FORTSCHREIBUNG DES NAHVERKEHRSPLANS für den Kreis Recklinghausen



ENDBERICHT

Beschlussfassung vom 29.05.2017

KREIS RECKLINGHAUSEN
DER VESTISCHE KREIS

Herausgeber:

Kreis Recklinghausen
Der Landrat
Fachdienst 18
Kurt-Schumacher-Allee 1
45655 Recklinghausen

Kreis Recklinghausen

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen

Endbericht

Herausgeber:

Kreis Recklinghausen
-Der Landrat-

Kurt-Schuhmacher-Allee 1
45657 Recklinghausen

Federführung:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Wilhelmshöher Allee 274
34131 Kassel
Tel.: 0561 – 988 349-65
Fax: 0561 – 988 349-68
Mail: info@mathias-schmechtig.de
www.mathias-schmechtig.de

in Kooperation mit:

KCW GmbH Strategie- und Managementberatung

Bernburger Str. 27
10963 Berlin
Bearbeiter:
Dr. Sylvie Grischkat / Axel Zietz
KCW GmbH, Büro Hamburg
Steindamm 94
20099 Hamburg
Tel. 040 – 325 775-610
Fax 040 – 325 775-818
Mail: grischkat@kcw-online.de
www.kcw-online.de

Kassel, 16. Oktober 2017

Inhalt:

1 Gesetzliche Rahmenvorgaben 7
1.1 EU-VO 1370/2007 7
1.2 PBefG 8
1.3 ÖPNVG NRW 9
1.4 Belange der Barrierefreiheit 13
1.5 Vorgaben der Landes- und Regionalplanung 14
1.5.1 Landesentwicklungsplan 14
1.5.2 Regionalplan 17
1.5.3 Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan 18
1.5.4 Nahverkehrspläne Schiene und benachbarter Aufgabenträger 19
1.6 Berücksichtigung der gesetzlichen Rahmenvorgaben im NVP 19
2 Leitbild für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV 21
2.1 Ausreichende Verkehrsbedienung und Bewertungskriterien – Definition von Kreisstandards – 21
2.1.1 Vorbemerkungen 21
2.1.2 Definition und Erläuterung der Begriffsverwendungen im NVP für den Kreis Recklinghausen 21
2.1.3 Grundsätze 23
2.1.4 Bewertungsrahmen 27
2.1.5 Erschließungsqualität 28
2.1.6 Bedienungs- und Verbindungsqualität 30
2.1.7 Reisezeit 52
2.1.8 Anschlussbildung 53
2.1.9 Umweltstandards 53
2.1.10 Sozialstandard 54
2.2 Anforderungen an die Durchführung des straßengebundenen ÖPNV – Definition von Qualitätsstandards und Zielen – 55
2.2.1 Vorbemerkung und Grundzüge des QMS 55
2.2.2 Qualitätskriterien 57
2.2.3 Entwicklungsziele für Qualitätskriterien 80
3 Bestandsaufnahme Raumstruktur 83
3.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen 83

3.2 Einwohnerentwicklung und Altersstruktur 84
3.2.1 Einwohnerentwicklung 84
3.2.2 Demografische Entwicklung 88
3.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen 89
3.3.1 Wirtschaftsstruktur 89
3.3.2 Pendlerrelationen 90
3.4 Schul- und Bildungseinrichtungen 92
3.5 Versorgung und Freizeit 96
3.5.1 Einzelhandel 96
3.5.2 Krankenhäuser und Kliniken 98
3.5.3 Freizeit und Tourismus 99
3.6 Pkw-Dichte im Kreis Recklinghausen 100
4 Bestandsaufnahme ÖPNV 101
4.1 Organisationsstruktur 101
4.1.1 Verkehrsverbund und Aufgabenträgerschaft 101
4.1.2 Verkehrsunternehmen 102
4.2 Schienenpersonennahverkehr 103
4.3 Straßengebundener ÖPNV 106
4.3.1 Produkte und weitere Angebotsformen 106
4.3.2 Grundstruktur des Netzes (Verkehrsaufgaben) 108
4.3.3 Bedienungsangebot 116
4.3.4 Verknüpfungspunkte 116
4.3.5 Betriebsleistungen 120
4.3.6 Anlagen zur Beschleunigung des ÖPNV 121
4.3.7 Tarif 123
4.4 ÖPNV-Nachfrage 125
4.4.1 Nachfrage nach Städten 125
4.4.2 Haltestellenbezogene Nachfrage 126
4.5 Rückblick – Nahverkehrsplan Kreis Recklinghausen 2007 - Bilanz der Umsetzung – 127
4.5.1 Zielerfüllung der Umsetzung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2007 128
4.5.2 Veränderung des Verkehrsangebotes durch umgesetzte Maßnahmen außerhalb des NVP 2007 136

5 Stärken-Schwächen-Analyse 137
5.1 Erschließungsqualität 137
5.2 Bedienungsqualität 142
5.2.1 Anbindung an zentrale Orte 142
5.2.2 Bedienungsangebot in den Abendstunden und am Wochenende 149
5.2.3 Qualität der Systemverknüpfung und Anschlussbildung 150
5.3 Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV 152
5.3.1 Reisezeiten im ÖPNV 152
5.3.2 Betriebliche Defizite – Zeitverlustpotenziale 152
5.4 ÖPNV-Infrastruktur 155
5.4.1 Bewertung der Fahrzeuginfrastruktur 155
5.4.2 Bewertung der Haltestelleninfrastruktur 155
5.5 Service 173
5.5.1 Vertriebstellen 173
5.5.2 Fahrgastinformation 175
5.6 Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern 175
5.7 Anregungen der kreisangehörigen Städte 178
5.8 Handlungsfelder 179
6 Prognose der Verkehrsentwicklung 186
6.1 Prognose-Grundlagen 186
6.2 Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen 186
6.2.1 Demografische Entwicklung 186
6.2.2 Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte 189
6.2.3 Beschäftigtenentwicklung 190
6.2.4 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur sowie im Bereich Freizeit und Tourismus 191
6.3 Allgemeine Aussagen zur Entwicklung der Mobilität 192
6.4 Abschätzung der zukünftigen Nachfrageentwicklung im ÖPNV und Ableitung von Konsequenzen für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV 194
7 Entwicklungskonzept ÖPNV 196
7.1 Allgemeine Rahmenziele 196
7.2 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ im Kreis Recklinghausen 197
7.2.1 Grundsätze 197

7.2.2 Leitsätze des Kreises Recklinghausen 204
7.2.3 Anforderungen an die Gestaltung der Haltestellen und Fahrzeuge zur Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit 208
7.2.4 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen ... 215
7.2.5 Haltestellenkatalog zur Ausstattung an Bushaltestellen 216
7.3 Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV 225
7.4 Strukturieren der Handlungsfelder 226
7.5 Handlungsfeld I „Netz und Angebot" 227
7.5.1 Regionale Planungsansätze 227
7.5.2 Lokale Planungsansätze – Stadt Castrop-Rauxel 237
7.5.3 Lokale Planungsansätze – Stadt Datteln 249
7.5.4 Lokale Planungsansätze – Stadt Dorsten 256
7.5.5 Lokale Planungsansätze – Stadt Gladbeck 266
7.5.6 Lokale Planungsansätze – Stadt Haltern am See 272
7.5.7 Lokale Planungsansätze – Stadt Herten 280
7.5.8 Lokale Planungsansätze – Stadt Marl 281
7.5.9 Lokale Planungsansätze – Stadt Oer-Erkenschwick 284
7.5.10 Lokale Planungsansätze – Stadt Recklinghausen 288
7.5.11 Lokale Planungsansätze – Stadt Waltrop 297
7.5.12 Allgemeine Planungsansätze 304
7.6 Handlungsfeld II „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur" 312
7.6.1 Allgemeine Planungsansätze 312
7.6.2 Stadt Castrop-Rauxel 319
7.6.3 Stadt Datteln 321
7.6.4 Stadt Dorsten 322
7.6.5 Stadt Gladbeck 324
7.6.6 Stadt Haltern am See 326
7.6.7 Stadt Herten 328
7.6.8 Stadt Marl 329
7.6.9 Stadt Oer-Erkenschwick 331
7.6.10 Stadt Recklinghausen 332
7.6.11 Stadt Waltrop 334
7.7 Handlungsfeld III „Fahrgastinformation, Marketing und Service" 336

7.8 Handlungsfeld IV „Sicherheit“ 341
7.9 Umsetzung und Wirkung des Maßnahmenkonzepts 342
7.9.1 Grundinhalte des Maßnahmenkonzeptes im Handlungsfeld „Netz und Fahrplanangebot“ 342
7.9.2 Leistungsänderungen durch Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld „Netz und Angebot“ 343
7.9.3 Verkehrliche Wirkung 345
7.10 Anregungen an den VRR 347
8 Finanzierung und Investitionsplanung 348
8.1 Auswirkungen veränderter Rahmenbedingungen auf die Finanzierung des ÖPNV 348
8.2 VRR-Finanzierungsrichtlinie 351
8.3 Investitionsplanung für die Jahre 2017 – 2022ff 352
8.4 Umsetzungsplan 2017 bis 2022 355
8.4.1 1. Stufe (2017) 356
8.4.2 2. Stufe (2018) 356
8.4.3 3. Stufe (2019) 357
8.4.4 Bearbeitung der Prüfaufträge (bis 2022) 358

Tabellen

1 Verfahrensübersicht Nahverkehrsplan für den Kreis Recklinghausen ... 4

2 Terminübersicht ... 4

3 Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme und Stichtag ... 6

4 Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche ... 29

5 Richtwerte für die Erschließungswirkung durch Haltestellen erschlossener Einwohner ... 30

6 Bewertungsraster der „ausreichenden Verkehrsbedienung" ... 31

7 Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster ... 32

8 Gebietskategorien für Bewertungskriterien ... 36

9 Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie A „Anbindung der Orte an die relevanten Oberzentren" – HVZ/ SVZ ... 42

10 Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie B „Anbindung der Orte an die Innenstadt" (Städte mit Definition gemäß Regionalplan „Ballungskern") – HVZ/ SVZ ... 43

11 Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie C „Anbindung der Orte an die Innenstadt" (Städte mit Definition gemäß Regionalplan „Ballungsrandzone") – HVZ/ SVZ ... 44

12 Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie D „Anbindung der Orte an die Innenstadt" (Städte mit Definition gemäß Regionalplan „Gebiet mit überwiegend ländlicher Nutzung) – HVZ/ SVZ ... 45

13 Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie E „Verbindung zwischen benachbarten Mittelzentren - relevante Relationen" – HVZ/ SVZ ... 46

14 Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie F „Verbindung zwischen den Kernstädten und der Kreisstadt Recklinghausen" – HVZ/ SVZ ... 46

15 Orientierungswerte zur Überprüfung der Angebotseffizienz und Produktivität für die einzelnen Kommunen (Verhältnis zwischen Nachfrage und Leistungsmenge) ... 48

16 Grenzwerte der Auslastung des Platzangebotes ... 49

17 Einschätzung der Risiken hinsichtlich Fahrgastakzeptanz und Marktausschöpfung ... 51

18 Kategorien und Schwellenwerte der „Konkurrenzfähigkeit der Bedienungsqualität" ... 52

19 „Reisezeit" – Richtwerte für die zeitliche Erreichbarkeit ... 52

20 „Anschlussqualität" – Anforderungen an die Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten 53
21 Festlegungen für das Qualitätskriterium Verfügbarkeit 59
22 Festlegungen für das Qualitätskriterium Pünktlichkeit 60
23 Festlegungen für das Qualitätskriterium Anschlüsse 61
24 Festlegungen für das Qualitätskriterium Platzangebot 62
25 Festlegungen für das Qualitätskriterium Fahrpersonal 63
26 Festlegungen für das Qualitätskriterium Servicepersonal KundenCenter 64
27 Festlegungen für das Qualitätskriterium Vertriebspersonal externer Vertriebspartner 65
28 Festlegungen für das Qualitätskriterium Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal 66
29 Festlegungen für das Qualitätskriterium Informationen vor der Fahrt 67
30 Festlegungen für das Qualitätskriterium Informationen während der Fahrt 69
31 Festlegungen für das Qualitätskriterium Sonstige Informationsquellen 70
32 Festlegungen für das Qualitätskriterium Informationen im Störungsfall 71
33 Festlegungen für das Qualitätskriterium Interne Vorverkaufsstellen / KundenCenter - Ausstattung und Erscheinungsbild 72
34 Festlegungen für das Qualitätskriterium Externe Vorverkaufsstellen - Ausstattung und Erscheinungsbild 73
35 Festlegungen für das Qualitätskriterium Kunden-/Beschwerdemanagement 74
36 Festlegungen für das Qualitätskriterium Fahrzeugausstattung 75
37 Festlegungen für das Qualitätskriterium Fahrzeugsauberkeit 77
38 Festlegungen für das Qualitätskriterium Haltestellen-Ausstattung 78
39 Festlegungen für das Qualitätskriterium Haltestellensauberkeit 79
40 Festlegungen für das Qualitätskriterium Sicherheit 80
41 Entwicklungsziele für die Qualitätskriterien 81
42 Raumstrukturelle Kennwerte des Kreises Recklinghausen 84
43 Einwohnerdichten im Kreis Recklinghausen 85
44 Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum 2000 - 2014 86
45 Altersstruktur und Bevölkerung 87
46 Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Kreis Recklinghausen 88

47 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Kreis Recklinghausen (Stichtag: 30.06.2015) 90

48 Pendlerverhalten im Kreis Recklinghausen (sozialversicherungspflichtige Pendler; Stichtag: 30.06.2015) 91

49 Wichtige Pendlerbewegungen über die Kreisgrenze (> 2.000 Pendlerbewegungen; Stand: 30.06.2014) 92

50 Weiterführende Schulen im Kreis Recklinghausen 93

51 Bedeutende Schulstandorte (> 1.000 Schüler) 94

52 Einzelhandelsstandorte mit überörtlicher Relevanz im Kreis Recklinghausen (> 10.000 qm Verkaufsfläche) 97

53 Klinik- und Krankenhausstandorte im Kreis Recklinghausen und deren Anbindung im ÖPNV (> 100 Betten) 98

54 Pkw-Dichte Kreis Recklinghausen 100

55 Verkehrsunternehmen im Kreis Recklinghausen mit Linienzuordnung (Stand 2016) 102

56 Übersicht über das SPNV-Angebot im Kreis Recklinghausen (Fahrplanstand 2016) 104

57 Produktdefinition im VRR – Verkehrsaufgaben und Anforderungen .. 106

58 Linienangebot im Kreis Recklinghausen (Fahrplanstand 2016) 109

59 Verknüpfungspunkte im Kreis Recklinghausen 117

60 Betriebsleistungen im Busverkehr (Fahrplanstand 2014) 121

61 Lichtsignalanlagen (LSA) im Bedienungsgebiet der Vestischen im Kreis Recklinghausen (Stand 16.01.2017) 122

62 Fahrgastzahlen im straßengebundenen ÖPNV (Linienverkehr) als gemittelte Einsteigerzahlen für einen durchschnittlichen Werktag ... 125

63 ÖPNV-Nachfrage an den aufkommensstärksten Bushaltestellen im Kreis Recklinghausen (> 1.000 Ein- / Aussteiger) 126

64 Angebotsmaßnahmen im Bereich „Bus" und deren Umsetzungsbilanz 129

65 Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung mit Einschätzung mindestens „gering bis mittlerer Handlungsbedarf" 138

66 Defizite in der Anbindung an benachbarte Zentren 143

67 Probleme bei der Verkehrsdurchführung im Hinblick auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit 153

68 Verteilung der erhobenen Haltestellen nach Städten 157

69 Beispiel-Auswertung – Bordsteinhöhe (Bezug: erhobene Haltestellenpositionen) 158

70 Beispiel-Auswertung – Bodenindikatoren (Bezug: erhobene Haltestellenpositionen) 158

71 Beispiel-Auswertung – Ausführung der Bodenindikatoren (Bezug: erhobene Haltestellenpositionen) 159

72 Service- und Vertriebsstellen im Kreis Recklinghausen (Stand Sommer 2017) 174

73 Handlungsfelder 179

74 Bevölkerungsprognose für den Kreis Recklinghausen 187

75 Bevölkerungsprognose für die Städte im Kreis Recklinghausen, Entwicklungen 2015 – 2022 188

76 Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV" aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen 200

77 Ausstattungsstandards für Bushaltestellen entsprechend der VRR-Richtlinie 218

78 Ergänzende Ausstattungsstandards für Bushaltestellen aus Sicht des Kreises Recklinghausen 220

79 Kriterien zur Prioritätenbildung für den Haltestellenausbau 224

80 Maßnahme: Projekt SchnellBus Recklinghausen – Herten – Gelsenkirchen („SB49") 227

81 Maßnahme: Projekt RVM-Schnellbus Datteln – Olfen – Lüdinghausen – Senden – Münster 229

82 Prüfauftrag: Überplanung SB28 232

83 Maßnahme: Gezielte Ausweitung der ÖPNV-Anbindung des Interkommunalen Industrieparks Dorsten-Marl 233

84 Maßnahme: Überplanung Linie TB277 234

85 Maßnahme: Kapazitätsengpässe zwischen Marl-Mitte und Recklinghausen Hbf 234

86 Maßnahme: Umgang mit der geplanten Taktumstellung im S-Bahn-System ab 2019 235

87 Prüfauftrag: Linienkonzept zur Überplanung der Linie 237 und 481 . 237

88 Prüfauftrag: Linienkonzept zur Überplanung der Linie 237 und 481 –Ergänzender Prüfansatz: Verbesserung der Betriebszeiten Linien 481 am Wochenende 239

89 Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung für das neue Wohngebiet RWE-System-Fläche (Bereich Recklinghäuser Straße/ Von-Waldhausenstraße) 240

90 Maßnahme: Anbindung von Becklem 240

91 Maßnahme: Netzschluss Herne – Castrop-Rauxel (Prüfansatz aus NVP Herne) 242
92 Prüfauftrag: Verbesserung der Anbindung der Ortsteile Schwerin, Merklinde und Frohlinde 243
93 Maßnahme: Harmonisierung der Anbindung Castrop-Rauxel Altstadt zur Straßenbahnhaltestelle „Schürbankstraße" 246
94 Prüfauftrag: Nachtverkehrskonzept Castrop-Rauxel 248
95 Maßnahme: Stadtlinienkonzept Linien 280, 281 und 286 249
96 Prüfauftrag: Anbindung Datteln-Horneburg – Recklinghausen-Suderwich 254
97 Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung für das Neubaugebiet „BP 93 Westerkamp" (ehem. Haard-Kaserne) 254
98 Maßnahme: Überplanung des Bedienungsangebotes im Norden von Dorsten am Wochenende 256
99 Maßnahme: Erschließung Stadtquartier Fürst-Leopold 258
100 Prüfauftrag: Erschließung Gewerbegebiet Wenge 260
101 Prüfauftrag: Entwicklung eines Gesamtkonzeptes Stadtteil Hervest . 261
102 Maßnahme: Kapazitätsengpässe zwischen Dorsten und Barkenberg 262
103 Maßnahme: Anpassen des Anschlusskonzeptes in Dorsten an den neuen S-Bahn-Takt 263
104 Maßnahme: Anbindung Östrich an SPNV 263
105 Maßnahme: Erweiterte Erschließung Neubaugebiet „Kreskenhof-Zum kleinen Aap" 264
106 Maßnahme: Optimieren der Situation in Rentfort 266
107 Maßnahme: Optimierte Anbindung Rentfort Nord an Zweckel 267
108 Prüfauftrag: Taktumstellung Linie 257 270
109 Prüfauftrag: Optimieren der Anbindung von Gladbeck im Nachtverkehr 271
110 Maßnahme: Anpassen des Anschlusskonzeptes in Gladbeck an den neuen S-Bahn-Takt 272
111 Maßnahme: Optimierte Anbindung Hullern 272
112 Maßnahme: Optimierte Anbindung Lavesum (Ketteler Hof) 274
113 Maßnahme: Projekt „BürgerBus Haltern am See" (nachrichtliche Aufnahme in den NVP) 275
114 Prüfauftrag: Anbindung der Jugendherberge in Haltern am See 276
115 Prüfauftrag: Direktverbindung Lavesum – Sythen 277

116 Prüfauftrag: Weiterentwicklung des Freizeitverkehrs in Haltern am See 278
117 Maßnahme: Optimierte Anbindung des Industriegebietes Herten Süd 280
118 Maßnahme: ÖPNV-Anbindung ehemalige Fläche Westerweiterung des Chemieparks 281
119 Maßnahme: Verbesserte ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Zechenstraße 282
120 Maßnahme: Linienwegtausch der Linien 230 und 234 284
121 Maßnahme: Angebotsverdichtung in Rapen und Klein-Erkenschwick 285
122 Prüfauftrag: Auflassen der Bedienung des Gewerbegebietes Hübelkamp 286
123 Prüfauftrag: Stadtbus-System in der Stadt Recklinghausen 288
124 Maßnahme: Optimieren der Anbindung des Stadtteils König-Ludwig 289
125 Prüfauftrag: Anbindung des Kreishauses 291
126 Prüfauftrag: Innere Erschließung Hochlar 292
127 Maßnahme: Verbesserung der Erschließung des Wohnbereichs Berghäuser Straße/ Bergknappenstraße in Kombination mit einer Verbesserung der Erschließung des Gewerbegebietes Ortloh 293
128 Maßnahme: Optimieren der Anbindung des Stadtteils König-Ludwig im Spätverkehr 296
129 Maßnahme: Überplanung Stadtverkehr Waltrop 297
130 Maßnahme: Überprüfung der bestehenden Bedarfsgesteuerten Verkehre 303
131 Prüfauftrag: Überprüfen des bestehenden Spätverkehrsnetzes 304
132 Maßnahme: Anpassen des Angebotes am Samstag 306
133 Prüfauftrag: Harmonisieren der Bedarfsverkehre 307
134 Prüfauftrag: Projekt „Ferienfahrplan" 308
135 Maßnahme: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten 310
136 Maßnahme: Ermittlung der Modal Split-Werte im Kreis Recklinghausen 311
137 Prüfauftrag zur umweltgerechten Mobilität 311
138 Maßnahme: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV 312
139 Maßnahme: Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr 314
140 Maßnahme: Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen 317

141 Maßnahme: Verbesserung der Fahrgastinformation am Münsterplatz 319
142 Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation 319
143 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen 320
144 Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Datteln 321
145 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Datteln 321
146 Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Dorsten 322
147 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Dorsten 322
148 Maßnahme: Modernisierung des Bahnhofsumfelds Dorsten Hervest 323
149 Maßnahme: Einrichten einer Bike+Ride-Anlage in Dorsten 323
150 Maßnahme: Umbau „ZOB Oberhof" / Haltepunkt „Gladbeck-Ost" 324
151 Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Gladbeck 325
152 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Gladbeck 325
153 Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Haltern am See 326
154 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Haltern am See 326
155 Maßnahme: Einrichten von Bike+Ride-Anlagen in Haltern am See 327
156 Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Herten 328
157 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Herten 328
158 Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Marl 329
159 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Marl 329
160 Maßnahme: Ausbau von Park+Ride-Anlagen 330
161 Maßnahme: Aufzugsanlage Marl-Mitte 330
162 Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Oer-Erkenschwick 331
163 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Oer-Erkenschwick 331
164 Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Recklinghausen 332
165 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Recklinghausen 332
166 Maßnahme: Einrichten von Bike+Ride-Anlagen in Recklinghausen 333

167 Maßnahme: Umbau ZOB „Am Moselbach“ 334
168 Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Oer-Erkenschwick 335
169 Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Waltrop ... 335
170 Maßnahme: Verbesserung der (dynamischen) Fahrgastinformation . 336
171 Maßnahme: Barrierefreie Fahrgastinformation 337
172 Maßnahme: Aufbau eines Haltestellenkatasters 338
173 Prüfauftrag: Mobilitätsmanagement 338
174 Prüfauftrag: Mobilitätstraining 339
175 perspektivisch zu berücksichtigen: Förderung inter-/multimodaler Verkehrsangebote 340
176 Maßnahmenmix zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit 341
177 Investitionsplanung 2017 – 2022ff 353

Abbildungen

1 Verfahrensregelung in der Anwendung der Bewertungskriterien 26
2 Schematische Darstellung für die Anwendung der „Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit“ 34
3 Übersicht über das QMS im Kreis Recklinghausen (Quelle: Anlage 5 der Qualitätsvereinbarung, KÖR, KCW GmbH, vgl. Anlagenband IV) .. 56
4 Beispiele für zentrale Haltestellen mit hohem Ausbauzustand (links: Castrop-Rauxel, Münsterplatz; rechts: Herten, Mitte (Quelle: Kobra nvs GmbH)) 160
5 Beispiele für Busbuchten mit zu kurzer Ausbildung ermöglichen kein spaltfreies Anfahren der Haltestellenkante (links: Marl, Paracelsusklinik; rechts: Herten, Rathaus (Quelle: Kobra nvs GmbH)) 162
6 Beispiele für Haltestellen ohne bzw. mit unzureichendem taktilen Leitsystem (links: Recklinghausen Hbf; rechts: Haltern am See, Ehrenmal (Quelle: Kobra nvs GmbH)) 163
7 Beispiele für Haltestellen mit Bodenindikatoren nach aktuellem „Stand der Technik“ (links: Datteln, Schmiedestraße; rechts: Marl, Römerstraße (Quelle: Kobra nvs GmbH)) 163
8 Mobilitätskette im ÖPNV 199
9 Ausbildung der Bodenindikatoren im Haltestellenbereich 210

10 Finanzierung der Verkehrsleistungen - Übersicht (Quelle: KCW GmbH, eigene Darstellung) 349

Karten

1 Gebietskategorien 35
2 Zentralörtliche Gliederung 84
3 Raum- und Siedlungsstruktur 86
4 ÖPNV-relevante Ziele 99
5 Linienplan Bestand (TagNetz) 115
6 Linienplan Bestand (NachtNetz) 115

Ist im Dokument von einer bestimmten Personengruppe die Rede (z. B. Einwohner, Beschäftigte, Fahrgäste) werden Frauen und Männer gleichermaßen darunter verstanden.

Abkürzungsverzeichnis

AG	Arbeitsgruppe
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
AST	AnrufSammelTaxi
AT	Aufgabenträger
AU	Abgasuntersuchung
BB	BürgerBus
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
Bf	Bahnhof
BOGESTRA	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG
BVR	Busverkehr Rheinland GmbH
CSS	„Customer Satisfaction Surveys“ (Umfrage zur Kundenzufriedenheit)
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
DPM	"Direct Performance Measures" / direkte Leistungsmessung
DSW21	Dortmunder Stadtwerke AG
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (besonders umweltfreundliches Fahrzeug)
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
EKZ	Einkaufszentrum
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FHDW	Fachhochschule der Wirtschaft
FPW	Fahrplanwechsel
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HCR	Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH
HU	Hauptuntersuchung
HVZ	Hauptverkehrszeit

IGVP	Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
IV	Individualverkehr
k. A.	keine Angabe
KrO NRW	Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
LEP NRW	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo.-Fr.	Montag bis Freitag
MOF 2	Modernisierungsoffensive 2 der Deutschen Bahn für Bahnhöfe in NRW
MSS	„Mystery Shopping Surveys" / Testkundenverfahren
NaVZ	Nachtverkehrszeit
NE	NachtExpress
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden; Bus, Straßenbahn, Stadtbahn (ÖSPV) und schienengebundener Personennahverkehr (SPNV)) *(synonyme Verwendung der Begriffe ÖPNV und ÖSPV im NVP)*
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
ÖV	öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Verkehr)
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr *(siehe Definition „ÖPNV")*
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV
ROG	Raumordnungsgesetz
RRX	Rhein-Ruhr-Express
RVN	Regionalverkehr Niederrhein GmbH
Sa.	Samstag
SB	SchnellBus
So./Fei.	Sonn- und Feiertage

SP	Sicherheitsprüfung
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWS	Stadtwerke Solingen
TB	TaxiBus
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Vestische	Vestische Straßenbahnen GmbH
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRR AöR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts
VU	Verkehrsunternehmen
VV-ÖPNVG NRW	Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW
VZ	Verkehrszeit
WB	Westfalen Bus GmbH
WE	Wohneinheiten
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZV	Zweckverband

Definitionen für einheitlich verwendete Begriffe im Nahverkehrsplan

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- gesamter öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

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

Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)

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

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- schienengebundener Personennahverkehr

Erschließungsqualität

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

Bedienungsqualität

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

Verbindungsqualität

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

Angebotsqualität

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

„stufenfrei"

- Geringer Höhenunterschied und Spalt zwischen Fahrzeugboden und Bahn-/ Bussteig.

Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Die Kreise und kreisfreien Städte sind gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Ausgenommen davon ist der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), für den die Zuständigkeit bei den drei Zweckverbänden VRR, NVR und NWL liegt.

Der Kreis Recklinghausen nimmt die Aufgabenträgerschaft für den kommunalen straßengebundenen Verkehr (Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr, ÖSPV) wahr. Sie umfasst die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖSPV.

Der vorliegende Nahverkehrsplan (NVP) des Kreises Recklinghausen für den Zeitraum 2017-2022 schreibt den NVP des Kreises aus dem Jahr 2007 fort und passt ihn an die veränderten rechtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten an.

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Kreis Recklinghausen. In ihm legt der Aufgabenträger fest, welches Niveau und welche Qualität die im öffentlichen Interesse erforderliche Verkehrsbedienung im Kreisgebiet aufweisen soll. Zu den öffentlichen Interessen, die durch den Kreis im Nahverkehrsplanungsprozess vertreten werden, gehört neben dem gesetzlichen Auftrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge auch die Zielstellung, den ÖPNV attraktiver für bestehende und neue Fahrgastgruppen zu gestalten.

Bisherige Erarbeitungs- und Abstimmungsprozesse

Der Kreistag des Kreises Recklinghausen hatte am 10.12.2012 beschlossen, mit gutachterlicher Unterstützung verwaltungsseitig mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu beginnen. Als Zielsetzung für die Fortschreibung wurde die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Linienangebotes durch Gewinnung neuer Fahrgastpotenziale, die Verbesserung der Produktivität, die Schaffung eines flexibleren Standards für die Steuerung der Linienleistungen sowie der Erhalt eines funktionierenden, qualitativ hochwertigen ÖPNV festgelegt. Dadurch sollen die Einnahmen erhöht und die Aufwendungen stabilisiert werden, um den Defizitausgleich nachhaltig zu senken. Nach erfolgter Gutachterauswahl wurde mit den Arbeiten an der Fortschreibung des NVP im Oktober 2014 begonnen.

Besondere Bedeutung wurde seitens des Kreises Recklinghausen von Beginn an der umfangreichen, transparenten Beteiligung und Abstimmung mit den verschiedenen Akteuren des Verfahrens (insbesondere den kreisangehörigen Städten und Verkehrsunternehmen) beigemessen.

Der Fortschreibungsprozess wurde während des gesamten Prozesses von einem „Nahverkehrsplan-Arbeitskreis (NVP-AK)" begleitet, der auf Initiative des Kreises Recklinghausen durch Fachvertreterinnen und -vertreter der kreisangehörigen Städte, die im Kreisgebiet agierenden Verkehrsunternehmen, Vertreter von Behinderten und Senioren sowie Fahrgastverbänden gebildet wurde.

Der zuständige Ausschuss für Verkehr wurde verwaltungsseitig regelmäßig über die aktuellen und weiteren Verfahrensschritte und Arbeitsstände informiert.

Um den Vorgaben des Aufgabenträgers hinsichtlich einer engen Abstimmung mit den beteiligten Akteuren gerecht zu werden, wurden zu Beginn der NVP-Bearbeitung gutachterlicherseits Fragebögen an die kreisangehörigen Städte und die im Untersuchungsgebiet tätigen Verkehrsunternehmen versandt. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturdaten, der Übermittlung von Informationen, Hinweisen und Anregungen der Beteiligten an die Gutachter und den Aufgabenträger, sowie der Weitergabe von Unterlagen mit verkehrsplanerischer Relevanz. Die erhobenen Daten und Informationen wurden für die Erstellung des NVP erfasst, ausgewertet und für die Entwicklung des Maßnahmenkonzeptes verwendet.

Im März 2015 fand die zweite Sitzung (nach der Auftaktveranstaltung) des „NVP-AK" statt. Schwerpunkt dieser Sitzung war die Vorstellung des Bausteins „Vollständige Barrierefreiheit im Kreis Recklinghausen".

Entwicklung von spezifischen Qualitätsstandards zur Ausreichenden Verkehrsbedienung (Kreisstandard) für den Kreis Recklinghausen war Inhalt einer weiteren „NVP-AK-Sitzung" im Juni 2015.

In der Novembersitzung des „NVP-AK" wurden beide Bausteine abschließend abgestimmt.

In „Regionalkonferenzen" mit kleinräumigerem Bezug wurden im April 2016 lokale Gegebenheiten diskutiert und erste Maßnahmenvorschläge und Prüfaufträge vorgestellt und diskutiert. In den Regionalkonferenzen waren neben den Vertretern des Kreises die jeweils räumlich zugehörigen kreisangehörigen Städte (tlw. mit Vertretern aus der Politik) sowie die bedienenden Verkehrsunternehmen und darüber hinaus auch wieder Vertreter von Behinderten und Senioren sowie Fahrgastverbände vertreten.

Die auf Grundlage der Analyse sowie der Ergebnisse der Regionalkonferenzen entwickelten Planungsansätze wurden im Rahmen eines weiteren Arbeitskreises im Oktober 2016 gemeinsam mit allen Beteiligten erörtert. Im Nachgang zu dieser Sitzung erhielten die Städte und Verkehrsunternehmen erneut die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den vorgesehenen Planungsansätzen.

Die Ergebnisse dieses Prozesses wurden am 11. November 2016 dem Verkehrsausschuss des Kreises vorgestellt.

Die Nachbar-Aufgabenträger wurden in einem Informationsgespräch am 12.01.2017 in den Prozess einbezogen.

Zur vertiefenden Abstimmung aller Verfahrensschritte bestand während des gesamten Erarbeitungsprozesses intensiver Kontakt zwischen dem Gutachter und den Fachvertretern des Kreises.

Den verschiedenen Fahrgast- und Behindertenverbänden wurden intensiv während des gesamten Prozesses durch ihre Teilnahme am begleitenden Arbeitskreis beteiligt.

Am 20.01.2017 setzte sich das Aufstellungsverfahren gem. § 9 ÖPNVG NRW (vgl. Kapitel 1.3) fort, das formale Mitwirkungs- und Beteiligungsverfahren wird eröffnet. Den zu beteiligenden Akteuren (kreisangehörige Städte, Verkehrsunternehmen,

Nachbar-Aufgabenträger, SPNV-Zweckverbände (VRR, VGM und VRL), Fachämter des Kreises Recklinghausen, Behinderten- und Fahrgastverbände sowie weitere Träger Öffentlicher Belange) wird hierbei bis Mitte März 2017 Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme gegeben.

Auch die Öffentlichkeit erhielt Gelegenheit sich über den Nahverkehrsplan zu informieren und Stellung zu nehmen (Offenlage bis Mitte Februar 2017).

Des Weiteren wurde der Entwurf des NVP seit Oktober 2016 bis voraussichtlich März 2017 unter gutachterlicher Beteiligung in den jeweiligen Fachausschüssen der kreisangehörigen Städte vorgestellt.

Die im Zuge des Beteiligungsverfahrens vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurden anschließend in Form einer Synopse aufbereitet und jeweils mit einer Bewertung versehen. Diese wurde den politischen Gremien des Kreises zur nochmaligen Beratung und endgültigen Beschlussfassung des Nahverkehrsplans im 2. Quartal 2017 vorgelegt.

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 29.05.2017 die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen beschlossen.

Tabelle 1: Verfahrensübersicht Nahverkehrsplan für den Kreis Recklinghausen

	Beteiligte	**Inhalt**
Arbeitskreis NVP	Kreis Recklinghausen, kreisangehörige Städte, Verkehrsunternehmen, Vertreter von Senioren und Behinderten, Fahrgastverbände, Gutachter	Abstimmung der kreisweiten Inhalte des NVP
Regionalkonferenzen	Kreis Recklinghausen, kreisangehörige Städte (Teilraum), politische Vertreter der Städte (Teilraum)Verkehrsunternehmen (Teilraum), Vertreter von Senioren und Behinderten, Fahrgastverbände, Gutachter	Abstimmung der teilraumbezogenen Inhalte und Ergebnisse
Weitere Abstimmungs-gespräche	Regelmäßige Arbeits-/ Abstimmungsgespräche mit dem Kreis Recklinghausen, Beteiligung der Verkehrsunternehmen/Vestischen, Nachbar-Aufgabenträger	Themenspezifische Abstimmung nach Bedarf
Politische Gremien	Verkehrsausschuss, Kreisausschuss, Kreistag Fachgremien der kreisangehörigen Städte	Information, Abstimmung / Kenntnisnahme / Beschlussfassung
Beteiligungsverfahren	Kreis Recklinghausen (weitere Fachbereiche), kreisangehörige Städte, Interessensverbände (Fahrgastverbände, Behindertenvertreter), Nachbar-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, VRR, VGM, VRL, weitere Beteiligte	Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Planinhalten

Tabelle 2: Terminübersicht

Datum	**Termin**
13.10.2014	Auftaktgespräch
11.12.2014	1. Sitzung Arbeitskreis
18.02.2015	Projektgruppe
12.03.2015	Projektgruppe
25.03.2015	2. Sitzung Arbeitskreis
07.05.2015	Projektgruppe
09.06.2015	3. Sitzung Arbeitskreis

Datum	Termin
05.11.2015	4. Sitzung Arbeitskreis
17.02.2016	Projektgruppe
29.02.2016	Projektgruppe
09.03.2016	Projektgruppe
14.04.2016	Regionalkonferenzen (RK I Castrop-Rauxel; RK II Gladbeck; RK III Oer-Erkenschwick, Datteln und Waltrop)
21.04.2016	Regionalkonferenzen (RK IV Recklinghausen, Herten und Marl; RK V Dorsten und Haltern)
11.07.2016	Projektgruppe
06.10.2016	5. Sitzung Arbeitskreis
10.11.2016	Ratskommission ÖPNV der Stadt Dorsten
11.11.2016	Verkehrsausschuss Kreis Recklinghausen
15.11.2016	Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt, Bauen und Verkehr der Stadt Datteln
12.01.2017	Informationsgespräch Nachbar-Aufgabenträger
02.03.2017	Betriebsausschuss 3 der Stadt Castrop-Rauxel
07.03.2017	Bau- und Verkehrsausschusses der Stadt Haltern am See
09.03.2017	Stadtplanungs- und Bauausschuss der Stadt Gladbeck
09.03.2017	Ausschuss für Verkehr, Feuerwehr und Tiefbau der Stadt Recklinghausen
10.03.2017	Fachtagung des Ausschusses für Verkehr des Kreises Recklinghausen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans
14.03.2017	Ausschuss für Gewerbeflächen, Umwelt, Verkehr und öffentliche Ordnunq der Stadt Waltrop
23.03.2017	Betriebsausschuss ZBH, Grünflächen und Verkehr der Stadt Marl

Arbeitsgrundlage der Bestandsaufnahme (Datengrundlage)

Die Bestandsaufnahme erfolgt auf der Grundlage der im Zeitraum der Analyse-Bearbeitung zur Fortschreibung des NVP verfügbaren Daten und Informationen.

Zur Gewährleistung einer methodisch einheitlichen und vergleichbaren Datengrundlage wurde im NVP im Rahmen der Raumstrukturanalyse und auch der Prognose der Bevölkerungsentwicklung auf Daten von IT.NRW zurückgegriffen. Für die Arbeiten des NVP sind häufig jedoch auch kleinräumigere Strukturdaten hilfreich, z. T. auch notwendig, die IT.NRW nicht vorliegen. Aus diesem Grund wurden zu Beginn

des NVP-Prozesses diese Daten in einer umfangreichen Befragung der kreisangehörigen Städte erhoben. Die Ergebnisse dieser Befragung sind in den Städtesteckbriefen hinterlegt, die Ergebnisse können zum Teil leicht von den IT.NRW-Daten abweichen.

Die im NVP hinterlegten Daten weisen infolge der unterschiedlichen Erfassungszyklen teilweise unterschiedliche und zum Teil ältere Arbeitsstände auf. Von einer umfassenden Aktualisierung der Strukturdaten wird nach Abgleich der Veränderungsdaten abgesehen, da sich abzeichnet, dass die Grundaussagen auch zukünftig weiter Bestand haben. Lediglich punktuell zeichnen sich leichte Verschiebungen ab. Datenaktualisierungen, die von den kreisangehörigen Städten im laufenden Prozess nachgereicht wurden, insbesondere zu Schülerzahlen und Infrastruktur-Entwicklungsprojekten, sind im NVP kontinuierlich eingearbeitet und ergänzt worden.

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes (Bestandsaufnahme) basiert auf Grundlage des Fahrplanstandes 2016 (Stadt Castrop-Rauxel 2014/2015) 2012. Die Analyse der ÖPNV-Infrastruktur basiert auf den Erkenntnissen der im Sommer 2016 durchgeführten Bestandsaufnahme wichtiger Haltestellen als Vorbereitung zum Aufbau eines kreisweiten Haltestellenkatasters, verschiedener Ortsbesichtigungen zwischen Winter 2014 und Sommer 2015 sowie den zum Arbeitsbeginn zur Verfügung gestellten Unterlagen und Daten. Auch hier wurden punktuell Aktualisierungen, insbesondere im Bereich Planung, durchgeführt.

In Tabelle 3 sind die Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme und deren Arbeitsstände tabellarisch zusammengefasst.

Tabelle 3: Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme und Stichtag

Arbeitsgrundlage	**Stichtag**
Daten zur Raumstruktur	Datenstand Winter 2014/15, Aktualisierung der ÖPNV-relevanten Stadtentwicklungsprojekte
Prognosegrundlagen	Datenstand 2014/15
Daten der Verkehrsunternehmen	Daten zur Fahrzeug-Infrastruktur, Liniendaten etc. mit Datenstand Winter 2014/2015, einzelne Aktualisierungen
ÖPNV-Angebot	Fahrplanstand Sommer 2016[1]
Verkehrsnachfragedaten	Fahrgasterhebungen Vestische 2015 (AST, TB 2013) Fahrgasterhebung HCR 2014-2015 Fahrgasterhebung DSW21 2010-2013 Fahrgasterhebung BVR 2012-2016 (Einzeldaten) Fahrgasterhebung BOGESTRA 2014

[1] Es wurden die jeweils gültigen Fahrpläne der Städte zugrunde gelegt und die wesentlichen Änderungen bis Stand Sommer 2016 eingearbeitet.

1 Gesetzliche Rahmenvorgaben

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist gemäß § 1 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Ausgeführt wird diese durch die im Landesrecht bestimmten Stellen (§ 1 Abs. 2 RegG sowie § 8 Abs. 3 Satz 1 Personenbeförderungsgesetz, PBefG).

Die rechtlichen Vorgaben an den NVP ergeben sich aus dem PBefG und dem ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 und 2 sind die Kreise für die Erstellung eines NVP zuständig, um den ÖPNV zu sichern und zu verbessern, um die Verkehrsinteressen des Nahverkehrs zu konkretisieren und um den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (Modal Split) benennen. Im Kreis Recklinghausen wird diese Aufgabe durch den Kreis wahrgenommen.

Der Rechtsrahmen für den ÖPNV wird im Wesentlichen durch

- die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über Öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO 1370/2007),
- das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Stand 01.01.2013 und
- das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), zuletzt geändert am 15.12.2016

gebildet. Darüber hinaus sind weitere gesetzliche Vorgaben, zum Beispiel

- das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG)

zu beachten.

1.1 EU-VO 1370/2007

Die Verordnung EU-VO 1370/2007 trat am 03.12.2009 in Kraft und hob damit die bisherige Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auf. Die Verordnung regelt die beihilferechtskonforme Finanzierung von Verkehrsleistungen durch die öffentliche Hand. Ohne diese Finanzierung könnten Verkehrsleistungen, die über das Maß hinausgehen, das Verkehrsunternehmen aus eigenem Antrieb (eigenwirtschaftlich) anbieten würden, nicht erbracht werden. Die Verordnung umfasst im Wesentlichen folgende Eckpunkte:

- Möglichkeiten zur Gewährung von finanziellen Ausgleichsleistungen durch den Aufgabenträger auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleitungsauftrags (ÖDLA). Hierbei sind verschiedene Handlungsformen zulässig (u. a. Verträge, Verwaltungsregelungen, Bedingungen für die Betrauung interner Betreiber).

- Notwendige Inhalte eines ÖDLA, u. a. Definition der durch Verkehrsunternehmen zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie objektive und transparente Festlegung der Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistungen berechnet werden.
- Bedingungen, unter denen öffentliche Verkehrsdienste selbst erbracht oder ohne vorhergehende Ausschreibung einem im Besitz des Aufgabenträgers befindlichen Betreiber übertragen werden können, u. a. sofern der Auftraggeber über diesen eine Kontrolle ausübt wie über seine eigenen Dienststellen.
- Weitere Bedingungen, unter denen öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt vergeben werden können, u. a. bei geringem Leistungsumfang.
- Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge. So soll die Laufzeit für Busverkehrsdienste höchstens 10 Jahre betragen.

Die neuen Vergabebestimmungen der EU-VO gelten ab dem 03.12.2019. Während des bis dahin währenden Übergangszeitraumes von 10 Jahren sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, die neue Verordnung bereits schrittweise anzuwenden.

1.2 PBefG

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist ein Bundesgesetz und regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen und mit Kraftfahrzeugen. Es wurde zum 1. Januar 2013 novelliert und stellt u. a. die Umsetzung der EU-VO 1370/2007 in den nationalen Rechtsrahmen dar.

Das PBefG ist die übergeordnete nationale gesetzliche Grundlage für die Erstellung von NVPs. In § 8 Abs. 3 sind die maßgeblichen Belange beschrieben, die im NVP definiert sein müssen:

- Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes,
- dessen Umweltqualität,
- die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen und
- Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen (Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022)

Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 und 2 sind die Aufgabenträger dafür zuständig, die o. g. Anforderungen im NVP zu definieren, also bezogen auf die Verhältnisse vor Ort zu konkretisieren. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Im NVP ist demnach das gewünschte zukünftige und abgestimmte Leistungsangebot konkret zu beschreiben. Damit werden die Anforderungen an die **ausreichende Verkehrsbedienung** definiert. Sind für die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung Eingriffe in den Markt der Erbringung von Personenbeförderungs-

leistungen nötig, können z. B. die Anforderungen von einem oder mehreren Verkehrsunternehmen nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden, so muss der Aufgabenträger europäische Vorgaben wie die EU-VO 1370/2007 sowie ggf. das insbesondere im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), in der Vergabeverordnung (VgV) und in der Sektorenverordnung (SektVO) umgesetzte europäische Richtlinienvergaberecht beachten. Unter Eingriffen in den Markt der Erbringung von Personenbeförderungsleistungen sind die Gewährung von Ausgleichsleistungen und/oder ausschließlichen Rechten (= Schutz vor Konkurrenz) an die entsprechenden Betreiber zu verstehen. Solche Eingriffe haben vergabe- und beihilfenrechtliche Relevanz und sind nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig. Die EU-VO 1370/2007 sieht für den Bereich öffentlicher Personenverkehrsdienste bestimmte Formen – ÖDLA, allgemeine Vorschriften – sowie Mindestinhalte und Vorgaben für die Vergabe von ÖDLA sowie weitere Vorschriften vor (vgl. Kapitel 1.1).

Grundsätzlich ist der NVP als Planwerk der Verwaltung zu verstehen ohne rechtliche Verbindlichkeit. Die hohe Relevanz der im NVP definierten ausreichenden Verkehrsbedienung ergibt sich jedoch daraus, dass die Genehmigungsbehörde unter Beachtung der jeweils aktuellen NVP über Genehmigungsanträge zur Erbringung der Verkehrsleistungen entscheiden muss. Grundsätzlich gilt, dass die eigenwirtschaftliche Erbringung von Verkehrsleistungen Vorrang hat (§ 8 Abs. 4 PBefG). Ein entsprechender eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag muss jedoch die im NVP definierten Anforderungen erfüllen können. Gemäß § 13 Abs. 2a und 2b dient die definierte ausreichende Verkehrsbedienung im NVP der Genehmigungsbehörde als Maßstab für die Gewährung oder Ablehnung eines Genehmigungsantrags - generell oder auch bei Vorliegen mehrerer konkurrierender Anträge. Die Vergabekammer Augsburg schreibt dazu: „Da § 13 Abs. 2b Satz 2 PBefG jedoch die Genehmigungsbehörde anweist, bei der Bestimmung der „besten Verkehrsbedienung" insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinn des § 8 Abs. 3 PBefG zu berücksichtigen, sind die in § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG genannten Belange auch und gerade für die zu treffende Auswahlentscheidung von Bedeutung" (VG Augsburg, Urteil vom 27. September 2016 – Au 3 K 15.489, Randnummer 24).

Entspricht das (eigenwirtschaftliche) Angebot für die Verkehrsleistungen nicht den Anforderungen aus dem NVP, wird die Genehmigungsbehörde die Genehmigung versagen. Der Aufgabenträger kann somit sicherstellen, dass seine im NVP beschriebenen Anforderungen mindestens eingehalten werden und es zu keiner Verschlechterung des ÖPNV-Angebots unter das dort definierte Mindestniveau kommt.

Rechtlich bindend werden die Anforderungen dann mit Abschluss eines ÖDLA mit einem Verkehrsunternehmen, in dem zum einen die Anforderungen (aus dem NVP und den der Vergabe von Verkehrsleistungen vorausgehenden Vorabbekanntmachung nach § 8a Abs. 2 PBefG) konkretisiert werden, zum anderen die Regelungen bzgl. des (finanziellen) Ausgleichs definiert werden.

1.3 ÖPNVG NRW

Zur Konkretisierung und rechtlichen Ausgestaltung der europäischen und nationalen Vorgaben haben die Bundesländer spezifizierte Regionalisierungs- bzw. ÖPNV-

Gesetze erlassen. In Nordrhein-Westfalen wurde auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes aus dem Jahr 1995 das ÖPNVG NRW wiederholt fortgeschrieben, letztmals am 15. Dezember 2016.

Wesentlicher Inhalt aller fortgeschriebenen ÖPNVG NRW ist, dass die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist. Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bilden die Kreise und kreisfreien Städte in NRW drei Zweckverbände bzw. eine AöR und übertragen Entscheidungen über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV dorthin.

Gemäß ÖPNVG NRW haben die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Der Nahverkehrsplan ist im Benehmen mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden aufzustellen. Darüber hinaus sind vorhandene Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung zu beteiligen.

Der Nahverkehrsplan ist mit den benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten abzustimmen.

Folgende für die Fortschreibung des NVP im Kreis Recklinghausen relevante Punkte werden im ÖPNVG NRW genannt:

§ 2 Grundsätze

- Angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV (Abs. 3). Dies beinhaltet u. a.
    - hohe Pünktlichkeit und Anschlusssicherung,
    - fahrgastfreundlich ausgestaltete, barrierefreie, sichere und saubere Fahrzeuge sowie Stationen und Haltestellen,
    - bequemer und barrierefreier Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen,
    - fahrgastfreundlicher Service und
    - geeignete Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr sowie multimodalen Mobilitätsangeboten.
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und der Fahrgastzahlen im ÖPNV (Abs. 3) durch Weiterentwicklung der Zusammenarbeit zwischen Land, kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbünden zur Erreichung folgender Ziele:
    - koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes,
    - einheitliche und nutzerfreundliche Tarife,
    - koordinierte, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen,
    - einheitliche Qualitätsstandards.

- Ausbau der Infrastruktur für den ÖPNV (Abs. 4)
- Überführung von Sonderverkehren in Linienverkehre (Abs. 6)
- Nutzung von Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammel- und Linientaxen und Bürgerbusse bei geringer Nachfrage (Abs. 7)
- Berücksichtigung der Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. 2008 II S. 1420; UN-Behindertenrechtskonvention), nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes der ÖPNV (Abs. 8)
- Berücksichtigung der Belange von Frauen und Männern, älteren Menschen, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern (Abs. 9)
- Beteiligung von Verkehrsunternehmen des ÖPNV an der Ausgestaltung des ÖPNV (Abs. 10)

§ 3 Aufgabenträger

- Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte (Abs. 1)
- Die Aufgabenträger sind in ihrem Wirkungskreis zuständige Behörde im Sinne der EU-VO Nr. 1370/2007. Sie sind berechtigt, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 der EU-VO Nr. 1370/2007 nach Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 direkt zu vergeben, soweit Bundesrecht dem nicht entgegensteht (Abs. 2)

§ 5 Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination

- Dem Zweckverband kann über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV hinaus im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden. (Abs. 3)
- Der Zweckverband hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing. Er hat darüber hinaus auf eine Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs hinzuwirken (Abs. 3)

Das ÖPNVG NRW (§ 3) verpflichtet die zuständigen Aufgabenträger zur Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖSPV. Die Aufgabenträger haben zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Der Nahverkehrsplan soll

- für den Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die qualitative und quantitative Ausgestaltung des ÖPNV in seinem Verantwortungsbereich schaffen,
- ein zwischen den Aufgabenträgern abgestimmtes Vorgehen bei der Ausgestaltung des ÖPNV sichern, das den bestehenden und noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen genügt,
- die Verkehrsunternehmen, Verbände und Behindertenbeauftragte beteiligt haben und
- von der Genehmigungsbehörde berücksichtigungsfähige Aussagen zur Erteilung von Liniengenehmigungen (§ 8 Abs. 3 PBefG) enthalten.

Der gesetzliche Auftrag zur Aufstellung des NVP (§ 8 ÖPNVG NRW) ist nachfolgend wiedergegeben.

§ 8 Nahverkehrsplan

„(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (modal split) benennen. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz nach § 7 Abs. 4 zu beachten; die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Absatz 8, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.

(2) Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten.

(3) In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer

Tarifverträge[2] vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten."

Der Kreis Recklinghausen hat am 10.12.2012 eine Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für seinen Zuständigkeitsbereich beschlossen. Zum Aufstellungsverfahren führt das ÖPNVG NRW Folgendes aus:

§ 9 Aufstellungsverfahren

„(1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 sind oder nach § 4 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Bezirksplanungsbehörde unverzüglich zu unterrichten.

(2) Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen. Soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

(3) Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Dies gilt entsprechend für Zweckverbände.

(4) Über den Nahverkehrsplan entscheidet die Vertretungskörperschaft der in § 8 Abs. 1 genannten Aufgabenträger. Der Beschluss ist der nach § 16 Abs. 3 zuständigen Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Der Plan ist in geeigneter Weise bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.

(5) Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 4 gelten hierfür entsprechend."

Der vierte Abschnitt des ÖPNVG NRW (§ 10-15) befasst sich mit der Finanzierung des ÖPNV.

1.4 Belange der Barrierefreiheit

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG sowie § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW hat der Nahverkehrsplan die Belange der Barrierefreiheit im Sinne der UN-Behindertenrechtskonvention zu berücksichtigen. Insbesondere die Novellierung des PBefG hat die Bedeutung der Barrierefreiheit für den ÖPNV noch deutlicher hervorgehoben und mit Fristen versehen:

[2] Gemäß ÖPNVG NRW gültig ab 01.01.2017

§ 8 Abs. 3, Sätze 3-5 PBefG: *„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.*"

Am 1. Mai 2002 trat das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen („Behindertengleichstellungsgesetz" BGG) in Kraft. Zuletzt wurde es am 19. Juli 2016 geändert. Das BGG schreibt die möglichst weit reichende Berücksichtigung der Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkung bei der Ausgestaltung öffentlicher Infrastruktur vor. Von besonderem Interesse ist die Herstellung der Barrierefreiheit in öffentlichen Anlagen.

Als übergeordnete Regelung hat das BGG unmittelbaren Einfluss auf die in diversen Förderrichtlinien festgelegten Anforderungen beim Neu- oder Umbau von Anlagen des ÖPNV. Insbesondere müssen geförderte Neubaumaßnahmen den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Dies gilt für alle Fördervorhaben, sowohl Infrastrukturausbauvorhaben wie der Bau von Haltestellen als auch die Bezuschussung von Fahrzeugen und Anlagen. Bei der Neuplanung sind Behindertenverbände einzubeziehen.

Besonders zu erwähnen ist das im BGG verankerte Verbandsklagerecht. In den Nahverkehrsplänen sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Herstellung behindertengerechter Standards getroffen werden.

In Kapitel 7.2 werden die Belange der Barrierefreiheit für den ÖPNV im Kreis Recklinghausen behandelt.

1.5 Vorgaben der Landes- und Regionalplanung

1.5.1 Landesentwicklungsplan

Die Vorgaben der Raum- und Landesplanung basieren auf dem Landesplanungsgesetz (LPlG) und sind im Landesentwicklungsplan (LEP) sowie in den Regionalplänen definiert und konkretisiert. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung des Landes NRW sind Vorgaben für den NVP und bei der Fortschreibung zu beachten bzw. umzusetzen.

Es existieren:

- raumstrukturelle Zielsetzungen (u. a. Raum- und Siedlungsstruktur, Entwicklungsachsen, natürliche Lebensgrundlagen),

- Ziele für die Flächenvorsorge (u. a. Baulandversorgung für Wohnen und Wirtschaft) und
- Ziele für die Infrastruktur (u. a. Verkehrsinfrastruktur).

Der Kreis Recklinghausen befindet sich gemäß der Definition des Landesentwicklungsplans des Landes im nördlichen Bereich des Rhein-Ruhr-Gebietes und wird demzufolge als Teil einer europäischen Metropolregion ausgewiesen. Diese Darstellung beruht auf dem Leitbild "Europa" des Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmens der Ministerkonferenz für Raumordnung. Danach weist der polyzentrische Verdichtungsraum Rhein-Ruhr bereits die maßgeblichen Orientierungsmerkmale auf, die europäische Metropolregionen kennzeichnen. Innerhalb des Kreises werden alle Kommunen als Mittelzentrum eingestuft. Benachbarte Oberzentren sind Essen, Bochum und Dortmund.

Der Landesentwicklungsplan befindet sich gegenwärtig im Prozess der Neuaufstellung. Es ist noch nicht absehbar, ob dieser Neuaufstellungsprozess zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses NVPs (erstes Quartal 2017) abgeschlossen sein wird. Der bereits überarbeitete Entwurf der sich nunmehr in der Endabstimmungsphase befindet, sieht folgende Grundsätze und Ziele für den öffentlichen Verkehr vor:

Zu 6.1-6 –Grundsatz Vorrang der Innenentwicklung

- Planungen und Maßnahmen der Innenentwicklung haben Vorrang vor der Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich. Die gezielte Erhaltung und Neuschaffung von Freiflächen im Innenbereich aus städtebaulichen Gründen ist hiervon unbenommen.

Zu 8.1-11 -Ziele Öffentlicher Verkehr

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

Erläuterungen:

- Um Zentralität, Erreichbarkeit und Versorgungsfunktionen der Mittel-und Oberzentren zu erhalten, benötigen sie eine Anbindung an den Öffentlichen Verkehr. Dies soll bevorzugt durch den Schienenverkehr, kann aber auch, je nach örtlichen Verhältnissen in Mittelzentren, durch andere Verkehrsmittel des Öffentlichen Verkehrs (wie z. B. Schnellbusse) hergestellt werden. Die Städte können ihre Attraktivität als Wohn-, Arbeits-und Unternehmensstandorte sowie als Versorgungsstandorte nur halten, wenn private und geschäftliche Fahrten mit der Bahn ohne zeitaufwändige Zubringerfahrten und ohne Anschlussrisiken möglich sind. Die Art der Anbindung an die öffentlichen Verkehrsverbindungen richtet sich nach dem Potenzial.

- Die Verflechtungen innerhalb der Verdichtungsräume sind intensiv und führen zu einem hohen Bedarf an einem leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehr sowohl zur Erschließung in der Fläche als auch in schnellen regionalen Verbindungen. Der Rhein-Ruhr-Express soll in Zukunft das Rückgrat des Schienenpersonenverkehrs in der Städteregion Rhein-Ruhr bilden und eine leistungsfähige Verbindung im größten europäischen Verdichtungsraum schaffen. Kernstrecke für den Rhein-Ruhr-Express bildet die Verbindung Dortmund – Bochum – Essen – Mülheim an der Ruhr – Duisburg – Düsseldorf – Köln, die über Zulaufstrecken mit den Endpunkten Münster, Minden, Flughafen Köln/Bonn, Koblenz, Emmerich und Aachen verbunden ist.
- Der Bedarf für die Anbindung der Mittel- und Oberzentren an den Schienenverkehr sowie der Bedarf für die Entwicklung des Schienennetzes in und zwischen den Regionen des Landes leitet sich aus den Bedarfsplänen des Landes und des Bundes ab.
- Nicht mehr genutzte (nicht mehr bediente, stillgelegte oder bereits freigestellte), raumbedeutsame Schienenverbindungen werden als Optionstrassen für die Zukunft benötigt, da eine völlige Neuplanung von Trassen angesichts der hohen Siedlungsdichte mit erheblichen Restriktionen und hohen Kosten verbunden ist.
- Raumbedeutsame Verbindungen sind zum einen die in den Bedarfsplänen von Bund und Land zur Reaktivierung enthaltenen Schienentrassen und zum anderen nicht mehr genutzte Schienentrassen, für deren Reaktivierung als Schienenstrecke zurzeit zwar kein Bedarf absehbar ist, die jedoch regionalbedeutsame Siedlungsflächen, Einrichtungen oder Anlagen miteinander verbinden. Letztere sind als Trassen zu sichern und erlauben damit eine Nutzung durch andere linienförmige Infrastrukturen. (Zwischen-)Nutzungen dieser Trassen zur Nahmobilität oder zur touristischen Nutzung z. B. durch die Anlage von Radwegen werden angestrebt. Auf der Basis früherer Schienenwege und -netze können so gesundheits- und mobilitätsfördernde neue Infrastrukturen entstehen.

Zu 8.1-12 -Ziele Erreichbarkeit

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

Erläuterungen:

- Zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilräumen Nordrhein-Westfalens spielt die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel eine entscheidende Rolle, da diese allen Bevölkerungsgruppen die gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht.
- Eine angemessene Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge ist vor dem Hintergrund sich ändernder demographischer Rahmenbedingungen auch künftig sicherzustellen. Hierzu gehört die Gewährleistung der Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche in angemessener Weise.

- Bei der kommunalen Planung neuer Wohnbauflächen lässt sich die zeitlich angemessene Anbindung mit dem ÖPNV an die Zentralen Versorgungsbereiche berücksichtigen. Auch die Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs sind gefordert, in Nahverkehrsplänen und in Abstimmung mit den Kommunen für die Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche Sorge zu tragen. Kriterien einer angemessenen Bedienung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) finden sich in § 2 Absatz 3 ÖPNVG NRW. Danach können auch alternative Bedienungsformen des ÖPNV wie z. B. Bürgerbusse oder Anrufsammel- und Anruflinientaxis zum Einsatz kommen"

(Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) Geänderter Entwurf nach zweitem Beteiligungsverfahren, 05. Juli 2016)

1.5.2 Regionalplan

Der Regionalplan legt auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogramms und des Landesentwicklungsplans die regionalen Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im jeweiligen Planungsgebiet fest. Der Regionalplan des Regierungsbezirks Münster (Gebietsentwicklungsplan (GEP), Teilabschnitt „Emscher-Lippe") legt im Kapitel II. 7 die Ziele und Planungsgrundsätze für den SPNV/ ÖPNV fest. Hiervon sind für den Nahverkehrsplan die folgenden Grundsätze von Relevanz:

Grundsatz 21 des o. g. Regionalplans:

- Die Mobilität von Menschen und Gütern soll raum- und umweltverträglich gewährleistet werden. Die Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsstätten sowie der privaten und öffentlichen Dienstleistungs- und Infrastruktureinrichtungen soll gesichert und verbessert werden.
- Die Verkehrsinfrastruktur soll in ihrer Leistungsfähigkeit erhalten und verbessert werden.
- Die Anteile der relativ umweltverträglichen Massenverkehrsmittel am Verkehrsaufkommen sollen erhöht werden. Dementsprechend sollen Schienenwege, Wasserstraßen und Öffentlicher Personennahverkehr ausgebaut und modernisiert werden.

Grundsatz 22 des o. g. Regionalplans:

- Der westliche Abschnitt der Hamm-Osterfelder-Bahn zwischen Recklinghausen und Gelsenkirchen soll für den ÖPNV reaktiviert werden.
- Es soll geprüft werden, ob es sinnvoll ist, durch Nutzung der vorhandenen Güterverkehrsstrecke zwischen Marl-Sinsen und Marl-Zentrum eine direkte SPNV-Verbindung der Stadt Marl mit der Kreisstadt Recklinghausen und dem östlichen Ruhrgebiet zu schaffen.
- Die Verlängerung der S-Bahn-Linie 4 (S 4) über Lütgendortmund hinaus nach Wanne-Eickel soll vorrangig betrieben werden. Falls dieses Vorhaben scheitern sollte, soll zumindest die vorhandene Emschertalbahn bis Dort-

mund-Bövinghausen modernisiert und für den Anschluss an das Dortmunder Schienennetz Alternativen entwickelt werden.

1.5.3 Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan

Bis zum 31.12.2009 diente das Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP) der ÖPNV-Bedarfs und -Ausbauplanung. Durch das Vierte Gesetz zur Befristung des Landesrechts Nordrhein-Westfalen vom 5.4.2005 wurde festgelegt, dass das Gesetz zur IGVP am 31.12.2009 ausgelaufen ist.

Seither wird die Verkehrsinfrastruktur allein über den Bundesverkehrswegeplan 2015 sowie dem Landesstraßenbedarfsplan und dazu gehörigen Landesstraßenausbauplan geregelt.

Die Belange des ÖPNV regelt der ÖPNV-Bedarfsplan NRW, der sich aktuell in der Neuaufstellung befindet (ÖPNV-Netz 2030).

Der Kreis Recklinghausen hat folgende Maßnahmen zur Aufnahme in den neuen ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet:

- Beseitigung/Verkürzung der Eingleisigkeit nördlich von Essen-Dellwig Ost
    - Die Brückenbauwerke nördlich der Station Essen-Dellwig Ost über den Rhein-Herne-Kanal, die Emscher und die A 42 sind für den SPNV in Nord-Süd-Richtung bzw. Ost-West-Richtung mit Zulauf auf Essen Hbf ein Nadelöhr, da die Strecke dort nur eingleisig ist.
    - Um die vom VRR geplante Verbesserung des SPNV im nördlichen Ruhrgebiet (NVP des VRR) nachhaltig verbessern zu können, ist der Ausbau / die Beseitigung / die Verkürzung der Eingleisigkeit nördlich des Haltepunktes Essen-Dellwig Ost zwingend notwendig.
      Betroffene Linien RE 14 und S 9.
    - Die Maßnahme steigert die Mobilität der Bevölkerung von nördlich des Rhein-Herne-Kanals / der Emscher auf das Oberzentrum Essen hin. Es ist Teil des Maßnahmenpakets zum A 52-Ausbau in Bottrop bzw. Gladbeck. Außerdem verbessert die Maßnahme den Modal Split zugunsten des ÖPNVs.
- Barrierefreier Ausbau der Haltepunkte der RB 43 (Emschertalbahn) sowie Verbesserung der Verknüpfung zum straßengebundenen ÖPNV.
    - Die Emschertalbahn (RB 43) verbindet Dorsten über Feldhausen, Gladbeck-Zweckel, Gladbeck-Ost, GE-Buer-Süd, GE-Zoo, Wanne-Eickel Hbf, Herne Bf, HER-Börnig, Castrop-Rauxel-Süd, CAS-Merklinde, DO-Bövinghausen, DO-Marten, DO-Rahm, DO-Huckarde Nord mit dem Oberzentrum Dortmund (Hbf).
    - Die Attraktivität der Emschertalbahn (RB 43) leidet einerseits an den unterschiedlichen Ausbauzuständen der Haltepunkte. Insbesondere das Fehlen eines barrierefreien Zugangs zu den Haltepunkten senkt den Nutzungsgrad der Linie. Zudem fehlt an vielen Haltepunkten eine

befriedigende Verknüpfung zum straßengebundenen ÖPNV um Fahrgastpotenziale an die Schiene heranzuführen. Beispiele sind u. a. Gladbeck-Ost (Verlegung des Haltepunktes), GE-Buer Süd, GE-Zoo, Castrop-Rauxel Süd, CAS-Merklinde um nur einige zu nennen.

- Die Maßnahme steigert die Attraktivität des ÖPNV (SPNV + ÖSPV) insgesamt. Sie hilft die Zielsetzung des PBefG zur vollständigen Barrierefreiheit zu erreichen und verbessert das Zusammenspiel von SPNV und straßengebundenen ÖPNV.

1.5.4 Nahverkehrspläne Schiene und benachbarter Aufgabenträger

Der Kreis Recklinghausen sowie die benachbarten Kreise Borken, Coesfeld, Unna, Wesel sowie die kreisfreien Städte Gelsenkirchen, Bottrop, Essen, Bochum, Herne und Dortmund sind nach dem ÖPNVG NRW Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV in ihren Stadt- bzw. Kreisgebieten sowie für regionale Schnellbusverkehre mit Ausnahme des SPNV. Für diesen liegt gemäß § 5 ÖPNVG NRW die Zuständigkeit beim Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

Die Verkehrsströme und die Verkehrsangebote benachbarter Regionen sind miteinander vernetzt - daher wird in den gesetzlichen Rahmenbedingungen die Abstimmung benachbarter Kreise und kreisfreier Städte als Aufgabenträger des ÖPNV bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen gefordert.

Gegenstand des NVP sind die das Kreisgebiet bedienenden Buslinien. Die über das Kreisgebiet hinausführenden Buslinien werden ebenfalls im Rahmen dieses NVP behandelt. Das Untersuchungsgebiet wird somit über die Endpunkte dieser Linien definiert, wodurch ein Abstimmungsprozess mit den benachbarten Aufgabenträgern notwendig wird. Zu den benachbarten Aufgabenträgern gehören die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Herne sowie die Kreise Borken, Coesfeld, Unna und Wesel.

1.6 Berücksichtigung der gesetzlichen Rahmenvorgaben im NVP

Der NVP des Kreises Recklinghausen kommt den gesetzlichen Rahmenvorgaben nach. Gestützt auf § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG werden im vorliegenden NVP folgende Festlegungen getroffen:

- Anforderungen an den Umfang der Verkehrsleistungen, die im ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Kreises Recklinghausen erbracht werden sollen (Kapitel 2.1, Liniensteckbriefe Anlagenband II)
- Vorgaben an die Qualität des Verkehrsangebotes durch Vorgabe von Angebotsstandards (Kapitel 2.1),
- Benennung von Qualitätsstandards (Kapitel 2.2),
- Anforderungen an die Umweltqualität des ÖPNV (Kapitel 2.1.9),

- Anforderungen an die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen (Kapitel 2.1.8, 7.6.1),
- Anforderungen an die Barrierefreiheit des ÖPNV (Kapitel 7.2).

Gestützt auf die §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW werden im vorliegenden NVP folgende Festlegungen getroffen:

- Benennung des mittel- bis langfristig angestrebten Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr (Modal Split) (Kapitel 7.5.12)
- Beachtung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz (Kapitel 1.5)
- Berücksichtigung der Belange des Klima- und Umweltschutzes sowie des Rad- und Fußverkehrs (Kapitel 2.1.9, 7),
- Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Absatz 8, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung (Kapitel 2.1, 7.2)
- Berücksichtigung des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans (Kapitel 1.5.3)
- Beachtung der Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände (Kapitel 1.5.4)
- Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung (Kapitel 2.1, Kapitel 8)
- Vorgabe der notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 ÖPNVG NRW (Kapitel 2.1)
- Vorgabe des Qualifikationsstandards des eingesetzten Personals sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge (Kapitel 2.1.10, 2.2).
- Angabe des voraussichtlichen Finanzbedarfs bei den Aussagen zur Investitionsplanung (Kapitel 8)
- Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen (Kapitel 4.3)
- Beteiligung der Gebietskörperschaften, vorhandenen Unternehmen und evtl. Dritter bei der Aufstellung des NVP (Einleitung)

2 Leitbild für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV

2.1 Ausreichende Verkehrsbedienung und Bewertungskriterien – Definition von Kreisstandards –

2.1.1 Vorbemerkungen

Für die Festlegung von Bedienungsstandards in einem Nahverkehrsplan existieren keine (bundesweit) allgemein gültigen Normen. I. d. R. werden die Standards von den jeweiligen Aufgabenträgern individuell festgelegt. In vielen anderen Kreisen haben sich Bedienungsstandards etabliert und bewährt, die im Wesentlichen den raumstrukturellen Ansatz mit Ausrichtung der zu bewertenden Verbindungen auf die Ober- und Mittelzentren aufgreifen.

Die bekannten Verfahren für die Bedienungsstandards in Nahverkehrsplänen sind häufig sehr „holzschnittartig" angelegt, meist mit einem groben Raster mit wenigen Kriterien und Kategorien. Dadurch wird gewährleistet, dass das Verfahren transparent ist und der Aufwand bei der praktischen Anwendung, in den Verkehrsunternehmen, in den Städten oder auch in der interessierten Öffentlichkeit, beherrschbar bleibt. Die Berücksichtigung vieler (denkbarer) Ausnahme- und Sonderfälle in den Bedienungsstandards führen schnell zu Verlusten in der Transparenz und zu einem erhöhten Aufwand in der Anwendung. Die Bedienungsstandards (Kreisstandards) sollen im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans auch „gelebt" werden. Das Verhältnis zwischen Aufwand und Einfachheit in der Anwendung auf der einen Seite und Berücksichtigung aller möglichen Sonderfälle auf der anderen Seite soll in einem verträglichen Verhältnis stehen (Verhältnis „Transparenz-Aufwand-Qualität").

2.1.2 Definition und Erläuterung der Begriffsverwendungen im NVP für den Kreis Recklinghausen

2.1.2.1 Ausreichende Verkehrsbedienung

Unter „ ausreichender Verkehrsbedienung" wird die im öffentlichen Verkehrsinteresse angemessene Bedienung durch ÖPNV-Leistungen verstanden. Der Begriff bezieht sich dabei weitreichend auf alle Merkmale der Verkehrsbedienung und -erstellung, nicht nur die Bedienungshäufigkeit, sondern auch auf die Durchführungsqualität, die Fahrzeug- und Personalanforderungen, die Umweltaspekte und die Verkehrsintegration.

Mit der Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 ist in § 8, Abs. 3 Satz 2 ausdrücklich geregelt, dass der Aufgabenträger *„Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan*" definiert. Der Aufgabenträger kann somit im Nahverkehrsplan sämtliche Kriterien der Verkehrsbedienung festlegen und hat dabei einen großen Ermessens-

spielraum. Es handelt sich um eine vom jeweiligen Aufgabenträger spezifische vorzunehmende, planungshoheitlich Festlegung. Die Genehmigungsbehörde hat demgegenüber keinen eigenen Spielraum zur Beurteilung der ausreichenden Bedienung.[3]

Im Falle einer Vergabe der Verkehrsdienste müssen also die vom Aufgabenträger definierten Anforderungen mindestens erfüllt werden. Dies gilt auch für konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge, über die die Genehmigungsbehörde zu entscheiden hat: „Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht." (§ 13 Absatz 2a PBefG, Satz 3). Abweichungen, die als „wesentlich" gelten, definieren die Sätze 4 und 5 der Norm: „Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen, für die ein Ausgleich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gezahlt werden soll." (§ 13 Absatz 2a PBefG, Sätze 4 und 5).

Im vorliegenden NVP ist die ausreichende Verkehrsbedienung sowohl hinsichtlich der Quantität (Bedienungszeiten und Taktfrequenz) als auch punktuell in der Qualität (Fahrzeugqualität) in den Liniensteckbriefen (vgl. Anlagenband II) abgebildet. Sie stellen das bisherige Verkehrsangebot inklusive der anstehenden heute schon geplanten konkreten Angebotsentwicklungen dar. Das in den Liniensteckbriefen beschriebene Verkehrsangebot darf nicht ohne eine vorherige erneute Absichtserklärung des Aufgabenträgers unterschritten werden. Der NVP beschreibt für diesen Fall, nach welchen Kriterien eine Bewertung einer Angebotsänderung vorgenommen wird und welche Prüfschritte einzuhalten sind.

2.1.2.2 Bewertungsrahmen und Prüfschritte

Neben der Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung zur rechtlichen Absicherung des heute als notwendig angesehenen ÖPNV-Angebotes im Kreis Recklinghausen wurden für die Erstellung des vorliegenden NVP kreisweite Bewertungskriterien entwickelt, mit denen das Verkehrsangebot beurteilt werden kann. Ziel dieser Angebotsbewertung ist es herauszufinden, in welchen Bereichen des Kreises eine Angebotsverbesserung prüfenswert ist und an welchen Stellen ggf. eine Angebotsreduzierung/ bzw. -änderung geprüft werden sollte.

Der Bewertungsrahmen trägt dem Umstand Rechnung, dass im Laufe der Geltungszeit des NVP Anpassungen und Entwicklungen im Verkehrsangebot erfolgen (sol-

[3] Sibylle Barth in Recht des ÖPNV, Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) Nr. 1370/2007, PBefG und ÖPNV-Gesetze der Länder; Band 2 Kommentar, S. 273 (Dr. Hubertus Baumeister, Hamburg 2013).

len). Im NVP werden hierfür Richtwerte festgelegt, die im Falle von Anpassungen und Entwicklungen beachtet werden müssen. Im Folgenden werden die Prüfschritte beschrieben, nach denen eine Bewertung und Entscheidung darüber vorgenommen wird, inwieweit das Angebot angepasst werden kann. Hiermit wird jedoch noch keine Aussage über eine mögliche Finanzierung der Anpassung oder Entwicklung getroffen. Die Entscheidung, ob und von wem eine Anpassung finanziert werden wird, erfolgt im Einzelfall.

2.1.3 Grundsätze

Der Nahverkehrsplan des Kreises Recklinghausen ist das wirksame Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers zur Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV. Er konkretisiert das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung.

Der Kreis verfolgt das Ziel, auch vor dem Hintergrund knapper werdender finanzieller Mittel für den ÖPNV, ein leistungsfähiges, qualitativ hochwertiges und wirtschaftliches ÖPNV-Angebot sicherzustellen. Das ÖPNV-Angebot soll dabei der regionalen Lage des Kreises als Teil der Metropolregion Rhein-Ruhr im Umfeld der benachbarten Oberzentren und den bestehenden Verkehrsverflechtungen hinreichend Rechnung tragen.

Der Kreis Recklinghausen verfolgt dabei eine Strategie in der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes in zwei Handlungsrichtungen:

- **angebotsorientiert** im Sinne einer hohen Angebotsqualität auf ÖPNV-Relationen, die bei entsprechend attraktiver Angebotsgestaltung eine überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage erwarten lassen; damit werden die Voraussetzungen für eine umweltorientierte Verkehrsmittelwahl geschaffen,
- **bedarfsorientiert** im Sinne eines Basisangebotes, um die Mobilität nichtmotorisierter Bevölkerungsgruppen in den dünner besiedelten Teilräumen zu sichern.

Ausgehend von diesen zwei Handlungsrichtungen werden vor dem Hintergrund der engen finanziellen Spielräume folgende Zielsetzungen für die Nahverkehrsplanung formuliert:

- das ÖPNV-Angebot ist verstärkt an den konkreten Fahrgastanforderungen auszurichten und
- in allen Teilräumen des Kreisgebiets ist ein Basisangebot zu gewährleisten, das zur Mobilitätssicherung der Bevölkerung nicht unterschritten werden soll.

Für den Aufgabenträger Kreis Recklinghausen stellen die nachfolgend festgeschriebenen Bewertungskriterien für die Bedienungsqualität sowie die in Kapitel 2.2 definierten Standards für die Beförderungsqualität Zielstandards im Sinne eines „Kreisstandards" dar. Die vollständige Realisierung dieser Zielstandards steht allerdings unter dem Finanzierungsvorbehalt.

Das nach heutigem Ermessen mindestens zu erbringende Bedienungsangebot ist in Form von **Liniensteckbriefen** im Anlagenband II zum NVP beschrieben. Linienscharf spiegeln diese die Zielvorstellungen des Aufgabenträgers Kreis Recklinghausen hinsichtlich des ÖPNV-Bedienungsangebotes für die kommenden Jahre wider und legen somit die **„ausreichende Verkehrsbedienung"** fest. Sie sind Grundlage der Angebotsgestaltung und für alle im Nahverkehrsraum Kreis Recklinghausen in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage über die vom Kreis Recklinghausen angestrebte ÖPNV-Qualität. Weiterhin dienen die Liniensteckbriefe der Genehmigungsbehörde zur Bewertung von ggf. vorliegenden konkurrierenden Genehmigungsanträgen.

Die nachfolgend beschriebenen **Bewertungskriterien** stellen kreisweit gültige Mindeststandards der ÖPNV-Bedienung dar. Dies bedeutet ausdrücklich nicht, dass im gesamten Kreisgebiet das gleiche Bedienungsangebot vorzuhalten ist. Diese Standards dienen vielmehr der Entwicklung eines aufeinander abgestimmten Verkehrsangebotes innerhalb des heterogenen Nahverkehrsraums, welchen die kreisangehörigen Städte mit ihren unterschiedlichen Strukturen bilden.
Die Bewertungskriterien dienen sowohl als Maßstab für die Beurteilung des bestehenden ÖPNV-Systems im Kreis Recklinghausen als auch als Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV (vgl. Abbildung 1). Im Prozess der Nahverkehrsplanung dienen sie der Analyse und Beurteilung des derzeit bestehenden Bedienungsangebotes im Kreis Recklinghausen. Hierbei wird das Angebot im Status Quo (Fahrplanstand 2015) den im NVP definierten Richtwerten gegenübergestellt und einer Bewertung unterzogen, die im Ergebnis als Ausgangspunkt für die Weiterentwicklungen des ÖPNV-Angebotes in den nächsten Jahren dienen soll. Ergeben sich deutliche Abweichungen zwischen den Richtwerten und dem Status Quo wird in einem nächsten Schritt geprüft, ob die entsprechenden Über- bzw. Unterschreitungen gerechtfertigt sind, indem unter zu Hilfenahme der unter Kapitel 2.1.6.4 definierten Leistungskennwerte der wirtschaftliche Erfolg der betroffenen Linien untersucht wird. Sollte das Angebot nicht den Rahmenbedingungen entsprechen, kann bereits während des Prozesses der Nahverkehrsplanung eine entsprechende Anpassung des Angebotes vorgesehen werden. Diese wird dann mit den Liniensteckbriefen, in denen der Aufgabenträger die Anforderungen an den Umfang des ÖPNV-Angebotes definiert, festgeschrieben. Die Liniensteckbriefe stellen somit das Ergebnis der Beurteilung des bestehenden ÖPNV-Systems anhand der Bewertungskriterien sowie die erforderlichen und zum heutigen Zeitpunkt gesicherten und finanzierten Anpassungen dar.

Im Zuge der Verkehrserbringung dienen die Bewertungskriterien dann als Grundlage für eine regelmäßige Überprüfung des Angebotes. Bei Veränderungen in der Nachfragesituation sind zunächst mögliche Ursachen zu untersuchen (z. B. Schulstandortpolitik, Entwicklung von Einzelhandelseinrichtungen, demografische Entwicklung innerhalb eines Stadtteils). Ergibt sich daraufhin ein Bedarf für Angebotsanpassungen, haben die Verfahrensbeteiligten anhand der Bewertungskriterien in mehreren Stufen die Einhaltung der hier festgelegten Richtwerte zu prüfen.

Ähnlich ist auch bei geplanten Anpassungen des ÖPNV-Angebotes im Zuge neuer Entwicklungen im Kreisgebiet zu verfahren. Dies kann neben Angebotsreduktion

bzw. Angebotsausweitung u. U. auch Angebotsorientierung auf neue Verkehrserzeuger bedeuten (z. B. neue Gewerbegebiete, neue Krankenhausstandorte, Discounter etc.).

Können die Anforderungen von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebotsveränderungen aus unterschiedlichen Gründen nicht (mehr) eingehalten werden, ist der Aufgabenträger zwingend und rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Abweichungen von den definierten Standards bzw. den gesonderten Festlegungen des NVP bedürfen der Zustimmung des Aufgabenträgers Kreis Recklinghausen und sind schriftlich zu vereinbaren. Dies beinhaltet in Einzelfragen vorausgehende Sondierungsgespräche zwischen allen Beteiligten.

Die Liniensteckbriefe in Verbindung mit den im Folgenden definierten Bewertungskriterien sind somit verbindliche Grundlage für die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Das Prinzip der Wirtschaftlichkeit ist dabei als allgemeine Vorgabe des Aufgabenträgers zu beachten.

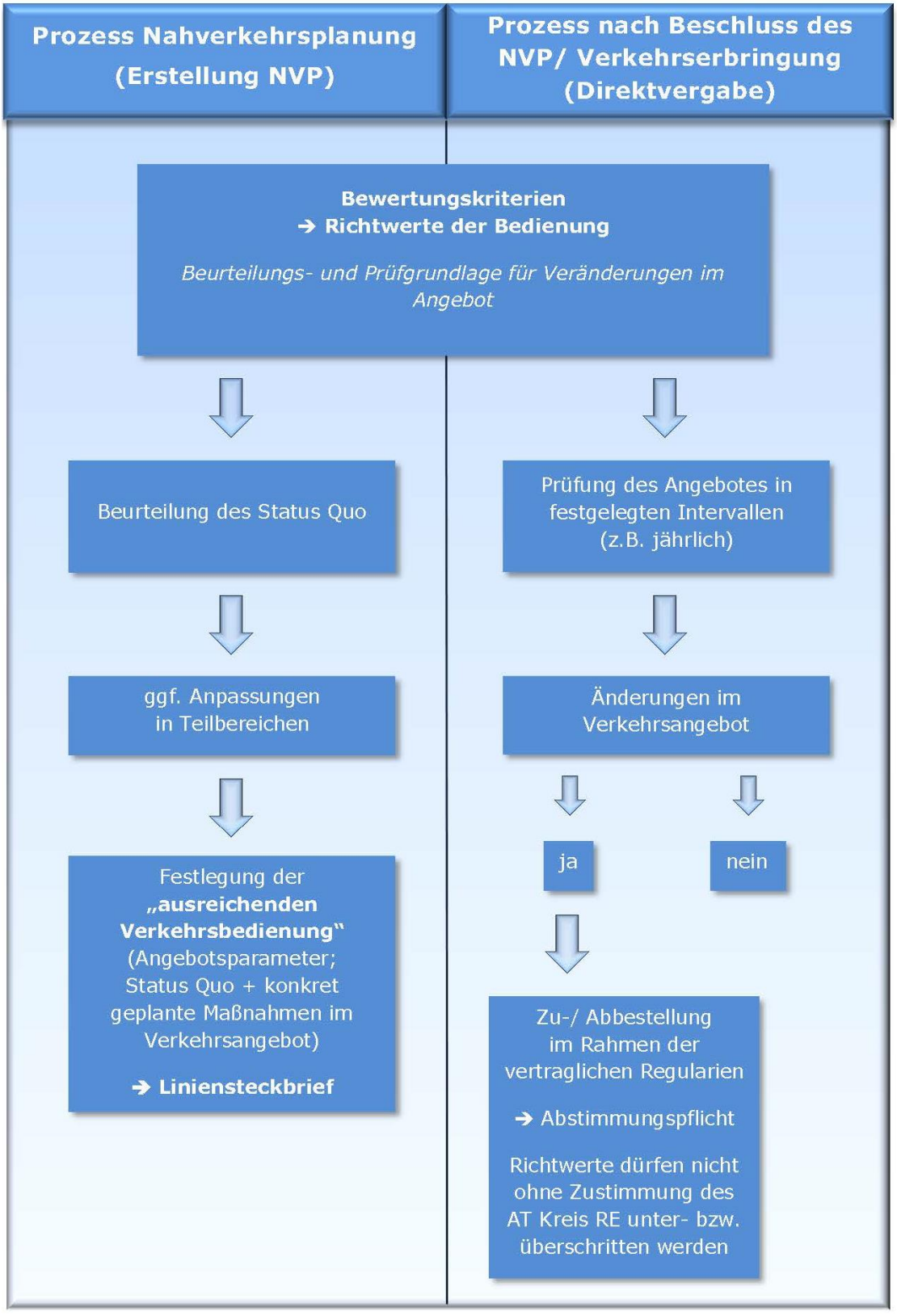


Abbildung 1: Verfahrensregelung in der Anwendung der Bewertungskriterien

2.1.4 Bewertungsrahmen

Die im Nahverkehrsplan für den Kreis Recklinghausen nachfolgend beschriebenen Bewertungskriterien entsprechen hinsichtlich der Methodik und der konkret quantifizierten Zielwerte den in der Nahverkehrsplanung üblichen und seit über zehn Jahren entwickelten und bewährten Verfahren.

Als Grundlage für die Entwicklung der definierten Richtwerte dienen neben dem heutigen Bedienungsangebot insbesondere Schriften des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen zu dieser Thematik[4]. Des Weiteren fließen Erfahrungswerte aus anderen Städten und Regionen mit ein, die auf die speziellen Verkehrsbedürfnisse des Kreises Recklinghausen angepasst wurden.[5]

Die Bewertungskriterien, d. h. die Anforderungen an die Angebotsqualität, werden für

- die **Erschließungsqualität** (Erschließungswirkung in den Siedlungsbereichen auf Basis definierter Haltestelleneinzugsbereiche),
- die **Bedienungs- und Verbindungsqualität** (Häufigkeit und Regelmäßigkeit der Haltestellenbedienung/ Umsteigehäufigkeit),
- die **Reisezeit** und
- die **Anschlussbildung**

definiert.

Die Betrachtung der Bedienungs- und Verbindungsqualität erfolgt jeweils für die Verbindung zwischen Stadtteilen/ Stadtbezirken (d. h. die Verkehrsquellen) und den relevanten zentralen Orte (d. h. den Verkehrszielen). Als „Stadtteil/ Stadtbezirk" werden dabei im Kontext mit dem kreisweiten Ansatz der Bewertungskriterien die kommunal definierten Stadtteile bzw. Stadtbezirke betrachtet. Im begründeten Ausnahmefall können in Abstimmung mit der jeweiligen Stadt auch Abweichungen (z. B. Untergliederung eines großen Stadtteils/ Stadtbezirks in mehrere Bereiche) vorgenommen werden.

Es werden folgende Hauptnachfragerelationen als Kategorien zugrunde gelegt:

- Kategorie A: Anbindung der Orte an das relevante Oberzentrum bzw. an andere relevante Oberzentren (OZ),
- Kategorie B: Anbindung der Orte an die Innenstadt (Städte mit Definition gemäß Regionalplan „Ballungskern"),

[4] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka–Verlag 2001.

[5] u. a. Nahverkehrsplan der Stadt Essen; 1. Fortschreibung 2008-2012
Nahverkehrsplan Ennepe-Ruhr-Kreis; 2. Fortschreibung 2009
Neuaufstellung des Nahverkehrsplans Stadt Gelsenkirchen 2011
3. Nahverkehrsplan Kreis Mettmann 2014

- Kategorie C: Anbindung der Orte an die Innenstadt (Städte mit Definition gemäß Regionalplan „Ballungsrandzone"),
- Kategorie D: Anbindung der Orte an die Innenstadt (Städte mit Definition gemäß Regionalplan „Gebiet mit überwiegend ländlicher Nutzung),
- Kategorie E: Verbindung zwischen den jeweiligen Kernstädten (Verbindungen zwischen den Mittelzentren (MZ),
- Kategorie F: Verbindung zwischen den jeweiligen Kernstädten und der Kreisstadt Recklinghausen.

Die für die Bewertungskriterien relevanten Verbindungen im ÖPNV orientieren sich somit in diesem Grundraster konsequent am Zentralen-Orte-Prinzip. Die Zuordnung der einzelnen Städte zu den Kategorien B bis D erfolgt anhand der siedlungsräumlichen Grundstruktur gemäß Regionalplan Teilabschnitt Emscher-Lippe (2004).[6]

Für die Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtbereichen werden für dieses kreisweite System keine Richtwerte definiert. Die Verflechtungen zwischen einzelnen Stadtbereichen sind jeweils sehr unterschiedlich ausgeprägt und von vielen spezifischen Faktoren abhängig, so dass diese Verbindungen bzgl. der Anforderungen auch nicht in einem kreisweiten Ansatz „standardisierbar" sind.

Die Bewertungskriterien werden im Hinblick auf die Umsetzung des Nahverkehrsplans von Seiten des Aufgabenträgers als Basisangebot verstanden. Sie werden auf der Basis der gebietstypischen Merkmale der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit definiert.

Für eine effiziente und wirtschaftliche ÖPNV-Bedienung ist eine Siedlungsplanung und –entwicklung mit Ausrichtung an den ÖPNV-Belangen von wesentlicher Bedeutung. Die definierten Erschließungs- und Bedienungsstandards gelten vor diesem Hintergrund ausdrücklich nicht für nichtintegrierte Siedlungsgebiete und Standorte sowie für nicht mit dem Aufgabenträger abgestimmte Planungen der Kommunen.

2.1.5 Erschließungsqualität

Für die Bewertung der Erschließungsqualität ist die räumliche Erschließungswirkung der Haltepunkte und Haltestellen ausschlaggebend. Diese setzt sich zusammen aus

- der räumlichen Erschließungswirkung von Haltestellen und Haltepunkten (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche) und
- dem Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraums).

[6] Bezirksregierung Münster: Gebietsentwicklungsplan-Teilabschnitt „Emscher-Lippe" (2004).

Für die Bewertung der Erschließungswirkung werden in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV[7] die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche festgelegt.

Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient" gewertet, wenn sie in der Haupt- und Normalverkehrszeit mit der definierten Mindestqualität bedient wird.[8]

Tabelle 4: Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche

Gebietskategorie	Schnellbus/ Bus/ TaxiBus/ Bürgerbus/ AST	SPNV/ S-Bahn	Mindestbedienung zur Wertung als „ÖPNV-bedient" (HVZ & NVZ)
Innenstadt/ Stadtbereiche > 5.000 EW			
zentraler Bereich	300 m	600 m	60´-Takt
sonstiges Gebiet	400 m	600 m	60´-Takt
zusammenhängender Stadtbereiche 1.000 bis 5.000 EW			
zentraler Bereich	400 m	800 m	60´-Takt
sonstiges Gebiet	500 m	800 m	60´-Takt
zusammenhängender Stadtbereiche < 1.000 EW			
gesamtes Gebiet	500 m	1.000 m	120´-Takt

In den Innenstädten sowie in den Kernbereichen (innenstadtnahe Bereiche) sind ausschließlich die Einzugsbereiche der Bushaltestellen zugrunde zu legen.

Soweit Leistungen im Nachtverkehr angeboten werden (Spätverkehre ab 22 Uhr und Nachtverkehre in den Nächten auf Samstage, Sonntage und vor Feiertagen ab ca. 1 Uhr) wird durchgängig ein Haltestelleneinzugsbereich von 800 Metern festgelegt.

Es ist sicherzustellen, dass in den Stadtbereichen die nachfolgend definierten Mindestwerte der Erschließungswirkung (erschlossene Einwohner und Arbeitsplätze) auf Basis der definierten Einzugsbereiche) erreicht werden.

[7] VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001.

[8] Gilt für Haltestellen in größeren zusammenhängenden Siedlungsbereichen; topografische Bedingungen (z. B. starke Steigungen zwischen Wohnquartieren und der nächstgelegenen Haltestelle sowie die Trennwirkung natürlicher und künstlicher Zäsuren) sind zu berücksichtigen.

Tabelle 5:
Richtwerte für die Erschließungswirkung durch Haltestellen erschlossener Einwohner

Gebietskategorie	Erschließungswirkung
Innenstadt/ Kernstadtbereiche	mind. 90%
zentrumsnaher Bereich oder Stadtbereiche größer 5.000 EW	mind. 85%
alle anderen Stadtbereiche	mind. 80%

Hinweis: Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ist eine eigenständige Anbindung von Neubaugebieten im Linienverkehr erst ab einer Größenordnung von mindestens 4.000 Einwohnern darstellbar.

2.1.6 Bedienungs- und Verbindungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit, Regelmäßigkeit und Betriebszeitfenster von Bedeutung sind. Als Beurteilungskriterium für die Verbindungsqualität wird die maximale Umsteigehäufigkeit festgelegt.

2.1.6.1 Bewertungsraster der „ausreichenden Verkehrsbedienung"

Die in den nachfolgenden Tabellen definierten Richtwerte für die Beurteilung des ÖPNV-Angebotes bilden den Bewertungsrahmen zur Überprüfung des Bestandsangebotes und dienen außerdem als Entwicklungsmaßstab insbesondere bei potenziellen Angebotsanpassungen im Zusammenspiel zwischen Aufgabenträger Kreis Recklinghausen, den kreisangehörigen Städten und den Verkehrsunternehmen (vgl. Kapitel 2.1.3 und Abbildung 1).

Die Festlegung des Bewertungsrasters baut auf einem 3-stufigen Verfahren auf (vgl. Kapitel 2.1.6.3 bis 2.1.6.5). Dieses gewährleistet auf der einen Seite Planungssicherheit für den Aufgabenträger, die kreisangehörigen Städte und auch die im Verkehrsgebiet tätigen Verkehrsunternehmen dadurch, dass potenzielle Angebotsänderungen einem intensiven Prüfverfahren unterliegen, bei dem neben Auslastungskennwerte außerdem siedlungsstrukturelle Faktoren berücksichtigt werden. Auf der anderen Seite ermöglicht gerade dieses Verfahren aber auch eine ausreichende Flexibilität dadurch, dass in einem dritten Schritt die Chancen und Risiken in Bezug auf Nachfragewirkungen abgewogen werden sollen. Dies wirkt z. B. dahingehend, dass Anpassungen des ÖPNV-Angebotes bei neuen Entwicklungen im Kreisgebiet (z. B. neue Gewerbegebiete, neue Krankenhausstandorte, Discounter, Schulschließungen etc.) bei einem erkennbaren Bedarf kurzfristig möglich sind.

Tabelle 6: Bewertungsraster der „ausreichenden Verkehrsbedienung"

1. Schritt: **Festlegung der Bedienungshäufigkeit nach Verbindungskategorien** **➔ Welches Angebot wird benötigt?**				
• Verbindungen zwischen Orts-/ Stadtteilen (kategorisiert nach Einwohnerzahlen) und zentralen Orten (MZ und OZ[9]) ⇨ Verbindungskategorien verdeutlichen Verkehrsbedeutung • Bedienungshäufigkeit differenziert nach Verkehrstagen und Verkehrszeiten				
Für eine spezifische Verbindung kann die Höherstufung der Verbindungskategorie erfolgen, wenn der betroffene Ortsteil für die Ortskategorie unterdurchschnittlich mit Versorgungseinrichtungen ausgestattet ist (Quellverkehr aus dem OT) oder wenn sich im Ortsteil prägende Verkehrserzeuger bzw. regional wichtige Einrichtungen befinden (Zielverkehr in den OT).				
⬇				
2. Schritt **Prüfung der Auslastung der Verbindung** **➔ Wie wird das nach Bewertung von Schritt 1 benötigte Angebot ausgelastet?**				
Vorprüfung mit Kennwertevergleich • Fahrgäste pro Fahrplan-Kilometer (Angebotseffizienz) • Fahrgäste pro Umlaufstunde (Produktivität)				
• Festlegung von Auslastungsstandards nach Verkehrstagen und Verkehrszeiten (Anlehnung an VDV-Standards) • Auslastung der Verbindung differenziert nach Verkehrstagen und Verkehrszeiten				
Auslastungsstandards werden überschritten	Auslastungsstandards werden geringfügig überschritten	Auslastungsstandards werden eingehalten	Auslastungsstandards werden geringfügig unterschritten	Auslastungsstandards werden wesentlich unterschritten
⬇	⬇	⬇	⬇	⬇
Verdichtung der Bedienung	Einzelfallentscheidung	keine Anpassung	Einzelfallentscheidung	Ausdünnung
⬇				
3. Schritt **Prüfung der Chancen und Risiken hinsichtlich Fahrgastakzeptanz[10] und Marktausschöpfung *(qualitative Einschätzung)*** **➔ Worin bestehen die Chancen und Risiken bei der Angebotsreduktion bzw. Angebotsausweitung?**				
• Einschätzung der möglichen Nachfrage- und Einnahmegewinne bei Taktverdichtung (Bewertung Vorher-/ Nachher-Bedienung) • Einschätzung der möglichen Nachfrage- und Einnahmeverluste bei Taktausdünnung (Bewertung Vorher-/ Nachher-Bedienung)				
wesentliche Chancen für eine Erhöhung der Marktausschöpfung	geringe Chancen bzw. Risiken hinsichtl. der Fahrgastakzeptanz	wesentliche Risiken hinsichtlich der Fahrgastakzeptanz	keine Risiken hinsichtlich der Fahrgastakzeptanz	
⬇	⬇	⬇	⬇	
Verdichtung der Bedienung	Einzelfallentscheidung	keine Anpassung	Ausdünnung	

[9] MZ= Mittelzentrum; OZ= Oberzentrum

[10] Zur Einschätzung der Chancen und Risiken im Hinblick auf die Fahrgastakzeptanz werden Erfahrungswerte zugrunde gelegt.

