
**Nahverkehrsplan 2017
der Stadt
Mülheim an der Ruhr**

13. Juli 2017

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenvorgaben für den Nahverkehrsplan	1
1.1	Rechtliche Grundlagen.....	1
1.2	Rahmenvorgaben.....	4
1.2.1	Landesentwicklungsplan	4
1.2.2	Regionaler Flächennutzungsplan	5
1.2.3	ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW	6
1.2.4	ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan	6
1.2.5	Nahverkehrsplan des VRR	7
2	Ziele der Stadt Mülheim an der Ruhr	9
2.1	Aufgaben des Nahverkehrsplanes	9
2.2	Aufstellungsverfahren.....	10
2.3	Leitziele des Nahverkehrsplanes.....	10
2.3.1	Sicherung der ÖPNV-Mobilität	10
2.3.2	Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV	11
2.3.3	Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV	11
2.3.4	Verzahnung von lokalem und nachbarörtlichem ÖPNV.....	11
2.4	Berücksichtigung bestimmter Nutzergruppen.....	12
2.4.1	Rechtliche Grundlagen.....	12
2.4.2	Begriffsklärung	12
2.4.3	Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Einschränkungen	13
2.4.4	Genderaspekte.....	14
2.4.5	Ausnahmeregelungen	14
2.5	Sonstige Vorgaben.....	15
2.5.1	Umweltziele der Stadt Mülheim	15
2.5.2	Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Mülheim	16
2.6	Qualitätsziele als Anforderungsprofil	16
2.6.1	Anforderungen an die Erschließungsqualität	16
2.6.2	Anforderungen an die Verbindungsqualität	17
2.6.3	Anforderungen an die Betriebszeiten	19

2.6.4	Anforderungen an die Angebotsqualität	20
2.6.5	Anforderungen an die Haltestellenausstattung	23
2.6.6	Anforderungen an die Fahrzeugausrüstung	26
2.6.7	Anforderungen an den Betrieb	29
2.6.8	Anforderungen an den Vertrieb	31
2.6.9	Anforderungen an den Service	33
3	Umsetzungsbilanz NVP 2013	40
3.1	Stand der Umsetzung NVP 2013	40
3.2	Ergebnisse der Prüfaufträge aus NVP 2013.....	41
4	Bestandsanalyse und Entwicklungen	44
4.1	Raum- und Siedlungsstruktur	44
4.2	Bevölkerungsentwicklung	46
4.3	Ausgewiesene Potenzialflächen.....	48
4.4	ÖPNV-Angebot	48
4.5	Haltestelleninfrastruktur.....	49
5	Maßnahmenprogramm	53
5.1	Maßnahmenprogramm Straßenbahn	53
5.1.1	Schienengutachten	53
5.1.2	Zielnetz Schiene.....	54
5.2	Maßnahmenprogramm Bus.....	58
5.2.1	30-Minuten-Takt auf Linie 134.....	58
5.2.2	TaxiBus Fischenbeck	58
5.3	Maßnahmenprogramm Barrierefreiheit	59
5.3.1	Vorbemerkungen.....	59
5.3.2	Barrierefreiheit an Straßenbahn- und Stadtbahnhaltestellen	59
5.3.3	Barrierefreiheit an Bushaltestellen.....	60
5.3.4	Ausnahmeregelungen	64
5.3.5	Alternative Fahrmöglichkeiten	67
5.4	Weitere Maßnahmen.....	68

6	Prüfaufträge	69
6.1	Straßenbahn Saarn	69
6.2	Anpassung im Nachtnetz	69
6.3	Anpassung von Frühfahrten und SVZ-Netz.....	70
6.4	Anschlussicherung/-garantie an Verknüpfungspunkten	70
7	Qualitätsmanagement.....	71
8	Finanzierungsplanung.....	72
8.1	Bausteinmodell zur Finanzierung des ÖPNV in Mülheim an der Ruhr	72
8.2	Finanzieller Rahmen des ÖPNV-Angebots – Chancen und Risiken	73
9	Gesamtnetz „Stadtverkehr Mülheim an der Ruhr“	75
10	Ausblick.....	79
11	Anlage: Liniensteckbriefe	81

Abbildungsverzeichnis

Bild 2-1:	Anforderungen an die Erschließungsqualität im ÖPNV der Stadt Mülheim an der Ruhr (Quelle: in Anlehnung an NVP 2013)	17
Bild 2-2:	Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im ÖPNV der Stadt Mülheim an der Ruhr (Quelle: NVP 2013)	18
Bild 2-3:	Umsteigehäufigkeiten für Relationen zwischen den einzelnen Raumkategorien (Quelle: NVP 2013)	19
Bild 2-4:	Definition der Betriebszeiten in der Stadt Mülheim an der Ruhr (Quelle: NVP 2013)	20
Bild 2-5:	Produkte des ÖPNV in Anlehnung an die VRR-Richtlinie kommunale Produkte	21
Bild 2-6:	Mindeststandards bei der Dimensionierung des Platzangebotes in den eingesetzten Fahrzeugen (Quelle: Stadt Mülheim)	22
Bild 2-7:	Zielwerte für Anschlussqualitäten im ÖPNV der Stadt Mülheim an der Ruhr (Quelle: NVP 2013)	23
Bild 2-8:	Ausstattungsstandards von Haltestellen im Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr (Teil 1)	24
Bild 2-9:	Ausstattungsstandards von Haltestellen im Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr (Teil 2)	25
Bild 2-10:	Ausrüstungsstandards von Fahrzeugen bei Neubeschaffungen im Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr	27
Bild 3-1:	Stand der Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2013	40
Bild 4-1:	Raumkategorisierung und Stadtteile der Stadt Mülheim an der Ruhr	45
Bild 4-2:	Strukturdaten der Stadt Mülheim an der Ruhr (Stand: 2016 bzw. 2015 (Schulplätze))	47
Bild 4-3:	Schematischer Liniennetzplan der Stadt Mülheim an der Ruhr (TagNetz bis 23.00 Uhr, gültig ab 12.06.2016; Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr)	50
Bild 4-4:	Ausstattung der unterirdischen Haltestellen auf Mülheimer Stadtgebiet (Quelle: Stadt Mülheim)	51
Bild 5-1:	Änderungen im Zielnetz Schiene, Ausbaustufe 1, ohne Neubaustrecke Saarn (Quelle: Schienengutachten VCDB/BbA, 2016)	56
Bild 5-2:	Änderungen im Zielnetz Schiene, Ausbaustufe 2, inkl. Neubaustrecke Saarn (Quelle: Schienengutachten VCDB/BbA, 2016)	57
Bild 5-3:	Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau in Mülheim an der Ruhr	64

Bild 5-4:	Ausnahmeregelungen zum barrierefreien Haltestellenausbau in Mülheim an der Ruhr.....	67
Bild 5-5:	Barrierefrei ausgebaute Haltestellen zum Erreichen der Einzugsbereiche nicht barrierefrei gebauter Haltestellen (Beispiele).....	68
Bild 6-1:	Untersuchte Varianten einer möglichen Verlängerung der Straßenbahnlinie 102 nach Saarn (Quelle: Stadt Mülheim).....	70
Bild 8-1:	Einnahmen und Aufwendungen im Mülheimer ÖPNV (Quelle: MVG/Via)	74

1 Rahmenvorgaben für den Nahverkehrsplan

1.1 Rechtliche Grundlagen

Der Nahverkehrsplan (NVP) soll für jeden Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht. Für einen Nahverkehrsplan relevant sind die Gesetze, die sich mit Organisation, Finanzierung und Genehmigung der Verkehre befassen.

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße ist am 03.12.2009 in Kraft getreten. In der Verordnung wird der Rechtsrahmen für die zuständigen Behörden im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs festgelegt. Wesentliche Eckpunkte der EU-VO 1370/2007 sind:

- Die Verordnung verlangt (abgesehen von allgemeinen Vorschriften) einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) zwischen der zuständigen Behörde und einem Verkehrsunternehmen für die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wenn die Verkehrsunternehmen als Gegenleistung ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichszahlungen erhalten. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag muss rechtlich verbindlich sein und von der jeweils zuständigen Behörde erlassen werden. Eine bestimmte Rechtsform des Auftrages wird in der VO (EG) Nr. 1370/2007 hingegen nicht vorgegeben.
- Es besteht Wahlfreiheit für die zuständigen Behörden zwischen Ausschreibung und Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen.
- Nach Art. 2a Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 müssen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die die zuständigen Behörden in öDA bzw. allgemeinen Vorschriften festlegen, mit den politischen Zielen im Einklang stehen, die in den Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in den Mitgliedstaaten aufgeführt sind. Der vorliegende Nahverkehrsplan beinhaltet derartige strategische Festlegungen in den Kapiteln 2.3 bis 2.5.

Bundesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (BGG)

Das Gesetz vom 01.05.2002 verfolgt das Ziel, die Benachteiligung von Menschen mit Behinderung zu beseitigen. Danach sollen u. a. bauliche Anlagen und Verkehrsmittel barrierefrei gestaltet sein, um Menschen mit Behinderung eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.

Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 01.01.2013 an die Vorgaben der EU-Verordnung 1370/2007 angepasst. Es beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im ÖPNV sowie für das Genehmigungsverfahren. Das novellierte PBefG räumt den Aufgabenträgern die Möglichkeit ein, alle Instrumente der VO 1370/2007 zu nutzen. Die zuständige Behörde nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 soll nach dem PBefG mit den in den Landes-ÖPNV-Gesetzen definierten Aufgabenträgern identisch sein.

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8 Absatz 3 PBefG geregelt. Der Aufgabenträger (hier Stadt Mülheim an der Ruhr) definiert im Nahverkehrsplan die Anforderungen, die er zur Sicherstellung der ausreichenden, d.h. der den öffentlichen Interessen angemessenen Verkehrsbedienung für erforderlich erachtet. Dazu definiert der Aufgabenträger u.a. „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“. Der Nahverkehrsplan ist somit ein grundlegendes Planungsinstrument zur Entwicklung des ÖPNV. Aus ihm ergibt sich der Bedarf i.S.d. öffentlichen Verkehrsinteressen im ÖPNV.

Die Genehmigungsbehörde (hier Bezirksregierung Düsseldorf) hat den vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, so auch die dort definierte ausreichende Verkehrsbedienung, soweit dieser unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG (Beteiligung der vorhandenen Unternehmen sowie sonstiger dort genannte Adressaten) zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet (sogenannter „qualifizierter Nahverkehrsplan“). Eine Genehmigung *kann* versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG im Einklang steht.

Der Nahverkehrsplan hat zudem die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs fordert das PBefG bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit. Ausnahmen davon sind im NVP zu benennen und zu begründen.

ÖPNVG NRW

Die in den Bundesgesetzen auf die Länder übertragenen Aufgaben werden für das Land Nordrhein-Westfalen durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) geregelt. Nach dem ÖPNVG NRW ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte sowie derjenigen mittleren und großen kreisangehörigen Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind. Dies gilt auch für den schienengebundenen ÖPNV mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Für diesen nehmen die Zweckverbände die Aufgabenträgerschaft wahr.

Nach den §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger verpflichtet, für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser Plan soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (Modal Split) benennen. Bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung eines Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Ziele von Raumordnung und Landesplanung zu beachten. Die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen. Im Einzelnen werden im § 2 ÖPNVG NRW folgende Grundsätze der Weiterentwicklung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen genannt:

- Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang haben.
- Erhalt und Ausbau vorhandener Verkehrswege ist gegenüber dem Neubau zu bevorzugen.
- Der ÖPNV soll unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadt- und Quartiersentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit sowie des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.
- Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten.
- In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten.

- Durch eine koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards sollen die Fahrgastzahlen sowie die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden.
- In allen Landesteilen ist die Infrastruktur des ÖPNV auszubauen. Die Netzverknüpfung der Schienenschnellverkehre mit dem darauf abgestimmten Busnetz ist durch eine nutzerfreundliche, barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sicherzustellen.
- Sonderverkehre sind möglichst in Linienverkehre zu überführen.
- Alternative Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammel- und Linientaxen sowie Bürgerbusse sollen bei geringer Nachfrage genutzt werden.
- Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem BGG und dem BGG NRW zu berücksichtigen.
- Ebenso ist den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, älteren Menschen, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.
- An der Ausgestaltung des ÖPNV sollen die vorhandenen Verkehrsunternehmen zu vergleichbaren Bedingungen beteiligt werden.

1.2 Rahmenvorgaben

1.2.1 Landesentwicklungsplan

Die aktuell und zukünftig zu erwartenden veränderten Rahmenbedingungen, insbesondere der demographische Wandel, der zu erwartende Klimawandel sowie neue Rechtsgrundlagen bestimmen das Leitbild des Landesentwicklungsplanes. Darüber hinaus sind insbesondere zu berücksichtigen:

- die nachhaltige Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen,
- die Verringerung der Freirauminanspruchnahme,
- die Umsetzung anerkannter Klimaschutzziele,
- die Stärkung zentraler Orte und der Innenstädte,
- die Gewährleistung von Mobilität und Erreichbarkeit.

Bezogen auf den Verkehr werden die folgenden Ziele im Landesentwicklungsplan definiert:

- integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung zur Reduzierung der Verkehrsbelastung (und zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme),
- die leistungsfähige Entwicklung des Schienennetzes,
- die Verwirklichung des Rhein-Ruhr-Express (RRX),
- die Freihaltung von nicht mehr genutzten Trassen,
- Stärkung der Nahmobilität (z.B. Fahrradmitnahme im ÖPNV, Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen und geeigneten zentralen Bushaltestellen),
- Schaffung von Voraussetzungen für die Entwicklung multimodaler Verkehrsstrukturen mit verschiedenen Verkehrsträgern
- Schaffung von Voraussetzungen für die zukünftige Integration neuer Verkehrskonzepte unter Nutzung alternativer Antriebe.

Diese Ziele und Grundsätze des jeweils gültigen LEP sind als sonstige Erfordernisse der Raumordnung bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen zu berücksichtigen.

Der neue Landesentwicklungsplan ist am 08.02.2017 in Kraft getreten und ersetzt damit den LEP NRW von 1995. Der LEP NRW von 2017 wird nun als Grundlage für die landesplanerischen Ziele und Grundsätze zum Thema Verkehr herangezogen, insbesondere Kapitel 8 (Verkehr und technische Infrastruktur).

1.2.2 Regionaler Flächennutzungsplan

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf aus dem Jahr 1999 ist am 03.05.2010 durch den Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) abgelöst worden. In den sechs Städten der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr (Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen) ist der RFNP der gültige Regionalplan. Damit sind Flächennutzungsplan und Regionalplan in einem Planwerk vereint.

Verkehrsplanerische Zielvorstellung ist es, die bestehende leistungsfähige Infrastruktur im Regierungsbezirk Düsseldorf zu erhalten und – soweit notwendig – auszubauen. Durch Einbindung aller Verkehrsmittel und Verkehrsträger sollen darüber hinaus Konzepte zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsoptimierung eine verbesserte Mobilität und Erreichbarkeit für Menschen und Güter bewirken.

1.2.3 ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW

Im August 2015 hat das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) das Verfahren zur „Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans 2017“ und des daran anschließenden ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans eingeleitet. Von der Stadt Mülheim an der Ruhr wurden folgende Vorhaben für die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes gemeldet:

- Beschleunigung der Straßenbahnlinie 104,
- Barrierefreier Umbau der Haltestelle Hauptfriedhof,
- Neubau einer Straßenbahnverbindung zwischen den Stadtteilen Dümpten und Winkhausen entlang der Oberheidstraße,
- Verlängerung der bestehenden Straßenbahnlinie 102 bis in den Stadtteil Mülheim Saarn,
- Neubau eines ZOB mit Umgestaltung der Übergangshalle über den Stadt- und Straßenbahngleisen der ÖPNV-Haltestelle Hbf,
- DFI Ausbau der Linie 901, Nachrüstung der DFI mit behindertengerechter Akustikanlage auf den Straßenbahnlinien 102 und 112.

Im Hinblick auf die bevorstehende Änderung des ÖPNVG NRW eröffnete das MBWSV im September 2015 die Möglichkeit, dass auch Vorhaben benannt werden können, die ausschließlich aus Mitteln nach §12 ÖPNVG gefördert werden. Daraufhin wurde folgende Maßnahme nachgemeldet: Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Hauptfriedhof (OM 2016 04 117).

1.2.4 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan

Gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW erstellt das „[...] für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landes [auf Grundlage dieses ÖPNV-Bedarfsplans] einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan.“ Bestandteile des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind:

- Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Mio. €, die vom Land nach § 13 Abs. 1 ÖPNVG gefördert werden sollen (vgl. § 7 Abs. 2 ÖPNVG) und
- Vorhaben der (Bahnhofs-) Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2), für die das Land NRW Ende 2008 eine Rahmenvereinbarung mit der DB AG abgeschlossen hat.

Unterteilt werden die Vorhaben in die Teile A und B. Teil A beinhaltet Vorhaben, die mit den voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzmitteln reali-

siert werden können (Vorhaben des Bundesprogramms nach § 6 Abs. 1 GVFG). Teil B umfasst Vorhaben, „die in den Teil A nachrücken oder gegen solche ausgetauscht werden können, wenn sich die Förderung von Vorhaben des Teils A verzögert oder als nicht möglich erweist“.

Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan enthält für die Stadt Mülheim an der Ruhr folgende Vorhaben:

- Teil A:
 - Rhein-Ruhr-Express (RRX)
 - MOF 2-Maßnahme: Mülheim a. d. Ruhr Hbf
 - MOF 2-Maßnahme: Bf. Mülheim-Styrum
- Teil B:
 - keine

1.2.5 Nahverkehrsplan des VRR

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ist Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Als solcher hat der VRR im Sommer 2015 mit der Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans begonnen (VRR-Nahverkehrsplan 2016). Ein erster Entwurf wurde mit Vertretern von kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen in mehreren Gesprächsrunden diskutiert. Das formale Beteiligungsverfahren und die Gespräche mit kommunalen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Trägern öffentlicher Belange wurden bereits abgeschlossen. Im Juli 2017 soll der Nahverkehrsplan des VRR verabschiedet werden.

Der VRR-Nahverkehrsplan 2016 (Entwurfsstand: 20.04.2016) formuliert die Anforderungen an das Fahrplanangebot, die Infrastruktur und weitere Qualitätsaspekte für ein integriertes und zukunftsorientiertes SPNV-System im VRR. Die Entwicklung des SPNV-Leistungsangebots und des Fahrzeug-einsatzes wird bestimmt von der Umsetzung des RE-Konzepts, des S-Bahn-Konzepts mit einem 15-/30-Minuten-Takt und der Einführung des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX).

- Nach Umsetzung des RE-Konzeptes ab Dezember 2016 entfällt bei der Linie RE 1 der Abschnitt Hamm (Westf) – Paderborn. Stattdessen wird die Linie RE 11 über Paderborn und Warburg (Westf) nach Kassel verlängert und übernimmt die Bedienung des entfallenden Abschnitts des RE 1.
- Die Linie RE 6a wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 in die Linie RE 6 integriert. Dadurch entsteht eine Verlängerung des RE 6 von Minden über Düsseldorf bis Köln/Bonn Flughafen. Zeitgleich ist die RB 42 durch den RE 42 ersetzt und um den Ast Essen – Duisburg – Krefeld –

Mönchengladbach mit Halt in Mülheim (Ruhr) Hauptbahnhof verlängert worden.

- Die Umstellung des RE 11 auf die neuen RRX-Fahrzeuge ist für Dezember 2018 vorgesehen, die des RE 6 für Dezember 2019. Die Umstellung der Fahrzeuge des RE 1 soll im Juni 2020 erfolgen. Neben der erwarteten Verbesserung der Fahrplanstabilität durch das optimierte Beschleunigungsvermögen der neuen Fahrzeuge entstehen Qualitätssteigerungen durch eine erhöhte Sitzplatzanzahl von 800 Plätzen pro Fahrt.
- Die Taktumstellung im S-Bahn-System zum Fahrplanwechsel 2019/2020 betrifft die Stadt Mülheim an der Ruhr insofern, als die S 1 im Abschnitt Essen – Duisburg sowie die S 3 von einem 20 Minuten-Takt auf einen ganztägigen 30 Minuten-Takt umgestellt wird. Entsprechend sollen auch im kommunalen ÖPNV in Mülheim an der Ruhr Anpassungen erfolgen. Die Umstellung der Straßenbahnlinien 102, 104 und 112 auf einen 15 Minuten-Takt erfolgte im Januar 2017.
- Des Weiteren werden ab Dezember 2019 die RB 41 auf den Linienweg Wesel – Wuppertal und die RB 33 auf den Linienweg Aachen – Essen verlängert und Halte in Mülheim (Ruhr) Hauptbahnhof aufweisen. Die RB 33 wird zusätzlich in Mülheim-Styrum halten.
- Punktuelle Verbesserungen sind im Nachtverkehr bei den RB- und RE-Linien vorgesehen, im NVP des VRR aber nicht einzeln benannt. Die angestrebten Verbesserungen im Nachtverkehr haben positive Auswirkungen auf den Nachtbusverkehr in Mülheim, da mit einer Steigerung des Fahrgastaufkommens zu rechnen ist.
- Insgesamt haben die Anpassungen und Veränderungen im SPNV eher geringe Auswirkungen auf die Stadt Mülheim an der Ruhr. Einerseits werden neue Direktverbindungen (z.B. Köln/Bonn, Wuppertal) angeboten und zusätzliche Fahrtmöglichkeiten (z.B. Mönchengladbach, Kassel) geschaffen. Andererseits reduziert sich das Angebot im S-Bahn-Verkehr. Durch den Einsatz neuer Fahrzeuge ist eine deutliche Qualitätssteigerung zu erwarten (Verbesserung der Fahrplanstabilität durch höheres Beschleunigungsvermögen, Erhöhung der Platzkapazitäten).

2 Ziele der Stadt Mülheim an der Ruhr

2.1 Aufgaben des Nahverkehrsplanes

Im ÖPNVG NRW werden alle Kreise und kreisfreien Städte sowie Zweckverbände als planungspflichtige Aufgabenträger des ÖPNV verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf fortzuschreiben.

Die Stadt beschreibt mit dem Nahverkehrsplan einen Bedarf an Verkehrsdiensten, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge zu befriedigen. Dabei integriert und harmonisiert der Nahverkehrsplan die Aktivitäten benachbarter Aufgabenträger im Interesse eines den öffentlichen Verkehrsinteressen angemessenen ÖPNV-Angebotes für die Bevölkerung. Die Bedarfsdefinition ist nicht auf den Status quo bzw. die aktuelle Situation beschränkt. Vielmehr definiert der Nahverkehrsplan der Stadt Mülheim an der Ruhr den Rahmen und die gewünschte Entwicklungsrichtung für die zukünftige Planung und Gestaltung des ÖPNV in Mülheim.

Die Deckung des im Nahverkehrsplan definierten Bedarfs erfordert nicht notwendig immer auch eine Bestellung von Verkehrsdiensten im Wege der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 durch den Aufgabenträger als zuständige Behörde. Vielmehr wird dies nur erforderlich, wenn die ausreichende Verkehrsbedienung nicht auf eigenwirtschaftlicher Basis erbracht wird. In Mülheim an der Ruhr konnte bislang die ausreichende Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden.

Der Nahverkehrsplan soll dazu beitragen, das erreichte Niveau des ÖPNV in Mülheim an der Ruhr zu halten und auszubauen. Lebensqualität und Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Mülheim an der Ruhr werden erhalten bzw. weiter verbessert.

Ein weiterer Zweck des Nahverkehrsplans ist es, Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot festzulegen. Die Qualitätsziele sind der Garant für einen attraktiven ÖPNV und gelten grundsätzlich für alle im Gebiet der Stadt Mülheim erbrachten Verkehrsleistungen und alle dort tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen. Bei grenzüberschreitenden Linien, die nicht dem Gesamtnetz „Stadtverkehr Mülheim an der Ruhr“ (vgl. Kapitel 9) zugeordnet sind, kann vom vorgenannten Grundsatz – unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion des einzelnen Produktes – abgewichen werden, sofern dies anderslautende Qualitätsstandards benachbarter Aufgabenträger unumgänglich machen. Die Stadt Mülheim an der Ruhr wird in diesem Fall in der Abstimmung mit den Nachbar-Aufgabenträgern auf eine bestmögliche Qualität der grenzüberschreitenden Verkehre hinwirken.

2.2 Aufstellungsverfahren

Der Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität hat am 28.04.2016 den Aufstellungsbeschluss für die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans der Stadt Mülheim an der Ruhr gefasst und inhaltliche Vorgaben für die Erarbeitung gesetzt.

Die Bezirksregierung Düsseldorf ist über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG NRW mit Schreiben vom 12.12.2016 unterrichtet worden.

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans Mülheim an der Ruhr wurde arbeitsteilig durch die Stadtverwaltung und die Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (IVV) erstellt, wobei die fachlichen Arbeiten seitens der Stadt Mülheim an der Ruhr beim Amt für Verkehrswesen und Tiefbau lagen.

Die Einbringung des NVP-Entwurfes in den Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität erfolgte am 28.03.2017. Das Abstimmungsverfahren nach § 9 Abs. 2 und 3 ÖPNVG NRW wurde nach Einbringung des Entwurfes in die politischen Gremien bis 28.04.2017 durchgeführt.

Die zum NVP-Entwurf eingebrachten Anregungen und Bedenken sowie deren Abwägung wurden in einer synoptischen Darstellung zusammengestellt. Die vom Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Mobilität beschlossenen Punkte aus dem Anhörungsverfahren wurden soweit wie möglich in den Nahverkehrsplan übernommen bzw. werden bei der Umsetzung der Maßnahmen berücksichtigt.

Der Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr hat am 13.07.2017 den Nahverkehrsplan 2017 der Stadt Mülheim an der Ruhr beschlossen. Die Beteiligung der Bezirksvertretungen fand vor der Beschlussfassung im Rat der Stadt statt.

2.3 Leitziele des Nahverkehrsplanes

2.3.1 Sicherung der ÖPNV-Mobilität

Das ÖPNVG NRW fordert von der Stadt Mülheim an der Ruhr als Aufgabenträger, für die Sicherung der ÖPNV-Mobilität im Stadtgebiet und damit für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten zu sorgen. Dies bedeutet, dass auch in weniger dicht besiedelten Gebieten und zu nachfrageschwachen Zeiten ein Mindestangebot im ÖPNV zur Verfügung stehen muss.

Da sich die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nicht auf städtische Verkehre beschränken, ist eine durchgehende Transportkette mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu garantieren. Diese durchgehende Transportkette bedient

gleichermaßen lokale, nachbarörtliche und regionale Verkehre und berücksichtigt dabei die Ansprüche aller Zielgruppen und Fahrtzwecke.

2.3.2 Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Die Attraktivität des ÖPNV ist Voraussetzung für seine Wirtschaftlichkeit. Die Ziele der Stadt Mülheim an der Ruhr zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ergeben sich aus den folgenden fünf Punkten:

- Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur durch eine sinnvolle Aufgabenteilung aller Verkehrsmittel (Produkte) des ÖPNV sowie durch eine Differenzierung der angebotenen Produkte entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe (differenzierte Bedienung).
- Steigerung der Angebotsqualität durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten, durch eine Priorität für Taktverkehre und durch Erhalt bzw. Verbesserung attraktiver Anschlüsse an zentralen Verknüpfungspunkten.
- Steigerung der Beförderungsqualität durch eine kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks, durch eine nutzergerechte Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie durch Einhaltung von vereinbarten Qualitätsstandards.
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen.
- Weiterentwicklung der Kundeninformation im Regel- und Störfall auf verschiedenen Kanälen.

2.3.3 Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

Wie alle anderen öffentlichen Aufgaben steht der ÖPNV unter der Vorgabe der sparsamen und effizienten Mittelverwendung. Öffentliche Mittel müssen zielgerichtet und sorgsam ausgegeben werden. Es ist daher bei jedem Angebot, das in den Nahverkehrsplan als Planungsgröße aufgenommen ist, zu fragen, wie es möglichst kostengünstig erbracht und wie es möglichst ertragswirksam ausgestaltet werden kann.

2.3.4 Verzahnung von lokalem und nachbarörtlichem ÖPNV

Die Fahrplangestaltung soll grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachten, damit fahrplanmäßige Übergänge zwischen allen Produkten des ÖPNV eingerichtet und die Prämissen des Zusammenspiels einer nach Verkehrsaufgaben differenzierten Produktpalette erfüllt werden können. Dies setzt eine entsprechend abgestimmte Linienplanung voraus.

2.4 Berücksichtigung bestimmter Nutzergruppen

2.4.1 Rechtliche Grundlagen

Das Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erlegt einem Nahverkehrsplan in § 8 (3) u.a. auf, „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“ In § 62 (2) PBefG wird ergänzt: „Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“

Die wichtigsten Normen für die Errichtung von barrierefreien Verkehrsanlagen sind die

- DIN 18040-3 „Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum – Planungsgrundlagen“,
- DIN 32975 „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“ und
- DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“.

Weiterhin sind die Planungsempfehlungen „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ seitens des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu beachten.

2.4.2 Begriffsklärung

Gemäß der Richtlinie „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR“ schließt „die Definition einer barrierefreien Haltestelle [...] weit mehr ein als bauliche Gesichtspunkte, die zur Optimierung der Einstiegsverhältnisse dienen oder ein Leitsystem innerhalb der Haltestelle darstellen. Die barrierefreie Haltestelle ergibt sich aus einer Vielzahl von Einzelementen an der Haltestelle und aus der behindertengerechten Gestaltung dieser Elemente.“ Wichtig ist die Gestaltung nach dem Zwei-Sinne-Prinzip, d.h. mindestens zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten müssen angesprochen werden.

Unterschieden wird die Gruppe der Personen mit Mobilitätseinschränkungen in

- Menschen mit Behinderung (z.B. Geh-, Seh-, Höreingeschränkte, Menschen mit geistiger Behinderung, Kleinwüchsige),
- Schwangere Frauen, Menschen mit Kindern oder schwerem Gepäck,

- Ältere Personen,
- Personen mit kurzzeitigen Mobilitätseinschränkungen (z.B. Unfallgeschädigte).

