

# DIE *Zeit*

einfach besser.



# INHALT

// VORWORT DES OBERBÜRGERMEISTERS UND DES STADTDIREKTORS DER STADT GELSENKIRCHEN	3
// VORWORT DER BOGESTRA-VORSTÄNDE	4
// WAS BAUEN? – DIE PLANUNG AUF EINEN BLICK	5
ARBEITEN FÜR DEN ÖPNV	6
ARBEITEN FÜR DEN STRASSEN-AUFBAU	6
ARBEITEN FÜR DEN STÄDTEBAU	6
// WARUM BAUEN? – GUTE GRÜNDE FÜR DEN UMBAU	7
// WAS SONST? – DEZENT, MODERN UND VIELSEITIG: DIE HALTESTELLEN	8
// WANN WIRD WO GEBAUT? – ÜBERSICHTSPLAN	9
// WAS SONST? – NEUE GESTALTUNG FÜR KULTUR PUR: DIE KULTURMEILE	10
// WIE WIRD GEBAUT? – PLANDETAILS	11
// WAS SONST? – DIE VARIOBAHN. EINFACH BESSER UNTERWEGS	17
// WIE TEUER WIRD'S? – KOSTEN UND FÖRDERMASSNAHMEN	18
// WO GIBT'S INFOS? – VORSTELLUNG DES INFOTREFF LINIE 301	19

## IMPRESSUM

### HERAUSGEBER:

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG  
Interne Kommunikation und Kommunikationsmedien  
Silke Laboch-Vosmik (V. i. S. d. P.)  
Universitätsstraße 58, 44789 Bochum

### TEXT UND FOTOS:

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG  
Stadt Gelsenkirchen, Pesch und Partner,  
Richter Spielgeräte GmbH, Hess AG  
Escofet 1886 S.A.

### GESTALTUNG:

Wedeldesign  
Auf der Heide 3, 44803 Bochum  
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG

### SATZ & DRUCK:

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG

Stand: August 2009

## GRUSSWORT VON OBERBÜRGERMEISTER FRANK BARANOWSKI UND STADTDIREKTOR MICHAEL VON DER MÜHLEN



Gelsenkirchen ist wie die gesamte Metropole Ruhr seit Jahren eine Stadt im Aufbruch. An vielen Orten im Stadtgebiet werden die Weichen dafür gestellt, dass die urbanen Qualitäten der beiden Innenstädte erhalten bleiben, Stadtteile, wo nötig, wieder attraktiver und die Verkehrsströme – mit und ohne Auto – effektiver organisiert werden.

Dabei ist sicher noch einiges ausbaufähig. Zum Beispiel im ganz wörtlichen Sinne die Horster Straße zwischen Beckhausen und Buer-Mitte, eine wichtige und viel befahrene Hauptverkehrsstraße in Gelsenkirchen. Ausbaufähig ist sie zum einen im Hinblick auf ihre Funktion, das Miteinander von öffentlichem Personennahverkehr und Individualverkehr zu gewährleisten. Zum anderen ist auch ihre Gestaltung bislang städtebaulich wenig überzeugend und damit ausbaufähig.

Diesen Ausbau in Sachen Funktionalität und Gestaltung der Horster Straße geht die Stadt Gelsenkirchen jetzt gemeinsam mit der BOGESTRA an. Eine leisere Straßenoberfläche, durchgehende Radwege, Seitenbepflanzungen mit Alleebäumen und im Zentrum von Buer-Mitte eine qualitätsvolle Integration von Bus und Bahn in den Fußgängerbereich am Goldbergplatz: Das sind Maßnahmen, mit denen die Lärmbelastung und Trennwirkung der Straße reduziert, die Aufenthaltsqualität gesteigert werden sollen.

Ein anderes wichtiges Ziel ist es, den ÖPNV auf der Linie 301 zu beschleunigen. Die Investitionen in Gleise und Haltestellen entlang der Strecke sollen den barrierefreien Zugang zu den modernsten Fahrzeugen der BOGESTRA-Flotte ermöglichen, die Reisezeit verringern, Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit hingegen erhöhen. Der ÖPNV wird dadurch attraktiver für alle. Und das ist nötig. Denn auch angesichts des demografischen Wandels wird die Bedeutung von Bussen und Bahnen für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger immer wichtiger. Und die Barrierefreiheit wird es auch.

Mit der Unterstützung von Land und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann im Herbst 2009 mit den Arbeiten begonnen werden. Diese Broschüre präsentiert das technische Konzept für die Gesamtmaßnahme und bildet die Entwurfsgrundlage für den ersten Bauabschnitt. Die Bürgerinnen und Bürger werden Gelegenheit haben, die Einzelheiten des Entwurfs mit BOGESTRA und Stadt Gelsenkirchen zu diskutieren. Wir hoffen, dass die Planungen dabei überzeugen und wünschen uns, dass die Erneuerung der Horster Straße die Stadtteile Beckhausen und Buer-Mitte ebenso nachhaltig stärkt, wie es die Erneuerung der Cranger Straße in Erle tat.

Ihr

Frank Baranowski  
Oberbürgermeister der Stadt  
Gelsenkirchen

Ihr

Michael von der Mühlen  
Stadtdirektor/ Vorstand für  
Planen, Bauen, Umwelt

## GRUSSWORT DER BOGESTRA-VORSTÄNDE GISBERT SCHLOTZHAUER UND DR. BURKHARD RÜBERG



Am 19. September 2008 hat die erste Variobahn als modernstes Fahrzeug im BOGESTRA-Fuhrpark ihre Fahrt auf der Gelsenkirchener Linie 301 aufgenommen. Mit dem Einsatz dieses zukunftsweisenden Straßenbahntyps hat die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG ihre Bemühungen in puncto Kundenfreundlichkeit im öffentlichen Personennahverkehr konsequent fortgeschrieben: Das hundertprozentig niederflurige Fahrzeug ermöglicht auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen eine komfortable Nutzung der Bahn.

Um die Vorteile der Niederflurfahrzeuge uneingeschränkt nutzen zu können, sind entlang der Strecke allerdings noch eine Reihe von Umbaumaßnahmen vonnöten, denn ein barrierefreier Zugang zu den Straßenbahnen ist nur über den Ausbau der Haltestellen vor Ort zu gewährleisten; das Projekt zur Neugestaltung der Horster Straße soll dies nun möglich machen.

Neben den geplanten städte- und straßenbaulichen Vorteilen, die aus der Maßnahme erwachsen, ist der Gewinn für die ÖPNV-Nutzer beachtlich: Statt wie bisher über straßenbündige Zugänge einen Höhenunterschied von immerhin 30 Zentimetern überwinden zu müssen, erfolgt der Einstieg demnächst nahezu niveaugleich, also hürdenlos.

Diese Maßnahme kommt in erster Linie (jedoch nicht nur) mobilitätseingeschränkten Fahrgästen beispielsweise mit Kinderwagen, schweren Einkaufstaschen, Rollstühlen oder Rollatoren zugute. Durch eine Reduktion der Fahrgastwechselzeiten ergeben sich auch deutliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, was konkret erfreuliche Effekte wie eine Verringerung der Reisezeit, die Steigerung von Pünktlichkeit und Anschlussicherheit zur Folge hat. In Verbindung mit einer Vorrangschaltung an den Knotenpunkten mit Ampelschaltung führt der schnellere Fahrgastwechsel zudem zu einer Entflechtung der Verkehrsströme zwischen Pkw und öffentlichem Verkehr.

Dass diese Erwartungen nicht unrealistisch sind, zeigen die Erfahrungen, die wir durch die Baumaßnahmen auf der Cranger Straße gesammelt haben. Überall dort haben sich die geplanten Verbesserungen als gewinnbringend für alle Verkehrsbeteiligten erwiesen. Aus diesem Grund sind wir von der BOGESTRA überzeugt, dass die Neugestaltung der Horster Straße ein ebenso großer Zugewinn für Anwohner, Verkehrsteilnehmer und Geschäftsleute vor Ort sein wird – eben „einfach besser“, wie die neue 301.