2.1.6.2 Verkehrszeiten

Für den Kreis Recklinghausen werden unter Berücksichtigung

- charakteristischer Nutzerstrukturen für bestimmte Zeitabschnitte (z. B. im Berufs- und Freizeitverkehr),
- der aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- der zeitlichen Verteilung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV

differenziert für Haupt- und Schwachverkehrszeiten Betriebszeitfenster definiert. Diese Betriebszeitfenster sind als Rahmenvorgaben zu verstehen. Bei grundsätzlich geänderten Rahmenbedingungen (z. B. Änderung der Ladenöffnungszeiten) sind die Zeitfenster zu überprüfen und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger ggf. entsprechend anzupassen.

Tabelle 7: Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo-Fr	Schwachverkehrszeit	SVZ früh	04:00 – 06:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ	06:00 – 20:00
	Schwachverkehrszeit[11]	SVZ spät	20:00 – 01:00
Sa	Nachtverkehrszeit	NaVZ	01:00 – 06:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ früh	06:00 – 09:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ	09:00 – 18:00[12]
	Schwachverkehrszeit	SVZ spät	18:00 – 01:00
So und Feiertag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	01:00 – 08:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	08:00 – 01:00

Die Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeiten bezieht sich allgemein auf die Verkehrssituation im gesamten Kreisgebiet und orientiert sich am derzeitigen Angebot. Dadurch wird eine übergreifende Festlegung der Verkehrszeiten für alle Beteiligten gewährleistet (im Sinne eines Kreisstandards). Aus den definierten Betriebszeitfenstern ist ausdrücklich nicht die Anforderung ableitbar, dass eine Linie zu diesen Zeiten betrieben werden muss. So sind Abweichungen von bis zu 30 Minuten innerhalb der Hauptverkehrszeit an Werktagen (Mo-Fr) je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Kreisgebiet ohne Relevanz für die Bewertung. Insbesondere für die Verkehrszeiten am Wochenende können die Betriebszeiten je nach Nachfragesituation im begründeten Einzelfall noch weiter angepasst werden.[12] Im Rahmen der Liniensteckbriefe werden linienspezifisch z. T. weitere Differenzierungen vorge-

[11] inkl. Spätverkehrszeit ab ca. 22 Uhr

[12] Auf Relationen in Städte mit ausgeprägter Einkaufsfunktion in der Innenstadt und langen Geschäftsöffnungszeiten (z. B. Recklinghausen, Herten, Gladbeck, Castrop-Rauxel) kann die HVZ am Samstag bis 20:00 Uhr ausgedehnt werden.

nommen.
Darüber hinaus können die Verkehrszeiten bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z. B. SPNV-Anschlüsse, Gewerbestandorte, Kliniken, Freizeitstandorte) flexibel gehandhabt werden, soweit das Taktsystem des jeweiligen Fahrplans nicht zu sehr beeinträchtigt wird.

2.1.6.3 Festlegung der Bedienungshäufigkeit nach Verbindungskategorien (1. Schritt)

Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden Mindestwerte der Bedienungshäufigkeit (d. h. Taktfolgen) definiert. Diese Mindestwerte sind relationsbezogen zu sehen und nicht zwingend als Maßstab für das Bedienungsangebot einer einzelnen Linie zu betrachten.[13] Die Verbindungsqualität definiert sich über die Taktfolge und die maximale Umsteigehäufigkeit.

Zu den schulverkehrsrelevanten Zeiten sind auf verschiedenen Linien Verstärkerfahrten erforderlich. Diese Fahrten orientieren sich i. d. R. an den Schulanfangs- bzw. Schulendzeiten und fahren daher ggf. nicht im Takt.

Die folgende Abbildung verdeutlicht anhand eines Schemas die praktische Anwendung der Bewertungskriterien für die „Bedienungs- und Verbindungsqualität".

[13] Wird eine Relation von mehreren Verkehrsunternehmen bedient, so liegt die Informationspflicht bei potenziellen Anpassungen im Bedienungsangebot beim Betriebsführer (bei Gemeinschaftskonzessionen) bzw. bei dem Verkehrsunternehmen, das die Änderung herbeiführt.

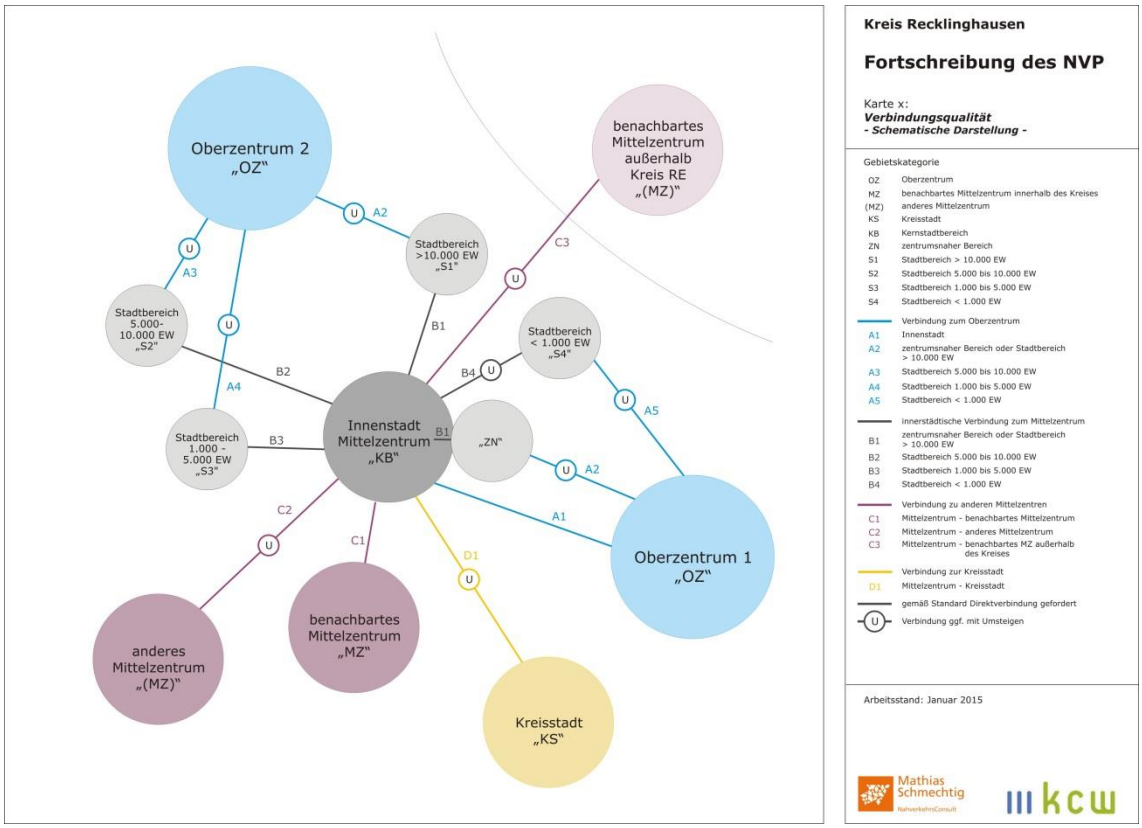


Abbildung 2: Schematische Darstellung für die Anwendung der „Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit"

Neben der Differenzierung nach Gebietskategorien muss für die Bedienungssystematik auch nach den Verkehrszeiten unterschieden werden (vgl. Kapitel 2.1.6.2). Im Sinne einer guten Merkbarkeit sollte hierbei von einem Grundraster der Vertaktung (d. h. möglichst einheitliche und vertaktete Abfahrtszeiten in jeder Stunde) ausgegangen werden, das an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird.

Gebietskategorien

Die Anforderungen an die Angebotsqualität im ÖPNV können aufgrund unterschiedlichster Strukturen im Kreisgebiet und in den einzelnen kreisangehörigen Städten nicht in allen Bereichen gleich sein. Unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturdaten, wie der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte sowie der Funktionalität und Zentralität einzelner Teilräume, wurden differenzierte Kriterien festgelegt, anhand derer die Qualität des ÖPNV im Kreis Recklinghausen bewertet wird und die als Entwicklungsmaßstab für die weitere Ausgestaltung des ÖPNV festgelegt werden.

Die Festlegung dieser Bewertungskriterien erfolgt differenziert nach Gebietskategorien im Kreisgebiet. Die Zuordnung der einzelnen Städte und Stadtbereiche in die Gebietskategorien orientiert sich u. a. an regionalplanerischen Kriterien wie der

siedlungsräumlichen Grundstruktur und der zentralörtlichen Gliederung.[14] Ferner werden die Größe der Stadtteile/ Stadtbezirke sowie die Lage im Stadtgebiet berücksichtigt.[15] Die Verkehrsbedeutung der einzelnen Stadtteile wird mit drei Indikatoren berücksichtigt:

- Indikator I: Einwohnerzahl
- Indikator II: Arbeitsplatzdichte (unter Berücksichtigung der Arbeitsplatzstruktur)
- Indikator III: große ÖPNV-affine Verkehrserzeuger (insbesondere regional ausstrahlende Einrichtungen, wie z. B. Einkaufszentren, Krankenhäuser und Freizeiteinrichtungen)

Der Indikator I ist der prägende Indikator bei der Zuordnung eines Ortsteils zu einer Gebietskategorie. Sind der Indikator II und/ oder der Indikator III im Gesamtkontext stark ausgeprägt, kann eine Höherstufung des Stadtteils in die nächsthöhere Gebietskategorie erfolgen.

Bedingt durch eine starke Ausprägung des Indikators II und/ oder des Indikators III werden folgende Stadtteile höhergestuft:

- Datteln, Stadtteil Beisenkamp (Vestische Kinder- und Jugendklinik mit regionalem und überregionalem Einzugsbereich)
- Gladbeck, Stadtteil Rentfort-Nord

Die Bewertungskriterien beziehen sich somit auf Gebiete (Stadtbereiche) als Quellen und Ziele der Mobilität. Die Betrachtung zur Anbindung und Erschließung von Zielen, wie Gewerbegebieten, Freizeiteinrichtungen und Einkaufsbereichen, erfolgt spezifisch im Rahmen des Entwicklungskonzeptes.

Karte 1: Gebietskategorien

[14] Definition „Siedlungsräumliche Grundstruktur" gemäß Regionalplan Teilabschnitt Emscher-Lippe (2004).

[15] Da es für die Stadt Waltrop keine definierten Stadt- bzw. Ortsteile gibt, wird bei der Gliederung des Stadtgebietes im Hinblick auf die Zuordnung zu den Gebietskategorien auf statistische Bezirke zurückgegriffen.

Tabelle 8: Gebietskategorien für Bewertungskriterien

Kategorie	**Stadt/ Stadtteil/ Stadtbezirk**
benachbarte Oberzentren	• Bochum • Dortmund • Essen • (Münster)
benachbarte Mittelzentren	• Bottrop • Gelsenkirchen • Herne
Kreisstadt	• Recklinghausen
Innenstadt / Kernstadtbereiche („Ballungskern“)[16]	• Castrop • Gladbeck Mitte I • Herten Mitte • Recklinghausen Innenstadt
Innenstadt / Kernstadtbereiche („Ballungsrandzone“)[17]	• Datteln Stadtmitte • Dorsten Altstadt • Marl Stadtmitte • Oer-Erkenschwick Groß-Erkenschwick • Waltrop Stadtmitte
Innenstadt / Kernstadtbereiche („Gebiet mit überwiegend ländlicher Nutzung“)[18]	• Haltern am See Mitte

[16] Definition „Siedlungsräumliche Grundstruktur“ gemäß Regionalplan Teilabschnitt Emscher-Lippe (2004).

[17] Ebenda.

[18] Ebenda.

Kategorie	**Stadt/ Stadtteil/ Stadtbezirk**

Stadtteil mit innergemeindlicher Konzentration grundzentraler Einrichtungen oder Stadtbereich > 10.000 EW	• Castrop-Rauxel
	  o Ickern-Süd
	• Dorsten
	  o Wulfen
	  o Holsterhausen
	  o Hervest
	• Gladbeck
	  o Mitte II
	  o Zweckel
	  o Butendorf
	  o Brauck (inkl. Rosenhügel)
	  o Rentfort-Nord
	• Herten
	  o Westerholt
	• Marl
	  o Brassert
	  o Hüls-Süd
	• Recklinghausen
	  o Ostviertel
	  o Süd
	  o König-Ludwig
	  o Hochlarmark
	  o Suderwich

eigenständiger Stadtbereich mit 3.000 EW bis 10.000 EW	• Castrop-Rauxel
	  o Rauxel-Nord
	  o Rauxel Süd
	  o Ickern-Nord
	  o Henrichenburg-Ost
	  o Habinghorst
	  o Frohlinde
	  o Obercastrop
	  o Schwerin
	• Datteln
	  o Beisenkamp
	  o Hachhausen
	  o Hagem
	  o Hötting
	  o Dümmer
	  o Meckinghoven
	• Dorsten
	  o Feldmark
	  o Hardt
	  o Rhade
	  o Lembeck

Kategorie	**Stadt/ Stadtteil/ Stadtbezirk**

eigenständiger Stadtbereich mit 3.000 EW bis 10.000 EW	• Gladbeck
	  ○ Alt-Rentfort
	  ○ Ellinghorst
	• Haltern am See
	  ○ Sythen
	  ○ Lippramsdorf
	• Herten
	  ○ Scherlebeck
	  ○ Langebochum
	  ○ Disteln
	  ○ Paschenberg
	  ○ Herten-Südwest
	  ○ Herten-Südost
	• Marl
	  ○ Alt-Marl
	  ○ Drewer-Nord
	  ○ Drewer-Süd
	  ○ Hüls-Nord
	  ○ Marl-Hamm
	  ○ Sinsen-Lenkerbeck
	  ○ Polsum
	• Oer-Erkenschwick
	  ○ Klein-Erkenschwick
	  ○ Oer
	  ○ Rapen
	• Recklinghausen
	  ○ Nordviertel
	  ○ Westviertel
	  ○ Hochlar
	  ○ Paulusviertel
	  ○ Hillerheide
	  ○ Hillen
	  ○ Grullbad
	  ○ Röllinghausen
	• Waltrop
	  ○ Braßkamp
	  ○ Neue Kolonie/ Moselbachtal
	  ○ Alte Kolonie

Kategorie	**Stadt/ Stadtteil/ Stadtbezirk**

eigenständiger Stadtbereich mit 1.000 bis 3.000 EW	• Castrop-Rauxel
	  o Behringhausen
	  o Deininghausen
	  o Bladenhorst
	  o Henrichenburg-West
	  o Bövinghausen
	  o Merklinde
	• Datteln
	  o Ahsen
	  o Horneburg
	• Dorsten
	  o Deuten
	  o Östrich
	  o Altendorf-Ulfkotte
	• Gladbeck
	  o Schultendorf
	• Haltern am See
	  o Hamm-Bossendorf
	  o Lavesum
	  o Flaesheim
	  o Hullern
	• Herten
	  o Bertlich
	• Recklinghausen
	  o Speckhorn/ Bockholt
	  o Stuckenbusch
	• Waltrop
	  o Brockenscheidt
	  o Im Berg
	  o Kettelersiedlung
	  o Egelmeer
	  o Klöcknersiedlung
	  o Hirschkampsiedlung

Kategorie	**Stadt/ Stadtteil/ Stadtbezirk**

eigenständiger Stadtbereich
< 1.000 EW
	• Castrop-Rauxel
	  ○ Dingen
	  ○ Pöppinghausen
	• Datteln
	  ○ Im Winkel
	  ○ Emscher-Lippe
	  ○ Schwakenburg
	  ○ Bauerschaft Hagem
	  ○ Bauerschaft Losheide
	  ○ Bauerschaft Natrop
	  ○ Natrop
	  ○ Bauerschaft Pelkum
	  ○ Bauerschaft Klostern
	  ○ Bauerschaft Ostleven
	  ○ Bauerschaft Bockum
	  ○ Bauerschaft Hachhausen
	  ○ Bauerschaft Löringhof
	• Haltern am See
	  ○ Holtwick
	• Marl
	  ○ Chemiezone
	• Oer-Erkenschwick
	  ○ Honermann-Siedlung
	• Recklinghausen
	  ○ Berghausen
	  ○ Essel
	• Waltrop
	  ○ Holthausen Lippe
	  ○ Leveringhausen
	  ○ Oberwiese
	  ○ Industriegebiet Im Wirringen

Anmerkung: Orte oder Ortsteile mit aufkommensstarken Einrichtungen (Gewerbe- und Industriegebiete mit hohen Arbeitsplatzzahlen, ÖPNV-relevante Einkaufsstandorte oder Freizeitzentren) können entsprechend der Bedeutung der Einrichtungen in die nächsthöhere Kategorie hochgestuft werden.

Festlegung der Bewertungskriterien für die Bedienungs- und Verbindungsqualität

In den nachfolgenden Tabellen werden kreisweit gültige Richtwerte für die Bedienungs- und die Umsteigehäufigkeit festgelegt. Zu den schulverkehrsrelevanten Zeiten sind auf verschiedenen Linien zusätzliche Verstärkerfahrten erforderlich. Diese zählen ausdrücklich zum mindestens zu gewährleistenden Basisangebot. Da hier u. a. schul-/ ferienzeitbedingt Schwankungen auftreten, werden diese Verstärkerfahrten jedoch nicht in der schematischen Darstellung der Richtwerte mit aufgeführt.

Im 2. Schritt (vgl. Kapitel 2.1.6.4) erfolgt eine Überprüfung des Angebotes anhand der Nachfrage und Auslastung. Gegebenenfalls erfolgt dann eine Anpassung der Bedienung nach oben (Überlastung) oder nach unten (Unterauslastung).

Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie A „Anbindung der Orte an die relevanten Oberzentren"

Es werden die folgenden Relationen zugrunde gelegt:

- Castrop-Rauxel: Dortmund, Bochum
- Datteln: Dortmund
- Dorsten: Essen
- Gladbeck: Essen
- Haltern am See: Münster, Essen
- Herten: Essen, Bochum
- Marl: Essen, Münster (Prüfung: nach Pendlerstatistik in der Bedeutung Bochum vor Münster)
- Oer-Erkenschwick: Dortmund, Bochum
- Recklinghausen: Bochum, Dortmund, Essen
- Waltrop: Dortmund

Tabelle 9: Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie A „Anbindung der Orte an die relevanten Oberzentren" – HVZ/ SVZ

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Taktfolge in Min.) HVZ	SVZ	max. Umsteigen
A1 Innenstadt/ Kernstadtbereich „Ballungskern"[19]	20 (oder besser)	30 (oder besser)	0
A2 Innenstadt/ Kernstadtbereich „Ballungsrandzone"	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
A3 Innenstadt/ Kernstadtbereich „Gebiet mit überwiegend länglicher Nutzung"	60 (oder besser)	120 (oder besser)	0
A4 Stadtteil mit innergemeindlicher Konzentration grundzentraler Einrichtungen oder Stadtbereich > 10.000 EW	30 (oder besser)	60 (oder besser)	1
A5 eigenständiger Stadtbereich mit > 3.000 EW	60 (oder besser)	120 (oder besser)	1
A6 eigenständiger Stadtbereich mit 1.000 bis 3.000 EW	60 (oder besser)	120 (oder besser)	1
A7 eigenständiger Stadtbereich < 1.000 EW	keine Anforderung	keine Anforderung	2

Anmerkung:

- Die Richtwerte berücksichtigen die geplante Umstellung im S-Bahn-Takt.

[19] Definition „Siedlungsräumliche Grundstruktur" gemäß Regionalplan Teilabschnitt Emscher-Lippe (2004).

Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie B bis D „Anbindung der Orte an die Innenstadt"

Städte im Kreis Recklinghausen, die gemäß Regionalplan dem Bereich „Ballungskern" zugeordnet werden sind (vgl. Tabelle 10)[20]:

- Recklinghausen
- Castrop-Rauxel
- Gladbeck
- Herten

Tabelle 10: Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie B „Anbindung der Orte an die Innenstadt" (Städte mit Definition gemäß Regionalplan „Ballungskern") – HVZ/ SVZ

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Taktfolge in Min.) HVZ	SVZ	max. Umsteigen
B1 zentrumsnaher Bereich / Kernbereich	20 (oder besser)	30 (oder besser)	0
B2 Stadtteil mit innergemeindlicher Konzentration grundzentraler Einrichtungen oder Stadtbereich > 10.000 EW	20 (oder besser)	30 (oder besser)	0
B3 eigenständiger Stadtbereich mit > 3.000 EW	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
B4 eigenständiger Stadtbereich mit 1.000 bis 3.000 EW	60 (oder besser)	60 (oder besser)	0
B5 eigenständiger Stadtbereich < 1.000 EW	stündlich, zweistündlich außerhalb Schulverkehr zulässig (oder besser)	keine Anforderung	1

Anmerkung:

- Die Richtwerte berücksichtigen die geplante Umstellung im S-Bahn-Takt.

[20] Definition „Siedlungsräumliche Grundstruktur" gemäß Regionalplan Teilabschnitt Emscher-Lippe (2004).

Städte im Kreis Recklinghausen, die gemäß Regionalplan dem Bereich „Ballungsrandzone" zugeordnet werden sind (vgl. Tabelle 11)[21]:

- Datteln
- Dorsten
- Marl
- Oer-Erkenschwick
- Waltrop

Tabelle 11: Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie C „Anbindung der Orte an die Innenstadt" (Städte mit Definition gemäß Regionalplan „Ballungsrandzone") – HVZ/ SVZ

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Taktfolge in Min.) HVZ	SVZ	max. Umsteigen
C1 zentrumsnaher Bereich / Kernbereich	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
C2 Stadtteil mit innergemeindlicher Konzentration grundzentraler Einrichtungen oder Stadtbereich > 10.000 EW	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
C3 eigenständiger Stadtbereich mit > 3.000 EW	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
C4 eigenständiger Stadtbereich mit 1.000 bis 3.000 EW	60 (oder besser)	60 (oder besser)	0
C5 eigenständiger Stadtbereich < 1.000 EW	stündlich, zweistündlich außerhalb Schulverkehr zulässig (oder besser)	keine Anforderung	1

[21] Definition „Siedlungsräumliche Grundstruktur" gemäß Regionalplan Teilabschnitt Emscher-Lippe (2004).

Einzige Stadt im Kreis Recklinghausen, die gemäß Regionalplan dem Bereich „Gebiet mit überwiegend ländlicher Nutzung" zugeordnet wird ist Haltern am See (vgl Tabelle 12)[22].

Tabelle 12: Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie D „Anbindung der Orte an die Innenstadt" (Städte mit Definition gemäß Regionalplan „Gebiet mit überwiegend ländlicher Nutzung) – HVZ/ SVZ

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Taktfolge in Min.) HVZ	SVZ	max. Umsteigen
D1 zentrumsnaher Bereich / Kernbereich	60 (oder besser)	60 (oder besser)	0
D2 Stadtteil mit innergemeindlicher Konzentration grundzentraler Einrichtungen oder Stadtbereich > 10.000 EW	60 (oder besser)	60 (oder besser)	0
D3 eigenständiger Stadtbereich mit > 3.000 EW	60 (oder besser)	120 (oder besser)	0
D4 eigenständiger Stadtbereich mit 1.000 bis 3.000 EW	60 (oder besser)	keine Anforderung	0
D5 eigenständiger Stadtbereich < 1.000 EW	zweistündlich (oder besser)	keine Anforderung	1

[22] Definition „Siedlungsräumliche Grundstruktur" gemäß Regionalplan Teilabschnitt Emscher-Lippe (2004).

Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie E „Verbindung zwischen benachbarten Mittelzentren"

Tabelle 13: Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie E „Verbindung zwischen benachbarten Mittelzentren - relevante Relationen" – HVZ/ SVZ

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Taktfolge in Min.) HVZ	SVZ	max. Umsteigen
E1 MZ – benachbartes MZ	60 (oder besser)	60 (oder besser)	0
E2 MZ – benachbartes MZ außerhalb des Kreises RE	60 (oder besser)	keine Anforderung	1

Die Mittelzentren Herne, Gelsenkirchen und Bottrop haben eine besondere Bedeutung für bestimmte Teilräume des Kreises Recklinghausen. Für die relevanten Verbindungen ist eine höhere Bedienungshäufigkeit als die in Kategorie E2 definierte vorzuhalten (mindestens 30-Minuten-Takt und besser). Aufgrund der besonderen Lage im Kreisgebiet ist hiervon insbesondere die Stadt Gladbeck mit den Verbindungen nach Bottrop, Gelsenkirchen–Buer und Gelsenkirchen-Mitte betroffen.

Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie F „Verbindung zwischen den jeweiligen Kernstädten und der Kreisstadt Recklinghausen"

Tabelle 14: Richtwerte der Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit für Verbindungskategorie F „Verbindung zwischen den Kernstädten und der Kreisstadt Recklinghausen" – HVZ/ SVZ

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit (Taktfolge in Min.) HVZ	SVZ	max. Umsteigen
F1 KS – benachbartes MZ	30	60	0
F2 KS – anderes MZ	60	120	1

2.1.6.4 Prüfung der Auslastung der Verbindungen (2. Schritt)

Vorprüfung mit Kennwertevergleich

In Ergänzung zur Anwendung der Richtwerte für die Bedienungs- und Umsteigehäufigkeit werden im NVP Auslastungsrichtwerte verankert. Dieses zweite Kriterium flankiert den Ansatz der Ableitung der Bedienungshäufigkeit nach raumstrukturellen Kennwerten mit „harten Fakten" der Auslastung, dient als Kontrollinstrument bei der Einschätzung möglicher Angebotsanpassungen und vergrößert den Handlungs- und Entscheidungsspielraum.

Dieses Kriterium kommt gezielt dann zur Anwendung, wenn Auffälligkeiten hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit einer Linie erkennbar sind. Zur grundsätzlichen, qualitativen Einschätzung der Wirtschaftlichkeit sollen zwei Prüfkennwerte einfließen, die in regelmäßigen Abständen durch die Verkehrsunternehmen fortgeschrieben und im Ergebnis an den Aufgabenträger weiter gegeben werden:

- „Fahrgäste pro Fahrplan-Kilometer" (Angebotseffizienz)
- „Fahrgäste pro Umlaufstunde[23]" (Produktivität)

Die Doppelbetrachtung dieser beiden Kennwerte ermöglicht es, „Warnsignale" sowohl für jede Kommune als auch linienspezifisch zu erkennen und zu bewerten.

Ein Vergleich des Kennwertes „Fahrgäste pro Bus-km" über verschiedene Busunternehmen in NRW macht deutlich, dass für den Kreis Recklinghausen ein vergleichsweise guter Durchschnittswert über alle Linien (ohne AST und TaxiBus) von etwa 3,0 bis 3,2 Fahrgästen pro Bus-km erreicht wird. Aufgrund der raumstrukturellen Unterschiede im Kreisgebiet bestehen lokal jedoch zum Teil deutliche Unterschiede in der Nutzung des ÖPNV, die durch die beiden Kennwerte gut abgebildet werde (vgl. Tabelle 15). Die in Tabelle 15 aufgeführten Werte sind in diesem Zusammenhang als „Warnwerte" im Hinblick auf eine Überprüfung der Auslastung zu verstehen. Wird der Kennwert unterschritten, so ist im Folgenden eine Überprüfung der Auslastung auf einzelnen Linien bzw. Linienabschnitten vorzunehmen.

[23] Definition „Umlaufstunde": Lenkzeit + Wendezeit + Haltezeit (ohne Ein-/Auslauf- und Überläuferzeiten)

Tabelle 15: Orientierungswerte zur Überprüfung der Angebotseffizienz und Produktivität für die einzelnen Kommunen (Verhältnis zwischen Nachfrage und Leistungsmenge)

	Kennwerte	
Teilraum[24]	**„Angebotseffizienz"** (Fahrgäste pro Bus-km)	**„Produktivität"** (Fahrgäste pro Umlaufstunde)
Recklinghausen	3,0	50,0
Castrop-Rauxel, Datteln, Gladbeck, Herten, Marl, Oer-Erkenschwick, Waltrop	2,0	40,0
Haltern am See, Dorsten	1,5	30,0

Prüfung der Auslastung der Verbindungen

Die in Tabelle 16 definierten Grenzwerte der Auslastung berücksichtigen die unterschiedliche Ausprägung der Tagesgangkurven der Linien (z. B. Linien mit dominierenden Nachfragespitzen versus Linien mit harmonischem Nachfrageverlauf über den Tag).

Zur Gewährleistung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen Fahrgastkomfort und Wirtschaftlichkeit werden gesonderte Richtwerte für die Fahrzeugauslastung zu den Spitzenverkehrszeiten definiert. Diese gelten am Morgen (ca. zwischen 06:30 Uhr und 08:30 Uhr; insbesondere in Ausrichtung auf den Schülerverkehr) und am Nachmittag (ca. zwischen 15:00 Uhr und 18:30 Uhr) (vgl. Tabelle 16).

[24] Aus verkehrlichen Gründen wird bei der Überprüfung der Angebotseffizienz und der Produktivität anhand von Prüfkennwerten von der Clusterung gemäß der „Siedlungsräumlichen Grundstruktur" (aus Regionalplan Teilabschnitt Emscher-Lippe, 2004) abgewichen. Die Kennwerte orientieren sich am Status Quo, Abweichungen von diesen werden als „Warnsignale" erkannt und bewertet.

Tabelle 16: Grenzwerte der Auslastung des Platzangebotes

Verkehrszeit	**Grenzwert der Auslastung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) am höchstbelasteten Querschnitt der Linie[25]**	**Anzahl Sitz- und Stehplätze**	
		Standard-linienbus[26]	**Gelenkbus**
"Spitzenverkehrszeit" (ca. 06:30-08:30 Uhr und ca. 15:00-18:30 Uhr; bei ausgeprägtem Schulverkehr 12:00 bis 14:00 Uhr)	Maximale Auslastung eines Fahrzeuges	70 Plätze	105 Plätze
HVZ (außerhalb der „Spitzenverkehrszeit")	50% (Mittelwerte über eine Stunde),	53 Plätze	82 Plätze
SVZ	jedem Fahrgast soll möglichst ein Sitzplatz zur Verfügung stehen	32 Sitzplätze	46 Sitzplätze

Die Richtwerte sind als „Orientierungswerte" zu verstehen. Sie sind Anhaltspunkt für die regelmäßige Prüfung des Leistungsangebotes hinsichtlich der Auslastung und Wirtschaftlichkeit.

- Liegt die Nachfrage auf einem definierten Streckenabschnitt regelmäßig (d. h. bei mehreren Zählungen im Jahresverlauf[27]) und deutlich (mindestens 25%) unter den Richtwerten, ist zur Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit eine Anpassung des Bedienungsangebotes zu prüfen.[28]
  ➔ Zielsetzung „Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit"
- Wird regelmäßig (d. h. bei mehreren Zählungen im Jahresverlauf) und ausgeprägt eine Nachfrage über dem Niveau der Richtwerte erreicht, ist unter dem Gesichtspunkt des Fahrgastkomforts eine Angebotsverdichtung und/ oder eine

[25] Die Anzahl der Stehplätze wird in Anlehnung an die VDV-Standards hierbei mit 4 Fahrgästen pro m² berechnet (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV (2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4).

[26] Ansatz: Standard-Linienbus mit 32 Sitz- und 74 Stehplätzen laut Herstellerangabe eines Herstellers (modellabhängig leichte Abweichungen möglich).

[27] Die Ermittlung der Auslastung soll auf Basis mehrerer Erhebungen an repräsentativen Verkehrstagen erfolgen.

[28] Diese Anforderung bedeutet nicht, dass von den Verkehrsunternehmen alle Linien mehrmals im Jahr gezählt werden müssen. Gefordert wird vom Aufgabenträger, dass für die Entscheidung bzgl. der Anpassung/ Veränderung des Bedienungs- und Leistungsangebotes einer Linie ausreichend belastbare Daten zur Fahrgastnachfrage vorliegen müssen.

Erhöhung der Kapazitäten zu prüfen. Die mögliche Bandbreite reicht hier von einzelnen lastrichtungsbezogenen Verstärkerfahrten bis hin zu Taktverdichtungen über den ganzen Tag bzw. auch über das Anpassen der Gefäßgrößen.
➔ Zielsetzung „Gewährleistung des Fahrgastkomforts"

Für die Prüfung sollen „sinnhafte" Streckenabschnitte (z. B. zwischen wichtigen Verknüpfungspunkten, zwischen Kommunen) gebildet werden.

Eine Ausnahme stellen kreisgrenzübergreifende Linien mit kurzen Abschnitten in einzelnen Gebietskörperschaften dar. Hier wird im Einzelfall in Abstimmung mit dem Nachbaraufgabenträger entschieden, wie bei potenziellen Auffälligkeiten im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit weiter verfahren wird.

Die endgültige Entscheidung hinsichtlich des Umgangs mit einer Über- oder Unterschreitung der Bewertungskriterien obliegt grundsätzlich dem Kreis Recklinghausen als Aufgabenträger für den ÖPNV in engem Zusammenwirken mit den kreisangehörigen Städten.

Die Angebotsanpassungen bzw. die Anpassungen im Fahrzeugeinsatz können sich, je nach Ausprägung der Nachfrage im Tagesverlauf, auf das gesamte Betriebszeitfenster oder auch auf kurze Betriebszeiträume beziehen.

Bei Großveranstaltungen und extremen Witterungslagen gelten die aufgeführten Richtwerte ausdrücklich nicht.

Eine Umstellung von Linienverkehrsangeboten auf bedarfsgesteuerte Bedienung kann

- für einzelne Fahrten bzw. vollständige Linien
- für einzelne Verkehrstage,
- für bestimmte Zeiträume (z. B. Ferien, Sommerhalbjahr)

erfolgen.

Die Umstellung ist zu überprüfen, wenn:

- die Nachfrage im Jahresverlauf gravierenden Schwankungen unterliegt bzw. zu bestimmten Zeiten die Nachfrage sehr gering ist (z. B. Ferien),
- die Frequentierung der Einzelfahrt regelmäßig weniger als fünf Fahrgäste beträgt,
- regelmäßig Linienabschnitte ohne Fahrgäste befahren werden.

2.1.6.5 Prüfung der Chancen und Risiken hinsichtlich Fahrgastakzeptanz und Marktausschöpfung (3. Schritt)

Bei stadtteilspezifischen Bewertungen der Bedienungsqualität und im Vorfeld einer potenziellen Anpassung des Bedienungsangebotes sind zusätzlich die Risiken hinsichtlich der Fahrgastakzeptanz und der Marktausschöpfung in Form einer Abschätzung der Nachfrageveränderung als Reaktion des Fahrgastmarktes zu berücksichtigen. Eine Anpassung nach unten sollte dann nicht erfolgen, wenn wesentliche, überproportionale Nachfrage- und Einnahmeverluste zu erwarten sind. Bei geringen Risiken hinsichtlich der Verminderung der Marktausschöpfung ist für jeden Einzelfall gemeinsam mit allen Beteiligten eine Entscheidung zu treffen.

Die Einschätzung der möglichen Nachfrageveränderungen erfolgt anhand von Erfahrungswerten sowie Plausibilitätsvergleichen. Herangezogen werden insbesondere (globale) Erkenntnisse aus anderen Städten und Regionen im Zuge von Netz- und Angebotsoptimierungen.

Im Zuge einer potenziellen Angebotsanpassung sind neben den Risiken hinsichtlich der Fahrgastakzeptanz auch betriebliche Faktoren zu berücksichtigen, die die Entwicklung der Wirtschaftlichkeit und Effizienz einer Linie maßgeblich beeinflussen können. Folgende Chancen und Risiken für die Marktausschöpfung können abgeleitet werden:

Tabelle 17: Einschätzung der Risiken hinsichtlich Fahrgastakzeptanz und Marktausschöpfung

Angebotsanpassung	**Einschätzung des Risikos hinsichtlich Fahrgastakzeptanz und Verminderung der Marktausschöpfung**
vom 10-Minuten-Takt auf 20-Minuten-Takt	führt i. d. R. zu nennenswerten Nachfragerückgängen
vom 15-Minuten-Takt auf 30-Minuten-Takt	führt i. d. R. zu nennenswerten Nachfragerückgängen
vom 15-Minuten-Takt auf 20-Minuten-Takt	hat erfahrungsgemäß Fahrgastverluste zur Folge (abhängig von bisheriger Marktausschöpfung und Verkehrsaufgabe der Linie)
vom 20-Minuten-Takt auf 30-Minuten-Takt	hat erfahrungsgemäß Fahrgastverluste zur Folge (abhängig von bisheriger Marktausschöpfung und Verkehrsaufgabe der Linie)
auf 60-Minuten-Takt	bei bisher überdurchschnittlicher Marktausschöpfung wesentliche Risiken für Nachfragerückgänge
Verdichtung	kann bei vorher unterdurchschnittlicher Marktausschöpfung Fahrgastgewinne nach sich ziehen

Als Erläuterung der Abhängigkeit der Nachfrageveränderung vom Bedienungsangebot beschreibt Tabelle 18 den Zusammenhang zwischen der Bedienungshäufigkeit und der Einschätzung des ÖPNV als „konkurrenzfähiges" Verkehrsmittel.

Tabelle 18: Kategorien und Schwellenwerte der „Konkurrenzfähigkeit der Bedienungsqualität"

Kategorie	**Bedienungsqualität (Mindesttaktfolge)**①②
konkurrenzfähige Bedienung ➔ „Konkurrenz-System"	10-Minuten-Takt
als Alternative wahrnehmbare Bedienung ➔ „Alternativ-System"	20-Minuten-Takt
als Grundversorgung wirkende Bedienung ➔ „Grund-System"	> 20-Minuten-Takt

① Bei kurzen Strecken ist wegen der ausgeprägten Konkurrenz zum Zufußgehen bzw. zur Fahrradnutzung ein höherer Anspruch bzgl. der Bedienungshäufigkeit anzusetzen.

② Voraussetzung: vglw. hohe Reisegeschwindigkeit

2.1.7 Reisezeit

Für die Messung der Angebotsqualität im Nahverkehrsraum werden Richtwerte für die Beurteilung der Reisezeiten auf den Relationskategorien definiert. Die Reisezeiten werden als Nettofahrzeiten inkl. Umsteigezeiten ermittelt.[29]

Die definierten Anforderungen an die Reisezeit sind Richtwerte, die an die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmer sowie an die heutige Situation im Kreisgebiet angelehnt sind (vgl. Tabelle 19). Sie bilden objektive Zumutbarkeitsgrenzen in der Wahrnehmung potenzieller ÖPNV-Nutzer ab.

Tabelle 19: „Reisezeit" – Richtwerte für die zeitliche Erreichbarkeit

Relationskategorie	**Maximale Reisezeit**
Verbindungen zwischen den Stadtbereichen zum jeweils nächstgelegenen Mittelzentrum	max. 30 Minuten
Verbindungen zwischen den Innenstädten benachbarter Zentren	max. 45 Minuten
Verbindungen zwischen den Innenstädten und der Kreisstadt	max. 60 Minuten
Verbindungen zwischen den Innenstädten zu jeweils relevanten Oberzentren außerhalb des Kreises RE	max. 60 Minuten

Das Überschreiten der in Tabelle 19 definierten Richtwerte bedingt eine Prüfung der Situation insbesondere im Hinblick auf die Betroffenheit.

[29] Nettofahrzeit: reine Fahr- und Umsteigezeit, ohne Haltestellenzu- und –abwege.

Die definierten Richtwerte im Zusammenspiel mit dem Anteil der Betroffenheit beim Überschreiten derselben kann als Argumentationsgrundlage z. B. bei Diskussionen zur Busbeschleunigung bzw. auch bei geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Bereichen, in denen Buslinien verkehren, dienen.

2.1.8 Anschlussbildung

An den Verknüpfungspunkten sind in den Hauptumsteigerelationen (mind. 200 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen pro Verkehrstag Mo.-Fr.) möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. An festgelegten Verknüpfungspunkten ist eine betriebliche Anschlusssicherung zu gewährleisten.

Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. systematische, nicht behebbare Behinderungen und Störungen durch IV) sowie an Verknüpfungspunkten mit längeren Umsteigewegen von mehr als 200 Metern ist ein Zuschlag von bis zu 5 Minuten zulässig.

Tabelle 20: „Anschlussqualität" – Anforderungen an die Anschlussbildung an Verknüpfungspunkten

Verknüpfungsrelation	**max. Umsteigezeit (mind. 50 Umsteiger in beide Richtungen pro Verkehrstag Mo.-Fr.)**	**max. Umsteigezeit (mind. 200 Umsteiger in beide Richtungen pro Verkehrstag Mo.-Fr.)**
SPNV – Bus	15 Min.	10 Min.
Bus – Bus	10 Min.	7 Min.
Umsteigewege > 200 m	15 Min.	10 Min.

An den Verknüpfungspunkten sind spezifisch die Mindestumsteigezeiten zu berücksichtigen, die von vielfältigen Einflüssen (z. B. bauliche Gestaltung der Verknüpfungsanlage, barrierefreie Nutzbarkeit, Verspätungsanfälligkeit) abhängig sind.

Bei Zielkonflikten in der Anschlussbildung sind in Abstimmung mit dem Aufgabenträger (und ggf. unter Einbindung betroffener Nachbaraufgabenträger) die Prioritäten anhand der konkreten Fahrgastzahlen festzulegen.

2.1.9 Umweltstandards

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent die umweltpolitischen Zielsetzungen des Kreises unterstützen. Hierzu ist ein wichtiger Ansatzpunkt die Förderung des ÖPNV und der weiteren Verkehrsmittel des Umweltverbundes Fuß- und Radverkehr, die Verknüpfung von Verkehrsmitteln sowie Informations- und Beratungsleistungen. Positive Umweltwirkungen gehen insbesondere mit der Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV einher. Unterstützt wird dies durch technische Weiterentwicklungen in der Fahrzeugflotte.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen sind die aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerten einzuhalten.[30]

Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen wie z. B. Schulungen des Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten, zu forcieren.

2.1.10 Sozialstandard

Die Verkehrsunternehmen sind durch den Beschluss des Kreistages des Kreises Recklinghausen vom 19.12.2005, mit der Anwendung des Spartentarifvertrages TV-N NW sowie des Tarifvertrages über die zusätzliche Altersversorgung der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes (Altersvorsorge-TV Kommunal, ATV-K) betraut. Die Betrauung mit diesen sozialpolitischen Verpflichtungen erfolgt aufgrund des Beschlusses der Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR vom 08.06.2000, mit dem die Einführung dieses Tarifvertrages ausdrücklich begrüßt und die Erwartung geäußert wird, dass der Spartentarifvertrag verbundweit zum Tragen kommt.

Die Entlohnung des Personals für die Erbringung sämtlicher Fahrleistungen (auch Auftragsunternehmer) hat nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu erfolgen (gemäß ÖPNVG NRW gültig ab 01.01.2017).

Die Berechnung des Ausgleichs für die sozialpolitischen Verpflichtungen ergibt sich aus der VRR-Finanzierungsrichtlinie.

[30] Umweltbezogene Fahrzeugstandards unterliegen dynamischen Entwicklungsprozessen, so dass eine Verbesserung der ökologischen Standards innerhalb der Fahrzeugflotte ebenfalls sukzessive erfolgt. Konkretere Bestimmungen sind Gegenstand der anstehenden Vorbereitung zur Vergabe der Verkehrsleistungen.

2.2 Anforderungen an die Durchführung des straßengebundenen ÖPNV – Definition von Qualitätsstandards und Zielen –

2.2.1 Vorbemerkung und Grundzüge des QMS

Der Kreis Recklinghausen hat einen qualitativ hochwertigen, kundenorientierten und wirtschaftlichen ÖPNV zum Ziel. Daher setzt er mit diesem Nahverkehrsplan die Mindeststandards für die einzuhaltende Qualität im ÖPNV und gibt vor, welche Ansätze weiterverfolgt werden sollen, um die ÖPNV-Qualität im Kreis langfristig zu sichern, weiterzuentwickeln und zu verbessern.

Die folgend dargelegten Qualitätsstandards sowie das dahinter stehende QMS-System erfüllen somit die Anforderungen an die Qualität gemäß § 8 Abs. 3 PBefG und der DIN EN Norm 13816:2002 (CEN/TC „Transport – Logistik und Dienstleistungen"). Auf die hier aufgeführten Standards kann bei der Erstellung einer Vorabbekanntmachung im Rahmen einer zukünftigen Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zur Erbringung von Verkehrsleistungen gemäß § 8a Abs. 2 PBefG verwiesen werden.

Im Folgenden werden die Qualitätskriterien so beschrieben, wie sie auch in die Qualitätsvereinbarung (vgl. Anlagenband IV) eingeflossen sind. Aktuelle Anforderungen, u. a. im Hinblick auf die Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 7.2), die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Qualitätsvereinbarung noch nicht bekannt waren, werden an den entsprechenden Stellen eingefügt und die Abweichung zum Inhalt der Qualitätsvereinbarung gekennzeichnet. Dabei stellen die hier beschriebenen Inhalte, Verfahren und Ziele der Qualitätsvereinbarung durch die Festschreibung im Nahverkehrsplan auch unabhängig von der Unterzeichnung der Qualitätsvereinbarung verbindliche Anforderungen in Bezug auf die Qualität des Nahverkehrs im Kreis dar.

Die Weiterentwicklung des QMS geschieht in erster Linie während der Arbeitskreissitzungen, an denen sowohl die Aufgabenträger als auch die Verkehrsunternehmen teilnehmen. Neben den regelmäßigen Abstimmungsgesprächen zwischen dem Aufgabenträger und den einzelnen Verkehrsunternehmen wurde auch ein Aufgabenträger- und Verkehrsunternehmensübergreifender Arbeitskreis eingerichtet, um in erster Linie eine Vereinheitlichung der Qualitätsstandards in der Region zu bewirken.

Für die beteiligten Akteure gilt für die Weiterentwicklung des QMS außerdem, bei den Qualitätskriterien weitere Potenziale zur Sicherung und Verbesserung der Qualität aufzuzeigen und diese auch zur Umsetzung zu bringen. Da die Umsetzung dieser Potenziale z. T. Zeit braucht, diese aber von allen Akteuren gesehen und angegangen werden sollen, wurden in der Qualitätsvereinbarung Entwicklungsziele für einzelne Qualitätskriterien aufgenommen (vgl. auch Anlagenband IV). Die Entwicklungsziele beinhalten z. T. konkrete Maßnahmen, mit denen z. B. Abläufe zwischen den zuständigen Akteuren verbessert werden können. Übergreifendes Ziel ist die spürbare Verbesserung der ÖPNV-Qualität aus Kundensicht. Die Umsetzung jedes

dargestellten Ziels erfolgt dann, wenn zwischen Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen eine Vereinbarung über diese erfolgt ist.

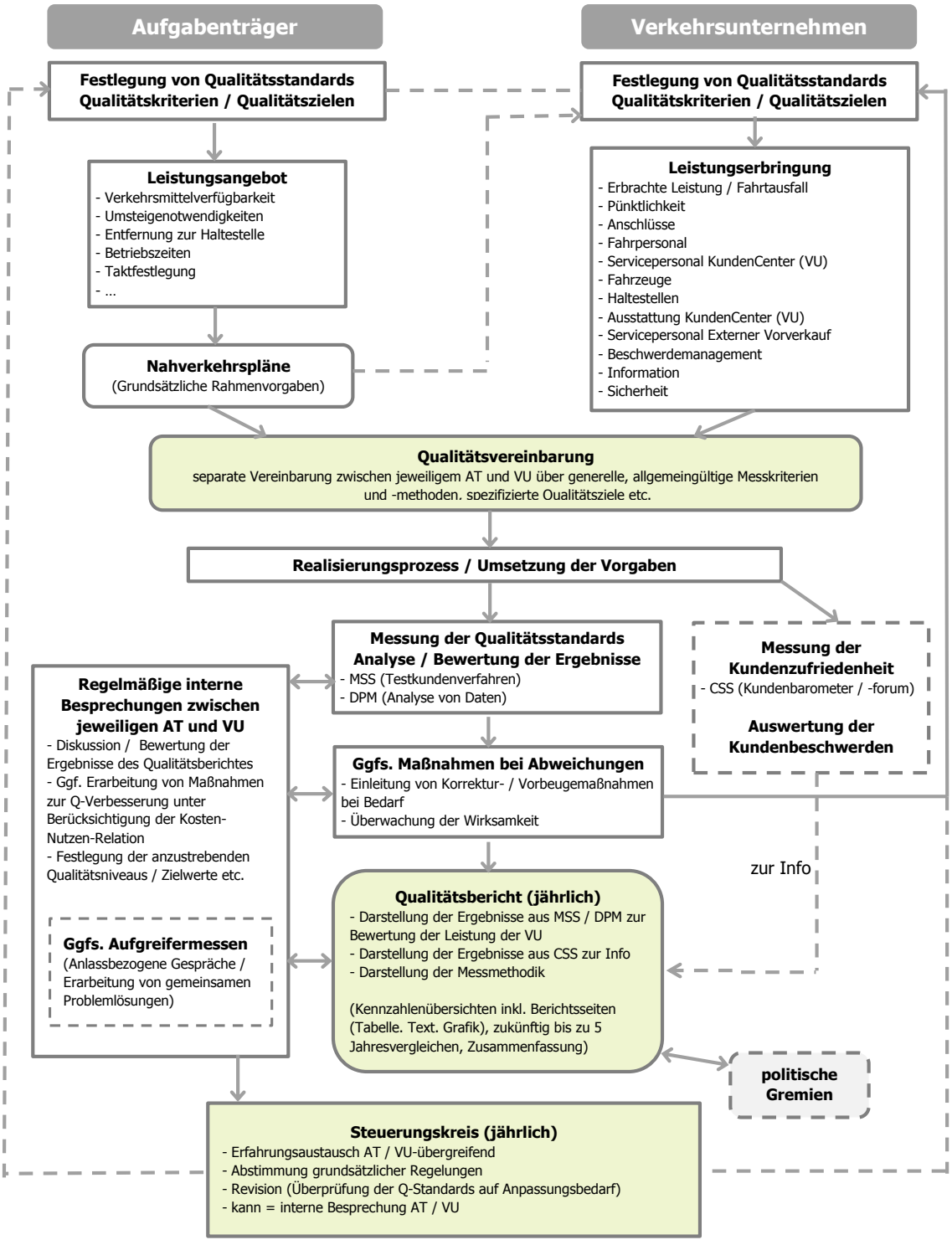


Abbildung 3: Übersicht über das QMS im Kreis Recklinghausen (Quelle: Anlage 5 der Qualitätsvereinbarung, KÖR, KCW GmbH, vgl. Anlagenband IV)

2.2.2 Qualitätskriterien

Für folgende Qualitätskriterien sind die grundsätzlichen Ziele/Anforderungen festgelegt, die Messverfahren und -intervalle sowie die Mess-/Zielwerte. Es ist zudem erforderlich, Inhalte und Werte in jährlichen Qualitätsberichten darzustellen. Die Zielwerte orientieren sich zunächst am Status quo, das heißt an den aktuellen Qualitätsergebnissen/-Zielwerten zum Zeitpunkt der Verabschiedung des NVP, und werden unter Berücksichtigung der jeweiligen Leistungsprodukte sowie der Rahmenbedingungen für den vorgesehenen Betreiber festgelegt. Bei der Festlegung zukünftiger Zielwerte hat das derzeitige Zielniveau als Mindeststandard weiterhin Bestand.

Der Status quo dient damit zunächst als Maßstab zur Beurteilung der erbrachten ÖPNV-Qualität. Aktuelle Messergebnisse und Zeitreihen dienen somit als Grundlage für die Weiterentwicklung der Zielwerte für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

Für die Qualitätskriterien sind zudem Entwicklungsziele formuliert, mit denen die Weiterentwicklung und Verbesserung der ÖPNV-Qualität erreicht werden soll.

Qualitätskriterien und Unterkriterien:

- Betrieb / Leistung / Zuverlässigkeit:
  - Leistung: Verfügbarkeit (Fahrtausfall, Ersatzverkehr)
  - Pünktlichkeit
  - Anschlüsse
  - Platzangebot
- Personal
  - Fahrpersonal
  - Servicepersonal KundenCenter
  - Vertriebspersonal externer Vertriebspartner
  - Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal
- Information
  - Informationen vor der Fahrt
  - Informationen während der Fahrt
  - Sonstige Informationsquellen (Internet / Call-Center)
  - Informationen im Störungsfall
- Vertrieb und Service
  - Interne Vorverkaufsstellen / KundenCenter - Ausstattung und Erscheinungsbild
  - Externe Verkaufsstellen - Ausstattung und Erscheinungsbild

- Kunden-/Beschwerdemanagement
- Fahrzeuge
  - Fahrzeugausstattung
  - Fahrzeugsauberkeit
- Haltestellen
  - Haltestellen-Ausstattung
  - Haltestellensauberkeit
- Sicherheit im Fahrzeug und im ÖPNV-Umfeld

Die Auswahl der Messverfahren erfolgt gemäß der Empfehlungen aus der DIN EN Norm 13816:2002 (CEN/TC „Transport – Logistik und Dienstleistungen"). Sie bestehen aus den objektiven Messmethoden

- Mystery Shopping Survey (MSS), bei dem so genannte Testkunden die Einhaltung der Qualitätsstandards stichprobenhaft überprüfen, und
- der Analyse von Daten aus direkten Messungen u. a. aus dem Betriebsleitsystem (Direct Performance Measure, DPM), u. a. zur Pünktlichkeit.

Die Ergebnisse aus diesen Messungen bilden die Grundlage für die Beurteilung der Leistung bzw. der ÖPNV-Qualität. Die objektiven Messungen werden ergänzt um subjektive Messmethoden, in der die wahrgenommene Qualität aus Sicht der Kunden erhoben und ausgewertet wird. Die Ergebnisse aus den Kundenzufriedenheitsbefragungen (Customer Satisfaction Survey, CSS) und Kundenhinweisen werden als zusätzliche Information im QMS des Kreises Recklinghausen einbezogen, dienen jedoch nicht der Beurteilung der Qualität.

Die o. g. Messmethoden müssen auf der Grundlage eines statistisch fundierten Grundmodells basieren und der Erhebungsmethodik sowie dem -umfang zum Zeitpunkt der Verabschiedung des NVP entsprechen.

Die im Folgenden beschriebenen Qualitätskriterien und -standards gelten für alle Busverkehre im Kreis Recklinghausen, somit auch für etwaige Subunternehmen. Für den ein- und ausbrechenden Verkehr können in Abstimmung mit dem Aufgabenträger abweichende Regelungen vereinbart werden.

2.2.2.1 Betrieb / Leistung / Zuverlässigkeit

Leistung: Verfügbarkeit (Fahrtausfall, Ersatzverkehr)

Die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Leistung ist eine Basisanforderung und steht im Zentrum der Qualitätswahrnehmung der Reisenden. Der Fahrgast erlebt tatsächlich nicht durchgeführte Fahrten sowie verfrühte und stark verspätete Fahrten als ausgefallen. Der Fahrgast kann sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt / veröffentlicht sind.

Tabelle 21: Festlegungen für das Qualitätskriterium Verfügbarkeit

Qualitätsziel	Die im Fahrplan aufgeführten Fahrten finden statt. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen gibt es Ersatzverkehr gemäß Fahrplan. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen erfolgt - soweit sinnvoll - unverzüglich die Sicherung des Betriebsablaufs durch Ersatzverkehre oder Anschlussmöglichkeiten. Bei absehbarer schlechter Witterung, die zu Betriebseinstellungen führen kann, sind entsprechende Informationen über die zur Verfügung stehenden Kanäle und in Richtung betroffener Stellen (u. a. Schulen) zu ergreifen.
Definition „Fahrtausfall"	Fahrten gelten als ausgefallen, wenn sie gar nicht bzw. nur teilweise (Teilausfälle) durchgeführt werden. Als Messkriterium wird die Differenz zwischen der Soll-Fahrplanleistung (gem. Fahrplan) gesamt und der tatsächlichen Ist-Leistung gesamt betrachtet.
Definition „geplante und ungeplante Unterbrechungen"	**Geplante Unterbrechungen** sind z. B. Baustellen oder Großveranstaltungen, bei denen ein Umleitungsfahrplan mind. 1-3 Tage vor der Unterbrechung erstellt und veröffentlicht werden muss (dafür ist es erforderlich, dass die Verkehrsunternehmen vom Baulastträger rechtzeitig vor einer geplanten Baumaßnahme (5 Werktage) informiert werden. Falls dieses Vorgehen nicht möglich oder sinnvoll ist, ist eine Alternative zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abzustimmen. **Ungeplante Unterbrechungen** treten ohne bzw. mit geringer Vorwarnzeit ein (z. B. Fahrzeugausfall, Unfall, plötzliche Krankheit des Fahrpersonals, Notarzteinsatz im Fahrzeug). Diese Unterbrechungen können sowohl im oder außerhalb des Einflussbereiches der Verkehrsunternehmen liegen und erfordern keinen Ersatzfahrplan. Jedoch ist eine entsprechende Kommunikation sicherzustellen. Ggf. sind Ersatzverkehre einzurichten. „Nicht geleistete Fahrten" gelten immer als Fahrtausfall, unabhängig davon, ob dieser im Einflussbereich des Verkehrsunternehmens liegt oder nicht. Im Falle höherer Gewalt (ganztägige Ausfälle aufgrund von Unwetter, Naturkatastrophen, Streik) wird in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger besprochen, ob bzw. wie nicht geleistete Fahrten gewertet werden.
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen bei betriebsbedingten Störungen (Fahrzeug-Technik, Fahrer etc.) Verkehrsunternehmen /Aufgabenträger bei geplanten und ungeplanten Störungen, z. B. Baumaßnahmen (Fahrplanänderung, Kommunikation, Ersatzverkehr) Aufgabenträger: Kommunikation mit Verkehrsunternehmen (z. B. im Bereich des Baustellenmanagements)
Messverfahren	DPM
Mess-/Zielwert	X % max. Ausfallquote pro Jahr
Inhalt Qualitätsbericht	Meldung der ausgefallenen Fahrten im Sinne der genannten Definition. Der Fahrtausfall wird prozentual und/oder absolut

	dargestellt. Fahrtausfälle werden entweder in Nutzkilometern oder als Anzahl angegeben. Die Fahrtausfälle können inklusive oder ohne Ausnahmen dargestellt werden. Dies ist zu kennzeichnen. Mehrleistung (in Nutz-Kilometern oder Anzahl Fahrten) der Verkehrsunternehmen, die über die im Fahrplan ausgewiesenen Fahrplanleistung hinausgeht (und z. B. aufgrund von Umleitungen erbracht wird), kann separat dargestellt werden.
Weiterer Dokumentationen	Die Ausfälle werden differenziert nach Art des Ausfalls (Wetter, Streik etc.) und hinsichtlich des Einsatzes der Ersatzverkehre dokumentiert und auf Anfrage für den Aufgabenträger zusammengestellt.

Pünktlichkeit

Die Wahrnehmung der Pünktlichkeit hat sich durch den zunehmenden Einsatz von Echtzeitinformation in den letzten Jahren verbessert. Die Ansprüche der Fahrgäste sind allerdings im gleichen Zeitraum ebenfalls gestiegen. Der Kunde kann sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt und veröffentlicht sind. Busse fahren nicht zu früh von einer Haltestelle ab und haben nicht mehr als drei Minuten Verspätung.

Tabelle 22: Festlegungen für das Qualitätskriterium Pünktlichkeit

Qualitätsziel	Die Busse fahren pünktlich und nicht zu früh ab (Abfahrt der Busse im Zeitraum -59 sec bis 3.00 min.).
Definition „Pünktlichkeit"	Abfahrt der Busse im Zeitraum -59 sec bis 3.00 min.
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen
Messverfahren	DPM, CSS
Mess-/Zielwert	X % Pünktlichkeit pro Jahr
Ausnahmen	Die Ausnahmen entsprechen denen der VRR-Mobilitätsgarantie: Streik, Unwetter, Naturgewalten, Bombendrohungen
Inhalt Qualitätsbericht	Meldung/Darstellung der Pünktlichkeitsquote als Gesamtjahreswert bezogen auf alle Abfahrten gemäß Fahrplan pro Jahr. Der Pünktlichkeitsgrad kann inklusive und/oder ohne die unter „Ausnahmen" aufgezählten Zeiten berechnet werden. Die genaue Berechnungsgrundlage des Pünktlichkeitsgrades (inklusive oder ohne Ausnahmen) ist in jedem Fall auszuweisen. CSS-Ergebnisse informatorisch

Anschlüsse

Funktionierende Anschlüsse sichern eine vollständige Reisekette. Durch die Einführung von Anschlussgarantien für ausgewählte Umstiegsbeziehungen im Netz bieten die Verkehrsunternehmen dem Reisenden hochwertige Reiseketten insbesondere im Abend- und Spätverkehr. Es gilt derzeit die VRR-Anschlussgarantie.

Tabelle 23: Festlegungen für das Qualitätskriterium Anschlüsse

Qualitätsziel	Der Kunde ist mit der Anschlusssicherung im Bedienungsgebiet zufrieden. Er kann sich darauf verlassen, dass die garantierten Anschlüsse zwischen den definierten Linien an den definierten Verknüpfungspunkten zur definierten Zeit funktionieren. Die maßgeblichen Anschlüsse werden in Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger festgelegt
Definition „Anschluss-garantie"	Wenn sich ein Fahrzeug einer Umsteigehaltestelle mit Anschlussgarantie mit offensichtlicher Verspätung nähert, fordert das Fahrpersonal die Fahrgäste über die Bordsprechanlage auf, sich ggf. beim Fahrpersonal zu melden und diesem ihre Zielhaltestelle und die Anzahl der Personen, die mit umsteigen möchten, zu nennen. Kann die Anschlusslinie nicht ausreichend lange warten, so bestellt das Fahrpersonal ein Taxi zur Umsteigehaltestelle. Der Taxifahrer befördert die Fahrgäste zur gewünschten Zielhaltestelle und lässt sich die Fahrt von den Fahrgästen quittieren. Die Abrechnung erfolgt mit den Verkehrsunternehmen, der Fahrgast hat keine Auslagen.
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen
Messverfahren	DPM (wenn technisch möglich), MSS (wo vorhanden), CSS
Mess-/Zielwert	X % der Anschlüsse, die gemäß der Anschlussgarantie gesichert werden sollen, werden gesichert / Jahr
Ausnahmen	Die Ausnahmen entsprechen denen der VRR-Mobilitätsgarantie: Streik, Unwetter, Naturgewalten, Bombendrohungen
Inhalt Qualitätsbericht	Darstellung DPM-Ergebnisse, soweit/sobald möglich Darstellung MSS-Ergebnisse, wo vorhanden CSS-Ergebnisse informatorisch
Weitere Dokumentationen	Die Darstellung der garantierten Anschlussbeziehungen ist in Medien, z. B. Taschenfahrplan, Internet etc. bereits dokumentiert und abrufbar.

Platzangebot

Ein ausreichendes Platzangebot ist ein wichtiger Bestandteil der Qualitätswahrnehmung.

Tabelle 24: Festlegungen für das Qualitätskriterium Platzangebot

Qualitätsziel	Der Kunde ist mit dem Platzangebot zufrieden. Das Platzangebot wird an die Nachfrage angepasst. Die Anpassung erfolgt in enger Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern.
Zuständigkeit	Aufgabenträger Verkehrsunternehmen: dynamische Anpassbarkeit an den Bedarf sicherstellen (Zähldaten, Beschwerdemanagement)
Messverfahren	Fahrgastzählungen, stichprobenhafte Überprüfung nach Kundenhinweisen, CSS
Mess-/Zielwert	*Kein Zielwert*
Inhalt Qualitätsbericht	CSS-Ergebnisse informatorisch

2.2.2.2 Personal

Fahrpersonal

Gerade im Busverkehr ist das Fahrpersonal der wichtigste Kundenkontakt für den Fahrgast. Die bisherigen Analysen zeigen, dass das Fahrpersonal einen großen Einfluss insbesondere auf die positiven aber auch negativen kritischen Ereignisse hat, die die Einstellung der Fahrgäste auf den ÖPNV ingesamt maßgeblich bestimmen. Im Hinblick auf die Qualität des Fahrpersonals werden die Qualitätskriterien Qualifikation, Verhalten und Erscheinungsbild betrachtet.

Tabelle 25: Festlegungen für das Qualitätskriterium Fahrpersonal

Qualitätsziel	Das Fahrpersonal verfügt über Netz-, Orts- und deutsche Sprachkenntnisse, kennt Tarife, das gültige Fahrausweisangebot und Fahrpläne. Es muss qualifizierte Auskünfte in Deutsch geben können, Fahrgastanfragen sowie Arbeitsanweisungen verstehen und betriebliche Meldungen in Deutsch verfassen können. Es kennt somit auch die Linienführung, Haltestellen und die zu gewährleistenden Anschlüsse. Das Fahrpersonal ist über Umleitungen und Betriebsstörungen informiert und kann diese verständlich an die Fahrgäste weiterleiten. Die Leitstelle steht dem Fahrpersonal für Rückfragen während der Betriebszeiten zur Verfügung. Das Fahrpersonal geht freundlich und hilfsbereit auf die ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden ein. Das Fahrpersonal vermittelt durch sein Erscheinungsbild und Auftreten einen positiven Eindruck; das Fahrpersonal ist ordentlich gekleidet. Wenn Dienstkleidung vorgeschrieben ist, trägt das Personal Dienstkleidung. Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die Qualifikation des Fahrpersonals vor Einsatz im Linienverkehr und die Einhaltung aller gesetzlichen Vorschriften (inklusive Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz).
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen
Messverfahren	MSS, CSS, Kundenhinweise
Mess-/Zielwert	X % Servicegrad Fahrpersonal / Jahr[31] X % gepflegtes Äußeres mit Dienstkleidung oder adäquater Kleidung (Erscheinungsbild) X % freundliches aufmerksames Verhalten (Verhalten) X % richtige und verständliche Information (Qualifikation)
Inhalt Qualitätsbericht	Darstellung der MSS-Ergebnisse CSS-Ergebnisse informatorisch

[31] Zur Bewertung herangezogen wird der „Servicegrad Fahrpersonal / Jahr". Die darunter aufgeführten Merkmale inklusive ihrer Messwerte werden dem Aufgabenträger nachrichtlich mitgeteilt.

Servicepersonal KundenCenter

Auch wenn immer mehr Vertriebstransaktionen automatisiert erfolgen (Automaten, Abonnements, Internet, Smartphone), spielt der personalbediente Vertrieb eine wichtige Rolle, um individuell über die Vorteile der Bus- oder Bahnnutzung zu informieren und niedrigschwellig Präsenz vor Ort zu zeigen. Im Hinblick auf die Qualität des Servicepersonals in den KundenCentern werden die Qualitätskriterien Qualifikation, Verhalten und Erscheinungsbild betrachtet.

Tabelle 26: Festlegungen für das Qualitätskriterium Servicepersonal KundenCenter

Qualitätsziel	Das Personal im KundenCenter verfügt über umfassende Orts-, Fahrplan-, Netz- und Tarifkenntnisse sowie über gute Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift. Es ist im Verkauf trainiert und verkauft proaktiv das gesamte Ticketangebot des Nahverkehrs. Das Personal berät Besucher des KundenCenters freundlich und hilfsbereit zu allen Fragen rund um Bus und Bahn im Verkehrsverbund (Mobilitätsberatung). Es ist Ansprechpartner für alle Belange der Kunden und leitet Beschwerden und andere Anliegen, die im KundenCenter nicht abschließend bearbeitet werden können, an das zuständige Verkehrsunternehmen weiter. Die Mitarbeiter im KundenCenter haben ein ansprechendes Erscheinungsbild und sind ordentlich gekleidet. Sie sind sofort für den Kunden als Mitarbeiter des KundenCenter ersichtlich. Wenn Dienstkleidung und/oder Namensschilder vorgeschrieben sind, trägt das Personal Dienstkleidung und/oder Namensschilder.
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen
Messverfahren	MSS, CSS, Kundenhinweise
Mess-/Zielwert	X % Servicegrad Servicepersonal KundenCenter / Jahr[32] X % gepflegtes Äußeres mit Dienstkleidung und Namensschild (wo vorgeschrieben) (Erscheinungsbild) X % freundliches aufmerksames Verhalten (Verhalten) X % richtige und verständliche Information (Qualifikation)
Inhalt Qualitätsbericht	Darstellung der MSS-Ergebnisse CSS-Ergebnisse informatorisch

[32] Zur Bewertung herangezogen wird der „Servicegrad Servicepersonal KundenCenter / Jahr". Die darunter aufgeführten Merkmale inklusive ihrer Messwerte werden dem Aufgabenträger nachrichtlich mitgeteilt.

Vertriebspersonal externer Vertriebspartner

Externe Verkaufsstellen sichern die Verfügbarkeit personalbedienten Vertriebs auch außerhalb der Zentren. Die Verkäufer haben einfache Tarif- und Angebotsgrundkenntnisse. Im Hinblick auf die Qualität des Servicepersonals in den externen Vorverkaufsstellen werden die Qualitätskriterien Qualifikation, Verhalten und Erscheinungsbild betrachtet.

Tabelle 27: Festlegungen für das Qualitätskriterium Vertriebspersonal externer Vertriebspartner

Qualitätsziel	Das Personal in den externen Vorverkaufsstellen geht kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden ein. Über reine Verkaufstätigkeiten hinaus erteilt das Personal als Ansprechpartner für alle Kundenbelange einfache Auskünfte in Bezug auf Tarif und Fahrplan.
Definition „Kategorien externer Vertriebsstellen"	Die externen Vorverkaufsstellen werden in der Regel nach zwei Kategorien unterschieden; der Premium- und der Basis-Kategorie. **Premium-Kategorie**: Die externen Vorverkaufsstellen der Premium-Kategorie erfüllen in etwa die gleichen Voraussetzungen wie die KundenCenter. **Basis-Kategorie**: Die externen Vorverkaufsstellen der Basis-Kategorie bieten „nur" Ticketverkauf an. Das Personal kann einfache Auskünfte erteilen.
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen
Messverfahren	MSS, CSS, Kundenhinweise
Mess-/Zielwert	X % Servicegrad Servicepersonal externer Vertriebspartner / Jahr[33] X % gepflegtes Äußeres (Erscheinungsbild) X % freundliches aufmerksames Verhalten (Verhalten) X % richtige und verständliche Information (Qualifikation)
Inhalt Qualitätsbericht	Darstellung der MSS-Ergebnisse CSS-Ergebnisse informatorisch

[33] Zur Bewertung herangezogen wird der „Servicegrad Servicepersonal externer Vertriebspartner / Jahr". Die darunter aufgeführten Merkmale inklusive ihrer Messwerte werden dem Aufgabenträger nachrichtlich mitgeteilt.

Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal

Die Verkehrsunternehmen beschäftigen teilweise Personal, das an Haltepunkten oder in Fahrzeugen Service- und Sicherheitsaufgaben wahrnimmt oder die Fahrausweisprüfung durchführt. Teilweise nimmt ein Mitarbeiter Service- und Sicherheitsaufgaben wahr, zum Teil gibt es aber auch spezielle Sicherheitspersonale, die nur sicherheitsrelevante Aufgaben wahrnehmen und Servicepersonale, die nur Serviceaufgaben wahrnehmen. Auch die Aufgabe der Fahrausweisprüfung wird unterschiedlich wahrgenommen, z. B. in Dienstkleidung oder in Zivil durchgeführt.

Das Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal soll somit auch den Service im ÖPNV insgesamt verbessern, z. B. indem es Präsenz zeigt, bei Ein- und Ausstieg hilft, Auskünfte gibt und weitere Serviceaufgaben übernimmt. Im Hinblick auf die Qualität des Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonals werden die Qualitätskriterien Qualifikation, Verhalten und Erscheinungsbild betrachtet.

Tabelle 28: Festlegungen für das Qualitätskriterium Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal

Qualitätsziel	Das Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal ist freundlich, geht kompetent auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden ein und steht ihnen mit Rat und Tat zur Seite. In Abhängigkeit vom jeweiligen Aufgabenfeld führen sie Fahrausweiskontrollen durch und sorgen für ein erhöhtes Sicherheitsgefühl, indem sie Präsenz zeigen. Das Qualitätsziel gilt sowohl für die eigenen Mitarbeiter als auch für Fremdpersonale.
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen
Messverfahren	Kundenhinweise, ggf. zukünftig MSS,
Mess-/Zielwert	*Kein Zielwert*
Inhalt Qualitätsbericht	Dokumentation: Wie wird Sicherheits- und Prüfpersonal eingesetzt (verschiedene Personen, gleiche Personen, eigenes Personal, Fremdpersonal) Darstellung MSS-Ergebnisse (ggf. zukünftig)

2.2.2.3 Information

Information vor der Fahrt

Fahrgastinformationen sind eine notwendige Voraussetzung der ÖPNV-Nutzung. Es gilt daher, sie so einfach und verständlich wie möglich zu gestalten.

Das Qualitätskriterium „Informationen vor der Fahrt" umfasst folgende Unterkriterien:

- Informationen im KundenCenter
  - Servicepersonal KundenCenter
  - Ausstattung (mit Informationsmaterial etc.) und Kennzeichnung der KundenCenter
- Informationen an externen Verkaufsstellen
  - Servicepersonal externer Verkaufsstellen
  - Ausstattung (mit Informationsmaterial etc.) und Kennzeichnung der externen Verkaufsstellen

Tabelle 29: Festlegungen für das Qualitätskriterium Informationen vor der Fahrt

Qualitätsziel	**Allgemein**	Der (potenzielle) Kunde kann sich vor der Fahrt ausreichend über den ÖPNV, sein Angebot und Angebotsänderungen informieren. Alle Fahrplaninformationen sind leicht verfügbar, aktuell, vollständig, verständlich und leicht nutzbar.
	Servicepersonal KundenCenter	Das Personal im KundenCenter gibt dem Kunden jederzeit fachkompetent und freundlich Auskunft. Es ist im Verkauf trainiert und verkauft proaktiv das gesamte Ticketangebot des Nahverkehrs. Alle Angebote des ÖPNV im Bediengebiet können beraten und dazu gehörige Informationen gegeben werden (Mobilitätsberatung). Vgl. auch Kapitel 2.2.2.2 (Servicepersonal Kundencenter)
	Ausstattung und Kennzeichnung der KundenCenter	Die definierten Vorverkaufsstellen bieten aktuelle Fahrpläne (bei Bedarf Sonderfahrpläne), Liniennetzpläne und Informationsmaterialien oder entsprechende Ausdrucke an. Vgl. auch Kapitel 2.2.2.4 (Interne Vorverkaufsstellen / KundenCenter - Ausstattung und Erscheinungsbild)

	Servicepersonal externer Vorverkauf	Das Personal in den externen Vertriebstellen geht kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden ein. Über reine Verkaufstätigkeiten hinaus erteilt das Personal als Ansprechpartner für alle Kundenbelange einfache Auskünfte in Bezug auf Tarif und Fahrplan. Vgl. auch Kapitel 2.2.2.2 (Vertriebspersonal externer Vertriebspartner)
	Ausstattung und Kennzeichnung externer Verkaufsstellen	Die externen Verkaufsstellen sind als Vorverkaufsstellen für VRR-Tickets gut erkennbar. Die Einrichtungen sind leicht erreichbar. Vgl. auch Kapitel 2.2.2.4 (Externe Vorverkaufsstellen - Ausstattung und Erscheinungsbild)
	Stichtag „Fahrplanwechsel": Fahrpläne / Informationsmaterial	Die definierten Vorverkaufsstellen bieten aktuelle Fahrpläne (bei Bedarf Sonderfahrpläne), Liniennetzpläne und Informationsmaterialien oder entsprechende Ausdrucke zum/am Stichtag „Fahrplanwechsel" an.
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen	
Messverfahren	MSS (eingebunden in die Messungen aus den o. g. Kapiteln), CSS, Kundenhinweise	
Mess-/Zielwert	X % Informationsqualität vor der Fahrt / Jahr[34] X % Korrektheit und Verständlichkeit der Information (Servicepersonal KundenCenter) X % Korrektheit und Verständlichkeit der Information (Servicepersonal externe Vertriebspartner) X % Ausstattung: Informationsmaterial, Kennzeichnung (KundenCenter) X % Ausstattung: Informationsmaterial, Kennzeichnung (externe Vertriebspartner)	
Inhalt Qualitätsbericht	Darstellung der MSS-Ergebnisse (Verweise möglich) CSS-Ergebnisse informatorisch	

[34] Zur Bewertung herangezogen wird der Wert für die „Informationsqualität vor der Fahrt / Jahr". Die darunter aufgeführten Merkmale inklusive ihrer Messwerte werden dem Aufgabenträger nachrichtlich mitgeteilt.

Information während der Fahrt

Die Informationen während der Fahrt sind insbesondere für Selten- und Erstnutzer wichtig, damit sie sich zurechtfinden und zufrieden mit der Leistung sind. Das Qualitätskriterium „Informationen während der Fahrt" umfasst folgende Unterkriterien:

- Informationen im Fahrzeug und an Haltestellen
  - Fahrpersonal
  - Fahrzeugausstattung
  - Haltestellenausstattung

Tabelle 30: Festlegungen für das Qualitätskriterium Informationen während der Fahrt

Qualitätsziel	**Allgemein**	Der Kunde ist während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV informiert. Die Informationen sind vollständig, aktuell, nützlich, verfügbar, verständlich und barrierefrei (siehe Kapitel 7.2).
	Fahrpersonal	Das Fahrpersonal gibt dem Kunden fachkompetent und freundlich Auskunft. Generell steht die Leitstelle dem Fahrpersonal als Ansprechpartner zur Verfügung. Vgl. auch Kapitel 2.2.2.2 (Fahrpersonal)
	Fahrzeug-ausstattung	Optische und akustische Infos erlauben dem Fahrgast die Orientierung zu seinen Ausstiegs- oder Umstiegshaltestellen. Die Fahrzeuge verfügen über funktionierende optische und akustische Fahrgastinformationssysteme, mit denen die nächste Haltestelle angezeigt bzw. verständlich angesagt wird. Abweichungen vom Linienweg werden optisch oder akustisch mitgeteilt. Vgl. auch Kapitel 2.2.2.5 (Fahrzeugausstattung)
	Haltestellen-ausstattung	Die statische Fahrplaninfo an Haltestellen ist einer der wichtigsten Informationskanäle - insbesondere für Nicht- oder Seltennutzer. Daher gilt es, dieses Medium in hoher Qualität zu gewährleisten. An jeder Haltestelle hängen der aktuelle Fahrplan und eine aktuelle Preisauskunft. Das Aktualisieren des Fahrplans erfolgt möglichst zeitnah zum Änderungstermin. Vgl. auch Kapitel 2.2.2.6 (Haltestellenausstattung)
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen	
Messverfahren	MSS (eingebunden in die Messungen aus den o. g. Kapiteln), CSS,	

	Kundenhinweise
Mess-/Zielwert	X % Informationsqualität während der Fahrt / Jahr[35] X % Korrektheit und Verständlichkeit der Information (Fahrpersonal) X % Ausstattung: Anzeigen, Ansagen, Piktogramme (Fahrzeuge) X % Ausstattung: Fahr-/Tarifplan, Beschilderungen (Haltestellen)
Inhalt Qualitätsbericht	Darstellung der MSS-Ergebnisse (Verweise möglich) CSS-Ergebnisse informatorisch

Sonstige Informationsquellen (Internet / Call-Center)

Die Bedeutung neuer Medien für die Fahrgastinformation im ÖPNV wird immer größer. Diese ergänzen die bestehenden Medien und erlauben sowohl eine schnellere als auch individuellere Informationsbereitstellung für den Kunden.

Tabelle 31: Festlegungen für das Qualitätskriterium Sonstige Informationsquellen

Qualitätsziel	Alle für den Fahrgast relevanten Informationen über den ÖPNV sind rund um die Uhr durch eine telefonische Auskunft (ggf. Call-Center) und das Internet abrufbar. Lange Warteschleifen werden vermieden.
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen
Messverfahren	Kundenhinweise
Mess-/Zielwert	*Kein Zielwert*
Inhalt Qualitätsbericht	Dokumentation der aktuellen Standards (z. B. VRR-Standard für Call-Center-Qualität)

[35] Zur Bewertung herangezogen wird der Wert für die „Informationsqualität während der Fahrt / Jahr". Die darunter aufgeführten Merkmale inklusive ihrer Messwerte werden dem Aufgabenträger nachrichtlich mitgeteilt.

Informationen im Störungsfall

Die Informationen im Störungsfall stellen für die Verkehrsunternehmen die größte Herausforderung dar. Sie sind eine große Chance, die Zufriedenheit der Fahrgäste sicherzustellen.

Tabelle 32: Festlegungen für das Qualitätskriterium Informationen im Störungsfall

Qualitätsziel	Bei Störungen werden die Kunden über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert. Eine Erstinformation an die Fahrgäste im Fahrzeug sollte nach spätestens fünf Minuten erfolgt sein.
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen
Messverfahren	Kundenhinweise, ggf. CSS (falls dieser separat erhoben wird)
Mess-/Zielwert	*Kein Zielwert*
Inhalt Qualitätsbericht	Dokumentation der aktuellen Standards in Bezug auf Informationen im Störungsfall.

2.2.2.4 Vertrieb und Service

Interne Vorverkaufsstellen / KundenCenter - Ausstattung und Erscheinungsbild

KundenCenter sind der hochwertigste Vertriebskanal der Verkehrsunternehmen. Sie erlauben einen niedrigschwelligen Einstieg in die Beratung rund um die ÖPNV-Nutzung.

Tabelle 33: Festlegungen für das Qualitätskriterium Interne Vorverkaufsstellen / KundenCenter - Ausstattung und Erscheinungsbild

Qualitätsziel	Die KundenCenter bieten den Kunden einen wichtigen Zugang zum ÖPNV. Sie sind leicht erreichbar und erbringen über reine Verkaufstätigkeiten hinaus als Ansprechpartner für alle Kundenbelange Beratungsleistungen in Bezug auf Fahrplan und Tarif. Die KundenCenter sind durch ein entsprechendes äußeres sauberes Erscheinungsbild sofort für Kunden als solche zu erkennen. Eine bedarfsgerechte Personalausstattung sowie bedarfsgerechter Personaleinsatz ist vorhanden. Die Ausstattung der KundenCenter umfasst mindestens folgende Aspekte: barrierefreier Zugang, elektronisches Fahrplanauskunftsystem, Möglichkeit der bargeldlosen Bezahlung, komplettes Fahrausweisangebot des VRR, Zugriff auf das Abo-System. Der derzeitge Qualitätsstandard in Bezug auf Standorte und Betriebszeiten für die KundenCenter soll weiterhin Bestand haben.
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen
Messverfahren	MSS, CSS, Kundenhinweise
Mess-/Zielwert	X % Ausstattung und Erscheinungsbild / Jahr[36] X % vollständige Ausstattung X % gepflegtes Erscheinungsbild
Inhalt Qualitätsbericht	Dokumentation von Veränderungen der Standards (vgl. weitere Dokumentation) Darstellung der MSS-Ergebnisse CSS-Ergebnisse informatorisch
Weitere Dokumentation	Einmalige Dokumentation des aktuellen Standards der internen Verkaufsstellen (Ausstattung, Erscheinungsbild, Personal, Öffnungszeiten)

[36] Zur Bewertung herangezogen wird der Gesamtwert „Ausstattung und Erscheinungsbild / Jahr". Die darunter aufgeführten Merkmale inklusive ihrer Messwerte werden dem Aufgabenträger nachrichtlich mitgeteilt.

Externe Verkaufsstellen - Ausstattung und Erscheinungsbild

Ergänzend erlauben externe Verkaufsstellen den Verkehrsunternehmen eine im Vergleich zu eigenen Verkaufsstellen kostengünstigere Präsenz im Bedienungsgebiet. Eine ausreichende Anzahl an externen Vorverkaufsstellen ist vorzuhalten, die flächendeckend über das gesamte Bedienungsgebiet verteilt sind.

Tabelle 34: Festlegungen für das Qualitätskriterium Externe Vorverkaufsstellen - Ausstattung und Erscheinungsbild

Qualitätsziel	Die externen Verkaufsstellen sind als Vorverkaufsstellen für VRR-Tickets gut erkennbar. Die Einrichtungen sind leicht erreichbar.
Definition	Für externe Verkaufsstellen gibt es in der Regel unterschiedliche Kategorien: Externe Verkaufsstellen der **Basiskategorie** bieten „nur" Ticketverkauf an, und es können einfache Auskünfte gegeben werden. Externe Verkaufsstellen der höheren **Premiumkategorie** erfüllen annähernd die gleichen Voraussetzungen wie KundenCenter.
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen
Messverfahren	MSS, CSS, Kundenhinweise
Mess-/Zielwert	X % Ausstattung und Erscheinungsbild / Jahr[37] X % vollständige Ausstattung
Inhalt Qualitätsbericht	Darstellung der MSS-Ergebnisse CSS-Ergebnisse informatorisch
Weitere Dokumentation	Einmalige Dokumentation des aktuellen Standards der externen Verkaufsstellen (Name, Adresse, Öffnungszeiten, Angebot/ Ausstattung, Art der Verkaufsstelle, ggf. nächste Haltestelle)

[37] Zur Bewertung herangezogen wird der Gesamtwert „Ausstattung und Erscheinungsbild / Jahr". Die darunter aufgeführten Merkmale inklusive ihrer Messwerte werden dem Aufgabenträger nachrichtlich mitgeteilt.

Kunden-/Beschwerdemanagement

Kundenhinweise sind wichtige Problemindikatoren. Daher sollte die Hemmschwelle der Kunden, Beschwerden und Hinweise zu äußern bzw. einzureichen, möglichst niedrig sein.

Tabelle 35: Festlegungen für das Qualitätskriterium Kunden-/Beschwerdemanagement

Qualitätsziel	Die Verkehrsunternehmen bieten den Kunden rund um die Uhr (24 h/Tag/Jahr) die Möglichkeit an, Hinweise zu geben. Beschwerden der Kunden werden ernst genommen und zügig bearbeitet. Spätestens zehn Werktage nach Beschwerdeeingang erhält der Kunde eine freundliche, verständliche und für ihn nachvollziehbare Antwort / Zwischennachricht vom zuständigen Verkehrsunternehmen.
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen
Messverfahren	DPM (Die Beantwortungsquote der Beschwerden in dem Zeitfenster 10 Werktage ab Beschwerdeeingang wird gemessen)
Mess-/Zielwert	X % der eingehenden Kundenbeschwerden werden innerhalb der definierten Frist (10 Tage ab Eingang der Beschwerde) beantwortet (Jahresdurchschnitt)
Inhalt Qualitätsbericht	Einmalige Dokumentation der Beschwerde- und Hinweismöglichkeiten für Kunden und des Bearbeitungsvorgangs im Verkehrsunternehmen sowie im Folgenden der Veränderungen Darstellung der DPM-Ergebnisse
Weitere Dokumentation	Einmalige Dokumentation der Beschwerde- und Hinweismöglichkeiten für Kunden und des Bearbeitungsvorgangs im Verkehrsunternehmen.

2.2.2.5 Fahrzeuge

Fahrzeugausstattung

Die Aufenthaltsqualität im Fahrzeug ist für die Kunden von großer Relevanz. Die Ausstattung der Fahrzeuge muss daher den Kundenerwartungen an Sicherheit, Service, Komfort, Information und Barrierefreiheit entsprechen.

Tabelle 36: Festlegungen für das Qualitätskriterium Fahrzeugausstattung

Qualitätsziel	Die Fahrzeuge verfügen alle über die festgelegte Mindestausstattung gemäß der unten aufgeführten Abschnitte „Mindeststandards für Bestandsfahrzeuge" und „Mindeststandards für Fahrzeug-Neubeschaffungen (Bus)" und zeigen keine Mängel an Beschaffenheit und Funktion. Die für die Fahrzeugausstattung jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien des VDV, der EU/ECE, der StVZO und der BOKraft werden eingehalten bzw. berücksichtigt. Die kundenfreundliche Ausstattung der Fahrzeuge wird vor Beschaffung neuer Fahrzeuge sichergestellt.
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen
Messverfahren	MSS, CSS
Mess-/Zielwert	X % der definierten Ausstattungsmerkmale sind vorhanden und in Bezug auf Beschaffenheit und Funktion in Ordnung / Jahr X Fahrzeuge erfüllen alle Standards gemäß der Abschnitte „Mindeststandards für Bestandsfahrzeuge" und „Mindeststandards für Fahrzeug-Neubeschaffungen (Bus)". X Fahrzeuge erfüllen alle Standards gemäß des Abschnitts „Mindeststandards für Bestandsfahrzeuge" X Fahrzeuge erfüllen nicht alle Standards gemäß des Abschnitts „Mindeststandards für Bestandsfahrzeuge"
Inhalt Qualitätsbericht	Dokumentation der Anzahl der Fahrzeuge des Verkehrsunternehmens in den Kategorien „Mindeststandards für Bestandsfahrzeuge" und „Mindeststandards für Fahrzeug-Neubeschaffungen": • X Fahrzeuge erfüllen alle Standards gemäß der Abschnitte „Mindeststandards für Bestandsfahrzeuge" und „Mindeststandards für Fahrzeug-Neubeschaffungen (Bus)". • X Fahrzeuge erfüllen alle Standards gemäß des Abschnitts „Mindeststandards für Bestandsfahrzeuge" • X Fahrzeuge erfüllen nicht alle Standards gemäß des Abschnitts „Mindeststandards für Bestandsfahrzeuge" Darstellung der MSS-Ergebnisse CSS-Ergebnisse informatorisch
Weitere Dokumentation	Einmalige Dokumentation von Anzahl und Standards der Subunternehmerfahrzeuge

Mindeststandards für Bestandsfahrzeuge

Die folgenden Standards werden von allen Fahrzeugen im Betrieb mindestens erfüllt:

- Fahrzeugausstattung nach den gesetzlichen Vorgaben und Vorschriften;
- Fahrzeugausstattung nach den Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien des VDV, der EU/ECE, der StVZO, der BOKraft, der UVV;
- Niederflurtechnik (stufenfrei im Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2, bei Gelenkbusse zwischen Tür 1 und Tür 3[38]; mind. zwei Türen bei Midi- und Standardlinienbussen und drei Türen bei Gelenkbussen im Niederflurbereich);
- visuelle und/oder akustische Fahrgastinformationssysteme (Darreichung nutzungsrelevanter digitaler Fahrgastinformationen möglichst im „Zwei-Sinne-Prinzip");
- Kommunikationssysteme;
- Möglichkeit zum Einzelticketkauf und bargeldloser Zahlung;
- Funkanlage / Notruffunktion;
- Bordrechner / IBIS / inkl. Lichtsignalanlagenbeeinflussung;
- Entwerter;
- gut lesbare Liniennummer und Zielschild an der Stirnseite (kontrastreich mit ausreichend großen Schriften und leicht erfassbar/verständlich);
- Streckenschild an der rechten Längsseite;
- Liniennummer am Heck und möglichst an der linken Längsseite;
- Unternehmenssignet / Unternehmenslogo;
- Einstieg vorne (Schild).

Mindeststandards für Fahrzeug-Neubeschaffungen (Bus)

Bei Fahrzeugneuanschaffungen gelten die EU-Richtlinien (zurzeit VO (EG) Nr. 661/2009 und die jeweils verbindlich eingeführte Änderungsserie der UN-ECE R107) in ihrer jeweils aktuellen Fassung. Die folgenden Standards werden neben den unter Abschnitt „Mindeststandards für Bestandsfahrzeuge" aufgeführten Standards von allen Neufahrzeugen mindestens erfüllt:

- Klimaanlage (Vollklimatisierung);
- dynamische Zielbeschilderung;
- mechanische Rampe für Rollstuhlfahrer;
- Rollstuhlstellplatz mit Haltewunschtaste;

[38] Sitze im Bereich der Radkästen ggf. über eine Stufe erreichbar

- Piktogramme von außen für Rollstuhl- und Behindertensitzplatz;
- Behindertensitzplätze (teilweise stufenlose Sitze in Türnähe);
- Videoüberwachung und entsprechende Signets / Piktogramme;
- Abgasreinigungssysteme (mindestens entsprechend der EURO-Norm VI).[39]

Fahrzeugsauberkeit

Verschmutzte Fahrzeuge erzeugen große Unzufriedenheit bei den Fahrgästen, daher kommt diesem Kriterium große Bedeutung zu.

Tabelle 37: Festlegungen für das Qualitätskriterium Fahrzeugsauberkeit

Qualitätsziel	Die Fahrzeuge sind sauber und frei von Graffiti. Ein eingesetztes Fahrzeug ist in Bezug auf die Fahrzeugausstattung sowohl von innen als auch von außen in einem für den Kunden sauberen und ordentlichen Zustand: Das Fahrzeug ist frei von störendem Abfall, Staub, Schmutz und visuellen Beeinträchtigungen (z. B. Graffiti). Es weist möglichst einen angenehmen Geruch auf.
Zuständigkeit	Verkehrsunternehmen
Messverfahren	MSS, CSS
Mess-/Zielwert	X % Fahrzeug-Sauberkeit / Jahr
Ausnahmen	Extreme Wetterbedingungen, Großveranstaltungen
Inhalt Qualitätsbericht	Darstellung der MSS-Ergebnisse CSS-Ergebnisse informatorisch

2.2.2.6 Haltestellen

Haltestellen-Ausstattung

Die Haltestelle dient dem Fahrgast als Zugang zum ÖPNV. Sie ist die Visitenkarte sowohl der öffentlichen Verkehrsunternehmen als auch der Städte und Regionen. Ihr Erscheinungsbild, ihr Zustand und ihr Ausstattungsgrad beeinflussen in besonderem Maße die Entscheidung des Fahrgastes, das öffentliche Verkehrsangebot zu akzeptieren und zu nutzen. Die Lage, die bauliche Ausstattung und vor allem die Ausstattung von Haltestellen entsprechen daher den Kundenerwartungen an Sicherheit, Service und Komfort, Information und Barrierefreiheit.

[39] Umweltbezogene Fahrzeugstandards unterliegen dynamischen Entwicklungsprozessen, so dass eine Verbesserung der ökologischen Standards innerhalb der Fahrzeugflotte ebenfalls sukzessive erfolgt. Konkretere Bestimmungen sind Gegenstand der anstehenden Vorbereitung zur Vergabe der Verkehrsleistungen.

Tabelle 38: Festlegungen für das Qualitätskriterium Haltestellen-Ausstattung

Qualitätsziel	Die Haltestellen verfügen alle über die festgelegte Mindestausstattung gemäß der jeweils aktuell gültigen VRR-Haltestellenrichtlinie bzw. dem im NVP dokumentierten Haltestellenkatalog des Kreises Recklinghausen und zeigen keine Mängel in Beschaffenheit und Funktion. Die Fahrgastinformationsvitrinen in Wartehallen sollten nach Möglichkeit in einer mittleren Lesehöhe von 1,3 m angebracht sein und eine freie Zugänglichkeit aufweisen (möglichst keine Anordnung hinter Sitzen o. Ä., Aushänge plan direkt hinter der Scheibe, Beachtung der Anforderungen an Schriftgröße, Farbkontrast und Reflektion). Schäden, von denen eine Gefahr ausgeht, werden unverzüglich behoben. Fehlende oder zerstörte Fahrpläne / Tarifinformationen sowie grobe Verunreinigungen werden spätestens innerhalb von drei Werktagen nach Meldungseingang beseitigt bzw. ersetzt. Weitere Schäden werden zeitnah behoben.
Zuständigkeit	Die Zuständigkeiten für die einzelnen Haltestellen variieren von Haltestelle zu Haltestelle. Zuständig sind bspw. die Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen, Baulastträger oder beauftragte Dienstleister. Eine detaillierte Aufstellung wird in einem Haltestellenkataster vorgenommen (s. Kapitel 2.2.3).
Messverfahren	MSS, CSS
Mess-/Zielwert	X % der definierten Haltestellen-Mindestausstattung ist vollständig / Jahr X % der definierten Haltestellen-Mindestausstattung ist in Bezug auf Beschaffenheit und Funktion in Ordnung / Jahr
Ausnahmen	Die definierten Standards gelten nicht für Ersatz- oder Zusatzhaltestellen, die aufgrund von Großveranstaltungen oder Baustellen temporär eingerichtet werden.
Inhalt Qualitätsbericht	Darstellung der MSS-Ergebnisse CSS-Ergebnisse informatorisch

Haltestellensauberkeit

Auch wenn die Zuständigkeiten für Sauberkeit an und um die Haltestelle unterschiedlich geregelt sind, kommt diesem Kriterium in der Wahrnehmung der Fahrgäste eine große Bedeutung zu.

Tabelle 39: Festlegungen für das Qualitätskriterium Haltestellensauberkeit

Qualitätsziel	Die Haltestellen sind sauber und frei von Graffiti / Schmierereien. Grobe Verunreinigungen / Graffitis / Schmierereien werden innerhalb von drei Werktagen nach Meldungseingang beseitigt.
Zuständigkeit	Die Zuständigkeiten für die Sauberkeit der einzelnen Haltestellen variieren. Zuständig sind bspw. die Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen, Baulastträger oder beauftragte Dienstleister. Eine detaillierte Aufstellung wird in einem Haltestellenkataster vorgenommen (s. Kapitel 2.2.3).
Messverfahren	MSS, CSS, Kundenhinweise
Mess-/Zielwert	X % Haltestellen-Sauberkeit / Jahr
Ausnahmen	Die definierten Standards gelten nicht für Ersatz- oder Zusatzhaltestellen, die aufgrund von Großveranstaltungen oder Baustellen temporär eingerichtet werden. Extreme Wetterbedingungen
Inhalt Qualitätsbericht	Darstellung der MSS-Ergebnisse CSS-Ergebnisse informatorisch

2.2.2.7 Sicherheit im Fahrzeug und im ÖPNV-Umfeld

Das Qualitätskriterium „Sicherheit" ist kein Kernbestandteil des QMS. Um der Relevanz dieses Kriteriums für die Kunden Rechnung zu tragen und um die Transparenz bezüglich dieses Qualitätskriteriums zu erhöhen, ist es dennoch Bestandteil der Qualitätsvereinbarung.

Tabelle 40: Festlegungen für das Qualitätskriterium Sicherheit

Qualitätsziel	Der Kunde fühlt sich zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV sicher. Auf Notfälle kann schnell reagiert werden.
Zuständigkeit	Aufgabenträger Baulastträger Verkehrsunternehmen
Messverfahren	CSS (Unterscheidung Tages- und Nachtzeiten sowie nach Fahrzeugen und Haltestellen), Kundenhinweise
Mess-/Zielwert	*Kein Zielwert*
Inhalt Qualitätsbericht	CSS-Ergebnisse informatorisch

2.2.3 Entwicklungsziele für Qualitätskriterien

Das QMS ist ein sich stetig weiterentwickelnder Prozess. Es gilt für die zuständigen Akteure, bei den Qualitätskriterien weitere Potenziale zur Sicherung und Verbesserung der Qualität aufzuzeigen und diese auch zur Umsetzung zu bringen. Die im Folgenden aufgeführten Entwicklungsziele stellen entsprechende Maßnahmen dar, die in den kommenden Jahren für eine sichtbare Weiterentwicklung der Qualität sorgen können und daher in Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen angegangen werden sollen. Die Umsetzung jedes der dargestellten Ziele erfolgt dann, wenn zwischen Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen eine Vereinbarung über dieses erfolgt ist, sofern dessen Umsetzung nicht schon bereits durch den jeweils zuständigen Akteur erfolgt ist.

