



Fortschreibung des Nahverkehrsplans Mülheim an der Ruhr

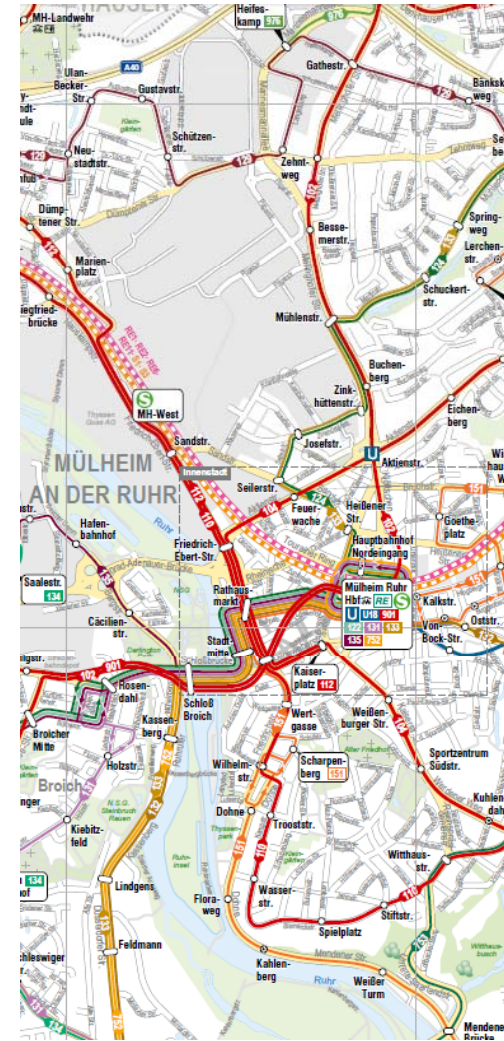


- Bestandsaufnahme des ÖPNV Angebotes -

Dipl.- Ing. Jean-Marc Stuhm

Inhaltsverzeichnis

1. Arbeitsablauf und Beteiligungsverfahren
2. Was ist ein NVP?
3. Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes in Mülheim an der Ruhr
4. Auswirkungen der Entwicklungstrends auf den ÖPNV in Mülheim an der Ruhr
5. Rahmenbedingungen zur Fortschreibung des NVP
6. Ausblick



Ein Nahverkehrsplan ist ein Verkehrsentwicklungsplan für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs

- NVP ist gültig für einen Zeitraum von fünf Jahren und sollte bei Bedarf fortgeschrieben werden
- Im Rahmen der Daseinsvorsorge ist er dafür verantwortlich, ein ausreichendes Angebot bei Bus und Bahn sicherzustellen

Im Schwerpunkt legt der NVP **Mindestanforderungen** an das ÖPNV-Angebot fest (Rahmenplan).

- Er definiert Qualitätsstandards nach der DIN EN 13816 zu den Aspekten Verfügbarkeit, Zugänglichkeit, Information, Zeit, Kundenbetreuung, Komfort, Sicherheit und Umwelteinflüsse

Der Nahverkehrsplan beinhaltet:

- Bestand und angestrebte Entwicklung der ÖPNV-Netze
- Bestand und Entwicklung des Fahrgastaufkommens
- Bestand und Entwicklung des angemessenen Leistungsangebots (Bedienungsformen und Angebotsstandards)
- Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen (auch unter Beachtung der Barrierefreiheit)
- Investitionsplanung
- Finanzierung der Infrastruktur und des Leistungsangebots
- Tarifgestaltung und Entwicklung von Gemeinschaftstarifen

Bestandsaufnahme des ÖPNV

Zielorientierte Bestandsbewertung des ÖPNV

Wirtschaftsausschusssitzung (Sachstandsbericht)

Bürgerbeteiligung:
Präsentation der Analyseergebnisse und Bewertung des Gutachters

10/2012

Grobkonzept NVP

Variante 1

Variante 2

Variante 3

Wirtschaftsausschusssitzung (Auswahl einer Grobkonzeptvariante)

Maßnahmenkonzept

Ausarbeitung NVP Entwurf

Abstimmungsgespräch
mit benachbarten AT
und VU

Wirtschaftsausschusssitzung (Vorstellung des NVP im Entwurf)