Diese Broschüre soll Ihnen einen ersten Eindruck von den aktuellen Planungen vermitteln und die eine oder andere Frage beantworten. Wie immer bleiben wir auch darüber hinaus gerne mit Ihnen im Gespräch, beispielsweise in unserem InfoTreff Linie 301 ganz in Ihrer Nähe.

Ihr

Gisbert Schlotzhauer  
Vorstand Personal,  
Kommunikation und  
Infrastruktur

Ihr

Dr. Burkhard Rüberg  
Vorstand Finanzen,  
Marketing und  
Kundenservices

# WAS WIRD GEBAUT?

## DIE UMBAUMASSNAHME AUF DER LINIE 301

Geplante Baumaßnahmen werfen grundsätzlich eine Menge Fragen auf: Wann geht es los? Was wird gemacht? Was bedeutet das für meinen Alltag? Und nicht zuletzt: Warum ist diese Baumaßnahme eigentlich notwendig?

Einige Ihrer Fragen möchten wir schon vorab anhand dieser Broschüre auf den folgenden Seiten gesammelt beantworten.

## DIE PLANUNGEN AUF EINEN BLICK

Die Baumaßnahme ist ein gemeinsames Projekt der Stadt Gelsenkirchen und der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG. Sie umfasst auf 4,5 Kilometern eine Neuordnung des Straßenbildes und somit ausführliche Arbeiten im Bereich Straßen-, Tief- und Gleisbau. Im Zuge der Maßnahme werden ebenfalls die notwendigen Arbeiten an Versorgungsleitungen und Kanälen vorgenommen.



## ... DEN ÖPNV:

- // Künftig wird es auf der Horster Straße zwei Haltestellentypen geben: Zum einen Warteflächen in Straßenmittellage, zum anderen Bahnsteige in Straßenseitenlage.
- // Wie vor einigen Jahren auf der Cranger Straße beginnen die Baupartner nun auch auf der Horster Straße mit dem Ausbau von so genannten hochbordigen Haltekaps. Diese Warteflächen für Fahrgäste erreichen mit einem 22 Zentimeter hohen Auftritt etwa die Höhe des Fahrzeugbodens der Niederflurbahnen, sodass ein barrierefreier Zugang für alle Fahrgäste gewährleistet werden kann.
- // Hierzu muss natürlich auch die Lage der Haltestellen verändert werden: Während die Fahrgäste bislang für den Ein- und Ausstieg die Fahrbahn vom Wartebereich bis zur Bahn überqueren, kommt ihnen die Bahn im Haltestellenbereich durch Verschwenkung demnächst bis zur Bahnsteigkante entgegen.
- // Mehrere Haltestellen werden in die Straßenmitte oder außerhalb des Straßenraums verlegt und erlauben so dem Autoverkehr, die Straßenbahn dort während des Fahrgastwechsels zu überholen.
- // Die Fahrspuren des neuen Gleiskörpers werden straßenbündig und in der Regel mittig in den Richtungsfahrbahnen des Individualverkehrs integriert. Zu Verschwenkungen kommt es lediglich in den Haltestellenbereichen oder an verkehrlichen Knotenpunkten zur Vorbeifahrt an Fußgängerinseln.
- // Die 301 erhält an mit Ampeln ausgestatteten Knotenpunkten eine ÖPNV-Vorrangschaltung. Das macht den ÖPNV noch zügiger und störungsfreier. Außerdem wirkt sich dies positiv auf den sonstigen Verkehrsfluss auf der Horster Straße aus.

## ... DEN STRASSEN-AUFBAU:

- // Der durchgehend schlechte Fahrbahnzustand der Horster Straße wird im Zuge der Baumaßnahme komplett erneuert. Dies ist nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Nutzungskomforts unabdingbar, sondern trägt auch maßgeblich zur Verringerung der Geräuschemission bei: die einheitliche Oberflächenverbesserung ermöglicht den Austausch des lärm anfälligen Basaltpflasters zugunsten einer geräuschärmeren Asphaltierung.  
Geprüft wird, ob im Bereich der Kulturmeile zwischen Rottmannsieve und Goldbergplatz auf eine Asphaltierung zugunsten eines hochwertigen und optisch ansprechenden Betonsteinpflasters verzichtet werden kann.
- // Eine klare Straßenraumaufteilung mit entsprechender Markierung beseitigt unnötige Gefahrenpotentiale. Bei der Baumaßnahme soll die Verkehrssituation auf der Horster Straße für alle Verkehrsteilnehmer klar verbessert werden. So erhalten beispielsweise die zukünftig verbreiterten Fußgängerwege erstmals einen so genannten taktilen Streifen, der auch sehbehinderten Fußgängern eine sichere Nutzung der Gehwege ermöglicht.

- // Straßenbauästhetisch hat die Neuorganisation des Straßenraums zudem die Aufhebung der bisherigen Trennwirkung der vielbefahrenen Horster Straße zur Folge. Der Fahrbahnraum und die Fußgängerbereiche werden somit nicht nur sicherer, sondern erhalten zugleich eine höhere gestalterische Qualität.
- // Nachholbedarf hat die Horster Straße bislang auch im Bereich Radfahrersicherheit. Im Rahmen der Umbaumaßnahme erhalten Radfahrer nun einen durchgängigen, sicheren und optisch abgegrenzten Radfahrstreifen.
- // Der sensible und sparsame Einsatz von Ampelanlagen verhindert, dass die Horster Straße zum „Schleichweg“ wird. Um die Verkehrssicherheit insbesondere für die schwächsten Verkehrsteilnehmer jedoch nicht zu gefährden, kann an strategisch wichtigen Standorten auf Ampeln selbstverständlich nicht verzichtet werden.
- // Im Rahmen der Baumaßnahme ließ sich in einigen Abschnitten die Reduzierung des Parkplatzangebotes nicht vermeiden. Die beengten Verhältnisse im Zentrumsbereich von Gelsenkirchen-Buer zwischen Rottmannsieve und Goldbergplatz beispielsweise legen unter verkehrlichen, aber auch unter gestalterischen Gesichtspunkten einen Verzicht auf Parkplätze vor Ort nahe.  
Die übrigen Parkflächen werden in Längsaufstellung mit einer Breite von zwei Metern angeordnet.

## ... DAS STADTBILD:

- // Im Rahmen der Baumaßnahme soll die Horster Straße sehr viel grüner werden: Zusätzlich zum alten Baumbestand werden entlang der Strecke beidseitig neue Bäume gepflanzt. So entsteht ein Alleecharakter, der wesentlich zur Attraktivität der Standorte beitragen und das Mikroklima vor Ort verbessern wird; die Verwendung verschiedener Baumarten unterstützt hierbei die Abschnittsbildung.
- // Platzanlagen werden im Zuge der Neugestaltung als städtebauliche Höhepunkte gestalterisch besonders hervorgehoben. Ungewöhnliche Pflasterung, anspruchsvolle Beleuchtung, veredelnde Pflanzung – unterschiedliche Maßnahmen sind denkbar, um einzelne besondere Landmarken entsprechend aufzuwerten.
- // Die Niederflurstraßenbahnhaltestelle Goldbergplatz wird als Eingang zur Innenstadt Buer gestalterisch in besonderem Maße hervorgehoben und in ein architektonisch aufwendiges Gesamtkonzept für das Zentrum von Buer integriert.

# WARUM BAUEN?

## GUTE GRÜNDE FÜR DEN UMBAU

Investitionen in die Infrastruktur sind teuer und mit viel Aufwand, üblicherweise auch mit Beeinträchtigungen für alle Beteiligten verbunden. Sie sind aber ebenso unabdingbar, um eine Stadt in Bewegung zu halten.