Tabelle 41: Entwicklungsziele für die Qualitätskriterien

Qualitätskriterium	**Entwicklungsziel**
Betrieb / Leistung / Zuverlässigkeit	
Verfügbarkeit	*Kurzfristig*: Die Aufgabenträger veranlassen die Optimierung der Kommunikation zwischen Baulastträger und Verkehrsunternehmen *Mittelfristig*: Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen einigen sich auf eine einheitliche Basis für die Darstellung der Fahrtausfälle (Nutz-km oder Anzahl)
Pünktlichkeit	*Kurzfristig*: Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen klären einvernehmlich, wie die Darstellung der Pünktlichkeitsquote erfolgen soll / kann, damit die Angaben der verschiedenen Verkehrsunternehmen vergleichbar werden Im Qualitätsbericht wird die Pünktlichkeitsquote je Monat dargestellt. *Vision*: 0 Sekunden Verfrühung wird angestrebt.
Anschlüsse	*Kurzfristig*: Weitere laut Fahrplan möglicher Anschlüsse werden sichergestellt. Hierfür definieren die Verkehrsunternehmen in Abstimmungen mit dem Aufgabenträger, welche Anschlüsse hierfür ausgewählt werden. *Mittelfristig*: Weitere Anschlussverbindungen im Bediengebiet werden in die Anschlussgarantie einbezogen (als Folge des kurzfristigen Entwicklungsziels). Hierzu sind mehrere Beteiligte, u. a. der VRR, einzubeziehen. Statt definierter Zeitpunkte werden Linien-Übergänge und Zeiträume für garantierte Anschlüsse vorgesehen. Der garantierte Anschluss gilt dann für alle planmäßigen Anschlüsse im Zeitfenster. *Langfristig*: Für SPNV-Bus-Verknüpfungspunkte werden garantierte Anschlüsse definiert.
Personal	
Service-, Sicherheits- und Fahrausweisprüf-personal	*Kurzfristig*: Das Prüfpersonal steht den Fahrgästen als Ansprechpartner für Fahrplan- und Tarifauskünfte zur Verfügung und leistet hilfsbedürftigen Fahrgästen bei Bedarf Unterstützung.
Informationen	
Informationen vor der Fahrt	*Mittelfristig*: Ausbau der barrierefreien Informationen in KundenCentern und in externen Vorverkaufsstellen (u. a. Fahrpläne). Einheitliche und übersichtliche Aufbereitung der Informationsmaterialien und -medien (gemäß der VRR-Vorgaben)
Informationen während der Fahrt	*Mittelfristig*: Ausbau der barrierefreien Informationen in Fahrzeugen und an Haltestellen (u. a. Fahrpläne) im „Zwei-Sinne-Prinzip". Ansage / Anzeige von wichtigen Umstiegshaltestellen in den Fahrzeugen.

Qualitätskriterium	Entwicklungsziel
Sonstige Informationsquellen (Internet / Call-Center)	*Mittelfristig*: Barrierefreier Internetauftritt[40] Echtzeitinformationen und Störungen werden über das mobile Web, SMS o. ä. zur Verfügung gestellt.
Informationen im Störungsfall	*Mittelfristig*: Informationen zu Fahrplanabweichungen und/oder Änderungen des Linienwegs werden im Fahrzeug akustisch kommuniziert. Echtzeitinformationen und Störungen werden über das mobile Web, SMS o. ä. zur Verfügung gestellt.
Vertrieb und Service	
Kunden-/Beschwerde-management	*Mittelfristig*: Die Beschwerde- und Hinweismöglichkeiten für die Kunden werden hinsichtlich ihrer Wahrnehmung und Nutzung untersucht (veranlasst durch dn Aufgabenträger) Die Beschwerde- und Hinweismöglichkeiten werden vereinheitlich.
Fahrzeug	
Fahrzeugausstattung	*Kurzfristig*: Festsetzung einer Höchstquote für Werbeflächen am und im Bus.[41] *Mittelfristig*: Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge wird der Einbezug von Kundenwünschen durch Markterhebungen sichergestellt. Die Kosten hierfür werden vom Aufgabenträger getragen.
Haltestellen	
Haltestellenausstattung	*Kurzfristig*: Durchführung des Sonderprojektes „Haltestellenkataster" Erstellung einer Haltestellensystematik bzw. -hierarchie inkl. der jeweils vorgesehenen Mindestausstattung durch die Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen. *Langfristig*: Grundsatzaufgabe des VRR: Vereinheitlichung von Standards innerhalb der jeweiligen Haltestellenkategorien (u. a. Farben, Größe und Inhalt der Informations-Vitrinen, Sichtbarkeit der Haltestelle). Ermittlung der Kundenanforderungen bezüglich des Informationsbedarfs an Haltestellen, ggf. durch Markterhebungen.

[40] Anforderungen siehe: BITV 2.0 - Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung) vom 12. September 2011

[41] Ausreichende Durchsichtigkeit der Scheiben und keine Werbebeklebung im Bereich der Plätze für Mobilitätseingeschränkte und der Sondernutzungsflächen zur Gewährleistung eines (insbesondere bei Dunkelheit und Regen) unbeeinträchtigten Blickes aus dem Fahrzeug (barrierefreie Orientierbarkeit für Sehbehinderte). Diese würde im Vergleich zu heute eine Einschränkung der Werbebeklebung mit entsprechenden wirtschaftlichen Einbußen mit sich bringen.

3 Bestandsaufnahme Raumstruktur

3.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

Der Kreis Recklinghausen liegt im Nordwesten von Nordrhein-Westfalen in der nördlichen Randzone der Metropolregion Rhein-Ruhr und ist regionalplanerisch dem Regierungsbezirk Münster zugeordnet.[42] Das Kreisgebiet grenzt im Norden an den Kreis Borken, im Osten an die Kreise Coesfeld und Unna sowie an die kreisfreie Stadt Dortmund, im Süden an die kreisfreien Städte Bochum, Herne, Gelsenkirchen, Essen und Bottrop sowie im Westen an den Kreis Wesel.

Der Kreis setzt sich zusammen aus den 10 Städten Castrop-Rauxel, Datteln, Dorsten, Gladbeck, Haltern am See, Herten, Marl, Oer-Erkenschwick, Recklinghausen und Waltrop. Kreisstadt ist die Stadt Recklinghausen, die sich geografisch im südöstlichen Kreisgebiet befindet und an die kreisfreie Stadt Herne angrenzt. Alle 10 Städte nehmen mittelzentrale Funktionen wahr.

Infolge der polyzentralen Struktur des Umlandes südlich vom Kreisgebiet – insgesamt vier Großstädte umgeben den Kreis Recklinghausen – bestehen starke räumlich-strukturelle kreisgrenzenüberschreitende Verflechtungen insbesondere zu den benachbarten Oberzentren Bochum, Dortmund, Duisburg und Essen. Die Stadt Gladbeck unterhält aufgrund der peripheren Lage im Kreisgebiet außerdem starke Verflechtungen in die benachbarten Mittelzentren Bottrop und Gelsenkirchen.

[42] Zuständig für die Regionalplanung im Kreis Recklinghausen ist der Regionalverband Ruhr.

Tabelle 42: Raumstrukturelle Kennwerte des Kreises Recklinghausen[43]

Kreis Recklinghausen	
Einwohner	613.092 (Stand: 31.12.2014)
Fläche	760,45 km²
Einwohnerdichte	806,2 EW je km²
Zentralörtliche Gliederung lt. Regionalplan (Teilabschnitt Emscher-Lippe) Regierungsbezirk Münster	
Mittelzentren	• Castrop-Rauxel • Datteln • Dorsten • Gladbeck • Haltern am See • Herten • Marl • Oer-Erkenschwick • Recklinghausen • Waltrop

Karte 2: Zentralörtliche Gliederung

3.2 Einwohnerentwicklung und Altersstruktur

3.2.1 Einwohnerentwicklung

Der Kreis Recklinghausen erstreckt sich über eine Gesamtfläche von etwa 760 km². Mit rund 613.000 Einwohnern im Jahr 2014 ist er der bevölkerungsreichste Kreis in Deutschland. Die durchschnittliche Einwohnerdichte liegt bei 806 EW/km². Insbesondere die Städte Castrop-Rauxel, Gladbeck, Herten und Recklinghausen weisen mit jeweils über 1.000 EW/km² überdurchschnittlich hohe Siedlungsdichten auf, während Haltern z. B. nur eine Siedlungsdichte von ca. 237 EW/km² hat. Die Spannbreite der Bevölkerungszahlen der einzelnen Städte erstreckt sich zwischen 28.971 Einwohner in Waltrop bis 114.147 Einwohner in Recklinghausen.[44]

In Bezug auf die Einwohnerdichte lassen sich räumliche Tendenzen erkennen. Der nördliche Teil des Kreisgebiets, der sich im Übergangsbereich zum Münsterland befindet, weist eine vergleichsweise geringe Einwohnerdichte auf. Demensprechend sind die Raumstrukturen in Haltern am See und den nördlichen Bereichen von Datteln, Dorsten und Oer-Erkenschwick eher ländlich geprägt. Im Vergleich dazu weisen die Städte im Süden des Kreises überdurchschnittliche Werte auf. Diese struk-

[43] Landesbetrieb Information und Technik NRW (Stand 31.12.2014; Basis Zensus 2011).

[44] ebenda

turell verdichteten Gebiete ordnen sich regionalplanerisch dem Ballungskern des Ruhrgebiets zu.

Tabelle 43: Einwohnerdichten im Kreis Recklinghausen[45]

Stadt	**Einwohner 2014**	**Fläche (in km²)**	**EW-Dichte (in EW/km²)**
Castrop-Rauxel	73.518	51,67	1.423
Datteln	34.351	66,09	520
Dorsten	75.439	171,20	441
Gladbeck	74.086	35,91	2.063
Haltern am See	37.526	158,50	237
Herten	60.710	37,33	1.626
Marl	83.527	87,66	953
Oer-Erkenschwick	30.817	38,67	797
Recklinghausen	114.147	66,43	1.718
Waltrop	28.971	47,00	616
Gesamt	613.092	760,45	806

Die Gesamtbevölkerung des Kreises Recklinghausen ist im Vergleich zum Jahr 2000 leicht zurückgegangen (vgl. Tabelle 44).

Der Bevölkerungsrückgang war bereits ab dem Jahr 2000 zu erkennen; während die Bevölkerungsverluste über Jahre zunächst weitgehend konstant waren, setzte etwa zwischen den Jahren 2011 und 2012 ein verstärkter Rückgang der Bevölkerung ein.[46] Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die ab dem Jahr 2011 auf Basis der Zensus-Erhebung fortgeschriebenen Bevölkerungszahlen deutschlandweit insgesamt niedriger sind als die Daten aus den Vorjahren, was den „Einwohnersprung" in Teilen erklärt.

Mit Ausnahme der Städte Haltern am See und Oer-Erkenschwick ist von dieser Entwicklung der gesamte Kreis betroffen (vgl. Tabelle 44), Oer-Erkenschwick verzeichnet weitgehend konstante Bevölkerungszahlen. Die stärksten Verluste seit dem Jahr 2000 entfallen prozentual auf die Stadt Marl, wobei hinsichtlich der absoluten Zahlen die Stadt Recklinghausen an erste Stelle steht. Annähernd ein Viertel (ca. 24%) des gesamten Bevölkerungsrückgangs des Kreises entfällt auf Recklinghausen. Neben wanderungsbedingten Rückgängen liegt der deutliche Bevölkerungsrückgang augenscheinlich an der zunehmenden Überalterung der Menschen im Nahverkehrsraum.

[45] Landesbetrieb Information und Technik NRW (Stand: 31.12.2014).

[46] ebenda.

Tabelle 44: Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum 2000 - 2014[47]

Kommune	EW 2000	EW 2005	EW 2010	EW 2014	Entwicklung 2000 - 2014	
					absolut	%
Castrop-Rauxel	78.608	77.619	75.408	73.518	-5.090	-6,9%
Datteln	37.293	36.571	35.513	34.351	-2.942	-8,6%
Dorsten	81.063	79.639	76.775	75.439	-5.624	-7,5%
Gladbeck	77.789	76.861	75.253	74.086	-3.703	-5,0%
Haltern am See	36.776	37.922	37.763	37.526	750	2,0%
Herten	66.930	64.807	62.235	60.710	-6.220	-10,2%
Marl	93.256	90.816	87.557	83.527	-9.729	-11,6%
Oer-Erkenschwick	30.686	30.397	30.312	30.817	131	0,4%
Reckling-hausen	124.785	121.827	118.365	114.147	-10.638	-9,3%
Waltrop	30.406	30.099	29.636	28.971	-1.435	-5,0%
Gesamt	657.592	646.558	628.817	613.092	-44.500	-7,3%

Karte 3: Raum- und Siedlungsstruktur

Die Bevölkerungsstruktur des Kreises unterscheidet sich hinsichtlich der Altersgruppenverteilung nicht wesentlich von der anderer Städte und Kreise, allerdings zeigen sich bereits leichte Tendenzen zur Überalterung der Bevölkerung. Der Anteil der unter 18-Jährigen liegt mit 15,8% unter den Durchschnittswerten des Regierungsbezirks (17,0%) und des Landes NRW (16,5%). Auch die Altersgruppe der Berufstätigen zwischen 18 und 65 ist im Vergleich zum NRW-Durchschnitt (62,9%) mit etwa 62,2% leicht unterrepräsentiert. Demgegenüber ist die Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen im Kreis Recklinghausen mit 22,0% höher als im Regelfall im Regierungsbezirk Münster (19,8%, am 31.12.2014) bzw. auch im restlichen NRW (20,6%).[48]

[47] Landesbetrieb Information und Technik NRW (Stand: 31.12.2014).

[48] Kommunalprofil Kreis Recklinghausen (Datenstand IT.NRW 21.09.2015).

Tabelle 45: Altersstruktur und Bevölkerung [49]

Kommune	0 bis unter 10 (Anteil)	10 bis unter 18 (Anteil)	18 bis unter 30 (Anteil)	30 bis unter 50 (Anteil)	50 bis unter 65 (Anteil)	65 und älter (Anteil)
Castrop-Rauxel	5.549 (7,5%)	5.570 (7,6%)	9.567 (13,0%)	18.992 (25,8%)	17.522 (23,8%)	16.318 (22,2%)
Datteln	2.798 (8,1%)	2.629 (7,7%)	4.365 (12,7%)	9.081 (26,4%)	8.211 (23,9%)	7.267 (21,2%)
Dorsten	6.015 (8,0%)	6.183 (8,2%)	9.566 (12,7%)	19.133 (25,4%)	18.156 (24,1%)	16.386 (21,7%)
Gladbeck	6.559 (8,9%)	6.143 (8,3%)	9.826 (13,3%)	19.125 (25,8%)	16.342 (22,1%)	16.091 (21,7%)
Haltern am See	3.070 (8,2%)	3.237 (8,6%)	4.385 (11,7%)	9.837 (26,2%)	8.896 (23,7%)	8.101 (21,6%)
Herten	4.764 (7,8%)	4.643 (7,6%)	7.771 (12,8%)	15.324 (25,2%)	13.998 (23,1%)	14.210 (23,4%)
Marl	6.381 (7,6%)	6.275 (7,5%)	10.915 (13,1%)	21.077 (25,2%)	20.199 (24,2%)	18.680 (22,4%)
Oer-Erkenschwick	2.368 (7,7%)	2.550 (8,3%)	4.084 (13,3%)	8.272 (26,8%)	7.149 (23,2%)	6.394 (20,7%)
Reckling-hausen	9.088 (8,0%)	8.682 (7,6%)	14.850 (13,0%)	29.663 (26,0%)	26.827 (23,5%)	25.037 (21,9%)
Waltrop	2.118 (7,3%)	2.130 (7,4%)	3.538 (12,2%)	7.548 (26,1%)	7.228 (24,9%)	6.409 (22,1%)
Gesamt	48.710 (7,9%)	48.042 (7,8%)	78.867 (12,9%)	158.052 (25,8%)	144.528 (23,6%)	134.893 (22,0%)

[49] Landesbetrieb Information und Technik NRW (Stand: 31.12.2014).

3.2.2 Demografische Entwicklung

Innerhalb der letzten 14 Jahre hat sich die Bevölkerungsstruktur im Kreis Recklinghausen stark verändert. Während die Bevölkerung in der Altersgruppe der Senioren im genannten Zeitfenster sowohl prozentual im Vergleich zu den Jahren 2000 und 2010 als auch absolut deutlich angestiegen ist, ist in allen anderen Altersklassen der Bevölkerungsrückgang zum Teil stark spürbar. Während die hochmobile Altersgruppe der „18 bis unter 30-Jährigen" noch vergleichsweise moderat zurückgegangen ist, sind die Verluste bei den Kindern und Jugendlichen auffällig hoch.

Tabelle 46: Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Kreis Recklinghausen

Altersgruppe	**Bevölkerungsstand**				**2000-2014**	**2010-2014**
	2000*	**2005***	**2010****	**2014****	**absolut (prozentual)**	**absolut (prozentual)**
0 bis unter 10	67.708	59.241	50.131	48.710	-18.998 (-39.0%)	-1.421 (-2,9%)
10 bis unter 18	60.019	59.417	52.099	48.042	-11.977 (-24,9%)	-4.057 (-8,4%)
18 bis unter 30	86.446	83.018	80.078	78.867	-7.579 (-9,6%)	-1.211 (-1,5%)
30 bis unter 50	203.769	192.648	172.760	158.052	-45.717 (-28,9%)	-14.708 (-9,3%)
50 bis unter 65	123.151	122.444	133.855	144.528	21.377 (14,8%)	10.673 (7,4%)
65 und älter	116.499	129.790	131.939	134.893	18.394 (13,6%)	2.954 (2,2%)
Gesamt	657.592	646.558	620.862	613.092	-44.500 (-7,3%)	-7.770 (-1,3%)

* Bevölkerungsfortschreibung VZ 87 und früher
** Bevölkerungsfortschreibung Basis Zensus 2011

3.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen

3.3.1 Wirtschaftsstruktur

Im Kreis Recklinghausen waren zum 30.06.2015 insgesamt etwa 159.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitsort) gemeldet. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit dem Wohnort im Kreis Recklinghausen beträgt ca. 207.000.[50]

Insgesamt ist ein deutlicher Trend hin zu mehr Arbeitsplätzen im Kreis erkennbar. Im Vergleich zum Jahr 2010 sind waren 2015 etwa 12.000 Beschäftigte mehr gemeldet.

Ausgeprägter Beschäftigungsschwerpunkt innerhalb des Kreises, bezogen auf die sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze, ist die Stadt Recklinghausen mit ca. 38.300 Beschäftigten. Weiterer wichtiger Arbeitsplatzstandort ist die Stadt Marl (ca. 28.300 Beschäftigte).

Die Arbeitslosenquote im Kreis Recklinghausen liegt mit 10,5% deutlich über den Durchschnittswerten des Landes NRW (7,9%) und denen der Bundesrepublik (6,3%).[51]

[50] Bundesagentur für Arbeit (abgerufen am: 25.02.2016).

[51] Bundesagentur für Arbeit (Arbeitslosenquote Stand: Berichtsmonat April 2016).

Tabelle 47: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Kreis Recklinghausen (Stichtag: 30.06.2015) [52]

Kommune	**sozialversicherungspflichtige Beschäftigte Arbeitnehmer**	
	am Arbeitsort	**am Wohnort**
Castrop-Rauxel	14.293	25.021
Datteln	8.922	11.879
Dorsten	16.621	25.411
Gladbeck	16.690	24.201
Haltern am See	7.286	13.586
Herten	18.583	19.732
Marl	28.270	27.892
Oer-Erkenschwick	4.290	10.195
Recklinghausen	38.272	38.679
Waltrop	5.731	10.247
Gesamt	158.958	206.843

Die Wirtschaftsstruktur des Kreises ist sowohl durch eine klein- als auch mittelständisch ausgerichtete Unternehmensstruktur geprägt. Wie die meisten Regionen im Ballungsraum Rhein-Ruhr war auch der Kreis Recklinghausen über Jahrzehnte von einem wirtschaftlichen Umbruch betroffen, weg von der Montanindustrie hin zu neuen Wirtschaftszweigen, vorrangig im Dienstleistungssektor. Mit einem Anteil von 27,3% ist der Großteil der Beschäftigten im Kreis Recklinghausen im Bereich der Chemieindustrie tätig. Der Großteil der Betriebe liegt jedoch im Bereich Maschinenbau (14,9%).[53]

Wachsende Bedeutung als Wirtschaftsfaktor hat aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und der zentralen Lage des Kreises innerhalb der Metropolregion Rhein-Ruhr auch der Nahtourismus.

3.3.2 Pendlerrelationen

Die Pendlerstatistiken der Bundesagentur für Arbeit geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr zwischen den einzelnen Städten. Diese Statistiken weisen allerdings nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftig-

[52] Bundesagentur für Arbeit (abgerufen am: 25.02.2016).

[53] Kommunalprofil Kreis Recklinghausen (Datenstand IT.NRW 21.09.2015).

ten (ohne Beamte, Freiberufler, etc.)[54] aus. Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können von diesen Statistiken nicht abgeleitet werden.

Die Ein- und Auspendler aufgeteilt nach den kreisangehörigen Städte sind in Tabelle 48 dargestellt, Tabelle 49 beinhaltet die wichtigsten Pendlerbeziehungen über die Kreisgrenze hinweg.

Innerhalb des Kreises herrscht insgesamt ein deutlicher Auspendlerüberschuss. 95.000 Einpendlern stehen etwa 143.000 Auspendler gegenüber, der Kreis hat demnach ein negatives Pendlersaldo von insgesamt 48.000 Pendlern. Mit Ausnahme der Städte Marl und Recklinghausen sind hiervon alle Städte des Kreises betroffen.

Ein leicht positives Verhältnis Ein- zu Auspendlern hat lediglich die Stadt Marl. Ein Grund hierfür ist der sogenannte Chemiepark Marl, der sich in der Stadt befindet und einen wichtigen Arbeitsstandort für etwa 10.000 Beschäftigte darstellt. Dieser wird durch die geplante Ansiedlung eines Logistikunternehmens zukünftig voraussichtlich noch weiter an Bedeutung gewinnen.

Durch die geplante Realisierung eines neuen Industriestandorts, dem „newPark" in der Stadt Datteln, sollen in der Zukunft weitere Arbeitsstellen geschaffen werden. Diese Entwicklung könnte die Pendlerströme zukünftig beeinflussen.

Tabelle 48: Pendlerverhalten im Kreis Recklinghausen (sozialversicherungspflichtige Pendler; Stichtag: 30.06.2015) [55]

Kommune	**Einpendler**	**Auspendler**	**Pendlersaldo**
Castrop-Rauxel	7.780	18.515	-10.735
Datteln	5.423	8.383	-2.960
Dorsten	8.060	16.856	-8.796
Gladbeck	9.782	17.304	-7.522
Haltern am See	3.524	9.824	-6.300
Herten	12.968	14.126	-1.158
Marl	17.457	17.092	365
Oer-Erkenschwick	2.660	8.566	-5.906
Recklinghausen	23.978	24.389	-411
Waltrop	3.376	7.891	-4.515
Gesamt	95.008	142.946	-47.938

Die Pendlerströme über die Kreisgrenze hinweg zeigen hinsichtlich ihrer räumlichen Ausrichtung deutliche Schwerpunkte insbesondere in die benachbarten Oberzentren

[54] Pendler ohne Bildungs- und Ausbildungspendler.

[55] Bundesagentur für Arbeit (abgerufen am: 25.02.2016).

Bochum, Dortmund und Essen sowie in die Mittelzentren Bottrop, Dülmen, Gelsenkirchen und Herne. Die benachbarten Ober- und Mittelzentren stellen für viele Berufspendler attraktive Arbeitsplatzstandorte dar. Die stärksten Verflechtungen sind aus den Teilräumen Castrop-Rauxel (vor allem nach Bochum und Dortmund), Gladbeck (vor allem nach Essen und Gelsenkirchen) und Recklinghausen (vor allem nach Herne) festzustellen.[56]

Tabelle 49: Wichtige Pendlerbewegungen über die Kreisgrenze (> 2.000 Pendlerbewegungen; Stand: 30.06.2014) [57]

Auspendler aus RE	**Anzahl**
Gelsenkirchen	18.395
Dortmund	14.747
Essen	14.544
Bochum	11.251
Herne	9.476
Bottrop	6.355
Dülmen	6.355
Duisburg	3.344
Düsseldorf	3.177
Münster	2.799
Oberhausen	2.650

Einpendler nach RE	**Anzahl**
Gelsenkirchen	9.412
Dortmund	5.604
Herne	5.356
Bottrop	4.355
Bochum	4.053
Essen	3.638

3.4 Schul- und Bildungseinrichtungen

Die Schüler zählen zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV im Kreis Recklinghausen. Insbesondere die weiterführenden Schulen und deren Entwicklung sind prägend für die Ausgestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum. Vor diesem Hintergrund sollen diese Schulstandorte und die diesbezüglichen Schulverkehrsbeziehungen bei der Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden.

Das Bildungsangebot im Kreis Recklinghausen ist durch ein flächendeckendes Netz an weiterführenden Schulen gekennzeichnet. Insgesamt gibt es im Kreisgebiet 12 Hauptschulen, 20 Realschulen, 18 Gymnasien, 10 Gesamtschulen, 20 Förderschulen sowie 11 Berufskollegs (Hans-Böckler-Berufkolleg mit Standorten in Marl und Hal-

[56] Landesbetrieb Information und Technik NRW (abgerufen am: 12.05.2016).

[57] ebenda.

tern am See) des Kreises Recklinghausen. Darüber hinaus gibt es in der Stadt Gladbeck eine Waldorfschule mit unterschiedlichen Ausrichtungen.

Tabelle 50: Weiterführende Schulen im Kreis Recklinghausen[58]

Kommune	Hauptschulen	Realschulen	Gymnasien	Gesamtschulen	Förderschulen	Berufsschulen
Castrop-Rauxel	1	2	2	2	2	1
Datteln	1	1	1	-	1	1
Dorsten	1	3	2	1	4	1
Gladbeck	1	3	3	1	2	2
Haltern am See	1	1	1	-	1	1[59]
Herten	2	3	1	1	2	-
Marl	2	2	2	2	3	1[59]
Oer-Erkenschwick	1	1	1	-	1	-
Recklinghausen	2	4	5	3	4	5
Waltrop	-	1	1	1	2	-
Gesamt	13	21	18	10	20	11

Zusätzlich zu den Berufsschulen bzw. Berufskollegs befinden sich im Kreis Recklinghausen zehn Volkshochschulen zur Fort- und Weiterbildung. Neben Sprachkursen wird ein breites Spektrum an Kurs- und Seminarangeboten in unterschiedlichsten Bereichen der jeweiligen Volkshochschule angeboten.

In der Kreisstadt Recklinghausen gibt es zudem einen Standort der Westfälischen Hochschule.

Die Standorte aller weiterführenden Schulen sind in den Städtesteckbriefen (Anlage 1) sowie der dazugehörigen Infrastrukturkarte dargestellt.

Schulstandorte mit einer hohen Bedeutung auch über die Stadtgrenze hinaus sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt (aufgeführt sind alle Schulstandorte mit mehr als 1.000 Schüler).

[58] Ministerium für Schule und Weiterbildung und die Bezirksregierungen des Landes Nordrhein-Westfalen (Stand: 18.05.2016)

[59] Hans-Böckler-Berufskolleg mit Standorten in Marl und Haltern am See.

Tabelle 51: Bedeutende Schulstandorte (> 1.000 Schüler)[60]

Stadt	**Schulstandort**	**Schülerzahlen***
Castrop-Rauxel	Berufskolleg Castrop-Rauxel	2.643
	Städt. Ernst-Barlach-Gymnasium	1.054
	Willy-Brandt-Gesamtschule	1.050
Datteln	Berufskolleg Ostvest	1.886
Dorsten	Gesamtschule Wulfen	1.223
	Gymnasium Petrinum	1.375
	Paul-Spiegel-Berufskolleg Dorsten	1.660
Gladbeck	Berufskolleg Gladbeck	1.465
	Ingeborg-Drewitz-Gesamtschule	1.132
	Schulzentrum Gladbeck-Brauck[61]	1.220
Haltern am See	Joseph-König-Gymnasium	1.254
	Hans-Böckler-Berufskolleg Marl/Haltern am See	*siehe Marl*
Herten	Rosa-Parks-Schule (Gesamtschule)	1.037
Marl	Albert-Schweitzer/ Geschwister-Scholl-Gymnasium	1.059
	Hans-Böckler-Berufskolleg Marl/Haltern am See	3.094 *(gesamt an beiden Standorte)*
	Willy-Brandt-Gesamtschule Marl	1.054
Oer-Erkenschwick	Schulstandorte Christoph-Stöwer-Straße (gesamt)	>1.000
Recklinghausen	Hittorf-Gymnasium	1.108
	Herwig-Blankertz-Berufskolleg	1.952
	Kuniberg Berufskolleg	2.684
	Max-Born-Berufskolleg	3.032
Waltrop	Gesamtschule Waltrop	1.202

* Amtliche Schuldaten des Schuljahres 2015/2016.

Insgesamt sollen in den nächsten Jahren (Spannbreite: laufendes Schuljahr bis 2023) insgesamt 13 weiterführende Schulen im Kreis Recklinghausen geschlossen

[60] Ministerium für Schule und Weiterbildung und die Bezirksregierungen des Landes Nordrhein-Westfalen (Stand: 18.05.2016)

[61] Integrierter Standort mit Haupt- und Realschule.

werden. Schon allein in Castrop-Rauxel und Herten sollen jeweils drei Schulen in der kommenden Zeit aufgelöst werden.[62]

Viele der Gebäude, die durch die Auflösung der Schulen zum Leerstand kommen würden, sollen weiterhin zu Bildungs- bzw. Weiterbildungszwecken genutzt werden. Beispielsweise soll die Gemeinschaftshauptschule Paulus-Canisius in der Stadt Recklinghausen, die zum Schuljahresende 2017/2018 ausläuft, für die bereits bestehenden „Vorklassen" und „Internationale Orientierungsklassen", in denen Flüchtlingskinder und Kinder von Asylbewerbern auf die Teilnahme am Unterricht in den Regelschulen vorbereitet werden, umgenutzt werden. Aufgrund der aktuellen Lage ist der Bedarf an derartigem Angebot groß. Bereits heute nutzen ca. 190 Kinder dieses Angebot.[63]

[62] Ministerium für Schule und Weiterbildung und die Bezirksregierungen des Landes Nordrhein-Westfalen (Stand: 18.05.2016)

[63] Quelle: Befragung der Städte im Februar 2015.

3.5 Versorgung und Freizeit

3.5.1 Einzelhandel

Die Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV im Kreis Recklinghausen konzentrieren sich überwiegend auf die Zentren der kreisangehörigen Städte. Die 10 Städte, denen raumordnerisch allen die Funktion von Mittelzentren zukommt, weisen jedoch zum Teil sehr differenzierte Strukturen auf. Die Attraktivität der einzelnen Städte als Einkaufs- und Versorgungsstandorte und damit die Bedeutung im ÖPNV-Netz ist unterschiedlich zu bewerten.

Die Städte Recklinghausen, Castrop-Rauxel und Dorsten heben sich als Mittelzentren von den anderen Städten im Kreisgebiet ab. Dies betrifft die Anziehungskraft der Innenstädte als Einzelhandelsstandorte aber auch die Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen im Versorgungs- und im Freizeitbereich mit regionalem und teilweise überregionalem Einzugsbereich. Aber auch Datteln, eigentlich eine der kleineren kreisangehörigen Städte, verfügt über eine große Vielfalt von Einzelhandelsgeschäften. Aus diesem Grund umfasst das Einzugsgebiet für den Einzelhandel neben der Stadt Datteln selbst auch die umliegenden Städte. [64]

Unterdessen sind die Einzelhandelsstrukturen der Städte Herten, Oer-Erkenschwick und Waltrop aufgrund der räumlichen Nähe zu den benachbarten Zentren im Wesentlichen auf die Kaufkraft der eigenen Bevölkerung ausgerichtet.

In den meisten kreisangehörigen Städten (Ausnahmen: Dattel und Oer-Erkenschwick) sind eigenständige Stadtteilzentren entstanden, die Funktionen im täglichen und periodischen Einkaufs- und Versorgungsbereich übernehmen und daher auch in ihrer Funktion für den ÖPNV eine wichtige Rolle übernehmen. [65] Dies verdeutlicht die große Bedeutung der Nahmobilität im Kreisgebiet.

Den umliegenden Oberzentren kommt eine hohe Bedeutung im Einkaufs- und Versorgungsverkehr, vorrangig im mittel- und langfristigen Bedarf, zu. Verflechtungen der Städte untereinander sind in diesem Marktsegment von eher nachrangiger Bedeutung sowohl insgesamt als auch für den ÖPNV.

Im August 2014 wurde das Einkaufzentrum Palais Vest auf einer Fläche von etwa 27.700qm in der Stadt Recklinghausen eröffnet. Durch die Neueröffnung des Palais Vest soll die Bedeutung der Stadt Recklinghausen als überregionaler Handels- und Dienstleistungsstandort gestärkt werden. Anfang des Jahres 2016 eröffnete auch in der Stadt Dorsten eine neue Shoppingmall, die so genannten Mercaden. [66]

[64] Handelsreport Kreis Recklinghausen 2014

[65] Regioplaner.de, räumliche Verortung der zentralen Versorgungsbereiche im Kreis Recklinghausen

[66] Handelsreport Kreis Recklinghausen 2014

Tabelle 52: Einzelhandelsstandorte mit überörtlicher Relevanz im Kreis Recklinghausen (> 10.000 qm Verkaufsfläche)

Stadt	**Standort**	**Verkaufsfläche (in qm)**
Castrop-Rauxel	Hauptzentrum Altstadt	24.200
	Sonderstandort Westring	16.300
	Sonderstandort Siemensstraße	22.320
Datteln	Walter-Sauer-Straße 2 (Bau- und Gartenmarkt Hornbach)	12.960
Dorsten	Altstadt Dorsten; Innenstadt	30.000
	Innenstadt, Mercaden (Eröffnung März 2016)	12.500
	Feldmark; Indupark Dorsten	40.000
	Feldmark; Nahversorgung Händelstraße	10.000
	Holsterhausen; Geschäftszentrum Borkener Straße/ Freiheitsstraße	11.000
	Herves (Hellwegbaumarkt)	10.000
	Wulfen Barkenberg; Wohncentrum Wulfen	30.000
Gladbeck	Innenstadt Gladbeck	34.610
	Mitte II, Gewerbegebiet Krusenkamp/ Buersche Str. (Gartencenter Stewes)	10.000
Haltern am See	Innenstadt Haltern	17.000
	Gewerbegebiet „Münsterknapp"	11.929
Herten	Innenstadt Herten	24.000
	Ortsteilzentrum Disteln	12.000
	Nebenzentrum Westerholt	11.000
Marl*	Marler Stern (Einkaufszentrum)	24.020
Recklinghausen*	Hauptzentrum Altstadt	56.000
	Palais Vest	27.000
Waltrop*	Innenstadt Waltrop	13.250

* Handelsreport Kreis Recklinghausen 2014

3.5.2 Krankenhäuser und Kliniken

Im Bereich Versorgung stellen Kliniken und Krankenhäuser Einrichtungen mit einem hohen Publikumsverkehr dar und sind darüber hinaus für den ÖPNV auch als Ziele im Bereich des Berufsverkehrs von Bedeutung. Von kreisweiter bzw. überregionaler Bedeutung sind das Prosper-Krankenhaus sowie das Knappschaftskrankenhaus (Klinikum Vest GmbH) in der Stadt Recklinghausen, darüber hinaus auch die Vestische Kinderklinik in Datteln. Weitere relevante Krankenhaushausstandorte befinden sich in den benachbarten Oberzentren. Hervorzuheben sind dabei aufgrund ihrer Größe und räumlichen Nähe zur Kreisgrenze das Klinikum Dortmund gGmbH und das St. Josef-Hospital in Bochum.

Tabelle 53: Klinik- und Krankenhausstandorte im Kreis Recklinghausen und deren Anbindung im ÖPNV (> 100 Betten)

Standort	**Name der Klinik**	**Betten-zahl***	**Anbindung im ÖPNV**
Castrop-Rauxel	Katholisches St. Rochus-Hospital	204	341, 353, 378, 480, 482, NE11
	Evangelisches Krankenhaus	370	347, 481
Datteln	Vestische Kinder- und Jugendklinik	251	SB22
	St.-Vincenz-Krankenhaus	351	280, 281
Dorsten	Sankt Elisabeth Krankenhaus	311	188, 278
Gladbeck	St. Barbara-Hospital	343	254, 259, NE2, SB91
Haltern am See	Sankt Sixtus-Hospital	220	273
Herten	St. Elisabeth-Hospital	324	211, 212, 243, 249, NE2
	LWL Klinik Herten - Psychiatrie & Psychotherapie	253	211, 212, 243, 249, NE2
	Gertrudis-Hospital	180	211, 212, 243, NE9, SB23, TB240, TB241
Marl	Marien-Hospital Marl	293	NE3, SB25
	Paracelsius Klinik	343	202, 220, 222, 223, 225, 226, 227, NE6
	LWL-Klinik	129	TB277
Reckling-hausen	Prosper-Krankenhaus	530	239, NE1
	Knappschaftskrankenhaus, Klinikum Vest GmbH	462	202, 214, 270, NE3, SB25
	Elisabeth Krankenhaus	288	201, 234, NE1, NE5, SB20
Waltrop	St.-Laurentius-Stift	151	231, 283, AST87N

* Die Anzahl der Betten ist der Internetseite Kliniken.de entnommen.

3.5.3 Freizeit und Tourismus

Naherholung und Tourismus konzentrieren sich im Nahverkehrsraum stark auf kulturhistorische und naturräumliche Ziele.

Die relevanten Ziele werden weitgehend von Tagestouristen bzw. Kurzurlaubern oder Einheimischen besucht. Im Jahr 2014 wurden im Landkreis etwa 670.000 Übernachtungen verzeichnet, die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste liegt bei etwa 1,9 Tagen.[67]

Der Kreis Recklinghausen bietet eine breite Palette an Möglichkeiten sowohl für die aktive Freizeitgestaltung als auch für einen Erholungsurlaub und ist somit für Urlauber ebenso wie für Einheimische attraktiv zur Freizeitgestaltung.

Insbesondere die Stadt Haltern am See weist eine Vielzahl von attraktiven Zielen auf. So zählen z. B. die Stauseen und Silberseen in Haltern am See zu den wichtigsten Naherholungszielen der Region, der Ketteler Hof ist insbesondere für Familien ein beliebtes Ausflugsziel.

Die Haard, Teil des Naturparks „Hohe Mark", sowie zahlreiche Rad-, Reit- und Wanderwege unterstreichen zusätzlich den Erlebnistourismus in der Region.

Daneben gibt es im Kreis weitere Ziele mit Bedeutung für die Naherholung und den Tourismus, die jedoch aufgrund der Besucherstruktur und Besucherzahlen eine untergeordnete Relevanz für den ÖPNV aufweisen.

So bietet der Kreis Sportanlagen wie beispielsweise Schwimm- und Freizeitbäder, Sport- und Spielplätze, die bedingt eine gewisse Relevanz für den Freizeit- und Tourismusverkehr besitzen können.

Zu den kulturellen Freizeitzielen zählen zahlreiche Museen, Theater, (Open Air) Kinos sowie die Westfälische Volkssternwarte und Planetarium in Recklinghausen. Ebenso sind Schlösser, Festungen und Denkmäler als Reiseziel im Freizeit- und Tourismusverkehr zu berücksichtigen.

Auch im Freizeitsektor bieten die umliegenden Oberzentren diverse Angebote, die für den Kreis Recklinghausen Attraktivität besitzen und so zusätzliche Potenziale im überregionalen Verkehr erzeugen.

Eine Gesamtübersicht über die für den ÖPNV relevanten Infrastruktureinrichtungen im Kreis Recklinghausen sowie Steckbriefe der einzelnen Städte des Kreises sind dem Anlagenband I sowie den entsprechenden Infrastrukturkarten der Städte zu entnehmen.

Karte 4: ÖPNV-relevante Ziele

[67] Quelle: Regionaldatenbank Deutschland (Tourismus: Beherbergungsbetriebe, Gästebetten, -übernachtungen, -ankünfte - Jahressumme -regionale Tiefe: Gemeinden, Samt-/Verbandsgemeinden; Zugriff 10.05.2016)

3.6 Pkw-Dichte im Kreis Recklinghausen

Im Kreis Recklinghausen sind etwa 326.000 Pkw zugelassen. Die durchschnittliche Pkw-Dichte im Kreis Recklinghausen beträgt etwa 532 Pkw pro 1.000 Einwohner. Die Städte Dorsten (572), Waltrop (567) und Haltern am See (565) weisen dabei deutliche überdurchschnittliche Werte auf, in Oer-Erkenschwick ist die Pkw-Dichte mit 488 Pkw pro 1.000 Einwohner im Vergleich zu den übrigen kreisangehörigen Städten stark unterdurchschnittlich. Auch Gladbeck (497), Recklinghausen (524), Herten (525), Castrop-Rauxel (526) und Marl (529) liegen unterhalb des kreisweiten Durchschnitts.

In der Verteilung der Pkw-Dichte können leichte räumliche Trends abgeleitet werden. So weisen die beiden Flächenstädte Dorsten und Haltern am See sowie Waltrop und Datteln mit den dicht besiedelten Kernstädten und den zersiedelten Außenbereichen überdurchschnittliche Pkw-Dichten auf. Demgegenüber sind die Städte im südlichen Kreisgebiet in direkter Nachbarschaft zu den Zentren des Ruhrgebietes weitgehend von geringeren Pkw-Dichten geprägt.

Weitergehende eindeutige Trends in der Verteilung der Pkw-Dichte können nicht abgeleitet werden.

Tabelle 54: Pkw-Dichte Kreis Recklinghausen[68]

Stadt	Einwohner 2014	Anzahl Pkw	Pkw-Dichte [Pkw/Tsd. EW]
Castrop-Rauxel	73.518	38.890	526
Datteln	34.351	18.521	545
Dorsten	75.439	42.882	572
Gladbeck	74.086	36.754	497
Haltern am See	37.526	21.486	565
Herten	60.710	32.008	525
Marl	83.527	44.432	529
Oer-Erkenschwick	30.817	15.121	488
Recklinghausen	114.147	59.783	524
Waltrop	28.971	16.445	567
Gesamt	613.092	326.322	532

[68] Landesbetrieb Information und Technik NRW (Stand: 18.05.2016).

4 Bestandsaufnahme ÖPNV

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes wurde mit Fahrplanstand Sommer 2015 (Herne - Castrop-Rauxel Fahrplanstand 2014/2015) durchgeführt. Wesentliche Aktualisierungen im ÖPNV-Angebot wurden nachgepflegt und sind entsprechend gekennzeichnet.

4.1 Organisationsstruktur

Der Kreis Recklinghausen hat die das Kreisgebiet Recklinghausen bedienenden Verkehrsunternehmen mit folgenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut:

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

Mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) 1370/2007 Ende 2009 sind Vergaben im Rahmen von Betrauungen nicht mehr möglich. Die Bestimmungen räumten jedoch eine Übergangszeit von maximal 10 Jahren ein. Diese Übergangszeit wurde in vollem Umfang ausgeschöpft, so dass die Betrauung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus dem ÖPNV für die Verkehrsunternehmen zum 31. Dezember 2019 ausläuft.

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

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

4.1.1 Verkehrsverbund und Aufgabenträgerschaft

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

Das ÖPNV-Gesetz NRW bestimmt in § 3 die Kreise und kreisfreien Städte zu Aufgabenträgern des ÖPNV, die entsprechend die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in dem entsprechenden Nahverkehrsraum übernehmen.

Zusammenfassend ist das ÖPNV-Angebot in Recklinghausen in der Verantwortlichkeit der Aufgabenträgerschaft wie folgt strukturiert. Aufgabenträger sind:

- für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR),
- für den sonstigen straßengebundenen ÖPNV innerhalb des Kreises der Kreis Recklinghausen,
- für den kreisgrenzenüberschreitenden Regionalbusverkehr der Kreis Recklinghausen gemeinsam mit dem jeweiligen Nachbar-Aufgabenträger.

Der Kreis Recklinghausen stimmt sich in unterschiedlicher Form sowohl mit den kreisangehörigen Städten als auch mit den Nachbaraufgabenträgern bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ab.

4.1.2 Verkehrsunternehmen

Die Leistungen im ÖPNV im Kreis Recklinghausen werden von neun Verkehrsunternehmen als Genehmigungsinhaber erbracht.

Tabelle 55: Verkehrsunternehmen im Kreis Recklinghausen mit Linienzuordnung (Stand 2016)

Verkehrsunternehmen	**Abkürzung**	**Linien**
Vestische Straßenbahnen GmbH	VEST	SB16[69], SB20, SB22[70], SB23, SB24, SB25, SB26, SB27, SB36[71], SB91[72], 201, 202, 203, 204, TB205, TB206, TB207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, TB216, 220, 221, AST 22, 222, 223, 224, 225, 226, AST 26, 227, TB228, TB229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 239, TB240, TB241, 243, 245, 246, 247, 249, 252, 253, 254, 255, TB256, 257, 258, 259, 260, 270, 271, AST 71, 272, 273, AST 73, 274, 275, 276, TB277, 278, AST 78, TB279, AST 79, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, AST 87S, AST 87N, 288, 289, AST 89, 296, 298, AST 98, NE1, NE2,

[69] Gemeinschaftskonzession VEST/ BVR

[70] Gemeinschaftskonzession VEST/ DSW21

[71] Gemeinschaftskonzession VEST/ BOGESTRA

[72] Gemeinschaftskonzession VEST/ STOAG

Verkehrsunternehmen	Abkürzung	Linien
		NE3, NE5, NE6, NE7, NE8, NE9, NE14, NE19, sowie E-Wagenlinien
Straßenbahn Herne - Castrop-Rauxel GmbH[73]	HCR	311, 312, 324, 341, 347, 351, 361
Dortmunder Stadtwerke AG	DSW21	SB22[70], 480, 481, 482, NE11
Busverkehr Rheinland GmbH	BVR	SB16[69], SB28, 188, 189
Verkehrsbetrieb Wilhelm Schäpers Kiepenkerl GmbH und Co. KG, Nordwalde	Schäpers	R73[74]
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG	BOGESTRA	SB36[71], 353, 378, 396
Stadtwerke Oberhausen GmbH	STOAG	SB91[72]
Westfalenbus GmbH	WB	295/R21
Regionalverkehr Münsterland GmbH	RVM	716[75], R73[74]
Regionalverkehr Niederrhein GmbH	RVN	293, 299
Fa. Hermann Bruns GmbH, Reken	Bruns	716[75]

4.2 Schienenpersonennahverkehr

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Kreis Recklinghausen liegt in der Zuständigkeit der VRR AöR und ist damit nicht unmittelbar Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis. Da jedoch aus planerischen Gründen eine Koordinierung der sich ergänzenden Systeme SPNV und ÖPNV anzustreben ist, erfolgt nachfolgend eine komprimierte Analyse des SPNV im Kreisgebiet.

Die Erschließung des Kreises Recklinghausen durch den Schienenverkehr erfolgt auf den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Strecken. Sie stellen die Erreichbarkeit der kreisangehörigen Städte zu den benachbarten Oberzentren sicher und bie-

[73] Infolge der Umsetzung des NVP der Stadt Herne zum 21.08.2017 ändern sich die Bezeichnungen einiger von der HCR betriebener Linien, die das Kreisgebiet Recklinghausen bedienen (321 wird 324, 351 statt 303 und 343). Aufgrund der Aktualität wird dies bei obiger Darstellung berücksichtigt.

[74] Gemeinschaftskonzession RVM/ Schäpers (keine Mitfinanzierung durch Kreis)

[75] Gemeinschaftskonzession RVM/ Bruns (keine Mitfinanzierung durch Kreis)

ten darüber hinaus auch schnelle Verbindungen zwischen einzelnen kreisangehörigen Städten (z. B. Haltern am See – Recklinghausen).

Der Hauptbahnhof in Recklinghausen stellt eine wichtige – und die kreisweit einzige - Schnittstelle zum überregionalen Schienennetz.

Die Städte Datteln, Herten, Oer-Erkenschwick und Waltrop sind nicht direkt an das SPNV-Netz angeschlossen. Sie sind mit Buslinien (verstärkt mit SchnellBus-Linien) an verschiedene Bahnhöfe bzw. unmittelbar an die zugehörigen Oberzentren angebunden.

Die meisten SPNV-Strecken im Untersuchungsraum werden von der DB Regio AG, Region NRW betrieben. Als weitere Betreiber von SPNV-Strecken im Kreisgebiet agieren die Keolis Deutschland GmbH & Co. KG Eurobahn sowie die NordWestBahn GmbH.

Im S-Bahn-Streckennetz wird montags bis freitags ein 20-Minuten-Takt, in der Schwachverkehrszeit und am Wochenende in der Regel ein 30-Minuten-Takt vorgehalten.

Tabelle 56: Übersicht über das SPNV-Angebot im Kreis Recklinghausen (Fahrplanstand 2016)

Linie	**Streckenverlauf**	**Bahnhöfe und Haltpunkte im Kreis**	**Angebot**	**Betreiber**
RE2	Düsseldorf - Duisburg - Essen - Gelsenkirchen - Recklinghausen - Haltern am See - Münster *(Rhein-Haard-Express)*	Recklinghausen Süd Bf, Recklinghausen Hbf, Marl-Sinsen Bf, Haltern am See Bf, Sythen Bf	T60	DB Regio AG, Region NRW
RE3	Düsseldorf - Duisburg - Gelsenkirchen - Dortmund – Hamm *(Rhein-Emscher-Espress)*	Castrop-Rauxel Hbf	T60	Keolis Deutschland GmbH & Co. KG Eurobahn
RE14	Borken - Dorsten - Bottrop – Essen *(Der Borkener)*	Dorsten Rhade Bf, Dorsten Deuten Bf, Dorsten Hervest-Dorsten Bf, Dorsten Bf, Gladbeck-Zweckel Bf, Gladbeck West Bf	T60	NordWestBahn GmbH
RE42 [76]	Mönchengladbach – Duisburg – Essen - Gelsenkirchen - Recklinghausen - Haltern am See – Münster	Recklinghausen Süd Bf, Recklinghausen Hbf, Marl-Sinsen Bf, Haltern am See Bf, Haltern am See Sythen Bf	T60 (einzelne Verstärker Mo-Fr)	DB Regio AG, Region NRW

[76] Bis zum 11. Dezember 2016 fuhr die Haard-Bahn zwischen Münster und Essen. Seit 11. Dezember 2016 ist die Haard-Bahn zum RE42 Niers-Haard-Express aufgewertet und wird über Duisburg sowie Krefeld nach Mönchengladbach verlängert.

Linie	Streckenverlauf	Bahnhöfe und Haltpunkte im Kreis	Angebot	Betreiber
	(Niers-Haard-Express)			
RB43	Dorsten - Wanne-Eickel - Herne - Castrop-Rauxel Süd – Dortmund *(Emschertalbahn)*	Gladbeck-Zweckel Bf, Gladbeck Ost Bf, Castrop-Rauxel-Süd, Castrop-Rauxel-Merklinde	T60	NordWestBahn GmbH/ DB Regio AG, Region NRW
RB44	Oberhausen - Bottrop – Dorsten *(Der Dorstener)*	Gladbeck West Bf, Gladbeck-Zweckel Bf, Dorsten Bf	T60	NordWestBahn GmbH
RB45	Dorsten - Lembeck – Coesfeld *(Der Coesfelder)*	Dorsten Bf, Dorsten Hervest- Bf. Dorsten Wulfen Bf, Dorsten Lembeck Bf	T60 (Sa T120)	NordWestBahn GmbH
S2	Dortmund - Castrop-Rauxel - Herne - Recklinghausen/ Essen/ Duisburg	Castrop-Rauxel Hbf, Recklinghausen Süd Bf, Recklinghausen Hbf,	T20 (Sa T30)	DB Regio AG, Region NRW
S9	Haltern am See - Gelsenkirchen-Buer Nord - Gladbeck - Bottrop - Essen - Essen-Steele - Velbert Langenberg - Wuppertal	Haltern am See, Marl-Hamm, Marl Mitte, Gladbeck West	T20 (Sa T30)	DB Regio AG, Region NRW

4.3 Straßengebundener ÖPNV

Der Straßengebundene ÖPNV im Kreis Recklinghausen wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Schülerverkehr ist mit wenigen Ausnahmen (z. B. freigestellte Schülerverkehre zu Förderschulen) in den Linienverkehr integriert.

Der Busverkehr im Kreis besteht aus etwa 100 regionalen, städtischen und Nacht-Buslinien.[77] Diese werden in Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage durch nachfragegesteuerte TaxiBus- (TB) bzw. AnrufSammelTaxi-Angebote (AST) ergänzt.

4.3.1 Produkte und weitere Angebotsformen

Für das Busverkehrssystem wurden vom VRR Produkte mit jeweils spezifischen Produktmerkmalen und -qualitäten definiert. Hierzu gehören der SchnellBus (SB) und die Spezialverkehre TaxiBus (TB), AnrufSammelTaxi (AST) und NachtExpress (NE). Innerhalb dieses differenzierten Bedienungsmodells übernehmen diese Produkte verschiedene Verkehrsaufgaben und sind auf spezifische Zielgruppen/ Marktsegmente ausgerichtet (siehe Tabelle 57).

Tabelle 57: Produktdefinition im VRR – Verkehrsaufgaben und Anforderungen[78]

Produkt	**Produktmerkmale**
Schnellverkehr	
SchnellBus (SB)	VRR-Produkt im zentrenorientierten Verkehr, Verbindung zwischen Vorort, Stadtteil und zentralen städtischen Bereichen sowie Verkehr zwischen zentralen Bereichen von Nachbarstädten; direkte, umsteigefreie Verbindung auf den Hauptnachfragerelationen, regelmäßige Verfügbarkeit mind. im 60-Min.-Takt als Ergänzung zum Schienenangebot mit Halt an nachfragestarken Sammelhaltestellen in zentralen Bereichen; Angebot mit hoher Zuverlässigkeit und Reisegeschwindigkeit.
Standardverkehr	
Bus	Verkehr im Ort (Quartier), innerhalb des Stadtteils, zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen sowie in der Fläche und regional mit überwiegend kurzen Reisewegen; Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion; Standardprodukt mit lokaler Präsenz, weitgehend im Taktverkehr mit hoher Haltestellendichte; Verknüpfung mit anderen Produkten.

[77] Fahrplanstand Sommer 2016 (Herne - Castrop-Rauxel Fahrplanstand 2014/2015)

[78] VRR-Richtlinie. Kommunale Produkte/ Liniennummernsystem (01.02.2016)

Produkt	Produktmerkmale
Spezialverkehr	
NachtExpress (NE)	ÖPNV-Angebot für den Freizeitverkehr speziell für die späten Abend- und frühen Morgenstunden, häufig über spezielle vom Standardverkehr abweichende bzw. zusammengefasste Linienwege.
TaxiBus (TB)/ AnrufSammelTaxi (AST)	Bedarfsorientiertes Ergänzungsangebot zum Standardlinien-Betrieb aus Gründen der Daseinsvorsorge; Bedarfslinienverkehr zu verkehrsschwachen Zeiten i. d. R. mit normalen Taxen, Midibussen, Kleinbussen oder Mietwagen nach telefonischer Voranmeldung; TaxiBus auf vorhandenen festgelegten Linienwegen des Standard-Linienverkehrs, im AST-Verkehr individuelle Linienführung von festgelegten und gekennzeichneten AST-Haltestellen z. B. bis vor die Haustür; regelmäßige Verfügbarkeit mind. im 60-Minuten-Takt.

Der TaxiBus und das AST als nachfragegesteuerte Angebotsformen unterscheiden sich für den Kunden vorrangig in der Tarifgestaltung und in der Zielbedienung. Für beide Angebotsformen gilt der VRR-Tarif, der VRR-AST-Tarif liegt laut VRR-Produktkommunikation „geringfügig" über dem Bustarif (AST-Preisstufe 1: Einzelfahrt mit AST 2,80 Euro; Einzelfahrschein Preisstufe A 2,70 Euro; gültig ab 01.01.2017). Kinder von 6 bis unter 14 Jahren, Inhaber von Zeitfahrausweisen (nicht TagesTicket oder SemesterTicket) sowie Schwerbehinderte mit Freifahrtberechtigung zahlen einen ermäßigten Preis. Die Anmeldung für beide Angebotsformen muss spätestens bis 30 Minuten – in Ausnahmefällen teilweise 45 Minuten – vor Fahrtantritt erfolgen.

Neben den profilierten Produkten wie dem SchnellBus, dem NachtExpress, dem TaxiBus oder dem AnrufSammelTaxi existieren im VRR Angebotsformen, die zwar vergleichbare Merkmale aufweisen, die jedoch keiner besonderen Kommunikation unterliegen. Hierzu gehören beispielsweise die Ortsbuslinien sowie Bürgerbuslinien, deren Bedienung sich ausschließlich auf ein Stadtgebiet konzentriert. Solch eine ergänzende Angebotsform existiert bisher nicht im Kreis Recklinghausen, jedoch soll sich das zukünftig ändern. Im Rahmen der „Regionale 2016 - Bewegtes Land" soll in der Stadt Haltern am See das erste Bürgerbus-Angebot im Kreis Recklinghausen etabliert werden. Der Bürgerbus wird in den Bereichen eingesetzt, in denen auf lokalen Relationen ein von der Kommune/ der Bevölkerung gewünschtes Bedienungsangebot aus betrieblichen oder betriebswirtschaftlichen Gründen durch den herkömmlichen Linienbetrieb nicht angeboten werden kann. Der Bürgerbus basiert auf ehrenamtlichem Engagement der Vereinsmitglieder eines sogenannten Bürgerbusvereins. Die Gründung sowie Etablierung des Vereins erfolgt durch die Stadt, dem Seniorenbeirat sowie die Vestischen Straßenbahnen GmbH als Genehmigungsinhaber.[79] [80]

[79] Stadt Haltern am See: Bürgerbus für Haltern am See (Stand: 11.07.2016).

[80] Die Gründung des Bürgerbus-Vereins „Bürgerbus Haltern am See e. V." ist im August 2016 erfolgt, Betriebsstart ist für Herbst 2017, spätestens Frühjahr 2018 vorgesehen.

4.3.2 Grundstruktur des Netzes (Verkehrsaufgaben)

Mit Fahrplanstand Sommer 2016 verkehren im Recklinghausen insgesamt 121 Buslinien (inkl. Nachtverkehr), die das SPNV-Angebot ergänzen und die Flächenerschließung gewährleisten. Flexible Bedienformen verkehren insbesondere in ländlich geprägten Bereichen mit dispersen Siedlungsstrukturen. Darüber hinaus werden auf bestimmten Buslinien zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage (z. B. im Abendverkehr) TaxiBus-Leistungen erbracht.

Die Verkehrsaufgaben im Busverkehr des Kreises Recklinghausen sind vielfältig. Neben umfangreichen regionalen Verkehrsaufgaben, wie der Anbindung an die benachbarten Ober- und Mittelzentren außerhalb der Schienenverkehrskorridore sowie der Anbindung an die SPNV-Verknüpfungspunkte, bestimmen darüber hinaus lokale Funktionen wie die Verbindung der Städte im Kreis untereinander und auch innerstädtische Erschließungsaufgaben den ÖPNV im Kreisgebiet.

In der Grundstruktur setzt sich das ÖPNV-Netz systemprägend aus radial auf die Innenstädte der kreisangehörigen Städte ausgerichteten Bedienungsachsen zusammen, eine Vielzahl der Linien stellt darüber hinaus die Anbindung der Siedlungsbereiche an das Schienennetz und somit an weitere relevante Ziele außerhalb des Kreises sicher.

Die Netzstruktur im ÖPNV kann grundsätzlich als ein Indiz für die Bedeutung der umliegenden Zentren für den Kreis Recklinghausen gewertet werden. Etwa 40% aller Linien fahren über die Kreisgrenze und verbindet die Städte des Kreises mit den benachbarten Zentren. Ein wichtiges Ziel ist z. B. die kreisfreie Stadt Gelsenkirchen (21 Linien), aber auch in Richtung Bottrop (11 Linien), Dortmund (acht Linien) und Herne (7 Linien) verkehren einige Linien. Für rund ein Viertel aller Linien besteht die Hauptaufgabe in der Anbindung der kreisangehörigen Städte untereinander (z. B. Linien 230, 231, 232, 233).

11 NachtExpress-Linien ergänzen das Verkehrsangebot im Nachtverkehr am Wochenende und vor Feiertagen. Die Stadt Haltern am See ist hierbei nicht an das nächtliche ÖPNV-Angebot im Kreis angebunden.

Tabelle 58 enthält eine Gesamtübersicht über alle Buslinien innerhalb des Kreises mit Angabe des Linienwegs, der Bedienungsform, des maßgeblichen Bedienungsangebotes sowie des Konzessionsinhabers.

Tabelle 58: Linienangebot im Kreis Recklinghausen (Fahrplanstand 2016)[81]

Linie	VU	Konz.-laufzeit	Linienverlauf	Angebot HVZ
SB-Linien				
SB16	VEST / BVR	31.12.2019	Essen Hbf – BOT Hbf – ZOB Berliner Platz – Kirchhellen – Feldhausen Bf/Movie Park/ZOB Dorsten	T60
SB20	VEST	29.05.2020	Recklinghausen Hbf – Recklinghausen-Süd – Herne Bf	T10
SB22	VEST/ DSW21	31.12.2019	Datteln Bus Bf – CAS-Henrichenburg –Hbf – Münsterplatz	T30
SB23	VEST	31.12.2019	Recklinghausen Hbf – Herten Scherlebeck – Langenbochum – Westerholt – GE Buer Rathaus	T30
SB24	VEST	31.12.2019	Recklinghausen Hbf – Oer-Erkenschwick – Datteln – Waltrop – DO-Mengende Bf	T30
SB25	VEST	31.12.2019	ZOB Dorsten - Marl Mitte - Recklinghausen Hbf	T30
SB26	VEST	31.12.2019	ZOB Dorsten – Wulfen-Barkenberg – Marl Mitte	T30
SB27	VEST	31.12.2019	Marl Mitte – Herten-Langenbochum – Herten Mitte – Wanne-Eickel	T30
SB28	BVR	31.12.2019	Schermbeck Rathaus – Dorsten ZOB – Gelsenkirchen Buer Rathaus	T30
SB36	VEST/ BGS	30.05.2019	Gelsenkirchen Hbf – Horst – Gladbeck - Bottrop Kirchhellen	T20
SB91	VEST/ StOAG	31.12.2019	GE-Buer Rathaus – Gladbeck – BOT-Eigen – ZOB Berliner Platz – OB-Osterfeld- Neue Mitte Oberhausen – OB Hbf Bero Zentum	T20
Buslinien				
188	BVR	31.12.2019	Gladbeck Oberhof – Dorsten ZOB	T60
189	BVR	31.12.2019	Essen Boyer Str – Gladbeck Oberhof	T30
201	VEST	31.12.2019	RE Hbf - Quellberg – Suderwich – Röllinghausen – König Ludwig – RE-Süd Bf	Spät-netz
202	VEST	10.06.2021	RE Hbf - Chemiepark Marl	Einzel-fahrten

[81] Quelle: Fahrplanbücher 2016; Linienkonzessionen/Datenbank BR Münster, Stand 13.07.2017; Liniendatenbank BR Arnsberg (abgerufen 03.08.2017).

Linie	VU	Konz.-laufzeit	Linienverlauf	Angebot HVZ
203	VEST	31.12.2019	RE Hbf – Lessingstraße – Festspielhaus – RE Hbf (Ringlinie)	Spät-netz
204	VEST	31.12.2019	Haltern am See –Lehmbraken – Sythen – Kärtner Platz – Chemiepark Marl	Einzel-fahrten
208	VEST	31.12.2019	Dorsten ZOB Dorsten – Hervest - Handwerkshof	Spät-netz
209	VEST	31.12.2019	Dorsten-Wulfen – Lembeck –Rhade-Ort	T60
210	VEST	31.12.2019	RE Röllinghausen Marderweg – RE-Süd – Neue Horizonte – Herten- Mitte	T30
211	VEST	31.12.2019	Herten Mitte – Westerholt – GE-Hassel – GE-Buer Rathaus	T30
212	VEST	31.12.2019	Herten Mitte - Westerholt – GE-Hassel Bf – GE-Buer Rathaus	T30
213	VEST	31.12.2019	RE Hbf- Quellberg – Suderwich Langobardenstraße	T30
214	VEST	31.12.2019	RE Nordcharweg – RE Hbf – Herten-Scherlebeck – Disteln – Herten	T30/T60
220	VEST	31.12.2019	RE Hbf- Marl-Sinsen – Marl Mitte	T30
221	VEST	31.12.2019	Marl Riegestr. – Marl Mitte	T60
222	VEST	11.06.2021	Marl-Sinsen Wacholderstraße – Marl Mitte – GE-Hassel – GE-Buer Rathaus	T30
223	VEST	31.08.2021	RE Hbf- Marl-Lenkerbeck – Hüls-Süd – Chemiepark Marl –Marl Mitte	T30
224	VEST	31.08.2021	RE Lettershausen – RE Hbf – Herten-Scherlebeck – Disteln – Herten Mitte	T30
225	VEST	31.12.2019	Marl Mitte – Drewer Süd – Hüls – Hamm Waldsiedlung (Sickingmühle)	T30 (/T60)
226	VEST	31.12.2019	Marl Mitte – Sinsen Bf – Oer-Erkenschwick Berliner Platz	T60
227	VEST	31.12.2019	Dorsten-Hervest Dorfstr. – Marl Riegestr. Brassert – Marl Mitte – Sickingmühle – Haltern am See Bf	T30 (/T60)
230	VEST	31.05.2021	RE Hbf – Oer-Erkenschwick Berliner Platz – Walterstraße/Hübelkamp	T30 (/T60)
231	VEST	31.12.2019	RE Hbf - Oer-Erkenschwick Maritimo – Berliner Platz – Datteln Wittener Straße – Waltrop Am Moselbach (Berliner Platz – An der Feurwache)	T30
232	VEST	31.12.2019	RE Hbf - Oer-Erkenschwick – Datteln Bus Bf	T30

Linie	VU	Konz.-laufzeit	Linienverlauf	Angebot HVZ
233	VEST	11.06.2021	RE Hbf – Suderwich – Castrop-Rauxel Henrichenburg Mitte	T30
234	VEST	31.12.2019	Herten Mitte – RE Neue Horizonte – RE Süd – Suderwich – Oer-Erkenschwick Berliner Platz	T30
235	VEST	06.01.2019	Stadion Hohenhorst –Wildermannstraße – RE Hbf – Quellberg – In den Heuwiesen	T30
236	VEST	06.01.2019	RE Hbf – Hillerheide -König Ludwig –Alte Grenzstraße	T60
237	VEST	31.12.2019	RE Hbf – Hillerheide -König Ludwig - Castrop-Rauxel Habinghorst – Hbf – Waldfreidhof – Münsterplatz	T60
239	VEST	31.12.2019	RE Hbf - Hochlarmark – RE-Süd Bf	T15[82]
243	VEST	31.12.2019	GE-Buer Rathaus – Buer Nord Bf – Hassel – Herten-Bertlich – Westerholt – Herten Mitte	T30
245	VEST	31.12.2019	Herten Mitte - Waldfriedhof –Disteln – Langenbochum Hofstraße	T60
246	VEST	31.12.2019	Herten-Scherlebeck/Langenbochum Buschstraße – Westerholter Str. – Herten Mitte	T30
247	VEST	30.09.2020	GE- Buer Rathaus – St. Marien-Hospital Buer – Mentzelstraße (Mentzelstraße – Scholven Stadtgrenze)	T30
249	VEST	30.09.2020	RE Hbf – Herten Mitte - GE-Resse – GE Buer Rathaus	T15
252	VEST	31.12.2019	Gelsenkirchen Buerer Str. – Oberhof – Zweckel Hermannschule	T30
253	VEST	30.11.2020	GLA-Zweckel Dechenstr. – Rentfort Nord – Oberhof – Brauk – GE-Horst	T30
254	VEST	31.12.2019	GLA-Zweckel Dechenstr. – Schultendorf – Oberhof - Ellinghorst – Rentfort Nord	T30
255	VEST	31.12.2019	GE-Buer Rathaus – Scholven – Gladbeck Ost - Oberhof	T20
257	VEST	31.12.2019	Gladbeck-Zweckel Tunnelstraße – Zweckel Mitte - Oberhof	T20
258	VEST	31.12.2019	GE-Horst Buerer Straße – Gladbeck Brauck – Oberhof – Hegestraße – Berliner Straße	T20

[82] In den Sommerferien T30.

Linie	VU	Konz.-laufzeit	Linienverlauf	Angebot HVZ
259	VEST	31.12.2019	GE-Horst Essener Str. - GLA Oberhof – BOT-Eigen –ZOB Berliner Platz	T20
260	VEST	31.12.2019	Bottrop ZOB Berliner Platz – Batenbrock – Boyer Markt – GE-Horst	T20
270	VEST	31.12.2019	RE Hbf – Marl-Drewer Süd – Marl Mitte	T60
271	VEST	31.12.2019	Haltern am See Bf – Völkingenstr.	T120+
272	VEST	30.03.2020	Haltern am See Bf – Hullern	T60 (/T120)
273	VEST	31.12.2019	Haltern am See Bf – Sythen – Lehmbraken (– Silbersee zeitweise)	T60
274	VEST	31.12.2019	Dorsten ZOB Dorsten – Hervest Dorfstr.	T30
275	VEST	31.12.2019	Haltern am See Bf – Lavesum (– Kettler Hof zeitweise)	T60 /T120
276	VEST	31.12.2019	Dorsten Friedensplatz – ZOB Dorsten – Gahlener Straße	T30
278	VEST	31.12.2019	Dorsten in der Miere – ZOB Dorsten - Wennemarstaße	T30/T60
280	VEST	31.12.2019	Datteln Hafen –centr-O-med - Datteln Bus Bf Hagem – Dümmer Siedlung – Meckinghoven	T60
281	VEST	31.12.2019	Datteln Hafen - Datteln Bus Bf – Datteln-Horneburg, Sauerkampstraße	T60
282	VEST	25.09.2019	Datteln Bus Bf – Hauptfriedhof – Olfen Oststraße	T60
283	VEST	27.05.2018	Waltrop Siedlung im Hangel – Am Moselbach – Kettelersiedlung	T30
284	VEST	31.12.2019	Waltrop Rathaus – Am Moselbach – Sydowstraße – Lünen Brambauer Verkehrshof	T30
285	VEST	27.05.2018	Waltrop Siedlung am Berg – Am Moselbach – Klöcknersiedlung	T30
286	VEST	24.09.2019	Datteln Bus Bf Beisenkampsiedlung – Hagemer Feld	(T30/) T60
288	VEST	31.12.2019	Haltern am See Bf – Flaesheim – Ahsen – Datteln Bus Bf	T60
289	VEST	27.05.2018	Waltrop am Moselbach – DO-Mengede Bf	Schul-verkehr
293	RVN	31.12.2019	Raesfeld – Schermbeck -Dorsten ZOB	Schul-verkehr

Linie	VU	Konz.-laufzeit	Linienverlauf	Angebot HVZ
295/ R21	WB	06.01.2020	Dorsten-ZOB Dorsten - Deuten – Rhade – Raesfeld	T60 (/T120)
296	VEST	31.12.2019	Dorsten-Altendorf–Ulfkotte Im Päsken – ZOB Dorsten – Östrich Baumbachstraße	T60
298	VEST	31.12.2019	Haltern am See – Lippramsdorf – Dorsten-Waldfriedhof Barkenberg	T60 (/T30)
299	RVN	31.10.2020	Schermbeck Rathaus und ZOB Dorsten	Einzel-fahrten
311	HCR	31.12.2019	Herne Bf – Sodingen – HER-Holthausen – Castrop Münsterplatz	T20
312	HCR	31.12.2019	Herten Wanne Waldfriedhof – Wanne-Eickel Hbf – Herne Bf –Südpool	T20
321[83]	HCR	31.12.2019	BO-Gerthe – HER-Constantin – LAGO – Sodingen – Holthausen – CAS-Münsterplatz	T30
341	HCR	31.12.2019	Castrop Münsterplatz –Castrop Markt – Hochstr. – Neuroder Platz – CAS-Schwerin	T60
343[84]	HCR	31.12.2019	CAS-Westring/Herner Straße – Castrop Münsterplatz	T60
347	HCR	06.01.2018	Castrop Münsterplatz –Holzstraße – Europaplatz - CAS-Ev. Krankenhaus	T60
353/ AST53	BGS	30.09.2020	BO-Weitmar – Bochum Hbf – Grumme – Gerthe – Castrop-Rauxel	T20/T40 bzw. T60
361	HCR	31.12.2018	DO-Mengede – Nette/ Oestrich – CAS-Dingen – Deininghausen – Castrop Münsterplatz	T30/T60
378	BGS	05.04.2018	WIT-Bommern – Witten Hbf – BO-Langendreer S – DO-Lütgendortmund S – Castrop-Rauxel	T20
396	BGS	31.12.2019	GE-Buer – Schaffrath – Gladbeck – GE-Horst	T20
480	DSW21	31.12.2018	CAS-Ickern – Habinghorst – Castrop – Schwerin – Frohlinde – DO-Kirchlinde – Marten	T20

[83] Geänderte Linienführung Linie 321 – Streckenübernahme durch die Linie 324 ab August 2017 (Herne Bf – Herne Mitte – Gysenbergpark/LAGO – Sodingen – Holthausen Süd – Castrop Münsterplatz.

[84] Liniennummer entfällt ab August 2017 – Streckenübernahme durch die Linie 351 (Herne-Mitte – Herne Bf – Börnig – Holthausen – CAS-Behringhausen – Castrop Münsterplatz).

Linie	VU	Konz.-laufzeit	Linienverlauf	Angebot HVZ
481	DSW21	31.12.2019	CAS-Becklem – Henrichenburg – Habinghorst – Ev. Krankenhaus	T60
482	DSW21	31.12.2018	DO-Mengede – CAS-Ickern – Habinghorst – Castrop – Schwerin	T20
TaxiBus als eigenständige Linien				
TB205	VEST	31.12.2019	Dorsten-Lembeck Bf – Lembeck – Dorsten-Rhade	T60
TB206	VEST	31.12.2019	Dorsten Wulfener Markt – Gesamtschule Barkenberg – Deuten Mitte – Birkenallee – Eichenweg	T60
TB207	VEST	31.12.2019	Dorsten Hervest Dorfstraße – Wulfen – Spessartstraße – Wulfen Mitte – Matthäusschule/ Gesamtschule Barkenberg	T60
TB216	VEST	31.12.2019	Dorsten Kreskenhof – Dorsten Wrangelstr.	T60
TB228	VEST	31.12.2019	Marl Hamm Bf Sickingmühle – Haltern am See-Lippramsdorf	T60
TB229	VEST	31.12.2019	Marl Mitte – Rathaus – Prosperstr. – Blumensiedlung	T60
TB240	VEST	31.12.2019	Marl-Polsum Kirchstraße – GE Hassel Bf/Herten-Westerholt Schloßstraße	T60
TB241	VEST	31.12.2019	Herten-Westerholt Martin-Luther-Straße/Schloßstraße – GE-Resse Hedwigstraße	T60
TB256	VEST	31.12.2019	Gladbeck Margartenstraße – Bottrop- Eigen/ Grafenwld Kirche	T30/T60
TB277	VEST	31.12.2019	Haltern am See Bf – Westfälische Klinik – Marl Sinsen Bf	T60
TB279	VEST	29.09.2019	Dorsten Friedhof Hardt –Westwall – ZOB Dorsten – Altenzentrum Maria Lindenhof	T60
AnrufSammelTaxi als eigenständige Linien				
AST22	VEST	06.01.2019	RE Freibad Mollbeck – Oer-Erkenschwick Brandstr.	T60
AST26	VEST	06.01.2019	Oer-Erkenschwick Berliner Platz – Brandstraße	T60
AST71	VEST	31.12.2019	Haltern Uhlenhof - Lünzum– Haltern am See Bf	T60
AST73	VEST	31.12.2019	Haltern Drügen Pütt – Haltern am See Bf	T60
AST78	VEST	29.09.2019	Dorsten ZOB Dorsten – Tönsholt	T60

Linie	VU	Konz.-laufzeit	Linienverlauf	Angebot HVZ
AST79	VEST	31.12.2019	Dorsten ZOB Dorsten – Holsterhausen Waldfriedhof	T60
AST87 S	VEST	31.12.2019	Waltrop Sportzentrum – Waltrop Sydowstraße – südliches Stadtgebiet	T60
AST87 N	VEST	31.12.2019	Waltrop Sportzentrum – Waltrop Kirchstraße – nördliches Stadtgebiet	T60
AST89	VEST	31.12.2019	Castrop-Rauxel Ickern Markt – Waltrop Rathaus	T60
AST98	VEST	31.12.2019	Haltern am See Bf – St. Anna Altenheim / Lippramsdorf	Einzel-fahrten
NachtExpress				
NE1	VEST	31.12.2019	RE Hbf – Hochlarmark – RE-Süd – König Ludwig – Suderwich – Quellberg – RE Hbf (Ringlinie)	T60
NE2	VEST	31.12.2019	BOT ZOB Berliner Platz – GLA-Oberhof Goetheplaz – GE-Scholven – GE-Buer Rathaus – GE Resse – Herten Mitte – RE Hbf	T60
NE3	VEST	31.12.2019	RE Hbf – Hochlarmark – Marl Mitte – DOR Recklinghäuser Tor	T60
NE5	VEST	31.12.2019	RE Hbf – Süd – Herne Bf	T60
NE6	VEST	31.12.2019	Marl Mitte – Hüls - Sinsen Bf – Obersinsener Str.	T60
NE7	VEST	31.12.2019	Herten Mitte –Bergwerk Ewald 1/2 -Wanne-Eickel Hbf	T60
NE8	VEST	31.12.2019	DOR Recklinghäuser Tor – Hervest – Wulfen – Barkenberger Allee – Barkenberg Handwerkshof	T60
NE9	VEST	31.12.2019	GE-Buer Rathaus – GE Hassel Bf – Herten Bertlich – Westerholt – Herten Mitte	T60
NE11	DSW21	31.12.2018	DO-Reinoldkirche – Hafen – Kirchlinde – CAS-Schwerin – Münsterplatz – Habinghorst – Ickern	T60
NE14	VEST	31.12.2019	RE Hbf – Oer-Erkenschwick Berliner Platz – Datteln Bus Bf – Waltrop Rathaus – DO-Mengede Bf	T60
NE19	VEST	31.12.2019	Bottrop ZOB Berliner Platz – Boyer Markt – Gladbeck-Brauck - GE-Horst Buserer Straße	T60

Karte 5: Linienplan Bestand (TagNetz)

Karte 6: Linienplan Bestand (NachtNetz)

4.3.3 Bedienungsangebot

Das Bedienungsangebot im Kreis Recklinghausen zeichnet sich weitestgehend durch regelmäßige Taktverkehre aus, wobei sich die Bedienungszeiten und Taktfolgen hierbei an der Nachfrage auf der entsprechenden Linie orientieren (i. d. R. 30- oder 60-Minuten-Takt). In den Verkehrsspitzen, vor allem im Berufs- und Schülerverkehr, werden auf einigen Relationen zur Bewältigung der Nachfrage zusätzliche Einsatzwagen eingesetzt. In der Schwachverkehrszeit ist die Nachfrage deutlich geringer, das Fahrtenangebot wird der Nachfrage entsprechend angepasst. In der Regel wird in der SVZ auf den meisten Linien im Kreis mindestens ein 60-Minuten-Takt vorgehalten.

Der Bedienungszeitraum der einzelnen Linien richtet sich nach der Nutzerstruktur und somit auch nach der Nachfrage. Der überwiegende Teil (ca. 60%) der Linien bezogen auf den Nahverkehrsraum Kreis Recklinghausen hat Betriebsbeginn um ca. fünf Uhr morgens, einzelne Linien (z. B. Linie 480) verkehren sogar bereits vor 4 Uhr. Betriebsbeginn der übrigen Linien ist gegen 6 Uhr (z. B. Linie 271, 272, 273).

Zudem gibt es drei Linien, die sowohl von montags bis freitags als auch samstags und sonn- und feiertags nur in den Abend- und Nachtstunden verkehren (Linie 201, 203, 208).

Die Linien 202, 204, die zu dem Chemiepark Marl fahren, und die Linie 289 verkehren pro Richtung jeweils nur ein- bis zweimal täglich und das nur von Montag bis Freitag.

Das Betriebsende der Linien gestaltet sich in Abhängigkeit ihrer Verkehrsfunktion unterschiedlich. Während die meisten Linien mit überregionalen Verbindungsfunktionen in Bezug auf den Nahverkehrsraum Kreis Recklinghausen meist bis in die späten Abend- und Nachtstunden verkehren, enden einige der lokalen, auf das Kreisgebiet bezogenen Linien bereits zwischen 20 und 22 Uhr (z. B. 212, 283, 285 etc.).

Auf den meisten Linien ist auch am Wochenende und an Feiertagen ein regelmäßiges Bedienungsangebot gegeben. Dieses orientiert sich sonntags und samstags außerhalb der Ladenöffnungszeiten maßgeblich an den Taktfolgen der SVZ, auf einigen Hauptverkehrsrelationen wird jedoch auch samstags bis in die Abendstunden ein dichteres Angebot gewährleistet.

4.3.4 Verknüpfungspunkte

Im Kreis Recklinghausen sind lediglich sechs der 10 Städte an den SPNV angeschlossen. Die Städte Datteln, Herten, Oer-Erkenschwick und Waltrop verfügen über keinen direkten Anschluss an die Schiene.

Insgesamt gibt es im Kreis 19 Bahnhöfe zur Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr. Hiervon stellen 18 Bahnhaltepunkte eine regelmäßige Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Schiene her. Lediglich Lembeck wird ausschließlich bedarfsgesteuert mit TaxiBus bedient. Die Verknüpfung SPNV – Bus an

den Haltepunkten Castrop-Rauxel Merklinde, Gladbeck Ost, Wulfen, Dorsten Hervest und Rhade ist mit längeren Fußwegen im 300m-Radius verbunden.

Regelmäßige Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien gibt es darüber hinaus an den zentralen Haltestellen in den Städten sowie an einigen weiteren Haltestellen im Busnetz.

Bedeutende Verknüpfungspunkte im straßengebundenen ÖPNV mit mehr als 4.000 Ein- und Aussteigern pro Tag im Busverkehr sind Münsterplatz in Castrop-Rauxel, ZOB Dorsten, Goetheplatz und Oberhof in Gladbeck[85], Herten Mitte sowie Marl Mitte und der Hauptbahnhof in Recklinghausen.[86] Darüber hinaus zeichnen sich der Hauptbahnhof in Castrop-Rauxel, der Busbahnhof in Datteln sowie die Haltestellen Berliner Platz in Oer-Erkenschwick, Am Neumarkt sowie Viehtor und König-Ludwig-Straße in Recklinghausen und Am Moselbach in Waltrop durch eine relativ hohe Nachfrage aus (über 2.000 Ein- und Aussteigerzahlen).[87] Alle übrigen Verknüpfungspunkte sind im Hinblick auf die Nachfrage von nachrangiger Bedeutung.

Neben den Verknüpfungspunkten im Kreisgebiet übernehmen auch Verknüpfungspunkte in angrenzenden Städten eine Bedeutung für die Netzsystematik. Dazu gehören u. a. die Haltepunkte Bottrop ZOB, Dortmund Lütgendortmund, Dortmund Marten Süd S, Dortmund Mengede Bahnhof, Dortmund Mengede Markt, Essen Boyer Straße, Gelsenkirchen Buer Rathaus, Gelsenkirchen Buerer Straße, Gelsenkirchen Bahnhof Hassel, Herne Bahnhof, Herne Wanne-Eickel Bahnhof, Lünen Brambauer Verkehrshof, Oberhausen Hauptbahnhof.

Die wichtigsten Verknüpfungshalte im Kreis Recklinghausen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 59: Verknüpfungspunkte im Kreis Recklinghausen

Stadt	**Haltestellen name**	**Linien**	**Funktion (Verknüpfte Angebote/ Produkte)**
Verknüpfungspunkte über 4.000 Ein- und Aussteiger pro Tag			
Castrop-Rauxel	Münsterplatz	SB22, 237, 311, 321, 341, 343, 347, 353 (AST53), 361, 378, 480, 482, NE11	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
Dorsten	ZOB	SB16, SB25, SB26, SB28, 188, 208, 274, 276, 278, 279, 293, 295/R21, 296, 299, AST78, AST79	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie

[85] Maßgebliche Verknüpfungshaltestelle ist die Haltestelle Goetheplatz. Die Haltestelle Oberhof fungiert mehr als Start- bzw. Endhaltepunkt für Ein- und Aussteiger.

[86] „Bedeutende Verknüpfungspunkte" hinsichtlich des Kriteriums Fahrgastnachfrage (Auswertung Fahrgasterhebung der Verkehrsunternehmen 2010-2014).

[87] Ein- und Aussteiger Tageswerte im Zeitraum vom 2010-2014 (Quelle: Fahrgasterhebung der Verkehrsunternehmen 2010-2014; keine Daten für Linien BVR und WB).

Stadt	**Haltestellen name**	**Linien**	**Funktion (Verknüpfte Angebote/ Produkte)**
Gladbeck	Goetheplatz/ Oberhof	SB91, SB36, 188, 252, 253, 254, 257, 258, 259, NE2 SB36, 188, 189, 252, 253, 254, 255, 257, 258, 259	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
Herten	Mitte	SB27, 210, 211, 212, 214, 224, 234, 243, 245, 246, 249, NE2, NE7, NE9	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
Marl	Mitte	S9, SB25, SB26, SB27, 220, 221, 222, 223, 225, 226, 227, TB229, 270, NE3, NE6	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung SPNV, Regionallinie und Stadtlinie
Recklinghausen	Hauptbahnhof	RE2, RE42, S2, SB20, SB23, SB24, SB25, 201, 202, 203, 213, 214, 220, 223, 224, 230, 231, 232, 233, 235, 236, 237, 239, 249, 270, NE1, NE2, NE3, NE5, NE14	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung SPNV, Regionallinie und Stadtlinie
Verknüpfungspunkte über 2.000 Ein- und Aussteiger pro Tag			
Castrop-Rauxel	Hauptbahnhof	RE3, S2, SB22, 237, 480, 481, 482, NE11	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung SPNV, Regionallinie und Stadtlinie
Datteln	Busbahnhof	SB22, SB24, 232, 280, 281, 282, 286, 288, NE14	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
Oer-Erkenschwick	Berliner Platz	SB24, 226, 230, 231, 232, 234, NE14, AST26	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
Recklinghausen	Am Neumarkt	SB20, 210, 234, NE5	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
Waltrop	Am Moselbach	SB24, 231, 283, 284, 285, 289, AST89, AST87N	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
Weitere Umsteigepunkte im Kreis Recklinghausen			
Castrop-Rauxel	Henrichenburg Mitte	SB22, 233, 481 (TB481), NE11	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
	Bahnhof Merklinde	RB43, 353 (AST53), 378	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung SPNV,

Stadt	Haltestellen name	Linien	Funktion (Verknüpfte Angebote/ Produkte)
			Regionallinie und Stadtlinie
	Europaplatz	SB22, 237, 347, 480, 482, NE11	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
Datteln	Wittener Straße	SB22, 231, 280	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
Dorsten	Handwerkshof	SB26, 208, 298, NE8	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
	Matthäusschule	SB26, TB206, TB207, 208, 209, NE8	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
	Bahnhof Deuten	RE14, 295/R21	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung SPNV und Regionallinie
	Bahnhof Lembeck	RB45, TB205	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung SPNV und Stadtlinie
	Bahnhof Rhade	RE14, TB205, 209, 295/R21	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung SPNV, Regionallinie und Stadtlinie
Gladbeck	Bahnhof Gladbeck West	RE14, RB44, S9, SB36, 188, 253, 254, 258	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung SPNV, Regionallinie und Stadtlinie
	Zweckel Bahnhof	RE14, RB43, RB44, 254, 257	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung SPNV und Stadtlinie
Haltern am See	Bahnhof	RE2, RE42[88], S9, 227, 271, 272, 273, 275, TB277, 288, 298, AST71, AST73, AST98	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung SPNV, Regionallinie und Stadtlinie
	Bahnhof Sythen	RE2, RE42, 273	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene; Verknüpfung SPNV und Stadtlinie
	Kärntner Platz	204, 227, 271, 272, 273, 275, 277, 288, 298,	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus

[88] Bis zum 11. Dezember 2016 fuhr die Haard-Bahn zwischen Münster und Essen. Seit 11. Dezember 2016 ist die Haard-Bahn zum RE42 Niers-Haard-Express aufgewertet und wird über Duisburg sowie Krefeld nach Mönchengladbach verlängert.

Stadt	Haltestellen name	Linien	Funktion (Verknüpfte Angebote/ Produkte)
		AST71, AST73, AST98	
Herten	Schlägel-und-Eisen-Straße	SB23, SB27, 245, 246, NE9	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
	Schlossstraße	SB23, 211, 212, TB240, TB241, 243, NE9	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
Marl	Sinsen Bahnhof	RE2, RE42, 220, 222, 226, TB277, NE6	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung SPNV, Regionallinie und Stadtlinie
	Römerstraße	220, 222, 225, 226, 227, NE6	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
	Paracelsus-Klinik	202, 220, 222, 223, 225, 226, 227, NE6	Verknüpfungshaltestelle Bus/Bus; Verknüpfung Regionallinie und Stadtlinie
	Bahnhof Marl-Hamm	S9, 225, TB228	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung SPNV, Regionallinie und Stadtlinie
Recklinghausen	Bahnhof RE-Süd	RE2, RE42, S2, 201, 210, 239, NE1	Verknüpfungshaltestelle Bus/Schiene und Bus/Bus; Verknüpfung SPNV, Regionallinie und Stadtlinie

4.3.5 Betriebsleistungen

Insgesamt beträgt die jährlich im Kreis Recklinghausen erbrachte Betriebsleistung im Busverkehr rund 15,6 Mio. Nutzwagen-Kilometer.[89] Enthalten sind hierin auch die Verkehrsleistungen im Einsatzwagen-Verkehr sowie die abgerufenen Leistungen im TaxiBus-Verkehr.

Mit etwa 86% der gesamten Verkehrsleistung ist die Vestische Straßenbahnen GmbH der größte Anbieter im Kreis.

[89] Quelle: VRR-Ergebnisrechnung 2014.

Tabelle 60: Betriebsleistungen im Busverkehr (Fahrplanstand 2014)

Verkehrsunternehmen	**Betriebsleistungen im Busverkehr im Kreis Recklinghausen für das Jahr 2014 [in Tsd. Bus-km][90]**
VEST (inkl. Schäpers)	13.289
DSW21	1.111
BVR (inkl. WB)	537
BOGESTRA	292
HCR	353
RVN	39
Kreis RE	**15.621**

Etwa 22% der Gesamtleistung wird in der Kreisstadt Recklinghausen (ca. 3.300 Tsd. Bus-km) erbracht, das ist deutlich mehr, als in allen anderen kreisangehörigen Städten. Mehr als 2.000 Tsd. Bus-km werden in Gladbeck gefahren. In den Flächenstädten Marl und Dorsten sowie in Castrop-Rauxel liegen die erbrachten Buskilometerleistungen zwischen 1.000 und 2.000 Tsd. Bus-km. Weniger als 1.000 Tsd. Bus-km werden in Datteln, Haltern am See, Oer-Erkenschwick und Waltrop gefahren.

4.3.6 Anlagen zur Beschleunigung des ÖPNV

Alle 10 Städte im Kreis Recklinghausen verfügen über Busbeschleunigungsmaßnahmen mittels Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA). Im Bedienungsgebiet der Vestischen Straßenbahnen GmbH sind es insgesamt rund 200 Anlagen, die z. B. an Problempunkten im Straßennetz zu einer Verkürzung der Fahrzeit oder zu einem verlässlichen Betriebsablauf auch bei hohem Verkehrsaufkommen verhelfen können. Den weitaus größten Anteil trägt hier die Stadt Recklinghausen aber auch in Marl ist mit über 40 Anlagen bereits ein Großteil aller Anlagen im Stadtgebiet ausgebaut. Insgesamt sind im Kreisgebiet in der Regel alle LSA in den wichtigsten Zuläufen zu den jeweiligen zentralen Haltestellen (ZOB) ÖV-beschleunigt.

In Kombination mit einer Busspur verfügen die LSA über eine entsprechende ÖV-Signalisierung (z. B. Permissiv-Signal). Busspuren gibt es in Datteln, Dorsten, Gladbeck, Herten, Marl, Recklinghausen und Waltrop.

[90] Quelle: VRR-Ergebnisrechnung 2014.

*Tabelle 61: Lichtsignalanlagen (LSA) im **Bedienungsgebiet der Vestischen** im Kreis Recklinghausen (Stand 16.01.2017)*

Stadt	**Anzahl der ÖV-beschleunigten LSA**[91]	**Anzahl der nicht ÖV-beschleunigten LSA**
Castrop-Rauxel	4	15
Datteln	14	6
Dorsten	21	8
Gladbeck	18	14
Haltern am See	11	7
Herten	29	21
Marl	41	12
Oer-Erkenschwick	6	14
Recklinghausen	54	21
Waltrop	1	20
Summe Kreis RE	**199**	**138**

Bereits in der Vergangenheit wurden im Kreis Recklinghausen somit verschiedene ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen erfolgreich umgesetzt. In den Städten Datteln (eine Anlage), Herten (zwei Anlagen) und Recklinghausen (15 Anlagen) sind für insgesamt weitere 18 Anlagen Beschleunigungsmaßnahmen an LSA angemeldeten, geplanten bzw. in der Umsetzung befindlich.

In Castrop-Rauxel gibt es neben den oben genannten eine Vielzahl weiterer beschleunigter Anlagen, zu denen aktuell keine konkreteren Aussagen getroffen werden können.

Speziell die Linie SB91 profitiert bereits heute von den Beschleunigungsmaßnahmen der letzten Jahre. Auf dem Linienweg der SchnellBuslinie (kreisübergreifend) sind insgesamt 44 LSA mit Beschleunigung ausgestattet, darüber hinaus gibt es außerdem Busspuren im Linienverlauf. Auch bei den Linie SB25, SB20 (durchgängig mit ÖPNV-Bevorrechtigung ausgestattet), 259, SB27, 249, SB20, 227 und 222 sind die Pünktlichkeit sowie die relativen kurzen Reisezeiten nur mittels ÖPNV-Beschleunigung zu gewährleisten (alle Linien nutzen mindestens 20 beschleunigte LSA im Linienverkauf sowie Busspuren/ Busschleusen (kreisübergreifend)).[92]

[91] Quelle: Vestische Straßenbahnen GmbH, Stand 16.01.2017

[92] Quelle: Vestische Straßenbahnen GmbH, Stand 16.01.2017.

4.3.7 Tarif

Die ÖPNV-Angebote im Kreis Recklinghausen sind vollständig in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR) integriert. Alle im Nahverkehrsraum genehmigten Linienverkehre unterliegen dem VRR-Verbundtarif.

Der VRR-Tarif ermöglicht dem ÖPNV-Kunden im gesamten Kreisgebiet die Nutzung von Bus- und Bahnangeboten mit einem Ticket (auch beim Umsteigen zwischen den Verkehrssystemen).[93]

Der VRR-Verbundtarif ist ein Flächentarif bestehend aus Tarifgebieten, Waben und Kurzstrecken. Im Januar 2016 wurde eine überarbeitete Tarifsystematik herausgegeben. Neben der bisher gültigen Kurzstrecke und den Preisstufen A, B und C wurden die Preisstufen D und E zu der im gesamten VRR-Gebiet geltenden Preisstufe D zusammengeführt. Der Fahrpreis richtet sich nach der Nutzung des Angebotes: [94]

- Kurzstrecke
- Preisstufe A (i. d. R. für Fahrten innerhalb eines Stadtgebietes)
- Preisstufe B (i. d. R. für Fahrten in die Nachbarstädte)
- Preisstufe C (i. d. R. für zwei benachbarte sogenannte Zentraltarifgebiete (entspricht einer Stadt oder mehreren kleineren Städten und Gemeinden) und in der Regel in allen angrenzenden Tarifgebieten)
- Preisstufe D (VRR-Gebiet)

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

Herauszustellen sind die auf bestimmte Zielgruppen ausgerichteten Ticketformen[95]:

- „Ticket1000" (ganztägig; Monatsticket und Abo; als persönliches Ticket; Bonus: montags bis freitags nach 19 Uhr, ganztägig an Wochenenden, gesetzlichen Feiertagen sowie am 24.12. und 31.12. Mitnahme von bis zu drei Kindern möglich),
- „Ticket1000 9 Uhr" (Gültigkeit von Montag bis Freitag ab 9 Uhr; Monatsticket und Abo; als persönliches Ticket; Bonus: montags bis freitags nach 19 Uhr, ganztägig an Wochenenden, gesetzlichen Feiertagen sowie am 24.12. und 31.12. Mitnahme von bis zu drei Kindern möglich),
- „Ticket2000" (ganztägig; Monatsticket und Abo; übertragbar sowie als persönliches Ticket; Bonus: montags bis freitags nach 19 Uhr, ganztägig an Wochenen-

[93] Vgl. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Die Preisstufen: http://mobil.vrr.de/preisstufen (Zugriff: 04.08.2016)

[94] Ebenda.

[95] Vgl. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Ticketmerkmale (Stand 01.06.2016) / Tickets und Leistungen auf einem Blick (Zugriff: 25.08.2016)

den, gesetzlichen Feiertagen sowie am 24.12. und 31.12. Mitnahme von einem Erwachsenen und bis zu drei Kindern möglich sowie verbundweite Gültigkeit),

- „Ticket2000 9 Uhr" (Gültigkeit von Montag bis Freitag ab 9 Uhr; Monatsticket und Abo; übertragbar sowie als persönliches Ticket; Bonus: montags bis freitags nach 19 Uhr, ganztägig an Wochenenden, gesetzlichen Feiertagen sowie am 24.12. und 31.12. Mitnahme von einem Erwachsenen und bis zu drei Kindern möglich sowie verbundweite Gültigkeit),

- „YoungTicket" (ganztägig; Zielgruppe: Azubis, Praktikantinnen und Praktikanten und Studierende; Monatsticket; als persönliches Ticket),
- „YoungTicketPLUS" (ganztägig; Zielgruppe: Azubis, Praktikantinnen und Praktikanten und Studierende; Abo; als persönliches Ticket; Bonus: montags bis freitags nach 19 Uhr, ganztägig an Wochenenden, gesetzlichen Feiertagen sowie am 24.12. und 31.12. Mitnahme von einer weiteren Person möglich sowie verbundweite Gültigkeit),
- „SchokoTicket" (ganztägig; Zielgruppe: Schüler unter 25 Jahren; Abo; als persönliches Ticket; verbundweite Gültigkeit),
- „BärenTicket" (ganztägig; Zielgruppe: alle ab 60 Jahre; Abo; als persönliches Ticket; Bonus: montags bis freitags nach 19 Uhr, ganztägig an Wochenenden, gesetzlichen Feiertagen sowie am 24.12. und 31.12. Mitnahme von einem Erwachsenen und bis zu drei Kindern; ganztägige Mitnahme eines Fahrrads für den Ticketinhaber im Geltungsbereich (soweit möglich); Zusatznutzen: 1.-Klasse-Nutzung),
- „SozialTicket" (seit 1. Januar 2013; ganztägig; Zielgruppe: „Leistungsempfänger"; Abo; als persönliches Ticket; Bonus: montags bis freitags nach 19 Uhr, ganztägig an Wochenenden, gesetzlichen Feiertagen sowie am 24.12. und 31.12. Mitnahme von bis zu drei Kindern möglich)[96].

Für verbundgrenzenüberschreitende Fahrten zwischen dem VRR und der Verkehrsgemeinschaft Münsterland (VGM) werden zwei unterschiedliche Formen des VGM/VRR-Übergangstarifs angewandt. Der VRR-Tarif wird für Fahrten aus dem gesamten Kreis Recklinghausen in den südlichen Teil des Kreises Borken und nach Olfen angewandt. Ausgehend von Haltern am See gilt der VGM-Tarif zu allen Zielen in der VGM. Auf einzelnen Linien aus dem Raum Borken wird der VGM-Tarif bis zum jeweiligen Linienende im Dorstener Norden angewandt.