2.4.3 Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Einschränkungen

Für die genannten Personengruppen müssen besondere Ausstattungsmerkmale im ÖPNV-Angebot vorgesehen werden, die nachfolgend beispielhaft aufgeführt sind:

- Vorhaltung ausreichender Aufstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und schwere Lasten in den Fahrzeugen,
- Verbesserung der Information über behindertengerecht eingerichtete Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte,
- Anstreben eines möglichst niveaufreien (stufenlosen) Zugangs zu Haltestellen, besonders bei Verknüpfungshaltestellen (z.B. Rampen, Aufzüge),
- Anstreben eines möglichst niveaufreien Ein- und Ausstiegs durch die Anhebung der Bordsteinhöhe auf mindestens 18 cm,
- Konsequente Einführung taktiler und kontrastreicher Oberflächen (Blindenleitplatten) an den Haltestellen für eine verbesserte Orientierung für Sehbehinderte.
- Konsequente Ausgestaltung von Fahrzeugen mit kontrastreichen visuellen Anzeigen, zusätzlich akustische Ansagen in den Fahrzeugen.

Fehlende Informationen oder nicht barrierefrei gestaltete Haltestelleninfrastruktur behindern den Zugang zum ÖPNV z.T. erheblich. Der ÖPNV wird nur dann den Personen mit Mobilitätseinschränkungen und sensorischen Behinderungen gerecht, wenn er auf der gesamten Wegekette ihren Ansprüchen genügt. Die Wegekette besteht nach den Planungsempfehlungen des VDV aus den folgenden Einzelementen:

- Reisevorbereitung
- Weg zur Haltestelle
- Haltestellenzugang
- Wege innerhalb der Haltestelle
- Aufenthalt an der Haltestelle
- Schnittstelle Haltestellenkante und Fahrzeug
- Einstieg in das Fahrzeug
- Aufenthalt im Fahrzeug

- Ausstieg aus dem Fahrzeug
- Schnittstelle Haltestellenkante und Fahrzeug
- Wege innerhalb Haltestelle/Umsteigevorgang
- Haltestellenabgang
- Weg zum Ziel.

2.4.4 Genderaspekte

Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, dass Frauen und Männer ihre Mobilität unterschiedlich bewältigen. So nutzen Frauen öffentliche Verkehrsmittel häufiger als Männer. Frauen sind häufiger zu Fuß und auch häufiger mit kleinen Kindern unterwegs. Hieraus ergeben sich unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖPNV.

Nach §2 Abs. 9 ÖPVG NRW ist den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen oder Fahrrad fahren und Kindern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.

Um einem Mobilitätsverzicht im ÖPNV, hervorgerufen durch ein Unsicherheits- oder Bedrohungspotenzial an Haltestellen und in den Fahrzeugen als häufig einziges Verkehrsmittel entgegenzuwirken, ist bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes u.a. auf folgende Punkte zu achten:

- Attraktives Angebot auch in Schwachverkehrszeiten, insbesondere im Abend- und Wochenendverkehr.
- Verbesserung des Sicherheitsempfindens an den Haltestellen durch ausreichende Beleuchtung (Straßenbeleuchtung; wo diese nicht ausreicht, sollte im Wartebereich eine zusätzliche Beleuchtung vorgesehen werden) und gute Einsehbarkeit sowie durch ausreichende Abstände zu „dunklen“ Punkten (z.B. Mauern, Hecken).
- Verbesserung der Sicherheit im Fahrzeug durch Beobachtungsmöglichkeit des Innenraums durch den Fahrer (oder eine Kamera) und eine hierfür erforderliche ausreichende Innenbeleuchtung.

2.4.5 Ausnahmeregelungen

Die Stadt Mülheim an der Ruhr wird aus wirtschaftlichen und technischen Gründen Ausnahmen bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen im Stadtgebiet zulassen. Die technische Machbarkeit ist immer zu prüfen. Bei Haltestellen mit weniger als 75 Ein- und Aussteigern pro Tag ist ein barrierefreier Umbau wirtschaftlich nicht darstellbar. Dabei ist im Einzelfall die Situation vor Ort bzgl. evtl. auftretender spezieller Nutzergruppen zu beachten.

Aus technischen Gründen muss bei einer Straßenbahnführung in Mittellage (z.B. Aktienstraße mit vier Fahrstreifen) auf eine barrierefreie Gestaltung der Haltestellen verzichtet werden, wenn eine entsprechende Steighöhe nicht ohne erheblichen Aufwand ermöglicht werden kann. Der Umbau kann unterbleiben, wenn alternative Fahrmöglichkeiten bestehen.

Weiterhin können Haltestellen, die nur von TaxiBussen bedient werden, aufgrund der Beschaffenheit der Fahrzeuge nicht vollständig barrierefrei gestaltet werden.

Bei einer barrierefreien Gestaltung soll die Längsneigung von Verkehrsflächen maximal 3 % betragen. Das Längsgefälle darf bis zu 6 % betragen, wenn in Abständen von höchstens 10 m Zwischenpodeste mit einem Längsgefälle von höchstens 3 % angeordnet werden (DIN 18040-1; DIN 18040-3). Detaillierte Angaben finden sich in Kapitel 4.4.

2.5 Sonstige Vorgaben

2.5.1 Umweltziele der Stadt Mülheim

Die Klimaschutzziele der Stadt Mülheim an der Ruhr sind in den Handlungsansätzen und Leitgedanken zu Klimaschutz und Klimaanpassung (2011) sowie im Energetischen Stadtentwicklungsplan (2015) beschrieben und mit Maßnahmenempfehlungen hinterlegt. Der Rat der Stadt hat im Mai 2016 diesen Plan beschlossen.

Der Verkehrssektor und die Klimaschutzmaßnahmen, die damit in Zusammenhang stehen, werden in einem gesonderten Bericht zur Energetischen Stadtentwicklung behandelt. Dieser ist noch zu erstellen. Da der Verkehrssektor einen so bedeutenden Anteil an den CO₂-Emissionen im Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr hat, soll hier zumindest ein Ausblick auf mögliche CO₂-Minderungsziele erfolgen. Im Wesentlichen stehen zwei Handlungsoptionen zur Verfügung:

- Bei allen Arten von Fahrzeugen müssen die technischen Möglichkeiten eines energieeffizienteren und emissionsärmeren Betriebs konsequent genutzt werden.
- Der Modal Split muss zugunsten der energieeffizienteren und emissionsärmeren Transportart verschoben werden.

Dass der Verkehrssektor einen deutlichen Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten muss, soll Handlungsleitlinie von Politik und Verwaltung werden.

2.5.2 Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Mülheim

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) definiert das Leitbild für künftige Planungen in den Bereichen des Fußgängerverkehrs, des Radverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs sowie des Städtebaus und der Quartiersentwicklung. Im Gegensatz zum Nahverkehrsplan beschreibt der VEP die eher langfristig umzusetzenden Maßnahmen.

Der aktuelle VEP der Stadt Mülheim an der Ruhr stammt aus dem Jahre 2009 und soll im Jahr 2017 aktualisiert werden. Folglich wird hier auf die Wiedergabe der relevanten Inhalte des VEP aus 2009 verzichtet und stattdessen auf den aktualisierten VEP verwiesen.

2.6 Qualitätsziele als Anforderungsprofil

Die nachfolgenden Abschnitte beschreiben die Anforderungen an das betriebliche Leistungsangebot. Sie berücksichtigen dabei die Ziele und Vorgaben aus den Abschnitten 2.3 bis 2.5.

2.6.1 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Die Haltestellen bilden die Schnittstelle zwischen der Flächennutzung und dem ÖPNV-System. Sie sind der erste Berührungspunkt zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Über die Haltestellen wird den Nutzern der Zugang zum ÖPNV gewährleistet. Der Einzugsbereich von Haltestellen wird vereinfacht als Kreis definiert, dessen Radius die zumutbare Fußwegentfernung zu einer Haltestelle angibt. Die Qualität des Zugangs zum Nahverkehrssystem für die Bürgerinnen und Bürger ist mit Hilfe dieses Einzugsbereichs messbar.

Die Anforderungen an die Erschließungsqualität im ÖPNV-Tagesnetz in der Stadt Mülheim an der Ruhr sind in Bild 2-1 dargestellt. Angegeben sind Grenzwerte für Fußwegentfernungen zur Haltestelle (Luftlinie). Die Grenzwerte stellen einen Mindeststandard dar, der durchgehend erfüllt werden sollte und entsprechend allen Planungen für den ÖPNV in der Stadt Mülheim an der Ruhr zugrunde liegt.

Haltestelleneinzugsbereich (Luftlinie in Meter)		
Raumkategorie	Bus / Straßenbahn*	SPNV
Kernbereich	300	500
Kernrandbereich mit Versorgungszentrum	300	500
Kernrandbereich	400	500
Außenbereich	500	800

* inkl. weiterer straÙengebundener Betriebsformen im ÖPNV (z.B. TaxiBus)

Hinweis: Die angegebenen Werte gelten nur für zusammenhängend bebaute Siedungsbereiche mit mehr als 200 Einwohnern / Beschäftigten. Ein Siedungsbereich gilt als erschlossen, wenn 80% der Einwohner / Beschäftigten innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche wohnen / arbeiten.

Bild 2-1: Anforderungen an die Erschließungsqualität im ÖPNV der Stadt Mülheim an der Ruhr (Quelle: in Anlehnung an NVP 2013)

Die räumliche Kategorisierung der Stadt Mülheim an der Ruhr in Kern- und Kernrandbereiche ist in Bild 4-1 dargestellt.

2.6.2 Anforderungen an die Verbindungsqualität

Neben einer guten Erschließung des Raums durch den ÖPNV steht die schnelle Überwindung der Distanzen im Vordergrund der Bemühungen um ein attraktives Nahverkehrssystem. Hierzu gehören insbesondere gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohnstandorten, Gewerbezentren, Schulstandorten, Einkaufszentren, Freizeitzentren etc. Dabei sind die wichtigsten Quellen und Ziele möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege miteinander zu verbinden sowie möglichst häufig zu bedienen. Die Verbindungsqualität wird durch folgende Kriterien beschrieben:

- Bedienungshäufigkeit (Taktfolge),
- Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Beförderungszeit),
- Umsteigehäufigkeit und Umsteigeweglängen.

Der Fahrgast entscheidet u.a. anhand der Bedienungshäufigkeit des ÖPNV über die Wahl des Verkehrsmittels. Eine tiefe Marktdurchdringung des ÖPNV setzt eine relativ hohe Bedienungshäufigkeit (kurze Fahrzeugfolgezeiten) voraus. Die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit in der Stadt Mülheim an der Ruhr sind in Bild 2-2 dargestellt. Die NachtExpress-Linien fahren unabhängig von der Nachfrage im 60 Minuten-Takt.

Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im ÖPNV der Stadt Mülheim Taktfolge [min] in HVZ und NVZ (NVZ in Klammern)				
Raumkategorien	Kernbereich	Kernrand- bereich mit Versorgungs- zentrum	Kernrand- bereich	Außenbereich
Kernbereich	15 (20)	15 (30)	15 (30)	30 (60)
Kernrandbereich mit Versorgungs- zentrum	15 (30)	20 (30)	30 (60)	60 (60)
Kernrandbereich	15 (30)	30 (60)	30 (60)	60 (60)
Außenbereich	30 (60)	60 (60)	60 (60)	60 (60)

Bild 2-2: Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im ÖPNV der Stadt Mülheim an der Ruhr (Quelle: NVP 2013)

Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums von Mülheim an der Ruhr spiegelt sich in den Beförderungszeiten im ÖPNV wider. Die Beförderungszeiten zwischen Startadresse und Zieladresse sollten so gering wie möglich und die Fahrtrou-ten so direkt wie möglich gestaltet werden. Dies gilt insbesondere für die ma-ximale Fahrzeit zwischen der Innenstadt und den Stadtbezirkszentren bzw. den Stadtteilzentren.

Als Stadtbezirkszentren sind die folgenden Bereiche definiert ("Masterplan Zentren- und Einzelhandelsstruktur 2015"):

- Einkaufszentrum Heifeskamp
- Düsseldorfer Straße.

Die Vorgabe der maximalen Fahrtzeit zwischen der Mülheimer Innenstadt und den Stadtbezirkszentren beträgt 12 Minuten. Damit abgedeckt ist auch die Verbindung zum Einkaufszentrum Rhein-Ruhr-Zentrum. Folgende Berei-che werden als Stadtteilzentren definiert:

- Duisburger Straße
- Prinzeß-Luise-Straße
- Luxemburger Allee
- Oberhausener Straße
- Eppinghofer Straße
- Zeppelinstraße
- Aktienstraße
- Oberheidstraße
- Heißen-Kirche.

Die Vorgabe der maximalen Fahrtzeit zwischen der Mülheimer Innenstadt und den Stadtteilzentren beträgt 20 Minuten.

Zur Einhaltung der zulässigen Beförderungszeiten sollen in kritischen Bereichen Beschleunigungsmaßnahmen zugunsten des ÖPNV (z.B. Busspuren, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen) durchgeführt werden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen (Fußgängerzonen, Tempo-30-Zonen, 30 km/h Streckengeschwindigkeit, Shared-Space-Bereiche) erhöhen in der Regel die Reisezeiten im ÖPNV und sollen deshalb auf den Fahrtrouten des ÖPNV vermieden werden.

Für die Umsteigehäufigkeit gilt ebenso wie für Beförderungszeiten die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Der Kernbereich der Stadt Mülheim an der Ruhr (Stadtzentrum) soll mit maximal einem Umstieg erreichbar sein. Für Fahrten in weniger zentral gelegene Stadtbereiche ist auf bestimmten Relationen auch zweimaliges Umsteigen zulässig. Einzelheiten zeigt Bild 2-3. Die in Bild 2-3 angegebenen Umsteigehäufigkeiten zeigen die einzuhaltenden Grenzwerte.

Raumkategorie / Relation	Umsteigehäufigkeit
Innerhalb Kernbereich	0
Kernbereich ↔ Kernrandbereich mit/ohne Versorgungszentrum Kernbereich ↔ Außenbereich	1
Kernrandbereich ↔ Kernrandbereich Kernrandbereich ↔ Außenbereich Außenbereich ↔ Außenbereich	2*
* Bei räumlich benachbarten Raumkategorien: 1	

Bild 2-3: Umsteigehäufigkeiten für Relationen zwischen den einzelnen Raumkategorien (Quelle: NVP 2013)

2.6.3 Anforderungen an die Betriebszeiten

In Abhängigkeit von den vorhandenen Fahrgastzahlen werden Betriebszeiten festgelegt. Diese können für die einzelnen Verkehrsmittel unterschiedlich ausfallen. Dabei werden in Mülheim an der Ruhr folgende Zeiten unterschieden:

- Hauptverkehrszeit (HVZ),
- Normalverkehrszeit (NVZ),
- Schwachverkehrszeit (SVZ),
- Nachtverkehrszeit (NaVZ), gilt nur für NachtExpress und TaxiBus-Linien.

Einzelheiten zeigt Bild 2-4. Die Hauptverkehrszeit am Vormittag und am Nachmittag wird durch den Berufsverkehr bestimmt. Der Schülerverkehr mit seinen Besonderheiten wird sowohl morgens wie mittags bedarfsgerecht behandelt. In der Normalverkehrszeit dominiert der Einkaufsverkehr. Die abendliche Schwachverkehrszeit wird durch den Freizeitverkehr geprägt. Die Schwachverkehrszeit soll an allen Tagen und auf allen Linien bis 23.30 Uhr dauern, um einen nahtlosen Übergang in die Nachtverkehrszeit sicher zu stellen. In der Nachtverkehrszeit verkehren NachtExpress- und TaxiBus-Linien.

Betriebszeiten				
	Hauptverkehrszeit (HVZ)	Normalverkehrszeit (NVZ)	Schwachverkehrszeit (SVZ)	Nachtverkehrszeit (NaVZ)
U-Stadtbahn				
Montag-Freitag	6-21 Uhr	-	4-6 Uhr 21-23:30 Uhr	23:30-1:30 Uhr
Samstag	-	7-20 Uhr	6-7 Uhr 20-23:30 Uhr	23:30-7:00 Uhr
Sonntag	-	10-20 Uhr	8-10 Uhr 20-23:30 Uhr	23:30-8:00 Uhr
Straßenbahn / Bus				
Montag-Freitag	6-9 Uhr	9-20 Uhr	4-6 Uhr 20-23:30 Uhr	23:30-1:30 Uhr
Samstag	-	7-18 Uhr	6-7 Uhr 18-23:30 Uhr	23:30-7:00 Uhr
Sonntag	-	11-18 Uhr	8-11 Uhr 18-23:30 Uhr	23:30-8:00 Uhr

*Bild 2-4: Definition der Betriebszeiten in der Stadt Mülheim an der Ruhr
(Quelle: NVP 2013)*

Die Betriebszeitfenster sind als Vorgaben zu verstehen und entsprechend bei der Angebotsplanung sowie zukünftigen Planungen für den ÖPNV zugrunde zu legen.

2.6.4 Anforderungen an die Angebotsqualität

Nahverkehrssysteme müssen der speziellen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Raumes Rechnung tragen. Ein attraktives, funktionsgerechtes und gleichzeitig wirtschaftlich tragbares Nahverkehrsangebot lässt sich am besten durch eine Kombination verschiedener Betriebsformen erreichen (vgl. Bild 2-5). Grundlage hierfür bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette. Die Betriebsformen sind hierarchisch aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft. Bei der Gestaltung von Liniennetzen ist zu beachten, dass Linien mit überwiegend raumverbindender Funktion mög-

lichst direkt, das heißt auf kurzem Weg geführt werden. Linien mit überwiegend kleinräumig erschließender Funktion sichern die flächendeckende Raumerschließung.

Das Zusammenspiel der Betriebsformen in einem Gesamtsystem muss einerseits die Verhältnisse zu Haupt- und Normalverkehrszeiten, andererseits die Verhältnisse zu Schwachverkehrszeiten berücksichtigen.

ÖPNV-Produkte	
Produkt	Beschreibung
Stadtbahn (U)	Innerstädtischer Schienen-Schnellverkehr, der die Direktverbindung zwischen Vorort bzw. Stadtteil und zentralen städtischen Bereichen sowie zwischen Nachbarstädten regelt. Es handelt sich hierbei um ein Top-Produkt im zentrenbezogenen Verkehr großstädtischer Ballungsräume. Die U-Stadtbahn bildet das Grundnetz des städtischen Schienenverkehrs
Straßenbahn	Stellt den Verkehr im Ort, innerhalb des Stadtteils, zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen sowie in der Fläche und regional dar. Sie hat Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion auf nachfragestarken Relationen.
Bus	Verkehr im Ort (Quartier), innerhalb des Stadtteils, zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen sowie in der Fläche und regional mit überwiegend kurzen Reisewege; Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion; Standardprodukt mit lokaler Präsenz, weitgehend im Taktverkehr mit hoher Haltestellendichte, Verknüpfung mit anderen Produkten.
NachtExpress (NE)	Der NachtExpress verkehrt in Zeiten mit geringer Nachfrage (z.B. an Wochenenden, vor Feiertagen, in den Abend-, Nacht- und frühen Morgenstunden) zwischen benachbarten Städten, Stadtteilen und Stadtzentren.
TaxiBus (TB)	Bedarfsorientierte flächendeckende Bedienung mit Taxen oder Kleinbussen auf festgelegtem Linienweg nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung. Verkehrt in Räumen und Zeiten, in denen aufgrund schwacher Nachfrage ganztägig oder zu bestimmten Zeiten eine Bündelung der Fahrgastströme nicht möglich und somit ein wirtschaftlicher Linienbusbetrieb ausgeschlossen ist.

Bild 2-5: Produkte des ÖPNV in Anlehnung an die VRR-Richtlinie kommunale Produkte

Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) gelten die in Bild 2-6 dargestellten Mindeststandards. In der HVZ können die Richtwerte für kurze Streckenabschnitte (maximal 5 Minuten Fahrzeit) aus Gründen der Wirtschaftlichkeit überschritten werden. Bei Großveranstaltungen und Sondersituationen (z.B. extreme Witterung) gelten die definierten Qualitäts-

maßstäbe ausdrücklich nicht. Ergänzend zu Bild 2-6 gelten die Regelungen in VDV Schrift 4 (06/2001):

„In der HVZ soll das Platzangebot so bemessen sein, dass der Besetzungsgrad als Mittelwert über die 20-Minuten-Spitze 80 % oder als Mittelwert über die Spitzenstunde 65 % in der Regel nicht überschreitet. In der NVZ soll der Besetzungsgrad als Mittelwert über eine Stunde 50 % in der Regel nicht überschreiten. Für Fahrten mit einer Fahrzeit über 15 Minuten soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen. In der SVZ soll in der Regel jedem Fahrgast ein Sitzplatz angeboten werden.“

Fahrzeug	Maximal besetzte Plätze		Davon anteilig Sitzplätze	
	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ
Solobus	65	50	48 %	62 %
Gelenkbus	100	77	46 %	60 %
Straßenbahn (Niederflur)	120	92	58 %	76 %
Stadtbahn (Einzeltraktion)	170	131	44 % (B-Wagen) 41 % (Dockland)	56 % (B-Wagen) 53 % (Dockland)
Stadtbahn (Doppeltraktion)	340	262	s.o.	s.o.

Bild 2-6: Mindeststandards bei der Dimensionierung des Platzangebotes in den eingesetzten Fahrzeugen (Quelle: Stadt Mülheim)

Bei der Fahrplangestaltung sollen grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachtet werden. Die in der Stadt Mülheim an der Ruhr angestrebten Zielwerte für Anschlussqualitäten zeigt Bild 2-7. Verknüpfungspunkte erster Ordnung bieten Umsteigemöglichkeiten zwischen SPNV, Stadtbahn, Straßenbahn und Buslinien. Verknüpfungspunkte zweiter Ordnung bieten Umsteigemöglichkeiten zwischen Straßenbahn und Buslinien. An Verknüpfungspunkten dritter Ordnung kann zwischen Buslinien umgestiegen werden.

Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sollen vor allem an Verknüpfungspunkten mit hohen Umsteigerzahlen (≥ 1.000 Umsteiger/Tag) gesichert werden, insbesondere beim Übergang zum/vom Schienenverkehr.

Zielwerte für Anschlussqualitäten							
Verknüpfungspunkte	max. Umsteigezeit [min]	max. Umsteigeweg [m]	max. Anzahl Ebenen	Orientierungshilfe	P+R Einrichtung	K+R Einrichtung	B+R Einrichtung
Verknüpfungspunkt erster Ordnung							
SPNV – ÖPNV	10	250	2	ja	optional	ja	ja
U-Stadtbahn – Straßenbahn	5		2				
U-Stadt-/Straßenbahn – Bus	5		2				
Verknüpfungspunkt zweiter Ordnung							
Straßenbahn – Bus	10	200	1	ja	optional	optional	ja
Verknüpfungspunkt dritter Ordnung							
Bus - Bus	3	100	1	ja	optional	optional	ja

Bild 2-7: Zielwerte für Anschlussqualitäten im ÖPNV der Stadt Mülheim an der Ruhr (Quelle: NVP 2013)

2.6.5 Anforderungen an die Haltestellenausstattung

Die Haltestellenausstattung soll in erster Linie den Anforderungen der Kunden entsprechen. Sie muss als Teil der Gesamtleistung des ÖPNV erkennbar sein und darüber hinaus einen akzeptablen Service bieten. Gestaltung und Design sollen ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des ÖPNV sein und in der Bevölkerung ein positives Image bewirken. Die Ausstattung der Haltestellen muss diese Anforderungen weitestgehend bedarfsgerecht erfüllen, aber auch im Rahmen des betrieblich, straßenverkehrsrechtlich und wirtschaftlich Machbaren bleiben.

In dem hier gewählten Baukastenprinzip werden bestimmten Haltestellenkategorien bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet. Die angestrebte Grundausstattung (Mindeststandard) für die Haltestellenkategorien

- I (unterirdische Stadtbahnhaltestellen),
- II (oberirdische Stadtbahnhaltestellen),
- III (Straßenbahn- und Bushaltestellen als wichtige Verknüpfungspunkte oder mit überdurchschnittlichen Ein-/Aussteigerzahlen),
- IV (Straßenbahn- und Bushaltestellen mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung),
- V (Bushaltestellen mit sehr geringer Bedeutung)

zeigen Bild 2-8 und Bild 2-9 ebenso wie zweckmäßige Ergänzungen (optional). Bei der Planung des Neubaus von Haltestellen muss die soziale Kontrolle berücksichtigt werden. Dies gilt neben Bus- und U-Stadtbahn-/ Straßenbahnhaltestellen auch für SPNV-Haltestellen.

Ausstattung	Stadtbahn		Straßenbahn / Bus		Bus
	unterirdisch	oberirdisch	III	IV	V
	I	II			
Information					
Zeichen 224 StVO		○	●	●	●
Haltestellenmast		○	⊙	⊙	●
Haltestellenname	●	●	●	●	●
Gleis- oder Steigbezeichnung	⊙	⊙	⊙	○	○
Kennzeichnung des Kurzzug-Haltebereichs	●	○			
Kennzeichnung des Bahnsteigbereichs	●	●	●		
Richtungskennzeichnung	●	⊙	●*/⊙**	⊙	⊙
Linienkennzeichnung	●	●	●	●	●
Verbundkennzeichnung	●	●	●	●	●
Kennzeichnung des VU	●	●	●	●	●
Tarifstandort	○	○	○	○	○
Zugangskennzeichnung	●				
Wegweisung zur Haltestelle	⊙	○			
Wegweisung innerhalb der Haltestelle	●	○	○		
Wegweisung von der Haltestelle	●	○	○		
Tarif-/Preisinformation	●	●	●	●	●
Hausordnung	●	○	⊙		
Aushangfahrplan	●	●	●	●	●
Linienplan	●	⊙	⊙	⊙	⊙
Umgebungsplan	⊙	○	⊙	○	
Haltestellenplan	⊙	⊙	○		
Stadtplan	⊙				
Linienplan Schnellverkehr	●	⊙	○		
Uhr	●	●			
Lautsprecher	●	●	○		
Fahrgastinformation/ DyFa/ DFI	●	●	⊙	○	
Legende					
●	Ausstattungs-element muss vorhanden sein				
⊙	Ausstattungs-element sollte vorhanden sein				
○	Ausstattungs-element sollte situationsabhängig vorhanden sein				
*	Gilt nur für Straßenbahn				
**	Gilt nur für Bus				

Bild 2-8: Ausstattungsstandards von Haltestellen im Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr (Teil 1)

Ausstattung	Stadtbahn		Straßenbahn / Bus		Bus
	unter-irdisch	ober-irdisch	III	IV	V
	I	II			
Sicherheit					
Notrufsäule	●	⊙	○*		
Notbeleuchtung	●				
Feuerlöscher	●				
Videokamera	●	⊙	○		
Service & Komfort					
Wartehalle/Wetterschutzeinrichtung		●	●	○	
Spritzschutz bei Mittellage			●	●*	
Sitzgelegenheit	●	●	●	○	
Kundentoilette	○				
Schließfächer	○				
Fahrtreppe	●				
Beleuchtung ohne „Schattenräume“	●	⊙	⊙	○	
Abfallbehälter	●	●	●	⊙	
Ticketautomat	●	●	●	○*	
Barrierefreiheit					
Stufenloser Zugang zum Bahn-/Bussteig	●	●	●	⊙	○
Spalt-/ und stufenarmer Ein-/Ausstieg in das/aus dem Fahrzeug	●	●	⊙	○	○
Fahrtreppen/Aufzug	●	●			
Taktils Leitsystem	●	●	⊙	⊙*/○**	
Zugangsinformationen in Braille-/ und Pyramidenschrift (Handlaufbeschriftung)	●				
Hauptinformation im Zwei-Sinne-Prinzip	⊙	⊙	⊙	⊙	
Kontrastreiche Bodenindikatoren an der Bahnsteigkante	●	●	⊙	⊙	
Information für Rollstuhlfahrer lesbar	⊙	⊙	⊙	⊙	
Legende					
● Ausstattungselement muss vorhanden sein					
⊙ Ausstattungselement sollte vorhanden sein					
○ Ausstattungselement sollte situationsabhängig vorhanden sein					
* Gilt nur für Straßenbahn					
** Gilt nur für Bus					

Bild 2-9: *Ausstattungsstandards von Haltestellen im Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr (Teil 2)*

2.6.6 Anforderungen an die Fahrzeugausrüstung

Ein einheitliches Corporate Design ist wichtig für die Wahrung eines durchgängigen und unverwechselbaren Erscheinungsbildes. Ziel des Corporate Designs ist es, das Verkehrsunternehmen immer als den klar erkennbaren Betreiber des ÖPNV in Mülheim an der Ruhr zu positionieren. Die derzeit vorgegebenen Designfarben sind grundsätzlich RAL 1021 Rapsgelb für Fahrzeuge und RAL 5002 Ultramarinblau für die Anwendung in folgenden Bereichen:

- Fahrgastinformationen/Baustellenkommunikation
- Onlinemedien
- Produktwerbung
- Kampagnen
- Interne Kommunikation.

Die Fahrzeugausrüstung muss sich an der Verkehrsaufgabe der eingesetzten Fahrzeuge orientieren. Grundsätzlich sind bezüglich des Datenaustauschs Schnittstellen zwischen Verkehrsunternehmen und VRR zu schaffen bzw. nutzen sowie innerhalb des Unternehmens zwischen den Fahrzeugen und der zentralen Leitstelle bzw. dem zentralen Leitsystem. Des Weiteren sind die in Bild 2-10 dargestellten und im anschließenden Text beschriebenen Kriterien zu erfüllen.

Die TFT-Monitore in den Fahrzeugen sollen den Linienweg und eine „Wagen hält“-Anzeige darstellen und Anschlüsse zur technischen Schnittstelle der Echtzeitauskunft des VRR besitzen. In Stadtbahn, Straßenbahn und Gelenkbussen sind insgesamt 4 TFT-Monitore (je 2 Doppelmonitore), in Solobussen 2 TFT-Monitore vorgesehen.

