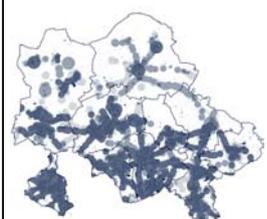


FORTSCHREIBUNG DES NAHVERKEHRSPANS FÜR DEN KREIS RECKLINGHAUSEN



Kreisverwaltung Recklinghausen
Kurt-Schumacher Allee 1
45657 Recklinghausen



Dortmund im Mai 2006

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Kreis Recklinghausen

Kreisverwaltung Recklinghausen

von:

Planersocietät 
Stadtplanung • Verkehrsplanung • Forschung

Dr.-Ing. Frehn, Stuhm & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Chemnitzer Straße 38 • 44139 Dortmund
Schulstraße 71 • 40721 Hilden

in Zusammenarbeit mit :

K+K KÜPPER
Konzept+Kommunikation
Bundeskanzlerplatz 2-10/XIV BONN-CENTER
53113 Bonn


KCW GmbH • Büro Hamburg
Steinstraße 7 • 20095 Hamburg

Bearbeitung:
Jean-Marc Stuhm (Projektleitung)
Axel Beyer
Dr. Michael Frehn
Swantje-A. Küpper
Axel Zietz

Dortmund im Mai 2006

	Seite
Inhaltsverzeichnis	
1 Übergeordnete Ziele und Rahmenbedingungen	12
1.1 Gesetzliche Rahmenvorgaben	12
1.1.1 Vorgaben des Bundes.....	12
1.1.2 Beitrag des ÖPNV zur Luftreinhaltung und Lärminderung	12
1.1.3 ÖPNV-Gesetz des Landes NRW	13
1.1.4 Belange der Barrierefreiheit	15
1.2 Vorgaben der Landes- und Regionalplanung	15
1.2.1 Landesentwicklungsplan und Landesentwicklungsprogramm	15
1.2.2 Gebietsentwicklungsplan	17
1.3 ÖPNV-Bedarfs- und -Ausbauplan des Landes, Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP).....	18
1.4 Nahverkehrspläne Schiene und benachbarter Aufgabenträger.....	20
1.5 Umsetzung der neuen VRR-Finanzierungsrichtlinie im NVP	20
2 Analyse der Raum- und Siedlungsstruktur im Kreis Recklinghausen	22
2.1 Siedlungsstrukturanalyse	22
2.2 Bevölkerungsentwicklung.....	22
2.3 Beschäftigtenentwicklung.....	27
2.4 Entwicklung des Pkw-Bestandes	28
3 Kreisbezogene Analyse des ÖPNV-Angebotes	29
3.1 Schienenpersonennahverkehr	29
3.1.1 Netzstruktur und Angebot im SPNV.....	29
3.1.2 Betreiberstruktur.....	31
3.1.3 Infrastrukturelle Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	31
3.2 Straßengebundener ÖPNV im Kreisgebiet	32
3.2.1 Linienangebot im ÖPNV.....	32
3.2.2 Betreiberstruktur.....	38
3.2.3 Betriebsleistungen.....	39
3.2.4 Fahrtenangebot.....	46
3.2.5 Betriebseinrichtungen (Betriebshöfe und Werkstätten)	54
3.2.6 Haltestellen und Verknüpfungshaltepunkte	54
3.2.7 Anlagen zur Beschleunigung des ÖPNV	54
3.2.8 Fahrzeugstandards	55

3.3	Analyse des ÖPNV-Angebotes	56
3.3.1	Kreisbezogenen Analyse des ÖPNV-Angebotes.....	56
3.3.2	Städtebezogene Analyse des ÖPNV-Angebotes	65
3.4	Heutige Verkehrsnachfrage und Prognose 2015 im ÖPNV.....	68
3.5	Tarif, Vertrieb und Planung im ÖPNV	75
3.5.1	Tarif	75
3.5.2	Vertrieb im ÖPNV.....	77
3.6	Heutige Finanzierungsstrukturen für den ÖPNV im Kreis Recklinghausen.....	78
3.7	Umsetzung des Nahverkehrsplanes von 1999	80
4	Ziele und Qualitätsstandards	82
4.1	Planungsziele im ÖPNV	82
4.2	Definition von Qualitätsstandards.....	83
4.2.1	Anwendungsbereiche von Qualitätsstandards.....	83
4.2.2	Qualitätsstandards zur Verfügbarkeit.....	84
4.2.3	Qualitätsstandards zur Zugänglichkeit.....	88
4.2.4	Qualitätsstandards zur Information	89
4.2.4	Qualitätsstandards zur Zeit	90
4.2.5	Qualitätsstandards zur Kundenbetreuung	90
4.2.7	Qualitätsstandards zum Komfort.....	91
4.2.8	Qualitätsstandards zur Sauberkeit und Sicherheit.....	91
4.2.9	Qualitätsstandards zur Umwelt	91
5	Angebotskonzept.....	93
5.1	Grundsätze des Konzeptes	93
5.2	Netzhierarchie und Produktprofilierung.....	94
5.2.1	Netzhierarchie und Kategorisierung des Linienangebotes	94
5.2.2	Produktprofilierung im Kreis Recklinghausen	97
5.3	Angebotskonzept.....	100
5.3.1	Grundzüge des Angebotskonzeptes.....	100
5.3.2	NachtExpress-Linien	121
5.3.3	Verknüpfungskonzept	122
5.4	Betriebseinrichtungen (Betriebshöfe und Werkstätten).....	128
5.5	Fahrzeugstandard	128
5.6	Infrastruktur für den ÖPNV.....	129
5.6.1	Haltestellen und Verknüpfungshalte	129
5.6.2	P+R- und B+R-Anlagen	131
5.6.3	Beschleunigungsmaßnahmen.....	131
5.7	Tarifgestaltung und Informationssystem	135
5.7.1	Tarifgestaltung	135

5.7.2	Vertrieb.....	136
5.7.3	Information, Beratung, Service, Beschwerdemanagement	137
5.7.4	Marketing und Kommunikation.....	138
5.7.5	Planungsaufgaben der Verkehrsunternehmen	139
5.8	Nachfrageentwicklung des Angebotskonzeptes	139
6	Finanzierungs- und Investitionsplanung sowie Organisationsmodell	144
6.1	Auswirkungen veränderten Rahmenbedingungen auf die Finanzierung des ÖPNV.....	144
6.2	VRR-Finanzierungsrichtlinie.....	146
6.3	Betriebswirtschaftliche Bewertung	147
6.4	Investitionsplanung für die Jahre 2006 bis 2011.....	150
6.5	Qualitätscontrolling im ÖPNV.....	153
6.6	Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung im ÖPNV.....	155
6.7	Umsetzungsplan 2006 bis 2011	157

Anhänge:

Anhang 1.1 bis 1.10

Stadtbezogene Anhänge zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes
Kreis Recklinghausen

Anhang 2

Erreichbarkeit der benachbarten Städte und Oberzentren von den
jeweiligen Kommunen des Kreises Recklinghausen mit dem SPNV

Anhang 3:

Liniensteckbriefe

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.3-1	Einstufungsvorschlag des Regionalrates für schienengebundenen Maßnahmen im Kreis Recklinghausen für den künftigen Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan des Landes NRW	19
Abb. 1.5-1	Mindeststandards auf der Grundlage der VRR-Finanzierungsrichtlinie im NVP Recklinghausen	21
Abb. 2.1-1	Siedlungsdichte im Kreis Recklinghausen	23
Abb. 2.1-2	Siedlungsstruktur im Kreis Recklinghausen	24
Abb. 2.2-3	Bevölkerungsentwicklung im Kreis Recklinghausen	25
Abb. 2.2-4	Bevölkerungsprognose; Quelle: Regierungsbezirk Münster 2005	26
Abb. 2.2-5	Bevölkerungsprognose 2002-2015 für den Kreis Recklinghausen nach Altersklassen	26
Abb. 2.3-1	Beschäftigtenentwicklung mit Arbeitsort im Kreis Recklinghausen 1998-2004	27
Abb. 2.3-2	Pendlerverteilung 2002 der Beschäftigten	28
Abb. 2.4-1	PKW-Bestand im Kreis Recklinghausen	28
Abb. 3.1-1	SPNV-Linien im Kreis Recklinghausen	29
Abb. 3.1-2	SPNV-Angebot im Kreis Recklinghausen	31
Abb. 3.2-1	Linienangebot und Betreiber im Kreis Recklinghausen	36
Abb. 3.2-2	Taxibusangebote in bestehenden Linienangebote im Kreis Recklinghausen	37
Abb. 3.2-3	AST-Bereiche im Kreis Recklinghausen	38
Abb. 3.2-4	Betriebsleistungen im Busverkehr getrennt nach Verkehrsunternehmen und Wochentag	39
Abb. 3.2-5	Netzstruktur der Vestischen Straßenbahn GmbH (VEST)	40
Abb. 3.2-6	Netzstruktur der Verkehrsunternehmen BGS, DSW und HCR	41
Abb. 3.2-7	Netzstruktur der Verkehrsunternehmen BVR, RVN, RVM und WB	42
Abb. 3.2-8	Netzstruktur der SB/CE-Linien im Kreis Recklinghausen	43
Abb. 3.2-9	Netzstruktur der eigenständigen Taxibuslinien (blau) sowie Linien mit Taxibuselemente (rot) im Kreis Recklinghausen	44
Abb. 3.2-10	Netzstruktur der E-Linien im Kreis Recklinghausen	45
Abb. 3.2-11	Betriebsleistungen im Busverkehr getrennt nach Städten und Verkehrsunternehmen	46
Abb. 3.2-12	Fahrtenangebot an einem Werktag (Mo-Fr) ohne E-Linien	47
Abb. 3.2-13	Fahrtenangebot an einem Schultag (Mo-Fr) der E-Linien	48
Abb. 3.2-14	Fahrtenangebot an einem Werktag (Mo-Fr) für den Zeitraum 7:00 bis 8:00 Uhr in der Hauptverkehrszeit (ohne E-Linien)	49
Abb. 3.2-15	Fahrtenangebot an einem Werktag (Mo-Fr) für den Zeitraum 20:00 bis 24:00 Uhr (ohne E-Linien)	50
Abb. 3.2-16	Fahrtenangebot an einem Samstag	51
Abb. 3.2-17	Fahrtenangebot an einem Sonntag	52
Abb. 3.2-18	Fahrtenangebot im Nachtbusverkehr	53
Abb. 3.2-19	Anzahl der Haltestellen im Kreis Recklinghausen je Stadt	54
Abb. 3.3-1	Erschließungsqualität in % der Stadtflächen mit allen Haltestellen	57

Abb. 3.3-2	Erschließungsqualität in % der Siedlungsflächen mit Haltestellen mit mehr als 16 Fahrtenpaaren pro Werktag (Mo-Fr)	58
Abb. 3.3-3	Erschließungsqualität in % der Siedlungsflächen mit Haltestellen mit mehr als 32 Fahrtenpaaren pro Werktag (Mo-Fr)	58
Abb. 3.3-4	Abfahrten pro Haltestelle an einem Werktag (Mo-Fr) auf Stadtebene	60
Abb. 3.3-5	Angebotene Abfahrten pro Einwohner und Jahr auf Stadtebene	61
Abb. 3.3-6	Bus-km-Leistung pro Werktag (Mo-Fr) pro qkm Stadtfläche	61
Abb. 3.3-7	Fahrten pro Einwohner und Jahr für die einzelnen Städte im Kreis Recklinghausen - ohne SPNV	62
Abb. 3.3-8	Einsteiger pro Abfahrt an einem Werktag (Mo-Fr) getrennt nach Städten – ohne SPNV	63
Abb. 3.3-9	Zusammenfassende Bewertung des ÖPNV-Angebotes anhand von Angebots- und Nachfrageindikatoren	64
Abb. 3.3-10	Wichtige stadtbezogene Handlungsfelder	68
Abb. 3.4-1	Fahrgastzahlen im Taxibusverkehr; Quelle: Angaben von den Verkehrsunternehmen	69
Abb. 3.4-2	Tolerierbare Abweichungen der Werte aus dem Verkehrsmodell gegenüber gezählten Werten der Linien	70
Abb. 3.4-3	Ein- und Aussteigerzahlen an einem durchschnittlichen Werktag; Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen bzw. eigene Modellrechnungen	71
Abb. 3.4-4	Fahrgastnachfrage an einem Werktag (Mo-Fr) (Ein- und Aussteigerzahlen der Haltestellen, Quelle: Angaben von den Verkehrsunternehmen	72
Abb. 3.4-5	Fahrgastnachfrage 2005 an einem Werktag (Mo-Fr)	73
Abb. 3.4-6	Zu- und Abnahmen der Fahrgastnachfrage im Querschnitt zwischen dem heutigen Zustand 2005 und der Strukturprognose 2015 an einem Werktag (Mo-Fr)	74
Abb. 3.5-1	Tarifeinteilung im Gebiet des VRR	75
Abb. 3.5-2	Ausgewählte Tarife im VRR	76
Abb. 3.5-3	Standorte der Kunden- und ServiceCenter im Kreis Recklinghausen	77
Abb. 3.6-1	Verteilung der Defizite auf die Städte für das Jahr 2005	79
Abb. 4.2-1	Qualitätskriterium: Einwohner im Haltestelleneinzugsbereich	84
Abb. 4.2-2	Qualitätskriterium: Entfernung zur Haltestelle und bedientes Gebiet	85
Abb. 4.2-3	Qualitätskriterium: Betriebszeiten	85
Abb. 4.2-4	Taktangebot und Nachfrageabschöpfung – Schwellenwerte	86
Abb. 4.2-5	Kriterium: Takte in Abhängigkeit der Nachfrage	87
Abb. 4.2-6	Kriterium: Umsteigenotwendigkeit und Verbindungsqualität innerhalb der Stadt	88
Abb. 4.2-7	Kriterium: Umsteigenotwendigkeit und Verbindungsqualität zwischen den Städten	88
Abb. 4.2-8	Qualitätsstandards zur Zugänglichkeit	89
Abb. 5.2-1	Kategorisierung des Linienangebotes in regionalen und lokalen Verkehr	95

Abb. 5.2-2	Netzhierarchisierung des ÖPNV innerhalb des Kreises Recklinghausen	96
Abb. 5.3-1	Zusammenstellung der wichtigsten Maßnahmen im Kreis Recklinghausen	103
Abb. 5.3-2	Linienangebot für das Angebotskonzept im Kreis Recklinghausen	116
Abb. 5.3-3a	Darstellung der wichtigsten Veränderungen im Angebotskonzept im Vergleich zum Fahrplanstand 2005	117
Abb. 5.3-3b	Darstellung der wichtigsten Veränderungen im Angebotskonzept im Vergleich zum Fahrplanstand 2005	118
Abb. 5.3-3c	Darstellung der wichtigsten Veränderungen im Angebotskonzept im Vergleich zum Fahrplanstand 2005	119
Abb. 5.3-3d	Darstellung der wichtigsten Veränderungen im Angebotskonzept im Vergleich zum Fahrplanstand 2005	120
Abb. 5.3-4	Verknüpfungshalte sowie B+R- und P+R-Angebote im Kreis Recklinghausen	123
Abb. 5.3-5	Kriterien für die Verknüpfungsprioritäten	124
Abb. 5.3-6a	Große Verknüpfungshaltepunkte im Kreis Recklinghausen	125
Abb. 5.3-6b	Mittlere Verknüpfungshaltepunkte im Kreis Recklinghausen	125
Abb. 5.3-6c	Einfache Verknüpfungshaltepunkte im Kreis Recklinghausen	126
Abb. 5.3-6d	Wichtige Verknüpfungen außerhalb des Kreises Recklinghausen	126
Abb. 5.6-2	Bestehende und geplante Beschleunigungsmaßnahmen im Kreis Recklinghausen	134
Abb. 5.7-1	Entwicklungstendenzen bei den ÖPNV-Einnahmen im deutschen Querschnitt	136
Abb. 5.7-2	Ausstattungsmerkmale der Haltestellen im Hinblick auf Informationsqualität	138
Abb. 5.8-1	Ein- und Aussteigerzahlen des Prognosefalls „Angebotskonzept“ an einem durchschnittlichen Werktag je Stadt im Kreis Recklinghausen	140
Abb. 5.8-2	Fahrgastnachfrage Prognosefall „Angebotskonzept“ an einem Werktag (Mo-Fr)	141
Abb. 5.8-3	Differenzdarstellung zwischen Prognosefall „Angebotskonzept“ und Fahrgastnachfrage 2005 (Heute) an einem Werktag (Mo-Fr)	142
Abb. 6.3-1	Betriebsleistungen im Busverkehr für das Angebotskonzept je Stadt	148
Abb. 6.3-2	Jahreskostenabschätzung des Angebotskonzeptes je Stadt	149
Abb. 6.4-1	Liste der Investitionsmaßnahmen für die Jahre 2006 bis 2011 für den Kreis Recklinghausen	153
Abb. 6.5-1	Organisation des ÖPNV und Aufgaben für den ÖPNV im Kreis Recklinghausen	156

Abkürzungsverzeichnis

AST	AnrufSammelTaxi
B+R	Bike-and-Ride
Bf.	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGS	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
Bus.Bf.	Busbahnhof
Bus-km	Buskilometer
BVR	Busverkehr Rheinland GmbH
CE	City-Expresslinie
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIN	Deutsches Institut für Normung
DSW	Dortmunder Stadtwerke AG
E-Linie	Linien mit Einsatzwagen
EuGH	Europäischer Gerichtshof
Ew	Einwohner
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
HCR	Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGVP NRW	Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW
KFZ	Kraftfahrzeuge
LDS NRW	Landesanstalt für Daten und Statistik in NRW
LEP	Landesentwicklungsplan
LEPro	Landesentwicklungsprogramm
LPIG	Landesplanungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Lokaler Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NE	NachtExpresslinie
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in NRW
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
P+R	Park-and-Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergesteuerte Betriebsleitzentrale
RE	RegionalExpress
RegG NW	Regionalisierungsgesetz Nordrhein-Westfalen
RV	Regionalverkehr

RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH
RVN	Regionalverkehr Niederrhein GmbH
S	S-Bahn
SB	StädteSchnellBus
SGB	Sozialgesetzbuch (Erstattungen für die Freifahrt von Schwerbehinderten)
SL	Standardbuslinie
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STOAG	Stadtwerke Oberhausen AG
St.	Stellplatz
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
TB	TaxiBus
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VEST	Vestische Straßenbahnen GmbH
VK	Verknüpfungshalt
VKU	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH
WE	Wohneinheiten
WB	Westfalen Bus GmbH
ZOB	Zentralomnibusbahnhof
ZV VRR	Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

1 Übergeordnete Ziele und Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Rahmenvorgaben

Mit einer Reihe gesetzlicher Vorgaben wurde Anfang der 1990er Jahre die Regionalisierung des ÖPNV eingeleitet. Grundlage hierfür waren auf europäischer Ebene die Verordnung der Europäischen Union (VO EWG Nr.1191/69) sowie die Richtlinie 91/440/EWG, die auf Bundes- und Länderebene weiter konkretisiert wurden.

1.1.1 Vorgaben des Bundes

Die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht erfolgte in Deutschland in erster Linie durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27. Dezember 1993.

Artikel 4 dieses Gesetzes beinhaltet das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG). Hiernach wird die „Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Nahverkehr“ als Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert und gleichzeitig zur Aufgabe der Länder erklärt. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wiederum geht im Grundsatz davon aus, dass diese Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich erbracht werden, also durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlich geregelten Ausgleichs- und Erstattungsleistungen sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne gedeckt sind. Wenn diese Anforderungen nicht eingehalten werden können, werden Verkehrsleistungen gemeinwirtschaftlich erbracht und sind nach § 8 (4) PBefG nach der Verordnung EWG 1191/69 im Wettbewerb zu vergeben. Insbesondere vor dem Hintergrund des Artikel 4 des Regionalisierungsgesetzes muss in den Nahverkehrsplänen definiert werden, welchen Umfang an Verkehrsleistung der Aufgabenträger als notwendig erachtet, um eine „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Nahverkehr“ zu gewährleisten.

1.1.2 Beitrag des ÖPNV zur Luftreinhaltung und Lärminderung

Seit dem 1. Januar 2005 ist das neue Luftqualitätsrecht der EU in Kraft, das auf der Ebene des Bundes durch die 7. Novelle des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und die 22. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) umgesetzt wird. Demzufolge besteht für die zuständigen Behörden (Bezirksregierungen) die Pflicht, die erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der neuen Immissionswerte zu ergreifen, entweder in präventiven Luftreinhalteplänen oder in kurzfristig wirksamen Aktionsplänen. Da der Straßenverkehr eine dominierende Quelle der Feinstaub-Belastungen ist, müssen hier Maßnahmen prioritär ansetzen. Verkehrslenkende Maßnahmen erzielen die größten Wirkungen in den betroffenen bzw. untersuchten Straßenabschnitten.

Dem schweren LKW- und dem Busverkehr kommt eine besondere Bedeutung zu. Dies betrifft also auch die Fahrzeugstruktur hinsichtlich seiner lufthygienischen Effekte. Der Deutsche Städtetag fordert diesbezüglich, die Schadstoffemissionen am Fahrzeug als Quelle technisch zu reduzieren (z.B. mittels Partikelfilter). Hierbei tragen die Aufgabenträger sowie die öffentliche Hand als Gesellschafter von Verkehrsunternehmen eine besondere Verantwortung, die in Qualitätskriterien für die Fahrzeugflotte des ÖPNV umgesetzt werden kann.

Grundsätzlich ist die Förderung des Umweltverbundes bzw. dessen Nutzung ein wirkungsvoller Ansatz zum Erreichen der gesetzlich vorgeschriebenen lufthygienischen Standards.

Neben der Luftreinhaltung wird der Einhaltung der Lärmgrenzwerte eine wichtige Bedeutung zugemessen. Durch den Einsatz von lärmarmen Fahrzeugen kann auch der ÖPNV einen Beitrag zur Reduzierung der Lärmemissionen im Straßenverkehr leisten. Im Rahmen der kommunalen Lärminderungsplanung können Umfang und Einsatz von lärmarmen Fahrzeugen im ÖPNV geprüft und festgelegt werden.

1.1.3 ÖPNV-Gesetz des Landes NRW

Zur Konkretisierung der europäischen und nationalen Vorgaben haben die Bundesländer eigene Gesetze erlassen. In Nordrhein-Westfalen geschah dies erstmalig mit dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW - RegG NW) vom 7. März 1995, welches zum Januar 2003 in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NW) geändert wurde. Am 9. Dezember 2004 hat der nordrhein-westfälische Landtag schließlich die Novelle zur Änderung des ÖPNVG NW verabschiedet, welche am 01.03.2005 in Kraft getreten ist.

Folgende für die Aufstellung des dritten Nahverkehrsplanes des Kreises Recklinghausen relevanten Punkte werden im ÖPNVG NW festgelegt:

- § 2 Grundsätze
 - soweit wie möglich Vorrang für den ÖPNV (Absatz 1)
 - angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV in allen Landesteilen (Absatz 3)
 - Ausbau der Infrastruktur für den ÖPNV in allen Landesteilen (Absatz 4)
 - alternative Bedienungsformen bei geringer Nachfrage (Absatz 7)
 - Berücksichtigung der Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach BGG – Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (Absatz 8)
 - Berücksichtigung der Belange von Frauen und Kindern, von Personen, die Kinder betreuen, sowie von Fahrradfahrern (Absatz 9)
 - Möglichkeit der vergleichbaren Beteiligung aller ÖPNV-Verkehrsunternehmen an der Ausgestaltung des ÖPNV (Absatz 10)
- § 3 Aufgabenträger
 - Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte (Absatz 1)
 - Der Aufgabenträger ist die zuständige Behörde für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verkehre (Absatz 2)

-
- § 5 Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination
 - der Zweckverband hat auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Zielsetzung eines Gemeinschafts- bzw. landesweiten Tarifs und auf einheitliche Beförderungsbedingungen sowie Produkt- und Qualitätsstandards (Absatz 3)
 - § 7 ÖPNV-Bedarfsplanung, ÖPNV-Ausbauplan
 - die ÖPNV-Bedarfsplanung ist Bestandteil der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) des Landes (Absatz 1)
 - der Bedarfsplan ist Grundlage für den Ausbauplan, der einen Zeitraum von fünf Jahren umfasst und vom Landesministerium erstellt wird (Absatz 3)
 - auf Grundlage des Ausbauplans erstellt das zuständige Landesministerium jährliche Förderprogramme (Absatz 4)
 - § 8 Nahverkehrsplan
 - der Aufgabenträger stellt den Nahverkehrsplan auf; vorhandene Verkehrsstrukturen sowie die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind zu beachten; die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG), des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfs- und -Ausbauplans sind zu berücksichtigen (Absatz 1)
 - Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände sind zu beachten (Absatz 2)
 - der Nahverkehrsplan muss Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und die Finanzierung sowie die Investitionsplanung enthalten. Dazu gehören u.a. Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, Qualifikationsstandards des eingesetzten Personals, Ausrüstungsstandards der Fahrzeuge und der voraussichtliche Finanzbedarf (Absatz 3)
 - § 9 Aufstellungsverfahren
 - vorhandene Unternehmen wirken bei der Aufstellung mit (Absatz 2)
 - benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung abzustimmen (Absatz 3)

Der vierte Abschnitt des ÖPNVG (§§ 10 bis 15) befasst sich mit der Finanzierung und Förderung des ÖPNV.

Vorrangiges Ziel der zu Beginn des Jahres 2005 in Kraft getretenen Gesetzesänderung ist es, die Qualität im ÖPNV und SPNV zu sichern und weiter zu verbessern.¹ Die Nahverkehrspläne sollen dazu die Qualitätsanforderungen auf die Verhältnisse vor Ort konkretisieren. Diese Forderung bezieht sich beispielsweise auch auf die Qualifikation des Fahrpersonals oder die Fahrzeugausstattung. Die Verkehrsunternehmen haben diese Vorgaben des Nahverkehrsplanes zu berücksichtigen und ihr Angebot entsprechend auszugestalten. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan

¹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NW), geändert am 01.03.2005

wird diesen neuen gesetzlichen Anforderungen durch Definition spezifischer Qualitätsanforderungen (vgl. Kap. 4 und 5) Genüge getan.

1.1.4 Belange der Barrierefreiheit

Gemäß § 8 Abs. 1 ÖPNVG hat der Nahverkehrsplan die Belange der Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) zu berücksichtigen. Als Artikelgesetz sieht das BGG u.a. Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) (Artikel 49) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) (Artikel 51) vor:

- Artikel 49 GVFG

Die nach dem GVFG als Fördervoraussetzung bereits zuvor bestehende Berücksichtigungspflicht der Belange behinderter Menschen wurde dahingehend verstärkt, dass ein Vorhaben den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entsprechen muss. Zusätzlich müssen bei der Vorhabenplanung Behindertenbeauftragte oder -beiräte gehört werden.

- Artikel 51 PBefG

Nach dem neuen § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG muss der Nahverkehrsplan „Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit dem Ziel [...] berücksichtigen, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes müssen Behindertenbeauftragte oder -beiräte gehört werden.

Im Antrag auf die Erteilung einer Liniengenehmigung müssen Maßnahmen entsprechend der Aussagen im Nahverkehrsplan zur Barrierefreiheit dargelegt werden (§ 12 PBefG). Die Liniengenehmigung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan nicht im Einklang steht (§ 13, Abs. 2a PBefG).

1.2 Vorgaben der Landes- und Regionalplanung

1.2.1 Landesentwicklungsplan und Landesentwicklungsprogramm

Die Vorgaben der Raum- und Landesplanung basieren auf dem Landesplanungsgesetz (LPIG) sowie dem Landesentwicklungsprogramm (LEPro) 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.

Die im Rahmen der zentralörtlichen Gliederung anzustrebende siedlungsräumliche Schwerpunktbildung sowie die innergemeindliche Ausbildung von Siedlungsschwerpunkten ist mit den vorhandenen oder geplanten Verkehrswegen unter besonderer Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs abzustimmen (§ 24 Abs. 1 LEPro). Bei der Siedlungsentwicklung ist einer verkehrs- und flächensparsamen Innenentwicklung gegenüber einer weiteren Inanspruchnahme von Freiflächen der Vorrang einzuräumen.

Zum öffentlichen Personennahverkehr führt das aktuelle Landesentwicklungsprogramm aus:

„In den Verdichtungsgebieten ist die Infrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfasst und durch ein darauf abgestimmtes Omnibusnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung ist durch eine nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des Individualverkehrs sicher zu stellen“ (§ 28 Abs. 6b LEPro).

Der nach wie vor gültige Landesentwicklungsplan 1995 bemerkt einleitend in den Zielvorstellungen zur Verkehrsinfrastruktur, dass der Grenzen überschreitenden Zusammenarbeit der Aufgabenträger des ÖPNV/SPNV eine besondere Bedeutung zukommt, wenn attraktive Verkehrsverbindungen zwischen den Zentren und den benachbarten Räumen angeboten werden sollen. Die Planungen der Aufgabenträger des ÖPNV/SPNV sollen weder an den Gemeindegrenzen noch an den Grenzen der Kooperationsräume oder an den Landes- und Staatsgrenzen enden.

Im Abschnitt D.I. des LEP 1995 werden folgende Punkte als Ziele (bindende „Ziele der Raumordnung und Landesplanung“ im Sinne § 5 Abs. 4 Raumordnungsgesetz) für die Verkehrsinfrastruktur festgelegt:

- Der Ausbau vorhandener Verkehrswege hat grundsätzlich Vorrang vor dem Neubau, ebenso der Ausbau der Schienenverbindungen vor dem der Straßenverbindungen.
- Die Verkehrsinfrastruktur soll sich insbesondere an den Entwicklungsachsen orientieren und muss umwelt-, sozial- und stadtverträglich fortentwickelt werden.
- Auf eine integrierte Planung von Siedlungsentwicklung und Verkehr ist hinzuwirken.
- Die Entwicklung der ÖPNV-Netze hat insbesondere in Verdichtungsgebieten Vorrang vor den Belangen des motorisierten Individualverkehrs.

-
- Die Netze der Verkehrsinfrastruktur (auch Rad- und Fußwegenetze) und des ÖPNV sind aufeinander abzustimmen und durch leistungsfähige, siedlungs- und umweltverträgliche Schnittstellen miteinander zu verbinden. Die Verknüpfung der Netze soll die Wahl umweltschonender Verkehrsmittel begünstigen.
 - Die Verkehrsnetze des ÖPNV sollen miteinander verknüpft und zu regionalen Verkehrsnetzen fortentwickelt werden.
 - Die räumliche Festlegung von Standorten für Anlagen mit hohem Verkehrsaufkommen soll sich vorrangig auf die Verkehrsinfrastruktur der Entwicklungsachsen ausrichten und auf die Erschließungsmöglichkeiten durch den ÖPNV abgestimmt werden.
 - Die Ausbau- und Entwicklungsoptionen für den ÖPNV und SPNV bleiben der fachlichen Bedarfsplanung vorbehalten.“

1.2.2 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 GEP:

- 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 GEP:

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

1.3 ÖPNV-Bedarfs- und -Ausbauplan des Landes sowie Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP)

Im ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Ausbauplan wird die Landesförderung für mittel- bis langfristige Projekte zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur koordiniert.

Der langfristige Bedarf an Schienenstrecken und anderen bedeutsamen Infrastrukturmaßnahmen wurde gemäß § 7 Regionalisierungsgesetz von dem für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im ÖPNV-Bedarfsplan 1998 festgestellt. Die Fortschreibung dieses Bedarfsplans ist eingeleitet worden. Sie erfolgt auf der Grundlage des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVPG). Die Bedarfsplanung für den ÖPNV und die Landesstraßen werden dabei zu einem verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan zusammengefasst.

Der nach wie vor gültige ÖPNV-Bedarfsplan 1998 umfasst die mittel- und langfristigen Planungen für den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur des Nahverkehrs (Netz SPNV und kommunale Vorhaben) bis 2015. Darüber hinaus führt er auch andere bedeutsame ÖPNV-Projekte zur Erschließung und Bedienung der Regionen auf.

Folgende noch nicht umgesetzte Maßnahmen sind im ÖPNV-Bedarfsplan 1998² für den Raum Recklinghausen aufgeführt:

- Stadtbahnneubau
Herne, Schloss Strünkede - Recklinghausen Hbf
Stadtbahnverlängerung der U 35 bis zum Hbf. Recklinghausen
- Streckenausbau der S 9
Marl-Drewer – Marl-Sinsen
(Kapazitätsanpassung)
- Streckenreaktivierung für den SPNV
Recklinghausen Hbf – Hamm-Pelkum
(Ausbau der vorhandenen Strecke)
- Streckenreaktivierung für den SPNV
Recklinghausen Hbf – Gelsenkirchen-Buer Nord
(Ausbau der vorhandenen Strecke)

Diese o.g. Maßnahmen stellen Maßnahmen des weiteren Bedarfs und möglichen späteren Bedarfs dar und wurden im Rahmen der Erstellung des Integrierten Gesamtverkehrsplans des Landes NRW bewertet.

² Der ÖPNV-Bedarfsplan 1998 umfasst die mittel- und langfristigen Planungen für den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur des Nahverkehrs (Netz SPNV und kommunale Vorhaben) bis 2015. Dieser soll durch den verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan ersetzt werden.

Inzwischen liegt für alle Vorhaben eine Bewertung vor, die jedoch zum Ergebnis kommt, dass die o.g. Maßnahmen nicht im künftigen Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Teil Schiene) enthalten sein werden.³

Daraufhin hat der Regionalrat bei der Bezirksregierung Münster am 31.01.06 eine Einstufung der Projekte in drei Kategorien beschlossen, die in dem endgültigen Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan berücksichtigt werden sollen:

Einstufungsvorschlag des Regionalrates	Vorhabenbezeichnung
sehr wichtige Vorhaben	S4: Ausbau Dortmund-Lütgendortmund - Castrop-Rauxel – Wanne-Eickel Hbf
wichtige Vorhaben	S9 Ausbau und Reaktivierung Essen-Dellwig-Ost – Bottrop – Gladbeck – Herten – Recklinghausen S2/S4 Dortmund-Lütgendortmund – Castrop-Rauxel – Gelsenkirchen Hbf. – Essen Hbf. Ausbau der Streckeninfrastruktur Herne Bf. – Recklinghausen Hbf.
wünschenswerte Vorhaben	Hamm-Osterfelder Eisenbahn Reaktivierung Hamm Hbf. – Waltrop – Recklinghausen Hbf. U35 Neubau Herne-Strünkede – Recklinghausen Hbf. Reaktivierung Marl-Mitte – Marl-Sinsen

Abb. 1.3-1 Einstufungsvorschlag des Regionalrates für schienengebundene Maßnahmen im Kreis Recklinghausen für den künftigen Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan des Landes NRW

Nach Vorliegen aller Regionalratsvorschläge erstellt das Ministerium für Bauen und Verkehr in NRW einen neuen Bedarfsplanentwurf und stellt das Einvernehmen mit dem Ausschuss für Bau und Verkehr des Landtages NRW her.

³ Seit Mitte Dezember 2005 liegen die Bewertungen der einzelnen Maßnahmen vor. Gemäß erster Einstufung des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW werden aus dem Kreis Recklinghausen keine Maßnahmen in den künftigen Infrastrukturbedarfsplan des Landes NRW aufgenommen.

1.4 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 NW Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV in ihren Stadt- bzw. Kreisgebieten mit Ausnahme des SPNV. Für diesen liegt gemäß § 5 ÖPNVG NW die Zuständigkeit beim Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV 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 hinaus führenden 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.

1.5 Umsetzung der neuen VRR-Finanzierungsrichtlinie im NVP

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat in Reaktion auf das EuGH-Urteil in der Rechtssache „Altmark/Trans“ vom 24.7.2003 eine neue Finanzierungsrichtlinie erlassen (von der Zweckverbandsversammlung beschlossen am 28.06.2005, siehe Kapitel 6.2). Der Aufgabenträger stellt vor dem Hintergrund der in der VRR-Finanzierungsrichtlinie definierten Anforderung im vorliegenden Nahverkehrsplan dar, welche Leistungen aus seiner Sicht notwendig sind, um für die Bevölkerung eine ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV bereit zu stellen. Die dargestellten Mindestanforderungen bilden die Leistungen ab, für die die im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen beim VRR auf der Grundlage der VRR-Finanzierungsrichtlinie Ausgleichszahlungen beantragen können. Der Kreis erklärt, dass mit der im Nahverkehrsplan vorgenommenen Beschreibung einer für eine ausreichende Verkehrsbedienung erforderliche Angebotsquantität und -qualität keine Finanzierungszusicherung für diese Leistungen verbunden ist.

Im Einzelnen legt der Kreis dar, welche Mindestquantität und -qualität der Verkehrsleistungen und weiterer Zusatzleistungen im Zusammenhang mit der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen, die von den im Kreis Recklinghausen konzessionierten Verkehrsunternehmen erbracht werden müssen, als notwendig erachtet wird. Die Festsetzung der vom Aufgabenträger geforderten Mindeststandards erfolgt im vorliegenden Nahverkehrsplan an zwei Stellen (siehe Abb. 1.5-1):

1. Die Mindestquantität der Verkehrsleistung wird in den Liniensteckbriefen (vgl. Anhang 3) durch die Vorgabe der mindestens zu gewährleistenden Erschließungsqualität, der Fahrtenanzahl, des Taktes und der Betriebszeiten definiert.
2. Die Mindestanforderungen für alle anderen Angebotsparameter (Tarif, Vertrieb, Planung, Kundenkommunikation, Fahrgastinformation, Haltestellenausstattung,

Beschleunigungsmaßnahmen, Fahrzeugstandard und Betriebsinfrastruktur) werden im Kapitel 5 beschrieben.

Im NVP Recklinghausen erfolgt die Festlegung der vom Aufgabenträger für notwendig erachtete quantitative und qualitative Mindeststandards an folgenden Stellen:

in den Liniensteckbriefen (im Anhang 3) für die Parameter: <ul style="list-style-type: none">• Erschließungsqualität• Betriebszeiten• Fahrtenanzahl• Takt• Fahrzeugstandard (linienbezogen)	im Angebotskonzept (Kapitel 5) für die Parameter: <ul style="list-style-type: none">• Tarif• Vertrieb• Planung• Fahrgastinformationen• Haltestellenausstattungen• Beschleunigungsmaßnahmen• Qualitätssicherung• Fahrzeugstandard (flottenbezogen)• Betriebsinfrastruktur
---	--

Abb. 1.5-1 Mindeststandards auf der Grundlage der VRR-Finanzierungsrichtlinie im NVP Recklinghausen

2 Analyse der Raum- und Siedlungsstruktur im Kreis Recklinghausen

2.1 Siedlungsstrukturanalyse

Der Kreis Recklinghausen ist mit derzeit rund 650.000 Einwohnern der bevölkerungsreichste Kreis in Deutschland. Der Landesentwicklungsplan NRW ordnet die Städte Gladbeck, Herten, Recklinghausen und Castrop-Rauxel dem Ballungskern des Ruhrgebietes zu. Dorsten, Marl, Oer-Erkenschwick, Datteln und Waltrop gehören zur Ballungsrandzone des nördlichen Ruhrgebietes. Im Übergangsbereich zum Münsterland befindet sich Haltern mit einer überwiegend ländlich geprägten Raumstruktur. Entsprechend den landesplanerischen Festsetzungen zeichnet sich der Kreis Recklinghausen durch sehr unterschiedliche siedlungsstrukturelle Voraussetzungen aus, die für die ÖPNV-Bedienung wichtige Rahmenbedingungen darstellen. Die Siedlungsstruktur ist im Süden des Kreises durch dicht besiedelte, urbane Räume gekennzeichnet, während die nördlichen Kommunen Übergangsbereiche zum ländlichen Raum darstellen.

Durchschnittlich liegt die Einwohnerdichte im Kreis bei 855 Einwohnern pro km². Insbesondere die Städte Gladbeck, Recklinghausen, Herten, Castrop-Rauxel und Marl weisen mit jeweils über 1.000 Einwohnern pro km² überdurchschnittlich hohe Siedlungsdichten auf, während Haltern z.B. nur eine Siedlungsdichte von 235 Einwohnern pro km² hat. Die Abbildung 2.1-1 verdeutlicht die unterschiedlichen Siedlungsdichten (auf Stadtteilebene), die zwischen Siedlungsdichten von über 5.000 Einwohner pro km² in Zentralbereichen und unter 500 Einwohnern pro km² in peripheren Außenbereichen schwankt.

Die Abbildung 2.1-2 zeigt die besiedelten Flächen (inkl. zukünftige Potenzialflächen), wichtige Einrichtungen (wie z.B. Krankenhäuser und zentrale Versorgungseinrichtungen) sowie wichtige Freizeitstandorte und Freizeit- und Erholungsräume.

2.2 Bevölkerungsentwicklung

Da außer in den Städten Dorsten, Datteln und Oer-Erkenschwick keine aktuellen kommunalen Bevölkerungsprognosen erstellt wurden bzw. diese nicht harmonisierbar sind und bisherige Prognosen (GEP, IGVP) z.T. überholt sind, soll kurz auf die Entwicklung im Gesamtkreis eingegangen werden.

Ausgehend vom Basisjahr 1999 ist nach Berechnungen des LDS NRW mit dem Referenzzeitraum 1994 - 1995 für den Prognosezeitraum bis 2015 mit einem weiteren Rückgang der Wohnbevölkerung im Kreisgebiet zu rechnen. Der Kreis Recklinghausen wird demnach zu den sechs schrumpfenden Kreisen des Landes NRW gehören (die übrigen Kreise des Landes werden im Durchschnitt noch um ca. 2,5 % wachsen). Insgesamt wird die gesamte Ballungsrandzone Einwohner verlieren. Der zu erwartende Rückgang ergibt sich sowohl aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung (Geburten-Sterbe-Bilanz) als auch aus der Gesamtentwicklung (Wanderungssalden und natürliche Bevölkerungsentwicklung) (vgl. Abb. 2.2-3).

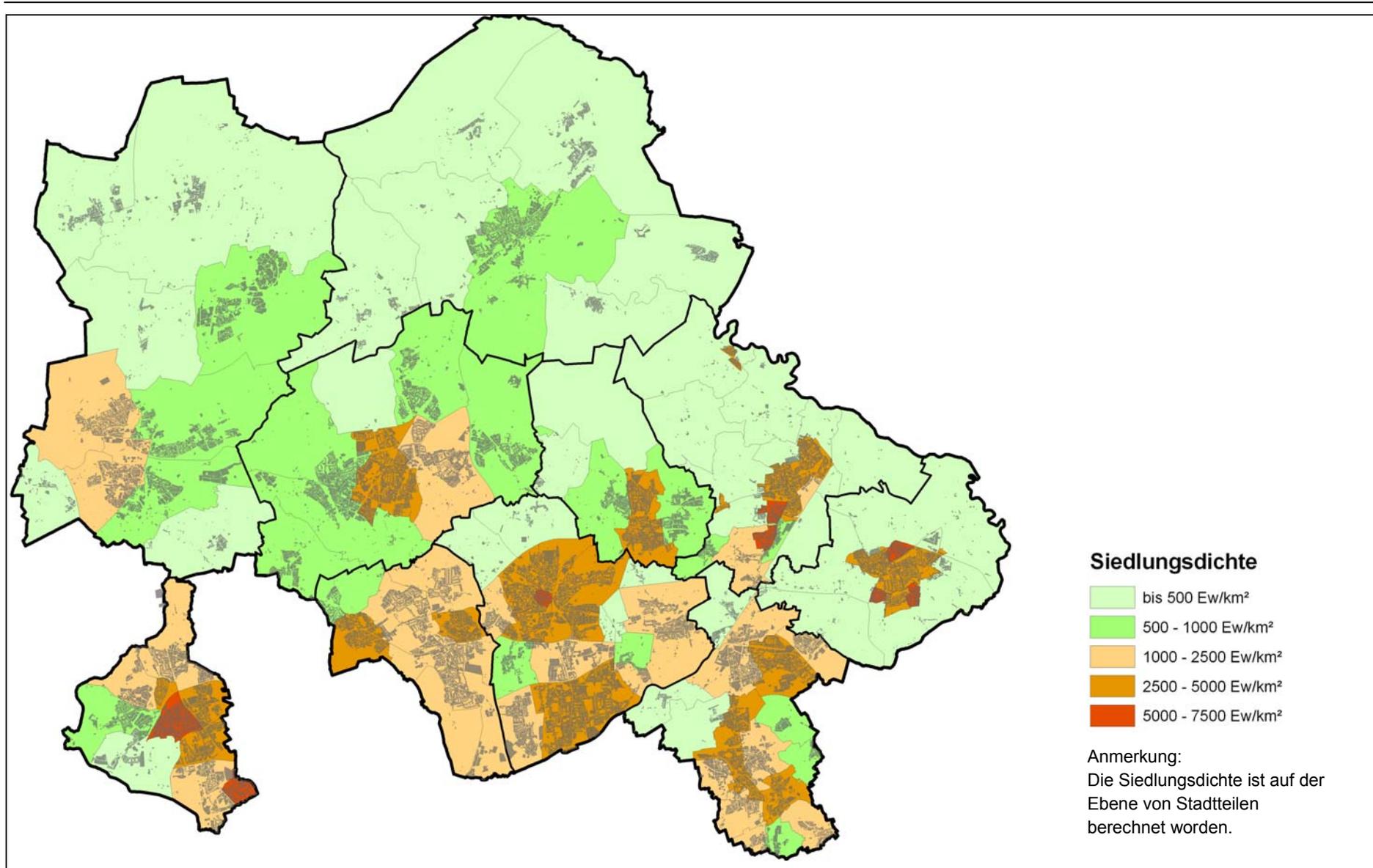


Abb. 2.1-1 Siedlungsdichte im Kreis Recklinghausen; Einwohnerstand: 31.12.2004

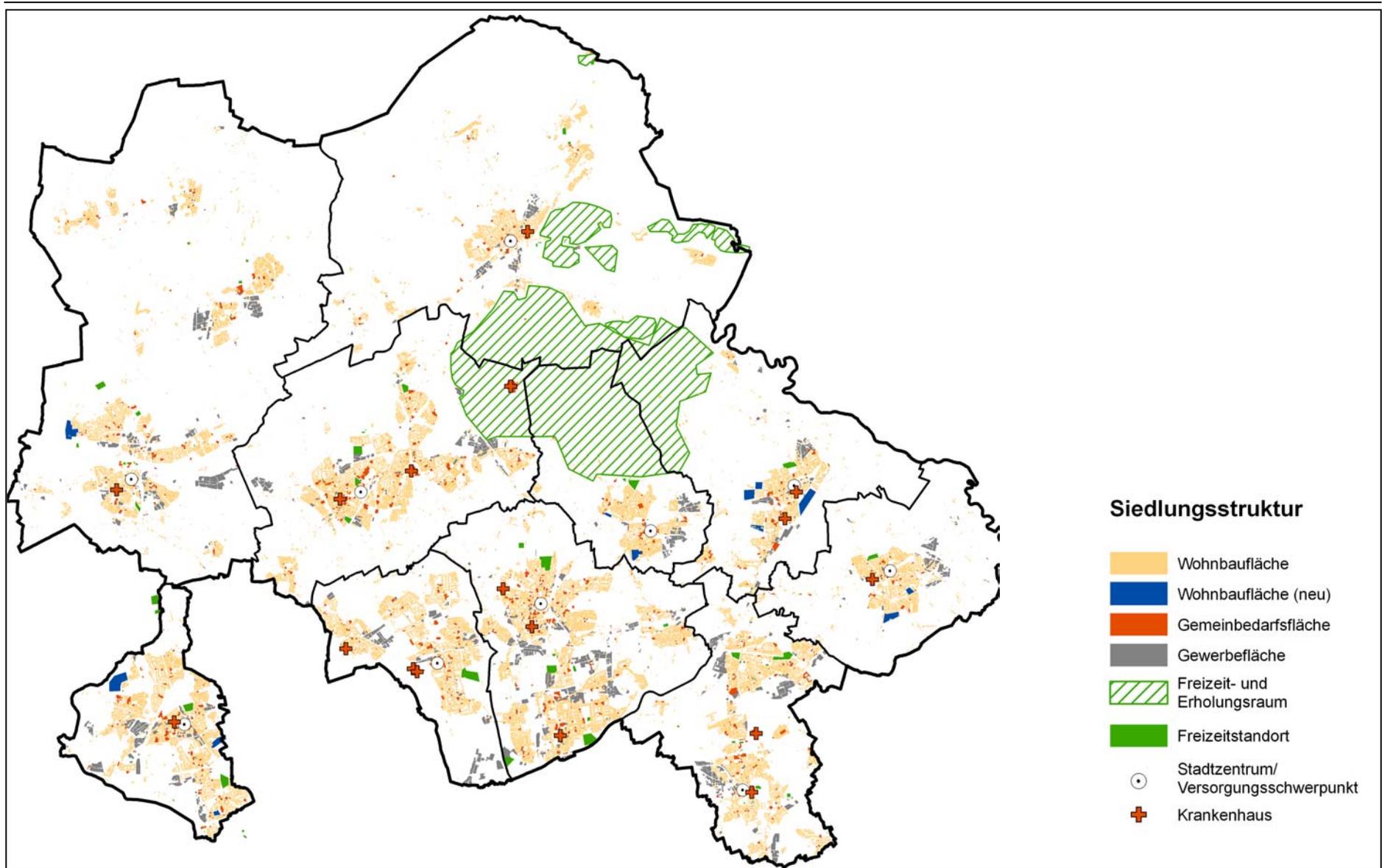


Abb. 2.1-2 Siedlungsstruktur im Kreis Recklinghausen

Aufgrund der Beeinflussbarkeit der durch Wanderung veränderten Bevölkerungszahl durch kommunale Maßnahmen (v.a. Ausweisung und Erschließung von Bauland), wird hier auf die größere Verlässlichkeit der Prognose der natürlichen Bevölkerungsentwicklung verwiesen, die jedoch wiederum durch das Wanderungssaldo modifiziert wird. Beide Prognosewerte zeigen bis 2015 ein deutlich reduziertes Nachfragepotenzial für den ÖPNV auf.

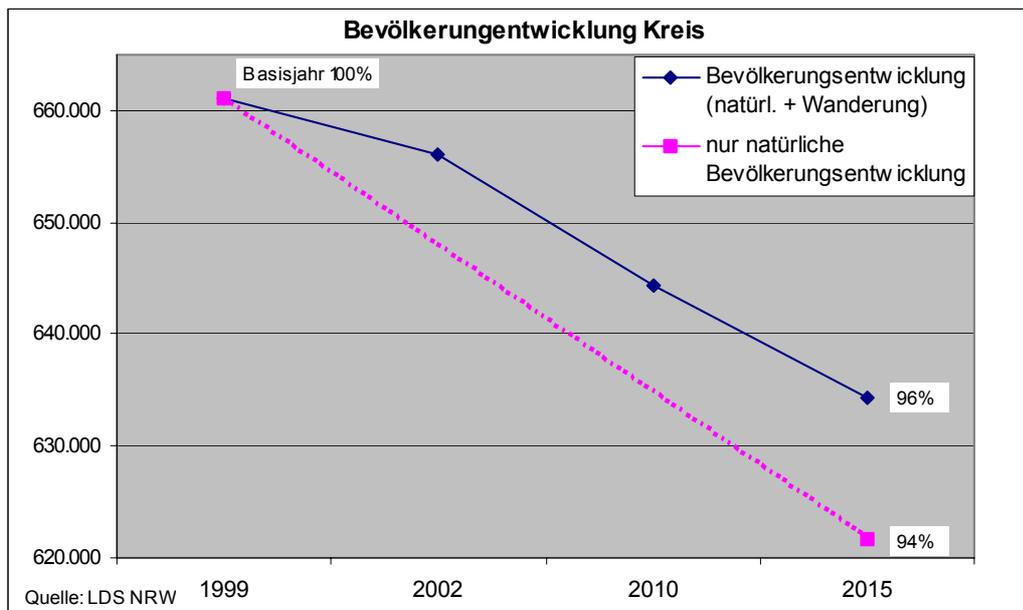


Abb. 2.2-3 Bevölkerungsentwicklung im Kreis Recklinghausen

Diese Bevölkerungsentwicklung stellt sich in den Städten des Kreisgebiets unterschiedlich dar (vgl. Abb. 2.2-4). Eine positive Entwicklung ist nur in der Stadt Haltern am See zu verzeichnen; negative Entwicklungen sind in allen anderen Städten im Kreisgebiet zu erwarten.

Eine Differenzierung der Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen ist erforderlich, um die möglichen Nachfrageveränderungen in den für den ÖPNV besonders relevanten jungen sowie älteren Bevölkerungsgruppen aufzuzeigen (vgl. Abb. 2.2-5). Hier geht die Prognose von großen Rückgängen bei den jüngeren Altersklassen aus (bis zu 18 Jahre), die als Schülerverkehr ein bedeutsames Standbein für den ÖPNV darstellen. Dagegen wird der Anteil der älteren Personen über 65 Jahre bis zum Jahre 2015 um mehr als 20.000 Menschen zunehmen. Dieser Zuwachs bei den älteren Personen kann die Rückgänge in den jungen Altersgruppen (minus 24.000 Personen bis 18 Jahre) per Saldo nicht kompensieren. Auch in den mittleren Altersgruppen (25 - 65 Jahre) ist ein starker Rückgang zu erwarten. Bei den zukünftig ins Rentenalter eintretenden Personen ist zudem davon auszugehen, dass die bisherige relativ hohe ÖPNV-Affinität durch eine höhere Führerscheinbesitzquote und durch eine höhere Pkw-Verfügbarkeit deutlich abnehmen wird.

Gesamtprognose 2015					
	Bestand (je zum 31.12.)		Prognose 31.12.2015		
	Einw. 1999	Einw. 2004	Einw. Prognose 2015	Veränderung gegenüber 2004	Zu- und Abnahme in % 2004-2015
Castrop-Rauxel	79.309	77.911	74.000	-3.911	-5%
Datteln	37.417	36.652	34.080	-2.572	-7%
Dorsten	81.060	80.116	75.950	-4.166	-5%
Gladbeck	78.269	77.086	73.200	-3.886	-5%
Haltern	36.605	37.806	38.700	894	2%
Herten	67.520	65.265	58.860	-6.405	-10%
Marl	93.735	91.297	83.620	-7.677	-8%
Oer-Erkenschwick	30.996	30.341	28.310	-2.031	-7%
Recklinghausen	125.022	122.627	116.140	-6.487	-5%
Waltrop	30.526	30.209	28.960	-1.249	-4%
	660.459	649.310	611.820	-37.490	-6%

Abb. 2.2-4 Bevölkerungprognose; Quelle: Regierungsbezirk Münster 2005

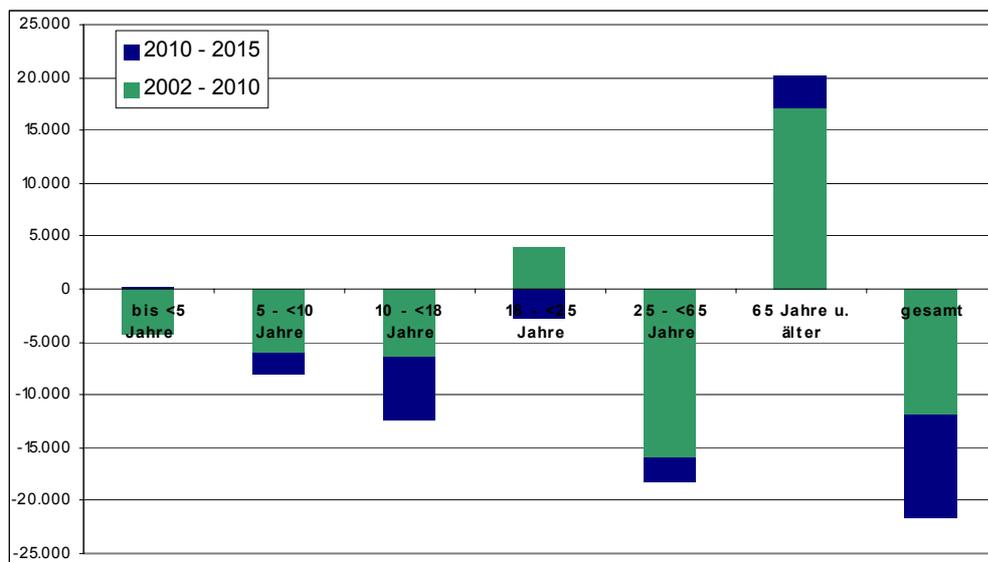


Abb. 2.2-5 Bevölkerungprognose 2002-2015 für den Kreis Recklinghausen nach Altersklassen; Quelle: LDS NRW

2.3 Beschäftigtenentwicklung

Die Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten mit Arbeitsort im Kreis Recklinghausen zeichnet einen deutlichen Rückgang im Betrachtungszeitraum 1998 bis 2004 ab (vgl. Abb. 2.3-1), insbesondere in den Städten Herten, Marl, Dorsten und Recklinghausen. Zwischen 1998 und 2004 nahm die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten um über 22.000 Personen oder 14 % ab.

	Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (am Arbeitsort)			
	30.06.1998	30.06.2000	30.06.2002	30.06.2004
Castrop-Rauxel	14.344	14.519	13.796	12.846
Datteln	9.513	9.427	9.181	8.835
Dorsten	17.188	19.162	14.742	14.271
Gladbeck	16.595	16.246	16.082	15.000
Haltern am See	6.255	6.516	6.336	6.234
Herten	19.024	15.720	13.298	13.012
Marl	30.052	30.510	31.310	25.076
Oer-Erkenschwick	4.803	4.625	4.654	4.470
Recklinghausen	37.033	36.697	33.534	32.549
Waltrop	5.029	5.412	5.362	4.935
Kreis Recklinghausen	159.836	158.834	148.295	137.228

Abb. 2.3-1 Beschäftigtenentwicklung mit Arbeitsort im Kreis Recklinghausen 1998-2004;
 Quelle: LDS NRW

Per Saldo pendeln fast 50.000 Beschäftigte über die jeweiligen Stadtgrenzen hinweg, wobei Marl als einzige Stadt im Kreis einen Pendlerüberschuss aufweist (Abb. 2.3-2). Auch die Einpendlerquote (Verhältnis der Einpendler über Gemeindegrenzen zu den am wohnenden Ort Beschäftigten) sowie die Auspendlerquote (Verhältnis der Auspendler über Gemeindegrenzen zu den am Ort arbeitenden Beschäftigten) relativieren die absoluten Werte und weisen unter den kreisanhängigen Städten größere Unterschiede auf. Bei der Auspendlerquote fallen die Städte Oer-Erkenschwick, Waltrop, Herten und Haltern mit ihren deutlich über dem Kreisdurchschnitt liegenden Werten auf. Insgesamt stellt das hohe Berufspendleraufkommen im Kreis für den ÖPNV ein Marktpotenzial dar.

	Pendler- saldo	Einpendler	Einpendler- quote	Auspendler	Auspendler- quote
Castrop-Rauxel	- 11.761	9.170	45%	20.931	67%
Datteln	-2.426	7.514	58%	9.940	66%
Dorsten	-12.271	8.991	41%	21.262	65%
Gladbeck	-6.638	12.209	53%	18.847	66%
Herten	-7.052	10.861	58%	17.913	70%
Haltern	-7.396	3.803	43%	11.199	69%
Marl	+5.926	23.915	58%	17.989	50%
Oer-Erkenschwick	-680	3.987	61%	4.667	80%
Recklinghausen	-1.377	28.127	55%	29.504	59%
Waltrop	-5.016	4.142	54%	9.158	73%

Abb. 2.3-2 Pendlerverteilung 2002 der Beschäftigten; Quelle: LDS NRW⁴

2.4 Entwicklung des Pkw-Bestandes

Im Kreis Recklinghausen sind insgesamt 336.200 PKW und 31.915 Krafträder zugelassen (Stand 31.12.2004). Mit 517 PKW pro 1.000 Einwohner ist ein relativ hoher Motorisierungsgrad vorhanden, der von den dicht besiedelten Städten im südlichen Kreis (z.B. Gladbeck) zu den weniger dicht besiedelten Kreisgebieten im nördlichen Teilraum (z.B. Haltern) deutlich zunimmt. Allein im Zehnjahreszeitraum von 1995 bis 2004 stieg der PKW-Bestand im Kreisgebiet um 10 % (vgl. Abb. 2.4-1). Für die Zukunft ist von einer weiteren - wenngleich abflachenden - Zunahme auszugehen. Unter Berücksichtigung des erwarteten Bevölkerungsrückgangs ergibt sich eine weitere Erhöhung der PKW-Dichte.

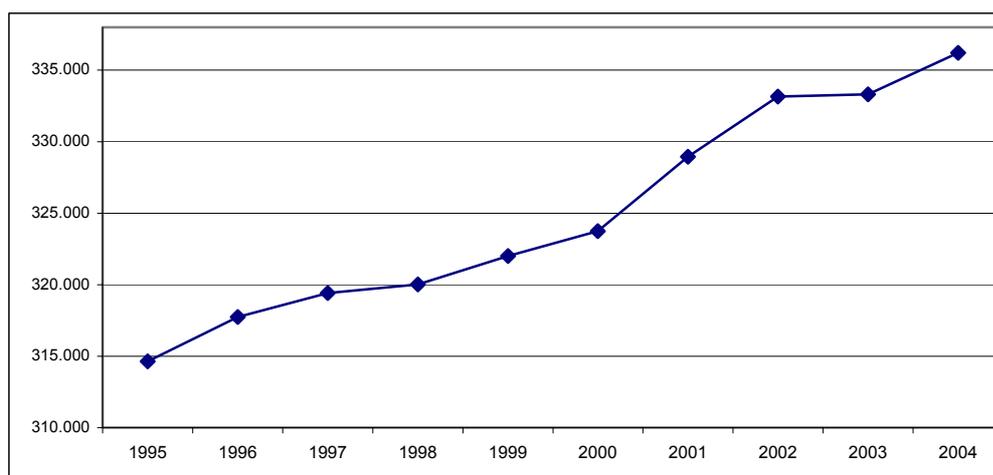


Abb. 2.4-1 PKW-Bestand im Kreis Recklinghausen; Quelle: LDS NRW

⁴ Dargestellt sind die Berufspendler. Hierzu gehören alle sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (einschl. sozialversicherungspflichtiger Studenten). Beamte, Richter, Zeit- und Berufssoldaten, Selbstständige, unbezahlt mithelfende Familienangehörige, Auszubildende, Beamtenanwärter sowie geringfügig Beschäftigte. Hausfrauen/-männer sowie ehrenamtlich tätige Personen zählen nicht zu den Berufspendlern.

Linie	Verlauf	Halte	Bedeutung
RE 2 Rhein-Haard- Express	Mönchengladbach - Essen - Gelsenkirchen - Recklinghausen - Haltern - Münster	Haltern Haltern-Sythen Marl-Sinsen Recklinghausen	schnelle Verbindung von und nach Münster, Gelsenkirchen, Essen und Duisburg im 60- Minuten-Grundtakt. Zwischen Essen und Münster überlagern sich der RE 2 und die RB 42 zu einem annähernd 30-Minuten- Takt.
RE 3 Rhein- Emscher- Express	Düsseldorf - Duisburg - Gelsenkirchen - Dortmund - Hamm	Castrop-Rauxel	direkte Verbindung für Castrop- Rauxel nach Dortmund, Düsseldorf und Duisburg/ Oberhausen im 60-Minuten- Grundtakt
RE 14 Der Borkener	Borken - Dorsten - Bottrop - Essen	Dorsten Dorsten-Deuten Dorsten-Hervest Dorsten-Rhade Gladbeck West Gladbeck-Zweckel	schnelle Verbindung von und nach Essen, Bottrop und Borken im 60-Minuten-Takt
RB 42 Haard-Bahn	Münster – Haltern – Recklinghausen – Gelsenkirchen - Essen	Haltern Haltern-Sythen Marl-Sinsen Recklinghausen Re-Süd	Verbindung von und nach Münster, Gelsenkirchen und Essen im 60-Minuten-Grundtakt plus zusätzliche Fahrten in der HVZ (Haltern – Essen). Zwischen Essen und Münster überlagern sich der RE 2 und die RB 42 zu einem annähernd 30-Minuten-Takt.
RB 43 Emschertal- bahn	Dorsten - Wanne- Eickel - Herne - Castrop-Rauxel Süd - Dortmund	CR-Süd CR-Merklinde Dorsten Gladbeck-Ost Gladb.-Zweckel	Verbindung von und nach Dorsten, Wanne-Eickel, Herne und Dortmund im 60-Minuten- Takt
RB 44 Der Dorstener	Oberhausen - Bottrop - Dorsten	Dorsten Gladb.-West Gladb.-Zweckel	Verbindung von und nach Dorsten, Oberhausen und Bottrop im 60-Minuten-Takt; zwischen Oberhausen und Bottrop besteht ein 30-Minuten- Takt
RB 45 Der Coesfelder	Dorsten - Lembeck - Coesfeld	Dorsten Dorsten-Hervest Dorsten-Lembeck Dorsten-Wulfen	Verbindung zwischen Dorsten und Coesfeld im 60-Minuten- Takt
S 2	Dortmund - Castrop- Rauxel - Herne - Recklinghausen/ Essen/ Duisburg	Castrop-Rauxel Hbf Recklinghausen Re-Süd	Der Teilabschnitt Reckling- hausen - Herne wird als Stichstrecke ausgehend von Dortmund bedient. 60-Minuten-Grundtakt, in Castrop-Rauxel 20-Minuten- Grundtakt.

Linie	Verlauf	Halte	Bedeutung
S 9	Haltern – Marl – Gladbeck – Bottrop – Essen - Wuppertal	Gladbeck-West Haltern Marl-Hamm Marl-Mitte	60-Minuten-Takt zwischen Bottrop – Haltern und 20- Minuten-Takt zwischen Bottrop und Wuppertal

Abb. 3.1-2 SPNV-Angebot im Kreis Recklinghausen; Fahrplanstand: 2005

Im Anhang 2 sind die Erreichbarkeiten der benachbarten Städte und Oberzentren von den jeweiligen Kommunen des Kreises dargestellt. Die Städte Herten, Datteln, Waltrop und Oer-Erkenschwick sind an das Streckennetz des SPNV nicht direkt angeschlossen. Für diese Städte übernimmt das Busnetz eine Zubringerfunktion zum nächstgelegenen Bahnhof und Haltepunkt des SPNV. Alle anderen Städte verfügen über einen Bahnanschluss. Von dort sind die benachbarten Oberzentren entweder direkt bzw. mit maximal einem Umstieg zu erreichen.

3.1.2 Betreiberstruktur

Der SPNV innerhalb des Kreisgebietes wird derzeit von zwei und zukünftig von drei Verkehrsunternehmen betrieben:

- DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH betreibt den größten Anteil der SPNV-Leistungen im Kreisgebiet von Recklinghausen. Die DB Regionalbahn Rhein-Ruhr erhielt nach der Ausschreibung im Jahre 2001 den Auftrag, den Verkehr des RE 2 (Rhein-Haard-Express) und der RB 42 (Haardbahn) vom Fahrplanwechsel 2004 bis Ende 2014 zu betreiben.
- Die Prignitzer Eisenbahn GmbH betreibt auf Grundlage einer Ausschreibung das Linienangebot auf der RB 44 zwischen Oberhausen und Dorsten bis 2009.
- Ab Dezember 2006 wird die Nordwestbahn das vom Zweckverband 2004 ausgeschriebene Teilnetz B1 (RE 14 Essen – Dorsten – Borken, RB 43 Dortmund – Wanne-Eickel – Dorsten und RB 45 Dorsten – Coesfeld) betreiben.

Alle anderen Linien werden zukünftig schrittweise ausgeschrieben.

3.1.3 Infrastrukturelle Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

Der SPNV ist auf eine intermodale Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten angewiesen. Neben der Verknüpfung mit dem straßengebundenen ÖPNV hat die Erreichbarkeit der Haltepunkte und Bahnhöfe für den Rad- und KFZ-Verkehr eine hohe Bedeutung. Mit dem Radverkehr kann der Einzugsbereich der SPNV-Stationen auf fast 2,5 km erweitert werden. Für den KFZ-Verkehr spielen neben der Erreichbarkeit der Stationen auch die messbaren Zeiteinsparungsvorteile für eine intermodale Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel eine große Rolle, insbesondere im Berufspendlerverkehr. An folgenden Stationen existieren nach Angaben des VRR B+R- und P+R-Angebote (Stand: Januar 2005):

- Castrop-Rauxel Hauptbahnhof
220 P+R-Stellplätze und 350 B+R-Stellplätze mit Fahrradstation

-
- Dorsten
 - Bahnhof 100 P+R-Stellplätze und 350 B+R-Stellplätze mit Fahrradstation
 - Deuten 15 P+R-Stellplätze
 - Hervest-Dorsten 15 P+R-Stellplätze
 - Lembeck 15 P+R-Stellplätze
 - Rhade 38 P+R-Stellplätze und 66 B+R-Stellplätze (davon 28 Fahrradboxen)
 - Wulfen 20 P+R-Stellplätze
 - Gladbeck-West
15 P+R-Stellplätze und 300 B+R-Stellplätze mit Fahrradstation
 - Haltern
214 B+R-Stellplätze mit Fahrradstation sowie 550 Stellplätze für Fahrräder in einer überdachten Abstellanlage und 200-300 Pkw-Stellplätze
 - Marl-Mitte
25 P+R-Stellplätze
 - Marl-Sinsen
120 P+R-Stellplätze
 - Recklinghausen
200 B+R-Stellplätze und bewirtschaftete Tiefgarage unter dem ZOB
 - Recklinghausen Süd
15 P+R-Stellplätze und 20 B+R-Stellplätze

3.2 Straßengebundener ÖPNV im Kreisgebiet

3.2.1 Linienangebot im ÖPNV

Die Analyse des straßengebundenen ÖPNV-Angebotes bezieht sich auf das im aktuellen Fahrplanbuch dargestellte Angebot vom Juni 2005. Der ÖPNV im Kreis Recklinghausen ist nach der verkehrlichen Funktion zu unterscheiden in:

- SB- und CE-Linien, die die einzelnen Städte innerhalb und außerhalb des Kreises miteinander verbinden
- Stadtübergreifende Buslinien
- Buslinien innerhalb einer Stadt
- Buslinien, die überwiegend dem Schülerverkehr dienen
- Nachtbuslinien zur nächtlichen Erschließung des Kreisgebietes Recklinghausen
- Bedarfsverkehre zur bedarfsorientierten Erschließung in Zeiten und Räumen geringer Nachfrage (Anrufssammeltaxi und Taxibus)

In Abbildung 3.2-1 ist eine Gesamtübersicht über sämtliche Buslinien innerhalb des Kreises mit Angabe des Linienweges, der Angebotsform (Schnellbus/Taxibus) sowie des Betreibers zusammenfasst.

	Linie	VU	Linienverlauf
SB-/CE-Linien			
1	SB21	RVN	Wesel Schulzentrum – Hünxe – Schermbeck – Dorsten ZOB
2	SB22	VEST	Haltern Bf. – Datteln Bus Bf. – Henrichenburg – Castrop-Rauxel – Erin West
3	SB23	VEST	Recklinghausen Hbf. – Herten Scherlebeck – Herten-Langenbochum – Westerholt – Gelsenkirchen Buer Rathaus
4	SB24	VEST	Recklinghausen Hbf. – Oer-Erkenschwick – Datteln – Waltrup – Dortmund-Mengende Bf.
5	SB25	VEST	Dorsten ZOB – Marl Mitte – Recklinghausen Hbf.
6	SB26	VEST	Dorsten-Wulfen – Barkenberg – Marl Mitte – Sinsen Bf. – Oer-Erkenschwick
7	SB27	VEST	Marl Mitte – Herten-Langenbochum – Herten Mitte – Wanne-Eickel Hbf.
8	SB28	BVR	Schermbeck Rathaus – Dorsten ZOB – Gelsenkirchen Buer Rathaus
9	CE50	VEST	Bottrop ZOB – Kirchhellen – Movie World – Dorsten ZOB
10	CE56	VEST BGS	Gelsenkirchen Hbf. – GE-Horst – Gladbeck – Bottrop-Kirchhellen
11	CE91	VEST STOAG	Gelsenkirchen Buer Rathaus – Gladbeck – Bottrop-Eigen – Bottrop ZOB – Oberhausen-Osterfeld – Neue Mitte Oberhausen – Oberhausen Hbf. – Oberhausen Fröbelplatz
Buslinien			
1	188	BVR	Essen Boyer Straße (U 17) – Gladbeck – Dorsten ZOB
2	202	VEST	RE Hbf – Marl Chemiepark Marl
3	204	VEST	Haltern-Lehmbraken – Haltern-Sythen – Haltern – Marl Chemiepark Marl
4	205	VEST	Recklinghausen Hbf – RE-Süd – Herne Bf
6	207	VEST	GE-Hassel – Herten-Bertlich – Westerholt – Bodelschwingh-Schule – Gesamtschule
7	208	RVM	Dorsten – Wulfen - Haltern
8	209	RVM	Wulfen – Lembeck – Rhade
9	210	VEST	RE-Röllinghausen Marderweg – RE-Süd Bf – Nonnenbuschweg – Herten Mitte – Westerholt – GE-Buer Rathaus
10	211	VEST	Herten Mitte – Westerholt – GE-Hassel – Buer Rathaus
11	213	VEST	RE Hbf – Quellberg – Suderwich Langobardenstraße
12	214	VEST	RE Letterhausstr – RE Hbf – Herten-Scherlebeck – Disteln – Herten Mitte
13	216	VEST	Dorsten-Holsterhausen Bonifatiuschule – St.-Antonius-Kirche – Hervest – Hammer Weg
14	221	VEST	Marl Mitte – Brassert – Riegestraße – Alt Marl – Marl Mitte
15	222	VEST	RE Hbf – Marl-Sinsen – Marl Mitte – GE-Hassel – GE-Buer Rathaus

	Linie	VU	Linienverlauf
16	223	VEST	Marl Wacholderstr – Sinsen Bf – Paracelsus-Klinik – Chemiepark Marl – Marl Mitte
17	224	VEST	RE Nordcharweg – RE Hbf – Herten-Scherlebeck – Disteln – Herten Mitte
18	225	VEST	Marl Mitte – Hüls – Hamm – Waldsiedlung
19	228	VEST	RE Hbf – Kreishaus – Maybachstr
20	230	VEST	RE Hbf – Oer-Erkenschwick Werkstraße/Walterstraße
21	231	VEST	RE Hbf – Oer-Erkenschwick – Waltrop
22	232	VEST	RE Hbf – Oer-Erkenschwick – Datteln Bus Bf.
23	233	VEST	RE Hbf – Suderwich – Castrop-Rauxel-Henrichenburg – Datteln Bus Bf
24	234	VEST	Herten Mitte – RE Nonnenbuschweg – RE-Süd – Suderwich – Oer-Erkenschwick Berliner Platz
25	235	VEST	RE Hbf – Quellberg – Stadion Hohenhorst – Wildermannstr. – RE Hbf.
26	236	VEST	Recklinghausen Hbf – Hillerheide – König Ludwig Alte Grenzstraße
27	237	VEST	RE Hbf – Quellberg – König-Ludwig – Castrop-Rauxel-Habinghorst – Hbf – Ev. Krankenhaus
28	238	VEST	RE Hbf – Marl-Lenkerbeck – Hüls – Marl Mitte
29	239	VEST	RE Hbf – Hochlarmark – RE-Süd Bf
30	240	VEST	Marl-Polsum – Herten-Westerholt – GE-Resse
31	242	VEST	Marl Mitte – Sickingmühle – Haltern Bf / Mersch
32	245	VEST	Herten Mitte – Waldfriedhof – Disteln – Langenbochum Hofstraße
33	246	VEST	Herten-Langenbochum Buschstraße – Westerholter Straße – Herten Mitte
34	247	VEST	GE-Buer Rathaus – Scholven Stadtgrenze
35	249	VEST	RE-Hbf – Herten Mitte – GE-Resse – GE-Buer Rathaus
36	252	VEST	Gladbeck-Rentfort Am Park – Oberhof – Zweckel Hermannschule
37	253	VEST	Gladbeck-Zweckel – Rentfort Nord – Oberhof – Brauck – Gelsenkirchen-Horst Buerer Str.
38	254	VEST	Gladbeck-Zweckel Dechenstraße – Schultendorf – Oberhof - Butendorf
39	255	VEST	GE-Buer Rathaus – Scholven – Gladbeck Oberhof
40	257	VEST	Gladbeck-Zweckel Dechenstr – Oberhof – GE-Horst Buerer Str. (U 17)
41	258	VEST	Gladbeck Oberhof – Rentfort – St.-Joseph-Kirche
42	259	VEST	GE-Horst Essener Str./Schloss Horst (U 17) – Gladbeck-Oberhof – Bottrop-Eigen – ZOB Berliner Platz – Bottrop Hbf – Ebel
43	260	VEST	Bottrop ZOB Berliner Platz – Bottrop-Boy – Gladbeck-Hartmannshof – Gelsenkirchen-Horst Buerer Str.
44	270	VEST	RE-Hbf – Marl Mitte – Brassert – Dorsten-Hervest – ZOB Dorsten – In der Miere
45	271	VEST	Haltern Bf – Völklingenstr

	Linie	VU	Linienverlauf
46	272	VEST	Haltern Bf – Hullern
47	273	VEST	Haltern Bf – Sythen – Lehmraken – Silbersee
48	274	VEST	Dorsten In der Miere – ZOB Dorsten – Hervest Dorfstr – Alt Wulfen – Barkenberg – Handwerkshof
49	275	VEST	Haltern Bf – Lavesum – Ketteler Hof
50	276	VEST	Dorsten Heinrichstr – ZOB Dorsten – Hardt – Östrich Baumbachstr
51	278	VEST	Dorsten-Altendorf Ulfkotte – ZOB Dorsten – Holsterhausen Wennemarstraße
52	280	VEST	Datteln Hafen – centrOmed – Datteln Bus Bf – Hagem – Meckinghoven
53	281	VEST	Datteln Hafen – Datteln Bus Bf – Hagem – Dümmersiedlung - Horneburg
54	282	VEST	Datteln Bus Bf – Olfen Oststraße
55	283	VEST	Walltrop Siedlung Im Hangel – Am Moselbach – Kettelersiedlung
56	284	VEST	Waltrop Am Moselbach – Sydowstr – Lünen Brambauer Verkehrshof (U 49)
57	285	VEST	Waltrop Klöcknersiedlung – Am Moselbach – Siedlung Im Berg
58	286	VEST	Datteln Bus Bf – Datteln Schubertstr – Hagemer Feld
59	289	VEST	Waltrop – DO-Mengede Bf
60	293	RVN	Raesfeld Ortskern – Schermbeck – Dorsten ZOB
61	295	WB	Dorsten ZOB – Raesfeld – Borken Anmerkung: Im Kreis Borken wir die Linie 295 als Linie 721 geführt.
62	311	HCR	Herne Bf – Sodingen – HER-Holthausen – Castrop-Münsterplatz
63	312	HCR	Herne Jahn-/Flottmannstr. – Bahnhof Wanne-Eickel – Herten Waldfriedhof Wanne
64	321	HCR	BO-Gerthe – HER Gysenbergpark – HER-Sodingen – Castrop-Münsterplatz
65	341	HCR	CAS-Westring – CAS-Münsterplatz – Markt – Mittel-/Bergstr.- Neuroder Platz – CAS-Schwerin
66	353	BGS	BO-Weitmar – Bochum Hbf – Grumme – Gerthe – Castrop-Rauxel
67	361	HCR	DO-Mengede – CAS-Dingen – Deininghausen – CAS-Münsterplatz – Holzstr. –Europaplatz – CAS-Ev. Krankenhaus
68	378	BGS	WIT-Bommern – Rathaus – BO-Langendreer S – DO-Lütgendortmund S – Castrop-Rauxel
69	396	BGS	GE-Horst – Gladbeck Nelkenweg – Gelsenkirchen Buer
70	480	DSW	CAS-Ickern – Habinghorst – Castrop Münsterplatz – Schwerin – Frohlinde – DO-Kirchlinde – Marten
71	481	DSW	Castrop Münsterplatz – Waldfriedhof – Habinghorst – Henrichenburg – Becklem
72	482	DSW	DO-Mengede – CAS-Ickern – Habinghorst – Castrop Münsterplatz - Schwerin
73	R 73	RVM	Dorsten – Lembeck - Borken
74	74/716	RVM	Reken – Dorsten-Lembeck
75	75/724	WB	Dorsten-Rhade – Borken

	Linie	VU	Linienverlauf
TaxiBus (als eigenständige Linie)			
1	T209	RVM	Dorsten-Rhade – Lembeck – Lembeck Bf
2	TB216	VEST	Dorsten-Kreskenhof – Dorsten-Holsterhausen
3	TB226	VEST	Dorsten Wulfener Markt / Gesamtschule – Barkenberg – Deuten-Mitte – Birkenallee/Eichenweg
4	TB229	VEST	Marl Mitte – Hagenstraße – Blumensiedlung
5	TB256	VEST	Gladbeck St.-Joseph-Kirche – Bottrop-Eigen – Grafenwald Kirche
6	TB277	VEST	Haltern Bf – Westf.-Klinik – Marl-Sinsen Bf
7	TB279	VEST	ZOB Dorsten – Altenzentrum Maria Lindenhof
8	TB 216	VEST	Dorsten- Holsterhausen Mitte – Kreskenhof
NachtExpress			
1	NE1	VEST	RE Hbf – Hochlarmark – RE-Süd – König Ludwig – Röllinghausen – Suderwich – RE Hbf
2	NE2	VEST	Bottrop ZOB – Gladbeck Goetheplatz – GE-Buer Rathaus Scholven – Herten Westerholt – Herten Mitte – RE-Hbf
3	NE3	VEST	RE Hbf – Marl Mitte – Dorsten Recklinghäuser Tor
4	NE4	VEST	RE Hbf – Oer-Erkenschwick – Datteln-Meckinghoven – Datteln Bus Bf – Oer-Erkenschwick – RE Hbf
5	NE5	VEST	RE Hbf – Süd – Herne Bf
6	NE7	VEST	Haltern Disco Old Daddy – Marl Mitte – Herten-Westerholt – Herten Mitte
7	NE8	VEST	Dorsten Recklinghäuser Tor – Wulfen – Haltern Disco Old Daddy
8	NE11	DSW	Castrop-Rauxel Münsterplatz – Habinghorst – Ickern – Henrichenburg – Habinghorst - Münsterplatz
9	NE14	VEST	Datteln Bus Bf – Waltrop – Dortmund-Mengede Bf – Waltrop Am Moselbach – Datteln Bus Bf

Abb. 3.2-1 Linienangebot und Betreiber im Kreis Recklinghausen; Fahrplanstand: 2005

Zu einzelnen Linien werden zusätzlich zu Schulzeiten Einsatz-Busse eingesetzt (vgl. Abb. 3.2-10).

Neben den eigenständigen Taxibuslinien, die über den ganzen Tag angemeldet werden müssen, werden auf bestimmten Buslinien zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage (z.B. im Abendverkehr, am Wochenende) Taxibusleistungen erbracht. In Abb. 3.2-2 sind die Taxibusverkehre in den bestehenden Linienbusangeboten dargestellt.

Taxibusverkehre in bestehenden Linienbusangeboten im Kreis Recklinghausen				
Linie	Stadt	Werktag	Samstag	Sonntag
221	Marl	drei Fahrten abends	drei Fahrten abends	drei Fahrten abends
223	Marl	drei Fahrten abends	drei Fahrten abends	drei Fahrten abends
225	Marl	drei Fahrten abends	drei Fahrten abends	drei Fahrten abends
238	Marl	eine Fahrt abends	eine Fahrt abends	eine Fahrt abends
252	Gladbeck	drei Fahrten abends	drei Fahrten abends	drei Fahrten abends
253	Gladbeck	vier Fahrten abends	vier Fahrten abends	vier Fahrten abends
254	Gladbeck	vier Fahrten abends	vier Fahrten abends	vier Fahrten abends
257	Gladbeck	drei Fahrten abends	drei Fahrten abends	drei Fahrten abends
259	Gladbeck	drei Fahrten abends	drei Fahrten abends	drei Fahrten abends
270	Marl	drei Fahrten abends nur in Marl	drei Fahrten abends nur in Marl	drei Fahrten abends nur in Marl
274	Dorsten	drei Fahrten abends in Dorsten (In der Miere – ZOB Dorsten)	drei Fahrten abends in Dorsten (In der Miere – ZOB Dorsten)	drei Fahrten abends in Dorsten (In der Miere – ZOB Dorsten)
276	Dorsten	vier Fahrten abends in Dorsten	vier Fahrten abends in Dorsten	vier Fahrten abends in Dorsten
278	Dorsten	drei Fahrten abends	acht Fahrten nachmittags und abends	ganztägig
286	Datteln	Vier Fahrten abends	Alle Fahrten außer 8:29 bis 14:28 Uhr	ganztägig
SB 26	Marl/Oer- Erkenschwick	drei Fahrten abends	---	zwei Fahrten abends

Abb. 3.2-2 Taxibusangebote in bestehenden Linienangeboten im Kreis Recklinghausen;
Fahrplanstand: 2005

Insgesamt werden mit den eigenständigen Taxibuslinien im Kreis Recklinghausen jährlich ca. 720.000 Bus-km angeboten. Dies entspricht einem Volumen von ca. 4,1% am Gesamtbuskilometerangebot im Kreis Recklinghausen für das Jahr 2005. Das Angebot wird unterschiedlich stark angenommen (2002-2003: 110.000-120.000 Bus-km). Im Schnitt liegen die Abrufquoten im Taxibusverkehr zwischen 10 bis 23%. Darüber hinaus existieren noch Gebiete mit Anruf-Sammel-Taxi (AST) (siehe Abb. 3.2-3).

AST-Angebot im Kreis Recklinghausen	
Datteln	<ul style="list-style-type: none"> • Beisenkampsiedlung ganztägig an Werktagen (Mo-Fr), Samstag und Sonntag • AST-Fahrten auf den Linien 280, 281 und 282 insbesondere in der SVZ auf ausgewählten Haltestellen
Dorsten	<ul style="list-style-type: none"> • Dorsten-Hardt Friedhof (ganztägig an allen Tagen) • Dorsten-Holsterhausen Waldfriedhof (ganztägig an allen Tagen) • Dorsten Tönisholt/Lohmannskamp (ganztägig an allen Tagen) <p>Alle AST-Fahrten beginnen am ZOB Dorsten.</p>
Haltern	<ul style="list-style-type: none"> • AST-Gebiet Holtwick/Lünzum (ganztägig an allen Tagen) • AST-Gebiet Drügen Pütt (ganztägig an allen Tagen) <p>Alle AST-Fahrten beginnen am Haltern Bf. und Kärtner Platz.</p> <ul style="list-style-type: none"> • AST-Spätfahrten im Stadtgebiet von Haltern nach 22.30 Uhr mit zwei Fahrten ausgehend von Haltern Bf. und Kärtner Platz (an allen Tagen)
Oer-Erken-schwick	<ul style="list-style-type: none"> • Honermannsiedlung (ganztägig an allen Tagen) <p>Alle AST-Fahrten beginnen am Berliner Platz.</p>
Reckling-hausen	<ul style="list-style-type: none"> • Freibad Mollbeck – Speckhorn (ganztägig an allen Tagen)
Waltrup	<ul style="list-style-type: none"> • AST-Fahrten auf den Linien 283 und 285 plus die HAST Friedhof und Sportzentrum (ganztägig an allen Tagen) • AST-Verbindung zwischen Waltrup und Castrop-Rauxel Ickern (ganztägig an allen Tagen)

Abb. 3.2-3 AST-Bereiche im Kreis Recklinghausen; Fahrplanstand: 2005

3.2.2 Betreiberstruktur

Insgesamt gibt es im Kreisgebiet 100 Linien, die von folgenden Verkehrsunternehmen betrieben werden:

- Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA)
- Busverkehr Rheinland GmbH (BVR)
- Dortmunder Stadtwerke AG (DSW)
- Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)
- Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)
- Regionalverkehr Niederrhein GmbH (RVN)
- Straßenbahn Herne Castrop-Rauxel GmbH (HCR)
- Vestische Straßenbahnen GmbH (VEST)
- Westfalenbus GmbH (WB)

In Abb. 3.2-5 bis 3.2-7 ist das Bedienungsangebot der jeweiligen Verkehrsunternehmen räumlich dargestellt.

3.2.3 Betriebsleistungen

In Abb. 3.2-4 sind die Betriebsleistungen, die die Verkehrsunternehmen im Kreisgebiet anbieten, nach Wochentagen und Nachtbusverkehr aufgeführt. Die Berechnungen sind mit Hilfe eines Verkehrsmodells durchgeführt worden und beziehen sich auf den Fahrplanstand vom Juni 2005.

Bus-km-Leistungen pro Jahr (Stand: 2005) im Kreis Recklinghausen nach Verkehrsunternehmen zugeordnet					
Verkehrsunternehmen	Montag-Freitag	Samstag	Sonntag	Nachtbus	Summe
	in Tsd. Bus-km				
VEST	11.026	1.771	1.388	94	14.278
BVR	348	52	41	0	441
RVM	497	86	47	0	630
RVN	37	0	0	0	37
WB	103	12	0	0	114
BGS	218	35	33	0	285
DSW	911	106	96	7	1.120
HCR	305	58	47	0	409
Kreis RE	13.443	2.118	1.652	101	17.313

Abb. 3.2-4 Betriebsleistungen im Busverkehr getrennt nach Verkehrsunternehmen und Wochentag; Fahrplanstand: 2005

Darin sind auch die Verkehrsleistungen im Schulverkehr enthalten. In den Betriebsleistungen sind auch die angebotenen Leistungen im Taxibus einbezogen. Der AST-Verkehr ist allerdings in der Zusammenstellung nicht enthalten. Insgesamt werden pro Jahr rund 17,3 Mio. Bus-km innerhalb des Kreisgebietes angeboten.

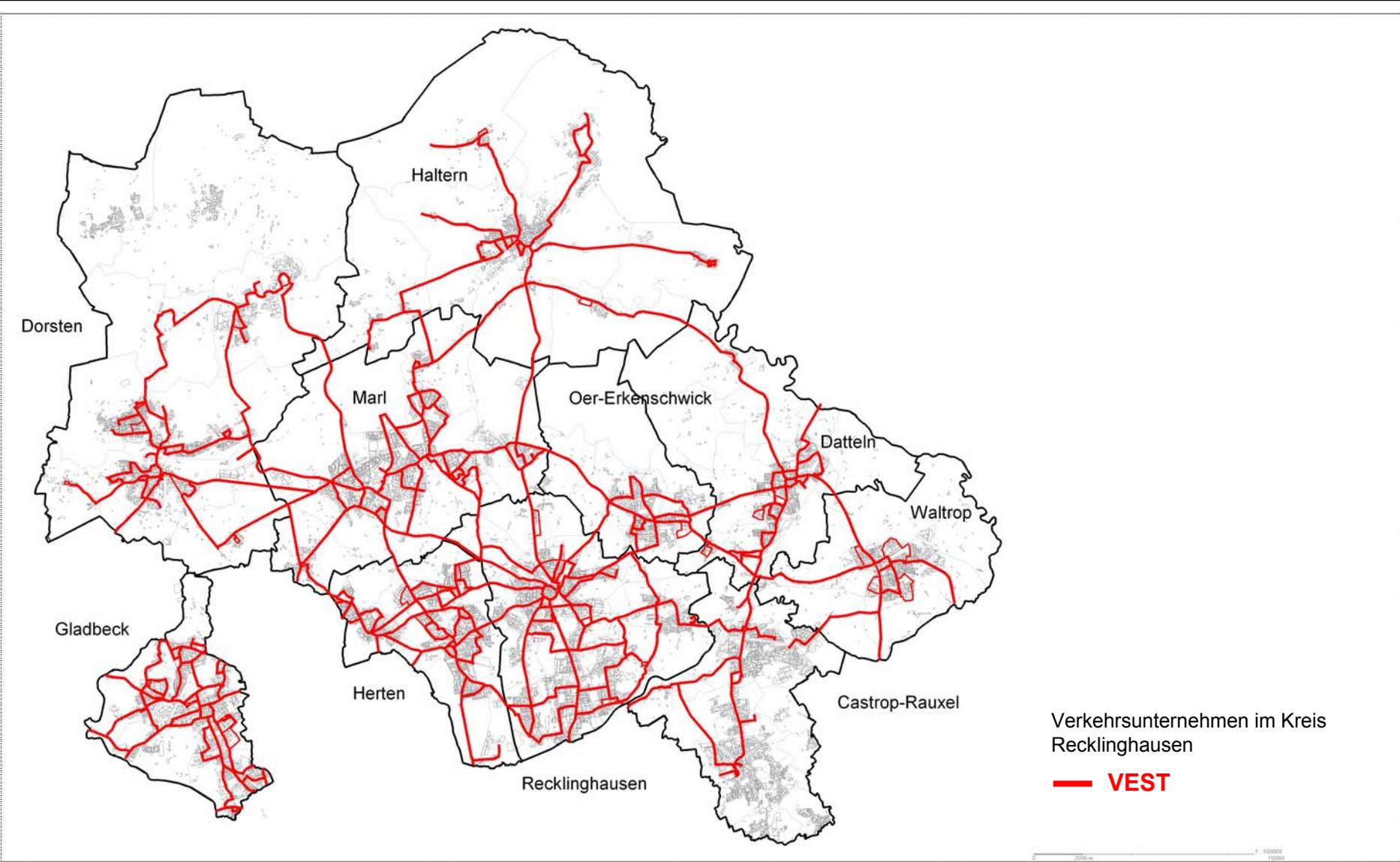


Abb. 3.2-5 Netzstruktur der Vestischen Straßenbahn GmbH (VEST)

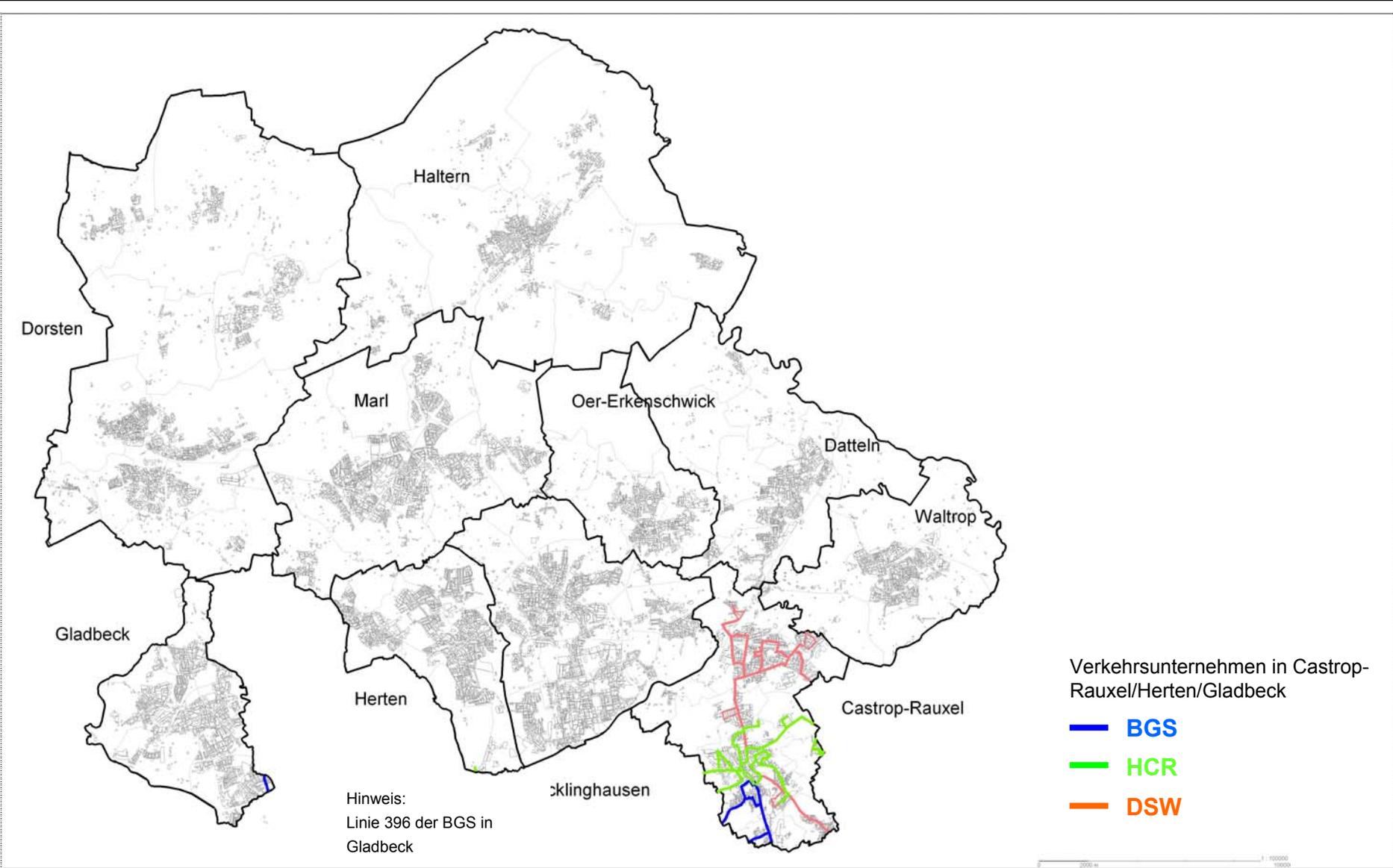


Abb. 3.2-6 Netzstruktur der Verkehrsunternehmen BGS, DSW und HCR

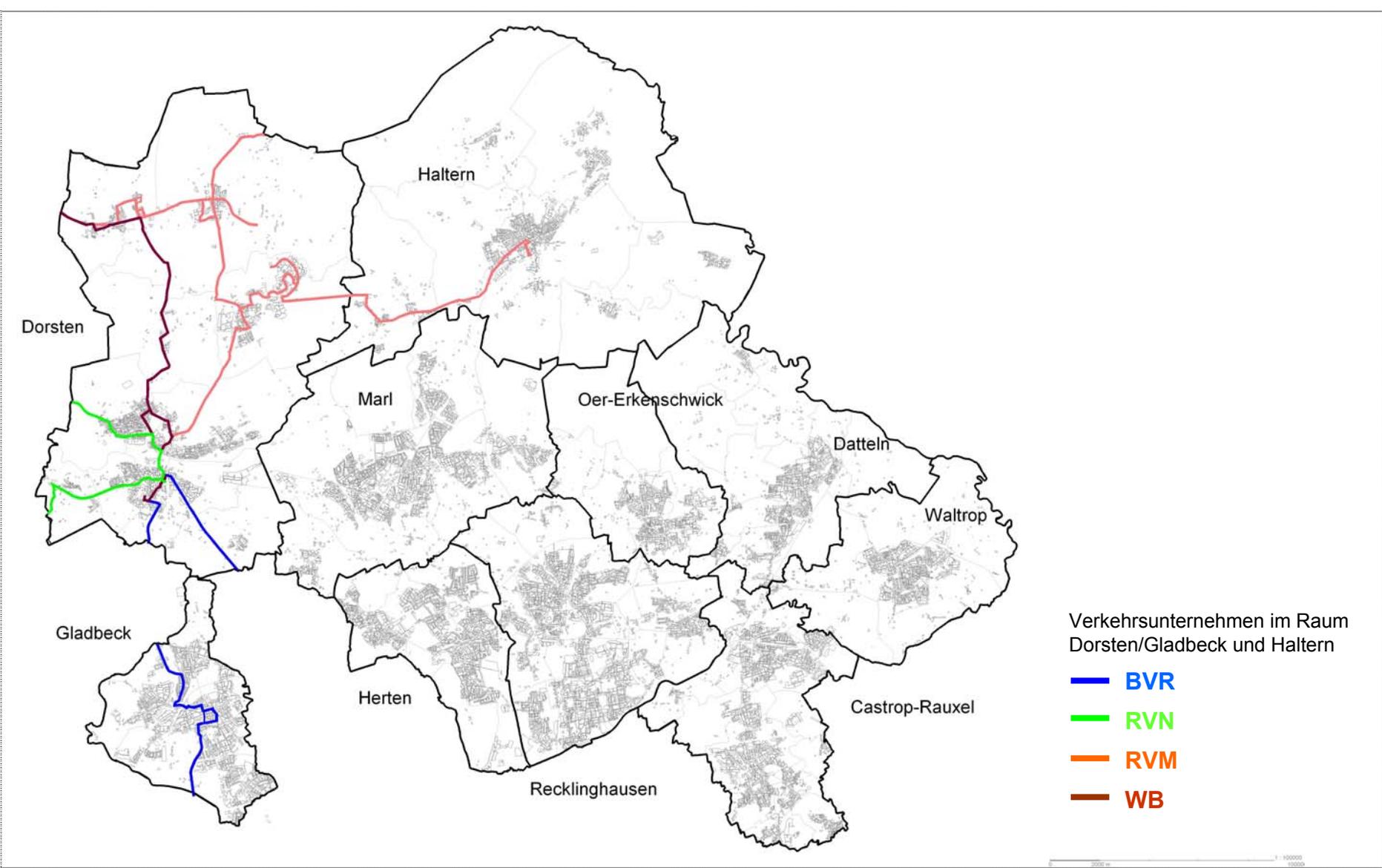


Abb. 3.2-7 Netzstruktur der Verkehrsunternehmen BVR, RVN, RVM und WB

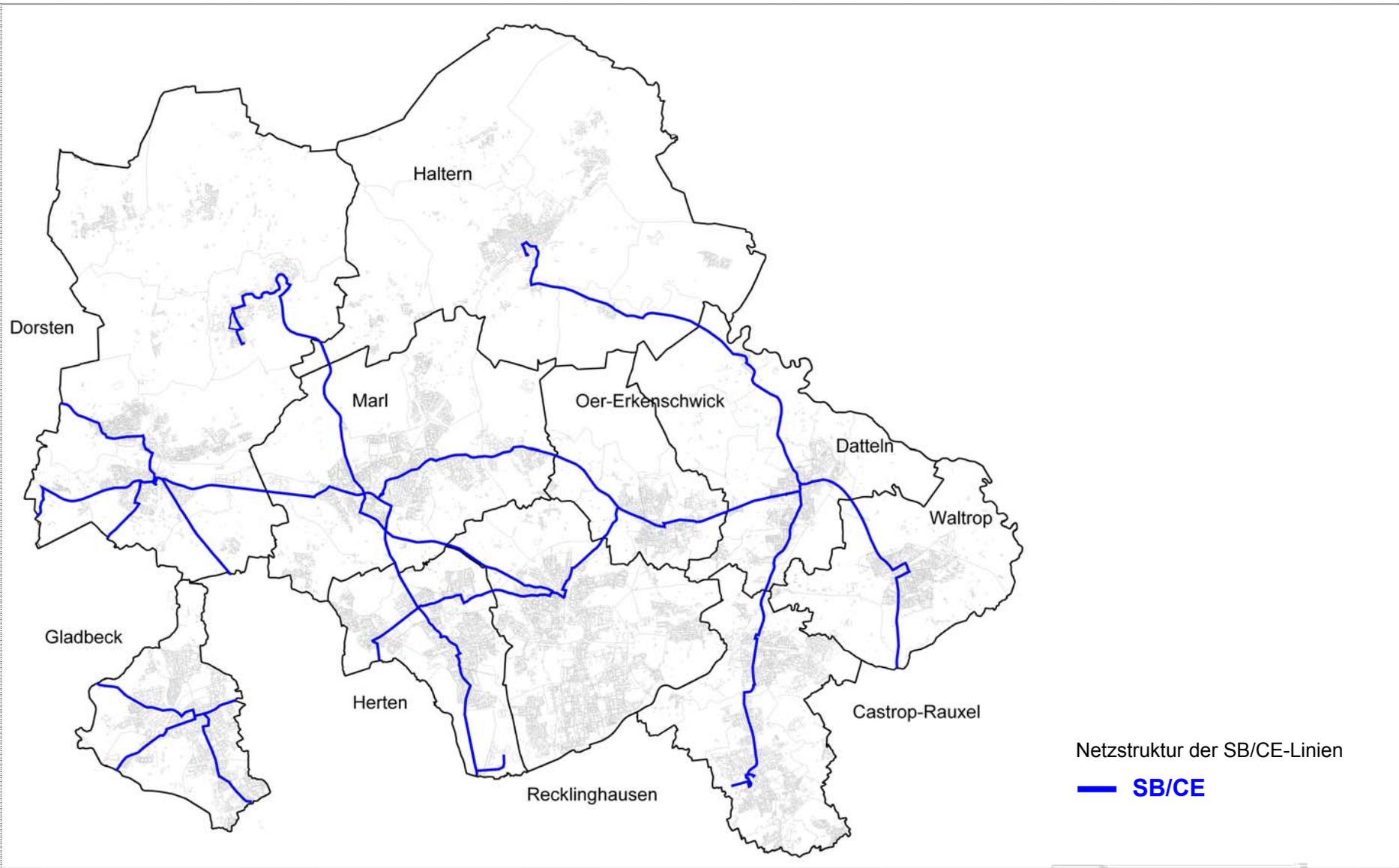


Abb. 3.2-8 Netzstruktur der SB/CE-Linien im Kreis Recklinghausen

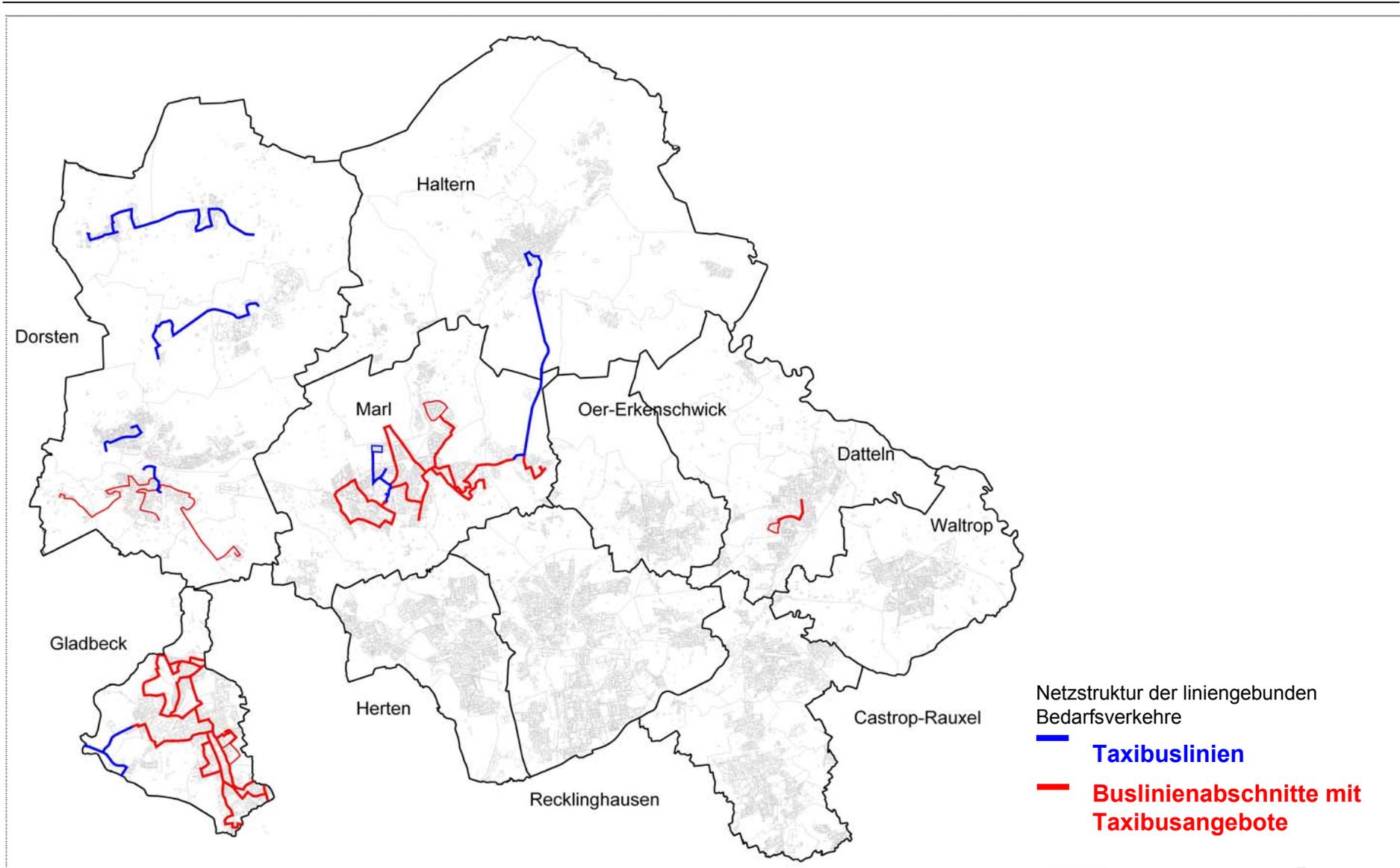


Abb. 3.2-9 Netzstruktur der eigenständigen Taxibuslinien (blau) sowie Linien mit Taxibuselementen (rot) im Kreis Recklinghausen

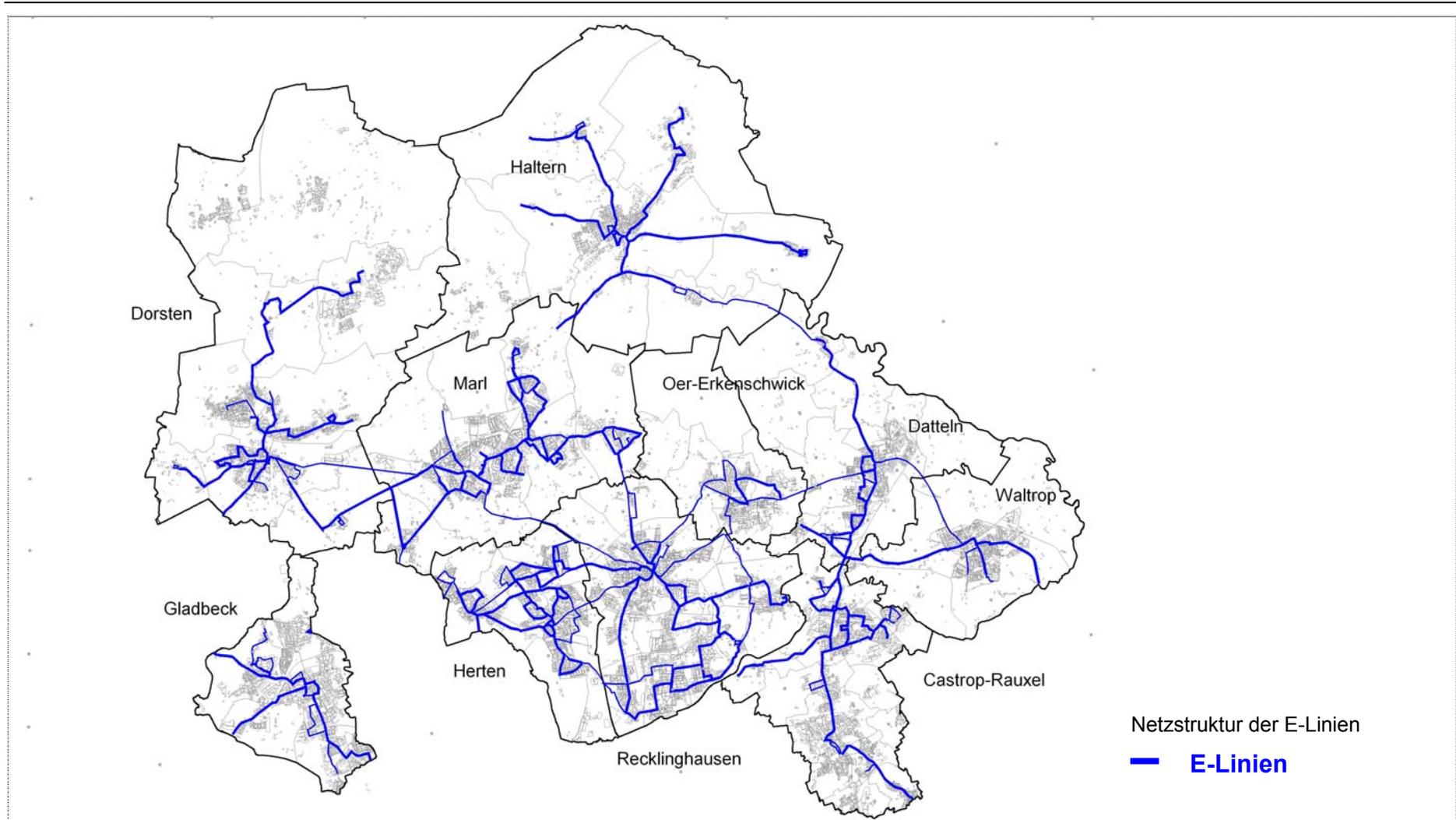


Abb. 3.2-10 Netzstruktur der E-Linien im Kreis Recklinghausen

Bus-km-Leistungen pro Jahr (Stand: 2005) im Kreis Recklinghausen nach Städten zugeordnet (jeweils in Tsd. Bus-km)									
	VEST	BVR	RVM	RVN	WB	BGS	DSW	HCR	Summe
Castrop-Rauxel	315					272	1.120	409	2.116
Datteln	889								889
Dorsten	1.296	255	521	37	114				2.224
Gladbeck	2.458	185				13			2.656
Haltern	649		108						758
Herten	1.679								1.679
Marl	2.369								2.369
Oer-Erkenschwick	684								684
Recklinghausen	3.394								3.394
Waltrop	545								545
Kreis	14.278	441	630	37	114	285	1.120	409	17.313

Abb. 3.2-11 Betriebsleistungen im Busverkehr getrennt nach Städten und Verkehrsunternehmen; Fahrplanstand: 2005⁵

3.2.4 Fahrtenangebot

In den nachfolgenden Abbildungen ist das Fahrtenangebot im Kreis Recklinghausen für folgende Zeiträume grafisch dargestellt:

- Montag-Freitag in der Zeit von 0.00 bis 24.00 Uhr ohne E-Linien
- Montag-Freitag in der Zeit von 0.00 bis 24.00 Uhr (nur E-Linien)
- Montag-Freitag in der Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr (Hauptverkehrszeit)
- Montag-Freitag in der Zeit von 20.00 bis 24.00 Uhr (Abendangebot)
- Samstag (ganztägig)
- Sonntag (ganztägig)
- Nachtbusverkehr (NE-Linien) in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag

⁵ Die Auswertungen sind mit Hilfe des Verkehrsmodells durchgeführt worden und beinhaltet die angebotene Taxibus-Leistung.