Für Fahrten zwischen dem Kreis Recklinghausen und Haltestellen und Bahnhöfen verschiedener Städte im Kreis Unna (Bergkamen, Lünen, Holzwickede, Schwerte/Ruhr, Kamen und Unna) gilt der VRR-Tarif. Von Waltrop aus gilt der VRL-Tarif zu allen Zielen in der VRL (auch bei Fahrten über Dortmund). Ansonsten gilt für Fahrten aus dem restlichen Kreis Recklinghausen in die nicht genannten Gemeinden des Kreises Unna (z. B. Selm, Werne) der NRW-Tarif.

[96] Vgl. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Tickets: http://www.vrr.de/de/tickets/vielfahrer/sozialticket/index.html. (Zugriff: 25.08.2016)

Für Fahrten im AnrufSammelTaxi-Verkehr (AST) gilt ein Sondertarif des VRR, der in der Regel höher liegt als der normale VRR-Tarif.

4.4 ÖPNV-Nachfrage

Nachfragedaten liegen für alle Linien vor, die von den Verkehrsunternehmen Vestische, BOGESTRA, HCR und DSW21 betrieben werden. Es liegen keine Daten von BVR sowie WB vor.

4.4.1 Nachfrage nach Städten

Die Fahrgastnachfrage im gesamten Kreis Recklinghausen liegt insgesamt bei etwa 121.000 Fahrgästen (ohne BVR und WB). Das Ergebnis der Fahrgasterhebung der Verkehrsunternehmen zwischen den Jahren 2010 und 2015 ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeschlüsselt für die einzelnen Städte dargestellt.

Tabelle 62: Fahrgastzahlen im straßengebundenen ÖPNV (Linienverkehr) als gemittelte Einsteigerzahlen für einen durchschnittlichen Werktag

Kommune	**Einsteigerzahlen gemittelt** (gerundete Werte)[97]
Castrop-Rauxel	21.000
Datteln	5.100
Dorsten	7.700
Gladbeck	15.200
Haltern am See	2.000
Herten	13.100
Marl	14.200
Oer-Erkenschwick	3.900
Recklinghausen	35.900
Waltrop	2.900
Kreis RE gesamt	**121.000**

Ein Vergleich mit der erbrachten Verkehrsleistung nach Städten (vgl. Kapitel 4.3.5) verdeutlicht, dass das Verhältnis Nachfrage zu Leistung im Kreis weitgehend stimmig ist, dass also die Leistung im Kreis weitgehend dort erbracht wird, wo auch die Nachfrage generiert wird. Lediglich die Stadt Dorsten ist hier leicht unterrepräsen-

[97] Quelle: Verkehrserhebungen der Verkehrsunternehmen (2010-2015), eigene Darstellung.

tiert, dies ist jedoch aufgrund der flächenhaften Struktur der Stadt und den hieraus resultierenden weiten Fahrtwegen erklärbar.

4.4.2 Haltestellenbezogene Nachfrage

In der Summe aller Ein- und Aussteiger im straßengebundenen ÖPNV ist die nachfragestärkste Haltestellen im Kreis Recklinghausen der SPNV-Verknüpfungshaltepunkt Recklinghausen Hauptbahnhof mit ca. 26.300 Ein- und Aussteigern pro Verkehrstag Mo.-Fr. Über 10.000 Ein- und Aussteiger pro Tag nutzen die Haltestelle Münsterplatz in Castrop-Rauxel. Ein Fahrgastaufkommen in ähnlicher Größenordnung weisen zudem die S-Bahnstation Marl Mitte mit annähernd 9.300 Ein- und Aussteigern pro Tag sowie an der Haltepunkt Herten Mitte mit über 9.000 Ein- und Aussteigern pro Tag auf. Auch die Haltestellen Goetheplatz und Oberhof in Gladbeck können als Aufkommensschwerpunkte bezeichnet werden (vgl. Tabelle 63).

Tabelle 63 enthält eine Auflistung der nachfragestärksten Bushaltestellen im Kreis Recklinghausen. Aufgeführt sind alle Haltestellen mit mehr als 1.000 Ein-/ Aussteigern pro Tag.

Tabelle 63: ÖPNV-Nachfrage an den aufkommensstärksten Bushaltestellen im Kreis Recklinghausen (> 1.000 Ein- / Aussteiger)[98]

Stadt	**Haltestelle**	**Summe Ein- /Aussteiger**
Recklinghausen	Hauptbahnhof	26.340
Castrop-Rauxel	Münsterplatz	10.947
Marl	Mitte	9.298
Herten	Mitte	9.028
Gladbeck	Oberhof	4.761
Gladbeck	Goetheplatz	4.285
Dorsten	ZOB	4.262
Castrop-Rauxel	Hauptbahnhof	3.846
Recklinghausen	Am Neumarkt	3.784
Oer-Erkenschwick	Berliner Platz	3.461
Datteln	Busbahnhof	3.457
Recklinghausen	Viehtor	3.002
Waltrop	Am Moselbach	2.305
Recklinghausen	König-Ludwig-Straße	2.039
Gladbeck	Marktplatz	1.654
Castrop-Rauxel	Lunastraße	1.533
Castrop-Rauxel	Castrop Markt	1.517

[98] Quelle: Verkehrserhebungen der Verkehrsunternehmen (2010-2015), eigene Darstellung.

Stadt	Haltestelle	Summe Ein- /Aussteiger
Marl	Herzlia-Center	1.325
Datteln	Wittener Straße	1.275
Recklinghausen	Marienstraße	1.248
Marl	Römerstraße	1.224
Haltern am See	Bahnhof	1.223
Herten	Schlossstraße	1.121
Recklinghausen	Steintor	1.193
Castrop-Rauxel	Europaplatz	1.191
Marl	Paracelsus-Klinik	1.185
Recklinghausen	Kölner Straße	1.097
Herten	Rathaus	1.084
Castrop-Rauxel	Habinghorst Schulzentrum	1.042

4.5 Rückblick – Nahverkehrsplan Kreis Recklinghausen 2007 - Bilanz der Umsetzung –

Die verkehrsplanerischen Zielsetzungen der Angebotsplanung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen aus dem Jahr 2007 bauen grundsätzlich auf dem zu Beginn des NVP-Prozesses mit den Vertretern der Kommunen festgelegten Planungsziel einer

„punktuellen Optimierung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes unter der Maßgabe der Nachfrageorientierung in den Städten"

auf.[99]

Um dieses Ziel zu erreichen, wurden im NVP 2007 u. a. diverse Maßnahmen im Angebot vorgeschlagen. Gegenüber dem Stand von 2005 wurde im Rahmen des NVP 2007 Maßnahmen zur Reduzierung der Leistungen im festbedienten Linienverkehr um rund 7% (ca. 1,125 Mio. Bus-Kilometer) von ca. 17,4 Mio. Bus-km auf 16,3 Mio. Bus-km aufgenommen.

Anknüpfend an das Planungsziel sah der Nahverkehrsplan 2007 außerdem vor, die ÖPNV-Qualität im Kreis „nicht nur zu sichern, sondern auch weiterzuentwickeln". Hierfür sollten in Zeiten knapper Kassen die finanziellen Mittel gezielt für besonders kundenwirksame Maßnahmen eingesetzt werden. In diesem Zusammenhang war vorgesehen, dass der Kreis in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen ein gemeinsames Qualitätsmanagementsystem (QMS) als Steuerungsinstrument und Entscheidungshilfe aufbaut und einführt.

[99] Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Recklinghausen, August 2007 (S. 83)

Hierfür wurden vom Kreis Recklinghausen gemeinsam mit der Stadt Bottrop[100] und den in den Gebietskörperschaften fahrenden Verkehrsunternehmen in den Jahren 2009 bis 2013

- die für das QMS relevanten Qualitätsmerkmale bzw. -kriterien festgelegt,
- die Ziele für die Qualitätskriterien definiert,
- die jeweils geeigneten Messmethoden und -intervalle festgelegt,
- ein Berichtswesen für die Zusammenfassung der Messergebnisse in Qualitätsberichten entwickelt und festgelegt,
- ein Vorgehen bei Abweichungen von den Qualitätszielen (Korrektur- und Vorbeugemaßnahmen) festgelegt,
- ein Verfahren zur regelmäßigen Abstimmung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen festgelegt, mit dem die vereinbarte ÖPNV-Qualität im Kreis gesichert und weiterentwickelt wird (regelmäßige Arbeits- und Steuerungskreise),
- die Übernahme der entstehenden Kosten vereinbart.

Somit enthält das QMS im Kreis Recklinghausen mehrere Elemente, die aufeinander aufbauen und gleichzeitig eine selbststeuernde Funktion haben, so dass es als dynamisches System verstanden werden kann, welches sich ständig weiterentwickelt und auf mögliche Entwicklungen, z. B. technische Neuerungen, gut reagieren kann (s. auch Abbildung 1).

Die o. g. Festlegungen mündeten in einer Qualitätsvereinbarung, die am 15.07.2013 vom Landrat des Kreises Recklinghausen sowie von allen Vertretern der im Kreis fahrenden Verkehrsunternehmen unterzeichnet wurde. Mit der Unterzeichnung wurde zum einen die verbindliche und rechtssichere Umsetzung des QMS sichergestellt, zum anderen wurde für die Fahrgäste des ÖPNV ein angemessener Qualitätsstandard im ÖPNV gesichert. Das QMS des Kreises folgt zudem den Empfehlungen für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im VRR.

4.5.1 Zielerfüllung der Umsetzung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2007

In den nachfolgenden Tabellen sind die im NVP 2007 aufgrund der definierten Ziele und Planungsvorgaben abgeleiteten Schwachstellen und Verbesserungspotenziale aufgeführt. Des Weiteren wird vermerkt, ob und in welchem Maße die Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV realisiert wurden.

[100] Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie (2009 - 2010), in der die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems überprüft wurde, wurde zudem von der Stadt Gelsenkirchen in Auftrag gegeben.

4.5.1.1 Maßnahmen „Netz und Angebot"

Maßnahmen Bus

Tabelle 64: Angebotsmaßnahmen im Bereich „Bus" und deren Umsetzungsbilanz[101]

Maßnahme	Umsetzung
Castrop-Rauxel	
Linie 481: ➔ **Einsparung** von schwach nachgefragten Busleistungen • Straffung des Linienwegs (Linie verläuft über die Henrichenburger Straße und Verzicht auf die stündlich alternierende Führung über die Wartburger Straße) • Taktreduzierung auf T60 • Umwandlung der Fahrten zu Taxibusfahrten an Samstagen und Sonn-/Feiertagen und in T60	Umsetzung zum Fahrplanwechsel Januar 2008
Linie 237: ➔ **Verbesserung** der Verbindung zwischen Pöppinghausen und der Altstadt • Durchbindung bis zum Münsterplatz über den Hauptbahnhof und Waldfriedhof in T60 • Verzicht auf die Fahrten über den Westring	Umsetzung zum Fahrplanwechsel Januar 2008
Linie 361: ➔ **Einsparung** von schwach nachgefragten Busleistungen • Umstellung des Linienabschnitts Münsterplatz - Ev. Krankenhaus auf T60	Umgesetzt mit Linie 347 zum Fahrplanwechsel Januar 2010
Linie 341: ➔ **Einsparung** von schwach nachgefragten Busleistungen • Taktreduzierung zwischen Münsterplatz und Westring	Umsetzung zum Fahrplanwechsel Januar 2010
Linie SB22: ➔ **Verbesserung** der Verbindungsqualität zwischen Castrop-Rauxel und Datteln ➔ Kompension der Mehrleistung der SB22 durch Entfall der Linie 233 zwischen Datteln Bus Bf. und Henrichenburg-Mitte • Taktverbesserung zwischen Castrop-Rauxel und Datteln	Umsetzung zum Fahrplanwechsel Januar 2008

[101] Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Recklinghausen, August 2007 (S. 102 - 106)

Maßnahme	Umsetzung
Linie 233: ➔ **Verbesserung** der Verbindungsqualität zwischen Castrop-Rauxel und Datteln • Herausnahme der Fahrten zwischen Henrichenburg Mitte und Datteln	Umsetzung zum Fahrplanwechsel Januar 2008
Linie 353: ➔ **Verbesserung** der Erreichbarkeit des Stadtteils Merklinde in der SVZ • alternierende Führung zwischen BO-Gerthe und CAS-Münsterplatz über Bochumer Straße (Obercastrop) bzw. Wittener Straße (Merklinde) in der SVZ	Umsetzung zum Fahrplanwechsel Januar 2008
Datteln	
Linie SB22: ➔ **Verbesserung** der Verbindungsqualität zwischen Castrop-Rauxel und Datteln ➔ Kompension der Mehrleistung der SB22 durch Entfall der Linie 233 zwischen Datteln Bus Bf. und Henrichenburg-Mitte • Taktverbesserung zwischen Castrop-Rauxel und Datteln (durch die Taktverdichtung ist nachfragebedingt eine Durchbindung bis Haltern nicht mehr möglich) • neue Liniennummer zwischen Datteln und Haltern	Umsetzung zum Fahrplanwechsel Januar 2008
Linie 233: ➔ **Verbesserung** der Verbindungsqualität zwischen Castrop-Rauxel und Datteln • Herausnahme der Fahrten zwischen Henrichenburg Mitte und Datteln	Umsetzung zum Fahrplanwechsel Januar 2008
AST-Linie: ➔ **Beseitigung der Erschließungslücke** im Wohngebiet Kaserne Haard • Verlängerung bis zur Kaserne Haard	Nicht umgesetzt
Dorsten	
Linien SB26 und 208: ➔ **Einsparung** Bus-km-Leistungen von schwachnachgefragten Linienabschnitten durch Umstellung auf Taxibus ➔ **Einsparung** von Bus-km-Leistungen von in gleicher Zeitlage verkehrenden Linienangeboten • Umstellung des Linienabschnittes der Linie SB26 in Wulfen zwischen Spessartstraße und Matthäusschule in eine Taxibuslinie • Verknüpfung der Linien SB26 und 208 zu einer	Umsetzung zum Fahrplanwechsel Januar 2010: Einrichtung eines Einsatzwagens für Schüler und Übernahme des Abschnittes zwischen ZOB Dorsten und Wulfen-Barkenberg von der Linie SB26 Umsetzung zum Fahrplanwechsel Juni 2014: Linie 208 verkehrt nur im

Maßnahme	Umsetzung
durchgehenden Linie: Dorsten ZOB - Wulfen - Barkenberg - Marl-Mitte	Spätverkehr und ersetzt das Angebot der Linien SB26 und 274
Linie 274: ➔ **Einsparung** von Bus-km-Leistungen auf schwach nachgefragten Linienabschnitten • Prüfung der Herausnahme der Linie zwischen Wulfen-Barkenberg und Hervest-Dorfstraße (nur noch Einzelfahrten)	Umsetzung zum Fahrplanwechsel Juni 2014: Verkürzung des Angebots in der SVZ, Ersatz durch Linie 208
Linie 276: ➔ **Anpassung** des Taktes an die tatsächliche Nachfrage • Taktanpassung von T30 auf T60 auf dem Linienabschnitt Dorsten ZOB - Östrich	Nicht umgesetzt
Linien 270, 274, 276, 278, SB25, SB28 und 188/189: ➔ **Verbesserung** der Umsteigesituation zwischen Bus und Bahn (RE14) unter Beachtung der Verknüpfung Bus/Bus • Optimierung des Taktknoten ZOB Dorsten durch leichte Verschiebung der Fahrplanlagen	Linie 270, 278, SB25: umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2010 Linie 278: umgesetzt zum Fahrplanwechsel Oktober 2010 Linie 278: umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2011 Linie 274: umgesetzt zum Fahrplanwechsel Juni 2011 Linie 270: umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2014 Umsetzung zum Fahrplanwechsel Januar 2013: Änderung der Abfahrtspositionen zahlreicher Linien ZOB Dorsten zur besser Koordinierung des betrieblichen Ablaufs
Linie TB279: ➔ **Verbesserung** der ÖPNV-Nutzung für den Bereich Hardt • Einbeziehung des AST Hardt	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2009
Gladbeck	
Linie 188/189: ➔ **Anpassung** des Taktes an die tatsächliche Nachfrage • Taktanpassung auf T30 zwischen Oberhof und Essen Boyer Straße	
Linien 252, 253, 254 und 257: ➔ **Anpassung** des Taktes an die tatsächliche Nachfrage • Taktanpassung an den Werktagen auf einen	Linie 257 in T20: umgesetzt zum Fahrplanwechsel Juni 2012

Maßnahme	Umsetzung
Grundtakt T30	
Haltern am See	
Linie 242: ➔ **Einsparung** von nachfrageschwachen Bus-km-Leistungen durch Umstellung auf Taxibus • Umstellung des Linienabschnitts Haltern Mersch - Marl Sickingmühle auf TaxiBus (TB228)	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2009
Linie 271: ➔ **Einsparung** von nachfrageschwachen Bus-km-Leistungen • Umstellung auf einen T120, morgens bis 9 Uhr wie bisher in T60	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2008
Linie 272: ➔ **Einsparung** von nachfrageschwachen Bus-km-Leistungen • Umstellung auf einen T120 zwischen 9 und 12 Uhr	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2008
Linie 275: ➔ **Einsparung** von nachfrageschwachen Bus-km-Leistungen • Umstellung auf einen T120 zwischen 8.30 und 14 Uhr	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2008
Herten	
Linie 240: ➔ **Einsparung** von Bus-km-Leistungen von schwachnachgefragten Linienabschnitten durch Umstellung auf Taxibus (Maßnahme war bereits abgeschlossen, Umsetzung war für Mai 2006 geplant) • Umstellung auf zwei eigenständige Taxibuslinien	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2008
Linie 243: ➔ **Sicherung** der ÖPNV-Erschließung mit dem Linienverkehr in Herten-Bertlich • Anpassung der Linie im Bereich Herten-Bertlich	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2007
Linie 245: ➔ **Einsparung** von nachfrageschwachen Bus-km-Leistungen • Taktreduzierung auf T60 • Verstärkerfahrten dienstags und freitags (an den Betriebstagen) zwischen 9 und 12 Uhr in T30 • Umstellung auf TaxiBus an Sonn-/Feiertagen	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2008

Maßnahme	**Umsetzung**
Linie 214: ➔ **Einsparung** von sich überlagernden Angeboten zwischen Herten und Recklinghausen (Überangebot) ➔ **Anpassung** des Angebotes an die tatsächliche Nachfrage • Umstellung auf T60 zwischen Herten-Scherlebeck und Recklinghausen • Linienabschnitt Herten-Mitte - Herten-Scherlebeck bleibt in T30, jedoch Führung über die Straße „Über den Knöchel"	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2008
Linie 211: ➔ **Einsparung** von sich überlagernden Angeboten zwischen Herten-Mitte und Herten-Westerholt (Überangebot) • Verkürzung des Linienwegs einzelner Fahrten zwischen Herten-Mitte und Herten-Westerholt	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2008
Marl	
Linie SB26: ➔ **Optimierung** des Linienverkehrs • verkehrt nur noch zwischen Marl-Mitte und Dorsten-Wulfen • in der HVZ in T30	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2010
Linie 220: ➔ **Optimierung** des Linienverkehrs ➔ Aufteilung des Liniennetzes mit klarer Aufgabenverteilung: Verbindungsfunktion zwischen Marl-Mitte und Marl-Sinsen • verkehrt zwischen Marl-Mitte - Ovelheider Weg-Sinsen und Recklinghausen Hbf. (entspricht auf diesem Teilstück der bisherigen Linie 222) • in der HVZ durch Überlagerung (222) zwischen Marl-Mitte und Marl-Sinsen Bf. in T15	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2009
Linie 222: ➔ **Optimierung** des Linienverkehrs ➔ Aufteilung des Liniennetzes mit klarer Aufgabenverteilung: Verbindungsfunktion zwischen Marl-Mitte und Marl-Sinsen • verkehrt nur noch zwischen Marl-Sinsen über Marl-Mitte nach Gelsenkirchen-Buer • in der HVZ durch Überlagerung (220) zwischen Marl-Mitte und Marl-Sinsen Bf. in T15	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2009

Maßnahme	**Umsetzung**
Linie 223: ➔ **Optimierung** des Linienverkehrs ➔ Aufteilung des Liniennetzes mit klarer Aufgabenverteilung: Erschließungsfunktion • Zusammensetzung aus Abschnitten bisheriger Linie 223 und 238 • verkehrt zwischen Marl-Mitte - Chemiepark - Hüls - Recklinghausen Hbf. • in der HVZ in T30	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2009
Linie 225: ➔ **Optimierung** des Linienverkehrs ➔ Aufteilung des Liniennetzes mit klarer Aufgabenverteilung: Erschließungsfunktion • verkehrt von Marl-Mitte über Drewer-Süd und Hamm zur Waldsiedlung • in der HVZ in T30	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2009
Linie 226: ➔ **Optimierung** des Linienverkehrs • ersetzt den SB26 zwischen Marl-Mitte - Marl-Sinsen - Oer-Erkenschwick • in T60	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2009
Linie 227: ➔ **Optimierung** des Linienverkehrs ➔ Aufteilung des Liniennetzes mit klarer Aufgabenverteilung: Erschließungsfunktion • entspricht der Linie 242 zwischen Marl-Mitte und Sickingmühle • einmal stündlich weiter bis Haltern Bf. • in der HVZ in T30	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2009
Linie 228: ➔ **Optimierung** des Linienverkehrs ➔ Aufteilung des Liniennetzes mit klarer Aufgabenverteilung: Erschließungsfunktion • als TaxiBus stellt eine Verbindung zwischen Sickingmühle und Haltern-Mersch einmal pro Stunde sicher (Ersatz für Linienabschnitt der 242) • in der HVZ in T30	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2009
Linie 238: ➔ **Optimierung** des Linienverkehrs ➔ Aufteilung des Liniennetzes mit klarer Aufgabenverteilung: Umschichtung/ Einsparung von	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2009

Maßnahme	Umsetzung
Verkehrsleistungen auf der Achse Marl-Mitte und Marl-Sinsen • Überführung der Leistungen in andere Linien (223)	
Linie 240: ➔ **Einsparung** von Bus-km-Leistungen von schwachnachgefragten Linienabschnitten durch Umstellung auf Taxibus (Maßnahme war bereits abgeschlossen, Umsetzung war für Mai 2006 geplant) • Umstellung auf zwei Taxibuslinien (TB240a und b) zwischen Marl-Polsum und Herten-Bertlich sowie GE-Resse und Herten-Westerholt	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2008
Linie SB27: ➔ **Einsparung** von nachfrageschwachen Bus-km-Leistungen • Umstellung am Wochenende von T30 auf T60	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2009
Oer-Erkenschwick	
Linie 230: ➔ **Verbesserung** der Anbindung des Gewerbegebietes Hübelkamp • Verlängerung der Linie bis zum Gewerbegebiet Hübelkamp • Führung über die Haltestelle Freiheitsstraße	Umsetzung zum Fahrplanwechsel Juni 2012: die Fahrt um 13:44 Uhr (Mo-Fr) Fährt nicht bis nach Hübelkamp aufgrund mangelnder Nachfrage
Linie SB24: ➔ **Beseitigung der Erschließungslücke** • zusätzliche Haltestelle Kantstraße	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2008
AST-Linie: ➔ **Beseitigung der Erschließungslücke** mit schwacher Nachfrage • Ergänzung des AST-Angebots im Stadtgebiet	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2008
Recklinghausen	
Linien 214 und 224: ➔ **Einsparung** von sich überlagernden Angeboten zwischen Herten Recklinghausen (Überangebot) ➔ **Anpassung** des Angebotes an die tatsächliche Nachfrage • Tausch der Linienabschnitte RE-Letterhausstraße - RE Hbf. (214) und RE-Nordcharweg - RE Hbf. (224) • Linie 214 in T30, Linienabschnitt RE-Nordcharweg - Re Hbf. - Herten-Scherlebeck in T60	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2008

Maßnahme	Umsetzung
Linie 235: ➔ **Einsparung** von nachfrageschwachen Bus-km-Leistungen durch neuen Linienverlauf • Anpassung des Linienverlaufs • neuer Linienverlauf: Gewerbegebiet Am Wetterschacht/ Am Stadion - Friedrich-Ebert-Str. - Wildermannstraße - Herner straße - Hbf - Hillen - Quellberg - Wendeumfahrt - In den Heuwiesen	Umgesetzt zum Fahrplanwechsel Januar 2008
Waltrop	
Keine Änderungen	

4.5.2 Veränderung des Verkehrsangebotes durch umgesetzte Maßnahmen außerhalb des NVP 2007

Neben der Umsetzung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2007 sowie den darauf aufbauenden Veränderungen des Verkehrsangebotes wurden darüber hinaus in den letzten Jahren regelmäßig Anpassungen im Bedienungsangebot und Liniennetz sowie Taktverschiebungen zur Optimierung von Anschlüssen durchgeführt.

Zum Fahrplanwechsel am 15. Juni 2014 hat die Vestische außerdem eine große Anzahl an Maßnahmen vor allem im Spätverkehr umgesetzt, um das Fahrtenangebot auch am späten Abend bzw. in den Nächten zu verbessern. Das neuorganisierte Spätverkehrsnetz umfasst dabei 17 Linien, die von Montag bis Samstag ab 22 Uhr sowie am Sonn- und Feiertagen ab 21 Uhr bis etwa 1 Uhr verkehren. Dabei erhalten die Linien teilweise neue Linienverläufe. Darüber hinaus bietet das neue Angebotskonzept des Spätverkehrs verbesserte Anschlüsse sowie neue Anschlussmöglichkeiten sowohl an den SPNV-Haltestellen zu den Regionalzügen als auch an weiteren Verknüpfungspunkten zu anderen Linien wie den neuen NachtExpress-Linien. Die Neugestaltung des Angebots konzentriert sich dabei auf die nachfragestärksten Verbindungen in den Städten im Kreis Recklinghausen.[102]

Einige weitere Maßnahmen, die zum Fahrplanwechsel Juni 2014 umgesetzt wurden, wurden im Rahmen des Nahverkehrsplans der Stadt Gelsenkirchen entwickelt. Die Änderungen beziehen sich hierbei im Wesentlichen auf das Fahrtenangebot, das Linienangebot, die Anschlussmöglichkeiten, den Linienweg sowie die Betriebszeiten der Linien 210, 211, 212, 243, 244 und 248.

[102] Homepage Vestische, Spätverkehr wird neu organisiert: https://www.vestische.de/spaetverkehr-wird-neu-organisiert.html (Zugriff: 29.08.2016)

5 Stärken-Schwächen-Analyse

5.1 Erschließungsqualität

Zur Bewertung der Erschließungsqualität im Kreis Recklinghausen dienen die in Kapitel 2.1.5 definierten Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche. Sie richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort.

Die räumliche Erschließungsqualität im Kreis Recklinghausen ist grundsätzlich als gut zu bewerten, kreisweit werden mehr als 90% der gesamten Siedlungsfläche vom ÖPNV erschlossen. Demnach liegen nur wenige Gebiete außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche.

Kleinere Erschließungslücken konzentrieren sich weitgehend auf die Siedlungsrandlagen, einwohnerschwache Ortsteile und Siedlungsplätze außerhalb der geschlossenen Bebauung. Lediglich in einzelnen Teilbereichen sind kleinere zusammenhängende Siedlungsbereiche nicht den kreisweit definierten Richtwerten entsprechend erschlossen. Darüber hinaus treten punktuell Defizite in der Erschließung im Umfeld von Gewerbegebieten auf, wobei Gewerbegebiete in den hier vorliegenden Größenordnungen bzw. Strukturen erfahrungsgemäß eher geringere Potenziale für den ÖPNV aufweisen. Zu berücksichtigen ist hierbei außerdem, dass gerade im produzierenden Gewerbe häufig im Schichtbetrieb gearbeitet wird und eine hierauf ausgerichtete ÖPNV-Erschließung nur sehr eingeschränkt möglich ist.

Die Erschließungsdefizite wurden im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplans im Detail betrachtet und es wurde eine qualitative planerische Einschätzung hinsichtlich Betroffenheit und Handlungsbedarf vorgenommen. Die Spannbreite geht hierbei von „kein Handlungsbedarf" bis „hoher Handlungsbedarf". Die Bewertung ist abhängig von den Parametern Distanz zur nächsten Haltestelle, Art der Bebauung und die Betroffenheit (geschätzte Anzahl der Wohneinheiten).

Die Analyse der nicht erschlossenen bzw. unzureichend[103] bedienten Gebiete im Kreisgebiet zeigt nur in wenigen Teilbereichen eine Defizitausprägung, die mit einem hohen bzw. mindestens mittleren Handlungsbedarf bewertet werden muss. Die Einschätzung der Betroffenheit als mindestens „mittlerer Handlungsbedarf" bedeutet, dass hier ein nennenswerter Bedarf vorhanden ist, so dass das Defizit eine tiefergehende Betrachtung erfordert. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes werden im Einzelfall Lösungsvorschläge unterbreitet, sofern diese verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll zu realisieren sind.

[103] Mindestbedienung zur Wertung als „ÖPNV-bedient": HVZ/SVZ mindestens stündliche Bedienung; in Bereichen mit sehr geringer Bevölkerungsdichte Bedienung alle zwei Stunden.

Tabelle 65: Siedlungsbereiche mit Defiziten in der Erschließung mit Einschätzung mindestens „gering bis mittlerer Handlungsbedarf"

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	**Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Castrop-Rauxel		
Habinghorst • Teile des Siedlungsbereiches Teutonen-/ Wikinger-/ Goten-/ Alemannenstr. mit ca. 100 Ein- und Zweifamilienhäusern • Östliches Gewerbegebiet an der Wartburgstraße	• Entfernung zur nächsten Haltestelle ca. 750 m	➔ mittlerer Handlungsbedarf
Dorsten		
Hervest-Süd • Teilbereiche des Siedlungsgebietes in Hervest Süd mit ca. 120 Ein-/ Zwei- und Mehrfamilienhäusern liegen außerhalb des Haltestellen-einzugsbereichs von 300 m	• Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu ca. 600 m	➔ mittlerer Handlungsbedarf
Wulfen Mitte • Östliche Bereiche des Siedlungsgebietes am Kleiner Ring mit ca. 130 Ein- /Zwei- und Mehrfamilienhäusern	• Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches verschiedener Haltestellen des SB26 • Entfernung zur nächsten Haltestelle max. 600 m	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf aufgrund des Angebotes in fußläufiger Erreichbarkeit
Feldmark • Teilbereiche der Siedlung Ost mit ca. 220 Ein- und Zweifamilienhäusern	• Lage am Rand des 300 bzw. 400 m Einzugsbereiches verschiedener Linien mit dichtem Angebot (SB25, SB28, 296)	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf aufgrund des dichten Angebotes in fußläufiger Erreichbarkeit
Gladbeck		
Mitte II • Teilbereiche des Siedlungsgebietes Bloomsfeld mit ca. 140 Ein-/ Zwei- und Mehrfamilienhäusern	• Lage am Rand des 300 bzw. 400 m Einzugsbereiches verschiedener dicht bedienter Haltestellen des SB91 • Entfernung zur zentralen Haltestelle Oberhof max. 700 m	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf aufgrund des dichten Angebotes in fußläufiger Erreichbarkeit

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	**Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Haltern am See		
Mitte • Gewerbegebiet an der Münsterstraße und • angrenzende Siedlungsbereiche mit ca. 150 Ein- und Zweifamilienhäusern	• Lage am Rand des 400 m Einzugsbereiches • Entfernung zur nächsten Haltestelle ca. 600 m	➔ mittlerer Handlungsbedarf; Erschließung im Linienverkehr wirtschaftlich aktuell nicht darstellbar, Vorschlag im NVP: Einrichtung hochwertigen Fahrradabstellanlagen prüfen (vgl. Kapitel 7.6.6)
Sythen • Siedlung an der Stockwiese mit ca. 140 Ein- und Zweifamilienhäusern	• Entfernung zur nächsten Haltestelle ca. 900 m	➔ mittlerer Handlungsbedarf; Erschließung im Linienverkehr wirtschaftlich aktuell nicht darstellbar, Vorschlag im NVP: Einrichtung einer hochwertigen Fahrradabstellanlage am Bahnhof Sythen (vgl. Kapitel 7.6.6)
Marl		
Brassert • Siedlungsbereich mit ca. 130 Ein-/ Zwei- und Mehrfamilienhäusern und die Kleingartenanlage Zum Sauerbruch	• Gebiet in klassischer Randlage • Entfernung zur nächsten Haltestelle ca. 600 m	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf
Drewer-Süd, Stadtmitte • Mittlerer Siedlungsbereich mit ca. 140 Ein-/ Zwei- und Mehrfamilienhäusern	• Lage am Rand des 300 bzw. 400 m Einzugsbereiches verschiedener dicht bedienter Haltestellen • Entfernung zur zentralen Haltestelle Marl Mitte max. 900 m	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf aufgrund des dichten Angebotes in fußläufiger Erreichbarkeit

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	**Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Recklinghausen		
Hochlar • Siedlungsbereich mit ca. 120 Ein-/ Zwei- und Mehrfamilienhäusern	• Gebiet in klassischer Randlage • Lage am Rand des 400 m Einzugsbereiches verschiedener dicht bedienter Haltestellen • Entfernung zur nächsten Haltestelle ca. 700 m	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf aufgrund des dichten Angebotes in fußläufiger Erreichbarkeit Vorschlag im NVP: Einrichtung einer hochwertigen Fahrradabstellanlage an den Haltestellen „St. Suitbertplatz" und/oder „Rottstraße" (vgl. Kapitel 7.6.10)
Hillen • Nordöstlicher Siedlungsbereich mit ca. 140 Ein-/ Zwei- und auch Mehrfamilienhäusern	• Gebiet in klassischer Randlage • Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches der Haltestelle Quellbergzentrum • Entfernung zur Haltestelle bis 700 m	➔ mittlerer Handlungsbedarf; Straßensituation jedoch für die Befahrung mit Bussen, insbes. Gelenkbussen (Linie 213) wenig geeignet
Stuckenbusch • Westlicher Siedlungsbereich mit ca. 150 Ein-/ Zwei- und auch Mehrfamilienhäusern	• Gebiet in klassischer Randlage • Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches der Haltestelle Quellbergzentrum • Entfernung zur Haltestelle bis 700 m	➔ mittlerer Handlungsbedarf; Erschließung im Linienverkehr aus betrieblicher Sicht nicht darstellbar, Vorschlag im NVP: Einrichtung einer hochwertigen Fahrradabstellanlage an der Haltestelle „Stuckenbusch" (vgl. Kapitel 7.6.10)
Hillerheide/ König-Ludwig • Siedlungsbereich mit ca. 230 Ein-/ Zwei- und auch Mehrfamilienhäusern und Gewerbegebiet im nördlichen und südwestlichen Bereich	• Entfernung bis zur nächsten Haltestelle ca. 800 m	➔ mittlerer bis hoher Handlungsbedarf

Stadtteil/ Stadtbereich (Bedeutung/ Funktion)	**Bewertung der Situation**	**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
Süd • Teilbereiche der Siedlung um den Neumarkt mit ca. 250 in Ein-/ Zwei- und Mehrfamilien-häusern	• Gebiet in klassischer Randlage • Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches ver-schiedener dicht bedienter Haltestellen • Entfernung zur nächsten Haltestelle max. 450 m	➔ geringer Handlungsbedarf aufgrund des dichten Angebotes in fußläufiger Erreichbarkeit
Suderwich • Südöstlicher Siedlungsbereich mit ca. 180 in Ein-/Zwei- und Mehrfamilienhäusern	• Gebiet in klassischer Randlage • Lage am Rand des 300 m Einzugsbereiches ver-schiedener dicht bedienter Haltestellen • Entfernung zur nächsten Haltestelle max. 500 m	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf aufgrund des dichten Angebotes in fußläufiger Erreichbarkeit

Aus den hier dargestellten Erschließungsdefiziten lässt sich nicht unmittelbar ein Handlungsbedarf ableiten. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob sich eine wirtschaftlich vertretbare und betrieblich bzw. verkehrlich sinnvolle ÖPNV-Erschließung umsetzen lässt.

5.2 Bedienungsqualität

Für die Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität im Kreis Recklinghausen wird unter Berücksichtigung verschiedener raumstruktureller Kennwerte, wie Siedlungsgröße und Arbeitsplatzaufkommen, das vorhandene ÖPNV-Angebot im Hinblick auf das Taktangebot sowie die Umsteigehäufigkeit und –zeit analysiert. Untersucht wird die Verbindung ausgewählter Referenzhaltestellen aus jedem Siedlungsbereich in Richtung der Innenstadt der jeweiligen Stadt, sowie in Richtung des relevanten Oberzentrums bzw. der relevanten Oberzentren. Darüber hinaus werden die Verbindungen aus den jeweiligen Innenstädten in Richtung der relevanten Nachbarstädte untersucht und bewertet. Zur Bewertung werden die im Anforderungsprofil in Kapitel 2.1.6 definierten Richtwerte für die zeitliche Verfügbarkeit, die Angebotshäufigkeit und die Regelmäßigkeit (Taktangebot) zur Überprüfung des Status quo herangezogen.

5.2.1 Anbindung an zentrale Orte

Die Angebotsqualität im ÖPNV des Kreises Recklinghausen ist insgesamt als gut bis sehr gut zu bewerten. Weite Teile des Kreisgebietes werden tagesdurchgängig mit einem Taktangebot bedient. Weitgehend alle Linien verfügen mindestens über einen 60-Minuten-Takt, der auch in der SVZ und am Wochenende vorgehalten wird. In der HVZ wird auf vielen Linien ein dichter 30-Minuten-Takt angeboten, einzelne Linien (insbesondere im Stadtgebiet Gladbeck) verkehren auch im 20-Minuten-Takt.

Defizite in der Anbindung an die benachbarten Zentren

Die Anbindung aus den Städten des Kreises Recklinghausen an die benachbarten Zentren ist grundsätzlich als ausreichend zu bewerten. Aus jeder kreisangehörigen Stadt ist i. d. R. mindestens ein relevantes Oberzentrum den definierten Richtwerten entsprechend angebunden. Lediglich für einzelne Verbindungen gibt es Abweichungen von den Richtwerten. Zu unterscheiden ist hier grundsätzlich zwischen Defiziten in der Vertaktung und Defiziten bei den Vorgaben zur Umsteigehäufigkeit. Im Hinblick auf das Taktangebot sind die allermeisten Anbindungen als mindestens den definierten Standards entsprechend zu bewerten.

Die Analyse der Umsteigehäufigkeit ergibt einzelne Defizite in der Anbindung auf verschiedenen Relationen. Die Städte Datteln, Herten, Oer-Erkenschwick und Waltrop sind ohne S-Bahn-Anschluss, so dass die Anbindung an die Oberzentren häufig mit Umstiegen an benachbarten S-Bahnhöfen bzw. sonstigen Umsteigehaltestellen verbunden ist.

Tabelle 66: Defizite in der Anbindung an benachbarte Zentren

Verbindung	**VZ**	**Situation Soll-Ist-Vergleich[104] (Takt/Umstiege)**		**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
		Soll	**IST**	
Castrop-Rauxel				
Dortmund	HVZ	Takt: 20 Umstieg: 0	Takt: 30 Umstieg: 1 und Takt: 60 Umstieg: 0	• im 60-Minuten-Takt ohne Umstieg • dichtes Angebot mit Umstieg ➔ kein Handlungsbedarf, da Überlagerung der Angebote ausreichend (Richtwerte in Richtung Bochum werden erfüllt)
Datteln	SVZ	Umstieg: 0	Umstieg: 0-1	• ab 22 Uhr keine Direktverbindung bis Castrop Münsterplatz (Linie SB22 endet Haltestelle Castrop Europaplatz) ➔ Handlungsbedarf aus Sicht der Stadt Datteln, Möglichkeiten werden im Rahmen des Entwicklungskonzeptes geprüft
Waltrop	HVZ SVZ	Umstieg: 0	Umstieg: 1	• keine Direktverbindung • Umstieg in Datteln, Wittener Straße mit kurzer Übergangszeiten • tlw. lange Reisezeit nach 21 Uhr ➔ kein Handlungsbedarf
Recklinghausen	HVZ SVZ	HVZ Takt: 30 Umstieg: 0 SVZ Takt: 60 Umstieg: 0	Takt: ~30 Umstieg: 0-2	• stündlich Direktverbindung mit Linie 237 • zusätzlich stündlich schnellere Anbindung mit Umstieg in Herne ➔ kein Handlungsbedarf
Datteln				
Dortmund	HVZ SVZ	Umstieg: 0	Umstieg: 1	• 1x pro Stunde anschlussoptimierte Busverbindungen zum SPNV in Dortmund Mengede • insgesamt drei Fahrten pro Stunde • Stadt Datteln ist ohne direkten SPNV-Anschluss, Umstieg am Bahnhof Dortmund Mengede; hier ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten ➔ kein Handlungsbedarf

[104] Bewertung des Bestandsangebotes im Vergleich zu dem im Anforderungsprofil definierten Basisstandard zum Bedienungsangebot.

Verbindung	VZ	Situation Soll-Ist-Vergleich[104] (Takt/Umstiege)		Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
		Soll	**IST**	
Castrop Rauxel	SVZ	Umstieg: 0	Umstieg: 0-1	• ab 22 Uhr keine Direktverbindung bis Castrop Münsterplatz (Linie SB22 endet Haltestelle Castrop Europaplatz) ➔ Handlungsbedarf aus Sicht der Stadt Datteln, Möglichkeiten werden im Rahmen des Entwicklungskonzeptes geprüft
Dorsten				
Essen	HVZ SVZ	HVZ Takt: 30 Umstieg: 0 SVZ Takt: 60 Umstieg: 0	HVZ Takt: 60+ Umstieg: 0-2 SVZ Takt: 60 Umstieg: 0-1	• stündliche Direktverbindung mit dem RE14 ab Dorsten Bf. • zusätzlich stündliche anschlussoptimierte SPNV-Verbindung mit Umstieg in Bottrop ➔ kein Handlungsbedarf
Haltern am See	HVZ SVZ	Takt: 60 Umstieg: 0	Takt: 30 Umstieg: 1	• Umstiege Dorsten Handwerkshof, Marl Mitte bzw. Recklinghausen Hbf. mit unterschiedlich langen Übergangszeiten • Fahrzeit insgesamt i. d. R. zwischen 50 und 58 Minuten (späte SVZ > 1 h) ➔ aktuell kein Handlungsbedarf; Optimierungen im Zuge der Umsetzung der Taktumstellung im S-Bahn-System ab Ende 2019 geplant
Herten				
Essen	HVZ SVZ	HVZ Takt: 20 Umstieg: 0 SVZ Takt: 30 Umstieg: 0	HVZ Takt: ~30 Umstieg: 1 SVZ Takt: ~30 Umstieg: 1	• häufige Anbindung des OZ Essen mit i. d. R. anschlussoptimierten Umstiegen in Wanne-Eickel Hbf. (Umstieg z. T. auch am Hbf. in Recklinghausen, hier mit längerer Übergangszeit) • Stadt Herten ist ohne direkten SPNV-Anschluss, Umstieg i. d. R. am Hbf. Wanne-Eickel; hier ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten ➔ aktuell kein Handlungsbedarf; Schaffen einer Direktanbindung im Zuge der Reaktivierung der Hertener Bahn (S9) (frühestens ab 2020)
Marl				
Essen	HVZ	Takt: 30	Takt: 60+	• stündliche Direktverbindung mit der S9

Verbindung	VZ	Situation Soll-Ist-Vergleich[104] (Takt/Umstiege)		Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
		Soll	**IST**	
		Umstieg: 0	Umstieg: 0-1	• zusätzlich stündliche Umsteigeverbindung mit Umstieg Recklinghausen Hbf. ➔ kein Handlungsbedarf
Münster	HVZ SVZ	HVZ Takt: 30 Umstieg: 0 SVZ Takt: 60 Umstieg: 0	HVZ Takt: 2x60 Umstieg: 1 SVZ Takt: 2x60 Umstieg: 1	• stündlich eine anschlussoptimierte Busverbindung zum SPNV in Marl-Sinsen • zusätzlich eine weitere Umsteigeverbindung pro Stunde ➔ kein Handlungsbedarf
Oer-Erkenschwick				
Dortmund	HVZ SVZ	HVZ Takt: 30 Umstieg: 0 SVZ Takt: 60 Umstieg: 0	HVZ Takt: 60+ Umstieg: 1-2 SVZ Takt: 60 Umstieg: 1-2	• stündlich eine anschlussoptimierte Fahrt, darüber hinaus diverse zusätzliche Fahrten • Stadt Oer-Erkenschwick ist ohne direkten SPNV-Anschluss, Umstieg am Bahnhof Dortmund-Mengede; hier ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten ➔ kein direkter Handlungsbedarf; im Rahmen der Fahrplangestaltung sollen Möglichkeiten zur Optimierung der Anschlusssituation geprüft werden
Essen	HVZ SVZ	HVZ Takt: 30 Umstieg: 0 SVZ Takt: 60 Umstieg: 0	HVZ Takt: ~30 Umstieg: 1 SVZ Takt: ~30 Umstieg: 1	• stündlich anschlussoptimierte Fahrt aus Richtung Essen mit attraktiver Reisezeit, in Gegenrichtung jedoch deutlich längere Fahrzeit bzw. Umsteigezeit • Stadt Oer-Erkenschwick ist ohne direkten SPNV-Anschluss, Umstieg am Bahnhof Recklinghausen Hbf.; hier ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten ➔ kein direkter Handlungsbedarf; im Rahmen der Fahrplangestaltung sollen Möglichkeiten zur Optimierung der Anschlusssituation geprüft werden

Verbindung	**VZ**	**Situation Soll-Ist-Vergleich[104] (Takt/Umstiege)**		**Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf**
		Soll	**IST**	
Bochum	HVZ SVZ	HVZ Takt: 30 Umstieg: 0 SVZ Takt: 60 Umstieg: 0	HVZ Takt: 60+ Umstieg: 2 SVZ Takt: 60+ Umstieg: 2	➔ dichtes Bedienungsangebot jedoch mindestens zwei Umstiege (tlw. anschlussoptimiert) ➔ kein direkter Handlungsbedarf; im Rahmen der Fahrplangestaltung sollen Möglichkeiten zur Optimierung der Anschlusssituation geprüft werden
Recklinghausen				
Bochum	HVZ SVZ	HVZ Takt: 20 Umstieg: 0 SVZ Takt: 30 Umstieg: 0	HVZ Takt: ~10 Umstieg: 1 SVZ Takt: ~30 Umstieg: 1	• dichtes Bedienungsangebot mit i. d. R. anschlussoptimierten Verbindungen ➔ kein Handlungsbedarf
Essen	HVZ SVZ	HVZ Takt: 20 Umstieg: 0 SVZ Takt: 30 Umstieg: 0	HVZ Takt: ~30 Umstieg: 0 SVZ Takt: ~30 Umstieg: 0	➔ kein Handlungsbedarf, Bedienungsangebot zwischen Recklinghausen und Essen wird als ausreichend erachtet
Dortmund	HVZ SVZ	HVZ Takt: 20 Umstieg: 0 SVZ Takt: 30 Umstieg: 0	HVZ Takt: ~30 Umstieg: 0-1 SVZ Takt: ~30 Umstieg: 1	➔ stündliche Direktanbindung mit der S2 ➔ zusätzlich stündliche Umsteigeverbindung mit Umstieg in Wanne-Eickel Hbf (tlw. anschlussoptimiert) ➔ kein Handlungsbedarf
Castrop-Rauxel	HVZ SVZ	HVZ Takt: 30 Umstieg: 0 SVZ Takt: 60 Umstieg: 0	Takt: ~30 Umstieg: 0-2	• stündlich Direktverbindung mit Linie 237 • zusätzlich stündlich schnellere Anbindung mit Umstieg in Herne ➔ kein Handlungsbedarf
Waltrop				

Verbindung	VZ	Situation Soll-Ist-Vergleich[104] (Takt/Umstiege)		Qualitative planerische Einschätzung zur Betroffenheit/ Handlungsbedarf
		Soll	**IST**	
Dortmund	HVZ SVZ	HVZ Takt: 30 Umstieg: 0 SVZ Takt: 60 Umstieg: 0	Takt: ~30 Umstieg: 0-2	• stündlich schnelle und anschlussoptimierte Verbindung mit kurzen Übergängen am Bahnhof Dortmund Mengede (SB24-RE3) • weitere regelmäßige Verbindungen mit deutlich längerer Reisezeit • Stadt Waltrop ist ohne direkten SPNV-Anschluss, Umstieg am Bahnhof Dortmund Mengede; hier ist ein sinnvolles Verknüpfungssystem mit kurzen Übergängen und weitgehend barrierefreier Infrastruktur zu gewährleisten ➔ Handlungsbedarf aus Sicht der Stadt Waltrop; Möglichkeiten zur Optimierung der Verbindung werden im Rahmen des Entwicklungskonzeptes geprüft
Castrop-Rauxel	HVZ SVZ	Umstieg: 0	Umstieg: 1	• keine Direktverbindung • Umstieg in Datteln, Wittener Straße mit kurzer Übergangszeiten • tlw. lange Reisezeit nach 21 Uhr ➔ kein Handlungsbedarf

Defizite in der Anbindung an die Kernstädte

Lediglich einzelne Stadtbereiche sind nicht den für den Kreis Recklinghausen definierten Standards entsprechend an die jeweilige Kernstadt angebunden. Auf den überwiegenden Relationen ist eine gute bis sehr gute Anbindung festzustellen.

Nennenswerte Abweichungen von den Richtwerten sind für die folgenden Relationen erkennbar:

Anbindung Stadtbereiche an Castrop-Rauxel:

- Fehlende Direktanbindung des zentralen Bereichs (Referenzhaltestelle „Münsterplatz") aus dem Stadtteil Henrichenburg-West.
- In der späten SVZ sind die folgenden Stadtbereich ohne ÖPNV-Bedienung: Henrichenburg-West, Bladenhorst und Pöppinghausen.

Anbindung Stadtbereiche an Datteln Zentrum:

- Die Bauerschaften Bockum, Pelkum und Löringhof sind ohne ÖPNV-Bedienung.

Anbindung Stadtbereiche an Dorsten Zentrum:

- Fehlende Direktanbindung des zentralen Bereichs (Referenzhaltestelle „Recklinghäuser Tor") aus den Stadtteilen Lembeck, Rhade, Östrich, Deuten. Mit Ausnahme von Lembeck sind alle anderen Bereiche direkt an den Bahnhof bzw. ZOB angebunden.

- Die Richtwerte für die Bedienungsqualität werden in der HVZ nicht eingehalten für die Ortsteile Rhade und Lembeck (Richtwerte 30-Minuten-Takt, heutiges Angebot 60-Minuten-Takt).
- Der Stadtteil Deuten ist in der späten SVZ ohne ÖPNV-Bedienung.

Anbindung Stadtbereiche an Haltern am See Zentrum:

- Anbindung von Lavesum an die Innenstadt zwischen 7 und 14 Uhr lediglich alle 2 Stunden.

Anbindung Stadtbereiche an Herten Zentrum:

- Das Wohngebiet südlich der Dorstener Straße in Bertlich(Glück-auf-Schule) ist in der späten SVZ ohne ÖPNV-Anbindung.

Anbindung Stadtbereiche an Recklinghausen Zentrum:

- Fehlende Direktanbindung des zentralen Bereiches (Haltestelle Viehtor) aus den Stadtteilen Speckborn-Bockholt, Nordviertel, Ostviertel, Suderwich, Röllinghausen, König Ludwig und bedingt Hillen. Außerdem wird Essel nicht dem Richtwert entsprechend an den zentralen Bereich angebunden (Richtwert hier: 1x Umsteigen).
- Der Hbf. wird aus den allermeisten Stadtbereichen ohne Umsteigeerfordernis erreicht (Ausnahme einzelner Bereiche in Röllinghausen, Suderwich, Essel und Grullbad).
- Der Stadtteil Essel ist in der späten SVZ ohne ÖPNV-Bedienung.

Anbindung Stadtbereiche an Recklinghausen Zentrum:

- Die Siedlungsbereiche abseits der Hauptachsen sind in der späten SVZ ohne ÖPNV-Bedienung.

Überbedienung/ Überschreiten der Richtwerte

Auf verschiedenen Relationen im Kreisgebiet bzw. auch über die Kreisgrenze hinaus wird ein Bedienungsangebot vorgehalten, welches das in dem definierten Kreisstandard mindestens geforderte Bedienungsangebot zum Teil deutlich überschreitet. Für die meisten Relationen besteht aus planerischer Sicht **kein** Handlungsbedarf zur Reduzierung des Angebotes, da die betroffenen Siedlungsbereiche häufig an nachfragestarken Achsen liegen bzw. sich das dichte Bedienungsangebot durch

Überlagerung verschiedener Linien mit im weiteren Verlauf unterschiedlichen Linienverläufen ergibt.

Einzelne Relationen werden im Rahmen des NVP gezielter hinsichtlich eines möglichen Anpassungsbedarfs untersucht.

5.2.2 Bedienungsangebot in den Abendstunden und am Wochenende

Grundsätzlich verfügt der Kreis Recklinghausen auch in den Abendstunden und am Wochenende über ein gutes Angebot im ÖPNV, welches in vielen Bereichen noch durch die zahlreichen SPNV-Linien ergänzt wird, die ebenfalls meist bis weit in die Nacht hinein verkehren.

Die meisten Linien im Kreisgebiet verkehren von Montag bis Freitag auch im Abendverkehr bis 22:00 bzw. bis etwa 0:00 Uhr im 60-Minuten-Takt, einige Linien sogar im 30-Minuten-Takt (z. B. die Linien SB20, SB91, 249, 255, 311, 378, 480). Linien, die vor 20:00 Uhr das Bedienungsangebot einstellen sind neben reinen Schulverkehrslinien die Linien SB16 (Dorsten - Bottrop - Essen), 202 (Recklinghausen - Marl), 204 (Haltern am See - Marl), 212 (Herten - Gelsenkirchen), 283 (Waltrop), 285 (Waltrop), 289 (Waltrop - Dortmund), 293 (Dorsten - Schermbeck - Raesfeld), 295/R21 (Dorsten - Raesfeld), 299 (Schermbeck - Dorsten) und 343 (Castrop-Rauxel).

Im Nachtverkehr gibt es im Kreisgebiet ein vielfältiges Angebot an NachtExpress-Linien. Darüber hinaus gibt es Linien, deren Bedienungszeitraum in Anlehnung an die Bedürfnisse im Freizeitverkehr am Wochenende bis ca. 1:00 Uhr ausgedehnt wird, so dass die meisten kreisangehörigen Städte über ein Grundangebot im Spätverkehr verfügen (neben den NE-Linien z. B. die Linien SB20 (Recklinghausen - Herne), SB22 (Castrop – Datteln), SB24 (Dortmund – Waltrop – Datteln - Oer-Erkenschwick), SB27 (Herne - Herten), 201 (Recklinghausen), 203 (Recklinghausen), 220 (Marl - Recklinghausen), 225 (Marl), 232 (Datteln - Oer-Erkenschwick - Recklinghausen) und 246 (Herten)).
Die Anbindung der nördlich gelegenen Stadt Haltern am See in die benachbarten Orte wird im Spätverkehr über das Angebot der Deutschen Bahn abgedeckt. Mit dem RegionalExpress RE2 können Ziele wie Marl, Recklinghausen, Herne, Gelsenkirchen, Essen, Mühlheim, Duisburg und Düsseldorf erreicht sowie Verbindungen zu beinahe allen NachtExpress-Linien, die im Kreisgebiet verkehren, hergestellt werden.

In der Kreisstadt Recklinghausen sowie in Herten sind nahezu alle Stadtbereiche auch im Spätverkehr durch ein Grundangebot im Linienverkehr des Spätverkehrsnetzes erschlossen. Ebenso sind in Castrop-Rauxel viele Stadtbereiche durch die Linie NE11 im Nachtverkehr angebunden, zudem werden weitere Stadtbereiche auch ab 22:00 Uhr durch das herkömmliche ÖPNV-Angebot erschlossen.

Trotz des relativ gut ausgebauten Netzes an NachtExpress-Linien und Linien im Spätverkehrsnetz des Kreises Recklinghausen, werden einige Bereiche in den einzelnen Städten im Nachtverkehr nicht erschlossen (vgl. Aussagen Kapitel 5.2.1).

Auch am Wochenende endet die Bedienungszeit auf vielen Linien erst nach 22:00 bzw. 0:00 Uhr. Linien, die am Wochenende ihren Betrieb vor 20:00 Uhr einstellen sind neben den oben genannten Linien der SB16 (sonntags) sowie die Linien 209, 312, 341, 347 und 481 (ausgenommen AnrufSammelTaxi und TaxiBus).

Lediglich auf den Linien 202 (Linienverkehr für Schüler und Beschäftigte), 204 (Spezialverkehr für Beschäftigte), 289 (Linienverkehr für Schüler), 293 (Linienverkehr für Schüler) und 299 sowie auf den reinen Schulverkehrslinien wird am Wochenende kein Angebot vorgehalten, einige weitere Linien wie die Linien 212, 213 und 295/R21 verkehren nicht an Sonn- und Feiertagen.

5.2.3 Qualität der Systemverknüpfung und Anschlussbildung

Die Qualität der Verknüpfung und Anschlussbildung wird vornehmlich bestimmt durch die Faktoren

- Anschlussqualität, d. h. die fahrplanmäßige Wartezeit an den Umsteigehaltestellen und
- Anschlusssicherung, d. h. die Verlässlichkeit der Anschlüsse.

Hinzu kommen zusätzliche Rahmenbedingungen für den Umsteigevorgang selbst, wie Länge der Zuwegung, barrierefreie Ausgestaltung, Sicherheit, Orientierung etc.

Die Qualität der Systemverknüpfung wird für die im Anforderungsprofil definierten Verbindungen ausgewertet (vgl. Abbildung 2 in Verbindung mit den nachfolgenden Tabellen). Von besonderer Bedeutung sind hier insbesondere die Verknüpfungen bei Verbindungen mit regionalem Charakter. Bei der Analyse der Defizite in der Verknüpfung und Anschlussbildung werden die im Anforderungsprofil in Kapitel 2.1.8 definierten Umsteigezeiten zugrunde gelegt.

Die Auswertung der Anschlussqualität für die Hauptnachfragerelationen ergibt weitgehend positive Ergebnisse. Die Umsteigezeiten der wichtigen Übergänge zwischen SPNV und Bus sowie Bus und Bus entsprechen den Anforderungen der Anschlussbildung, für viele Relationen sind die Umstiege Anschlussoptimiert (z. B Relationen für k. a. Städte ohne SPNV-Anbindung in die umliegenden Oberzentren, Umstiege am ZOB Dorsten).

Bei der Verknüpfungsrelation SPNV und Bus liegt die maximale Umsteigezeit i. d. R. zwischen 10 und 15 Minuten. Die Umsteigezeit bei einer Verknüpfung von Bus und Bus liegt i. d. R. maximal zwischen 7 und 10 Minuten.

Zwar gibt es für diverse Verbindungen unterschiedliche Fahrtbeziehungen (z. B. Herten – Essen), die hinsichtlich der Umsteigezeiten nicht alle die definierten Anforderungen erfüllen, jedoch ist in der Regel mindestens einmal pro Stunde für alle nachfragerelevanten Verflechtungen eine gute, häufig optimierte Anschlussverbindung vorhanden.

Die wenigen Umsteigeverbindungen, bei denen die Übergangszeiten in der HVZ fahrplanseitig regelmäßig über 15 Minuten liegen, sind in der Regel weniger stark

nachgefragte Verbindungen aus Ortsteilen in angrenzenden Oberzentren (Henrichenburg-Ost (Castrop-Rauxel) – Bochum mit Umstieg Castrop Münsterplatz (aus Richtung Bochum), Deininghausen (Castrop-Rauxel) – Bochum mit Umstieg Castrop Münsterplatz (beide Richtungen)).

Vermehrt kommt es zu Problemen in der SVZ, hier wird auch in der Anbindung an die benachbarten Zentren der Richtwert für die Umsteigzeiten häufiger nicht eingehalten (z. B. Datteln – Dortmund, Marl – Münster, Oer-Erkenschwick – Dortmund, Dorsten – Gelsenkirchen, Marl – Herten, Gladbeck – Recklinghausen).

Darüber hinaus gibt es Haltepunkte bzw. Umsteigerelationen, bei denen die fahrplanmäßigen Umsteigezeiten grundsätzlich als akzeptierbar zu bewerten sind, die aufgrund der Verspätungsanfälligkeit einzelner Linien und der fehlenden informierenden Infrastruktur (DFI) jedoch dennoch als problematisch und stark verbesserungswürdig eingeschätzt werden (z. B. Haltestelle Wittener Straße, Datteln).
In solchen Fällen sollte, z. B. im Zuge von Fahrzeitüberplanungen von Linien, versucht werden, die Umsteigezeiten der jeweiligen räumlichen Situation entsprechend zu überarbeiten.

Aufgrund der räumlichen Nähe des Kreises Recklinghausen zu den benachbarten Ober- und Mittelzentren zählen zu den übergeordneten Verknüpfungspunkten außerdem eine Reihe wichtiger Verknüpfungspunkte innerhalb dieser Nachbarstädte. Hierzu gehören insbesondere die SPNV-Haltepunkte Dortmund Mengede Bf., Dortmund Hbf., Herne Bahnhof, Wanne-Eickel Bf., Gelsenkirchen Hbf. sowie der Verknüpfungspunkte Gelsenkirchen Buerer Straße sowie Gelsenkirchen Buer-Rathaus. Auch wenn die genannten Verknüpfungspunkte nicht im Kreisgebiet liegen, so nehmen sie dennoch Einfluss auf die Verkehrsströme innerhalb des Kreises. Auch hier sind die wichtigen Anschlussbeziehungen weitgehend optimiert (z. B. Datteln – Dortmund mit Umstieg DO-Mengede, Herten – Essen mit Umstieg Wanne-Eickel Hbf., Dorsten – Essen mit Umstieg Bottrop)

5.3 Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV

5.3.1 Reisezeiten im ÖPNV

Bei der Analyse und Bewertung der Reisezeit werden die Anforderungen zugrunde gelegt, die im Leitbild in Kapitel 2.1.7 definiert sind.

Insgesamt stellt sich der Öffentliche Verkehr im Kreisgebiet im Hinblick auf die Reisezeit positiv dar. Die allermeisten sowohl regionalen Verbindungen als auch die Verbindungen zwischen kreisangehörigen Städten bzw. auch auf innerstädtischen Relationen weisen in der Regel akzeptable Reisezeiten auf. Dies betrifft insbesondere die Verbindungen entlang durchgängig mit ÖPNV-Bevorrechtigung ausgestatteten Lichtsignalanlagen (z. B. Linie SB20). Lediglich punktuell (insbesondere abends) werden auf einzelnen Verbindungen die Richtwerte für die zeitliche Erreichbarkeit teilweise überschritten (z. B. Oer-Erkenschwick – Dortmund, Marl – Münster, Dorsten – Bottrop, Dorsten – Gelsenkirchen, Recklinghausen Essel – Recklinghausen Innenstadt, Castrop Henrichenburg-West – Castrop Innenstadt)

Es wird angestrebt, den ÖPNV im Kreisgebiet im Sinne einer gesteigerten Konkurrenzfähigkeit zum IV weiter zu entwickeln. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes zeigt der Kreis in seiner Aufgabenträgerfunktion deshalb Maßnahmen zur Beseitigung interner und externer Störquellen auf (vgl. Kapitel 7.6.1).
Insbesondere die konkrete Ausgestaltung von Maßnahmen zum Abbau von externen Störquellen (Fahrweg) fällt jedoch i. d. R. in die Zuständigkeit der jeweiligen Straßenbaulastträger.

5.3.2 Betriebliche Defizite – Zeitverlustpotenziale

Betriebliche Defizite entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr. Darüber hinaus können betriebliche Defizite dort identifiziert werden, wo Anschlüsse nicht gewährleistet werden können, weil der Zubringer (Bus oder S-Bahn) verspätet ankommt. Sofern keine entsprechenden Möglichkeiten zur Information des Fahrpersonals (z. B. über die dynamische Fahrgastinformation oder die Bereitstellung von Echtzeitdaten) vorhanden sind, kann der Fahrer nicht entscheiden, ob das verspätete Verkehrsmittel noch abgewartet werden kann oder nicht (z. B. Datteln, Wittener Straße).

Die den Kreis bedienenden Verkehrsunternehmen haben die nachfolgend aufgeführten Probleme, Störungen und Kapazitätsengpässe, die sich negativ auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV auswirken, in der schriftlichen Befragung genannt. Die hier genannten, problematischen Bereiche decken sich mit der Einschätzung des Aufgabenträgers.

Maßgeblich verantwortlich für die teilweise starken Zeitverluste zeigen sich im Kreis Recklinghausen täglich wiederkehrende Probleme in der Verkehrsdurchführung und im Betriebsablauf. Unterschieden werden kann hier zwischen Problempunkten im

Straßennetz und Problemen in der Betriebsabwicklung bei Busbahnhöfen, Verknüpfungspunkten bzw. zentralen Haltestellen.

Tabelle 67:
Probleme bei der Verkehrsdurchführung im Hinblick auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Defizite im Straßennetz (Verspätungen)	• Linie SB20: häufiger Verspätungen wegen hohem Verkehrsaufkommen im Bereich der Auffahrt zur A 2 in RE in der HVZ • Linie SB22: häufiger Verspätungen wegen hohem Verkehrsaufkommen im gesamten Bereich in der HVZ • Linien SB24: Verbindung DO-Mengede - Waltrop (Mengeder Straße) mit hohen Verlustzeiten • Linie 249: häufiger Verspätungen wegen hohem Verkehrsaufkommen im Bereich der Auffahrt zur A 43 in RE in der HVZ • Linie 361 (Richtung Castrop Münsterplatz): häufiger Verspätungen wegen hohem Verkehrsaufkommen (Berufsverkehr) im Bereich der Pallasstraße vor der Einmündung Bahnhofstraße, daraufhin kommt es zu Anschlussverlusten am ZOB Castrop Münsterplatz • Stadtgebiet Castrop-Rauxel im Bereich Bahnhofstraße (Hbf, Europaplatz, Zu- und Umfahrt Haltestelle Münsterplatz): Verkehrsabwicklung u. a. durch für ÖPNV ungünstige LSA-Schaltungen • Stadtgebiet Castrop-Rauxel (Verbindung Münsterplatz – Markt): stauanfällig, insbesondere durch Fußgängerschutzanlage (FSA) • Stadtgebiet Castrop-Rauxel: In Höhe Castrop-Rauxel Hbf gibt es teilweise längere Standzeiten der Busse (Fahrplan). Die Beeinflussung der LSA erfolgt daher über Induktionsschleifen • Stadtgebiet Castrop-Rauxel (Verbindung Schwerin - Altstadt): Verkehrsknoten Dortmunder Str. / Beethovenstr. • Marienstraße in Castrop-Rauxel (Linie 353): Probleme mit der Begegnung Bus/LkW, mehr Ausweichstellen nötig
Defizite in der Betriebsabwicklung (Busbahnhöfe, Verknüpfungspunkte, zentrale Haltestellen)	• Hbf. Recklinghausen: insgesamt nicht ausreichende Stellplatzkapazität an den Haltepositionen • Busbahnhof Gladbeck Oberhof (Provisorium): Probleme beim Anfahren der Haltestellen und beim Queren der Fußgänger in diesem Bereich • Haltestelle Ringstr. (Linie 211): in Richtung Hassel nicht anfahrbar, aufgrund der Lage in der Kurve • Haltestelle Westring (Linie 249): in Richtung RE schlecht anfahrbar wegen Lage im Abbiegestreifen • Umfeld Haltestelle Castrop Münsterplatz • Castrop-Rauxel Hauptbahnhof zeitweise Probleme für Umsteiger Bus/Zug durch LSA-Schaltungen

Defizite im täglichen Betriebsablauf (Umsteigesituationen, Infrastrukturanlagen, ect.)	• Wittener Str. (Datteln): lange Wege und lange Rotphase für Umsteiger • RE-Süd Bf. (Linie 239): lange Schließzeiten des Bahnübergangs • Recklinghausen Süd (Linie 239): Ausbauzustand des Wendeplatzes ermöglicht nicht den Einsatz des kompletten Fuhrparks (Wendekreis zu klein für den Einsatz einzelner Gelenkbus-Fahrzeugtypen) • Bereich der Busspur Bottroper Straße / Schützenstraße / Sandstraße in Gladbeck: Vorrangschaltung der LSA abgeschaltet (Grund ist ein Fehler in der Vorrangschaltung und eine fehlende Kontaktschleife) • Linien 253 und 254: Probleme beim Abbiegen durch Mittelinseln im Einmündungsbereich Enfieldstraße / Berliner Straße in Gladbeck • Haltestelle Hochstraße (Linie 341): aufgrund abgesackter Fahrbahn kann nicht mehr dicht an den Bordstein herangefahren werden *(Kontakt zum EUV Stadtbetrieb Castrop-Rauxel besteht)* • Haltestelle Oestricher Straße/Landhaus Köster und „Kraftwerk Knepper (Linie 361): Wartefläche auf Fahrbahnniveau bzw. fehlende Wartefläche, keine (funktionstüchtigen) Fahrgastunterstände, (notwendige) Sanierung sowie Zusammenfassung beider Haltestellen bisher noch nicht erfolgt (Abstimmungen haben bereits im Juni 2011 stattgefunden) • Stadtgebiet Castrop-Rauxel Umleitungen im Bereich Habinghorst und Ickern (Linien 480, 482, NE11): wechselnde, langandauernde Baustellen mit z. T. Einschränkungen der Bedienungsmöglichkeit, Pünktlichkeits- und Anschlussprobleme • Linie 482: Restriktionen im Linienweg verhindern den Einsatz von Niederflur-Gelenkbussen in nachfragestarken Zeiten (insbesondere Schülerverkehr) mit Kapazitätsproblemen bei Einzelfahrten bzw. Notwendigkeit von Entlastungsfahrten

5.4 ÖPNV-Infrastruktur

5.4.1 Bewertung der Fahrzeuginfrastruktur

Im ÖPNV des Kreises Recklinghausen werden Fahrzeuge von den verschiedenen Verkehrsunternehmen mit teilweise unterschiedlichen Standards eingesetzt. Für die Bewertung der Busflotte liegen weitgehend unternehmensweite Daten vor, da die Fahrzeuge von den Verkehrsunternehmen häufig nicht linienrein ausschließlich im Kreis Recklinghausen eingesetzt werden.

Mit den in den letzten Jahren getätigten Neuanschaffungen von Bussen und den entsprechenden Ausstattungsstandards (z. B. Komfortmerkmale Rampe, dynamische Fahrgastinformation, digitale Zielanzeige, verbesserte Abgasnorm) wurde eine moderne Busflotte im Kreis realisiert. Es besteht ein hohes Ausstattungsniveau hinsichtlich Fahrgastinformation und Niederflurtechnik. Über 95% aller Fahrzeuge verfügen über digitale (akustische) Fahrgastinformationen im Fahrzeug, alle Fahrzeuge im Regelverkehr sind mit moderner Niederflurtechnik ausgerüstet. Hinsichtlich der Ausstattung mit Videoschutzeinrichtungen ergibt sich ein unterschiedliches Bild. Während weitgehend alle Gelenkbusse über entsprechende Anlagen verfügen, liegt der Anteil der ausgestatteten Standardlinienbusse bei etwa 70% und wird als leicht unterdurchschnittlich bewertet.[105]

Ein ähnliches Bild ergibt sich für die mit Klimaanlagen ausgerüsteten Fahrzeuge. Auch hier verfügen annähernd alle Gelenkbusse über entsprechende Anlagen während der Anteil der mit Klimaanlagen ausgestatteten Standardlinienbusse bei etwa 80% liegt. Dies wird insgesamt jedoch positiv bewertet, da der Einsatz von Klimaanlagen in Stadtverkehren noch nicht als allgemeingültiger Standard bezeichnet werden kann. In den letzten Jahren ist jedoch bundesweit eine wesentliche Zunahme der Beschaffung von Fahrzeugen mit Klimaanlagen auch in Stadtverkehren zu beobachten.

Vor dem Hintergrund des durchschnittlichen Fahrzeugalters von etwa 6,5 Jahren ist der Anteil der Fahrzeuge, die über den Umweltstandard Euro IV und besser verfügen (ca. 77%, Euro IV ab 2005) als durchschnittlich zu bewerten.[106]

5.4.2 Bewertung der Haltestelleninfrastruktur

Haltestellen sind eines der Aushängeschilder für den ÖPNV. Um Fahrgäste anzusprechen, ist es notwendig, dass neben einem ansprechenden Erscheinungsbild auch entsprechende Ausstattungselemente zum Komfort, Fahrgastinformation und Sicherheit vorhanden sind. Neben den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit gewinnt das Thema auch im Zuge einer älter werdenden Gesellschaft immer mehr

[105] Hinweis: Verbesserung der Sicherheit durch technische Systemerweiterung der Vestischen zur Livebild-Übertragung (Online-Übertragung zur Leitstelle) im Notfall.

[106] Bezug: Fahrzeuge im Linienverkehr (ohne E-Wagen).

an Bedeutung. Dabei geht es zum einen um die baulichen Ausgestaltung der Haltestellen (u. a. Zugang zur Haltestelle, Hochbord, taktile Leitstreifen), als auch um eine entsprechend vorhandene Fahrgastinformation (u. a. Information im „Zwei-Sinne-Prinzip", leicht verständliche und gut lesbare Informationen).

Die Bushaltestelle ist der Zugang zum ÖPNV und somit auch der Zugang zur Mobilität für Menschen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Haltestellen, die nicht barrierefrei ausgebaut sind, können von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen nur eingeschränkt genutzt werden. Neben reinen baulichen Elementen wie Hochbordstein und taktile Leitstreifen gehören dazu auch gut lesbare und verständliche Fahrgastinformationen im „Zwei-Sinne-Prinzip".

5.4.2.1 Feldaufnahme für Haltestellenkataster – Zusammenfassende Ergebnisse –

Der Kreis Recklinghausen plant mittelfristig den Aufbau eines Haltestellenkatasters im Kreis Recklinghausen. Neben der Bedeutung der übergreifenden Nutzbarkeit eines solchen Katasters (z. B. Haltestellenmanagement, Fahrgastinformation etc.) soll das Kataster auch zur Festlegung der Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie für die Erstellung und Fortschreibung einer jeweils stadtspezifischen Prioritätenliste dienen.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden vor diesem Hintergrund in einem ersten Schritt zunächst 20% aller Haltestellen im Kreis („wichtige Haltestellen") hinsichtlich ihres heutigen Ausbauzustandes erhoben, die Auswahl erfolgte nach verschiedenen Kriterien:

- Fahrgastnachfrage
- Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/ oder für Senioren im Nahbereich
- Berücksichtigung aller kreisangehörigen Städte.

Erhoben wurden zunächst insgesamt 295 Haltestellen mit insgesamt 714 Haltestellenpositionen. Tabelle 68 zeigt die Verteilung der Haltestellen auf die kreisangehörigen Städte.[107]

[107] Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme liegen allen Kommunen vor. Sie sind nicht direkter Bestandteil diese NVP und werden somit nicht in Gänze hier dargestellt.

Tabelle 68: Verteilung der erhobenen Haltestellen nach Städten

Kommune	**Anzahl Haltestellen**		**Einwohner**	
Castrop-Rauxel	47	16%	73.518	12%
Datteln	18	6%	34.351	6%
Dorsten	29	10%	75.439	12%
Gladbeck	37	13%	74.086	12%
Haltern am See	11	4%	37.526	6%
Herten	28	10%	60.710	10%
Marl	28	10%	83.527	14%
Oer-Erkenschwick	12	4%	30.817	5%
Recklinghausen	70	24%	114.147	19%
Waltrop	15	5%	28.971	5%
GESAMT	**295**	**100%**	**613.092**	**100%**

Insgesamt wurden bei der Feldaufnahme rund 60 Kriterien für jede Haltestelle erfasst. Neben Merkmalen zur Bewertung der Barrierefreiheit (z. B. Bordsteinausbildung, Bodenindikatoren/ taktile Leitsysteme, Zuwegung) wurden außerdem Kriterien zur Bewertung der Sicherheit (z. B. Straßenbeleuchtung), Fahrgastinformation (DFI, Fahrgastaushänge), Komfort (z. B. Sitzgelegenheit, Fahrgastunterstand) sowie weitere Einzelpunkte mit aufgenommen. Außerdem wurden Detailbilder jeder erhobenen Haltestelle aufgenommen.

Die detaillierten Ergebnisse der Bestandsaufnahme liegen allen Kommunen vor. Sie sind nicht direkter Bestandteil diese NVP und werden somit nicht in Gänze hier dargestellt.

Im Folgenden werden wesentliche Ergebnisse aus der Bestandserhebung dargestellt.

Tabelle 69: Beispiel-Auswertung – Bordsteinhöhe (Bezug: erhobene Haltestellenpositionen)

Kommune	**≥ 18cm**		**16 bis 17 cm**		**< 16 cm**	
Castrop-Rauxel	73	68%	3	3%	32	30%
Datteln	16	40%	0	0%	24	60%
Dorsten	54	74%	2	3%	17	23%
Gladbeck	26	30%	12	14%	48	56%
Haltern am See	11	48%	0	0%	12	52%
Herten	33	49%	3	4%	32	47%
Marl	25	32%	6	8%	46	60%
Oer-Erkenschwick	12	39%	0	0%	19	61%
Recklinghausen	64	36%	10	6%	98	56%
Waltrop	5	16%	1	3%	26	81%
GESAMT	**319**	**45%**	**37**	**5%**	**354**	**50%**

Tabelle 70: Beispiel-Auswertung – Bodenindikatoren (Bezug: erhobene Haltestellenpositionen)

Kommune	**Leitsystem**		**Leitstreifen am Bord**	**Auffinde-streifen**	**Einstiegs-feld**
Castrop-Rauxel	75	69%	74	42	49
Datteln	10	25%	10	0	6
Dorsten	52	71%	52	23	30
Gladbeck	4	5%	3	1	1
Haltern am See	7	30%	7	0	0
Herten	21	31%	19	10	9
Marl	22	29%	22	3	14
Oer-Erkenschwick	12	39%	12	10	12
Recklinghausen	50	28%	48	2	1
Waltrop	2	6%	2	2	1
GESAMT	**255**	**36%**	**249**	**93**	**123**

Tabelle 71: Beispiel-Auswertung – Ausführung der Bodenindikatoren (Bezug: erhobene Haltestellenpositionen)

Kommune	Einstiegs-feld	davon Noppenplatten	davon Rippenplatten	davon Rillenplatten (Vorgänger)
Castrop-Rauxel	49	9	4	36
Datteln	6	6	0	0
Dorsten	30	20	10	0
Gladbeck	1	1	0	0
Haltern am See	0	0	0	0
Herten	9	0	6	3
Marl	14	4	0	10
Oer-Erkenschwick	12	10	2	0
Recklinghausen	1	0	1	0
Waltrop	1	1	0	0
GESAMT	**123**	**51 (41%)**	**23 (19%)**	**49 (40%)**

5.4.2.2 Bewertung der wichtigsten Verknüpfungspunkte und Haltestellen im Kreis Recklinghausen

Im Folgenden werden die wichtigsten Verknüpfungspunkte und Haltestellen im Kreis Recklinghausen hinsichtlich verschiedener Qualitätsmerkmale, wie Lage, Zugänglichkeit, Ausstattung etc., bewertet.

Die Bestandsbewertung erfolgt unter Zugrundelegung der Anforderungen nach dem jetzigen Stand der Technik und berücksichtigt nicht den Stand der Technik zur Entstehungszeit bzw. zur Zeit des Umbaus einer Haltestelle.

Komfort und Kundenservice

Die Aufenthaltsqualität einer Bushaltestelle wird im Wesentlichen durch den Komfort der Ausstattung, ihr Erscheinungsbild, ihre Lage und ihr Umfeld bestimmt.

Im Kreis Recklinghausen gibt es keinen einheitlichen Standard in Form einer Gestaltungsrichtlinie für die Haltestellen. Um den Fahrgästen eine möglichst einfache und einheitliche Nutzung des ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum zu ermöglichen, soll zukünftig auf eine einheitliche Ausstattung im Hinblick auf die funktionalen Elemente geachtet werden. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Nutzer birgt dies oft große Vorteile (z. B. einheitliches Blindenleitsystem, vgl. Anforderungen 7.2.3.1).

Die zentralen Haltestellen im Kreis Recklinghausens verfügen weitgehend mindestens in der Haupteinstiegsrichtung über Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten.

Verknüpfungspunkte mit ansprechendem Gesamterscheinungsbild sind im Kreis Recklinghausen beispielsweise:





Abbildung 4: Beispiele für zentrale Haltestellen mit hohem Ausbauzustand (links: Castrop-Rauxel, Münsterplatz; rechts: Herten, Mitte (Quelle: Kobra nvs GmbH))

Fahrgastinformation

Die Bushaltestellen im Kreis Recklinghausen sind grundsätzlich mit einer Beschilderung mit Angabe des Haltestellennamens, der Liniennummer(n) der diese Haltestelle anfahrenden Linie(n) sowie des Fahrtziels und des Verkehrsunternehmens ausgestattet. Zur Standardinformation gemäß der VRR-Haltestellenrichtlinie gehört u. a. ein aktueller Fahrplan.

Auch weitergehende Informationen zum ÖPNV wie Umgebungspläne oder Liniennetzkarten sowie Informationen zum Tarif sind an zentral gelegenen Haltestellen sowie an Haltstellen mit Übergang zum SPNV meist vorhanden.

Dynamische Fahrgastinformationssysteme gibt es nur an sehr wenigen Verknüpfungspunkten im Kreisgebiet:

- Haltern am See Bahnhof (LED)
- Recklinghausen Hbf. (TFT)
- Dorsten ZOB (TFT; Testlauf seit April 2016)
- ZOB Herten Mitte (Übersichtsanzeiger und Bussteiganzeigen)
- TFT-Anzeige im Palais Vest in Recklinghausen (wird vom Center Management betrieben)

Die Anlagen am ZOB Herten Mitte und Haltern am See Bf. sind zusätzlich mit akustischer DFI ausgestattet.

Sicherheit

Die Lage der Haltestellen ist ein wichtiges Kriterium für den Kunden des ÖPNV. Die Nutzung der bzw. die Sicherheit an den Haltestellen wird eingeschränkt durch:

- Eine vom Bahnhof bzw. wichtigen Einrichtungen entfernte und dadurch wenig attraktive Lage mit längeren Fußwegen,

- eine Lage im Kreuzungsbereich mit unzureichender Fläche für einen geordneten Ein- und Ausstieg an allen Türen,
- eine Lage im Kurvenbereich mit größeren Lücken zwischen Bordstein und Türbereich des Fahrzeugs,
- eine Lage in unbelebten und abseits gelegenen Bereichen ohne soziale Kontrolle.
- Weitere Sicherheitsmerkmale wie Videoüberwachung sowie die Möglichkeit des Absetzens eines Notrufs sind an den wenigsten Haltestellen im Kreis Recklinghausen gegeben.

Auch das Haltestellenumfeld (Querungshilfe über die Straße und eine Abgrenzung zur Straße) ist bei der Bewertung der Sicherheit ein bedeutsames Kriterium.

Barrierefreiheit

Aufgrund der Komplexität der Thematik kann im Nahverkehrsplan nicht für alle Komponenten des ÖPNV-Systems und für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen eine detaillierte und vollständige Defizitliste erstellt werden. Vielmehr soll beispielhaft auf allgemeine und übergeordnete Mängel hingewiesen werden, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung einer barrierefreien Reisekette führen.

Im Nahverkehrsplan des Kreises Recklinghausen wird der Fokus bei der Bewertung der Barrierefreiheit

- auf die Erreichbarkeit/ den Zugang zur Haltestellenkante,
- auf den stufenfreien Einstieg in das bzw. der Ausstieg aus dem Fahrzeug und
- auf die Ausrüstung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren

gelegt.

Für einen optimalen Einsatz von Niederflurfahrzeugen sind die Haltestellen entsprechend zu gestalten. Daher sollten sich Haltestellen nicht in Kurvenbereichen befinden und niederflurgerechte Bordsteinhöhen aufweisen. Auch die Anfahrt an die Haltestelle bzw. in die Haltestellenbucht muss so möglich sein, dass Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante minimal sind. Zur einfachen und sicheren Nutzung des ÖPNV von Blinden oder sehbehinderten Fahrgästen sollen Haltestellen über Leitstreifen mit einem Aufmerksamkeitsfeld in Höhe der vorderen Bustür verfügen.

Grundsätzlich geht der Begriff „Barrierefreiheit" jedoch über die genannten Kriterien hinaus und umfasst entsprechend BGG alle potenziellen Nutzer mit Mobilitätseinschränkung (z. B. Hochbetagte, Kleinwüchsige, Personen mit Orientierungsschwierigkeiten, Personen mit Gleichgewichtsstörungen, Personen mit geistiger Behinderung etc.) (vgl. Kapitel 7.2 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV" im Kreis Recklinghausen).

Insgesamt wird der erreichte Ausbaustand im Kreis Recklinghausen hinsichtlich der Barrierefreiheit nach Einschätzung des Gutachters als durchschnittlich, jedoch verbesserungswürdig eingeschätzt. Nur wenige Haltestellen im Untersuchungsgebiet

sind nach obigen Kriterien vollständig barrierefrei nutzbar sind. Zwar verfügt annähernd die Hälfte der im ersten Schritt in der Feldaufnahme erfassten Haltestellen über ein Hochbord von mindestens 18 cm, da bisher jedoch nur die nachfragestärksten Haltestellen untersucht wurden bedeutet dies im Umkehrschluss, dass noch mehr als die Hälfte der nachfragestarken Haltestellen und bedingt auch Haltestellen an sensiblen Einrichtungen (z. B. Senioreneinrichtungen) (noch) nicht mit einem niederflurgerechten Hochbord ausgestattet sind.

Taktile Leitsysteme sind nur an etwa einem Drittel der bisher untersuchten Haltestellenpositionen vorhanden, der Schwerpunkt liegt hier auf der Ausstattung mit Leitstreifen entlang der Bordsteinkante. Einstiegsfelder gibt es an etwa 17% der untersuchten Haltestellenpositionen, nur vereinzelt findet man Auffindestreifen.

Auch sind deutliche qualitative Unterschiede hinsichtlich des Ausbauzustands zwischen den einzelnen Städten erkennbar. Während Castrop-Rauxel und Dorsten bereits einen vergleichsweise hohen Ausbaustandard aufweisen, ist die Situation insbesondere in Waltrop, aber auch in Gladbeck (Leitsystem), Recklinghausen und Marl als stark defizitär zu bewerten (vgl. Tabelle 69 bis Tabelle 71).

Eine Vielzahl von Haltestellen im Busnetz des Kreises ist als Busbucht ausgebildet. Viele dieser Busbuchten sind in ihrer baulichen Ausbildung zu kurz, so dass in der Folge die Haltepositionen (unabhängig von der Bordsteinausbildung) fahrdynamisch vom Bus nicht spaltfrei anfahrbar sind).[108]



Abbildung 5: Beispiele für Busbuchten mit zu kurzer Ausbildung ermöglichen kein spaltfreies Anfahren der Haltestellenkante (links: Marl, Paracelsusklinik; rechts: Herten, Rathaus (Quelle: Kobra nvs GmbH))

Da viele der Bushaltestellen (noch) nicht niederflurgerecht ausgebaut sind, können die von den Verkehrsunternehmen eingesetzten Niederflurbusse ihre Vorteile in der Konsequenz (noch) nicht systemweit ausspielen.

[108] Hinweis: Busbuchten müssen eine Gesamtlänge von 88,70 m für den Betrieb mit Standardlinienbussen aufweisen (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013

Darüber hinaus ist der Ausbauzustand bei vielen der untersuchten Haltestellen in Bezug auf taktile Leitsysteme als defizitär zu bewerten. Lediglich wenige Haltestellenbereiche sind überhaupt mit taktilen Bodenindikatoren ausgerüstet, auch viele der bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen verfügen nicht oder nur unvollständig über Leitsysteme (vgl. Tabelle 70). Diese Haltestellen wurden häufig nach dem damaligen „Stand der Technik" lediglich mit Leitstreifen versehen, Ausführung tlw. mit Noppenplatten.



Abbildung 6: Beispiele für Haltestellen ohne bzw. mit unzureichendem taktilen Leitsystem (links: Recklinghausen Hbf; rechts: Haltern am See, Ehrenmal (Quelle: Kobra nvs GmbH))

Einstiegsfelder zur sicheren Verdeutlichung der Lage der ersten Tür für Blinde sind an den in den letzten Jahren ausgebauten Haltestellen vorhanden.



Abbildung 7: Beispiele für Haltestellen mit Bodenindikatoren nach aktuellem „Stand der Technik" (links: Datteln, Schmiedestraße; rechts: Marl, Römerstraße (Quelle: Kobra nvs GmbH))

Die folgende Tabelle enthält eine zusammenfassende Darstellung der Haltestellenausstattung an den wichtigsten Verknüpfungspunkten. Der Fokus liegt hier insbesondere auf der Einschätzung zur Barrierefreiheit. Es handelt sich um einen beispielhaften Auszug zur Einschätzung der Gesamtsituation. Im Zuge des geplanten Aufbaus des Haltestellenkatasters wird eine kreisweit umfassende Datengrundlage erhoben. Die Bewertung beruht auf einer Vor-Ort-Erkundung.

Die durchgeführte Bewertung[109] zeigt, dass auch einige der nachfragestärksten Verknüpfungspunkte im Kreis Recklinghausen Defizite im Hinblick auf die Barrierefreiheit aufweisen, wodurch die barrierefreie Nutzbarkeit des Gesamtsystems beeinträchtigt wird.

Wichtige Verknüpfungspunkte im Kreis Recklinghausen	
Verknüpfungspunkte über 4.000 Ein- und Aussteiger pro Tag	
Castrop-Rauxel, Münsterplatz	
 (Quelle: Kobra nvs GmbH)	wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • vollständiges taktiles Leitsystem mit Leitstreifen entlang der Haltestellenkante, Aufmerksamkeits-/ Einstiegsfeld, Auffindestreifen • umfangreiche Fahrgastinformation • großzügiger Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten • zentrale Lage mit Einkaufsgelegenheiten Defizite: • keine dynamische Fahrgastinformation • keine Fahrradabstellanlage
Dorsten ZOB	
	wichtige Ausstattungselemente: • Haltepositionen mit niederflurgerechtem Hochbord • Barrierefreie Zuwegung der Bussteige • Witterungsschutz tlw. vorhanden • DFI (Testbetrieb seit April 2016) • Umfangreiche Fahrgastinformation mit Liniennetzplan, Umgebungsplan, Tarifinformationen; stufenfrei erreichbar • VerkaufsCenter Vestische • P+R (ca. 100 Stellplätze) • Radstation mit ca. 300 Stellplätzen

[109] Die Bewertung basiert auf der im Winter 2014 und Frühjahr 2015 durchgeführten Ortsbesichtigung sowie der Feldaufnahme, die als Vorbereitung zum Aufbau eines Haltestellenkatasters für den Kreis durchgeführt wurde. Sie berücksichtigt bei der Mängelfeststellung ausdrücklich nicht die Ausbauvorhaben in den nächsten Jahren.



- B+R (abschließbare Fahrradboxen)

Defizite:

- Ein- und Ausstiegssituation im Bereich der Bussteige bei hohem Fahrgastaufkommen beengt
- Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer teilweise im Grenzbereich (insb. im Bereich der Bussteige)
- eingeschränktes taktiles Leitsystem, lediglich Leitstreifen entlang der Borsteinkante
- keine akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte

Gladbeck Goetheplatz





wichtige Ausstattungselemente:

- umfangreiche Fahrgastinformation mit Liniennetzplan, Umgebungsplan und Tarifinformationen
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- zentrale Lage mit Einkaufsgelegenheiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- keine taktilen und visuellen Elemente
- keine dynamische Fahrgastinformation

Herten Mitte





- moderne und attraktiv gestaltete Anlage mit separaten Bussteigen mit Sägezahnaufstellung zur spaltfreien Anfahrbarkeit

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- vollständiges taktiles Leitsystem mit Leitstreifen entlang der Haltestellenkante, Aufmerksamkeits-/ Einstiegsfeld, Auffindestreifen (Rippenplatten)
- Umfangreiche Fahrgastinformation mit sowohl visueller als auch akustischer DFI
- großzügige Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten an allen Abfahrtspositionen

Defizite:

- keine Fahrradabstellanlage

Marl Mitte



- separate Bussteige mit Sägezahnaufstellung zur spaltfreien Anfahrbarkeit

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- vollständiges taktiles Leitsystem mit Leitstreifen entlang der Haltestellenkante, Aufmerksamkeits-/ Einstiegsfeld, Auffindestreifen (Rillenplatten)
- KundenCenter Vestische
- Fahrgastinformation
- großzügige Fahrgastunterstände
- P+R und B+R vorhanden

<table>
<tr><td>  </td><td>• temporäre Videoüberwachung
Defizite:
• keine dynamische Fahrgastinformation
• keine ausreichende Anzahl an Sitzgelegenheiten

Insgesamt weist der aktuelle Zustand der Haltestelle Defizite im Hinblick auf Kundeninformation, Fahrgastunterstände und Sitzgelegenheiten auf.
Aktuell laufen Umbaumaßnahmen am Verknüpfungspunkt Marl Mitte zur Beseitung der Defizite. In diesem Zusammenhang ist auch die Installation der DFI im Jahr 2017 geplant.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Recklinghausen Hauptbahnhof</td></tr>
<tr><td>  </td><td>Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:
• separate Bussteige mit Sägezahnaufstellung zur spaltfreien Anfahrbarkeit
• insgesamt moderne und attraktiv gestaltete Anlage
wichtige Ausstattungselemente:
• einzelne Bussteige mit niederflurgerechtem Hochbord
• umfassende Fahrgastinformation mit DFI
• großzügige Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten an allen Abfahrtspositionen
• KundenCenter Vestische
• B+R-Anlage (ca. 200 Stellplätze)
Defizite:</td></tr>
</table>



- nicht alle Bussteige mit niederflurgerechtem Hochbord
- Aufpflasterung mit Natursteinen entlang der Einstiegskante erschwert Zugang zum Fahrzeug für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen
- kein taktiles Leitsystem
- keine akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte

Verknüpfungspunkte über 2.000 Ein- und Aussteiger pro Tag

Castrop-Rauxel, Hauptbahnhof



(Quelle: Kobra nvs GmbH)



(Quelle: Kobra nvs GmbH)

wichtige Ausstattungselemente:

- deutliche Unterschiede im Ausbauzustand der Abfahrtspositionen
- niederflurgerechter Hochbord
- Leitstreifen entlang der Haltestellenkante
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- zentrale Lage mit Einkaufsgelegenheiten

Defizite:

- keine Einstiegsfelder, keine taktile Führung zur Fahrgastinfrastruktur
- einzelne Abfahrtspositionen ohne Unterstand und Sitzgelegenheit
- Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer teilweise im Grenzbereich (z. T. Einbauten)
- keine dynamische Fahrgastinformation

Datteln Busbahnhof





(Quelle: Kobra nvs GmbH)

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- Leitstreifen entlang der Haltestellenkante (Rippenplatten) und Einstiegsfelder (Noppenplatten)
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- zentrale Lage mit Einkaufsgelegenheiten

Defizite:

- keine taktile Führung zum Einstiegsfeld bzw. Auffindestreifen
- keine dynamische Fahrgastinformation (wird in 2017 installiert)

Oer-Erkenschwick Berliner Platz



wichtige Ausstattungselemente:

- deutliche Unterschiede im Ausbauzustand der Abfahrtspositionen
- zwei Positionen mit niederflurgerechtem Hochbord und taktilem Leitsystem
  - Leitstreifen entlang der Haltestellenkante (Rippenplatten) und Einstiegsfeld (Noppenplatten)
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- zentrale Lage mit Einkaufsgelegenheiten



Defizite:

- zwei Positionen ohne niederflurgerechten Hochbord und taktiles Leitsystem
- keine taktile Führung zum Einstiegsfeld bzw. Auffindestreifen
- keine dynamische Fahrgastinformation keine (wird in 2017 installiert)

Recklinghausen Am Neumarkt



(Quelle: Kobra nvs GmbH)

wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- zentrale Lage mit Einkaufsgelegenheiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles Leitsystem
- keine dynamische Fahrgastinformation
- keine Fahrgastunterstände
- keine Sitzgelegenheiten

Waltrop Am Moselbach



(Quelle: Kobra nvs GmbH)



(Quelle: Kobra nvs GmbH)

wichtige Ausstattungselemente:

- Fahrgastinformation
- keine Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- zentrale Lage mit Einkaufsgelegenheiten

Defizite:

- kein niederflurgerechter Hochbord
- kein taktiles Leitsystem
- keine dynamische Fahrgastinformation (wird in 2017 installiert)

5.4.2.3 Bewertung der Barrierefreiheit

Die Beförderungsqualität an den Haltestellen im Kreis Recklinghausen ist unterschiedlich ausgeprägt. Insgesamt muss die Situation jedoch auch an vielen der nachfragestärkeren Verknüpfungspunkten und Haltestellen im Kreisgebiet hinsichtlich der Barrierefreiheit als verbesserungswürdig eingeschätzt werden.

Neben den Defiziten im Zugang zum Fahrzeug sind darüber hinaus nur wenige Bushaltestellen mit einem taktilen und optischen Leitsystem ausgestattet. In der Konsequenz sind viele ÖPNV-Zugangsstellen im Kreisgebiet von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen nicht ohne Hilfe nutzbar.

Insgesamt ergibt sich vor dem Hintergrund der Anforderungen aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan an einen „barrierefreien ÖPNV" sowie den Anforderungen aus BGG und PBefG ein deutlicher Handlungsbedarf.

Des Weiteren entstehen betriebliche Probleme aufgrund der eingeschränkten Leistungsfähigkeit am SPNV-Haltepunkt Recklinghausen Hbf. In Spitzenzeiten kommt es hier regelmäßig zu Behinderungen zwischen den Bussen.
Auch das „Provisorium" am Busbahnhof Gladbeck Oberhof ist hinsichtlich der Nutzbarkeit, insbesondere Anfahrbarkeit der Haltestellen und Queren der Fußgänger in diesem Bereich, als problematisch zu bewerten. Eine Verbesserung der Situation durch Umbau des „ZOB Oberhof" mit Verlegung des Bahnhofes „Gladbeck-Ost" ist geplant, der Umsetzungshorizont wird als mittelfristig eingestuft.

Die Informationsmedien der den Kreis Recklinghausen bedienenden Verkehrsunternehmen sind hinsichtlich der Informationen für Mobilitätseingeschränkte als ausbaufähig zu bewerten. Während es in der Vergangenheit z. B. Linienpläne mit einer Kennzeichnung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen gegeben hat, wurde diese im Zuge der Umgestaltung der Linienpläne zum Fahrplanwechsel 2016 nicht weiter übernommen. Lediglich für Castrop-Rauxel liegt aktuell noch ein Linienplan im Vorgänger-Design vor, d. h. für Castrop-Rauxel gibt es (noch) eine entsprechende Kennzeichnung der Haltestellen. Ebenfalls nur im Fahrplanbuch Herne/Castrop-Rauxel sind die niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen entsprechend gekennzeichnet.

Wünschenswert wären umfassendere Aussagen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzer in den print-Medien, z. B.

- kreisweit Auflistung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Fahrplanbuch,
- kreisweit Linienpläne mit Kennzeichnung der niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen.

Gemäß dem PBefG und dem BGG NRW nimmt die Bedeutung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV deutlich zu.

Nähere Ausführungen hierzu sind Kapitel 7.2 zu entnehmen.

5.5 Service

5.5.1 Vertriebstellen

Im Bereich „Servicequalität" ist das vergleichsweise dichte Netz an Vertriebsstellen hervorzuheben, welches das Kreisgebiet weitgehend umfassend abdeckt. Neben einfachen Verkaufsstellen, bei denen man das gängige Ticketsortiment erwerben kann, gibt es außerdem je nach Einsatzgebiet der Verkehrsunternehmen Kunden-Center der Vestische Straßenbahnen GmbH in Gladbeck, Herten, Recklinghausen und Marl sowie der Dortmunder Stadtwerke AG in Castrop-Rauxel. Als mobiles KundenCenter steht zudem der „Info-Bus" der Vestischen Straßenbahnen GmbH zur Verfügung.