In der Stadtbahn muss der Fahrzeugboden durchgängig stufenfrei sein. Die dort vorgesehenen Mehrzweckflächen mit mindestens je 2 Rollstuhlplätzen sollen sich an der ersten und vierten Türe befinden.

In der Straßenbahn müssen die Türen für den Fahrgast im Niederflurbereich liegen. Die bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen vorzuhaltenden mechanischen Klapprampen sollen sich an der ersten und dritten Türe befinden. Auch die Mehrzweckflächen sind an diesen Türen unterzubringen.

Fahrzeugausrüstung bei Neubeschaffung			
Ausrüstung	Stadt- bahn	Straßen- bahn	Bus
Einstieg			
Niederfluranteil		mind. 70%	mind. 70%
Einstiegshöhe	max. 100cm*	max. 30cm*	niveaugleich
Rampe/Fahrzeugabsenkung		mind. 2	●
Doppeltüren je Seite (Mindestanzahl)	4	3	SL: 2 GL: 3
FahrgastinformationInnen			
Haltestellenansage	●	●	●
TFT-Monitore (Mindestanzahl)	4	4	SL: 2 GL: 4
Netzplanaushang	○	○	○
FahrgastinformationAußen			
Zielanzeige/Linienkennung (LED-Technik) an Front und Seite rechts	●	●	●
Linienkennung an Heck und Seite links	●	●	●
Fahrzeugausstattung			
Mehrzweckfläche (Kinderwagen, Rollstühle etc.) ¹⁾	mind. 2	mind. 2	2
Optische und akustische Signale beim Schließen der Türen	●	●	
Sitze mit textilem Bezug	●	●	●
Haltewunschtaaster im Fahrzeug an jeder senkrechten Haltestange			●
Entwerter (Mindestanzahl)	2	2	2
Vollklimatisierung	●	●	●
Fahrgastsprachstelle in jedem Wagenteil	●	●	
Betriebsfunkgerät	●	●	●
Bluetooth-Sender	○	○	●
Videoüberwachung	●	●	●
LSA-Beeinflussung		●	●
Außentaster an Tür 2 für Rampenanmeldung mit Symbol Rollstuhl und Kinderwagen		●	●
Vorrüstung für Fahrgastzählgeräte			●
Verkabelung für Bordinformationssysteme (IBIS), Bordrechner			●
Kursnummer (von außen erkennbar)	●	●	●
Fahrausweiserwerb			
Vertriebstechnik			●
Umweltstandard			
Erfüllung Geräuschwerte nach VDV 154 (2011) oder vergleichbar bei Neubeschaffung	●	●	
mind. Euro 6			●
Legende			
●	angestrebte Grundausstattung		
○	zweckmäßige Ergänzung		
1)	entsprechend den bei der Beschaffung gültigen Normen und Vorschriften		
*	Über Schienenoberkante		
SL	Solobus		
GL	Gelenkbus		

Bild 2-10: Ausrüstungsstandards von Fahrzeugen bei Neubeschaffungen im Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr

Die neu zu beschaffenden Busse müssen mindestens die Abgasnorm Euro 6 erfüllen. Bis zum 1.1.2020 müssen alle Busse mindestens den EEV-Standard besitzen. Die UN/ECE-Regelung R 107 Busse ist zu befolgen. Die Türtechnik der Busse ist gemäß VDV-Schrift 230 "Rahmenempfehlung für Stadt-Niederflur-Linienbusse" auszugestalten. Im Innenraum der Fahrzeuge sollen an jeder senkrechten Haltestange ohne Entwerter oder Einstiegs-Kontrollsystem (EKS) Haltewunschtaster angebracht sein.

Neu zu beschaffende Busse müssen zudem folgende Anforderungen erfüllen:

- Die Länge der Aufstellfläche muss mindestens folgende Maße aufweisen: 2.000 mm bei Lage gegenüber der Tür für den Zustieg bzw. 1.500 mm bei Lage auf der rechten (Tür-)Seite des Busses; die jeweiligen Maße können unterschritten werden, wenn im Bus zwei gegenüberliegende Aufstellflächen vorhanden sind.
- Normengerechter Rollstuhlstellplatz gemäß UN/ECE Regelung Nr. 107.
- Rückhalte- bzw. Sicherheitseinrichtungen auf drei Seiten: die Fahrzeugseitenwand, die rückwärtige Anlehnfläche, eine Haltevorrichtung zum Gang hin mit einem Überstand gegenüber der Anlehnfläche von mindestens 280 mm.
- Der Zugang zur Tür (Mindestbreite 1.200 mm) muss niveaugleich und kurz sein.
- Der Niederfluranteil muss bei mindestens 70 % liegen.

Die aufgeführten Ausstattungsmerkmale gelten grundsätzlich auch für Nachunternehmerleistungen.

Für zeitweilige Schienenersatzverkehre oder zusätzliche Bussonderverkehre und für Fahrzeuge der nicht regelmäßig eingesetzten Betriebsreserve sind abweichende Fahrzeugstandards möglich, die folgende Mindestanforderungen erfüllen müssen:

- Ticketkontrollsystem,
- Adäquate Be- und Entlüftung,
- Grundlegende Fahrgastinformation (Fahrziel, Liniennummer),
- Technisch angemessene Kommunikationsmöglichkeit mit der Leitstelle.

Das Durchschnittsalter der Busse des Linienverkehrs (ohne Verstärkerfahrten) soll 7 Jahre nicht überschreiten.

Die Stadt Mülheim an der Ruhr hat sich zum Ziel gesetzt, im ÖPNV elektrisch betriebene Fahrzeuge einzusetzen. Aktuell verfügt das Verkehrsunternehmen über einen Hybridbus, der weiterhin einzusetzen ist. Die Stadt Mülheim an

der Ruhr plant, das Projekt fortzuführen und ggf. mit weiteren Elektrobussen auszubauen.

Bei der Fahrzeugaußenwerbung sind die Fensterflächen nach Möglichkeit von vollflächigen, blickdichten Beklebung freizuhalten, um Fahrgästen eine freie Sicht aus den Fenstern und damit bessere Orientierung zu ermöglichen. Vollständige Beklebung beeinflussen das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste negativ. Ein sog. Trafficboard (beidseitig aufgeklebte Werbung in Höhe der hinteren Tür beim Standardbus oder der mittleren Tür bei Gelenkzügen) ist unbedenklich. Folgende Werbeinhalte sind nicht zulässig:

- politische Inhalte,
- religiöse Inhalte,
- pornografische bzw. sexuell konnotierte Inhalte,
- gewaltverherrlichende Inhalte.

2.6.7 Anforderungen an den Betrieb

Der Fahrgast erwartet, dass das erbrachte Leistungsangebot im ÖPNV der Stadt Mülheim an der Ruhr den Vorgaben des Fahrplans entspricht, die Anforderungen an die Anschlussqualitäten (vgl. Bild 2-7) erfüllt und die angegebene Taktfolge sowie die Betriebszeiten eingehalten werden. Abweichungen von den konzessionierten Linienwegen sind im Regelverkehr unzulässig.

Pünktlichkeit

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen attraktiven ÖPNV. Gelegentliche oder temporäre Betriebsstörungen sowie Verspätungen bis 3 Minuten (in Ausnahmefällen bis 10 Minuten) müssen als nicht vermeidbar betrachtet werden. Busse und andere im Straßenraum geführte Verkehrsmittel des ÖPNV können dieser Anforderung jedoch nicht immer gerecht werden, weil sie unter anderem Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind. Solche Behinderungen haben sowohl Fahrzeitverlängerungen als auch Fahrzeitschwankungen zur Folge. Um dem entgegenzuwirken, sind die bestehenden Behinderungen im Straßenraum soweit wie möglich durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen abzubauen.

Bei Zielankunftsverspätungen ab 10 Minuten greift das Pünktlichkeitsversprechen des VRR mit einer Geld-zurück-Leistung. Bei verspäteten Abfahrten von mindestens 20 Minuten tritt zudem die Mobilitätsgarantie des VRR ein (vgl. Kapitel 2.6.9 Garantieleistungen).

ÖPNV-Beschleunigung

Der Einsatz geeigneter Beschleunigungsmaßnahmen hängt sehr stark von den jeweiligen räumlichen und zeitlichen Gegebenheiten ab. Aus diesem Grund scheint es nicht sinnvoll, einheitliche Maßnahmenstandards zu definieren. Vielmehr ist es zweckmäßig, nach einer differenzierten Analyse der jeweiligen Verkehrsabläufe (Ort, Umfang und Art der Behinderung) aus einem Katalog von möglichen Beschleunigungsmaßnahmen die für die spezielle Situation bestmögliche zu wählen.

LSA-Beeinflussung

Die ÖPNV-Fahrzeuge müssen über ein ortsgenaues Funksystem verfügen, das mit dem in der Stadt Mülheim an der Ruhr eingesetzten Funksystem hinsichtlich Telegrammstruktur, Frequenzen usw. kompatibel ist.

Leitstelle

Für die Leistungserbringung ist eine Leitstelle (für Schiene und Bus) vorzuhalten. Diese muss während der gesamten Betriebszeit besetzt sein. Aufgaben der Leitstelle sind insbesondere die Steuerung und Durchführung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebes.

Verfügbarkeit der Leistung (Störungsmanagement)

Im Fall einer Störung sind Ersatzverkehre, Störungsdienste etc. zeitnah zu erbringen. Bei Abweichungen vom Regelfahrplan sind die Fahrgäste unverzüglich zu informieren.

Bei planbaren bzw. geplanten Betriebsunterbrechungen (z.B. durch Baustellen) erfolgt ein Ersatzverkehr nach einem rechtzeitig vorher zu kommunizierenden Fahrplan. Ziel der Ersatzverkehre ist es, eine vergleichbare Angebotsqualität wie im Regelverkehr anzubieten. Dabei können abweichende Fahrzeugstandards zum Tragen kommen, die folgende Mindestanforderungen erfüllen müssen:

- Ticketkontrollsystem (kontrollierter Vordereinstieg muss erfolgen),
- Adäquate Be- und Entlüftung,
- Grundlegende Fahrgastinformation (Fahrziel, Liniennummer),
- Technisch angemessene Kommunikationsmöglichkeit mit der Leitstelle.

Bei ungeplanten Betriebsabweichungen bzw. Störungen des Regelverkehrs (z.B. durch plötzliche Ereignisse) sind zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Verkehrsbedienung schnellstmöglich Ersatzverkehre bereit zu stellen.

Betriebshof

Das Verkehrsunternehmen hat für die Gesamtleistung mindestens je einen Betriebshof für Schiene und Bus auf dem Stadtgebiet vorzuhalten, alternativ einen kombinierten Betriebshof. Sämtliche Fahrzeuge sind sicher im Betriebshof bzw. in Betriebsanlagen, zumindest aber auf eingezäunten Grundstücken abzustellen.

Sauberkeit und Schadensfreiheit

Im Interesse eines attraktiven ÖPNV-Angebots sind Fahrzeug- und Haltestellenausrüstung intakt zu halten. Deshalb sollen Beanstandungen (z.B. defekte Fahrscheinautomaten, Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung) in der Regel kurzfristig behoben werden. Gleiches gilt für größere Schäden, die z.B. durch Vandalismus entstanden sind.

Darüber hinaus ist die Sauberkeit ein weiteres wichtiges Ziel, den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Sowohl die eingesetzten Fahrzeuge als auch die Haltestellen des ÖPNV im Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr müssen ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild abgeben. Explizit sind darunter folgende Punkte zu verstehen:

- Bei Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein.
- Grobe Verunreinigungen im Fahrzeug sind während des Betriebes durch das Fahrpersonal (z.B. in den Wendezeiten) zu entfernen.
- Erhebliche Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes sind während der Verkehrsdurchführung bei nächstmöglicher Gelegenheit (z.B. bei einer kurzen Standzeit) zu beseitigen, wenn ein schneller Fahrzeugaustausch betrieblich nicht realisierbar ist.
- Grobe Vandalismusschäden sind möglichst sofort zu beseitigen.
- Fahrzeuge mit großflächigen Graffiti dürfen nicht im Linienverkehr eingesetzt werden.
- In den Fahrzeugen sind jederzeit für die Jahreszeit angemessene klimatische Verhältnisse sicherzustellen.

Beschwerden über mangelnde Sauberkeit oder Schäden muss das betreffende Verkehrsunternehmen umgehend nachgehen bzw. an die zuständigen Stellen unverzüglich weiterleiten.

2.6.8 Anforderungen an den Vertrieb

Die Stadt Mülheim an der Ruhr verfolgt das Ziel, möglichst viele Fahrten auf den ÖPNV zu verlagern. Um dieses Ziel zu erreichen, reicht es nicht aus,

ausschließlich den Fahrbetrieb des ÖPNV zu organisieren. Es müssen darüber hinaus Angebote geschaffen werden, damit (potenzielle) Kunden möglichst einfach einen persönlichen Ansprechpartner für ihre Fragen und Anliegen oder für den Erwerb von Fahrausweisen finden.

Im Stadtgebiet ist mindestens ein zentral erreichbares Kundenzentrum zu betreiben. Bei Veränderungen der Ausstattung des Kundencenters oder bei Neueinrichtung eines Kundencenters wird ein barrierefreier Service-Platz vorgesehen. Mindestanforderungen an ein Kundenzentrum sind:

- Fahrplanauskünfte/ Mobilitätsberatung,
- Ticketverkauf,
- Veranstaltungsvorverkauf/ Verkauf von KombiTickets,
- Beratung zum HandyTicket,
- Ticketumtausch (Tarifwechsel),
- Tarifberatung,
- Abonnementfragen/-betreuung (Abschluss neuer Abos, Änderungen, Kündigungen, Ersatzchipkarten),
- Vertrieb von FirmenTickets,
- Bearbeitung von Schwarzfahrer-Fällen (Klärung vor Ort),
- Entgegennahme von Beschwerden und Weiterleitung an das Beschwerdemanagement,
- Weitergabe von Sonderinformationen (Baustellen, Sperrungen),
- Fundsachenmanagement und -ausgabe,
- Vermittlung CarSharing (Verlängerung der Mobilitätskette),
- Entgegennahme von Erstattungsanfragen im Rahmen der Mobilitätsgarantie und des Pünktlichkeitsversprechens (Entgegennahme von Anträgen und Weiterleitung an das Beschwerdemanagement),
- Bearbeitung von Reklamationen.

Vertriebsstellen bieten eine zusätzliche Möglichkeit zum Ticketerwerb. Die Vertriebsstellen sind vom Verkehrsunternehmen auszuwählen, zu schulen, mit Material und Informationen zu versorgen und abzurechnen. Des Weiteren bestehen derzeit Kooperationen mit privaten Vertriebsstellen, die ein eingeschränktes Ticketsortiment vertreiben. Die Kooperationen sind am Bedarf auszurichten.

Die Bezahlssysteme bieten dem Kunden die Möglichkeit, ein Ticket zu jeder Zeit zu kaufen. An jeder Schienenhaltestelle ist ein barrierefrei zu bedienendes

der Ticketverkauf (z.B. Ticketautomat) vorzuhalten. Bei Neubeschaffung von Ticketautomaten ist die DIN 18040-3 zu beachten. Auch in den Bussen erfolgt ein Ticketverkauf.

Der Ticketvertrieb wird künftig stärker über das Internet bzw. Smartphone erfolgen. Dafür sind entsprechende Systeme – auch gemeinsam mit dem Verkehrsverbund – zu entwickeln und dem Kunden anzubieten. Entsprechende Regelungen und Verträge sind mit dem VRR abzuschließen. Dies betrifft die Nutzung und Finanzierung des VRR-Internetshops und die Vereinbarungen zum Programm „AboLust“ und den TicketShop. Bei neuen Vertriebswegen wird sich das Verkehrsunternehmen den VRR-Regelungen anschließen.

Die Gestaltung des Tarifs erschließt sich aus dem Verbundtarif des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Dieser ist einschließlich der Übergangstarife insbesondere im Hinblick auf Struktur und Fortentwicklung der gemeinsamen Beförderungsentgelte, Beförderungsbedingungen und Einnahmenaufteilungssystematik zwingend anzuwenden.

2.6.9 Anforderungen an den Service

Der Stadt Mülheim an der Ruhr ist Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Der VRR übernimmt nicht nur die Tarifhoheit, sondern sorgt auch dafür, dass die ÖPNV-Angebote im Verbundraum gegenüber dem Fahrgast in vergleichbarer Weise angeboten werden. Beispiele für diese Funktion sind die Richtlinie für die Fahrplanbücher und Produktfahrpläne oder die Koordinierung der Liniennummernvergabe. In einem polyzentrischen Raum wie dem Ruhrgebiet ist mit vielen stadtgrenzüberschreitenden Fahrten zu rechnen. Daher ist die Koordinierungsfunktion des VRR besonders wichtig. Die Vorgaben und Richtlinien des VRR sind bei der Planung und Umsetzung entsprechend zu berücksichtigen.

Fahrgastinformation

Eine große Bedeutung sieht die Stadt Mülheim an der Ruhr in der Verbesserung der Fahrgastinformation. Durch einheitlich aufgebaute und verständliche Fahrpläne und Tarifinformationen werden der Bevölkerung bzw. den Fahrgästen die angebotenen Möglichkeiten und Qualitäten des ÖPNV in Mülheim an der Ruhr zugänglich gemacht. Fehlende Fahrplanaushänge und Tarifinformationen sollen im Regelfall innerhalb von 24 Stunden nach Bekanntwerden des Mangels ersetzt werden. Insbesondere potenziellen Fahrgästen sowie mobilitätseingeschränkten Menschen muss eine einfache Orientierung im ÖPNV-System ermöglicht werden.

Eine elektronische Fahrplanauskunft erleichtert vielen potenziellen Fahrgästen die Nutzung des ÖPNV. Daher müssen alle Verkehrsunternehmen ihre Daten beim VRR pflegen und auf planmäßige Fahrplanabweichungen oder Sonderverkehre hinweisen. Sie sind gehalten – soweit möglich – Ist-Daten zur Verfügung zu stellen und die Angaben zur Barrierefreiheit für die VRR-Fahrplanauskunft zu ermitteln. Alle Verkehrsunternehmen müssen die Fahrplantabellen oder Produktfahrpläne¹ ihrer Linien im Internet zugänglich machen.

Die bereitgestellten Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, einheitlich, verständlich und nutzbar sein. Die Bereitstellung erfolgt über Print- und digitale Medien sowie über das Telefon. Im Rahmen der fortlaufenden Digitalisierung sind diese Dienste stetig weiterzuentwickeln.

Informationen zur Fahrtvorbereitung sind vom Unternehmen über folgende Medien bereit zu stellen:

- Internetseite / Apps inkl. elektronische Fahrplanauskunft,
- Fahrplanbuch,
- Linienfahrplan,
- Netzpläne,
- Telefon-Hotline.

Die Informationen vor Ort geben Orientierung über die Abfahrtsorte der Verkehrsmittel. Zur Fahrgastinformation an Straßenbahnhaltestellen ist die BOStrab (§31) zu befolgen. Darüber hinaus sind alle Haltestellen unter Berücksichtigung einer zukunftsorientierten digitalen Fahrgastinformation und eines barrierefreien Zugangs zum ÖPNV-Angebot zu gestalten.

Die Informationen an den Haltestellen werden über folgende Medien bereitgestellt:

- Haltestellenfahne/Leitbeschilderung,
- DFI (dynamische Fahrgastinformation),
- Fahrplanaushang,
- Tarifaushang,
- Haltestellenpläne (schematisch),
- ggf. Baustellenplakate,
- Netzpläne,
- App (Smartphone-Anwendung).

¹ Die Fahrplantabellen und Produktfahrpläne sollen der VRR-Richtlinie über die Fahrplanbücher und Produktfahrpläne für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in der aktuell gültigen Fassung entsprechen.

Während der Fahrt stehen Informationen zum Fahrweg im Fokus. Dazu zählen die aktuelle Position auf dem Linienweg, nötige Umstiege und Fahrplanaabweichungen. Die Informationen werden im Fahrzeug über folgende Medien bereitgestellt:

- Fahrzeuganzeige außen,
- TFT-Monitor; Haltestellenabfolge,
- Haltestellenansage,
- Netzpläne,
- Linienband,
- ggf. Baustellenplakate,
- App (Smartphone-Anwendung).

Bei gravierenden Störungen und geplanten Fahrplanabweichungen müssen die Verkehrsunternehmen niederschwellig über die Änderungen informieren und ggf. auf Ausweichverbindungen hinweisen. Dazu können z.B. an besonders bedeutenden Haltestellen dynamische Abfahrtsinformationen dienen oder ein schneller Informationszugang über Mobiltelefone. Das Verkehrsunternehmen stellt dem VRR Daten zur Fahrgastinformation – soweit verfügbar – zur Verfügung.

Garantieleistungen

Die Mobilitätsgarantie des VRR ist Bestandteil der Tarifbestimmungen und anzuwenden. Sie tritt bei einer Abweichung von mehr als 20 Minuten von der fahrplanmäßigen Abfahrt an der Einstiegshaltestelle in Kraft. Wenn es keine alternative ÖPNV-Verbindung gibt, kann der Fahrgast entweder ein Taxi nutzen oder auf einen Fernverkehrszug (Intercity, Eurocity oder Intercity-Express) umsteigen, um sein Ziel zu erreichen. Bei der Nutzung von Fernverkehrszügen werden die dadurch zusätzlich entstehenden Kosten erstattet. Bei der Nutzung eines Taxis beläuft sich die Obergrenze auf 25 Euro (planmäßige Abfahrtszeit zwischen 5:00 Uhr und 20:00 Uhr) bzw. 50 Euro je Fahrgast (planmäßige Abfahrtszeit zwischen 20:00 Uhr und 5:00 Uhr). Bei höherer Gewalt, also bei einer nicht vom Verkehrsunternehmen beeinflussbaren Verspätung wie Streik, Sturm etc., greift die Mobilitätsgarantie nicht.

Das Pünktlichkeitsversprechen ist eine freiwillige Leistung der teilnehmenden Verkehrsunternehmen (so auch der MVG) gegenüber ihren Kunden ohne Rechtspflicht und ist auch zukünftig anzubieten. Das Pünktlichkeitsversprechen greift ab einer Zielankunftsverspätung von 10 Minuten. Betroffene Fahrgäste erhalten den Preis eines VRR-EinzelTickets der Preisstufe A erstattet.

Voraussetzung ist die Nutzung eines VRR-Tickets für die beanstandete Fahrt, gleichgültig ob EinzelTicket, ViererTicket oder Zeitkarte.

Personal

Von einem modernen Dienstleistungsunternehmen erwartet der Kunde Freundlichkeit und Kompetenz der Mitarbeiter. Es gehört zu den Grundanforderungen an die Angestellten, in jeder Situation ruhig und höflich zu reagieren. Ein einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild der Mitarbeiter mit Außenwirkung steigert den Wiedererkennungswert und die Akzeptanz bei den Fahrgästen. Das Beherrschen und Anwenden der deutschen Sprache ist für das gesamte Personal im Sinne einer reibungslos laufenden Betriebskommunikation verpflichtend. In Mülheim an der Ruhr sollen ausschließlich ausreichend ausgebildete und geschulte Fahrer eingesetzt werden. Die Verkehrsunternehmen müssen, auch beim Einsatz von Subunternehmern, die nachfolgend definierten Anforderungen hinsichtlich des Fahrpersonals erfüllen:

- Das Verkehrsunternehmen sorgt für ein erkennbares, möglichst einheitliches Erscheinungsbild des Fahrpersonals. Ausnahmen können für Verstärkerverkehre mit kurzzeitigem Einsatz und Ersatzverkehre vereinbart werden. Bei Neuverträgen mit Subunternehmern ist dieser Grundsatz ebenfalls für dessen Fahrpersonal zu berücksichtigen.
- Das Fahrpersonal muss über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu relevanten Anschlussbeziehungen, zum VRR-Tarif sowie zur örtlichen Situation (z.B. Ortskunde bezüglich Freizeit- und Kulturziele) verfügen.
- Das Fahrpersonal ist für die Zulassung und Aus- und Weiterbildung im Fahrdienst mit Bussen sowie Straßen- und Stadtbahnen zu schulen. Mitarbeiterschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit sind regelmäßig, mindestens einmal jährlich, durchzuführen.
- Weiterhin sind Schulungen nach VDV-Mitteilung 7034 und Verordnung (EU) Nr. 181/2011 (Vorgaben zum Umgang mit Menschen mit Mobilitätseinschränkung) durchzuführen.
- Deeskalations- und Erste-Hilfe-Schulungen sollen mindestens alle fünf Jahre erfolgen.

Leitstellenmitarbeiter stellen die verbale Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrpersonal und Leitstelle dar. Für einen reibungslos laufenden Betrieb müssen die Leitstellenmitarbeiter Kenntnisse über die Bedienung des Funk-/Kommunikationssystems vorweisen. Zusätzlich müssen die Mitarbeiter

über fundierte Betriebs- und Netzkenntnisse verfügen und den Umgang mit folgenden Systemen beherrschen:

- Intermodal Transport Control System (ITCS),
- Stellwerk,
- Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL),
- Betriebslagedatenbank,
- Fahrgastinformationssysteme,
- Videoüberwachung etc.

Das Personal in den Kundenzentren / Vorverkaufsstellen muss kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden eingehen. Über die reinen Verkaufstätigkeiten hinaus ist das Personal Ansprechpartner für alle Kundenbelange in Bezug auf Tarif sowie Fahrplan und erbringt Beratungsleistungen (Mobilitätsberatung). Das Verkehrsunternehmen sorgt für ein erkennbares, möglichst einheitliches Erscheinungsbild des Vertriebs- und Servicepersonals in den Kundenzentren. Mitarbeiterschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit sind regelmäßig (mindestens einmal jährlich) durchzuführen.

Das Sicherheitspersonal muss folgende Anforderungen erfüllen:

- Bestandene Sachkundeprüfung nach §34a GewO,
- Brandschutzhelfer (pro Team 1 Ersthelfer),
- Deeskalationstraining (vierteljährliche Schulung).

Erscheinungsbild und Auftreten des Sicherheitspersonals müssen dem Kunden gegenüber einen positiven Eindruck vermitteln und respektvoll sein.

Das Personal, das zur Prüfung der Fahrausweise eingesetzt wird, soll folgende Anforderungen erfüllen:

- Bestandene Sachkundeprüfung nach §34a GewO,
- Teilnahme an einer viertägigen Tarifschulung (inklusive Schulung zur Bedienung des mobilen Datenerfassungsgeräts) bei Einstellung,
- Tarifliche Nachschulungen bei Bedarf.

Erscheinungsbild und Auftreten der Ticketprüfer müssen dem Kunden gegenüber einen positiven Eindruck vermitteln und respektvoll sein.

Sozialstandards

Die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen hat nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu erfolgen. Dieser Standard stützt sich auf § 8 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz NRW 2017. Die repräsentativen Tarifverträge ergeben sich aus der jeweils gültigen Verordnung zur Feststellung der Repräsentativität von Tarifverträgen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (Repräsentative TarifverträgeVO – RepT-VVO).

Beschwerdemanagement

Die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens muss gewährleistet sein, um Fahrplan- und Tarifauskünfte zu erhalten und etwaige Beschädigungen und Mängel melden zu können. Auf Beschwerden und Hinweise ist innerhalb von 5 Arbeitstagen in Form einer Beantwortung oder eines Zwischenbescheides zu reagieren. Zumindest muss innerhalb dieser Zeit eine qualifizierte Eingangsbestätigung erfolgen, in der eine Begründung für eine ggf. verlängerte Bearbeitungszeit genannt wird.

Es soll eine Beschwerdestelle mit qualifiziertem Personal vorgehalten werden. Die Mitarbeiter der Beschwerdestelle sollen zum besseren Informationsfluss in die bestehende Organisationsstruktur des Verkehrsunternehmens eingebunden sein. Da auch die Kunden-/Servicecenter als Anlaufstelle für Beschwerden dienen, sollen die Kunden-/Servicecenter nicht durch den Aufgabenträger geführt werden.

Sicherheit an Haltestellen und in Fahrzeugen

Die Sicherheit an Haltestellen und in den Fahrzeugen muss jederzeit gewährleistet sein. Dabei sind die Sicherheitsbedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen zu berücksichtigen. Eine gute Einsehbarkeit und eine ausreichende Beleuchtung der Haltestellen sollen dem Fahrgast ein Sicherheitsgefühl vermitteln. Sofern im Einzelfall angezeigt, ist der Haltestellenbereich mittels Videoschutz im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen abzusichern. Die Schaffung von Öffentlichkeit ist gegenüber der Sicherung durch Kameras vorzuziehen, da die Anwesenheit von Passanten auch das subjektive Sicherheitsgefühl stärkt und keine datenschutzrechtlichen Probleme entstehen.

Die Linienfahrzeuge sind im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen mit einem Videoaufzeichnungssystem auszustatten. In den Fahrzeugen soll jederzeit Kontakt mit dem Fahrpersonal aufgenommen werden können. Das Personal muss technisch in der Lage sein, in Notfallsituationen die notwendigen Maßnahmen schnell zu ergreifen.

Fundsachen

Ein Fundbüro ist an einem für Fahrgäste gut erreichbaren Standort vorzuhalten. Eine Kooperation mit dem städtischen Fundbüro ist ebenfalls möglich. Sichergestellte Fundsachen werden sorgfältig aufbewahrt und bei Nichtabholung zweimal jährlich versteigert.

Begleitservice

Das Verkehrsunternehmen hat durch Teilnahme an einem Pilotprojekt einen Begleitservice anbieten können. Dieser hat die Aufgabe, mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher an ihr Ziel zu bringen. Die Begleiter helfen bei der Bedienung des Ticket-Automaten, im Fahrzeug oder beim Ein- und Aussteigen. Der Service ist kostenlos und kann werktags (Montag bis Freitag) in der Zeit von 7.30 bis 19.00 Uhr in Anspruch genommen werden.

Der Begleitservice muss mindestens einen Tag vorher telefonisch oder per Fax bei der Servicezentrale des Verkehrsunternehmens bestellt werden. Die Bestellung muss mindestens zwischen 8.00 Uhr und 14.00 Uhr möglich sein.