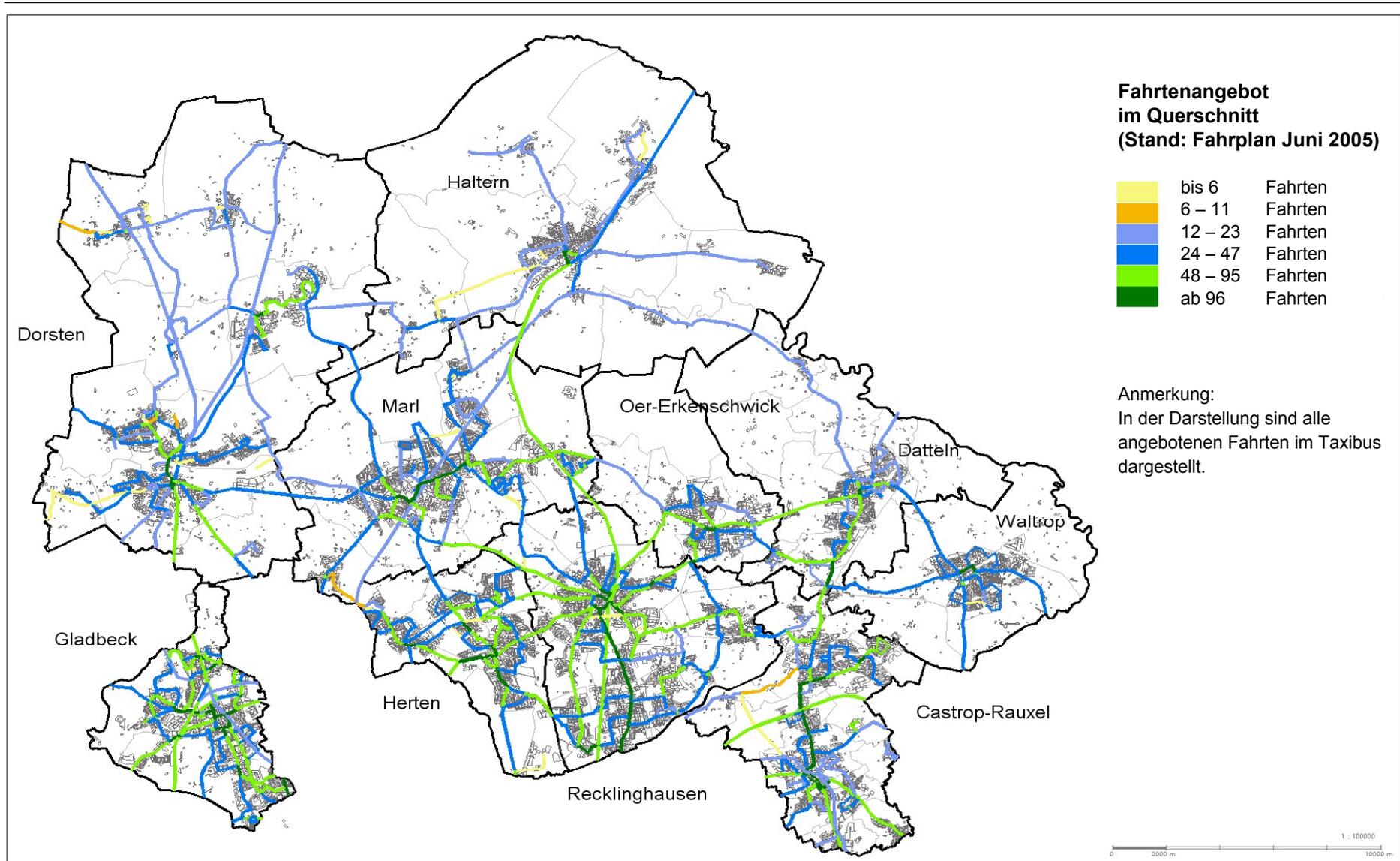


Abb. 3.2-12 Fahrtenangebot an einem Werktag (Mo-Fr) ohne E-Linien; Fahrplanstand: 2005

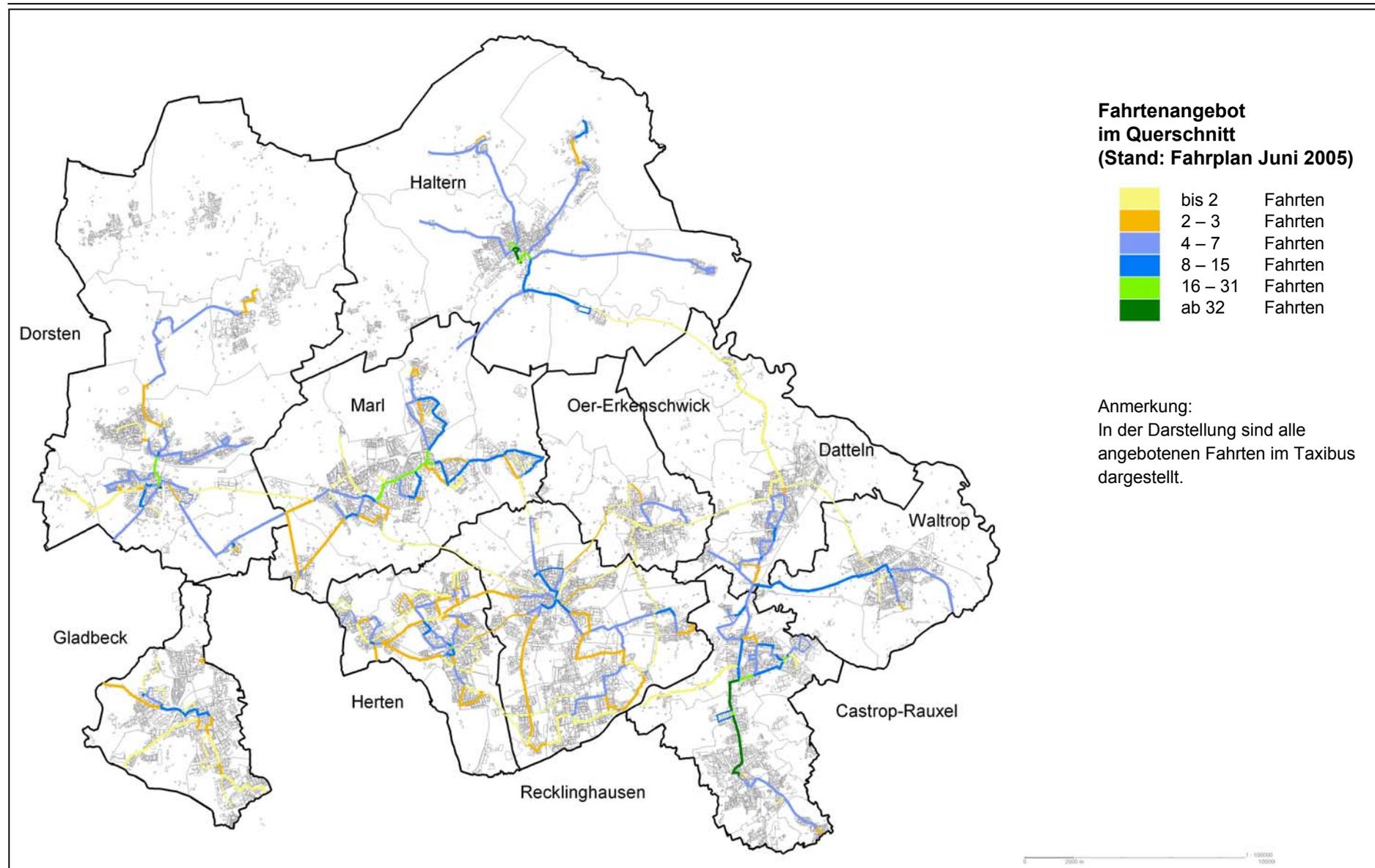


Abb. 3.2-13 Fahrtenangebot an einem Schultag (Mo-Fr) der E-Linien; Fahrplanstand: 2005

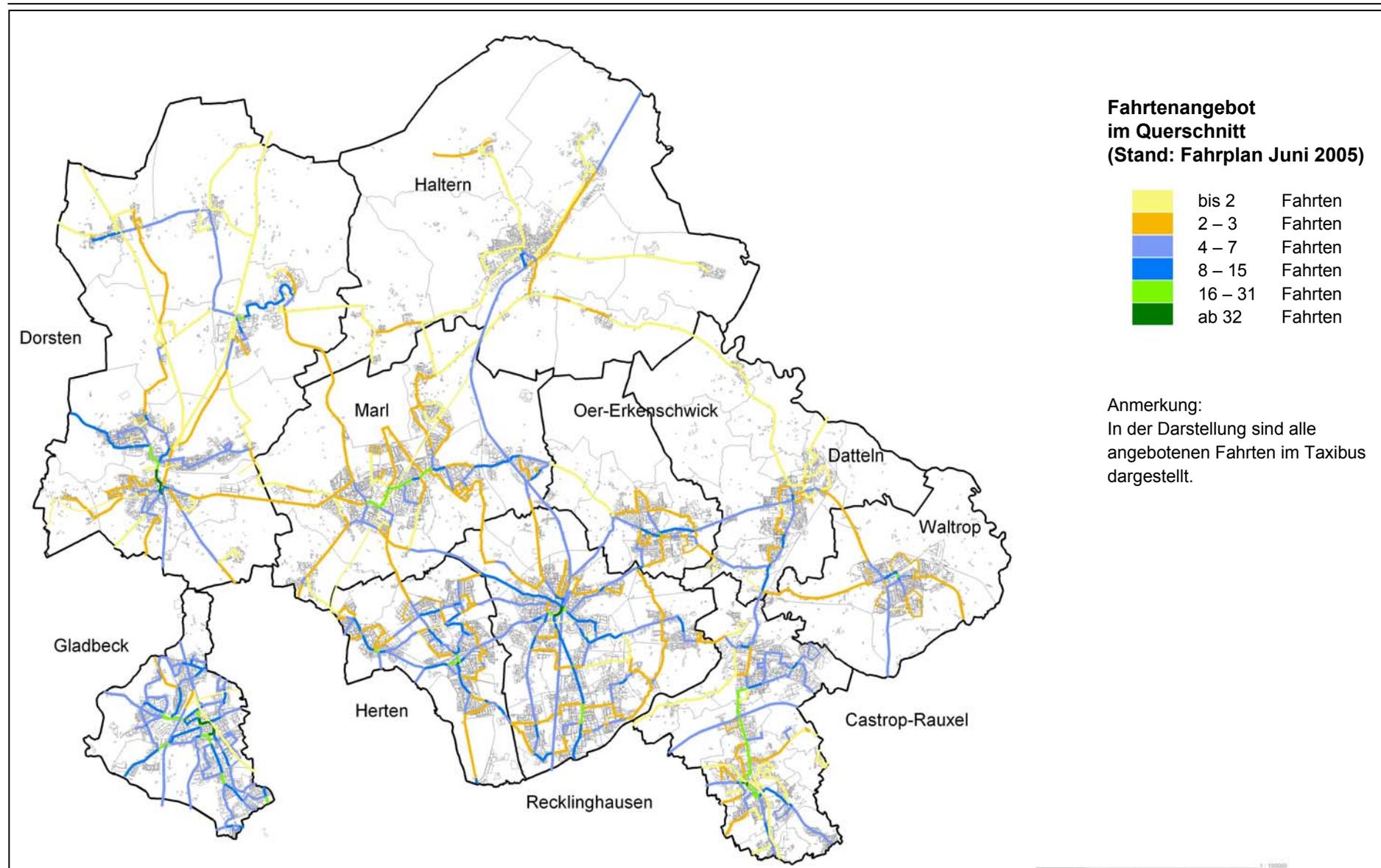


Abb. 3.2-14 Fahrtenangebot an einem Werktag (Mo-Fr) für den Zeitraum 7:00 bis 8:00 Uhr in der Hauptverkehrszeit (ohne E-Linien); Fahrplanstand: 2005

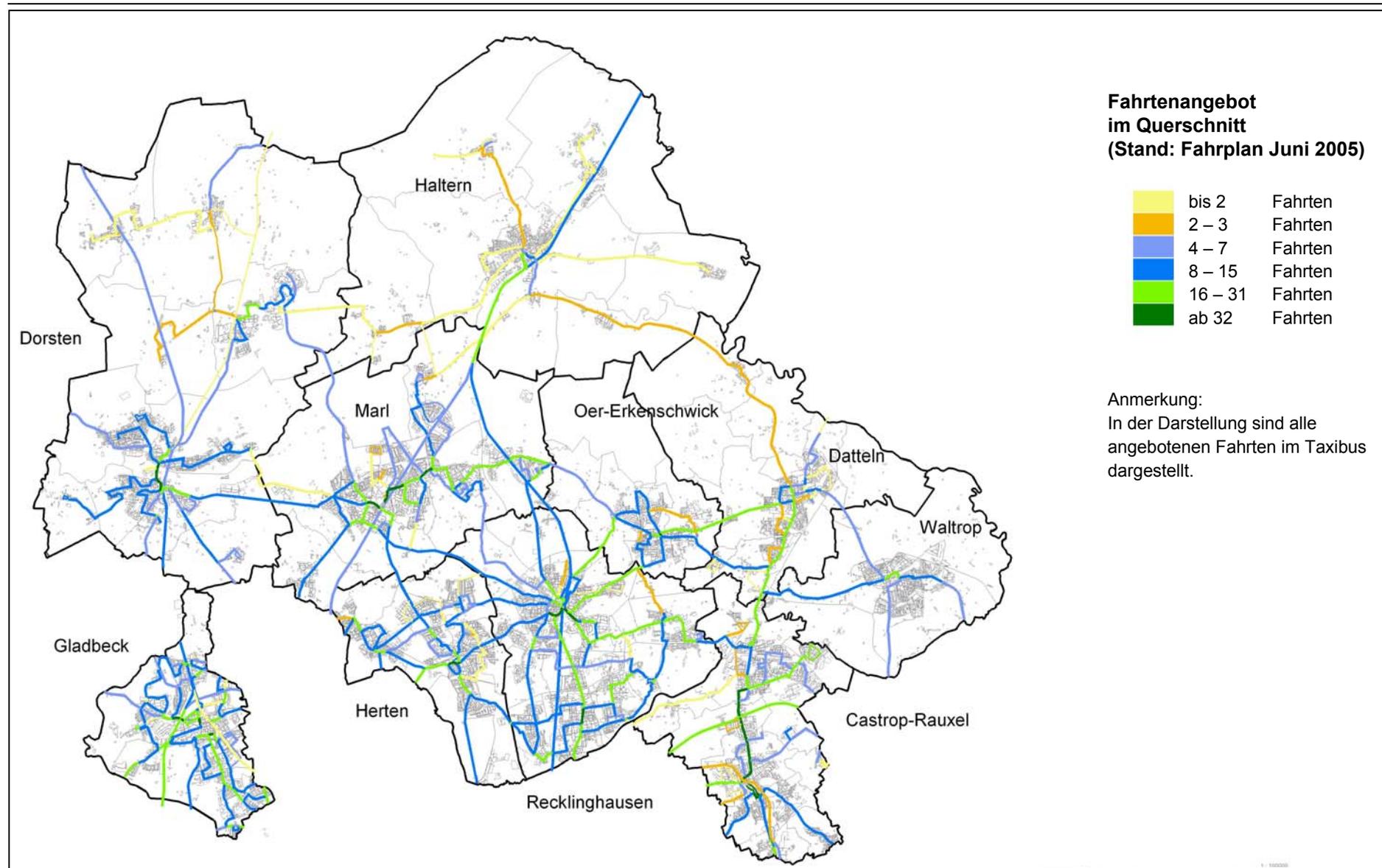


Abb. 3.2-15 Fahrtenangebot an einem Werktag (Mo-Fr) für den Zeitraum 20:00 bis 24:00 Uhr (ohne E-Linien); Fahrplanstand: 2005

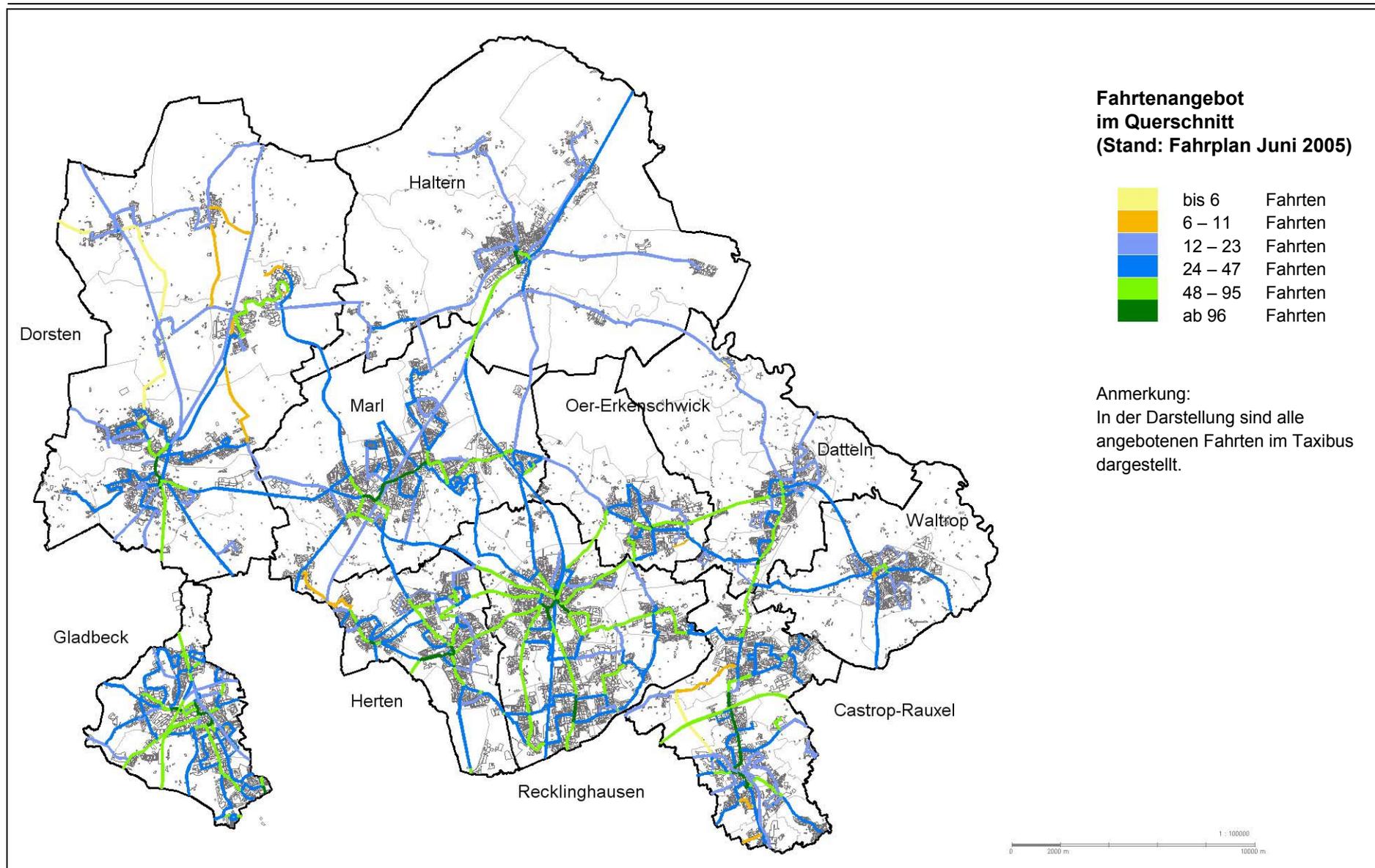


Abb. 3.2-16 Fahrtenangebot an einem Samstag; Fahrplanstand: 2005

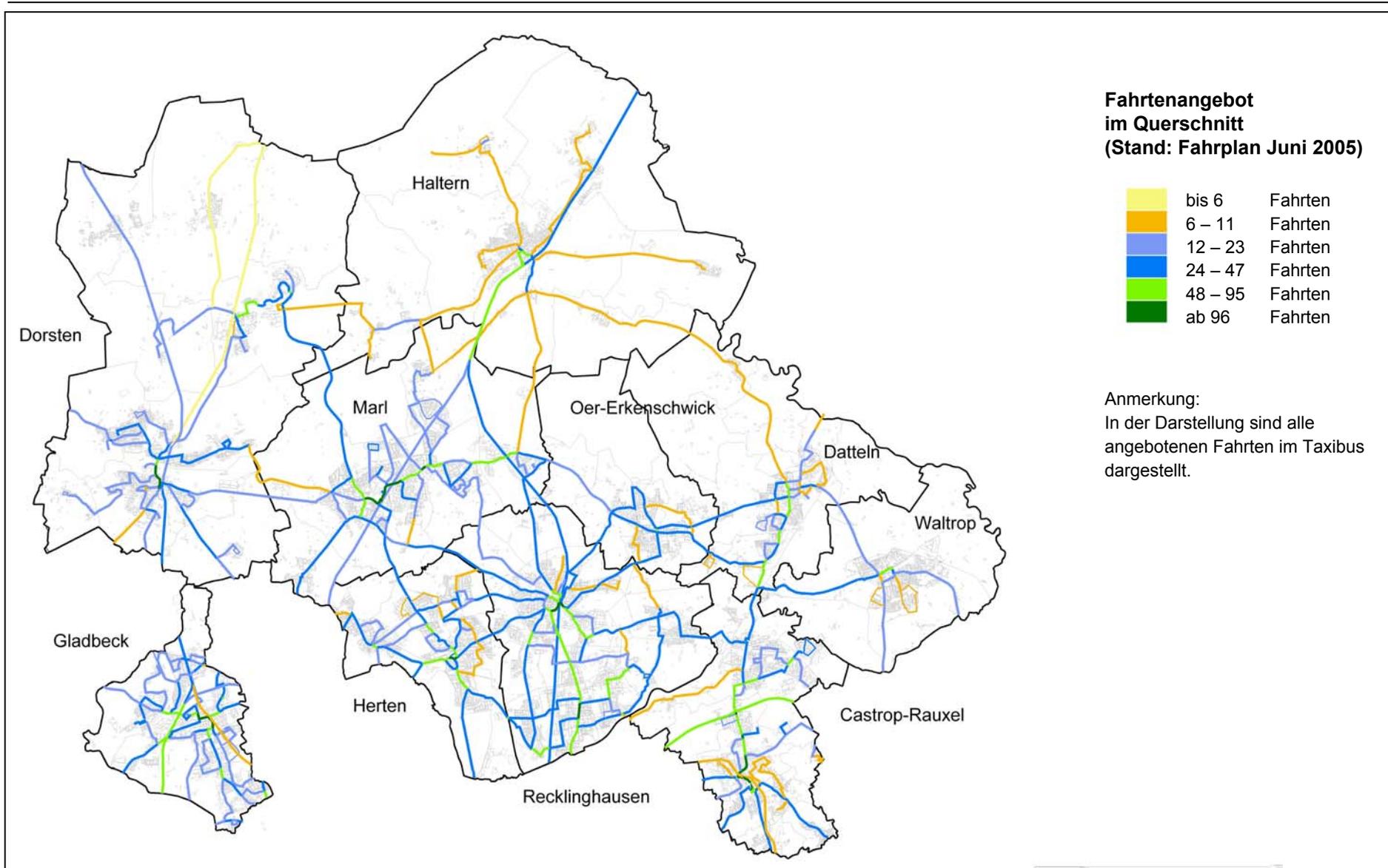


Abb. 3.2-17 Fahrtenangebot an einem Sonntag; Fahrplanstand: 2005

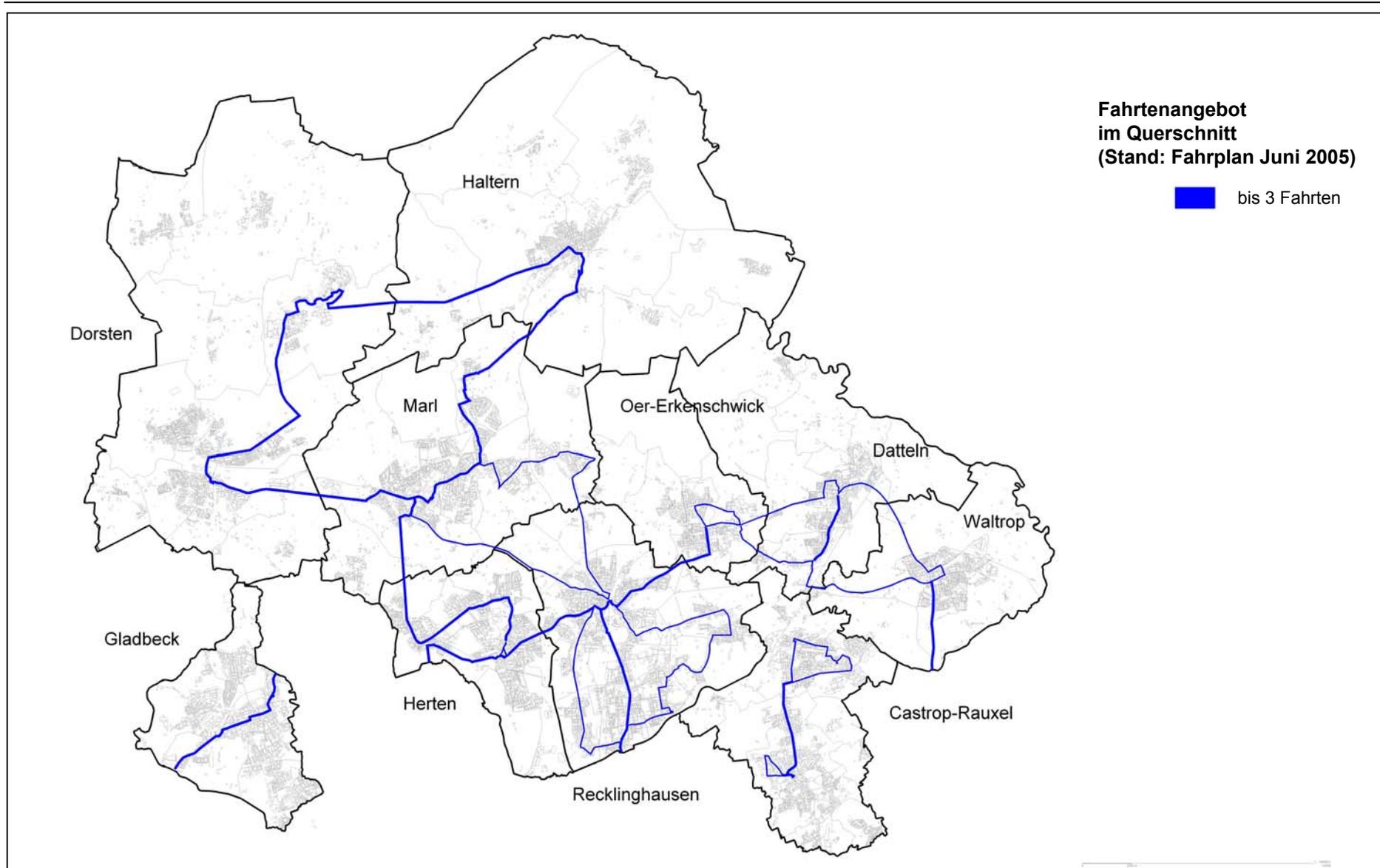


Abb. 3.2-18 Fahrtenangebot im Nachtbusverkehr, Fahrplanstand: 2005

3.2.5 Betriebseinrichtungen (Betriebshöfe und Werkstätten)

Die im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen verfügen über ausreichende Abstellflächen und Unterstellhallen, die dazu geeignet sind, die Fahrzeuge ordnungsgemäß abzustellen. Abstellflächen befinden sich in Castrop-Rauxel und in Herten. Über die Lage weiterer Abstellanlagen liegen keine Daten vor. Die zwei im Kreisgebiet vorhandenen Werkstätten (Castrop-Rauxel und Herten) befinden sich im Besitz der Unternehmen.

3.2.6 Haltestellen und Verknüpfungshaltepunkte

Im Kreisgebiet von Recklinghausen befinden sich insgesamt 1.317 Bushaltestellen, die sich, wie auch in der Abb. 3.2-19 dargestellt, wie folgt nach Städten aufteilen:

Städte	Anzahl der Haltestellen
Castrop-Rauxel	144
Datteln	93
Dorsten	195
Gladbeck	170
Haltern	112
Herten	124
Marl	169
Oer-Erkenschwick	51
Recklinghausen	194
Waltrop	65
Kreis Recklinghausen	1.317

Abb. 3.2-19 Anzahl der Haltestellen im Kreis Recklinghausen je Stadt

Die Bushaltestellen im Stadtgebiet unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Ausstattung und Art. Während Haltestellen im Innenstadtbereich - wenn möglich - mit Wartehäuschen inklusive Informationstableau (Fahrplan, Liniennetzplan, Informationen zu Fahrpreisen) ausgestattet sind, findet man in Randbereichen entsprechend den Vorschriften der StVO und BOKraft vielfach nur das Haltestellenschild mit der Fahrplantafel im VRR-Standard vor.

Den Belangen von Frauen, Kindern und Behinderten wird in vielen Fällen Rechnung getragen. Häufig sind die Zugänge zur Haltestelle und die Wartehäuschen beleuchtet. Bei Straßenumbauten werden die für Niederflurtechnik geeigneten Spezialbordsteine (Formsteine) mit 16 cm Höhe eingesetzt. Die Bushaltestellen sind als Busbuchten, als Haltestellen am Fahrbahnrand, in Parkstreifen oder Busspuren ausgebildet.

3.2.7 Anlagen zur Beschleunigung des ÖPNV

Einen wesentlichen Beitrag, den ÖPNV attraktiv zu gestalten und Fahrgastpotenziale zu sichern und zu vergrößern, leisten Maßnahmen zur Busbeschleunigung. Hierzu gehören:

-
- Busspuren
 - Lichtsignalanlagen (LSA) mit Busbevorrechtigung
 - Schrankenanlage für die Durchfahrt von Bussen

Im Kreis Recklinghausen sind diesbezüglich ortsfeste Anlagen in Castrop-Rauxel, Datteln, Dorsten, Gladbeck, Haltern, Herten, Marl, Oer-Erkenschwick und Recklinghausen vorhanden. In Dorsten befindet sich eine Schrankenanlage und in Oer-Erkenschwick eine Busschleuse. In den Städten Datteln, Gladbeck, Herten, Marl, Recklinghausen sowie in Waltrop sind Busspuren vorhanden. Alle Anlagen sind in Abb. 5.6-1 im Kapitel 5 aufgeführt.

3.2.8 Fahrzeugstandards

Die von den Verkehrsunternehmen im Kreis Recklinghausen angebotene Ist-Qualität des Fahrzeugstandards stellt sich in den Parametern Niederflurigkeit, Einstiegshilfen, Schadstoffausstoß und Komfort folgendermaßen dar (Stand 2005):

- **Niederflurigkeit**
Im Kreis Recklinghausen werden grundsätzlich auf allen Linien Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Ausnahmen werden nur im Bereich der Einsatzfahrzeuge im Schulverkehr gemacht.
Heute werden bereits mindestens 95% der Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV des Kreises Recklinghausen mit Niederflurfahrzeugen erbracht. Höchstens 5% der Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV des Kreises Recklinghausen werden mit Hochflurfahrzeugen erbracht.
- **Einstiegshilfen**
Etwa 45% der Verkehrsleistungen, die mit Niederflurfahrzeugen erbracht werden, werden darüber hinaus mit Fahrzeugen gefahren, die über eine Einstiegshilfe verfügen (manuell oder elektrisch).
- **Schadstoffausstoß**
Etwa 31% der Verkehrsleistungen im Kreis werden mit Fahrzeugen angeboten, die der Euroklasse 0 entsprechen.
Etwa 7% der Verkehrsleistungen im Kreis werden mit Fahrzeugen angeboten, die der Euroklasse 1 entsprechen.
Etwa 23% der Verkehrsleistungen im Kreis werden mit Fahrzeugen angeboten, die der Euroklasse 2 entsprechen.
Etwa 39% der Verkehrsleistungen im Kreis werden mit Fahrzeugen angeboten, die der Euroklasse 3 entsprechen.
- **Komfort**
Etwa 40% der Verkehrsleistungen im Kreis werden mit Fahrzeugen angeboten, die über eine Klimaanlage verfügen.

3.3 Analyse des ÖPNV-Angebotes

3.3.1 Kreisbezogene Analyse des ÖPNV-Angebotes

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes stellt eine vergleichende Bewertung des ÖPNV-Angebotes zwischen den einzelnen Städten dar. Grundlage aller Analysen sind die Fahrpläne des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (Stand: Juni 2005).

Für die Entwicklung und Ausarbeitung eines Qualitätsstandards ist neben der stadtbezogenen Analyse des ÖPNV-Angebotes (siehe Anhänge 1.1-1.10: stadtbezogene Textteile) auch eine kreisweite Analyse notwendig, die sich aus folgenden Indikatoren zusammensetzt:

- **Indikator:**
Erschließungsqualität in Abhängigkeit des Fahrtenangebotes
 - Erschließungsqualität von allen angefahrenen Haltestellen
 - Erschließungsqualität von Haltestellen mit mehr als 16 Fahrtenpaaren pro Werktag (60-Minuten-Grundtakt)
 - Erschließungsqualität von Haltestellen mit mehr als 33 Fahrtenpaaren pro Werktag (30-Minuten-Grundtakt)
 - Haltestellendichte pro qkm Stadtfläche
- **Indikator:**
Fahrtenangebotsqualität
 - Abfahrten pro Haltestelle auf Stadtebene
 - Abfahrten pro Einwohner und Jahr auf Stadtebene
 - Leistungsangebot pro qkm Stadtfläche
- **Indikator:**
Nachfrageabschöpfung im ÖPNV
 - Anzahl der Fahrten pro Einwohner und Jahr auf Stadtebene
 - Einsteiger pro Abfahrt auf Stadtebene

Nachfolgend werden die einzelnen Indikatoren beschrieben und die Städte anhand dieser Indikatoren bewertet. Die Darstellung erfolgt dabei ausschließlich grafisch.

Indikator

Erschließungsqualität in Abhängigkeit des Fahrtenangebotes

Die Betrachtung zum Einzugsbereich von Haltestellen dient dem Ziel, nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossene Siedlungsbereiche im Kreisgebiet zu identifizieren. Bewertungsmaßstab sind folgende Grenzwerte für Fußwegeentfernungen zur Haltestelle⁶:

⁶ Für den SPNV gilt ein Einzugsbereich von 1.000 m

- 300 m Fußwegentfernung im Kernbereich
- 300 - 400 m Fußwegeentfernung im sonstigen Verdichtungsgebiet
- 400 - 500 m Fußwegeentfernung am Stadtrand und in gering verdichteten Bereichen

Die Erreichbarkeit der Haltestellen gilt zunächst unabhängig von der Anzahl der Abfahrten der jeweiligen Haltestellen. In einer detaillierten Betrachtung wurden zwei ergänzende Auswertungen vorgenommen, die zusätzlich das tägliche Fahrtenangebot an der Haltestelle berücksichtigen:

- Haltestelleneinzugsbereich bei mehr als 16 Abfahrten pro Werktag (entspricht etwa einem Stunden-Takt)
- Haltestelleneinzugsbereich bei mehr als 32 Abfahrten pro Tag (entspricht etwa einem 30-Minuten-Takt)

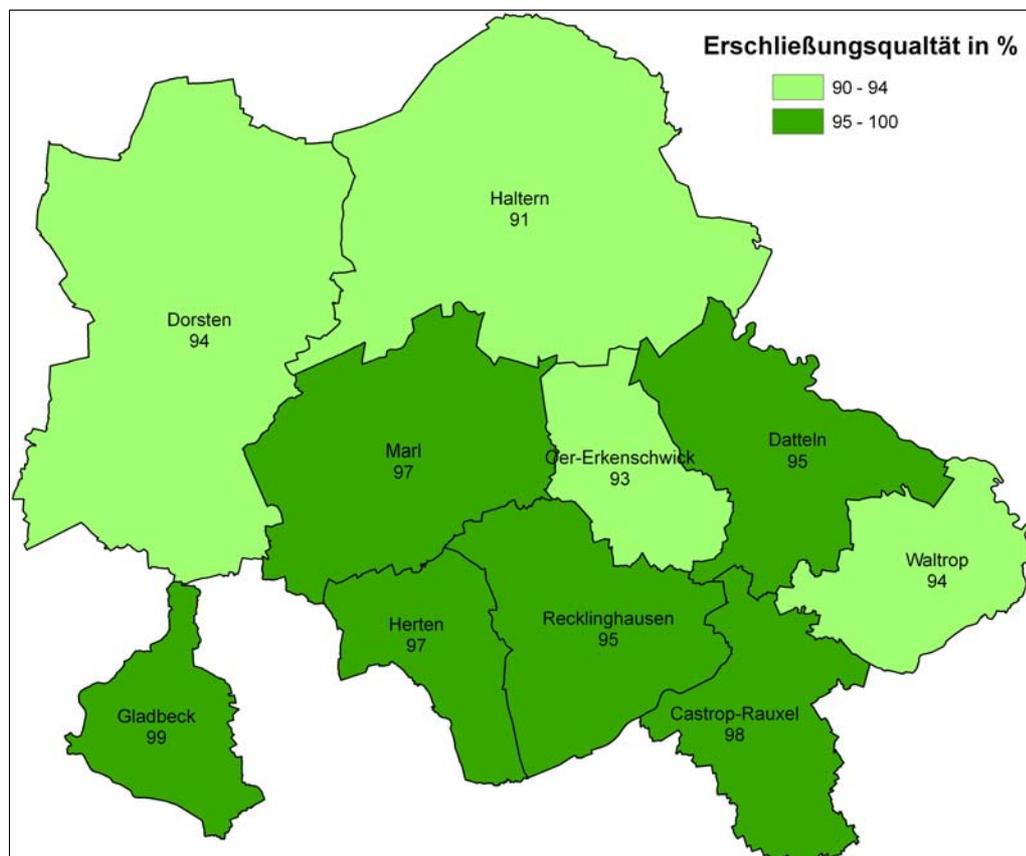


Abb. 3.3-1 Erschließungsqualität in % der Stadtflächen mit allen Haltestellen

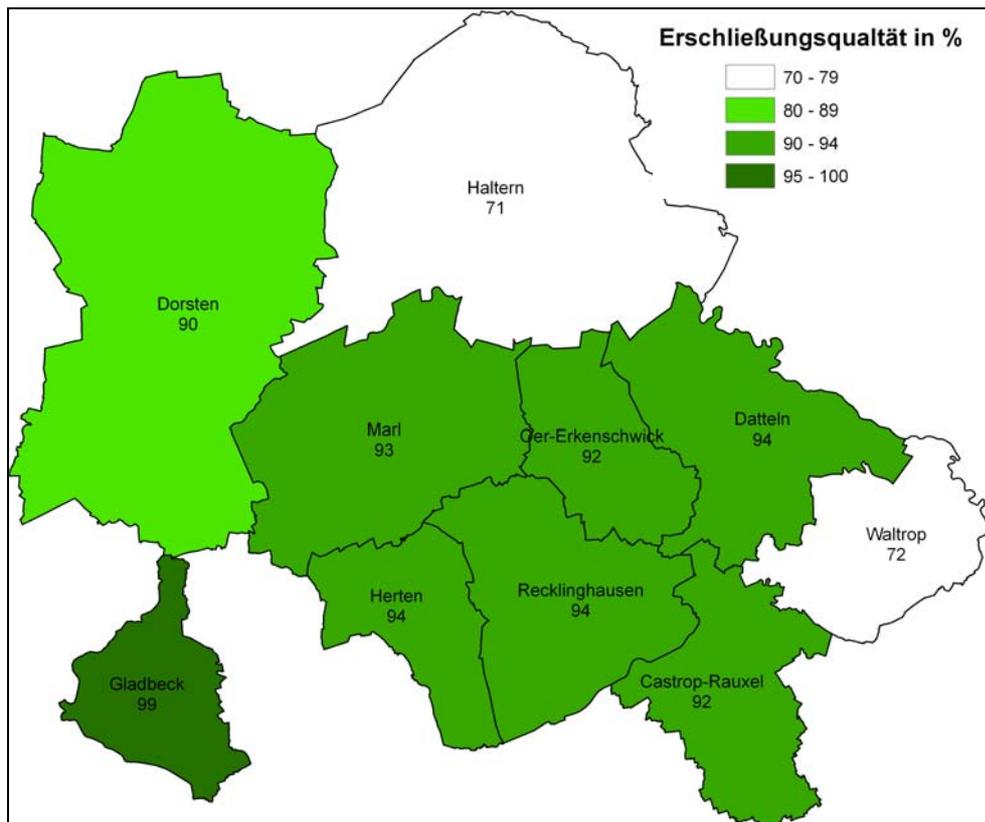


Abb. 3.3-2 Erschließungsqualität in % der Siedlungsflächen mit Haltestellen mit mehr als 16 Fahrtenpaaren pro Werktag (Mo-Fr)

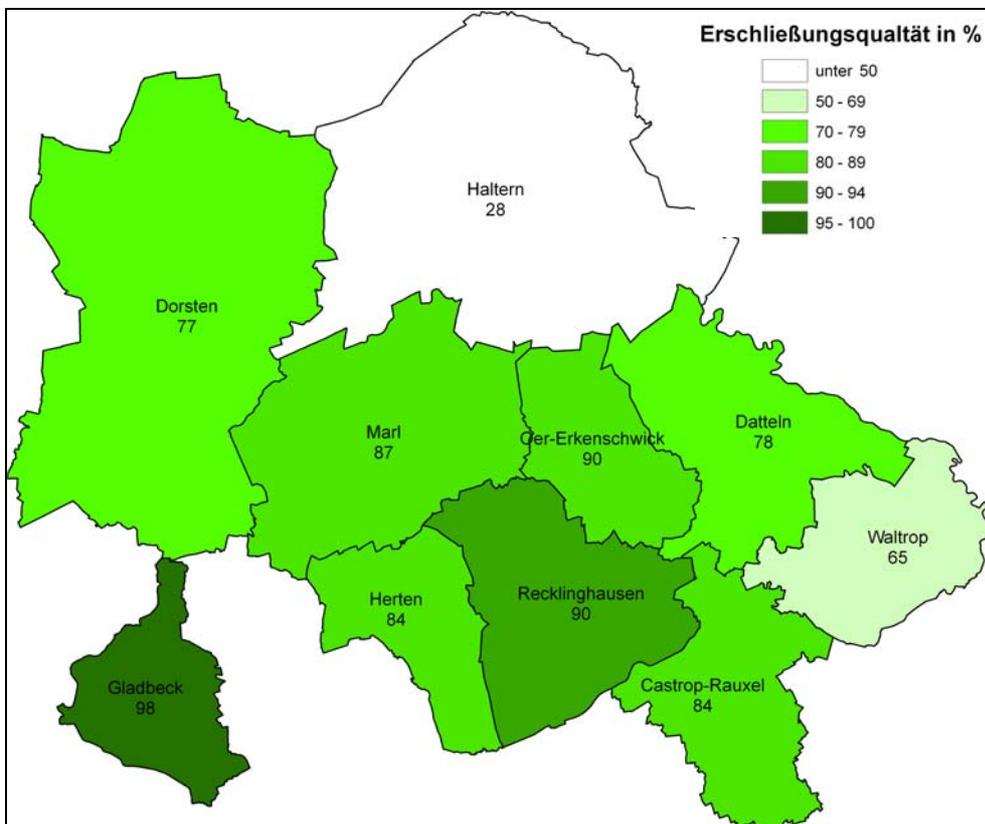


Abb. 3.3-3 Erschließungsqualität in % der Siedlungsflächen mit Haltestellen mit mehr als 32 Fahrtenpaaren pro Werktag (Mo-Fr)

Unter Berücksichtigung aller Haltestellen wird in allen Städten ein Erschließungsgrad von über 90% erreicht, so dass von einer optimalen ÖPNV-Erschließung aller Siedlungsflächen gesprochen werden kann. Berücksichtigt man nur die Haltestellen (Abb. 3.3-2), die einen Stundentakt aufweisen (16 Fahrtenpaare) bleibt der Erschließungsgrad mit Ausnahme der Städte Haltern und Waltrop auch nach wie vor bei über 90%. In Waltrop nimmt die Erschließungsqualität jedoch nur aus methodischen Gründen ab (Schleifenfahrten der Linien 283 und 285 mit einem Stundenangebot unter 32 Fahrtenpaare) sowie nur eine Fahrt pro Richtung auf der Linie 289).

In Abb. 3.3-3 ist die Erschließungsqualität für ein Linienangebot im 30-Minuten-Takt dargestellt, d.h. es wurden nur Haltestellen mit mehr als 32 Fahrtenpaaren berücksichtigt. Hier zeigt sich, dass die Städte Gladbeck, Castrop-Rauxel, Herten, Recklinghausen, Marl und Oer-Erkenschwick eine hohe Erschließungsqualität von über 80% aufweisen. Die Städte Dorsten und Datteln weisen noch eine Erschließungsqualität von über 75% auf. In Waltrop liegt der Erschließungswert bei 65%, da hier fast nur die Hauptachsen mit einem Angebot von über 32 Fahrtenpaaren bedient werden. Da in Haltern fast alle Busangebote nur stündlich angeboten werden, sinkt bei einer Betrachtung der Erschließung mit 32 Fahrtenpaaren die Erschließungsqualität auf 28% der Einwohner. Die Stadt Gladbeck nimmt mit ihrem stringenten 20-Minuten-Regeltakt eine Sonderrolle ein, so dass aufgrund der hohen Haltestellendichte und des Regeltaktes nahezu die gesamte Einwohnerzahl im 20-Minutentakt bedient werden kann.

Indikator

Fahrtenangebotsqualität

Für diesen Indikator werden vier Auswertungen vorgenommen, die sich wie folgt zusammensetzen:

- Abfahrten pro Haltestelle auf Stadtebene
- Abfahrten pro Einwohner und Jahr auf Stadtebene
- Leistungsangebot pro qkm Stadtfläche
- Verbindungsangebot und Umsteigehäufigkeit innerhalb der Stadt

Abfahrten pro Haltestelle auf Stadtebene

Der Fahrgast stuft anhand der Bedienungshäufigkeit - oder auch Fahrzeugfolgezeit bzw. Takt - die zeitliche Verfügbarkeit des von ihm gewählten Verkehrsmittels ein. Insbesondere über diese Größe entscheidet er über sein Verhalten am Verkehrsmarkt. Eine tiefe Marktdurchdringung des ÖPNV setzt (relativ) kurze Fahrzeugfolgezeiten voraus.

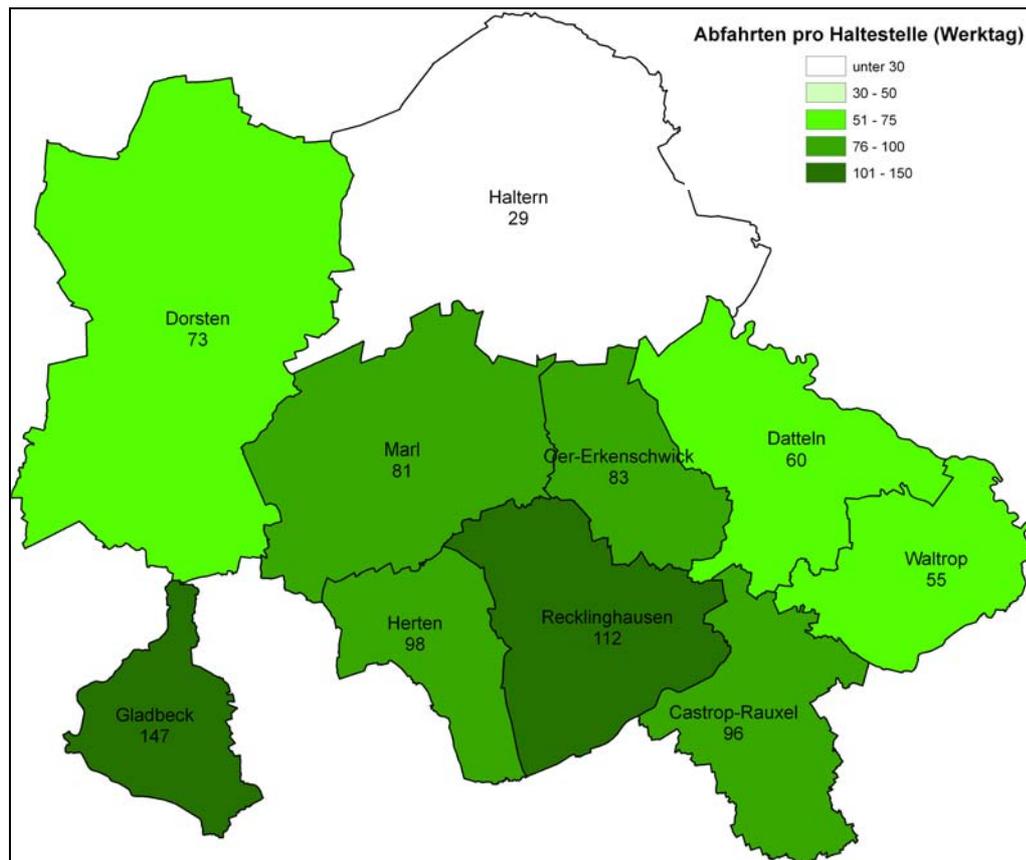


Abb. 3.3-4 Abfahrten pro Haltestelle an einem Werktag (Mo-Fr) auf Stadtebene

Die Städte Gladbeck, Herten, Recklinghausen und Castrop-Rauxel weisen im Durchschnitt mehr als 90 Abfahrten pro Haltestelle auf. Hier kann von einer hohen Angebotsdichte im ÖPNV ausgegangen werden. In Gladbeck werden sogar fast 150 Abfahrten pro Haltestelle erreicht; dies ist wiederum auf den durchgängigen 20-Minuten-Takt auf allen Linien zurückzuführen.

Abfahrten pro Einwohner und Jahr auf Stadtebene

Diese Auswertung stellt eine Ergänzung zu der vorhergehenden Auswertung dar, indem die Abfahrten in Beziehung zu der Einwohnerzahl der jeweiligen Städte gesetzt werden.⁷ Auch hier hebt sich die Stadt Gladbeck mit 88 Abfahrten pro Einwohner und Jahr (aufgrund ihres 20-Minuten-Taktes) deutlich von den anderen Städten ab.

Leistungsangebot pro qkm Stadtfläche

Neben den Abfahrten lässt sich mit dem Indikator *Bus-km-Angebot bezogen auf die Stadtfläche* herausfiltern, inwieweit die Stadtgröße Auswirkungen auf die Fahrleistungen im ÖPNV hat. In Abb. 3.3-6 wird deutlich, dass die Stadt Gladbeck mit ca. 235 Bus-km pro qkm Stadtfläche eine Spitzenposition im Kreis Recklinghausen einnimmt. In Verbindung mit der Abb. 3.3-5 wird deutlich, dass die Flächengröße nicht unbedingt ein Indiz für mehr Fahrleistungen darstellt, um das gleiche Abfahrtsaufkommen pro Haltestelle zu erzeugen. Dies wird besonders in der Stadt Dorsten deutlich.

⁷ Die Hochrechnung der Abfahrten an einem normalen Werktag auf das Jahr erfolgt mit dem Faktor 300.