Neben dem kompletten Ticketangebot bieten die KundenCenter einen umfassenden Beratungsservice. Darüber hinaus stehen in den Kunden- und VerkaufsCentern des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr den Kunden Informationen zu Tickets und Tarifen mit einer Preisstufenmatrix sowie einer Darstellung der Geltungsbereiche für Zeittickets zur Verfügung.[110] Zu den Leistungen der KundenCentern der Vestische Straßenbahnen GmbH gehört: die Auskunft zu Fahrplänen und Fahrpreisen, der Verkauf von Stadtfahrplänen und Fahrkarten, der Umtausch von Fahrkarten, die Rückerstattung von Fahrpreisen, die Bearbeitung von Anfragen sowie Lob oder Kritik, die Bearbeitung von Abo-Angelegenheiten, die Auskunft über erhöhtes Beförderungsentgelt und der Verkauf von Shopartikeln.[111]

Neben den stationären Vorverkaufsstellen stehen dem Kunden rund um die Uhr Online-Vertriebswege des VRR sowie der Verkehrsunternehmen zur Verfügung (z.B. TicketShop oder HandyTicket), die auch mobil genutzt werden können und den Erwerb zusätzlicher Ticketangebote ermöglichen.

[110] Fahrplanbücher 2014/2015 bzw. 2016

[111] Homepage Vestische: https://www.vestische.de/eigene-kundencenter.html (Zugriff: 15.08.2016)

Tabelle 72: Service- und Vertriebsstellen im Kreis Recklinghausen (Stand Sommer 2017)

Stadt	**Anzahl**	**Art der Vertriebsstelle**
Castrop-Rauxel	1	DSW21-KundenCenter Ticketverkauf und Grundinformationen
	6	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Datteln	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Dorsten	1	Verkaufscenter für VRR-Tickets Weitergehende Beratung und Aboangelegenheiten (Bürgerbüro Dorsten)
	7	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Gladbeck	1	VEST KundenCenter Ticketverkauf und Grundinformationen
	5	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Haltern am See	2	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Herten	1	VEST KundenCenter Ticketverkauf und Grundinformationen
	6	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Marl	1	VEST-KundenCenter Ticketverkauf und Grundinformationen
	4	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Oer-Erkenschwick	3	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Recklinghausen	1	VEST-KundenCenter Ticketverkauf und Grundinformationen
	12	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Waltrop	2	Verkaufsstellen für VRR-Tickets

Quelle: Homepage Vestische Straßenbahnen GmbH, Homepage Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH und Homepage VRR (Zugriff 02.08.2017)

5.5.2 Fahrgastinformation

Im Kreis Recklinghausen besteht ein grundsätzlich gutes Angebot von Informationsmöglichkeiten über den ÖPNV. Aussagekräftige Informationen über das Linien- und Bedienungsangebot, über Ticketangebote und Tarif sowie über spezielle Freizeitverkehrs- und Serviceangebote erhält man über das Fahrplanbuch und den Linienplan.

Weiterhin können umfassende Informationen auch im Internet abgerufen werden.

Als Schwäche ist zu bewerten, dass die DFI an vielen wichtigen aufkommensstarken Haltestellen (noch) nicht vorhanden sind (z. B. Castrop Münsterplatz oder Gladbeck Oberhof).[112]

5.6 Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

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

Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln ist an den wichtigsten Verknüpfungspunkten Kreis Recklinghausen weitestgehend gegeben. Insbesondere die Verknüpfung mit dem Auto (Park-and-Ride) und dem Rad (Bike-and-Ride) sind funktionierende Elemente.

Um jedoch insgesamt eine ausreichende Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und somit eine Multi- und Intermodalität gewährleisten zu können, bedarf es eines weiteren Ausbaus insbesondere von Bike-and-Ride-Anlagen (optional mit Infrastruktur für E-Bikes) an verschiedenen Verknüpfungspunkten sowie an Haltestellen in deren weiteren Umfeld Siedlungsbereiche mit längere Entfernung zur Haltestelle liegen (Ausweitung des Haltestelleneinzugsbereiches durch Radabstellanlagen, vgl. Kapitel 2.1.5 und 7.6.1).

Park+Ride-Anlagen

Park+Ride-Anlagen zur Verknüpfung zwischen dem IV und dem ÖPNV gibt es im Kreisgebiet Recklinghausen an den folgenden Haltepunkten[113]:

- Castrop-Rauxel Hauptbahnhof (220 Stellplätze)
- Dorsten Bahnhof (100 Stellplätze)
- Dorsten Deuten (15 Stellplätze)

[112] Haltestellenkataster

[113] VRR-Homepage (Zugriff 15.08.2016).

- Dorsten Hervest-Dorsten (15 Stellplätze)
- Dorsten Lembeck (15 Stellplätze)
- Dorsten Rhade (30 Stellplätze)
- Dorsten Wulfen (20 Stellplätze)
- Gladbeck West (15 Stellplätze)
- Haltern am See Bahnhof (60 Stellplätze)
- Marl Sinsen (60 Stellplätze)
- Recklinghausen Süd (15 Stellplätze)

Die Auslastung der einzelnen Anlagen ist unterschiedlich ausgeprägt. Verschiedene Anlagen stoßen bereits heute an Werktagen an ihre Kapazitätsgrenzen, so z. B. die Park+Ride-Anlagen am Hauptbahnhof in Recklinghausen.[114] Andere Anlagen weisen noch – teils geringe – Kapazitäten auf.

Bike+Ride-Anlagen

Bike+Ride-Anlagen zur Verknüpfung zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV gibt es im Kreisgebiet Recklinghausen an den folgenden Haltepunkten[115]:

- Castrop-Rauxel Hauptbahnhof (60 Stellplätze)
- Dorsten Bahnhof (50 Stellplätze)
- Dorsten Rhade (70 Stellplätze)
- Haltern am See Bahnhof (500 Stellplätze)
- Marl Mitte (30 Stellplätze)
- Recklinghausen Hauptbahnhof (200 Stellplätze)
- Recklinghausen Süd (20 Stellplätze)

Radstationen[116]:

- Castrop-Rauxel Hauptbahnhof (150 Stellplätze, Rebeq GmbH)
- Dorsten (300 Stellplätze, Rebeq GmbH)
- Gladbeck Hauptbahnhof (300 Stellplätze, Rebeq GmbH)
- Haltern am See (280 Stellplätze, Caritasverband Haltern e. V.)
- Marl Sinsen (300 Stellplätze, Rebeq GmbH)

In den Städten Castrop-Rauxel (Hauptbahnhof), Dorsten (Busbahnhof; in Zusammenarbeit mit der Stadt), Gladbeck (Bahnhof Gladbeck-West) und Marl (Bahnhof

[114] Aussagen der Verkehrsunternehmen, Vestische 2015.

[115] VRR-Homepage (Zugriff 15.08.2016).

[116] Homepage Rebeq, Beschäftigungsförderung, Radstationen: http://www.rebeq.de/index.php?menuid=4951 (Zugriff 18.08.2016)

Marl-Sinsen) gibt es sogenannte Radstationen, die einen umfangreichen Service anbieten. Überdachte Stellplätze bieten Schutz nicht nur vor Wind und Wetter. In Dorsten werden zudem einige Stellplätze videoüberwacht. Ebenfalls in Dorsten am Bahnhof Rhade sind zusätzlich abschließbare Fahrradboxen vorhanden, die gegen eine Kaution genutzt werden können. Diese Art von Stellplätzen ermöglicht eine besonders witterungs- und diebstahlgeschützte Unterbringung des Fahrrads. Zudem werden weitere Dienstleistungen wie Reparaturen, Wartungen und Reinigungen angeboten. Darüber hinaus stehen an den Radstationen etwa zehn Mietfahrräder (in Marl 14) zur privaten Nutzung sowie als Ersatznutzung bereit.

Zusätzlich zu diesen Angeboten gibt es an verschiedenen Haltestellen im Netz weitere Fahrradabstellmöglichkeiten.

Im Verbundgebiet des VRR wurde zudem ein Konzept zur Nutzung von Fahrradboxen etabliert. Hierbei werden die Fahrradboxen mit einer Chipkarte (VRR-eTicket-Chipkarte) mithilfe von Datenübertragung zu technischen Servicestellen berührungslos auf- sowie abgeschlossen. Das System der Chipkarte wurde mittlerweile auf ausgewählte Park+Ride-Anlagen übertragen.[117]

Auch an den Bike+Ride-Anlagen ist die Auslastung sehr unterschiedlich.

Bei den Anlagen in Dorsten ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen Fahrradboxen und Fahrradständern.

Sowohl für die Park+Ride-Anlagen als auch für die Bike+Ride-Anlagen liegen keine systematischen Erhebungen vor. Die Aussagen zur Auslastung einzelner Anlagen spiegeln im Wesentlichen die Einschätzungen aufgrund einzelner Eindrücke wider.

[117] VRR-Nahverkehrsplan 2016, Entwurfsstand 20.04.2016

5.7 Anregungen der kreisangehörigen Städte

Die kreisangehörigen Städte waren bei der Vorbereitung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen direkt beteiligt und haben verschiedenste Eingaben, Anregungen und Wünsche zur weiteren Prüfung im Verfahren gegeben.

Darüber hinaus wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme im Winter 2015 alle Städte im Kreis Recklinghausen sowie die Verkehrsunternehmen zu ihren Anregungen und Hinweisen zur Nahverkehrsplanung befragt. Außerdem hatten die Kommunen in den im April 2016 durchgeführten Regionalkonferenzen die Gelegenheit Wünsche zu äußern und Anregungen weiterzugeben sowie auch im gesamten Prozess aufgrund der intensiven Beteiligung immer die Möglichkeit für Rückmeldungen bestand.

Von den Städten wurden dabei neben konkreten Anregungen zu bestimmten Linien folgende Schwerpunktthemen genannt:

- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
- Verbesserung der Fahrgastinformation, Einrichten von Dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) an zentralen Verknüpfungspunkten

Von den Verkehrsunternehmen wurden neben Angaben zu verspätungsanfälligen Abschnitten auch einige konkrete Planungsvorschläge vorgeschlagen.

Im Verfahren haben auch einzelne benachbarte Aufgabenträger auf Planungen hingewiesen, die die kreisgrenzenüberschreitenden Linien betreffen.

Der sich aus diesen Eingaben ergebende Handlungsbedarf ist in Kapitel 5.8 dokumentiert.

5.8 Handlungsfelder

Die durchgeführte Analyse schließt mit einer Darstellung der möglichen „Handlungsfelder" ab. In dieser Zusammenstellung sind auch die Anregungen und Prüfaufträge der einzelnen Akteure (Kreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Interessensverbände, Nachbar-AT) aufgenommen worden. Diese Handlungsfelder bilden die Grundlage für die Erarbeitung der Maßnahmen (vgl. Tabelle 73).

Sämtliche „Handlungsfelder" wurden im Zuge der Nahverkehrsplanung hinsichtlich möglicher Handlungsoptionen sowohl verkehrlich als auch unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit umfassend geprüft.

Die abschließenden Ergebnisse der Prüfung sowie eine gutachterliche Einschätzung hinsichtlich des weiteren Umgangs liegen dem Kreis sowie allen Kommunen in synoptisch aufbereiteter Form mit entsprechenden Erläuterungen vor.

Diejenigen Prüfansätze, für die auch unter Berücksichtigung des aktuellen finanziellen Spielraums die Möglichkeit für Verbesserungen gesehen wird, werden in das Entwicklungskonzeptes dieses NVP (Kapitel 7) aufgenommen.

Tabelle 73: Handlungsfelder

Stadt Castrop-Rauxel
• Linienführung im Stadtteil Rauxel (Anbindung Waldfriedhof) prüfen (verspätungsanfällige Linie 237) • Verbesserung der Anbindung von Dingen • Verbesserung der Erschließung für das neue Wohngebiet RWE-Systems-Fläche an der Recklinghauser Straße/ Von-Waldhausenstraße • Prüfung einer Optimierung der Linien 481 und 347 durch Linienverbund (u. a. Direktverbindung Henrichenburg West an zentralen Bereich) • Verschmelzung der Linien 343 und 347 unter Wegfall der Haltestellen Händelweg, Gewerbegebiet Westring und Westring/ Herner Str. (Planungsvorschlag Stadt) • Direktanbindung von Becklem mit einer zentralen Haltestelle und dem stadtgrenzenüberschreitenden Busangebot im Zuge der Erneuerung der Brücke Lambertstraße • Schließen der Bedienungslücke bei der Linie 481 werktags zwischen Henrichenburg und Becklem durch ein Taxibus-Angebot • Führung Linie 481 im Bereich Habinghorst (z. B. über Wartburgstraße) • aus Fortschreibung NVP Stadt Herne: Netzschluss Herne – Castrop-Rauxel mit Linien 303 / 343 bzw. 311 • Überprüfung des Busnetzes in der Südstadt: ◦ Verbesserung der Anbindung der OT Schwerin und Merklinde (Anbindung an

RB43), ggf. durch Linienverlängerung

- Einrichten eines TaxiBus-Angebotes Frohlinde – Merklinde

- Überprüfung des Busnetzes in der Südstadt: Einheitliche Linienführung Linie 353 mit verbesserter Anbindung Castrop-Rauxel Altstadt zur Straßenbahnhaltestelle Schürbankstraße (Tramlinien 308/318)
- Prüfen der Entzerrung der Fahrplanlagen der Linien SB22 und 237 (insb. H Hertzstraße)
- Überprüfung des Spätverkehrsnetzes, insbes. Spätnetzachse Datteln - Meckinghoven - Castrop-Rauxel (SB22-Linienweg)
- Nächtliche Anbindung aus/ in Richtung Bochum
- Prüfen von Haltestellenbezeichnungen:
  - Zentrale Haltestelle Münsterplatz / nahegelegener SPNV-Haltepunkt Castrop-Rauxel Süd
  - Haltestellen Victor I/II und Victor III/IV
- Verbesserung der Fahrgastinformation am Münsterplatz (Abfahrtsplätze der einzelnen Buslinien deutlich ausweisen)
- DFI in beide Richtungen Castrop-Rauxel Hbf. planen und dem Rat zu Entscheidung vorlegen (Abfahrtsplätze der einzelnen Buslinien deutlich ausweisen)
- Verbesserung der Erschließung durch Einrichten neuer Haltestellen
  - Linie 361: Grutholzstraße
  - Linie 343: Westringcenter (Höhe Aldi, stadteinwärts)
  - Linie 482/NE11: Kirchstraße (bei Aufgabe der H Lerchenstraße, heute für Schleifenfahrt in SVZ)
- Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle zwischen den Haltestellen Europaplatz und Evangelisches Krankenhaus
- Vereinheitlichung von Taktzeiten auf verschiedenen Linien (z. B. Linie 482)
- Anschlussoptimierung am Münsterplatz in der SVZ
- Haltestelle „Habinghorster Straße" Abfahrtsplätze der einzelnen Buslinien deutlich ausweisen

Stadt Datteln

- Projekt RVM-Schnellbus Datteln – Olfen –Lüdinghausen – Senden – Münster
- Überprüfung des Angebotes auf innerstädtischen Linien unter Berücksichtigung folgender Schwerpunkt:
  - Stadtverkehrslinien 280/281/286
  - Überprüfung Anschlusssituation Wittener Straße (neues Anschluss-Konzept wegen hoher Anzahl Beschwerden)

- Verbesserung der Erschließung für das Neubaugebiet „BP 93 Westerkamp" (ehem. Haard-Kaserne)
- Verbesserung der Erschließung für die Wasserstadt und newPark (langfristig)
- Schnellbus-Anbindung St.-Vincenz-Krankenhaus und Rathaus (über Tigg)
- Überprüfung des Spätverkehrsnetzes
  (insbes. NE-Verbindung zwischen Datteln und Castrop-Rauxel Hbf. über Henrichenburg)

Stadt Dorsten

- Verbesserung der Erschließung des Stadtquartiers Fürst-Leopold-Hervest (ggf. zusätzliche Haltestellen auf der K41, ggf. auch im weiteren Verlauf der „Fürst-Leopold-Allee" bis zur Halterner Straße)
- Prüfen der Anbindung des Neubaugebiet „Kreskenhof-Zum kleinen Aap" (zu prüfen ist, ob nach Füllung des Baugebietes die Taxibus-Anbindung TB216 noch ausreichend ist
- Prüfen der Anbindung des Neubaugebietes „Dunkenbree" in Holsterhausen
- Überprüfen der Anbindung von Lembeck (und Rhade) am Wochenende (TaxiBus-Angebot auf sonn- und feiertags ausdehnen, Prüfauftrag aus Projekt BahnLandLust; Anfrage Verkehrsbetrieb Schäpers von 2012/13)
- Verbesserung der Anbindung Dorsten-Östrich (Anschluss an SPNV)
- Vorschläge zur Optimierung des SB16
- Überprüfung SB26-Angebot ZOB Dorsten - Barkenberg Mo-Fr früh (Betriebsbeginn) wegen hoher Nachfrage
- Umstellung AST- auf Taxibus-Bedienung
- Berücksichtigen der Schließungen von Schulstandorten (Laurentiusschule Lembeck im Sommer 2014 und Gerhart-Hauptmann-Realschule Hervest Nöttenkamp spätestens im Sommer 2017)
- Brechen SB28 am ZOB Dorsten
- Anbindung Marl – Polsum mit SB28 (Dorsten – Buer Rathaus)
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Interkommunalen Industrieparks Dorsten-Marl nach Ansiedlung des Logostikunternehmens ARVATO (Mehrschichtbetrieb, vsl. mehrheitlich im Niedriglohnsektor).
  (Hinweis: Wurde in einer 1. Stufe mit zusätzlichem TaxiBus-Verkehr bereits zum Januar 2017 umgesetzt.)
  (zusätzlicher Prüfauftrag nach RK mit hoher Dringlichkeit)
- Schließung der Taktlücken der Linie 295/R21 zwischen Raesfeld und Rhade Bf. Um 11, 13 und 15 Uhr
- Anbindung GE Wenge durch
  - Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle am Kreisverkehr An der Wienbecke

/ Feuerwache

- zusätzlich Verschwenk des SB26 über Fürst-Leopold-Areal

- Anbindung des Bückelsbergs, Wulfen-Süd

Stadt Gladbeck

- Überprüfen des zum FPW Sommer 2012 umgesetzten Buskonzeptes Gladbeck und ggf. Einbringen neuer Ansätze (in diesem Zusammenhang Anbindung Rentfort-Nord)
- Verbesserung der Anbindung Rentfort-Nord an Zweckel (inkl. Anbindung Penny-Markt)
- Überprüfung der Möglichkeit zur Taktumstellung der Linie 257 Mo-Fr HVZ vom 20-Minuten-Takt auf 30-Minuten-Takt im Hinblick auf die betrieblichen Konsequenzen (heute: betriebliche Durchbindung mit Linie 255) (20'-Takt von 2000 bis 2007 und seit 2012)
  ➔ Prüfauftrag im Zusammenhang mit Teilbereichskonzept Gladbeck Zweckel (Linien 253/254/257, s.o.)
- Verlegung Linie 253 vom Nordpark in Richtung Querstraße (Zeitersparnis)
- 252/253/254: TaxiBus-Angebot überprüfen und stärker an Kosten ausrichten / Abstimmung mit Stadt GE
- 256: TaxiBus-Angebot überprüfen und stärker an Kosten ausrichten / Abstimmung mit Stadt BOT
- Prüfen: Einrichten Spätverkehrsnetzes in Gladbeck?

Stadt Haltern am See

- Ausweitung des Angebotes infolge Ansiedlung einer Forensischen Klinik in der Haard (Haltern I/II) (Stadt) und
  Überprüfen des hohen Aufwandes auf der TaxiBus-Linie (Vestische)
- Projekt BürgerBus Haltern am See
  (Hinweis: Der „Bürgerbus" wurde bereits beschlossen und geht voraussichtlich ab 04.11.2017 in Betrieb. Der Konzessionsantrag und Fördermittelantrag (Fahrzeug) wurde am 13.02.2017 bei der Bezirksregierung Münster gestellt.)
- Prüfbedarf: Freizeitverkehr
  (z. B. Verbesserung der Anbindung der Freizeitanlage des RVR „Silberseen in Haltern am See")
- Überprüfung des Fortbestands der Linie 271 in Zusammenhang mit Projekt BürgerBus
- 272 prüfen: Angebot in Zusammenhang mit Projekt BürgerBus;
  Verlängerung des Linienwegs in Hullern bis Alter Postweg/ Hauptstraße (Erschließung Wohngebiet Hullern Ost),
  Wieder-Einführung durchgehender 60-Minuten-Takt
- Prüfen: Linie 275 ganzjährig bis Ketteler-Hof führen (Ausbau Freizeitpark-

Angebot), Wieder-Einführung durchgehender 60-Minuten-Takt • Umwandlung AST-Verkehre in TaxiBus
Stadt Herten
• Projekt: SchnellBus Recklinghausen – Herten – Gelsenkirchen („SB49“) • Umprofilierung SB23 zur Stadtlinie (Arbeitstitel „238“) • Direkte ÖPNV-Anbindung des REAL-Marktes in Herten-Westerholt • Verbesserung der Anbindung des ehemaligen Zechenstandorts Ewald an den ÖPNV (direkte Anbindung über das Gelände) • Anbindung Industriegebiet Herten-Süd und ggf. Anbindung weiterer Bereich und Unternehmen • Gewährleistung einer optimalen Anbindung der Nutzer des ÖSPV an den SPNV (Herten ohne SPNV-Anschluss) • Anbindung Theodor-Fliedner-Haus
Stadt Marl
• Verbesserung der Anbindung/ Erschließung für das GE Zechenstraße • Anbindung ehemalige Fläche Westerweiterung des Chemieparks (Hinweis: Das Konzept liegt bereits vor und wird von der Stadt Marl, dem Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger unterstützt. Details werden mit METRO regelmäßig abgestimmt.) • SB25/270: Überprüfung des Angebots insb. Mo-Fr (hohe Nachfrage) zwischen Marl Mitte und RE Hbf • Anbindung Marl – Polsum mit SB28 (Dorsten – Buer Rathaus) • Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Interkommunalen Industrieparks Dorsten-Marl nach Ansiedlung des Logostikunternehmens ARVATO (Mehrschichtbetrieb, vsl. mehrheitlich im Niedriglohnsektor) (Wurde in einer 1. Stufe mit zusätzlichem TaxiBus-Verkehr bereits zum Januar 2017 umgesetzt.) • Einführung eines TaxiBusses zwischen Sinsen und RE Hbf mit Überprüfung der Notwendigkeit im Spätverkehr
Stadt Oer-Erkenschwick
• Linienwegtausch Linien 230/234 in Höhe Westerbachsiedlung • Umbenennung der Haltestelle „Klein-Erkenschwicker-Str. Nr. 216“ (eine der Haltestellen zur Erschließung des Freizeitziels Halde Ewald) • Überprüfung des Angebotes im innerstädtischen Bereich: ◦ Verdichten der Bedienung entlang der Klein-Erkenschwicker Straße zwischen den Haltestellen Berliner Platz und Walterstraße vom 30/60-Minuten-Takt

auf durchgehenden 30-Minuten-Takt (Linie 230)

- Gleichzeitig Überprüfen der Bedienung des Gewerbegebietes Hübelkamp (Linie 230)

- Anbindung Gesundheitszentrum MEDICUM

Stadt Recklinghausen

- Projekt: SchnellBus Recklinghausen – Herten – Gelsenkirchen („SB49")
- Umprofilierung SB23 zur Stadtlinie (Arbeitstitel „238")
- Verbesserung der Erschließung von Hochlar Nord (Wohn- und Pflegezentrum Hohbrink)
- Überprüfung und ggf. Ausbau/ Optimierung des ÖPNV-Angebotes (im Sinne eines Stadtbus-Verkehrs)
- Ausbau von Umsteigemöglichkeiten (z. B. Rad/ Bus)
- Erweiterung Angebot RE Hbf - Nordcharweg prüfen, ggf. Linie 214 in Höhe RE Hbf brechen (betriebliche Optimierung der Umläufe)
- SB25/270: Überprüfung des Angebots insb. Mo-Fr (hohe Nachfrage) zwischen Marl Mitte und RE Hbf
- 213/235: Überprüfung Durchbindung Linie 235 über RE Hbf (Durchfahrer); Abschnitt über Quellberg Linie 213 zuordnen
- 236/237: Überprüfung Angebot und Linienweg (hohe Nachfrage Stadtteil König Ludwig), ob noch nachfragegerecht
- Anbindung Stadtteil König-Ludwig im Spätverkehr
- Bürgerantrag zur Rücknahme der Linie 213 im Stadtteil Suderwich (Langobardenstraße)
- Verbesserung der Erschließung des GE Ortloh
- Verbesserung der Erschließung des Bereichs Berghäuser Straße/ Bergknappenstraße
- Verbesserung der Erschließung von Stuckenbusch

Stadt Waltrop

- Angebotsausweitung Waltrop – DO-Mengede (Arbeitstitel „289 neu")
- Überprüfung des Angebotes auf innerstädtischen Linien (Überprüfung Linienweg und Angebot, ggf. Umschichtung von Leistungen aus Linien 283, 285 in zusätzliches Angebot für Anbindung SPNV in DO-Mengede s.o.)
- Überprüfung Linienweg SB24 über Moselbach, ggf. Direktführung über Rathaus
- Überprüfung bestehender Bedarfsverkehre (TB, AST) hinsichtlich Optimierungsmöglichkeiten

Allgemein

- Überprüfung bestehendes Spätverkehrsnetz:
  - Ausweitung auf die Städte Gladbeck und Castrop-Rauxel
  - Prüfen des Beginns am Sonntag (bereits ab 21 Uhr)
- Überprüfung bestehender Bedarfsverkehre (TB, AST) hinsichtlich Optimierungsmöglichkeiten (Gesamtkonzept)
- Einführung S-Bahn-Takt 15/30 (Verlängerung S9): Überprüfung Busliniennetz und -angebot im Korridor RE - Herten - GE-Buer
- Überprüfung Nachfrage / Angebot an Ferientagen im Kreisgebiet
- Anpassen des Angebotes im Hinblick auf die definierten Kreisstandards zu Verkehrszeiten und Angebot (nachträglicher Prüfauftrag)
- Förderung inter-/multimodaler Verkehrsangebote (Bike-Sharing, Fahrradeinstellboxen etc.
- Überprüfen der Angebote im Freizeitverkehr
- Prüfen von Einsparpotenzialen
- Berücksichtigung der Taktumstellungen im SPNV ab 2019

6 Prognose der Verkehrsentwicklung

6.1 Prognose-Grundlagen

Für die zukünftige Weiterentwicklung des ÖPNV-Verkehrsangebotes im Kreis Recklinghausen sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Siedlungs- und Gewerbeflächen sowie Entwicklungen bei den Schulstandorten und Schulverkehrsbeziehungen. Zunehmend in den Fokus rücken außerdem die Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr als wesentliche Nachfragegruppe des ÖPNV.

Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2022 festgelegt, Basisjahr für die Vorausschätzung ist 2015.

Die Abschätzung der voraussichtlichen Bedarfsänderungen erfolgt auf Basis folgender Quellen:

- Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 - Basis - nach Altersjahren und Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden - Stichtag 01.01, Information und Technik Nordrhein-Westfalen
- Neuansiedlungen und Verkehrsentwicklungsprojekte in den kreisangehörigen Städte, Befragung der Kommunen im Februar 2015

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden.

6.2 Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen

6.2.1 Demografische Entwicklung

Allgemeine Entwicklung im Kreis Recklinghausen

Für die Bevölkerungsprognose im Kreis Recklinghausen wird auf Daten des IT.NRW im Rahmen der Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 zurückgegriffen.[118]

Insgesamt wird für den Kreis Recklinghausen bis zum Jahr 2022 eine (geringfügig) rückläufige Einwohnerentwicklung von etwa -2% (ca. -12.500 EW) prognostiziert.

[118] Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 - Basis - nach Altersjahren und Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden - Stichtag 01.01.

- Die Schülerzahlen an weiterführenden Schulen sind kurz- bis mittelfristig ausgeprägt rückläufig (bis 2022 ca. -13%). Damit spiegelt sich auch im Kreis Recklinghausen der bundesweit prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen wider.
- Die Altersgruppe der 19-24-Jährigen (Ausbildung/ potenziell Studierende) wird mittelfristig zurückgehen.
- Deutlicher Rückgang der mitten im Berufsleben stehenden Altersgruppe der 40-64-Jährigen.
- Der Anteil der Senioren, insbesondere der Hochbetagten, steigt auch im Vergleich zur Gesamtbevölkerung mittel- bis langfristig deutlich an.

Tabelle 74: Bevölkerungsprognose für den Kreis Recklinghausen

Altersgruppe	**2015**	**2022**	**Entwicklung 2015-2022 absolut (prozentual)**
unter 3	14.027	13.555	- 472 (-3,4%)
3 bis unter 6	14.282	14.317	35 (0,2%)
6 bis unter 10	19.944	20.043	99 (0,5%)
10 bis unter 16	34.726	30.831	- 3.895 (-11,2%)
16 bis unter 19	19.911	16.586	- 3.325 (-16,7%)
19 bis unter 25	39.097	35.390	- 3.707 (-9,5%)
25 bis unter 40	99.017	100.514	1.497 (1,5%)
40 bis unter 65	236.536	222.225	- 14.311 (-6,1%)
65 bis unter 80	96.844	100.370	3.526 (3,6%)
80 oder älter	37.758	45.877	8.119 (21,5%)
Insgesamt	612.142	599.708	- 12.434 (-2,0%)

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 - Basis - nach Altersjahren und Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden - Stichtag 01.01.

Kleinräumige Entwicklungen

Die Bevölkerungsentwicklung zeigt ein vergleichsweise homogenes Bild über die meisten kreisangehörigen Städte. Ein auffällig hoher Rückgang wird lediglich für die Stadt Marl (a. – 3.052 EW bzw. - 4%) prognostiziert. Einen leichten Zuwachse können voraussichtlich die Städte Gladbeck (ca. 304 EW bzw. + <1%) und Oer-Erkenschwick (ca. 341 EW bzw. + 1%) verzeichnen, die Einwohnerzahlen in der Kreisstadt Recklinghausen bleiben voraussichtlich weitgehend stabil.

Für die übrigen Städte liegt der abschätze Bevölkerungsrückgang jeweils zwischen -1% und -3% (vgl. Tabelle 75).

Für fast alle Städte im Kreisgebiet wird ein überdurchschnittlicher Rückgang bei den Kindern und Jugendlichen erwarten, einzige Ausnahmen bilden hier die Städte Gladbeck und Recklinghausen.

Die Personengruppe der Senioren hat in allen Kommunen Zuwächse zu verzeichnen, hervorzuheben sind hier insbesondere die Städte Dorsten und Waltrop mit Zuwächsen von jeweils über 15%.

Tabelle 75:
Bevölkerungsprognose für die Städte im Kreis Recklinghausen, Entwicklungen 2015 – 2022[119]

Stadt	EW 2015 gesamt	EW 2022 gesamt	6-18 absolut (Prozentual)	>65 absolut (Prozentual)	Insgesamt absolut (prozentual)
Castrop-Rauxel	73.521	71.978	- 826 (-9%)	922 (6%)	-1.543 (-2%)
Datteln	34.174	33.011	- 506 (-12%)	684 (9%)	-1.163 (-3%)
Dorsten	75.195	72.853	-1.361 (-14%)	2.632 (16%)	-2.342 (-3%)
Gladbeck	74.046	74.350	-200 (-2%)	831 (5%)	304 (<1%)
Haltern am See	37.162	36.440	-635 (-13%)	830 (10%)	-722 (-2%)
Herten	60.293	58.299	-656 (-9%)	653 (5%)	-1.994 (-3%)
Marl	83.206	80.154	-1.137 (-12%)	1.680 (9%)	-3.052 (-4%)
Oer-Erkenschwick	30.641	30.982	-601 (-15%)	656 (10%)	341 (-1%)
Recklinghausen	115.087	113.263	-793% (-6%)	1.642 (7%)	-1.824 (-2%)
Waltrop	28.817	28.378	-406 (-12%)	1.115 (17%)	-439 (-2%)
Insgesamt	612.142	599.708	-7.121 (-10%)	11.645 (9%)	-12.434 (-2%)

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 - Basis - nach Altersjahren und Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden - Stichtag 01.01.

Wohnflächenerweiterung

In nahezu allen Städten im Kreis Recklinghausen sind in Zukunft Erweiterungen von Wohnungs- / Siedlungsflächen vorgesehen. Hervorzuheben sind die vergleichsweise großen bzw. einwohnerstarken geplanten Erweiterungen in Castrop-Rauxel (Wohngebiet in Ickern, westliche Recklinghauser Straße und südliche Mittelstandspark Ost, ca. 180 WE), Dorsten (Wohngebiet Feldmark, Beerenkamp, ca. 150 WE),

[119] Einzelne Städte im Kreis Recklinghausen verfügen über eigene Prognoseerhebungen zu Bevölkerungsvorausberechnungen. Zur Gewährleistung einer methodisch einheitlichen und vergleichbaren Datengrundlage wurde bei der NVP-Fortschreibung jedoch auf die Prognosedaten des Landesbetriebes Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) zurückgegriffen, auch wenn die Ergebnisse zum Teil voneinander abweichen.

Recklinghausen (Wohngebiet Ostviertel, Klausenerstraße, ca. 160 WE) und Waltrop (Wohngebiet Goethestraße und Hafenstraße, „Neues Wohnen am Kanal", ca. 200 WE). Eine vollständige Auflistung aller ÖPNV-relevanten Planungen zur Erweiterung von Wohnbauflächen ist dem Anlagenband I (Städtesteckbriefe) zu entnehmen.[120]

6.2.2 Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte

Allgemeine Entwicklungen

Die Aussagen zur Entwicklung der Schülerzahlen basieren ebenfalls auf der Einwohnerprognose des Landesbetriebes Information und Technik NRW.

Der bundesweit prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen spiegelt sich auch in der Prognose für den Kreis Recklinghausen wider. Insgesamt wird für die Bevölkerungsgruppe der 6- bis 18-Jährigen bis zum Jahr 2022 ein Rückgang von etwa 10% erwartet. [121]

Dies wird langfristig voraussichtlich prägende Auswirkungen auf den ÖPNV haben, da gerade diese Bevölkerungsgruppe zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV zählen. Ein Rückgang der ÖV-Nachfrage für den Schülerverkehr ist wahrscheinlich.

Kleinräumige Entwicklungen

Neben den allgemeinen Entwicklungen der Schülerzahlen haben außerdem die folgenden im Kreisgebiet vorgesehenen Änderungen in der Schulstruktur Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der Schüler:[122]

- Castrop-Rauxel: Auflösung der Schillerschule zum Schuljahresende 2014/15 bzw. Schuljahresbeginn 2015/16
- Datteln: Auflösung dreier Grundschulen (Grundschule Ahsen, Horneburg und Ringschule) sowie einer Förderschule (Pestalozzischule) seit 2013
- Datteln: Fusion dreier Grundschulen (Josefschule, Ringschule und Gustav-Adolf-Schule) mit neuem Standort an der Mozartstraße; Abriss des Gebäudes der Gustav-Adolf-Schule; im ehem. Gebäude der Josefschule befindet sich eine Dependance des Städt. Gymnasiums
- Datteln: Prüfung einer Auflösung der Hauptschule Hachhausen und der Realschule Datteln; mögliche Einrichtung einer neuen Sekundarschule
- Dorsten: (voraussichtliche) Auflösung der Gerhardt-Hauptmann-Realschule zum 31.07.2016 und der Astrid Lindgren Sprachförderschule bis spätestens 2017

[120] Quelle: Befragung der Städte im Februar 2015.

[121] Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 - Basis - nach Altersjahren und Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden - Stichtag 01.01.

[122] Quelle: Befragung der Städte im Februar 2015.

sowie die Entscheidung über eine Auflösung der Geschwister-Scholl-(Haupt) Schule

- Dorsten: Auflösungen der Matthäusschule Wulfen, Laurentiusschule Lembeck (Hauptschule) sowie der Grundschulen Agathaschule II (Hardt) und Johannesschule (Feldmark) in den letzten Jahren

- Gladbeck: sofortige Auflösung der Elsa-Brändström-Schule ab 01.08.2014 und der Teilstandort Zweckel der Roßheideschule, (ehem. Willy-Brandt-Schule) ab 01.08.2016
- Haltern am See: Auflösung der Die Förderschule Erich-Kästner-Schule bis spätestens 2018
- Herten: Auflösung der Theodor-Heuss-Schule zum 31.07.2017 (Aufgabe des Standortes und Umzug in Räume der Rosa-Parks-Schule zum 01.08.2015) und der Städtische Realschule zum 31.07.2017 (Aufgabe des Standortes und Umzug in Räume der Willy-Brandt-Schule zum 01.08.2015)
- Marl: Auflösung der Hermann-Claudius-Schule voraussichtlich bis 2016/2017 und der Günther-Eckerland-Realschule voraussichtlich bis 2017/2018[123]
- Recklinghausen: Auflösung der Friedrich-Ludwig-Jahn-Schule zum Schuljahr 2017/2018 (Umzug der Grundschule Liebfrauenschule in ein Gebäude der Friedrich-Ludwig-Jahn-Schule bereits ab 2016/2017) und der Gemeinschaftshauptschule Paulus-Canisius zum Schuljahr 2017/2018 (an diesem Standort sind zudem Vorklassen und „Internationale Orientierungsklassen“[124] ansässig

Bei der Auflösung bzw. dem Auf- und Ausbau von Schulstandorten sind kleinräumige Veränderungen im Schülerverkehr zu erwarten. In den Übergangszeiten kann ggf. ein zusätzlicher Beförderungsbedarf generiert werden (Beförderung zum alten und neuen Schulstandort).

6.2.3 Beschäftigtenentwicklung

Eine exakte Prognose der Arbeitsplatzzahlen mit räumlicher Verteilung auf die Verkehrszellen liegt für den Kreis Recklinghausen nicht vor.

Im Rahmen der Befragung der Städte im Kreis Recklinghausen zur Nahverkehrsplanung im Februar 2015 wurden jedoch stadtentwicklungsrelevante Planungsvorhaben abgefragt.

[123] Schulentwicklungsplan, Stadt Marl, März 2013

[124] Besondere Klassen, in denen Kinder und Jugendliche von Flüchtlingen und Asylbewerbern auf den Unterricht in den Regelschulen vorbereitet werden.

Gewerbeflächenerweiterung

Für die kleinräumige Entwicklung des Arbeitsmarktes sind folgende Vorhaben zur Erweiterung von Gewerbeflächen bzw. zur Erschließung neuer Gewerbegebiete in den Städten des Kreises besonders hervorzuheben:[125]

- Castrop-Rauxel, Ickern: Gewerbe- und Industriegebiet, ca. 55 ha, BP 2012 (ca. ein Drittel bebaut)
- Datteln: Gewerbepark (ehem. Ruhr-Zink-Gelände), ca. 9,5 ha, ab 2017/2018
- Dorsten Hervest: Gewerbeansiedlungen (incl. Verkehrserschließung mit Nordanbindung Gewerbegebiet Wenge West K 41)mit Kreativquartier und Soziokulturelles Zentrum LEO, ca. 50 ha Gewerbeflächen ab 2015 und ca. 10 ha Sondergebiet/ Mischgebiet ab 2014
- Dorsten, Wulfen: Gewerbegebiet „Große Heide" (ehem. Zeche), Logistik- und Energiepark, ca. 26 ha, in Planung 2016
- Dorsten (Industriepark Dorsten-Marl): Ansiedlung ARVATO voraussichtlich 2017 mit mehr als 1.000 Arbeitsplätzen
- Marl-Brassert (Westerweiterung): Ansiedlung eines METRO-Logistik-Standortes in 2017/2018 mit rund 1.500 Arbeitsplätzen
- Waltrop: Industriegebiet, ca. 15 ha, Planungsbeginn 2016

Weitere Entwicklungsvorhaben im Bereich Arbeiten/ Gewerbe sind im Anlagenband I hinterlegt.

6.2.4 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur sowie im Bereich Freizeit und Tourismus

Die Bereiche Versorgung und Freizeit stellen mittlerweile eine wesentliche Nutzergruppe des ÖPNV. Auch zukünftig existieren in beiden Bereichen weiterhin Wachstumspotenziale. Dies ist größtenteils auf den Anstieg an aktiv genutzter Freizeit außer Haus, die Zunahme des Anteils der älteren Bevölkerungsgruppen sowie die Verringerung der Haushaltsgröße zurückzuführen.[126]
Zudem ist gegenüber der Entwicklung des gesamten privaten Verbrauchs tendenziell ein überdurchschnittlicher Anstieg des Konsumverhaltens zur Freizeitgestaltung festzustellen.[127]

[125] Quelle: Befragung der Städte im Februar 2015.

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

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

Einzelhandel

Im Kreis Recklinghausen sind in den kommenden Jahren Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstruktur mit Bedeutung für den ÖPNV geplant. Vorhaben mit voraussichtlich spürbaren Auswirkungen auf die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage im Kreisgebiet sind in Castrop-Rauxel (Nahversorger 2015/2016), Datteln (Neubau Einkaufszentrum ab 2016/2017), Gladbeck (Rewe-Markt mit Drogerie- und Backshop 2015) und Herten (Neubau Einkaufszentrum 2016) geplant.[128]

Eine Darstellung aller Planungsvorhaben im Einzelhandel, die bis zum Jahr 2022 realisiert werden sollen, ist dem Anlagenband I beigefügt.

Freizeit

Im Bereich des Freizeitverkehrs sind innerhalb des Planungshorizontes lediglich in der Stadt Haltern am See Vorhaben geplant, aus denen sich möglicherweise Auswirkungen auf die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage ableiten lassen. In Lavesum in Haltern am See wird eine Indoor-Spielhalle (Ketteler Hof) voraussichtlich in 2017 fertiggestellt.[129]

6.3 Allgemeine Aussagen zur Entwicklung der Mobilität

Der demografische Wandel wird in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Bundesweite Forschungsergebnisse mit fundierten empirischen Grundlagen zeigen die allgemeinen Entwicklungstrends deutlich auf[130], aus denen sich ein wesentlicher, langfristig zu betrachtender Handlungsbedarf ergibt. Für die Überplanung haben die nachfolgend erläuterten absehbaren Entwicklungen prioritäre Bedeutung:

- Die demografischen Entwicklungen werden zu einem Rückgang des Berufsverkehrs führen. In der Folge werden sich die Verkehrsspitzen weiter abflachen und sukzessive in den Vormittag wandern. Der Schulverkehr wird im Kreis Recklinghausen Schritt für Schritt immer stärker die morgendliche Verkehrsspitze prägen
- Der bundesweit prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen spiegelt sich auch in der Prognose für den Kreis Recklinghausen wider. Dies wird langfristig vo-

[128] Quelle: Befragung der Städte im Februar 2015.

[129] Quelle: Befragung der Städte im Februar 2015.

[130] Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005.

raussichtlich prägende Auswirkungen auf den ÖPNV haben, da gerade diese Bevölkerungsgruppe zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV zählt.

- Die ältere Bevölkerung wird nach Einschätzung der Verkehrswissenschaft durch eine höhere Autoaffinität gekennzeichnet sein[131]. Hinzu kommen neue Angebote, wie E-Bikes, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. In der Konsequenz heißt dies für den ÖPNV, dass die in der Vergangenheit in der Branche häufig als Stammkunden betrachteten Senioren gerade in städtischen Räumen stärker zu „wahlfreien Verkehrsteilnehmern" werden. Diese haben auch höhere Ansprüche an den ÖPNV, nicht nur bezüglich der Barrierefreiheit, sondern auch im Hinblick auf Merkmale wie Komfort, Angebotstransparenz und Verfügbarkeit.
- Die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird zukünftig an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur).
- Die Gruppe der älteren Menschen wird heterogener (die Spannbreite reicht von „Zurückziehen" bis zu „ausgeprägter Aktivität").[132]
- Der Führerscheinbesitz steigt vor allem in den älteren Jahrgängen (starke Zuwächse bei den älteren Frauen).
- Der Motorisierungsgrad der privaten Haushalte wächst weiter.
- Die jüngere Generation zeigt im Gegensatz zu den Senioren den Trend zur multimodalen Mobilität mit Nutzung des jeweils (aus Sicht des Einzelnen) günstigsten Verkehrsmittels und auch die kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel in der täglichen Mobilität.
- Die Freizeitwege sind in Deutschland seit den 90er Jahren durch Zuwächse geprägt. In diesem Marktsegment ist auch von weiteren Steigerungen auszugehen, die aber vom ÖPNV wegen der Komplexität der Wege nur schwer abzuschöpfen sind. In der Überplanung des Busnetzes werden jedoch Potenziale zur Erhöhung der Marktauschöpfung geprüft, wie z. B. verbesserte Anbindung von Freizeitzielen im nördlichen Kreisgebiet.

[131] Aktuelle Mobilitätsuntersuchungen machen deutlich, dass in den letzten 15 Jahren in Deutschland die Autonutzung der Senioren signifikant zugenommen hat, während die jüngeren Generationen multimodaler ihre Mobilität gestalten. Siehe: Kuhnimhof, Tobias Georg; Wirtz, Matthias; Von der Generation Golf zur Generation Multimodal; in DER NAHVERKEHR, Heft 10/ 2012

[132] Kasper, Birgit; Mobilität älterer Menschen; in „Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung"; 49. Ergänzungs-Lieferung 11/2007; Herbert Wichmann Verlag, Heidelberg.

6.4 Abschätzung der zukünftigen Nachfrageentwicklung im ÖPNV und Ableitung von Konsequenzen für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV

Als Ergebnis der in den Kapiteln 6.2 bis 6.3 dargestellten Abschätzungen kann abgeleitet werden, dass sich aufgrund der Strukturdatenveränderungen im Kreis Recklinghausen, hier vorrangig aufgrund der Bevölkerungsrückgänge im Kontext mit der zunehmenden Wirksamkeit des „demografischen Faktors" und dem Rückgang der Schülerzahlen, negative Entwicklungen im Bereich der ÖV-Nachfrage abzeichnen. Ohne gegensteuernde Maßnahmen wird von einem Rückgang von rund 3% ausgegangen.

Dieser Wert liegt schon heute über den vom Landesbetrieb Information und Technik NRW prognostizierten Einwohnerrückgängen von etwa 2% für das gesamt Kreisgebiet. Der Anteil der schulverkehrsrelevanten Altersgruppen sinkt hierbei sogar um etwa 13%. Vor diesem Hintergrund sollte die zukünftige Busnetzgestaltung im Kreis Recklinghausen, soweit möglich, rechtzeitig im Kontext mit eventuellen infrastrukturellen Veränderungen, wie Schließungen bzw. Zusammenlegungen von Schulen usw., erfolgen.

Die älteren Menschen nehmen heute intensiver am gesellschaftlichen Leben teil und leben nicht mehr so zurückgezogen wie noch vor wenigen Jahrzehnten. In Zukunft wird die Mobilität der Senioren (Anzahl der täglichen Wege) spürbar zunehmen, jedoch absehbar nicht auf das Niveau der mittleren Altersgruppen. Jedoch wird sich das Verkehrsverhalten der Senioren von morgen weiter spürbar ändern. Der ÖPNV wird es zunehmend schwerer haben, Fahrgäste in den älteren Zielgruppen zu akquirieren. Zum einen nimmt die individuelle Motorisierung in dieser Altersgruppe noch weiter zu, darüber hinaus nimmt mit Produkten wie dem E-Bike die Bedeutung des Radverkehrs für die Senioren zukünftig voraussichtlich weiter zu, so dass die Auswirkungen auf die ÖPNV-Nutzung künftig noch deutlich negativer ausfallen könnten.

Im Kontext mit den Entwicklungen der Rahmenbedingungen sind folgende Auswirkungen auf die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung zu erwarten[133]:

- der Einkaufs- und Freizeitverkehr gewinnt gegenüber dem Berufsverkehr an Bedeutung,
- die Zunahme der Einpersonenhaushalte führt zu mehr Versorgungswegen,
- die „klassischen" Verkehrsspitzen, insbesondere im Berufsverkehr, gehen zurück, während in den bisherigen Schwachverkehrszeiten die Nachfrage zunimmt.

[133] Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005.

Die Veränderungen der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung wirken zukünftig nicht unbedingt zugunsten des ÖPNV. Zwar werden die Verkehrsspitzen aufgrund der zunehmenden Flexibilisierung von Arbeit- und Öffnungszeiten entzerrt, so dass mittelfristig mit einer zunehmenden Nachfrage-Verlagerung aus den Hauptverkehrszeiten in die derzeitigen Nebenverkehrszeiten zu rechnen ist („Abflachen der Verkehrsspitzen"). Demgegenüber werden die Verkehrsströme, nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, disperser, individuelle Wegketten werden immer „komplizierter".

Um zukünftig den Marktanteil des ÖPNV weitgehend stabilisieren zu können, muss sich der ÖPNV an den sich wandelnden Verkehrsmarkt anpassen. Aufgrund der im Kreis Recklinghausen erkennbaren Trends bedeutet dies u. a. eine zunehmende Orientierung des ÖPNV-Angebotes auf den wachsenden Markt des Freizeitverkehrs. Angesichts der zunehmend älteren Bevölkerung ist in diesem Zusammenhang eine behindertengerechte Ausgestaltung bzw. die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV ein wichtiges Thema für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

Inwieweit die Wohnstandortpolitik im Zuge der Flüchtlingsfrage zukünftig Auswirkungen auf die Mobilitätsentwicklung im Kreis Recklinghausen hat, ist derzeit kaum absehbar. Um konkrete Aussagen treffen zu können bleibt hier zunächst eine relative Stabilisierung der Situation abzuwarten. Darüber hinaus ist für eine fundierte Bewertung der Entwicklungen auch die Klärung diverser Rahmenbedingungen erforderlich, wie z. B. der Entscheidung darüber, ob Flüchtlinge zukünftig über Geldmittel oder mehr Sachleistungen, u. a. auch in Form von ÖPNV-Tickets, verfügen sollen. Sollte absehbar ein Bedarf zur Schülerbeförderung erkennbar werden, sind die Randbedingungen hierfür außerhalb des Nahverkehrsplans zu klären.

7 Entwicklungskonzept ÖPNV

7.1 Allgemeine Rahmenziele

Für den Kreis Recklinghausen besitzt der ÖPNV im Sinne der gesetzlichen Maßgaben eine hohe Bedeutung. Die Sicherstellung und Verbesserung der Standortqualität im Umfeld großer Oberzentren, sowie die Gewährleistung der Mobilitätsansprüche steht hierbei im besonderen Fokus. Der ÖPNV im Kreisgebiet soll dazu beitragen, den Gesamtverkehr effektiv, störungsarm, sozial- und umweltverträglich zu gestalten. Neben dem ÖPNV soll die Verknüpfung mit den übrigen Verkehrsträgern („zu Fuß-Gehen", „Fahrradfahren" etc.) weiterentwickelt werden. Der ÖPNV soll unter Beachtung des Städtebaus geplant, organisiert und ausgestaltet werden, um eine optimale ÖPNV-Leistungserstellung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten aller beteiligten Akteure gewährleisten zu können. Der NVP ist hierfür das entscheidende Steuerungsinstrument, da er die aus Sicht des Aufgabenträgers erforderlichen Maßnahmen festlegt. Die Stadtentwicklung vor Ort sollte aus Sicht des Kreises Recklinghausen in diesem Sinne gewährleisten, dass beispielsweise bei neuen Vorhaben ein wirtschaftlicher und attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird.

Die Struktur des ÖPNV-Angebotes im Kreis Recklinghausen stellt ein etabliertes, historisch gewachsenes Netz dar. Aufbauend auf diesen gewachsenen Strukturen, in Verbindung mit den aktuellen Entwicklungen und Tendenzen im Kreisgebiet soll durch eine akzentuierte und zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV dessen Anteil an der Verkehrsmittelwahl mindestens stabilisiert werden. Durch eine integrierte Gesamtverkehrsplanung müssen die Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) weiter verbessert und eine sinnvolle Aufgabenverteilung der Verkehrsmittel erreicht werden.

Zum Erreichen dieser Zielsetzungen ist, ausgehend vom heutigen ÖPNV-System, im Zusammenhang mit der weiteren Gewährleistung und anzustrebenden Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, eine zielgerichtete, effiziente Marktstrategie in der zukünftigen Ausgestaltung des ÖPNV-Systems erforderlich. Während durch den privaten Pkw eine weitgehend flächendeckende Erschließung des Kreisgebietes beliebig gewährleistet wird, kann der ÖPNV diese Ansprüche naturgemäß nur bedingt erfüllen. Der ÖPNV soll deshalb konsequent auf den Hauptkorridoren (Achsen) in seiner Attraktivität gepflegt - und möglichst verbessert – werden.

Darüber hinaus sind die Fahrplanstabilität und die Produktivität der Verkehrserstellung unter Berücksichtigung ökonomischer Gesichtspunkte durch wirksame Beschleunigungsmaßnahmen gezielt zu verbessern.

Bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der ÖPNV-Infrastruktur ist der demografischen Entwicklung im Kreis Recklinghausen, die durch gravierende Veränderungen in der Altersstruktur gekennzeichnet ist, Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund werden die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen verstärkt berücksichtigt. Die gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen prägt insofern die langfristige Zielsetzung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV" im Kreis Recklinghausen.

7.2 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV" im Kreis Recklinghausen

7.2.1 Grundsätze

7.2.1.1 Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit" wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht" gleich „rollstuhlgerecht"). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)[134].

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr" im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV" übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Mit der Novellierung des PBefG sind die Aufgabenträger jedoch ausschließlich für die Planung, nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit" zuständig. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.[135]

Zuständig für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV sind:

[134] Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt" des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

[135] siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

- die Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge (der Aufgabenträger formuliert über den Nahverkehrsplan bzw. über die Betrauung/ Direktvergabe seine Anforderungen hinsichtlich einer Fahrzeugausstattung),
- die Straßenbaulastträger (Städte, Kreis, Land und Bund) für die Haltestellen,
- die Verkehrsunternehmen und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) für die Fahrgastinformation,
- die Verkehrsunternehmen für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals.

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG keine neue fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit" bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiter entwickeln[136]. Die Schaffung der „Barrierefreiheit" ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste (siehe Kapitel 7.2.1.3). Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit" im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

7.2.1.2 Schaffung barrierefreier Wegeketten

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe Abbildung 8).

[136] ebenda

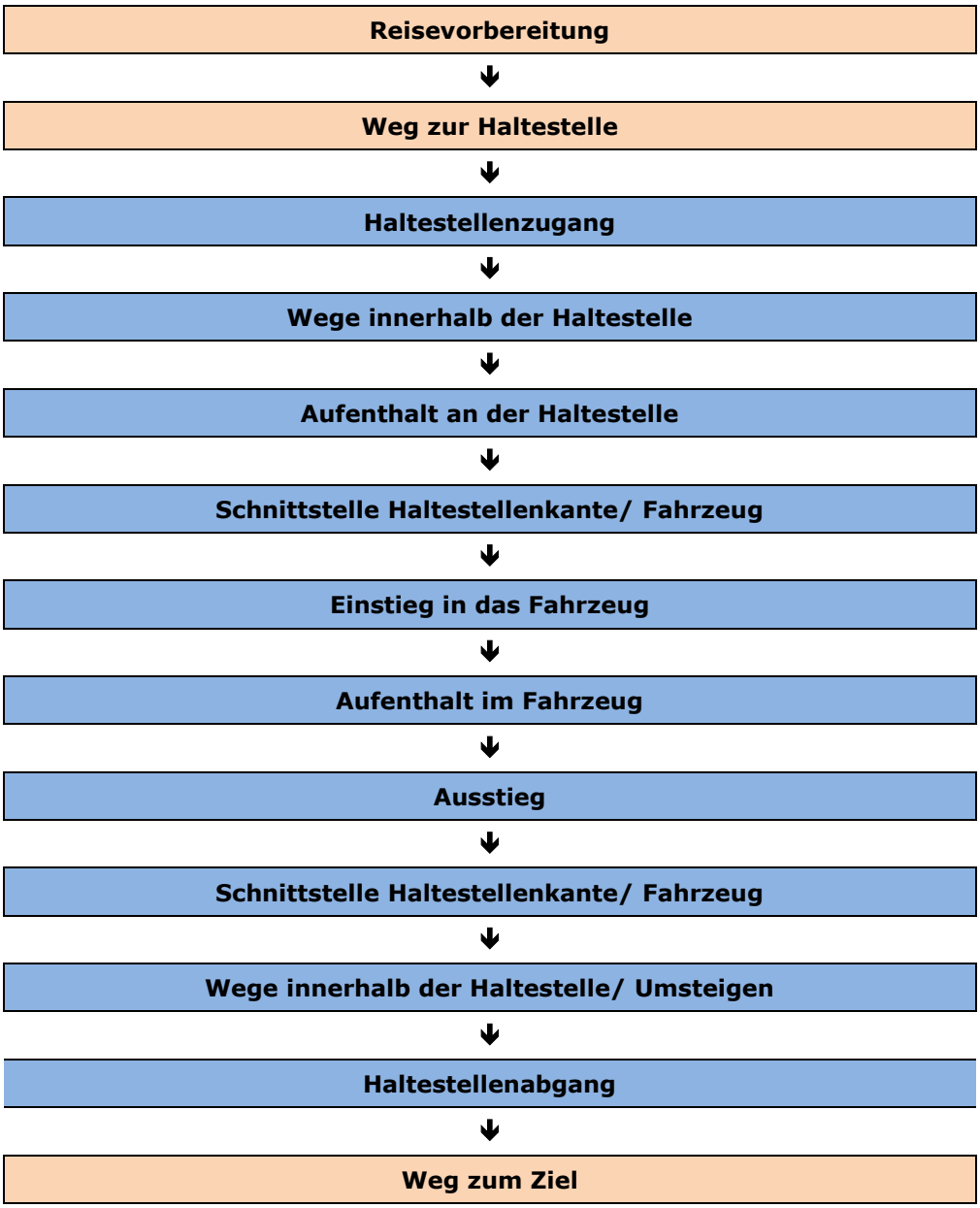


Abbildung 8: Mobilitätskette im ÖPNV[137]

[137] eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

7.2.1.3 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs" zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt[138].

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Anforderungen, die bei der Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur zu berücksichtigen sind, dargestellt.

Tabelle 76: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV" aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung[139]	**wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe[140]**
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	• niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6 %) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug • Haltestangen und –griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen • rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen

[138] Quelle: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

[139] nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt" des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

[140] nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt" des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf).

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	**wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe**
Blinde und sehbehinderte Personen	• (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit • Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)
Personen mit Rollstuhl	• niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6 %) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster • niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug • ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechnik • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) • ausreichende Durchfahrtsbreiten (> 90 cm) • horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen (Höhe 0,85 m) • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Schwerhörige bzw. gehörlose Personen	• Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	**wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe**
Hochbetagte Personen	• Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichen Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) • Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit • nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltemöglichkeiten • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip") • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
Greifbehinderte Personen	• Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten
Kleinwüchsige Personen	• Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (Höhen über 0,85 cm vermeiden) • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeein-trächtigungen	• Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen[141] • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen[142])
Personen mit Gleichgewichts-störungen	• ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) • Absicherung von Höhenunterschieden

[141] Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.

[142] Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	**wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe**
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	• einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache

Neben den in Tabelle 76 aufgeführten Mobilitätsbeeinträchtigungen im engeren Sinne können weitere ÖPNV-Nutzer als mobilitätsbehindert im weiteren Sinne des Begriffs eingeschätzt werden, denen die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV die Nutzbarkeit wesentlich erleichtert, z. B.:

- Fahrgäste mit Gepäck,
- Fahrgäste mit Kinderwagen,
- Fahrgäste mit Fahrrädern,
- Fahrgäste mit Einkaufstrolleys,
- Schwangere,
- ortsunkundige Menschen,
- Menschen mit temporären Einschränkungen (z. B. nach Operationen).

7.2.2 Leitsätze des Kreises Recklinghausen

Der Kreis Recklinghausen verfolgt als Leitziel für den langfristigen Planungshorizont die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „vollständig barrierefreien ÖPNV". Zu diesem Personenkreis gehören ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

Während bei den Fahrzeugen ein hoher Standard in der Barrierefreiheit bereits erreicht ist, wird bei den Haltestellen vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel und personellen Ressourcen bei den kreisangehörigen Städten der Umsetzungsprozess nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive

- im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Kreises als Besteller der Busverkehre sowie der kreisangehörigen Städte, des Kreises und Straßen NRW als Baulastträger der Haltestelleninfrastruktur,
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten)

zu erreichen.

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die im Kapitel 7.2.3 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationsmedien. Da das politisch vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit" bis zum Jahr 2022 im Kreis Recklinghausen unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht erreicht werden kann, gilt es darüber hinaus, unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs, begründete Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen (siehe Kapitel 7.2.4 und 7.2.5.3).

Folgende Leitsätze werden vom Kreis Recklinghausen formuliert.

1. ***Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV im Kreisgebiet für alle Fahrgäste***
   Der Kreis Recklinghausen verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, den Städten sowie den Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV". Dies hat gleichzeitig eine Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgäste zur Folge[143].
   Die Erreichung des Ziels soll kontinuierlich und ohne vermeidbare Verzögerungen erreicht werden.
   Hiermit verbunden ist die Schaffung
   - eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit
   - für alle Benutzergruppen
   - entsprechend dem aktuellen Stand der Technik
   - mit einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet (mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte).
2. ***Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten***
   Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten (siehe Abbildung 8) inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten sind bei allen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen und Abstimmungen mit den betroffenen Trägern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.
3. ***Orientierung am Leitbild einer „vollständigen Teilhabe" und eines „Design für alle"***
   Bei der Schaffung einer „vollständigen Barrierefreiheit" sind die Belange aller Nutzergruppen umfassend und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen, soweit der „Stand der Technik" dies ermöglicht und die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der „Stand der Technik" ggf. für einzelne Mobilitätsbeeinträchtigungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird.[144] Bei Zielkonflikten zwischen den

[143] Es handelt sich um einen globalen Zusammenhang. Im Einzelfall können barrierefreie Lösungen die Qualität der Nutzbarkeit des ÖPNV einschränken. Die Sicherung einer barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit ist dabei höher zu bewerten im Vergleich zu Komforteinbußen für andere Fahrgäste (z. B. weniger Sitzplätze infolge einer größeren Sondernutzungsfläche). Grundsätzlich sind barrierefreie Lösungen anzustreben, ggf. auch durch die räumliche Verlegung von Haltestellen.

[144] siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen (die ggf. von allgemeinen Vorschriften abweichen, aber im Konsens abgestimmt wurden) angestrebt werden.

4. ***Schaffung der Barrierefreiheit als Prozess der Annäherung an ein Ideal***
   Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.

5. ***Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit***
   Die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen gewährleistet, sondern durch

   - eine regelmäßige Reinigung,
   - eine turnusmäßige Wartung,
   - eine unverzügliche Schadensbeseitigung und
   - einen ausreichenden Winterdienst

   gesichert.

6. ***Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen***
   Vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel bei den Beteiligten verfolgt der Kreis in seiner Planungsfunktion als Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit den Kommunen bzw. den Straßenbaulastträgern im Bereich des Infrastrukturausbaus den Ansatz, den Fokus zunächst auf die Haltestellen mit der höchsten Fahrgastfrequentierung und auf Haltestellen im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen.

7. ***Konsequente Umsetzung einer durchgängigen Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Neufahrzeugen***
   Beim Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollen diese entsprechend des aktuellen Standes der Technik durchgängig barrierefrei gestaltet werden.

8. Verbesserungen an bestehenden Anlagen
Ergänzend zum Infrastrukturausbau bzw. zur Fahrzeugneubeschaffung ist in bestehenden Verkehrsanlagen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur vorzusehen, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.
Bodenindikatoren in Rillenstruktur an vorhandenen Haltestellen mit hoher Fahrgastfrequentierung und/ oder nutzersensiblem Umfeld sollen unter Beachtung der Fördermittelbindung sukzessive durch Bodenplatten in Rippenstruktur ersetzt bzw. nachgerüstet werden[145].

[145] In der Vergangenheit wurden Haltestellen nach dem damaligen „Stand der Technik" mit Bodenindikatoren in Rillenausführung versehen. In der Zwischenzeit hat sich bundesweit deutlich gezeigt, dass diese nicht praxistauglich sind. Die Rillen sind von Blinden mit den üblichen Stockspitzen kaum zu erfassen, und insbesondere in fugenreichem Umfeld gar nicht zu ertasten. Hinzu kommt, dass Rillenplatten wesentlich schneller verschmutzen.

9. ***Buskap als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen***
   Buskaps werden vor dem Hintergrund ihrer Vorzüge zur Gewährleistung einer spaltfreien Anfahrbarkeit als Regelanwendung für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV vorgesehen[146]. Busbuchten erfordern wegen der Fahrdynamik der Busse große Flächen[147] und sind innerhalb bebauter Gebiete für eine barrierefreie Haltestellengestaltung und einen darauf ausgerichteten Busbetrieb generell nur im Ausnahmefall (z. B. Haltestellen mit betrieblich erforderlichen Standzeiten) geeignet[148]. Busbuchten sollten in diesem Fall alternativ als Haltestellentasche oder im Sägezahnprinzip ausgebildet werden. Vorhandene (zu kurze) Busbuchten sollen an den nachfragestarken und den nutzersensiblen Haltestellen sukzessive zu Buskaps umgebaut werden.

10. ***Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit"***
    In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie den kreisangehörigen Städten bzw. den Straßenbaulastträgern können unter Einbindung der Behindertenvertreter im Nahverkehrsplan die Ausnahmen von der im PBefG als Ziel festgelegten, und bis zum 01.01.2022 zu erreichenden „vollständigen Barrierefreiheit" definiert werden. Unterstützend wirkt hier das in Kapitel 7.2.5 entwickelte „Baukastensystem" zur Einordnung von Haltestellen in Ausbaukategorien. Hierauf aufbauend sollen von den einzelnen Städten Prioritätenlisten für den Um-/ Ausbau von Haltestellen erstellt werden. Ausnahmen sind auch für Taxieinsatz bei AST- und Taxibus-Verkehren zu formulieren.

11. ***Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle „Barrierefreiheit im ÖPNV"***
    Beim Aufgabenträger oder einer von ihm beauftragten Institution ist zeitnah eine Koordinierungsstelle zur Unterstützung der Umsetzung der Maßnahmen und Programme zur Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV einzurichten.

(siehe: Kohaupt, Bernhard; Die Sprache der Bodenindikatoren; http://www.unbehindertmobil.de/syntaxbodenindikatoren1.pdf).

[146] Haltestellen am Fahrbahnrand (d. h. Buskaps) können bei einer Taktfolgezeit von 5 Minuten an zweistreifigen Straßen mit bis zu 630 Kfz/ h und Richtung angelegt werden (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013).

[147] Hinweis: Busbuchten müssen bspw. für Standardlinienbusse eine Gesamtlänge von 88,70 m aufweisen (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013. Wegen dieser Nachteile sollen Busbuchten nur in folgenden Fällen angelegt werden

- an anbaufreien Hauptverkehrsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 50 km/h

- an angebauten Hauptverkehrsstraßen im Fall betriebsbedingter Aufenthaltszeiten (Anschlüsse, Wartepositionen etc.).

[148] siehe: Sozialverband VdK Deutschland e.V. (Hrsg.): Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung; Bonn 2008 (http://www.vdk.de/deutschland/pages/service/20090/handbuch_barrierefreie_verkehrsraumgestaltung) [Zugriff 12.02.2015].

Die Stelle soll koordinierend und beratend wirken sowie Abstimmungsprozesse einleiten und begleiten.

12. ***Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter***
Die Programme und Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV sind frühzeitig mit Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten und der Fahrgastverbände abzustimmen[149].

7.2.3 Anforderungen an die Gestaltung der Haltestellen und Fahrzeuge zur Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit

7.2.3.1 Anforderungen an die Bushaltestellen

Nachfolgend werden die grundsätzlichen Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung von Haltestellen nach dem aktuellen „Stand der Technik" aufgezeigt. Im Nahverkehrsplan werden die Ausnahmen, bei denen diese Anforderungen unterschritten werden können, formuliert.

Für die Bushaltestellen bestehen folgende Anforderungen als **Optimallösung**[150]:

- Regelausbildung als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen, Sicherstellung einer bordstein-parallelen Anfahrbarkeit[151]
- im Falle der Bedienung der Haltestelle durch Pkw oder Großraum-Pkw (bedarfsgesteuerte Bedienung) Absenkung der Borde im Bereich vor der 1. Tür auf 1 cm,
- niveaugleicher Ein- und Ausstieg (Reststufe/Restspalte[152] < 5 cm) an allen Türen[153], Höhendifferenzen > 10 cm sind zu vermeiden
(Erläuterung: unter Beachtung des Absenkens der Busse auf ca. 270 mm Höhe an der zweiten Tür sind Bordhöhen unter 17 cm ungeeignet; der Einsatz der Rampe als Hilfsmittel ermöglicht einen Zugang für Rollstuhlfahrer, Rampen

[149] Hinweis: Sicherheitsrelevante sowie haftungs- und versicherungsrechtliche Sachverhalte liegen grundsätzlich in der alleinigen Entscheidungshoheit der haftungsverantwortlichen Maßnahmenträger.

[150] Quellen:
VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012
Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum; Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Gelsenkirchen; 2012

[151] Hinweis: Busbuchten müssen eine Länge von mindestens 88,70 m aufweisen, um einem Standardlinienbus eine parallele, spaltarme Anfahrt an den Bordstein ermöglichen zu können.

[152] Toleranz von bis zu 20 mm bei neuen/ erneuerten Reifen bzw. Rädern sowie geringer Fahrgastbesetzung (geringe Belastung der Federung)

[153] Ausnahmen werden im Kapitel 7.2.5.3 für einzelne Haltestellenkategorien definiert.

schaffen jedoch keine barrierefreie Nutzbarkeit, da sie nicht „ohne fremde Hilfe" direkt vom Rollstuhlfahrer einsetzbar sind)

- Verwendung von niederflurgerechten Bordsteinen (z. B. Buskapsteinen, „Kasseler Sonderbord" o. Ä. (Höhe mind. 18 cm im Türbereich)[154]
- Verstärkung des Fahrbahnaufbaus (inkl. An- und Abfahrtsbereich) zur Vermeidung von Spurrillen

- taktil und visuell kontrastierende Leitsysteme (Bodenindikatoren) [155]:
  - Auffindestreifen (Rippenplatten, Rippen parallel zur Haltestellenkante, Breite mindestens 60 cm, Breite 90 cm als Regelanwendung an aufkommensstarken Haltestellen, über die gesamte Breite des Gehweges bis zur Gebäudekante bzw. zu Grundstücksbegrenzungen), möglichst ohne Unterbrechung durch Radwege o. ä. (im Bereich von Radwegen ggf. Ausbildung mit Natursteinpflaster),
  - Einstiegsfeld (Größe 120 x 90 cm Rippenplatten, Rippen parallel zur Haltestellenkante; Haltestellenmast mind. 0,6 m entfernt)[156]
  - Leitstreifen (Rippenplatten, Rippen parallel zur Haltestellenkante, 30 cm breit, gesamte Länge der Haltestellenkante, Abstand zur Verkehrsfläche mind. 60 cm)
  - an Haltestellen auf schmalen Gehwegen kann der Auffindestreifen ohne Einstiegsfeld ausgebildet werden
  - an Umsteigehaltestellen mit mehreren Haltepositionen taktile Wegweisungssysteme mit Abzweigfeldern (Noppenplatten) und Leitstreifen (Rippenplatten)

[154] Hinweis: An Haltestellen mit Bordhöhen von 22 cm ist, bedingt durch eine Resthöhe rund 5 cm, der Einsatz der Klapprampe generell nicht erforderlich. Solche Haltestellen müssen direkt anfahrbar und mit einem speziellen Sonderbordstein ausgestattet sein (inkl. Übergangsstein auf 16 cm im Bereich des Überstreichens durch den Bus bei der Haltestellenanfahrt).

[155] siehe: DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Oktober 2011

[156] Hinweis: Der Leitfaden des Landes Nordrhein-Westfalen sieht abweichend von der DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) die Ausbildung der Einstiegsfelder mit Noppenplatten vor (siehe Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum; Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Gelsenkirchen; 2012)

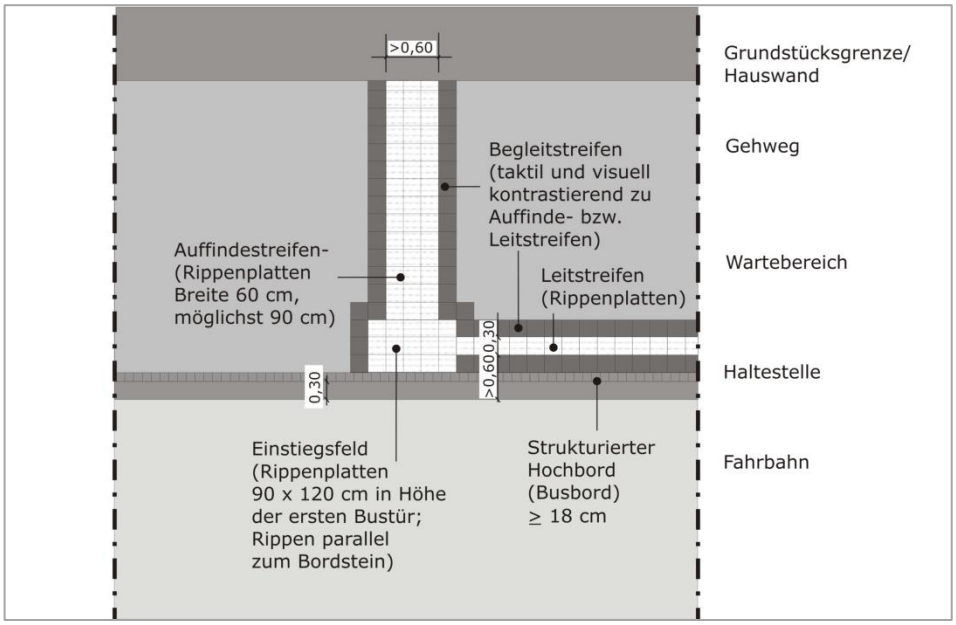


Abbildung 9: Ausbildung der Bodenindikatoren im Haltestellenbereich[157]

- taktile Leitsysteme müssen in ihrem Verlauf durchgängig frei von störenden Einbauten, Hindernissen und Unterbrechungen sein (z. B. Verkehrsschilder, Beleuchtungsmasten)
- unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten 2,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m, Mindestdurchgangsbreite an Hindernissen von 0,90 m
- ausreichende Bewegungsräume für Personen mit Rollstuhl (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der zweiten Tür mit 2,50 x 2,50 m, im Ausnahmefall 2,00 x 2,00 m)
- Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)
- visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten
- visuelle und akustische DFI
- Beleuchtung der Haltestellen
- stufenfreie Erreichbarkeit des Fahrgastunterstandes
- an Fahrgastunterständen mit Glasscheiben zwei kontrastreiche Streifen (Anordnung in Höhe 1,3 bis 1,5 m und 0,4 bis 0,6 m)
- beleuchtete Fahrgastinformationsvitrinen in Wartehallen in mittlerer Lesehöhe von 1,3 m; freie Zugänglichkeit der Fahrgastinformationsträger (möglichst keine Anordnung hinter Sitzen o. Ä., Aushänge plan direkt hinter der Scheibe); Beachtung der Anforderungen an Schriftgröße, Farbkontrast und Reflektion

[157] eigene Darstellung nach: DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Oktober 2011

- Sitzplätze mit Aufstehhilfen (z. B. hohe Armlehnen)
- rutschfeste Bodenbeläge
- Führung des Radverkehrs im Haltestellenbereich auf der Fahrbahn oder hinter dem Aufstellbereich der Fahrgäste (bei engen Verhältnissen Aufhebung des Radweges im unmittelbaren Haltestellenbereich)

Haltestellen, die unter Beachtung dieser Anforderungen ausgebaut werden, sind nach dem aktuellen Stand der Technik als „vollständig barrierefrei" zu bewerten.

Bei Änderungen des „Standes der Technik" oder bei Anpassung der Regelwerke ist für den Kreis Recklinghausen zu entscheiden, ob und welcher Form eine Anpassungen der hier formulierten Anforderungen erfolgen soll.

7.2.3.2 Anforderungen an die Fahrzeuge

Hinsichtlich der Fahrzeuganforderungen sind die spezifischen Rahmenbedingungen bei den Verkehrsunternehmen sowie bei grenzüberschreitenden Linien die von den Nachbaraufgabenträgern festgelegten Anforderungen (und damit deren Finanzierung) zu beachten. Grundsätzlich sollen möglichst harmonische Lösungen angestrebt werden. Die Details der Fahrzeugausstattung werden in den Direktvergabeunterlagen geregelt. Bei den nachfolgenden Erläuterungen handelt es sich ausdrücklich um die **Optimallösung** für barrierefreie Busse[158]:

- maximale Fußbodenhöhe von 33 cm über der Fahrbahn ohne Kneeling[159]
- Ausstattung Bus mit Kneeling[160] und mechanischer Rampe an Tür 2 (auf fremdkraftbetätigte Rampen kann verzichtet werden)[161]
- stufenfrei im Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2 (bei Gelenkbusse zwischen Tür 1 und Tür 3)[162]
- Sondernutzungsfläche mit absoluter Mindestfläche 750 x 1.300 mm[163] (mit zugeordnetem Sitz oder Stehlehne für Begleitperson und gepolsterter Trennwand bzw. Anlehnplatte) mit niveaugleichem, kurzem Zugang zu einer Tür (Mindestbreite 1.200 mm); keine die Bewegungsfreiheit behindernde Haltestangen oder sonstige Einbauten auf der Sondernutzungsfläche
- Anordnung der Sitzplätze für Schwerbehinderte zwischen Tür 1 und Tür 2 im Sichtbereich des Fahrpersonals[164], eindeutige Kennzeichnung durch Scheibenpiktogramme und stufenfrei erreichbar
- mind. zwei Türen bei Midi- und Standardlinienbussen und drei Türen bei Gelenkbussen im Niederflurbereich (mind. eine Tür für den Fahrgastwechsel bei Klein- und Minibussen)
- kontrastreiche Markierung/Gestaltung der Eingangsbereiche, Haltegriffe und -stangen, Bedienelemente, Taster usw. mit (sukzessiver) Verwendung einer einheitlichen Signalfarbe in und an allen Fahrzeugen

---

[158] siehe: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

[159] Toleranz von bis zu 10 mm bei neuen/ erneuerten Reifen bzw. Rädern sowie geringer Fahrgastbesetzung (geringe Belastung der Federung)

[160] Absenkung Fußbodenhöhe auf mind. 270 mm Höhe über Fahrbahnniveau; bei Bordsteinhöhe (Bussteigkante) von 180 mm Reststufenhöhe von 90 mm.

[161] Die Tragkraft von fahrzeugseitigen Einstiegshilfen sollten bei Straßenbahnen und Bussen im Hinblick auf die Zunahme von Elektrorollstühlen mind. 350 kg betragen (VDV 2012).

[162] Sitze im Bereich der Radkästen ggf. über eine Stufe erreichbar

[163] verbindlich sind bei Bus-Neuanschaffungen 900 x 2.000 mm

[164] Diese Anforderung bedeutet nicht, dass dieser Bereich permanent vom Fahrpersonal beobachtet werden muss. In Not- und Gefahrensituationen (z. B. Hilferuf) soll der Bereich ohne wesentliche Einschränkung unmittelbar für den Fahrer einsehbar sein.

- kontrastreiche Markierung von Stufen, Podesten und anderen im Fußbereich hervorstehenden Einbauten
- kontrastreiche Kennzeichnung der Türen[165] und der Taster von außen; Festlegung der Tür 2 (bei Solo- und Gelenkbussen) für den Nutzerkreis der Sondernutzungsflächen und der Plätze für Schwerbehinderte (zugehörige Piktogramme an den Einstiegstüren)
- ausreichende Durchsichtigkeit der Scheiben und keine Werbebeklebung im Bereich der Sitzplätze für Mobilitätseingeschränkte und der Sondernutzungsflächen zur Gewährleistung eines (insbesondere bei Dunkelheit und Regen) unbeeinträchtigten Blickes aus dem Fahrzeug (barrierefreie Orientierbarkeit für Sehbehinderte)
- durchgängige Haltemöglichkeiten im Fahrzeug mit „Leitfunktion" (auch für Kleinwüchsige und Kinder nutzbar, kontrastreiche Farbgebung)
- rutschfeste, kunststoffbeschichtete einheitlich dicke Haltestangen, im Türbereich mit taktiler Ausprägung an den Festhalteflächen (z. B. geriffelt)
- in den Türbereichen Einstiegshilfen (zumindest ein einseitiger Haltegriff)
- Darreichung nutzungsrelevanter digitaler Fahrgastinformationen sowohl in visueller als auch in akustischer Form („Zwei-Sinne-Prinzip")
- Fahrtzielanzeige Innen und Außen kontrastreich mit ausreichend großen Schriften und leicht erfassbar/verständlich (Innenanzeigen sollen von allen Fahrgastplätzen gut erkennbar und lesbar sein[166]); bei der Darreichung von Fahrgastinformationen über die TFT-Bildschirme sind lange Filmsequenzen zu vermeiden
- akustische Fahrgastinformation (Ankündigung Haltestellenansage mit einem akustischen Signal oder mit der sprachlich betonten Ansage „nächste Haltestelle …")
- Außenlautsprecher an Bussen zur optionalen (temporären) Fahrgastinformation an Haltestellen
- Außentaster an Tür 2 „Ruftaster Rollstuhl" sowie im Wageninneren im Bereich der Sondernutzungsfläche für Haltewunsch, „Kiwa-Taster ohne Türöffnungsfunktion" an Tür 2 außen und an der Sondernutzungsfläche, Taster „Rollstuhl/Kiwa" kann auch kombiniert außen und innen zur Ausführung kommen
- Erreichbarkeit von Tasten auch für Rollstuhlfahrer und Kleinwüchsige
- ausreichende, durchgängige Beleuchtung im Fahrzeug sowie Ausleuchten der Bereiche an den Türen

[165] Soweit eine ausgeprägt helle Grundfarbe der Busse vorhanden ist, bewirken Türen mit dunkler, nicht mit Werbung beklebter Verglasung nach Einschätzung des Aufgabenträgers die Funktion einer kontrastreichen Erkennbarkeit der Tür.

[166] Im Einzelfall können erforderliche Fahrzeugeinbauten (z. B. Haltestangen) die Sicht punktuell beeinträchtigen.

7.2.3.3 Anforderungen an Fahrgastinformation und Serviceleistungen

Die barrierefreien Mobilitätsketten sind von barrierefreien Informationen zu begleiten. Die Bereitstellung barrierefreier Informationen bezieht sich grundsätzlich auf zwei Aspekte:

- barrierefreie Informationen zum Mobilitätsangebot und
- barrierefreie Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit der Infrastruktur (umfassende Information auch für Begleitpersonen zur Planung des Weges).

Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sollen sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Fahrgast bereitgestellt werden („Zwei-Sinne-Prinzip"). Die Bereitstellung kann dabei auch über verschiedene Medien bzw. Kanäle erfolgen.

Die Informationssysteme im ÖPNV sind möglichst einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und eine lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Zu vermeiden sind zusätzliche „Barrieren" durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sollen auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten" weiterentwickelt werden.

Für Informationsdarstellungen sind nachfolgende Anforderungen zu beachten.

- Visuelle Informationen: kontrastreich, blendfrei, leicht lesbar (auch bei Dunkelheit), leicht verständliche Sprache, möglichst keine Laufschriften und Vermeidung von Anglizismen.
- Akustische Informationen: ausreichende, dynamisch anpassbare Lautstärke, leicht verständliche Sprache, Ankündigungssignal, spezifische Lautstärke und differenzierbarer Sprachklang für außerordentliche Ansagen sowie keine Dialekte und Vermeidung von Anglizismen.

Neue Möglichkeiten der barrierefreien Information bieten Smartphone-Lösungen, wie die App „Soester BusGuide". Die Bordgeräte der Busse senden Daten zu Fahrplan, zur Pünktlichkeit und zu Haltestellen per Bluetooth an Smartphones und spezielle Handgeräte, wodurch den Fahrgästen barrierefreie Informationen zur Verfügung gestellt werden.[167]

[167] siehe: http://busse-und-bahnen.nrw.de/fileadmin/user_upload/dokumente/06_Presse/Flyer_Kreis_Soest_druckfertig.pdf

7.2.4 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG in der aktualisierten Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 müssen im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit" konkret benannt und begründet werden, wenn das politische Planungsziel einer Zielerfüllung bis zum Jahr 2022 ausdrücklich nicht realisiert werden kann.

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann, wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist, aus Sicht des Aufgabenträgers verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 50 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag),
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: doppelte Kosten eines „normalen Ausbaus" an anderen, vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist) oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegsänderungen aufgelassen werden soll.

Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Haltstellen werden die folgenden Grundsätze formuliert.

- Von einem Anheben der Haltestellenplattform/ -fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z. B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen).
- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden.
- An Gehwegen, die im Bereich der Tür 2 eine Breite von unter 1,5 m aufweisen (und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist) und/ oder die durchgängig keine Mindestbreite von 0,90 m besitzen sollten Haltestellen ohne niederflurgerechten Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist).
- Durch die Errichtung von Wartehallen darf die Haltestellennutzung für Rollstuhlfahrer nicht unmöglich gemacht werden. Auf Wartehallen ist zu verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrer unmöglich machen und die Haltestelle alternativ nicht kleinräumig verlegbar ist.

Grundsätzliche sollten anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich.

7.2.5 Haltestellenkatalog zur Ausstattung an Bushaltestellen

7.2.5.1 Grundsätze

Der Kreis Recklinghausen definiert im Nahverkehrsplan Anforderungen an die Ausgestaltung der Bushaltestellen. Diese sind ausdrücklich als Empfehlungen an die kreisangehörigen Städte zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im Kreisgebiet schaffen zu können. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung.

7.2.5.2 Haltestellenkategorien

Die nachfolgend definierten Anforderungen basieren auf der Richtlinie des VRR[168], welche dem VRR als Bemessungsgrundlage bei der Bearbeitung von Förderanträgen dient.

Vom Kreis Recklinghausen werden ergänzende Empfehlungen formuliert. In Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR werden zur weiteren Differenzierung zwei zusätzliche Haltestellen-Kategorien definiert (Kategorie „A" und Kategorie „D", s. u.).

Die Bushaltestellen werden in folgende Kategorien für die Entwicklung eines Baukastensystems in der Ausstattung gegliedert.

- A: Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung[169]
- B: Bushaltestellen an anderen Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung (entspricht „Bus 1" in der VRR-Richtlinie)
  - Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten 2. und 3. Ordnung
  - Bushaltestellen mit mehr als 200 Ein- und Aussteiger pro Tag)

[168] Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR): Richtlinie zur „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR" (Stand 10.02.2012)
siehe: http://www.vrr.de/imperia/md/content/dervrr/satzungen/richtlinie_haltestellenausstattung.pdf

[169] Verknüpfungspunkte 1. Ordnung: Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen von SPNV/ S-Bahn mit mindestens vier Buslinien bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens fünf Buslinien sowie mindestens 1.000 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand z. B. Recklinghausen Hauptbahnhof)
Verknüpfungspunkt 2. Ordnung: Verknüpfungspunkte SPNV/ S-Bahn mit mindestens zwei Buslinien bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens drei Buslinien sowie mindestens 500 Umsteiger in alle Relationen
Verknüpfungspunkt 3. Ordnung: Nebenumsteigepunkte

  - Bushaltestellen in Stadtteilzentren
  - Bushaltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen
- C: Bushaltestellen mit mittlerer bis geringer Verkehrsbedeutung (entspricht „Bus 2" in der VRR-Richtlinie)
  - Bushaltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen (50 bis 200 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- D: Bushaltestellen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung
  - (< 50 Ein- und Aussteiger pro Tag)

7.2.5.3 Ausstattungsstandards

In Anlehnung an die Richtlinie des VRR werden nachfolgende drei Verbindlichkeitsstufen für den Haltestellenausbau vorgesehen.

- erforderliche Ausstattung
- grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)
- situationsbedingt anzustrebende Ausstattung

Tabelle 77: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen entsprechend der VRR-Richtlinie

Ausstattungsmerkmal	**A***	**B**	**C**	**D***
* vom Kreis Recklinghausen in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellenkategorien				
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ◘ grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) ☐ situationsbedingt anzustrebende Ausstattung ↑ höhere Anforderungen gegenüber VRR-Richtlinie (betrifft Kategorien B und C)				
1. Sicherheit				
Notrufsäule[170]	☐	☐		
Videoschutz[171]	☐	☐		
2. Service & Komfort				
Wartehalle und Sitzgelegenheit[172]	■	■	◘↑	
Beleuchtung	■	◘	◘↑	☐
Abfallbehälter mit Aschenbecherfunktion	■	■	◘	☐
Ticketautomat[173]	☐	☐		
3. Information				
Zeichen 224 StVO, Haltestellenname, Linienkennzeichnung, Verbundkennzeichnung, VU-Kennzeichnung	■	■	■	■
Bussteigkennzeichnung	■	☐		
Wegweisung innerhalb des Verknüpfungspunktes	☐			
Wegweisung in der/ von der Haltestelle	☐	☐		

[170] Definition Notrufsäule: „In Gefahrensituationen kann der Kunde mit der Notrufsäule Hilfe anfordern und ist sofort mit einem persönlichen Ansprechpartner verbunden (z. B. Betriebsleitstelle)"; Quelle: VRR: Richtlinie zur „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR" (Stand 10.02.2012).

[171] Hinweis: Die Realisierung von Videoschutz an Haltestellen ist im Einzelfall bzgl. der Erforderlichkeit datenschutzrechtlich zu bewerten und abzustimmen.

[172] Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

[173] Sofern die Aufstellung bzw. der Betrieb wirtschaftlich vertretbar ist.

Ausstattungsmerkmal	**A***	**B**	**C**	**D***
***** vom Kreis Recklinghausen in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellenkategorien				
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ◘ grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) ☐ situationsbedingt anzustrebende Ausstattung ↑ höhere Anforderungen gegenüber VRR-Richtlinie (betrifft Kategorien B und C)				
Fahrplan- und Tarifinformation[174]	■	■	■	■
Linienplan	■	☐	☐	
Umgebungsplan	■	☐	☐	
Haltestellenplan	■	☐	☐↑	
Linienplan Schnellverkehr (nur an Haltestellen an S-Bahn und SPNV-Halte-punkten)	■	☐	☐↑	
Uhr	☐			
Lautsprecher	☐	☐	☐↑	
DFI	◘	◘	☐	
Infosäule[175]	◘	☐		
Vitrine	◘	◘	☐	
4. Barrierefreiheit				
stufenfreier Zugang zum Bussteig	■	■	■↑	☐
Spalt- und stufenarmer Ein- und Ausstieg zum/ aus dem Fahrzeug	■	■↑	■↑	☐
Taktiles Leitsystem	■	■↑	◘	☐

[174] Werden Haltestellen von mehreren Verkehrsunternehmen bedient, ist die Zuständigkeit ggf. im Einzelfall zu klären.

[175] Definition Infosäule: „An der Infosäule erreicht der Fahrgast einen persönlichen Ansprechpartner (z. B. Betriebsleitstelle)"; Quelle: VRR: Richtlinie zur: „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR" (Stand 10.02.2012).

Ausstattungsmerkmal	**A***	**B**	**C**	**D***
***** vom Kreis Recklinghausen in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellenkategorien				
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ◘ grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) ☐ situationsbedingt anzustrebende Ausstattung ↑ höhere Anforderungen gegenüber VRR-Richtlinie (betrifft Kategorien B und C)				
Hauptinformationen im Zwei-Sinne-Prinzip	■[176]	◘↑	☐	

Tabelle 78: Ergänzende Ausstattungsstandards für Bushaltestellen aus Sicht des Kreises Recklinghausen

Ausstattungsmerkmal	**A***	**B**	**C**	**D***
***** vom Kreis Recklinghausen in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ◘ grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) ☐ situationsbedingt anzustrebende Ausstattung				
I. Barrierefreiheit				
Spalt- und stufenarmer Ein- und Ausstieg zum/ aus dem Fahrzeug	■	■	■	☐
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung[177] (Bordhöhen: i.d.R. 18 cm[178])	■	■	■	☐
Befestigte Oberfläche im Bereich der Türen	■	■	■	■
rutschfester Belag (Kopfsteinpflaster nur bei Anforderung aus dem städtebaulichen Umfeld[179])	■	■	■	☐

[176] Die wichtigsten Informationen müssen mit zwei der drei Sinne „Hören", „Sehen", „Tasten" erfassbar sein (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Heft „direkt 64/2008" Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen).

[177] Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling (seitliches Absenken des Fahrzeuges) Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

[178] Bei Busbuchten im Ausnahmefall 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens" der Haltestellenbereiche).

Ausstattungsmerkmal	**A***	**B**	**C**	**D***
* vom Kreis Recklinghausen in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ◘ grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) ☐ situationsbedingt anzustrebende Ausstattung				
3,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche	■	■	☐	☐
2,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m (Bewegungsräume für Personen mit Mobilitätseinschränkung)[180]			■	☐
hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2,00 x 2,00 m)[181,182]	■	■	◘	☐
vollständiges taktiles/ optisches Leitsystem als „geschlossene Kette" im Haltestellenbereich (Aufmerksamkeits-felder/ Einstiegsfelder, einheitl. System von Auffindestreifen und Leitstreifen, farblich kontrastierend)	■	■	◘	
Auffindestreifen inkl. Einstiegsfeld in Höhe der ersten Bustür			■	☐
akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte • DFI mit Sprachausgabe oder • Rufsäule mit Gegensprechanlage oder • Lautsprecher oder • alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug • oder Ausgabe über Smartphones oder Handgeräte	◘	◘	☐	

[179] Bei Nässe, Schnee- und Eisglätte birgt Kopfsteinpflaster für Personen mit Rollstuhl, Rollator und für gehbehinderte Menschen massive sicherheitstechnische Probleme.

[180] Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden (jedoch Mindestbreite 90 cm), wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

[181] Für 180-Grad-Wende von Personen im Rollstuhl.

[182] Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden.

Ausstattungsmerkmal	A*	B	C	D*
* vom Kreis Recklinghausen in Ergänzung zur Haltestellenrichtlinie des VRR zusätzlich definierte Haltestellen-Kategorien				
Definition: ■ erforderliche Ausstattung ◘ grundsätzlich anzustrebende Ausstattung (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses) ☐ situationsbedingt anzustrebende Ausstattung				
II. Komfort und Kundenservice				
Witterungsschutz/ Fahrgastunterstand für alle Fahrtrichtungen (Mindestgröße 4,0 x 1,5 m; mind. drei Sitzplätze); im Einzelfall für ggf. zwei Halte–positionen[183]	■			
Witterungsschutz/ Fahrgastunterstand in der Hauptlastrichtung (reine „Ausstiegs-Richtungshaltestellen" benötigen keinen Witterungsschutz)[184]		■	■	
Kundenzentrum bzw. Verkaufsstelle im Nahbereich	◘	☐		
Fahrradabstellmöglichkeiten (im Einzellfall; abhängig von B&R-Potenzial)	◘	☐	☐	☐
III. Sicherheit				
Soweit Fahrgastunterstand realisiert wird: transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes); Werbeflächen auf der Seite in Fahrtrichtung (Einsehbarkeit des Fahrgastunterstandes für Busfahrer beim Bedienen der Haltestelle)	■	■		

In Anlehnung an:

- Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum; Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

[183] Grundsätzlich Bestandsschutz für vorhandene Fahrgastunterstände, die funktionsfähig im Sinne der definierten Anforderungen sind und über ein ansprechendes Erscheinungsbild verfügen.

[184] Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

Gelsenkirchen; 2012
- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Heft „direkt 64/2008" (Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen).
- Sozialverband VdK Deutschland e. V., Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung (2008)
- Barrierefreie Mobilität – Barrierefrei im Verkehrsraum (Detailinfos & Planungsbeispiele für barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum); Homepage: www. barrierefrei-mobilitaet.de

Bei der Einrichtung, dem Umbau bzw. der kleinräumigen Verlegung (Standortanpassung) von Haltestellen sind weiterhin folgende Anforderungen zu beachten:

- Haltestellen sind so anzulegen bzw. zu verlegen, dass sie aus möglichst allen Richtungen über direkt geführte, weitgehend barrierefreie und ausreichend beleuchtete Wege erreichbar sind.
- Richtungs-Haltestellen sollten sich nah gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können; in der unmittelbaren Nähe der Haltestellen sollten, soweit erforderlich, Querungsanlagen angelegt sein.

Potenzielle Konflikte mit dem Radverkehr im Haltestellenbereich sollten in Abwägung der jeweiligen Situation minimiert werden, im Innerortsbereich durch Führung auf der Fahrbahn als Regellösung (Ausweisung und Markierung als Radfahrstreifen oder als Schutzstreifen vor und hinter dem Haltestellenbereich) oder als Alternative durch Anordnung der Radwege hinter dem Fahrgastaufenthaltsbereichen; Auffinde- und Leitstreifen dürfen nicht mit Bodenindikatoren über Radwege geführt werden[185], ggf. kann die Führung des Auffindestreifens im Radwegbereich mit Natursteinpflaster „angedeutet" werden.

7.2.5.4 Verfahren zur Prioritätenbildung

Für die Festlegung der Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie für die Erstellung und Fortschreibung einer jeweils stadtspezifischen Prioritätenliste wird im Nahverkehrsplan ein kreiseinheitliches Punktesystem vorgesehen. Dieses berücksichtigt für die zu betrachtende Haltestelle drei Kriterien

- die Fahrgastnachfrage,
- das Vorhandensein von Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und Senioren im Nahbereich,
- die Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle.

[185] siehe DIN 32984, Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.

Tabelle 79: Kriterien zur Prioritätenbildung für den Haltestellenausbau

Kriterium	**Bewertung (Punkte)**	
Fahrgastnachfrage	1 Punkt	50 – 250 Ein- und Aussteiger pro Tag
	2 Punkte	250 – 500 Ein- und Aussteiger pro Tag
	3 Punkte	500 – 750 Ein- und Aussteiger pro Tag
	4 Punkte	750 – 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
	5 Punkte	1.000 – 1.500 Ein- und Aussteiger pro Tag
	6 Punkte	> 1.500 Ein- und Aussteiger pro Tag
Bedeutung als Umsteigehaltestelle	0,5 Punkte	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von zwei Buslinien
	1,0 Punkt	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von drei oder mehr Buslinien
	1,5 Punkte	zentraler Verknüpfungspunkt und/ oder Haltestelle mit systematischer Verknüpfung Bus/ SPNV
Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/ oder für Senioren im Nahbereich	1,0 Punkte	einzelne Einrichtungen im Nahbereich
	1,5 Punkt	Stadtteilzentrum und/ oder mehrere Einrichtungen im Nahbereich und/ oder Einrichtung mit gesamtstädtischer Bedeutung im Nahbereich (z. B. Krankenhaus)
	2,0 Punkte	Stadtzentrum
Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle	0,5 Punkte	Bordsteinniveau 10 – 15 cm
	1,0 Punkt	Bordsteinniveau 5 – 10 cm
	1,5 Punkte	Einstieg vom Fahrbahnniveau bzw. Bordstein < 5 cm

Anhand des Bewertungsverfahrens sollen stadtspezifisch alle Bushaltestellen beurteilt werden. Der barrierefreie Umbau soll, unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit" zuständigen) Aufgabenträgers Kreis Recklinghausen nur dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen anstehen.

7.3 Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Recklinghausen werden im Entwicklungskonzept punktuell Ansätze vorgeschlagen, die sich an den Grundstrukturen des bestehenden Bedienungsangebotes sowie an den im Anforderungsprofil definierten Zielsetzungen orientieren. Dabei wird das Ziel einer weitgehenden Stabilisierung der Nachfrage trotz prognostiziertem Bevölkerungs- und insbesondere Schülerrückgang mit Priorität verfolgt.

Darüber hinaus wird vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklungen und der aktuellen Gesetzeslage der Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. der entsprechenden Anlagen eine sehr hohe Bedeutung beigemessen.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum erfolgt auf Basis

- der Analyse der Raumstruktur und des aktuellen ÖPNV-Angebotes,
- der Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse,
- der Anregungen der Planungspartner (kreisangehörige Städte und Verkehrsunternehmen),
- der Zielvorgaben des Aufgabenträgers, wie sie im Leitbild formuliert sind und
- der Planungsvorgaben der Stadtentwicklung.