Die Beibehaltung des Begleitservices wäre wünschenswert.

3 Umsetzungsbilanz NVP 2013

3.1 Stand der Umsetzung NVP 2013

Den Stand der Umsetzung der im NVP 2013 festgelegten Maßnahmen zeigt Bild 3-1. Von den dort aufgeführten 19 Maßnahmen wurden 2 Maßnahmen vom zuständigen Fachausschuss nicht beschlossen. 9 Maßnahmen wurden in 2015, 5 Maßnahmen in 2016 und 3 Maßnahmen in 2017 umgesetzt.

Nr.	Maßnahme	Umsetzung in
1a	Kappung der Linie 102 an Haltestelle Waldschlößchen	Nicht beschlossen
1b	15-Minuten-Takt für die Linie 102	2017
2a	Führung der Linie 104 über Haltestelle Wertgasse	2015
2b	15-Minuten-Takt für die Linie 104	2017
3	Stilllegung des Nordastes der Linie 110	2015
4a	Verlängerung der Linie 112 bis Hauptfriedhof	2015
4b	15-Minuten-Takt für die Linie 112	2017
5	Kürzung der Linie 124 an der Haltestelle Speldorf Friedhof	2016
6	Linie 129 Verlängerung des Angebots abends montags bis freitags, samstags	2016
7	Neueinrichtung Buslinie 130 Hauptfriedhof – Flughafen – E-Haarzopf – RRZ	2015
8	Übernahme Nordast der Linie 151 durch Linie 131	2015
9	Verdichtung der Linie 133 auf 10-Minuten-Takt zwischen Saarer Kuppe und Hbf.	2016
10	Verlängerung der Linie 134 bis Mintard	2016
11	Hafenshuttle Linie 135	2015
12	Taktreduzierung Linie 138 20-Minuten-Takt auf 30-Minuten-Takt außerhalb der HVZ	2015
13	Kappung der Linie 151 am Hbf.	2015
14	Führung der Linie 752 über Schneisberg bis Uhlenhorst	Nicht beschlossen
15	Führung der Linie 753 durch Rumbachtal bis Hbf.	2016
16	TaxiBus Heißen Kirche – Kattowitzer Str.	2016

Bild 3-1: Stand der Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2013

3.2 Ergebnisse der Prüfaufträge aus NVP 2013

Die Prüfaufträge aus dem Nahverkehrsplan 2013 haben zu folgenden Ergebnissen geführt:

- Anbindung der Hochschule Ruhr West (HRW)

MVG und Verwaltung haben im April und Mai 2016 das ÖPNV-Verkehrsaufkommen am Hochschulstandort Duisburger Straße beobachtet. Speziell für die morgendliche Anreise zur Hochschule HRW zwischen 7.30 Uhr und 8.00 Uhr liegen der MVG auch Kundenbeschwerden über volle Fahrzeuge vor.

Als Ergebnis ist festzustellen, dass die eine Fahrt der Linie 901 ab Hauptbahnhof um 7.44 Uhr mit ca. 170 Personen voll ausgelastet war, sich jedoch im Rahmen der technischen Zulassung der eingesetzten Fahrzeuge bewegt.

Die HRW weist auf ihrer Internetseite auf alternative Fahrmöglichkeiten zur Linie 901 hin. Die Linien 102, 122, 124 und 131 an den Haltestellen Broicher Mitte und Rosendahl werden bei den Anreisemöglichkeiten aufgeführt. In Gesprächen zwischen HRW und MVG wurde das Fahrplanangebot bislang als ausreichend angesehen.

- Führung Linie 122 über Leineweberstraße und Dickswall zum Hauptbahnhof

MVG und Verwaltung lehnen eine Herausnahme der Buslinie 122 aus der Bahnstraße und die alternative Führung über den Straßenzug Berliner Platz – Leineweber Str. – Dickswall – Tourainer Ring – Bustunnel Hbf. – Eppinghofer Str. – Kaiserplatz – Leineweber Str. – Berliner Platz ab. Ein Grund liegt in der 2008 in Betrieb genommenen ÖPNV-Trasse auf der Bahnstraße, die den beschleunigten Busverkehr zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof und Stadtmitte sicherstellt. Ein weiterer Grund ist die Tatsache, dass die Haltestelle Stadtmitte (ebenfalls 2008 in Betrieb genommen) von Linie 122 nicht mehr angefahren werden könnte. Umsteiger müssten dann weite Umsteigewege in Kauf nehmen.

Weiterhin würden haltende Busse an der Haltestelle Berliner Platz dem fließenden ÖPNV aus und in die Haltestelle Stadtmitte im Weg stehen. Auch befindet sich die Haltestelle in beiden Richtungen in einer Kurve und kann nicht als dauerhaft mobilitätsgerecht eingestuft werden.

Für die Herausnahme der Buslinie 122 aus der Bahnstraße sind auch erhebliche Umstellungen an den Lichtsignalanlagen in der Innenstadt erforderlich. Betroffen sind Anlagen an den Knotenpunkten Leineweber Stra-

ße/Ruhrstraße, Leineweber Straße/Friedrich-Ebert-Straße, Leineweber Straße/Kaiserstraße und Eppinghofer Straße/Am Löwenhof.

Hinzuweisen ist auch auf die kritische Verkehrssituation am verkehrlich hoch belasteten Knoten Berliner Platz, an dem in der Vergangenheit Rückstaus bis weit auf die Schlossbrücke auftraten. Diese sind nach Umbau und Neuversorgung der Lichtsignalanlage mit Verbesserung der Verkehrssteuerung verschwunden.

Die alternative Führung der Linie 122 in Fahrtrichtung Hauptbahnhof bringt am Berliner Platz eine Feindlichkeit der Busfreigabe zum parallel fahrenden Individualverkehr. Die Freigabemöglichkeit in Richtung geradeaus befindet sich derzeit an ihrer Leistungsgrenze und ist nicht erweiterbar. Durch die neue Feindlichkeit der Buslinie 122 ist zu erwarten, dass der frühere Rückstau des Individualverkehrs wieder auftritt. Auch für die Grüne Welle im Straßenzug Leineweber Straße – Friedrich-Ebert-Straße sind negative Auswirkungen zu erwarten.

Am Knoten Eppinghofer Straße/Am Löwenhof würden sich Verschlechterungen für den Rechtsabbieger aus der Bahnstraße einstellen. In der einstreifigen Ausfahrt aus dem Bustunnel ist es aus Platzgründen nicht möglich, eine Linksabbiegerspur für die Linie einzurichten. Daher müssten alle Ausfahrten aus dem Bustunnel als feindlich für den Rechtsabbieger aufgefasst und die Freigabezeiten für den Rechtsabbieger erheblich eingeschränkt werden.

- Weiterführung Linie 104 bis Essen-Helenenstraße

In Zusammenarbeit mit der Stadt Essen soll die Linie 104 von der Stadtgrenze Mülheim an der Ruhr / Essen auf bestehenden Gleisen weitergeführt bis zur Schleife Essen-Helenenstraße. Die Stadt Essen hat am 03.06.2016 eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 104 aus verkehrlichen und finanziellen Gründen abgelehnt und begründet dies wie folgt:

Die Haltestelle Abzweig Aktienstraße wurde vor einigen Jahren für einen verbesserten Umstieg ertüchtigt. Dort bietet die Linie 105 einen 10-Minuten-Takt, um mit Niederflurwagen die Essener Innenstadt oder – in die andere Richtung – den Stadtteil Frintrop zu erreichen. Der 15-Minuten-Takt der Stadt Mülheim a. d. Ruhr passt zudem nicht zu dem Taktsystem der Stadt Essen.

- Keine Stilllegung der Kahlenbergstrecke

Der Prüfauftrag sieht vor, den Kahlenbergast der heutigen Linie 104 weder ganz noch teilweise stillzulegen. Die verkehrsfachliche Prüfung kommt zu folgendem Ergebnis:

Das Gutachten „Untersuchung zur mittel- bis langfristigen Investitionsstrategie im schienengebunden ÖPNV“ vom Mai 2016 empfiehlt die kurz- bis mittelfristige Stilllegung des Kahlenberg-Astes, auch unter Inkaufnahme von Fördermittelrückzahlungen. Auf Seite 78 (Fußnote 34) dieses Gutachtens steht hierzu folgende Einschätzung:

„Die Höhe des mittelfristigen Investitionsbedarfs (Streckeninfrastruktur sowie anteilig 2 Straßenbahnfahrzeuge) wird im Wirtschaftsplan der MVG in Summe mit ca. 14 Mio. € angegeben. Die bislang abgerufenen Fördermittel für das Projekt „Neuordnung der westlichen Innenstadt“ (Lose 1-2) belaufen sich auf ca. 12,5 Mio. € (Stand: 9/2015) und müssten u. U. komplett zurückbezahlt werden, da die Zweckbindungsfrist noch nicht begonnen hat. D. h. aktuell sind die Rückzahlungsverpflichtungen geringer als der mittelfristige Investitionsbedarf. Selbst wenn inzwischen weitere Fördermittel ausgezahlt wurden und die Rückzahlungsverpflichtungen 14 Mio. € übersteigen sollten, würde sich eine zeitnahe Einstellung des Kahlenberg-Astes vermutlich trotzdem in wenigen Jahren amortisieren, da in diesem Fall auch erhebliche Instandhaltungskosten für die überalterte Streckeninfrastruktur auf dem Kahlenberg-Ast sowie Instandhaltungskosten für zwei Straßenbahnfahrzeuge entfallen würden.“

Die detaillierte Untersuchung zur Kahlenbergstrecke im Rahmen des o.g. Gutachtens wird im vorliegenden NVP als Ergebnis des entsprechenden Prüfauftrags gewertet. Weiterhin wird auf die geringe Auslastung des Streckenastes verwiesen. Stadtauswärts betrachtet sinkt die Besetzung der Linie 104 ab Haltestelle Wasserstraße im Querschnitt auf unter 1.000 Fahrgäste am Tag, was nicht für die Straßenbahnwürdigkeit der Verbindung spricht.

4 Bestandsanalyse und Entwicklungen

4.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die kreisfreie Großstadt Mülheim an der Ruhr ist ein Mittelzentrum und liegt im westlichen Ruhrgebiet im Regierungsbezirk Düsseldorf in unmittelbarer Nachbarschaft der Städte Essen (Oberzentrum) im Osten, Ratingen (Mittelzentrum) im Kreis Mettmann im Süden, Duisburg (Oberzentrum) im Westen und Oberhausen (Mittelzentrum) im Norden. Das Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr umfasst eine Fläche von etwa 9.129 ha (Stand 2009) mit einer Ausdehnung von 10,7 km in Ost-West- und 13,4 km in Nord-Süd-Richtung.

Anhand des räumlich-funktionalen Konzeptes der Stadt Mülheim an der Ruhr erfolgt die Einteilung des Stadtgebietes in zentrale Schwerpunkte (vgl. Bild 4-1):

- Stadtzentrum / Kernbereich,
- Stadtteilzentrum / Kernrandbereich mit Versorgungszentrum,
- Kernrandbereich,
- Außenbereich.

Von der Gesamtfläche der Stadt Mülheim an der Ruhr sind (Stand: 2012):

- 31,6 % Baufläche,
- 13,9 % Verkehrsfläche,
- 42,1 % Land- und Forstwirtschaftliche Flächen,
- 2,2 % Wasserfläche,
- 10,2 % sonstige Fläche (wie Unland, Abbauland).

Mülheim an der Ruhr ist in die drei Stadtbezirke Rechtsruhr-Süd, Rechtsruhr-Nord und Linksruhr unterteilt. Die Stadtbezirke untergliedern sich in neun Stadtteile (vgl. Bild 4-1): Altstadt I, Altstadt II, Styrum, Dümpten, Heißen, Menden-Holthausen, Saarn, Broich und Speldorf. Die Stadtbezirks- und Stadtteilzentren sind in Kapitel 2.5.1 definiert.

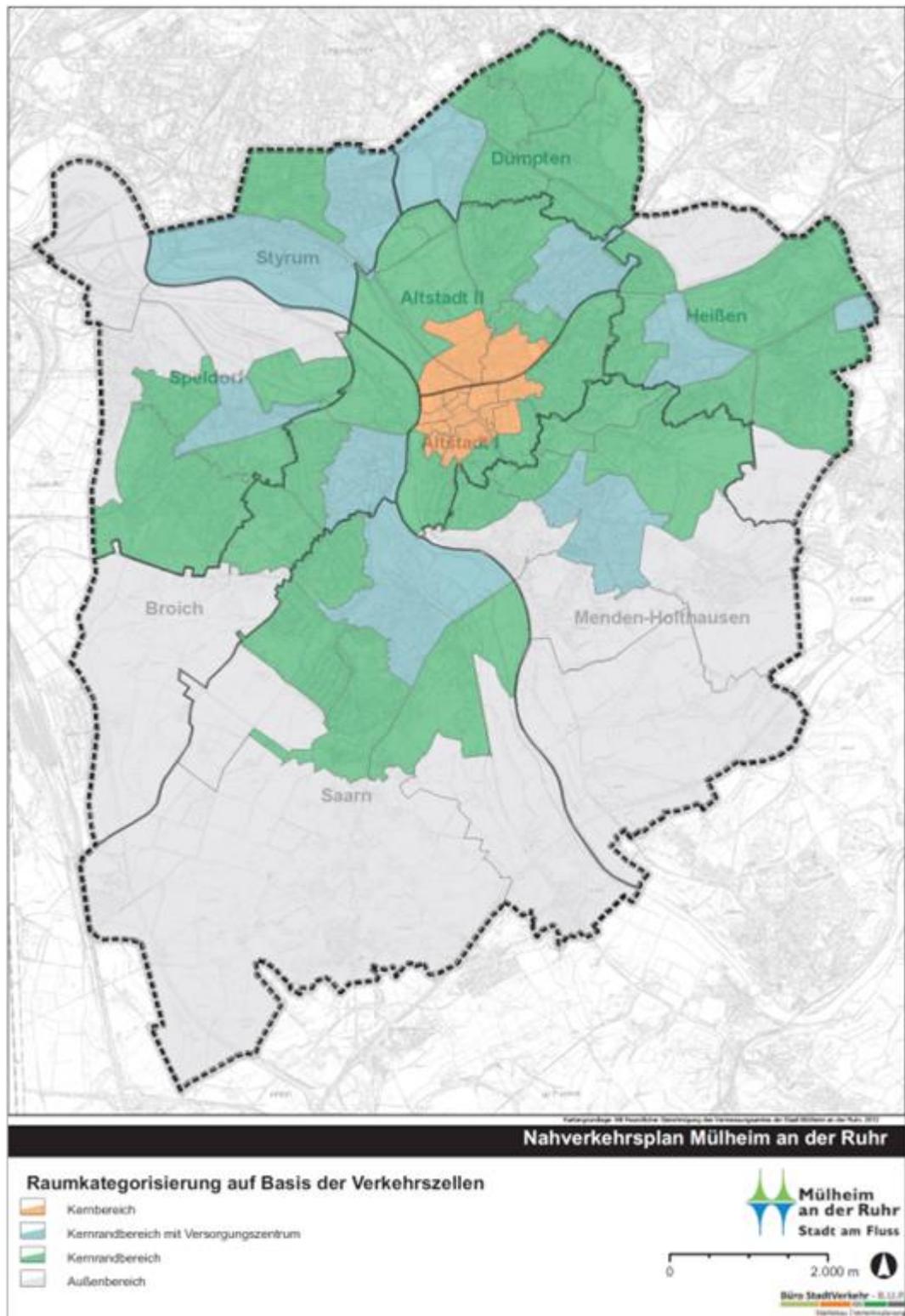


Bild 4-1: Raumkategorisierung und Stadtteile der Stadt Mülheim an der Ruhr

Die vorhandenen natur- und siedlungsräumlichen Vorgaben haben Auswirkungen auf die Gestaltung des ÖPNV-Netzes in Mülheim an der Ruhr. Restriktive Rahmenbedingungen sind in erster Linie:

- Die Ruhr, die vom ÖPNV nur auf drei Brücken gequert werden kann (Schloßbrücke, Raffelbergbrücke und Mendener Brücke). Der 1998 eröffnete Ruhrtunnel lehnt sich in seiner Linienführung eng an die Schloßbrücke an und spannt deshalb keinen neuen ÖPNV-Korridor auf. Über die Schloßbrücke führt die ÖPNV-Stammstrecke (Haltestelle Schloss Broich – Mülheim Hauptbahnhof) als Hauptverbindung zwischen der Innenstadt und den links der Ruhr liegenden Stadtteilen.
- Die Topographie, die zu räumlich parallelen Linienverläufen in unterschiedlichen Höhenlagen führt. Dies betrifft beispielsweise die Linien 104 und 151 in Holthausen sowie die Linien 133, 752 und 131 in Broich, die durch eine Geländekante getrennt sind.
- Ausgedehnte Gleisanlagen, die den Stadtteil Styrum teilen.
- Großflächige Industrieareale westlich der Mellinghofer Straße, die nicht gequert werden können.

Neben der Zerschneidung des Stadtgebietes durch die genannten natur- und siedlungsräumlichen Gegebenheiten beeinflusst auch der relativ hohe Motorisierungsgrad die Rahmenbedingungen für den ÖPNV. Der Pkw-Besitz beträgt in Mülheim an der Ruhr 532 Pkw (privat und gewerblich, Stand 31.12.2015) pro 1.000 Einwohner und liegt damit höher als der nordrhein-westfälische Mittelwert von 496 Pkw pro 1.000 Einwohner. Den deutschen Spitzenwert belegt mit 565 Pkw pro 1.000 Einwohner das Saarland.

4.2 Bevölkerungsentwicklung

In der Stadt Mülheim an der Ruhr waren am 30.09.2016 insgesamt 172.518 Personen mit Hauptwohnsitz gemeldet sowie 55.791 Beschäftigte (Stand: 31.03.2016) und 21.293 Schulplätze (Stand: 15.10.2015). Die Verteilung auf die neun Stadtteile zeigt Bild 4-2.

Der Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) hat im Jahre 2015 eine neue Vorausberechnung veröffentlicht. Selbst diese aktuell vorliegende Prognose hat für Mülheim an der Ruhr für die Jahre 2014 und 2015 entgegen der tatsächlich eingetretenen Entwicklung einen leichten Bevölkerungsrückgang berechnet. Da derzeit nicht absehbar ist, ob und wie lange und in welcher Ausprägung sich diese vom langfristigen Trend abweichende Entwicklung fortsetzt, ist zzt. eine einigermaßen zuverlässige Bevölkerungsprognose nicht möglich.

Stadtteil	Einwohner	Beschäftigte	Schulplätze	Fläche [ha]	Einwohnerdichte [EW/ha]
Altstadt I	20.726	6.328	3.084	318,8	65,0
Altstadt II	25.415	8.007	3.282	576,4	44,1
Styrum	15.813	4.951	1.569	442,5	35,7
Dümpten	18.741	6.309	1.259	548,7	34,2
Heißen	21.446	7.279	2.316	884,5	24,2
Menden-Holthausen	13.605	4.452	3.832	1.724,2	7,9
Saarn	23.981	7.818	3.166	2.682,0	8,9
Broich	14.088	4.501	2.264	872,8	16,1
Speldorf	18.703	6.146	521	1.044,6	17,9
Stadt Mülheim	172.518	55.791	21.293	9.094,5	19,0

Bild 4-2: Strukturdaten der Stadt Mülheim an der Ruhr (Stand: 2016 bzw. 2015 (Schulplätze))

Auch wenn eine einigermaßen zuverlässige Einwohnerprognose zzt. nicht möglich ist, ist die Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung in den nächsten 15 Jahren einigermaßen sicher vorhersehbar:

- Die Geburtenzahl hat in den letzten Jahren leicht zugelegt. Damit ist davon auszugehen, dass der Kinder- und Jugendlichen-Anteil bis 2030 mehr oder weniger stabil bleibt.
- Auch der Anteil der 18- bis unter 45-Jährigen, die die Phase der Familienbildung durchlaufen, wird annähernd stabil bleiben.
- Dagegen wird der Anteil der älteren Erwerbsfähigen leicht zurückgehen, weil die geburtenstarken Jahrgänge der 1950er und 1960er Jahre aus dem erwerbsfähigen Alter herauswachsen. In der Folge steigt der Anteil der Senioren weiter leicht an. Die Alterung der Mülheimer Bevölkerung wird sich daher auf absehbare Zeit fortsetzen.

Die aktuell hohe Zuwanderung hat zwar kurzfristig zu einem Einwohnerzuwachs geführt. Sie wird zur weiteren Internationalisierung und Heterogenisierung der Stadtbevölkerung beitragen, kann aber den Trend der zunehmenden Alterung der Bevölkerung nicht umkehren.

4.3 Ausgewiesene Potenzialflächen

Für den Gewerbebereich sind folgende Potenzialflächen (ab 1 ha) ausgewiesen:

- Weseler Straße
- Kölner Straße/Fahrkamp
- Aktienstraße
- Dümptener Straße (Mannesmann-Brache)
- Fläche an der geplanten Industriestraße
- Gewerbepark Brunshofstraße/Flughafen.

Wohnbaupotenzialflächen (ab 40 Wohneinheiten) finden sich an diesen Standorten:

- „Wohnen im Dichterviertel II“
- Kleiststraße/Schwarzenbergstraße
- Rudolf-Harbig-Straße
- Diepenbeck/Velauer Straße
- Schlippenweg
- Windmühlenstraße/Parsevalstraße
- Gracht/Mühlenfeld/Essener Straße
- Saarner Straße/Saarnberg
- Saarner Kuppe II/Luxemburger Allee.

4.4 ÖPNV-Angebot

Gemäß VRR-Verbundfahrplan 2017, gültig ab dem 08.01.2017, verkehren im Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr eine Stadtbahnlinie, 4 Straßenbahnlinien, 15 Buslinien und eine TaxiBus-Linie. In der Nachtverkehrszeit wird das Angebot ersetzt durch 6 NachtExpress-Linien, die durch 10 TaxiBus-Linien verstärkt werden. Diese Linien werden von den folgenden Verkehrsunternehmen betrieben:

- MVG:
 - Straßenbahnlinie 102
 - 8 Buslinien (Linien 124, 128, 129, 131, 133, 134, 135, 138)
 - 4 NachtExpress-Linien (Linien NE 2, NE 3, NE 4, NE 9),
- Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG):
 - Straßenbahnlinie 901,

- Essener Verkehrs-AG (EVAG):
 - TaxiBus Linie T10.2,
- Stadtwerke Oberhausen GmbH (STOAG):
 - Buslinie 976.

Zusätzlich betreiben die MVG und die benachbarten Verkehrsunternehmen einige Linien gemeinschaftlich (sog. Gemeinschaftslinien):

- Gemeinschaftslinien von MVG und EVAG:
 - Stadtbahnlinie U 18
 - Straßenbahnlinie 104
 - Buslinien 130 und 151,
- Gemeinschaftslinien von MVG und STOAG:
 - Straßenbahnlinie 112
 - Buslinien 122 und 136
 - NachtExpress-Linien NE 10, NE 12,
- Gemeinschaftslinien von MVG und Rheinbahn AG:
 - Buslinien 752 und 753.

Das aktuelle ÖPNV-Angebot (ohne SPNV) ist in Bild 4-3 dargestellt.

Nach Abschluss der Umsetzung der Maßnahmen des NVP 2013 zum Fahrplanwechsel am 08.01.2017 mit Einführung des 15-Minuten-Taktes auf den Straßenbahnlinien 102, 104 und 112 ist davon auszugehen, dass sich die zukünftige ÖPNV-Nachfrage im Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr im Rahmen der allgemeinen bundesweit prognostizierten ÖPNV-Fahrgastzuwächse bewegen wird. Neben dem ÖPNV-Angebot erbringt die MVG auch Sonderverkehre wie z.B. Veranstaltungsverkehre für die Stadt Mülheim an der Ruhr.

4.5 Haltestelleninfrastruktur

Auf dem Gebiet der Stadt Mülheim an der Ruhr gibt es insgesamt 245 Haltestellen mit 613 aktiven Haltestellenpositionen. 250 dieser Haltestellenpositionen (40 %) sind derzeit barrierefrei ausgebaut. Unterteilt nach Verkehrsmitteln beträgt der barrierefreie Haltestellenausbau bei

- Stadtbahnhaltestellen 65 % (18 Bahnsteige in 12 Bahnhöfen sind barrierefrei),
- Straßenbahnhaltestellen 81 % (66 Bahnsteige sind barrierefrei),
- Bushaltestellen 33 % (161 Bussteige sind barrierefrei).

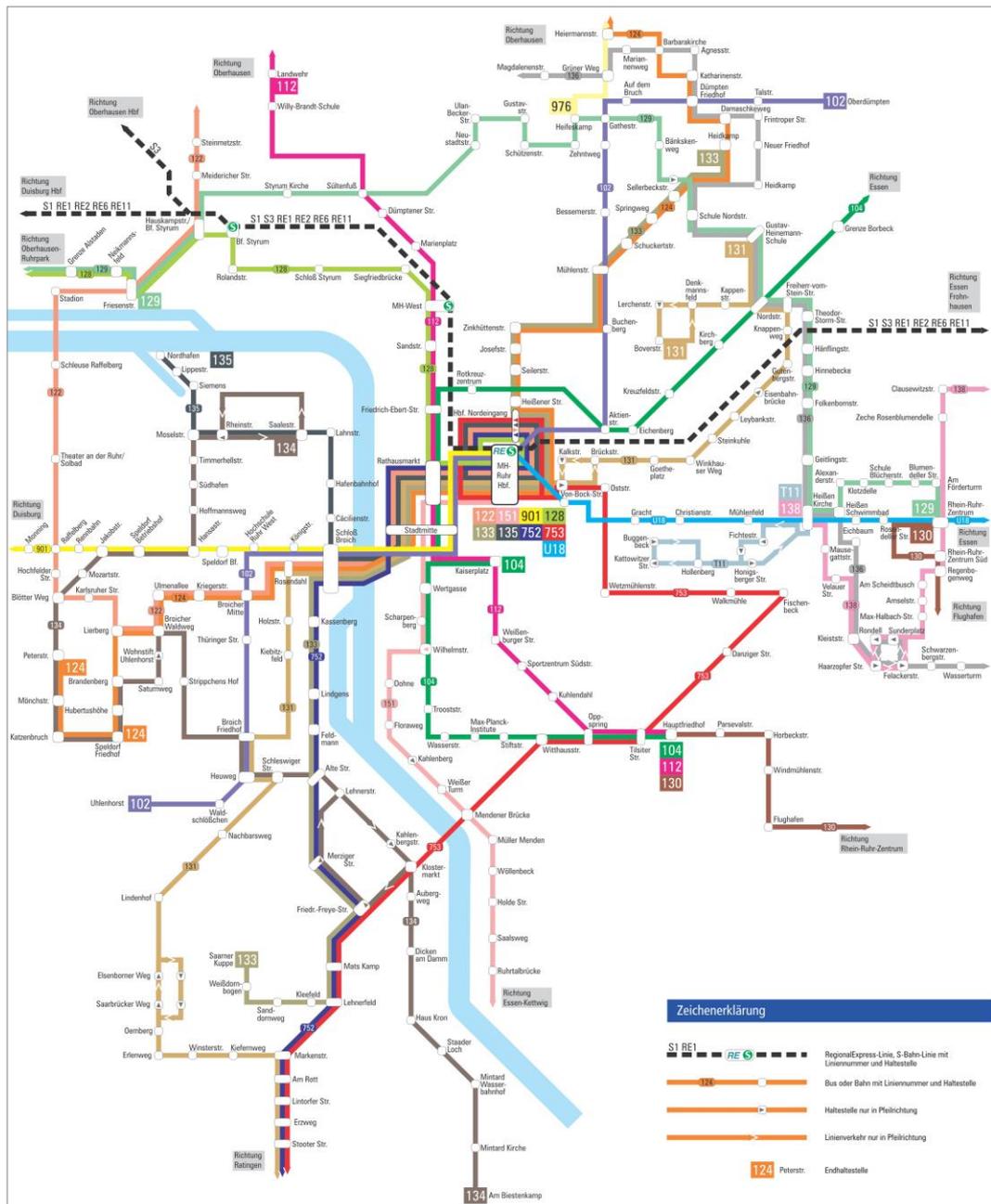


Bild 4-3: Schematischer Liniennetzplan der Stadt Mülheim an der Ruhr (TagNetz bis 23.00 Uhr, gültig ab 12.06.2016; Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr)

Bei den von Bus und Straßenbahn gemeinsam genutzten Haltestellen sind 42 % (15 Steige) aller Haltestellenpositionen barrierefrei ausgebaut. Die Bushaltestellen Friedrich-Freye-Str. und Merziger Str. sind nach den Anforderungen zum Zeitpunkt des Umbaus als barrierefreie Haltestellen in die Auswertung einbezogen, weisen jedoch keine taktilen Elemente auf.

Die Ausstattung der 12 unterirdischen Haltestellen auf Mülheimer Stadtgebiet wird in Bild 4-4 differenzierter betrachtet. Neben der Ausrüstung in den Bereichen Fahrgastinformation und Sicherheit wird das Vorhandensein von Aufzügen

gen geprüft. Aufzüge ermöglichen es mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, die Bahnsteige zu erreichen. Die Haltestellen Aktienstraße (U), Von-Bock-Straße, Eichbaum und Rosendeller Straße sind nicht mit Aufzügen ausgerüstet und können nicht als barrierefrei eingestuft werden. Die Lage der oberirdischen Haltestelle Rosendeller Straße auf dem Mittelstreifen der Autobahn A 40 lässt eine nachträgliche Ausrüstung mit einem Aufzug nicht zu.