Jeder, der die Horster Straße als Verkehrsteilnehmer nutzt, weiß, dass die wichtige Gelsenkirchener Hauptverkehrsroute dringend verbesserungsbedürftig ist. Dies bekommen auch die Anwohner entlang der Strecke tagtäglich zu spüren bzw. zu hören, denn die Geräuschemissionen durch den Verkehrslärm werden durch die alte Pflasterung noch deutlich verstärkt. Ferner fehlt es der Horster Straße erheblich an gestalterischen Qualitäten, da sie bisher einseitig auf ihre Verkehrsfunktion reduziert ist; dies stellt insbesondere für die Anwohner und die ortsansässigen Einzelhandelskaufleute einen großen Nachteil dar.

Ein weiterer Nachteil der Horster Straße ist die unzureichende Zugangsmöglichkeit zur 301; bislang müssen die Fahrgäste für den Ein- und Ausstieg die Fahrbahn vom Wartebereich bis zur Bahn überqueren. Dies stellt nicht nur mobilitätseingeschränkte Fahrgäste z.B. mit Rollstühlen, Kinderwagen oder Rollatoren vor Probleme; auch für den Verkehrsfluss von ÖPNV und sonstigem Verkehr sind diese Voraussetzungen beim Fahrgastwechsel nicht günstig. Die Folge: Die Reisezeiten der 301 verlängern sich, es kommt zu Verspätungen, die Fahrzeuge stauen sich hinter der Straßenbahn.

Bei der Neugestaltung der Horster Straße verfolgen die Baupartner nun also im wesentlichen drei Ziele: Die vielbefahrene Straße sowie städtebaulich bedeutende Örtlichkeiten sollen optisch ansprechender, der Verkehrsfluss und die Nutzerfreundlichkeit sowohl den ÖPNV als auch die Pkw optimiert und der Zustand der heute noch großflächig maroden Straße erheblich verbessert werden.

Ihre Horster Straße wird danach schöner, nutzerfreundlicher, sicherer, Ihre Stadtteile lebenswerter, Ihre Bahn schneller, bequemer und einfach besser sein.



*Gehört nach Abschluss der Baumaßnahme der Vergangenheit an: der beschwerliche Ein- und Ausstieg in die Bahn.*



*Einfach besser: Der niveaugleiche Ausbau der Haltestellen erleichtert zukünftig allen Fahrgästen den Zugang zur Straßenbahn.*

## DEZENT, MODERN UND VIELSEITIG: DIE HALTESTELLEN

Nach Abschluss der Baumaßnahme erhält die Horster Straße durchgängig neue Haltestellenhäuschen. Die Fahrgastunterstände Modell „Xenon“, von Designer Andreas Schulze konzipiert und entwickelt, werden sich dezent ins Gelsenkirchener Stadtbild einfügen. Durch die modulare Bauweise lassen sie sich individuell an die Gegebenheiten des jeweiligen Standorts anpassen. Sie sind robust und vandalismussicher, aber dennoch hell und offen gestaltet. Sie verfügen über Innenbeleuchtung, Vitrinen zur Kundeninformation und Sitzgelegenheiten.

Die Fahrgastunterstände werden je nach örtlicher Gegebenheit auch ohne seitliche Plakatvitrinen und seitlichen Windschutz aufgestellt, um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen wie z.B. Rollstuhlfahrern und Eltern mit Kinderwagen eine optimale Durchgangsbreite an den Haltestellen zu bieten.

An den Mittelbahnsteigen kommen die sogenannten „Xenon-Centerhallen“ zum Einsatz. Diese 6-Feld-Wartehallen verfügen auf einer Länge von zehn Metern über ein T-Dach und sind von beiden Seiten als Fahrgastunterstand zu nutzen. Mit einer Dachtiefe von mehr als anderthalb Metern bieten die Unterstände den Wartenden einen idealen Regenschutz.

Das zeitgemäße Design mit großen Glasflächen sorgt für Transparenz und damit für ein gesteigertes Sicherheitsgefühl der Fahrgäste an den Fahrgastunterständen und in den Centerhallen.

Von der „Xenon-Norm“ abweichen wird die Endhaltestelle Goldbergplatz. Hier wird stattdessen ein städtebaulich besonders attraktives gestalterisches Gesamtkonzept umgesetzt, das den angrenzenden und unabhängig von der Baumaßnahme Horster Straße neu zu gestaltenden Zentralen Omnibusbahnhof mit einbindet.





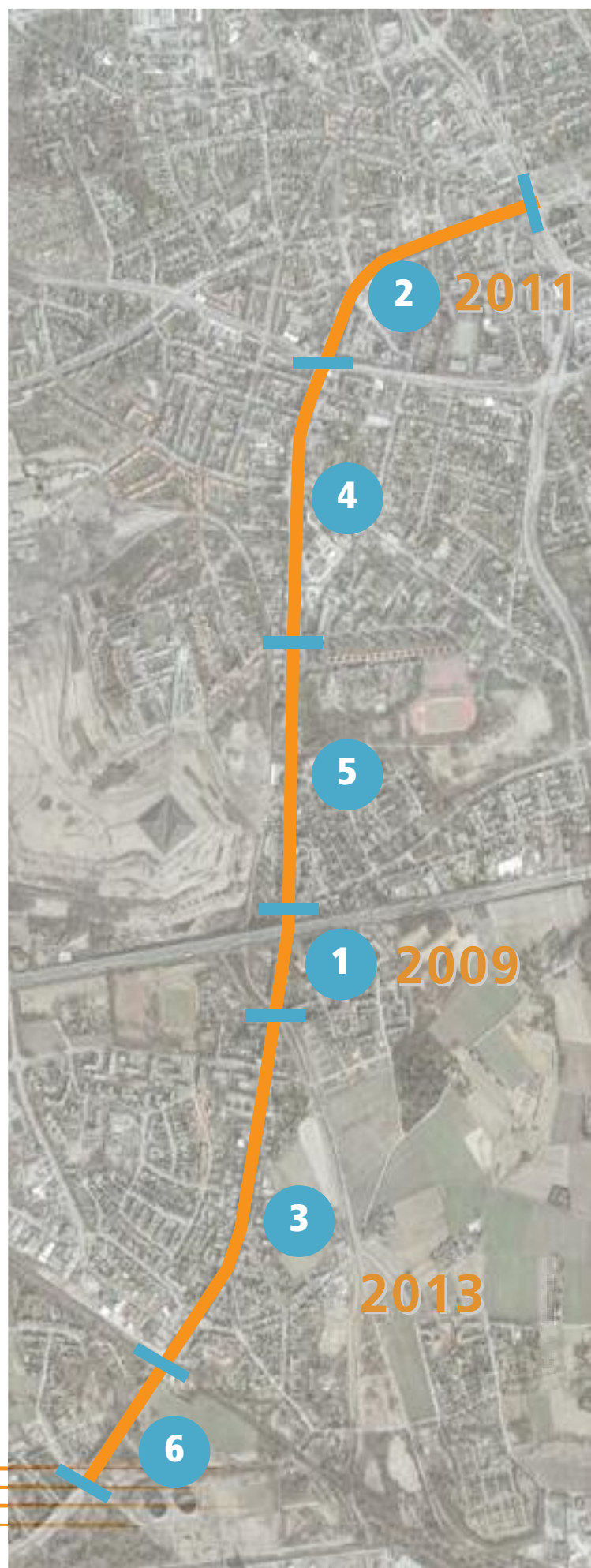
# WANN WIRD WO GEBAUT?

## BAUEN IN SECHS ABSCHNITTEN

Das Bauvorhaben Horster Straße wird in sechs große Bauabschnitte unterteilt. Mit dem ersten, der sich zwischen Lanferbachbrücke und Emil-Zimmermann-Allee befindet, wird im letzten Quartal 2009 begonnen.