Im Rahmen der Weiterentwicklung sollen außerdem die folgenden zentralen Aspekte aus Fahrgastsicht Berücksichtigung finden:

- Beibehaltung des etablierten Grundnetzes mit punktuellen Anpassungen in der Linienführung und im Fahrtenangebot in ausgewählten Korridoren und Bereichen,
- gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für Mobilitätseingeschränkte mit dem langfristig zu erreichenden Ziel eines „barrierefreien ÖPNV“,
- gezielte Stärkung der Beförderungsqualität im ÖPNV mit Schwerpunkt im Bereich von Maßnahmen der Fahrgastinformation sowie der Fahrzeugqualität und Haltestellenausstattung,
- Verbesserung der Umsteigebedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln mittels Maßnahmen in der Fahrplanung, Anschlusssicherungsmaßnahmen im Fahrplan und im Betrieb, transparenter und leicht verständlicher Fußwegeführung bei Verknüpfungspunkten, Dynamischer Fahrgastinformation etc.

Grundsätzlich ist die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Recklinghausen unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel zu gestalten.

7.4 Strukturieren der Handlungsfelder

Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge sind hinsichtlich ihres strategischen Ansatzes in vier Handlungsfelder unterteilt:

- Handlungsfeld I „Netz und Angebot"
- Handlungsfeld II „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur"
- Handlungsfeld III „Fahrgastinformation, Marketing und Service"
- Handlungsfeld IV „Sicherheit"

Innerhalb der einzelnen Bereiche werden neben konkreten Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes außerdem Prüfaufträge zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert:

- **Maßnahmen (M)** sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und/ oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, die während der Laufzeit des NVP (2017 – 2022) umgesetzt werden sollen.
- **Prüfaufträge (P)** beinhalten Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf im Rahmen der konkreten Umsetzung besteht. Dazu können z. B. weitere Nachfrage- und/ oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zählen sowie die Prüfung möglicher umfangreicherer Umsetzungskonzepte und Verknüpfungen mit Linien in benachbarten Verkehrsräumen.
  Die Prüfaufträge sind ergebnisoffen. Die Durchführung der Prüfaufträge soll innerhalb der Gültigkeit des NVP erfolgen, so dass auch die Umsetzung – bei einer positiven Bewertung und Abstimmung – möglichst auch innerhalb dieses Gültigkeitszeitraums erfolgen kann. Vor einer abschließenden Entscheidung zu einem Prüfauftrag ist ein weitgehend einvernehmliches Ergebnis mit allen Beteiligten herzustellen. Dem Beschluss des Nahverkehrsplans folgt somit ausdrücklich kein Automatismus, bei dem Prüfaufträge ohne weitere Abstimmungen umgesetzt würden.

7.5 Handlungsfeld I „Netz und Angebot"

7.5.1 Regionale Planungsansätze

Tabelle 80: Maßnahme: Projekt SchnellBus Recklinghausen – Herten – Gelsenkirchen („SB49")

Maßnahme: **Projekt SchnellBus Recklinghausen – Herten – Gelsenkirchen („SB49")**
Hintergrund: • Die Einrichtung der SchnellBus-Linie erscheint vor dem Hintergrund einer stärkeren Vernetzung der Städte Recklinghausen – Herten und Herten – Gelsenkirchen(-Buer) von regionaler Bedeutung. Sie dient der optimalen Ausschöpfung der Fahrgastpotenziale mindestens bis zur Reaktivierung der Hertener Bahn, in verschiedenen einwohnerstarken bzw. nachfragestarken Bereichen auch deutlich darüber hinaus (z. B. Recklinghausen-Hochlar, Herten Bereich Kaiserstraße/ Josefstraße und Elisabeth-Hospital). • Insbesondere für die Stadt Herten zeichnen sich große Vorteile ab, da die Buslinie vor allem im Abschnitt Herten – Gelsenkirchen-Buer eine andere Funktion im ÖPNV-Netz übernimmt, als es die Hertener Bahn tun wird. So bindet die S-Bahn zukünftig von Herten kommend über Westerholt den S-Bahnhof „Buer Nord" an, während der SchnellBus direkt den Knotenpunkt „Buer Rathaus" anbindet, an dem man u. a. Anschluss an drei Straßenbahn-Äste hat. Des Weiteren befindet man sich hier direkt am Versorgungsschwerpunkt von Buer, neben der Innenstadt das zweite „A-Zentrum" von Gelsenkirchen. • Zwar bietet der SB49 bis Herten Mitte zukünftig ein paralleles Angebot zur geplanten S9 (Reaktivierung der Hertener Bahn), er stellt aber auch in dieser Relation keine Konkurrenz für die S9 dar, da diese nur im Stunden-Takt fährt und auch keine Stadtteilerschließung übernimmt. • Mit der S9 wird somit in vielen Bereichen ein anderes Kundenklientel angesprochen. Zudem könnte der SB49 mindestens 2 Jahre (voraussichtlich 3 - 3 ½ Jahre) vor der S9 starten. Während dieser Zeit wird der Schnellbus bereits neue Kundenpotenziale für den ÖSPV erschlossen haben.
Planungsansatz: <u>Konzept SchnellBus Recklinghausen – Herten – Gelsenkirchen („SB49")</u> • Optimieren einer der nachfragestärksten Verbindungen im und über das Kreisgebiet hinaus zwischen Recklinghausen, Herten und Gelsenkirchen-Buer durch Einrichten einer SchnellBus-Verbindung in Überlagerung zur Stadtlinie 249. • Umsetzung des „SB49" (Arbeitstitel) als zweiteiliges Konzept: ◦ **Die Linie 249 fährt weiterhin im 15-Minuten-Takt zwischen Recklinghausen und Herten Mitte**. Jede zweite Fahrt der Linie 249 endet in „Herten Mitte" und wird entweder

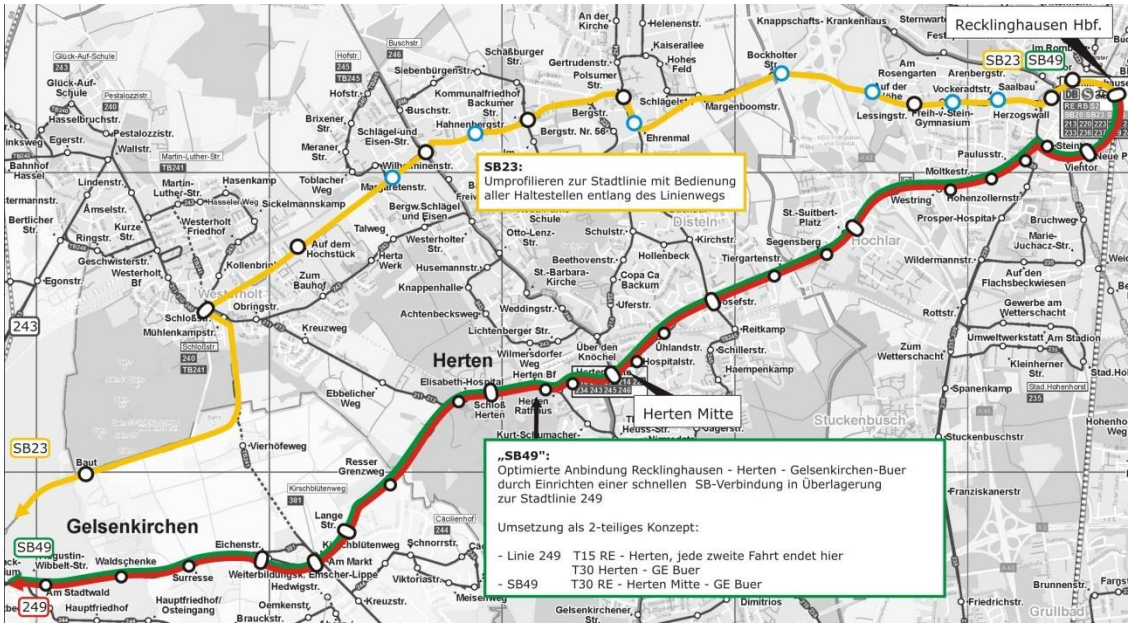
betrieblich mit anderen Linien verknüpft oder fährt wieder zurück nach Recklinghausen. Nach „Herten Mitte" bedient die 249 im 30-Minutentakt weiterhin jede Haltestelle bis „Buer Rathaus".

- **Der neue Schnellbus (Arbeitstitel „SB 49") fährt im 30-Minuten-Takt von Recklinghausen über Herten Mitte nach Buer Rathaus**.
  Der SB 49 überlagert die Linie 249, so dass sich ein annähernder 15-Minuten-Takt zwischen „Herten Mitte" und „Buer Rathaus" ergibt.

- Geplant ist die Ausrichtung des SB49 in „Recklinghausen Hbf." auf Zuganschlüsse von/ nach Essen, sowie die Anschlussbildung in „Herten Mitte" an die künftigen Kurzfahrten der Linie 249 aus Richtung „Recklinghausen Hbf".

<u>Ergänzungsmaßnahme Umprofilierung SB23</u>

- Umprofilierung der Linie SB23 zur Stadtlinie mit Bedienung weiterer Haltestellen entlang des Linienwegs. Die heute nur im Einrichtungsverkehr bediente Haltestelle „Margaretenstraße" wird zukünftig in beiden Richtungen angefahren.
- Sicherstellung des Anschlusses in „Buer Rathaus" an die Straßenbahn auch in der Schwachverkehrszeit (SVZ)



Verkehrliche Wirksamkeit:

- Attraktivierung der Achse Recklinghausen – Herten – Gelsenkirchen-Buer, Rathaus durch deutliche Fahrzeitersparnis.
  Die geplante Fahrtzeit zwischen „Recklinghausen Hbf." und „Herten Mitte" beträgt bei voraussichtlich 5 Halten nur rund 13-14 Minuten. Dies sind etwa 3-4 Minuten weniger als die Linie 249 (planmäßig 17 Minuten) benötigt.
  Auf dem Weg weiter nach „Buer Rathaus" (normale Fahrzeit 18 Minuten) spart der SB weitere 5 Minuten ein, da er auch in Gelsenkirchen Haltestellen auslässt (Abstimmung mit Stadt Gelsenkirchen läuft).
  In Summe bedeutet dies eine Fahrzeitersparnis von rund 25 % (gesamt, aber

auch für jeden Teilabschnitt einzeln). • Zusätzlich generierbare Fahrgastpotenziale durch Einrichten der SchnellBus-Linie: rund 82.000 zusätzliche Fahrgäste. <u>Leistungsentwicklung:</u> • Mehraufwand durch Einrichten einer neuen SchnellBuslinie: ca. +183.000 km pro Jahr, (Bedienungsangebot: 30-Minuten-Takt Mo.-Sa. in der Hauptverkehrszeit) • Reduzierung der Fahrleistung Linie 249 im Abschnitt „Herten Mitte" – „Buer Rathaus": ca. –101.000 km, • Gesamt: ca. +82.000 km pro Jahr.
Anmerkung: • Die Maßnahme ist in enger Abstimmung mit allen Beteiligten (Aufgabenträger Kreis Recklinghausen, Städte Recklinghausen, Herten und Gelsenkirchen sowie der Vestischen Straßenbahnen GmbH) zu entwickeln und umzusetzen. Erste Abstimmungsgespräche mit den betroffenen Städten und dem Kreis haben bereits stattgefunden. • Nach der Reaktivierung der Hertener Bahn werden einige Fahrgäste der neuen SchnellBus-Linie sowie der Linie 249 zur S9 abwandern. Vor diesem Hintergrund sollte einige Zeit nach der Realisierung die Bedeutung der SchnellBus-Linie anhand der dann vorhandenen Mobilitätsströme erneut geprüft und bewertet werden. Der Kreisstandard (vgl. Kapitel 2.1. Ausreichende Verkehrsbedienung und Bewertungskriterien – Definition von Kreisstandards) bietet die Möglichkeit, flexibel auf geänderte Rahmenbedingungen zu reagieren, so dass eine Anpassung im Fahrplan der Linie 249 oder des SB49 bei Bedarf möglich ist.

Tabelle 81: Maßnahme: Projekt RVM-Schnellbus Datteln – Olfen – Lüdinghausen – Senden – Münster

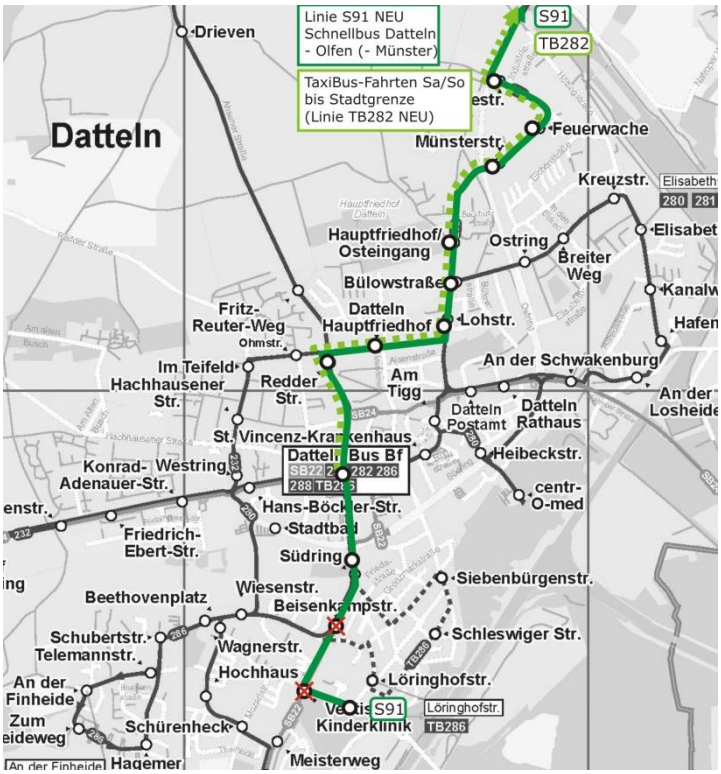
Maßnahme: **Projekt RVM-Schnellbus Datteln – Olfen – Lüdinghausen – Senden – Münster** ***(Realisierung zum FPW Sommer 2017 geplant)***
Hintergrund: • Die Einrichtung einer durchgehenden Schnellbus-Verbindung Münster – Senden – Lüdinghausen – Olfen – Datteln ist Teil des Projektes „Bewegtes Land – Mobilität in die Fläche bringen" im Rahmen der „Regionale 2016", zur Verbesserung der Verflechtungen im ÖPNV zwischen dem Münsterland und der Metropole Ruhr. • Die Kommunen Olfen und Lüdinghausen, sind aufgrund ihrer Lage im südlichen

Münsterland überwiegend auf die Metropole Ruhr ausgerichtet.

- Einbeziehung von Einrichtungen mit oberzentraler Bedeutung wie die Vestische Kinderklinik in Datteln, die aufgrund ihres breiten Behandlungsspektrums einen überregionalen Einzugsbereich hat.

Planungsansatz:

- Einrichten einer Schnellbus-Linie zwischen Münster, Senden, Lüdinghausen, Olfen und Datteln Kinderklinik im 60-Minuten-Takt unter Einbeziehung der heutigen Linie 282. Das Angebot der L282 wird dadurch entfallen.
- Der Umgang mit dem heutigen TaxiBus-Angebot der Linie 282 ist wie folgt geplant:
  - Die heutige Linie 282 wird zukünftig die bestehenden TaxiBus-Fahrten der Vestischen zwischen „Datteln Bus Bf" und „Brauckmann am Brink" (Stadtgrenze) spätabends sowie samstags früh aufnehmen.
  - Das städteübergreifende TaxiBus-Fahrtenangebot zwischen Datteln und Olfen wird in den Fahrplan der SchnellBuslinie S91 integriert. Hiervon betroffen sind einzelne Fahrten samstags früh und abends. Des Weiteren soll an Sonn- und Feiertagen künftig alle zwei Stunden ein TaxiBus angeboten werden (nicht mehr stündlich).
- Die Umsetzung des Konzeptes „S91" ist auf Sommer 2017 terminiert und soll als vorgezogene Maßnahme des NVP umgesetzt werden.



Verkehrliche Wirksamkeit:

- Es profitieren vorrangig die Städte Olfen und Lüdinghausen des Nachbarkreises Coesfeld, bedingt auch Senden, die nach Realisierung der Linie vergleichsweise schnelle und direkte Verbindungen sowohl nach Münster (neu für Olfen) als auch nach Datteln und im Weiteren an das nördliche Ruhrgebiet erhalten (neu für Lüdinghausen und Senden).
- Die zusätzlich generierbaren Fahrgastpotenziale für die Stadt Datteln sind voraussichtlich eher marginal, da die Ausrichtung in Richtung Münsterland vergleichsweise gering ausgeprägt ist. Lediglich in Richtung Olfen sind nennenswerte Auspendlerströme erkennbar, diese werden heute über die, ebenfalls stündlich verkehrende, Linie 282 abgedeckt.
- Mittelfristig ist ggf. die Entwicklung von Synergieeffekten z. B. im Bereich der Schulen oder auch beim Arbeitsmarkt denkbar.
- Ergänzende Bewertung zur Umstellung des TaxiBus-Angebotes am Sonntag auf ein zweistündiges Angebot:
  Eine entsprechende Untersuchung der heutigen Nachfrage hat ergeben, dass sich die Kunden auf wenige, regelmäßig bestellte Fahrten konzentrieren, so dass nicht mit Nachfragerückgängen zu rechnen ist. Da der TaxiBus im 120-Minuten-Takt sonntags von der RVM auch zwischen Olfen und Lüdinghausen angeboten wird, erlaubt diese Änderung bei entsprechender Bestellung, außerdem erstmals per Taxi von Datteln bis Lüdinghausen durchgehend zu fahren und dort ggf. auf den Schnellbus umzusteigen.

Fazit:

- Das Schnellbus-Projekt ist eine Maßnahme zur Förderung der interkommunalen Vernetzung zwischen dem Münsterland und der Metropole Ruhr unter Einbeziehung von Einrichtungen mit oberzentraler Bedeutung wie der Vestischen Kinderklinik in Datteln.

Leistungsentwicklung:

- Mehraufwand durch Einführung des Schnellbusses: ca. +20.300 km pro Jahr.

Anmerkung:

- Im Vorfeld der Realisierung des SchnellBus-Projektes sind noch verschiedene Randbedingungen zu klären bzw. abzustimmen, u. a.
  - Tarifregelung
    Zwischen Datteln und Olfen gilt auch auf der Linie S91 der VRR-Tarif, innerhalb von Olfen und weiter auf der Fahrt bis Münster der Münsterlandtarif. Dies soll auch weiterhin Bestand haben (bzw. ab 01.08.2017 gilt der „Westfalentarif").
    Zwischen Datteln und Zielen nördlich von Olfen gäbe es mehrere Handlungsoptionen. Angestrebt wird auch hier die Anwendung des Westfalentarifs, alternativ wäre aber auch der relationsbezogene NRW-Tarif denkbar.

Das endgültige Ergebnis steht hier noch aus.

- Erstellung eines Erlösvergleiches (NRW-Tarif / VGM-Tarif) für die Linie S91 (wird durch RVM erstellt).
- Detaillierte Abstimmung der Einnahmeaufteilung.
- Das Berufskolleg Ostvest wurde hinsichtlich des künftigen Fahrplans für Olfener Schüler informiert.

Tabelle 82: Prüfauftrag: Überplanung SB28

Prüfauftrag: Überplanung SB28
Hintergrund: • Prüfauftrag im Hinblick auf eine flexiblere Gestaltung der Linie. • Die Linie SB28 ist langlaufend und verspätungsanfällig.
Prüfansatz: • Trennung der SB28 am ZOB Dorsten in zwei Linien. ◦ Schermbeck – Dorsten und ◦ Dorsten – Gelsenkirchen-Buer
Verkehrliche Wirksamkeit: • Durch Trennung der Linie SB28 in zwei Linien kann eine betriebliche Optimierungen erreicht werden. • Außerdem wird eine Flexibilisierung der Linie für spätere Fahrplananpassungen, z. B. im Zuge der S-Bahn-Taktumstellung Ende 2019, ermöglicht.
Anmerkung: • Der Prüfauftrag ist in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten zu entwickeln und abzustimmen.

Tabelle 83: Maßnahme: Gezielte Ausweitung der ÖPNV-Anbindung des Interkommunalen Industrieparks Dorsten-Marl

Maßnahme: Gezielte Ausweitung der ÖPNV-Anbindung des Interkommunalen Industrieparks Dorsten-Marl

Hintergrund:

- Geplant ist die Ansiedlung des Logistikunternehmens ARVATO im Bereich der Gottlieb-Daimler-Straße mit rund 1.000 Arbeitsplätzen (voraussichtlich mehrheitlich im Niedriglohnsektor) im Mehrschichtbetrieb.

Maßnahme:

- Die Vestische Straßenbahn GmbH als zuständiges Verkehrsunternehmen hat bereits verschiedene Varianten zur Ausweitung der ÖPNV-Anbindung des Interkommunalen Industrieparks Dorsten-Marl geprüft. In Abstimmung mit der Stadt Dorsten soll die Umsetzung in mehreren Stufen erfolgen.
  - Stufe 1: Anpassung des TaxiBus-Angebotes von Wulfen (TB207) bzw. Marl (TB-Fahrten Linie 227) über Hervest zur Haltestelle „Carl-Benz-Straße" mit Ausrichtung auf die Schichtzeiten (wurde bereits zum Fahrplanwechsel 2017 umgesetzt)
  - Stufe 2: In Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung Verlängerung der Linien 274 und 227 bis zur „Carl-Benz-Straße" (ggf. einzelne Fahrten)
- Bei beiden Stufen ist sowohl eine zeitliche als auch eine räumliche Ausdehnung des Fahrtenangebotes angedacht (Verlängerung einzelner Fahrten bis zur Haltestelle „Carl-Benz-Straße").

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Bedarfsorientierte Ausweitung des ÖPNV-Angebotes zur Anbindung des Interkommunalen Industrieparks Dorsten-Marl

Leistungsentwicklung:

- In Abhängigkeit der Umsetzungsvariante liegt der Mehraufwand voraussichtlich zwischen ca. +6.000 km pro Jahr und ca. +31.000 km pro Jahr.

Anmerkung:

- Umsetzung der Ausweitung des Angebotes in Ausrichtung auf die Schichtzeiten (Schichtbeginn 06:00 Uhr, Schichtwechsel 13:30 Uhr bis 14:00 Uhr, Schichtende 22:00 Uhr).

Tabelle 84: Maßnahme: Überplanung Linie TB277

Maßnahme: Überplanung Linie TB277
Hintergrund: • Die Stadt plant den Bau einer Forensik-Klinik auf dem Gelände der ehemaligen Schachtanlagen Haltern I/II in Hamm/Bossendorf. • Die den Bereich erschließende TaxiBus-Linie TB277 ist heute sehr aufwandsintensiv, da die Linie häufig auch von Durchfahrern in der Relation „Haltern am See Bf." und „Sinsen-Marl" genutzt wird. Dies entspricht nicht dem eigentlichen Ziel dieser Verbindung, nämlich der Anbindung der LWL-Klinik in der Haard, sondern stellt ein paralleles Angebot zum SPNV dar, der diese Relation mit einem halbstündlichen Angebot abdeckt.
Planungsansatz: • Brechen der Fahrten der TaxiBus-Linie TB277 an der LWL-Klinik in der Haard, um so eine gezieltere Ausrichtung der Fahrplanzeiten auf den Bedarf des Klinikums erreichen zu können. In der Konsequenz entfällt die Möglichkeit des direkten Durchfahrens zwischen den Bahnhöfen in „Haltern am See" und „Sinsen-Marl" mit dem TaxiBus (2015: Durchfahreranteil ca. 20 %). Hier wird jedoch mit dem SPNV ein ausreichendes Angebot gewährleistet.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Zeitliche Ausrichtung der Linien auf den tatsächlichen Bedarf der Klinik. • Stabilisieren der heute verspätungsanfälligen Linie. • Verbesserung der Anschlüsse sowohl zum SPNV in Marl-Sinsen als auch in Haltern am See durch längere und somit sichere Übergangszeiten. <u>Leistungsentwicklung</u>: • Leistungsreduzierung aufgrund des Wegfalls der langen Strecken infolge Durchfahrer: ca. -13.000 km pro Jahr (ca. 25 % der heutigen Leistung)

Tabelle 85: Maßnahme: Kapazitätsengpässe zwischen Marl-Mitte und Recklinghausen Hbf.

Maßnahme: **Kapazitätsengpässe zwischen Marl-Mitte und Recklinghausen Hbf**.
Hintergrund: • Insbesondere in der Hauptverkehrszeit sind die Kapazitäten zwischen Marl und Recklinghausen lastrichtungsbezogen häufig erschöpft (Linien SB 25 und 270).
Planungsansatz: • Überprüfen der betrieblichen Rahmenbedingungen (z. B. Fahrzeug-Einsatz Linie

hinsichtlich Kapazitäten) ➔ Ziel: konsequenter Gelenkbus-Einsatz in der HVZ. Option: • Ggf. lastrichtungsbezogen Einrichten einzelner Verstärkerfahrten zw. Marl und Recklinghausen.
Verkehrliche Wirksamkeit: Vorteile: • Anpassen der Kapazitäten an den tatsächlichen Bedarf.

Tabelle 86:
Maßnahme: Umgang mit der geplanten Taktumstellung im S-Bahn-System ab 2019

Maßnahme: **Umgang mit der geplanten Taktumstellung im S-Bahn-System ab 2019**
Hintergrund: • Der VRR hat bereits in den Jahren 2006/2007 im Rahmen der Kürzungen der Regionalisierungsmittel Optimierungsmöglichkeiten im SPNV untersucht. Unter anderem war auch die Prüfung der Taktumstellung im S-Bahn-System vom heutigen 20-Minuten-Takt auf einen 15-/ 30-Minuten-Takt Bestandteil der damaligen Untersuchung. Im VRR-Nahverkehrsplan 2012 wurde im Zuge der „Neuaufstellung für den Bereich „Koordination ÖPNV" und jährlicher Sachstandsbericht für den Bereich „SPNV" die Thematik erneut aufgegriffen mit einem Hinweis darauf, dass *„aktuell eine mögliche Taktumstellung des heutigen 20'-Taktes auf einen 15'/30'-Takt im S-Bahn-System untersucht*" wird. Als Anlass der Untersuchung wird *„zum einen ein bedarfsgerechteres Angebot sowie zum anderen eine gegebenenfalls höhere Kompatibilität zu den übrigen* [im 60-Minuten-Takt verkehrenden] *Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien*" benannt.[186] • Unter Berücksichtigung infrastruktureller und finanzieller Rahmenbedingungen wurde im Ergebnis ein nachfrageorientierter 15-/30-Minuten-Takt entwickelt, der auf vielen S-Bahn-Relationen in der HVZ einen 15-Minuten-Takt aufweist, welcher in der NVZ auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt wird. • Ebenfalls Teil dieser Untersuchung waren weitere Ziele des VRR-Nahverkehrsplans, wie Verkürzung von Reisezeiten, Schaffung neuer Direktverbindungen, Verbesserung von SPNV-Reiseketten und Stärkung der Nord-Süd-Verkehre.

[186] Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR: VRR-Nahverkehrsplan 2012; Stand 2013.

- Die Umstellung des S-Bahn-Taktes ist für den Fahrplanwechsel Ende 2019 geplant. Der Kreis Recklinghausen ist hiervon mit den folgenden Linien betroffen:
  - RE14: 30-Minuten-Takt Essen – Dorsten ergibt etwa 15-Minuten-Takt mit S9 ab Gladbeck-West
    ➔ Konsequenz: Wegfall der Direktverbindung Dorsten – Oberhausen.
  - Reaktivierung „Hertener Bahn" (S9): Neue Direktverbindung Recklinghausen - Herten - Gladbeck - Bottrop - Essen – Wuppertal (60-Minuten-Takt).
  - Ausweitung der S-Bahn-Anbindung an Dortmund Hbf (S2) wochentags ab 20 Uhr, samstags und sonntags ganztägig (60-Minuten-Takt).
- Betroffen sind insbesondere die Städte Dorsten, Gladbeck, Herten und Recklinghausen.

Planungsansatz:

- Da auch der straßengebundene ÖPNV (insbesondere in Dorsten und Herten) maßgeblich von den Auswirkungen des neuen S-Bahn-Konzeptes betroffen ist, sind bereits im Vorfeld, insbesondere zur Vermeidung von Anschlussbrüchen an den Schnittstellen zwischen ÖPNV und SPNV, umfangreiche Konzeptänderungen im straßengebundenen ÖPNV erforderlich.
- Hierfür ist die Erarbeitung eines detaillierten Anschlusskonzeptes notwendig, welches zumindest in Teilbereichen stadt-, teilweise auch kreisübergreifende Auswirkungen haben wird.
- Nicht zuletzt aufgrund der räumlichen Lage des Kreises im Einzugsbereich verschiedener Oberzentren und starker Mittelzentren und der bestehenden Verkehrsbeziehungen (z. B. weiträumige Schnellbus-Linien) sind neben der Situation innerhalb der Städte somit außerdem weitreichende, zum Teil überregionale Zusammenhänge zu berücksichtigen.

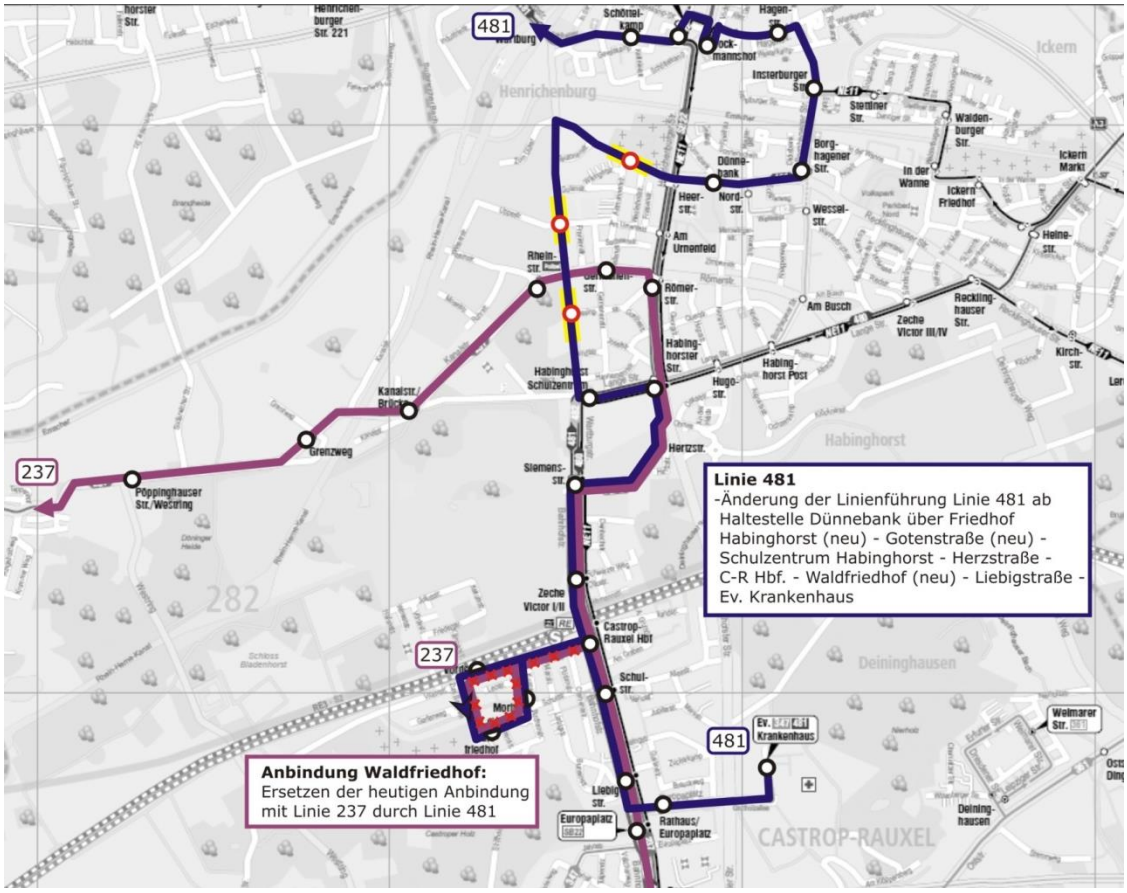
Anmerkung:

- Aufgrund der weiträumigen, regionalen Verbindungen vieler Linien im Kreis erfordert die Vorbereitung einer solchen Maßnahme umfangreiche Abstimmungen mit allen Beteiligten. Neben dem Aufgabenträger Kreis Recklinghausen, den kreisangehörigen Städten und den im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen sind hier auch benachbarte Aufgabenträger mit einzubeziehen.

7.5.2 Lokale Planungsansätze – Stadt Castrop-Rauxel

Tabelle 87: Prüfauftrag: Linienkonzept zur Überplanung der Linie 237 und 481

Prüfauftrag: Linienkonzept zur Überplanung der Linie 237 und 481
Hintergrund: • Die Linie 237 ist heute aufgrund diverser Faktoren (u. a. Erschließung des Bereichs Waldfriedhof in Castrop-Rauxel) durch eine hohe Verspätungsanfälligkeit gekennzeichnet. • Die Linie SB22 stößt zu verschiedenen Zeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. • Der Bereich Wartburgstraße in Castrop-Rauxel Habinghorst inkl. Des Friedhofs Habinghorst wird zurzeit nicht vom ÖPNV bedient.
Prüfansatz: • Straffen der Linienführung Linie 237 mit direkter Linienführung ab Castrop-Rauxel Hbf. über die Bahnhofstraße zum Münsterplatz zur Stabilisierung der Linie ➔ Auflassen der Bedienung des Waldfriedhofs • Änderung der Linienführung der Linie 481 in Habinghorst mit Einrichtunen neuer Haltestellen: von Becklem kommend wie heute bis Haltestelle Dünnebank, ab hier neue Führung über Friedhof Habinghorst – Gotenstr. – Schulzentrum Habinghorst – Herzstraße – Castrop-Rauxel Hbf – Waldfriedhof – Liebigstr. – Ev. Krankenhaus ➔ Linie übernimmt die Anbindung des Waldfriedhof • Die Einsatzfahrten im Schülerverkehr sind von dieser Maßnahme unbenommen und erfolgen weiterhin dem Bedarf entsprechend. *Zusätzliche Option:* • Verlängerung der Linie 481 über die Endhaltestelle „Ev. Krankenhaus" bis in den zentralen Bereich von Castrop-Rauxel.



Verkehrliche Wirksamkeit:

<u>Vorteile:</u>

- leichte Nachfragezuwächse für Linie 481 im Bereich Habinghorst wahrscheinlich durch
  - deutliche Verbesserung der Erschließung des westlichen Stadtteils Habinghorst
  - zusätzliche Verbindung an die Versorgungsstandorte Lange Str. und Siemensstraße
- Stabilisierung der Linie 237 durch Fahrzeitgewinn von ca. fünf Minuten je Richtung. Die Linie wird somit voraussichtlich erheblich pünktlicher fahren können.

<u>Konsequenzen:</u>

- deutliche Fahrzeitverlängerung Linie 481:
  - in der Relation Henrichenburg Mitte – C-R Hauptbahnhof ca. 4 Minuten je Richtung zur Linie SB22
  - bis Europaplatz ca. 9 Minuten je Richtung
  - ➔ nicht umlaufneutral umsetzbar (⇨ Sprungkosten durch zusätzliches Fahrzeug)

• direkte Verbindung vom Waldfriedhof zur Altstadt entfällt bei Beibehalten des heutigen Linienendpunktes am Ev. Krankenhaus
• insgesamt Attraktivitätsverlust für Linie 481:
  ◦ Nutzung entlang der starken Verkehrsströme aufgrund der entstehenden Umwege und Fahrzeitverlängerungen zunehmend uninteressant
  ◦ Das Ziel, den SB22 zu entlasten, wird nicht erreicht (Linie 481 mit mehr als doppelter Fahrzeit im Vergleich zum SB22)

Ersteinschätzung Gutachter: • Der mit den erweiterten Funktionen entstehende zusätzliche Betriebsaufwand der Linie 481 ist nur mit Erhalt der Effizienz der Leistungserstellung durch zusätzliche, flankierende Maßnahmen vertretbar. Vorschlag: Weiterführung der Linie zum zentralen Knotenpunkt Münsterplatz
Anmerkung: • Prüfauftrag mit **kurzfristigem** Prüf- und Umsetzungshorizont.

Tabelle 88: Prüfauftrag: Linienkonzept zur Überplanung der Linie 237 und 481 –Ergänzender Prüfansatz: Verbesserung der Betriebszeiten Linien 481 am Wochenende

Prüfauftrag: Linienkonzept zur Überplanung der Linie 237 und 481 – Ergänzender Prüfansatz: Verbesserung der Betriebszeiten Linien 481 am Wochenende
Hintergrund: • Die Linie 481 verkehrt aktuell am Wochenende bedarfsorientiert als TaxiBus lediglich den Abschnitt zwischen Becklem und Henrichenburg. • Konsequenz aus dem Prüfauftrag zur Änderung der Linienführung der 481 inkl. Erschließung des Waldfriedhofs: ➔ Linie 481 erhält vermehrt sozialen Aufgaben.
Ergänzender Prüfansatz: • Einrichten eines Wochenendverkehrs auf der gesamten Linie *(ggf. bedarfsorientiert)*
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Konsequente Ergänzung zum Prüfauftrag mit geänderter Linienführung ➔ Linie mit ausgeprägt sozialen Aufgaben • Anbindung der Friedhöfe Habinghorst und Waldfriedhof sowie des Ev. Kranken-

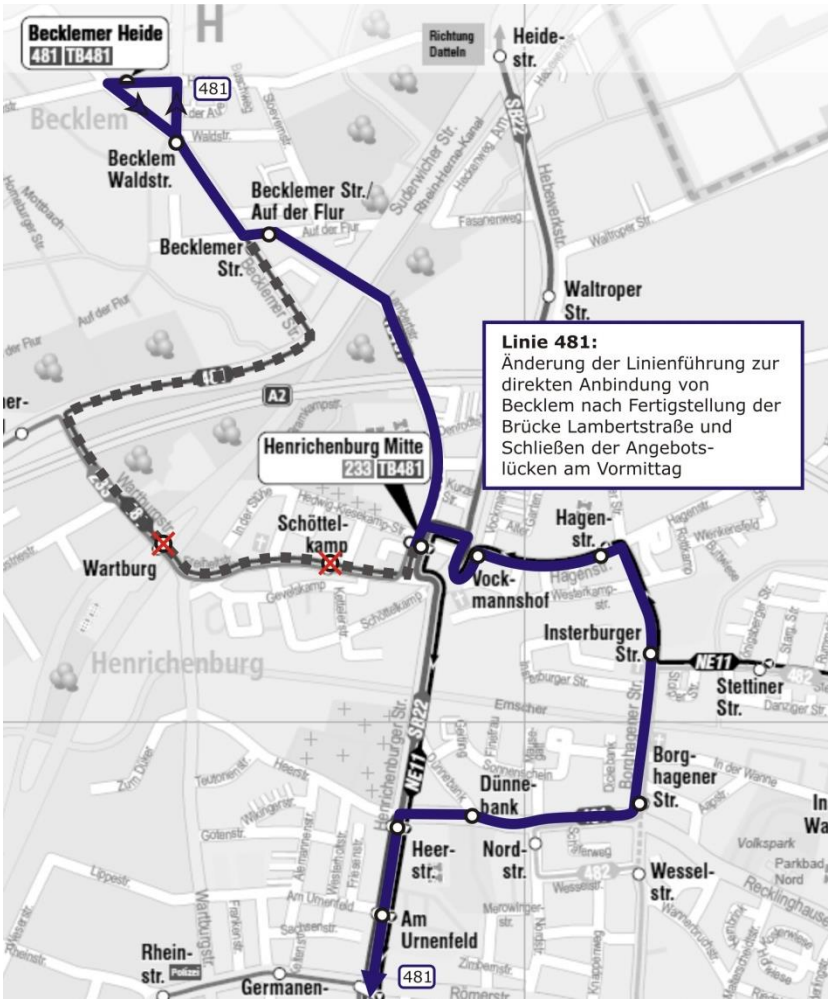
hauses am Wochenende
Anmerkung: • Prüfauftrag mit **kurzfristigem** Prüf- und Umsetzungshorizont.

Tabelle 89: Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung für das neue Wohngebiet RWE-System-Fläche (Bereich Recklinghäuser Straße/ Von-Waldhausenstraße)

Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung für das neue Wohngebiet RWE-System-Fläche (Bereich Recklinghäuser Straße/ Von-Waldhausenstraße)
Hintergrund: • Auf der ehemaligen RWE-Systemfläche in Ickern entsteht ein neues Wohngebiet. Geplant ist die Entwicklung von ca. 180 WE, der Zeitpunkt des Baubeginns ist aktuell noch offen.
Prüfauftrag: • In Abhängigkeit der Entwicklungen vor Ort sind konkrete Lösungen zu entwickeln und mit den Beteiligten abzustimmen. Dabei sind die Entwicklungen des S-Bahn-Taktes in die Überlegungen mit einzubeziehen und zu berücksichtigen.

Tabelle 90: Maßnahme: Anbindung von Becklem

Maßnahme: Verbesserung der Anbindung von Becklem
Hintergrund: • Die Brücke Lambertstraße wird aktuell erneuert. Nach Fertigstellung der Brücke ist zukünftig die Befahrung mit Gelenkbussen möglich.
Planungsansatz: • Änderung der Linienführung der Linie 481 nach Erneuerung der Brücke Lambertstraße zur direkteren Anbindung von Becklem und Einrichten einer zentralen Haltestelle. • Schließung der Angebotslücke (zwei fehlende Fahrtenpaare am Vormittag) bei der Linie 481 werktags zwischen Becklem und Henrichenburg.



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Reduzierung der Fahrzeit für Anwohner aus dem Bereich nördlich der A2.

Leistungsentwicklung:

- Mehraufwand: ca. +1.900 km pro Jahr
  (bei gleichzeitiger Realisierung der kürzeren Linienführung nach Becklem; Einsparung hierdurch ca. -6.300 km pro Jahr)

Anmerkung:

- Zwar ist die Befahrung der Brücke nach Fertigstellung mit Gelenkbussen möglich, jedoch wird die Brücke nur einspurig befahrbar sein, Begegnungsverkehr ist somit ausgeschlossen.

Tabelle 91: Maßnahme: Netzschluss Herne – Castrop-Rauxel (Prüfansatz aus NVP Herne)

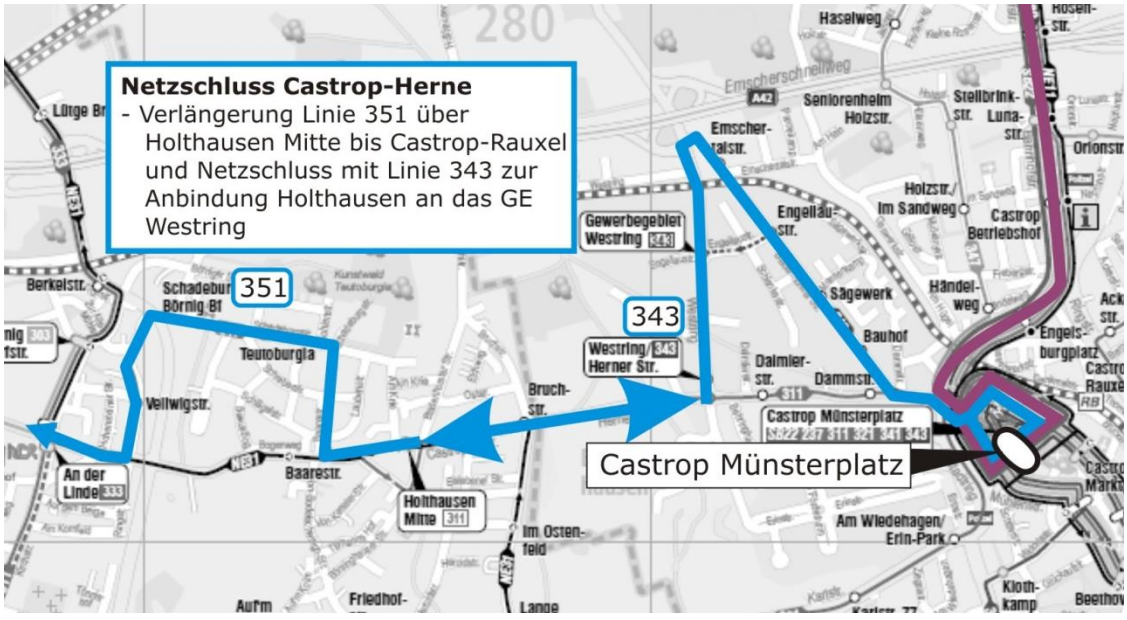
Maßnahme: Netzschluss Herne – Castrop-Rauxel
(Prüfansatz aus NVP Herne; *Umsetzung im August 2017 erfolgt*)

Hintergrund:

- Die Linie 351 (alt: 303) wird mit Umsetzung des NVP Herne auf Herner Stadtgebiet zukünftig bereits bis Holthausen Mitte (heutige Endhaltestelle der Linie 311) verlängert (Umsetzung im Aufgust 2017 erfolgt).

Planungsansatz:

- Verlängerung der Linie 351 über Holthausen Mitte bis Castrop-Rauxel und Netzschluss mit der Linie 343 zur Anbindung von Holthausen an das Gewerbegebiet Westring.
- Geplant ist es, die heutige Linie 343 - unter weitgehender Beibehaltung von deren Bedienungsangebot - in der Linie 351 aufgehen zu lassen.



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

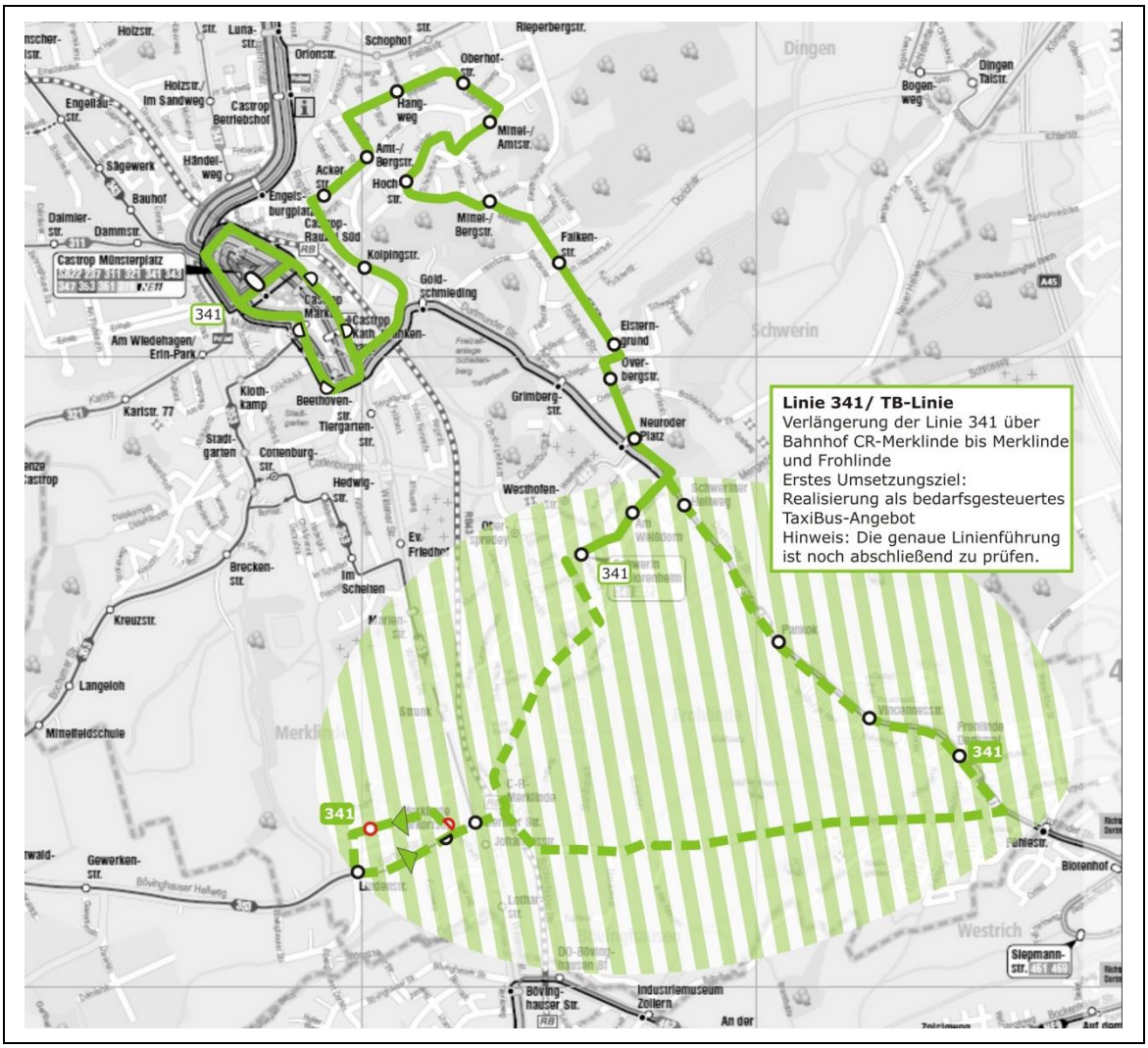
- Stärkung der Einzelhandelsfunktion durch Direktanbindung an den Einzelhandelsstandort Westring aus dem Bereich Herne Holthausen.
- Umsteigefreie Erreichbarkeit verschiedener Ziele in Herne für die entlang des Linienwegs der heutigen Linie 343 wohnenden Bürgerinnen und Bürger (Stadtteilzentrum Holthausen, denkmalgeschützte Siedlung Teutoburgia mit Kunstwald, Gewerbestandorte entlang der westlichen Castroper Straße sowie Verknüpfungspunkt Bahnhof Herne und Herner Innenstadt).

Leistungsentwicklung:

- Mehraufwand: ca. +6.400 km pro Jahr.
- Grundlage: Verlängerung der Fahrten der Linie 343 Mo.-Sa.; an Sonn-/Feiertagen ist keine Verlängerung angedacht.

Tabelle 92: Prüfauftrag: Verbesserung der Anbindung der Ortsteile Schwerin, Merklinde und Frohlinde

Prüfauftrag: Verbesserung der Anbindung der Ortsteile Schwerin, Merklinde und Frohlinde
Prüfansatz: • Verlängerung der Linie 341 über den Bahnhof „Castrop-Rauxel-Merklinde" bis zur Lindenstraße. • Geplante Linienführung: ab Haltestelle „Schwerin Seniorenheim" weiter über Erlenweg – Hellweg – Gerther Straße bis zur Haltestelle Merklinde, Harkortstraße (Endstelle), Wende über Harkortstraße – Lindenstraße – Gerther Straße – Hellweg – Erlenweg • Realisierung einer Verbindung zwischen Frohlinde und Merklinde (ggf. als bedarfsgesteuertes Angebot) • Erstes Umsetzungsziel ist die Schaffung einer bedarfsgesteuerten Verbindung.


Linie 341/ TB-Linie
Verlängerung der Linie 341 über Bahnhof CR-Merklinde bis Merklinde und Frohlinde
Erstes Umsetzungsziel: Realisierung als bedarfsgesteuertes TaxiBus-Angebot
Hinweis: Die genaue Linienführung ist noch abschließend zu prüfen.
341
Castrop Münsterplatz
Dingen
Schwerin
Westrich
Merklinde
Oberhof-str.
Hang-weg
Mittel-/Amtstr.
Amt-/Bergstr.
Hoch-str.
Mittel-/Bergstr.
Falken-str.
Kolpingstr.
Gold-schmieding
Elstern-grund
Over-bergstr.
Grimberg-str.
Neuroder Platz
Westhofen-str.
Beethoven-str.
Tiergarten-str.
Kloth-kamp
Stadt-garten
Cottenburg-str.
Hedwig-str.
Brecken-str.
Im Scheiten
Kreuzstr.
Langeloh
Mittelfeldschule
Gewerken-str.
Am Wiedehagen/Erin-Park
Karlstr. 77
Sägewerk
Bauhof
Dammstr.
Daimler-str.
Engellau-str.
Holzstr./Im Sandweg
Castrop Betriebshof
Händel-weg
Engels-burgplatz
Orionstr.
Schophof
Rieperbergstr.
Bogen-weg
Dingen Talstr.
Fühlestr.
Biotenhof
Siepmann-str.
Industriemuseum Zollern
Böving-hauser Str.
Böving-hauser Hellweg
Strunk
Lindenstr.
Ev. Friedhof
Pankok
Vincennesstr.
Frohlinde Dorfmitte
Schweriner Hellweg
Am Waldborn
Westrich

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Verbesserung der Netzwirkung durch Verlängerung der Linie 341 bis zum Bahnhof Merklinde zur Gewährleistung eines (direkteren) Anschlusses an die RB43 sowie darüber hinaus bis zur Wittener Straße, um zusätzlich kurze Umsteigewege zu den dort verkehrenden Buslinien herzustellen.

Empfehlung Gutachter

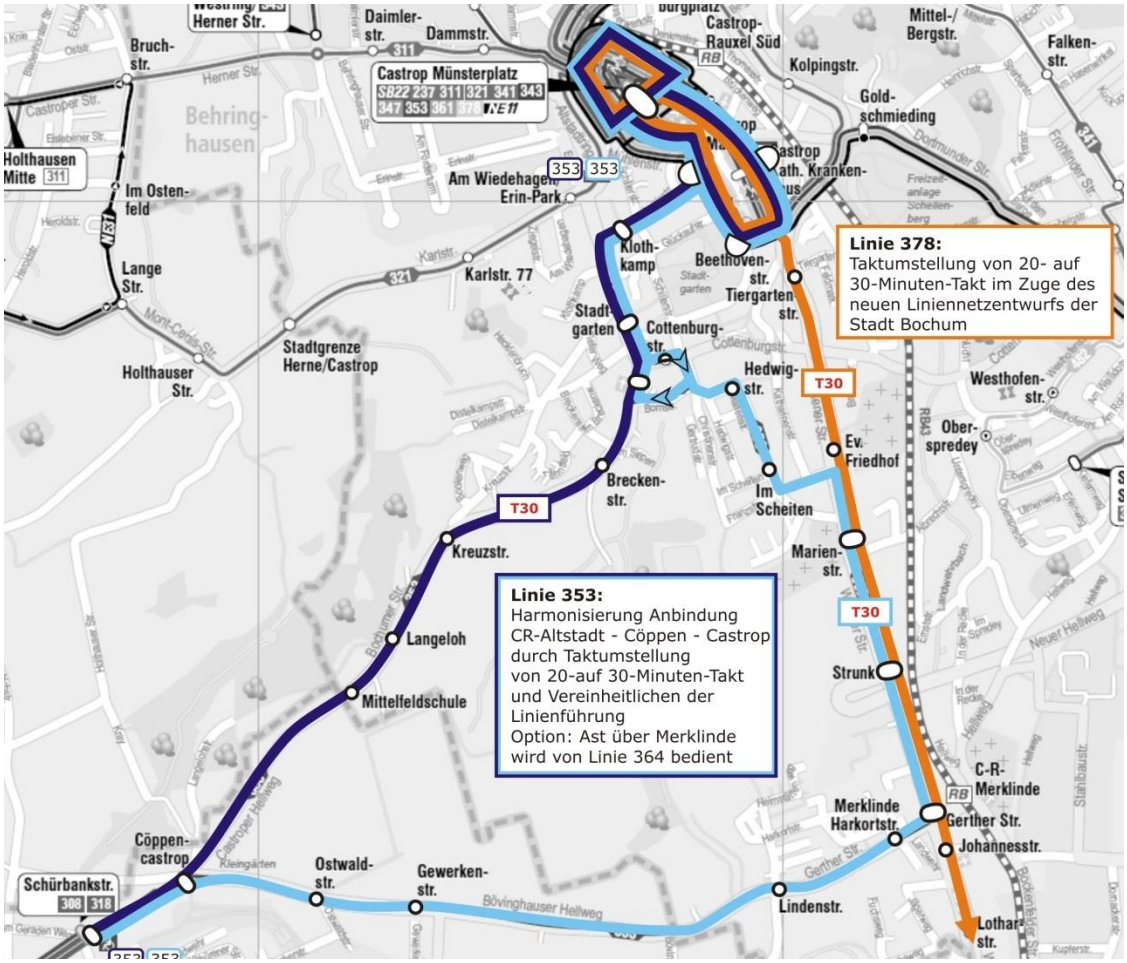
- Es ist wahrscheinlich, dass durch die Realisierung der Verlängerung Schwerin – Merklinde / Frohlinde mit Anbindung an die RB43 neue Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden können. Die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgastpotenziale werden aller Voraussicht nach den entstehenden Mehraufwand jedoch nur bedingt abdecken können, insbesondere dann, wenn ein zusätzlicher Fahrzeugumlauf erforderlich würde (s. u.). Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist dies aktuell wirtschaftlich nicht darstellbar, ohne an anderer Stelle entsprechende Einsparungen vorzunehmen. Diese Einsparmöglichkeiten werden im heutigen ÖPNV-Netz der Stadt nicht bzw. nur sehr bedingt gesehen, so dass empfohlen wird, von einer kurzfristigen Ausweitung des Angebotes an dieser Stelle zunächst abzusehen.
  Aufgrund der verkehrlichen Sinnhaftigkeit sollte eine Realisierung jedoch mittelfristig als Ziel angestrebt werden, ggf. auch unter Berücksichtigung der dargestellten Option, nämlich der Realisierung der Verbindung mit bedarfsgesteuerter Bedienung.

Anmerkung:

- Prüfauftrag mit **kurzfristigem** Prüf- und Umsetzungshorizont
- Bei den derzeitigen Taktlagen der Linie RB43 ließen sich voraussichtlich akzeptable Übergangszeiten von und zu den Fahrten Richtung Dortmund herstellen.
- Hinweis zur dargestellten Option:
  Das Verkehrsunternehmen betreibt heute noch kein TaxiBus-Angebot. Zu klären wäre hier neben der Unternehmerfrage außerdem auch die Disposition eines potenziellen bedarfsgesteuerten Verkehrs.

Tabelle 93: Maßnahme: Harmonisierung der Anbindung Castrop-Rauxel Altstadt zur Straßenbahnhaltestelle „Schürbankstraße"

Maßnahme: Harmonisierung der Anbindung Castrop-Rauxel Altstadt zur Straßenbahnhaltestelle „Schürbankstraße"
Hintergrund: • Die Linie 353 verkehrt heute alternierend auf zwei unterschiedlichen Linienwegen zwischen Castrop-Rauxel Altstadt und Bochum Gerthe und bindet hier an die Straßenbahnhaltestelle „Schürbankstraße" an (Straßenbahn-Linien 308/ 318). • *Zur Information: Aktuell wird für die Stadt Bochum eine umfangreiche Netzkonzeption erarbeitet, die auch die Umstellung der Taktfamilie im Bedienungsgebiet der BOGESTRA vom 10-/20-Minuten-Grundtakt auf einen 7,5-/15-/30-Minuten-Takt beinhaltet.*
Planungsansatz (entspricht dem Entwurf des neuen Liniennetzes der Stadt Bochum): • Taktumstellung der Linie 353 von 20- auf 15-Minuten-Takt mit gleichmäßiger Bedienung der beiden Linienäste Cöppencastrop – Langeloh – Münsterplatz und Cöppencastrop – Merklinde – Münsterplatz. • Im Zuge des neuen Liniennetzentwurfs der Stadt Bochum ist außerdem die Taktumstellung der Linie 378 tagsüber von 20- auf 30-Minuten-Takt geplant. Darüber hinaus soll die Linie in Bochum Langendreer Mark eine neue Linienführung erhalten und zukünftig weiter zur Ruhr-Universität verkehren. Somit wird es zukünftig eine neue direkte Verbindung von Castrop-Rauxel Münsterplatz zur Ruhr-Universität in Bochum geben. *Option:* • Aufgrund von Bürgerprotesten in Castrop-Rauxel, Marienstraße, prüft die Stadt Bochum in Abstimmung mit der BOGESTRA aktuell den Abschnitt über Merklinde zukünftig mit der Linie 364 statt mit der Linie 353 zu bedienen, da diese mit 12m-Fahrzeugen gefahren wird (Linie 353 heute Gelenkzüge). Die Realisierung der Option ist vorbehaltlich der Befahrbarkeit des heutigen Streckenabschnitts der Linie 364 in BO-Gerthe mit Gelenkbussen. • *Hinweis: Bei Realisierung der Option ist darauf zu achten, dass die Fahrten zwischen Castrop Münsterplatz und Gerthe <u>nicht</u> auf die gleiche Straßenbahn ausgerichtet werden. Die Linien 353 und 364 sollten also nicht zeitgleich in Gerthe abfahren. Ziel ist ein angenäherter 15-Minuten-Takt.*



Verkehrliche Wirksamkeit:

<u>Vorteile:</u>

- Gleichmäßige Bedienung der beiden Linienäste Cöppencastrop – Langeloh – Münsterplatz und Cöppencastrop – Merklinde – Münsterplatz alle 30 Minuten.
- Schaffen einer direkten Verbindung von Castrop-Rauxel Münsterplatz zur Ruhr-Universität in Bochum im Zusammenhang mit der geänderten Linienführung der Linie 378.

<u>Vorteile bei Umsetzung der Option:</u>

- Höhere Transparenz entlang des Korridors durch Bedienung der Linienäste mit unterschiedlichen Liniennummern.
- Linie 364 fährt zum Ruhrpark im Bochum, somit Schaffung einer neuen Direkt-verbindung zum Einkaufszentrum Ruhrpark für Castroper Bürger.

<u>Leistungsentwicklung:</u>

- Die Maßnahme kann weitgehend leistungsneutral realisiert werden.

Anmerkung:

- Die Stadt Bochum plant darüber hinaus die Taktumstellung der Linie 378 in der

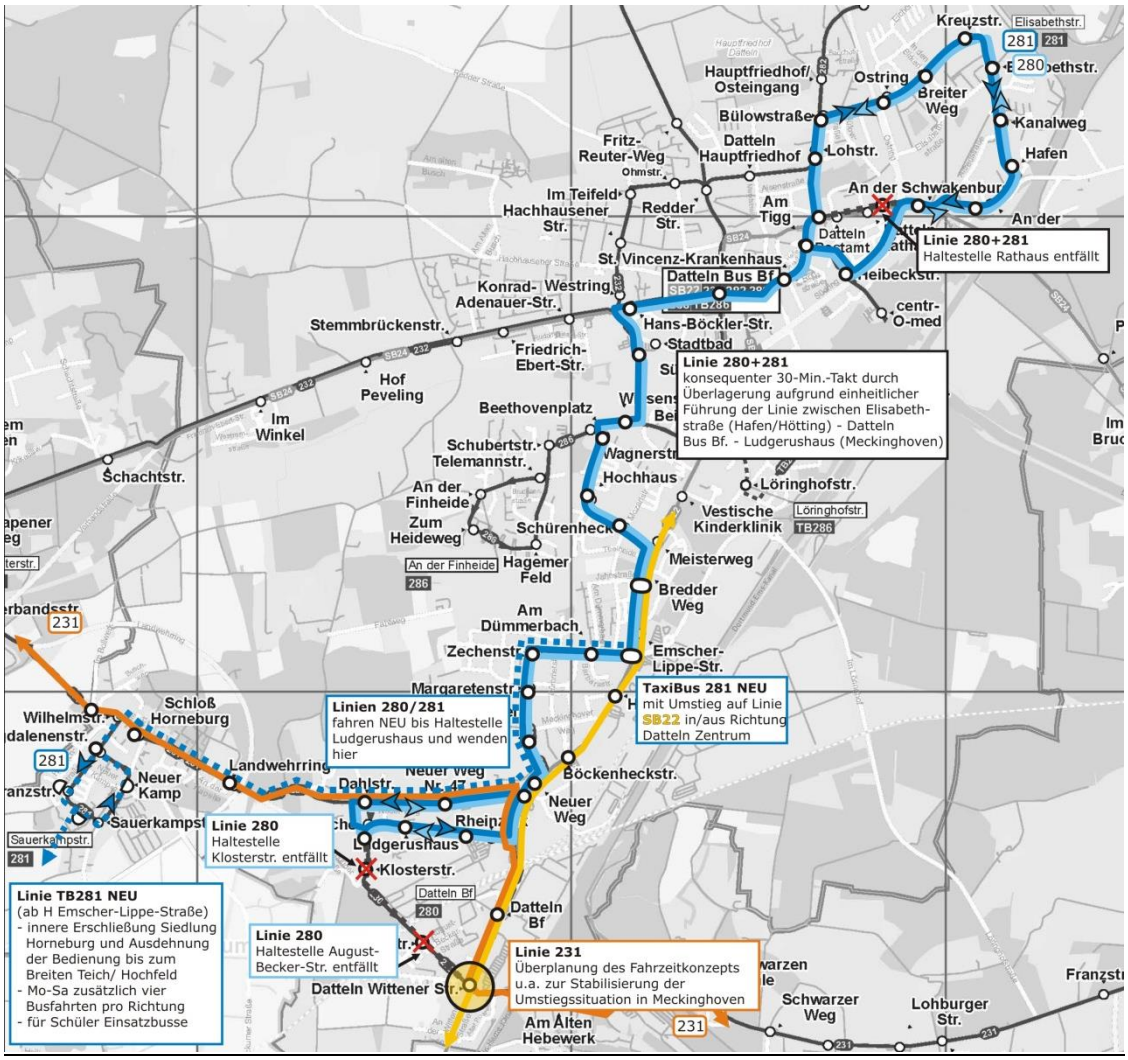
HVZ/NVZ von 20- auf 30-Minuten-Takt. Darüber hinaus wird die Linie in Bochum Langendreer Mark „umgeklappt" und verkehrt zukünftig weiter zur Ruhr-Universität. Somit wird es zukünftig eine neue direkte Verbindung von Castrop-Rauxel Münsterplatz zur Ruhr-Universität in Bochum geben. Als Kompensation zu der Taktdehnung wird zukünftig die zusätzliche Fahrt der Linie 353 (alternativ 364) über Merklinde den Fahrgästen zu Verfügung stehen. • Die Umsetzung des neuen Linienkonzeptes der Stadt Bochum ist für Ende 2019/ Anfang 2020 geplant (im Zuge der S-Bahn-Taktumstellung).

Tabelle 94: Prüfauftrag: Nachtverkehrskonzept Castrop-Rauxel

Prüfauftrag: Nachtverkehrskonzept Castrop-Rauxel
Hintergrund: • Fehlende nächtliche Anbindung in/aus den Nachbarstädten (insbesondere Dortmund und Bochum) aufgrund mangelnder Anschlüsse an den SPNV • SB22 endet in den späten Abendstunden bereits an der Haltestelle Europaplatz
Prüfansatz: • Abhandlung eines Nachtverkehrskonzeptes für das Stadtgebiet Castrop-Rauxel inklusive Anbindung an die angrenzenden Städte (vornehmlich Bochum) unter besonderer Berücksichtigung der folgenden Gesichtspunkte: ◦ Überprüfen der Fahrzeiten der NachtExpresslinie NE11 im Hinblick auf die Anschlusssituation am Hauptbahnhof (ggf. Taktverdichtung Nordast) ◦ Überprüfung der Spätverkehrsachse Datteln - Meckinghoven - Castrop-Rauxel (SB22-Linienweg)
Verkehrliche Wirksamkeit: • Ausrichten des Nachtverkehrs an den tatsächlichen Bedarf.

7.5.3 Lokale Planungsansätze – Stadt Datteln

Tabelle 95: Maßnahme: Stadtlinienkonzept Linien 280, 281 und 286

Maßnahme: Stadtlinienkonzept Linien 280, 281 und 286
Hintergrund: • Bei Inbetriebnahme der SchnellBus-Linie Datteln – Olfen – Lüdinghausen – Senden – Münster entfällt die derzeit bestehende betriebliche Durchbindung der heutigen Linie 282 mit der Linie 286 (Wegfall der Bedienung von Hagem). • Infolge unterschiedlichster Verkehrsaufgaben (z. B. Anbindung centr-O-med, innere Erschließung Horneburg) ist eine Überlagerung der in weiten Teilen räumlich parallel verkehrenden Stadtverkehrslinien 280 und 281 zum 30-Minuten-Takt heute nur sehr partiell gegeben.
Planungsansatz 1: 

Zusammenspiel der Linien 280 und 281:

- Linie 280:
  Die Linie 280 bedient stadtauswärts die Haltestelle „Heibeckstraße", die direkte Anbindung des Gesundheitszentrums „centr-O-med" entfällt mit der Linie 280 (siehe Linie 286). Der weitere Linienverlauf über „Elisabethstraße" entspricht der heutigen Führung, stadteinwärts bedient die Linie 280 neu die Haltestelle „Am Tigg".
  Um Verlustzeiten im Bereich der B235 zu sparen fährt die Linie in Datteln-Süd direkt über Bahnhofstaße bis Haltestelle „Ludgerushaus" " und fährt per Wendeumfahrt über „Dahlstraße" zurück Richtung Innenstadt.
  Vorteil: Die Linie steht nicht mehr im Stau auf der B235, die bisherigen Zeitverluste im Rückstau der Kreuzung Dortmunder Straße/ Wittener Straße werden vermieden.
- Linie 281:
  Die Linie 281 verkehrt stadteinwärts über die Haltestelle „Heibeckstraße", der weitere Linienverlauf im Bereich Hafen/Hötting über „Elisabethstraße" entspricht der heutigen Führung. Der weitere Linienweg führt wie Linie 280 über „Hans-Böckler-Str." und „Stadtbad" (nicht mehr über den „Südring"), es werden auch weiterhin alle Schulstandorte erreicht. Die Linie endet an der Haltestelle „Dahlstraße" und fährt per Wendeumfahrt über „Ludgerushaus" zurück Richtung Innenstadt. Bis Horneburg, Sauerkampstraße verkehrt die Linie im regulären Busbetrieb zukünftig mit vier Fahrten pro Tag (Mo-Sa; vgl. TaxiBus TB281).
- TaxiBus 281:
  Mit Ausnahme von vier Fahrten täglich Mo-Sa sichert zu den übrigen Zeiten zukünftig der TaxiBus TB281 die Versorgung und innere Erschließung Horneburgs. Der TaxiBus verbindet die Siedlung Horneburg („Sauerkampstraße") mit der Haltestelle „Emscher-Lippe-Str.", wo sich Einkaufsmöglichkeiten befinden und zeitnahe Umsteigemöglichkeiten zur Linie SB 22 in Richtung Stadtzentrum gewährleistet werden. Die Reisezeiten Horneburg – Stadtzentrum (Neumarkt) sollen sich nicht verlängern.
  Das Fahrtenangebot des künftigen TaxiBusses 281 orientiert sich am heutigen Fahrplan der Linie 281.
  Entgegen der heutigen Situation mit Linienverkehr wird zukünftig ergänzend eine Ausdehnung der TaxiBus-Anbindung von Datteln-Horneburg bis zum Breiten Teich/ Hochfeld erfolgen.
  Hinweis: Alle schulverkehrsrelevanten Fahrten finden auch zukünftig weiter im Linienverkehr mit Bussen statt und fahren weiterhin durchgehend wie bisher zu den Schulstandorten (vgl. Punkt „Anmerkung", s. u.).

Umsteigesituation Wittener Straße:

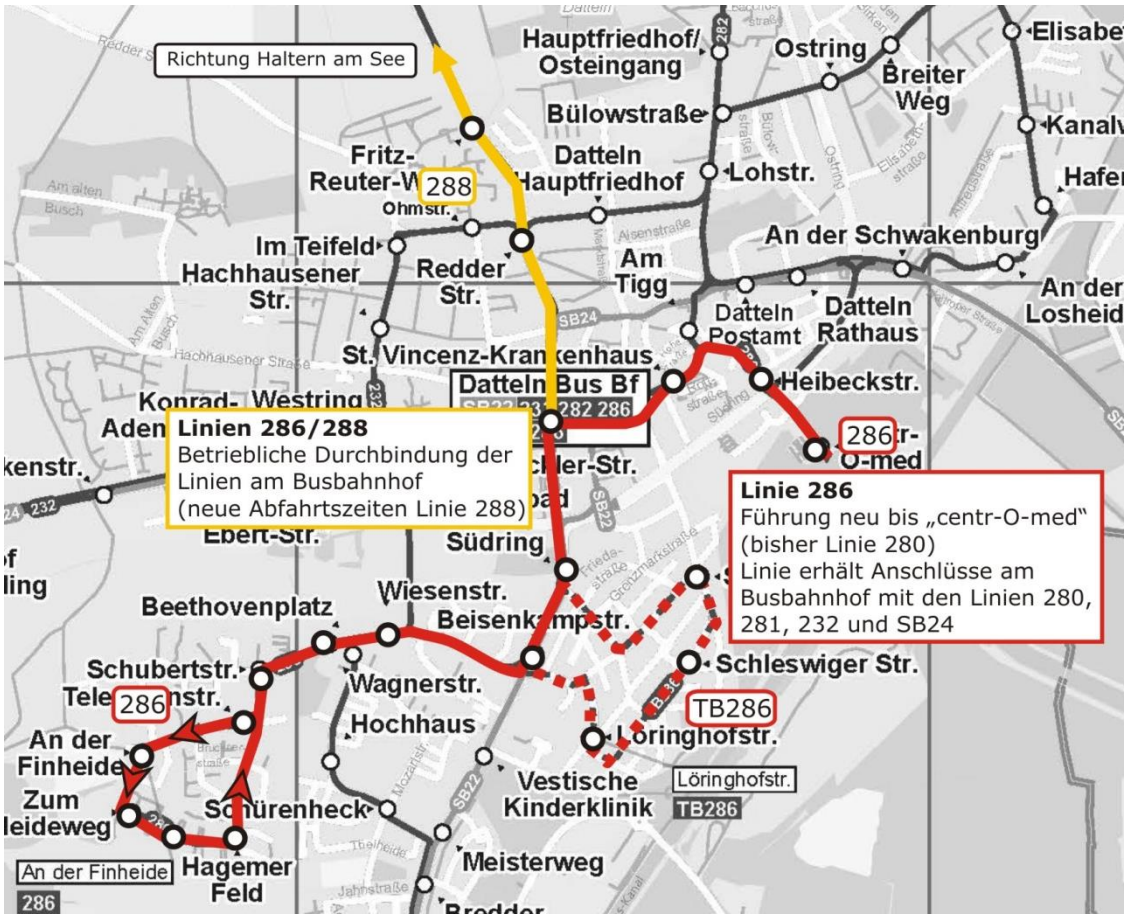
- Verbesserung der Umsteigesituation in Höhe der Wittener Straße zwischen den Linien SB22 und 231 sowie der Gesamtsituation des zukünftigen Umsteigens von den Stadtlinien 280/ 281 auf die Linie 231 im Zusammenspiel mit der aktuell anstehenden Überplanung des Fahrzeitkonzeptes der Vestischen Straßenbahnen GmbH für die Linie 231. Insbesondere ist hier der Anschluss der Linien

SB22 und 231 zu berücksichtigen.

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Durch die Linienweganpassungen der Linien 280 und 281 wird ein durchgehender 30-Minuten-Takt Mo.-Sa. in der Hauptverkehrszeit auf den Abschnitten „Elisabethstraße" (Hafen / Hötting) – „Datteln Bus Bf" – „Ludgerushaus" (Meckinghoven) erzielt.
- Das centr-O-med erhält eine zusätzliche (indirekte) Anbindung (Linie 281).
- Umstellung der Anbindung Horneburg auf TaxiBusbedienung (viermal täglich Mo-Sa Busverkehr sowie Einsatzbusse im Schülerverkehr), dafür Verlängerung der TaxiBus-Linie bis „Am Breiten Teich".
- Die Bedienung der Haltestelle „Datteln, Rathaus" (3 Ein-/ 2 Aussteiger pro Tag) entfällt, kompensiert wird dies jedoch durch die nahegelegene Haltestelle „Datteln, Postamt".
- Die Bedienung der Haltestellen „Klosterstraße" (1 Ein-/ 1 Aussteiger pro Tag) und „August-Becker-Straße" (2 Ein-/ 4 Aussteiger pro Tag) entfällt, jedoch sehr geringe Nachfrage.

Planungsansatz 2:



Überplanung der Linie 286 und betriebliche Durchbindung mit der Linie 288:

- Die heutige Bedienung des Wohngebietes Hagemer Feld mit der Linie 286 bleibt erhalten. Zusätzlich fährt die Linie ab „Datteln Bus Bf" eine Stichfahrt über „St.-Vincenz-Krankenhaus" bis zur Haltestelle „centr-O-med" und ersetzt die heutige Verbindung mit der Linie 280.
  Betrieblich wird die Linie, die heute mit der Linie 282 (zukünftig S91) im Umlaufverbund fährt, mit der Linie 288 verknüpft, die weiter nach Haltern am See fährt. Durch diese Linienkombination erhält die Linie 288 verschobene Abfahrtszeiten in Richtung Haltern am See. Die Linie 286 erhält in/aus Richtung centr-O-med Anschlüsse am Busbahnhof (mit Linie 280 / 281, 232 und SB24).

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Maßnahme als Reaktion auf entfallende betriebliche Durchbindung der Linien 282/286:
  Durch Kombination der Linien 286/288 werden Mehrkosten bei Wegfall der betrieblichen Durchbindung der Linien 286 und 282 vermieden, weil bisherige Standzeiten in Haltern am See für die Linienbedienung in Datteln genutzt werden können.
- Mit der Verlängerung der Linie 286 bis „centr-O-med" erhält das St.-Vincenz-Krankenhaus eine bessere Anbindung durch drei Fahrten pro Stunde.

Leistungsentwicklung:

Linie 280:	-18.300 km
Linie 281:	-10.600 km
Linie 286:	+8.000 km
Gesamt:	**-20.500 km**

➔ Reduzierung der jährlichen Fahrleistung durch Umsetzung des neuen Stadtlinienkonzeptes: ca. -20.500 km pro Jahr.

- Zusammen mit der Umsetzung des Schnellbusses Datteln - Olfen - Lüdinghausen – Senden – Münster (zusätzliche Leistung ca. +20.300 km pro Jahr) bleibt das Leistungsvolumen **weitgehend unverändert**.
- Aufgrund der betrieblichen und finanziellen Zusammenhänge sollte eine zeitgleiche Umsetzung des Gesamt-Konzeptes für Datteln forciert werden

➔ **Umsetzung „aus einem Guss" mit vielen Vorteilen, z. B. Marketingaktionen, Fahrgastinformation**

Verkehrliche Wirksamkeit – Gesamteinschätzung:

- Insgesamt führt das neue Stadtlinienkonzept zu einer Leistungseinsparung bei gleichzeitig besserem Angebot in den nachfragestarken Stadtteilen.
  In der Konsequenz sinkt die Anzahl der Direktverbindungen zwischen Horneburg und dem Stadtzentrum auf vier Fahrten täglich (Mo-Sa) , alle übrigen Fahrten sind mit einem (koordinierten) Umstieg an der Haltestelle „Emscher-Lippe-Straße" verbunden (alle heutigen Schülereinsatzwagen fahren weiterhin durch-

gehend wie bisher zu den Schulstandorten).

Anmerkung:

- Im Rahmen des Konzeptes wurde die Situation auf dem Linienabschnitt von Meckinghoven bis Horneburg näher betrachtet: Hier stagniert die Nachfrage der Linie 281 seit vielen Jahren bei nur etwa 55 Fahrgästen pro Tag und Richtung, wobei sich dieser Wert nicht gleichmäßig auf alle Fahrten verteilt. Außerhalb der Schulanfangs- und -endzeiten befinden sich in Horneburg pro Fahrt nur lediglich 1-2 Fahrgäste im Bus. Bei einer Einwohnerzahl von rund 1.500 Bürgern, die deutlich unter derjenigen von anderen Stadtteilen wie z. B. Hagem (ca. 4.600) liegt, ist sicherlich heute und auch künftig kein größeres Fahrgastpotenzial zu aktivieren. Hinzu kommt, dass Horneburg mit der Linie 231 auch eine attraktive Verbindung nach Oer-Erkenschwick und Waltrop aufweisen kann.

Empfehlung Gutachter

- Eine Umstellung von Bus- auf TaxiBus-Betrieb (Ausnahme einzelne Fahrten Mo-Sa) ist daher möglich und vor dem Hintergrund der Vorteile für das Gesamtsystem sinnvoll, zumal die Schüler auch zukünftig weiterhin im Linienverkehr mit dem Bus befördert werden sollen. Sie stellen mindestens 25 % aller Fahrgäste der Linie 281 und werden auch in Zukunft ggf. mit Hilfe von Einsatzwagen zu den Schulstandorten gebracht.

Weitere Prüfung:

- Im Rahmen des Gesamtkonzeptes für Datteln wurde zudem die Änderung der Linienführung der SchnellBus-Linie SB24 über die Haltestellen „St. Vincenz-Krankenhaus", „Am Tigg" und „Datteln, Rathaus" geprüft. Da jedoch die Nachteile beim Verschwenken der Linie überwiegen, wird von einer Realisierung abgeraten.
  Begründung:
  - Auflassen zweier Haltestellen im Linienweg aufgrund der Fahrzeitverlängerung des SB24 durch Bedienung zweier zusätzlicher Haltestellen („Am Tigg" und „St. Vincenz-Krankenhaus") erforderlich.
  - Bei einem Verschwenk der Linie kann der SB24 (als Premiumprodukt) künftig nicht mehr direkt am Neumarkt halten, sondern muss seitlich in der Martin-Luther-Straße an den Bussteigen 5 bzw. 6 halten. Bedingt durch die Randlage dieser Haltepositionen besteht beim Umstieg keine eindeutige Sichtbeziehung zu Linien an den Bussteigen 1, 2 und 4, was zu einer deutlichen Verschlechterung der Umsteigebeziehungen am ZOB führt. Dies ist beispielsweise für den geplanten Umstieg vom SB24 aus Richtung Waltrop zur Linie S91 Richtung Lüdinghausen sehr ungünstig.
- Fazit:
  Die Linie SB24 verliert insgesamt ihren Schnellbuscharakter, was durch die Verlegung von der eigentlichen Haupthaltestelle und die Verschlechterung der Umsteigebeziehungen noch forciert wird.

Tabelle 96: Prüfauftrag: Anbindung Datteln-Horneburg – Recklinghausen-Suderwich

Prüfauftrag: **Anbindung Datteln-Horneburg – Recklinghausen-Suderwich**
Hintergrund: • Mangelnde und umwegige Erreichbarkeit der Gesamtschule in Recklinghausen-Suderwich im Schulverkehr aufgrund langer Fahrzeit und häufig nicht funktionierender Umstiege. • Mangelnde und umwegige Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen in dem benachbarten Ortsteil (Einzelhandelseinrichtungen in Horneburg fehlen).
Prüfansatz: • Einrichten einer direkten Verbindung zwischen Datteln-Horneburg und Recklinghausen-Suderwich (ggf. bedarfsgesteuert mit TaxiBus-Bedienung) mindestens zu schulverkehrsrelevanten Zeiten.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Deutlich verbesserte Erreichbarkeit der Gesamtschule und somit deutlich höhere Lebensqualität für Horneburger Schüler. • Verbesserung der Versorgungssituation im Stadetteil Horneburg.

Tabelle 97: Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung für das Neubaugebiet „BP 93 Westerkamp" (ehem. Haard-Kaserne)

Prüfauftrag: Verbesserung der Erschließung für das Neubaugebiet „BP 93 Westerkamp" (ehem. Haard-Kaserne)
Hintergrund: • Die Stadt Datteln hat auf dem Standort der ehemaligen Haard-Kaserne in Hachhausen ein Neubaugebiet sowie Nachverdichtungsgebiete ausgewiesen (voraussichtliches Einwohner-Potenzial: ca. 1.300 Neubürger). Das Neubaugebiet befindet sich in klassischer Randlage im Stadtgebiet. Die Linie 232 tangiert das Gebiet mit mehreren Haltestellen im 30-Minuten-Takt. Der nächstgelegene Bereich des Baugebietes liegt im Haltestelleneinzugs-Radius von 400 m, der entfernteste Bereich im 650 m – Einzugsradius (Fußwege von rund 400 bis 800 m bis zur nächsten Haltestelle), die definierten Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche (vgl. Kapitel 2.1. Ausreichende Verkehrsbedienung und Bewertungskriterien (Kreisstandards), Erschließungsqualität) werden somit grundsätzlich nicht erfüllt. • Räumliche Situation: Aufgrund der Struktur des Gebietes und der Straßenregelungen ist eine innere Erschließung mit Standard-Linienbussen nicht möglich ist. Die einzige durchge-

hende Straßenverbindung (Konrad-Adenauer-Straße) ist als „verkehrsberuhigter Bereich" (StVO-Zeichen 325) ausgewiesen. Zusätzlich ist die (gepflasterte) Fahrbahn durch Bepflanzungen verengt und mehrfach im Straßenraum verschwenkt. Sehr enge Kurvenradien sind die Folge.

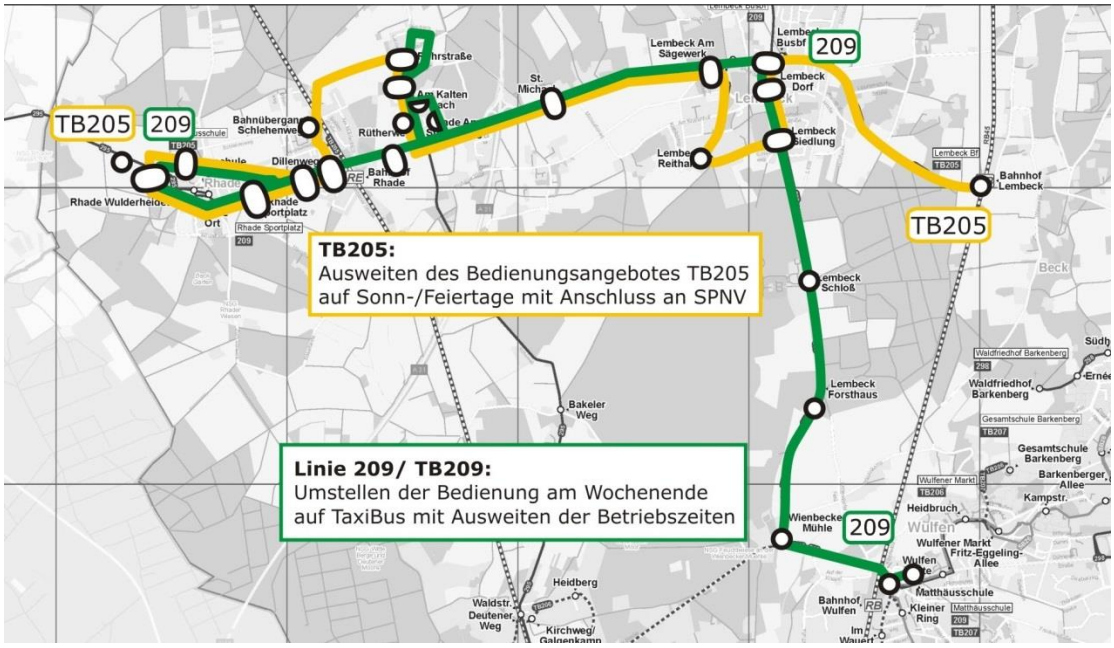
Prüfansatz:

- Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ist eine eigenständige Anbindung von Neubaugebieten im Linienverkehr erst ab einem Einwohnerzuwachs von mindestens 4.000 Einwohnern darstellbar (vgl. Kapitel 2.1.5 „Erschließungsqualität").
- Aus diesem Grund sind in Abhängigkeit der Entwicklungen vor Ort die Möglichkeiten für eine sinnvolle Erschließung des neuen Wohngebietes Westerkamp mit bedarfsgesteuerten Angeboten zu prüfen und mit den Beteiligten abzustimmen.

7.5.4 Lokale Planungsansätze – Stadt Dorsten

Tabelle 98: Maßnahme: Überplanung des Bedienungsangebotes im Norden von Dorsten am Wochenende

Maßnahme: Überplanung des Bedienungsangebotes im Norden von Dorsten am Wochenende
Hintergrund: • Die Relation Lembeck – Rhade wird über die Linien 209, 716 (RVM) und den TB205 bedient. Sowohl der TaxiBus als auch die RVM-Linie verkehren nicht an Sonn- und Feiertagen (716 auch nicht am Samstag). Da auch die Linie 209 am Wochenende lediglich zwischen Wulfen und Lembeck verkehrt, gibt es an Sonn- und Feiertagen kein Angebot in der Relation Lembeck – Rhade. • Die Nachfrage auf der TB-Linie 205 zwischen Rhade und Lembeck ist für ein bedarfsgesteuertes Angebot vergleichsweise hoch, was vermuten lässt, dass hier auch am Sonntag ein gewisser Bedarf vorhanden sein könnte. • Die Nachfrage auf der festbedienten Linie 209 ist am gesamten Wochenende marginal (ca. 35 Einsteiger an Samstagen, ca. 10 Einsteiger an Sonn-/ Feiertagen).
Planungsansatz: <u>TaxiBus TB205:</u> • Ausweiten des Bedienungsangebotes des TB205 auf Sonn-/ Feiertage. Für die direkte Andienung der Bahnhöfe Lembeck und Rhade ist auch an Sonn- und Feiertagen ein Stundentakt notwendig. • geplanter Bedienungszeitraum: ca. 09:00 Uhr bis 21:00 Uhr. <u>Busangebot Linie 209/ TaxiBus TB209:</u> • Umstellen der Busbedienung der Linie 209 am Wochenende auf TaxiBus-Bedienung und gleichzeitig Ausweitung der Betriebszeiten (samstags ca. 07:30 Uhr bis 20:30 Uhr, sonn-/ feiertags ca. 10:30 Uhr bis 20:30 Uhr).



Verkehrliche Wirksamkeit:

<u>Vorteile:</u>

- Durch die Ausdehnung des Betriebszeitraums (TB205 Angebot an Sonn-/ Feiertagen TB209 bis in die Abendstunden) wird die Chance gesehen, die Fahrgastnachfrage zu stabilisieren, mittelfristig ggf. auch auszubauen.

<u>Leistungsentwicklung:</u>

- Mehraufwand durch TB205 an Sonn-/Feiertagen: ca. +6.700 km pro Jahr (Annahme unter Berücksichtigung der heutigen Nachfragesituation: Abrufgrad rund 50 %)
- Leistungsreduzierung durch Umstellung der Linie 209 auf TB-Angebot am Wochenende:
  ca. –3.800 km pro Jahr (Annahme unter Berücksichtigung der heutigen Nachfragesituation: Abrufgrad rund 50 %)
- Gesamter Mehraufwand: ca. +2.900 km pro Jahr.

Anmerkung:

- Die Voranmeldezeit für die TaxiBus-Fahrten im Norden von Dorsten muss aus Dispositionsgründen auf 45 Minuten verlängert werden (Fahrzeuge stehen in Dorsten Mitte).

Tabelle 99: Maßnahme: Erschließung Stadtquartier Fürst-Leopold

Maßnahme: Erschließung Stadtquartier Fürst-Leopold
Hintergrund: • Das neue Stadtquartier Fürst-Leopold-Hervest ist ohne innere ÖPNV-Erschließung. Infolgedessen und aufgrund der weiteren Linienführung der den Bereich tangierenden Linie 274 ergeben sich somit zum Teil lange Fußwege zwischen Bus-Haltestelle und Ziel. • Entwicklungsstand Juni 2016: Die Verkehrsflächen sind fertiggestellt, der östliche Bereich ist jedoch noch nicht besiedelt. Es besteht die Option, das Gewerbegebiet zu erweitern. • Die Politik der Stadt Dorsten hat angeregt, im Rahmen der Nahverkehrsplanung die Möglichkeiten zur Anbindung des Stadtquartiers zu prüfen.
Maßnahme: Erschließung des neuen Stadtquartiers in zwei Stufen: • Stufe 1: Anbindung des westlichen Zechengeländes Fürst-Leopold (CreativQuartier „Fürst-Leopold-Allee") mit Linie 274 (abends entsprechend 208/ NE8) durch Verschwenken der Linien über den Kreisverkehr Halterner Straße/Fürst-Leopold-Straße auf das Zechengelände, über den Kreisverkehr am Aldi-Markt wieder zurück auf den heutigen Linienweg. In der Konsequenz direkte Linienführung über Glück-Auf-Straße im Bereich Kiebeck (wie Linie 208 abends). • Stufe 2: **Prüfauftrag** zur Erschließung des Stadtquartiers unter Berücksichtigung der Entwicklungen (z. B. Nachfrageentwicklung, vollständige Besiedelung, Umgang mit Erweiterung des Gewerbegebietes). Hierbei soll keine isolierte Betrachtung des ehemaligen Zechengeländes erfolgen, vielmehr soll die Erschließung des gesamten Stadtteils Hervest berücksichtigt werden (vgl. Prüfauftrag Tabelle 101).



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Anbindung des Stadtquartiers mit einer schnellen Verbindung in Ausrichtung auf Dorsten Zentrum.
- Im ersten Schritt Maßnahme zur Kundenbindung und Stabilisierung der Fahrgastnachfrage. In Abhängigkeit der Entwicklungen im Bereich des Stadtquartiers ist zudem das Generieren neuer Fahrgäste wahrscheinlich.

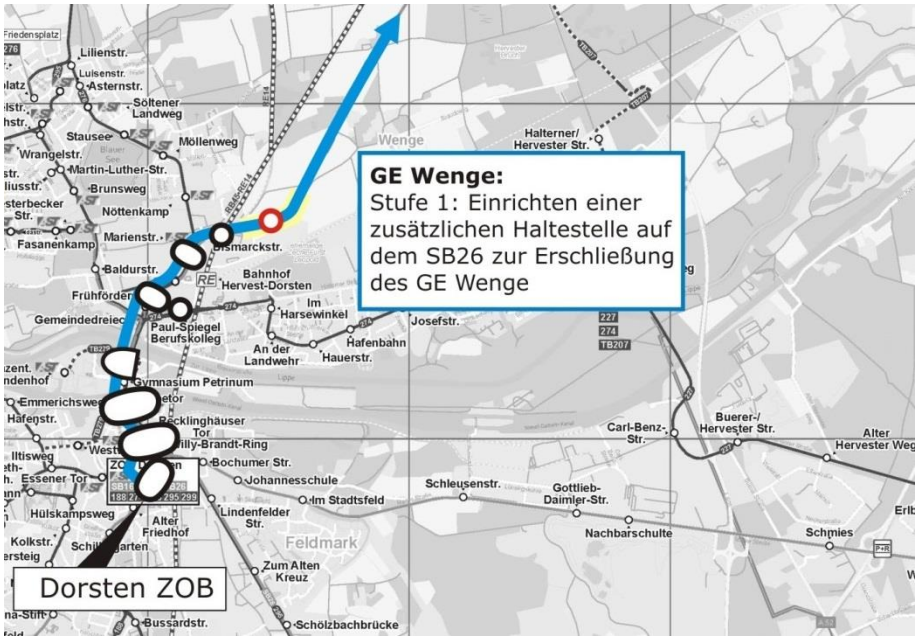
Konsequenzen:

- Straffen der Linienführung der Linie 274 im Bereich Kiebeck.
  Betroffenheit ca. 65 Einsteiger pro Tag; erforderliche Fußwege bis zum Erreichen der nächsten Haltestelle bis max. 900 m.

Anmerkung:

- Vgl. Prüfauftrag Tabelle 101 zur Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für den gesamten Stadtteil Hervest (inkl. Bereich Fürst-Leopold, Gewerbegebiet Wenge).

Tabelle 100: Prüfauftrag: Erschließung Gewerbegebiet Wenge

Prüfauftrag: Erschließung Gewerbegebiet Wenge
Hintergrund: • Das Gewerbegebiet Wenge ist insgesamt ohne adäquate ÖPNV-Anbindung. Der SB26 fährt derzeit ohne Halt nördlich am Gewerbegebiet vorbei (SB26 insgesamt ohne Halt zwischen den Haltestellen „Bismarckstraße" und „Munastraße"). • Die Politik der Stadt Dorsten hat angeregt, im Rahmen der Nahverkehrsplanung die Möglichkeiten zur Anbindung des Gewerbegebietes zu prüfen.
Prüfansatz: • Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle auf der Linie SB26 am Kreisverkehr An der Wienbecke/ Feuerwache. <u>Option:</u> • Verschwenken der Linie SB26 über das Fürst-Leopold-Areal sowie das Gewerbegebiet Wenige.

Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Anbindung des Gewerbegebietes mit einer schnellen Verbindung aus Richtung Dorsten Zentrum und Dorsten Wulfen. • Bei Realisierung der *Option* außerdem deutliche Verbesserung der Erschließung des Stadtquartiers. • Maßnahme zur Kundenbindung und Stabilisierung der Fahrgastnachfrage, der ohne zusätzlichen Leistungsaufwand zu realisieren ist.

Konsequenzen bei Realisierung der Option: • Bei Realisierung der Option werden die Haltestellen „Frühförderstelle" und „Bismarckstraße" von dieser Linie nicht mehr angefahren (Betroffenheit ca. 100 Einsteiger pro Tag, Verlagerungen auf andere Haltestelle voraussichtlich nur begrenzt möglich, da die Hauptausrichtung der Fahrgäste in/ aus Richtung Wulfen geht).
Anmerkung: • Vgl. Prüfauftrag Tabelle 101 zur Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für den gesamten Stadtteil Hervest (inkl. Bereich Fürst-Leopold, Gewerbegebiet Wenge).

Tabelle 101: Prüfauftrag: Entwicklung eines Gesamtkonzeptes Stadtteil Hervest

Prüfauftrag: Entwicklung eines Gesamtkonzeptes Stadtteil Hervest
Hintergrund: • Der Stadtteil Hervest befindet sich aktuell in einer Umbruchphase. Neben der Reaktivierung und Neuordnung des ehemaligen Zechengeländes Fürst Leopold sollen auch die angrenzenden Bereiche städtebaulich aufgewertet werden (z. B. Bahnhof Hervest), außerdem soll eine Verknüpfung des Zechengeländes mit dem Versorgungsschwerpunkt „Im Harsewinkel" erfolgen. • Das Gewerbegebiet Wenge stellt zudem einen wichtigen Reservestandort für weitere Gewerbeansiedlungen dar. • Darüber steht auch die ÖPNV-Anbindung des benachbarten Interkommunalen Industrieparks Dorsten/Marl aufgrund der Ansiedlung eines Logistikunternehmens mit ca. 1.000 Arbeitsplätzen auf dem Prüfstand. • Die Politik der Stadt Dorsten hat angeregt, im Rahmen der Nahverkehrsplanung die Möglichkeiten zur Anbindung des Stadtquartiers und des Gewerbegebietes zu prüfen. Ziel sollte eine im Gesamtkontext verbesserte Erschließungssituation im gesamten Stadtteil sein. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen sollte nunmehr auch der Interkommunale Industriepark Dorsten/Marl in die Überlegungen mit einbezogen werden.
Prüfansatz: • Erstellen eines Gesamtkonzeptes zur Verbesserung der ÖPNV-Situation im Stadtteil Hervest im Kontext der Entwicklungen. • Der Prüfauftrag soll zukunftsorientiert sowohl die Entwicklungen im Stadtteil als auch in den angrenzenden Bereichen aufgreifen (z. B. Nachfrageentwicklung, vollständige Besiedelung des Stadtquartiers, Umgang mit Erweiterung des Gewerbegebietes Wenge, Entwicklungen Interkommunaler Industriepark Dorsten/Marl).

Im Hinblick auf eine kurzfristige Verbesserung der Situation sollen zunächst die in Tabelle 83, Tabelle 99 und Tabelle 100 beschriebenen Maßnahmen zum Tragen kommen.

Tabelle 102: Maßnahme: Kapazitätsengpässe zwischen Dorsten und Barkenberg

Maßnahme: Kapazitätsengpässe zwischen Dorsten und Barkenberg
Hintergrund: • Insbesondere in der frühen Hauptverkehrszeit sind die Kapazitäten des SB26 zwischen Dorsten und Barkenberg häufig erschöpft.
Planungsansatz: • Überprüfen der betrieblichen Rahmenbedingungen (z. B. Fahrzeug-Einsatz hinsichtlich Kapazitäten) ➔ Ziel: konsequenter Gelenkbus-Einsatz in der HVZ (auch für beauftragte Privatunternehmer). • Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt ab der Haltestelle „Handwerkshof" bis zum „ZOB Dorsten" gegen 06:00 Uhr am Morgen.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Anpassen der Kapazitäten an den tatsächlichen Bedarf. <u>Leistungsentwicklung:</u> • Mehraufwand durch Einrichten einer zusätzlichen Fahrt: ca. +5.800 km pro Jahr (inkl. Umwandlung einer Leerfahrt als Folgefahrt, vgl. Anmerkung)
Anmerkung: • Aus umlauftechnischen Gründen muss für die neue zusätzliche Fahrt eine Leerfahrt bis „Wulfen Mitte" eingerichtet werden (Folgefahrt 06:55 Uhr ab „Wulfen Mitte" bis „Marl Mitte"). Diese Leerfahrt sollte in eine Fahrplanfahrt 06:37 Uhr ab „ZOB Dorsten" umgewandelt werden (bei Leistungsentwicklung so eingerechnet, s. o.). • Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass die Haltestellen entlang des Linienwegs des SB26 in der Vergangenheit für Standardbusse niederflurgerecht ausgebaut wurden. Somit ist bei Einsatz von Gelenkbussen nicht der gesamte Haltestellenbereich barrierefrei. Dies ist den Fahrgästen gegenüber entsprechend zu kommunizieren.

