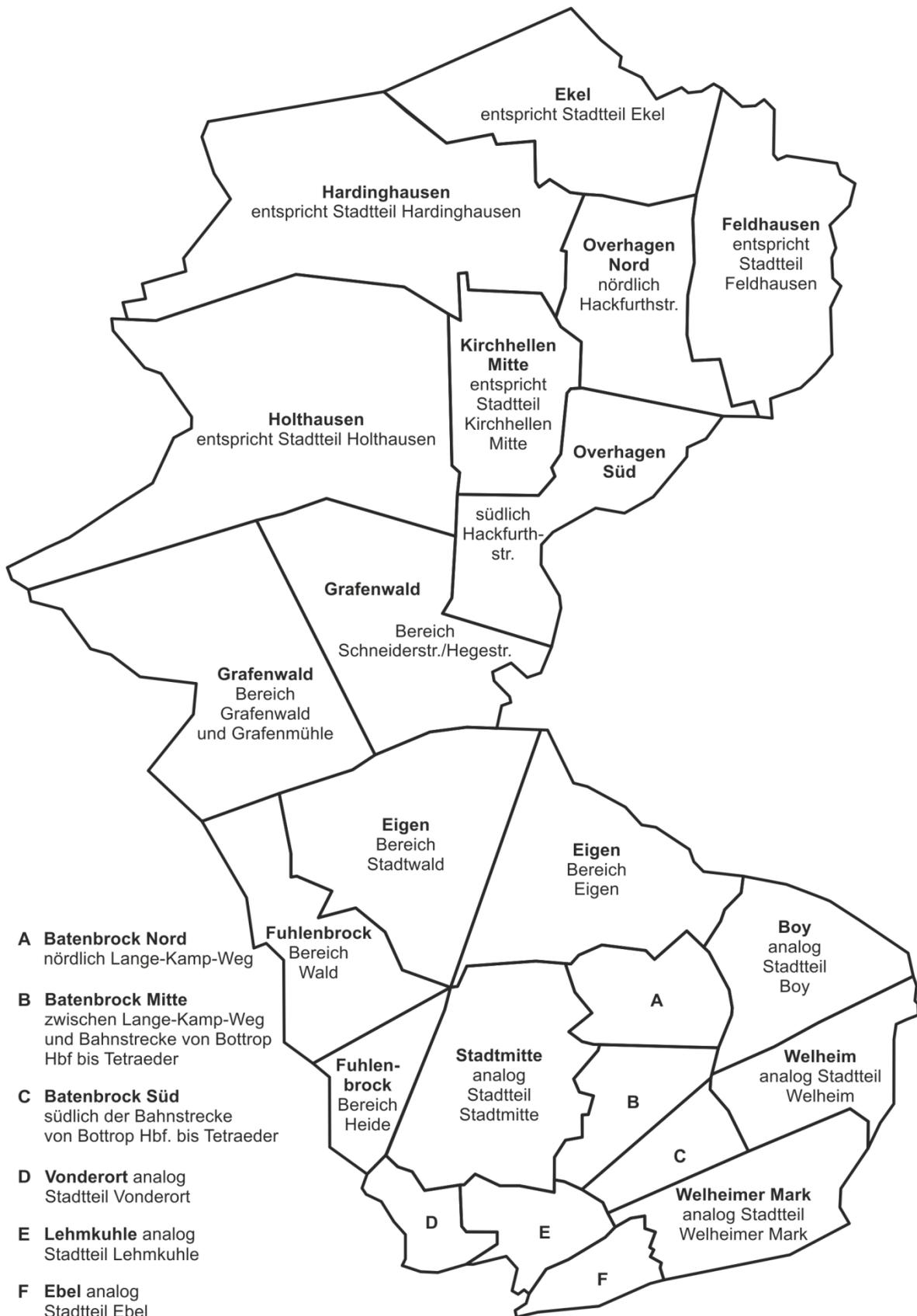
Dazu sollte das Qualitätsmanagementsystem auch an der Norm für solche Systeme ausgerichtet werden (vgl. DIN ISO 9001). Parallel besteht hierzu auch eine Empfehlung durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen öffentlichen Personennahverkehr im Verkehrsverbund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

Quellenverzeichnis

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

Anhang

Abb. 34: Unterteilung der Bottroper Stadtteile



Tab. 50: Konzessionen in der Stadt Bottrop

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

Quelle: Bezirksregierung Münster (2017)