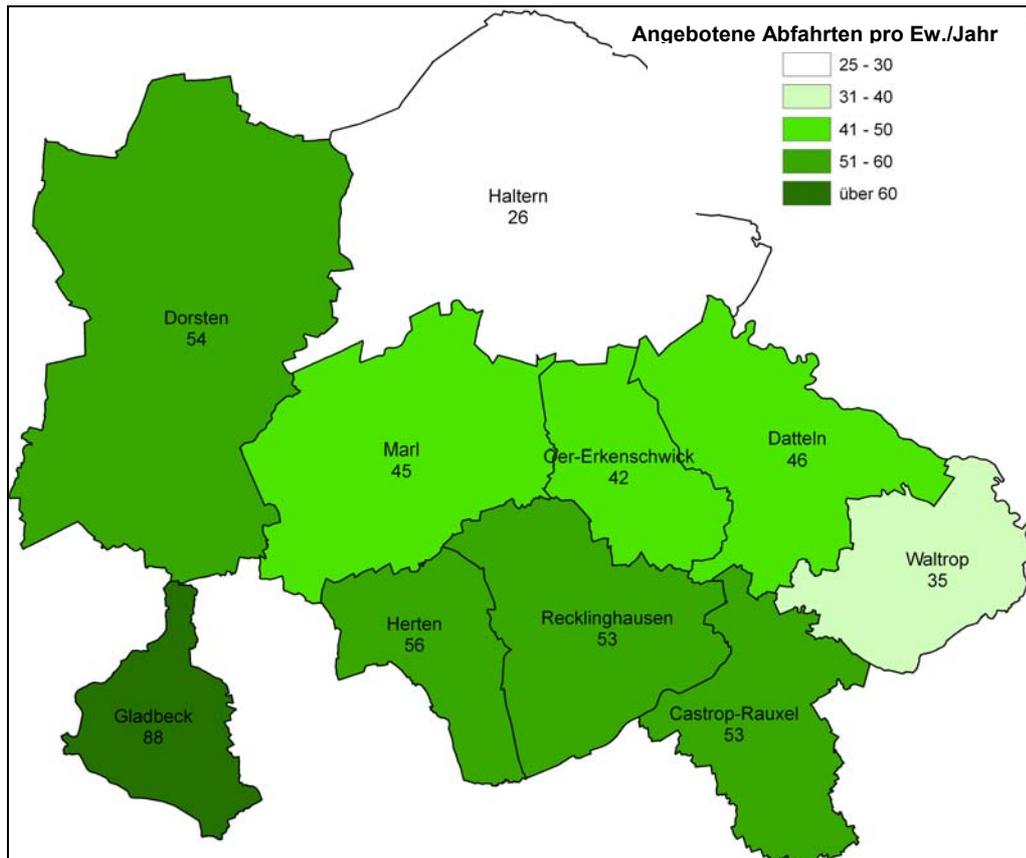


Abb. 3.3-5 Angebotene Abfahrten pro Einwohner und Jahr auf Stadtebene

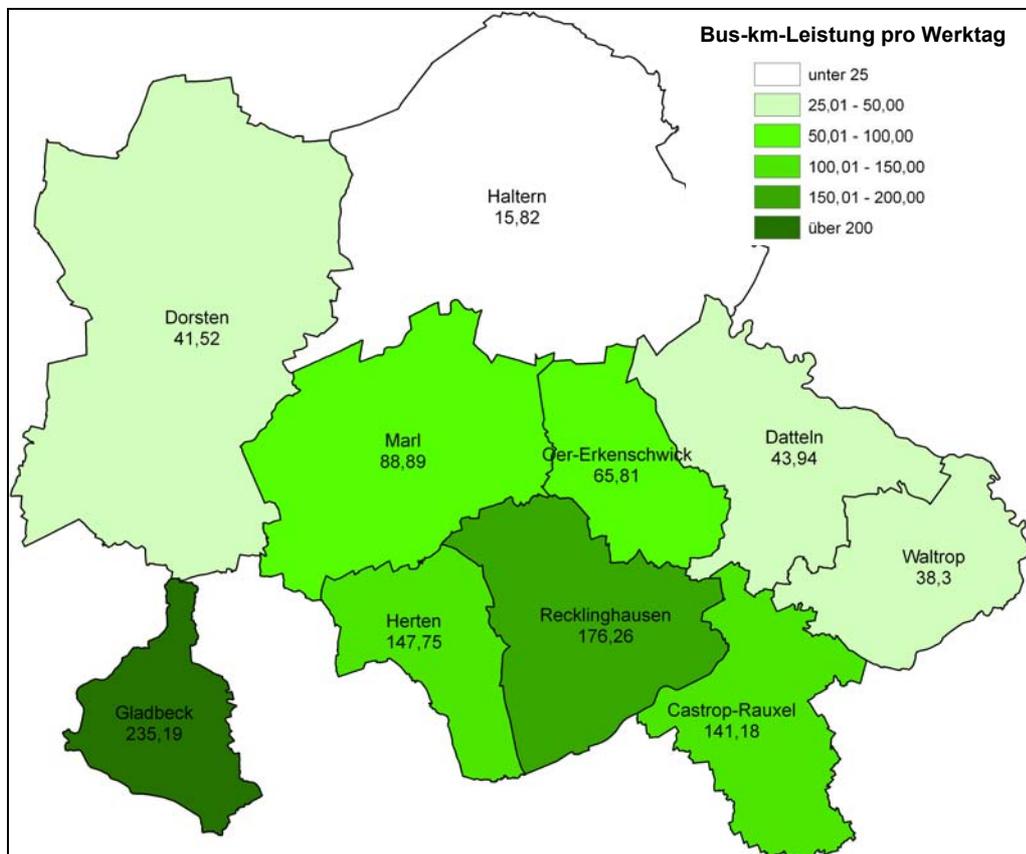


Abb. 3.3-6 Bus-km-Leistung pro Werktag (Mo-Fr) pro qkm Stadtfläche

Indikator: Nachfrage im ÖPNV (ohne SPNV)

Ausschlaggebend für die Nutzung des ÖPNV sind die erfassten Ein- und Aussteigerzahlen der einzelnen Verkehrsunternehmen. Für alle Verkehrsunternehmen liegen die Ein- und Aussteigerzahlen vor, die jedoch unterschiedliche Erhebungszeiträume aufweisen (2002 bis 2005). Folgende Auswertungen lassen sich durchführen:

- Anzahl der Fahrten pro Einwohner und Jahr auf Stadtebene
- Einsteiger pro Abfahrt auf Stadtebene (Werktag)

Anzahl der Fahrten pro Einwohner und Jahr auf Stadtebene

Als Indikator für die Nachfrage im ÖPNV wird die Anzahl der Fahrten pro Einwohner und Jahr ausgewählt. Die erfassten Ein- und Aussteigerzahlen (ohne SPNV) an einem durchschnittlichen Werktag werden auf das Jahr hochgerechnet und durch die Anzahl der Einwohner in den jeweiligen Städten dividiert. Auf der Ebene des Kreises Recklinghausen werden pro Einwohner und Jahr durchschnittlich 53 ÖPNV-Fahrten durchgeführt. Im Hinblick auf die Siedlungsdichte, -struktur und räumliche Lage können einerseits die Städte Herten, Gladbeck, Recklinghausen und Castrop-Rauxel als Kernstädte eines Ballungskerns gut miteinander verglichen werden. Die anderen Städte gehören dagegen der Ballungsrandzone mit deutlich weniger dichten Gebieten an.

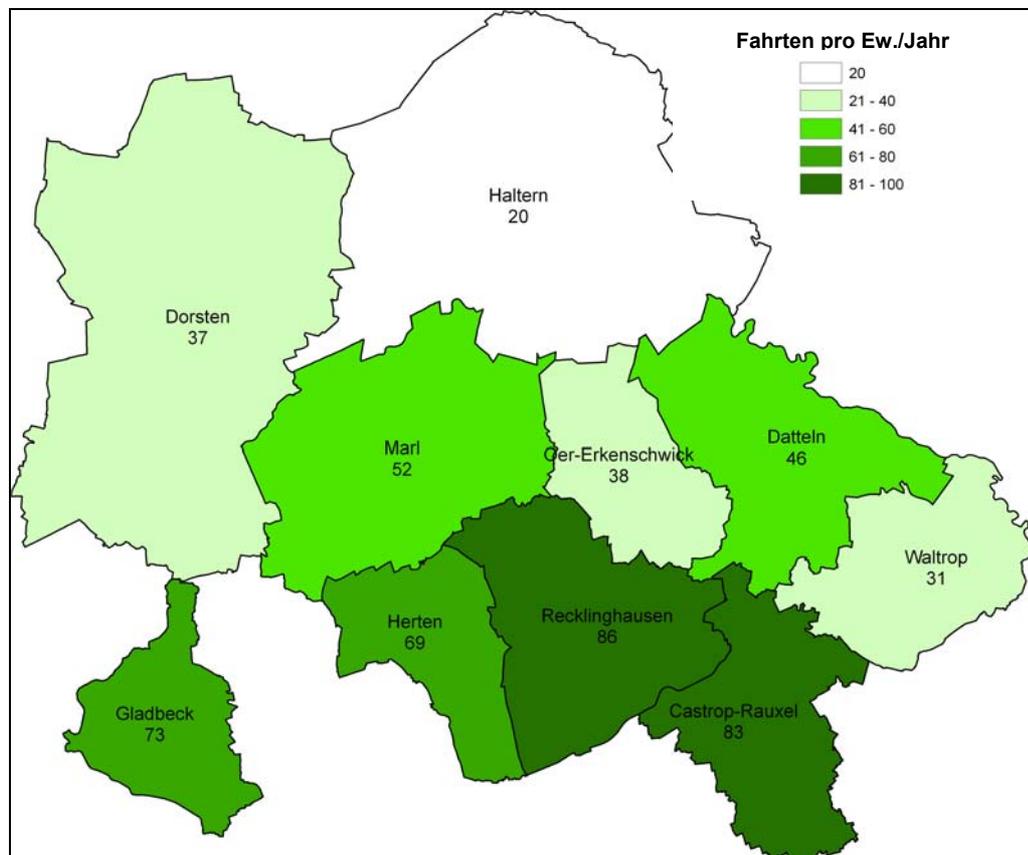


Abb. 3.3-7 Fahrten pro Einwohner und Jahr für die einzelnen Städte im Kreis Recklinghausen - ohne SPNV

In Gladbeck ist trotz des guten ÖPNV-Angebotes die Nachfrageabschöpfung (73 Fahrten pro Ew/Jahr) geringer als z.B. in Castrop-Rauxel (83 Fahrten pro Ew/Jahr) oder Recklinghausen (86 Fahrten pro Ew/Jahr). Allerdings gilt es zu beachten, dass Gladbeck über mehrere Direktverbindungen verfügt, was wiederum zu einer Reduzierung der Ein-/ Aussteigerzahlen beiträgt. Trotzdem ist zu prüfen, ob ein 20-Minuten-Takt in Gladbeck schon die Grenzen der erzielbaren Nachfrageabschöpfung überschritten hat.

In den Städten Marl und Herten werden 52 bzw. 69 Fahrten pro Ew und Jahr erreicht. Diese Werte entsprechen etwa dem Kreisdurchschnitt. Der etwas geringere Wert in Marl lässt sich auf die hohe Bedeutung des Radverkehrs zurückführen. Die Ursache für die geringeren Werte in den anderen Städten (Haltern, Waltrop, Datteln, Dorsten und Oer-Erkenschwick) ist u.a. in folgenden Gründen zu finden:

- Kompakte Siedlungsstruktur mit guter fußläufiger und radverkehrlicher Erreichbarkeit aller Einrichtungen und Wohngebiete (gilt z.B. in Waltrop, Datteln, Oer-Erkenschwick und Dorsten)
- Geringes Fahrtenangebot im ÖPNV und ländlich strukturierte Siedlungsbereiche (gilt z.B. in Haltern und in Dorsten für die Ortsteile Rhade, Deuten und Lembeck)

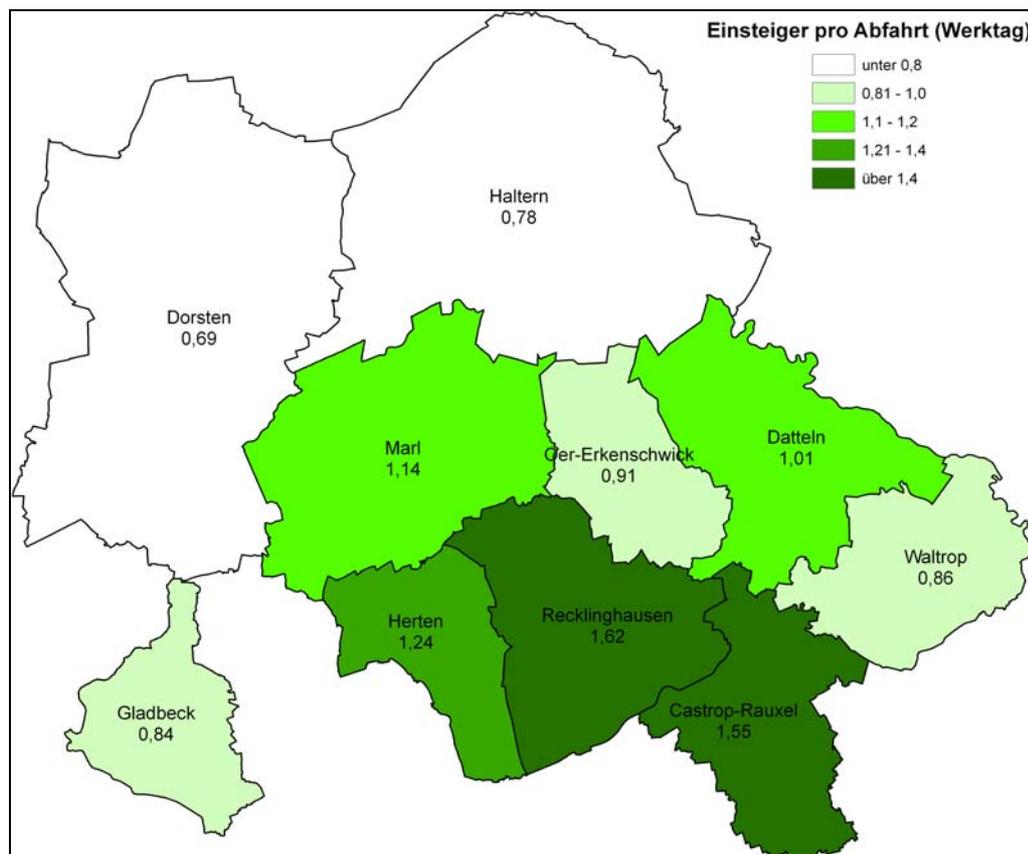


Abb. 3.3-8 Einsteiger pro Abfahrt an einem Werktag (Mo-Fr) getrennt nach Städten – ohne SPNV

Einsteiger pro Abfahrt an einem Werktag

Ergänzend zu der Auswertung nach Fahrten pro Einwohner und Jahr lässt sich auch die Anzahl der Einsteiger pro Abfahrt darstellen. In Abb. 3.3-8 ist das Ergebnis der Auswertung dargestellt. Auch hier zeigt sich, dass durch die hohe Angebotsdichte in Gladbeck weniger Einsteiger pro Abfahrt erreicht werden als in allen anderen Städten, außer in Dorsten und Haltern. Die geringeren Einsteigerwerte pro Abfahrt in Dorsten und Haltern sind auf die geringere Siedlungsdichte zurückzuführen.

Zusammenfassende Bewertung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Recklinghausen

In Abb. 3.3-9 sind die wesentlichen Ergebnisse der Auswertung zusammenfassend dargestellt. Hinsichtlich der Angebotsindikatoren nimmt die Stadt Gladbeck im kommunalen Vergleich jeweils die Spitzenposition ein, überdurchschnittliche Werte weisen hier auch die Städte Castrop-Rauxel, Recklinghausen, Herten und z.T. Dorsten auf.

Im Bereich der Nachfrageabschöpfung wird die Spitzenposition von der Stadt Recklinghausen eingenommen. Hier weisen Castrop-Rauxel, Herten und z.T. auch Gladbeck und Marl überdurchschnittliche Nachfragewerte auf.

Zusammenfassende Bewertung des ÖPNV-Angebotes der einzelnen Städte im Kreis Recklinghausen					
	Angebotsindikatoren			Nachfrageindikatoren	
	Bus-km/km ²	Abfahrten pro Ew und Jahr	Abfahrten pro Haltestelle	Fahrten pro Ew/Jahr	Einsteiger pro Abfahrt
Castrop-Rauxel	141	53	96	83	1,55
Datteln	44	46	60	46	1,01
Dorsten	42	54	73	37	0,69
Gladbeck	235	88	147	73	0,84
Haltern	16	26	29	20	0,78
Herten	148	56	98	69	1,24
Marl	89	45	81	52	1,14
Oer-Erkenschwick	66	42	83	38	0,91
Recklinghausen	176	53	112	86	1,62
Waltrop	38	35	55	31	0,86
Kreis RE (Mittelwert)	99	50	83	53	1,06
Mittelwert Städte im Ballungskern	175	63	113	78	1,31
Bewertung	Spitzenposition		Überdurchschnittliche Werte		

Abb. 3.3-9 Zusammenfassende Bewertung des ÖPNV-Angebotes anhand von Angebots- und Nachfrageindikatoren

3.3.2 Städtebezogene Analyse des ÖPNV-Angebotes

Für die einzelnen Städte wurde eine ausführliche stadtbezogene Bestandsaufnahme und Analyse des ÖPNV-Angebotes vorgenommen, die detailliert für die jeweiligen Städte im Anhang aufgeführt ist (vgl. Anhang 1.1-1.10). Die Bestandsaufnahme im ÖPNV beschreibt das Linienangebot zum Fahrplanstand Juni 2005. Die Analyse setzt sich aus den u.g. Feldern zusammen:

- Bedienungsqualität
- Erschließungsqualität
- Nachfrageabschöpfung

Die jeweils für die Städte aufgeführte Analyse schließt mit der zusammenfassenden Darstellung der Mängel und möglichen Handlungsfelder ab. In dieser Zusammenstellung sind auch die Anregungen und Prüfaufträge der einzelnen Akteure (Stadt- und Kreisverwaltung sowie Verkehrsunternehmen) aufgenommen worden. Diese stadtbezogenen Handlungsfelder bilden dann jeweils die Grundlage für die Erarbeitung der Maßnahmen. Die wichtigsten Handlungsfelder sind in Abb. 3.3-10 aufgeführt.

Stadt	Handlungsfeld
Castrop-Rauxel	Das Fahrtenangebot zwischen Datteln und Castrop-Rauxel entspricht nicht dem im Nahverkehrsplan zugrundegelegten Optimalwert eines 30-Minuten-Taktes.
	Im Hinblick auf die Nachfrage sind für die Linien 321, 341, 361 und 481 das Taktangebot zu prüfen.
	Reduzierung des Zuschussbedarfes der Stadt Castrop-Rauxel für den ÖPNV durch Verringerung des ÖPNV-Defizites in der Größenordnung von 200.000 Euro pro Jahr.
	Beachtung der Anregungen aus den Stadtteilgesprächen im Rahmen des Zukunftsprojektes der Stadt Castrop-Rauxel:
	<ul style="list-style-type: none"> • Becklem: Verlängerter Linienweg wegen der Kanalbrückensperrung für Fahrzeuge über 4 t; kein Abendangebot (nach 20h) für Becklem
	<ul style="list-style-type: none"> • Ickern: Schlechte Anbindung nach Recklinghausen. Das Busangebot ist zu stark auf den SPNV (S2/Dortmund) ausgerichtet.
	<ul style="list-style-type: none"> • Pöppinghausen: Anbindung von Pöppinghausen nach Habinghorst ist mit der Linie 237 unzureichend
	<ul style="list-style-type: none"> • Frohlinde: Es wird eine direkte Anbindung nach Bochum gewünscht.
	<ul style="list-style-type: none"> • Merklinde/Bövinghausen: Die Wohngebiete entlang der Merklinder Str. sind unzureichend mit dem ÖPNV erschlossen. Zudem besteht Kritik an einer möglichen Auflassung für den Haltepunkt Merklinde der RB43.
	<ul style="list-style-type: none"> • Schwerin: Verbesserung der Linienführung in der Westhofenstr. (482/341).
	Überprüfung des AST-Angebotes nach Waltrop im Hinblick auf die Integration in den VRR-Tarif als TaxiBus-Linie.
Datteln	Das Fahrtenangebot zwischen Datteln und Castrop-Rauxel entspricht nicht dem im Nahverkehrsplan zugrunde gelegten Optimalwert eines 30-Minuten-Taktes.
	Überprüfung des AST-Systems, inwieweit es besser in das lokale ÖPNV-Angebot integriert werden kann (Umstellung evtl. als Taxibus oder bessere Fahrplandarstellung).

Stadt	Handlungsfeld
Datteln	Prüfung der flexiblen Bedienungsformen AST aufgrund der sehr geringen Nutzung.
	Prüfung der Erschließung der Wohngebiete ehem. Kaserne, Schacht V und des Altenheims „Amarita“.
	Erschließung der Wasserstadt ‚strategisch‘ berücksichtigen.
	Erschließung Halterner Stauseen mit veränderter Führung des SB 22 über Westruper Heide prüfen.
	Prüfung der Erschließung des Südfriedhofes aus Richtung Meckinghoven.
	Prüfung der Optimierung der Verkehrssituation auf der Wittener Straße im Bereich Bahnhof (Initiative von der Gemeinschaft „Pro Meckinghoven“).
	Prüfung der Linienführung der Linie 281 über die Haltestelle "Am Tigg"
	Prüfung der der Linie 231 im Hinblick auf das unterdurchschnittliche negative Wirtschaftsergebnis der Linienerfolgsrechnung.
	Prüfung einer Beschleunigung der SB 24 durch eine Aufhebung Haltestelle „Im Winkel“
Dorsten	Zwischen Wulfen und Barkenberg ist ein hohes, aber unabgestimmtes Fahrtenangebot festzustellen, welches nicht der Nachfrage entspricht. Daher ist hier eine Neuorganisation der dort verkehrenden Linien SB 26, 208 und 274 zu prüfen.
	Prüfung des Taktangebotes der Linie 274 zwischen Dorsten-Hervest und Dorsten-Wulfen (Barkenberg)
	Prüfung des Taktangebotes der Linie 276
	Optimierung der Umsteigesituation am ZOB Dorsten zwischen dem SPNV und dem Busverkehr. Dabei gilt es andere Umsteigebeziehungen zu berücksichtigen.
	Prüfung der Linienstandards der Linien SB 21, 293 und 216, ggf. sind diese als Schülerverkehrslinien nicht mehr im Liniennetzplan darzustellen.
	Prüfung der Anbindung des Wohngebietes „Kreskenhof“ und des Gewerbegebietes Ost (Stadt Dorsten).
	Prüfung der Integration des AST Hardt in die erweiterte Linie TB 279.
Gladbeck	In der Analyse wurde herausgearbeitet, dass die Stadt Gladbeck mit dem 20-Minuten-Takt zwar ein sehr gutes ÖPNV-Angebot aufweist, die Nachfrage jedoch nicht überdurchschnittlich hoch ist. Daher gilt es zu prüfen, ob die Stadtbuslinien (252, 253, 254, 257 und 258) auf einen 30-Minuten-Grundtakt umgestellt werden können.
	Prüfung der Verbesserung der Umsteigebeziehungen in Gladbeck West.
	Prüfung einer Taktanpassung auf der Linien:
	· 188 (Essen Boyer Straße – Gladbeck)
	· 255 (Gelsenkirchen-Buer – Gladbeck-Oberhof)
Überprüfung der Taxibus-Angebote (im Sinne einer Umstellung auf Busfahrten)	
Haltern	Schwache Nachfrage auf dem Linienabschnitt Haltern-Mersch – Marl Waldstraße der Linie 242. Daher ist die Einführung einer Taxibus-Linie auf diesem Abschnitt zu prüfen.
	Auf der Linie 271 ist eine geringe Nachfrage festgestellt worden. Daher ist zu prüfen, ob die Linie auf ein Taxibus-Angebot umgestellt werden kann.

Stadt	Handlungsfeld
	Prüfung der Bildung einer gemeinsamen Linie aus den Linien 273 und 275 im Bereich Haltern-Lavesum und -Sythen.
	Prüfung einer Umstellung der AST-Linien in Haltern auf Taxibus-Linien
Herten	Prüfung der nachfrageschwachen Abschnitte der Linien 210, 211 zwischen Herten-Mitte und Herten-Westerholt.
	Prüfung der Erschließung der Wohngebiete Richterstraße und Spannenkamp
	Einführung einer Taxibus-Linie als Ersatz für die Linie 240 (bereits von der Stadt Herten beschlossen, wird ab Mai 2006 umgesetzt)
	Anbindung von Scherlebeck an die Innenstadt. Gleichzeitig ist zu prüfen, inwieweit die Verbindungen zwischen Scherlebeck und Recklinghausen reduziert werden können (214, 224 und SB23).
	Prüfung der Haltestellendichte des SB 27 und ggf. Beschleunigung durch Auflassung von Haltestellen zur Verbesserung des Anschlusses in Wanne-Eickel Hbf
	Anbindung des Gewerbegebietes in Bertlich prüfen
	Anbindung des Gewerbegebietes Industriestraße prüfen
	Prüfung einer Angebotsreduzierung der Linie SB 27 Abschnitt Herten Mitte – Marl an Wochenendtagen
	Anbindung der Glück-Auf-Siedlung in Bertlich durch Linie 243 prüfen
	Angebot der Linie 245 (Betriebszeiten, Takt) außerhalb der Verkehrsspitze überprüfen
Marl	Zwischen Marl-Sinsen und Marl-Mitte wurde in der Bestandsanalyse ein großes, aber zeitlich unabgestimmtes Fahrtenangebot festgestellt. Daher gilt es zu prüfen, inwieweit eine Bedienung durch sechs Linien (SB26, 222, 223, 225, 238 und 242) notwendig ist bzw. wie diese optimiert werden können.
	Für die Linie 240 und den Linienast Waldstraße - Haltern-Mersch der Linie 242 ist eine Umstellung auf ein Taxibus-Angebot zu prüfen.
	Für die Linie 225 zwischen der Drosselstraße und der Waldsiedlung wird eine Taktanpassung geprüft.
	Für das Gewerbegebiet Zechenstraße ist zur Anbindung der Nahversorger eine Erschließungsmöglichkeit zu prüfen.
	Prüfung einer Erschließung für das Wohngebiet Nonnenbusch (im westlichen Teil von Marl-Sinsen).
Oer-Erkenschwick	Es bestehen mehrere Erschließungslücken:
	· Teile des Wohngebietes an der Haardstraße und die Jugendbildungsstätte
	· Teile des Wohngebietes Kiesenfeldweg
	· Wohngebiet an der Friedhofstraße
	· Wohngebiet an der August-Schmidt-Straße (nördlich des Ginsterweges)
	· Gewerbegebiet Rapen
	· Seniorenbildungsstätte am Rand der Haard
	Prüfung einer verbesserten Erschließung der Gewerbegebiete Hübelkamp und Rapen.
Prüfung einer Erschließung des Wohngebiets an der Friedhofstraße	

Stadt	Handlungsfeld
	Prüfung der Linienführung 231 über Stimbergpark, ggf. Ersatz durch andere Linie aus Recklinghausen (230)
	Prüfung Linienführung 232 zwischen Berliner Platz und Steinrapener Weg (ggf. Tausch mit 230)
Recklinghausen	Prüfung des Taktangebotes der Linie 235
	Prüfung einer Taktanpassung auf folgenden Linienabschnitten:
	· 214 Letterhausstraße – Recklinghausen Hbf
	· 224 Nordcharweg – Recklinghausen Hbf
	Prüfung einer Taktanpassung auf dem Abschnitt Recklinghausen Hbf – Herten Scherlebeck auf den Linien 214, 224, und SB 23
	Die Linie 228 verkehrt ausschließlich an Schultagen und zu Schulzeiten. Daher sollte auf eine Darstellung im Liniennetzplan verzichtet werden.
	Prüfung der Erschließung des Ostfriedhofs
	Perspektivische Prüfung einer Verlängerung der Linie 239 im Süden von Recklinghausen
	Prüfung einer verbesserten Anbindung der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten NRW (LÖBF), ohne dabei die Anbindung des Schulbauernhofs zu verschlechtern
Beschleunigung des SB 24 durch Zusammenlegen der Haltestellen auf dem Oerweg überprüfen;	
Waltrop	Prüfung einer Taktanpassung für den Linienabschnitt Waltrop Klöcknersiedlung – Am Moselbach – Siedlung Im Berg der Linie 285
	Prüfung einer Beschleunigung des SB 24 durch die Verlängerung der Busspur zwischen Mengede und Waltrop
	Prüfung einer besseren Anbindung von Castrop-Rauxel Ickern
	Prüfung der Anschlüsse zwischen dem Ortsverkehr und dem SB 24 am Wochenende
	Prüfung einer Umwandlung der AST-Fahrten von 283 und 285 in Taxibus-Angebote

Abb. 3.3-10 Wichtige stadtbezogene Handlungsfelder

3.4 Heutige Verkehrsnachfrage und Prognose 2015 im ÖPNV

Für den Kreis Recklinghausen wurde im Rahmen der Nahverkehrsplanung ein ÖPNV-Verkehrsmodell aufgebaut, um einerseits streckenbezogene Belastungszahlen und andererseits ein prognosefähiges Verkehrsmodell für die Entwicklung von Maßnahmevorschlägen in der Angebotskonzeption zu erhalten. Grundlage für die Modellberechnung waren die aus der integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW (IGVP NRW) erstellten Verflechtungsmatrizen für den ÖPNV für den heutigen Zeitraum und für den Prognosezeitraum 2015.

Mit Hilfe eines rechnergestützten ÖV-Verkehrsmodells wurden unter Zugrundelegung des heutigen Fahrplans (Fahrplanstand Juni 2005) die ÖV-Matrizen des IGVP NRW auf das ÖV-Netz umgelegt. Das ÖV-Verkehrsmodell verfügt über 242 Verkehrszellen, wovon 155 innerhalb des Kreises Recklinghausen liegen. Die übrigen Zellen bilden das Umland ab.

Als Grundlage für die Eichung des ÖV-Verkehrsmodells dienten die Ein- und Aussteigerzählungen der Verkehrsunternehmen. Für alle Unternehmen liegen die Ein- und Aussteigerzahlen an einem durchschnittlichen Werktag vor, wobei diese unterschiedliche Erhebungszeiträume aufweisen (2002 bis 2005). In Abb. 3.2-18 sind die Ein- und Aussteigerzahlen der einzelnen Haltestellen dargestellt. Eine genaue haltestellenbezogene Darstellung erfolgt diesbezüglich in den stadtbezogenen Analysen im Anhang. Nicht enthalten in der Zusammenstellung der Ein- und Aussteigerzahlen ist das Fahrgastaufkommen aus dem Taxibusverkehr. In Abbildung 3.2-19 sind für die einzelnen Taxibuszusatzangebote sowie Taxibuslinien die durchschnittlichen Werte vom Jahreswert auf den Werktag heruntergerechnet worden:

Taxibusangebot in bestehenden Linienbusverkehre im Kreis Recklinghausen		
	Jahreswert (Stand: 2004) (gerundet)	Fahrgäste pro Werktag (Mo-Fr)
T209	8.200	27
TB216	liegen nicht vor	liegen nicht vor
221	1.100	4
223	1.200	4
225	450	1
TB226	2.900	10
TB229	2.900	10
238	< 100	< 1
252	< 100	< 1
253/257	1.600	5
254	650	2
TB256	5.500	18
259	500	2
270	600	2
274	< 100	< 1
276	2.000	7
278	400	1
TB277	14.900	50
TB279	1.800	6
TB286	liegen nicht vor	liegen nicht vor

Abb. 3.4-1 Fahrgastzahlen im Taxibusverkehr; Quelle: Angaben von den Verkehrsunternehmen; Stand 2004

Trotz Eichung müssen systembedingte Abweichungen zwischen gezählten Werten und den im Modell errechneten Werten in Kauf genommen werden. Die Toleranzgrenzen für die Abweichungen richten sich nach der absoluten Größe der Fahrgastzahlen, d.h. bei einem größeren Fahrgastaufkommen ist eine niedrigere Toleranzgrenze festzulegen. Bei einem kleineren Fahrgastaufkommen, wie sie insbesondere bei selten verkehrenden Linien vorkommen, sind Abweichungen und relative Schwankungen aufgrund der geringeren Fallzahlen eher zu erwarten und zu tolerieren.

Fahrgastaufkommen pro Linie	Tolerierbare Abweichungen im Modell
< 500	40% Abweichung
500 – 1.000	30% Abweichung
1.000 – 2.500	20% Abweichung
2.500 – 5.000	10% Abweichung
> 5.000	5% Abweichung

Abb. 3.4-2 Tolerierbare Abweichungen der Werte aus dem Verkehrsmodell gegenüber gezählten Werten der Linien

Mit dem ÖV-Verkehrsmodell wurden folgende Berechnungsfälle durchgeführt:

- Heutiger Zustand (2005): Abb. 3.4-3
- Strukturprognose 2015
(Veränderung der Verkehrsnachfrage nur aufgrund der demografischen Veränderung unter Beibehaltung des gleichen ÖV-Fahrplanangebotes wie 2005)
- Differenzdarstellung zwischen dem heutigem Zustand 2005 und Strukturprognose 2015 (Abb. 3.4-3)

Die heutige Nachfrage im gesamten Kreisgebiet beträgt ca. 140.800 Fahrgäste täglich. In Abb. 3.4.3 ist das Ergebnis der Modellberechnung für die einzelnen Städte dargestellt. Nach der Strukturprognose 2015 werden zukünftig nur noch ca. 124.900 Fahrgäste erwartet. Ein Rückgang der Fahrgastzahlen ist insbesondere in den Fahrtzwecken Versorgung und Ausbildung zu erwarten. Insbesondere im Bereich Ausbildung wirkt sich der demographisch bedingte Rückgang der Schülerzahlen negativ auf die Fahrgastzahlen aus. Diese sind insbesondere in den Städten Castrop-Rauxel, Herten und Gladbeck erkennbar. Für den Versorgungsverkehr sind die erwarteten Rückgänge v.a. auf die zunehmende Ausdünnung des Nahversorgungsnetzes und auf die zunehmende Anzahl autoorientierter Versorgungsstandorte (z.B. Discounter) zurück zu führen. Für die anderen Fahrtzwecke Arbeiten und Sonstiges sind nur leichte Abnahmen festzustellen. Rückgänge der Erwerbstätigenzahlen werden z.T. durch bestimmte Faktoren (z.T. sogar Zunahme der Pendlerwege) wieder kompensiert. Für diese Pendlerwege sind durchaus Marktchancen für den ÖPNV auf der regionalen Ebene erkennbar.

Insgesamt zeigt die Strukturprognose, dass in fast allen Städten (bis auf Dorsten, Haltern und Marl) bis 2015 allein durch die Struktur- und Bevölkerungsveränderungen Fahrgastverluste von mehr als 10% zu erwarten sind. Diese Rückgänge sind insbesondere durch demografische Faktoren zu erklären (Rückgang der Bevölkerung, Veränderung der Altersstruktur, Rückgang der Schülerzahlen). Selbst unter der Annahme, dass in Städten des Kreises eine deutliche ÖPNV-Angebotsverbesserung vorgenommen werden könnte, sind aufgrund der strukturellen und demografischen Entwicklungen in absehbarer Zeit keine Fahrgaststeigerungen zu erwarten.

Gemittelte Ein- /Aussteigerzahlen im straßengebundenen ÖPNV für einen durchschnittlichen Werktag getrennt nach Städten (gerundete Werte aus dem ÖV-Modell des Kreises Recklinghausen)				
	2005	2015		
	Mittelwert aus Einsteiger/ Aussteiger pro Werktag (Mo-Fr)	Mittelwert aus Einsteiger/ Aussteiger pro Werktag (Mo-Fr)	Differenz zwischen 2005/2015	Differenz in %
Castrop-Rauxel	20.100	17.600	-2.500	-12%
Datteln	6.300	5.600	-700	-11%
Dorsten	12.800	11.900	-900	-7%
Gladbeck	16.800	14.500	-2.300	-14%
Haltern	4.700	4.400	-300	-6%
Herten	13.900	11.800	-2.100	-15%
Marl	17.000	15.500	-1.500	-9%
Oer-Erkenschwick	4.900	4.400	-500	-10%
Recklinghausen	39.400	34.900	-4.500	-11%
Waltrop	4.900	4.300	-600	-12%
Kreis RE	140.800	124.900	-15.900	-11%

Abb. 3.4-3 Ein- und Aussteigerzahlen an einem durchschnittlichen Werktag;
Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen bzw. eigene Modellrechnungen

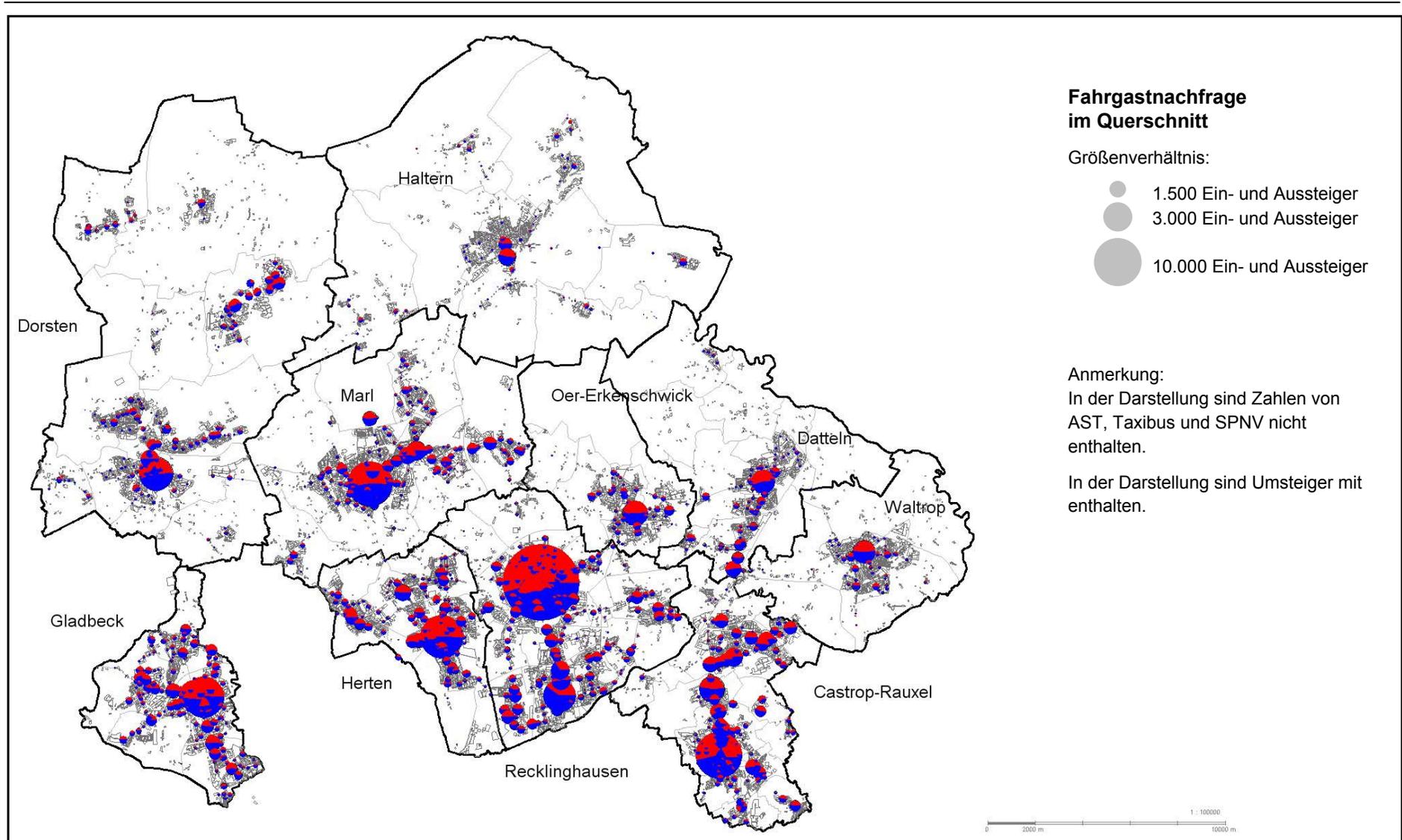


Abb. 3.4-4 Fahrgastnachfrage an einem Werktag (Mo-Fr) (Ein- und Aussteigerzahlen der Haltestellen, Quelle: Angaben von den Verkehrsunternehmen)

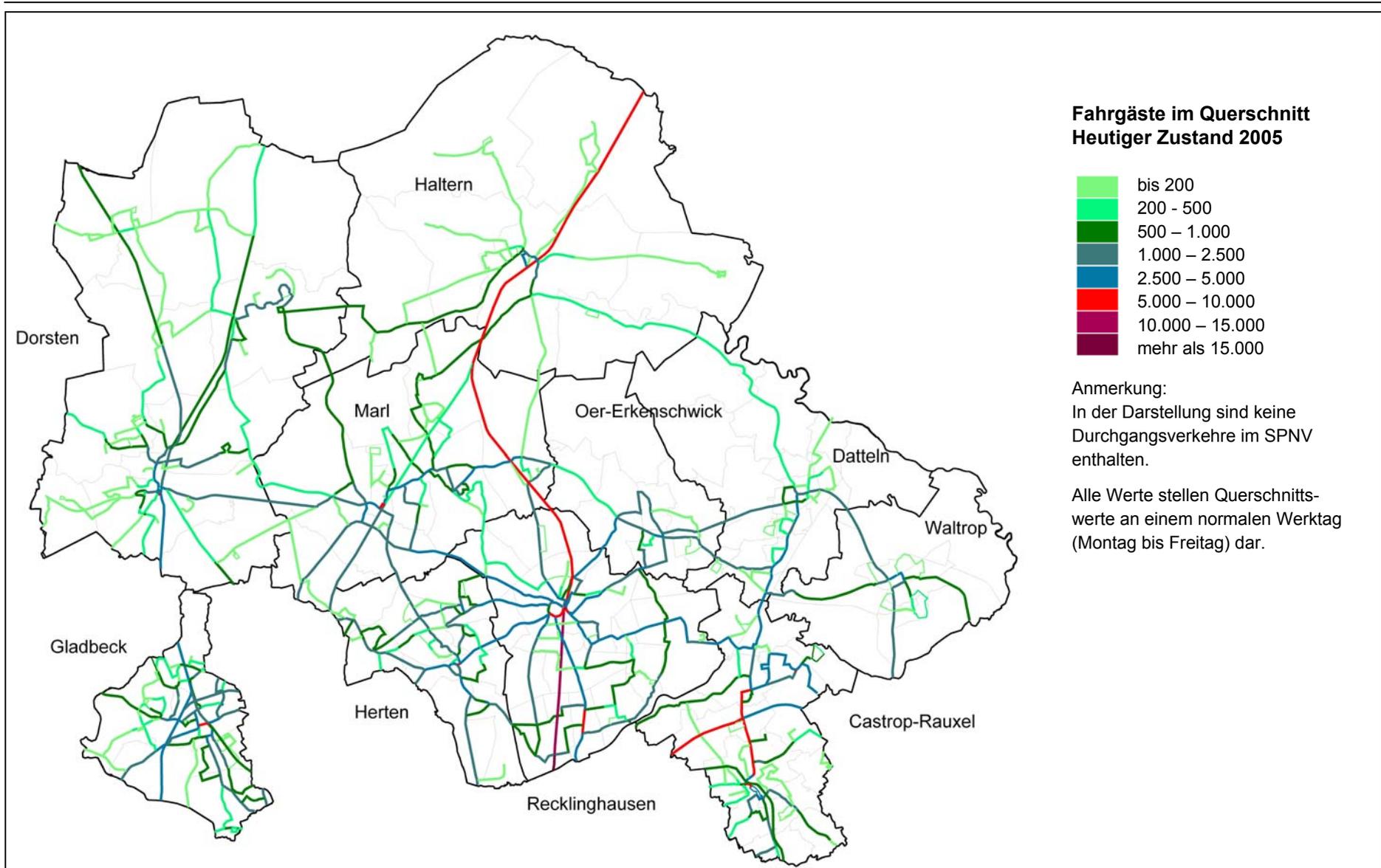


Abb. 3.4-5 Fahrgastnachfrage 2005 an einem Werktag (Mo-Fr)

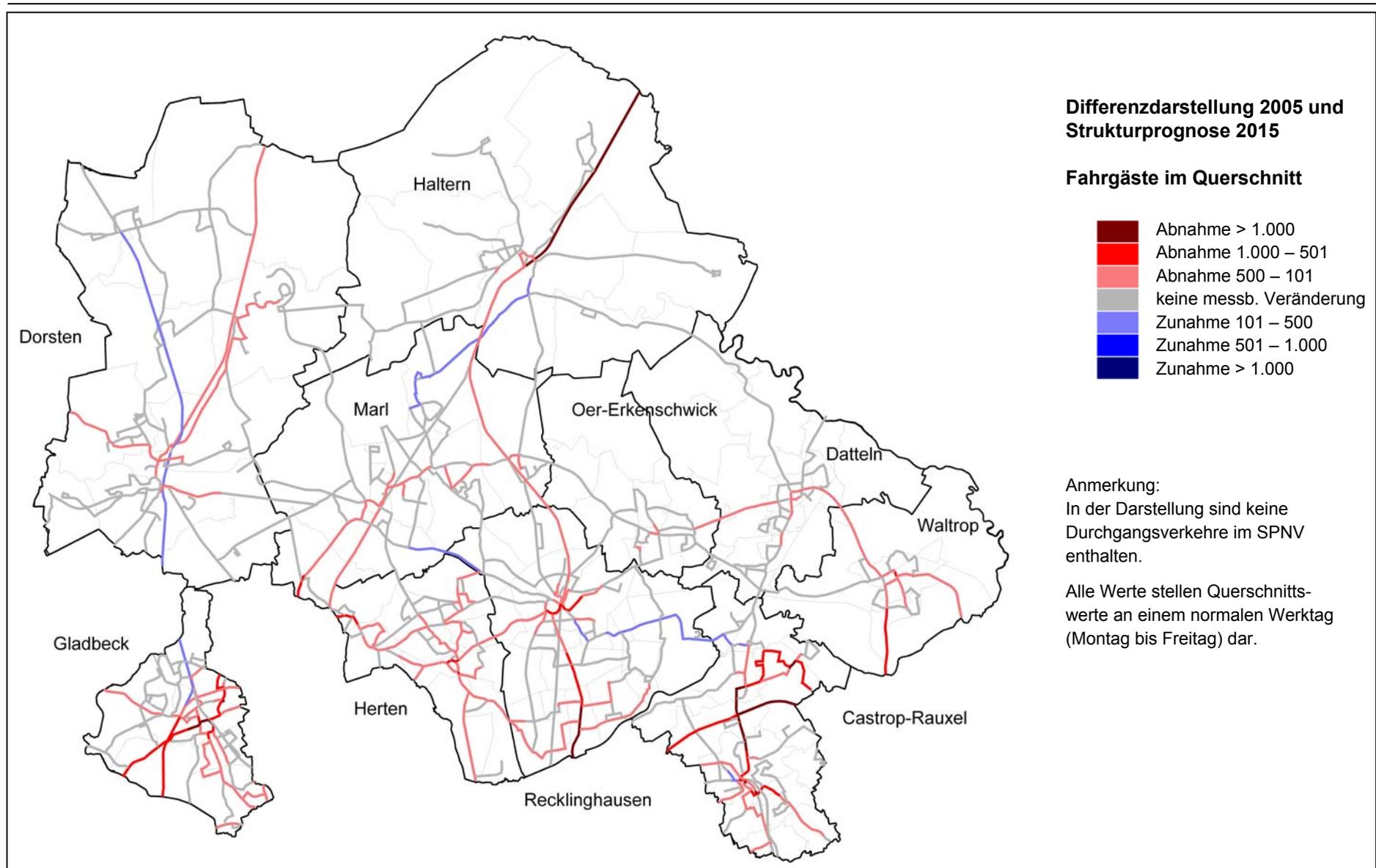


Abb. 3.4-6 Zu- und Abnahmen der Fahrgastnachfrage im Querschnitt zwischen dem heutigen Zustand 2005 und der Strukturprognose 2015 an einem Werktag (Mo-Fr)

3.5 Tarif, Vertrieb und Planung im ÖPNV

3.5.1 Tarif

Der Kreis Recklinghausen gehört dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr an. Der VRR-Verbundtarif ist ein Flächentarif mit vorgeschaltetem Kurzstreckebereich. Hierzu ist der Verbundraum in Tarifgebiete (in der Regel eine Stadt oder mehrere kleine Städte) eingeteilt. Der Fahrpreis richtet sich nach den Nutzungsmöglichkeiten des Angebotes:

- Kurzstrecke (in der Regel drei bis vier Haltestellen)
- Stadt (Preisstufe A)
- Region (Preisstufe B)
- VRR-Raum (Preisstufe C)

Neben dem Einzel-Ticket gibt es Angebote für „Gelegenheitsfahrer“ (z.B. 4er-Ticket, Tages-Ticket) und „Vielfahrer“ (Ticket 1000/2000).

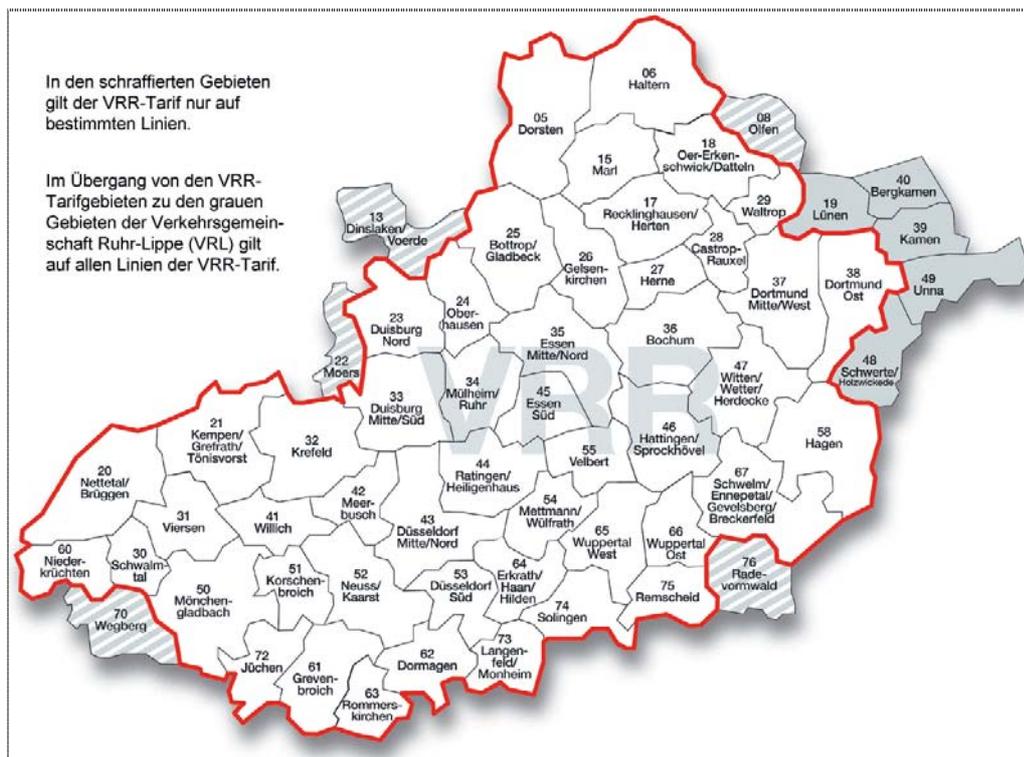


Abb. 3.5-1 Tarifeinteilung im Gebiet des VRR, Quelle: www.vrr.de

Zum 1.1.2006 ist im VRR eine Tarifierhöhung wirksam geworden. Demnach gelten im VRR für Erwachsene folgende Tarife:

	Preisstufe K (Kurzstrecke)	Preisstufe A	Preisstufe B	Preisstufe C
Einzel-Ticket	1,10 €	2,00 €	3,80 €	8,25 €
4er-Ticket	3,90 €	6,90 €	12,90 €	28,00 €
Tages-Ticket ⁸		4,70 €	8,90 €	19,40 €
Ticket 1000 ⁹		49,90 €	74,20 €	102,65 €
Ticket 1000 im Abo		42,00 €	62,45 €	86,40 €
Ticket 2000		54,05 €	77,95 €	105,85 €
Ticket 2000 im Abo		45,49 €	65,61 €	89,09 €

Abb. 3.5-2 Ausgewählte Tarife im VRR; Quelle: www.vrr.de

Neben den o.g. Tarifen ist in den letzten Jahren eine Vielzahl von Zusatzangeboten entwickelt worden, um einzelne Zielgruppen für den ÖPNV anzusprechen. Zu nennen sind insbesondere:

- BärenTicket (Zielgruppe: Personen ab 60 Jahre)
- City-Ticket (nur für BahnCard-Kunden, die mit einem DB AG-Fahrschein im Fernverkehr fahren)
- Großkundenservice /FirmenTicket (für Beschäftigte)
- GruppenTicket (gilt einen Tag für bis zu 5 Personen)
- KombiTicket (Eintrittskarte von Veranstaltungen gelten auch als Fahrkarte im VRR)
- NRWplus (Ergänzungspreis zum DB AG-Ticket, um mehrere Verkehrsverbünde zu nutzen)
- SchöneFahrtTicketNRW, SchöneFerienTicketNRW, SchönerTagTicketNRW, Schönes-Wochenende-Ticket (Zielgruppe: Freizeitverkehr und Schüler in den Ferien)
- SchokoTicket, YoungTicket, YoungTicketPLUS (Zielgruppe: Jugendliche)
- SemesterTicket (Zielgruppe: Studenten)

Für die AST-Gebiete (siehe Kap. 3.2.1) gelten diese Tarife nicht. Hier gilt ein Sondertarif des VRR, der in der Regel höher liegt als der normale VRR-Tarif.

⁸ Das Tagesticket ist seit dem 01.01.2006 nur noch für eine Person gültig.

⁹ Ticket 1000 ist nicht übertragbar, während das Ticket 2000 auch von anderen Personen genutzt werden kann.

3.5.2 Vertrieb im ÖPNV

Im Kreis Recklinghausen stehen den Fahrgästen im straßengebundenen ÖPNV die folgenden Vertriebswege zur Verfügung:

- Fahrscheinverkauf im Fahrzeug
- Fahrscheinverkauf in Verkaufsstellen, VerkaufCentern und KundenCentern
- Fahrscheinautomaten ausschließlich an Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten

Die Verkehrsunternehmen organisieren den Vertrieb für das VRR-Fahrscheinsortiment in den Fahrzeugen, in den von Ihnen betriebenen Verkaufsstellen und KundenCentern bzw. in den von ihnen beauftragten Verkaufsstellen Dritter. Bei den Verkaufsstellen existiert im gesamten VRR-Gebiet eine hierarchisierte Struktur, unter der folgende Aufgaben wahrgenommen werden:

- **Verkaufsstellen**
Verkaufsstellen sind überwiegend private Agenturen, wie z.B. Einzelhandelsgeschäfte oder Kioske, in denen die Kunden die gängigsten Ticketarten erwerben können.
- **VerkaufsCenter**
VerkaufsCenter führen in der Regel das gesamte Ticketangebot und bieten darüber hinaus Kundenberatung, Fahrplanverkauf und die Ausgaben von Info-Materialien.
- **KundenCenter**
KundenCenter bieten ein umfassendes Beratungsservice und sind Anlaufstellen für Fundsachen, Fahrgelderstattungen und erhöhtes Beförderungsentgelt.

Momentan werden von den Verkehrsunternehmen im Kreis Recklinghausen folgende „KundenCenter“ betrieben (Abb. 3.5-3):

Standorte	Öffnungszeiten (Stand: Januar 2006)
KundenCenter Marl ZOB Marler Stern	Mo-Fr: 7:00-18:30 Uhr Sa: 9:00-16:00 Uhr
KundenCenter Gladbeck Oberhof	Mo-Fr: 7:00-18:30 Uhr Sa: 9:00-16:00 Uhr
KundenCenter Herten Kaiserstr. 73	Mo-Fr: 7:00-18:30 Uhr Sa: 9:00-16:00 Uhr
KundenCenter Recklinghausen Europaplatz 1d	Mo-Fr: 7:00-18:30 Uhr Sa: 9:00-16:00 Uhr
KundenCenter Betriebshof CastropRauxel Bahnhofstr. 14	Mo-Fr: 7:00-12:00 Uhr und 12:30 – 19:00 Uhr Sa: 9:30-12:30 Uhr

Abb. 3.5-3 Standorte der Kunden- und ServiceCenter im Kreis Recklinghausen

Neben den KundenCentern werden am ZOB Dorsten und am Berliner Platz in Oer-Erkenschwick VerkaufCenter vorgehalten.