Der zweite Bauabschnitt erstreckt sich von der Vinckestraße bis zum Goldbergplatz und beginnt im Jahr 2011. In Beckhausen geht's 2013 mit den Arbeiten los und zwar im dritten Abschnitt zwischen Lanferbachbrücke und Gelsenkirchen-Buer Süd Bahnhof, bevor sich die Bautätigkeiten für den vierten Bauabschnitt wieder nördlich in Richtung Buer zwischen Hugo- und Vinckestraße verlagern. Für den fünften Bauabschnitt ist der Bereich zwischen Emil-Zimmermann-Allee und Hugostraße vorgesehen, während die Baumaßnahme im Bereich zwischen der Pannschoppenstraße und Bahnhof Gelsenkirchen-Buer Süd mit dem sechsten und letzten Bauabschnitt abgeschlossen wird.

Der Bauanfang für die Abschnitte vier, fünf und sechs steht jeweils noch nicht abschließend fest.



## NEUE GESTALTUNG FÜR KULTUR PUR: DIE KULTURMEILE

Ein wichtiger Baustein zur Aufwertung der Horster Straße wird die Neugestaltung der Kulturmeile zwischen Rottmannsiepe und De-la-Chevallerie-Straße sein. Ein interessanter Umsetzungsvorschlag sieht vor, dem Bereich rund um Kunstwiese, Museum, Schauburg und Kulturbunker unabhängig von der sonstigen Horster Straße ein eigenständiges Gesicht zu verleihen. Um dem „Eingangstor Buers“ optisch Platzcharakter und große Einheitlichkeit zu verleihen, ist ein enger gestalterischer Schulterschluss mit dem Rathausplatz und dem neuen Zentralen Omnibusbahnhof an der Goldbergstraße vorgesehen; eine besondere räumlich-gestalterische Verbindung geht darüber hinaus das Kunstmuseum mit der Schauburg ein.

Der gesamte Bereich einschließlich der Fahrbahn der Horster Straße soll eine optisch herausragende Oberfläche erhalten, wobei auch hier der Bereich zwischen Museum und Schauburg besondere Betonung findet.

Mit der Umsetzung der Gestaltungsvorschläge soll der Kunst-, Kultur- und Gastronomiecharakter dieses Teilstücks der Horster Straße hervorgehoben werden; weitere Maßnahmen, die diesen Prozess unterstützen sollen, befinden sich momentan noch auf dem Prüfstand: Nachdem die technische und finanzielle Umsetzbarkeit geklärt ist, werden die Ergebnisse allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt, bevor die zuständigen politischen Gremien der Stadt diese zur endgültigen Beratung und Beschlussfassung erhalten.

Wichtige Gegenstände der Überprüfung sind die Umsetzung eines vielfältigen Lichtkonzepts, die Anlage eines Wasserspiels an der (ehemaligen) Rathausapotheke, die Aufstellung von Außenraumkunst in Form von Skulpturen im Straßen- und Platzraum sowie die Einrichtung von Sitzmöglichkeiten am Eingang Goldbergplatz, am geplanten Wasserspiel und im Bereich des Museums. Von hohem Interesse ist es ferner, Möglichkeiten zur Einrichtung von Außengastronomie zu etablieren bzw. zu erweitern.

Um den städtebaulich hochwertigen Charakter der neugestalteten Kulturmeile zu unterstreichen, steht im Übrigen die gemeinsame Nutzung von Kombi-Masten für die Abspannung der Straßenbahn-Oberleitung und der Straßenbeleuchtung auf dem Wunschzettel.

Neben dem Verzicht auf Parkflächen zwischen Rottmannsiepe und Goldbergplatz – unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich eine Vielzahl von Stellplatzangeboten in akzeptabler Nähe befindet – soll schließlich die Wegnahme der Bauminsel im Bereich Hochstraße und damit das Öffnen und Verknüpfen der Beziehung der Hochstraße mit der Straße Rathausplatz durch eine entsprechende Baumstellung diskutiert werden.



*So oder ähnlich könnte die Kulturmeile in Zukunft aussehen: Ungewöhnliche Pflasterung, anspruchsvolle Beleuchtung, veredelnde Pflanzung - unterschiedliche Maßnahmen sind denkbar, um diese Landmarke aufzuwerten.*

# WIE WIRD GEBAUT?

## PLANDETAILS

4,5 Kilometer lang führt die Horster Straße durch Beckhausen und Gelsenkirchen-Buer und dort werden die Bauarbeiten in den kommenden Jahren unter laufendem Betrieb stattfinden.

Da die Straße nicht nur eine wichtige Hauptverkehrsroute mit einer Verkehrsbelastung von etwa 15.000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden, sondern zudem eine wichtige Achse des öffentlichen Personennahverkehrs ist, wurde bei der Planung darauf geachtet, dass die Straße nach Abschluss der Arbeiten von allen Verkehrsteilnehmern optimal genutzt werden kann.

Was genau für die Horster Straße geplant ist, stellen wir Ihnen in dieser Broschüre anhand von einigen wichtigen Bauabschnitten in den Haltestellenbereichen vor.

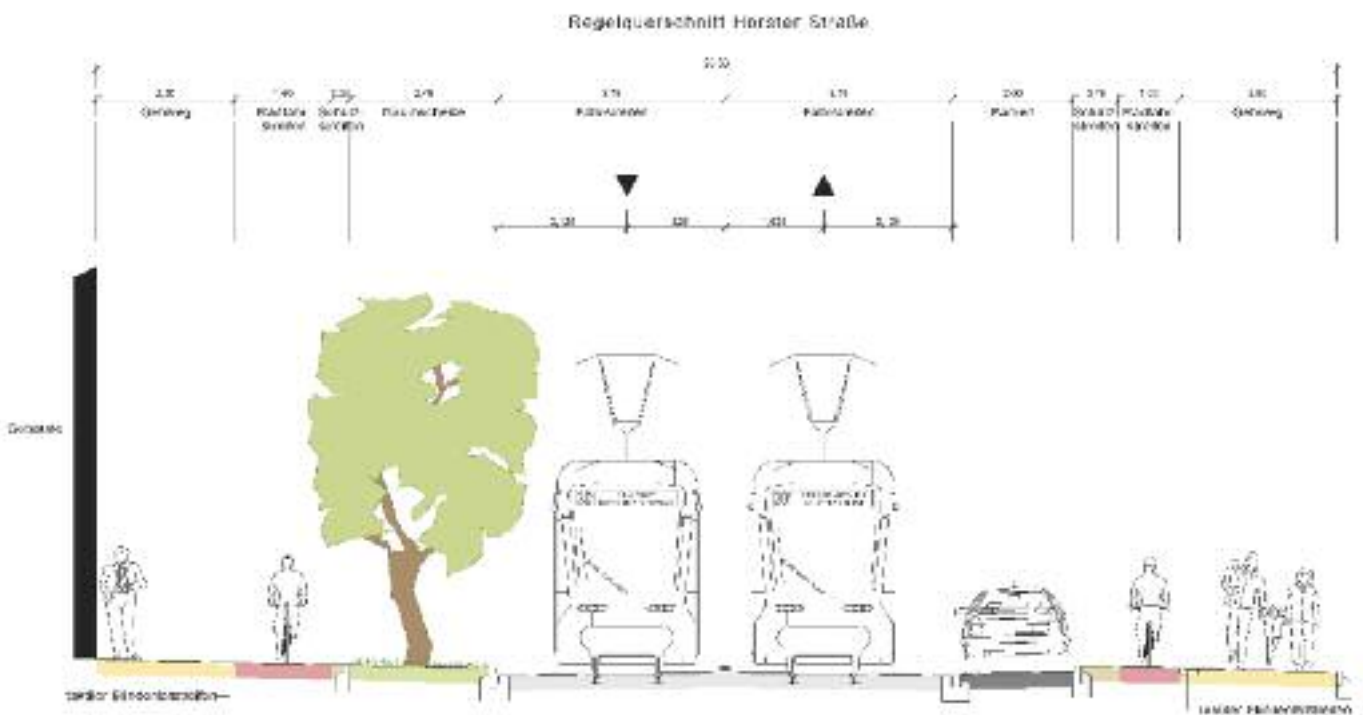
## LÄUFT ALLES NACH PLAN

Kontinuität im Straßenraum wird mit dem Umbau auf der Horster Straße großgeschrieben. Unnötige Verschwenkungen der Gleise in den Fahrspuren werden vermieden, sodass der Großteil der durchgängig zweigleisigen Strecke einen sehr einheitlichen Aufbau erfährt.