Tabelle 103: Maßnahme: Anpassen des Anschlusskonzeptes in Dorsten an den neuen S-Bahn-Takt

Maßnahme: **Anpassen des Anschlusskonzeptes in Dorsten an den neuen S-Bahn-Takt**

Hintergrund:
• Für den Fahrplanwechsel Ende 2019 ist die Umstellung des S-Bahn-Taktes auf 15-/30-Minuten-Takt geplant. Die Stadt Dorsten ist hiervon wie folgt betroffen:
  ◦ RE14: 30-Minuten-Takt Essen – Dorsten ergibt etwa 15-Minuten-Takt mit S9 bis Gladbeck.
  ◦ Konsequenz: Wegfall der Direktverbindung Dorsten – Oberhausen.

Planungsansatz: • Erarbeitung eines neuen Anschlusskonzeptes zur Vermeidung von Anschlussbrüchen an den Schnittstellen zwischen ÖPNV und SPNV im Zuge der Umstellung des S-Bahn-Taktes zum FPW Ende 2019. • Berücksichtigung weitreichender, zum Teil überregionaler Zusammenhänge (Lage der Stadt im Raum, bestehende Verkehrsbeziehungen, Anschlussbeziehungen der Linien in anderen Städten).
Anmerkung: • Aufgrund der weiträumigen, regionalen Verbindungen vieler das Stadtgebiet bedienenden Linien erfordert die Umsetzung eines neuen Anschlusskonzeptes umfangreiche Abstimmungen mit allen Beteiligten. Neben dem Aufgabenträger Kreis Recklinghausen, der Stadt Dorsten und den im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen sind hier auch benachbarte Städte und Aufgabenträger mit einzubeziehen.

Tabelle 104: Maßnahme: Anbindung Östrich an SPNV

Maßnahme: Anbindung Östrich an SPNV
Hintergrund: • Im Status Quo ist die zeitliche Ausrichtung des Busverkehrs im Stadtteil Östrich auf den RE14 auf einzelne Fahrten in der HVZ begrenzt (Linien 296/ 299). Dies entspricht nicht (mehr) dem tatsächlichen Bedarf.
Planungsansatz: • Optimieren der zeitlichen Ausrichtung der Linie 296 ganztags auf den SPNV mit Anschluss an den RE14 Richtung Essen durch Linienwegtausch 278 / 296.

Verkehrliche Wirksamkeit: Vorteile: • Stärkung des Angebotes von und nach Essen. • Maßnahme zur Kundenbindung und Stabilisierung der Nachfrage.
Anmerkung: • Die Maßnahme soll zum Fahrplanwechsel im Januar 2018 umgesetzt werden. • Der Planungsansatz ist Teil eines Gesamtkonzeptes zur Prüfung und Anpassung der Buslinien an die SPNV-Anschlüsse zur Taktumstellung Ende 2019 (vgl. Maßnahme Tabelle 86).

Tabelle 105: Maßnahme: Erweiterte Erschließung Neubaugebiet „Kreskenhof-Zum kleinen Aap"

Maßnahme: Erweiterte Erschließung Neubaugebiet „Kreskenhof-Zum kleinen Aap"
Hintergrund: • Das Wohngebiet „Kreskenhof/Zum kleinen Aap" ist in den vergangenen Jahren deutlich gewachsen (etwa 400 WE seit 2005), die interne ÖPNV-Erschließung erfolgt bedarfsgesteuert mit TaxiBus.
Planungsansatz: • Einrichten einer hochwertigen Fahrradabstellanlage an der Haltestelle „St.-Antonius-Kirche" zur Verbesserung der Anbindung des Wohngebietes „Kreskenhof" an den ÖPNV. • Ggf. Ausbau des TaxiBus-Angebotes unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung. • Unter Berücksichtigung der Entwicklungen im Neubaugebiet sollte ggf. der Einsatz von E-Wagen im Schulverkehr geprüft werden.



Anmerkung

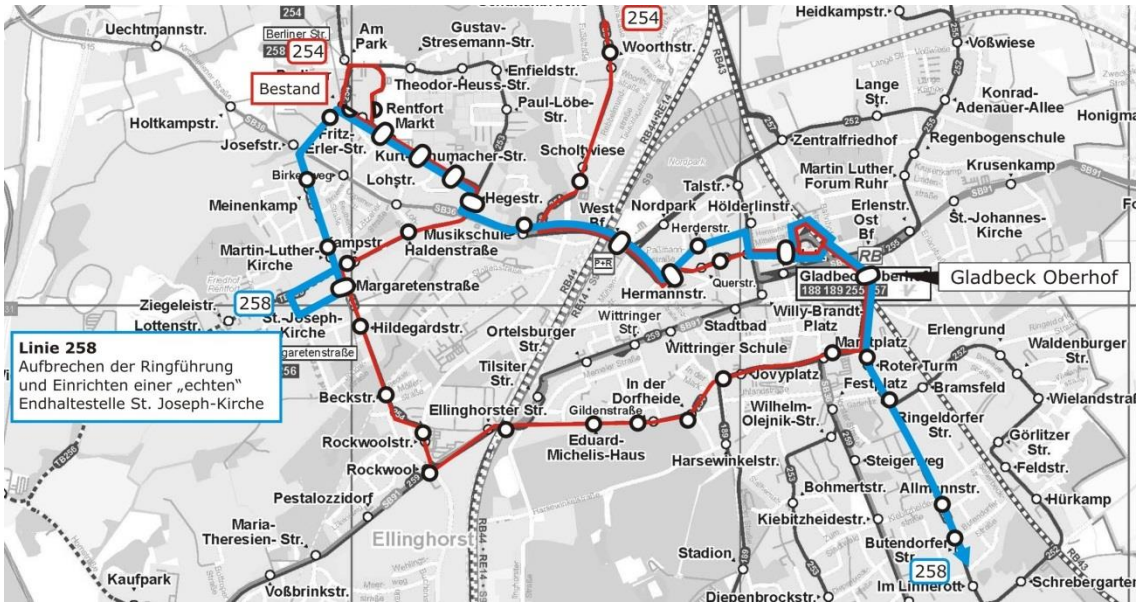
- Auf Wunsch der Stadt Dorsten hat eine Prüfung der ÖPNV-Anbindung hinsichtlich Erweiterungsmöglichkeiten stattgefunden.
- Nach Prüfung vor Ort ist eine direkte Bedienung des Neubaugebietes im Linienbetrieb grundsätzlich zwar möglich, jedoch mit Sprungkosten (zusätzlicher Bus im Umlauf) und fahrdynamischen Einschränkungen verbunden. Die vorgegebenen Fahrbahnbreiten und Kurvenradien ermöglichen keine ausreichende Wendemöglichkeit, so dass nur eine große Umfahrt über die Hagenbecker Straße/ Zum Kreskenhof erfolgen kann. Darüber hinaus kann es sowohl in der Straße Zum kleinen Aap als auch auf der Hagenbecker Straße zu Begegnungsverkehr mit dem IV kommen.

Empfehlung Gutachter

- Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist eine solche Angebotsausweitung aktuell wirtschaftlich nicht darstellbar, ohne an anderer Stelle entsprechende Einsparungen vorzunehmen. Diese Einsparmöglichkeiten werden im heutigen ÖPNV-Netz der Stadt nicht bzw. nur sehr bedingt gesehen, so dass empfohlen wird, von einer kurzfristigen Ausweitung des Angebotes im Linienverkehr an dieser Stelle zunächst abzusehen.

7.5.5 Lokale Planungsansätze – Stadt Gladbeck

Tabelle 106: Maßnahme: Optimieren der Situation in Rentfort

Maßnahme: Optimieren der Situation in Rentfort
Hintergrund: • Da die Linie 258 auf Gelsenkirchener Stadtgebiet zukünftig mit geänderter Linienführung verkehrt, bestehen Fahrzeitreserven, die für eine optimierte Führung der Linie in Gladbeck zur Verfügung stehen. • Die derzeitige Situation der Linie 258 mit großer Endschleife in Rentfort, die aus Gründen der Umlaufgestaltung in der Vergangenheit notwendig war, kann somit aufgebrochen werden, um eine optimierte Anbindung von Rentfort an die Gladbecker Innenstadt zu gewährleisten.
Planungsansatz: <u>Linie 258:</u> • Aufbrechen der Ringführung der Linie 258 und Einrichten einer „echten" Endhaltestelle „St.-Joseph-Kirche". • In der Konsequenz: Auflassen der Bedienung der Haltestelle „Haldenstraße" mit der Linie 258. • Durch die Entwicklung neuer Umläufe im Zusammenhang mit neuen Fahrzeiten werden auf der Linie 258 zukünftig samstags abends und sonntags auch durchgehende Fahrten von Rentfort bis Gelsenkirchen-Horst möglich.


Verkehrliche Wirksamkeit: Vorteile: • Attraktivierung der Verbindung Rentfort – Gladbeck-Zentrum durch einheitliche Führung der Linie in beiden Richtungen und somit Fahrzeitreduzierung aus dem Bereich Rentfort Markt / Schwechater Straße. • Schaffung eines transparent kommunizierbaren Endpunktes aus Richtung Gladbeck an der „St.-Joseph-Kirche". Darüber hinaus betriebliche Optimierung durch Einrichten einer „echten" Endhaltestelle. • Verbesserung des Angebotes am Wochenende (samstagabends und sonn-/ feiertags durch Schaffen durchgehender Fahrten von Rentfort bis Gelsenkirchen-Horst • Maßnahme zur Kundenbindung und Nachfragestabilisierung. Leistungsentwicklung: • Mehraufwand durch Verlängerung Linie 258 Rentfort: +34.000 km pro Jahr.

Tabelle 107: Maßnahme: Optimierte Anbindung Rentfort Nord an Zweckel

Maßnahme: Optimierte Anbindung Rentfort Nord an Zweckel
Hintergrund: • Da die Versorgungsstrukturen in Rentfort aktuell nicht mehr den Bedürfnissen der Rentforter Bevölkerung entsprechen, kommt der Anbindung an den nördlich gelegenen Stadtteil Zweckel eine besondere Bedeutung zu. Die heutige Situation erlaubt nur bedingt eine direkte Erreichbarkeit der Versorgungsstandorte in Zweckel.
Planungsansatz: Linie 258: • Vgl. Maßnahme Tabelle 106. Linie 254: • Änderung der Linienführung der Linie 254 in Zweckel über Tunnelstraße/ Dorstener Straße/ Beethovenstraße zur Erreichbarkeit der maßgeblichen Versorgungsstandorte. • In der Konsequenz Linienwegstraffung in Rentfort mit Auflassen der Haltestelle „Haldenstraße" (vgl. Planungsansatz Linie 258, Tabelle 106), aber Ersatz durch Verlängerung der TaxiBus-Linie TB256 über Haltestelle „Haldenstraße" bis „Gladbeck West Bf Vorplatz". Die nächstgelegenen Haltestellen befinden sich jedoch in ca. 300 m Entfernung, so dass eine Verlagerung eines Großteils der Fahrgäste auf benachbarte Haltestellen wahrscheinlich ist. Die Erfüllung des Kreisstan-

dards ist weiterhin gewährleistet.

- In Zweckel werden die Haltestellen „Arenbergstraße" und „Berkenstockstraße" nicht mehr im ÖPNV bedient. Die nächstgelegenen Haltestellen befinden sich jedoch in max. 400 m Entfernung, so dass eine Verlagerung eines Großteils der Fahrgäste auf benachbarte Haltestellen wahrscheinlich ist. Die Erfüllung des Kreisstandards ist weiterhin gewährleistet.

- Zu prüfen ist die Möglichkeit, einen „sich ergänzenden Takt" der Linie 254 und 257 in Ausrichtung zur Innenstadt aufzubauen.

<u>TaxiBus TB256:</u>

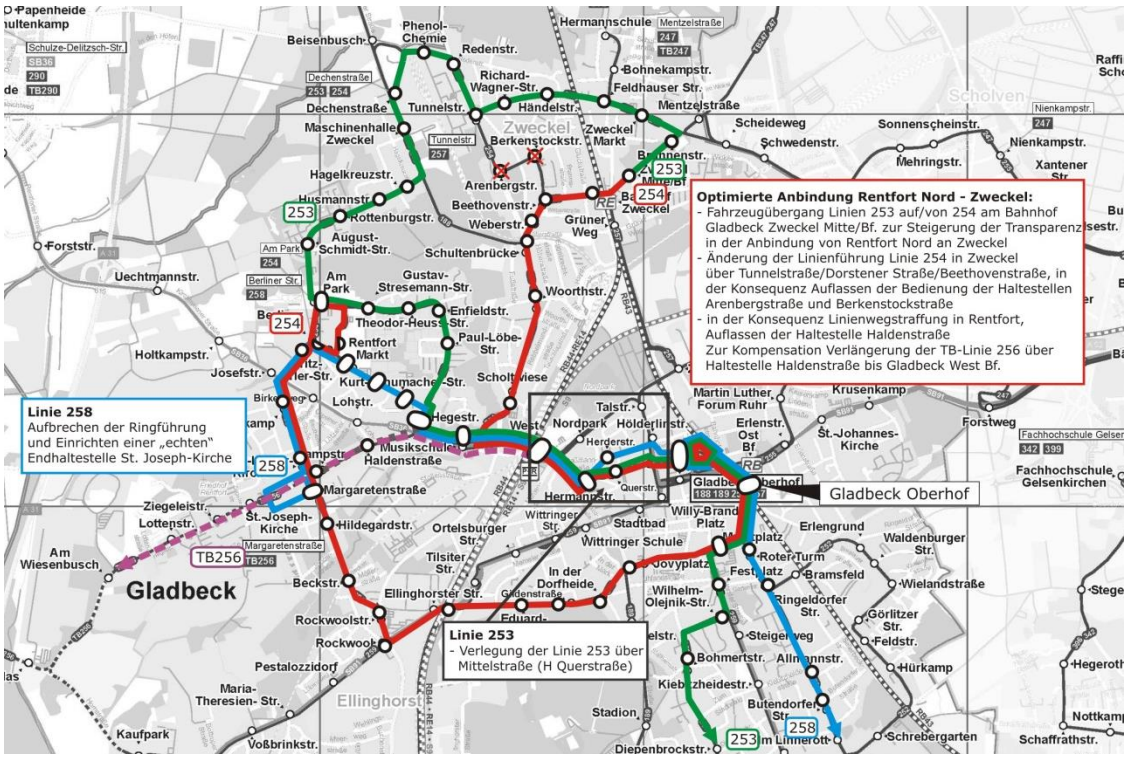
- Verlängerung der TaxiBus-Linie TB256 über die Haltestelle „Haldenstraße" bis „Gladbeck West Bf Vorplatz" als Ersatz für den Wegfall der Haltestellenbedienung durch die Linie 258.

<u>Linie 253:</u>

- Verlegung der Linie 253 von der Konrad-Adenauer-Allee (Haltstelle „Nordpark") auf die Mittelstraße (Haltestelle „Querstraße").

<u>Linien 253/254:</u>

- Verlegen des bestehenden Fahrzeugübergangs der Linien 253 und 254 an der Haltestelle „Dechenstraße" zum Bahnhof „Gladbeck Zweckel Mitte/Bf." zur Steigerung der Transparenz in der Anbindung von Rentfort Nord an Zweckel.



Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Vgl. Maßnahme Tabelle 106.
- Attraktivierung der Anbindung von Rentfort Nord an Zweckel durch direktere Anbindung der Versorgungsstandorte in Zweckel.
- Stärkung der Binnenstruktur im Norden von Gladbeck.
- Das Angebot der TaxiBus-Linie TB256 Mo-Sa früh kann durch neue Abfahrtszeiten anschlussbedingt leicht erweitert werden.
- Maßnahme zur Kundenbindung; ggf. ist ein leichter Fahrgastzuwachs möglich.

Konsequenzen:

- Auflassen der Bedienung der Haltestelle „Haldenstraße" (Betroffenheit 2015 ca. 60 Einsteiger täglich Linien 254 und 258, 2015)
  ➔ Nachfrageverlagerungen aufgrund der Nähe zu anderen Haltestellen (ca. 300 m) wahrscheinlich, darüber hinaus Ersatz durch TB256
- Auflassen der Bedienung der Haltestellen „Arenbergstraße" und „Berkenstockstraße" (Betroffenheit 2015 ca. 60 Einsteiger täglich)
  ➔ Nachfrageverlagerungen aufgrund der Nähe zu anderen Haltestellen (max. 400 m) sehr wahrscheinlich.

Leistungsentwicklung bei vollständiger Umsetzung des Kontzeptes Gladbeck (inkl. Überplanung Rentfort):

- Mehraufwand durch Verlängerung Linie 253 Zweckel: +52.000 km pro Jahr
- Leistungsreduzierung durch Verkürzung Linie 254 Zweckel/Rentfort: -55.000 km pro Jahr
- Mehraufwand durch Verlängerung Linie 258 Rentfort: +34.000 km pro Jahr
- Mehraufwand durch Verlängerung Linie TB256 : +1.700 km pro Jahr
- **Gesamt:** **+32.700 km pro Jahr**

Hinweis:

- Berücksichtigung der Anschlusssituation an der zentralen Haltestelle „Oberhof". Die im Status Quo gut aufeinander abgestimmten Anschlüsse sind zu sichern.

Anmerkung:

- Im Zuge der Untersuchung zur Anbindung Zweckel wurde als Option die folgende Variante geprüft:
  Verlängerung der Linie 257 über Haltestelle „Tunnelstraße" zur Erschließung des Wohngebietes mit Bedienung der Haltestellen „Arenbergstraße" und „Berkenstockstraße".
  In der Konsequenz Linienwegstraffung Linie 257 über Feldhauser Straße (ggf. Einrichten einer neuen Haltestelle in der Feldhauser Straße), „Zweckel Markt"

würde von der Linie 257 dann nicht mehr angefahren.

- Die Variante wurde im Folgenden u. a. aufgrund der suboptimalen Straßensituation in der Feldhauser Straße für Busverkehr nicht weiterverfolgt.
  Darüber hinaus sollte an der heutigen Linienführung der Linie 257 festgehalten werden, da eine ggf. zukünftig mögliche Taktumstellung der Linie 257 auf einen 30-Minuten-Takt im Hinblick auf das geplante Gladbecker Konzept im Zusammenspiel der Linien 253/ 254/ 257 in Zweckel deutliche Vorteile hätte (Verlängerung der Linie und Andienung der Haltestellen „Arenbergstraße" und „Berkenstockstraße") (vgl. Prüfauftrag Tabelle 108).

Tabelle 108: Prüfauftrag: Taktumstellung Linie 257

Prüfauftrag: Taktumstellung Linie 257
Hintergrund: • Eine Taktumstellung der Linie 257 vom heutigen 20- Minuten-Takt auf 30-Minuten-Takt hätte Vorteile im Hinblick auf das geplante Gladbecker Konzept im Zusammenspiel der Linien 253/ 254/ 257 in Zweckel, da dann eine Verlängerung der Linie 257 über die heutige Endhaltestelle Tunnelstraße unter Einbindung der Haltestellen „Arenbergstraße" und „Berkenstockstraße" möglich wäre. • Die aktuelle Nachfrage auf der Linie 257 (ca. 900 Fahrgäste pro Tag im Jahr 2015) spricht außerdem für eine Taktumstellung.
Empfehlung Gutachter: • Da die Linie 257 heute betrieblich mit der Linie 255 verknüpft ist und diese Durchbindung unter den derzeitigen Rahmenbedingungen die wirtschaftlich sinnvollste Lösung darstellt, ist eine Taktumstellung aktuell zwar nicht zu empfehlen. • Vor dem Hintergrund der Vorteile einer Taktumstellung der Linie 257 im Hinblick auf das Konzept Gladbeck soll eine Umstellung jedoch weiterverfolgt werden, sobald dies betrieblich möglich ist.

Tabelle 109: Prüfauftrag: Optimieren der Anbindung von Gladbeck im Nachtverkehr

Prüfauftrag: Optimieren der Anbindung von Gladbeck im Nachtverkehr

Hintergrund:
• Das Nachtverkehrsangebot in Gladbeck wird im Vergleich zur Größe der Stadt insgesamt als ausbaufähig bewertet:
  ◦ fehlende Nord-Süd-Verbindung im Nachtverkehr der Stadt Gladbeck
  ◦ unbefriedigende Anschlusssituation im Nachtverkehr in Gelsenkirchen-Buer für weiterfahrende Fahrgäste in Richtung Gladbeck.

Prüfansatz: • Prüfen der Möglichkeiten und Potenziale zur Schaffung eines echten NachtBus-Netzes in Gladbeck. • Prüfen der Potenziale bei Einrichten einer Nord-Süd-Verbindung im Nachtverkehr durch das Gladbecker Stadtgebiet inklusive Anbindung an die angrenzenden Städte (vornehmlich Gelsenkirchen und Essen). • Berücksichtigung möglicher Anschlüsse an den Haltestellen Gladbeck, Goetheplatz (NE2) und Gelsenkirchen, Essener Straße (NE1) (oder Buerer Straße NE14 Ri. GE-Zentrum) • Überprüfen der Anschlusssituation an der Haltestelle Gelsenkirchen-Buer im Nachtverkehr.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Ergänzen des Nachtbusangebotes in Gladbeck und Ausrichten des Nachtverkehrs an den tatsächlichen Bedarf.

Tabelle 110: Maßnahme: Anpassen des Anschlusskonzeptes in Gladbeck an den neuen S-Bahn-Takt

Maßnahme: **Anpassen des Anschlusskonzeptes in Gladbeck an den neuen S-Bahn-Takt**
Hintergrund: • Für den Fahrplanwechsel Ende 2019 ist die Umstellung des S-Bahn-Taktes auf 15-/30-Minuten-Takt geplant. Die Stadt Gladbeck ist hiervon wie folgt betroffen: ◦ RE14: 30-Minuten-Takt Essen – Dorsten ergibt etwa 15-Minuten-Takt mit S9 bis Gladbeck.
Planungsansatz: • Erarbeitung eines Anschlusskonzeptes zur Vermeidung von Anschlussbrüchen an den Schnittstellen zwischen ÖPNV und SPNV im Zuge der Umstellung des S-Bahn-Taktes zum FPW Ende 2019. • Berücksichtigung weitreichender, zum Teil überregionaler Zusammenhänge (Lage der Stadt im Raum, bestehende Verkehrsbeziehungen, Anschlussbeziehungen der Linien in anderen Städten).
Anmerkung: • Aufgrund der weiträumigen, regionalen Verbindungen vieler das Stadtgebiet bedienenden Linien erfordert die Umsetzung eines neuen Anschlusskonzeptes umfangreiche Abstimmungen mit allen Beteiligten. Neben dem Aufgabenträger Kreis Recklinghausen, der Stadt Gladbeck und den im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen sind hier auch benachbarte Städte und Aufgabenträger mit einzubeziehen.

7.5.6 Lokale Planungsansätze – Stadt Haltern am See

Tabelle 111: Maßnahme: Optimierte Anbindung Hullern

Maßnahme: Optimierte Anbindung Hullern
Hintergrund: • Im Status Quo erfolgt die innere Erschließung des Stadtteils Hullern lediglich über die Haltestelle „Ehrenmal" (Linie 272), das östliche Wohngebiet liegt somit außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche (vgl. Kapitel 2.1.5). • Darüber hinaus wird der 60-Minuten-Takt der Linie 272 vormittags auf einen 120-Minuten-Takt ausgedünnt.

Planungsansatz:

- Verlängerung der Linie 272 in Hullern zur Erschließung von Hullern Ost (Siedlung Am Waldrand).
- Linienführung: über B58 am Ortskern vorbei, anschließend durch die Siedlung Am Waldrand zur Ortsmitte und weiter zum Bahnhof „Haltern am See Bf"
  ➔ Erweiterung der Wendeschleife.

Option:

- Schließung der heutigen Taktlücken an allen Verkehrstagen auf einen sauberen Stundentakt (Fahrplanangebot ist seit Januar 2008 ausgedünnt), ggf. saisonal von Mai bis Oktober (Öffnungszeiten des Kletterparks).

Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Insgesamt Verbesserung der Erschließungssituation im Stadtteil Hullern, inkl. Erschließung der Siedlung Am Waldrand.

Leistungsentwicklung unter Berücksichtigung verschiedener Umsetzungsvarianten:

- Variante 1: Mehraufwand durch Verlängerung Hullern-Ost Fahrplan Status Quo: ca. +5.000 km pro Jahr,
- Variante 2: Mehraufwand Option (durchgehender 60-Minuten-Takt ohne Verlängerung Hullern-Ost): ca. +13.000 km pro Jahr,
- Variante 2a: Mehraufwand Option, saisonaler Ansatz (durchgehender 60-Minuten-Takt Mai-Oktober, ohne Verlängerung Hullern-Ost): ca. +8.600 km pro Jahr,
- **Variante 3: Mehraufwand Gesamtpaket (durchgehender 60-Minuten-Takt inkl. Verlängerung Hullern-Ost): ca. +19.500 km pro Jahr**,
- Variante 3a: Mehraufwand Gesamtpaket, saisonaler Ansatz (durchgehender 60-Minuten-Takt Mai-Oktober, inkl. Verlängerung Hullern-Ost): ca. +13.600 km pro Jahr.

Anmerkung:

- Der Rat der Stadt Haltern am See hat in der Sitzung am 23.03.2017 die **Variante 3** als Umsetzungsvariante beschlossen.

Tabelle 112: Maßnahme: Optimierte Anbindung Lavesum (Ketteler Hof)

Maßnahme: Optimierte Anbindung Lavesum (Ketteler Hof)
Hintergrund: • Durch den Bau einer großen Indoor-Spielhalle soll der Freizeitpark Ketteler Hof ab der Saison 2017 ganzjährig geöffnet sein. Im Status Quo werden die Haltestellen „Lochtruper Straße", „Schwalbental" und „Ketteler Hof" entsprechend der heutigen Öffnungszeiten des Ketteler Hofs nur zwischen Ende März und Oktober bedient, die Linie endet in den Wintermonaten an der Haltestelle „Feuerwehrhaus". Hier wird zukünftig eine Anpassung erforderlich. • Darüber hinaus ist der 60-Minuten-Takt der Linie 275 vormittags auf einen 120-Minuten-Takt ausgedünnt.
Planungsansatz: • Führen der Linie 275 ganzjährig bis Endhaltestelle Ketteler Hof. <u>Option:</u> • Schließung der heutigen Taktlücken an allen Verkehrstagen auf einen sauberen Stundentakt (Fahrplanangebot ist seit Januar 2008 ausgedünnt).
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Verbesserte Teilhabe am (ausgeweiteten) Freizeitangebot. • Maßnahme mit Ausrichtung auf die geplanten Entwicklungen im Freizeitangebot der Stadt Haltern am See (Ketteler Hof als Ganzjahresbetrieb). <u>Leistungsentwicklung unter Berücksichtigung verschiedener Umsetzungsvarianten:</u> • **Variante 1: Mehraufwand durch ganzjährigen Bedienung des Ketteler-Hofes aufgrund geänderter Öffnungszeiten und höherer Attraktivität mit heutigem Fahrplanangebot: ca. +6.000 km pro Jahr.** • Variante 2: Mehraufwand durch ganzjährige Bedienung des Ketteler-Hofes mit Schließung der Taktlücken (durchgehender Stundentakt): ca. +26.000 km pro Jahr. • Für die Schließung der Taktlücken auf der Linie 275 entstehen zudem „Sprungkosten", d. h. es ist ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich.
Anmerkung: • Der Rat der Stadt Haltern am See hat in der Sitzung am 23.03.2017 die **Variante 1** als Umsetzungsvariante beschlossen.

Tabelle 113: Maßnahme: Projekt „BürgerBus Haltern am See" (nachrichtliche Aufnahme in den NVP)

Maßnahme: Projekt „BürgerBus Haltern am See" ***(nachrichtliche Aufnahme in den NVP)***
Hintergrund: • Der „BürgerBus Haltern am See" ist ein Projekt im Rahmen der „Regionale 2016 – Bewegtes Land". • Bürgerbusse kommen in der Regel dort zum Einsatz, wo ein regulärer Linienverkehr nicht möglich (z. B. Topografie, Straßengegebenheiten) oder wirtschaftlich nicht tragbar ist. Sie werden von ehrenamtlichen Vereinsmitgliedern eines sogenannten Bürgerbusvereins gefahren. • Ziel in der Stadt Haltern ist es, schlecht erreichbare Ortsteile im Stadtgebiet besser mit dem Stadtzentrum zu verknüpfen.
Darstellung des aktuellen Sachstands: • Erste Gespräche fanden im Frühjahr 2015 zwischen der Stadt Haltern am See, der Vestischen Straßenbahnen GmbH und dem Seniorenbeirat Haltern statt. • Mit der Vereinsneugründung (Reaktivierung des seit 1995 bestehenden Bürgerbus Haltern e. V.) im August 2016 wurde das Vorhaben weiter konkretisiert, im September/Oktober fanden Abstimmungen über den Linienverlauf und die Bürgerbushaltestellen statt. • Geplant ist die Einrichtung einer Linie, die jeweils im Stundentakt unterschiedliche Bereiche im Kernstadtgebiet bedient. Durch die Verknüpfung zweier Schleifen bindet der BürgerBus zweimal je Stunde am Kärntner Platz an. Ziel ist es, die Bürger aus den umliegenden Ortsteilen am Kärntner Platz „in Empfang" zu nehmen und den Bürgern dort die Gelegenheit zu geben ohne lange Wartezeit in den BürgerBus umzusteigen, damit sie von dort zu verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten (z. B. Fachmarktzentrum an der Lohausstraße), zum Krankenhaus oder zu Arztpraxen usw. fahren können. • Der Tarif wird voraussichtlich ein vom VRR-Tarif unabhängiger „Inseltarif" sein. • Die Beantragung der Konzession sowie der Fahrzeugförderung sind zum Anfang des Jahres 2017 erfolgt. • Der BürgerBus-Betrieb soll im Herbst 2017 anlaufen; der späteste Betriebsbeginn ist förderbedingt zum Februar 2018 vorgegeben.

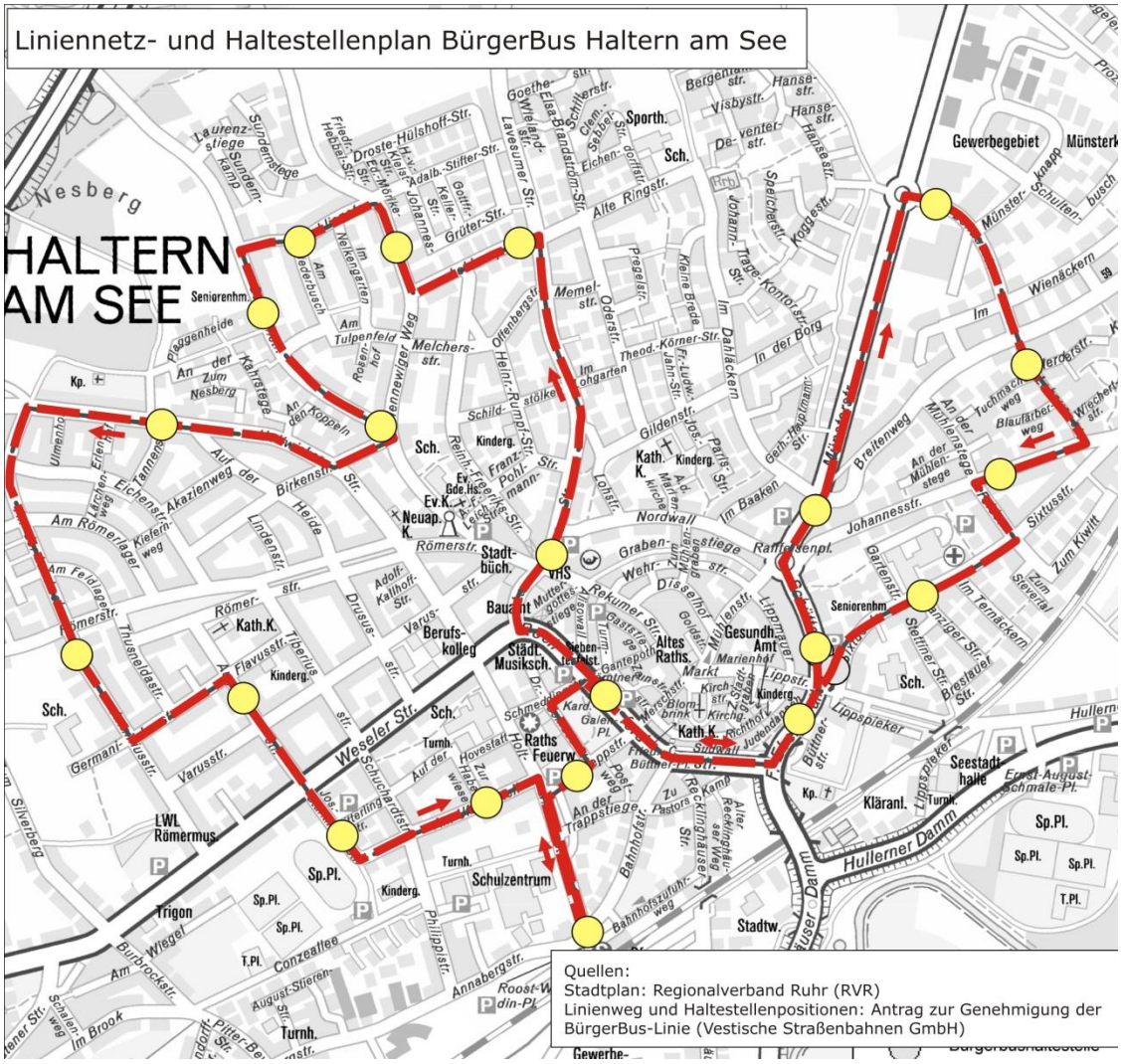


Tabelle 114: Prüfauftrag: Anbindung der Jugendherberge in Haltern am See

Prüfauftrag: Anbindung der Jugendherberge Haltern am See
Hintergrund: • Die Jugendherberge in Haltern am See, östlich des Halterner Stausees, liegt in einer Entfernung von ca. 1,3 km zur nächsten Bushaltestelle (Linie 272, Haltestelle „Abzweig Haus Niemen“). Im unmittelbaren Nahbereich der Jugendherberge befinden sich außerdem diverse Freizeitangebote (Bootsverleih, Gastronomie, Zeltplatz). Eine Anbindung der Jugendherberg im Rahmen des Bürger-Bus-Konzeptes ist nicht umsetzbar.
Prüfansatz: • Einrichten einer bedarfsteuerten TaxiBus-Verbindung zwischen der Jugendherberg Haltern am See und dem Hotel Seehof an der B58 als Zu-/Abbringer von der Linie 272 mit folgendem Linienweg:

Jugendherberge Haltern am See – Lakeside Inn – Abzweig Haus Niemen – Seehof. • Nach Möglichkeit Einrichten einer Anschlussgarantie an der Umstiegshaltestelle „Seehof" zwischen der Linie 272 und der TaxiBus-Linie • Die Betriebszeiten sowie das Bedienungsangebot orientieren sich am Fahrplan der Busfahrten der Linie 272: o montags bis freitags: ca. 6 bis 20 Uhr (60-Minuten-Takt), o samstags ca. 10 bis 20 Uhr (60-Minuten-Takt)und o sonn- und feiertags: ca. 12 bis 19 Uhr (60-Minuten-Takt). • Es ist der Einsatz von Taxen geplant, ggfls. als Großraumtaxi (bis max. 8 Personen.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Deutliche Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Jugendherberge Haltern am See sowie der gesamten Freizeitangebote am östlichen Ufer des Halterner Stausees. <u>Leistungsentwicklung unter Berücksichtigung verschiedener Umsetzungsvarianten:</u> • Abschätzung der zusätzlichen Leistung bei Einrichtung als bedarfsgesteuert TaxiBus-Linie: ca. 4.800 km/ Jahr (geschätzter Abrufgrad:20%)

Tabelle 115: Prüfauftrag: Direktverbindung Lavesum – Sythen

Prüfauftrag: Direktverbindung Lavesum – Sythen
Hintergrund: • Fehlen einer Verbindung zwischen Lavesum und Sythen zur Erreichbarkeit ° des Bahnhof in Sythen (insbesondere für Schüler und Berufspendler in Richtung Münsterland und Ruhrgebiet) sowie ° der Versorgungseinrichtungen in Sythen für die Lavesumer Bevölkerung • Die hohe Auslastung der Park-and-Ride-Plätze und der Fahrradabstellanlagen lässt einen gewissen Bedarf erkennen.
Prüfansatz: • Einrichten einer direkten Verbindung zwischen Lavesum und Sythen, ggf. als bedarfsgesteuerte TaxiBus-Verbindung, mit Anschluss am Bahnhof Sythen an den SPNV Richtung Münster und Essen sowie nachrangig an die Buslinie 273.

Empfehlung Gutachter:

- Trotz der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird der Ansatz verkehrlich als sinnvoll erachtet, da die Bedeutung der Schul- und Arbeitsplatzstandorte im benachbarten Münsterland sowie im Ruhrgebiet voraussichtlich auch zukünftig weiter zunehmen wird.
- Gemeinsam mit allen Beteiligten sollen die verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen untersucht werden, ob und unter welchen Voraussetzungen die Verbindung, ggf. vorerst im Testbetrieb für 12 bis 18 Monate, eingeführt werden kann.

Tabelle 116: Prüfauftrag: Weiterentwicklung des Freizeitverkehrs in Haltern am See

Prüfauftrag: Weiterentwicklung des Freizeitverkehrs in Haltern am See
Hintergrund: • Seit etwa Ende der 1990er Jahre hat der Tourismus in Haltern am See einen immer höheren Stellenwert bekommen und bildet heute einen Schwerpunkt der Stadtentwicklung. Insbesondere die Osthälfte der Stadt bietet durch die Seenlandschaften ein attraktives Ziel im Freizeitverkehr. Aber auch die Waldgebiete Haard, Hohe Mark und Borkenberg sind Naherholungsziele, die einen hohen Stellenwert genießen. Insgesamt kann die Stadt ein für ihre Größe vergleichsweise hohes Besucherpotenzial aufweisen (Masterplan Haltern am See). • Diese Entwicklungen der letzten Jahre gilt es zu stärken. Der ÖPNV kann hier unterstützend wirken, indem dort, wo entsprechende Potenziale vorhanden sind, Schwerpunkte gesetzt werden, um den ÖPNV sowohl unter verkehrlichen als auch unter ökonomischen Gesichtspunkten zielgerichtet weiterzuentwickeln.
Prüfansatz: • Grundlage dieses Planungsvorschlags ist das heutige ÖPNV-Angebot. Durch punktuelle Einzelmaßnahmen (z. B. Verbesserung der Verknüpfung, Einrichtung zusätzlicher Haltestellen) soll auf den vorhandenen Linien ganzjährig eine Verbesserung des Freizeitverkehrs erreicht werden. Dabei wird das Ziel einer weitgehend kostenneutralen Umsetzung verfolgt. <u>Maßnahmen zur besseren Vernetzung des Freizeitverkehrs:</u> • Optimierung der Abstimmung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten zwischen den Linien des straßengebundenem ÖPNV und des SPNV insbesondere am Wochenende an den Haltepunkten ◦ „Haltern am See Bf". (SPNV, Linie 272) und ◦ „Sythen Bahnhof" (SPNV, Linie 273)

Anbindung Freizeitziele:

Überprüfen des ÖPNV-Angebotes in Abhängigkeit der Entwicklungen des Freizeitparks Ketteler Hof (Indoorspielplatz); vgl. Maßnahme

- Tabelle 112

Verkehrliche Bewertung:

- Mit den bestehenden Linien können die relevanten Freizeitziele in Haltern größtenteils, entweder direkt oder mit Fußwegen, erreicht werden.
- Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur besseren Verknüpfung zwischen dem straßengebundenen ÖPNV und dem SPNV im Freizeitverkehr machen ein durchgehendes Fahren mit kurzen Umsteigezeiten zur Haltener Seenlandschaft möglich.
- Durch die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Hullerner Straße verbessert sich die Erreichbarkeit des Kletterparks deutlich.
- Die vorgeschlagene Angebotsausweitung zum Ketteler Hof steht in Abhängigkeit der geplanten Entwicklungen zum Ganzjahresangebot (Indoor-Spielplatz).

Anmerkung:

- Weitere Optimierungen im ÖPNV-Freizeitverkehr in Haltern am See sind i. d. R. mit zusätzlichen Aufwendungen im ÖPNV verbunden (z. B. durch saisonale Taktverdichtungen am Wochenende und/ oder in den Ferien, Ergänzungen im Linienangebot durch eigenständige Freizeitverkehre etc.).
- Zur Abschätzung möglicher Potenziale und Verbesserungsmöglichkeiten sind weitergehende Untersuchungen außerhalb des NVP, z. B. im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, erforderlich.

7.5.7 Lokale Planungsansätze – Stadt Herten

Tabelle 117: Maßnahme: Optimierte Anbindung des Industriegebietes Herten Süd

Maßnahme: Optimierte Anbindung des Industriegebietes Herten Süd
Hintergrund: • Die Vestische Straßenbahnen GmbH hat zum Fahrplanwechsel Sommer 2014 ein neues Angebot zur inneren Erschließung des Industriegebietes Herten Süd eingerichtet. Morgens und nachmittags verkehren einzelne Kleinbusfahrten, die einen Teil der Betriebe im Industriegebiet an den ÖPNV anbinden. Die Kleinbus-Fahrten schließt an der Haltestelle „Wanne Waldfriedhof" an die SchnellBuslinie SB27 an. • Im Frühjahr 2016 hat die Vestische eine Kundenbefragung zur Nachfrage und potenziellen Fahrtwünschen der Fahrgäste durchgeführt. Diese Untersuchung bestätigt die Einschätzung der Stadt, dass der bisherige Anschluss sich grundsätzlich bewährt hat, punktuell jedoch ein Bedarf für eine Angebotsausweitung erkennbar ist.
Planungsansatz: • Angebotsausweitung morgens durch Einrichten einzelner zusätzlicher Fahrten. • Räumliche Ausweitung des Angebotes mit Anbindung weiterer Betriebe und Unternehmen im Industriegebiet. • Optimieren der Anbindung des Industriegebietes in Ausrichtung auf die konkrete Nachfrage
Verkehrliche Wirksamkeit: • Optimieren der Anbindung des Industriegebietes in Ausrichtung auf die konkrete Nachfrage

7.5.8 Lokale Planungsansätze – Stadt Marl

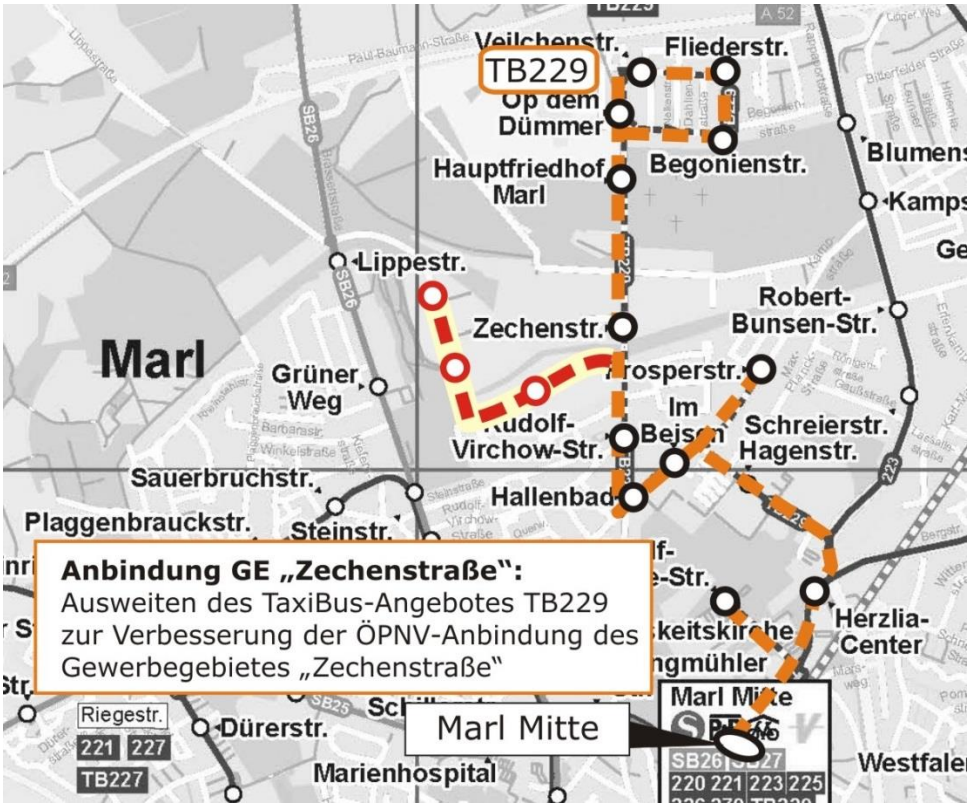
Tabelle 118: Maßnahme: ÖPNV-Anbindung ehemalige Fläche Westerweiterung des Chemieparks

Maßnahme: ÖPNV-Anbindung ehemalige Fläche Westerweiterung des Chemieparks
Hintergrund: • Geplant ist die Zusammenlegung von Teilbereichen verschiedener Standorte von METRO LOGISTICS (Logistikbereich der METRO Gruppe) am Standort Marl; Haupteinzugsbereich voraussichtlich aus Richtung Essen. • Die gewerbliche Ansiedlung mit rund 1.700 Arbeitsplätzen soll kurzfristig realisiert werden, so dass ein schnelles Handeln erforderlich ist.
Planungsansatz: • Es sind verschiedene Handlungsoptionen mit unterschiedlichsten finanziellen Auswirkungen geprüft worden. <u>1. Stufe (Realisiserung ab November 2017 geplant):</u> • Bei Einrichtung einer neuen Haltestellenanlage im Bereich Neuanbindung Brassertstraße wird ein Anschluss an die Linie SB26 möglich. Die neue Haltestelle sollte barrierefrei ausgebaut sein und für Gelenkbusse (18m-Länge) geeignet sein. Die Linie SB26 ist bereits heute fahrzeitsensibel, ein weiterer Halt würde die Fahrzeit der Linien noch weiter erhöhen. Es ist daher notwendig, eine andere Haltestelle in diesem Bereich, d. h. „Lipper Pforte" oder „Lippestraße" nicht mehr anzudienen. • Einrichten einer neuen Linie zwischen Marl Mitte und dem neuen METRO LOGISTICS Standort. In diesem Zusammenhang Einrichten einer neuen Haltestelle auf dem METRO-Gelände (Nähe Gebäude A). • Abstimmung des Fahrplans der neuen Linie auf die Schichtzeiten des METRO LOGISTICS Standortes und Übergang von und auf die Linie SB25 ab Recklinghausen bzw. Dorsten. • Einbeziehen der Fahrpläne der Linien SB25, SB26 und SB27
Verkehrliche Wirksamkeit: • Schaffen der ÖPNV-Erreichbarkeit eines neuen Arbeitsplatzstandortes mit hohem Potenzial im Chemiepark Marl, Fläche Westerweiterung. • Zusätzliche Fahrgastpotenziale sind wahrscheinlich, die Größenordnung lässt sich jedoch erst nach Vorliegen konkreter Rahmenbedingungen (z. B. Anzahl der tatsächlichen Arbeitnehmer am Standort, Arbeitszeiten, räumliche Ausrichtung) abschätzen.

Leistungsentwicklung: • Mehraufwand: ca. +6.700 km pro Jahr.
Anmerkung: • Eine direkte Verbindung zum Bahnhof „Marl-Sinsen Bf" ist nicht sinnvoll, weil die Fahrzeit – verglichen mit „Recklinghausen Hbf" - etwa gleich lang ist und alle drei Linien (220, 222, 226) in „Marl Mitte" bereits mit anderen Verkehren betrieblich optimal verknüpft sind. • Die Zubringerfahrten der Linie 200 benötigen eine neue Wendeanlage auf dem Betriebsstandort des Logistik-Unternehmens, die beim Ausbau der Brassertstraße / Wulfener Straße bzw. des Betriebsgeländes unbedingt zu berücksichtigen ist. • In Abhängigkeit der Entwicklungen vor Ort sollte nach einer gewissen Zeit der Etablierung das Angebot überprüft werden, um ggf. erforderliche Anpassungen zeitnah vornehmen zu können (Hinweis: Der Betrieb unter Voll-Last wird zu April 2018 prognostiziert).

Tabelle 119: Maßnahme: Verbesserte ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Zechenstraße

Maßnahme: Verbesserte ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Zechenstraße
Hintergrund: • Gewerbegebietes Zechenstraße ist aktuell ohne direkte ÖPNV-Anbindung.
Planungsansatz: • Ausweiten des TaxiBus-Angebotes TB229 zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Zechenstraße durch eine zusätzliche Stichfahrt in die Zechenstraße bis in Höhe des REWE-Marktes. Es sind ggf. zusätzliche Haltestellen einzurichten.



Verkehrliche Wirksamkeit:

- Leichte Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte im Gewerbegebiet Zechenstraße.
- Maßnahme zur Kundenbindung.

Leistungsentwicklung:

- Leichter Mehraufwand durch Verlängerung der Linie TB229:
  ca. +1.000 bis +2.000 km pro Jahr

Anmerkung:

- Der TB229 hat aktuell einen durchschnittlichen Abrufgrad. Eine Umwandlung der TaxiBus-Linien in Linienverkehr bzw. eine anderweitige Anbindung im festbedienten Linienverkehr ist vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume aktuell nicht zu empfehlen, die zusätzlich generierbaren Einnahmen würden den zusätzlichen Aufwand bei Weitem nicht gegenfinanzieren können.
- Ggf. können mittelfristig Synergieeffekte aus der Maßnahme zur „ÖPNV-Anbindung ehemalige Fläche Westerweiterung des Chemieparks“ zur Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Zechenstraße genutzt werden (vgl. Maßnahme Tabelle 118).

7.5.9 Lokale Planungsansätze – Stadt Oer-Erkenschwick

Tabelle 120: Maßnahme: Linienwegtausch der Linien 230 und 234

Maßnahme: Linienwegtausch der Linien 230 und 234
Hintergrund: • Die Linie 230 ist heute durch eine hohe Verspätungsanfälligkeit gekennzeichnet.
Planungsansatz: • Linienwegtausch der Linien 230 und 234 in Groß-Erkenschwick ◦ Linie 230 verkehrt ab Haltestelle „Elbestraße" auf direktem Weg über Moselstraße, Bachstraße, Schillerstraße zum „Berliner Platz" wie Linie 234 im Bestand ◦ Linie 234 verkehrt ab Haltestelle „Elbestraße" über Moselstraße und biegt dann rechts in die Richard-Wagner-Straße, weiter über Freiligrathstraße, Schillerstraße bis zum „Berliner Platz" wie Linie 230 im Bestand

Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahme zur Verbesserung der Fahrplanstabilität.

Tabelle 121: Maßnahme: Angebotsverdichtung in Rapen und Klein-Erkenschwick

Maßnahme: Angebotsverdichtung in Rapen und Klein-Erkenschwick

Hintergrund:
• Der definierte Kreisstandard für die Bedienung in den Stadtteilen Klein-Erkenschwick und Rapen ist der 30-Minuten-Takt.
  ◦ Dieser wird erreicht über das Bedienungsangebot an der Haltestelle „Hünenplatz" (Linien 231 und 230) bzw. an den Haltestellen „Steinrapener Weg" und „Walterstraße" (Linien SB24, 230 und 232 bzw. 231 und 230).
  ◦ Die Bereiche entlang der Klein-Erkenschwicker-Straße werden im 60-Min-Grundtakt und einzelnen Verstärkerfahrten durch die Linie 230 erschlossen.
• Zwischen „Recklinghausen Hbf." und „Oer-Erkenschwick Berliner Platz" verkehrt die Linie 230 halbstündlich. Im weiteren Verlauf wird die Linie auf ein stündliches Angebot ausgedünnt, mit der Konsequenz stündlich sehr langer Fahrzeug-Standzeiten in Oer-Erkenschwick.

Planungsansatz: • Verdichten der Bedienung entlang der Klein-Erkenschwicker Straße zwischen den Haltestellen „Berliner Platz" und „Walterstraße" vom 30/60-Minuten-Takt auf durchgehenden 30-Minuten-Takt (Linie 230).


Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Deutliche Angebotsverbesserung für etwa 2.000 Einwohner in den nördlichen Wohngebieten von Rapen und Klein Erkenschwick entlang der Klein-Erkenschwicker Straße.

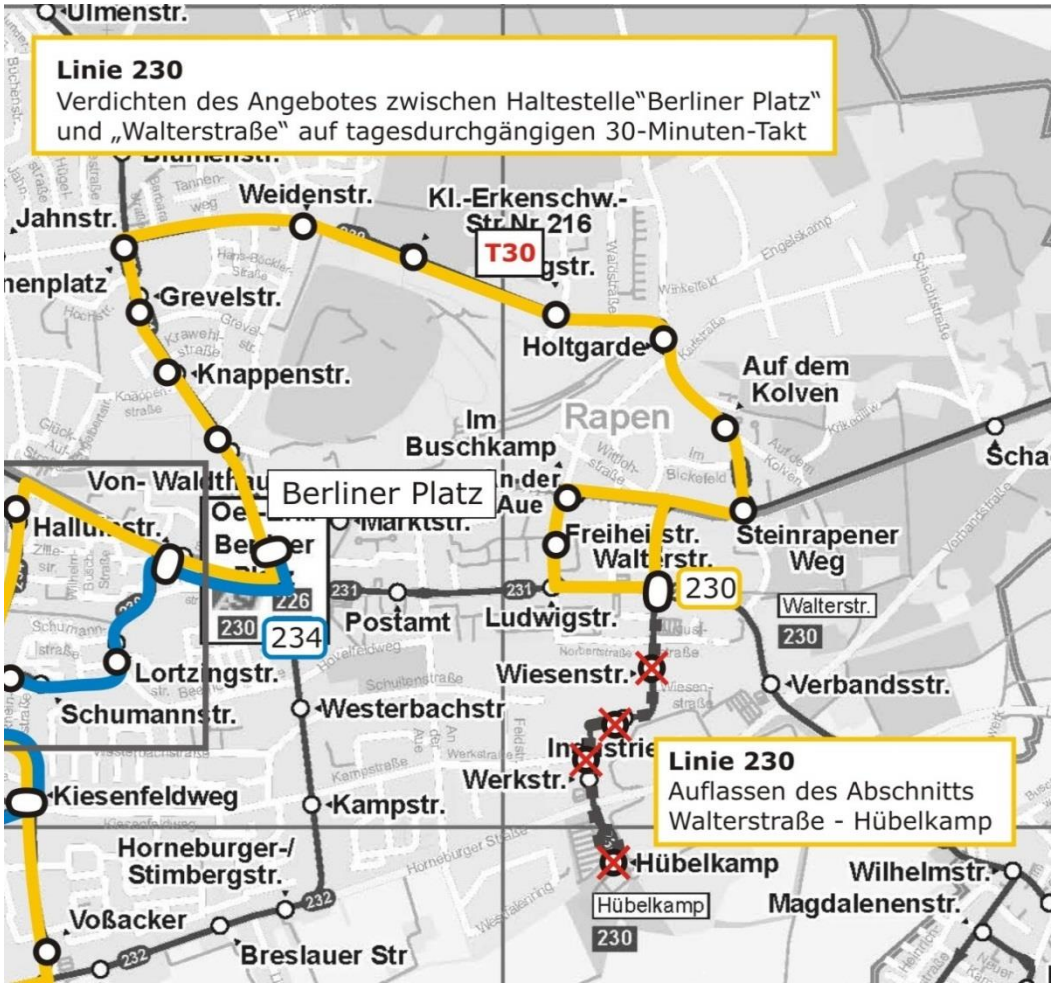
➔ erwartete zusätzliche Potenziale: ca. +20.000 Fahrgäste/Jahr.

Leistungsentwicklung:

- Mehraufwand durch Leistungsausweitung: ca. +26.000 km pro Jahr (Ansatz: +10 Fahrten pro Richtung und Verkehrstag Montag bis Freitag; keine zusätzlichen zeitabhängigen Kosten).
- *Bei Realisierung des Prüfauftrags* Tabelle 122 *sinkt die Mehraufwand auf ca. 23.600 km pro Jahr.*

Tabelle 122: Prüfauftrag: Auflassen der Bedienung des Gewerbegebietes Hübelkamp

Prüfauftrag: Auflassen der Bedienung des Gewerbegebietes Hübelkamp
Hintergrund: • Die Linie 230 bedient mit vier Fahrtenpaaren Montag bis Freitag (jeweils zwei vormittags und am Nachmittag) das Gewerbegebiet Hübelkamp. Die Nachfrage auf dem Abschnitt Walterstraße – Hübelkamp lag im Jahr 2015 bei insgesamt nur 4 Fahrgästen pro Tag.
Prüfansatz: • Einkürzen des Linienabschnitts Walterstraße – Hübelkamp und Auflassen der Bedienung des Gewerbegebietes Hübelkamp. • Nutzen der eingesparten Leistungen zur Verdichtung der Linie 230 im Abschnitt Berliner Platz – Walterstraße.



Verkehrliche Wirksamkeit:

- Der Fahrgastrückgang ist mit voraussichtlich weniger als 1.000 Fahrgästen pro Jahr gering im Vergleich zu den erwarteten Fahrgastgewinnen infolge der Taktausweitung in den nördlichen Stadtteilen.
- Die meisten besucherintensiven Einrichtungen liegen in fußläufiger Erreichbarkeit einer Haltestelle von bis zu ca. 800 m.

<u>Leistungsentwicklung:</u>

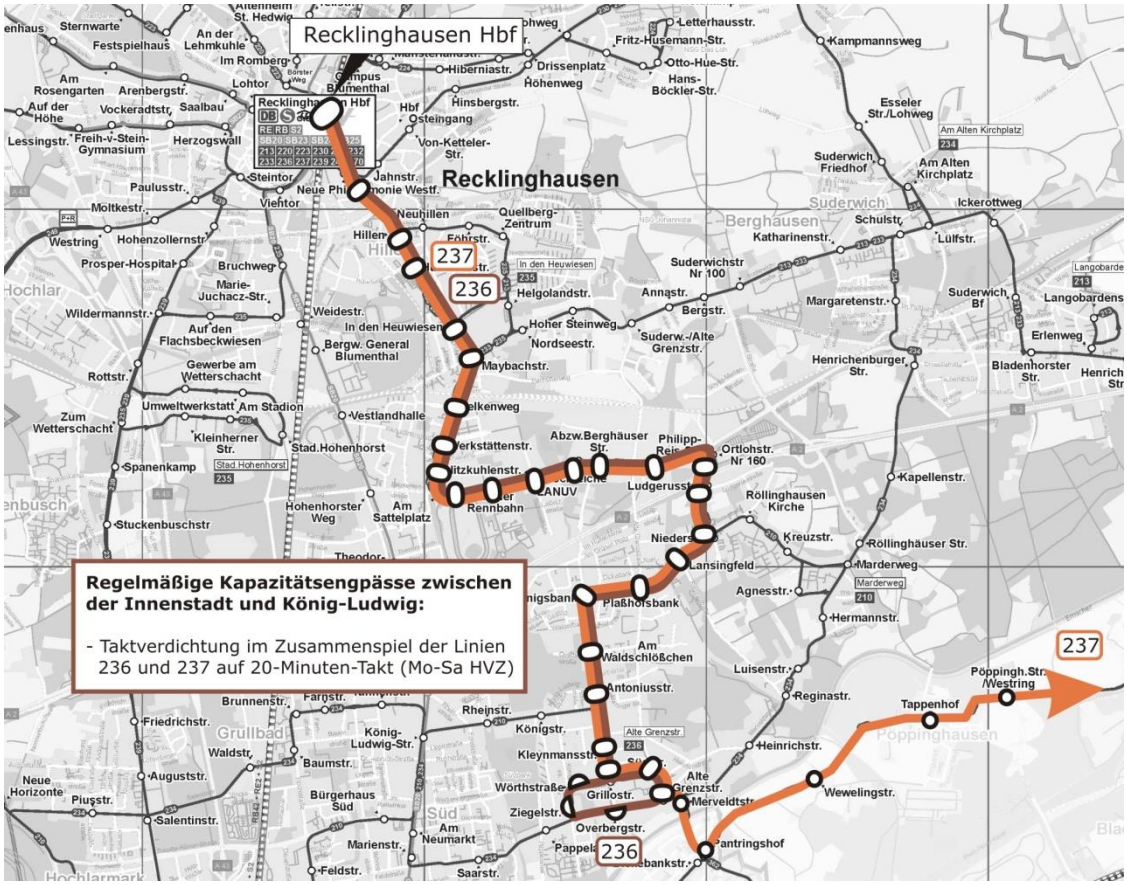
- Reduzierung der jährlichen Fahrleistung: ca. –2.400 km pro Jahr.

7.5.10 Lokale Planungsansätze – Stadt Recklinghausen

Tabelle 123: Prüfauftrag: Stadtbus-System in der Stadt Recklinghausen

Prüfauftrag: Stadtbus-System in der Stadt Recklinghausen
Hintergrund: • Auf Wunsch der Politik der Stadt Recklinghausen sollten die Sinnhaftigkeit sowie die Möglichkeiten zur Einrichtung eines eigenständigen Stadtbus-Systems in der Stadt geprüft werden.
Gutachterliche Einschätzung: • Das heutige Regionalbus-Angebot im Stadtgebiet mit den vorhandenen Haltestellen ist weitestgehend flächendeckend. • Das vorgehaltene Bedienungsangebot orientiert sich an den vorhandenen Einwohnerstrukturen und Nachfragepotenzialen, weite Stadtbereiche werden mit einem dichten viertelstündlichen Angebot bedient. • Gleichzeitig deckt das heutige Bedienungsangebot die intensiven Verkehrsverflechtungen aus den umliegenden Städten an das Zentrum Recklinghausen ab. • Sowohl die Einrichtung neuer Linien als auch Angebotsausweitungen im Bestand sind vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume aktuell wirtschaftlich nicht darstellbar, ohne an anderer Stelle entsprechende Einsparungen vorzunehmen. Diese Einsparmöglichkeiten werden im heutigen ÖPNV-Netz der Stadt nicht bzw. nur sehr bedingt gesehen. • **Empfehlung:** **Die Bildung eines eigenständigen Stadtbus-Systems, welches zusätzlich zu den städteverbindenden Linien verkehrt, ist aus gutachterlicher Sicht verkehrlich und ökonomisch nicht sinnvoll.** **➔ Parallelangebot** **➔ „Kannibalisierung"** • Ausdehnungen sind nur im Zusammenhang mit nennenswerten Fahrgastzuwächsen denkbar. Vor diesem Hintergrund sollen punktuell bedarfsgerechte Ergänzungen im bestehenden Netz geprüft werden (z. B. Relation Innenstadt – König-Ludwig) **(vgl. nachfolgende Maßnahmenvorschläge).**

Tabelle 124: Maßnahme: Optimieren der Anbindung des Stadtteils König-Ludwig

Maßnahme: Optimieren der Anbindung des Stadtteils König-Ludwig
Hintergrund: • Der definierte Kreisstandard für die Anbindung des Stadtteils König-Ludwig an die Innenstadt ist eine umsteigefreie Direktanbindung im 20-Minuten-Takt. Heutiges Angebot: ◦ 30-Minuten-Takt durch Überlagerung der Linie 236 und 237 ◦ 30-Minuten-Takt mit Umstieg zwischen den Linien SB20 und 210 • Es bestehen regelmäßige Kapazitätsengpässe zwischen der Innenstadt und König-Ludwig.
Planungsansatz: • Taktverdichtung im Zusammenspiel der Linien 236 und 237 auf 20-Minuten-Takt (Mo.-Sa. HVZ).


Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Maßnahme zur Erfüllung des Kreisstandards und zur Abdeckung des tatsächlichen Bedarfs.
- Zusätzlich generierbare Fahrgastpotenziale: ca. +45.000 Fahrgäste pro Jahr.

Leistungsentwicklung:

- Mehraufwand durch Linie 236 HVZ Mo.-Sa. 2 Fahrten stündlich: ca. +62.000 km pro Jahr.
- Linie 236 benötigt hierbei ein zusätzliches Fahrzeug.

Anmerkung:

- Es wurden verschiedene Varianten geprüft. Der dargestellte Planungsansatz ist durch ausreichend lange Betriebszeiten insgesamt die erheblich produktivere Leistung und wird daher weiterverfolgt.

Tabelle 125: Prüfauftrag: Anbindung des Kreishauses

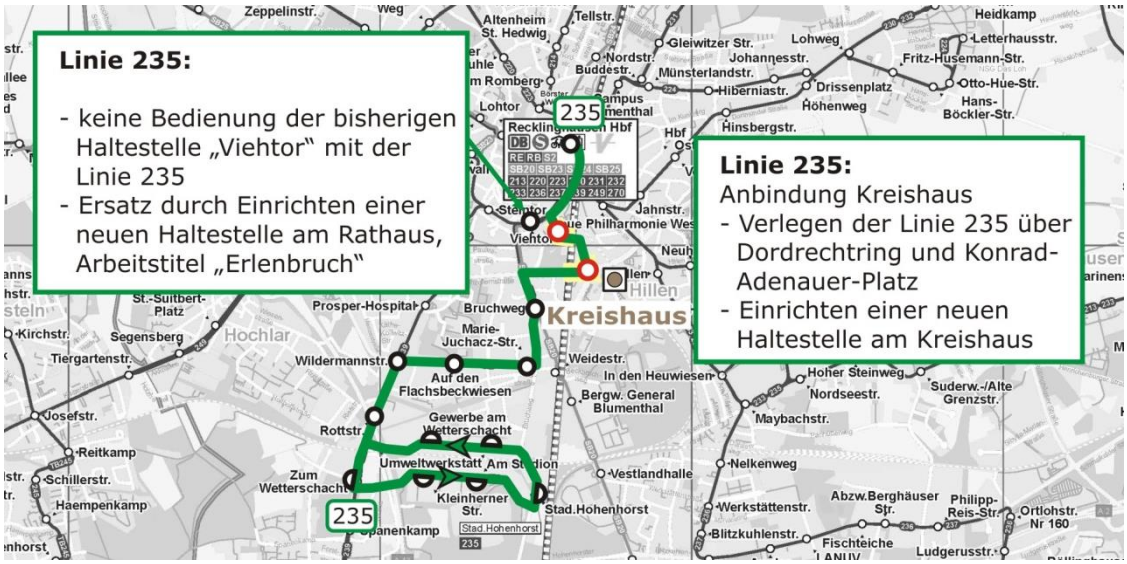
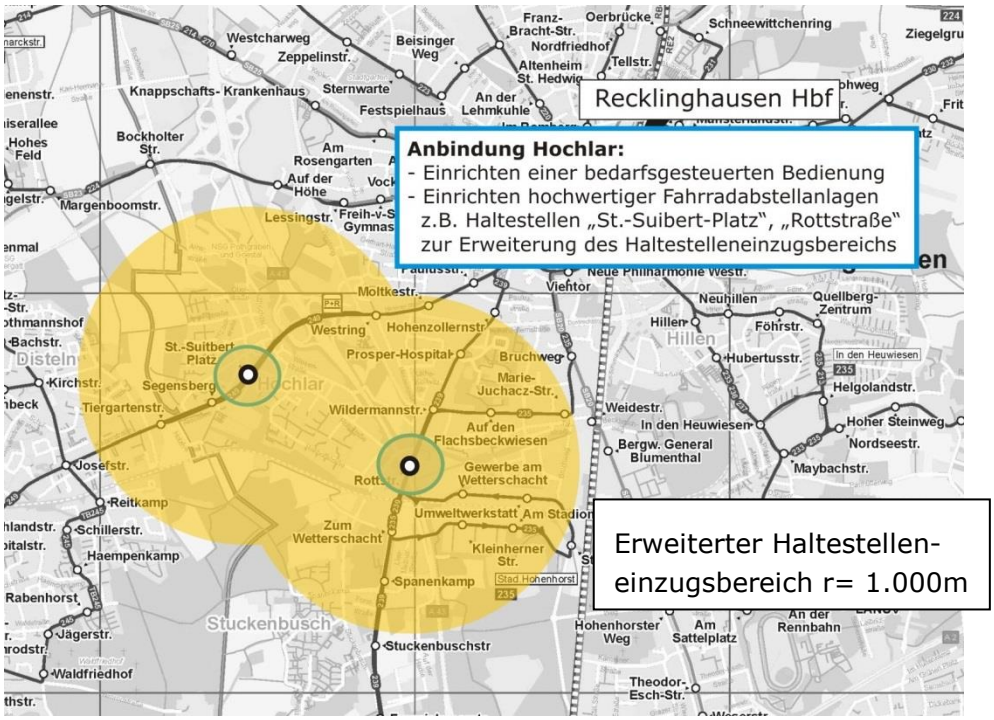
Prüfauftrag: Anbindung des Kreishauses
Hintergrund: • Im Zuge der Renovierung des Kreishauses ist eine Parkraumbewirtschaftung der Parkplätze für die Angestellten geplant. • Aktuell ist das Kreishaus nicht direkt an das ÖPNV-Netz angebunden, die nächsten Haltestellen sind ca. 600m Fußweg entfernt.
Prüfansatz: • Verlegen der Linie 235 über Dordrechtring und Kurt-Schumacher-Straße zur direkten Erschließung des Kreishauses. • Zur Abschätzung der zusätzlich generierbaren Fahrgastpotenziale ist eine Befragung der Mitarbeiter am Standort Kreishauses erforderlich (Herkunftsort, Mobilitätsverlagerungen, z.B. aufs Fahrrad)

Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Maßnahme zur Abdeckung des Bedarfs. <u>Konsequenzen:</u> • Haltestelle Viehtor wird mit Linie 235 nicht mehr direkt bedient; Betroffenheit: ca. 85 Einsteiger pro Tag
Leistungsentwicklung: • Mehraufwand durch Verlegen der Linie 235 ca. +7.000 km pro Jahr

Tabelle 126: Prüfauftrag: Innere Erschließung Hochlar

Prüfauftrag: Innere Erschließung Hochlar
Hintergrund: • Der Stadtteil Hochlar ist einer der wenigen Stadtteile der Stadt Recklinghausen ohne innere ÖPNV-Erschließung. Durch das im Norden des Stadtteils gelegene Wohn- und Pflegezentrum Hohbrink ist hier eine besondere Sensibilität im Hinblick auf eine zusätzliche Erschließung gegeben.
Prüfansatz: • Einrichten einer bedarfsgesteuerte Bedienung für Hochlar *(Hinweis: die Barrierefreiheit in den Fahrzeugen kann kurzfristig nicht garantiert werden)* • Einrichten einer hochwertigen Fahrradabstellanlage an der Haltestelle „St.-Suitbert-Platz" (und „Rottstraße") zur Verbesserung der Anbindung des Stadtteils an den ÖPNV.

Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Verbesserung der Anbindung des Stadtteils an den ÖPNV. • Erweiterte Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen durch Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur. • Maßnahme zur Kundenbindung und Stabilisierung der Nachfrage.

Anmerkung:

- Eine Erschließung des Stadtteils im Linienverkehr ist geprüft worden. Diese ist jedoch ohne größere bauliche Veränderungen im Straßenraum aktuell nicht möglich, da eine Wendemöglichkeit im Bereich Hohbrink aufgrund der Straßensituation für Standardbusse nicht gegeben ist.
  Darüber hinaus würde die Erschließung des Stadtteils voraussichtlich die Einrichtung einer neuen Linie erfordern. Eine Stichfahrt ab Akkoallee hätte einen zu kurzen Linienweg ohne größere Potenziale, als das eine exklusive Anbindung hier zu rechtfertigen wäre. Dazu müsste die Linien weiter bis Hochlar-Süd bzw. per Unterquerung Autobahn A43 zur Friedrich-Ebert-Str. über die Rottstraße geführt werden. Hier ist zu berücksichtigen, dass die dortige Verkehrsregelung (rechts-vor-links) keine attraktiven Fahrzeiten zulässt. Eine Anbindung an die heutige Linie 235 ist nicht möglich.

Empfehlung Gutachter:

- Sowohl die Einrichtung einer neuen Linie als auch die notwendigen baulichen Veränderungen sind vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume aktuell wirtschaftlich nicht darstellbar, ohne an anderer Stelle entsprechende Einsparungen vorzunehmen.
  Diese Einsparmöglichkeiten werden im heutigen ÖPNV-Netz der Stadt nicht bzw. nur sehr bedingt gesehen, so dass empfohlen wird, von einer Ausweitung des Angebotes an dieser Stelle abzusehen.

Tabelle 127: Maßnahme: Verbesserung der Erschließung des Wohnbereichs Berghäuser Straße/ Bergknappenstraße in Kombination mit einer Verbesserung der Erschließung des Gewerbegebietes Ortloh

Maßnahme: Verbesserung der Erschließung des Wohnbereichs Berghäuser Straße/ Bergknappenstraße in Kombination mit einer Verbesserung der Erschließung des Gewerbegebietes Ortloh

Hintergrund:

<u>Wohnbereichs Berghäuser Straße/ Bergknappenstraße</u>

- Bereits in der Vergangenheit wurde regelmäßig Kritik an der Erschließungssituation des Wohnbereichs Berghäuser Straße/ Bergknappenstraße im Stadtteil König-Ludwig geäußert.
- Eine umfassende Prüfung der Situation vor Ort hat bereits in der Vergangenheit stattgefunden.
  Bei einer Ortsbesichtigung wurden ca. 70 Wohngebäude festgestellt, die nicht im Haltestelleneinzugsbereich von ca. 300 m liegen. Darunter befinden sich etwa 30 zumeist zweigeschossige Wohnblöcke. Grob geschätzt wohnen im nicht erschlossenen Bereich etwa 1.000 Bürger. Bei einem Modal Split von etwa 10 % kann mit ca. 100 regelmäßig den ÖPNV nutzenden Anwohnern gerechnet

werden.

- Eine Verlegung der Linie 210 zumindest über die Berghäuser Straße / Bergknappenstraße (an Stelle der König-Ludwig-Straße heute) würde zwar große Teile der o. g. Siedlungsbereiche gut erschließen. In der Konsequenz könnten die nachfragestarken Haltestellen „Königstraße" und „Rheinstraße" (Betroffenheit: ca. 37 Einsteiger / 130 Ein- und Aussteiger pro Tag im Jahr 2015) dann nicht mehr bedient werden.

- Eine weitere Option wäre, die Linien 236/ 237 aus Richtung Recklinghausen Hbf. kommend über Alte Grenzstraße zu legen und über Am Grünen Platz und Overbergstraße in Richtung Haltestelle „Alte Grenzstraße" zu führen. Durch diese Änderung wäre jedoch nur ein Teil des Bereichs abgedeckt. In der Konsequenz hätte Röllinghausen dann aber keine Direktverbindung mehr an die Innenstadt.

Empfehlung Gutachter:

- Insgesamt überwiegen die Nachteile beim Verschwenken einer der vorhandenen Linien im Gebiet. Zwar könnte eine Verbesserung der Erschließung des Bereichs Berghäuser Straße/ Bergknappenstraße erzielt werden, dies hätte jedoch deutlich negative Auswirkung auf die anderen betroffenen Bereiche, so dass aus Gutachtersicht davon abgesehen werden sollte.

<u>Anbindung Gewerbepark Ortloh</u>

- Seit spätestens 2009 ist der südliche Bereich der Schmalkalder Straße (Sondergebiet „Möbel") durch Ansiedlung der Einzelhandelsmärkte OBI, Kibek und Ostermann erschlossen. Eine direkte Anbindung an das Busliniennetz ist nicht erfolgt.
- Die Linien 236 und 237 berühren den Gewerbepark an der Kreuzung Ortlohstraße / Schmalkalder Straße durch die Haltestelle „Ortlohstraße Nr. 160" werktags im 30-Minuten-Takt.
- Eine umfassende Prüfung der Situation vor Ort hat bereits in der Vergangenheit stattgefunden.
  Die Einzelhandelsmärkte stehen auf einer aufgeschütteten Fläche, die ca. 3-4 Meter über der Ortlohstraße liegt. <u>Ein direkter Zugang existiert nicht.</u>
  Der nächstmögliche (inoffizielle) Fußweg über die südlich der Haltestelle gelegene Zufahrt für die Lkw-Anlieferung bzw. die Feuerwehrzufahrt beträgt bis „Obi" ca. 270 m. Der offizielle Fußweg über die Schmalkalder Straße und die Parkplätze beträgt bis „Obi" ca. 500 m, bis „Kibek" (ca. 450 m) und bis „Ostermann" (ca. 500 m).
- Eine Verlegung der den Bereich tangierenden Linie 234 führt grundsätzlich zwar zu einer Verbesserung der Situation, allerdings wird die Röllinghäuser Straße auf der Ostseite des Gewerbeparks über eine Böschung geführt und eignet sich nicht für eine – neu einzurichtende – Haltestellenposition. Es fehlt hier ein offizieller Fußweg z. B. zum Haupteingang von „Ostermann".
- Eine Verlegung der Linie bedeutet in der Konsequenz, dass die Haltestellen „Kapellenstraße" (ca. 10 Fahrgäste pro Tag) und „Henrichenburger Straße"

(ca. 90 Fahrgäste pro Tag) (die im Übrigen noch der Fördermittelbindung unterliegen) nicht mehr bedient würden. Insbesondere die Haltestelle „Henrichenburger Straße" liegt jedoch verkehrlich günstig, eine Verlegung der Linie würde die Erschließung von Suderwich-Süd verschlechtern.

- Eine Verlegung der Linie 234 über die Röllinghäuser Straße führt außerdem zu einer jährlichen Mehrleistung von bis zu +8.000 km.

Empfehlung Gutachter:

- Auch hier überwiegen aus Gutachtersicht die Nachteile beim Verschwenken der Linie. Von einer Realisierung sollte daher abgesehen werden.

Planungsansatz:

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten TaxiBus-Linie ab Suderwich mit Führung über das Gewerbegebiet Ortloh sowie über das Wohngebiet Berghäuser Straße/ Bergknappenstraße nach Recklinghausen-Süd (Neumarkt).
- Ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Situation Gewerbegebiet Ortloh:
  - Bau eines direkten Fußwegs zur Überwindung der Böschung bei „Obi", der auch für Anwohner aus Röllinghausen genutzt werden kann.
  - Umbenennen der Haltestelle „Ortlohstraße Nr. 160", um diese als „offizielle Anbindung des Gewerbeparks kenntlich zu machen (Vermeiden von Irritationen insbesondere für ortsfremde Kunden oder Gelegenheitsnutzer).

Sachstand:

- Die Vestische Straßenbahnen GmbH hat für eine Sitzung der Kommission Nahverkehr im September 2011 eine Leistungsberechnung für eine neue TB-Linie von Suderwich über das Gewerbegebiet Ortloh nach Recklinghausen-Süd (Neumarkt) erstellt. Sie beruhte auf folgenden Parametern:
  - Linienlänge: 8,7 km
  - Fahrplan Mo.-Fr. 06:00 – 20:00 Uhr / Sa 07:00 – 20:00 Uhr
  - Bedienungsangebot: 60-Minuten-Takt
  - Abruf der Leistung, Ansatz: ca. 20 % aller Fahrplanfahrten bei Nutzung von 50 % der Linienlänge (kaum Durchfahrer)
  - Abschätzung: Mehrleistung ca. +8.000 km jährlich

➔ Es liegen keine neuen Erkenntnisse dazu vor, somit haben die angesetzten Parameter weiterhin Gültigkeit.

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Bedarfsorientierte Verbesserung der Erschließungssituation im Wohngebiet Berghäuser Straße/ Bergknappenstraße in Kombination mit einer bedarfsorientierten Verbesserung der Erschließung des Gewerbegebietes Ortloh.

Tabelle 128:
Maßnahme: Optimieren der Anbindung des Stadtteils König-Ludwig im Spätverkehr

Maßnahme: **Optimieren der Anbindung des Stadtteils König-Ludwig im Spätverkehr**
Hintergrund: • Der einwohnerstarke Stadtteil König-Ludwig ist im Spätverkehr ohne adäquate Anbindung an die Innenstadt. • Die TaxiBus-Linie TB236 fährt im Status Quo im Spätverkehr nur zwischen Recklinghausen Hbf. und Hillerheide.
Planungsansatz: • Anbieten der abendlichen TaxiBus-Fahrten der Linie 236 für den gesamten Linienweg durch Verlängern des Linienwegs über Haltestelle „Hohenhorster Weg" bis „Alte Grenzstraße".
Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahme zur Kundenbindung. <u>Leistungsentwicklung:</u> • Mehraufwand durch Verlängerung der TB-Fahrten Linie 236: ca. +2.400 km pro Jahr (Ansatz: Abrufgrad 15 % statt heute 7 % durch Erschließung zusätzlicher Wohngebiete).

7.5.11 Lokale Planungsansätze – Stadt Waltrop

Tabelle 129: Maßnahme: Überplanung Stadtverkehr Waltrop

Die Maßnahme „Überplanung Stadtverkehr Waltrop" wird bis zum Abschluss weiterer Verhandlungen mit der Stadt Dortmund ausgesetzt.

Der Nachbaraufgabenträger Stadt Dortmund sieht zurzeit für die Mehrleistungen der neuen Linie 289 in ihrem Stadtgebiet keine Vorteile für den Dortmunder Nahverkehr und lehnt die Mehrleistung daher ab.

Zur Aufklärung und weiteren Abstimmung sollen Gespräche mit der Stadt Dortmund geführt werden, um die verkehrlichen Vorteile für die Stadt Dortmund darlegen zu können.

Sollte sich die Überplanung des Stadtverkehrs Waltrop dann realisieren lassen, wird die Umsetzung der Maßnahme wieder in Gang gesetzt.

Andernfalls erfolgt eine geänderte Beschlussfassung.

Maßnahme: Überplanung Stadtverkehr Waltrop

Hintergrund:

- Wunsch der Stadt Waltrop nach einer Angebotsausweitung in der Relation Waltrop – Dortmund Mengede Bf.
- Ein Großteil der Haltestellen, die die innere Erschließung der Wohngebiete in Waltrop abdecken, ist nur in einer Richtung anfahrbar. Die Strukturen innerhalb der Wohngebiete sprechen augenscheinlich nur bedingt für einen umfassenden beidseitigen Haltestellenausbau.
- Die Fahrgastnachfrage ist insbesondere in den nördlichen Stadtgebieten rückläufig.
- Das heute in Waltrop vorgehaltene ÖPNV-Angebot ist im Vergleich zu verschiedenen anderen kreisangehörigen Städten großzügig bemessen. Potenzielle Angebotsausweitungen sind mit dem heutigen Kilometer- und Fahrzeugaufwand zu realisieren.

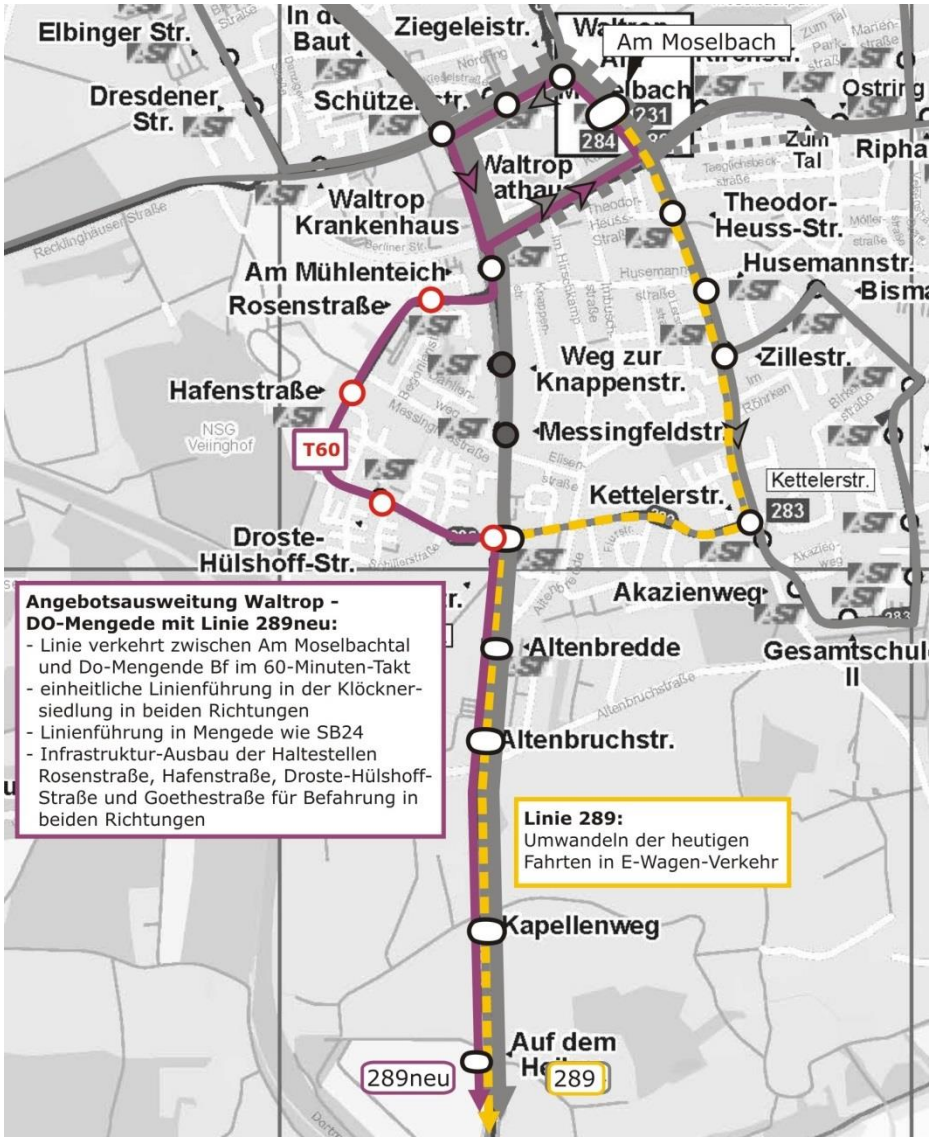
Nachfrage 2014 (ohne Haltestellen „Innenstadtring"):

- Linie 283
  - Nordast: ca. 70 Einsteiger (+ ca. 50 Einsteiger SB24)
  - Südast: ca. 330 Einsteiger
- Linie 285
  - Nordast: ca. 85 Einsteiger
  - Südast: ca. 85 Einsteiger (+ ca. 275 Einsteiger SB24)
    + Potenziale durch neues Wohngebiet Goethestraße/Hafenstraße)

Planungsansatz 1:

<u>Angebotsausweitung Waltrop – Dortmund-Mengede:</u>

- Linie 289neu verkehrt im 60-Minuten-Takt zwischen „Am Moselbachtal" und „Do-Mengende Bf." mit Anschluss zu/ von Zügen der Linie RE3 nach Düsseldorf.
- Linie 289neu übernimmt die Bedienung Moselbach – Klöckner-Siedlung: Geplant ist eine einheitliche Linienführung der Linie 289neu in der Klöcknersiedlung in beiden Richtungen, die Linienführung in DO-Mengede entspricht der heutigen Führung des SB24 im Bestand.
- Erforderlich ist der Infrastrukturausbau der Haltestellen „Rosenstraße", „Hafenstraße" und „Droste-Hülshoff-Straße" für Befahrung in beiden Richtungen.
- Umwandeln der heutigen Fahrten der Linie 289 in E-Wagen-Verkehr (über Ketteler-Siedlung und DO-Groppenbruch).



Planungsansatz 2:

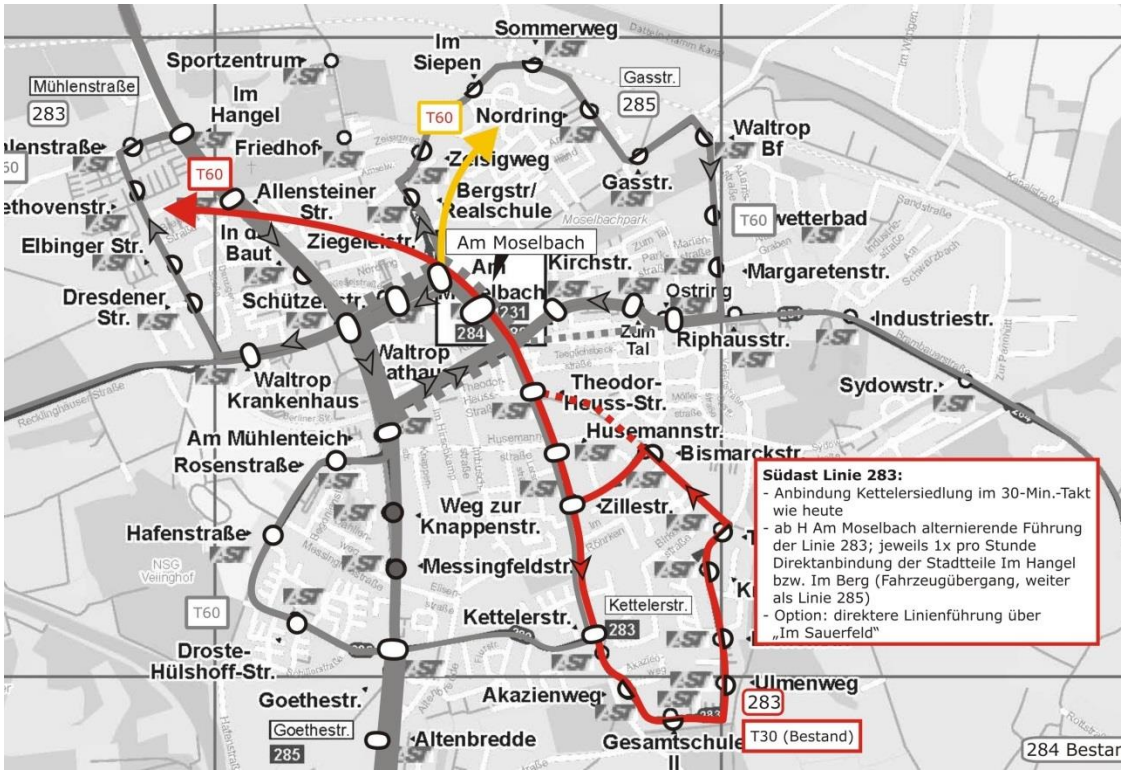
<u>Überplanung der Bedienung der Linien 283 und 285:</u>

- Südast Linie 283:
  Anbindung Kettelersiedlung im 30-Minuten-Takt wie heute
  Option: direktere Linienführung über „Im Sauerfeld" (betrieblich; Fahrzeiteinsparung)
- Nordast Linie 283:
  Anbindung des Stadtteils Im Hangel mit Angebotsanpassung auf 60-Min.-Takt (Abschnitt Moselbach – Im Hangel)
- Linie 285(neu):
  Anbindung des Stadtteils Im Berg mit Angebotsanpassung auf 60-Min.-Takt (Abschnitt Moselbach – Im Berg);
  Option: direktere Linienführung über Berliner Straße (betrieblich; Fahrzeiteinsparung) (1x pro Stunde Fahrzeugübergang Linie 283 in/aus Richtung Kettelersiedlung)

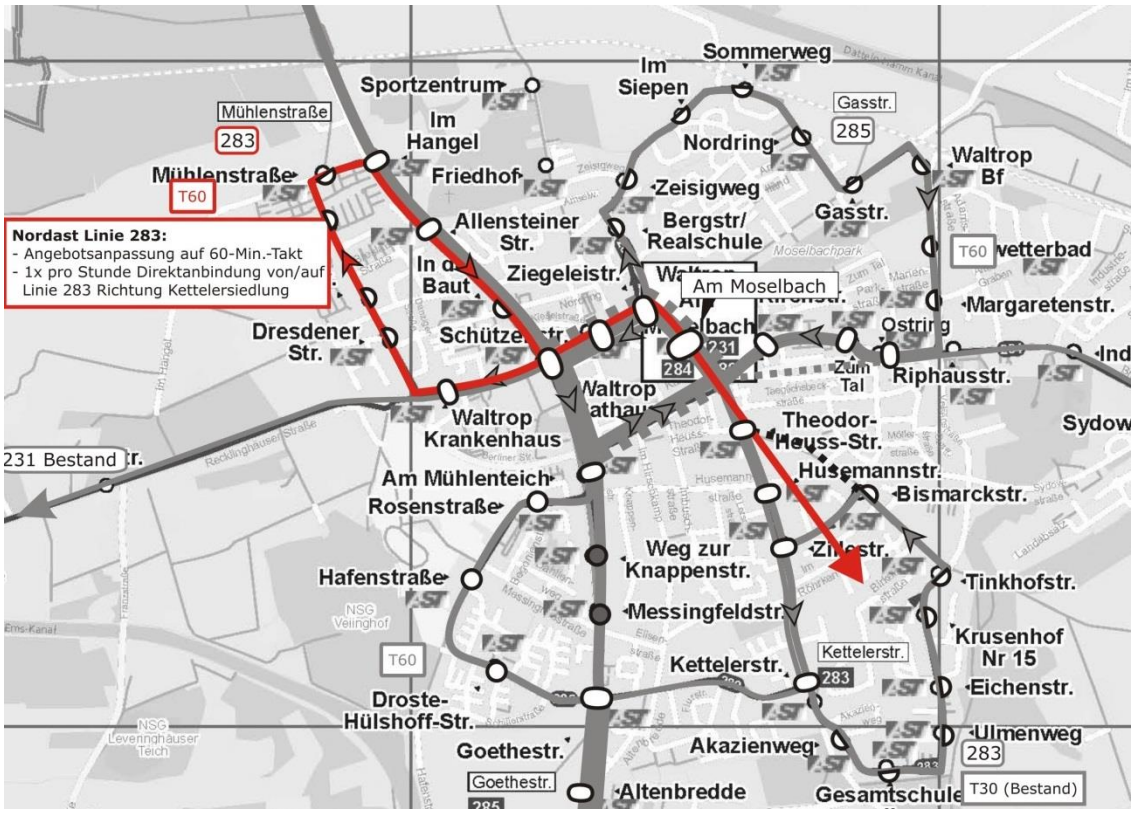
➔ ab Haltestelle „Am Moselbach" alternierende Führung der Linie 283; jeweils 1x pro Stunde Direktanbindung der Stadtteile Im Hangel bzw. Im Berg (Fahrzeugübergang, weiter als Linie 285)

- Bisherige Fahrten des „Anruf-Sammel-Taxis" (AST) auf den Linien 283 und 285 am Wochenende werden zu (zuschlagsfreien) „Taxi-Bus"-Fahrten (vgl. Maßnahmen Tabelle 130).

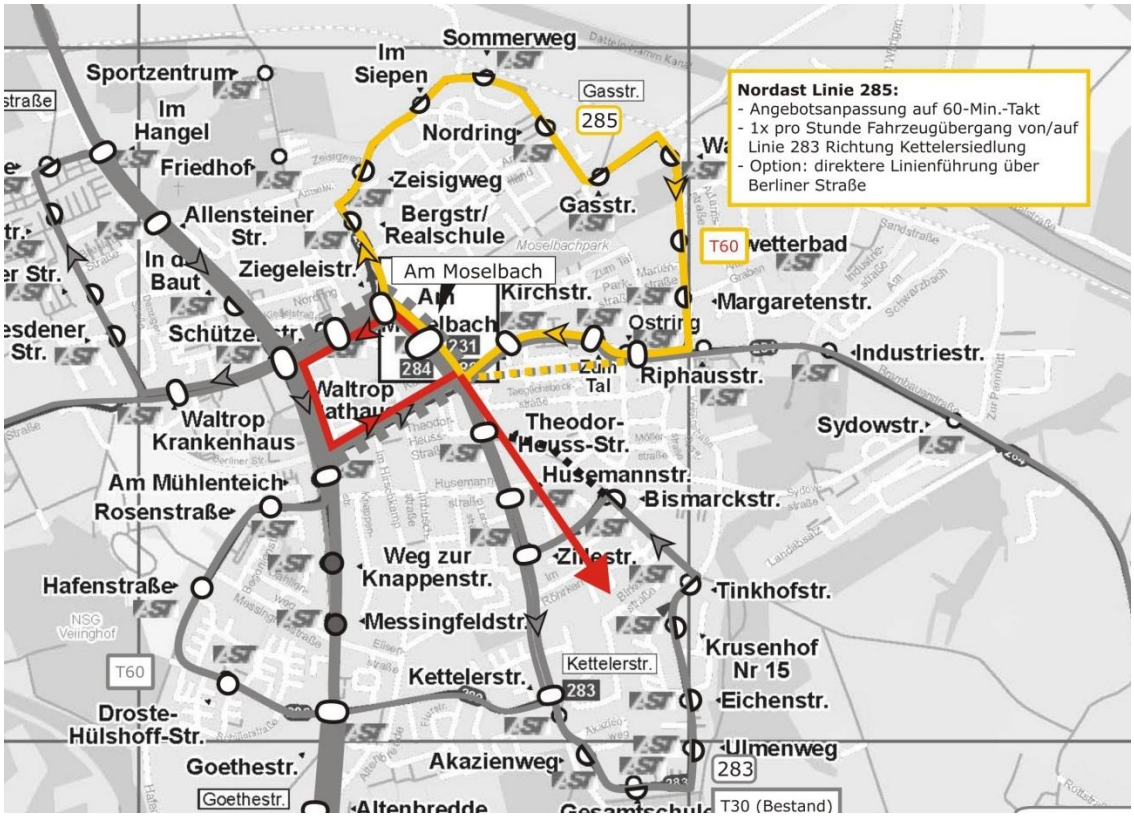
Südast Linie 283



Nordast Linie 283



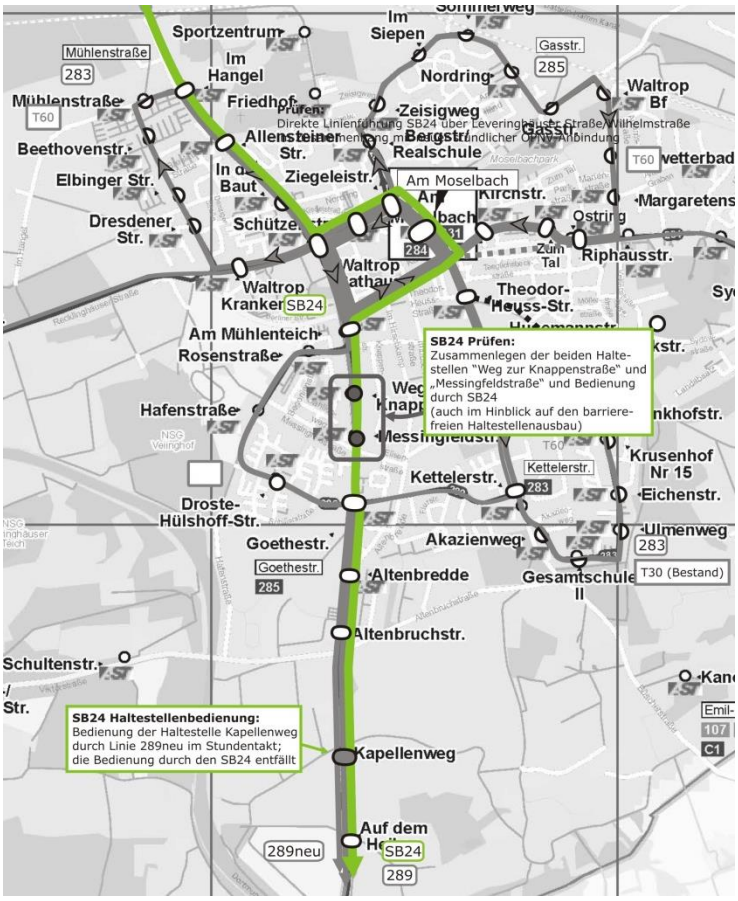
Nordast Linie 285



Planungsansatz 3:

Haltestellenbedienung SB24:

- Zusammenlegung der beiden Haltestellen „Weg zur Knappenstraße" und „Messingfeldstraße" mit Bedienung durch den SB24 dann in beiden Richtungen (heute Einrichtungsverkehr Linie 285; Gesamtnachfrage in Summe über beide Haltestellen im Jahr 2015: ca. 5 Einsteiger pro Tag)
  ➔ Bei der Prüfung ist auch der zukünftig anstehende barrierefreien Haltestellenausbau mit zu berücksichtigen.
- Die Bedienung der Haltestelle „Kapellenweg" mit dem SB24 entfällt, zukünftig bedient die Linie 289neu die Haltestelle im Stundentakt.
- Anmerkung:
  Von großer Bedeutung für alle Beteiligten ist eine hohe Fahrplanstabilität der SchnellBus-Linie SB24. Die Stadt Waltrop lässt zurzeit die LSA-Schaltung auf der Leveringhäuser Straße im Hinblick auf eine "Grüne Welle" gutachterlich überprüfen. Des Weiteren werden Möglichkeiten einer Bus-Vorrangschaltung einer Prüfung unterzogen. Sollten sich die erhofften Beschleunigungseffekte nicht einstellen und/oder sollte sich die Fahrplanstabilität der SchnellBus-Linie trotz der angedachten Änderungen in der Haltestellenbdienung verschlechtern, so ist zusammen mit allen Beteiligten nach Lösungen zu suchen.