Weiterhin haben die Verkehrsunternehmen private Agenturen (z.B. Kioske, Einzelhandelsgeschäfte etc.) mit dem Vertrieb der gängigsten Ticketarten beauftragt.

3.6 Heutige Finanzierungsstrukturen für den ÖPNV im Kreis Recklinghausen

Das Grundprinzip der ÖPNV-Finanzierung fußt auf der Abdeckung der Betriebskosten im ÖPNV durch die Fahrscheinerlöse der Kunden. Jedoch reichen in der Regel diese Erlöse aus dem Fahrscheinverkauf nicht aus, um den ÖPNV kostendeckend zu betreiben. Neben den Fahrscheinerlösen sind daher noch weitere Finanzierungsquellen für den ÖPNV bedeutsam:

- Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG,
- Ausgleichszahlungen nach §148 ff SGB IX;
- Kosten der Mitfinanzierung von Schülerzeitkarten durch die Schulträger
- Investitionsförderung nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes NRW (Fahrzeuge, Beschleunigungsmaßnahmen, P+R- und B+R-Anlagen und Haltestellen/ZOB)
- Unterhaltungskosten für die Vorhaltung der ÖPNV Anlagen in den Kommunen (Haltestellen, Busbahnhöfe, P+R- und B+R-Anlagen usw.)

Darüber hinaus finanzieren einzelne Städte im Kreis Recklinghausen auch Schulverkehre, die nicht dem ÖPNV zuzurechnen sind, da sie nicht für Dritte geöffnet sind. Zu nennen ist hier die Übernahme der Kosten der Finanzierung des freigestellten Schülerverkehrs (Schulträger) sowie der Kosten der Sonderschulverkehre (Schulträger).

Die Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG und nach § 148 ff SGB IX sowie Investitionsförderungen für Fahrzeuge und Beschleunigungsmaßnahmen erhalten die Verkehrsunternehmen direkt.

Darüber hinaus erhält der Aufgabenträger auf Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes NRW (ÖPNVG NW) eine jährliche „ÖPNV-Pauschale“ in Höhe von 150.000 Euro pro Jahr.

Insgesamt reichen die Erlöse und die Ausgleichszahlungen nicht aus, um den ÖPNV kostendeckend zu betreiben. Der Kreis Recklinghausen ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Seit 1990 besteht ein Finanzierungsmodell, welches die Defizitaufteilung der Verkehrsunternehmen nach einem festen Schlüssel auf die einzelnen Gebietskörperschaften regelt. Alle Verkehrsunternehmen, die im Kreis Recklinghausen Leistungen nach § 42 PBefG erbringen, sind in das Finanzierungssystem des VRR für den ÖPNV eingebunden. Das Finanzierungssystem sieht vor, dass die durch die Erträge und Landeszuwendungen nicht gedeckten Aufwendungen im Rahmen einer Umlage durch die im VRR zusammengeschlossenen Gebietskörperschaften ausgeglichen werden.

Innerhalb des Kreises Recklinghausen wird das Defizit wie folgt aufgeteilt:

- SPNV-Umlage der Kommunen mit SPNV-Anschluss anhand des Verteilungsschlüssels Haltestellenabfahrten
- Die Kosten für den Zweckverband VRR werden nach dem Einwohnerschlüssel auf die einzelnen Städte im Kreis Recklinghausen verteilt

- Defizitaufteilung der Vestischen Straßenbahn auf die Städte erfolgt anhand der Linienerfolgsrechnung
- Direkte Zuordnung der Defizite der anderen Verkehrsunternehmen zu den jeweiligen Städten, in denen auch die Fahrleistungen erbracht werden
- Aufteilung der Defizite für Anruf-Sammel-Taxen direkt auf die Städte

Insgesamt erfolgt der Defizitausgleich je zur Hälfte direkt über die ÖPNV-Umlage und zur anderen Hälfte durch die allgemeine Kreisumlage. In Abb. 3.6-1 ist die Defizitaufteilung auf die einzelnen Städte im Kreis Recklinghausen für das Jahr 2005 dargestellt.

Verteilung der Defizite an die Städte innerhalb des Kreises Recklinghausen ÖPNV-Umlage 2005										
	VEST	BGS	DSW	HCR	RVM	BVR/ RVN/ WB	AST	SPNV	ZV VRR	Summe
in Tsd. Euro										
Castrop-Rauxel	440	250	1.205	409			7	175	31	2.517
Datteln	1.068						7		15	1.090
Dorsten	2.048				131	314	1	190	32	2.716
Gladbeck	2.579	22				141		190	31	2.963
Haltern	1.022				85		23	111	15	1.257
Herten	1.659								26	1.685
Marl	2.626							137	37	2.800
Oer-Erkenschwick	942						2		12	956
Recklinghausen	2.802						<1	161	49	3.012
Waltrop	399						24		12	436
Summe	15.585	272	1.205	409	216	455	64	965	260	19.431

Abb. 3.6-1 Verteilung der Defizite auf die Städte für das Jahr 2005

3.7 Umsetzung des Nahverkehrsplanes von 1999

Der Kreis Recklinghausen hat mit Beschluss vom 14.06.1999 den zweiten Nahverkehrsplan verabschiedet. Dieser Nahverkehrsplan (NVP) baut auf den Planungszielen auf, die in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaftsfragen und Verkehr am 17.1.1996 beschlossen wurden:

- Weiterentwicklung des ÖPNV mit dem Ziel einer optimalen Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger,
- Gewinn neuer Fahrgäste durch Steigerung der Attraktivität und der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV,
- Reduzierung des KFZ-Verkehrs durch Verlagerung von Fahrten vom MIV auf den ÖPNV,
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV,
- Erhalt und Ausbau des schienengebundenen Personennahverkehrs als Rückgrat für einen leistungsfähigen ÖPNV unter Berücksichtigung des absehbaren Verkehrsbedarfs,
- Bessere Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsarten und Verkehrsträger,
- Hinwirken auf eine ÖPNV-gerechte Stadtentwicklung und eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr einschließlich der dazu notwendigen Verkehrsinfrastruktur.

Um diese Ziele berücksichtigen zu können, wurden im 2. NVP diverse Angebotsverbesserungen vorgeschlagen. Gegenüber dem Stand von 1997 wurde im Rahmen des NVP 1999 eine Leistungssteigerung von ca. 17,138 Mio. Bus-km auf 17,634 Mio. Bus-km aufgenommen (das entspricht einer Steigerung von 2,9 %). Folgende Umsetzungsschritte wurden im NVP 1999 dabei festgelegt:

- 1998: Umsetzung Angebotskonzeption Haltern (mit Fahrplanwechsel im Juli 1998 erfolgt)
- 1999: Umsetzung Angebotskonzeption Castrop-Rauxel in Zusammenhang mit der Einführung des "Busnetz 2000" der Dortmunder Stadtwerke möglich (zum größten Teil zum Fahrplanwechsel im Mai 1999 erfolgt)
- 2000: Umsetzung der Angebotskonzeption Gladbeck in Zusammenhang mit der Umstellung des Busnetzes in Bottrop
- 2000/2001: Umsetzung der Angebotskonzeptionen in den übrigen kreisangehörigen Städten innerhalb von zwei Fahrplanperioden.

Insgesamt sind bis 2001 alle Maßnahmen umgesetzt worden. Mit der Umsetzung der Angebotsausweitung war vereinbart worden, die Umsetzung zu begleiten und die Wirkungen des neuen Angebotes zu beobachten. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen wurde vereinbart, 18 Monate nach Umstellung des ÖPNV-Angebotes eine Überprüfung einzuleiten. Hierzu wurde im Februar 2003 ein Planungsbüro beauftragt, die Wirkungen des geänderten Angebotes zu analysieren und Defizite aufzuzeigen. Insgesamt zeigte sich anhand der Auswertungen der Fahrgastzahlen, dass die Fahrgastnachfrage mit den Angebotsverbesserungen nur sehr marginal angestiegen ist. Aufbauend auf diesen Untersuchungen wurde das Angebot in zwei Stufen nachfragegerecht angepasst:

-
- Bereich Gladbeck mit folgenden Änderungen:
 - Umstellung des Linienweges der 258 im Abschnitt Bottrop Grafenwald – Bottrop-Eigen – Gladbeck St. Josef-Kirche auf TaxiBus
 - Anpassungsmaßnahmen zwischen den unterschiedlichen Betriebszeiten
Umstellung zum Juni 2003
 - Bereich „Westvest“ mit den Städten Dorsten, Herten, Marl und Recklinghausen
Umstellung zum Fahrplanwechsel 2004
 - Bereich „Ostvest“ mit den Städten Oer-Erkenschwick, Datteln, Waltrop und Recklinghausen
Umstellung zum Fahrplanwechsel Mai 2005

4 Ziele und Qualitätsstandards

4.1 Planungsziele im ÖPNV

Planungsziele dienen als Grundlage für die Entwicklung eines zukünftigen ÖPNV-Angebotskonzeptes sowie für die Überprüfung im laufenden Qualitätsmanagement. Beide Bereiche stehen unter der Maßgabe der Finanzierbarkeit. Daher ist der Formulierung der Ziele und der strategischen Ausrichtung der zukünftigen ÖPNV-Entwicklung eine hohe Bedeutung beizumessen.

Zu diesem Zweck wurde am 6. April 2005 im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ein Workshop mit den Vertretern der Kommunen und den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Diskutiert wurden u.a. folgende Varianten als mögliche Entwicklungsrichtungen des ÖPNV:

- A: Punktuelle Optimierung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes
- B: Profilierung des ÖPNV-Angebotes in klar definierte Produkte
- C: Nachfrageorientiertes ÖPNV-Angebot in den Städten
- D: Entwicklung eines ÖPNV-Angebotes mit kreisweit einheitlichen Standards

Die Varianten B und D wurden verworfen, da sowohl die ausschließliche Produktprofilierung als auch die flächendeckende Einhaltung von einheitlichen Standards der Individualität und den spezifischen Erfordernissen der jeweiligen Regionen im Kreis in der Nahverkehrsentwicklung nicht gerecht zu werden schien.

Die Vertreter der Kommunen legten sich in der Entwicklung des Nahverkehrs auf **eine punktuelle Optimierung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes unter der Maßgabe der Nachfrageorientierung in den Städten** als Planungsziel fest.

Damit sind folgende Konsequenzen verbunden:

- Der Status-Quo im ÖPNV-Angebot bleibt weitgehend erhalten, es erfolgt aber eine Anpassung an die tatsächliche Nachfrage in den Städten.
- Die Qualitätsstandards sind am Status quo orientiert, die Standards werden nicht produkt-, sondern angebotsbezogen festgelegt.
- Der Umsetzungsschwerpunkt liegt in der Netzanpassung und Prüfung von Parallelverkehren, d.h.
 - lokale Mängel werden, wenn möglich, punktuell verbessert,
 - Parallelverkehre werden, wenn möglich, abgebaut,
 - überregionale Verknüpfungen werden gestärkt,
 - bedarfsorientierte Verkehre werden als Ergänzung des Linienverkehrs eingesetzt; in Einzelfällen wird eine Substitution des Linienverkehrs geprüft.

4.2 Definition von Qualitätsstandards

4.2.1 Anwendungsbereiche von Qualitätsstandards

Der Nahverkehrsplan legt den Rahmen für die Bedienungsqualität und die Beförderungsqualität fest. Qualitätsstandards dienen einerseits als Maßstab, nach dem das ÖPNV-Angebot beurteilt wird, andererseits sind die vom Aufgabenträger festgelegten Standards gleichzeitig Planungsziel überall dort, wo sie nicht eingehalten werden. Zudem sollten Qualitätsstandards messbar und damit kontrollierbar sein, damit eine Überprüfung der Planumsetzung und der gewünschten Durchführung der Verkehrsdienstleistung überhaupt gewährleistet werden kann. **Die im Kapitel 4 dargestellten Standards stellen demnach die Zielstandards dar, die sich der Aufgabenträger als Selbstverpflichtung auferlegt. Die vollständige Realisierung dieser Zielstandards steht allerdings unter Finanzierungsvorbehalt.**

Für die Verkehrsunternehmen ist als Grundlage für die nach der neuen VRR-Finanzierungsrichtlinie vorgesehene Betrauung mit Verkehrsdienstleistungen der in Kapitel 5 beschriebene Angebotsstandard in Verbindung mit den Liniensteckbriefen maßgeblich. In diesen Liniensteckbriefen (Anhang 3) wird das vom Kreis Recklinghausen momentan als notwendig erachtete Verkehrsangebot linienscharf beschrieben.

Angesichts der Finanzknappheit der Kommunen sowie wegen EU-rechtlicher Anforderungen gewinnt die Überprüfung der tatsächlich geleisteten Angebotsqualität im ÖPNV zunehmend an Bedeutung. Der Aufgabenträger des Nahverkehrs wird in zunehmendem Maße darauf achten (müssen), dass die von ihm gewünschte und bestellte Verkehrsdienstleistung auch tatsächlich erbracht wird. Der Aufgabenträger wird daher Aufbau eines eigenen Qualitätsmanagementsystems forcieren müssen (vgl. Kapitel 6.6).

Die Verkehrsunternehmen begegnen der europäischen Entwicklung vielfach mit einer Umstrukturierung im Hinblick auf eigene Festlegungen von Qualitätszielen. Sie haben dabei die DIN EN 13816 ebenso im Blick wie eine mögliche Zertifizierung nach DIN EN-ISO 9000. So haben einzelne Verkehrsunternehmen im Kreis Recklinghausen (wie z.B. die Vestische Straßenbahn GmbH) ein Qualitätsmanagementsystem formuliert und teilweise bereits umgesetzt.

Die EU hat mit der DIN EN 13816¹⁰ Qualitätskriterien systematisiert und in einen Katalog von 8 Kriterien mit insgesamt über 100 Einzelkriterien als Orientierungshilfe zusammengestellt. Gleichzeitig wurde mit Hinweisen auf Messmethoden und Regularien für zukünftig vertragliche Vereinbarungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsdienstleister die Grundlage geschaffen, um auch auf europäischer Ebene Verkehrsangebote vergleichbar zu machen. Die Verantwortung für einzelne Qualitätskriterien sowie die festzulegende Zahl von Qualitätskriterien legt die DIN nicht fest. Dies bleibt der Entscheidung des jeweiligen Aufgabenträgers vorbehalten, der damit den notwendigen Entscheidungsspielraum für die Nahverkehrsentwicklung in seiner Region behält.

¹⁰ EU-Kommission: Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität im ÖPNV. DIN EN 13816, Dezember 2001

Im Folgenden werden die für den Kreis Recklinghausen entwickelten und mit den Vertretern der Kommunen abgestimmten¹¹ Qualitätsmerkmale in Anlehnung an die von der DIN EN 13816 vorgegebene Gruppierung aufgeführt.

Die Definition der Qualitätskriterien wurde auf der Grundlage der DIN EN 13816 unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bestandsanalyse vorgenommen. Beispielsweise wurde die Erschließungsqualität anhand der Einwohnerzahl in den Haltestelleneinzugsbereichen geprüft. Hiermit erhält man aber nur eine Aussage, ob ein Siedlungsteil überhaupt an den ÖPNV angeschlossen ist. Über die Qualität des Anschlusses lassen sich nur Aussagen treffen, wenn die Anschlusshäufigkeit oder die Entfernungen zur jeweiligen Haltestelle einbezogen werden. Die Kombination der Einzelaspekte führt zu Qualitätsmerkmalen, die mit Zielerfüllungsgraden versehen eine Bewertungsbasis bilden.

4.2.2 Qualitätsstandards zur Verfügbarkeit

Qualitätskriterien zur Verfügbarkeit des ÖPNV sind zwingend im NVP festzulegen und umfassen folgende Einzelkriterien:

- Einwohner im Haltestelleneinzugsbereich
- Entfernung zur Haltestelle und bedientes Gebiet
- Betriebszeiten und Takt
- Umsteigenotwendigkeit, Verbindungsqualität

Die Kriterien für den Kreis Recklinghausen wurden aus der Bestandsanalyse (vgl. Kapitel 3) abgeleitet. Sie stellen die kreisweiten Standards als Mindeststandards des ÖPNV-Angebotes dar. Auf der Basis der Qualitätskriterien wird das Angebotskonzept entwickelt (vgl. Kap. 5). Nachfolgend werden die Kriterien im Einzelnen präzisiert.

Einwohner im Haltestelleneinzugsbereich

Für das Kriterium „Einwohner im Haltestelleneinzugsbereich“ sollen Siedlungsbereiche mit mehr als 500 Einwohnern pro km² mit mindestens 16 Fahrtenpaaren täglich und Siedlungsbereiche mit mehr als 1.000 Einwohnern pro km² mit mindestens 32 Fahrtenpaaren täglich an den ÖPNV angeschlossen sein. Das Kriterium gilt als ausreichend erfüllt, wenn dies in mindestens 90% der Siedlungsbereiche erreicht ist:

Siedlungsdichte	Fahrtenpaare
Weniger als 500 Ew/km ²	Weniger als 16
500 – 1.000 Ew/km ²	Mindestens 16
Mehr als 1.000 Ew/km ²	Mindestens 32

Abb. 4.2-1 Qualitätskriterium: Einwohner im Haltestelleneinzugsbereich

¹¹ Workshop zu Qualitätsstandards im Kreis Recklinghausen am 30.Mai 2005

Entfernung zur Haltestelle und bedientes Gebiet

Für das Kriterium „Entfernung zur Haltestelle und bedientes Gebiet“ wurden die Radien für die Produkte Bus und Bahn sowie die Gebietsbereiche definiert. Das Kriterium gilt als erfüllt, wenn mindestens 90% der Einwohner in allen Siedlungsbereichen gemäß der festgelegten Radien erschlossen sind. Als Grenzwerte der Radien wurde die Fußwegeentfernung zum nächsten Halt (Luftlinie) festgesetzt:

Raumkategorie	Grenzwerte Fußwegeentfernung (Luftlinie)	
	Bus	Bahn
Kernbereich	300 m	1.000 m
Verdichtungsgebiet	300 – 400 m	1.000 m
Stadtrand, gering verdichtetes Gebiet	400 – 500 m	1.000 m

Abb. 4.2-2 Qualitätskriterium: Entfernung zur Haltestelle und bedientes Gebiet

Betriebszeiten und Takte

Für das Kriterium „Betriebszeiten“ wurde sich an den veränderten Ladenöffnungszeiten orientiert und Haupt- sowie Schwachverkehrszeiten definiert.

Für das Kriterium „Takt“ wurde eine linienbezogene Nachfrageanalyse vorgenommen und als Bewertungsmaßstab hinzugefügt.

Die festgelegten Betriebszeiten und Takte gelten sowohl für den Linien- als auch für den Bedarfsverkehr und sind für sämtliche Linien einzuhalten:

	Hauptverkehrszeit (HVZ)	Schwachverkehrszeit (SVZ)
Werktag (Mo-Fr)	06:00 – 20:00 Uhr	05:00 – 06:00 Uhr 20:00 – 24:00 Uhr
Samstag	08:00 – 16:00 Uhr	06:00 – 08:00 Uhr 16:00 – 24:00 Uhr
Sonntag		08:00 – 24:00 Uhr

Abb. 4.2-3 Qualitätskriterium: Betriebszeiten

Für die Hauptverkehrszeiten sind diese Betriebszeiten einzuhalten. Dagegen stellen die Betriebszeiten in den Schwachverkehrszeiten eine **Orientierungsgröße** dar, und es kann im begründeten Fall davon abgewichen werden. Bei starker oder schwacher Nachfrage können insbesondere für ganze Linien oder ausgewählte Linienabschnitte in den Schwachverkehrszeiten die Betriebszeiten angepasst werden.

Die Festlegung der Takte erfolgte in Abhängigkeit von der Nachfrage und v.a. der Nachfragespitzen. Für die Festlegung des Taktes wird das Fahrgastaufkommen in der Spitzenstunde zugrunde gelegt (18% des täglichen Nachfrageaufkommens).¹² Für die

¹² Auswertung der Tagesganglinien von einzelnen repräsentativen Linien im Kreis

Festlegung des Taktes wird das maximale Fahrgastaufkommen zwischen zwei Haltestellen einer Richtung zugrunde gelegt.¹³ Hierzu ist es notwendig, die Linie in sinnvolle Linienabschnitte (nach Möglichkeit zwischen zwei Verknüpfungshaltepunkten) aufzuteilen. Nachfolgend sind die Schwellenwerte für die Festlegung des Taktangebotes anhand klassifizierter Nachfragemengen in der Hauptverkehrszeit (HVZ) dargestellt.

Besetzung in Fahrgäste pro Richtung an einem Werktag	Fahrgastanteil in der Spitzenstunde	Fahrgäste in der Spitzenstunde	Beförderte Fahrgäste pro Bus bei folgenden Taktvorgaben in Minuten:				
			60	30	20	15	10
100	18%	18	18	9	6	5	3
200	18%	36	36	18	12	9	6
300	18%	54	54	27	18	14	9
400	18%	72	72	36	24	18	12
500	18%	90	90	45	30	23	15
625	18%	113	113	56	38	28	19
750	18%	135	135	68	45	34	23
875	18%	158	158	79	53	39	26
1000	18%	180	180	90	60	45	30
1250	18%	225	225	113	75	56	38
1500	18%	270	270	135	90	68	45
2000	18%	360	360	180	120	90	60
2500	18%	450	450	225	150	113	75 ¹⁴

Anmerkung: Die Schwellenwerte (Standardbus: <75 Fahrgäste; Gelenkbus: <110 Fahrgäste) sind so ausgelegt, dass in den Spitzenverkehrszeiten die Busse nicht zu 100% ausgelastet sind. Für die Festlegung der Schwellenwerte liegen folgende Kapazitätsgrößen zugrunde: Gelenkbus: Je nach Modell 55 Sitz- und 95 Stehplätze; Standardbus: Je nach Modell 40 Sitz- und 55 Stehplätze. Werte unter 100 Fahrgästen pro Richtung an einem Werktag stellen Grenzwerte für die Durchführung von Bedarfsverkehren dar¹⁵.

Abb. 4.2-4 Taktangebot und Nachfrageabschöpfung – Schwellenwerte

¹³ Am Wochenende dürfte das Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde deutlich geringer ausfallen.

¹⁴ Hier sollen Gelenkbusse zum Einsatz kommen.

¹⁵ Der für die Fahrgastzahl optimale Takt wird in der Tabelle jeweils grün dargestellt. Bei 500 Fahrgästen ist dies z.B. ein 30-Minuten-Takt, bei 2000 ein 10-Minuten-Takt. Bei 400 Fahrgästen wird ein Grenzwert erreicht, bei dem sowohl der 60- als auch der 30-Minuten-Takt sinnvoll sein kann.

Aufbauend auf der Abb. 4.2-4 können folgende Taktangebote für die Hauptverkehrs- und Schwachverkehrszeit definiert werden.

Besetzung in Fahrgäste pro Richtung an einem Werktag	Linientyp im Hinblick auf den Takt	Takt Hauptverkehrszeit	Takt Schwachverkehrszeit
weniger als 450 Fahrgäste	A	60 min	60 min
450 bis 750 Fahrgäste	B	30 min	60 min
750 bis 1.000 Fahrgäste	C	20 min	* 60 min
1.000 bis 1.500 Fahrgäste	D	15 min	30 min
mehr als 1.500 Fahrgäste	E	10 min	* 30 min

Abb. 4.2-5 Kriterium: Takte in Abhängigkeit der Nachfrage

Zum Kriterium der Betriebszeiten gehört auch die Festlegung der Einsatzgrenzen von Bedarfsverkehren. Diese sind ebenfalls nachfrageorientiert, aber auch distanzbezogen definiert. Bedarfsverkehre sollen eingesetzt werden, wenn

- weniger als fünf Fahrgäste pro Fahrt bei regelmäßig mindestens vier Fahrten in Folge gegeben sind,
- Reiseweiten unter 7,5 km zu überwinden sind,
- vor Ort Taxiunternehmen präsent sind und
- Fahrten lediglich in der Schwachverkehrszeit nachgefragt werden.

Umsteigenotwendigkeit und Verbindungsqualität

Die Überprüfung der Nachfrage bzw. der Nachfragespitzen an Halten führt zur Festlegung und der Definition von Verknüpfungspunkten im Sinne eines hierarchischen Netzes. Im Zusammenhang mit einer Prüfung von Verkehrsverbindungen im Hinblick auf die Umsteigenotwendigkeit und der dafür zur Verfügung stehenden Zeit ergeben sich damit Verbindungsqualitäten innerhalb und zwischen den Städten. Der Kreis Recklinghausen schlägt die vollständige Einhaltung von Minimalwerten als Grundlage zur Einhaltung der gewünschten Verbindungsqualität vor.

Für die Verbindungsqualität innerhalb einer Stadt bedeutet dies die Gewährleistung folgender Maße:

Verbindungs- hierarchie	Verbindungsqualität bei mittlerer bis hoher Nachfrage		Verbindungsqualität bei geringer Nachfrage	
	Fahrtenangebot	Umsteigeaufwand	Fahrtenangebot	Umsteigeaufwand
Innenstadt – Stadtteile	2 – 4 Fahrten (15 - 30-min- Takt)	0	2 Fahrten (30-min-Takt)	0
Stadtteil – Stadtteil	2 – 4 Fahrten (15 - 30-min- Takt)	1		1

Abb. 4.2-6 Kriterium: Umsteigenotwendigkeit und Verbindungsqualität innerhalb der Stadt

Für die Verbindungsqualität zwischen den Städten bedeutet dies die Gewährleistung folgender Maße:

Verbindungs- hierarchie	Verbindungsqualität bei mittlerer bis hoher Nachfrage		Verbindungsqualität bei geringer Nachfrage	
	Fahrtenangebot	Umsteigeaufwand	Fahrtenangebot	Umsteigeaufwand
Innenstadt – Innenstadt	2 Fahrten (30-min-Takt)	1	1 Fahrt (30-min-Takt)	2
Stadtteil – Stadtteil	2 Fahrten (30-min-Takt)	1 – 2	1 Fahrt (30 – 60-min- Takt)	2 – 3

Abb. 4.2-7 Kriterium: Umsteigenotwendigkeit und Verbindungsqualität zwischen den Städten

Die Werte ergeben sich auch durch die Überlagerung von Linien, um so die geforderte Verbindungsqualität zu erhalten.

4.2.3 Qualitätsstandards zur Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit kann nur anhand eines Haltestellenkatasters und der Testfahrten geklärt werden. Haltepunkte sind Schnittstellen als verkehrsmittelübergreifende Verknüpfungspunkte und haben jeweils mit Ein- und Ausgängen eigene interne Schnittstellen. Für den Kreis Recklinghausen ist zum gegebenen Zeitpunkt die Bewertung der Halte nach Kategorien relevant. Festgelegt wurden die Kategorie „großer Verknüpfungshalt/ZOB“, „mittlerer Verknüpfungshalt“, „einfacher Verknüpfungshalt“ oder „einfacher Halt“. Damit ist eine Hierarchisierung der Halte mit spezifischen Ausstattungsmerkmalen vorgegeben, die im Folgenden aufgeführt sind:

Verknüpfungshalt	Merkmal
Großer Verknüpfungshalt / ZOB	<ul style="list-style-type: none"> - Schnittstelle mit mehr als 5 Linien (Bus-Bus oder Bahn-Bus) - Nähe zur Innenstadt mit hohem Fußgängeraufkommen - Hohes Umsteigeraufkommen - Abstimmung aller Fahrpläne - Kurze Umsteigezeiten (bis 5 Minuten) - Vorhandene P+R-Plätze, B+R-Anlage oder Fahrradstation - Barrierefreie Gestaltung aller Zuwege und Zugänge - Dynamische Fahrgastanzeige zur Anschlusssicherung
Mittlerer Verknüpfungshalt	<ul style="list-style-type: none"> - Schnittstelle mit mehr als 5 Linien (Bus-Bus oder Bahn-Bus) - Orientierung auf Innenstädte ohne SPNV-Anschluss, Stadtteilzentren oder Bahnhöfe - Umsteigeraufkommen zwischen den ÖPNV-Linien vorhanden - Abstimmung der Fahrpläne auf nachgefragte Umsteigebeziehungen - Umsteigezeiten zwischen 5 und 10 Minuten - Barrierefreie Gestaltung aller Zuwege und Zugänge - B+R, P+R an SPNV-Haltepunkten
Einfacher Verknüpfungshalt / Einfacher Halt	<ul style="list-style-type: none"> - Schnittstelle mit bis zu 5 Linien - Orientierung auf Stadtteilzentren oder Bahnhöfe - Umsteigeraufkommen vorhanden - Vereinzelt Abstimmung der Fahrpläne - Umsteigezeiten zwischen 10 und 15 Minuten - B+R, P+R an SPNV-Haltepunkten

Abb. 4.2-8 Qualitätsstandards zur Zugänglichkeit

4.2.4 Qualitätsstandards zur Information

Im Rahmen des NVP werden nur allgemeine Informationen, beispielsweise über die Verfügbarkeit, festgelegt. Spezielle Informationen, wie der Umgang mit Verspätungen sind im Rahmen der Durchführung zu regeln und sind daher nicht Bestandteil des NVP.

Die Informationen (Fahrplan, Tarif, Zugänglichkeit/Wegeföhrung etc.) müssen die Belange der mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigen. Hierzu wird empfohlen, die Maßnahmen mit Vertretern entsprechender Gruppen abzustimmen.

Hilfreich zur Kontrolle der Information in Bezug auf Vollständigkeit, Verständlichkeit und Nutzbarkeit ist neben einem Haltestellenkataster das Testkundenverfahren.

Für den Kreis Recklinghausen werden folgende Kriterien für die Information an Haltestellen und Verknüpfungshalte festgelegt:

- 100% der schriftlichen Informationen an allen Haltestellen sind aktuell, genau und verständlich darzustellen. Dazu zählen der Fahrplan, die Tarifinformation, die Angabe einer Servicrufnummer (Forderung an die Unternehmen).
- Alle großen Verknüpfungshalte sind mit einem Umgebungsplan und einem Liniennetzplan auszustatten (Aufgabe der Kommunen).
- Alle großen Verknüpfungshalte sind in Abhängigkeit der Förderung durch das GVFG mit einer dynamischen Anschlussanzeige auszustatten (Forderung und Aufgabe der Kommune in Zusammenarbeit mit den Unternehmen).

4.2.5 Qualitätsstandards zur Zeit

Das Merkmal „Zeit“ umfasst zum einen die Reisezeit an sich, die von der Linienführung wie den Umsteigezeiten bestimmt wird und die also im Rahmen der Angebotsplanung des NVP zu berücksichtigen ist, und andererseits die Einhaltung des Fahrplans, welche also die Prüfung der Pünktlichkeit, der Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit beinhaltet.

Folgende Festlegungen wurden für den NVP im Kreis Recklinghausen getroffen:

- Die Fahrzeiten sind generell einzuhalten. Insgesamt sollen mindestens 95 % aller Fahrten fahrplangemäß ausgeführt werden. Abhängig von der Taktdichte können Verspätungen von bis zu 5 Minuten in Kauf genommen werden. Maßgeblich ist die Ankunftszeit an der Endhaltestelle unter Einhaltung der Umsteigemöglichkeiten an den definierten Verknüpfungshalten im Linienverlauf (siehe Kap. 5.3.3).
- In Schwachverkehrszeiten ist auf jeden Fall bei Betriebsunterbrechungen ein Ersatzverkehr sowie eine Anschlusssicherung unter Toleranz von eventuellen Verspätungen zu gewährleisten.

4.2.6 Qualitätsstandards zur Kundenbetreuung

Unter dem Qualitätsmerkmal „Kundenbetreuung“ werden in der DIN EN 13816 verschiedene Aspekte der sogenannten weichen Qualitätsmerkmale summiert. Der Aspekt Kundenbetreuung ist im Wesentlichen von den Verkehrsunternehmen sicher zu stellen.

Die Schnittstelle zum Kunden wird zudem durch das Beschwerdemanagement maßgeblich mit beeinflusst. Während die Beschwerdeannahme im Wesentlichen von den Verkehrsdienstleistern durchgeführt wird, gibt die Entwicklung eines Kundenbarometers dem Aufgabenträger Aufschluss über Beschwerden wie Anregungen der Kunden und ÖV-Nutzer.

Im Kreis Recklinghausen soll die kundenorientierte Beschwerdeannahme und das Beschwerdemanagementsystems (Erfassung, Bearbeitung, ggf. Behebung und Kontrolle) durch die Verkehrsunternehmen vorgenommen werden. Dem Aufgaben-

träger sind die Ergebnisse des Beschwerdemanagements der jeweiligen im Kreis Recklinghausen tätigen Verkehrsunternehmen zugänglich zu machen.

4.2.7 Qualitätsstandards zum Komfort

Das Merkmal "Komfort" zählt ebenfalls zu den weichen Qualitätsmerkmalen und ist im NVP nur als Rahmen festzulegen. Komfort umfasst die Benutzbarkeit der Fahrgasteinrichtungen, wie das Raumangebot sowie das Umfeld betreffende Bedingungen. Zu überprüfen ist dies vor allem durch ein systematisches Haltestellenkataster oder - im Falle der Fahrzeuge - durch ein Testkundenverfahren. Der Kreis Recklinghausen legt als Rahmen folgende Standards für den Komfort fest:

- Bei allen Halten sind die vereinbarten Standards zu gewährleisten.
- Der Grad der Behindertengerechtigkeit wird im Einzelfall bei Umbauten unter Anhörung der Behindertenbeauftragten oder -beiräte (soweit vorhanden) bestimmt.
- Verknüpfungshalte sollten barrierefrei gestaltet sein.
- 90% der Halte weisen eine – gemessen an der jeweiligen Nachfrage – ausreichende Größe der Wartefläche auf.

4.2.8 Qualitätsstandards zur Sauberkeit und Sicherheit

Kriterien zur Sicherheit und Sauberkeit, beispielsweise eine ausreichende Beleuchtung an Halten, können nur teilweise im Rahmen eines NVP definiert werden, z.B. an Haltestellen und in Fahrzeugen. Die regelmäßige Reinigung der Papierkörbe ist Aufgabe des städtischen Reinigungsdienstes, die bauliche Gestaltung der Haltestellen Aufgabe der Kommune. Detaillierte Festlegungen hierzu würden einen Nahverkehrsplan überfrachten.

4.2.9 Qualitätsstandards zur Umwelt

Die Rahmenbedingungen für Umweltstandards werden durch EU-DIN-Normen und EU-Richtlinien bestimmt, von denen die für die Entwicklung des Nahverkehrs wichtigsten die Abgasnorm für Fahrzeuge (Euro-III, Euro-IV) sowie die Umgebungsrichtlinie Lärm sind.

Für die Abgasnorm ist eine Zielerreichung als Qualitätskriterium derzeit zu formulieren. Der Kreis Recklinghausen hält es für notwendig, dass bis 2010 75% der Verkehrsleistung gemäß Euro-III zu erbringen sind. Darüber hinaus sind mindestens 50% der Verkehrsleistungen mit Fahrzeugen zu erbringen, bei denen der Partikelgrenzwert der EURO-IV-Norm nicht überschritten wird.

Die Umgebungsrichtlinie Lärm, die einen Lärminderungsplan auf der Ebene der Gebietskörperschaften fordert, ist derzeit für den Kreis Recklinghausen nicht in Form von Qualitätskriterien auszuformulieren, da derzeit kein flächendeckender Lärminderungsplan für das Kreisgebiet vorliegt.

Eine detailliertere Festlegung von Umweltstandards sollte nach Vorliegen des Lärminderungsplanes und einer strategischen Umweltprüfung erfolgen.

5 Angebotskonzept

5.1 Grundsätze des Konzeptes

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Recklinghausen zielt auf der Basis der Planungsziele und der definierten Qualitätsstandards darauf ab, bewährte Strukturen zu stärken und behutsam weiter zu entwickeln. Dadurch kann auch verhindert werden, dass Kunden durch ein Übermaß an Veränderungen verunsichert werden. Defizite in der Bestandsanalyse sollen entsprechend ihrer Gewichtung beseitigt werden. Dabei ist die Realisierbarkeit und Finanzierbarkeit der möglichen Lösungen entscheidend für die Aufnahme in die Maßnahmenpakete.

Angeht die finanzielle Situation der kommunalen Haushalte sind deutliche Angebotsverbesserungen dauerhaft nicht mehr leistbar. Daher soll das heutige ÖPNV-Angebot in seiner Grundstruktur erhalten und langfristig gesichert werden. Um die wirtschaftliche Tragfähigkeit des ÖPNV-Angebotes sicher zu stellen, ist eine ständige Kontrolle der Nachfrage auf den einzelnen Linien unerlässlich.

Das ÖPNV-Konzept für den Kreis Recklinghausen basiert auf den Konzeptionen der einzelnen Städte (siehe Anhang 1.1 bis 1.10). Die Erarbeitung der Konzeptionen hat dabei folgende Grundlagen:

- Ergebnisse der Bestandsanalyse der einzelnen Städte (Kapitel 3 und Anhang 1.1 bis 1.10)
- Berücksichtigung der Qualitätsstandards (Kap. 4)
- Konkrete Prüfaufträge von Seiten des Kreises, der Städte und der Verkehrsunternehmen
- Planungen benachbarter Aufgabenträger
- Berücksichtigung der Qualitätsstandards (Kap. 4)

Im Anhang sind die einzelnen Maßnahmen, die entwickelten Varianten sowie die Bewertung ausführlich beschrieben. Im Kapitel 5.3.1 sind die einzelnen Ergebnisse aus den Konzeptbausteinen übernommen und zu einem schlüssigen Gesamtkonzept zusammengefasst worden.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Recklinghausen setzt auf folgende Schwerpunkte:

- Prüfung und Modifizierung der Produktpalette, insbesondere für das Produkt SchnellBus und CityExpress (SB/CE)
- Schaffung einer eindeutigen Kategorisierung der Linienangebote
- Sicherung bestehender Angebote unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte
- Optimierung von Bedienungsangeboten, die durch eine überdurchschnittliche Nachfrage gekennzeichnet sind
- Anpassung von Bedienungsangeboten, die durch eine unterdurchschnittliche Nachfrage gekennzeichnet sind
- Festlegung von Mindestbedienungsstandards für die einzelnen Linien auf der Basis der Qualitätsstandards

-
- Ausrichtung des Liniennetzes auf hierarchisierte Verknüpfungshaltepunkte
 - Beseitigung von Erschließungslücken von Siedlungsbereichen

Insgesamt benennt dieser Nahverkehrsplan Maßnahmen, die für den Fortschreibungszeitraum realistisch und erreichbar sind. Dies erfolgt vor dem Hintergrund, dass für die im Kapitel 1.3 benannten Maßnahmen nach derzeitigem Kenntnisstand keine gesicherten Aussagen im IGVP NRW vorliegen, die eine Umsetzung innerhalb des Zeitraums der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sicher stellen.

Der Nahverkehrsplan muss den Charakter eines Rahmenplans gewährleisten. Darüber hinaus werden Präzisierungen notwendig sein, die beispielsweise bestimmte Haltestellen oder Straßenzüge sowie das Fahrplanangebot im Verlauf bestimmen. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen müssen aber in der Umsetzung die Freiheit haben, im Rahmen der übergeordneten Zielsetzung im Detail Änderungen oder Präzisierungen vorzunehmen. Der Nahverkehrsplan muss daher als Rahmenplan der Umsetzungsplanung ausreichend Freiheiten zur Verfügung stellen.

Vor dem Hintergrund der VRR-Finanzierungsrichtlinie werden in diesem Kapitel bezogen auf die vom Aufgabenträger für nötig gehaltene Angebotsqualität in den Unterkapiteln 5.4 bis 5.7 Festlegungen getroffen. Die vom Aufgabenträger für erforderlich gehaltene Angebotsquantität ist in den Liniensteckbriefen für jede einzelne Linie im Anhang 3 dargestellt.

5.2 Netzhierarchie und Produktprofilierung

5.2.1 Netzhierarchie und Kategorisierung des Linienangebotes

Grundlage für die Hierarchisierung der regionalen ÖPNV-Netze stellen die zentralörtliche Gliederung der Raumstruktur und die bestehende sowie zu erwartende ÖPNV-Nachfrage dar. Für den SPNV wird die Einteilung durch das vorhandene Angebot bestimmt.¹⁶

Die Netzhierarchisierung stellt die Grundlage für die räumliche Festlegung des Bedienungsangebotes dar:

- **Überregionaler SPNV-Korridor**
Die überregionalen Achsen bilden die Anbindung der Städte an die benachbarten Oberzentren. Durch Überlagerung von verschiedenen SPNV-Produkten ergibt sich ein attraktives Zugangebot (besser als 60-Minuten-Takt)
- **Regionaler SPNV-Korridor**
Regionale Korridore im SPNV sichern die unmittelbare, direkte Verbindung zwischen den Städten im Kreis Recklinghausen mit benachbarten Städten (mindestens 60-Minuten-Takt).

¹⁶ Aufgabenträger des SPNV ist der Zweckverband VRR, der bestimmt das Angebot auf den SPNV-Strecken bestimmt.

- **Regionaler Buskorridor (1. Ordnung)**
Regionale Buskorridore sichern die direkte Verbindung zwischen den Zentren der Städte im Kreis Recklinghausen sowie deren bedeutsamen Stadtteilen und zu benachbarten Städten/Stadtteilen außerhalb des Kreises. Aufgrund der höheren bestehenden und künftigen Nachfrage sind diese Korridore mindestens im 30-Minuten-Takt zu bedienen. Höhere Taktraten orientieren sich an der Nachfrage vor Ort.
- **Regionaler Buskorridor (2. Ordnung)**
Auch wie Buskorridore 1. Ordnung nehmen diese die Verbindung zwischen den Städten innerhalb und außerhalb des Kreises Recklinghausen wahr. Auf Grund der geringen Verflechtungen und der damit einher gehenden geringeren ÖPNV-Nachfrage reicht hier die Einhaltung des Mindestbedienungsstandards (60-Minuten-Takt) aus.

In Abb. 5.2-2 ist die Netzhierarchisierung des ÖPNV innerhalb des Kreises Recklinghausen dargestellt.

Aufbauend auf der Netzhierarchisierung wird ein differenziertes Linienangebot vorgeschlagen, das entsprechend der Verkehrsaufgaben in den regionalen und lokalen Verkehr aufgeteilt wird. Diese Unterteilung des Linienangebotes erfolgt vor dem Hintergrund der

- Ausrichtung des Angebotes auf die Bedürfnisse der Nutzer
- planerischen Abstimmung des Linienangebotes mit den Städten im Kreis Recklinghausen

In Abb. 5.2-1 ist die Kategorisierung des Linienangebotes in regionaler und lokaler Verkehr im Kreis Recklinghausen dargestellt.

Regionaler Verkehr	Lokaler Verkehr
Kreisüberschreitende Linien mit Bedienung mind. zweier Kernstädte/Zentren	Linien innerhalb der Stadt
Stadtübergreifende Linien mit Bedienung mind. zweier Kernstädte/Zentren	Nachbarortsverkehr mit Bedienung nur einer Kernstadt/Innenstadt
	Nachbarortsverkehr mit Bedienung der Stadtteile

Abb. 5.2-1 Kategorisierung des Linienangebotes in regionalen und lokalen Verkehr

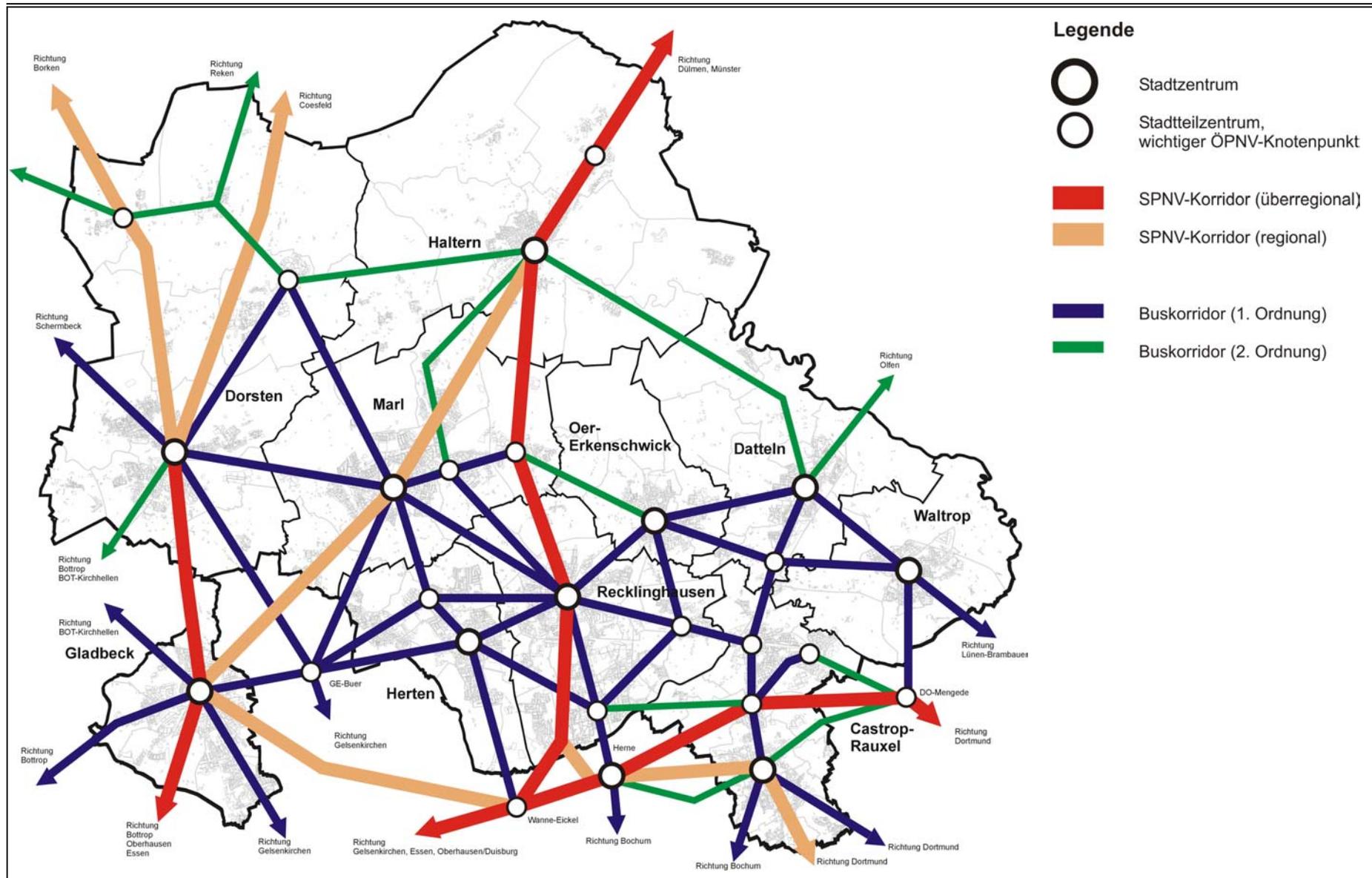


Abb. 5.2-2 Netzhierarchisierung des ÖPNV innerhalb des Kreises Recklinghausen

5.2.2 Produktprofilierung im Kreis Recklinghausen

Für den Kreis Recklinghausen besteht z.Z. keine ausgeprägte Produktdifferenzierung. Neben dem normalen Linienverkehr existieren SB- bzw. CE-Linien, die in den Fahrplänen und Liniennetzplänen des VRR als SchnellBus- bzw. CityExpresslinien dargestellt sind. Jedoch entsprechen diese Linien mittlerweile nicht mehr den Qualitätsansprüchen einer Schnellbuslinie, da sie fast ausnahmslos im Kreis Recklinghausen auch eine Erschließungsfunktion wahrnehmen und nahezu alle Haltepunkte anfahren.

Für die übrigen Linien im Kreis Recklinghausen besteht derzeit keine Produktdifferenzierung nach städtischen und regionalen Linien.

Für den Kreis Recklinghausen wird vorgeschlagen, die heutige Produktpalette beizubehalten und die heutigen SB- und CE-Linien als Premiumangebot zu vermarkten.

- Regionallinien SB/CE als Premiumprodukte
- Stadtlinien
- Linien im Bedarfsverkehr (TaxiBus und AnrufSammelTaxi)
- NachtExpress-Linien
- sonstige Angebotsformen (wie z.B. Schülerlinien oder Linien zum Chemiepark Marl)

Regionallinien

Regionallinien setzen sich aus den vorhandenen SB- und CE-Linien zusammen, die eine **städteverbindende** Funktion übernehmen. Sie werden als Premiumprodukte weiterentwickelt. Folgende Kriterien sollen diese Premiumprodukte erfüllen:

- Verbindung von mindestens drei Stadtzentren innerhalb und außerhalb des Kreises Recklinghausen
- Einheitlicher Mindestgrundtakt von 30 Minuten über die gesamte Hauptverkehrszeit (HVZ), der für alle Linien im Hauptabschnitt grundsätzlich durchgehalten werden sollte¹⁷
- Verknüpfung mit Bus/Bahn an definierten Verknüpfungshaltepunkten
- Bedienung aller Haltestellen auf dem Linienweg, wobei eine direkte Linienführung angestrebt wird
- Einsatz von Niederflurfahrzeugen

Insgesamt soll eine Vereinheitlichung der Bezeichnung der SB- und CE-Linien angestrebt werden. Hierzu ist ein gemeinsames Vorgehen vor allem mit den benachbarten Aufgabenträgern Bottrop und Gelsenkirchen erforderlich.

¹⁷ Aufgrund der geringen Nachfrage werden auf bestimmten Abschnitten (Marl-Sinsen und Oer-Erkenschwick der Linie SB 26 und zwischen Bottrop-Kirchhellen und Dorsten der Linie CE 50) einen 60-Minuten-Takt angeboten.

Stadtlinien

In dem Produkt „Stadtlinien“ sind alle anderen Linien enthalten, die heute innerhalb des Kreises Recklinghausen und zu den benachbarten Städten außerhalb des Kreises Recklinghausen eingesetzt werden:

- Einheitlicher Taktverkehr in Abhängigkeit von der Nachfrage, wobei als Mindeststandard der 60-Minuten-Takt kreisweit festgelegt ist
- Bedienung aller Haltestellen auf dem Linienweg, wobei hier der Linienverlauf sich so anpassen sollte, dass die Erschließung der Siedlungsbereiche sicher gestellt ist
- Verknüpfung mit Bus/Bahn an definierten Verknüpfungshaltepunkten
- Niederflurfahrzeuge

TaxiBus-Linie und AnrufSammelTaxi

Für Bedarfsverkehre bestehen im Kreis Recklinghausen zwei Angebotsformen:

- Taxibus (TB)
- AnrufSammelTaxi (AST)

Beide Angebotsformen weisen das Merkmal auf, dass eine Fahrt nur dann stattfindet, wenn der Fahrgast bis zu einem bestimmten Zeitpunkt vor Fahrtantritt seinen Fahrtwunsch telefonisch anmeldet. Die einzelnen Produkte unterscheiden sich dabei hinsichtlich Bedienungsform, Betriebsform und Konzession.

- Das Angebot „AST“ stellt i.d.R. ein flächenhaftes Bedienungsangebot dar und weist einen Sondertarif innerhalb des VRR auf.
- Das Angebot Taxibus ist liniengebunden. Der Ein- und Ausstieg erfolgt nur an Haltestellen. Das Taxibusangebot ist hinsichtlich des Tarifs vollkommen in den normalen VRR-Tarif eingebunden. Es gelten alle Fahrscheinarten.

Der Taxibus (wie auch das AST) ist in seiner Handhabbarkeit flexibel. Er kann sowohl als Ersatz ganzer Buskurse als auch für einzelne nachfrageschwache Fahrten im Linienverkehr eingesetzt werden. Für den Kreis Recklinghausen werden folgende Einsatzgrenzen für Bedarfsverkehre definiert:

- Linien mit weniger als fünf Fahrgästen pro Fahrt, wobei mindestens drei Fahrten aufeinander folgend dieses Fahrgastaufkommen aufweisen müssen
- Keine langen Reiseweiten der Fahrgäste (weniger als 7,5 km), daher Beschränkung auf kurze Linienlängen
- Präsenz von Taxiunternehmen vor Ort

Im Kreis Recklinghausen sollte eine räumliche Mischung der beiden Anwendungsformen in einer Stadt bzw. Gebiet im Hinblick auf die Kundenverständlichkeit vermieden werden.

NachtExpresslinie

Die NachtExpress-Linien sind ein auf den Freizeitverkehr ausgerichtetes ÖPNV-Angebot in den Nachstunden an den Wochenendtagen (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) sowie vor Feiertagen. Folgende Produkteigenschaften sind für die NachtExpresslinien von Bedeutung:

- Einheitlicher Taktverkehr im 60-Minuten-Takt ab 24.00 Uhr (maximal drei Fahrten)
- Bedienung aller Haltestellen auf dem Linienweg, wobei zusätzliche freizeitorientierte Haltestellen (z.B. Diskotheken) angefahren werden
- Verknüpfung mit Bus/Bahn an definierten Verknüpfungshaltepunkten, insbesondere mit dem SPNV-Nachnetz des VRR
- Niederflurfahrzeugen

Sonstige Angebotsformen

Unter sonstigen Angebotsformen werden im Kreis Recklinghausen folgende Linien verstanden:

- Linien mit Ausrichtung auf den Schülerverkehr mit Fahrten zu Schulanfangs- und -endzeiten (verkehrt nur an Schultagen)
- Linien mit Ausrichtung auf den Chemiepark Marl mit ein bis zwei Fahrten am Tag (verkehrt nur Mo-Fr)
- Linien mit unregelmäßigem Taktangebot oder größere Bedienungstakte (> 60-Minuten-Takt)

Für schülerorientierte Linien sowie für Linien in Richtung Chemiepark Marl werden folgende Regelungen getroffen:

- Darstellung der Linien im Fahrplanbuch, jedoch keine Darstellung in den jeweiligen Linienplänen des VRR¹⁸
- Linien mit Ausrichtung auf den Schülerverkehr verkehren nur an Schultagen

¹⁸ Im Hinblick auf die Inanspruchnahme von 45a-Mitteln nach PBefG müssen die Linien nicht im Liniennetzplan enthalten sein. Gemäß PBefG reicht sogar ein Fahrplanaushang an den jeweiligen Haltestellen aus.

5.3 Angebotskonzept

5.3.1 Grundzüge des Angebotskonzeptes

Das Angebotskonzept setzt sich zusammen aus dem Linienangebot für

- Regionallinien
- Stadtlinien
- Bedarfsverkehre
- Sonstige Verkehre
- Nachtverkehre

Das ÖPNV-Konzept für den Kreis Recklinghausen basiert auf den Konzeptionen der einzelnen Städte, die im Anhang 1.1 bis 1.10 ausführlich dargestellt sind. In Abbildung 5.3-1 sind die wichtigsten Maßnahmen nach Städten sortiert zusammengefasst.