Den Straßenraum teilt sich die Bahn in der Regel mit den übrigen Fahrzeugen auf jeweils einer Richtungsfahrspur. Wo dies aus Platz- und verkehrlichen Gründen möglich ist, schließen sich an die Fahrbahn Parkflächen mit einer Breite von zwei Metern in Längsaufstellung an.

Durchgängig eingeplant sind weiterhin ausreichend breite Radwege ausschließlich im Seitenraum sowie verbreiterte Fußgängerwege, die erstmals einen sogenannten taktilen Streifen für Fußgänger mit beeinträchtigtem Sehvermögen erhalten.

Vom Regelquerschnitt weicht die Planung in Einzelfällen, so insbesondere in den Haltestellenbereichen, ab.



# AB DURCH DIE MITTE

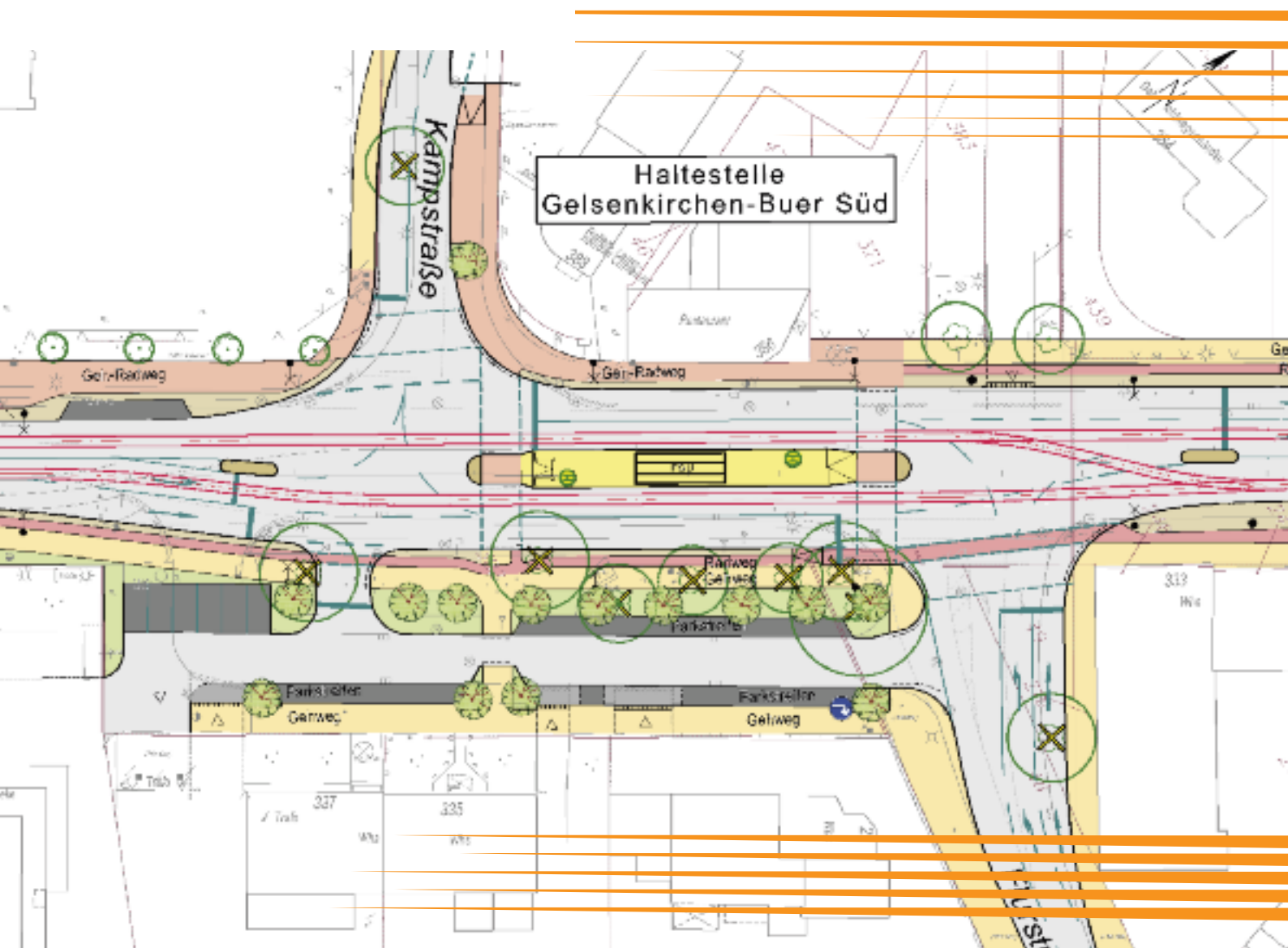
## HALTESTELLE GELSENKIRCHEN-BUER SÜD

An dieser Haltestelle mit Mittelbahnsteig können die anderen Verkehrsteilnehmer die Bahn während des Ein- und Ausstiegs ungehindert überholen. Kommt es wiederum zu kurzen Stauungen des Individualverkehrs, hat die Bahn gleichzeitig die Möglichkeit, diesen zu passieren. Um den Verkehrsfluss aus den einmündenden Straßen, der Kamp- sowie der Flurstraße, zu verbessern, werden diese an den Einmündungen aufgeweitet. Die Kampstraße erhält eine zusätzliche Rechtsabbiegerfahrbahn, während auf der Flurstraße separate Spuren für Links- und Rechtsabbieger eingerichtet werden.

Zwei Querungshilfen, beide mit Ampelanlage, gewährleisten für alle Passagiere einen verkehrssicheren Zugang zur Mittelhaltestelle.

Der ansonsten durchgängige Radweg wird auf der westlichen Straßenseite wegen der fehlenden Fläche im Bereich der Einmündung Kampstraße zu einem kombinierten Geh-Radweg.

Die im Rahmen der Straßenaufweitung gefälltten Bäume werden ersetzt und durch zusätzliche Pflanzungen ergänzt.