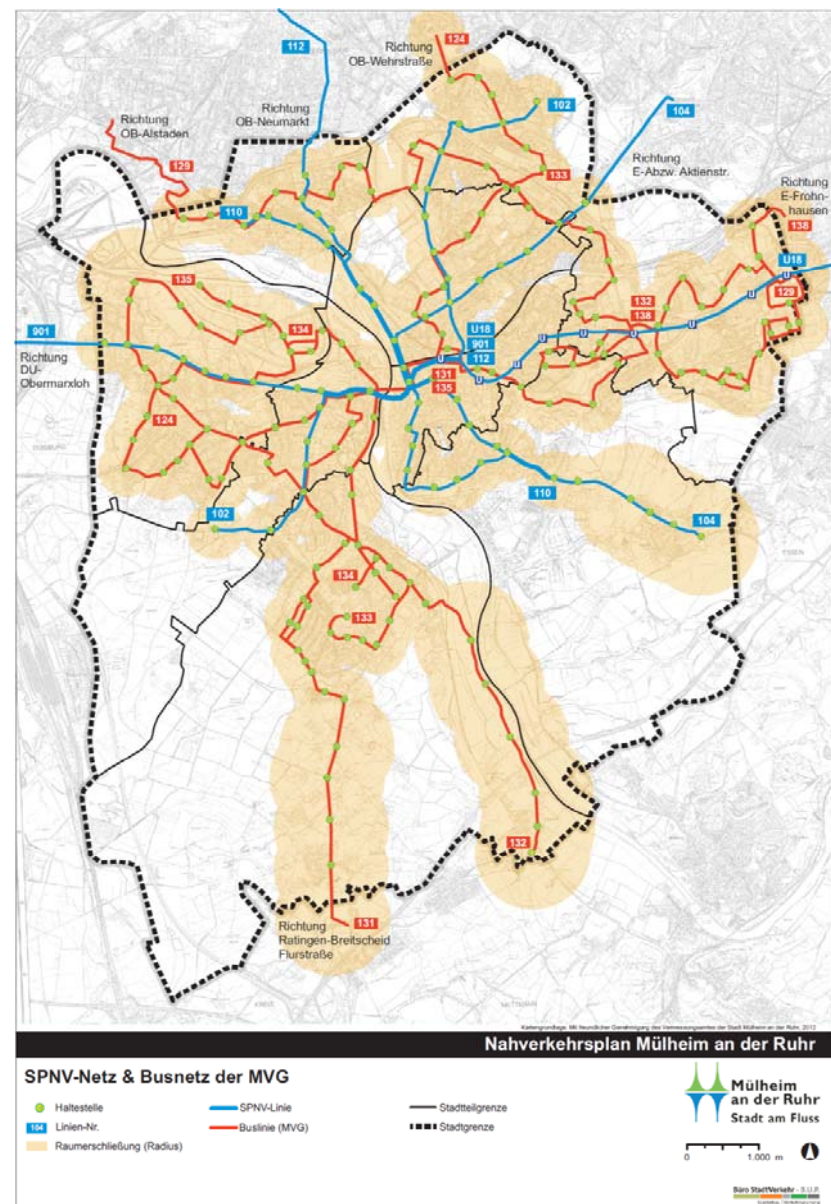
Anfang 2013

Straßenbahn und U-Bahn (6 Linien)

- U18: Mülheim Hbf. – Essen
- 901: Mülheim Hbf. – Duisburg
- 102: Uhlenhorst – MH Hbf. – Oberdümpten
- 104: Flughafen – Grenze Borbeck – E-Abzw. Aktienstr.
- 110: Friesenstr. – MH-Styrum – Flughafen
- 112: Kaiserplatz – Oberhausen

Buslinien der MVG (8 Linien)

- 124: nach Oberhausen
- 129: nach Oberhausen
- 131: nach Ratingen
- 132: Heißen Kirche – MH Hbf. – MH-Saarn – MH-Mintard
- 133: Heidkamp – MH Hbf. – MH Saarn – Saarner Kuppe
- 134: Saalestraße – MH Hbf. – MH Saarn – Saarner Kuppe
- 135: Hafen – MH Hbf.
- 138: MH-Heißen Kirche – MH-Heimaterde – Rhein-Ruhr-Zentrum

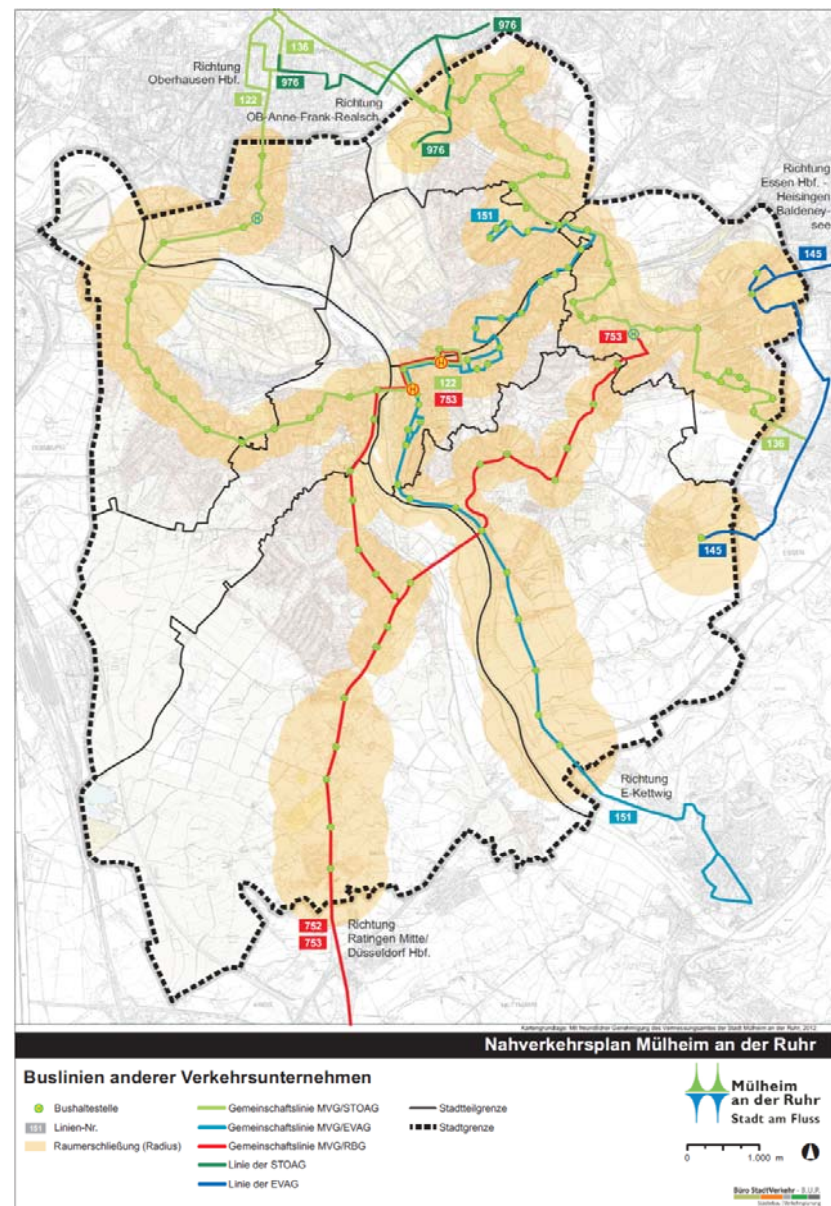


Linien anderer Verkehrsunternehmen (7 Linien)