Verkehrliche Wirksamkeit bei Umsetzung des Gesamtkonzepts:

Vorteile:

- Maßnahme zur Stabilisierung der Fahrgastnachfrage.
- Verbindung nach DO-Mengede wird durch Linie 289neu im Stundentakt deutlich gestärkt. Waltrop erhält erstmals Zuganschluss in / aus Richtung Landeshauptstadt Düsseldorf.
- Einheitliche Linienführung in der Klöcknersiedlung in beiden Richtungen.

Konsequenzen:

- Anpassen des Angebotes in den Stadtbereichen Im Hangel und Im Berg an den tatsächlichen Bedarf mit der Option, die freiwerdenden Leistungen zu reinvestieren.

Leistungsentwicklung:

- Leistungsanpassung 283: ca. -11.500 km pro Jahr
- Umstellung auf TB283: ca. +250 km pro Jahr
- Leistungsanpassung 285: ca. -51.000 km pro Jahr
- Umstellung auf TB285: ca. +250 km pro Jahr
- Mehraufwand Leitungsausweitung Linie 289 : ca. +46.000 km pro Jahr

Gesamt: **ca. -16.000 km pro Jahr**

➔ Reduzierung der jährlichen Fahrleistung durch Umsetzung des neuen Stadtlinienkonzeptes: ca. -16.000 km pro Jahr.

Anmerkung:

- Nach Prüfung des Linienweges vor Ort durch Vertreter der städtischen Fachbehörden und der Vestischen Straßenbahnen GmbH ist eine gegenläufige Befahrung der Rosenstraße/ Hafenstraße/ Goethestraße möglich. Die heutigen Haltestellen der Linie 285 (künftig: 289neu) können auch auf der gegenüberliegenden Seite angeordnet werden. Eine Umsetzung des vorgestellten Konzeptes ist fahrdynamisch somit möglich.
- Ein alternativer Ansatz zur bedarfsgerechten Überplanung des Bedienungsangebotes mit Aufteilung der Linien in eine stündlich verkehrende „Nordlinie" und eine halbstündlich verkehrende „Südlinie" ist geprüft worden, aber aufgrund der komplizierten Innenstadtsituation (Führung aller Schleifen immer über „Am Moselbach") fahrzeittechnisch mit den zur Verfügung stehenden Umläufen nicht fahrbar.
- Die Maßnahme ist in enger Abstimmung mit allen Beteiligten (Aufgabenträger Kreis Recklinghausen und Stadt Dortmund, Stadt Waltrop sowie der Vestischen Straßenbahnen GmbH) zu entwickeln und umzusetzen. Beteiligung der Stadt Dortmund erforderlich (Mehrleistung im Stadtgebiet Dortmund durch Angebotsausweitung Waltrop – DO Mengede mit Linie 289neu ca. 26.000 km pro Jahr).

Tabelle 130: Maßnahme: Überprüfung der bestehenden Bedarfsgesteuerten Verkehre

Maßnahme: Überprüfung der bestehenden Bedarfsgesteuerten Verkehre
Hintergrund: Im NVP wird als stadtübergreifendes Thema die „Harmonisierung der Bedarfsverkehre" behandelt (vgl. Prüfauftrag • Tabelle 133). In der Stadt Waltrop nimmt diese Thematik aufgrund der aktuellen Situation einen besonderen Stellenwert ein (mit Ausnahme der Stadt Haltern am See hat keine andere kreisangehörige Stadt AST-Verkehre in ähnlicher Größenordnung), so dass hier ein gesonderter Prüfauftrag mit konkretem Hintergrund formuliert wird.
Prüfansatz: • Im Zuge der Umsetzung des Gesamtkonzeptes ist eine Umwandlung des abendlichen AST-Angebotes in ein zuschlagsfreies TaxiBus-Angebot möglich. Auch das sogenannte „Friedhofstaxi" könnte ohne größere Mehrbelastung in TaxiBus-Bedienung umgewandelt werden. • Geprüft werden sollte außerdem die Umstellung des AST89 CAS-Ickern – Waltrop von AST auf TaxiBus.
Verkehrliche Wirksamkeit: <u>Vorteile:</u> • Das TaxiBus-Angebot ist zum normalen Fahrpreis, also zuschlagsfrei, nutzbar. <u>Konsequenzen:</u> • Im Gegensatz zum AST-Angebot erfolgt beim TaxiBus keine Bedienung bis vor die Haustür. Es werden die normalen Bushaltstellen angefahren. <u>Leistungsentwicklung:</u> • Die Realisierung der Umstellung des AST-Angebotes in zuschlagsfreie TaxiBus-Bedienung ist im Zuge der Umsetzung des Gesamtkonzeptes voraussichtlich aufwandsneutral möglich bzw. mit nur marginalem zusätzlichem Aufwand für Stadt und Kreis verbunden.
Anmerkung: • Hinweise zum AST89 Castrop-Rauxel-Ickern – Waltrop: Die meisten AST-Kunden dieser Linie sind Schüler, deren Fahrtkosten die Stadt Waltrop übernimmt. Bei Umstellung auf TaxiBus entstünde in erster Linie eine Verschiebung innerhalb der ÖPNV-Umlage vom AST- zum VRR-Aufwand. Die Mehrbelastung im Rahmen des VRR-Defizitausgleiches dürfte marginal ausfallen, weil ein Teil der heute im AST erfassten Schüler bereits ein VRR-SchokoTicket besitzen. Es wäre mit der Stadt Waltrop als Schulträger zu klären, ob für die Gruppe der Selbst-

zahler künftig auch SchokoTickets ausgegeben werden können.

7.5.12 Allgemeine Planungsansätze

Tabelle 131: Prüfauftrag: Überprüfen des bestehenden Spätverkehrsnetzes

Prüfauftrag: Überprüfen des bestehenden Spätverkehrsnetzes
Hintergrund: • Zum Sommer 2014 wurde mit Ausnahme der Städte Gladbeck und Castrop-Rauxel im Kreis das Spätverkehrsnetz eingeführt. An den Verkehrstagen Montag bis Samstag wird das Spätverkehrsnetz ab ca. 22:00 Uhr bis 01:00 Uhr in der Nacht gefahren, an Sonn- und Feiertagen ist der Beginn gegen 21:00 Uhr. • Auf Wunsch der Politik soll im Rahmen des NVP das Spätverkehrsnetz überprüft werden im Hinblick auf: ◦ Ausweitung des Spätverkehrsnetzes auf Castrop-Rauxel und Gladbeck ◦ Einsatz des Spätverkehrsnetzes an allen Verkehrstagen gegen 22:00 Uhr im Hinblick auf verkehrliche und ökonomische Auswirkungen.
A) Handlungsoption 1: Räumliche Ausweitung des Spätverkehrsnetzes *Empfehlung Gutachter:* • Aus Gutachtersicht sollte in den Städten Castrop-Rauxel und Gladbeck keine Änderung der Netzstruktur und Tages- und Spätverkehrsnetz erfolgen. <u>Begründung:</u> • Castrop-Rauxel und Gladbeck unterscheidet sich aufgrund der autarken Lage im Kreisgebiet hinsichtlich der Ausrichtung der Verkehrsströme zum Teil deutlich von den anderen kreisangehörigen Städten. ◦ Aus Gladbeck bestehen intensive Verflechtungen in die Nachbarstädte Bottrop, Gelsenkirchen (-Buer) und Essen, die sich auch in der Ausgestaltung des ÖPNV deutlich zeigen, kreisbezogen sind die Verflechtung demgegenüber weniger ausgeprägt. ◦ Aus Castrop-Rauxel bestehen intensive Verflechtungen in die Nachbarstädte Bochum und Dortmund, die sich auch in der Ausgestaltung des ÖPNV deutlich zeigen. Auch hier sind die kreisbezogenen Verflechtungen demgegenüber vergleichsweise gering ausgeprägt. • Ein Großteil der in den beiden Städten verkehrenden Linie fährt stadtübergreifend in die benachbarten Zentren und hat hier wesentliche Verkehrsaufgaben. Die wenigen Linien, die ihre hauptsächliche Verkehrsaufgabe innerstädtisch erfüllen, verkehren in Gladbeck bereits heute in der Regel ab 21:00 Uhr als bedarfsgesteuerte TaxiBusverkehre, in Castrop-Rauxel stellen die Linien mit hauptsächlich innerstädtischen Verkehrsaufgaben den Betrieb in der Regel be-

reits gegen 20:00 Uhr ein.

- Die wenigen Linien, die auch nach 21:00 Uhr verkehren, weisen kontinuierliche Nachfragezahlen auf, die eine Umstellung auf TaxiBus-Bedienung wirtschaftlich zumindest fragwürdig erscheinen lassen.

B) Handlungsoption 2:
Einheitlicher Betriebsbeginn des Spätverkehrsnetzes an allen Wochentagen

Empfehlung Gutachter:

- Auch wenn aus Fahrgastsicht ein einheitlicher Beginn des Spätverkehrsnetzes über alle Wochentag wünschenswert, weil transparent ist, sprechen zentrale betriebliche Gründe gegen einen späteren Beginn des Spätverkehrsnetzes am Sonntag. Aus Gutachtersicht sollte von einer Umstellung abgesehen werden.

Begründung:

- An Sonn-/ Feiertagen ist bereits gegen 20:00 Uhr ein deutlicher Nachfragerückgang erkennbar, so dass aus verkehrlicher Sicht die Umstellung auf das Spätverkehrsnetz grundsätzlich bereits sogar gegen 20:00 Uhr stattfinden könnte. Da jedoch auf vielen Linien an Sonn-/ Feiertagen um 21:00 Uhr der Fahrplan vom Bus- in den Taxibusbetrieb wechselt, ein besonderer Spätnetz-Betrieb für nur eine Zeitstunde jedoch nicht kundenfreundlich erschien, hat man die Umstellung an Sonntag auf 21:00 Uhr gelegt. Diese Entscheidung fiel in Abstimmung mit allen Beteiligten.
- Nach Aussage des Verkehrsunternehmens gibt es hierzu seit der Fahrplanumstellung im Juni 2014 keine Kundenbeschwerden.
- Ein späterer Beginn des Spätverkehrsnetzes an Sonn-/ Feiertagen hätte in der Konsequenz Aufwandssteigerungen zur Folge, die nachweislich nicht durch zusätzliche Fahrgäste abgedeckt werden. Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist dies aktuell wirtschaftlich nicht darstellbar, ohne an anderer Stelle entsprechende Einsparungen vorzunehmen. Diese Einsparmöglichkeiten werden im heutigen ÖPNV-Netz des Kreises nicht gesehen bzw. sie hätten deutlich negative Auswirkungen an anderer Stelle, ohne dass im Gegenzug tatsächlich spürbar positive Effekte erzielt werden könnten.

Tabelle 132: Maßnahme: Anpassen des Angebotes am Samstag

Maßnahme: Anpassen des Angebotes am Samstag
Hintergrund: • Einige Linien im Kreis Recklinghausen entsprechen hinsichtlich ihrer zeitlichen Ausprägung insbesondere am Samstag nicht mehr den heutigen Lebensgewohnheiten der Menschen im Kreisgebiet. So werden die betreffenden Linien bereits vergleichsweise früh am Samstagnachmittag ausgedünnt (zwischen 16 und 17 Uhr), während bereits am frühen Vormittag ein dichtes Angebot vorgehalten wird. Dies ist auch mit Blick auf die geänderten Ladenöffnungszeiten sowie auf das Freizeitverhalten insgesamt häufig nicht mehr zeitgemäß. • Folgende Linien haben speziell an Samstagen nicht mehr zeitgemäße Betriebszeiten: ◦ SB26 (ZOB Dorsten - Barkenberg), 223, 224, 225, 234 (Suderwich – Oer-Erkenschwick), 243 (in Herten), SB27 / 246 (in Herten), 254, 259 (Gladbeck – GE-Horst), 283, 284 (in Waltrop)
Planungsansatz: • Anpassen der Bedienungszeitfenster insbesondere am Samstag unter Berücksichtigung der heutigen Fahrgastströme: ➔ späterer Beginn der Taktverdichtung in der HVZ und punktuell Ausdehnung des Bedienungszeitfensters am Nachmittag und Abend. • Anpassen des Angebotes an den Kreisstandard (Verkehrszeiten und Bedienungsangebot)
Verkehrliche Wirksamkeit: • Zielgruppenorientierter Planungsansatz, um sowohl die jüngere Generation in ihrem multimodalen und ÖPNV-affinen Mobilitätsverhalten zu bestärken und auch die Senioren zum ÖPNV hinzubewegen**.**

Tabelle 133: Prüfauftrag: Harmonisieren der Bedarfsverkehre

Prüfauftrag: Harmonisieren der Bedarfsverkehre
Hintergrund: • In verschiedenen Städten im Kreis (insbesondere Dorsten, Haltern am See, Oer-Erkenschwick und Waltrop) kommen heute unterschiedliche bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (TaxiBus TB oder AnrufSammelTaxi AST) zum Einsatz. Das ist häufig für den Nutzer kaum nachvollziehbar, insbesondere da je nach Angebot unterschiedliche Kriterien greifen. • Der NVP soll für diese Thematik sensibilisieren, um als mittelfristiges Ziel eine Harmonisierung der Bedarfsverkehre zu schaffen. • Hierzu ist zunächst die folgende ***Grundsatzfrage zur bedarfsgesteuerten Bedienung*** zu klären***:*** ◦ Kann/ Sollte es zukünftig eine kreisweit einheitliche Regelung zu den Bedarfsverkehren geben und wie könnte diese aussehen? **AST und / oder TaxiBus?**
Lösungsvorschläge: <u>Lösung 1: 1 System - Harmonisieren der Bedarfsverkehre</u> • TaxiBus: ◦ normaler Busfahrpreis (zuschlagsfrei), ◦ Haltestellenbedienung, ◦ Wirtschaftlichkeit! • AST: ◦ Zuschlag zum normalen VRR-Tarif, ◦ Bedienung bis vor die Haustür <u>Lösung 2: Beibehalten von 2 Systemen mit Definition von Kriterien</u> • Kriterien: ◦ Umwandlung bestehender Linienverkehre immer in TaxiBus-Angebot, ◦ Neuverkehre i. d. R. als zuschlagspflichtiges AST-Angebot (Ausnahme ggf. Anbindung neuer Wohngebiete), ◦ Bedarfsangebot in vorhandener Linie immer als TaxiBus (z. B. einzelne Fahrten im Spätverkehr), ◦ AST-Fahrten sollten immer mit eigener Liniennummer versehen werden, um den (zuschlagspflichtigen) Charakter deutlich hervorzuheben, ◦ keine Kombination verschiedener Angebotsformen innerhalb einer Linie

(z. B. Linie 227 Haltern – Marl – Dorsten ➔ TaxiBus – Linien – AST)
Anmerkung: • Die Abstimmungen mit den Städten laufen. Es konnte im Rahmen der Nahverkehrsplanung noch kein abschließendes Ergebnis erzielt werden, der Trend im Kreis Recklinghausen geht jedoch in Richtung eines Systems für die Bedarfsverkehre (zumindest innerhalb eines Stadtgebietes; vgl. Maßnahme Stadt Waltrop, Tabelle 130). • Der Rat der Stadt Haltern am See hat am 23.03.2017 entschieden, beide Bedarfsverkehrssysteme zu erhalten. TaxiBusse (TB) sollen in den Schwachverkehrszeiten die Bedienzeiten der bestehenden Buslinien erweitern („Spätausfahrten" nach 22 Uhr). AnrufSammelTaxis (AST) sollen weiterhin die Orte anbinden, die über kein Buslinienangebot verfügen. Den Nutzern soll die Möglichkeit gegeben werden, „bis vor die Haustür" gebracht zu werden.

Tabelle 134: Prüfauftrag: Projekt „Ferienfahrplan"

Prüfauftrag: Projekt „Ferienfahrplan"
Hintergrund: • Die Vestische Straßenbahnen GmbH hat ihr Leistungsangebot im Kreis Recklinghausen, in Gelsenkirchen und Herne in den Ferienzeiten hinsichtlich der Nachfrageströme überprüft und bewertet (Verkehrszeiten, Takt, Fahrzeuggröße etc.). Im Ergebnis wird deutlich, dass in den Ferienzeiten, insbesondere in den Sommerferien, deutlich weniger Fahrgäste die Linien nutzen, als während der Schulzeiten: ◦ Fahrgastverlust bis zu 60 % an Ferientagen, ◦ Schwerpunkt innerhalb des Berufsverkehrs, ◦ Fehlende Schülerverkehre, weniger Berufsverkehr. • Betroffen sind insbesondere Linien mit einer hohen Taktdichte (hohes Fahrtenvolumen) und einem großen Fahrgastpotenzial (>500.000 Fahrgäste/ Jahr). Im Kreis Recklinghausen sind dies die Linie SB20, 239 und 249.
Prüfansatz: • Geprüft werden soll die genaue Fahrgastverteilung im Tageslauf der Sommerferien. • Basierend auf der Fahrgastverteilung soll ein Vorschlag für einen Ferienfahrplan-Pilotversuch auf der Linie 249 mit den Beteiligten abgestimmt werden.
Verkehrliche Wirksamkeit:

Vorteile:

- Anpassen des Angebotes in den Ferien an den Bedarf.
- Leistungseinsparung aufgrund der nachfrageorientierten Angebotsanpassung, die an anderer Stelle zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes wieder eingesetzt werden soll.

Konsequenzen:

- Vergleichsweise geringe Fahrgastbetroffenheit aufgrund der in den Ferien latent geringeren Fahrgastnachfrage.
- Beim Pilotversuch auf der Linie 249 wird die Fahrgastbetroffenheit durch die parallel verkehrende Linie SB49 noch mehr abgemildert.

Anmerkung:

perspektivisch:

- In Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung bei Anpassung der Linie 249 wird perspektivisch eine weitergehende Anpassung des Bedienungsangebotes, dann ggf. auch für die Linien 239 und SB20, in den Ferien an die deutlich geringere Nachfrage empfohlen. Reinvestition der freiwerdenden Leistungen zur Verbesserung des Angebotes an anderer Stelle.

Tabelle 135: Maßnahme: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten

Maßnahme: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf TaxiBus) **⇨ Generierung von Einsparungen**
Planungsansatz: • Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes auf den schwach ausgelasteten Linien (SVZ abends bzw. am Wochenende), • ggf. Umstellung auf bedarfsgesteuerte TaxiBus-Bedienung, • erforderlich sind hierfür fahrtenscharfe, aktuelle Nachfragedaten zur Nutzung der Linie sowie ein Taxiunternehmen vor Ort, das den TaxiBus-Betrieb durchführen könnte. • Eine Umsetzung ist dann sinnvoll, wenn mit der Umstellung auf den TaxiBus das Angebot wirtschaftlicher gestaltet werden kann.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Kontinuierliche Überprüfung der Nachfrage auf uneffektiven Linien/ Linienabschnitten; ggf. Einstellung einzelner Kurse in zeitlichen Randlagen bzw. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen. • Ausschöpfung von Einsparpotenzialen auf uneffektiven Linien/ Linienabschnitten. • Reinvestition der eingesparten Leistungen zur Optimierung des Angebotes an anderer Stelle (Leistungsumschichtung) unter Berücksichtigung der betrieblichen Auswirkungen der Verkehrsunternehmen.

Tabelle 136: Maßnahme: Ermittlung der Modal Split-Werte im Kreis Recklinghausen

Maßnahme: Ermittlung und regelmäßige Überprüfung der Modal Split-Werte im Kreis Recklinghausen
Planungsansatz: • Ermittlung der Modal Split-Werte im Kreis Recklinghausen, z. B. Durchführung einer Haushaltsbefragung und turnusgemäße Überprüfung
Verkehrliche Wirksamkeit: • Ermittlung des heutigen Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr zur Benennung eines mittel- bis langfristig angestrebten Planungsziels durch den Kreis Recklinghausen (§8 ÖPNVG NRW). • Turnusgemäße Überprüfung der Modal Split-Werte zur Bewertung der Zielerfüllung des angestrebten Planungsziels.

Tabelle 137: Prüfauftrag zur umweltgerechten Mobilität

Hintergrund: • Um eine nachhaltige Verbesserung der Luftqualität zu erreichen, bedarf es eines integrierten Ansatzes, um im Zusammenspiel mit allen beteiligten Verkehrsträgern die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe positiv zu beeinflussen. Der ÖPNV im Kreis Recklinghausen soll vor diesem Hintergrund dazu beitragen, den Gesamtverkehr möglichst umweltverträglich zu gestalten. Neben der Erfüllung der höchsten Abgasnormen bei der Anschaffung von Neufahrzeugen gehört hierzu zum Beispiel auch die Prüfung innovativer Techniken. • Bereits in der Vergangenheit wurden im Kreis alternative Antriebskonzepte, wie Brennstoffzellenantrieb, Hybrid-Antrieb oder Leichtbaubusse auf ihre Alltagstauglichkeit getestet. • Sofern alternative Antriebskonzepte wie Hybrid-, Elektro-, Wasserstoff-Systeme etc. unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Zuverlässigkeit Vorteile bieten, sollen diese Technologien zukünftig zur Erbringung der Verkehrsleistungim Kreis Recklinghausen mit einbezogen werden (vgl. Kapitel 2.1.9). Der Aufgabenträger wird sich dafür einsetzen, dass die Verkehrsunternehmen das Förderprogramm des Landes oder des Bundes zur Elektromobilität ebenfalls bei ihrer Fahrzeugbeschaffung berücksichtigen.

7.6 Handlungsfeld II „Modernisierung und Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur"

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ist die sukzessive Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenqualität, insbesondere in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte zur Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen anzustreben. Des Weiteren ist in diesem Zuge eine gezielte Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation zu berücksichtigen.

7.6.1 Allgemeine Planungsansätze

Tabelle 138: Maßnahme: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Maßnahme: Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV
Hintergrund: Viele Bushaltestellen im Kreis Recklinghausen sind ohne bzw. mit eingeschränkter barrierefreier Erreichbarkeit. Ein langfristiges Leitziel für die Nahverkehrsplanung im gesamten Kreisgebiet ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Hierbei spielen Personen mit Mobilitätseinschränkungen mit ihren speziellen Anforderungen eine wesentliche Rolle. Gemäß § 8, Absatz PBefG (Personenbeförderungsgesetz) in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 muss der NVP mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale **Planungsfunktion** zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV" übernehmen. Er muss daher aufzeigen • in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und • wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.
Planungsansatz: • Niederflurgerechter / barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entsprechend den Anforderungen des Leitbildes im NVP des Kreises Recklinghausen und unter Berücksichtigung stadtspezifischer Prioritätenlisten für den Haltestellenausbau. *Vorgehensweise* • Vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel bei den Beteiligten verfolgt der Kreis Recklinghausen in seiner Planungsfunktion als Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit den Kommunen bzw. den Straßenbaulastträgern den Ansatz, den Fokus zunächst auf die Haltestellen mit der höchsten Fahrgastfrequentierung und auf Haltestellen im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtun-

gen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen.

- Als Grundlage für die Erstellung stadtspezifischer Prioritätenlisten zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen wurden in einem **ersten Schritt** zunächst 20 % aller Haltestellen („wichtige Haltestellen") hinsichtlich ihres heutigen Ausbauzustands erhoben. Die Auswahl erfolgte nach den Kriterien Fahrgastnachfrage und Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/ oder für Senioren im Nahbereich der Haltestelle, darüber hinaus wurde darauf geachtet, dass die Haltestellenerfassung gleichmäßig über alle Städte vorgenommen wurde. Erhoben wurden insgesamt 295 Haltestellen mit insgesamt 714 Haltestellenpositionen.
  Ziel ist mittelfristig alle Haltestellen im Kreisgebiet hinsichtlich ihrer Ausstattung zu erfassen und zu bewerten.
- Für die Festlegung der Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie für die Erstellung und Fortschreibung einer jeweils stadtspezifischen Prioritätenliste wird im Nahverkehrsplan ein kreiseinheitliches Punktesystem vorgesehen (vgl. Kapitel 7.2.5.4). Dieses berücksichtigt neben der Fahrgastnachfrage sowie dem Vorhandensein von Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und Senioren im Nahbereich außerdem die aktuelle Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle. Mit Hilfe dieses Bewertungsverfahrens sollen stadtspezifisch alle Bushaltestellen beurteilt werden. [187]
- Die im ersten Schritt erfassten Haltestellen sind mit Hilfe des Punktesystem beurteilt worden, die im Ergebnis hieraus hervorgegangenen Prioritätenlisten sind im Anlagenband III dargestellt.
- In regelmäßigen Zeitabständen (z. B. jährlich) sind die Prioritätenlisten durch die einzelnen Städte zu prüfen und fortzuschreiben.
- Entsprechend der Verfügbarkeit von Fördermitteln werden die Haltestellen dann gemäß der Prioritätenliste von den jeweiligen Straßenbaulastträgern sukzessive umgebaut.

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen
- Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetz) sowie des PBefG unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Städte

Hinweis:

- Die Möglichkeiten der Realisierung sind unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Situation vom Straßenbaulastträger vor Ort zu prüfen (Hinweis: für Busbuchten ist gem. RASt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) eine

[187] Das Punktesystem berücksichtigt ausdrücklich nicht die Zuständigkeiten für die Umsetzung von Ausbaumaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV (Straßenbaulastträgerschaft) (vgl. Anlagenband III).

Ausbaulänge von 88 m vorzusehen).

- Der barrierefreie Umbau soll, unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von dieser Priorisierung kann dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen anstehen.

- Der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV liegt im Aufgabengebiet der DB Station & Service sowie der Kommunen.

Tabelle 139: Maßnahme: Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr

Maßnahme: Prüfen und Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr auf verspätungsanfälligen Abschnitten

Hintergrund:

- In allen Städten im Kreis Recklinghausen wurden in der Vergangenheit in unterschiedlichem Umfang Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen eingerichtet. Mittlerweile werden jedoch die positiven Effekte, die durch die Beschleunigung an LSA erreicht werden konnten, an andere Stelle häufig wieder kompensiert (z.B. durch erhöhtes Verkehrsaufkommen, unkontrolliertes Falschparken etc.). Aus diesem Grund soll der Fokus zukünftig auf eine ganzheitliche Busbeschleunigung gelegt werden.
- Die Busbeschleunigung dient mit dem Abbau von Störpotenzialen zum Einen zur Verkürzung der Fahrzeiten, zum anderen zur Sicherung stabiler Fahrplanzeiten und damit zur Steigerung der Pünktlichkeit. Durch einen pünktlicheren Betrieb kann der Einsatz von Austauschfahrzeugen im Verspätungsfall[188] vermindert werden.
- Mit dem Prüfauftrag zur Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr soll ein Repertoire an möglichen Maßnahmen zum Abbau von Verlustzeiten im ÖPNV aufgezeigt werden.
- Eine erfolgreiche Bus-Beschleunigung berücksichtigt in der Regel einen ganzheitlichen Ansatz. So ist es sinnvoll, möglichst gesamte Linien bzw. zusammenhängende Linienabschnitte zu betrachten und weniger einzelne Knotenpunkte. Bei der regulären Erneuerung überalterter Lichtsignalanlagen sollten diese gleich mit Komponenten für die Beschleunigung ausgerüstet werden.

Maßnahmenspektrum zum Abbau von Störquellen (Beschleunigungsmaßnahmen):

- Für die Busbeschleunigung steht ein breites Spektrum an wirksamen und bewährten Maßnahmen zur Verfügung. Diese sind ganzheitlich anzulegen, d. h.

[188] Im Falle einer Verspätung eines Fahrzeuges wird ein neues Fahrzeug an einer Endstelle zur passenden pünktlichen Abfahrtszeit im Umlauf anstelle des verspäteten Fahrzeuges eingesetzt.

über den klassischen Ansatz der Bevorrechtigung an LSA hinaus.

- Bausteine einer ganzheitlichen Busbeschleunigung:



Die Maßnahmen sind ausgerichtet auf die Verminderung bzw. Beseitigung von Verlustzeiten in Folge.

- interner Störquellen



- und externer Störquellen



- Optional: Einrichten eines Arbeitskreises zur nachhaltigen Busbeschleunigung

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Sicherung der heutigen Wirtschaftlichkeit (Vermeiden eines Mehrbedarfs im Fahrzeugeinsatz infolge sukzessiv wachsender Fahrzeiten) (1. Zielebene),
- Kosteneinsparungen gegenüber dem Status Quo infolge Reduzierung der Umlaufzeiten mit der Konsequenz einer nachhaltigen Einsparung von Fahrzeugumläufen ermöglichen (2. Zielebene),
- Verbesserung der Stetigkeit im Fahrverlauf,
- Erhöhung des Fahrkomforts (Abbau der Brems- und Anfahrvorgänge),
- höhere Kundenzufriedenheit, insbesondere durch
  - Reduzierung der Reisezeit,
  - eine wahrnehmbar höhere Pünktlichkeit und Einhaltung der Fahrpläne,
  - Verbesserung der Anschlusssicherung,
- höhere Produktivität, da erforderliche (unproduktive) Reservezeiten zum Auffangen von Verspätungen minimiert werden können.
- Einrichten eines Arbeitskreises hilft bei der Koordinierung und Sicherstellung von Beschleunigungsmaßnahmen.

Anmerkung:

- Um die Vorteile von LSA-Beeinflussungen umfassend ausschöpfen zu können, ist es erforderlich, sowohl bei allen kreisangehörigen Städten als auch bei den im Kreis Recklinghausen verkehrenden Verkehrsunternehmen die entsprechenden technischen Voraussetzungen zu schaffen. Die lokale Kompatibilität ist in enger Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen und den einzelnen Straßenbaulastträgern herzustellen.

Tabelle 140: Maßnahme: Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen

Maßnahme: Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen
Hintergrund: • Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Insbesondere für die jüngeren Altersgruppen wird zukünftig eine weitere Orientierung hin zu mehr Multimodalität erwartet. Um dieses Mobilitätsverhalten zu unterstützen, sollen intermodale Faktoren gestärkt werden. Aufgrund der hohen Affinität zwischen dem ÖPNV und der Fahrradnutzung soll der Fokus hier zunächst auf den Ausbau und die Verbesserung von Bike-and-Ride-Anlagen gelegt werden. Insbesondere in Bereichen, in denen der Zugang zu Haltestellen mit einem längeren Fußweg verbunden ist, kommt dem Radverkehr als Zubringer zum SPNV bzw. Busverkehr eine hohe Bedeutung zu.

Planungsansatz:

- Ermittlung des Bedarfs und der Umsetzungsmöglichkeiten in Zusammenarbeit der beteiligten Planungspartner:
  - Prüfung der erforderlichen Kapazitäten (und ggf. des Ausbaus) sowie der Einrichtung diebstahlsicherer Abstellanlagen (und ggf. Ladestationen für E-Bikes),
  - Differenzierung zwischen kleineren (überdachter Bügel oder ähnlich) und größeren Anlagen (Fahrradboxen, Käfig oder ähnlich),
  - Erfüllung der Qualitätsstandards,
  - Ermittlung des Bedarfs in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten.
- Folgenden Haltestellen weisen von ÖPNV-Erschließungsdefiziten ein besonderes Potenzial bezogen auf eine optimierte Rad-/ÖPNV-Verknüpfung auf und sind somit bei einer verbesserten infrastrukturellen Ausstattung von besonderer Bedeutung:
  - Haltestellen St.-Suitbert-Platz, Rottstraße und Stuckenbusch (alle Recklinghausen),
  - St.-Antonius-Kirche (Dorsten),
  - Bahnhof Sythen und Alte Ringstraße (beide Haltern am See).

Verkehrliche Wirksamkeit:

- Verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen,
- Abbau von Erschließungsdefiziten durch wirksame Erweiterung des Haltestelleneinzugsbereichs,
- verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel.

Anmerkung:

- Die Maßnahme ist in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten abzustimmen und zu realisieren.

7.6.2 Stadt Castrop-Rauxel

Tabelle 141: Maßnahme: Verbesserung der Fahrgastinformation am Münsterplatz

Maßnahme: Verbesserung der Fahrgastinformation am Münsterplatz
Planungsansatz: • Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation, • deutlicheres Ausweisen/ Zuordnen der einzelnen Buslinien zu den Abfahrtspositionen, z. B. durch Anbringen von Haltestellenplänen, zur verbesserten Orientierung für umsteigende Fahrgäste.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation, • Verbesserung der Verknüpfungssituation.

Tabelle 142: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Planungsansatz:
• Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an folgenden Standorten:
  ◦ Bushaltestelle „Münsterplatz" (s. o.),
  ◦ Bushaltestelle „Europaplatz",
  ◦ Bushaltestelle „Castrop Markt",
  ◦ Bushaltestelle „Castrop-Rauxel Hbf.",
  ◦ Bushaltestelle „Habinghorst Schulzentrum".

Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen in Castrop-Rauxel, • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation, • Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere deutliche Komfortverbesserung für sehbehinderte Menschen bei Einrichtung einer DFI mit Sprachausgabe.

Tabelle 143: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
Planungsansatz: • Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen nach Prioritätenliste (vgl. Anlage III), ggf. Abweichungen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen oder geänderten Rahmenbedingungen. • Kurzfristig angedacht ist der Umbau der Haltestellen entlang der folgenden Straßen (Förderanträge gestellt; *punktuell Übereinstimmungen der Prioritätenliste*) ◦ Ausbau Bushaltestellen „Lange Straße“, ◦ Ausbau Bushaltestellen „Pöppinghausen Straße“, ◦ Ausbau Bushaltestellen „Vinckestraße“, ◦ Ausbau Bushaltestellen „Bladenhorster Straße“, ◦ Ausbau Bushaltestellen „Marktplatz“.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Attraktivierung des ÖPNV in Castrop-Rauxel durch ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, ◦ Optimierung der Umsteigesituation, ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG.

7.6.3 Stadt Datteln

Tabelle 144: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Datteln

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Planungsansatz:
• Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an folgenden Standorten:
  ◦ „Datteln Busbahnhof“,
  ◦ Bushaltestelle „Wittener Straße“.

Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen in Datteln. • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation. • Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere deutliche Komfortverbesserung für sehbehinderte Menschen bei Einrichtung einer DFI mit Sprachausgabe.

Tabelle 145: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Datteln

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
Planungsansatz: • Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen nach Prioritätenliste (vgl. Anlage III), ggf. Abweichungen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen oder geänderten Rahmenbedingungen. • Eine hohe Dringlichkeit wird hier hinsichtlich des Ausbaus der Haltestelle „Wittener Straße“ gesehen, der nach Möglichkeit kurzfristig umgesetzt werden sollte. Neben dem barrierefreien Ausbau sollte auch eine Optimierung der Verknüpfungssituation durch Einrichten von Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI) verfolgt werden (vgl. Maßnahme Tabelle 144).

Verkehrliche Wirksamkeit:
• Attraktivierung des ÖPNV in Datteln durch
  ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen,
  ◦ Optimierung der Umsteigesituation,
  ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG.

7.6.4 Stadt Dorsten

Tabelle 146: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Dorsten

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Planungsansatz:
• Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an folgenden Standorten:
  ◦ Bushaltestelle „Lippetor“,
  ◦ Bushaltestelle „Recklinghäuser Tor“,
  ◦ Bushaltestelle „Gemeindedreieck“,
  ◦ Bushaltestelle „Matthäusschule“,
  ◦ Bushaltestelle „Handwerkshof“.

Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen in Dorsten. • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation. • Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere deutliche Komfortverbesserung für sehbehinderte Menschen bei Einrichtung einer DFI mit Sprachausgabe.

Tabelle 147: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Dorsten

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
Planungsansatz: • Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen nach Prioritätenliste (vgl. Anlage III), ggf. Abweichungen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen oder geänderten Rahmenbedingungen. • Eine hohe Dringlichkeit wird hier hinsichtlich der Schaffung eines barrierefreien Übergangs zwischen Dorsten Bf. und dem ZOB gesehen. Geplant ist die Schaffung eines ebenerdigen Zugangs zu den Bussteigen am ZOB Dorsten im Zuge der Umbaumaßnahmen am Hauptbahnhof (Fertigstellung geplant für 2019/2020).
Verkehrliche Wirksamkeit: • Attraktivierung des ÖPNV in Dorsten durch   ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen,

◦ Optimierung der Umsteigesituation, ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG.

Tabelle 148: Maßnahme: Modernisierung des Bahnhofsumfelds Dorsten Hervest

Maßnahme: Modernisierung des Bahnhofsumfelds Dorsten Hervest
Planungsansatz: • Umbau des Bahnhofsvorplatzes Dorsten Hervest und in diesem Zuge Einrichten einer Bike-and-Ride-Anlage (Baubeginn für 2016).
Verkehrliche Wirksamkeit: • Attraktivierung des ÖPNV durch ◦ Förderung multimodaler Verkehrsangebote, ◦ Ansprechende Gestaltung.

Tabelle 149: Maßnahme: Einrichten einer Bike+Ride-Anlage in Dorsten

Maßnahme: Einrichten einer Bike+Ride-Anlage
Planungsansatz: • Einrichten einer hochwertigen Fahrradabstellanlage an der Haltestelle „St.-Antonius-Kirche" in Dorsten zur erweiterten Erschließung des Neubaugebietes „Kreskenhof-Am kleinen Aap".
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern. • Erweitere Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen durch Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur.

7.6.5 Stadt Gladbeck

Tabelle 150: Maßnahme: Umbau „ZOB Oberhof" / Haltepunkt „Gladbeck-Ost"

Maßnahme: Umbau „ZOB Oberhof" / Haltepunkt „Gladbeck-Ost"
Planungsansatz: • Umbau des „ZOB Oberhof" mit Verlegung des Bahnhofes „Gladbeck-Ost" • Optimieren der Umsteigsituation zum SPNV im Zusammenhang mit der Verlegung des Bahnhofs „Gladbeck-Ost" nach Süden auf Höhe des ZOB mit Neubau eines Kombibahnsteigs. • Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: ◦ Ertüchtigung, ◦ Optimierung der Organisation des Busbahnhofes und der Zu- und Abfahrt, ◦ barrierefreie, moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung, ◦ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste, ◦ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI), ◦ ergänzende Infrastruktur (Kiosk, Toilette, Fahrradabstellanlage).
Verkehrliche Wirksamkeit: • Attraktivierung des ÖPNV in Gladbeck durch ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, ◦ Optimierung der Umsteigesituation, ◦ attraktiveres Gesamterscheinungsbild.
Anmerkung: • Nach Aussage der Stadt Gladbeck wird das Projekt als mittelfristiges eingestuft, da im planerischen Bereich noch einige Aufgaben zu erfüllen sind. In den nächsten fünf Jahren sind keine Maßnahmen zu erwarten, entscheidende Schnittstelle ist die DB. • Ein mit der Vestischen Straßenbahnen GmbH abgestimmter Vorentwurf liegt vor.

Tabelle 151: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Gladbeck

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Planungsansatz:
• Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an folgenden Standorten:
  ◦ „ZOB Oberhof" / „Gladbeck Ost Bf",
  ◦ Bushaltestelle „Goetheplatz" / „Willy-Brandt-Platz",
  ◦ Bushaltestelle „Marktplatz",
  ◦ Bushaltestelle „Gladbeck West Bf".

Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen in Gladbeck. • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation. • Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere deutliche Komfortverbesserung für sehbehinderte Menschen bei Einrichtung einer DFI mit Sprachausgabe.

Tabelle 152: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Gladbeck

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
Planungsansatz: • Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen nach Prioritätenliste (vgl. Anlage III), ggf. Abweichungen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen oder geänderten Rahmenbedingungen.

Verkehrliche Wirksamkeit:
• Attraktivierung des ÖPNV in Gladbeck durch
  ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen,
  ◦ Optimierung der Umsteigesituation,
  ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG.

7.6.6 Stadt Haltern am See

Tabelle 153: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Haltern am See

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
Planungsansatz: • Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an der Haltestelle „Kärntener Platz“.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an der zentralen Verknüpfungshaltestelle in Haltern am See. • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation. • Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere deutliche Komfortverbesserung für sehbehinderte Menschen bei Einrichtung einer DFI mit Sprachausgabe.

Tabelle 154: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Haltern am See

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
Planungsansatz: • Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen nach Prioritätenliste (vgl. Anlage III), ggf. Abweichungen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen oder geänderten Rahmenbedingungen.

Verkehrliche Wirksamkeit:
• Attraktivierung des ÖPNV in Haltern am See durch
  ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen,
  ◦ Optimierung der Umsteigesituation,
  ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG.

Tabelle 155: Maßnahme: Einrichten von Bike+Ride-Anlagen in Haltern am See

Maßnahme: Einrichten von Bike+Ride-Anlagen

Planungsansatz:
• Einrichten von hochwertigen Fahrradabstellanlagen z. B. an den Haltestellen
  ◦ Bahnhof Sythen zur erweiterten Erschließung der Siedlung an der Stockwiese
  ◦ „Alte Ringstraße" zur erweiterten Erschließung des Stadtbereichs entlang der Münsterstraße.

Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern. • Erweitere Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen durch Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur.

7.6.7 Stadt Herten

Tabelle 156: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Herten

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
Planungsansatz: • Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an folgenden Standorten: ◦ Bushaltestelle „Herten Rathaus“, ◦ Bushaltestelle „Josefstraße“, ◦ Bushaltestelle „Schlägel-und-Eisen-Straße“, ◦ Bushaltestelle „Schloßstraße“.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen in Herten. • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation. • Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere deutliche Komfortverbesserung für sehbehinderte Menschen bei Einrichtung einer DFI mit Sprachausgabe.

Tabelle 157: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Herten

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
Planungsansatz: • Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen nach Prioritätenliste (vgl. Anlage III), ggf. Abweichungen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen oder geänderten Rahmenbedingungen.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Attraktivierung des ÖPNV in Herten durch ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, ◦ Optimierung der Umsteigesituation, ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG.

7.6.8 Stadt Marl

Tabelle 158: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Marl

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
Planungsansatz: • Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an folgenden Standorten: ◦ Bushaltestelle „Marl-Mitte“, ◦ Bushaltestelle „Marl Römerstraße“, ◦ Bushaltestelle „Sinsen Bf“, ◦ Bushaltestelle „Paracelsus-Klinik“.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen in Marl. • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation. • Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere deutliche Komfortverbesserung für sehbehinderte Menschen bei Einrichtung einer DFI mit Sprachausgabe.

Tabelle 159: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Marl

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
Planungsansatz: • Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen nach Prioritätenliste (vgl. Anlage III), ggf. Abweichungen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen oder geänderten Rahmenbedingungen.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Attraktivierung des ÖPNV in Marl durch ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, ◦ Optimierung der Umsteigesituation, ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG.

Tabelle 160: Maßnahme: Ausbau von Park+Ride-Anlagen

Maßnahme: Ausbau von Park+Ride-Anlagen
Planungsansatz: • Ausbau der Park+Ride-Anlagen an den Bahnhöfen „Marl-Sinsen" und „Marl-Mitte".
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern.

Tabelle 161: Maßnahme: Aufzugsanlage Marl-Mitte

Maßnahme: Aufzugsanlage Marl-Mitte
Planungsansatz: • Einrichten einer Aufzugsanlage am Haltepunkt „Marl-Mitte" zur verbesserten Erreichbarkeit der Gleisanlage für mobilitätseingeschränkte Personen.

7.6.9 Stadt Oer-Erkenschwick

Tabelle 162: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Oer-Erkenschwick

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
Planungsansatz: • Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an der Haltestelle „ZOB Berliner Platz“.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an der zentralen Verknüpfungshaltestelle in Oer-Erkenschwick. • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation. • Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere deutliche Komfortverbesserung für sehbehinderte Menschen bei Einrichtung einer DFI mit Sprachausgabe.

Tabelle 163: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Oer-Erkenschwick

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
Planungsansatz: • Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen nach Prioritätenliste (vgl. Anlage III), ggf. Abweichungen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen oder geänderten Rahmenbedingungen.

Verkehrliche Wirksamkeit:
• Attraktivierung des ÖPNV in Oer-Erkenschwick durch
  ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen,
  ◦ Optimierung der Umsteigesituation,
  ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG.

7.6.10 Stadt Recklinghausen

Tabelle 164: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Recklinghausen

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation
Planungsansatz: • Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an folgenden Standorten: ◦ Bushaltestelle „Viehtor“, ◦ Bushaltestelle „Steintor“, ◦ Bushaltestelle „Lohtor“, ◦ Bushaltestelle „Am Neumarkt“.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen in Recklinghausen. • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation. • Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere deutliche Komfortverbesserung für sehbehinderte Menschen bei Einrichtung einer DFI mit Sprachausgabe.

Tabelle 165: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Recklinghausen

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
Planungsansatz: • Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen nach Prioritätenliste (vgl. Anlage III), ggf. Abweichungen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen oder geänderten Rahmenbedingungen.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Attraktivierung des ÖPNV in Recklinghausen durch ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, ◦ Optimierung der Umsteigesituation, ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG.

Tabelle 166: Maßnahme: Einrichten von Bike+Ride-Anlagen in Recklinghausen

Maßnahme: Einrichten von Bike+Ride-Anlagen
Planungsansatz: • Einrichten von hochwertigen Fahrradabstellanlagen z. B. an den Haltestellen ◦ „St.-Suitbert-Platz" (und „Rottstraße") zur erweiterten Erschließung des Stadtteils Hochlar und ◦ „Stuckenbusch" zur erweiterten Erschließung des Stadtteils Stuckenbusch.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern. • Erweitere Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen durch Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur.

7.6.11 Stadt Waltrop

Tabelle 167: Maßnahme: Umbau ZOB „Am Moselbach"

Maßnahme: Umbau ZOB „Am Moselbach"
Planungsansatz: • Umbau des ZOB „Am Moselbach" • Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: ◦ Ertüchtigung, ◦ Optimierung der Organisation des Busbahnhofes und der Zu- und Abfahrt, ◦ barrierefreie, moderne und hochwertige Gestaltung und Ausstattung, ◦ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste, ◦ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI), ◦ ergänzende Infrastruktur (Kiosk, Toilette, Fahrradabstellanlage).
Verkehrliche Wirksamkeit: • Attraktivierung des ÖPNV in Waltrop durch ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, ◦ Optimierung der Umsteigesituation, ◦ attraktiveres Gesamterscheinungsbild.
Anmerkung: • Nach Aussage der Stadt Waltrop soll mit dem Umbau im Frühjahr 2017 begonnen werden. • Der Fahrkarten-Vertrieb kann über den örtlichen Kiosk erfolgen.

Tabelle 168: Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation in Oer-Erkenschwick

Maßnahme: Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation

Planungsansatz:
• Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation an folgenden Standorten:
  ◦ Bushaltestelle „Am Moselbach“,
  ◦ Bushaltestelle „Waltrop Rathaus“.

Verkehrliche Wirksamkeit: • Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen in Waltrop. • Verbesserung der allgemeinen Fahrgastinformation. • Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere deutliche Komfortverbesserung für sehbehinderte Menschen bei Einrichtung einer DFI mit Sprachausgabe.

Tabelle 169: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Waltrop

Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
Planungsansatz: • Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen nach Prioritätenliste (vgl. Anlage III), ggf. Abweichungen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen oder geänderten Rahmenbedingungen. • Eine hohe Dringlichkeit wird hier hinsichtlich des Ausbaus des ZOB „Am Moselbach“ gesehen. Der Baubeginn soll im Frühjahr 2017 sein (vgl. Maßnahme Tabelle 167).

Verkehrliche Wirksamkeit:
• Attraktivierung des ÖPNV in Waltrop durch
  ◦ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen,
  ◦ Optimierung der Umsteigesituation,
  ◦ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG.

7.7 Handlungsfeld III „Fahrgastinformation, Marketing und Service"

Tabelle 170: Maßnahme: Verbesserung der (dynamischen) Fahrgastinformation

Maßnahme: Verbesserung der (dynamischen) Fahrgastinformation
Hintergrund: • Verbesserung der lokalen Fahrgastinformation (Liniennetzpläne, Umgebungspläne etc.) sowie Echtzeitinformationen an relevanten Haltestellen und wichtigen Einrichtungen. • Fehlende oder zerstörte Haltestellenfahrpläne, Lesbarkeit der Aushänge (Vandalismus, Witterung etc.
Planungsansatz: • Geprüft werden soll die Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit weiteren Materialien der Fahrgastinformation, z. B. ◦ Darstellung von Umgebungsplänen für relevante Haltestellen in den Stadtzentren bzw. an aufkommensstarken Zielen (oder Bereichen, bei denen eine verbesserte Orientierung und Wegweisung erforderlich ist) (nach „Fahrplanbuchrichtlinie" des VRR), ◦ Anbringen von Haltestellenplänen an unübersichtlichen und aufkommensstarken Verknüpfungshaltestellen zur verbesserten Orientierung für umsteigende Fahrgäste (z. B. Haltestellen „Gemeindedreieck" und „Lippetor" (beide Dorsten)), ◦ Ausweisen von Abfahrtspositionen ◦ ÖPNV-bezogenes Wegweisungssystem im Fußgängerzonen. • Ausstattung von wichtigen und relevanten Haltestellen mit einer Anzeigemöglichkeit für Echtzeitdaten (am Haltestellenmast oder an separatem Mast) ◦ Festlegung der Haltestellen nach nachfragerelevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den Städten, Straßenbaulastträgern und weiteren Planungsbeteiligten.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Verbesserung der Informationen für Fahrgäste vor Fahrtbeginn. • Grundlage für eine Nutzung des ÖPNV sind leicht zugängliche Informationen über den aktuellen Fahrplan sowie eine gute Orientierung vor Ort. • Haltestellen ohne aktuelle und schwer lesbare Fahrpläne erschweren die Nutzung des ÖPNV deutlich.
Anmerkung:

- Die Maßnahme ist in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten abzustimmen und zu realisieren.
- Die Rahmenbedingungen der Finanzierung sind mit den Beteiligten im Vorfeld abzustimmen.
- Die Vestische Straßenbahnen GmbH erwartet zeitnah einen positiven Förderbescheid für vom Unternehmen beantragte DFI-Anlagen (TFT-Monitore). Beantragt sind Anlagen für zentrale Innenstadthaltestellen der meisten k. a. Städte.

Tabelle 171: Maßnahme: Barrierefreie Fahrgastinformation

Maßnahme: Barrierefreie Fahrgastinformation
Hintergrund: • Gemäß Personenbeförderungsgesetzes PBefG ist bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation.
Planungsansatz: • Barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt (z. B. Internet, Vorverkaufsstellen) und an Haltestellen bereitstellen, z. B. ◦ flächendeckend ausweisen von niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Fahrplanbuch Kreis Recklinghausen/Bottrop (vgl. Fahrplanbuch Herne/ Castrop-Rauxel) sowie in elektronischen Fahrplanauskünften, sobald die technischen Voraussetzungen hierfür gegeben sind (vgl. Haltestellen-Management-System des Nordhessischen VerkehrsVerbundes NVV-HMS), ◦ Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip: zwei der drei Sinne Sehen/ Hören/ Tasten sollen angesprochen werden, ◦ Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Das Wissen um barrierefreie bzw. niederflurgerecht ausgebaute Haltestellen ist eine Grundvoraussetzung für die Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen. • Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG.
Anmerkung: • Die Maßnahme ist in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten abzustimmen und zu realisieren.

• Maßnahme mit einem insgesamt längerfristigen Umsetzungshorizont, da sich die technischen Voraussetzungen für eine umfassende Bereitstellung barrierefreier Fahrgastinformationen noch im Aufbau befinden (z. B. Haltestellenkataster, -management-System).

Tabelle 172: Maßnahme: Aufbau eines Haltestellenkatasters

Maßnahme: Aufbau eines Haltestellenkatasters
Planungsansatz: • Der Kreis Recklinghausen plant den Aufbau eines lokalen Haltestellenkatasters mit übergreifender Nutzbarkeit für alle Beteiligten. So soll das Kataster sowohl dem Haltestellenmanagement dienen, aber auch z. B. als System zur Fahrgastinformation. • Mittelfristig sollen hierzu alle Haltestellen im Kreisgebiet hinsichtlich ihrer Ausstattung erfasst und bewertet werden. In einem ersten Schritt wurden bereits insgesamt 295 Haltestellen mit insgesamt 714 Haltestellenpositionen erhoben.
Anmerkung: • Die Rahmenbedingungen der Finanzierung sind mit den Beteiligten im Vorfeld abzustimmen. • Im Hinblick auf das Nachhalten und Pflegen des Katasters ist in Abstimmung mit den Städten und den Verkehrsunternehmen abzustimmen, welche Kriterien bei der Feldaufnahmen generell in einer Erstaufnahme erfasst werden sollen, welche dann auch zukünftig in regelmäßigen Intervallen aktualisiert werden sollten und welche in größeren Zeitabständen behandelt werden können.

Tabelle 173: Prüfauftrag: Mobilitätsmanagement

Prüfauftrag: Mobilitätsmanagement
Prüfansatz: • Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen, Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen. • Schulisches Mobilitätsmanagement: Aktivitäten zur Förderung der ÖPNV-Nutzung und –Nutzungskompetenz bei Kindern und Jugendlichen (z. B. Busschulen, Ausbildung von Busbegleitern, Versorgen der Schulen mit Schulmaterialien); Busschulen für Grundschüler und für Senioren, ÖPNV-Informationen für Schüler der 4. Klassen. Ferner sollen gemeinsam mit Schulen und Lehrkräften Vorschläge für Klassen-Tagesausflüge mit dem ÖPNV zu attraktiven und gut erreichbaren Zielen ausgearbeitet und den Schulen zur Verfügung zu gestellt werden. Begleitende Hinweise zu Tarifen, Vertriebswegen und Verhalten bei Grup-

penfahrten sind zu geben. Um ggf. auftretende Probleme bei der Mitnahme ganzer Schulklassen im Linienverkehr zu vermeiden (z. B. Kapazitätsengpässe), wird eine Abstimmung mit/ Anmeldung bei dem zuständigen Verkehrsunternehmen rechtzeitig vor Fahrtantritt empfohlen. • Aktivitäten zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement: Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr) • Es ist gemeinsam mit dem Integrationsbeauftragten und ggf. weiteren städtischen Stellen sowie Institutionen und Verbänden zu prüfen, wie vorhandene und potenzielle Fahrgäste nichtdeutscher Herkunft gezielt zur Nutzung des ÖPNV qualifiziert und motiviert werden können.
Anmerkung: • Die Rahmenbedingungen der Finanzierung sind mit den Beteiligten im Vorfeld abzustimmen.

Tabelle 174: Prüfauftrag: Mobilitätstraining

Prüfauftrag: Mobilitätstraining
Hintergrund: • Abbau von Zugangshemmnissen im ÖPNV (Unsicherheit als Zugangshemmnis).
Prüfansatz: • Mobilitätstraining für z. B. ◦ ältere Menschen (z. B. richtiger Umgang mit Rollatoren im Bus), ◦ mobilitätseingeschränkte Menschen (sehbehinderte bzw. gehbehinderte Menschen). • zum Abbau von Zugangshemmnissen und zur sicheren Nutzung des ÖPNV ◦ Mobilitätseingeschränkte Menschen und ältere Menschen erhalten die Möglichkeit direktes Feedback an das Fahrpersonal zu geben, bezogen auf alltägliche Probleme und Hemmnisse.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Abbau von Unsicherheiten in der Nutzung des ÖPNV. • Vermittlung der sicheren ÖPNV-Nutzung. • Sensibilisierung des Fahrpersonals. • Berücksichtigung ältere Menschen als wichtige Kundengruppe.

Anmerkung:

- Die Maßnahme ist in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten abzustimmen und zu realisieren.

Tabelle 175: perspektivisch zu berücksichtigen: Förderung inter-/multimodaler Verkehrsangebote

perspektivisch zu berücksichtigen: Förderung inter-/multimodaler Verkehrsangebote
Prüfansatz: • Leihfahrräder, Pedelecs und elektrisch betriebene Autos können gemeinsam mit Carsharing den ÖPNV ergänzen und gemeinsam mit dem ÖPNV ein universelles Mobilitätsangebot schaffen. Auch Information, Tarif und Vertrieb sind hierfür wichtige Bausteine. • Aktuell sieht der Kreis Recklinghausen keine Möglichkeit, aktiv den Aufbau inter-/ multimodaler Verkehrsangebote im Kreisgebiet zu forcieren. Dennoch ist der Kreis an dem Thema sehr interessiert und beobachtet die Entwicklungen in der Region (z. B. in den Bereichen Ausbau Car- und Bike-Sharing, Fahrradeinstellboxen etc.). Zukunftsorientiert soll auch die Ausweitung entsprechender Systeme im Kreisgebiet geprüft werden. Eine konkretere Behandlung der Thematik soll dann ggf. beim nächsten NVP erfolgen.

7.8 Handlungsfeld IV „Sicherheit"

Tabelle 176: Maßnahmenmix zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit

Maßnahmenmix zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit
• Verbesserung der sozialen Sicherheit für Fahrgäste an Haltestellen und im Haltestellenumfeld (Beleuchtung, Haltestellenstandort), • Halt zwischen den Haltestellen (flächendeckend abends, Ortsverkehr), • Einrichten von Notrufsäulen an einzelnen Verknüpfungspunkten bei signifikanter Verschlechterung der sozialen Sicherheit, • Öffentlichkeitsarbeit/ Kampagnen/ Präventivmaßnahmen, • spezielle Schulungen des Fahrpersonals im Umgang mit Menschen mit Handicap bzw. Deeskalationstraining.
Verkehrliche Wirksamkeit: • Steigerung des Sicherheitsempfindens.
Anmerkung: • Die Maßnahme ist in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten abzustimmen und zu realisieren.

7.9 Umsetzung und Wirkung des Maßnahmenkonzepts

7.9.1 Grundinhalte des Maßnahmenkonzeptes im Handlungsfeld „Netz und Fahrplanangebot"

Die im Nahverkehrsplan aufgeführten Planungsansätze haben das Ziel, das ÖPNV-Angebot im Kreis Recklinghausen sowohl unter Nachfrageaspekten als auch unter stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten weiter zu entwickeln und zu optimieren.

Durch die verschiedenen Maßnahmenvorschläge, die insbesondere Ansätze für ein verbessertes Angebot, attraktive Direktverbindungen sowie dichtere Takte auf den Hauptverkehrsachsen beinhalten, soll die Marktsituation des ÖPNV gezielt verbessert werden. Dies betrifft insbesondere

- die Stärkung nachfragestarker Korridore mit der Gewinnung weiterer Fahrgastpotenziale,
- die Schaffung neuer Direktverbindungen,
- die Erschließung neuer bzw. die verbesserte Anbindung bestehender Stadtentwicklungsflächen,
- die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes abends bzw. am Wochenende für Fahrgäste im Freizeitverkehr sowie
- die Stärkung der innerstädtischen Verkehre auch auf kurzen Wegen.

Die Planungsvorschläge zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes zielen schwerpunktmäßig darauf ab, die Fahrgastnachfrage auf verschiedenen Relationen insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeiten zu stabilisieren, auf einzelnen Relationen auch zu steigern. Darüber hinaus sollen die von Seiten der Städte angedachten Stadtentwicklungsvorhaben flankiert werden. Ein bedeutender Teilaspekt ist hierbei die Stärkung der Nahversorgung in den Städten durch ein entsprechendes attraktives Angebot in den Stadtverkehren im ÖPNV.

Es wird angestrebt, nicht nur für den Berufs- und Ausbildungsverkehr, sondern auch für andere Nutzergruppen – insbesondere im Freizeit- und Besorgungsverkehr – ein attraktives Angebot vorzuhalten.

Während die Maßnahmen einen kurzfristigen Umsetzungshorizont vorsehen, beinhalten die Prüfaufträge in der Regel Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Fortschreibungsprozesses bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen können zeitnah durchgeführt werden, so dass diese Prüfaufträge – bei einer positiven Bewertung – innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt werden können.

7.9.2 Leistungsänderungen durch Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld „Netz und Angebot"

Für die Umsetzung der im Rahmen des Entwicklungskonzeptes für das Handlungsfeld „Netz und Fahrplanangebot" vorgesehenen Maßnahmen zur Angebotsverbesserung ist in Abhängigkeit der Umsetzungsvarianten bei einzelnen Maßnahmen ein Mehraufwand zwischen **ca. 230.000 Bus-Kilometern pro Jahr und ca. 266.000 Bus-Kilometern pro Jahr** erforderlich[189]. Im bedarfsgesteuerten Taxibus-Verkehr wird von voraussichtlich max. zusätzlich 3.000 Kilometern pro Jahr ausgegangen.

Mehraufwand erzeugen hierbei die folgenden Maßnahmen:

- Projekt SchnellBus Recklinghausen – Herten – Gelsenkirchen („SB49"); ca. +82.000 km pro Jahr
- Projekt RVM-Schnellbus Datteln – Olfen – Lüdinghausen – Senden – Münster; ca. +20.300 km pro Jahr (annähernd leistungsneutrale Umsetzung bei gleichzeitiger Realisierung des Stadtlinienkonzeptes)
- Netzschluss Herne – Castrop-Rauxel; ca. +6.400 km pro Jahr
- Kapazitätsengpässe zwischen Dorsten und Barkenberg; ca. +5.800 km pro Jahr
- Optimieren der Situation in Rentfort (Linie 258); ca. +34.800 km pro Jahr[190]
- Gesamtkonzept Gladbeck: Optimierte Anbindung Rentfort Nord an Zweckel inkl. Optimieren der Situation in Rentfort (Linie 258, s. o.); ca. +32.700 km pro Jahr[190]
- Optimierte Anbindung Hullern; ca. +19.500 km pro Jahr
- Optimierte Anbindung Lavesum (Ketteler Hof); ca. +6.000 km pro Jahr
- Anbindung ehem. Fläche Westerweiterung Chemiepark Marl; ca. +6.700 km pro Jahr
- Angebotsverdichtung in Rapen und Klein-Erkenschwick; zwischen ca. +23.600 km pro Jahr und ca. +26.000 km pro Jahr (je nach Entscheidung zur Anbindung des GE Hübelkamp)
- Optimieren der Anbindung des Stadtteils König-Ludwig; ca. +62.000 km pro Jahr
- Anbindung von Becklem; ca. + 1.900 km pro Jahr)
- Gezielte Ausweitung der ÖPNV-Anbindung des Interkommunalen Industrieparks Dorsten-Marl; bis zu ca. +31.000 km pro Jahr (Umsetzung Stufe 2)[191]

[189] Abschätzung des Mehraufwands unter Berücksichtigung der in den Maßnahmen und Prüfaufträgen dargestellten Planungsansätze.

[190] Bei den Berechnungen der Leistungsausweitung wird jeweils eine der beiden Alternativen für Gladbeck zugrunde gelegt.

- Überplanung des Bedienungsangebotes im Norden von Dorsten am Wochenende; ca. +2.900 TaxiBus-km pro Jahr
- Verbesserte ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Zechenstraße; zwischen ca. +1.000 - ca. +2.000 TaxiBus-km pro Jahr
- Verbesserung der Erschließung des Wohnbereichs Berghäuser Straße/ Bergknappenstraße in Kombination mit einer Verbesserung der Erschließung des Gewerbegebietes Ortloh; ca. +8.000 TaxiBus- km pro Jahr
- Optimieren der Anbindung des Stadtteils König-Ludwig im Spätverkehr; ca. +2.400 TaxiBus-km pro Jahr

Leistungseinsparungen in nennenswerter Größenordnung können bei Realisierung der folgenden Maßnahmen und Prüfaufträge generiert werden:

- Stadtlinienkonzept Linien 280, 281, 286 und 288; ca. -20.500 km (im Zusammenhang mit der Umsetzung des Schnellbusses Datteln - Olfen - Lüdinghausen – Senden – Münster annähernd leistungsneutrale Umsetzung)
- Überplanung Linie TB277; ca. -13.000 TaxiBus-km pro Jahr

Bei Realisierung der Überplanung des Stadtverkehrs Waltrop reduziert sich die Gesamtleistung um etwa -16.000 km.

Nicht in die Ermittlung der Leistungsveränderungen fließen die Auswirkungen derjenigen Maßnahmen und Prüfaufträge ein, für die eine Abschätzung aktuell noch nicht möglich ist bzw. deren Realisierung unter wirtschaftlichen oder verkehrlichen Aspekten derzeit eher unwahrscheinlich erscheint.

- Projekt „Ferienfahrplan
- Überplanung SB28
- Castrop-Rauxel: Verbesserung der Erschließung für das neue Wohngebiet RWE-System-Fläche (Bereich Recklinghäuser Straße/ Von-Waldhausenstraße) in Abhängigkeit der Entwicklungen vor Ort
- Castrop-Rauxel: Verbesserung der Anbindung der Ortsteile Schwerin, Frohlinde und Merklinde
- Castrop-Rauxel: Linienkonzept zur Überplanung der Linie 237 und 481, inkl. ergänzender Prüfansatz zur Verbesserung der Betriebszeiten der Linien 481 am Wochenende
- Castrop-Rauxel: Nachtverkehrskonzept Castrop-Rauxel

[191] Die für die Umsetzung der Stufe II zur Anbindung des Interkommunalen Industrieparks Dorsten-Marl erforderlichen Mehrleistungen wirken nur bei der Ermittlung des **maximal** erforderlichen Mehraufwands.

- Datteln: Verbesserung der Erschließung für das Neubaugebiet „BP 93 Westerkamp" (ehem. Haard-Kaserne)
- Datteln: Anbindung Datteln-Horneburg – Recklinghausen-Suderwich
- Dorsten: Entwicklung eines Gesamtkonzeptes Stadtteil Hervest
- Gladbeck: Taktumstellung Linie 257
- Gladbeck: Optimieren der Anbindung von Gladbeck im Nachtverkehr
- Haltern am See: Anbindung der Jugendherberge in Haltern am See
- Haltern am See: Direktverbindung Lavesum – Sythen
- Herten: Optimierte Anbindung des Industriegebietes Herten Süd
- Recklinghausen: Anbindung des Kreishauses

Darüber hinaus gilt es zu berücksichtigen, dass durch Anpassen der Anschlusskonzepte an den neuen S-Bahn-Takt insbesondere in Dorsten und Gladbeck ggf. weitere zusätzliche Kosten anfallen können, die aktuell jedoch noch nicht beziffert werden können.

7.9.3 Verkehrliche Wirkung

Anmerkung:

Eine Ermittlung der Nachfrageänderungen, die durch die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes entstehen, ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht möglich. Zahlreiche Prüfaufträge sind noch nicht mit einem konkreten und mit allen Planungspartnern abgestimmten Bedienungskonzept hinterlegt (teilweise sind zudem auch noch mehrere alternative Ansätze enthalten).

Für die Abschätzung der Fahrgastveränderungen werden daher bei den einzelnen Maßnahmen und Prüfaufträgen (bei verschiedenen Maßnahmen werden die Auswirkungen auf mehrere Linien gemeinsam betrachtet) die Veränderungen des ÖPNV-Angebotes mittels Analogieschluss und Plausibilitätsvergleichen bewertet.

Abschätzung der Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption

Für die Abschätzung der Fahrgastnachfrage wird die Wirkung der Umsetzung der in den einzelnen Handlungsfeldern benannten Maßnahmen und Prüfaufträge berücksichtigt. Da die konkrete Ausgestaltung der Prüfaufträge (z. B. Gesamtkonzept Stadtteil Hervest, Stadt Dorsten) noch weitere Abstimmungen und Prüfungen bedarf, und auch bei einzelnen Maßnahmen, die zukunftsorientiert die Entwicklungen in Stadtteilen aufgreifen (z. B. Erschließung Stadtquartier Fürst-Leopold, Stadt Dorsten; ÖPNV-Anbindung ehemalige Fläche Westerweiterung des Chemieparks Marl), noch keine Abschätzung zur Nachfrageentwicklung getroffen werden kann, sind je nach weiterer Ausgestaltung und Prüfungsergebnisse die verkehrlichen Wirkungen anzupassen.

Die angedachten **Verbesserungen im ÖPNV-Angebot** im Kreis Recklinghausen dienen in erster Linien der Kundenbindung und Nachfragestabilisierung. Einzelne Maßnahmen generieren jedoch auch zusätzliche Fahrgastnachfrage und damit auch Einnahmen. Wesentliche Nachfragesteigerungen werden durch die Angebotsverbesserungen nachfolgender Maßnahmen erwartet:

- Projekt SchnellBus Recklinghausen – Herten – Gelsenkirchen („SB49“) (ca. 82.000 zusätzliche Fahrgäste)
- Angebotsverdichtung in Rapen und Klein-Erkenschwick (Stadt Oer-Erkenschwick) (ca. 20.000 zusätzliche Fahrgäste)
- Optimieren der Anbindung des Stadtteils König-Ludwig (ca. 45.000 zusätzliche Fahrgäste)

Vor dem Hintergrund der prognostizierten Mobilitätsentwicklung werden darüber hinaus einige Maßnahmen und Prüfaufträge angeregt, die den Fokus auf die Kundenbindung und Stabilisierung des Fahrgastaufkommens legen (z. B. Anschlussoptimierungen, kleinräumige Optimierung der Erschließungssituation, Optimierungen im Freizeitverkehr und am Wochenende).

Zu berücksichtigen ist grundsätzlich, dass Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch Angebotsverbesserungen erst nach einer ausreichenden Erprobungsphase und umfangreichen Informations- und Marketingmaßnahmen zu erwarten sind.

In der Gesamtschau werden bei Realisierung der Maßnahmen und Prüfaufträge des vorliegenden NVP

Fahrgaststeigerungen von rund 160.000 Fahrgästen pro Jahr

im straßengebundenen ÖPNV-Angebot im Kreis Recklinghausen abgeschätzt. [192]

Somit ermöglicht es der vorliegende NVP des Kreises Recklinghausen, den aufgrund der demografischen Entwicklungen prognostizierten Rückgang in der ÖV-Nachfrage zu dämpfen *(vgl. Kapitel* 6 *„Prognose der Verkehrsentwicklung“).*

[192] Zur Abschätzung der Fahrgastveränderungen wurden häufig die von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellten Zähldaten zugrunde gelegt.

7.10 Anregungen an den VRR

Das Angebot des SPNV bildet eine wesentliche Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV im Kreis Recklinghausen. Der SPNV übernimmt wichtige Verbindungsfunktionen zu den benachbarten Oberzentren sowie zu weiteren Zentren und Zielen im und außerhalb des Kreisgebietes. Darüber hinaus bildet er in Verknüpfung mit dem Busverkehr die Grundlage für die Erreichbarkeit weiterer Bereiche des Kreisgebietes.

Gemäß § 5 ÖPNVG NRW liegt die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr für den Kreis Recklinghausen sowie für die benachbarten Kreise und kreisfreien Städte beim Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR).

Aufgrund der Bedeutung für das Kreisgebiet möchte der Aufgabenträger Kreis Recklinghausen dennoch auf die Bedeutung einer Taktanpassung auf der Haardachse zwi-schen RE 2 und RE 42 auf einen klaren 30‘-Takt (heute: 24-26‘-Takt zu 34-36‘-Takt) hinweisen.

8 Finanzierung und Investitionsplanung

8.1 Auswirkungen veränderter Rahmenbedingungen auf die Finanzierung des ÖPNV

Die gegenwärtige Finanzierung des ÖPNV im Kreis Recklinghausen basiert auf unterschiedlichen Quellen und Finanzierungsinstrumenten. Hierzu zählen insbesondere

- Fahrgelderlöse aus frei verkauften Fahrscheinen,
- Fahrgelderlöse aus den durch die zuständigen Schulbehörden mitfinanzierten Schülerzeitkarten,
- Ausgleichszahlungen auf der Grundlage der §§ 148ff. SGB IX für Freifahrten für Schwerbehinderte (und deren Begleitpersonen),

die als Einnahmen direkt an die Verkehrsunternehmen fließen. Sowie

- Ausbildungsverkehr-Pauschale: sie umfasst seit der Novellierung des ÖPNVG zum 01.01.2011 die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr im ÖSPV (näheres hierzu: §11a ÖPNVG NRW) und
- ÖPNV-Pauschale: sie umfasst die ehemalige Fahrzeugförderung und die frühere Aufgabenträgerpauschale für Kreise und kreisfreie Städte im kommunalen ÖPNV (Betriebskostenfinanzierung im ÖSPV über Regionalisierungsmittel (näheres hierzu: § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW),

die die lokalen Aufgabenträger des ÖPNV vom Land NRW erhalten.

- Die Verkehrsunternehmen, die Leistungen im Kreis Recklinghausen erbringen sind eingebunden in das Finanzierungssystem des VRR. Gespeist wird dieses Finanzierungssystem u. a. aus der Beteiligung der kreisangehörigen Städte an der ÖPNV-Umlage des Kreises (siehe Abbildung 10)

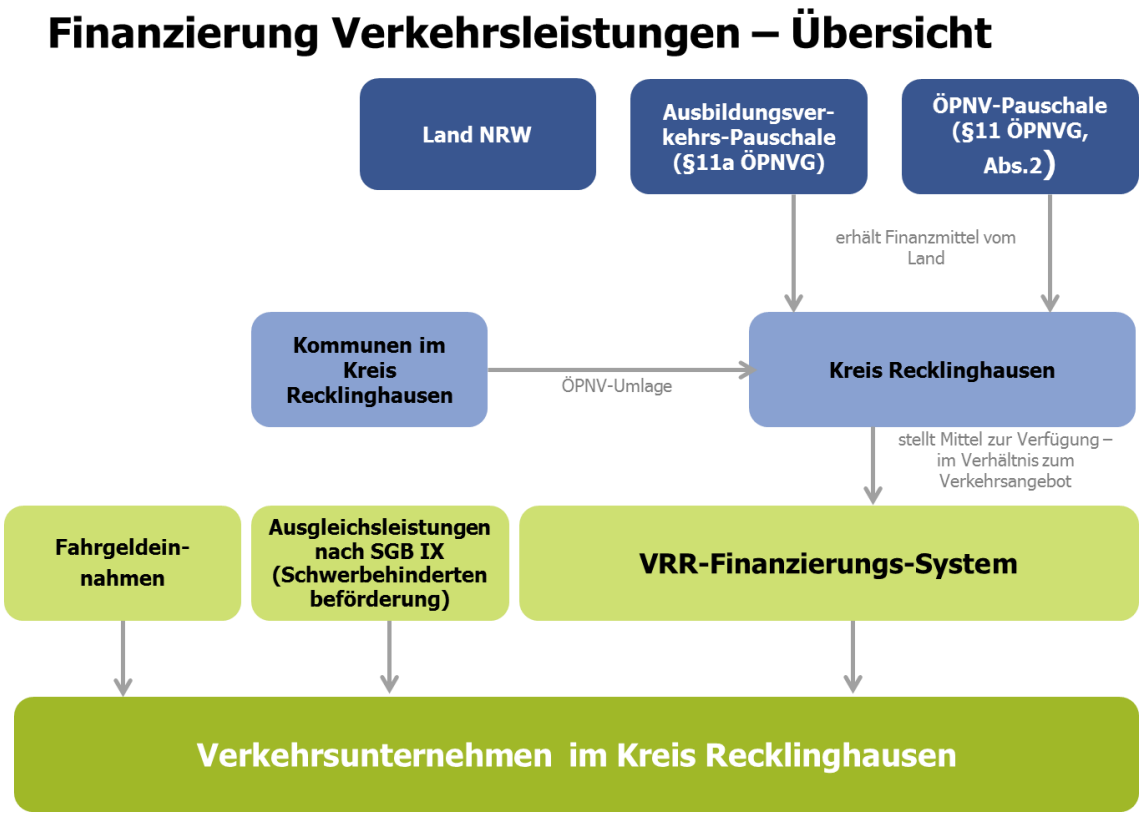


Abbildung 10: Finanzierung der Verkehrsleistungen - Übersicht
(Quelle: KCW GmbH, eigene Darstellung)

Die Höhe der verfügbaren Mittel wird voraussichtlich während des Betrachtungszeitraums des Nahverkehrsplanes (etwa 10 Jahre) erheblichen Veränderungen unterliegen. Folgende Tendenzen sind erkennbar:

- Ausbildungsverkehrs-Pauschale

  Zwar unterliegen die früher auf Basis des §45a PBefG gewährten Ausgleichsmittel seit der Zusammenfassung und Pauschalierung dieser Mittel in der Ausbildungsverkehrs-Pauschale (§11a ÖPNVG NRW) nicht mehr der früher üblichen Schwankung durch die Zu- oder Abnahme der Schülerzahlen, dafür ist aber im Gesetz auch keine automatische Dynamisierung vorgesehen. Die Ausbildungsverkehrs-Pauschale wird also nicht automatisch der Kostenentwicklung angepasst. Mittelfristig kann also aus dem Rückgang der Schülerzahlen bei gleichbleibenden bzw. steigenden Kosten eine höhere Kostenunterdeckung entstehen.

- Demographischer Wandel

  Der demographische Wandel wird zu einer Abnahme der Schülerzahlen führen und damit zu einem Rückgang an Fahrgeldeinnahmen. Die mit der Durchführung der Schülerbeförderung verbundenen Kosten werden dagegen erfahrungsgemäß nicht sinken, da auch eine geringere Anzahl von Schülern weiterhin mit annähernd der gleichen Anzahl von Fahrzeugen befördert werden muss. Teilweise bedingen Schulstandortschließungen aufgrund des Rückgangs von Schülerzahlen sogar höhere Beförderungskosten durch die dann größeren Reiseweiten.

Auch bei den Studierendenzahlen wird der demographische Wandel in den kommenden Jahren zu einem Rückgang führen und damit deren Finanzierungsbeitrag senken. Obgleich der Anteil der Semestertickets an der Finanzierung des ÖPNV-Gesamtsystems im Kreis Recklinghausen gering ist, wird sich auch dieser Rückgang bemerkbar machen.

Auch im freien Verkauf wird der im Kapitel 6 prognostizierte Bevölkerungsrückgang bei einer gleich bleibenden Tarifstruktur zu einem deutlichen Erlösrückgang führen.

- Fahrzeugförderung

  Die früheren Fördermittel aus dem GVFG sind in die jetzige ÖPNV-Pauschale überführt worden, hiervon sind 30% zweckgebunden für die Neubeschaffung von modernen Fahrzeugen einzusetzen. Im ÖPNV-Gesetz sind keine automatischen Anpassungsmechanismen für die kommenden Jahre enthalten. Fahrzeugkosten können aber aufgrund der allgemeinen Kostenentwicklung und auch aufgrund der Erfordernisse, die aus der gesetzlich geforderten Realisierung der vollständigen Barrierefreiheit resultieren, deutlich steigen. Einer in der Höhe stagnierenden ÖPNV-Pauschale stünden dann ggf. deutlich höhere Kosten im Bereich der Fahrzeugfinanzierung gegenüber.

- Entwicklung der dem Land NRW zur Verfügung stehenden Mittel

  Die nach dem Regionalisierungsgesetz den Ländern in ihrer Gesamtheit zustehende Mittel wurden mit dessen Novellierung im Herbst 2015 für das Jahr 2016 von vorher knapp 7,4 Mrd. € auf 8,0 Mrd. € heraufgesetzt. Für die Jahre 2017 bis 2031 ist eine jährliche Steigerung dieser Mittel um 1,8 % im Gesetz abgesichert. Die Verteilung der Mittel auf die Länder soll auf Basis einer Verordnung erfolgen, die mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen ist. Anfang 2016 war noch nicht absehbar, wie der auf NRW entfallende Anteil in dieser Verordnung geschlüsselt werden wird. Unabhängig davon, welcher Schlüssel angewendet wird, ist aber absehbar, dass der Anteil der dem Land NRW vom Bund bereitzustellenden Mittel in Zukunft merklich steigen wird. Es ist derzeit noch völlig offen, welche Konsequenzen dieser Anstieg für die den Zweckverbänden (inklusive dem VRR) zuzuweisenden Mittel haben wird. Eine Festlegung dazu dürfte dann zügig zu erwarten sein, wenn Klarheit hinsichtlich des Umfangs der Mittel besteht, die das Land vom Bund erwarten kann.

- Finanzielle Situation der Kommunen

  In den letzten Jahren ist es in den kreisangehörigen Kommunen, die sich allesamt im sogenannten Stärkungspakt befinden und somit den strengen Konsolidierungsanforderungen des Landes NRW unterliegen, immer wieder zu Haushaltsengpässen gekommen. Daher ist es unwahrscheinlich, dass die Kommunen dauerhaft in der Lage sein werden, die ÖPNV-Angebote der Höhe nach unverändert durch Übernahme von ggf. dann höher ausfallenden Defiziten (aufgrund zurückgehender oder stagnierender Fahrgastzahlen) mitfinanzieren zu können.

- Finanzkraft des Kreises Recklinghausen

Der Kreis Recklinghausen hat keine eigene Steuerkraft und ist dadurch bei der Finanzierung seiner Aufwendungen im Wesentlichen von der Kreisumlage (den Zahlungen der kreisangehörigen Städte) abhängig.

Nach dem Rücksichtnahmegebot kann der Kreis Recklinghausen nicht den Ausfall einzelner Finanzierungsbestandteile des ÖPNV kompensieren, da diese Aufwendungen nur die enorme Zahllast der kreisangehörigen Städte erhöhen würde.

Zusammengefasst bedeutet dies, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Aufrechterhaltung des gegenwärtig bestehenden Angebotsniveaus zukünftig wenn überhaupt dann nur geringfügig höhere Finanzmittel zur Verfügung stehen werden. Der prognostizierte Rückgang der Einnahmen aus dem Schülerverkehr sowie die durch die Erfordernisse der Barrierefreiheit zusätzlich entstehenden Kosten werden durch die geringfügige Anhebung der Landesmittel vermutlich nicht vollständig kompensiert werden. Es muss vor diesem Hintergrund weiter geprüft werden, ob durch eine weitere Verbesserung der Effizienz der Leistungserstellung und der Angebotsstruktur die fehlenden Finanzmittel kompensiert werden können.

8.2 VRR-Finanzierungsrichtlinie

Mit der Implementierung der seinerzeit neuen VRR-Finanzierungsrichtlinie verfolgte der VRR im Jahr 2005 das Ziel, die Finanzierung des ÖSPV im Verbundgebiet so zu gestalten, dass den Anforderungen des damaligen Europarechts entsprochen wird (insbesondere im Hinblick auf die im Urteil des EuGH in der Rechtsache „Altmark Trans" am 24.7.2003 dargelegten „4 Kriterien") und auf dieser Grundlage auch weiterhin Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen vorgenommen werden könnten, ohne dass diese bei der EU-Kommission notifiziert werden müssen.

Seit der Verabschiedung der VRR-Finanzierungsrichtlinie durch die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR (und die Zustimmung des Kreistages des Kreises Recklinghausen) im Jahr 2005 werden die ÖPNV-Leistungen, die durch Verkehrsunternehmen im Kreis Recklinghausen erbracht werden, auf dieser Grundlage finanziert.

Auch vor dem Hintergrund der nun heute geltenden europäischen Verordnung VO (EG) 1370/2007 erfolgt die Finanzierung der heute noch auf der Grundlage einer Betrauung erbachten und zukünftig ggf. direkt zu vergebenen Verkehrsleistungen weiterhin nach den Regularien der VRR-Finanzierungsrichtlinie von 2005. Der Kreis Recklinghausen beabsichtigt von der Möglichkeit der Direktvergabe der Verkehrsleistungen als Teil einer „Gruppe von Behörden" auf der Grundlage der VO (EG) Nr.1370/2007 §5, Abs.2 Gebrauch zu machen und daher nicht den Weg der ÖPNV-Finanzierung durch eine allgemeine Vorschrift (vergl. §11a ÖPNVG NRW) zu gehen.

Stark vereinfacht wird die Finanzierung der Verkehrsleistungen im Kreis Recklinghausen auch zukünftig nach folgendem Schema funktionieren:

- Die im Kreisgebiet Recklinghausen tätigen (kommunalen) Verkehrsunternehmen wurden im Rahmen einer Betrauung (zukünftig: Direktvergabe durch eine Gruppe von Behörden inklusive des Kreises Recklinghausen) auf der Grundlage der

vom Aufgabenträger aufgestellten Anforderungen und Vorgaben im Hinblick auf Quantität und Qualität der Verkehrsleistungen im ÖSPV im Nahverkehrsplan mit der Erbringung der Verkehrsleistungen im Kreis Recklinghausen betraut.

- Der Kreis Recklinghausen nimmt an der Umlagefinanzierung gemäß Verbandssatzung des VRR Zweckverbandes teil, d. h. der Kreis stellt dem VRR Mittel zur Umlagefinanzierung bereit.

- Die im Kreisgebiet Recklinghausen im Rahmen der Betrauung (und zukünftig der Direktvergabe) beauftragten Verkehrsunternehmen beantragen nach den Vorgaben der VRR-Finanzierungsrichtlinie einen Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Hierbei handelt es sich um Verkehrsleistungen und Tätigkeiten, die die Verkehrsunternehmen aus eigenem wirtschaftlichen Interesse nicht anbieten würden, zu denen sie aber auf der Grundlage der Vorgaben vom Aufgabenträger (im Nahverkehrsplan und im ÖDLA = Öffentlichen Dienstleistungsauftrag) oder aufgrund von Vorgaben, die ihnen seitens des Verkehrsverbundes VRR gemacht werden, verpflichtet sind.
- Der VRR prüft auf der Grundlage der VRR-Finanzierungsrichtlinie den Anspruch der Verkehrsunternehmen.

Der vorliegende Nahverkehrsplan bildet den Mindeststandard der Verkehrsleistungen ab, der vom Aufgabenträger für notwendig erachtet wird, um eine ausreichende Verkehrsbedienung zu gewährleisten. Exakte Angaben zur Quantität und zur Qualität der Verkehrsleistungen, die im Kreisgebiet durch die Verkehrsunternehmen zu erbringen sind werden durch den Kreis in der Vorabbekanntmachung zur geplanten Direktvergabe der Verkehrsleistungen und in den dann zu schließenden ÖDLA (Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen) definiert werden. Die Finanzierung erfolgt dann wie bisher auch im Rahmen der VRR-Finanzierungsrichtlinie.

Eine genaue Beschreibung der VRR-Finanzierungsrichtlinie inkl. der Abrechnungsparameter erhalten Interessierte beim VRR.

8.3 Investitionsplanung für die Jahre 2017 – 2022ff

Abgeleitet aus dem im Entwicklungskonzept dokumentierten Ergebnis der Nahverkehrsplanung sind innerhalb des Zeitraums 2017 bis 2022ff im Kreis Recklinghausen folgende Investitionsbedarfe besonders hervorzuheben:

Tabelle 177: Investitionsplanung 2017 – 2022ff[193]

Maßnahme	**Investitions-kosten [Euro]**	**Geplanter Umsetzungs-zeitpunkt**	**Zuständigkeit**
Allgemein			
Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV	k. A.	kontinuierlich	Straßenbaulast-träger
Prüfen und Durchführen von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr auf verspätungsanfälligen Abschnitten	k. A.	nach Bedarf	Straßenbaulast-träger, VU
Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen	k. A.	nach Bedarf	Kommune
Aufbau Haltestellenkataster	ca. 75.000€	2017-2018	Aufgabenträger
Pflege des Haltestellenkatasters	ca. 5.000 € pro Jahr	kontinuierlich	VU, Aufgabenträger
Ermittlung des Modal Split im Kreis Recklinghausen	ca. 80.000 bis 90.000 €	ab 2018	Aufgabenträger
Fortschreibung des Nahverkehrsplans	ca. 150.000 €	kontinuierlich, etwa alle fünf Jahre	Aufgabenträger
Stadt Castrop-Rauxel			
Einrichten von fünf DFI-Anlagen in Castrop-Rauxel	k. A.	2017-2019	VU, Stadt Castrop-Rauxel
Barrierefreier Ausbau von fünf Bushaltestellen in Castrop-Rauxel: • Lange Straße • Pöppinghausen Straße • Vinckestraße • Bladenhorster Straße • Marktplatz	 • 166.000 • 27.700 • 62.000 • 47.900 • 73.100	2017-2019	Stadt Castrop-Rauxel
Barrierefreier Ausbau von weiteren Bushaltestellen in Castrop-Rauxel nach Prioritätenliste	k. A.	ab 2019	Straßenbaulast-träger
Stadt Datteln			
Einrichten von zwei DFI-Anlagen in Datteln	k. A.	2017-2019	VU, Stadt Datteln
Barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Wittener Straße" und Einrichten von	k. A.	2017-2019	Straßenbaulast-

[193] Quelle Investitionskosten und geplanter Umsetzungszeitpunkt: Befragung der Städte im Februar 2015.

Leit- und Fahrgastinformationssystem (DFI)			träger, VU
Barrierefreier Ausbau von weiteren Bushaltestellen in Datteln nach Prioritätenliste	k. A.	ab 2017	Straßenbaulast-träger
Stadt Dorsten			
Modernisierung des Bahnhofsumfelds Dorsten Hervest	ca. 340.000 €	Baubeginn Nov. 2016	Stadt Dorsten
Einrichten von fünf DFI-Anlagen in Dorsten	k. A.	2017-2019	VU, Stadt Dorsten
barrierefreier Übergang zwischen Dorsten Bf. und ZOB	k. A.	Fertigstellung 2018	DB AG, Stadt Dorsten
Barrierefreier Ausbau von weiteren Bushaltestellen in Dorsten nach Prioritätenliste	k. A.	ab 2017	Straßenbaulast-träger
Einrichten einer Bike+Ride-Anlage in Dorsten	k. A.	2019	Stadt Dorsten
Stadt Gladbeck			
Umbau „ZOB Oberhof" / Haltepunkt „Gladbeck-Ost"	k. A.	k. A.	DB AG, Stadt Gladbeck
Einrichten von vier DFI-Anlagen in Gladbeck	k. A.	2017-2019	VU, Stadt Gladbeck
Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Gladbeck nach Prioritätenliste	k. A.	ab 2017	Straßenbaulast-träger
Stadt Haltern am See			
Einrichten einer DFI-Anlagen an der Haltestelle „Kärntener Platz"	k. A.	2017	VU, Stadt Haltern am See
Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Haltern am See nach Prioritätenliste	k. A.	ab 2017	Straßenbaulast-träger
Einrichten von mindestens zwei Bike+Ride-Anlagen in Haltern am See	k. A.	2018-2019	Stadt Haltern am See
Stadt Herten			
Einrichten von vier DFI-Anlagen in Herten	k. A.	2017-2019	VU, Stadt Herten
Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Herten nach Prioritätenliste	k. A.	ab 2017	Straßenbaulast-träger
Stadt Marl			
Einrichten von 4 DFI-Anlagen in Marl	k. A.	2017-2019	VU, Stadt Marl

- Marl-Mitte (2017) - Marl-Ek-Zentrum (2017)			
Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Marl nach Prioritätenliste	k. A.	ab 2017	Straßenbaulast-träger
Ausbau von Park+Ride-Anlagen an den Bahnhöfen „Marl-Sinsen" und „Marl-Mitte"	k. A.	2018	DB AG, Stadt Marl
Aufzugsanlage Marl-Mitte	k. A.	Fertigstellung 2017	DB AG
Stadt Oer-Erkenschwick			
Einrichten einer DFI-Anlagen an der Haltestelle „Berliner Platz"	k. A.	2017	VU, Stadt Oer-Erkenschwick
Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Oer-Erkenschwick nach Prioritätenliste	k. A.	ab 2017	Straßenbaulast-träger
Stadt Recklinghausen			
Einrichten von vier DFI-Anlagen in Recklinghausen	k. A.	2017-2019	VU, Stadt Recklinghausen
Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Recklinghausen nach Prioritätenliste	k. A.	ab 2017	Straßenbaulast-träger
Einrichten von mindestens zwei Bike+Ride-Anlagen in Recklinghausen	k. A.	2018-2019	Stadt Recklinghausen
Stadt Waltrop			
Umbau „ZOB Am Moselbach" inkl. Einrichten einer DFI-Anlage	k. A.	k. A.	VU, Stadt Waltrop
Einrichten einer weiteren DFI-Anlage an der Haltestelle „Waltrop Rathaus"	k. A.	2017-2019	VU, Stadt Waltrop
Barrierefreier Ausbau von weiteren Bushaltestellen in Waltrop nach Prioritätenliste	k. A.	ab 2017	Straßenbaulast-träger

8.4 Umsetzungsplan 2017 bis 2022

Die folgenden Ausführungen versuchen, die Maßnahmen des Nahverkehrsplanes in eine zeitliche Abfolge einzuordnen. Für die Umsetzung der Maßnahmen in Kapitel 7.5 wird ein dreistufiges Verfahren vorgeschlagen. Einzelne Maßnahmen können als Vorab-Maßnahmen bereits im Jahre 2017 umgesetzt werden. Für 2018 sollen im Rahmen der 2. Stufe alle Maßnahmen in Castrop-Rauxel, Gladbeck, Herten, Recklinghausen, Oer-Erkenschwick und Waltrop mit einer entsprechenden Umsetzungsplanung umgesetzt werden, darüber hinaus einzelne übergreifende Maßnahmen

bzw. Maßnahmen der Städte Haltern am See und Marl mit kurzfristiger Handlungserfordernis.

Im Rahmen der 3. Stufe werden die übrigen Maßnahmen in Dorsten, Haltern am See und Marl umgesetzt.

8.4.1 1. Stufe (2017)

- Einrichten einer SchnellBus-Linie Datteln – Olfen – Lüdinghausen – Senden – Münster (Projekt RVM-SchnellBus „S91"),
- Stadtlinienkonzept Datteln Linien 280, 281, 286, 288 und TB282,
- Einrichten einer Bürgerbuslinie Haltern am See zum Ende 2017.

Aufgrund der betrieblichen und finanziellen Zusammenhänge sollte eine zeitgleiche Umsetzung des Gesamt-Konzeptes für Datteln forciert werden.

8.4.2 2. Stufe (2018)

Diese Maßnahmen sind im ersten Jahr nach Beschluss der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes umsetzbar. Folgende Maßnahmenpakete werden empfohlen:

Fahrplanumstellung/Maßnahmen im Bereich Castrop-Rauxel/ Gladbeck/ Herten/ Recklinghausen/ Oer-Erkenschwick/ Waltrop

Bereich Recklinghausen/ Herten (/Gelsenkirchen):

- Einrichten einer SchnellBus-Linie Recklinghausen – Herten – Gelsenkirchen (Projekt SchnellBus „SB49"),
- Überprüfung der derzeit bestehenden ÖPNV-Anbindung des Interkommunalen Industrieparks Dorsten-Marl (Stufe 1b) und auf Ausweitung/Optimierung prüfen (Umsetzung Stufe 1a zum Fahrplanwechsel Januar 2017 bereits erfolgt),
- Überplanung Linie TB277,
- Beseitigung der Kapazitätsengpässe zwischen Marl-Mitte und Recklinghausen Hbf.,
- Erarbeitung eines detaillierten Anschlusskonzeptes als Vorbereitung für die geplanten Taktumstellung im S-Bahn-System ab 2019

Castrop-Rauxel:

- Stabilisierung Linie 237 durch Verlegung über Wartburgstraße
- Verbesserung der Anbindung von Becklem
- Netzschluss Herne – Castrop-Rauxel (Prüfansatz aus NVP Herne)
- Harmonisierung der Anbindung Castrop-Rauxel Altstadt zur Straßenbahnhaltestelle „Schürbankstraße"

Dorsten:

- Verbesserte Anbindung von Dorsten-Östrich an den SPNV

Gladbeck:

- Optimieren der Situation in Rentfort
- Optimierte Anbindung Rentfort Nord an Zweckel

Haltern am See:

- Optimierte Anbindung Lavesum (Ketteler Hof)
- Optimierte Anbindung Hullern (kleines Stadtkonzept)

Herten:

- Optimierte Anbindung des Industriegebietes Herten Süd

Marl:

- ÖPNV-Anbindung ehemalige Fläche Westerweiterung des Chemieparks (Stufe 1)

Oer-Erkenschwick:

- Linienwegtausch der Linien 230 und 234
- Angebotsverdichtung in Rapen und Klein-Erkenschwick

Recklinghausen:

- Optimieren der Anbindung des Stadtteils König-Ludwig
- Innere Erschließung Hochlar
- Verbesserung der Erschließung des Wohnbereichs Berghäuser Straße/ Bergknappenstraße in Kombination mit einer Verbesserung der Erschließung des Gewerbegebietes Ortloh
- Optimieren der Anbindung des Stadtteils König-Ludwig im Spätverkehr

Waltrop:

- Überplanung Stadtverkehr Waltrop
- Überprüfung der bestehenden Bedarfsgesteuerten Verkehre

Allgemein:

- Anpassen des Angebotes am Samstag auf diversen Linien
- Projekt „Ferienfahrplan" (Anpassen des Bedienungsangebotes in den Ferien)
- Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten

8.4.3 3. Stufe (2019)

Diese Maßnahmen sind zwei Jahre nach Beschluss der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes umzusetzen.

Bereich Dorsten/ Marl:

- Gezielte Ausweitung der ÖPNV-Anbindung des Interkommunalen Industrieparks Dorsten-Marl (Stufe 2, in Abhängigkeit der Entwicklungen vor Ort)

Dorsten:

- Überplanung des Bedienungsangebotes im Norden von Dorsten am Wochenende
- Erschließung Stadtquartier Fürst-Leopold
- Erschließung Gewerbegebiet Wenge
- Beseitigung der Kapazitätsengpässe zwischen Dorsten und Barkenberg
- Anpassen des Anschlusskonzeptes in Dorsten an den neuen S-Bahn-Takt
- Anpassen des Anschlusskonzeptes in Gladbeck an den neuen S-Bahn-Takt
- Erweiterte Erschließung Neubaugebiet „Kreskenhof-Zum kleinen Aap

Haltern am See:

- Weiterentwicklung des Freizeitverkehrs in Haltern am See

Marl:

- ÖPNV-Anbindung ehemalige Fläche Westerweiterung des Chemieparks (Stufe 2, in Abhängigkeit der Entwicklungen vor Ort)
- Verbesserte ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Zechenstraße

Allgemein:

- Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten

8.4.4 Bearbeitung der Prüfaufträge (bis 2022)

Die in Kapitel 7.5 dargestellten Prüfaufträge beinhalten Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf im Rahmen der konkreten Umsetzung besteht. Die Durchführung der Prüfaufträge soll innerhalb der Gültigkeit des NVP erfolgen, so dass auch die Umsetzung – bei einer positiven Bewertung und Abstimmung – möglichst auch innerhalb dieses Gültigkeitszeitraums erfolgen kann.

Prüfaufträge:

- Bereich (Schermbeck/) Dorsten (/ Gelsenkirchen): Überplanung SB28,
- Castrop-Rauxel: Verbesserung der Erschließung für das neue Wohngebiet RWE-System-Fläche (Bereich Recklinghäuser Straße/ Von-Waldhausenstraße) in Abhängigkeit der Entwicklungen vor Ort
- Castrop-Rauxel: Verbesserung der Anbindung der Ortsteile Schwerin und Merklinde
- Datteln: Verbesserung der Erschließung für das Neubaugebiet „BP 93 Westerkamp“ (ehem. Haard-Kaserne)
- Dorsten: Entwicklung eines Gesamtkonzeptes Stadtteil Hervest

- Gladbeck: Taktumstellung Linie 257
- Oer-Erkenschwick: Auflassen der Bedienung des Gewerbegebietes Hübelkamp
- Allgemein: Harmonisieren der Bedarfsverkehre

Herausgeber:

Kreis Recklinghausen
Der Landrat
Fachdienst 18
Kurt-Schumacher-Allee 1
45655 Recklinghausen