Maßnahmen	Zusammenfassende Begründung
Castrop-Rauxel:	
Umstellung der Linie 481 zu einer Taxibuslinie zwischen Becklem und Henrichenburg mit zusätzlichen Schülerfahrten	Einsparung von schwach nachgefragten Busleistungen
Errichtung einer Taxibuslinie zwischen Hauptbahnhof und Waldfriedhof als Ersatz für die Linie 481	Einsparung von schwach nachgefragten Busleistungen
Durchbindung der Linie 237 bis zum Münsterplatz über den Linienvorlauf der 361 im 60-Minuten-Takt	Einsparung von schwach nachgefragten Busleistungen der Linie 361
Taktreduzierung auf der Linie 341 zwischen Münsterplatz und Westring	Einsparung von schwach nachgefragten Busleistungen
Taktverbesserung auf der Linie SB 22 zwischen Castrop-Rauxel und Datteln und Herausnahme der Linie 233 zwischen Henrichenburg Mitte und Datteln	Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Castrop-Rauxel und Datteln. Kompensation der Mehrleistungen der SB 22 durch Entfall der Linie 233 zwischen Datteln Bus Bf. und Henrichenburg-Mitte
Alternierende Führung der Linie 353 zwischen BO-Gerthe und CAS-Münsterplatz über Bochumer Straße (Obercastrop) bzw. Wittener Straße (Merklinde) in der SVZ	Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtteils Merklinde in der SVZ
Datteln:	
Taktverbesserung auf der Linie SB 22 zwischen Castrop-Rauxel und Datteln und Herausnahme der Linie 233 zwischen Henrichenburg Mitte und Datteln	Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Castrop-Rauxel und Datteln. Kompensation der Mehrleistungen der SB 22 durch Entfall der Linie 233 zwischen Datteln Bus Bf. und Henrichenburg-Mitte

Maßnahmen	Zusammenfassende Begründung
Datteln:	
Neue Liniennummer für die Linie SB 22 zwischen Datteln und Haltern	Durch die Taktverdichtung der Linie SB 22 zwischen Datteln und Castrop-Rauxel ist nachfragebedingt eine Durchbindung bis Haltern nicht mehr gegeben
Verlängerung der AST-Linie Beisenkampsiedlung bis zur Kaserne Haard	Beseitigung der Erschließungslücke im künftigen Wohngebiet Kaserne Haard
Dorsten:	
Umstellung des Linienabschnittes der Linie SB26 in Wulfen zwischen Spessartstraße und Matthäusschule in eine Taxibuslinie	Einsparung Bus-km-Leistungen von schwachnachgefragten Linienabschnitten durch Umstellung auf Taxibus
Herausnahme der Linie 274 zwischen Wulfen-Barkenberg und Hervest-Dorfstraße (nur noch Einzelfahrten)	Einsparung von Bus-km-Leistungen auf schwach nachgefragten Linienabschnitten
Anpassung des Taktangebotes der Linie 276 zu einem 60-Min.-Takt mit Verdichtung auf einem 30-Min.-Takt in den Verkehrsspitzen (6-9 und 12-14 Uhr)	Anpassung des Taktes an die tatsächliche Nachfrage
Optimierung des Taktknoten ZOB Dorsten durch leichte Verschiebung der Fahrplanlagen der Linien 270, 274, 276, 278, SB25, SB28 sowie 188	Verbesserung der Umsteigesituation zwischen Bus und Bahn (RE 14) unter Beachtung der Verknüpfung zwischen Bus/Bus
Einbeziehung des AST Hardt in die TB-Linie 279	Verbesserung der ÖPNV-Nutzung für den Bereich Hardt
Gladbeck:	
Anpassung des Taktes der Linie 188 zwischen Oberhof und Essen Boyer Straße auf einen 30-Minuten-Takt	Anpassung des Taktes an die tatsächliche Nachfrage
Umstellung des Taktangebotes an den Werktag der Linien 252, 253, 254 und 257 auf einen 30-Minuten-Grundtakt	Anpassung der Taktes an die tatsächliche Nachfrage
Zusammenlegung der Linien 255 und 258 zu einer Linie (Arbeitstitel: 258) unter Beibehaltung des 20-Minuten-Taktes; Führung der Linie über den Verknüpfungshalt Goetheplatz.	Optimierung der Verknüpfungen am Goetheplatz
Verschiebung der Fahrplanlage der neuen Linie 258 zur Verbesserung der Umsteigesituation am Bf. Gladbeck West	Optimierung der Verknüpfungen von und zum SPNV
Haltern:	
Umstellung der Linie 271 zu einer Taxibuslinie und Integration der AST-Angebote Lünzum/Holtwick	Einsparung von nachfrageschwachen Bus-km-Leistungen durch Umstellung auf Taxibus

Maßnahmen	Zusammenfassende Begründung
Haltern:	
Zusammenlegung der Linien 273 und 275 zu einer Linie (Bereich Lavesum und Sythen) und Integration des AST-Gebietes „Drügen Pütt“	Einsparung eines Fahrzeugs durch Zusammenlegung von Linien
Herten:	
Umstellung der Linie 240 auf zwei eigenständige Taxibuslinien	Einsparung von nachfrageschwachen Bus-km-Leistungen durch Umstellung auf Taxibus. (Maßnahme bereits beschlossen, Umsetzung für Mai 2006 geplant)
Anpassung der Linie 243 im Bereich Herten-Bertlich	Sicherung der ÖPNV-Erschließung mit dem Linienverkehr in Herten-Bertlich
Taktreduzierung der Linie 245 zu einem 60-Minuten-Takt	Einsparung von nachfrageschwachen Bus-km-Leistungen
Herausnahme des Linienabschnittes zwischen Recklinghausen Hbf und Herten-Scherlebeck der Linie 224 und Bedienung aller Haltestellen durch die Linie SB 23	Einsparung von sich überlagernden Angeboten zwischen Herten und Recklinghausen (Überangebot); Anpassung des Angebotes an die tatsächliche Nachfrage
Taktreduzierung des Abschnittes zwischen Herten-Mitte und Herten-Westerholt (Linien 210 und 211) außerhalb der Verkehrsspitzen	Einsparung von sich überlagernden Angeboten zwischen Herten-Mitte und Herten-Westerholt (Überangebot); die Einsparungen werden auf der Linie 211 erbracht
Umwandlung der Linie 249 in eine SB-Linie. Dafür Herabstufung der Linie SB 23 in eine normale Linie	Linie 249 erfüllt gemäß Produktfestlegung die Standards für eine SB-Linie
Marl:	
<p>Optimierung des Linienverkehrs in Marl mit folgenden Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines stringenten 15-Minuten-Taktes durch zwei Linien zwischen Marl-Mitte und Marl-Sinsen (SB 26 und 222) • Aufteilung der Linie 222 in zwei eigenständige Linien: Linie 222: GE-Buer – Marl Mitte – Marl-Sinsen Linie 225: Marl Waldsiedlung – Marl Römerstraße – Marl-Sinsen – RE Hbf. • Führung der Linie 242 über die Breddenkampstraße/Langehegge (Ersatz für die Linie 238) • Führung der 238 über den Chemiepark Marl (Ersatz für die Linie 223) • Integration der Verkehrsleistungen der Linie 223 in andere Linien (238, 225 und 222/SB26) 	<p>Aufteilung der Liniennetzes mit klarer Aufgabenverteilung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindungsfunktion zwischen Marl-Mitte und Marl-Sinsen übernehmen die Linien 222 und SB26 • Erschließungsfunktion übernehmen die Linien 225, 238 und 242, die außerhalb der Achsen die Stadteile mit Marl-Mitte und Marl-Sinsen verbinden • Umschichtung/Einsparung von Verkehrsleistungen auf der Achse Marl-Mitte und Marl-Sinsen (Integration der Leistungen der Linie 223 werden in andere Linien überführt)

Maßnahmen	Zusammenfassende Begründung
Marl:	
Umstellung der Abschnitte der Linie 242 zwischen Marl-Waldstraße und Haltern-Mersch zu einer eigenständigen Taxibuslinie mit Verlängerung zum S-Bahnhaltepunkt Marl-Hamm	Einsparung von nachfrageschwachen Bus-km-Leistungen durch Umstellung auf Taxibus
Umwandlung der Linie 240 in zwei Taxibuslinien (TB240a und b) zwischen Marl-Polsum und Herten-Bertlich sowie GEResse und Herten-Westerholt	Einsparung von nachfrageschwachen Bus-km-Leistungen durch Umstellung auf Taxibus. (Maßnahme bereits beschlossen, Umsetzung für Mai 2006 geplant)
Oer-Erkenschwick:	
Änderung des Linienverlaufes der Linie 230 zur besseren Erschließung des Wohnbereiches Westerbachstraße	Beseitigung der Erschließungslücke im Bereich Westerbachstraße
Verlängerung der Linie 230 bis zum Gewerbegebiet Hübelkamp und Führung über die Haltestelle Freiheitstrasse	Verbesserte Anbindung des Gewerbegebietes Hübelkamp
Zusätzliche Haltestelle Kantstraße für die Linie SB 24	Beseitigung der Erschließungslücke
Ergänzung des AST-Angebotes im Stadtgebiet	Beseitigung von Erschließungslücken mit schwacher Nachfrage
Recklinghausen:	
Zusammenlegung der Linienabschnitte der Linie 214 (RE-Letterhausstr. – RE Hbf.) und der Linie 224 (RE-Nordcharweg – RE Hbf) zu einer eigenständigen lokalen Linie sowie Reduzierung auf einen 60-Minuten-Takt	Schaffung einer lokalen Linie und Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen Stadtteilen untereinander und Anpassung des Taktes an die tatsächliche Nachfrage
Linie 224 zwischen RE und Herten-Scherlebeck entfällt. Bedienung aller Haltestellen in Recklinghausen durch SB23 als Ersatz	Einsparung von sich überlagernden Angeboten zwischen Herten und Recklinghausen (Überangebot); Anpassung des Angebotes an die tatsächliche Nachfrage.
Umwandlung der Linie 249 in eine SB-Linie. Dafür Herabstufung der Linie SB 23 in eine normale Linie.	Linie 249 erfüllt gemäß Produktfestlegung die Standards für eine SB-Linie
Anpassung des Taktes der Linie 235 auf einen 60-Minuten-Takt	Anpassung des Taktes an die tatsächliche Nachfrage
Waltrop:	
Optimierung der Anschlüsse an der Zentralhaltestelle „Am Moselbach“ (SB 24) am Sonntag durch Umstellung der Linienfahrten der 285 in AST-Fahrten	Durch die Umstellung der Fahrten in AST-Fahrten kann insbesondere die Umsteigesituation der Linie 283 zur SB24 optimiert werden

Abb. 5.3-1 Zusammenstellung der wichtigsten Maßnahmen im Kreis Recklinghausen

Für alle Linien sind in der Abbildung 5.3-2 folgende Angaben zusammengefasst:

- Liniennummer (es wird auf die vorhandenen Liniennummern zurückgegriffen; für neue Linien wurden sinnvolle Liniennummern als Arbeitstitel gewählt).
- Linienverlauf
- Kategorisierung der Linie (Regionalverkehr RV und lokaler Verkehr LV)
- Linientyp im Hinblick auf den Grundtakt (siehe Abb. 4.2-5)
- Veränderungen gegenüber dem Fahrplanstand 2005

In den Abbildungen 5.3-3a-d sind grafisch die wichtigsten Maßnahmen dargestellt.

Genauere Angaben zu den einzelnen Linien sind in den jeweiligen Liniensteckbriefen im Anhang 3 dargestellt. In den Liniensteckbriefen sind folgenden Angaben enthalten:

- Linienverlauf
- Städte
(Verlauf der Linien in den jeweiligen Städten innerhalb und außerhalb des Kreises Recklinghausen)
- Kategorisierung der Linie
(Regionalverkehr (RV) und lokaler Verkehr (LV))
- Mindestbedienungsstandards
Das Mindestangebot wird definiert mit Hilfe von Mindestbedienungsstandards. Deren Unterschreitung wird als Indikator für eine eventuelle Unterbedienung aufgefasst. Die Mindestbedienungsstandards sollen daher nicht unterschritten werden und stellen Vorgaben für die Angebotsplanung dar. Dieses schließt jedoch nicht aus, dass in begründeten Einzelfällen eine Unterschreitung der Standards zugelassen werden kann. Der Mindestbedienungsstandard ist so definiert worden, dass dieser für den Aufgabenträger (Kreis Recklinghausen) finanzierbar bleibt.

Eine Überschreitung der Standards kann nur umgesetzt werden, wenn die Finanzierung der über die Mindestbedienungsstandards hinausgehenden Leistungen durch Dritte (Kommunen) sichergestellt wird.

Die Mindestbedienungsstandards sind getrennt für die Tage Werktag (Mo-Fr), Samstag und Sonntag/Feiertag sowie nach Haupt- und Schwachverkehrszeiten (HVZ und SVZ) dargestellt. Die Zeitangaben der Haupt- und Schwachverkehrszeiten sind als Näherungswerte zu verstehen. Abweichungen von bis zu 30 Minuten sind für die folgenden Mindeststandards ohne Belang. Der Mindestbedienungsstandard setzt sich aus dem Taktangebot (in Minuten) und der Anzahl der Fahrtenpaare zusammen. Bei unterschiedlichen Taktangeboten ist der Linienverlauf in sinnvolle Linienabschnitte aufgeteilt worden.

-
- Bus-km-Aufwand pro Jahr getrennt für die Tage Werktag (Mo-Fr), Samstag und Sonntag/Feiertag (die Werte wurden aus dem ÖPNV-Verkehrsmodell übernommen)
 - Verknüpfungen mit anderen Linien (Verknüpfungshalte im Linienverlauf)
 - Fahrzeugstandards
 - Erschließungsstandards

Die in den Liniensteckbriefen abgebildete Fahrleistung (inkl. der im Kapitel 5 vorgeschlagenen konzeptionellen Fahrplananpassungen) stellt vor dem Hintergrund der VRR-Finanzierungsrichtlinie die Leistungen dar, für die die Verkehrsunternehmen beim VRR eine Kostenerstattung beantragen können.

Linienangebot für das Angebotskonzept im Kreis Recklinghausen					
Nr.	Linie	Linienweg	Kategorie	Linientyp im Hinblick auf Takt	Änderung gegenüber dem Fahrplanstand 2005 und Anmerkungen
Regionale Linien					
1	SB 22	Datteln BusBf. – Castrop-Rauxel Henrichenburg Mitte – Castrop-Rauxel Münsterplatz	RV	B	Taktausweitung von 60- auf 30-Minuten-Takt. Abschnitt Datteln – Haltern als eigenständige Linien (siehe Stadtlinien). Herausnahme des Abschnittes Erin-West- Münsterplatz in Castrop-Rauxel
2	SB 24	Recklinghausen Hbf. – Oer-Erkenschwick – Datteln – Waltrop – Dortmund-Mengende	RV	B	
3	SB 25	Dorsten – Marl Mitte – Recklinghausen	RV	B	
4	SB 26	Dorsten-Wulfen – Barkenberg – Marl Mitte – Marl-Sinsen – Oer-Erkenschwick	RV	B	Herausnahme des Abschnittes Wulfen-Matthäusschule – Spessartstraße (siehe TB-Linie TB26); Schaffung eines stringenten 15-Minuten-Taktes durch zwei Linien zwischen Marl-Mitte und Marl-Sinsen (SB 26 und 222).
5	SB 27	Marl Mitte – Herten-Langenbochum – Herten Mitte – Wanne-Eickel Hbf.	RV	B	Taktreduzierung am Wochenende zwischen Herten-Mitte und Marl-Mitte auf einen 60-Minuten-Takt
8	SB 28	Schermbeck – Dorsten – Gelsenkirchen-Buer Rathaus	RV	B	
6	CE 50	Bottrop ZOB Berliner Platz – Movie World – Dorsten ZOB	RV	A	
7	CE 56	Gelsenkirchen Hbf. – Gelsenkirchen-Horst – Gladbeck Goetheplatz – Bottrop-Kirchhellen	RV	C	
8	CE 91	Gelsenkirchen-Buer Rathaus – Gladbeck Goetheplatz – Bottrop-Eigen – Bottrop ZOB Berliner Platz – Oberhausen-Neue Mitte – Oberhausen Hbf.	RV	C	
9	249	Recklinghausen Hbf. – Herten Mitte – Gelsenkirchen-Resse – Gelsenkirchen-Buer Rathaus	RV	D	Linie 249 sollte aufgrund der zentrenverbindenden Funktion zu einem Premiumangebot aufgewertet werden. Im Gegenzug sollte die Linie SB 23 zu einer normalen Stadtlinie umgewandelt werden. Das Fahrtenangebot bleibt erhalten.

Linienangebot für das Angebotskonzept im Kreis Recklinghausen					
Nr.	Linie	Linienweg	Kategorie	Linientyp im Hinblick auf Takt	Änderung gegenüber dem Fahrplanstand 2005 und Anmerkungen
Stadtlinien					
1	188	Essen Boyer Straße – Gladbeck Oberhof – Dorsten ZOB	RV	B	Taktanpassung zwischen Gladbeck-Oberhof und Essen Boyer Straße (U17) von 20 auf 30-Minuten-Takt; Der Abschnitt Gladbeck Oberhof – Dorsten ZOB entspricht Linientyp A
2	205	Recklinghausen Hbf. – Recklinghausen-Süd – Herne Hbf.	RV	E	
3	208	Dorsten ZOB – Dorsten-Wulfen Handwerkshof - Waldfriedhof Barkenberg	RV	B	
4	298	Wulfen Handwerkshof – Haltern Bf.	LV	A	
5	209	Dorsten-Wulfen – Dorsten-Lembeck – Dorsten-Rhade	LV	A	
6	210	Recklinghausen-Röllinghausen Marderweg – Recklinghausen-Süd – Nonnenbuschweg – Herten Mitte – Herten-Westerholt – Gelsenkirchen-Buer Rathaus	RV	B	
8	211	Herten Mitte – Herten-Westerholt – Gelsenkirchen-Hassel – Gelsenkirchen-Buer Rathaus	RV	B	Linie 211 wird im Abschnitt Herten-Mitte und Herten-Westerholt eingekürzt
9	213	Recklinghausen Hbf. – Quellberg – Suderwich Langobardenstraße	LV	B	
10	214	Recklinghausen Hbf. – Herten-Scherlebeck – Herten- Disteln – Herten Mitte	RV	B	Abschnitt RE Hbf – RE Nordcharweg wird mit der neuen Linie 214n durchgeführt
11	214n	Recklinghausen Letterhausstr – Recklinghausen Hbf. – Recklinghausen Nordcharweg	LV	A	Zusammenstellung aus den Linienabschnitten der 214 und 224 innerhalb der Stadt RE
12	221	Marl Mitte – Marl-Brassert – Alt Marl – Marl Mitte	LV	A	

Linienangebot für das Angebotskonzept im Kreis Recklinghausen					
Nr.	Linie	Linienweg	Kategorie	Linientyp im Hinblick auf Takt	Änderung gegenüber dem Fahrplanstand 2005 und Anmerkungen
13	222	Marl Wacholderstraße – Marl-Sinsen – Marl Mitte – Gelsenkirchen-Hassel – Gelsenkirchen-Buer Rathaus	RV	B	Linie 222 wird in Marl-Sinsen in zwei Linien aufgeteilt (siehe 225); Schaffung eines stringenten 15-Minuten-Taktes durch zwei Linien zwischen Marl-Mitte und Marl-Sinsen (SB 26 und 222)
	223	entfällt			Entfällt durch die Linienverlaufsänderung der 238
14	224	Herten-Scherlebeck –Herten-Disteln – Herten Mitte	LV	B	Abschnitt RE-Nordcharweg – RE Hbf. siehe Linie 214n; Abschnitt RE Hbf. – Herten-Scherlebeck entfällt
15	225n	Recklinghausen Hbf – Marl-Sinsen – Marl Römerstraße – Marl-Hüls – Marl-Hamm – Marl-Waldsiedlung	RV	B	Linie 225 besteht aus dem Abschnitt der 222 zwischen RE Hbf. und Marl Römerstr. und den Linienabschnitt der Linie 225 zwischen Marl Römerstr. und Marl Waldsiedlung
16	230	Recklinghausen – Oer-Erkenschwick Berliner Platz – Hübelkamp	RV	B	Änderung des Linienverlaufes in Oer-Erkenschwick im Bereich Westerbachstraße Verlängerung der Linie 230 bis zum Hübelkamp
21	231	Recklinghausen Hbf. – Oer-Erkenschwick Berliner Platz – Datteln Wittener Str. – Waltrop Am Moselbach	RV	B	
22	232	Recklinghausen Hbf. – Oer-Erkenschwick Berliner Platz – Datteln Busbf.	RV	B	
23	233	Recklinghausen Hbf. – RE-Suderwich – Castrop-Rauxel-Henrichenburg Mitte	LV	B	Herausnahme des Abschnittes CAS Henrichenburg Mitte und Datteln Bus Bf. aufgrund der Taktverdichtung der Linie SB 22
24	234	Herten Mitte – Recklinghausen-Nonnenbuschweg – Recklinghausen-Süd – Suderwich – Oer-Erkenschwick Berliner Platz	RV	B	
25	235	Recklinghausen – Quellberg – Stadion Hohenhorst – Wildermannstraße – Recklinghausen	LV	A	Taktreduzierung von 30 auf 60-Minuten-Takt

Linienangebot für das Angebotskonzept im Kreis Recklinghausen					
Nr.	Linie	Linienweg	Kategorie	Linientyp im Hinblick auf Takt	Änderung gegenüber dem Fahrplanstand 2005 und Anmerkungen
26	236	Recklinghausen Hbf – Hillerheide – König Ludwig Alte Grenzstraße	LV	A	
27	237	Recklinghausen Hbf – Quellberg – König-Ludwig – Castrop-Rauxel-Habinghorst – CAS Hbf. – CAS-Ev. Krankenhaus – CAS-Münsterplatz	RV	A	Durchbindung bis zum Münsterplatz über den Linienverlauf der 361 im 60-Minuten-Takt
28	238	Recklinghausen Hbf – Marl-Lenkerbeck – Hüls – Chemiepark Marl – Marl-Mitte	RV	B	Führung der Linien über den Chemiepark Marl als Ersatz für die Linie 223
29	239	Recklinghausen Hbf – Hochlarmark – Recklinghausen-Süd Bf.	RV	D	
	240	entfällt			Umstellung in zwei TB-Linien zwischen Marl-Polsum – Herten-Bertlich und GE-Resse und Herten-Westerholt
30	242	Marl Mitte – Marl Drewer Süd – Sickingmühle – Haltern Bf.	RV	B	Abschnitt Marl Waldstr. – Haltern Mersch wird als eigenständige Taxibuslinie bedient (siehe TB242); Linie 242 wird über Marl-Drewer Süd geführt
31	243	GE-Buer Rathaus – VEBA Öl – Hassel – Herten-Bertlich – Westerholt – Herten-Mitte	RV	B	Anpassung des Linienverlaufes in Herten-Bertlich
32	245	Herten Mitte – Waldfriedhof – Disteln – Herten-Langenbochum Hofstraße	LV	A	Taktreduzierung von 30 auf 60-Minuten-Takt plus zusätzliche Fahrten in den Verkehrsspitzen
33	246	Herten-Langenbochum Buschstraße – Westerholter Straße – Herten Mitte	LV	B	
34	247	Gelsenkirchen-Buer Rathaus – Scholven Stadtgrenze	RV	A	

Linienangebot für das Angebotskonzept im Kreis Recklinghausen					
Nr.	Linie	Linienweg	Kategorie	Linientyp im Hinblick auf Takt	Änderung gegenüber dem Fahrplanstand 2005 und Anmerkungen
35	SB 23	Recklinghausen Hbf. – Herten Scherlebeck – Herten-Langenbochum – Westerholt – Gelsenkirchen Buer Rathaus	RV	B	Änderung des Linienverlaufes in Herten-Scherlebeck und Bedienung aller Haltestellen in Recklinghausen (Herausnahme der Linie 224 zwischen RE und Herten-Scherlebeck); die Liniennummer sollte zu einer normalen Stadtlinie abgeändert werden (siehe Linie 249 bei den Regionallinien)
36	252	Gladbeck-Rentfort Am Park – Goetheplatz – Zweckel Hermannschule	LV	B	Umwandlung des 20-Minuten-Taktes auf einen 30-Minuten-Takt an den Werktagen in der HVZ
37	253	Gladbeck-Zweckel – Rentfort Nord – Goetheplatz – Brauck – Gelsenkirchen-Horst	RV	B	Umwandlung des 20-Minuten-Taktes auf einen 30-Minuten-Takt an den Werktagen in der HVZ
	254	Gladbeck-Zweckel Dechenstraße – Schultendorf – Goetheplatz – Gladbeck-Butendorf	LV	B	Umwandlung des 20-Minuten-Taktes auf einen 30-Minuten-Takt an den Werktagen in der HVZ
	255	entfällt			siehe Linie 258n
38	257	Gladbeck-Zweckel Dechenstr – Gladbeck-Goetheplatz – Gelsenkirchen-Horst	LV	B	Umwandlung des 20-Minuten-Taktes auf einen 30-Minuten-Takt an den Werktagen in der HVZ
	258	entfällt			siehe Linie 258n
39	258n	Gelsenkirchen-Buer Rathaus – GE_Scholven – Gladbeck Goetheplatz – Rentfort – St.-Joseph-Kirche Gladbeck Goetheplatz – Bf. Gladbeck West – St. Joseph-Kirche	RV	C	Beibehaltung des 20-Minuten-Taktes und Einsatz von Gelenkbussen; Zusammenfassung der Linien 255 und 258 zu einer Linie; Führung der Linie über den Goetheplatz
40	259	Gelsenkirchen-Horst – Gladbeck-Goetheplatz – Bottrop-Eigen – ZOB Berliner Platz – Bottrop Hbf – Ebel	RV	C	
41	260	Bottrop ZOB Berliner Platz – Bottrop-Boy – Gladbeck-Hartmannshof –Gelsenkirchen-Horst	RV	C	
42	270	Recklinghausen Hbf.– Marl Mitte – Brassert – Dorsten-Hervest – ZOB Dorsten – In der Miere	RV	A	Verschiebung der Ankunfts- und Abfahrzeiten am ZOB Dorsten um 2 Minuten (Optimierung der Anschlusszeiten zum SPNV)

Linienangebot für das Angebotskonzept im Kreis Recklinghausen					
Nr.	Linie	Linienweg	Kategorie	Linientyp im Hinblick auf Takt	Änderung gegenüber dem Fahrplanstand 2005 und Anmerkungen
	271	entfällt	LV		Umwandlung in eine Taxibus-Linie TB271 und Integration der AST-Gebiete Holtwick/Lünzum in die TB271
44	272	Haltern Bf. – Hullern	LV	A	
45	273	Haltern Bf. – Sythen – Lehmbraken – Lavesum	LV	A	Zusammenlegung der Linien 273 und 275 in Sythen und Lavesum und Integration des AST-Gebietes „Drügen Pütt“
46	274	Dorsten In der Miere – ZOB Dorsten – Hervest Dorfstr – (Alt Wulfen – Barkenberg – Handwerkshof)	LV	A	Abschnitt Hervest Dorfstr. – Handwerkshof nur mit vier Fahrtenpaaren pro Werktag Verschiebung der Ankunfts- und Abfahrzeiten am ZOB Dorsten um 2 Minuten. (Optimierung der Anschlusszeiten zum SPNV)
	275	entfällt			Zusammenlegung der Linien 275 und 273 zu einer Linie (Bereich Lavesum und Sythen). Umwandlung des Abschnittes Haltern Bf. und Haltestelle Hasendiller Weg in eine TaxiBus-Linie (siehe TB275)
47	276	Dorsten Heinrichstr – ZOB Dorsten – Hardt – Östrich Baumbachstr	LV	A	Anpassung des Taktangebotes der Linie 276 zu einem 60-Min.-Takt mit Verdichtung auf einem 30-Min.-Takt in den Verkehrsspitzen (6-9 und 12-14 Uhr) Verschiebung der Ankunfts- und Abfahrzeiten am ZOB Dorsten um 2 Minuten. (Optimierung der Anschlusszeiten zum SPNV)
48	278	Dorsten-Altendorf Ulfkotte – ZOB Dorsten - Wennemarstraße	LV	B	Verschiebung der Ankunfts- und Abfahrzeiten am ZOB Dorsten um 2 Minuten. (Optimierung der Anschlusszeiten zum SPNV) Linienabschnitt Dorsten-Altendorf Ulfkotte – ZOB Dorsten entspricht Linientyp A
49	280	Datteln Hafen – centrOmed – Datteln Bus Bf – Hagem – Meckinghoven	LV	A	
50	281	Datteln Hafen – Datteln Bus Bf – Datteln-Hagem – Datteln-Dümmersiedlung – Datteln-Horneburg	LV	A	

Linienangebot für das Angebotskonzept im Kreis Recklinghausen					
Nr.	Linie	Linienweg	Kategorie	Linientyp im Hinblick auf Takt	Änderung gegenüber dem Fahrplanstand 2005 und Anmerkungen
51	282	Olfen Osstraße – Datteln-Hauptfriedhof – Datteln BusBf	RV	A	
52	283	Walltrop Siedlung Im Hangel – Am Moselbach – Kettelersiedlung	LV	B	
53	284	Waltrop Am Moselbach – Sydowstr – Lünen Brambauer	RV	B	
54	285	Waltrop Klöcknersiedlung – Am Moselbach – Siedlung Im Berg	LV	B	Umstellung der gesamten Linie am Sonntag in das bestehende AST-Angebot (Anschlussicherung zum SB 24 durch AST)
55	286	Datteln Schubertstr – Hagemer Feld	LV	A	
56	295	Dorsten ZOB – Schermbeck – Raesfeld Ortskern	RV	A	
57	311	Herne Bf – Sodingen – Herne-Holthausen – Castrop-Münsterplatz	RV	C	
58	321	BO-Gerthe – Herne Gysenbergpark – Herne-Sodingen – Castrop-Münsterplatz	RV	A	Die Linie wird werktags im 30-Minuten-Takt wegen fehlender Wendemöglichkeiten an der Stadtgrenze Castrop-Rauxel/Herne betrieben. Im Hinblick auf die Nachfrage reicht ein 60-Minuten-Takt aus.
59	341	Castrop-Westring – Castrop-Münsterplatz – Markt – Mittel-/Bergstr.- Neuroder Platz – Castrop-Schwerin	LV	A	Umstellung des Taktangebotes auf einen 60-Minuten-Takt in der HVZ zwischen Münsterplatz und Westring
60	353	Bochum-Weitmar – Bochum Hbf – Grumme – Gerthe – Castrop-Rauxel	RV	C	In der SVZ wird der 30-Minuten-Takt alternierend einmal über Bochumer Straße und andererseits über die Gerther Straße geführt werden
61	361	Dortmund-Mengede – Castrop-Dingen – Deininghausen – Castrop-Münsterplatz	RV	B	Abschnitt Münsterplatz – Ev. Krankenhaus in Castrop-Rauxel wird durch die Linie 237 ersetzt
62	378	Witten-Bommern – Rathaus – Bochum-Langendreer S – Dortmund-Lütgendortmund S – Castrop-Rauxel	RV	C	
63	396	Gelsenkirchen Horst – Beckhausen – Gladbeck Nelkenstraße – Gelsenkirchen Buer	RV	C	

Linienangebot für das Angebotskonzept im Kreis Recklinghausen					
Nr.	Linie	Linienweg	Kategorie	Linientyp im Hinblick auf Takt	Änderung gegenüber dem Fahrplanstand 2005 und Anmerkungen
64	480	Castrop-Ickern – Habinghorst – Castrop Münsterplatz – Schwerin – Frohlinde – Dortmund-Kirchlinde – Marten	RV	C	
	481	entfällt			Umwandlung zu einer TB-Linie zwischen CAS-Becklem und CAS-Henrichenburg und Mitbedienung des Siedlungsbereiches entlang der Hagenstraße; zusätzliche Schülerfahrten in die TB 481 integrieren
65	482	Dortmund-Mengede – Castrop-Ickern – Habinghorst – Castrop Münsterplatz – Schwerin	RV	C	
66	R 73	Groß Reken - Bahnhof Reken - Klein Reken – Dorsten Lembeck	RV	A	
67	SB22n	Datteln Busbf. – Haltern Bf.	RV	A	Durch die Taktverdichtung der Linie SB 22 zwischen Datteln und Castrop-Rauxel ist nachfragebedingt eine Durchbindung bis Haltern nicht mehr gegeben. Die Linie SB22n sollte als Stadtlinie geführt werden.
TaxiBus-Linien					
1	T209	Dorsten-Rhade – Lembeck – Dorsten	LV	A	
2	TB216	Dorsten-Kreskenhof – Dorsten-Holsterhausen	LV	A	
3	TB226	Dorsten Wulfener Markt / Gesamtschule – Barkenberg – Deuten-Mitte – Birkenallee/Eichenweg	LV	A	
4	TB229	Marl Mitte – Hagenstraße – Zechenstraße/Blumensiedlung	LV	A	Einbeziehung des Einzelhandels an der Zechenstraße
5	TB237	Castrop-Rauxel- Hauptbahnhof – Waldfriedhof	LV	A	Umstellung des Linienabschnittes der 481 zwischen Hbf. und Waldfriedhof in eine Taxibuslinie
6	TB240a	Marl Polsum – Herten Bertlich – Bf. GE-Hassel	LV	A	Umstellung der Linie 240 in zwei TB-Linien zwischen Marl-Polsum – Herten-Bertlich und GE-Resse und Herten-Westerholt

Linienangebot für das Angebotskonzept im Kreis Recklinghausen					
Nr.	Linie	Linienweg	Kategorie	Linientyp im Hinblick auf Takt	Änderung gegenüber dem Fahrplanstand 2005 und Anmerkungen
7	TB240b	Herten Westerholt – GE-Resse	RV	A	Umstellung der Linie 240 in zwei TB-Linien zwischen Marl-Polsum – Herten-Bertlich und GE-Resse und Herten-Westerholt
8	TB242	Marl-Hamm – Haltern-Mersch	LV	A	Umstellung des Abschnitt Marl Waldstr. – Haltern Mersch der Linie 242 als eigenständige Taxibuslinie
9	TB256	Gladbeck St.-Joseph-Kirche – Bottrop-Eigen – Grafenwald Kirche	RV	A	
10	TB271	Haltern Bf - Völklingenstraße	LV	A	Umstellung der Linie 271 zu einer Taxibuslinie und Integration der AST-Angebote Lünzum/Holtwick
11	TB275	Haltern Bf – Lavesum Hasendiller Weg	LV	A	Umwandlung des Abschnittes Haltern Bf. und Haltestelle Hasendiller Weg in eine TaxiBus-Linie
12	TB277	Haltern Bf – Westf.-Klinik – Marl-Sinsen Bf	LV	A	
13	TB279	Dorsten Hardt - ZOB Dorsten – Altenzentrum Maria Lindenhof	LV	A	Integration des AST-Angebotes Dorsten-Hardt durch Verlängerung der TB-Linie bis zur Siedlung Hardt (Plaggenkamp)
14	TB481	Castrop-Rauxel Borkhagen – Henrichenburg Mitte – Becklem	LV	A	Umwandlung zu einer TB-Linie zwischen CAS-Becklem und CAS-Henrichenburg mit zusätzlichen Schülerfahrten im Linienverkehr; Mitbedienung des Siedlungsbereiches entlang der Hagenstraße durch die TB-Linie
15	TB26	Dorsten-Wulfen Spessartstraße – Wulfen-Mitte – Dorsten Wulfener Markt	LV	A	Umwandlung des Abschnittes Spessartstraße – Wulfen-Mitte in Dorsten der Linie SB26 in eine Taxibuslinie
NachtExpress-Linien					
1	NE1	Recklinghausen Hbf – Hochlarmark – Recklinghausen-Süd – König Ludwig – Röllinghausen – Suderwich – Recklinghausen Hbf	LV	---	Nur in Nächten von Fr. auf Sa. und Sa. auf So. mit drei Fahrten; Ringlinie mit 3 Fahrten

Linienangebot für das Angebotskonzept im Kreis Recklinghausen					
Nr.	Linie	Linienweg	Kategorie	Linientyp im Hinblick auf Takt	Änderung gegenüber dem Fahrplanstand 2005 und Anmerkungen
2	NE2	Bottrop ZOB – Gladbeck Goetheplatz – Gelsenkirchen-Buer – Scholven – Herten Westerholt – Herten Mitte – Recklinghausen Hbf	RV	---	Nur in Nächten von Fr. auf Sa. und Sa. auf So. mit sechs Fahrten im Querschnitt
3	NE3	Recklinghausen Hbf – Marl Mitte – Dorsten Recklinghäuser Tor	RV	---	Nur in Nächten von Fr. auf Sa. und Sa. auf So. mit sieben Fahrten im Querschnitt
4	NE4	Recklinghausen Hbf – Oer-Erkenschwick – Datteln-Meckinghoven – Datteln Bus Bf – Oer-Erkenschwick – Recklinghausen Hbf	RV	---	Nur in Nächten von Fr. auf Sa. und Sa. auf So. mit sieben Fahrten im Querschnitt
5	NE5	Recklinghausen Hbf – Süd – Herne Bf	RV	---	Nur in Nächten von Fr. auf Sa. und Sa. auf So. mit sechs Fahrten im Querschnitt
6	NE7	Haltern Disco Old Daddy – Marl-Mitte – Herten-Westerholt – Herten Mitte	RV	---	Nur in Nächten von Fr. auf Sa. und Sa. auf So. mit acht Fahrten im Querschnitt
7	NE8	Dorsten Recklinghäuser Tor – Dorsten-Wulfen – Haltern Disco Old Daddy	RV	---	Nur in Nächten von Fr. auf Sa. und Sa. auf So. mit fünf Fahrten im Querschnitt
8	NE11	Castrop Münsterplatz – Habinghorst – Ickern – Henrichenburg – Habinghorst - Münsterplatz	LV	---	Nur in Nächten von Fr. auf Sa. und Sa. auf So. mit drei Fahrten im Querschnitt
9	NE14	Gelsenkirchen-Rotthausen – Gelsenkirchen Hbf – Gelsenkirchen-Horst – Gelsenkirchen-Buer	RV	---	Nur in Nächten von Fr. auf Sa. und Sa. auf So. mit sieben Fahrten im Querschnitt
Sonstige Angebotsformen					
1	202	RE Hbf – Marl Chemiepark Marl	RV	---	Angebot beschränkt sich auf ein Fahrtenpaar
2	204	Haltern-Lehmbraken – Haltern-Sythen – Haltern – Marl Chemiepark Marl	RV	---	Angebot beschränkt sich auf 3 Fahrten
3	SB21	Wesel Schulzentrum – Hünxe – Schermbeck – Dorsten ZOB	RV	---	Abschnitt Schermbeck – Dorsten ZOB sollte nicht als SB-Linie verkehren (Änderung der Liniennummer)

Linienangebot für das Angebotskonzept im Kreis Recklinghausen					
Nr.	Linie	Linienweg	Kategorie	Linientyp im Hinblick auf Takt	Änderung gegenüber dem Fahrplanstand 2005 und Anmerkungen
4	207	GE-Hassel – Herten-Bertlich – Westerholt – Bodelschwingh-Schule – Gesamtschule	LV	---	Angebot beschränkt sich auf ein Fahrtenpaar ausschließlich im Schülerverkehr
5	216	Dorsten-Holsterhausen Bonifatiuschule – St.-Antonius-Kirche – Hervest – Hammer Weg	LV	---	Angebot beschränkt sich auf 5 Fahrtenpaare ausschließlich im Schülerverkehr
6	228	Recklinghausen Hbf – Kreishaus – Maybachstr	LV	---	Angebot beschränkt sich auf 4 Fahrtenpaare ausschließlich im Schülerverkehr
7	289	Waltrop – Dortmund-Mengede Bf	RV	---	Angebot beschränkt sich auf 1 Fahrtenpaar ausschließlich im Schülerverkehr
8	293	Raesfeld Ortskern – Schermbeck – Dorsten ZOB	RV	---	Angebot beschränkt auf Schülerverkehr

Abb. 5.3-2 Linienangebot für das Angebotskonzept im Kreis Recklinghausen

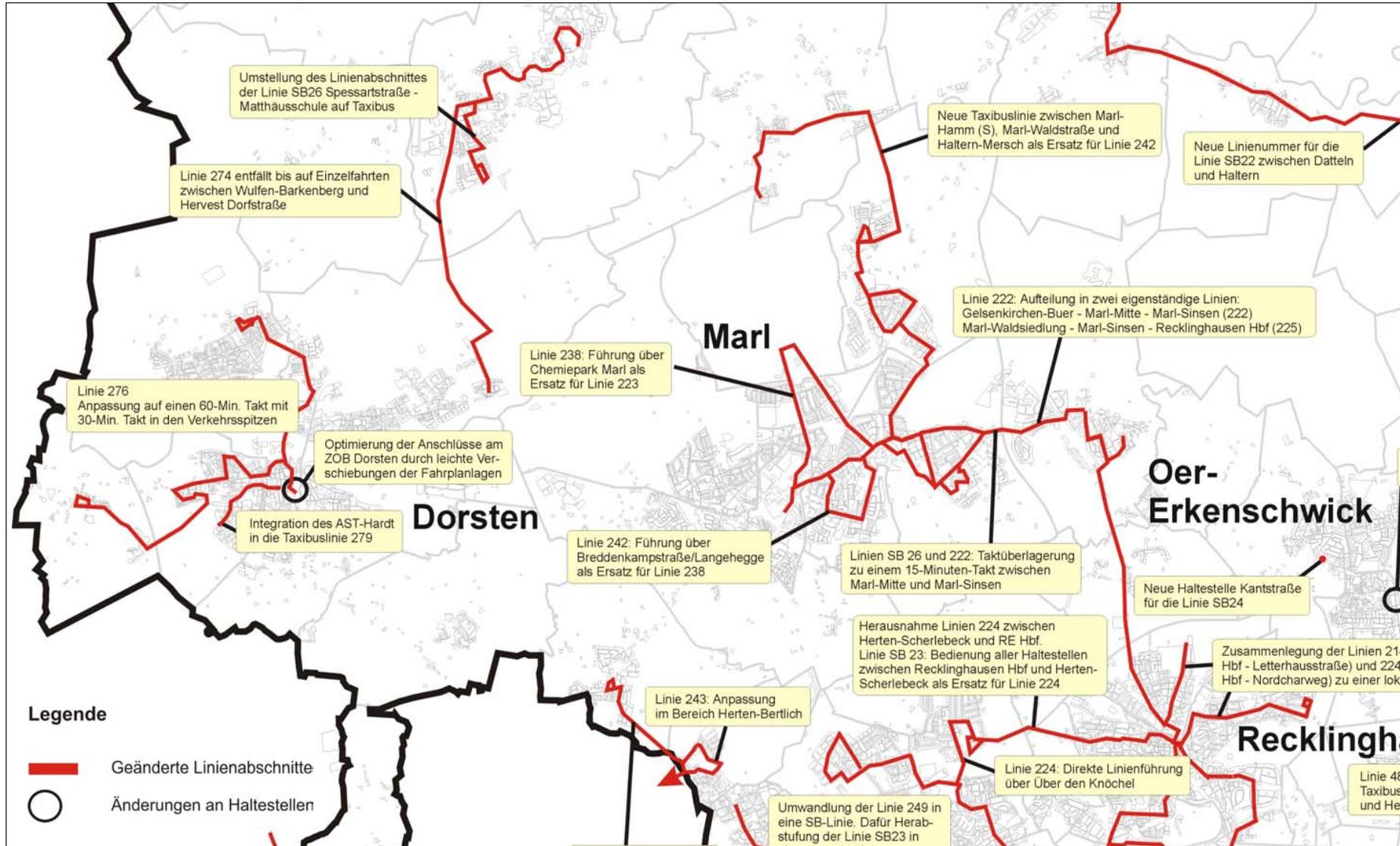


Abb. 5.3-3a Darstellung der wichtigsten Veränderungen im Angebotskonzept im Vergleich zum Fahrplanstand 2005

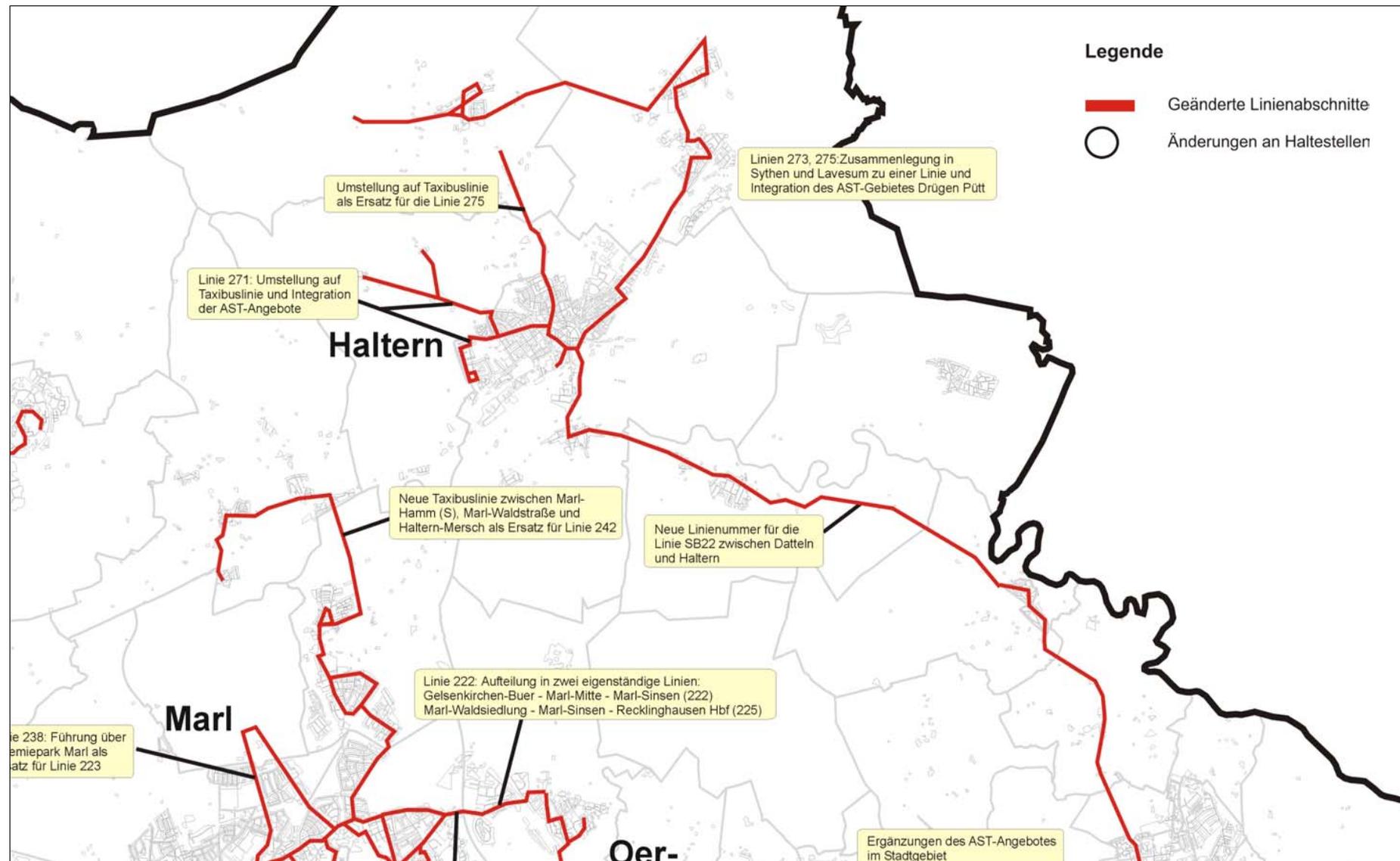


Abb. 5.3-3b Darstellung der wichtigsten Veränderungen im Angebotskonzept im Vergleich zum Fahrplanstand 2005

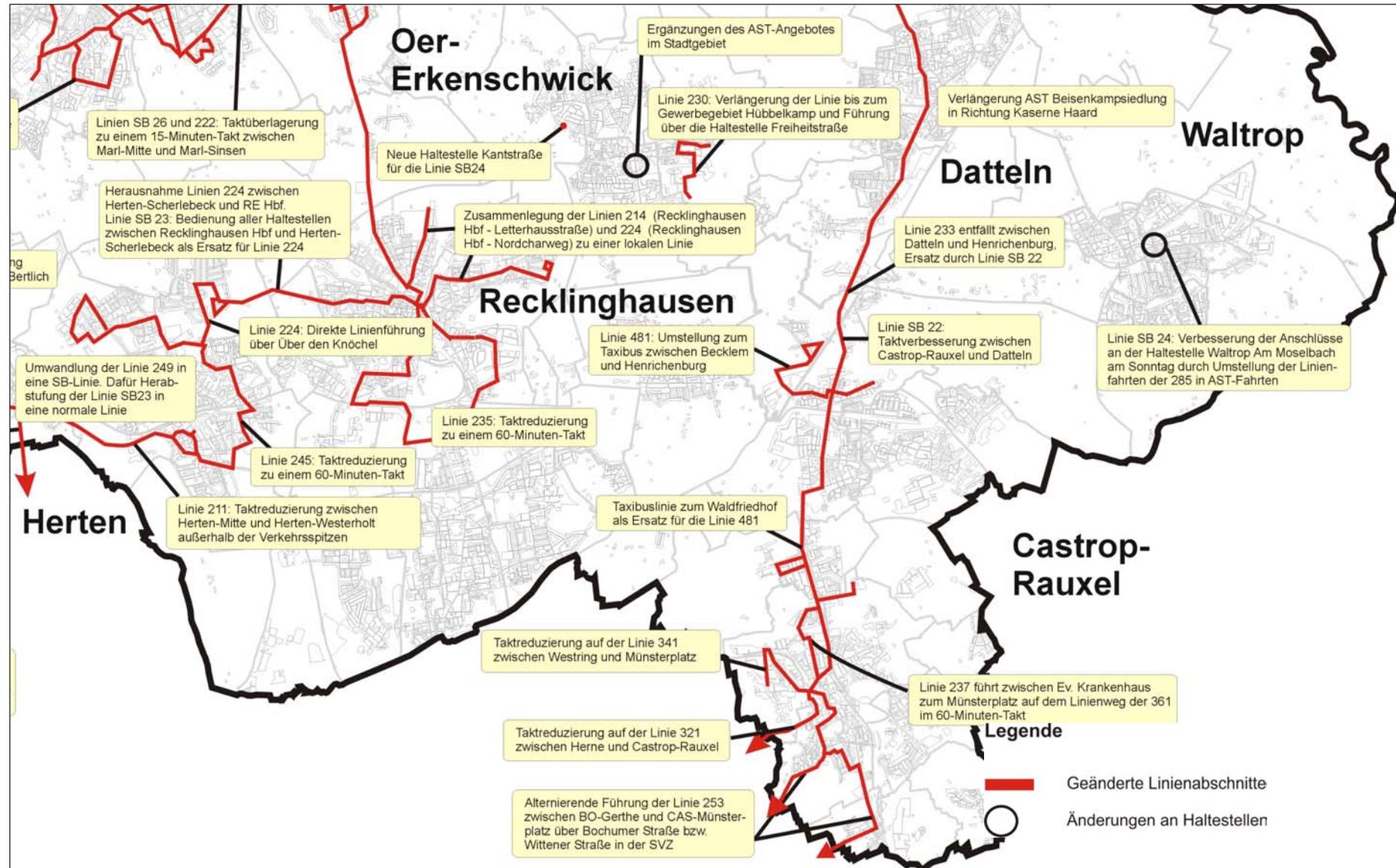


Abb. 5.3-3c Darstellung der wichtigsten Veränderungen im Angebotskonzept im Vergleich zum Fahrplanstand 2005

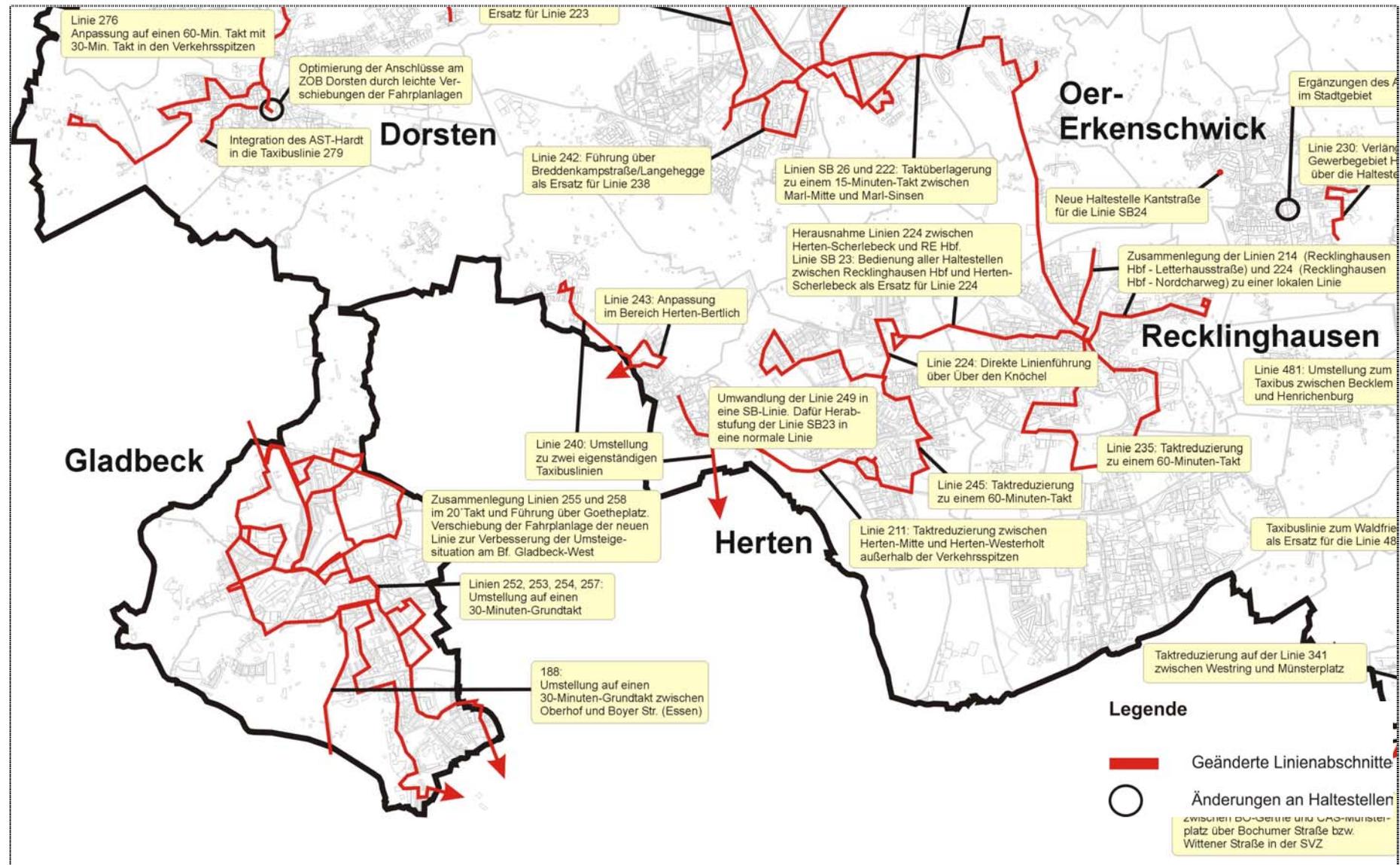


Abb. 5.3-3d Darstellung der wichtigsten Veränderungen im Angebotskonzept im Vergleich zum Fahrplanstand 2005

5.3.2 NachtExpress-Linien

Der Kreis Recklinghausen verfügt über ein gewachsenes und von den Fahrgästen gut angenommenes NachtExpress-Angebot (NE), das in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie in den Nächten vor Feiertagen alle wichtigen Ziele vornehmlich im Freizeitbinnenverkehr innerhalb des Kreises mit ausgewählten Bahnhöfen verbindet.