- 151: Mülheim – Essen (MVG u EVAG)
- 145: Flughafen – Rhein-Ruhr-Zentrum –Essen (EVAG)
- 122: MH Hbf. – Oberhausen (MVG und STOAG)
- 136: Oberhausen – MH-Heißen Kirche – Essen (MVG u STOAG)
- 976: Oberhausen – Mülheim (STOAG)
- 752: MH Hbf. – Düsseldorf Hbf. (MVG u RBG)
- 753: MH-Heißen Kirche – Ratingen (MVG u RBG)

Nachtexpress der MVG (6 Linien)

- NE2, NE3, NE4, NE 9, NE10 und NE 12
- Als Zubringen zum NE existieren flexible Bedienungsformen in Form von Taxibuslinien (10 Linien) im Nachtnetz
- NE startet um 23.30 Uhr im Stundentakt.
 - ➔ Montag – Freitag bis 0.30 Uhr
 - ➔ samstags bis teilweise 6.30 Uhr
 - ➔ sonntags bis teilweise 7.30 Uhr

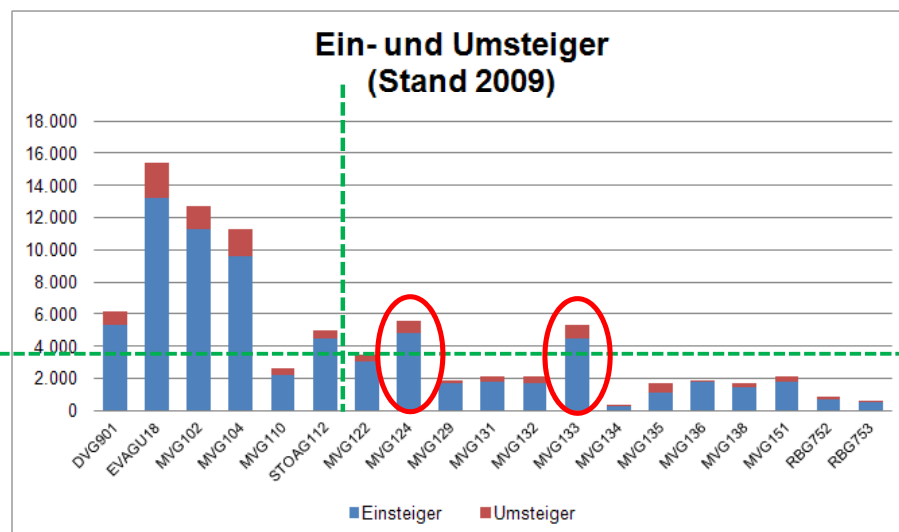
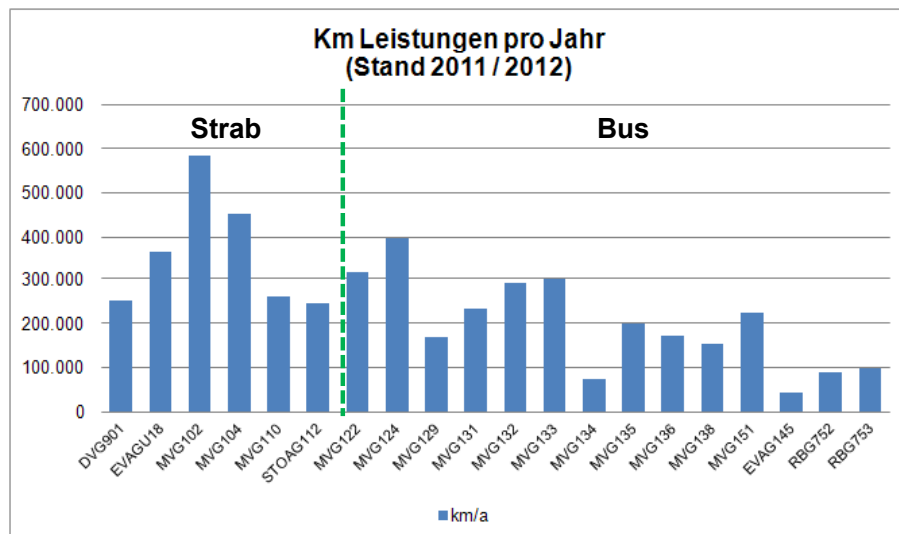


Leistungsumfang im ÖPNV (Fahrplan 2011 / 2012)

- Insgesamt werden ca. 5.272 Mio. km pro Jahr auf Mülheimer Stadtgebiet gefahren:
 - 41 % von Straßenbahn / U-Bahn
 - 53 % vom Bus im Tagnetz
 - 6% im Nachtnetz durch NE und TB

Einsteigerzahlen (Stand 2009)