Haltestelle	Linien	Ausstattung unterirdischer Haltestellen			
		3S-Rufsäule	Dynamische Fahrgastinformation	Kameraüberwachung	Aufzug vorhanden
Aktienstraße	102	Ja	Ja	Ja	Nein (projektiert für 2019/2020)
Schloss Broich	102, 901	Ja	Ja	Ja	Ja
Stadtmitte	102, 901	Ja	Ja	Ja	Ja
Hauptbahnhof	102, 901, U18	Ja	Ja	Ja	Ja
Von-Bock-Straße	U18	Ja	Ja	Ja	Nein (Förderantrag gestellt)
Gracht	U18	Ja	Ja	Ja	Ja
Christianstraße	U18	Ja	Ja	Ja	Ja
Mühlenfeld	U18	Ja	Ja	Ja	Ja
Heißen Kirche	U18	Ja	Ja	Ja	Ja
Eichbaum	U18	Ja	Ja	Ja	Nein
Rosendellerstraße	U18	Ja	Ja	Ja	Nein
Rhein-Ruhr-Zentrum	U18	Ja	Ja	Ja	Ja

Bild 4-4: Ausstattung der unterirdischen Haltestellen auf Mülheimer Stadtgebiet (Quelle: Stadt Mülheim)

Die folgenden Haltestellen sind weder barrierefrei ausgebaut noch liegen diesbezügliche Planungen vor:

- Die Haltestelle der Straßenbahnlinie 104 Aktienstraße verfügt über Außenbahnsteige. Der Einstieg erfolgt ebenerdig.
- Im weiteren Verlauf der Linie 104 befinden sich die Haltestellen Eichenberg, Kreuzfeldstraße und Kirchberg. Diese drei Haltestellen liegen in Mittellage einer vierstreifigen Straße. Die Fahrgäste müssen die äußeren Fahrbahnen queren, um zur Straßenbahn zu gelangen.
- Die Haltestellen Wilhelmstraße, Trooststraße, Wasserstraße, Max-Planck-Institute, Stiftstraße, Witthausstraße und Oppspring auf der Kahlenbergstrecke der Straßenbahnlinie 104 sind nicht barrierefrei ausgebaut.

- Die stadteinwärts liegenden Richtungshaltestellen Hansastraße, Speldorf Betriebshof, Rennbahn und Jakobstraße sind nicht barrierefrei ausgebaut. Fahrgäste müssen die äußeren Fahrbahnen queren, um zur Straßenbahn zu gelangen.
- Die Haltestelle Kaiserplatz der Straßenbahnlinie 112 verfügt über zwei getrennt liegende Richtungshaltestellen. Es existiert eine barrierefreie Ausplanung für einen Neubau der Haltestelle auf der Leineweberstraße.
- Die Haltestelle Weißenburger Straße der Straßenbahnlinie 112 verfügt über Außenbahnsteige und ist nicht barrierefrei.
- Die Haltestelle Tilsiter Straße, die von den Straßenbahnlinien 104 und 112 sowie der Buslinie 753 bedient wird, ist nicht barrierefrei ausgebaut.
- Die Haltestelle Sandstraße der Straßenbahnlinie 112 verfügt über Außenbahnsteige und ist nicht barrierefrei.
- Die Richtungshaltestelle Talstraße (stadteinwärts) ist nicht barrierefrei ausgebaut. Die Fahrgäste müssen eine Fahrbahn queren um zur Straßenbahn zu gelangen.

Für einige dieser Haltestellen werden Ausnahmen gemäß §8 Abs. 3 PBefG definiert (vgl. Kapitel 5.2), sodass auf einen barrierefreien Ausbau verzichtet werden kann.

5 Maßnahmenprogramm

5.1 Maßnahmenprogramm Straßenbahn

5.1.1 Schienengutachten

Vor dem Hintergrund der Diskussion über die Zukunftsfähigkeit und Finanzierbarkeit des Mülheimer ÖPNV-Systems wurde im Auftrag der Stadt Mülheim an der Ruhr im Jahr 2016 ein Gutachten erstellt, das die langfristigen Chancen und Risiken unterschiedlicher Ansätze und Entwicklungsszenarien des schienengebundenen ÖPNV untersucht (sog. Schienengutachten). Ziel des Gutachtens war die Erarbeitung einer mittel- bis langfristigen Entwicklungsstrategie. Die Chancen und Risiken verschiedener Entwicklungsszenarien wurden im Hinblick auf verkehrliche, wirtschaftliche und juristische Aspekte sowie sonstige Belange untersucht wie z.B. die Auswirkungen auf Nachbarkommunen.

Grundlage der Betrachtungen war die Analyse der aktuellen Situation des ÖPNV in der Stadt Mülheim an der Ruhr. Dazu wurden alle von der Stadt Mülheim an der Ruhr und der MVG zur Verfügung gestellten Daten und Informationen zu verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten sowie die Erkenntnisse aus bisherigen Untersuchungen und Studien sowie aus den relevanten Rahmenplanungen ausgewertet (Nahverkehrsplan der Stadt Mülheim an der Ruhr 2013, Lärmaktionsplan der Stadt Mülheim an der Ruhr 2013, Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011, Teilplan West). Die strategischen Betrachtungen erfolgten für den Prognosehorizont 2040. Das Jahr 2040 steht dabei als Synonym für einen eingeschwungenen Zustand der mittel- und langfristigen Entwicklungsoptionen.

Das Schienengutachten untersucht fünf Szenarien, die sich in ihrer Charakteristik wie folgt unterscheiden:

- Szenario A („Aufgabe“) bildet das ÖPNV-Angebot nach einer möglichen kompletten Aufgabe des Schienennetzes ab (reines Bus-Szenario).
- Die drei E-Szenarien („Erhaltung“) bilden unterschiedliche ÖPNV-Angebote im Fall einer Erhaltung des heutigen Schienennetzes ab, z.T. jedoch mit Einschränkungen:
 - Szenario E1 sieht keine Einschränkungen im Schienennetz vor, sondern lediglich Optimierungen im Busnetz,
 - Szenario E2 baut auf Szenario E1 auf, jedoch entfallen die schwach frequentierten Linienäste der Straßenbahn,

- Szenario E3 baut auf Szenario E2 auf, das Angebot im Schienenverkehr wird jedoch auf allen Stadtzentren-verbindenden und Tunnel-nutzenden Linien eingeschränkt.
- Szenario U („Umbau“) bildet das Angebot nach einem weitgehenden Umbau des Schienennetzes ab.

Nach Beleuchtung der jeweiligen Vor- und Nachteile der einzelnen Szenarien empfiehlt das Schienengutachten Szenario E1 als Zielnetz. Szenario E1 beschränkt sich auf Optimierungen im Busnetz. Die Empfehlung wird wie folgt begründet:

- Mit der Umstellung des ÖPNV auf ein reines Busnetz (Szenario A) lässt sich zwar das jährliche Defizit am deutlichsten reduzieren. Gleichzeitig resultieren aus einer möglichen Umstellung die mit Abstand höchsten Transaktionskosten. Zudem würden aus hohen Nachfragerückgängen im ÖPNV (>20 %) negative Umweltwirkungen durch den zusätzlichen MIV resultieren.
- In der wirtschaftlichen Gesamtbetrachtung ergeben sich deutliche Vorteile für Szenario E1. Hinzu kommt, dass sich dieses Szenario innerhalb kurzer Zeit realisieren lässt, sodass das jährliche Defizit schnell gesenkt werden kann. Szenario E1 zeichnet sich außerdem durch sehr geringe Nachfragerückgänge (ca. 2 %) aus.
- Auch in den weiteren Bewertungsaspekten (Angebotsqualität, Umweltwirkungen etc.) weist Szenario E1 – im Gegensatz zu Szenario A – keine Nachteile gegenüber anderen Szenarien auf.
- Aus den anderen Szenarien lassen sich einzelne positive Aspekte in das Zielnetz integrieren.

Das Zielnetz für den Schienenverkehr der Stadt Mülheim an der Ruhr baut deshalb auf Szenario E1 auf und beinhaltet u.a. die Weiterführung der Straßenbahn nach Saarn und den Verkehrsträgerwechsel auf der Kahlenbergstrecke (vgl. Kapitel 5.2).

5.1.2 Zielnetz Schiene

Für das Zielnetz Schiene gemäß Szenario E1 des Schienengutachtens werden zwei Ausbaustufen definiert. Die erste Ausbaustufe (ohne Neubaustrecke nach Saarn) enthält folgende Änderungen im Vergleich zum Bestandsnetz (Einzelheiten zeigt Bild 5-1):

- Harmonisierung der Taktzeiten Bahn/Bus,
- Neuordnung des Busnetzes mit möglichst weitgehender Vermeidung von Bus-Parallelverkehren auf der Ruhrbrücke (Schlossbrücke),

- Entfall des südlichen Teilstes der Linie 104 (Kahlenberg) und ggf. weiter über Dickswall, Tourainer Ring, Am Hauptbahnhof zur Haltestelle Mülheim Hauptbahnhof.

Die zweite Ausbaustufe des Zielnetzes Schiene laut Schienengutachten (inkl. Neubaustrecke nach Saarn) enthält zusätzlich zur ersten Ausbaustufe folgende Änderungen (Einzelheiten zeigt Bild 5-2):

- Entfall des Streckenabschnitts Heuweg – Uhlenhorst der Linie 102,
- Führung der Linie 102 von der Haltestelle Heuweg nach Saarn, Alte Straße und ggf. weiter in den Bereich der Saarner Kuppe,
- Neuordnung des Busnetzes im Stadtteil Saarn.

Diese Maßnahme soll nach Beschluss des Rates der Stadt Mülheim an der Ruhr vom 13.07.2017 aktuell nicht weiterverfolgt werden.

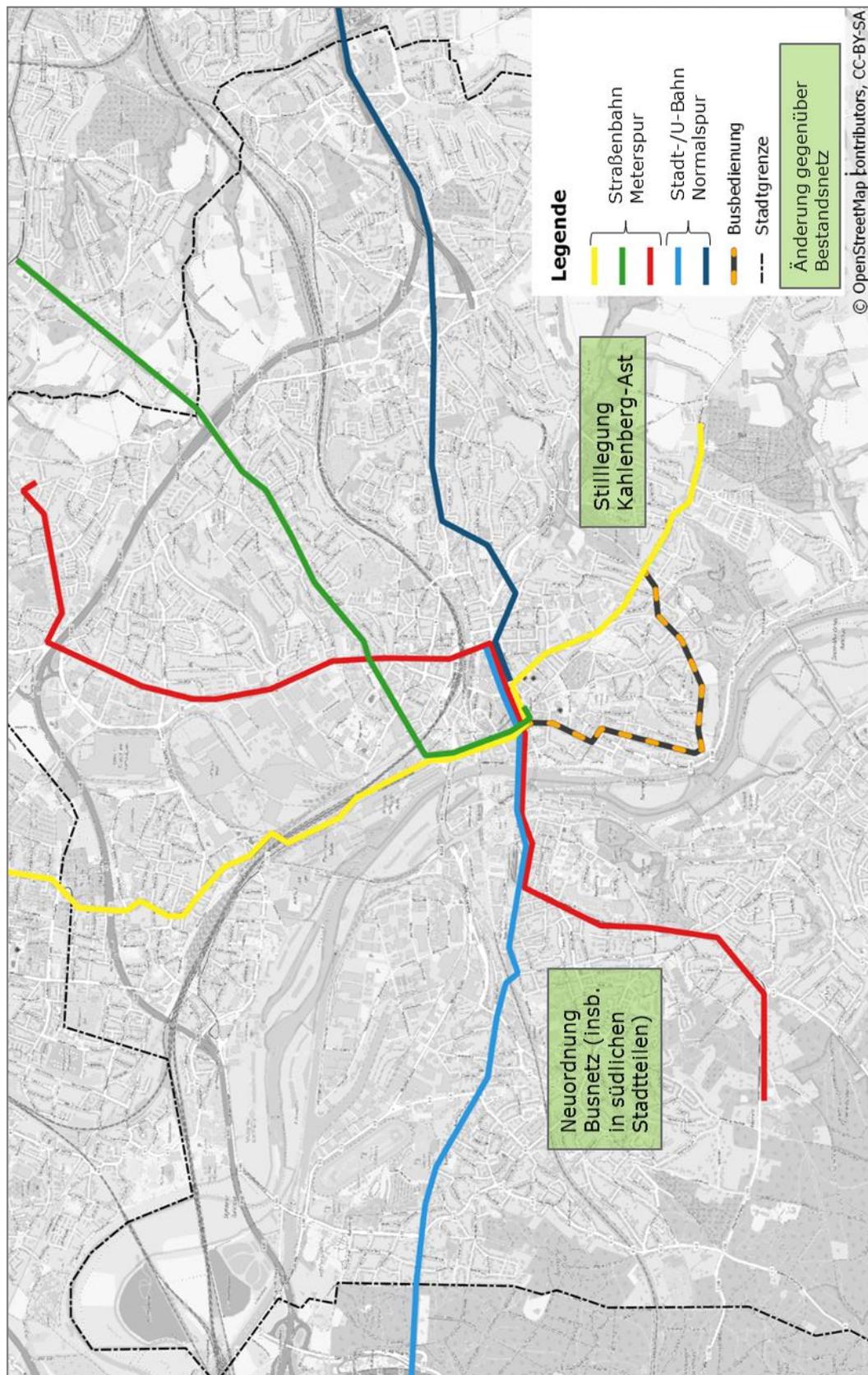


Bild 5-1: Änderungen im Zielnetz Schiene, Ausbaustufe 1, ohne Neubaustrecke Saarn (Quelle: Schienengutachten VCDB/BbA, 2016)

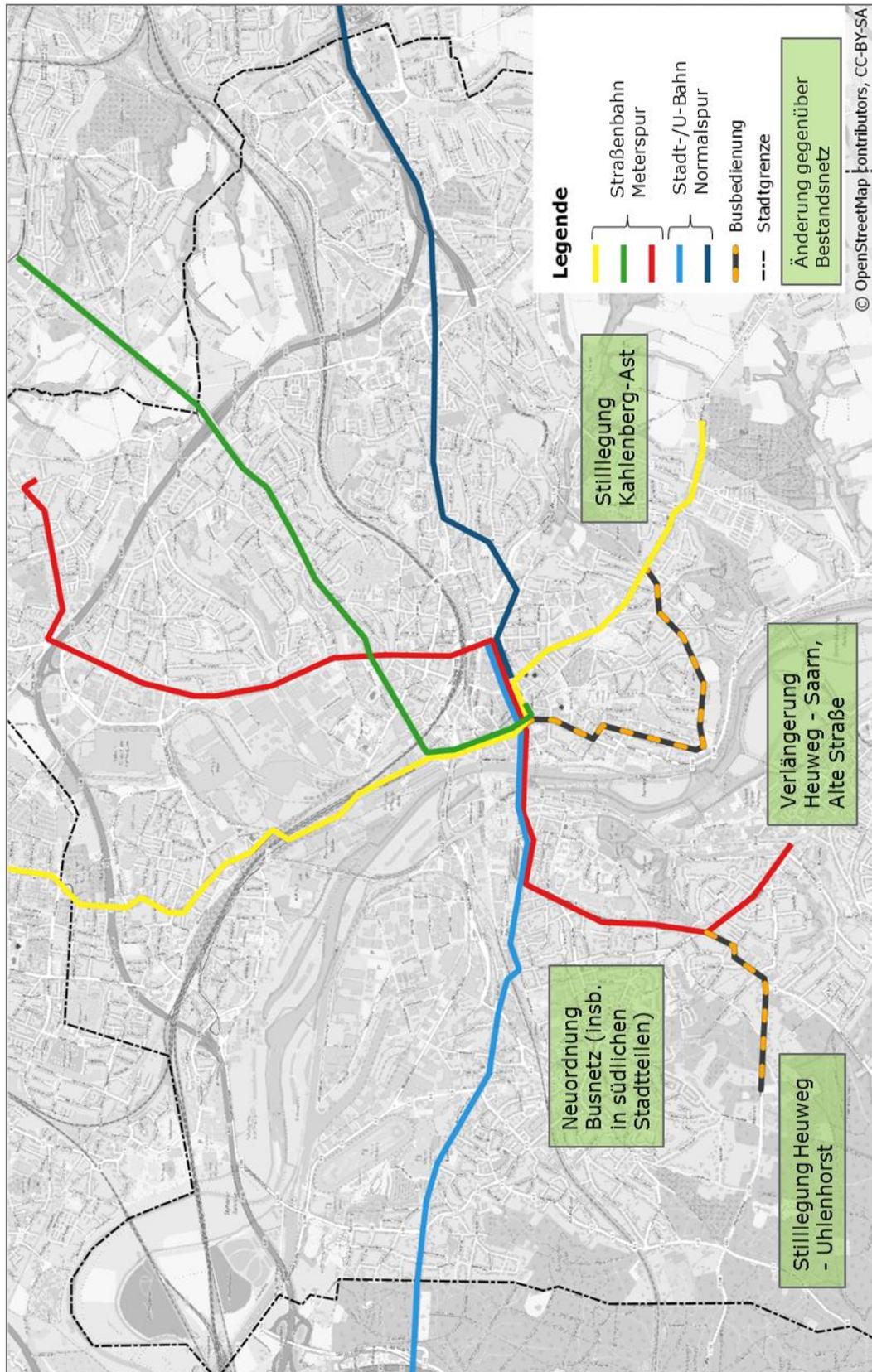


Bild 5-2: Änderungen im Zielnetz Schiene, Ausbaustufe 2, inkl. Neubaus-trecke Saarn (Quelle: Schienengutachten VCDB/BbA, 2016)

5.2 Maßnahmenprogramm Bus

5.2.1 30-Minuten-Takt auf Linie 134

Die verkehrliche Anbindung des Ortsteils Mintard soll durch die Einführung eines 30-Minuten-Taktes zwischen den Haltestellen Broich Friedhof und Am Biestenkamp verbessert werden. Im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2013 ist die Linie 132 mit ihrem 20/40-Minuten-Takt zum Fahrplanwechsel im Sommer 2016 eingestellt worden. Linie 134 übernimmt seitdem die Bedienung des Stadtteils im Stundentakt. Eine Verdichtung der Linie 134 auf einen 30-Minuten-Takt mindestens montags bis freitags zwischen 6.30 Uhr und 9 Uhr sowie zwischen 13 Uhr und 16.30 Uhr kostet ca. 55.000 €/Jahr. Die Maßnahme ist als direkte Anbindung des Stadtteils Mintard an die Stadtmitte insbesondere zu Zeiten des Schülerverkehrs vom Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr am 13.07.2017 geändert beschlossen worden.

5.2.2 TaxiBus Fischenbeck

Der Straßenzug Walkmühle, Rumbachtal und Fischenbeck wurde bis zum Fahrplanwechsel im Sommer 2016 von der Linie 132 im 20/40-Minuten-Takt bedient. Linie 132 verkehrte bis zur Haltestelle Heißen-Kirche. Nach deren Einstellung bedient Linie 753 im Stundentakt das Gebiet. Diese Linie führt aber nicht zur Haltestelle Heißen-Kirche, sondern verbindet Ratingen über die B1 mit Holthausen. Linie 753 verkehrt über die Straße Holthäuser Höfe zum Rumbachtal und endet am Mülheimer Hauptbahnhof.

Zur Verbesserung der Anbindung des Bereichs Rumbachtal und Fischenbeck an die Haltestelle Heißen-Kirche soll die TaxiBus-Linie T11 bis zur Haltestelle Fischenbeck im Stundentakt verlängert werden. Linie T11 verkehrt dann im Bedarfsverkehr (eine telefonische Anmeldung 30 Minuten vor der Abfahrt ist verpflichtend) im Zeitfenster von ca. 8.30 Uhr bis 19.30 Uhr (montags bis freitags) sowie von ca. 9.15 Uhr bis 15.15 Uhr (samstags und sonn-/feiertags). Bei einer Inanspruchnahme von 90% der angebotenen Fahrten belaufen sich die Kosten auf ca. 80.000 €/Jahr. Bei Inanspruchnahme von 30% der angebotenen Fahrten betragen die Kosten ca. 31.000 €/Jahr. Die Maßnahme ist vom Rat der Stadt am 06.04.2017 beschlossen worden.

5.3 Maßnahmenprogramm Barrierefreiheit

5.3.1 Vorbemerkungen

Die konsequente Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen erfolgt im Lichte der Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Einschränkungen gemäß Kapitel 2.4.3. Sie ist eine permanente Aufgabe und selbstverständlicher Bestandteil jeder Infrastrukturmaßnahme. Insbesondere geht es dabei um

- den niveaufreien (stufenlosen) Zugang zu Haltestellen (z.B. durch Rampen),
- den niveaufreien Ein-/Ausstieg durch Anhebung der Bordsteinhöhe auf mindestens 18 cm bei Bushaltestellen,
- die Ausstattung der Haltestellen mit taktilen Leitstreifen.
- Mittelfristig wird zudem die Möglichkeit geprüft, eine App zur Führung sehingeschränkter Personen anzubieten.

5.3.2 Barrierefreiheit an Straßenbahn- und Stadtbahnhaltestellen

Sofern Fördermittel in unveränderter Höhe erhalten bleiben und Eigenmittel in unveränderter Höhe zur Verfügung stehen, obliegt es dem zuständigen Verkehrsunternehmen, die Errichtung von barrierefreien Straßenbahnhaltestellen zu planen und vorzunehmen. Damit wird der Forderung und der gesetzten Frist nach einer vollständigen Barrierefreiheit aus §8 (3) des Personenbeförderungsgesetzes nachgekommen. Grundsätzlich ist es immer möglich, Haltestellenpositionen abseits der Ausbauplanung auszubauen, z.B. im Rahmen ohnehin stattfindender Baumaßnahmen.

Für eine Reihe von Straßenbahnhaltestellen bestehen bereits konkrete Ausbaupläne zur barrierefreien Gestaltung:

- Die Haltestelle Kaiserplatz wird mit zwei gegenüberliegenden Außenbahnsteigen auf der Leineweberstraße in Höhe der Hausnummer 71 neu errichtet. Vorgenommen wird ein barrierefreier Ausbau mit 22 cm Steighöhe über Schienenoberkante für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg.
- Am Verknüpfungspunkt Hauptfriedhof sollen die Anlagen des ÖPNV fahrgastfreundlich und behindertengerecht gestaltet werden, um sowohl den Anforderungen des PBefG als auch denen des NVP zu entsprechen. Hierzu soll der Umstieg der Fahrgäste von der Straßenbahn in den Bus barrierefrei an einem gemeinsamen Bus- und Bahnsteig zwischen den beiden Richtungsgleisen der Straßenbahn realisiert werden. Der Mittelbahnsteig erhält auf einer Länge von ca. 30 m eine gerade Kante, sodass alle Straßenbahnfahrzeuge nutzbar sind. Durch die gerade Bahnsteiggeometrie

kann das Spaltmaß zwischen Straßenbahn und Bahnsteigkante auf ein Minimum reduziert werden. Mit der auf 22 cm über Schienenoberkante abgestimmten Bahnsteighöhe ist ein barrierefreier Ein- und Ausstieg in die Niederflurstraßenbahnen zukünftig möglich.

- Die Haltestelle Oppspring der Linien 104 und 112 wird an der Einmündung Pasteurstraße neu errichtet. Der Ausbau erfolgt barrierefrei.
- Für die Haltestellen Weißenburger Straße und Sandstraße ist eine Erhöhung der Bahnsteige vorgesehen.
- Bei der Haltestelle Tilsiter Straße kann eine Lösung mit angerampelter IV-Fahrbahn und auseinandergezogenen Haltestelleninseln zum Tragen kommen.
- Die Planung für die Haltestelle Kaiserplatz bedarf einer weiteren Konkretisierung. Der Umbau des Verknüpfungspunktes Hauptfriedhof ist abhängig von der Landesförderung ab 2018 möglich. Der Ausbau der Haltestelle Oppspring ist für 2017 terminiert.
- Für die Stadtbahnhaltestellen Von-Bock-Straße, Eichbaum und Aktienstraße (U) ist eine Nachrüstung von Aufzügen geplant.

Eine Übersicht zu dem Realisierungshorizont und den Losen findet sich in Bild 5-3.

5.3.3 Barrierefreiheit an Bushaltestellen

Sofern Fördermittel in unveränderter Höhe erhalten bleiben und Eigenmittel in unveränderter Höhe zur Verfügung stehen, plant die Stadt Mülheim an der Ruhr auch weiterhin ein Haltestellenprogramm für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet aufzustellen. Das bisherige Haltestellenprogramm umfasst jeweils 10 bis 15 Haltestellen pro Jahr. Analog zu den Ausbauprogrammen für Straßenbahn- und Stadtbahnhaltestellen wird damit auf die Frist aus § 8 (3) des Personenbeförderungsgesetzes reagiert.

Mit Stand 2017 sind im Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr unter Berücksichtigung der Ausnahmedefinitionen sowie unter Abzug der Haltestellen, die schon für Förderprogramme angemeldet sind (z.B. Zeppelinstraße) noch 83 Bushaltestellen nicht barrierefrei ausgebaut. Diese sind in Bild 5-3 dargestellt.

Die in Bild 5-3 dargestellten Kosten von 53.200 € für den Ausbau einer Bushaltestelle beziehen sich auf einen idealtypischen Umbau einer Haltestelle mit zwei Bussteigen, die mit Wartehäuschen ausgestattet sind. Die Finanzierung geschieht durch das ÖPNV-Aktionsprogramm, durch Dritte oder im Zuge von Straßenbaumaßnahmen.

Es wird auch weiterhin darauf geachtet, dass Linienwege möglichst komplett ausgebaut werden, um dem mobilitätseingeschränkten Fahrgast nicht nur den Einstieg in eine Linie, sondern auch den Ausstieg aus dieser Linie barrierefrei zu ermöglichen. Zusätzlich wird die Stadt Mülheim an der Ruhr als Baustütze auf Baugeschehen reagieren und bei Umgestaltungen des Straßenraums den barrierefreien Ausbau von Haltestellen mit vornehmen.

Das jährliche Haltestellenausbauprogramm soll nach den folgenden Kriterien priorisieren:

- Fahrgastaufkommen,
- Funktion der Haltestelle,
- Komplettierung des Linienwegs,
- Lage von relevanten Einrichtungen am Linienweg.

Abgestimmt wird das Haltestellenausbauprogramm mit den Betroffenenvertretern und -verbänden.

Die in Mülheim an der Ruhr geplanten Maßnahmen und der damit verbundene Investitionsbedarf zum barrierefreien Haltestellenausbau sind in Bild 5-3 zusammengefasst dargestellt.

Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau				
		Realisierungshorizont		Investitionsbedarf
		kurzfristig (bis 2021)	mittelfristig (nach 2021)	
Stadtbahnhaltestellen	Aufzugnachrüstung Von-Bock-Straße	x		2.456.000 €
	Aufzugnachrüstung Aktienstraße U	x		1.730.000 €
	Aufzugnachrüstung Eichbaum	x		726.000 €
Straßenbahnhaltestellen	Kaiserplatz	x		1.800.000 €
	Hauptfriedhof	x		2.870.000 €
	Oppspring	x		1.600.000 €
	Weißenburger Straße		x	1.800.000 €
	Tilsiter Straße		x	1.000.000 €
	Sandstraße	x		100.000 €
Bushaltestellen	Agnesstraße	x		jeweils 53.200 €
	Am Förderturm	x		
	Aubergweg	x		
	Bänkskenweg	x		
	Barbarakirche	x		
	Blötter Weg	x		
	Boverstraße	x		
	Broich Friedhof	x		
	Denkmansfeld	x		
	Dohne	x		
	Feldmann	x		
	Fischenbeck	x		
	Floraweg	x		
	Friedrich-Ebert-Straße	x		
	Friedrich-Freye-Straße	x		
	Friesenstraße	x		
	Frintroper Straße	x		
	Gathestraße	x		
	Grüner Weg	x		
	Gustav-Heinemann-Schule	x		
	Gustavstraße	x		
	Hansastraße	x		
	Hbf Nordeingang	x		
	Heiermannstraße	x		
	Heißen Kirche	x		
	Heißen Schwimmbad	x		
Heißener Straße	x			
Hoffmannsweg	x			

Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau				
		Realisierungshorizont		Investitionsbedarf
		kurzfristig (bis 2021)	mittelfristig (nach 2021)	
Bushaltestellen (Fortsetzung)	Holzstraße	x		jeweils 53.200 €
	Jakobstraße	x		
	Kahlenberg	x		
	Kahlenbergstraße	x		
	Kalkstraße	x		
	Kappenstraße	x		
	Kassenberg	x		
	Kleefeld	x		
	Klotzdelle	x		
	Klostermarkt	x		
	Lahnstraße	x		
	Lehnerfeld	x		
	Lehnerstraße	x		
	Lerchenstraße	x		
	Lierberg	x		
	Lindgens	x		
	Lintorfer Straße	x		
	Mariannenweg	x		
	Mats Kamp	x		
	Max-Halbach-Straße	x		
	Mendener Brücke	x		
	MH-West	x		
	Neuer Friedhof	x		
	Neustadtstraße	x		
	Oststraße	x		
	Peterstraße	x		
	Raffelberg	x		
	Regenbogenweg	x		
	Rhein-Ruhr-Zentrum	x		
	Rheinstraße	x		
	Rolandstraße	x		
	Saalestraße	x		
	Sanddornweg	x		
	Sandstraße	x		
	Saturnweg	x		
	Scharpenberg	x		
Schloß Broich	x			
Schloß Styrum	x			
Schützenstraße	x			

Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau				
		Realisierungshorizont		Investitionsbedarf
		kurzfristig (bis 2021)	mittelfristig (nach 2021)	
Bushaltestellen (Fortsetzung)	Sellerbeckstraße	x		jeweils 53.200 €
	Siegfriedbrücke	x		
	Siemens	x		
	Stooter Straße	x		
	Styrum Kirche	x		
	Sülfenfuß	x		
	Theater an der Ruhr/Solbad	x		
	Von-Bock-Straße	x		
	Weißdornbogen	x		
	Wertgasse	x		
	Wetzmühlenstraße	x		
	Winkhauser Weg	x		
	Witthausstraße	x		
	Zehntweg	x		

Bild 5-3: Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau in Mülheim an der Ruhr

5.3.4 Ausnahmeregelungen

Für folgende Haltestellen werden die in Kapitel 2.4.5 angesprochenen Ausnahmeregelungen von § 8 Abs. 3 PBefG in Anspruch genommen:

- Die Kahlenbergstrecke der Straßenbahnlinie 104 soll nach gutachterlicher Empfehlung der Untersuchung „Mittel- bis langfristige Investitionsstrategie im schienengebundenen ÖPNV“ (vgl. Kapitel 5.1) in enger Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde und dem Fördermittelgeber VRR einem Verkehrsträgerwechsel zugeführt werden. In diesem Fall entfällt der barrierefreie Ausbau der Straßenbahninfrastruktur von Haltestelle Wilhelmstraße bis Oppspring.
- Aufgrund der Verkehrsfunktion und Verkehrsbelastung der Aktienstraße ist hier eine Einengung auf zwei Fahrstreifen nicht realisierbar und somit ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen in der Aktienstraße nicht möglich.
- Im Fall der Richtungshaltestellen Hansastraße (stadteinwärts), Speldorf Betriebshof (stadteinwärts), Rennbahn (stadteinwärts) und Jakobstraße (stadteinwärts) ist zu beachten, dass durch die außermittige Lage der Gleisstrasse die Straßenbahn nur durch Betreten der Fahrbahn erreicht werden kann.
- Auch eine Umgestaltung der Zugänge zu der Stadtbahnhaltestelle Rosendeller Straße wird aus Platzgründen nicht möglich sein. Die barrierefreie

Ausstattung mit Elementen aus den Bereichen Sicherheit, Service und Komfort sowie Information soll jedoch vorgenommen werden.