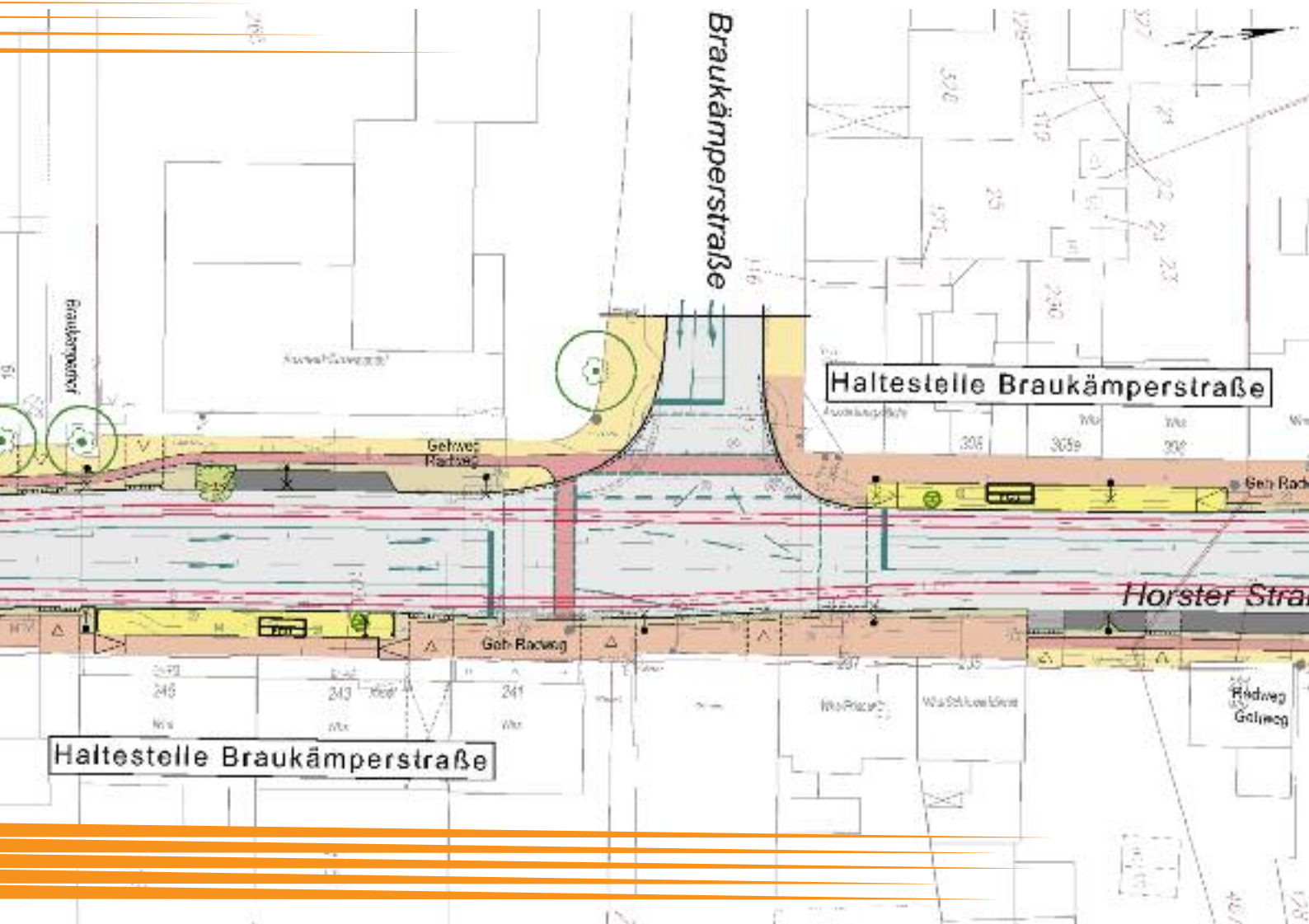


# DER VERKEHR HAT EINEN LAUF

## HALTESTELLE BRAUKÄMPERSTRASSE

Diese Haltestelle in Straßenseitenlage nimmt geringfügig Raum außerhalb des eigentlichen Straßenbereichs in Anspruch, weswegen hier nur Platz für einen kombinierten Geh-Radweg bleibt. Der Vorteil der Verschwenkung liegt allerdings deutlich in der Möglichkeit, den übrigen Verkehr beim Fahrgastwechsel an der Bahn vorbeifahren zu lassen: In Fahrtrichtung Essener Straße reicht der Platz immerhin für eine Geradeaus- und Rechtsabbiegespur, in Fahrtrichtung Goldbergplatz bekommen die Linksabbieger sogar eine eigene Fahrspur.

Zusatzpflanzungen in der Haltestellenumgebung sorgen für ein grüneres Straßenbild, wobei darauf geachtet wurde, dass auch weiterhin ausreichend Parkraum vorhanden bleibt.

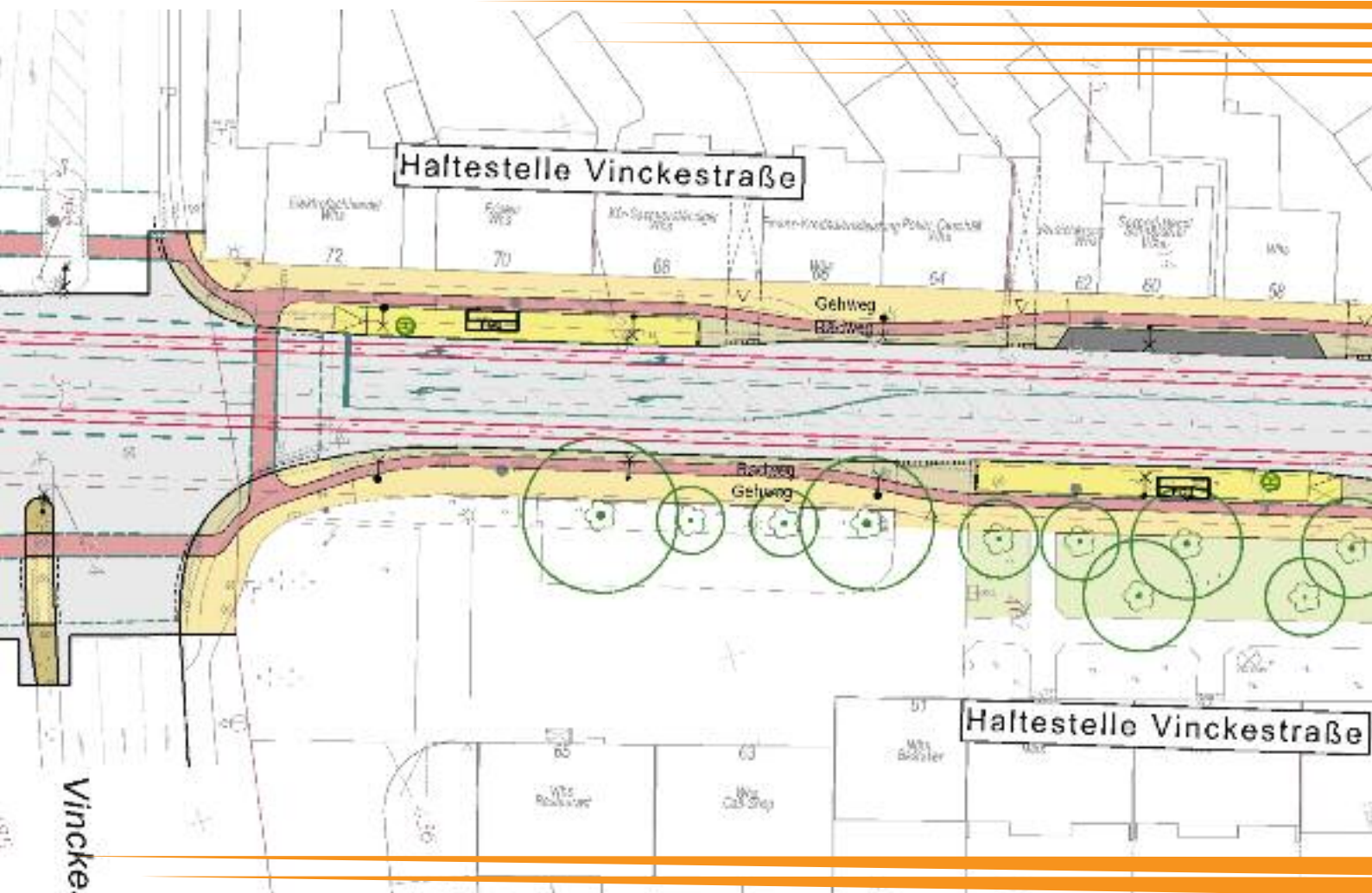


# VORTEIL FÜR LINKSAUSSEN

## HALTESTELLEN EMIL-ZIMMERMANN-ALLEE UND VINCKESTRASSE

Die Haltestellen Emil-Zimmermann-Allee und Vinckestraße befinden sich im seitlichen Straßenraum, lassen genügend Raum für eine jeweils separate Fußgänger- und Radwegspur und ermöglichen an diesen Verkehrsknotenpunkten mittels separater Spur dem Individualverkehr das Linksabbiegen in die Vinckestraße bzw. Emil-Zimmermann-Allee, auch während der Haltezeiten der Bahn zum Ein- und Aussteigen.