- Gesamteinsteiger pro Werktag (Mo-Fr): ca. 85.600
- Die Straßenbahnlinien (Strab) und die U18 machen mit knapp 54.900 Einsteigern am Tag 64% der gesamten Einsteiger aus.
 - ➔ mehr Einsteiger pro km-Fahrleistung als im Busverkehr
- Aufkommen der Straßenbahnlinie 110 sehr gering!
- Buslinien unter 2.000 Einsteiger pro Werktag („Ausreißer“: Linie 124 und Linie 133, da diese straßenbahnadäquate Leistungen erbringen)



Fußwegeentfernungen zur Haltestelle in Meter nach dem Nahverkehrsplan 2004 – 2008

- Einwohner in Mülheim: ca. 168.400

Grenzwerte für Fußwegeentfernungen zur Haltestelle (m) Werte aus dem NVP 2004 - 2008

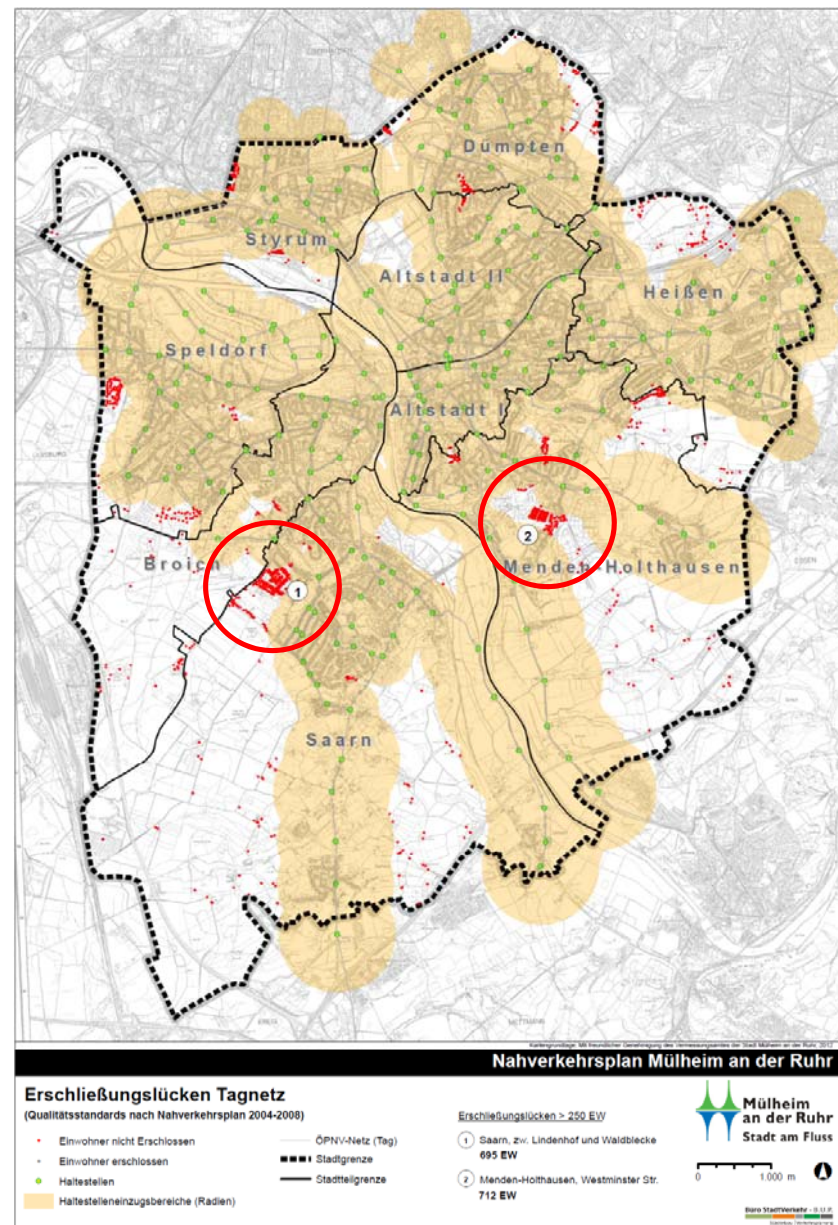
Raumkategorie	Bus / Straßenbahn *	Stadtbahn
Kernbereich	300	500
Stadtteilzentrum	300	600
Kernrandbereich	400	750
Außenbereich	800	1.000

* inkl. Weiterer straßengebundener Betriebsformen im ÖPNV (z.B. AST)

Die Zielwerte gelten nur für Raumeinheiten mit mehr als 250 Einwohner/Beschäftigten

- im Tagnetz nicht erschlossen: ca. 4.800
- im Nachtnetz nicht erschlossen: ca. 13.500

- Erschließungsgrad:
 - im Tagnetz: 97 %
 - im Nachtnetz: 92 %
- VDV Richtlinie besagt, dass der Erschließungsgrad mit 85% erreicht werden sollte. Dies wird in Mülheim übertroffen.