- Die bauliche Situation an der Bushaltestelle Mülheim Hauptbahnhof, dem sogenannten Bustunnel, lässt den nachträglichen Einbau von Aufzügen aus Platzgründen nicht zu. Die barrierefreie Ausstattung mit Elementen aus den Bereichen Sicherheit, Service und Komfort soll jedoch vorgenommen werden.
- Bei Bussteigen, die nur von NachtExpress- Linien oder Einsatzwagen angefahren werden, wird eine Einzelfallprüfung durchgeführt. Dabei ist die Situation vor Ort hinsichtlich eventuell auftretender spezieller Nutzergruppen zu beachten.
- Bei Haltestellen mit geringer Fahrgastfrequenz kann unter Umständen auf einen barrierefreien Ausbau verzichtet werden. Die betreffenden Haltestellen sind in Bild 5-4 dargestellt.
- An einigen Haltestellen muss der barrierefreie Ausbau aufgrund der topographischen Verhältnisse unterbleiben. Die Neigung an der Haltestelle Kreuzfeldstraße beträgt 3,36 %. An den Haltestellen Eichenberg und Kirchberg liegt sie bei 4,78 %. Die Haltestelle Aktienstraße weist ein Gefälle von 4,68 % auf. Das maximale Gefälle von 3 % gemäß DIN 18040-1 (Barrierefreies Bauen) wird somit überschritten.

Die Ausnahmeregelungen zum barrierefreien Haltestellenausbau in Mülheim an der Ruhr sind in Bild 5-4 zusammengefasst dargestellt.

Ausnahmeregelungen von § 8 Abs. 3 PBefG		Begründung
Stadtbahnhaltestellen	Rosendeller Straße	Platzverhältnisse
Straßenbahnhaltestellen	Aktienstraße	Haltestelle weist ein Gefälle von 4,68% auf, max. Gefälle von 3% gemäß DIN 18040-1 ist überschritten
	Eichenberg bis Kirchberg	Gefälle > 3%, Haltestelle in Mittellage der Straße, Einengung auf zwei Spuren aufgrund der Verkehrsfunktion und Verkehrsbelastung der Aktienstraße nicht möglich
	Wilhelmstraße bis Oppspring "Kahlenbergstrecke"	Die Kahlenbergstrecke soll nach gutachterlicher Empfehlung der Untersuchung "Mittel- bis langfristige Investitionsstrategie im schienengebundenen ÖPNV" in enger Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde und dem Fördermittelgeber VRR einem Verkehrsträgerwechsel zugeführt werden. In diesem Fall entfällt der barrierefreie Ausbau der Straßenbahninfrastruktur von Haltestelle Wilhelmstraße bis Oppspring
	Jakobstraße bis Speldorf Bf., Richtungshaltestellen stadteinwärts	Außermittige Lage der Gleistrasse, Fahrbahn muss zum Erreichen der Straßenbahn betreten werden.
	Talstraße (stadteinwärts)	Platzverhältnisse
Bushaltestellen	Mülheim Hauptbahnhof	Nachrüstung von Aufzügen zu den Bussteigen aus Platzgründen nicht möglich, grundsätzliche Neuplanung erforderlich
	Am Biestenkamp	Wirtschaftliche Gründe bei Haltestellen mit sehr schwacher Fahrgastfrequenz unter 75 Fahrgästen
	Erzweg	
	Am Rott	
	Markenstraße	
	Clausewitzstraße	
	Zeche Rosenblumendelle	
	Blumendeller Straße	
	Schleuse Raffelberg	
	Stadion	
	Grenze Alstaden	
	Neikmannsfeld	
	UlanBeckerStraße	
	Magdalenenstraße	
	Timmerhellstraße	
	Danziger Straße	
	Amselstraße	
	Am Scheidtbusch	
	Alexanderstraße	
	Strippchens Hof	
Mozartstraße		
Gutenbergstraße		

Ausnahmeregelungen von § 8 Abs. 3 PBefG		Begründung
Bushaltestellen (Fortsetzung)	Mönchstraße	Fortsetzung
	Lippestraße	
	Hafenbahnhof	
	Südhafen	
	Cäcilienstraße	
	Moselstraße	
	Nordhafen	
	Dicken am Damm	
	Haus Kron	
	Staader Loch	
	Mintard Wasserbahnhof	
	Mintard Kirche	
	Am Biestenkamp	
	Müller Menden	
	Wöllenbeck	
	Holde Str.	
	Saalsweg	
	Ruhrthalbrücke	
Broicher Waldweg (Steige 3 + 4)	Wirtschaftliche Gründe, Einzelfallprüfung	
Bussteige nur mit NachtExpress- oder Einsatzwagen-Bedienung		

Bild 5-4: Ausnahmeregelungen zum barrierefreien Haltestellenausbau in Mülheim an der Ruhr

5.3.5 Alternative Fahrmöglichkeiten

Die Einzugsbereiche einiger in Kapitel 4.4 genannten nicht barrierefreien Haltestellen können über alternative Fahrmöglichkeiten erreicht werden. Der Einzugsbereich Aktienstraße kann nach erfolgter Aufzugnachrüstung über die barrierefreie Haltestelle Aktienstraße (U) der Linie 102 und die Haltestelle Nordstraße der Linien 104 und 129, 131 und 136 erreicht werden. Bis zur Aufzugnachrüstung der Haltestelle Aktienstraße (U) muss ersatzweise auf die Haltestelle Rotkreuzzentrum der Linie 104 verwiesen werden.

Im Einzugsbereich der Duisburger Straße sind in Fahrtrichtung stadteinwärts die Haltestellen Raffelberg und Speldorf Bahnhof barrierefrei ausgebaut.

Bei einzelnen nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen auf ansonsten barrierefreien Strecken wird auf die nächste barrierefreie Haltestelle verwiesen. Beispiele sind Bild 5-5 zu entnehmen.

Nicht barrierefreie Haltestelle	Nächste barrierefreie Haltestelle
Tilsiter Straße	Hauptfriedhof nach Ausbau Oppspring nach Ausbau
Richtungshaltestelle Talstraße stadteinwärts	Oberdümpfen Dümpfen Friedhof

Bild 5-5: Barrierefrei ausgebaute Haltestellen zum Erreichen der Einzugsbereiche nicht barrierefrei ausgebauter Haltestellen (Beispiele)

5.4 Weitere Maßnahmen

Weitere Maßnahmen betreffen die Haltestellenausstattung, die ÖPNV-Beschleunigung und die Fahrzeugausrüstung. Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenausstattung sowie zur ÖPNV-Beschleunigung obliegen der Stadt Mülheim an der Ruhr. Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugausrüstung sind Aufgabe des Verkehrsunternehmens. Grundlage sämtlicher Verbesserungsmaßnahmen sind die Qualitätsziele zur Haltestellenausstattung gemäß Kapitel 2.6.5 und zur Fahrzeugausrüstung in Kapitel 2.6.6.

Haltestellenausstattung

Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenausstattung sowie zur ÖPNV-Beschleunigung gehen in der Regel auf eine Initiative der Stadt Mülheim an der Ruhr zurück. Dabei werden die Qualitätsziele gemäß Bild 2-8 und Bild 2-9 beachtet. Bei der Planung neuer Haltestellen soll auch die soziale Kontrolle bedacht werden (dies soll auch für Haltepunkte des SPNV gelten, bei deren Ausgestaltung die Stadt Mülheim an der Ruhr nur begrenzte Handlungsmöglichkeiten hat). Davon unberührt bleibt die Baulasträgerschaft. Sofern es sich um verkehrlich notwendige und gesetzlich vorgeschriebene Ausstattungsmerkmale handelt (z.B. Haltestellenschild oder Aushangfahrplan), ist dies Pflichtaufgabe der Verkehrsunternehmen.

Fahrzeugausrüstung

Die Verbesserung der Fahrzeugausrüstung erfolgt weiterhin konsequent im Rahmen von Zusatz- oder Ersatzbeschaffungen. Dabei werden die Qualitätsziele gemäß Bild 2-10 beachtet. Weiterhin soll eine ITCS-Anschlusssicherung vorgesehen werden, die auch eine Anschlusssicherung zu Nachbarverkehrsunternehmen zulässt.

6 Prüfaufträge

6.1 Straßenbahn Saarn

Eine neue Linienführung der Straßenbahnlinie 102 ab der Haltestelle Heuweg wurde aktuell im Rahmen einer Variantenuntersuchung geprüft. Ziel war es, die Ergebnisse der Linienfindung, Zwangspunkte, die Lage im Verkehrsraum, mögliche Einschränkungen des MIV, Einzugsbereiche der geplanten Haltestellen sowie die Baukosten im Rahmen einer Bewertungsmatrix gegenüberzustellen und zwei Varianten zu favorisieren.

Durch die Stadt Mülheim an der Ruhr wurden die folgenden 6 Varianten ausgearbeitet (vgl. Bild 6-1):

- Variante 1: Führung über Haltestelle Alte Straße, Frombergfeld, Langenfeldstraße, Brüsseler Allee bis Luxemburger Allee (Saarner Kuppe, Kleefeld),
- Variante 2: Führung über Haltestelle Alte Straße, Straßburger Allee, Lehnerstraße, Grünfläche zwischen Reit-Club und Städtischer Kindertageseinrichtung bis Brüsseler Allee,
- Variante 3: Führung über Haltestelle Alte Straße, Straßburger Allee, Lehnerstraße, Grünfläche zwischen Städtischer Kindertageseinrichtung und Cecile-Vogt-Straße bis Brüsseler Allee / Luxemburger Allee,
- Variante 4: Führung über Haltestelle Alte Straße, Straßburger Allee, Kölner Straße (Mats Kamp, Kleefeld) bis Luxemburger Allee (Saarner Kuppe),
- Variante 5: Führung über Haltestelle Alte Straße, Straßburger Allee, Quellenstraße, Hagenauer Straße bis Schulzentrum Saarn,
- Variante 6: Rückbau der Linie 102 bis Broicher Friedhof bzw. Heuweg.

6.2 Anpassung im Nachtnetz

Das Nachtnetz mit seinen NachtExpress-Buslinien verkehrt im Stundentakt in festgelegten Bedienungszeitfenstern ab ca. 23:30 Uhr – an Wochenendnächten bis zum Beginn des Frühverkehrs am Folgetag sowie an allen übrigen Verkehrstagen bis ca. 1:30 Uhr. Im Rahmen eines Prüfauftrags soll die Frage geklärt werden, ob diese Bedienungszeitfenster eine optimierte Bedienung der Nachfrage zulassen.



Bild 6-1: Untersuchte Varianten einer möglichen Verlängerung der Straßenbahnlinie 102 nach Saarn (Quelle: Stadt Mülheim)

6.3 Anpassung von Frühfahrten und SVZ-Netz

Im Sinne der wirtschaftlich tragfähigen Ausgestaltung des Angebots sollen die Frühfahrten an Montagen bis Freitagen sowie das Liniennetz in der Schwachverkehrszeit (z.B. in den Abendstunden) vor dem Hintergrund der Nachfragesituation in einem Prüfauftrag betrachtet werden.

6.4 Anschlusssicherung/-garantie an Verknüpfungspunkten

Mit der VRR-Anschlussgarantie werden an ausgewählten und im Fahrplan besonders gekennzeichneten Verknüpfungspunkten grundsätzlich Anschlüsse zwischen Linien garantiert. Zu diesem Zweck sollen dort technische Maßnahmen zur Anschlusssicherung ergriffen werden. Sofern dennoch ein Anschlussverlust eintritt, werden die Kosten der Weiterfahrt mit einem Taxi erstattet.

Im Rahmen eines Prüfauftrags soll die Einführung der VRR-Anschlussgarantie an speziell im Fahrplan zu kennzeichnenden Haltestellen im Stadtgebiet Mülheim untersucht werden.

7 Qualitätsmanagement

Zur Gewährleistung der in Kapitel 2.6 definierten Qualitätsziele ist es im Interesse eines attraktiven, wirtschaftlichen und wettbewerbsfähigen ÖPNV erforderlich, das ÖPNV-Angebot regelmäßig zu überprüfen. Hierfür kann ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) verwendet werden. Aufgabe eines QMS ist es, durch verschiedene Mess- und Steuerungsverfahren die definierten Qualitätsstandards zu sichern.

Für den ÖPNV in Mülheim an der Ruhr wurde ein solches QMS entwickelt. Grundlage waren die

- DIN EN 13816:2002 (Transport – Logistik und Dienstleistungen, Öffentlicher Personenverkehr, Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität) und die
- „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“, die am 14.12.2011 vom Verwaltungsrat des VRR AöR verabschiedet wurde

Zur Sicherung der Qualitätserfüllung werden in Mülheim an der Ruhr im Rahmen des QMS folgende Messmethoden angewendet:

- Direkte Leistungsmessung
(Direct Performance Measures – DPM)
- Messung der Leistung durch Testkunden
(Mystery Shopping Surveys – MSS)
- Messung der Kundenzufriedenheit durch Umfragen
(Customer Satisfaction Surveys – CSS).

Dem Aufgabenträger Stadt Mülheim an der Ruhr ist wichtig, einen Prozess sicherzustellen, der eine ständige Überprüfung und ggf. Anpassung der Qualitätsstandards im ÖPNV nach sich zieht. Hierzu gehört, dass die Verkehrsunternehmen die jeweils erbrachte Leistung in jährlichen Qualitätsberichten dokumentieren. Ebenso sind regelmäßige Abstimmungen mit den Verkehrsunternehmen über Entwicklungsmöglichkeiten der Qualitätsstandards vorgesehen.

Das bereits im Einsatz befindliche QMS soll bis zum Jahr 2020 dergestalt weiterentwickelt werden, dass es auch ein- und ausbrechende Linien einbezieht. Dies erfordert die Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.

8 Finanzierungsplanung

8.1 Bausteinmodell zur Finanzierung des ÖPNV in Mülheim an der Ruhr

Soweit der im Nahverkehrsplan definierte Bedarf an Verkehrsdiensten, den die Stadt Mülheim zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienun- gung für erforderlich erachtet, nicht auf eigenwirtschaftlicher Basis erbracht wird, bestellt und finanziert die Stadt Mülheim das erforderliche Verkehrsangebot im Wege der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages. Dabei wird über den VRR in Anwendung der VRR-eigenen Finanzierungsrichtlinien ein finanzieller Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ge- währt. Unter gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen werden Aufgaben ver- standen, die ein Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht in gleichem Umfang oder nicht unter gleichen Bedingungen unterneh- men würde.

Für die Finanzierung des ÖPNV hat der Zweckverband VRR ein funktionsbe- zogenes System bzw. das sog. Bausteinmodell entwickelt, das wie folgt ge- gliedert ist:

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen.

Baustein 2: Verbund- bzw. Aufgabenträgerbedingte Regie- und Ver- tribsaufgaben

Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund bzw. Aufgabenträgervorgaben nicht hätte, sowie alle mit Mehr- einnahmen saldierte Kosten aus der Erfüllung von Vorgaben der Aufgabenträger, des Zweckverbandes VRR und der Verbundvertragswerke.

Baustein 3: Verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitäts- standards

Verbund- oder aufgabenträgerbezogene Standards für Fahrzeuge, die über die Standards eines Vergleichsverkehrsunternehmens ohne diese Vorgaben hinaus entstehen, z.B. für Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreini- gungssysteme usw. einschließlich der Mehrkosten für die Vorhaltung.

Baustein 4: Verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich

Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund bedingt sind oder durch Vorgaben des Aufgabenträgers im Betriebsbereich entstehen und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten und Erlösstruktur haben. Diese untergliedern sich in

- Aufgabenträger- und verbundseitige Vorgaben zur Durchführung nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten (Aufgabenträger-/ Verbundvorgaben)
- Sozialpolitische Verpflichtungen (Kostenvorgaben, beschäftigungspolitische Mehrkosten) des ÖSPV im Betriebsbereich (andere wirtschaftliche Nachteile)
- Sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (Aufgabenträger- bzw. Verbundvorgaben) gemäß individuellem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.

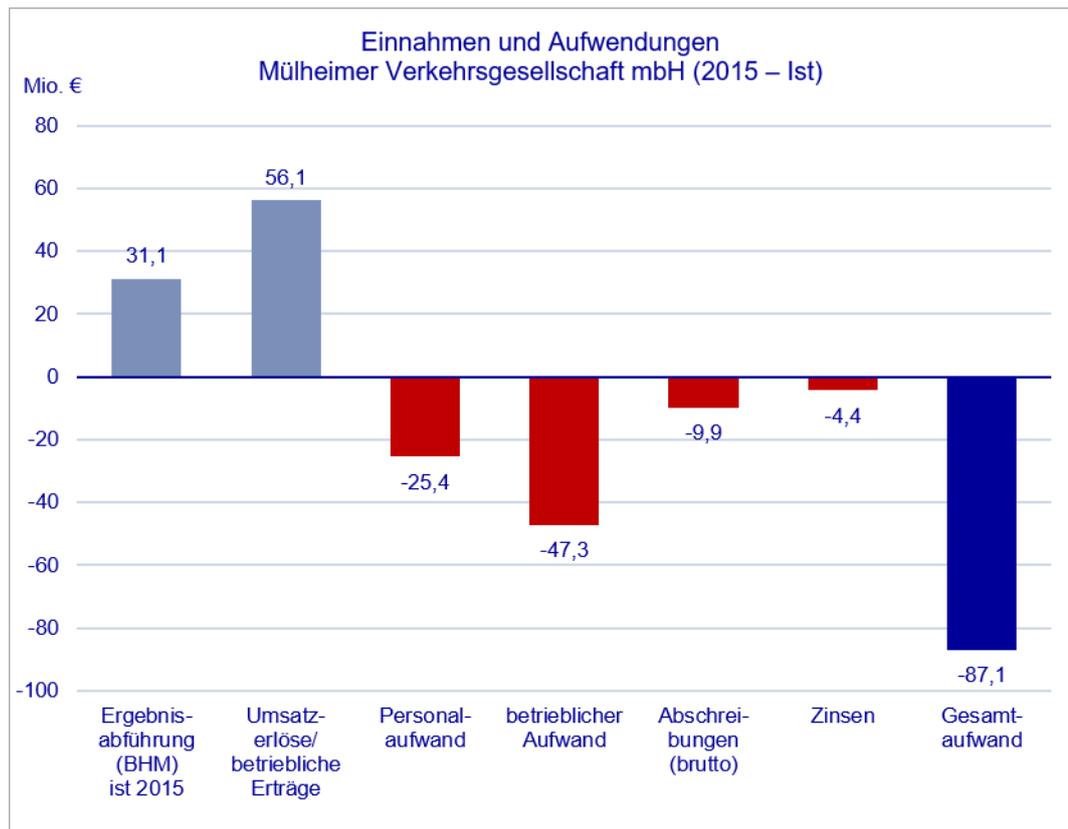
8.2 Finanzieller Rahmen des ÖPNV-Angebots – Chancen und Risiken

Die Stadt Mülheim an der Ruhr ist als Aufgabenträger bestrebt, auch unter schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen das Nahverkehrsangebot für ihre Bürgerinnen und Bürger attraktiv zu halten. Den Ist-Zustand (Jahreswert) der Kosten- und Erlösstruktur der MVG zeigt Bild 8-1.

Bei den finanziellen Auswirkungen des Nahverkehrsplans und dessen Umsetzung sind einerseits strikte Einsparvorgaben gemäß Haushaltssicherungskonzept der Stadt Mülheim an der Ruhr zu beachten. Andererseits sind die insbesondere durch nachfolgende Aufgaben bedingten erheblichen Finanzbedarfe (Mehrbedarfe) zu berücksichtigen:

- Barrierefreie Gestaltung von Stadt- und Straßenbahnanlagen u.a. mit Aufzugnachsrüstung,
- Sonder-Instandhaltungsprogramme für den befristet (bis mind. Ende 2021) notwendigen Weiterbetrieb „älterer“ Straßenbahn-Typen,
- Erneuerungsinvestitionen Infrastrukturbestand (Schienenwege, Tunnelbauwerk, Bahnhöfe).

Die vorgenannten Aufgaben, die insbesondere der Aufrechterhaltung des Straßenbahn- und Stadtbahnverkehrs sowie der – nicht zuletzt – gesetzlich vorgegebenen Herstellung der Barrierefreiheit im Nahverkehr dienen, überlagern in ihrer finanziellen Auswirkung die Einsparvorgaben des Aufgabenträgers.



*Bild 8-1: Einnahmen und Aufwendungen im Mülheimer ÖPNV
(Quelle: MVG/Via)*

9 Gesamtnetz „Stadtverkehr Mülheim an der Ruhr“

Zur Sicherung der ausreichenden Verkehrsbedienug sowie zur weiteren Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der Integration des Nahverkehrsangebotes im Zuständigkeitsgebiet der Stadt Mülheim an der Ruhr werden die innerstädtischen einschließlich der grenzüberschreitenden Linien des Stadtverkehrs – bestehend aus Stadtbahn, Straßenbahn und Busverkehren sowie bedarfsorientierten Bedienungsformen (z.B. TaxiBus) – planerisch zusammengefasst und als „Gesamtnetz Stadtverkehr Mülheim an der Ruhr“ definiert. Dieses Gesamtnetz umfasst folgende Linien:

U18, 102, 104, 112, NE 12, 901, 122, 124, 128, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 136, 138, 151, 752, 753, NE 2, NE 3, NE 4, NE 9, NE 10, Einsatzwagenleistungen, T 1, T 2, T3, T 4, T 5, T 6, T 7, T 8, T 9, T 11, Bürgerbus Styrum.

Der Netzzusammenhang dieser Verkehre ergibt sich aus nachfolgenden Erwägungen.

Verkehrliche Integration

Im Interesse einer ausreichenden Verkehrsbedienug muss der Stadtverkehr Mülheim an der Ruhr für den Fahrgast als ein in sich abgestimmtes Verkehrsangebot zur Verfügung stehen.

Grundlegend dafür ist die verkehrsmittelübergreifende Abstimmung. Denn Kern des Netzzusammenhangs im Gesamtnetz „Stadtverkehr Mülheim an der Ruhr“ mit Stadtbahn, Straßenbahn und Bus ist der aufgabenteilige Verkehrsmiteinsatz. In Mülheim an der Ruhr kommt dem Stadt- und Straßenbahnverkehr eine Rückgratfunktion zu. Diese schienengestützten Verkehrsmittel stellen auf nachfragestarken Relationen eine schnelle und effiziente Verkehrsbedienug sicher. Demgegenüber sind die Buslinien nur in wenigen Fällen als Direktverbindungen zwischen den Stadt- oder Stadtteilzentren ausgebildet. Primär übernehmen die Buslinien (einschließlich der bedarfsorientierten Bedienungsformen) wichtige Zubringerfunktion zu den Stadt- und Straßenbahnlinien.

Dieser aufgabenteilige Verkehrsmiteinsatz bedingt wechselseitige Abhängigkeiten zwischen den Verkehrsträgern. Änderungen im Stadtbahn- oder Straßenbahnverkehr führen daher zu Anpassungsbedarfen im nachgeordneten Busverkehr. Darüber hinaus werden in den Nachtstunden die Stadt- und Straßenbahnlinien vollständig von den Linien des „NachtNetzes“ ersetzt (NachtExpress). Den verkehrsmittelübergreifenden Zusammenhang zeigt

auch das Bild 2-5 mit der Beschreibung der in Mülheim an der Ruhr vorhandenen Produkte des Angebotssystems.

Dieser Netzzusammenhang macht eine planerische Zusammenfassung von Stadt- und Straßenbahn sowie Bus und TaxiBus zu einem Gesamtnetz erforderlich, um dauerhaft die verkehrsmittelübergreifende, gesamthafte Planung und Realisierung des Verkehrsangebots zu gewährleisten.

Die polyzentrische Stadtstruktur Mülheims mit 3 Stadtbezirkszentren und 11 Stadtteilzentren neben dem Hauptzentrum führt zu einem differenzierten und hierarchisch aufgebauten ÖPNV-Netz, das auch die Zentren miteinander verbindet. Der starke Netzzusammenhang und die Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander im Mülheimer ÖPNV zeigen sich auch an den fahrgaststarken Umsteigehaltestellen im Stadtgebiet. Diese sind

- Mülheim-Hauptbahnhof
- Stadtmitte
- Rathausmarkt
- Kaiserplatz
- Schloss Broich
- Heißen-Kirche.

Im hierarchisch gegliederten Mülheimer ÖPNV-Netz, in dem die Schienenverkehrsmittel die Hauptlast der Fahrgastbeförderung tragen, finden Umsteigevorgänge zwischen Linien mit maßgeblicher Verbindungsfunktion und Linien mit Erschließungsfunktion primär im Innenstadtbereich statt. Einen bedeutsamen Umsteigepunkt außerhalb der Innenstadt bildet die Haltestelle Heißen-Kirche: Die Linie U18 ist hier mit 3 Buslinien verknüpft, die die Erschließung der Stadtteile Heißen, Heimaterde und Winkhausen übernehmen.

Zur Integration der Verkehrsbedienung gehören neben der linien- und verkehrsmittelübergreifenden Planung des Verkehrsangebots mit abgestimmten Fahrplänen auch die Sicherung der Anschlüsse bei wichtigen Umsteigebeziehungen. Dies erfordert, dass das Gesamtnetz „Stadtverkehr Mülheim an der Ruhr“ aus einer Hand bedient wird. Dadurch wird erreicht, dass für das gesamte Netz ein einheitliches Kommunikationssystem zur Verfügung steht (z.B. Echtzeitinformationen an den Haltestellen und im Internet).

Die Bedienung des Gesamtnetzes „Stadtverkehr Mülheim an der Ruhr“ aus einer Hand stellt ferner sicher, dass bei unerwarteten Ereignissen, Störungen des Betriebs oder Notfällen durch ein übergreifendes Störungsmanagement wirksam und schnell disponiert (z.B. Schienenersatzverkehre) und gegenüber den Fahrgästen kommuniziert werden kann.

Für die Fahrgäste steigt durch einen einheitlichen Marktauftritt im Rahmen einer Bedienung des Gesamtnetzes „Stadtverkehr Mülheim an der Ruhr“ die Transparenz des Verkehrsangebots. Dies betrifft Funktionalität, Design, Image, Erscheinungsbild und Nutzung von Fahrzeugen, Haltestellen oder Fahrgastinformationsmedien. Ferner steht den Fahrgästen ein zentraler Ansprechpartner bei Fragen, Beschwerden und Anregungen zur Verfügung.

Wirtschaftlichkeit

Die Zusammenfassung der Linien des Stadtverkehrs Mülheim an der Ruhr zu einem Gesamtnetz dient auch dem Interesse der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsgestaltung.

So bietet der Betrieb des Gesamtnetzes „Stadtverkehr Mülheim an der Ruhr“ durch einen Betreiber die Möglichkeit zur optimierten Umlaufplanung und einer wirtschaftlichen Betriebsführung. Der variable Fahrzeugeinsatz zwischen den Linien vermeidet unproduktive Standzeiten und sorgt für hohe Wirkungsgrade in den Dienst- und Umlaufplänen. Durch Fahrpersonale, die sowohl Busse als auch Straßenbahnen fahren können (sog. „Kombifahrer“) werden entsprechende Synergieeffekte erzeugt.

Der Betrieb des Gesamtnetzes aus einer Hand minimiert weiterhin den Personaleinsatz in Betriebszweig-übergreifenden Sparten wie Werkstatt, Leitstelle, IT und Qualitätsmanagement. Funktionen wie Kundenservice, Vertrieb und Datenmanagement müssen nur einmal vorhanden sein und maximieren so den Kundennutzen. Bei Betrieb des Gesamtnetzes aus einer Hand können diese übergreifenden Regiefunktionen dem Betreiber überantwortet und von diesem zentral geplant und abgewickelt werden.

Die Zusammenfassung der Linien zum Gesamtnetz „Stadtverkehr Mülheim an der Ruhr“ ist ferner insofern wirtschaftlich vorteilhaft, als damit ein wirtschaftlicher Querausgleich aus stark ausgelasteten bzw. ertragsstärkeren und weniger stark ausgelasteten bzw. wirtschaftlich schwächeren Verkehren ermöglicht wird. Die ausreichende Bedienung kann nur dann zu vertretbaren Kosten für die Allgemeinheit sichergestellt werden, wenn die Erträge aus aufkommensstarken Leistungen zur Finanzierung des Gesamtangebotes auch zu Zeiten und auf Relationen mit geringerer Nachfrage herangezogen werden.