Querungshilfen, teilweise in Gestalt einer Verkehrsmittelinsel, erleichtern auch hier den Wechsel der Straßenseiten – für Fußgänger wie für Radfahrer.



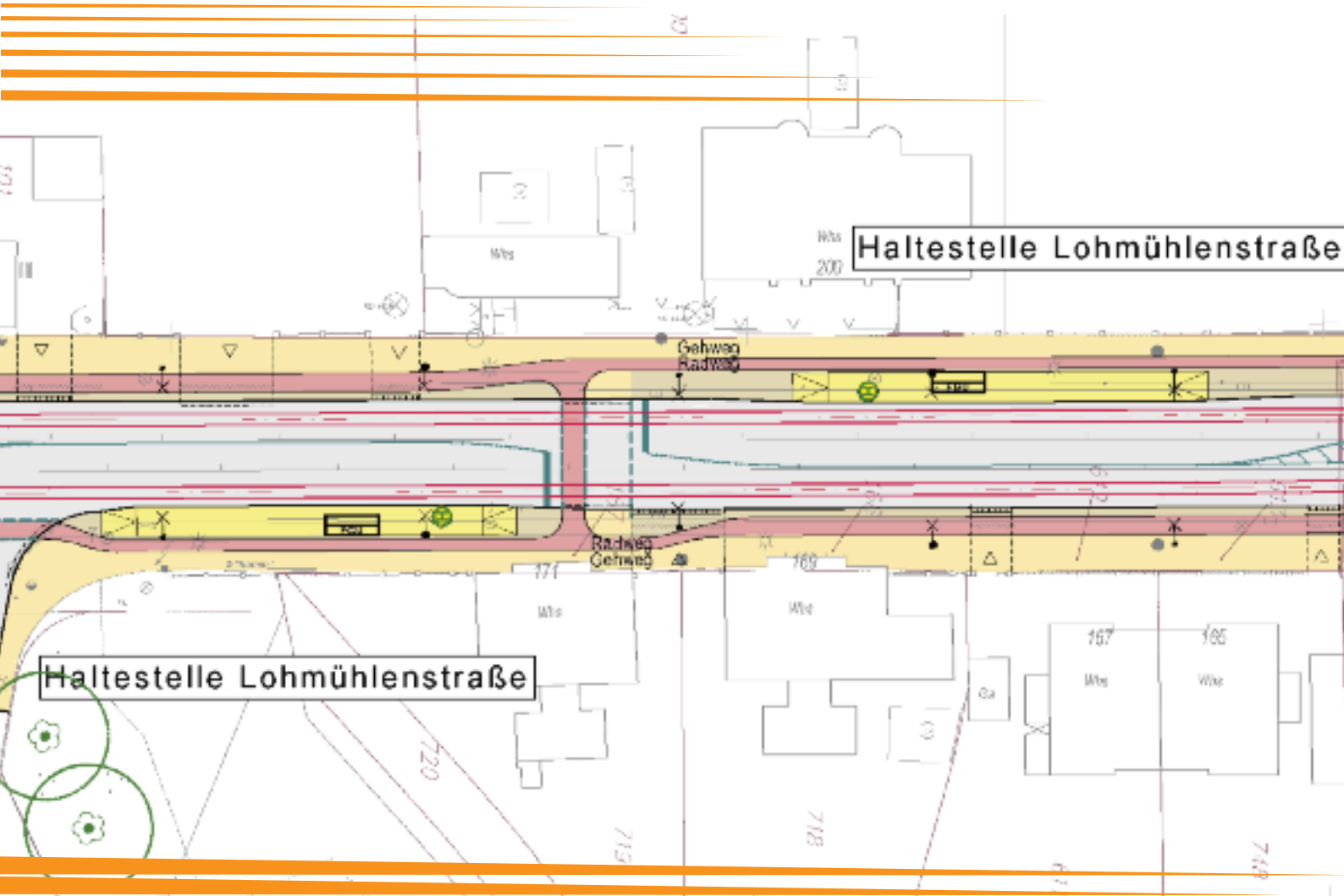
# ALLES IM FLUSS

## HALTESTELLEN LOHMÜHLENSTRASSE UND HUGOSTRASSE

Auch diese Haltestelle in Straßenseitenlage ist im eigentlichen Parkplatzbereich angeordnet; dennoch ist der Erhalt von separaten, allerdings verschmälerten, Wegen für Radfahrer und Fußgänger gelungen.

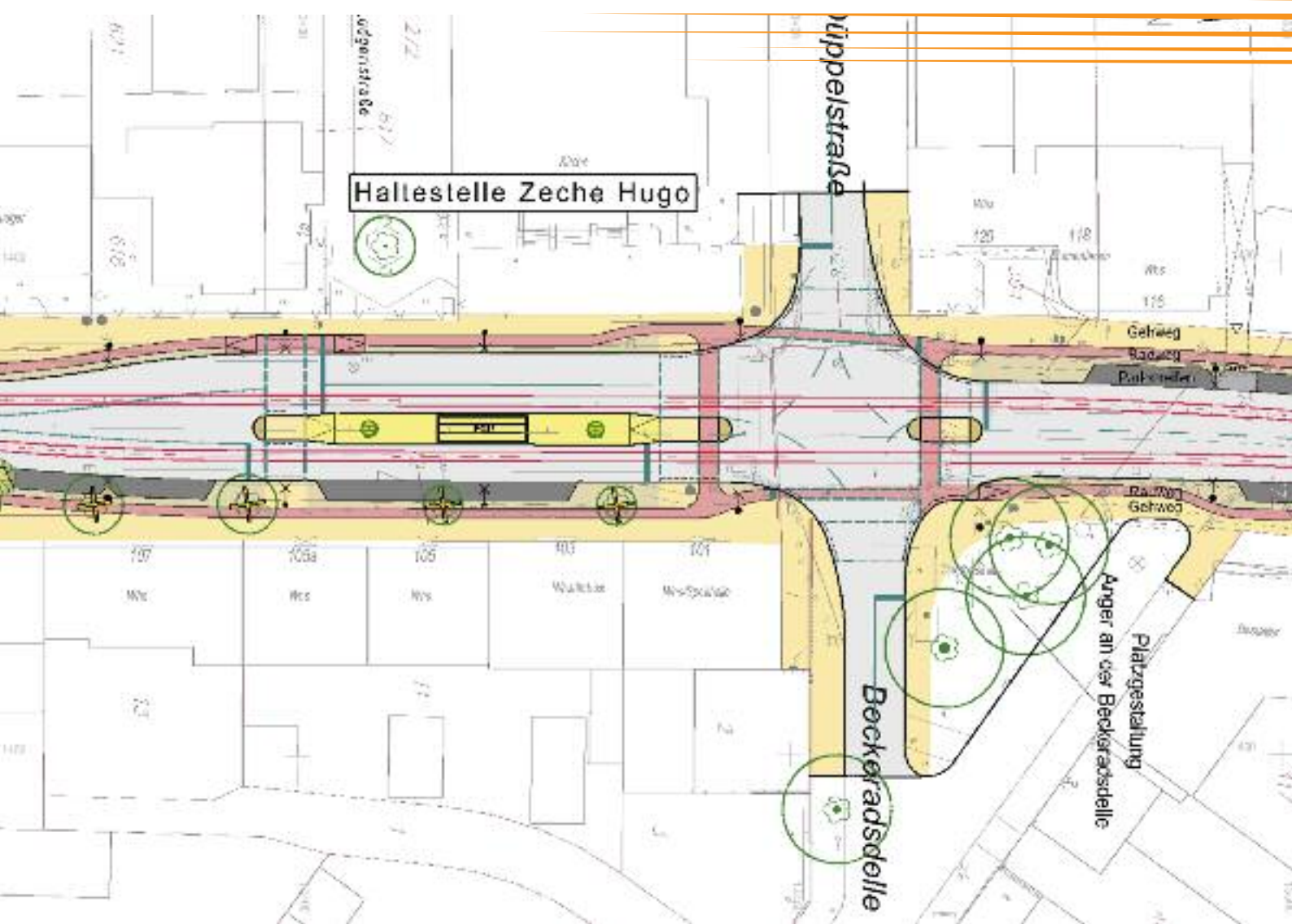
Die übrigen Verkehrsteilnehmer können an den Haltestellen die Bahn während des Fahrgastwechsels unter Berücksichtigung des entgegenkommenden Verkehrs überholen.