Bei der Pflege des vorhandenen NachtExpress-Angebotes gelten nach wie vor die aus dem 2. NVP des Kreises Recklinghausen zugrunde gelegten Grundsätze:

- Bei der Planung sind die Veranstaltungsorte und Gastronomie-Agglomerationen in den einzelnen Städten, aber auch die Anschlüsse zu benachbarten Städten zu beachten, die für die Rückwege von Bedeutung sind.
- NachtExpress-Linien sind so zu verknüpfen, dass möglichst viele relevante Verbindungen angeboten werden. Anschlusssicherheit hat absolute Priorität.
- NachtExpress-Linien sind so zu führen, dass sie Hauptrelationen mit starker Nachfrage und dabei nach Möglichkeiten alle Städte des Kreises bedienen.
- Unter Inkaufnahme längerer Fahrzeiten sollen große Erschließungsschleifen bedient werden, um große Wohngebiete zu erschließen.

Insgesamt sollen im Regelfall mindestens drei Fahrten bzw. Fahrtenpaare im 60-Minuten-Takt angeboten werden. Alle kreisangehörigen Städte erhalten eine Anbindung an das NachtExpress-Netz. Folgende Verknüpfungspunkte zwischen den einzelnen NachtExpress-Linien sind dauerhaft zu sichern:

- Hauptbahnhof Recklinghausen Hbf
- Marl Mitte
- Dorsten Recklinghäuser Tor
- Goetheplatz in Gladbeck
- Herten Mitte
- Münsterplatz in Castrop-Rauxel.

Seit Dezember 2005 besteht für den SPNV im Gebiet des VRR ein neues Nachtnetz, das in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sowie in den Nächten vor Feiertagen alle wichtigen Städte miteinander verbindet. Für den Kreis Recklinghausen sind folgende SPNV-Linien im Nachtnetz von Bedeutung:

- Durchgehender Stundentakt auf den Linien:
S2 von Dortmund über Gelsenkirchen und Duisburg (Bf. Castrop-Rauxel)
RE1 und S1 von Düsseldorf über Essen nach Dortmund
RB 42 zwischen Essen und Gelsenkirchen
- Nachtverkehr im Stundentakt bis ca. 2 Uhr morgens:
Verlängerung der RB 42 von Gelsenkirchen über Recklinghausen nach Münster (Bf. RE-Süd, RE Hbf. und Bf. Marl-Sinsen)
Überlagerung des S2 durch den RE3
RB46 zwischen Gelsenkirchen und Bochum

Für den Kreis Recklinghausen übernimmt der Hauptbahnhof Recklinghausen eine Verknüpfungsfunktion zwischen dem RB42 und den NE-Linien. Mit der RB42 bestehen dann direkte Verbindungen nach Essen, Gelsenkirchen und Wanne-Eickel. Die NE-Linien in Recklinghausen wurden im Januar 2006 auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der RB42 angepasst. Hierzu mussten die Abfahrtszeiten der NE-Linien um 30 Minuten verschoben werden

Für die Linie NE11 in Castrop-Rauxel bestehen Übergänge zu den Linien RE3 und S2 am Hbf. Castrop-Rauxel.

5.3.3 Verknüpfungskonzept

Grundlage für das Verknüpfungskonzept ist die Bestandsaufnahme der vorhandenen Verknüpfungshalte, deren Analyse sowie die Vorgaben der Qualitätsstandards hinsichtlich der Hierarchisierung der Verknüpfungshalte. Anhand der definierten Qualitätsstandards im Kap. 4.2.3 ergeben sich im Kreis Recklinghausen drei Verknüpfungstypen:

- großer Verknüpfungshalt/ZOB
- mittlerer Verknüpfungshalt
- einfacher Verknüpfungshalt/einfacher Halt

Einfache Halte sind in der Regel normale Haltstellen und dienen vorrangig zur Erschließung der Siedlungsbereiche. Die Kriterien und die Ausstattungsanforderungen der Verknüpfungshalte sind im Kapitel 4.2.3 beschrieben. Der Idealfall ist der fahrplangemäße Umstieg an sämtlichen Verknüpfungshalten einer Linie. Alle Linien passen sich dem endgültig gewünschten Konzept an. In der Realität lässt sich ein Fahrplan aber nur aufbauen, wenn bestimmte Linien mit einer höheren Hierarchie vorrangig geplant werden und sich dann weitere ergänzende Netze darauf ausrichten. Beispiel dafür ist im Kreis Recklinghausen das SPNV-Netz und die Regionallinien (SB-/CE-Linien), die aufgrund ihres regionalen Linienverlaufs in ein übergeordnetes Verknüpfungssystem eingebunden sind.¹⁹

Trotzdem lässt sich fahrplantechnisch nur ein Teil der wünschenswerten Wegebeziehungen sicher stellen, da neben den Verknüpfungen auch noch weitere Anforderungen an die Fahrplananlage gestellt werden. Besonders selten bediente Linien im 60-Minuten-Takt sind zum Beispiel auf Schulanfangs- und -endzeiten oder auf Ladenöffnungszeiten ausgerichtet. Einen weiteren Gegensatz bildet die Verknüpfung von unterschiedlichen Taktmustern (z.B. 20- und 30-Minuten-Takt). Eine Linie im 20-Minuten-Takt kann z.B. nur einmal pro Stunde optimal mit einer Linie im 30-Minuten-Takt verknüpft werden.

¹⁹ Für den SPNV liegt in NRW ein integraler Taktfahrplan vor, der an allen wichtigen Knotenpunkten einen Umstieg zwischen den einzelnen Bahnangeboten anbieten soll. Aus diesem Grund ist eine Verschiebung der Fahrplanlagen im SPNV im Kreis Recklinghausen zur Optimierung der Verknüpfungen zwischen Bus/Bahn nicht möglich.

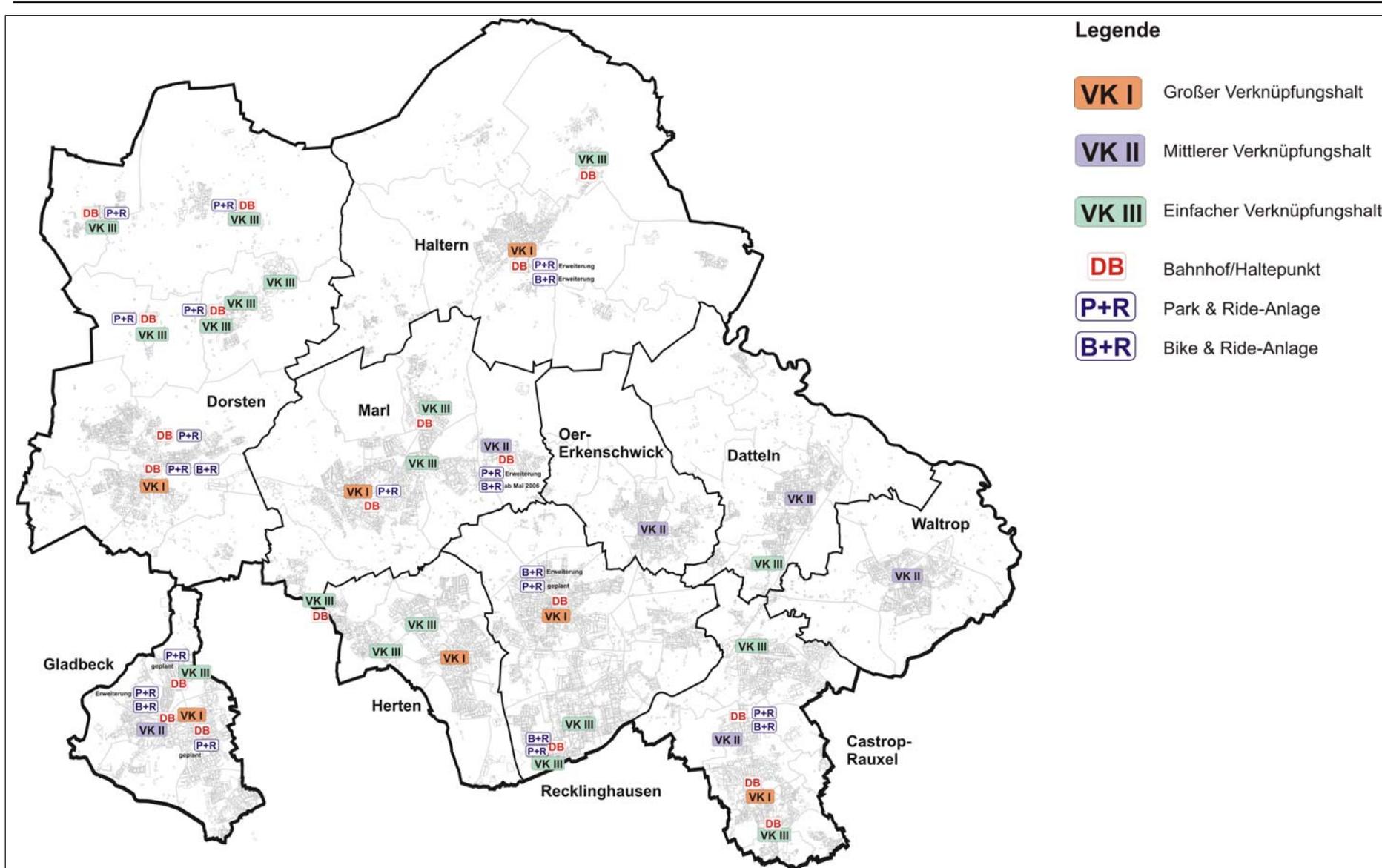


Abb. 5.3-4 Verknüpfungshalte sowie B+R- und P+R-Angebote im Kreis Recklinghausen

Für die großen Verknüpfungshaltestellen werden folgende Kriterien für die Verknüpfungsprioritäten der einzelnen Linien vorgeschlagen (Abb. 5.3-5):

Priorität	Kriterien
1. Priorität für eine hohe zeitliche Verknüpfungsabstimmung	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV in Richtung der Pendlerbeziehungen • Verbindungsqualität zwischen den Zentren im Busverkehr • Verknüpfung lokaler Linien untereinander mit hoher Nachfrage
2. Priorität für eine mittlere zeitliche Verknüpfungsabstimmung	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV mit geringer Bedeutung im Pendlerverkehr • Hohe Taktichte im Busverkehr (ab 15-Minuten-Takt) • Verknüpfung lokaler Linien untereinander mit geringerer Nachfrage

Abb. 5.3-5 Kriterien für die Verknüpfungsprioritäten

In Abb. 5.3-4 sind die Verknüpfungshaltestellen im Kreis Recklinghausen graphisch dargestellt. Nachfolgend sind aufbauend auf die hierarchisierten Verknüpfungshaltepunkte die Verknüpfungsprioritäten (Abb. 5.3-6a bis 5.3-6d) aufgezeigt.

Großer Verknüpfungshalt/ZOB			
Standort	Verknüpfung von/zu	1. Priorität	2. Priorität
Castrop-Rauxel Münsterplatz	SPNV Regionallinie Stadtlinie	SB 22 237, 341, 353, 361, 378, 480, 482	RB 43 (Hp. CAS-Süd) 321, 311
ZOB Dorsten	SPNV Regionallinie Stadtlinie	RE 14, RE 43 und RB 44 SB 25, SB 28, CE 50 188, 208, 270/274, 276, 278, 295, TB279	RE14 (Ri. Borken) und RB 45
Gladbeck Goetheplatz/ Oberhof	SPNV Regionallinie Stadtlinie	CE 56, CE 91 188, 252, 253, 254, 257, 258n, 259	RB 43 (Hp. Gladbeck Ost)
	Anmerkung: Die Umsteigebeziehungen sollten vorrangig am Goetheplatz erreicht werden, während Oberhof für endende Linien von Bedeutung ist.		
Bahnhof Haltern	SPNV Regionallinie Stadtlinie	RE 2 und RB 42 SB22n, 208 272, TB271, TB275	RE 2 und RB 42 (Ri. Münster) 242, 273

Großer Verknüpfungshalt/ZOB			
Standort	Verknüpfung von/zu	1. Priorität	2. Priorität
Herten-Mitte	Regionallinie Stadtlinie	SB 27, 249 210 214, 243, 245, 246	211 224, 234
Marl-Mitte	SPNV Regionallinie Stadtlinie	SB 25, SB 26, SB 27 221, 222, 225, 270	S 9 238, 242
Reckling- hausen Hauptbahn- hof	SPNV Regionallinie Stadtlinie	RE 2 und RB 42(in Richtung Essen), S 2 SB 24, SB 25, 249 SB 23, 213, 214, 214n, 225, 230, 231, 232, 233, 235, 236, 237, 238, 239, 270	RE 2 und RB 42 (Ri. Münster) 205

Abb. 5.3-6a Große Verknüpfungshaltepunkte im Kreis Recklinghausen

Mittlerer Verknüpfungshalt	
Standort	Linien
Castrop-Rauxel, Hauptbahnhof	RE 3, S 2, SB 22, 480, 482, 237, TB237
Datteln, Bus Bf.	SB 22, SB 24, SB 22n, 232 280, 281, 282, 286
Gladbeck, Bf. Gladbeck-West	S9, RE 14, RB 44, CE 56 188, 253, 254, 258n
Marl, Sinsen Bf.	RE 2, RB 42, SB 26, 222, 225, TB 277
Oer-Erkenschwick, Berliner Platz	SB 24, SB 26, 230, 231, 232, 234
Waltrop, Am Moselbach	SB 24, 231, 283, 284, 285

Abb. 5.3-6b Mittlere Verknüpfungshaltepunkte im Kreis Recklinghausen

Einfacher Verknüpfungshalt	
Standort	Linien
Castrop-Rauxel, Henrichenburg Mitte	SB 22, 233, TB 481
Castrop-Rauxel, Hp. Merklinde	RB 43, 353, 378 (Haltestelle Gerther Straße)
Datteln, Wittener Straße	SB 22, 231, 280
Dorsten-Barkenber, Handwerkshof	208, 298, SB 26
Dorsten, Bf. Deuten	RE 14, 295

Einfacher Verknüpfungshalt	
Standort	Linien
Dorsten, Bf. Lembeck	RB 45, T 209
Dorsten, Bf. Rhade	RE 14, 209, 295, TB 209
Dorsten-Wulfen, Matthäusschule	SB 26, TB 26, 208, 209, TB 226
Gladbeck; Zweckel Bf.	RE 14, RB 43, RB 44, 254, 257
Haltern, Bf. Sythen	RE 2, RB 42, 273
Herten, Schlägel-und-Eisen-Str.	SB 23, SB 27, 245, 246
Herten, Schlossstrasse	SB 23, 210, 211, 243, TB 240b
Marl, Hp. Marl-Hamm	S9, 225, TB 242
Marl, Römerstr.	222, 225, SB 26, 242
Recklinghausen, Am Neumarkt	205, 210
Recklinghausen, Bf. RE-Süd	RB 42, S2, 210, 239

Abb. 5.3-6c Einfache Verknüpfungshaltepunkte im Kreis Recklinghausen

Verknüpfungspunkte außerhalb des Kreises Recklinghausen	
Standort	Linien
Bottrop, ZOB	259, 260, CE 50, CE 91
Dortmund, Lütgendortmund	378
Dortmund, Mengede Bf.	289, 482, SB 24
Dortmund, Mengede Markt	289, 361, 482, SB 24
Essen, Boyer Straße (U 17)	188
Gelsenkirchen, Buer Rathaus	SB 23, SB 28, 210, 211, 222, 243, 247, 249, 255, 258n
Gelsenkirchen, Buerer Str. (U 17)	CE 56, 253, 254, 257, 259, 260
Gelsenkirchen, Bf. Hassel	S 9, 243, TB 240a
Herne, Bahnhof	205
Herne, Schloss Strünkede (U 35)	205
Herne, Wanne-Eickel Hbf	SB 27
Lünen, Brambauer Verkehrshof (U 41)	284
Oberhausen, Hauptbahnhof	CE 91

Abb. 5.3-6d Wichtige Verknüpfungen außerhalb des Kreises Recklinghausen

Insbesondere für die Verknüpfungshaltepunkte ZOB Dorsten und Waltrop „Am Moselbach“ sind Maßnahmen zur Optimierung der Anschlusssicherung notwendig:

- **ZOB Dorsten**
Durch die Verspätungsanfälligkeit des SPNV (insbesondere des RE 14 aus Essen) gehen aufgrund der knappen Umsteigezeiten die Anschlüsse zu den lokalen und regionalen Buslinien häufig verloren. Zur Sicherung des „Rund-um-Umstiegs“ zwischen Bus/Bahn und Bus/Bus auf wichtigen Relationen sollen die Fahrplanlagen der Linien 270/274, 276, 278 und 188 um mehrere Minuten nach hinten verschoben werden. Zur Sicherung des Umstiegs auf die Linie SB 25 können die Fahrplanoptimierungen nur dann wirksam werden, wenn die Linie SB 25 zwischen Dorsten und Recklinghausen beschleunigt wird.
- **„Am Moselbach“ in Waltrop**
Probleme treten insbesondere am Sonn- und Feiertagen auf, an denen die Linie 283 keinen Anschluss an den SB 24 in Richtung Dortmund-Mengede hat. Gegenwärtig wird zur Fahrzeugeinsparung das Fahrtenangebot der Linien 283/285 und 284 durch die Fahrzeuge der Linie 231 erbracht, sie sind daher auf die Fahrplanlage der Linie 231 angewiesen. Von daher werden zur Verbesserung der Anschlusssicherung folgende Maßnahmen empfohlen:
 - Aufgrund der höheren Nachfrage sollte die Linie 283 im Linienverkehr bedient werden und auf den SB 24 abgestimmt sein.
 - Die Linie 285 mit der Schleife Hafestraße sollte wie die nördliche Schleife „Gasstraße“ mit dem AST bedient werden. Dafür sind die Haltestellen „Wege zur Knappenstraße“ und „Messingfeldsstraße“ mit dem SB 24 mit zu bedienen.
- In Gladbeck bestehen zwei große Verknüpfungshalte (Goetheplatz und Oberhof). Mit dem vorgeschlagenen Liniennetzkonzept in Gladbeck finden alle Umsteigemöglichkeiten am Goetheplatz statt, so dass dieser große Verknüpfungshalt zusätzlich an Bedeutung gewinnen wird. Unter Berücksichtigung der Umstellungen der Takte der Linie 252, 253, 254 und 257 können daher im Hinblick auf die Kapazität die zusätzlichen Linien 255/258 am Goetheplatz aufgenommen werden.

5.4 Betriebseinrichtungen (Betriebshöfe und Werkstätten)

Die im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen verfügen über ausreichende Abstellflächen und Unterstellhallen, die geeignet sind, die Fahrzeuge außerhalb der Einsatzzeiten ordnungsgemäß abzustellen. Unterstellhallen befinden sich in Castrop-Rauxel und in Herten. Über die Lage weiterer Abstellanlagen innerhalb des Kreise Recklinghausen liegen keine Daten vor.

Werkstätten im Besitz der Unternehmen befinden sich in Castrop-Rauxel und in Herten.

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung ist es aus Sicht des Kreises unerheblich, ob sich die Abstellanlagen und Werkstätten im Kreis Recklinghausen selbst befinden oder in benachbarten Gebietskörperschaften.

5.5 Fahrzeugstandard

Die von den Verkehrsunternehmen im Kreis Recklinghausen angebotene und im Kapitel 3.2.8 dargestellte Ist-Qualität des Fahrzeugstandards stellt aus Sicht des Kreises den Mindeststandard dar, der zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für nötig befunden wird.

Sofern in den Liniensteckbriefen für die Einzellinie (s. Anhang) keine gegenteiligen Angaben gemacht werden, gilt der in Kapitel 3.2.8 dargestellte Standard als Flottenmindeststandard der einzelnen im Kreis tätigen Verkehrsunternehmen für alle von diesen Verkehrsunternehmen im Kreis Recklinghausen eingesetzten Fahrzeuge.

Im Bereich Schadstoffausstoß hält es der Aufgabenträger vor dem Hintergrund der einschlägigen Gesetze zur Luftreinhaltung über die im Kapitel 3.2.8 genannten Standards hinaus für erforderlich, dass bis zum Jahr 2010 75% der Verkehrsleistungen, die die einzelnen Verkehrsunternehmen im Kreis Recklinghausen erbringen, mit Fahrzeugen gefahren werden, die mindestens der Euro-III-Klasse entsprechen. Weiterhin ist es erforderlich, dass die vorhandenen Busflotten schrittweise mit geeigneten Maßnahmen (z.B. CRT-Filtern) umgerüstet werden, so dass ab 2010 mindestens 50% der Verkehrsleistungen mit Fahrzeugen erbracht wird, bei denen der Partikelgrenzwert der EURO IV-Norm nicht überschritten wird.

Zur Gewährleistung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit hält es der Aufgabenträger für notwendig, dass bis zum Jahr 2010 mindestens 80% der von den einzelnen Verkehrsunternehmen im Kreis Recklinghausen eingesetzten Niederflurbusse mindestens über eine manuelle Einstiegshilfe (Rampe) verfügen.

Insgesamt haben sich die Verkehrsunternehmen an den Vorgaben zu orientieren, die als Fördervoraussetzung bei der Anschaffung von Fahrzeugen gemäß § 13 des ÖPNVG des Landes NRW gelten.

Das Land NRW gewährt den Aufgabenträgern gemäß § 13 des ÖPNVG Zuwendungen für die Abgeltung der Vorhaltekosten durch öffentliche oder private Verkehrsunternehmen. Die Zuwendungen des Landes NRW sind für die Beschaffung von Fahrzeugen bestimmt und dürfen nur an diejenigen Verkehrsunternehmen weiter-

geleitet werden, die den Gemeinschaftstarif im Sinne des § 5 Abs. 3 des ÖPNVG anwenden.

Seit 2005 dürfen Fahrzeuge nur noch gefördert werden, wenn sie mit einem Abgas-Reinigungssystem zur Reduzierung der Rußbelastung ausgerüstet sind. Die Nachrüstung vorhandener Linienbusse mit Partikelfiltern wird ebenfalls gefördert. Zudem werden in NRW grundsätzlich nur noch behindertenfreundliche Niederflurfahrzeuge gefördert. Niederflurbusse müssen darüber hinaus über eine Rampe für Rollstühle verfügen und weitere behindertenfreundliche Ausstattungsmerkmale aufweisen.

5.6 Infrastruktur für den ÖPNV

Nachfolgend werden Anforderungen und Empfehlungen hinsichtlich der Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte des ÖPNV, der Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen für den Linienverkehr und die Entwicklung von P+R- und B+R-Anlagen benannt. Die vorhandene Infrastruktur im Kreis Recklinghausen ist in ihrem Bestand zu sichern und stetig auf einem kundenfreundlichen Zustand zu halten. Eine deutliche Infrastrukturanpassung aufgrund des Angebotskonzeptes in Kap. 5.3 ist nicht notwendig, da alle Maßnahmen auf bereits vorhandene Anlagen und Einrichtungen aufbauen.

Die Planungshoheit und Zuständigkeit für bauliche Infrastrukturmaßnahmen (Haltestellenneu- und -ausbau, Aus- und Umbau der Verknüpfungshaltepunkte, Modernisierung und Verbesserung der Lichtzeichenanlagen mit Vorrangschaltung für den Busverkehr sowie Errichtung von B+R- und P+R-Anlagen) liegt bei den zuständigen Kommunen, Straßenbaulastträgern und Fachbehörden. Für deren Unterhalt sind auch vielfach die Städte und Straßenbaulastträger zuständig. Für die vorhandenen P+R- und B+R-Anlagen sind in der Regel die Städte zuständig.

5.6.1 Haltestellen und Verknüpfungshalte

Innerhalb des Kreises sind alle vorhandenen Haltestellen durch den Linienverkehr zu bedienen.

Die Neueinrichtung von Haltestellen erfolgt im Kreis Recklinghausen unter Beachtung der diesbezüglichen VRR-Haltestellenrichtlinie.²⁰ Zahlreiche Haltestellen im Kreis Recklinghausen sind mit Fahrgastunterständen ausgestattet. Der Kreis stellt fest, dass der Status Quo der Haltestellenausstattung (inkl. der im Besitz der Verkehrsunternehmen befindlichen Fahrgastunterstände) als notwendig für die Erbringung einer ausreichenden Verkehrsbedienung erachtet wird.

Die Lage und die Anzahl der Haltestellen ist bezogen auf die Einzellinie mit Zustimmung des Aufgabenträgers veränderbar, wenn durch eine solche Veränderung die Erschließungsqualität gemäß der Qualitätsstandards (siehe Abb. 4.2-2) um die Haltestelle (bezogen auf die gesamte Linie) sicher gestellt ist. Insgesamt müssen

²⁰ Die Richtlinie mit dem Titel „Haltestellenausstattung im VRR“ wird momentan überarbeitet und liegt in der aktualisierten Fassung ab Frühjahr 2006 beim VRR vor.

mindestens 90% der Einwohner in allen Siedlungsbereichen gemäß der festgelegten Radien erschlossen sein.

Haltstellen, die noch nicht barrierefrei ausgebaut sind, sind künftig auf die Belange der mobilitätseingeschränkten Personen gemäß § 8 Abs. 2 BGG entsprechend barrierefrei zu gestalten. Dabei sollten die Verknüpfungshalte und Haltestellen mit höherer Frequentierung den Vorzug erhalten. Es wird die Erstellung eines Bedarfsplanes durch den Aufgabenträger zur barrierefreien Ausgestaltung von Haltestellen in Abstimmung mit den zuständigen Städten und Straßenbaulastträgern sowie Verkehrsunternehmen angeregt. Dabei können die entsprechenden Verbände (Behindertenverbände, Seniorenbeiräte usw.) im Hinblick auf die Priorisierung der Ausbaumaßnahmen eine wertvolle Hilfestellung geben.

Für die Verknüpfungshaltepunkte werden entsprechend der Qualitätsstandards höhere Anforderungen an die Haltestellenausstattung gestellt. Hierzu sind im Kap. 4 entsprechende Anforderungen für jeden Verknüpfungshalt benannt worden.

Für den Kreis Recklinghausen können für den Zeitraum der Fortschreibung des Nahverkehrsplans folgende Maßnahmenschwerpunkte benannt werden:

Marl:

- Umgestaltung mehrerer Bushaltestellen im Zuge des Umbaus von Straßen:
 - Berg- /Victoriastraße
 - Kolpingstraße in Marl-Polsum
 - Umgestaltung der Römerstraße

Gladbeck:

- Umbau des Bahnhofes Gladbeck zur S-Bahnstation einschließlich der Bushaltestelle „Bahnhof West“ an der Sandstraße/Europabrücke
- Umbau der Zuwegung am Bahnhof Zweckel
- Ausbau von sechs Bushaltestellen (9. Baustufe des Modellprojektes ÖPNV)
- Umgestaltung mehrerer Bushaltestellen im Zuge des Umbaus von Straßen:
 - Horster Straße
 - Hauptverkehrsstraßen
 - Horster Str. 5. BA, Rockwoolstraße,

Dorsten:

- Umgestaltung des Haltestellenbereichs Lippedorf
- Behindertengerechter Umbau von Haltestellen
- Aufstellung von Fahrgastunterständen im gesamten Stadtgebiet, insbesondere im Stadtteil Wulfen

Recklinghausen:

- Umbau vorhandener Haltestellen im Zuge von Aus- und Umbau sowie Neubau der
 - Hochlarmarkstraße zwischen Schernenweg und Hellbachstraße
 - Hertener Straße zwischen Königswall und Moltkestraße
 - Dorstener Straße zwischen Beisinger Weg und Am Rosengarten
 - Herner Straße zwischen Hohenzollernstraße und Bruchweg
 - Königswall
 - Herzogswall

Für die übrigen Städte im Kreisgebiet sind keine Umgestaltungsmaßnahmen geplant.

5.6.2 P+R- und B+R-Anlagen

Insbesondere an den Verknüpfungshalten sind zur Optimierung der Verknüpfung mit dem SPNV, mit dem Fahrrad und mit dem Auto entsprechende B+R- und P+R-Anlagen vorzuhalten. Grundsätzlich sollten an allen großen und mittleren Verknüpfungshaltepunkten P+R-Stellplätze bereit gestellt werden, soweit dies städtebaulich und stadtvträglich möglich sind. Dies gilt auch für B+R-Abstellanlagen. In der Bestandsaufnahme sind die derzeitigen P+R- und B+R-Standorte aufgezeigt.

In Abbildung 5.3-4 sind die Standorte für die B+R- und P+R-Anlagen dargestellt.

Für den Zeitraum der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sind von den Städten folgende Maßnahmen benannt worden:

- Ausbau der P+R-Anlage am Bf. Gladbeck-West um weitere 150 Stellplätze
- Errichtung von ca. 10 P+R-Stellplätzen als Grundangebot an den Bahnhöfen Gladbeck-Zweckel und Gladbeck-Ost
- Erweiterung der P+R-Anlage am Bahnhof Marl-Sinsen um weitere 60 Stellplätze (im Mai 2006 wird die Radstation mit ca. 300 Stellplätzen realisiert)
- Errichtung einer P+R-Anlage am Ossenbergweg in Recklinghausen mit 250 Stellplätzen sowie B+R-Anlage am ZOB Recklinghausen
- Neubau einer P+R-Anlage am Bf. Haltern (220 bis 250 Stellplätze) in Abhängigkeit des Tunneldurchstiches und 66 zusätzliche B+R-Stellplätze an der Fahrradstation

Zur Optimierung der Erreichbarkeit der Haltestellen sollten insbesondere diejenigen Haltestellen mit Regionallinienvorkehr (Premiumprodukt) mit kleineren Radabstellanlagen (VRR-Bügel) versehen werden, um so einen größeren Einzugsbereich erschließen zu können. Erfahrungen anderer Städte haben gezeigt, dass die Fahrgäste eher bereit sind, weitere Wege zu gehen bzw. mit dem Rad zu fahren, wenn die Haltestelle in der gesamten ÖPNV-Fahrt einen Umstieg einspart. Insgesamt sollten daher verstärkt diejenigen Haltestellen mit kleinen Radabstellanlagen (je nach Platzbedarf und Nachfrage 5 bis 20 VRR-Bügel) ausgebaut werden, die im Umfeld über Versorgungseinrichtungen und über ein höheres Einsteigeraufkommen verfügen.

5.6.3 Beschleunigungsmaßnahmen

Für den Kreis Recklinghausen liegen effektive Beschleunigungsmaßnahmen in der Errichtung von Busspuren und in der Bevorrechtigung des Busverkehrs an den Lichtsignalanlagen (LSA). Die im Kreis Recklinghausen befindlichen Busspuren in den einzelnen Städten sind dabei dauerhaft zu sichern, da sie sich gerade an den hochbelasteten Knotenpunkten und Straßenabschnitten befinden und einen wertvollen Beitrag zur Fahrplanstabilität im Busverkehr leisten.

Neben den Busspuren konzentrieren sich die Beschleunigungsmaßnahmen auf die Anpassung der Lichtsignalanlagen für eine Vorrangschaltung des Busverkehrs. Der Kreis hält es zur Gewährleistung der ausreichenden Verkehrsbedienung (hier:

Sicherstellung einer akzeptablen Reisegeschwindigkeit im ÖPNV) für notwendig, dass die Busspuren und die heute vorhandenen LSA-Einrichtungen funktionsfähig erhalten bleiben und dass alle Fahrzeuge des Linienverkehrs, die diese LSA passieren, über entsprechende bordseitige Ansteuerungsgeräte verfügen. Grundsätzlich sind bei Neubeschaffungen von Komponenten für das rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL) durch die Verkehrsunternehmen die VDV-Richtlinien 252, 253 und 254 zu beachten.

Für den Kreis Recklinghausen sind folgende Maßnahmen zur Errichtung von Busspuren oder von Lichtsignalanlagen mit Vorrangschaltung für den ÖPNV geplant bzw. beabsichtigt (siehe Abb. 5.6-1 und 5.6-2):

Bereiche mit Bevorrechtigung des Busverkehrs an den LSA-Anlagen	Stadt	Stand
Ahsener Straße / Reckinghäuser Straße	Datteln	Planung
Ahsener Straße / Redder Straße / Grüner Weg	Datteln	Planung
Ahsener Straße / Aachener Straße / Pahlenort	Datteln	Planung
Castroper Straße / Zechenstraße / Emscher-Lippe-Straße	Datteln	Planung
Castroper Straße / Böckenheckstraße	Datteln	Planung
Castroper Straße / Neuer Weg	Datteln	Planung
Castroper Straße / B235 / Am Holtgraben / Zechenstraße	Datteln	Planung
Castroper Straße / B235 / Schürenheck / Herdiekstraße	Datteln	Planung
Marler Straße / Gottlieb-Daimler-Straße	Dorsten	Planung
Borkener Straße / Haltener Straße	Dorsten	Planung
Borkener Straße / Hohefeldstraße / Hohenkamp	Dorsten	Planung
Borkener Straße / Pliesterbecker Straße	Dorsten	Planung
Willy-Brandt-Ring / Vestische Allee	Dorsten	Planung
Vestische Allee / Gelsenkirchener Straße / Bochumer Straße	Dorsten	Planung
Ewaldstraße / Planstraße Nord	Herten	Planung
Ewaldstraße / Planstraße Mitte	Herten	Planung
Ewaldstraße / Planstraße Süd	Herten	Planung
Kaiserstraße / Josefstraße / Reitkamp	Herten	in Vorbereitung
Kaiserstraße / Schützenstraße / Feldstraße	Herten	in Vorbereitung
K.-Adenauer-Straße – Th.-Heuss-Straße / Kaiserstraße	Herten	in Vorbereitung
K.-Adenauer-Straße / Gartenstraße	Herten	in Vorbereitung
K.-Adenauer-Straße / K.-Schumacher-Straße / Resser Weg	Herten	in Vorbereitung
Resser Weg / Paschenbergstraße	Herten	in Vorbereitung
Resser Weg / Im Schloßpark	Herten	in Vorbereitung
Resser Weg / Hertener Straße	Herten	in Vorbereitung
B225 / Hochstraße / Friedhof	Marl	Planung
B225 / Herzlia-Allee / Hertener Straße	Marl	Planung
B225 / Hochstraße / Kreuzstraße	Marl	Planung
Herzlia-Allee / Freerbruchstraße	Marl	Planung
Herzlia-Allee / Willy-Brandt-Allee	Marl	Planung
Willy-Brandt-Allee / Merkurstraße	Marl	Planung
Willy-Brandt-Allee / Neptunstraße	Marl	Planung
Brassertstraße / Schillerstraße	Marl	Planung

Bereiche mit Bevorrechtigung des Busverkehrs an den LSA-Anlagen	Stadt	Stand
Brassertstraße / Schachtstraße	Marl	Planung
Hervester Straße / Marienhospital	Marl	Planung
Dorstener Straße / Buerer Straße	Marl	Planung
Hervester Straße / Schillerstraße	Marl	Planung
Schachtstraße / Dorstener Straße	Marl	Planung
Bergstraße / Otto-Wels-Straße (evtl. Kreisverkehr)	Marl	in Vorbereitung
Hervester Straße / Brassertstraße / Barkhausstraße	Marl	Planung
Hervester Straße / Sickingmühler Straße / Brüderstraße	Marl	Planung
Dorstener Straße / Josef-Wulff-Straße	Recklinghausen	Planung
Dorstener Straße / Bockholter Straße	Recklinghausen	Planung
Dortmunder Straße / Castroper Straße	Recklinghausen	in Vorbereitung
Castroper Straße / Hubertusstraße	Recklinghausen	in Vorbereitung
Castroper Straße / In den Heuwiesen	Recklinghausen	in Vorbereitung
Castroper Straße / Maybachstraße	Recklinghausen	in Vorbereitung
Castroper Straße / Nordseestraße	Recklinghausen	in Vorbereitung
Herzogwall / Dorstener Straße	Recklinghausen	Planung
Lohtor	Recklinghausen	Planung
Haltener Straße / Wickingstraße	Recklinghausen	Planung
Martinistraße / Oerweg	Recklinghausen	Planung
Steintor	Recklinghausen	Planung
Hertener Straße / Moltkestraße	Recklinghausen	in Vorbereitung
Hertener Straße / Hohenzollern Straße	Recklinghausen	in Vorbereitung
Hertener Straße / Westring	Recklinghausen	Planung
BAB Auffahrt A43 / Ost	Recklinghausen	Planung
BAB Auffahrt A43 / West	Recklinghausen	Planung
Akkoallee / Rottstraße / Bockholter Straße	Recklinghausen	Planung
Akkoallee / Averdunkstraße	Recklinghausen	in Vorbereitung

Abb. 5.6-1 Geplante Maßnahmen und Maßnahmen in Vorbereitung für die Bevorrechtigung des Busverkehrs an den LSA-Anlagen²¹

²¹ Quelle: Vestische Straßenbahnen GmbH mit dem Stand vom 02.02.2006. Geplante Maßnahmen sollen bis 2007 umgesetzt werden, während Maßnahmen in Vorbereitung bis 2011 realisiert werden sollen.

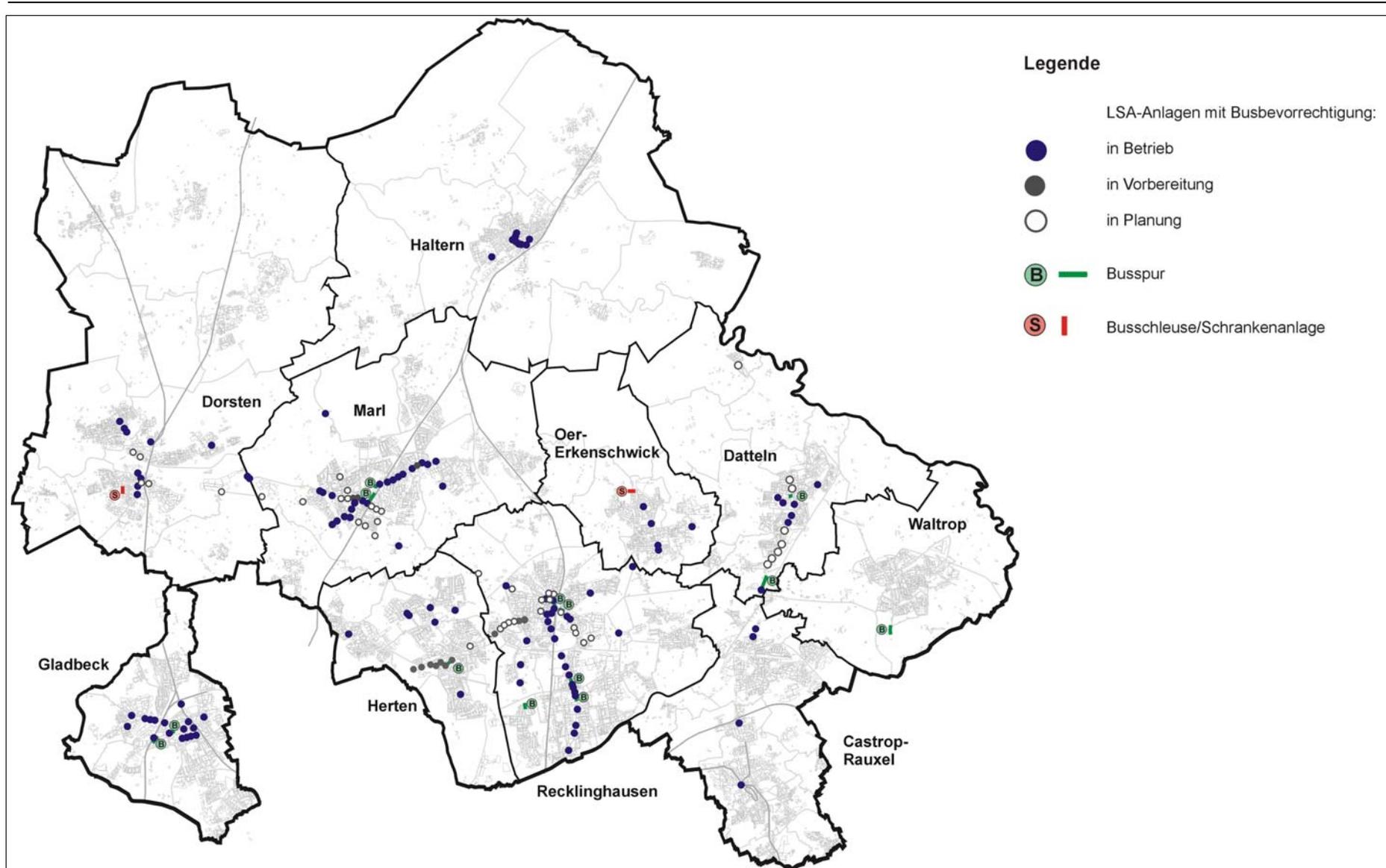


Abb. 5.6-2 Bestehende und geplante Beschleunigungsmaßnahmen im Kreis Recklinghausen

5.7 Tarifgestaltung und Informationssystem

5.7.1 Tarifgestaltung

Für die ÖPNV-Akzeptanz und die ÖPNV-Zufriedenheit ist das Tarif- und Vertriebssystem für den Kunden von zentraler Bedeutung. Durch kundenfreundliche Bezugsquellen und einfache, transparente Tarifangebote können Zugangshemmnisse abgebaut und neue Kunden gewonnen werden. Die Gestaltung liegt in der unternehmerischen Verantwortung; allerdings sind die Tarife durch den VRR vorgegeben.

Aufgrund der Einbindung des Kreises Recklinghausen in den VRR-Verbundtarif sind keine kreisspezifischen Tarifergänzungen möglich. Selbst für den AST-Verkehr im Kreis Recklinghausen gelten die Tarife für das ganze Verbundgebiet.

Nördlich des Kreises Recklinghausen endet der VRR-Verbundtarif. Daran schließt der Gemeinschaftstarif der Verkehrsgemeinschaft Münsterland (VGM) an, so dass Handhabungsschwierigkeiten insbesondere im Übergangsbereich mit benachbarten Nahverkehrsräumen entstehen. Diese Schwierigkeiten können jedoch vernachlässigt werden, da die Verkehrsverflechtungen im ÖPNV zwischen den Städten im Kreis Recklinghausen und den Kreisen Borken und Coesfeld im Münsterland eher gering sind (vgl. Kap. 3.2.5).

Grundsätzlich ist jedoch überall die gegenseitige Anerkennung der Fahrscheine und -ausweise innerhalb der definierten Übergangsbereiche mit den benachbarten Tarifsystemen vereinbart. Die ÖPNV-Fahrten zwischen den beiden Verkehrsverbänden VRR und VGM werden weiterhin vereinfacht.

Seit Juni 2005 bietet der NRW-Tarif landesweite Tickets für kombinierte Fahrten mit Bus, Straßenbahn, Stadt-, U- und S-Bahn, Nahverkehrszügen über den Geltungsbereich des Gemeinschaftstarifes hinaus. Der sogenannte NRW-Tarif gilt dabei für verbundüberschreitende Fahrten und löst dabei die verschiedenen Übergangstarife sowie den Tarif der DB AG im Nahverkehr ab.

Im Hinblick auf die steigenden Energiekosten und die sich jetzt schon abzeichnenden Kürzungen von Bundes- und Landeszuwendungen für den lokalen und regionalen ÖPNV (Zuwendungen für den Schülerverkehr, Regionalisierungsmittel, Investitionskürzungen usw.) können dabei nicht immer durch kostenseitige Optimierungen im ÖPNV-Betriebsleistungen und durch Einsparungen von ÖPNV-Fahrten aufgefangen werden. Fahrgeldeinnahmen werden zukünftig eine immer größere Bedeutung haben, da andere Einnahmequellen geringer ausfallen (vgl. Abb. 5.7-1).

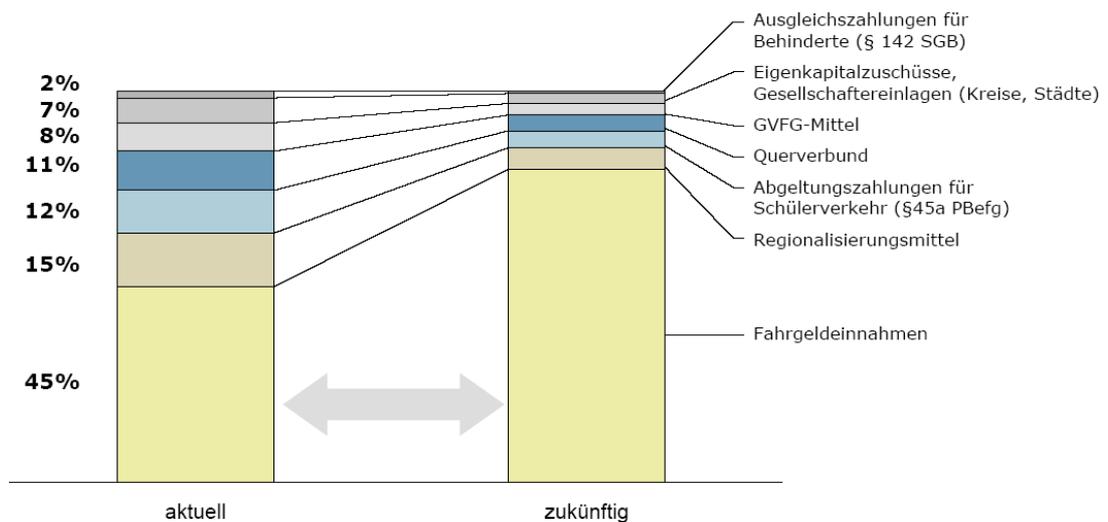


Abb. 5.7-1 Entwicklungstendenzen bei den ÖPNV-Einnahmen im deutschen Querschnitt;
Quelle: Weigele 2005

Hier sind Strategien notwendig, die die Erlössituation der jeweiligen Verkehrsunternehmen dauerhaft verbessern. Mittel- bis langfristig sind daher durch den VRR als maßgebliche Tarifgemeinschaft im Gebiet von Rhein-Ruhr entsprechende Maßnahmen einzuleiten, die die Erlössituation dauerhaft verbessern. Zu nennen sind folgende Beispiele:

- Zielgruppenspezifische Vertriebs- und Kommunikationsstrategien
- Prüfung der Erträge von stark vergünstigten Fahrscheinen und Tickets
- Stärkere Berücksichtigung von nutzerfinanzierten Tarifstrategien

Alle im Kreis Recklinghausen im Linienverkehr nach § 42 und § 43 PBefG verkehrenden Verkehrsunternehmen nehmen am Einnahmeaufteilungsverfahren des VRR teil und sind dementsprechend verpflichtet, dem VRR alle zur Abrechnung notwendigen Angaben zu übermitteln (hierzu gehören u.a. Einnahmedaten, Linienerfolgsrechnung, Schwerbehinderten- und Übersteigerzahlungen).

5.7.2 Vertrieb

Das bestehende hierarchisierte Angebot an Verkaufsstellen, Verkaufszentren und KundenCentern hält der Aufgabenträger zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung als Mindestangebot für notwendig. Im Kapitel 3.5.2 sind die Standorte und Betriebszeiten der KundenCenter dargestellt, die weiterhin Bestand haben sollen.

Neben den Verkaufsstellen findet in den Bussen der Ticketverkauf durch das Fahrpersonal statt.

In den Beratungs- und Servicezentren der Verkehrsunternehmen ist der persönliche Kauf des gesamten Ticketsortiments zu ermöglichen. An allen Bahnhöfen und

Haltepunkten sowie an allen großen Verknüpfungshaltepunkten ist der Verkauf über Automaten zu gewährleisten.

Hochwertige Tickets (z.B. Abo-Tickets) sollen weiterhin per Post zustellbar sein.

Der Vertrieb über Internet und über weitere elektronische Medien (zum Beispiel per SMS) ist von den Verkehrsunternehmen im Hinblick auf Sicherheit und Kundenakzeptanz weiter zu entwickeln. Auf einzelne Kommunen oder Verkehrsunternehmen beschränkte Insellösungen sind dabei zu vermeiden.

5.7.3 Information, Beratung, Service, Beschwerdemanagement

Der Aufgabenträger hält es für notwendig, dass die im Kreis Recklinghausen tätigen Verkehrsunternehmen oder von diesen beauftragte Dritte (z.B. der VRR) die unterschiedlichen Informationsbedürfnisse der Kunden befriedigen. Folgende Informationskanäle sollen den Kunden offen stehen:

- Persönliche Beratung in den KundenCentern der Verkehrsunternehmen. Das Leistungsspektrum sollte Fahrplan- und Tarifauskünfte, allgemeine Mobilitätsberatung, Informationen zu Car Sharing, Freizeitangeboten und Veranstaltungen zu Themen rund um den ÖPNV für verschiedene Zielgruppen umfassen.
- Fahrplan- und Tarifauskünfte sollen telefonisch durch die Beratungs- und Servicezentren geleistet werden.
- Das in den Fahrzeugen und an den Haltestellen eingesetzte Sicherheits- und Servicepersonal sollte Fahrplan- und Tarifauskünfte geben können.
- Im Internet sollen über elektronische Fahrplanauskunftssysteme aktuelle regionale und überregionale verkehrsmittelübergreifende Verbindungen zu erfragen sein. Das Internet ist für die Darstellung aktueller ÖPNV-Baustelleninformationen/Verkehrsmeldungen besonders geeignet. Die Verkehrsunternehmen sollen die Übersichtlichkeit und Bedienungsfreundlichkeit fortwährend weiterentwickeln.
- In gedruckter Form sollen Fahrpläne und Liniennetzpläne zur Verfügung stehen. In besonderen Situationen (zu Feiertagen, Festen oder bei längeren Baustellen) können Sonderfahrpläne die Kunden rechtzeitig informieren.

An den Haltestellen als den „Visitenkarten“ des ÖPNV im Straßenraum ist die Ausstattung mit Fahrgastinformationseinrichtungen je nach verkehrlicher Bedeutung und Funktion zu unterscheiden. Folgende Ausstattung ist vorzusehen (Abb. 5.7-2):

Bushaltestelle Mindeststandard	Fahrgaststarke Haltestellen	Verknüpfungshalt
Info-/Fahrplankasten (Haltestellenfahrplan)	Infovitrine mit Haltestellenfahrplan, Netzplan, Tarif-Info	Vitrine mit Haltestellen- fahrplan, Netzplan, Tarifinfo, Umgebungsplan. <u>Optional:</u> Ticketautomat mit Lautsprecher und Dynamischer Fahrgastinformation

Abb. 5.7-2 Ausstattungsmkmale der Haltestellen im Hinblick auf Informationsqualität

Die Verkehrsunternehmen sollen Anregungen und Beschwerden zeitnah bearbeiten und – wenn möglich durch ein Beschwerdemanagementsystem gestützt – Schwerpunkte bei Kundenbeschwerden erkennen können. Anregungen und Beschwerden sollen zumindest schriftlich und telefonisch zu äußern sein, idealerweise aber auch im Internet und bei den KundenCentern der Verkehrsunternehmen.

Damit der Aufgabenträger einen umfassenden Einblick über das Kundenverhalten bekommt, sind die Anregungen und Beschwerden in Form eines Berichtes durch die jeweiligen Verkehrsunternehmen jährlich zusammen zu fassen und dem Aufgabenträger zu übergeben.

5.7.4 Marketing und Kommunikation

Die Verkehrsunternehmen, die Leistungen im Kreis Recklinghausen erbringen, sollen in Zusammenarbeit mit dem VRR eine aktive Rolle bei der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs übernehmen.

Das Marketing sollte Instrumentarien dafür entwickeln,

- den möglichst einfachen Zugang zum ÖPNV-System zu vermarkten,
- positive imageprägende Aussagen zu verankern,
- den ÖPNV im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln positiv zu positionieren. Dabei sind insbesondere die entlastende Rolle im Stadtverkehr, die umweltschonende Zielsetzungen dienende Aufgabe und nicht zuletzt die soziale Funktion als allen zur Verfügung stehende Mobilitätsdienstleistung zu betonen.

Dieses umfassende, ziel- und zielgruppenbezogene Marketing soll vorrangig durch die Verkehrsunternehmen geleistet werden. In Aufgabenfeldern der Servicegesellschaften (vorrangig im Tarifmarketing) sollte die Verantwortung dort verankert werden.

Von besonderer Bedeutung ist weiterhin der Umgang mit den „Produkten“ im ÖPNV. In diesem Nahverkehrsplan wird in seiner Funktion als Rahmenplan zwar ein Produktkonzept vorgeschlagen, die Umsetzung liegt jedoch in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Es besteht aber die ausdrückliche Empfehlung, eingeführte Definitionen, wie sie im Kreis Recklinghausen bekannt sind, deutlich abzugrenzen bzw. sie

nicht zu verwässern. Bei unterschiedlichen Anbietern gleicher oder gleichartiger Verkehrsmittel ist Vorsorge zu treffen, dass sich werbliche Botschaften nicht widersprechen.

5.7.5 Planungsaufgaben der Verkehrsunternehmen

Der Kreis Recklinghausen ist als Aufgabenträger für den ÖPNV die zuständige Stelle für die konzeptionelle Rahmenplanung im ÖPNV. Diese Rahmenplanung erfolgt in erster Linie durch die Aufstellung des Nahverkehrsplans.

Die Verkehrsunternehmen, die im Kreis Recklinghausen über Linienkonzessionen im straßengebundenen ÖPNV verfügen, nehmen ihrerseits ebenfalls Planungsaufgaben im ÖPNV wahr. Die Übernahme von Planungsaufgaben im ÖPNV durch die Verkehrsunternehmen erfolgt zum Einen vor dem Hintergrund ihrer Rechte und Pflichten laut PBefG (§§ 8 und 12) und zum Anderen aufgrund direkter Beauftragung durch den Aufgabenträger bzw. aufgrund der Aufgabenzuweisung laut Kooperationsvertrag zwischen dem VRR und den Mitgliedsunternehmen.

Die Aufgaben, die die Verkehrsunternehmen vor dem Hintergrund ihrer Rechte und Pflichten laut PBefG selbst wahrnehmen, sind:

- betriebsscharfe Feinplanung ihrer Verkehrsangebote
- Mitwirkung an der Fortschreibung von Nahverkehrsplänen
- Neubeantragung von Konzessionen (mit oder ohne Angebotsveränderungen)
- Abstimmung der Feinplanungen mit benachbarten Aufgabenträgern und anderen ÖPNV-Anbietern
- regelmäßige Überprüfung der Fahrzeiten (Anpassung von Fahrzeiten an veränderte Verkehrssituationen etc.)

Die Aufgaben, die die Verkehrsunternehmen ggf. im Auftrag des Aufgabenträgers bzw. auf der Grundlage des Kooperationsvertrages des VRR wahrnehmen, sind:

- konzeptionelle Planungen, z.B. im Rahmen der NVP-Aufstellung (z.B. Erstellung von Bestandsdarstellungen, Prognosen, Erstellung von Netzvarianten, Überplanung der Betriebszeiten,...)
- Erarbeitung von Stellungnahmen im Rahmen von politischen Anfragen
- Erstellung von Stadtfahrplänen
- Überprüfung der Fahrgastnachfrage
- Ermittlung der Fahrgastzufriedenheit (Kundenbarometer)
- Mitwirkung bei der jährlichen Verbundplanung

5.8 Nachfrageentwicklung des Angebotskonzeptes

Im Rahmen dieses Kapitels wird eine Wirkungsprognose vorgenommen, in dem die fahrplanmäßigen Angebotsveränderungen auf ihre Nachfrageentwicklungen überprüft werden. Hierzu wurden in das ÖPNV-Verkehrsmodell (siehe Kap. 3.2.5) die Fahrpläne der geänderten Linien (siehe Angebotskonzept) integriert und mit dem Bezugszeitraum 2005 erneut umgelegt.

Grundlage für die Modellberechnung waren die aus der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung des Landes NRW (IGVP NRW) erstellten Verflechtungsmatrizen für den ÖPNV (hochgerechnet für den Zeitraum 2005).