Hierzu gehört auch der Querausgleich zwischen den Verkehrsmitteln Stadtbahn, Straßenbahn und Bus. Die schienengebundenen Verkehrsmittel Stadt- und Straßenbahn sind besonders ökologische Verkehrsmittel, deren Infrastruktur der Aufgabenträger aber finanzieren muss. Der Einsatz von Buslinien, die das öffentliche Straßennetz mitnutzen, ist kostengünstiger. Die Zusammenfassung des ökologischen und des kostengünstigen Verkehrsmittels

in der Gesamtleistung ÖPNV im Stadtgebiet bietet auch hier einen gewünschten wirtschaftlichen Querausgleich zwischen den Verkehrsmitteln unter Berücksichtigung des Umweltgedankens.

Nicht zuletzt erwartet der Aufgabenträger durch ein Angebot „aus einem Guss“ eine Steigerung der Fahrgastzufriedenheit, der Nachfrage und daraus folgend der Fahrgelderlöse.

Zur Erreichung der vorgenannten Ziele der Verkehrsintegration und Wirtschaftlichkeit ist die Vergabe des Gesamtnetzes „Stadtverkehr Mülheim an der Ruhr“ als eine Gesamtleistung i.S.d. § 8a Absatz 2 Satz 4 PBefG ein geeigneter Weg. Denn damit werden eine Desintegration des Angebots und eine wirtschaftliche „Rosinenpickerei“ verhindert. Dadurch kann die ausreichende Verkehrsbedienung im Stadtverkehr dauerhaft optimal an den Bedarfen der Fahrgäste ausgerichtet und unter geringstmöglicher Haushaltsbelastung sichergestellt werden. Ferner wird der administrative Aufwand des Aufgabenträgers für die Vergabe und die Steuerung der Verkehrserbringung minimiert.

10 Ausblick

Die Stadt Mülheim an der Ruhr beschreibt in diesem Nahverkehrsplan den Bedarf an Verkehrsdiensten, der sich aus der Aufgabe einer angemessenen Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des ÖPNV ergibt. Diese Bedarfsdefinition ist nicht auf den Status quo bzw. die aktuelle Situation beschränkt. Vielmehr bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV und ist damit zukunfts offen. Für nicht vorhergesehene Entwicklungen liefert er Richtung und Prioritäten.

Das auf Grundlage dieses Nahverkehrsplans entwickelte Verkehrsangebot soll fortlaufend an sich ändernde Rahmenbedingungen und Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung angepasst werden. Die Stadt Mülheim an der Ruhr ist sich bewusst, dass ein attraktiver ÖPNV im Stadtgebiet mit der technischen Entwicklung Schritt halten muss und Innovationen im Verkehrsbereich sowohl dem Fahrgast als auch dem Verkehrsunternehmen zu Gute kommen. Neue Entwicklungen im Fahrzeugsektor, wie zum Beispiel alternative Antriebe, können sowohl für den Betreiber als auch für den Kunden eine positive Entwicklung darstellen. Ausdrücklich sei hier der Elektroantrieb genannt, der durch seine geringe Geräusentwicklung und Emissionsarmut attraktiv ist. Auch der Nutzung weiterer Hybrid-Fahrzeuge steht die Stadt Mülheim an der Ruhr positiv gegenüber.

Haltestellenseitig erwartet die Stadt Mülheim an der Ruhr durch die digitale Vernetzung der Medien und Geräte ebenfalls einen Innovationsschub, der sich in einer für den Fahrgast interessanten Informationstechnologie niederschlagen kann. Als Beispiel sei hier das sog. Indoor Routing genannt (Leitsystem innerhalb von Verkehrsstationen wie z.B. Bahnhöfe). Auch das Tarifsystem und die Bezahlweise werden in den nächsten Jahren einem stetigen Wandel unterworfen sein. Das heute schon existierende Modell des Bezahls mittels Smartphone wird eine erhebliche Aufwertung und Verbreitung erfahren. Die Vertriebs- und die Fahrzeugtechnik muss und wird mit diesen Entwicklungen mitgehen.

Anlass für weitere Änderungen gegenüber den Vorgaben des vorliegenden Nahverkehrsplans können beispielsweise sein:

- die Siedlungsentwicklung (z.B. neue oder fortfallende Aufkommensschwerpunkte, veränderte Verkehrsströme, Änderungen in der Bevölkerungsdichte),
- der Fortfall von grenzüberschreitenden Linien, deren verkehrlicher Schwerpunkt sich außerhalb der Stadt Mülheim an der Ruhr befindet (so dass die Aufgabenträgerschaft bei einer anderen Kommune liegt) und deren Einstellung nicht im Interesse der Stadt Mülheim an der Ruhr ist,

- Änderungen in der Klima- und Umweltpolitik (z.B. durch Schadstoffgrenzwerte und ihre Durchsetzung),
- Änderungen im Mobilitätsverhalten (z.B. durch Digitalisierung und Automatisierung, Stellenwert bestimmter Verkehrsmittel, Treibstoffpreise, veränderte verkehrliche Rahmenbedingungen) oder
- fiskalische Änderungen (z.B. durch sich ändernde Spielräume im kommunalen Haushalt).

Treten solche oder ähnliche, nicht vorhergesehene Entwicklungen auf, soll das ÖPNV-Angebot entsprechend angepasst werden können. Der Nahverkehrsplan kann hierfür nur einen groben Rahmen liefern. Bei notwendigen Anpassungen sollen die im Nahverkehrsplan verankerten Ziele (Kapitel 2.3) und funktionalen Angebotsstandards (vgl. Kapitel 2.6.1 bis 2.6.3) nicht geändert bzw. unterschritten werden.

11 Anlage: Liniensteckbriefe

Linie U18

Linie U18		Berliner Platz - Essen Hbf - MH-Rhein-Ruhr-Zentrum - Mülheim Hbf																																																																											
Produkt	Stadtbahn																																																																												
Funktion der Linie	Verbindungsfunktion																																																																												
Linienabschnitte	A: Essen, Berliner Platz - Essen Hbf - Wickenburgstraße B: Wickenburgstraße - Mülheim Hbf																																																																												
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt:	22	A: 9	B: 13	C: 1	D: 1	E: 1																																																																						
Gesamtlänge in Km	Gesamt:	10,9	A: 5,5	B: 5,4	C: 1	D: 1	E: 1																																																																						
Anzahl d. Haltestellen	17																																																																												
Betriebsleistung Gesamt	322.842																																																																												
Linienband																																																																													
Angebotskennwerte	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tagessart</th> <th colspan="3">Montag - Freitag</th> <th colspan="3">Samstag</th> <th colspan="2">Sonntag / Feiertag</th> </tr> <tr> <td>Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)</td> <td colspan="3">ca. 4.04 Uhr (Wickenburgstr.) - 0.00 Uhr (Essen Hbf)</td> <td colspan="3">ca. 6.29 Uhr (Wickenburgstr.) - 0.00 Uhr (Essen Hbf)</td> <td colspan="2">ca. 7.14 Uhr (Wickenburgstr.) - 0.00 Uhr (Essen Hbf)</td> </tr> <tr> <td>Verkehrszeit</td> <td>SVZ I (4:00-6:00)</td> <td>HVZ I (6:00-9:00)</td> <td>NVZ I (9:00-13:00)</td> <td>SVZ II (13:00-16:00)</td> <td>HVZ II (16:00-19:00)</td> <td>NVZ II (19:00-21:30)</td> <td>SVZ I (7:00-8:00)</td> <td>NVZ I (8:00-21:00)</td> <td>SVZ II (21:00-23:30)</td> <td>NAVZ (23:30-6:30)</td> <td>NAVZ (23:30-7:30)</td> </tr> <tr> <td>Takt</td> <td>20</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>15</td> <td>30</td> <td>15</td> <td>30</td> <td>15</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>Fahrzeugtyp (überwiegend)</td> <td colspan="3">Doppeltraktion</td> <td colspan="3">Doppeltraktion</td> <td colspan="2">Doppeltraktion</td> <td colspan="3">Doppeltraktion</td> </tr> <tr> <td>Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]</td> <td colspan="3">261.345</td> <td colspan="3">261.345</td> <td colspan="2">33.840</td> <td colspan="3">37.657</td> </tr> </thead> </table>											Tagessart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag		Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 4.04 Uhr (Wickenburgstr.) - 0.00 Uhr (Essen Hbf)			ca. 6.29 Uhr (Wickenburgstr.) - 0.00 Uhr (Essen Hbf)			ca. 7.14 Uhr (Wickenburgstr.) - 0.00 Uhr (Essen Hbf)		Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	SVZ II (13:00-16:00)	HVZ II (16:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NAVZ (23:30-6:30)	NAVZ (23:30-7:30)	Takt	20	10	10	10	10	15	30	15	30	15	30	Fahrzeugtyp (überwiegend)	Doppeltraktion			Doppeltraktion			Doppeltraktion		Doppeltraktion			Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	261.345			261.345			33.840		37.657		
Tagessart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag																																																																						
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 4.04 Uhr (Wickenburgstr.) - 0.00 Uhr (Essen Hbf)			ca. 6.29 Uhr (Wickenburgstr.) - 0.00 Uhr (Essen Hbf)			ca. 7.14 Uhr (Wickenburgstr.) - 0.00 Uhr (Essen Hbf)																																																																						
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	SVZ II (13:00-16:00)	HVZ II (16:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NAVZ (23:30-6:30)	NAVZ (23:30-7:30)																																																																		
Takt	20	10	10	10	10	15	30	15	30	15	30																																																																		
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Doppeltraktion			Doppeltraktion			Doppeltraktion		Doppeltraktion																																																																				
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	261.345			261.345			33.840		37.657																																																																				
Wichtige Umstiegshaltestellen	Mülheim Hbf, Essen Hbf																																																																												
SPNV	Mülheim Hbf Linien 102, 901, 122, 124, 128, 131, 133, 135, 151, 752, 753 Essen Hbf																																																																												
Bus/Straßenbahn	Heiligen Kirche Linie 129, 136, 138 Rhein-Ruhr-Zentrum Linie 129, 130, 138																																																																												
Bemerkung																																																																													

Linie 102

Linie 102		Uhlenhorst - Stadtmitte - Mülheim Hbf - Oberdümpfen											
Produkt	Straßenbahn												
Funktion der Linie	Verbindungs-/Erschließungsfunktion												
Linienabschnitte	Uhlenhorst - Stadtmitte - Mülheim Hbf - Oberdümpfen												
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt:	25	A:	B:	C:	D:	E:						
Gesamtlänge in Km	Gesamt:	10,1	A:	B:	C:	D:	E:						
Anzahl d. Haltestellen		19											
Betriebsleistung Gesamt		465.944											
Linienband													
Angebotskennwerte													
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag						
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 4.17 Uhr (Schloß Broich) - 23.30 Uhr (Schloß Broich)			ca. 6.55 Uhr (Schloß Broich) - 23.30 Uhr (Schloß Broich)			ca. 8.10 Uhr (Schloß Broich) - 23.30 Uhr (Schloß Broich)						
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NAVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-8:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NAVZ (23:30-6:30)	SVZ I (8:00-21:00)	NAVZ (23:30-7:30)
Takt	15	15	15	15	15	30		30	15	30		15/30 a)	30
Fahrzeugtyp (überwiegend)	NF 2	NF 2	NF 2	NF 2	NF 2	NF 2		NF 2	NF 2	NF 2		NF 2	NF 2
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	351.691												
Wichtige Umstiegshaltestellen													
SPNV	Mülheim Hbf												
Bus/Straßenbahn	Heuweg Linie 131, 134 Broicher Mitte Linie 122, 124 Stadtmitte Linie 104, 112, 901, 122, 124, 131, 133, 135, 151, 752 Mülheim Hbf Linie U15, 901, 122, 124, 128, 131, 133, 135, 151, 752, 753 Aktienstr. L 104												
Bemerkung	15-Takt an So nur von ca. 12:00 bis 19:00 Uhr												

Linie 104

Linie 104		MH-Hauptfriedhof - Wertgasse - Stadtmitte - Grenze Borbeck - E-Abzweig Aktienstr	
Produkt	Straßenbahn		
Funktion der Linie	Verbindungsfunktion		
Linienabschnitte	A: MH-Hauptfriedhof - Wertgasse - Stadtmitte B: (Kaiserplatz) - Stadtmitte - Grenze Borbeck C: Grenze Borbeck - E-Abzweig Aktienstr		
Gesamtfahrzeit Minuten	31	A: 14	B: 1(10) 13
Gesamtlänge in Km	10,2	A: 4,4	B: 3,9
Anzahl d. Haltestellen	23		
Betriebsleistung Gesamt	343.091		
Linienband			
Angebotskennwerte			
Tagesart	Montag - Freitag		Sonntag / Feiertag
Betriebszeit (Erste/letzte Fahrt)	ca. 4.43 Uhr (Stadtmitte) - 23.57 Uhr (Stadtmitte)		ca. 7.59 Uhr (Stadtmitte) - 23.57 Uhr (Stadtmitte)
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	SVZ I (8:00-21:00)
	15	15	30
	15	15	30
Takt	(1) Abschnitt A	15	30
	(2) Abschnitt B	15	30
	(3) Abschnitt C	15	30
Fahrzeugtyp (überwiegend)	NF 2		NF 2
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	274.309		36.850
Wichtige Umstiegshaltestellen			
SPNV			
Bus/Straßenbahn	E: Abzweig Aktienstr. Linie 105 Nordstr. Linie 129, 131, 136 Aktienstr. Linie 102 Stadtmitte Linie 102, 112, 901, 122, 124, 131, 133, 135, 151, 152 Hauptfriedhof Linie 130		
Bemerkung	Haltestelle Kaiserplatz wird nur an Samstagen angefahren. Wendefahrt Grenze Borbeck nur an Samstagen jeder 2. Kurs von 9.23 - 18.23 Uhr.		

Linie 112

Linie 112																																																																																																																																									
OB-Neumarkt - Neue Mitte - Oberhausen Hbf - Landwehr - Stadtmitte - MH Kaiserplatz - MH Hauptfriedhof																																																																																																																																									
Produkt	Straßenbahn																																																																																																																																								
Funktion der Linie	Verbindungsfunktion																																																																																																																																								
Linienabschnitte	A: Landwehr - Stadtmittel - MH Kaiserplatz - MH Hauptfriedhof B: OB-Neumarkt - Neue Mitte - Oberhausen Hbf - Landwehr																																																																																																																																								
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt:	45	A: 24	B: 21	C: 1	D: 1	E: 1																																																																																																																																		
Gesamtlänge in Km	Gesamt:	16,1	A: 7	B: 9,1	C: 1	D: 1	E: 1																																																																																																																																		
Anzahl d. Haltestellen	30																																																																																																																																								
Betriebsleistung Gesamt	322.488																																																																																																																																								
Linienband																																																																																																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Angebotskennwerte</th> <th colspan="3">Montag - Freitag</th> <th colspan="3">Samstag</th> <th colspan="3">Sonntag / Feiertag</th> </tr> <tr> <th>Tagessart</th> <th>Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)</th> <th>ca. 4.33 Uhr (Stadtmittel) - 23.50 Uhr (Stadtmittel)</th> <th>ca. 7.02 Uhr (Stadtmittel) - 23.50 Uhr (Stadtmittel)</th> <th>ca. 7.46 Uhr (Landwehr) - 23.50 Uhr (Stadtmittel)</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Verkehrszeit</td> <td>SVZ I (4:00-6:00)</td> <td>NVZ I (6:00-9:00)</td> <td>HVZ II (13:00-19:00)</td> <td>NVZ II (19:00-21:30)</td> <td>SVZ II (21:30-23:30)</td> <td>NaVZ (23:30-1:30)</td> <td>SVZ I (7:00-8:00)</td> <td>NVZ I (8:00-21:00)</td> <td>SVZ II (21:00-23:30)</td> <td>NaVZ (23:30-6:30)</td> <td>SVZ I (6:00-21:00)</td> <td>SVZ II (21:00-23:30)</td> <td>NaVZ (23:30-7:30)</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>30</td> <td>15/30</td> <td>30</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>(1) Abschnitt A</td> <td>(2) Abschnitt B</td> <td>(3) Abschnitt C</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Takt</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fahrzeugtyp (überwiegend)</td> <td colspan="10">NF 6 D</td> </tr> <tr> <td>Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]</td> <td colspan="10">245.694</td> </tr> <tr> <td colspan="10"> Wichtige Umsteigehaltestellen MH West S zur S 3 Oberhausen Hbf Hauptfriedhof Linie 130 Stadtmittel Linie 102, 104, 901, 122, 124, 131, 133, 135, 151, 752 Süllentub Linie 129 </td> </tr> <tr> <td>Bus/Straßenbahn</td> <td colspan="9"></td> </tr> <tr> <td>Bemerkung</td> <td colspan="9">Mo-Fr 15-Takt in OB bis 18:15 Uhr. Sa 15-Takt bis ca. 18:00 Uhr. So 15-Takt nur zwischen 12:00 - 18:00 Uhr.</td> </tr> </tbody> </table>										Angebotskennwerte		Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag			Tagessart	Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 4.33 Uhr (Stadtmittel) - 23.50 Uhr (Stadtmittel)	ca. 7.02 Uhr (Stadtmittel) - 23.50 Uhr (Stadtmittel)	ca. 7.46 Uhr (Landwehr) - 23.50 Uhr (Stadtmittel)							Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	NVZ I (6:00-9:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (6:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)	15	15	15	15	30	30	30	15	15	30	15/30	30	30	(1) Abschnitt A	(2) Abschnitt B	(3) Abschnitt C											Takt														Fahrzeugtyp (überwiegend)	NF 6 D										Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	245.694										Wichtige Umsteigehaltestellen MH West S zur S 3 Oberhausen Hbf Hauptfriedhof Linie 130 Stadtmittel Linie 102, 104, 901, 122, 124, 131, 133, 135, 151, 752 Süllentub Linie 129										Bus/Straßenbahn										Bemerkung	Mo-Fr 15-Takt in OB bis 18:15 Uhr. Sa 15-Takt bis ca. 18:00 Uhr. So 15-Takt nur zwischen 12:00 - 18:00 Uhr.								
Angebotskennwerte		Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag																																																																																																																																	
Tagessart	Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 4.33 Uhr (Stadtmittel) - 23.50 Uhr (Stadtmittel)	ca. 7.02 Uhr (Stadtmittel) - 23.50 Uhr (Stadtmittel)	ca. 7.46 Uhr (Landwehr) - 23.50 Uhr (Stadtmittel)																																																																																																																																					
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	NVZ I (6:00-9:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (6:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)																																																																																																																												
	15	15	15	15	30	30	30	15	15	30	15/30	30	30																																																																																																																												
	(1) Abschnitt A	(2) Abschnitt B	(3) Abschnitt C																																																																																																																																						
Takt																																																																																																																																									
Fahrzeugtyp (überwiegend)	NF 6 D																																																																																																																																								
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	245.694																																																																																																																																								
Wichtige Umsteigehaltestellen MH West S zur S 3 Oberhausen Hbf Hauptfriedhof Linie 130 Stadtmittel Linie 102, 104, 901, 122, 124, 131, 133, 135, 151, 752 Süllentub Linie 129																																																																																																																																									
Bus/Straßenbahn																																																																																																																																									
Bemerkung	Mo-Fr 15-Takt in OB bis 18:15 Uhr. Sa 15-Takt bis ca. 18:00 Uhr. So 15-Takt nur zwischen 12:00 - 18:00 Uhr.																																																																																																																																								

Linie NE 12

Linie NE 12		OB-Neumarkt - Neue Mitte - Oberhausen Hbf - Landwehr - Stadtmitte - MH Kaiserplatz																																																																		
Produkt	Straßenbahn																																																																			
Funktion der Linie	Verbindungsfunktion																																																																			
Linienabschnitte	A: MH Kaiserplatz - Stadtmitte - Landwehr B: Landwehr - Oberhausen Hbf - Neue Mitte - OLGa-Park C: OLGa-Park - OB-Neumarkt																																																																			
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt: 32	A: 13	B: 13	C: 6	D: 0	E: 0																																																														
Gesamtlänge in Km	Gesamt: 13,5	A: 4,5	B: 5,9	C: 3,1	D: 0	E: 0																																																														
Anzahl d. Haltestellen	24																																																																			
Betriebsleistung Gesamt	13.671																																																																			
Linienband																																																																				
Angebotskennwerte	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tagessart</th> <th colspan="3">Montag - Freitag</th> <th colspan="3">Samstag</th> <th colspan="2">Sonntag / Feiertag</th> </tr> <tr> <td>Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)</td> <td colspan="3">23.30 Uhr (Stadtmitte) - 1.23 Uhr (Stadtmitte)</td> <td colspan="3">23.30 Uhr (Stadtmitte) - 7.01 Uhr (OB Neumarkt)</td> <td colspan="2">23.30 Uhr (Stadtmitte) - 8.23 Uhr (Stadtmitte)</td> </tr> <tr> <td>Verkehrszeit</td> <td>SVZ I (4:00-6:00)</td> <td>HVZ I (13:00-19:00)</td> <td>NVZ I (9:00-13:00)</td> <td>SVZ II (21:30-23:30)</td> <td>NaVZ (23:30-1:30)</td> <td>SVZ I (7:00-8:00)</td> <td>NVZ I (6:00-8:00)</td> <td>SVZ II (21:00-23:30)</td> <td>NaVZ (23:30-7:30)</td> </tr> <tr> <td>Takt</td> <td>(1) Abschnitt A</td> <td>(2) Abschnitt B</td> <td>(3) Abschnitt C</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fahrzeugtyp (überwiegend)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]</td> <td colspan="3">6.603</td> <td colspan="3">3.610</td> <td colspan="2">3.458</td> </tr> </thead> </table>											Tagessart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag		Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	23.30 Uhr (Stadtmitte) - 1.23 Uhr (Stadtmitte)			23.30 Uhr (Stadtmitte) - 7.01 Uhr (OB Neumarkt)			23.30 Uhr (Stadtmitte) - 8.23 Uhr (Stadtmitte)		Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (13:00-19:00)	NVZ I (9:00-13:00)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (6:00-8:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)	Takt	(1) Abschnitt A	(2) Abschnitt B	(3) Abschnitt C							Fahrzeugtyp (überwiegend)										Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	6.603			3.610			3.458	
Tagessart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag																																																													
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	23.30 Uhr (Stadtmitte) - 1.23 Uhr (Stadtmitte)			23.30 Uhr (Stadtmitte) - 7.01 Uhr (OB Neumarkt)			23.30 Uhr (Stadtmitte) - 8.23 Uhr (Stadtmitte)																																																													
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (13:00-19:00)	NVZ I (9:00-13:00)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (6:00-8:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)																																																											
Takt	(1) Abschnitt A	(2) Abschnitt B	(3) Abschnitt C																																																																	
Fahrzeugtyp (überwiegend)																																																																				
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	6.603			3.610			3.458																																																													
Wichtige Umstiegshaltestellen	Oberhausen Hbf																																																																			
SPNV	Stadtmitte Linie NE 2, 3, 4, 9, 10 Sülfenfuß T 9																																																																			
Bus/Straßenbahn																																																																				
Bemerkung																																																																				

Linie 901

Linie 901		DU-Obermarxloh - Beeck - Ruhrort - DU-Stadtmitte - MH-Stadtmitte - Mülheim Hbf										
Produkt		Straßenbahn										
Funktion der Linie		Verbindungsfunktion										
Linienabschnitte		A: Mülheim Hbf - DU Zoo/Uni										
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamtlänge in Km											E: E:
46	21,5											C: C: D: D:
Betriebsleistung Gesamt		230.915										
Linienband		<p style="text-align: right;">s. Fortsetzung</p>										
Angebotskennwerte		Montag - Freitag				Samstag			Sonntag / Feiertag			
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)		ca. 4.00 Uhr (Morning) - 23.33 Uhr (Morning)				ca. 6.24 Uhr (Morning) - 23.33 Uhr (Morning)			ca. 7.54 Uhr (Morning) - 23.33 Uhr (Morning)			
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	NVZ I (6:00-9:00)	NVZ II (13:00-13:00)	NVZ III (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (6:00-8:00)	SVZ II (21:00-23:30)	SVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)
	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	(1) Abschnitt A	(2) Abschnitt B	(3) Abschnitt C									
Takt												
Fahrzeugtyp (überwiegend)	GT 10 N	GT 10 N	GT 10 N	GT 10 N	GT 10 N	GT 10 N	GT 10 N	GT 10 N	GT 10 N	GT 10 N	GT 10 N	GT 10 N
Betriebsleistung (Nutzwagen-km/Jahr)	184.180											
Wichtige Umsteigehaltestellen		Mülheim Hbf										
SPNV												
Bus/Straßenbahn		Mülheim Hbf Linie U16, 901, 122, 124, 128, 131, 133, 135, 151, 752, 753 Stadtmitte Linie 104, 112, 901, 122, 124, 131, 133, 135, 151, 752 Raffelberg Linie 122										
Bemerkung		Linien genehmigung alleine bei der DVG. DVG stellt Fahrzeug und Fahrer. Infrastruktur in MH gehört BVG. In DU verschiedene Takungen. Mo-Fr 30' -Takt ab ca. 20:00 Uhr. Sa 30'-Takt ab 18:00 Uhr. Wichtige Haltestellen: Hochschule Ruhr West										

Linie 122

Linie 122		Mülheim Hbf - Raffelberg - MH-Styrum - Oberhausen Hbf - OB-City Forum											
Produkt	Stadtbus												
Funktion der Linie	Verbindungsfunktion												
Linienabschnitte	A: Mülheim Hbf - Raffelberg - MH-Styrum, Friesenstrabe B: MH-Styrum, Friesenstrabe - Steinmetzstraße (Stadtgrenze) C: MH-Styrum, Steinmetzstraße - Oberhausen Hbf - OB-City Forum												
Gesamtfahrzeit Minuten	43			A: 25			B: 14			C: 14			
Gesamtlänge in Km	13,5			A: 8,4			B: 1,4			C: 3,7			
Anzahl d. Haltestellen	32												
Betriebsleistung Gesamt	314,187												
Linienband													
Angebotskennwerte													
Tagessart	Montag - Freitag										Samstag	Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 4.30 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.42 Uhr (Friesenstrabe)										ca. 7.03 Uhr (Steinmetzstraße) - 23.44 Uhr (Friesenstrabe)		ca. 8.04 Uhr (Steinmetzstraße) - 23.44 Uhr (Friesenstrabe)
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-9:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NVZ (23:30-6:30)	SVZ I (6:00-21:00)	NVZ (23:30-7:30)
	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30
	(1) Abschnitt A	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30
(2) Abschnitt B	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30
(3) Abschnitt C	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardbus												
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	249.487												
Wichtige Umstiegshaltestellen													
SPNV	Mülheim Hbf												
	Hauskampstraße / Styrum Bf												
Bus/Straßenbahn	Stadtmitte Linie 102, 104, 112, 901, 124, 131, 133, 135, 151, 752 Mülheim Hbf Linie U18, 102, 901, 124, 128, 131, 133, 135, 151, 752, 753 Broicher Mitte Linie 102, 124 Raffelberg Linie 901												
Bemerkung	60'-Takt Sa + So im Abschnitt A bereits ab ca. 19:00 Uhr												

Linie 124

Linie 124		OB-Wehrstraße - Mülheim Hbf - MH-Speldorf	
Produkt	Stadtbus		
Funktion der Linie	Verbindungs-/Erschließungsfunktion		
Linienabschnitte	A: OB Wehrstraße - Heidekamp B: Heidekamp - Rosendahl C: Rosendahl - Speldorf Friedhof D: Speldorf Friedhof - Peterstraße		
Gesamtfahrzeit Minuten	46	A: 9	B: 23
Gesamtlänge in Km	13,9	A: 2,9	B: 6,3
Anzahl d. Haltestellen	32		
Betriebsleistung Gesamt	378.427		
		C: 11	D: 3
		C: 9,2	D: 1,5
			E: 1,5
			E: 1,5
Linienband			
Angebotskennwerte			
Tagessamt	Montag - Freitag		Samstag
Betriebszeit (Erste/letzte Fahrt)	ca. 4:45 Uhr (Stadtmitte) - 23:30 Uhr (Stadtmitte)		ca. 7:11 Uhr (Stadtmitte) - 23:30 Uhr (Stadtmitte)
Verkehrszeit	ca. 7:56 Uhr (Mülheim Hbf) - 23:30 Uhr (Stadtmitte)		
(1) Abschnitt A	SVZ I (4:00-6:00)	NVZ I (6:00-9:00)	SVZ I (7:00-9:00)
(2) Abschnitt B	20	20	30
(3) Abschnitt C	20	20	30
(4) Abschnitt D	20 a)	20	30
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Gelenkbus	Gelenkbus	Gelenkbus
Betriebsleistung (Nutzwagen-km/Jahr)	300.387		37.795
Wichtige Umstiegshaltestellen			
SPNV	Mülheim Hbf		
	Hauptbahnhof Nordeingang		
Bus/Straßenbahn	Stadtmitte L. 102, 104, 112, 901, 122, 131, 133, 135, 151, 752 Mülheim Hbf L. U18, 102, 901, 122, 128, 131, 133, 135, 151, 752, 753 Broicher Mitte L. 102, 122 Speldorf Friedhof L. 134 Seilerbeckstraße L. 129		
Bemerkung	a) Im Schülerverkehr früh 2 Fahrten ab bis Haltestelle Peterstraße Mo-Fr So 60-Takt Abschnitt A+C ab ca. 20:00 Uhr. Sa 60-Takt Abschnitt A+C ab ca. 19:00 Uhr. So 30-Takt Abschnitt A+B ab ca. 09:00 Uhr, 30-Takt A+C von 12:00-19:00 Uhr.		