Eine Querungshilfe zwischen den Richtungshaltepunkten erleichtert Fußgängern und Radfahrern den Wechsel der Straßenseite.



## HALTESTELLE ZECHÉ HUGO

Der zweite Mittelbahnsteig im Bunde ist an der Haltestelle Zeche Hugo eingeplant. Anders jedoch als an der Haltestelle Gelsenkirchen-Buer Süd kann hier aufgrund der fehlenden Platzkapazität die Bahn beim Ein- und Ausstieg nur in Fahrtrichtung Essener Straße von dem übrigen Verkehr überholt werden. Dafür bleibt ausreichend Raum für Parkflächen, Fuß- und Radwege. Querungshilfen erleichtern wiederum das verkehrssichere Erreichen des Haltestellenbereichs sowie der anderen Straßenseite.





# WAS SONST?

## DIE VARIOBAHN. EINFACH BESSER UNTERWEGS

2008 feierte die Stadt Gelsenkirchen eine Premiere: Am 19. September nahm die Variobahn auf der Linie 301 ihre erste Passagierfahrt auf. Seitdem ist das Flaggschiff der BOGESTRA-Flotte fester Bestandteil des Straßenbildes. Bis zum Ende des Jahres 2009 werden regulär auf der Gelsenkirchener Linie 301 ausschließlich Fahrzeuge dieses Typs verkehren.

## DIE VARIOBAHN FÜR IHREN KOMFORT:

Haltestangen aus Edelstahl mit integrierten Haltewunschtaasten in den breiten Durchgängen bieten genug Stehplätze, und auch die Anordnung der roten Veloursitze ist den jeweiligen Kundenbedürfnissen angepasst. Elektronische Linienverlaufsanzeigen informieren über Endhaltestelle, Liniennummer sowie die jeweils fünf nächsten Haltestellen. In der vollklimatisierten Variobahn ist auch an heißen Sommertagen ein wohltemperiertes Fahren möglich.

Die Bahnen verfügen über Klapprampen, damit auch Kunden in elektrischen Rollstühlen den kleinen Spalt zwischen Bahn und Bahnsteigkante überbrücken können. Die Fahrzeuge sind zu 100% barrierefrei konstruiert worden, sodass sich alle Kunden ohne Hindernisse bewegen können. Außerdem sind Haltewunschtaasten für mobilitätsbeschränkte Fahrgäste mit Vibrations- und Signalfunktion in Sitzhöhe angebracht.

Die Variobahn verfügt über sechs Videokameras im Fahrzeug, deren Daten für 24 Stunden aufgezeichnet und bei Bedarf per Knopfdruck vom Fahrer gesichert werden. So wird Vandalismusschäden nachhaltiger vorgebeugt – damit die Bahn für Sie im Einsatz bleiben kann.

Unsere Kunden wünschen beim Ticketkauf den persönlichen Kontakt zum Fahrer. Deshalb wird in den neuen Bahnen auf Fahrscheinautomaten verzichtet.

## DIE VARIOBAHN FÜR IHRE SICHERHEIT:

Die Rückwand zum Fahrerbereich ist durchsichtig gestaltet und sorgt ebenso wie der direkte Fahrerkontakt für ein höheres Sicherheitsempfinden der Fahrgäste.

Das Öffnen und Schließen der Türen wird dem Kunden nicht nur durch ein akustisches Signal, sondern zusätzlich visuell durch eine rote Leuchte direkt über der Tür angezeigt.

## DIE VARIOBAHN FÜR DIE UMWELT:

Um die Umwelt zu schonen, ist die Variobahn energiesparend konstruiert worden; so bestehen die Fahrzeuge größtenteils aus Stahl und glasfaserverstärkten Kunststoffen. Zudem ist durch die gute Isolierung des Fahrzeugs weniger Heiz- und Lüftungsenergie notwendig.



# WIE TEUER WIRD'S?

## KOSTEN UND FÖRDERMASSNAHMEN

Tatsache ist: Eine Baumaßnahme kostet viel Geld. Eine Stadt und ihre Bewohner zu bewegen auch. Um dies in Zukunft weiterhin optimal gewährleisten zu können, investieren die Baupartner Stadt Gelsenkirchen und BOGESTRA in die Arbeiten an der Horster Straße und müssen daher Ausgaben tätigen.

Doch wie kann die Finanzierung sichergestellt werden? Hier einige Antworten:

- // Für die Gestaltung der Horster Straße sind bislang etwa 33,8 Mio. Euro eingeplant, wobei auf die Arbeiten für die Straßen- und Stadtverbesserung 11,8 Euro und auf die ÖPNV-Arbeiten 22 Mio. Euro entfallen.
- // Ein Großteil der Kosten wird durch das Land NRW und den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gedeckt.
- // Der aktuelle Kostenstatus wird, ähnlich wie die Zeitplanung, während der Baumaßnahme selbstverständlich regelmäßig erfasst und so im Blick behalten.



# WO GIBT'S INFOS?

## **INFOTREFF LINIE 301:**

### **SIE HABEN DIE FRAGEN – WIR DIE ANTWORTEN ZUR BAUMASSNAHME LINIE 301 AUF DER HORSTER STRASSE!**

Eine Baumaßnahme vor der Haustür zu haben, ist nicht schön.

Das wissen wir und deshalb möchten wir Ihnen die Zeit während der Arbeiten so angenehm wie möglich gestalten. Um dies zu gewährleisten, bleiben wir mit Ihnen in Kontakt!

Seit dem 8. August 2009 finden Sie uns ganz in Ihrer Nähe und zwar in unserem InfoTreff Linie 301 in Gelsenkirchen-Buer.

**INFOTREFF LINIE 301 • HORSTER STRASSE 36 • 45897 GELSENKIRCHEN  
WWW.BOGESTRA.DE**

**DA SICH DIE ÖFFNUNGSZEITEN JE NACH NACHFRAGE ÄNDERN KÖNNEN, ENTNEHMEN SIE DIESE BITTE DEN AUSHÄNGEN AM INFOTREFF BZW. DEM INTERNET. TERMINE BIETEN WIR IHNEN AUCH NACH VEREINBARUNG AN.**

Selbstverständlich können Sie sich auch telefonisch mit uns in Verbindung setzen. Im InfoTreff Linie 301 erreichen Sie uns unter der Telefonnummer 0209.38 650 900 (Zum Ortstarif aus dem Festnetz der Deutschen Telekom. Aus dem Mobilfunknetz können die Preise abweichen).

Oder schreiben Sie uns! Unter [Linie301@bogestra.de](mailto:Linie301@bogestra.de) können Sie Ihre Fragen, Kritik oder auch Lob und Anregungen loswerden, wann immer Sie wollen – 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche.