Heutige Betriebszeiten

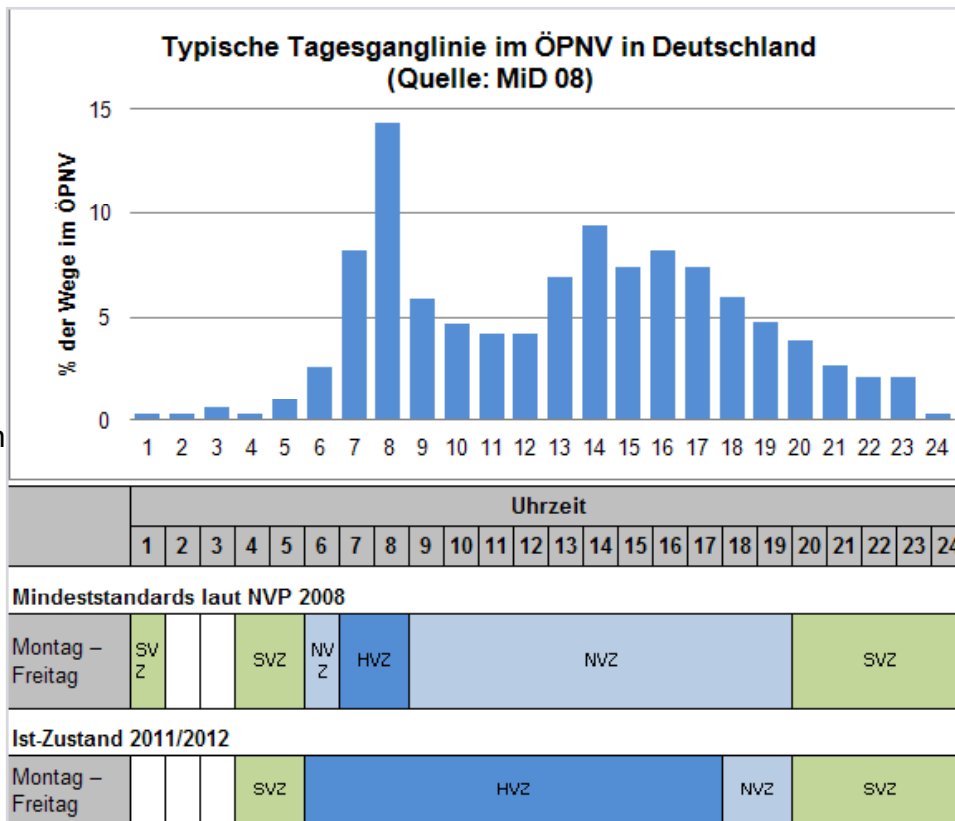
- Das heutige Fahrtenangebot basiert auf den definierten Mindeststandards des NVP 2004

Erste Auswertungen des Fahrtenangebotes in Mülheim ergaben folgende Aspekte:

- keine klaren Definition der Betriebszeiten**
→ unterschiedlicher Betriebsbeginn und – ende
- Taktvorgaben entsprechen auf einigen Linien bzw. Abschnitten nicht den tatsächlichen Fahrgastzahlen (unter Vorbehalt: Fahrgastzahlen 2012 liegen noch nicht vor)

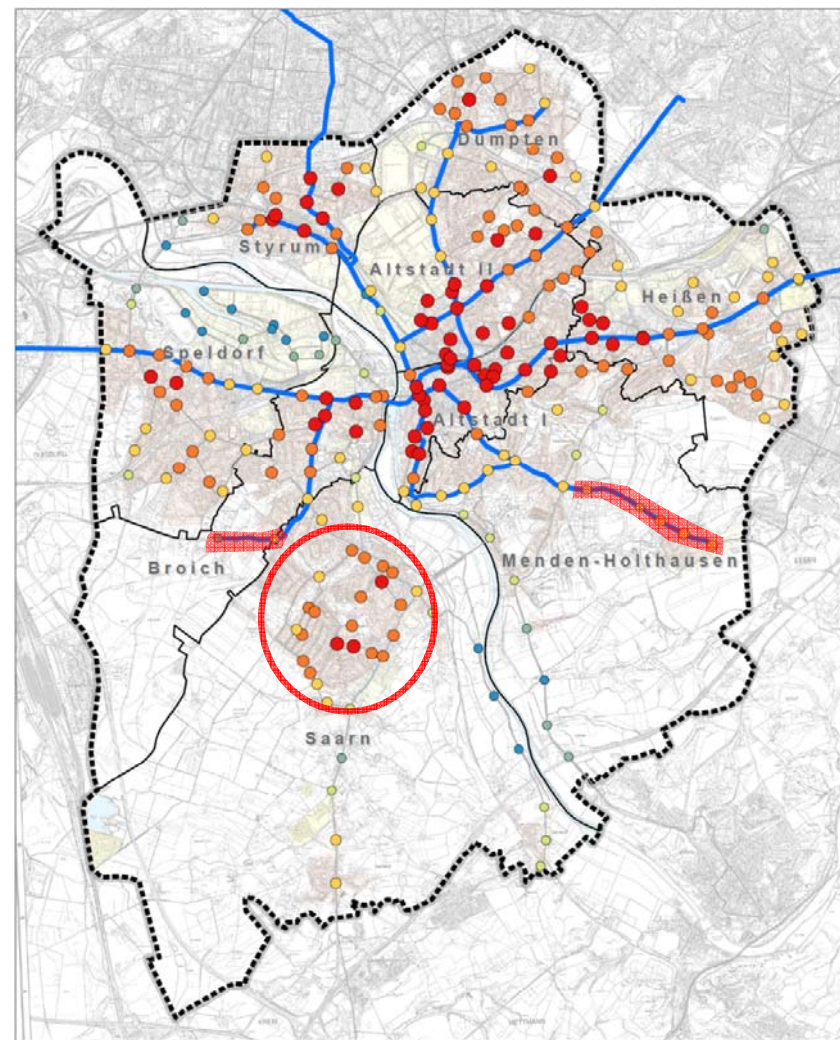
Folgende Bewertungsfelder sind noch zu führen:

- Entspricht das heutige Fahrtenangebot noch der Nachfrage (Straßenbahn und Bus)?
- Ist das heutige ÖV-Netz und Fahrtenangebot „**demographie-sicher**“?
- Können mit dem heutigen ÖV-Angebot **zusätzliche Zielgruppen** angesprochen werden?