Die heutige Nachfrage an einem normalen Werktag beträgt ca. 140.800 Fahrgäste im gesamten Kreisgebiet von Recklinghausen. Für das zukünftige Angebotskonzept wird eine Nachfrage von ca. 138.400 Fahrgästen pro Werktag (Abb. 5.8-1) erwartet. Dies entspricht einem Rückgang von 1,7 % gegenüber dem heutigen Zustand. Die größten Nachfragerückgänge sind in Gladbeck zu erwarten, da durch die Umstellung des Taktangebotes ein Fahrgastrückgang von ca. 5,4 % prognostiziert wird. Jeweils zwischen 2 und 3 % Nachfragerückgänge sind in die Städten Castrop-Rauxel und Herten zu erwarten, da hier Angebotsanpassungen und -reduzierungen geplant sind.

In Abb. 5.8-2 ist die Fahrgastnachfrage im Prognosefall „Angebotskonzept“ an einem Werktag (Mo-Fr) dargestellt. Um die Veränderungen gegenüber dem heutigen Zustand (2005) darstellen zu können, wurde eine Differenzkarte erstellt (Abb. 5.8-3).

Mit den verschiedenen Angebotsreduzierungen ist auch ein Rückgang der Fahrgastnachfrage verbunden. **Die demografischen Veränderungen** (vgl. Kapitel 3.4 in der Strukturprognose 2015 dargestellt) **werden die Tendenzen noch weiter verstärken.**

Gemittelte Ein- /Aussteigerzahlen im straßengebundenen ÖPNV für einen durchschnittlichen Werktag getrennt nach Städten (gerundete Werte aus dem ÖV-Modell des Kreises Recklinghausen)				
	2005 Mittelwert aus Einsteiger/ Aussteiger pro Werktag (Mo-Fr)	2005 Prognosefall „Angebotskonzept“ Mittelwert aus Einsteiger/ Aussteiger pro Werktag (Mo-Fr)	Differenz zwischen Ist und Prognose	Differenz in %
Castrop-Rauxel	20.100	19.600	-500	-2,5%
Datteln	6.300	6.200	-100	-1,6%
Dorsten	12.800	12.700	-100	-0,8%
Gladbeck	16.800	15.900	-900	-5,4%
Haltern	4.700	4.600	-100	-2,1%
Herten	13.900	13.500	-400	-2,9%
Marl	17.000	16.700	-300	-1,8%
Oer-Erkenschwick	4.900	4.900	0	0,0%
Recklinghausen	39.400	39.400	0	0,0%
Waltrop	4.900	4.900	0	0,0%
Kreis Recklinghausen	140.800	138.400	-2.400	-1,7%

Abb. 5.8-1 Ein- und Aussteigerzahlen des Prognosefalls „Angebotskonzept“ an einem durchschnittlichen Werktag je Stadt im Kreis Recklinghausen

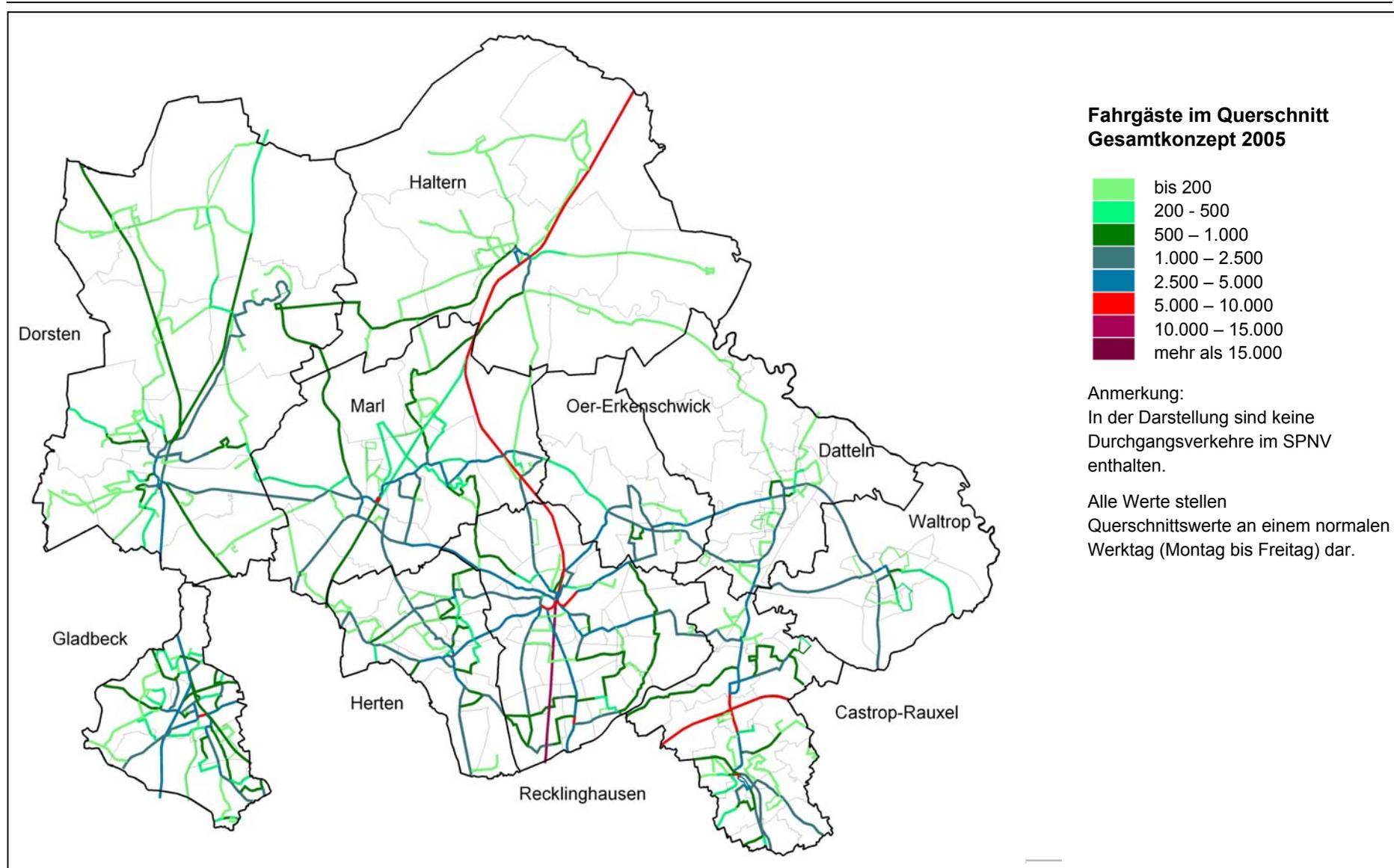


Abb. 5.8-2 Fahrgastnachfrage Prognosefall „Angebotskonzept“ an einem Werktag (Mo-Fr)

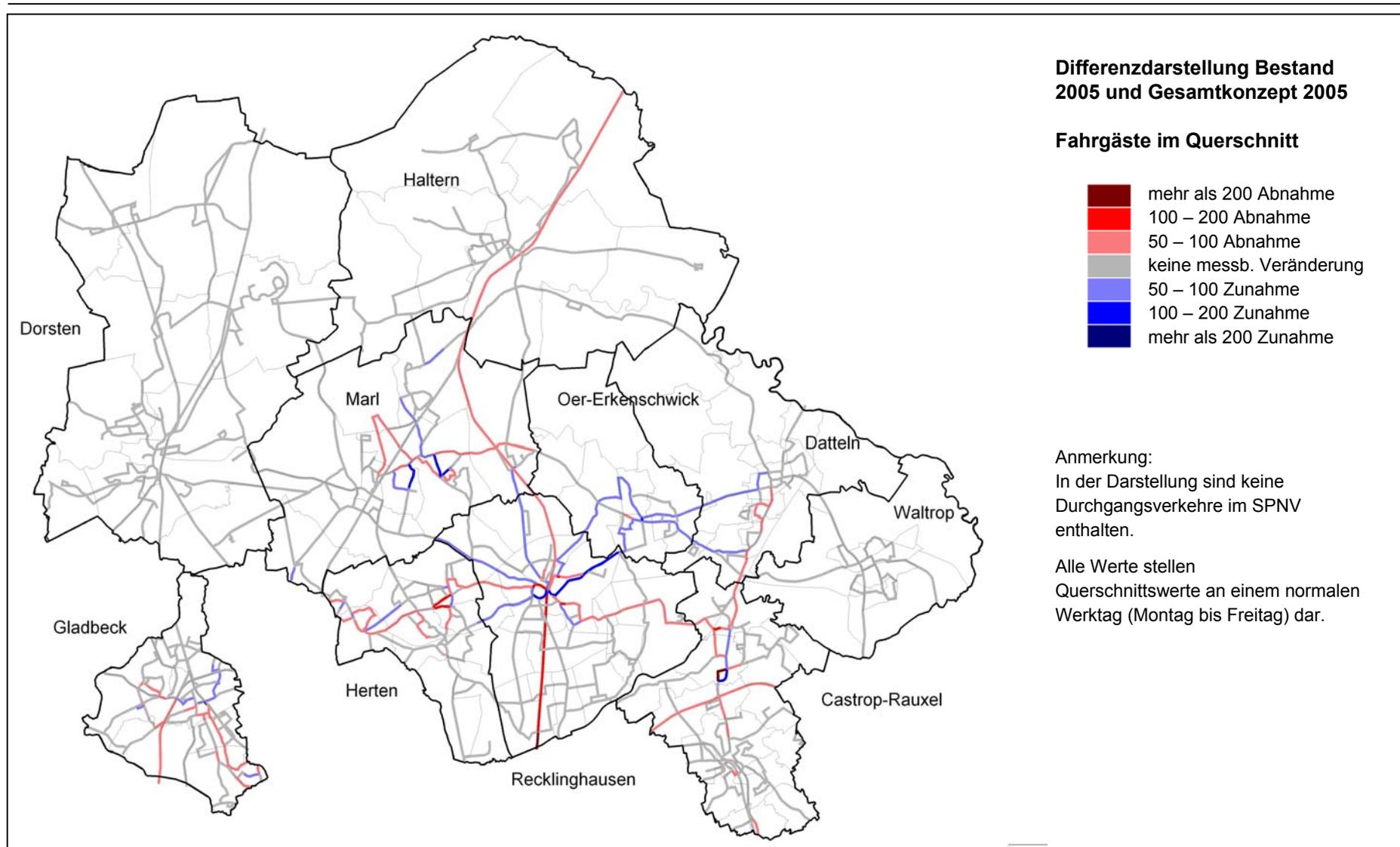


Abb. 5.8-3 Differenzdarstellung zwischen Prognosefall „Angebotskonzept“ und Fahrgastnachfrage 2005 (Heute) an einem Werktag (Mo-Fr)

Nachfolgend werden die einzelnen Nachfrageveränderungen kommentiert. Die folgenden Zahlen beziehen sich auf einen normalen Werktag und sind Querschnittszahlen. Veränderungen auf den Linien haben in der Regel auch Veränderungen auf benachbarten Linien und auf Linien mit gleichen Quell-Ziel-Relationen zur Folge. Folgende Unterschiede lassen sich begründen:

- Mit Kürzung der Linie 233 in Henrichenburg Mitte auf den Abschnitt Recklinghausen und Castrop-Rauxel werden Fahrgäste zur Vermeidung von Umsteigevorgängen auf die Linie SB 22 verstärkt die Linien 232 und 231 nutzen, die auch die gleichen Quell-Ziel-Relationen von Datteln nach Recklinghausen und umgekehrt abdecken. Hiervon sind ca. 150 Fahrgäste im Querschnitt betroffen.
- Durch die Angebotsanpassung der Stadtbuslinien (insbesondere 188, 252, 253, 254 und 257) in Gladbeck treten Fahrgastverluste in der Größenordnung von 5 % auf (bezogen auf das Gladbecker Gesamtnetz).
- Für Marl ergeben sich durch die Anpassungen der Linien Fahrgastverluste und auch Fahrgastgewinne auf unterschiedlichen Abschnitten:
 - Fahrgastrückgang im Bereich Chemie-Park Marl (ca. 150 Fahrgäste)
 - Zunahme auf der Achse zwischen Marl-Mitte und Marl-Sinsen durch den stringenten 15-Minuten-Takt (je nach Abschnitt zwischen 200 bis 400 Fahrgäste)
 - Zunahme der Fahrgastzahlen um ca. 150 Fahrgäste aufgrund der Durchbindung der ehemaligen Linie 225 bis nach Recklinghausen (unter Nutzung des Linienabschnittes der 222)
- In Herten treten Fahrgastverluste durch die Umstellung der Taktangebote insbesondere auf den Linien 245 und 211 auf. Es sind Fahrgastverluste auf der Linie 245 von ca. 60 Fahrgästen am Tag und auf der Linie 211 von ca. 100 Fahrgästen am Tag zu erwarten.
- Durch die Kürzung der Linie 224 zwischen Herten und Recklinghausen ergeben sich Umschichtungen der Fahrgastnachfrage auf die anderen Linien mit etwa gleichen Quell-Ziel-Relationen (249 und 214). Davon betroffen sind ca. 250 Fahrgäste.
- In Castrop-Rauxel treten leichte Zunahmen durch die Taktverdichtung des SB 22 auf (plus 150 bis 200 Fahrgäste je nach Abschnitt).

6 Finanzierungs- und Investitionsplanung sowie Organisationsmodell

6.1 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 des § 45a PBefG für reduzierte Tarife für Schülerzeitkarten;
- Ausgleichszahlungen auf der Grundlage der §§ 148ff. SGB IX für Freifahrt für Schwerbehinderte;
- Investive Fördermittel des Landes aus Mitteln des GVFG und des Regionalisierungsgesetzes;
- Übernahme von Verlusten durch den Kreis Recklinghausen sowie kreisangehörige Gemeinden;
- das Finanzierungssystem des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr.

Die Struktur und Höhe der verfügbaren Mittel wird voraussichtlich während des Betrachtungszeitraums des Nahverkehrsplans erheblichen Veränderungen unterliegen.

Nachteilige Auswirkungen auf die Ausgleichszahlungen (§ 45a PBefG) und die Erlöse aus dem Fahrscheinverkauf kann der demographische Wandel der Bevölkerung nach sich ziehen. Im Kapitel 3.4 wurde mit Hilfe des Verkehrsmodells prognostiziert, dass für 2015 ein Fahrgastrückgang von ca. 15.900 Fahrgästen an einem Werktag zu erwarten sind (ca. 11% Rückgang gegenüber 2005). Dies würde bei gleich bleibender Tarifstruktur zu einem deutlichen Erlösrückgang führen.

Unklar ist, ob rechtliche Entwicklungen (z.B. Personenbeförderungsrecht; Beihilferecht; Vergaberecht; neue Markt Zugangsverordnung auf europäischer Ebene) eventuell Änderungen der Finanzierungsinstrumente erforderlich machen werden.

Relevant sind dagegen in jedem Fall absehbare politische Entwicklungen. Diese könnten unter anderem betreffen:

- Eigenanteil der Eltern an den Kosten für Schülerzeitkarten:
Aufgrund der angespannten Haushaltslage kann das Land gezwungen sein, den Eltern einen Eigenanteil für die Beförderung der Schüler zu übertragen. Dieses kann bewirken, dass weniger Schülerzeitkarten erworben werden als bislang (Entfall Mitnahmeeffekte). Als Folge hieraus würden auch die gesetzlichen Ausgleichszahlungen sinken.

-
- § 45a PBefG:
Der Fortbestand dieser gesetzlichen Regelungen über Ausgleichszahlungen sowie die Höhe der Ausgleichszahlungen erscheinen unsicher. Möglich ist einerseits eine weitere Reduzierung der Ausgleichshöhe (zugrunde gelegte Gültigkeitstage, Entfernung usw.). Andererseits ist auch eine strukturelle Änderung möglich. Eine Initiative zur Änderung des § 45a PbefG wird voraussichtlich vom Land Niedersachsen im ersten Quartal 2006 im Bundesrat eingebracht. Diese sieht vor, dass die Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen zugunsten von Zuweisungen an die Aufgabenträger entfallen sollen. Ob mit einer solchen Umschichtung der Fördermittel eine vollständige Kompensation der eingesetzten Mittel für den Kreis Recklinghausen verbunden wäre, ist noch nicht absehbar.
 - Förderung von Investitionen nach GVFG:
Bundesweit gibt es einen Trend zur Abschaffung der Förderung von Investitionen in Fahrzeuge und betriebliche Anlagen aus Mitteln des GVFG und des Regionalisierungsgesetzes. Unklar ist noch, welche Haltung das Land NRW hier einnehmen wird.
 - Gesamthöhe der Mittel der öffentlichen Hand:
Die für den ÖPNV insgesamt auf allen föderalen Ebenen bereit gestellten Finanzmittel werden voraussichtlich deutlich abnehmen. Erwartet wird insbesondere eine Reduzierung der Gesamthöhe der Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz des Bundes in der Folge der Revision der Regionalisierungsmittel im Jahr 2007. Betroffen hiervon wäre das Land NRW. Es wird jedoch allgemein erwartet, dass das Land Nordrhein-Westfalen die entsprechenden Kürzungen nicht durch eigene Mittel kompensiert, sondern an Kommunen und Verkehrsunternehmen weitergibt.
 - Finanzielle Situation der Kommunen:
Es besteht keine Sicherheit, dass die Kommunen dauerhaft in der Lage sein werden, ÖPNV-Angebote der Höhe nach unverändert durch Übernahme von Defiziten mitfinanzieren zu können.
 - Finanzkraft des Kreises Recklinghausen: Der Kreis Recklinghausen ist finanziell nicht in der Lage, den Ausfall wesentlicher Finanzierungsbestandteile des ÖPNV in vollem Umfang zu kompensieren.

Zusammengefasst bedeutet dies, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Aufrechterhaltung des gegenwärtig bestehenden Angebotsniveaus weniger (insbesondere weniger öffentliche) Finanzmittel zur Verfügung stehen werden. Es muss vor diesem Hintergrund in Zukunft geprüft werden, ob durch eine weitere Verbesserung der Effizienz der Leistungserstellung und der Angebotsstruktur die wegfallenden Finanzmittel kompensiert werden kann.

6.2 VRR-Finanzierungsrichtlinie

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR hat am 28.6.2005 die neue VRR-Finanzierungsrichtlinie beschlossen. Der Kreistag des Kreises Recklinghausen hat dieser Richtlinie am 19.12.2005 zugestimmt und die damit verbundenen Verfahrensänderungen im Finanzierungssystem des ÖSNV im Kreis Recklinghausen in die Wege geleitet.

Mit der neuen Finanzierungsrichtlinie hat der VRR das Ziel verfolgt, die Finanzierung des ÖSPV im Verbundgebiet so umzugestalten, dass künftig den Anforderungen des 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 können, ohne dass diese bei der EU-Kommission notifiziert werden müssen. Auf der Grundlage der VRR-Finanzierungsrichtlinie erfolgt die Finanzierung der ÖPNV-Leistungen stark vereinfacht künftig nach folgendem Schema:

- Die im Kreisgebiet Recklinghausen tätigen Verkehrsunternehmen werden im Zuge eines mehrpoligen Betrauungsaktes (eigenwirtschaftliche Genehmigungserteilung durch die Genehmigungsbehörde 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 tätigen Verkehrsunternehmen beantragen nach den Vorgaben der VRR-Finanzierungsrichtlinie eine Kostenerstattung für Verkehrsleistungen und Tätigkeiten, die sie aus eigenem wirtschaftlichen Interesse nicht anbieten würden, zu denen sie aber auf der Grundlage der Vorgaben vom Aufgabenträger (im Nahverkehrsplan) oder aufgrund von Vorgaben, die ihnen seitens des Verkehrsverbundes VRR gemacht werden, gezwungen sind.
- Der VRR prüft auf der Grundlage der VRR-Finanzierungsrichtlinie den Anspruch der Verkehrsunternehmen und erstattet die erstattungsfähigen Kosten.

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan setzt der Kreis Recklinghausen die Vorgaben der VRR-Finanzierungsrichtlinie nach bestem Wissen um. Insbesondere stellt er die Anforderungen des Aufgabenträgers an die Quantität und Qualität des ÖSPV im Kreis Recklinghausen dar, deren Erfüllung notwendig ist, um für die Bevölkerung eine ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV vorzuhalten. Im Kapitel 1.5 wird beschrieben, an welchen Stellen im Nahverkehrsplan diesbezüglich Aussagen getroffen werden.

Eine genaue Beschreibung der VRR-Finanzierungsrichtlinie inkl. der Abrechnungsparameter erhalten Interessierte beim VRR.

6.3 Betriebswirtschaftliche Bewertung

Grundlage für die Schätzung der Betriebskosten sind die Fahrplankilometerleistungen des Angebotskonzeptes je Stadt im Kreis Recklinghausen. Im Rahmen der Bestandsanalyse und der Erstellung des Angebotskonzeptes wurden die im Busliniennetz entstehenden Verkehrsleistungen für die einzelnen Linien und die jeweiligen kreisangehörigen Städte im Rahmen eines Verkehrsrechenmodells erfasst. Mit den Fahrzeugkilometern steht somit die wichtigste Kostengröße zur Verfügung.

In Abb. 6.3-1 sind die Betriebsleistungen des Angebotskonzeptes nach Städten unterschieden. Darin enthalten sind die angebotenen Fahrten im Taxibus-Verkehr. Der AnrufSammelTaxi-Verkehr ist hier ausgeklammert, da es sich um ein flächendeckendes Angebot auf eher lokaler Ebene handelt. In der Zusammenstellung sind die Leistungen im E-Wagenverkehr mit aufgenommen.

Insgesamt nimmt die Bus-Verkehrsleistung im Kreisgebiet von 17,3 Mio. Bus-km im Jahr 2005 (Fahrplanstand: Mai 2005) um 7% auf 16,1 Mio. Bus-km ab. Die absolute Abnahme beträgt rund 1.218.000 Bus-km.

Gebietskörperschaft	Mo-Fr	Samstag	Sonntag/ Feiertag	NE-Linien	Summe
Angebotskonzept	Bus-km				
Castrop-Rauxel	1.488.500	223.500	210.300	7.000	1.929.300
Datteln	612.900	106.200	94.000	5.600	818.700
Dorsten	1.641.600	251.600	189.200	12.200	2.094.600
Gladbeck	1.817.500	277.300	187.500	5.100	2.287.400
Haltern	566.400	91.500	86.400	7.200	751.500
Herten	1.227.500	191.800	148.700	12.000	1.580.000
Marl	1.675.600	294.700	228.000	20.100	2.218.400
Oer-Erkenschwick	516.500	88.700	73.500	3.700	682.400
Recklinghausen	2.418.900	421.200	330.600	21.100	3.191.800
Waltrop	425.500	66.200	42.500	6.900	541.100
Kreis Recklinghausen	12.390.900	2.012.700	1.590.700	100.900	16.095.200
Differenz zum Bestand 2005	Bus-km				
Castrop-Rauxel	-168.900	-14.400	-3.500	0	-186.800
Datteln	-48.600	-12.000	-10.000	0	-70.600
Dorsten	-111.600	-18.000	600	0	-129.000
Gladbeck	-365.300	-900	-2.400	0	-368.600
Haltern	-3.200	-1.000	-1.800	0	-6.000
Herten	-82.300	-15.500	-1.400	0	-99.200
Marl	-117.500	-9.200	-24.100	0	-150.800

Gebietskörperschaft	Mo-Fr	Samstag	Sonntag/ Feiertag	NE-Linien	Summe
Oer-Erkenschwick	0	-1.700	0	0	-1.700
Recklinghausen	-154.200	-31.500	-16.000	0	-201.700
Waltrop	0	-1.300	-2.300	0	-3.600
Kreis Recklinghausen	-1.051.600	-105.500	-60.900	0	-1.218.000

Abb. 6.3-1 Betriebsleistungen im Busverkehr für das Angebotskonzept je Stadt²²

Die Schätzung der jährlichen Betriebskosten erfolgt auf der Grundlage von spezifischen Kostensätzen, differenziert nach Linienverkehr und Bedarfsverkehr. Hierzu werden die Kosten eines „gut geführten“ Unternehmens als Maßstab zugrunde gelegt.²³ Diese betragen:

- Linienverkehr: 3,75 Euro pro Bus-km
- Bedarfsverkehr: 1,20 Euro pro angebotenen Bus-km (Taxibus)
 Dieser Satz geht von einer Nutzungsrate von 30% aus.²⁴

Die Kostensätze und die Ergebnisse der Betriebskostenschätzung sind nur untereinander vergleichbar und dienen als Anhaltswerte. Eine Vergleichbarkeit dieser Werte mit den tatsächlichen Kostensätzen der Verkehrsunternehmen ist daher nicht ohne Weiteres möglich.

Die Schätzung der Erlöse erfordert aufgrund der unterschiedlichen Erlösstrukturen (Fahrgeldeinnahmen, Mittel nach § 45a des PBefG, Schwerbehindertenabgeltungen usw.) eine sehr differenzierte Berechnungsgrundlage der Fahrgastnachfrage für alle Tagesprofile. Solch eine differenzierte Betrachtung ist im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans nicht leistbar.. Hier wird vereinfachend von einem Durchschnittseinnahmensatz je Fahrt von 0,713 Euro ausgegangen.²⁵ Für die Abschätzung der Verminderung der Erlöse auf das Jahr wurden die Veränderungen der Fahrgastzahlen für einen Werktag aus der Abb. 5.8-1 mit 300 Tagen hochgerechnet.

Bei der Kostenschätzung wurde berücksichtigt, dass die eingesparten Bus-km-Leistungen nicht immer direkt zu effektiven Kosteneinsparungen führen (Fahrzeugkosten, Personaleinsatzstunden usw.). Daher wurden auf alle eingesparten Bus-km-Leistungen die Kostensätze im Busverkehr um 20% erhöht (Sicherheitsmarge). In der Abb. 6.3-2 sind die jahresbezogenen Kosten für das Angebotskonzept dargestellt.

²² Daten sind mit Hilfe eines Verkehrsmodells berechnet worden.

²³ Diese Werte entsprechen auch etwa den Mittelwerten der im Kreis Recklinghausen tätigen Verkehrsunternehmen.

²⁴ Im Kreis Recklinghausen liegt die Nutzungsrate im Taxibusverkehr zwischen 10 bis 23 %. Für die Kostenabschätzung wurde zusätzlich ein Sicherheitszuschlag eingerechnet, so dass durchschnittlich von einer Nutzungsrate von 30 % im Taxibusverkehr ausgegangen wird. Beim AST-Verkehr liegen die Nutzungsraten deutlich geringer.

²⁵ Angaben für 2004 abgeleitet aus dem VRR-Verbundbericht 2003/2004, S. 60f

Jahreskostenabschätzung des Angebotskonzeptes getrennt nach Städten									
	Bus-km und Taxibus-km pro Jahr Bestand 2005	Bus-km und Taxibus-km pro Jahr Angebots- konzept	Differenz pro Jahr			Aus- wirkungen auf die Betriebs- kosten pro Jahr	Kosten durch zusätzliche AST- Leistungen	Erlös- minderung pro Jahr	Aus- wirkungen auf das Defizit pro Jahr
			Summe	davon im Bus	davon im Taxibus	in Euro	in Euro	in Euro	in Euro
Castrop-Rauxel	2.116.100	1.929.300	-186.800	-227.500	40.700	-634.000	0	107.000	-527.000
Datteln	889.300	818.700	-70.600	-70.600	0	-212.000	3.000	21.000	-188.000
Dorsten	2.223.600	2.094.600	-129.000	-157.500	28.500	-438.000	0	21.000	-417.000
Gladbeck	2.656.000	2.287.400	-368.600	-368.600	0	-1.106.000	0	193.000	-913.000
Haltern	757.500	751.500	-6.000	-127.700	121.700	-237.000	0	21.000	-216.000
Herten	1.679.200	1.580.000	-99.200	-127.100	27.900	-348.000	0	86.000	-262.000
Marl	2.369.200	2.218.400	-150.800	-218.900	68.100	-575.000	0	64.000	-511.000
Oer- Erkenschwick	684.100	682.400	-1.700	-1.700	0	-5.000	5.000	0	0
Reckling- hausen	3.393.500	3.191.800	-201.700	-201.700	0	-605.000	0	0	-605.000
Waltrrop	544.700	541.100	-3.600	-3.600	0	-11.000	3.000	0	-8.000
Kreis Reckling- hausen	17.313.200	16.095.200	-1.218.000	-1.504.900	286.900	-4.171.000	11.000	513.000	-3.647.000

Abb. 6.3-2 Jahreskostenabschätzung des Angebotskonzeptes je Stadt

Durch das Angebotskonzept werden 1.504.900 Bus-km pro Jahr eingespart. Durch die Substitution von Bus-km im normalen Linienbetrieb steigen die Taxibus-km in der Angebotskonzeption um 286.900 km pro Jahr, so dass 1.218.000 Bus-km netto eingespart werden. Insgesamt reduzieren sich durch die Einsparung von ca. 1.223.800 Bus-km pro Jahr die Betriebskosten um ca. 4.171.000 Euro pro Jahr. Mit der Abnahme der Fahrgastzahlen um ca. 2 % auf Kreisebene würden auch die Erlöse schätzungsweise um ca. 513.000 Euro abnehmen. Damit ergibt sich immer noch eine effektive Kostenersparnis für den Aufgabenträger in der Größenordnung von ca. 3.647.000 Euro. Die größten Kosteneinsparungen sind insbesondere in Gladbeck (ca. 913.000 Euro), in Recklinghausen mit ca. 605.000 Euro, in Castrop-Rauxel mit ca. 527.000 Euro, in Dorsten mit ca. 417.000 Euro und in Marl mit ca. 511.000 Euro erreichbar.

6.4 Investitionsplanung für die Jahre 2006 bis 2011

An dieser Stelle werden die Investitionen im Bereich ÖPNV beschrieben. Die folgende Abbildung führt die Investitionen für den ÖPNV im Überblick auf.

Kommune/ Verkehrs- unternehmen/ Aufgaben- träger	Maßnahme	Investitions- kosten in Tsd. EUR	Geplanter Umsetzungs- zeitraum
Stadt Dorsten	Lippeter Umgestaltung des Haltestellenbereichs	ca. 660	2006 – 2007
Stadt Dorsten	Bushaltestellen im Stadtteil Wulfen Behindertengerechter Umbau von Haltestellen Aufstellung von Fahrgastunterständen	ca. 254	2007 – 2008
Stadt Dorsten	Bushaltestellen im Stadtgebiet Behindertengerechter Umbau von Haltestellen Aufstellung von Fahrgastunterständen	ca. 290	2008/2009
Stadt Dorsten	Stadtverträglicher Umbau Ortsdurchfahrt Wulfen Verbesserung der Aufenthaltsqualität an den Haltestellen (6 Haltepositionen)	ca. 60	2006 – 2007
Stadt Dorsten	Stadtverträglicher Umbau B 224 Borkener Straße Verbesserung der Aufenthaltsqualität an den Haltestellen (4 Haltepositionen)	ca. 20	Fertigstellung in 2006

Kommune/ Verkehrs- unternehmen/ Aufgaben- träger	Maßnahme	Investitions- kosten in Tsd. EUR	Geplanter Umsetzungs- zeitraum
DB AG Station & Service	Ausbau der Station Rhade, Bahnsteigaufhöhung	ca. 590	k.A.
Stadt Gladbeck	Ausbau von 6 Bushaltestellen (9. Baustufe des Modellprojektes ÖPNV)	ca. 170	2006
Stadt Gladbeck	Umbau der Bushaltestelle „Bahnhof West“ an der Sandstraße / Europabrücke	ca. 100	2007 – 2008
Stadt Gladbeck	Umbau von 3 Bushaltestellen im Zuge der Neugestaltung der Horster Straße	Finanzierung erfolgt im Zusammen- hang mit dem Ausbau der Straße	2006 – 2007
Stadt Gladbeck	Umbau von 4 Bushaltestellen im Zuge der Neugestaltung von Hauptverkehrs- straßen Horster Str. 5. BA, Rockwoolstraße,	Finanzierung erfolgt im Zusammen- hang mit dem Ausbau der Straße	2007 – 2009
Stadt Gladbeck	Zuwegung Bahnsteige am Bahnhof Gladbeck Zweckel, Bau von P&R Plätzen	ca. 60-93	2007
DB AG	Umbau Bahnhof Gladbeck West zur S- Bahnstation	ca. 2.750	2007
DB AG / Stadt Gladbeck	P&R-Anlage Bahnhof West (ca. 150 Stellplätze)	Kosten werden im Rahmen der Planung ermittelt	2007 – 2010
DB AG	Erhöhung der Bahnsteige am Bahnhof Gladbeck Zweckel	ca. 720-800	2007
DB AG	Verlegung Haltepunkt Gladbeck Ost	ca.400-750	2007
DB AG Station & Service	Station Haltern am See, Tunneldurchstich, P+R Anlage	ca. 2.750	2007
Haltern am See	Ausbau von Haltestellen im Stadtgebiet Haltern am See	ca. 72	2006/2007
Stadt Reckling- hausen	Umbau vorhandener Haltestellen im Zuge von Aus- und Umbau sowie Neubau der: <ul style="list-style-type: none"> • Hochlarmarkstraße zwischen Schernweg und Hellbachstraße; • Hertener Straße zwischen Königswall und Moltkestraße 	ca. 40 ca. 40	ab 2009 2009

Kommune/ Verkehrs- unternehmen/ Aufgaben- träger	Maßnahme	Investitions- kosten in Tsd. EUR	Geplanter Umsetzungs- zeitraum
	<ul style="list-style-type: none"> • Dorstener Straße zwischen Beisinger Weg und Am Rosengarten • Herner Straße zwischen Hohenzollernstraße und Bruchweg • Königswall • Herzogswall 	ca. 80	2009
		ca. 40	2007
		ca. 40	2006 – 2007
		ca. 40	2007 – 2008
Stadt Recklinghausen	Errichtung einer Bike-Ride-Anlage am ZOB	ca. 167	2006 – 2007
Stadt Recklinghausen	Park+Ride-Anlage am Ossenbergweg mit 250 Stellplätzen	ca. 850	ab 2011
Marl	Umgestaltung des Haltepunktes Marl Mitte im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme Stadtmitte Marl	keine Angaben (k.A.)	bis 2009
Marl	Umgestaltung der Bushaltestellen im Zuge des Umbaus der Berg- / Victoriastraße	k.A.	bis 2010
Marl	Umgestaltung der Haltestelle Kirchstraße im Zuge der Umgestaltung der Kolpingstraße in Marl Polsum	k.A.	ab 2006
Marl	Umgestaltung der Bushaltestellen im Zuge der Umgestaltung der Römerstraße	k.A.	ab 2009
Marl	Errichtung eines „Dynamischen Fahrgastinformationssystems“ am ZOB Marl Mitte und im Zuge der Bergstraße	ca. 250	k.A.
HCR	Beschaffung eines RBL	ca. 40	2006 – 2008
HCR	Umsetzung des Projektes „Ruhrpilot“	ca. 20	2006 – 2007
RVM	Ausstattung der KOM mit Sendern zur Beeinflussung von Busbeschleunigungsprogrammen	ca. 20	2006 – 2007
Vestische ²⁶	Anschaffung von 50 Wartehallen in Herten, Marl und Dorsten (z.T. Ersatzbeschaffungen)	k.A.	2006
Vestische	Beschleunigungsmaßnahmen für den	k.A.	2006

²⁶ Alle Maßnahmen der Vestischen stehen unter Vorbehalt der Bewilligung von Fördermitteln)

Kommune/ Verkehrs- unternehmen/ Aufgaben- träger	Maßnahme	Investitions- kosten in Tsd. EUR	Geplanter Umsetzungs- zeitraum
	Busverkehr (SB 22, SB 25, Einzelmaßnahmen in Marl, Recklinghausen und Herten)		
Vestische	GSM-Kommunikation / Digitaler Funk	k.A.	2006
Vestische	Anschaffung von 25 Wartehallen in verschiedenen Städten des Kreises RE (z.T. Ersatzbeschaffungen)	k.A.	2007
Vestische	Beschleunigungsmaßnahmen für den Busverkehr (Einzelmaßnahmen in verschiedenen Städten des Kreises RE)	k.A.	2007-2011
Vestische	Anschaffung von 125 Wartehallen in verschiedenen Städten des Kreises RE (z.T. Ersatzbeschaffungen)	k.A.	2007-2011

Abb. 6.4-1 Liste der Investitionsmaßnahmen für die Jahre 2006 bis 2011 für den Kreis Recklinghausen

Bei der Angabe sind (wenn vorhanden) aktuelle Kostensätze eingeflossen. Bei vielen Positionen handelt es sich um Schätzungen auf Basis bekannter Mittelwerte bereits fertig gestellter Anlagen. Fahrzeuginvestitionen sind in den Betriebskosten über jährliche Abschreibungen enthalten und deshalb nicht aufgeführt.

6.5 Qualitätscontrolling im ÖPNV

Der Kreis Recklinghausen, die zehn kreisangehörigen Städten und die örtlichen Verkehrsunternehmen haben über Jahre hinweg gemeinsam auf einen qualitativ hochwertigen Nahverkehr hingewirkt.

Um auch in Zeiten knapper öffentlicher Kassen die bestehende ÖPNV-Qualität hinsichtlich Betrieb und Service mittel- bis langfristig nicht nur zu sichern, sondern auch weiterzuentwickeln, sind die finanziellen Mittel gezielt für besonders kundenwirksame Maßnahmen einzusetzen. In diesem Zusammenhang sollte der Kreis Recklinghausen – in enger Abstimmung und Kooperation mit den Verkehrsunternehmen – ein gemeinsames Qualitätsmanagementsystem (QMS) auf der Basis der DIN EN 13816 als Steuerungsinstrument und Entscheidungshilfe einführen.

In den folgenden Abschnitten werden nunmehr die einzelnen Arbeitsschritte zur Einführung eines Qualitätsmanagementsystems sowie die Aufgabenverteilung dabei zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weiter detailliert. Für die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems sind folgende Arbeitsschritte notwendig:

-
- Festlegung aller für das Qualitätsmanagementsystem relevanten Qualitätsmerkmale und Definition von Zielwerten für die einzelnen Qualitätsmerkmale
 - Entwicklung und Erprobung geeigneter Messmethoden
 - Durchführung von regelmäßigen Messungen der Qualitätsmerkmale
 - Erstellung eines Berichtswesens für die Zusammenfassung der Messergebnisse in Qualitätsberichten
 - Durchführung von gemeinsamen Gesprächen mit den Verkehrsunternehmen zur Sicherung der vereinbarten ÖPNV-Qualität

Für die Umsetzung benennt die DIN EN 13816 wichtige Messmethoden. Für den Kreis Recklinghausen als Aufgabenträger wird empfohlen, mittelfristig folgende Controllinginstrumente aufzubauen:

1. Bereich Abschätzung der Diskrepanz von verlangter, erwarteter, wahrgenommener und erbrachter Qualität:

- Regelmäßiges Kundenbarometer im Auftrag des Kreises als Aufgabenträger durch die Verkehrsunternehmen (siehe Kap. 5.7.5)

Kundenbarometer werden in der Regel durch turnusmäßige Befragungen (stichprobenhafte Fahrgastbefragungen, Haushaltsbefragungen) oder Prüfungen anhand von Checklisten erstellt. Die Untersuchungen sollen durch die jeweiligen Verkehrsunternehmen im Auftrag des Aufgabenträgers durchgeführt werden, wobei diese im Sinne einer Vergleichbarkeit nach einem einheitlichem Schema ablaufen sollen. Kundenbarometer dienen der Erfassung der wahrgenommenen und erwarteten Qualität und offenbaren tatsächliche Mängel oder Lücken im Verkehrsangebot ebenso wie eventuelle Informationsdefizite.

- Regelmäßige Anwendung des Testkundenverfahrens zur Kontrolle der tatsächlich erbrachten Leistung

Das Testkundenverfahren sieht die turnusmäßige Bereisung durch Testkunden vor, die im Auftrag des Aufgabenträgers den ÖPNV nutzen und anhand von Checklisten bewerten. Die Checklisten enthalten messbare und subjektive Kriterien. Das Testkundenverfahren erfasst und bewertet die tatsächlich erbrachte Leistung. Diese Leistung soll durch ein unabhängiges Büro im Auftrag des Aufgabenträgers durchgeführt werden.

2. Bereich Nachfrageentwicklung zur Abschätzung der Einnahmen und Bewertung der Planungsziele:

- Turnusgemäße und stichprobenhafte Nachfragerhebungen

Ein Nachfragemodell dient der Überprüfung der Qualitätsziele. Die für den Kreis Recklinghausen aus der Bestandsanalyse abgeleiteten Qualitätsziele sind überwiegend nachfrageorientiert abgeleitet. Sollen diese Qualitätsziele auch zukünftig dieselbe Aussagekraft besitzen, sollten sie turnusgemäß mit aktuellen Nachfragezahlen hinterlegt und überprüft werden.

Auf der Basis des Nachfrage- und Verkehrsmodells kann der Aufgabenträger zu Aussagen bzgl. der Wirtschaftlichkeit einzelner Linien oder Liniennetze gelangen. Dieses Verkehrsmodell wird jährlich mit den von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellten Fahrgastzählungen abgeglichen und aktualisiert. Das Nachfrage- und Verkehrsmodell übernimmt dabei folgende Prüfkriterien:

- Prüfung des Grundtaktes der Linien in Abhängigkeit zur Nachfrage
- Fahrtenscharfe Überprüfung der Fahrgastzahlen
- Auswirkungen von Fahrplanänderungen auf die Nachfrage

Insgesamt dient das Nachfrage- und Verkehrsmodell als Controllinginstrument für die Finanzierung des Nahverkehrs.

3. Bereich Prüfung der Ausstattungsstandards und Einhaltung der Zugänglichkeit gemäß Behindertengleichstellungsgesetz (BGG):

- Aufbau eines verkehrsunternehmenübergreifenden Haltestellenkatasters auf Datenbankebene

Eine Festlegung von Ausstattungsstandards für Haltestellen und deren Zugangsbereiche definiert auch den Handlungsbedarf für Verkehrsunternehmen (Mast, Informationen etc.) und Kommunen (baulicher Teil). Damit ist die Fördermittelbeantragung für den Um- und Ausbau von Haltestellen v.a. vor dem Hintergrund der verpflichtenden Umsetzung des BGG erleichtert.

Die Datenbankebene erleichtert die Prüfung von Qualitätsstandards, da im Rahmen eines Katasters später lediglich Änderungen eingegeben werden müssen.

6.6 Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung im ÖPNV

Für die laufende Betreuung des ÖPNV und für die Umsetzung der Maßnahmen aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist ein enges Zusammenwirken zwischen den einzelnen Akteuren (Kommunen, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) erforderlich. Nachfolgend wird ein Überblick über die Zuständigkeiten im ÖPNV gegeben und darüber, wer welche Leistungen und Aufgaben zur Sicherung der ÖPNV-Qualität übernimmt.

	Kommunen	Aufgabenträger		VU	VRR
		Kreis RE	ZV VRR		
Nahverkehrsplanung für den ÖPNV		■			
Nahverkehrsplanung für den SPNV			■		
Planung und Förderung von Bedarfsverkehre	■	■			

	Kom- munen	Aufgabenträger		VU	VRR
		Kreis RE	ZV VRR		
Qualitätscontrolling für den ÖPNV		■			
Abstimmung mit anderen Aufgabenträgern		■			
Finanzierung des ÖPNV	■	■			
Kooperation mit dem SPNV		■	■		
Durchführung der Verkehrsleistungen				■	
Organisation der Einsatzwagen im Schülerverkehr		■		■	
Detaillierte Fahrplanerstellung und Abstimmung mit anderen Verkehrsunternehmen				■	
Zusammenarbeit mit Kommunen, Verkehrsiniciativen und anderen Organisationen etc. zur Förderung eines attraktiven ÖPNV	■	■		■	
Durchführung Öffentlichkeitsarbeit, Marketing sowie Tarifgestaltung				■	■
Organisation/Planung		■		■	■
Fahrscheinverkauf				■	

Abb. 6.5-1 Organisation des ÖPNV und Aufgaben für den ÖPNV im Kreis Recklinghausen

Für den Aufgabenträger sind dauerhaft folgende Haushaltsmittel für die Betreuung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Recklinghausen vorzuhalten:

- Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (alle fünf Jahre); hierzu sind Kosten in der Größenordnung von ca. 150.000 Euro bereit zu stellen.
- Aufbau und Festlegung eines Qualitätsmanagementsystems (QMS) für den Kreis Recklinghausen:
 - Konzept, Abstimmung mit den VU und Festlegung der Qualitätskriterien sowie Aufbau eines Testkundenverfahrens (Kosten in Höhe von 50.000 bis 75.000 Euro für externe Erstellung)
 - Jährliches Testkundenverfahren zur Überprüfung der tatsächlichen erbrachten Leistungen durch die Verkehrsunternehmen (jährliche Kosten von 10.000 bis 20.000 Euro)
- Aufbau und Pflege eines Nachfragemodells mit Erfassung der Fahrgastzählungen von den Verkehrsunternehmen für die laufende Überprüfung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Recklinghausen
 - Konzept und Aufbau einer EDV-gestützten Datenbasis

-
- (Kosten in Höhe von 50.000 bis 75.000 Euro)
 - laufende Betreuung des Nachfragemodells (ca. 8.000 bis 12.000 Euro pro Jahr)
 - Aufbau einer haltstellenbezogenen Datenbank
 - Aufbau einer Datenbank mit Übernahme vorhandener Daten sowie Feldvergleich
(Kosten in Höhe von ca. 25.000 bis 35.000 Euro)
 - laufende Betreuung der Datenbank (ca. 6.000 bis 10.000 Euro pro Jahr)

6.7 Umsetzungsplan 2006 bis 2011

Die folgenden Ausführungen versuchen, die Maßnahmen des Nahverkehrsplanes in eine zeitliche Abfolge einzuordnen. Für die Umsetzung der Maßnahmen im Kapitel 5.3.1 wird ein dreistufiges Verfahren vorgeschlagen. Kleinere Maßnahmen können schon im Jahre 2006 umgesetzt werden. Für 2007 werden im Rahmen der 2. Stufe alle Maßnahmen außerhalb der Städte Marl und Dorsten zusammengefasst, die flankiert mit einer entsprechenden Umsetzungsplanung umgesetzt werden können.

Da in Marl die größten Linienveränderungen im Kreis Recklinghausen auftreten, wird vorgeschlagen, diese im Rahmen der 3. Stufe gemeinsam mit den Maßnahmen in der Stadt Dorsten umzusetzen.

1. Stufe (2006/2007):

Innerhalb des Jahres 2006 können kurzfristige Maßnahmen umgesetzt werden. Hierfür liegen bereits die entsprechenden Umsetzungsbeschlüsse vor:

- Umstellung der Linie 240 zu zwei eigenständigen Taxibuslinien und die damit verbundene Anpassung der Linie 243 im Bereich Herten-Bertlich (beschlossen im Januar 2006)
- Umstellung der Abschnitte der Linie 242 zwischen Marl-Waldstraße und Haltern-Mersch zu einer eigenständigen Taxibuslinie mit Verlängerung zum S-Bahnhaltepunkt Marl-Hamm
- Umwandlung der Linie 285 am Sonntag in AST-Fahrten
- Einstellung des Linienabschnittes der Linien SB 22 zwischen Münsterplatz und Erin-West in Castrop-Rauxel

2. Stufe (2007/2008):

Diese Maßnahmen sind im ersten Jahr nach Beschluss der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes umsetzbar. Folgende Maßnahmenpakete werden empfohlen:

Fahrplanumstellung/Maßnahmen im Bereich Castrop-Rauxel/ Datteln/Waltrop/Haltern:

- Umstellung der Linie 481 zu einer Taxibuslinie zwischen Becklem und Henrichenburg mit zusätzlichen Schülerfahrten

-
- Errichtung einer Taxibuslinie zwischen Hauptbahnhof und Waldfriedhof als Ersatz für die Linie 481
 - Verlängerung der Linie 237 bis zum Münsterplatz über den Linienabschnitt der 361 im 60-Minuten-Takt (Übernahme des Linienabschnittes Ev. Krankenhaus und Münsterplatz der 361 durch die Linie 237)
 - Taktreduzierung auf der Linie 341 zwischen Münsterplatz und Westring
 - Taktverbesserung auf der Linie SB 22 zwischen Castrop-Rauxel und Datteln; Herausnahme der Linie 233 zwischen Henrichenburg Mitte und Datteln
 - Schaffung einer neuen Linie zwischen Datteln und Haltern (Ersatz für die Linie SB 22)
 - Umstellung der Linie 271 zu einer Taxibuslinie und Integration der AST-Angebote in Haltern
 - Zusammenlegung der Linien 273 und 275 zu einer Linie im Bereich Lavesum und Sythen in Haltern
 - Verlängerung der AST-Linie Beisenkampsiedlung bis zur Kaserne Haard

Die o.g. Maßnahmen können zusammenhängend umgesetzt werden, da hier kaum Auswirkungen auf die übrigen Städte zu erwarten sind. Für diesen Bereich sollte die Umstellung der Maßnahmen durch Öffentlichkeitsarbeit bürgernah vermittelt werden.

Gladbeck:

- Umstellung des Taktangebotes an den Werktag der Linien 252, 253, 254 und 257 auf einen 30-Minuten-Grundtakt in Verbindung mit einem öffentlichkeitswirksamen Marketing. In diesen Maßnahmen ist auch die Anpassung des Taktangebotes der Linie 188 in Gladbeck einzubeziehen. Zeitgleich sollten auch die Linien 255 und 258 zu einer Linie zusammengefasst und zum Goetheplatz geführt werden, um die Verknüpfungssituation zu verbessern.
- Für die Umstellung ist eine umfassende Umsetzungsplanung zu erstellen, aus der das Fahrplanraster, die zeitliche Verknüpfung mit anderen regionalen Linien und mit dem SPNV am Bahnhof Gladbeck-West sowie die Abstimmung mit den Schulanfangs- und -endzeiten festzulegen sind.

Herten:

- Taktreduzierung der Linie 245 zu einem 60-Minuten-Takt
- Herausnahme des Linienabschnittes zwischen Recklinghausen Hbf und Herten-Scherlebeck und Bedienung aller Haltestellen durch die Linie SB 23
- Taktreduzierung des Abschnitts zwischen Herten-Mitte und Herten-Westerholt (Linien 210 und 211) außerhalb der Verkehrsspitzen

Oer-Erkenschwick:

- Änderung des Linienverlaufes der Linie 230 zur besseren Erschließung des Wohnbereiches Westerbachstraße

Recklinghausen:

- Zusammenlegung der Linienabschnitte der Linien 214 (RE-Letterhausstr. – RE Hbf) und 224 (RE-Nordcharweg – RE Hbf) zu einer eigenständigen lokalen Linie
- Herausnahme des Linienabschnittes zwischen Recklinghausen Hbf und Herten-Scherlebeck und Bedienung aller Haltestellen durch die Linie SB 23

Waltrop:

- Optimierung der Anschlüsse an der Zentralhaltestelle „Am Moselbach“ (SB 24) am Wochenende

3. Stufe (2008/2009):

Diese Maßnahmen sind zwei Jahre nach Beschluss der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes umzusetzen. Da die größten linienbezogenen Veränderungen im Kreis Recklinghausen in Marl auftreten, wird empfohlen, diese Maßnahmen zusammen mit den Maßnahmen aus Dorsten separat umzusetzen. Insbesondere ist in Marl eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit notwendig.

Folgende Maßnahmenpakete werden empfohlen:

- Umstellung des Linienangebotes in Marl mit folgenden Anpassungen:
 - Schaffung eines stringenten 15-Minuten-Taktes durch zwei Linien zwischen Marl-Mitte und Marl-Sinsen (SB 26 und 222)
 - Aufteilung der Linie 222 in zwei eigenständige Linien:
 - Linie 222: Gelsenkirchen-Buer – Marl Mitte – Marl-Sinsen
 - Linie 225: Marl Waldsiedlung – Marl Römerstraße – Marl-Sinsen – RE Hbf (Zusammenlegung aus den Linien 222 und 225)
 - Führung der Linie 242 über die Breddenkampstraße/Langehegge (Ersatz für die Linie 238)
 - Führung der Linie 238 über den Chemiepark Marl (Ersatz für die Linie 223)
- Umsetzung des Maßnahmenfeldes in Dorsten
 - Umstellung des Linienabschnittes in Wulfen zwischen Spessartstraße und Matthäusschule der Linie SB26 in eine Taxibuslinie
 - Herausnahme der Linien 274 zwischen Wulfen-Barkenbergr und Hervest-Dorfstraße (nur noch Einzelfahrten)
 - Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen auf der Linie SB25 zwischen Dosten und Recklinghausen
 - Fahrplanmäßige Anpassung der Verknüpfung am ZOB Dorsten mit den Linien 270/274, 276, 278, 188 sowie SB 25

Literatur- und Quellenverzeichnis

- Kreis Recklinghausen: Nahverkehrsplan des Kreises Recklinghausen; 1999
- Regierungsbezirk Münster: Emscher-Lippe Entwicklungsprogramm; 1998
- Regierungsbezirk Münster: Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Münster -
– Teilabschnitt „Emscher-Lippe“ – Aufgestellter und
genehmigter Plan einschließlich der 1. Änderung auf
dem Gebiet der Stadt Bottrop; Stand: 12.11.2004
- Regierungsbezirk Münster: Der demographischer Wandel und seine
Konsequenzen für den Regierungsbezirk Münster –
Bevölkerungsbericht 2005 –
- VRR 2003: Ergebnisrechnung der Belastungen auf die
Gebietskörperschaften von 2003
- VRR 2005a: Fahrpläne und Liniennetzpläne des VRR mit dem
Stand vom 12.Juni 2005
- VRR 2005b: Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Anlage zur ZV-
Drucksache VII/05/30; 1.Nachtrag, von der
Zweckverbandsversammlung des VRR beschlossen
am 28.6.2005
- Weigele, Stefan: „Nutzerbasierte Finanzierungsmodelle – ein Ausweg
aus der Krise?; Potsdam, 2005
in: <http://www.srl.de/termine/fg/fmv/oePNV-2005-02-24/finanzierungsmodelle-weigele.pdf>. Zugriff:
25.09.2005.

Gesetze, Verordnungen, Pläne und Programme

- BGG: Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen –
Behindertengleichstellungsgesetzes, zuletzt geändert
21.03.2005
- BimSchG: Bundesimmissionsschutzgesetzes, zuletzt geändert
25.06.2005
- BimSchV: Verordnung zur Durchführung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes, zuletzt geändert durch
20.06.2005
- ENeuOG: Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27. Dezember
1993
- GVFG: Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur
Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der
Gemeinden – Gemeindeverkehrsfinanzierungs-
gesetzes, zuletzt geändert 29.12.2003
- IGVPG: Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung,
zuletzt geändert 09.05.2000

LEP:	Landesentwicklungsplan NRW vom 11. Mai 1995
LEPro:	Landesentwicklungsprogramm NRW
LPIG:	Landesplanungsgesetz NRW vom 03.05.2005
ÖPNVG NW:	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen, geändert am 01.03.2005
PbefG:	Personenbeförderungsgesetz, zuletzt geändert 07.07.2005
RegG:	Regionalisierungsgesetz - Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, zuletzt geändert 29.12.2003
RegG NW:	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) vom 7. März 1995
ROG:	Raumordnungsgesetz, zuletzt geändert 25.06.2005
VO EWG Nr.1191/69:	Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates vom 26.6.1969 in der .Fassung der Verordnung (EWG) 1893/91 des Rates vom 20.6.1991
91/440/EWG:	Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004

Anlage 1.1 bis 1.10

Stadtbezogene Anhänge zur Fortschreibung des
Nahverkehrsplanes Kreis Recklinghausen

Anlage 2

Erreichbarkeit der benachbarten Städte und Oberzentren
von den jeweiligen Kommunen des Kreises
Recklinghausen mit dem SPNV

Anlage 3

Liniensteckbriefe