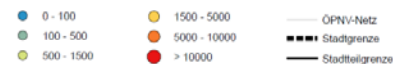
Das heutige Straßenbahnliniennetz in Mülheim ist historisch gewachsen.

- Korrespondiert das Straßenbahnnetz noch mit der heutigen Stadtentwicklung überein?
 - ➔ Siedlungsentwicklung mit hohem Einwohneraufkommen ohne Straßenbahnanschluss (v.a. in Saarn)
 - ➔ Siedlungsentwicklungen mit niedrigerem Einwohneraufkommen (z.B. Abschnitt Hauptfriedhof-Flughafen)



Nahverkehrsplan Mülheim an der Ruhr

Einwohner pro Haltestelle

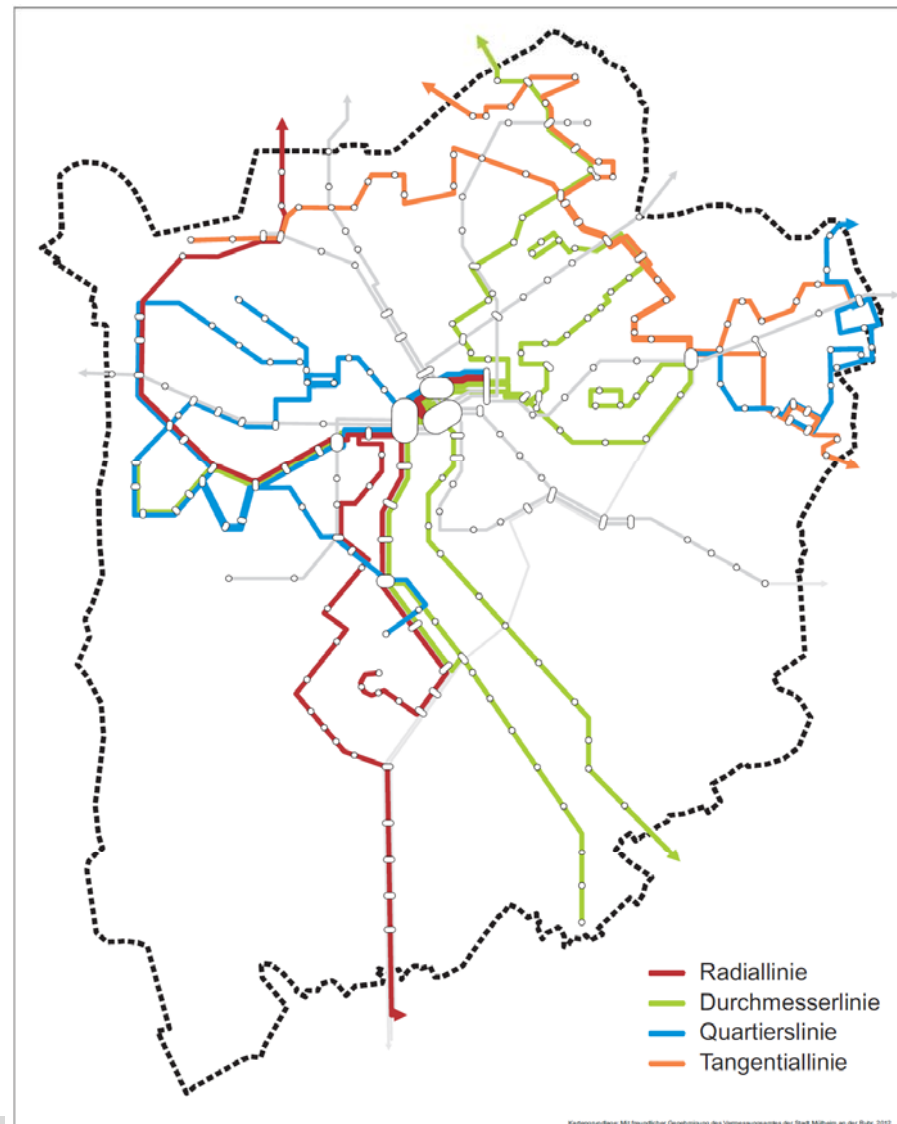


In Mülheim übernehmen die Buslinien unterschiedlichen Linienfunktionen wahr:

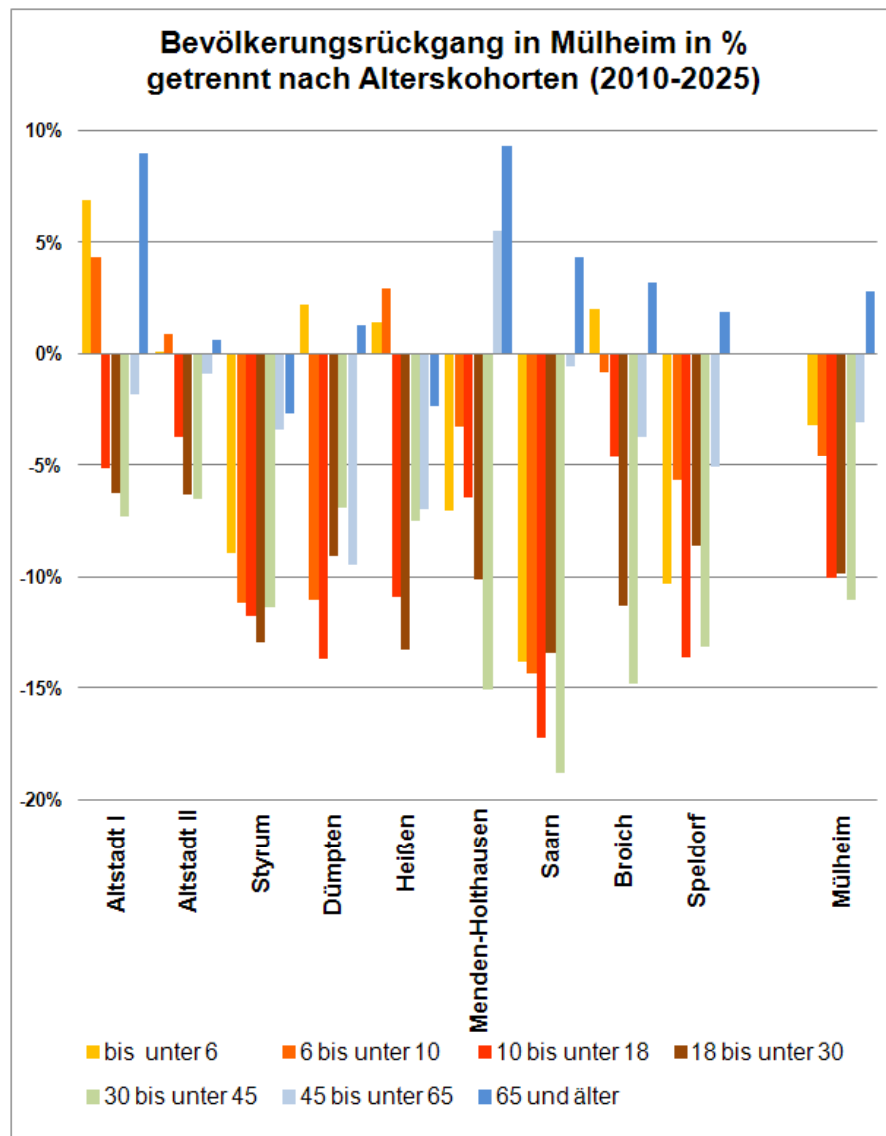
- Radiallinie
- Durchmesserlinie
- Quartierslinie bzw. Zubringerlinie
- Tangentiallinie

Fazit:

- keine klare Produktzuweisung der Buslinien erkennbar
- eine marktkonforme Produktgestaltung ist sinnvoll, um eine systematische Angebotsausrichtung und Vermarktung des ÖPNV-Systems zu erreichen
- Buslinien erfüllen häufig keine ergänzende Funktion zur Straßenbahn
- ➔ Straßenbahn könnte mehr leisten, wenn der Bus „besser“ zuarbeiten würde



- Rückgang der Bevölkerung bis 2025 um ca. 4,4%
 - ➔ Die Einwohnerentwicklung verläuft nicht gleichmäßig für alle Altersklassen und in allen Stadtteilen
- Der ÖPNV verliert aufgrund des demographischen Wandels und der Veränderung des Mobilitätsverhaltens seine Stammklientel:
 - Schüler
 - Personen ohne Autoverfügbarkeit
 - ältere Personen ohne Pkw
 - ➔ **Anteil der Wahlfreien nimmt zu!**
- Demographische Entwicklung hat Auswirkungen auf die Erlöse des ÖPNV



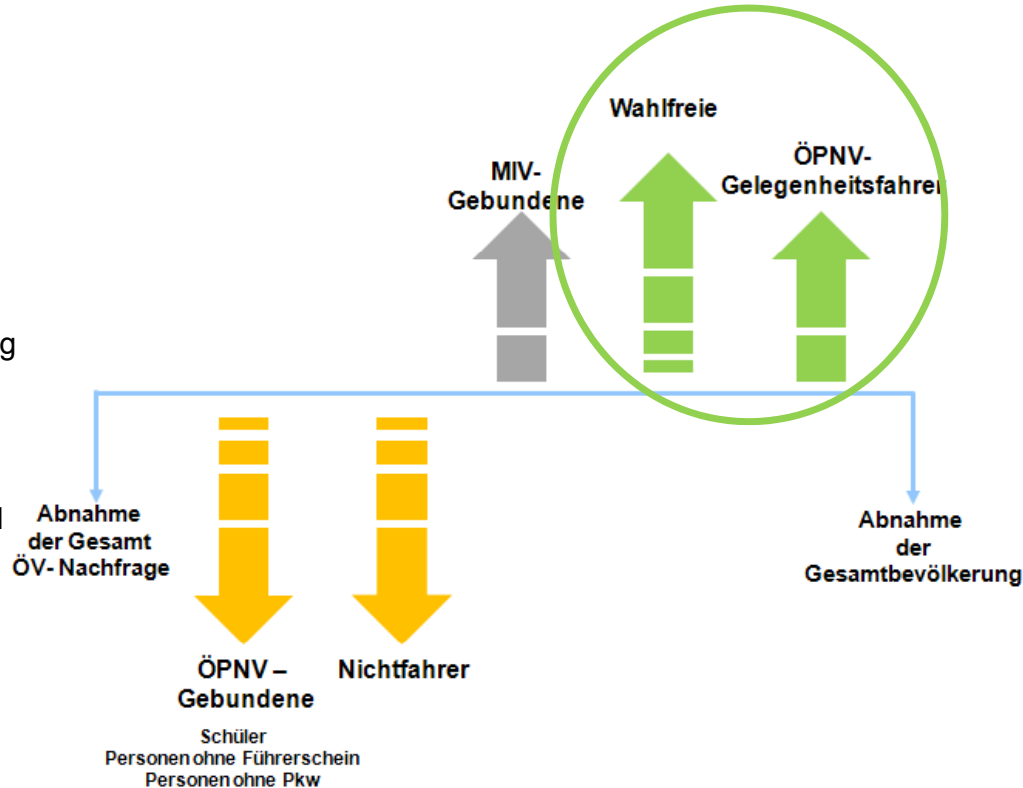
Demographische Entwicklung hat Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und somit auch auf das ÖV-Aufkommen

- Der Anteil der Wahlfreien* nimmt zu:
 - ➔ Berufspendler
 - ➔ „neue“ Alte mit Führerschein und Auto
 - ➔ Personen mit individuelleren Lebensstilen (moderne Arbeitszeitmodelle, Flexibilisierung der Arbeit, etc.)
 - ➔ „multimodale“ Personen, vor allem jüngere Leute sind nicht autofixiert (nutzen verschiedene Verkehrsmittel, sind bereit den ÖPNV zu nutzen, wenn Angebot, Preis und zeitliche Verfügbarkeit stimmen)

- Neue Zielgruppen müssen aus dem Bereich der „wahlfreien“ Pkw-Nutzer und ÖPNV-Gelegenheitsfahrer gewonnen werden

- ➔ Qualität, Angebot und Service des ÖPNV Angebotes müssen mit den hohen Ansprüchen der Wahlfreien übereinstimmen

Ziel: Attraktivität für zukünftige Zielgruppen steigern ohne den heutigen Kundenstamm zu benachteiligen



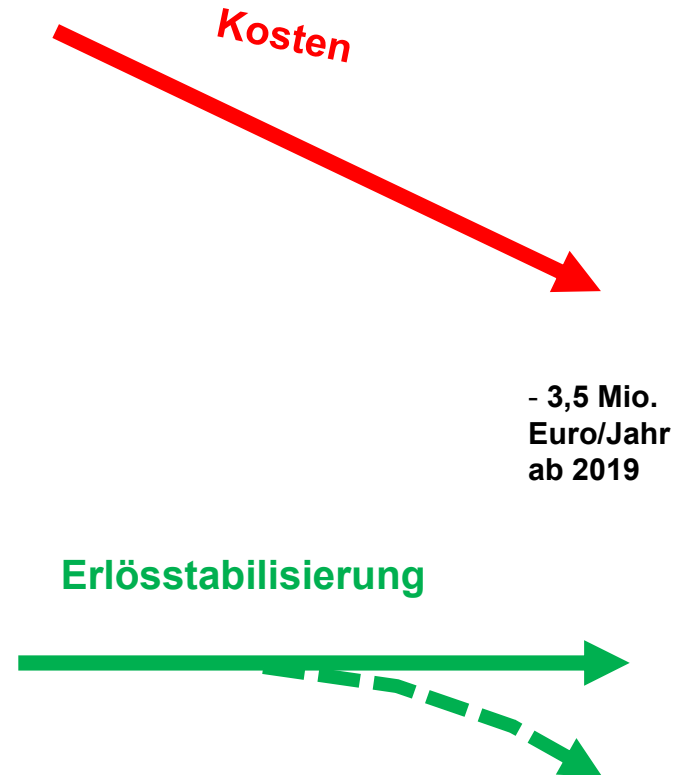
Entwicklungstrends im ÖPNV in Zusammenhang
mit dem demographischen Wandel

Einsparungsziele der Stadt Mülheim

- Kurzfristig wirksame Einsparungen von 2,5 Mio. Euro/Jahr im Bereich ÖPNV
- ab 2019 weitere 1,5 Mio. Euro/Jahr (durch u.a. betriebliche Optimierung bei dem VU)
- Einsparungen dürfen keine deutlichen Qualitätsverschlechterungen darstellen
- Einsparungsziele sollen eher in den Bereichen **Effizienzsteigerung** und **Wirtschaftlichkeit** liegen:
 - Das Straßenbahnnetz muss wirtschaftlicher sein!
 - Klare Aufgabenverteilung zwischen Straßenbahn und Bus
- Gewinnung von Wahlfreien für den ÖPNV um demographisch bedingte Fahrgastverluste aufzufangen

➔ „Reduce to max“:

Kosten reduzieren, Qualität verbessern, klare Aufgabenverteilung, zusätzliche Kunden gewinnen!



Welche Optionen stehen zur Verfügung?

- **Optimierung des Linienangebotes an die Nachfrage**
 - ➔ Prüfung der Kürzung oder Einstellung von Linien
 - ➔ Prüfung der Taktreduzierung („Fahrplanausdünnung“)

- **Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebotes**
 - ➔ Strategische Optimierung des ÖV-Netzes
(klare Funktionen und Aufgabenverteilung von Strab und Bus)
 - ➔ Verbesserung der Einnahmen und Kostenreduzierung der Strab
(Effizienzsteigerung)
 - ➔ Vermeidung von Überangeboten zwischen Strab und Bus
 - ➔ Demographischer Wandel : Abbau von teuren Nachfragespitzen
 - ➔ Schaffung eines vermarktungsfähigen und transparenten Liniennetzes mit den Ziel, verstärkt „Wahlfreie“ für den ÖV zu gewinnen. Ziel: Kompensation der Erlössituation (Erlösstabilisierung)

Nennen Sie uns bitte Ihre Bedenken und Anregungen zum öffentlichen Nahverkehr in Mülheim an der Ruhr

Wo sehen Sie Handlungsbedarf?

- Erschließung
- Betriebszeiten
- Taktzeiten, Fahrplan
- Beförderungsqualität
- Fahrzeuge
- ...