Linie 128

Linie 128		Mülheim Hbf - MH-Styrum - OB-Alsteden	
Produkt	Stadtbus		
Funktion der Linie	Verbindungs-/Erschließungsfunktion		
Linienabschnitte	A: Mülheim Hbf - MH-Styrum - Grenze Alsteden B: Grenze Alsteden - OB-Alsteden, Ruhrpark		
Gesamtfahrzeit Minuten	24	A: 21	B: 13
Gesamtlänge in Km	6,7	A: 6	B: 0,7
Anzahl d. Haltestellen	17		
Betriebsleistung Gesamt	197,171		
Linienband			
Angebotskennwerte			
Tagesart	Montag - Freitag		Sonntag / Feiertag
Betriebszeit (Erste/letzte Fahrt)	ca. 4.58 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.32 Uhr (OB Ruhrpark)		ca. 6.08 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.32 Uhr (OB Ruhrpark)
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (9:00-13:00)	SVZ I (8:00-21:00)
(1) Abschnitt A	20	20	30
(2) Abschnitt B	20	20	30
(3) Abschnitt C			30
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardbus	Standardbus	Standardbus
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	153.729		22.940
Wichtige Umstiegshaltestellen			
SPNV	Mülheim Hbf MH West (S) Hauskampstraße / Styrum Bf		
Bus/Straßenbahn	Rathausmarkt Linie 104, 112, 901, 122, 131, 133, 135, 151, 752 Mülheim Hbf Linie U18, 102, 901, 122, 124, 131, 133, 135, 151, 752, 753 Hauskampstraße / Styrum Bf Linie 122, 129 MH West (S) Linie 112		
Bemerkung			

Linie 129

Linie 129		MH Rhein-Ruhr-Zentrum - Heißen Kirche - MH-Winkhausen - MH-Styrum - OB-Alsteden					
Produkt	Stadtbus						
Funktion der Linie	Erschließungsfunktion						
Linienabschnitte	A: MH Rhein-Ruhr-Zentrum – Freiherr-vom-Stein-Str. B: Freiherr-vom-Stein-Str. – Friesenstr. C: Friesenstr. – OB-Frobelplatz						
Gesamtfahrzeit Minuten	55	A: 21	B: 26	C: 8	D: 1	E: 1	
Gesamtlänge in Km	16,7	A: 6,4	B: 7,4	C: 2,9 (b)	D: 1	E: 1	
Anzahl d. Haltestellen	37						
Betriebsleistung Gesamt	175.471						
<p>Linienband</p>							
<p>Angebotskennwerte</p>							
Tagesart		Montag - Freitag		Samstag		Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit (Erste/letzte Fahrt)		ca. 5.08 Uhr (Rhein-Ruhr-Zentrum) - 22.55 Uhr (Friesenstraße)		ca. 7.08 Uhr (Rhein-Ruhr-Zentrum) - 22.55 Uhr (Friesenstraße)			
Verkehrszeit		SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (8:00-13:00)	SVZ II (13:00-19:00)	NAVZ (19:00-23:30)	
Takt		60	60	60	60	60	
(1) Abschnitt A		60	33/27 a)	60	60	60	
(2) Abschnitt B			60 b)				
(3) Abschnitt C							
Fahrzeugtyp (überwiegend)		Standardbus		Standardbus		Standardbus	
Betriebsleistung (Nutzwegen-km/Jahr)		152.636		22.835			
<p>Wichtige Umsteige Haltestellen</p>							
Hauskampfsstraße / Styrum Bf HST (vor/zu Linie xy) Hauskampfsstraße / Styrum Bf Linie 122, 128 Sülfenfuß Linie 112 Gathesstraße Linie 102 Nordstraße Linie 104, 131 Heißen Kirche Linie U18, 136, 138 Rhein-Ruhr-Zentrum Linie U18, 130, 138							
<p>Bus-Strassenbahn</p>							
<p>Bemerkung</p>							
a) Im Zeitraum 5:30-7:30 Uhr bzw. 8-12:17 Uhr Verstärkung zwischen Freiherr-vom-Stein-Str und Friesenstr. b) Einzelfahrt um 6:08 Uhr (RU, OB-Frobelplatz) bzw. 7:09 Uhr (RU, Rhein-Ruhr-Zentrum)							

Linie 130

Linie 130		MH Hauptfriedhof - Flughafen - E-Haarzopf - MH Rhein-Ruhr-Zentrum												
Produkt	Stadtbus													
Funktion der Linie	Verbindungs-/Erschließungsfunktion													
Linienabschnitte	A: MH Hauptfriedhof - Flughafen B: Flughafen - Regenbogenweg (Stadtgebiet Essen) C: Regenbogenweg - Rhein-Ruhr-Zentrum													
Gesamtfahrzeit Minuten	17	A: 4	B: 9	C: 4	D: 1	E: 1								
Gesamtlänge in Km	7,3	A: 1,9	B: 4	C: 1,4	D: 1	E: 1								
Anzahl d. Haltestellen	13													
Betriebsleistung Gesamt	114.044													
Linienband														
Angebotskennwerte														
Tagessart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag			ca. 8.17 Uhr (Rhein-Ruhr-Zentrum) - 23.05 Uhr (Hauptfriedhof)				
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 4.54 Uhr (Hauptfriedhof) - 23.35 Uhr (Hauptfriedhof)			ca. 7.17 Uhr (Rhein-Ruhr-Zentrum) - 23.05 Uhr (Hauptfriedhof)			ca. 8.17 Uhr (Rhein-Ruhr-Zentrum) - 23.05 Uhr (Hauptfriedhof)			ca. 8.17 Uhr (Rhein-Ruhr-Zentrum) - 23.05 Uhr (Hauptfriedhof)				
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)
Takt	(1) Abschnitt A	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30
	(2) Abschnitt B	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30
	(3) Abschnitt C	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standaribus													
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	88.929													
Wichtige Umstieghaltestellen														
SPNV														
Bus/Strassenbahn	Hauptfriedhof Linie 104, 112 E. Erbach Linie 136, 145, 194 Rhein-Ruhr-Zentrum Linie U18, 129, 138													
Bemerkung	Linie bedient zwischen den Haltestellen Flughafen und Regenbogenweg das Stadtgebiet Essen.													

Linie 131

Linie 131		Ratigen-Breitscheid Flurstraße - MH-Selbeck - Stadtmitte - Mülheim Hbf - MH-Winkhausen																																																																																																																														
Produkt	Stadtbuss																																																																																																																															
Funktion der Linie	Verbindungs-/Erschließungsfunktion																																																																																																																															
Linienabschnitte	A: Flurstraße - Nordstraße B: Nordstraße - Boverstraße C: Nordstraße - Gustav-Heinemann-Schule a)																																																																																																																															
Gesamtfahrzeit Minuten	A: 18			B: 5			C: 3			E: 1																																																																																																																						
Gesamtlänge in Km	A: 16			B: 1,5			C: 0,8			D: 1																																																																																																																						
Anzahl d. Haltestellen	42																																																																																																																															
Betriebsleistung Gesamt	357,718																																																																																																																															
<p>Angebotskennwerte</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tagessart</th> <th colspan="5">Montag - Freitag</th> <th colspan="5">Samstag</th> <th colspan="2">Sonntag / Feiertag</th> </tr> <tr> <th>Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)</th> <th colspan="5">ca. 4.55 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.30 Uhr (Stadtmitte)</th> <th colspan="5">ca. 7.25 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.30 Uhr (Stadtmitte)</th> <th colspan="2">ca. 8.26 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.30 Uhr (Stadtmitte)</th> </tr> <tr> <th>Verkehrszeit</th> <th>SVZ I (4:00-6:00)</th> <th>NVZ I (9:00-13:00)</th> <th>HVZ II (13:00-19:00)</th> <th>NVZ II (19:00-21:30)</th> <th>NaVZ (23:30-1:30)</th> <th>SVZ I (7:00-8:00)</th> <th>NVZ I (8:00-8:00)</th> <th>SVZ II (21:00-21:00)</th> <th>NaVZ (23:30-6:30)</th> <th>SVZ I (6:00-21:00)</th> <th>SVZ II (21:00-23:30)</th> <th>NaVZ (23:30-7:30)</th> </tr> <tr> <th>Takt</th> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>60</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>(1) Abschnitt A</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>(2) Abschnitt B</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>(3) Abschnitt C</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Fahrzeugtyp (überwiegend)</td> <td colspan="5">Gelenkbus</td> <td colspan="5">Gelenkbus</td> <td colspan="2">Standardbus</td> </tr> <tr> <td>Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]</td> <td colspan="5">278.515</td> <td colspan="5">47.873</td> <td colspan="2">31.330</td> </tr> </thead></table>												Tagessart	Montag - Freitag					Samstag					Sonntag / Feiertag		Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 4.55 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.30 Uhr (Stadtmitte)					ca. 7.25 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.30 Uhr (Stadtmitte)					ca. 8.26 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.30 Uhr (Stadtmitte)		Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-8:00)	SVZ II (21:00-21:00)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (6:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)	Takt	30	30	30	30	60	30	30	30	60	60	60	60	(1) Abschnitt A	60	60	60	60	60	30	30	30	60	60	60	60	(2) Abschnitt B	60	60	60	60	60	30	30	30	60	60	60	60	(3) Abschnitt C	60	60	60	60	60	30	30	30	60	60	60	60	Fahrzeugtyp (überwiegend)	Gelenkbus					Gelenkbus					Standardbus		Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	278.515					47.873					31.330	
Tagessart	Montag - Freitag					Samstag					Sonntag / Feiertag																																																																																																																					
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 4.55 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.30 Uhr (Stadtmitte)					ca. 7.25 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.30 Uhr (Stadtmitte)					ca. 8.26 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.30 Uhr (Stadtmitte)																																																																																																																					
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-8:00)	SVZ II (21:00-21:00)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (6:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)																																																																																																																				
Takt	30	30	30	30	60	30	30	30	60	60	60	60																																																																																																																				
(1) Abschnitt A	60	60	60	60	60	30	30	30	60	60	60	60																																																																																																																				
(2) Abschnitt B	60	60	60	60	60	30	30	30	60	60	60	60																																																																																																																				
(3) Abschnitt C	60	60	60	60	60	30	30	30	60	60	60	60																																																																																																																				
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Gelenkbus					Gelenkbus					Standardbus																																																																																																																					
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	278.515					47.873					31.330																																																																																																																					
<p>Wichtige Umstiegshaltestellen</p> <p>Mülheim Hbf</p>																																																																																																																																
SPNV	Mülheim Hbf																																																																																																																															
Bus/Strassenbahn	Stadtmitte Linie 102, 104, 112, 901, 122, 124, 133, 135, 151, 752 Mülheim Hbf Linie U18, 102, 901, 122, 124, 128, 133, 135, 151, 752, 753 Nordstraße Linie 104, 129, 136																																																																																																																															
Bemerkung	a) Der Abschnitt C Nordstraße bis Gustav-Heinemann-Schule wird nur Mo-Fr in der Zeit von 06:00-19:00 bedient.																																																																																																																															

Linie 133

Linie 133		Heidkamp - Mülheim Hbf - MH Saarn - Saamer Kuppe																																																																																																	
Produkt	Stadtbus																																																																																																		
Funktion der Linie	Erschließungsfunktion																																																																																																		
Linienabschnitte	A: Heidkamp - Mülheim Hbf B: Mülheim Hbf - MH Saarn - Saamer Kuppe																																																																																																		
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt: 37	A: 16	B: 21																																																																																																
Gesamtlänge in Km	Gesamt: 11,1	A: 4,5	B: 6,6																																																																																																
Anzahl d. Haltestellen	26																																																																																																		
Betriebsleistung Gesamt	481.568																																																																																																		
Linienband																																																																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Angebotskennwerte</th> <th colspan="2">Montag - Freitag</th> <th colspan="2">Samstag</th> <th colspan="2">Sonntag / Feiertag</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Betriebszeit (Erste/letzte Fahrt)</th> <th colspan="2">ca. 4.52 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.25 Uhr (Mülheim Hbf)</th> <th colspan="2">ca. 6.56 Uhr (Stadtmitte) - 23.25 Uhr (Mülheim Hbf)</th> <th colspan="2">ca. 8.28 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.25 Uhr (Mülheim Hbf)</th> </tr> <tr> <th>Verkehrszeit</th> <th>SVZ I (4:00-6:00)</th> <th>HVZ I (6:00-9:00)</th> <th>NVZ I (9:00-13:00)</th> <th>HVZ II (13:00-19:00)</th> <th>NVZ II (19:00-21:30)</th> <th>SVZ I (7:00-8:00)</th> <th>NVZ I (8:00-21:00)</th> <th>SVZ II (21:00-23:30)</th> <th>NaVZ (23:30-6:30)</th> <th>SVZ I (6:00-21:00)</th> <th>SVZ II (21:00-23:30)</th> <th>NaVZ (23:30-7:30)</th> </tr> <tr> <td>(1) Abschnitt A</td> <td>20</td> <td>20</td> <td>20</td> <td>20</td> <td>20</td> <td>30</td> <td>30 a)</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>(2) Abschnitt B</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>30</td> <td>15 b)</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>(3) Abschnitt C</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fahrzeugtyp (überwiegend)</td> <td colspan="3">Gelenkbus</td> <td colspan="2">Gelenkbus</td> <td colspan="2">Gelenkbus</td> <td colspan="2">Standardbus</td> <td colspan="2">Standardbus</td> <td colspan="2">Standardbus</td> </tr> <tr> <td>Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]</td> <td colspan="3">408.264</td> <td colspan="2">408.264</td> <td colspan="2">48.102</td> <td colspan="2">48.102</td> <td colspan="2">25.141</td> <td colspan="2">25.141</td> </tr> </thead> </table>				Angebotskennwerte		Montag - Freitag		Samstag		Sonntag / Feiertag		Betriebszeit (Erste/letzte Fahrt)		ca. 4.52 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.25 Uhr (Mülheim Hbf)		ca. 6.56 Uhr (Stadtmitte) - 23.25 Uhr (Mülheim Hbf)		ca. 8.28 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.25 Uhr (Mülheim Hbf)		Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (6:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)	(1) Abschnitt A	20	20	20	20	20	30	30 a)	30	30	30	30	30	(2) Abschnitt B	10	10	10	10	10	30	15 b)	30	30	30	30	30	(3) Abschnitt C													Fahrzeugtyp (überwiegend)	Gelenkbus			Gelenkbus		Gelenkbus		Standardbus		Standardbus		Standardbus		Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	408.264			408.264		48.102		48.102		25.141		25.141	
Angebotskennwerte		Montag - Freitag		Samstag		Sonntag / Feiertag																																																																																													
Betriebszeit (Erste/letzte Fahrt)		ca. 4.52 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.25 Uhr (Mülheim Hbf)		ca. 6.56 Uhr (Stadtmitte) - 23.25 Uhr (Mülheim Hbf)		ca. 8.28 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.25 Uhr (Mülheim Hbf)																																																																																													
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (6:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)																																																																																							
(1) Abschnitt A	20	20	20	20	20	30	30 a)	30	30	30	30	30																																																																																							
(2) Abschnitt B	10	10	10	10	10	30	15 b)	30	30	30	30	30																																																																																							
(3) Abschnitt C																																																																																																			
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Gelenkbus			Gelenkbus		Gelenkbus		Standardbus		Standardbus		Standardbus																																																																																							
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	408.264			408.264		48.102		48.102		25.141		25.141																																																																																							
Wichtige Umsteigehaltestellen Mülheim Hbf Hauptbahnhof Nordeingang Stadtmitte Linie 102, 104, 112, 901, 122, 124, 131, 135, 151, 752 Mülheim Hbf Linie U18, 102, 901, 122, 124, 128, 131, 135, 151, 752, 753 Alte Straße Linie 134																																																																																																			
Bus/Straßenbahn																																																																																																			
Bemerkung	a) Betrieb im Abschnitt A bis ca. 19:00 Uhr, b) Takt bis ca. 19:30 Uhr, anschließend Linie 30-Takt Kurzfahrten Saamer Kuppe bis Mülheim Hbf werden über die Haltestelle Nordeingang geführt.																																																																																																		

Linie 134

Linie 134		Saalestraße - MH-Speldorf - MH-Broich - MH-Saarn - MH-Mintard					
Produkt	Stadtbus						
Funktion der Linie	Erschließungsfunktion						
Linienabschnitte	Saalestraße - MH-Speldorf - MH-Broich - MH-Saarn - MH-Mintard						
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt:	40	A: 40	B: 40	C: 40	D: 40	
Gesamtlänge in Km	Gesamt:	15,6	A: 15,6	B: 15,6	C: 15,6	D: 15,6	
Anzahl d. Haltestellen	36						
Betriebsleistung Gesamt	192,094						
Linienband							
Angebotskennwerte		Montag - Freitag		Samstag		Sonntag / Feiertag	
Tagessart	ca. 5.13 Uhr (Am Bliestenkamp) - 23.13 Uhr (Alte Straße)		ca. 8.08 Uhr (Saalestraße) - 23.13 Uhr (Alte Straße)		ca. 8.55 Uhr (Am Bliestenkamp) - 23.13 Uhr (Alte Straße)		
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)
Verkehrszeit	60	60	60	60	60	60	60
Takt	(1) Abschnitt A	(2) Abschnitt B	(3) Abschnitt C				
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardbus		Standardbus		Standardbus		Standardbus
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	141,077		24,401		26,616		
Wichtige Umstieghaltestellen							
SPNV	Hansastraße Linie 901 Speldorf Friedhof Linie 124 Broich Friedhof Linie 102, 131 Alte Straße Linie 133, 752						
Bus/Strassenbahn							
Bemerkung							

Linie 135

Linie 135 Nordhafen - Mülheim Hbf																													
Produkt	Stadtbus																												
Funktion der Linie	Erschließungsfunktion																												
Linienabschnitte	Nordhafen - Mülheim Hbf																												
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt: 15																												
Gesamtlänge in Km	Gesamt: 5,4																												
Anzahl d. Haltestellen	14																												
Betriebsleistung Gesamt	152.060																												
Linienband																													
Angebotskennwerte																													
Tagessart	Montag - Freitag																												
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 5.11 Uhr (Mülheim Hbf) - 22.55 Uhr (Mülheim Hbf)																												
Verkehrszeit	<table border="1"> <thead> <tr> <th>SVZ I (6:00-6:00)</th> <th>HVZ I (6:00-9:00)</th> <th>NVZ I (9:00-13:00)</th> <th>HVZ II (13:00-19:00)</th> <th>NVZ II (19:00-21:30)</th> <th>SVZ II (21:30-23:30)</th> <th>NaVZ (23:30-1:30)</th> <th>SVZ I (7:00-8:00)</th> <th>NVZ I (8:00-8:00)</th> <th>SVZ II (21:00-23:30)</th> <th>NaVZ (23:30-6:30)</th> <th>SVZ I (8:00-21:00)</th> <th>SVZ II (21:00-23:30)</th> <th>NaVZ (23:30-7:30)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20</td> <td>10</td> <td>30</td> <td>20</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	SVZ I (6:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-8:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)	20	10	30	20	30	30	30	30	30	30	30			
SVZ I (6:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-8:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)																
20	10	30	20	30	30	30	30	30	30	30																			
Takt	(1) Abschnitt A (2) Abschnitt B (3) Abschnitt C																												
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standaribus																												
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	139.466																												
Wichtige Umstieghaltestellen																													
SPNV	Mülheim Hbf Hauptbahnhof Nordring																												
Bus/Strassenbahn	Stadtmittels Linie 102, 104, 112, 901, 122, 124, 131, 133, 151, 752 Mülheim Hbf Linie U18, 102, 901, 122, 124, 128, 131, 133, 151, 752, 753																												
Bemerkung	Linie wird Mo-Sa Kursweise mit der Linie 151 umbaufechnisch verbunden. Fahrten ab Nordhafen führen dann über die Haltestelle Nordring.																												

Linie 136

Linie 136																																																																																																																																																																																		
OB-Anne-Frank-Realschule - Oberhausen Hbf - MH-Dümpten - MH-Heißen Kirche - E-Hearzopf																																																																																																																																																																																		
Stadtbus																																																																																																																																																																																		
Verbindungs-/Erschließungsfunktion																																																																																																																																																																																		
A: OB-Anne-Frank-Realschule - Oberhausen Hbf - MH-Dümpten, Magdalenenstraße																																																																																																																																																																																		
B: MH-Dümpten, Magdalenenstraße - MH-Heißen Kirche - E-Hearzopf																																																																																																																																																																																		
<table border="1"> <tr> <td>Gesamtfahrzeit Minuten</td> <td>54</td> <td>A: 11</td> <td>B: 43</td> <td>C:</td> <td>D:</td> <td>E:</td> </tr> <tr> <td>Gesamtlänge in Km</td> <td>17,7</td> <td>A: 3,4</td> <td>B: 14,3</td> <td>C:</td> <td>D:</td> <td>E:</td> </tr> </table>										Gesamtfahrzeit Minuten	54	A: 11	B: 43	C:	D:	E:	Gesamtlänge in Km	17,7	A: 3,4	B: 14,3	C:	D:	E:																																																																																																																																																											
Gesamtfahrzeit Minuten	54	A: 11	B: 43	C:	D:	E:																																																																																																																																																																												
Gesamtlänge in Km	17,7	A: 3,4	B: 14,3	C:	D:	E:																																																																																																																																																																												
Anzahl d. Haltestellen 40																																																																																																																																																																																		
Betriebsleistung Gesamt 176.026																																																																																																																																																																																		
Linienband																																																																																																																																																																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Angebotskennwerte</th> <th colspan="2">Montag - Freitag</th> <th colspan="2">Samstag</th> <th colspan="2">Sonntag / Feiertag</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)</th> <th colspan="2">ca. 4.35 Uhr (Erbach) - 23.0031 Uhr (Oberhausen Hbf)</th> <th colspan="2">ca. 7.35 Uhr (Erbach) - 23.31 Uhr (Luise-Albertz-Halle)</th> <th colspan="2">ca. 8.35 Uhr (Erbach) - 23.31 Uhr (Oberhausen Hbf)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrszeit</td> <td>SVZ I (4:00-6:00)</td> <td>HVZ I (6:00-9:00)</td> <td>NVZ I (9:00-13:00)</td> <td>HVZ II (13:00-19:00)</td> <td>NVZ II (19:00-21:30)</td> <td>SVZ I (7:00-8:00)</td> <td>NVZ I (8:00-21:00)</td> <td>SVZ II (21:00-23:30)</td> <td>NVZ II (23:30-6:30)</td> <td>SVZ I (8:00-21:00)</td> <td>NVZ I (23:30-6:30)</td> <td>SVZ II (21:00-23:30)</td> <td>NVZ II (23:30-7:30)</td> </tr> <tr> <td>(1) Abschnitt A</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>(2) Abschnitt B</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>(3) Abschnitt C</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fahrzeugtyp (überwiegend)</td> <td>Standardbus</td> </tr> <tr> <td>Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]</td> <td colspan="12">128.591</td> </tr> <tr> <td colspan="10">Wichtige Umstieghaltestellen</td> </tr> <tr> <td colspan="10">SPNV Oberhausen Hbf</td> </tr> <tr> <td colspan="10">Erbach Linie 130, 145, 194</td> </tr> <tr> <td colspan="10">Heißen Kirche Linie U18, 129, 138</td> </tr> <tr> <td colspan="10">Nordstraße Linie 104, 129, 131</td> </tr> <tr> <td colspan="10">Dümpten Friedhof Linie 102, 124</td> </tr> <tr> <td colspan="10">Bemerkung</td> </tr> </tbody> </table>										Angebotskennwerte		Montag - Freitag		Samstag		Sonntag / Feiertag		Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)		ca. 4.35 Uhr (Erbach) - 23.0031 Uhr (Oberhausen Hbf)		ca. 7.35 Uhr (Erbach) - 23.31 Uhr (Luise-Albertz-Halle)		ca. 8.35 Uhr (Erbach) - 23.31 Uhr (Oberhausen Hbf)		Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NVZ II (23:30-6:30)	SVZ I (8:00-21:00)	NVZ I (23:30-6:30)	SVZ II (21:00-23:30)	NVZ II (23:30-7:30)	(1) Abschnitt A	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	(2) Abschnitt B	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	(3) Abschnitt C														Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardbus	Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	128.591												Wichtige Umstieghaltestellen										SPNV Oberhausen Hbf										Erbach Linie 130, 145, 194										Heißen Kirche Linie U18, 129, 138										Nordstraße Linie 104, 129, 131										Dümpten Friedhof Linie 102, 124										Bemerkung																					
Angebotskennwerte		Montag - Freitag		Samstag		Sonntag / Feiertag																																																																																																																																																																												
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)		ca. 4.35 Uhr (Erbach) - 23.0031 Uhr (Oberhausen Hbf)		ca. 7.35 Uhr (Erbach) - 23.31 Uhr (Luise-Albertz-Halle)		ca. 8.35 Uhr (Erbach) - 23.31 Uhr (Oberhausen Hbf)																																																																																																																																																																												
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NVZ II (23:30-6:30)	SVZ I (8:00-21:00)	NVZ I (23:30-6:30)	SVZ II (21:00-23:30)	NVZ II (23:30-7:30)																																																																																																																																																																					
(1) Abschnitt A	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60																																																																																																																																																																					
(2) Abschnitt B	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60																																																																																																																																																																					
(3) Abschnitt C																																																																																																																																																																																		
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardbus	Standardbus	Standardbus	Standardbus	Standardbus	Standardbus	Standardbus	Standardbus	Standardbus	Standardbus	Standardbus	Standardbus	Standardbus																																																																																																																																																																					
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	128.591																																																																																																																																																																																	
Wichtige Umstieghaltestellen																																																																																																																																																																																		
SPNV Oberhausen Hbf																																																																																																																																																																																		
Erbach Linie 130, 145, 194																																																																																																																																																																																		
Heißen Kirche Linie U18, 129, 138																																																																																																																																																																																		
Nordstraße Linie 104, 129, 131																																																																																																																																																																																		
Dümpten Friedhof Linie 102, 124																																																																																																																																																																																		
Bemerkung																																																																																																																																																																																		

Linie 138

Linie 138		MH-Heißen Kirche - Heimateide - Rhein-Ruhr-Zentrum - E-Frohnhausen												
Produkt	Stadtbuss													
Funktion der Linie	Erschließungs-/Zubringerfunktion													
Linienabschnitte	A: Heißen Kirche - Rhein-Ruhr-Zentrum B: Rhein-Ruhr-Zentrum - Essen-Frohnhausen, Breilsort													
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt: 23	A: 18	B: 5	C: 1	D: 1	E: 1								
Gesamtlänge in Km	Gesamt: 7,5	A: 4,5	B: 3	C: 1	D: 1	E: 1								
Anzahl d. Haltestellen	17													
Betriebsleistung Gesamt	158.260													
Linienband														
Angebotskennwerte														
Tagessart	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag / Feiertag					
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 4.38 Uhr (Rhein-Ruhr-Zentrum) - 23.42 Uhr (Heißen Kirche)				ca. 7.14 Uhr (Frohnhausen Breilsort) - 23.42 Uhr (Heißen Kirche)				ca. 8.14 Uhr (Frohnhausen Breilsort) - 23.42 Uhr (Heißen Kirche)					
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (6:00-21:00)	NVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)
	20	20	30	30	30	60	60	30	30	60	60	60	60	60
	60	60 (a)	60	60 (b)	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Takt	(1) Abschnitt A (2) Abschnitt B (3) Abschnitt C													
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardbus													
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	126.448				18.146				13.666					
Wichtige Umstiegshaltestellen														
SPNV														
Bus/Straßenbahn	Heißen Kirche Linie U16, 129, 136 Rhein-Ruhr-Zentrum Linie U18, 129, 130 Frohnhausen Breilsort Linie 109 (EVAG)													
Bemerkung	(a) 06:44 - 07:44 20'-Takt im Schülerverkehr bis Frohnhausen. (b) 12:44 - 13:44 30'-Takt im Schülerverkehr bis Frohnhausen.													

Linie 151

Linie 151		Mülheim Hbf - MH-Stadtmitte - E-Kettwig																																																																																													
Produkt	Stadtbus																																																																																														
Funktion der Linie	Verbindungsfunktion																																																																																														
Linienabschnitte	A: Mülheim Hbf - Essen, Im Korfken B: Essen, Im Korfken - Essen, Kettwig Markt																																																																																														
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt: 28	A: 20	B: 8																																																																																												
Gesamtlänge in Km	Gesamt: 11,8	A: 7,6	B: 4,2																																																																																												
Anzahl d. Haltestellen	30																																																																																														
Betriebsleistung Gesamt	100.047																																																																																														
Linienband																																																																																															
Angebotskennwerte	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tagessart</th> <th colspan="3">Montag - Freitag</th> <th colspan="3">Samstag</th> <th colspan="3">Sonntag / Feiertag</th> </tr> <tr> <td>Betriebszeit (Erste/letzte Fahrt)</td> <td colspan="3">ca. 4.39 Uhr (Kettwig Markt) - 23.03 Uhr (Mülheim Hbf)</td> <td colspan="3">ca. 6.56 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.06 Uhr (Mülheim Hbf)</td> <td colspan="3">ca. 6.56 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.06 Uhr (Mülheim Hbf)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Verkehrszeit</td> <td>SVZ I (4:00-6:00)</td> <td>HVZ I (6:00-9:00)</td> <td>NVZ I (9:00-13:00)</td> <td>SVZ II (13:00-19:00)</td> <td>HVZ II (13:00-19:00)</td> <td>NVZ II (19:00-21:30)</td> <td>SVZ I (7:00-8:00)</td> <td>SVZ II (8:00-21:00)</td> <td>SVZ I (8:00-21:00)</td> <td>SVZ II (21:00-23:30)</td> <td>NaVZ (23:30-7:30)</td> </tr> <tr> <td>60</td> </tr> <tr> <td>(1) Abschnitt A</td> <td>(2) Abschnitt B</td> <td>(3) Abschnitt C</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Takt</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Fahrzeugtyp (überwiegend)</td> <td colspan="3">Standardbus</td> <td colspan="3">Standardbus</td> <td colspan="3">Standardbus</td> <td colspan="3">Standardbus</td> </tr> <tr> <td>Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]</td> <td colspan="3">71.188</td> <td colspan="3">12.971</td> <td colspan="3">15.898</td> <td colspan="3"></td> </tr> </thead></table>			Tagessart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag			Betriebszeit (Erste/letzte Fahrt)	ca. 4.39 Uhr (Kettwig Markt) - 23.03 Uhr (Mülheim Hbf)			ca. 6.56 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.06 Uhr (Mülheim Hbf)			ca. 6.56 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.06 Uhr (Mülheim Hbf)			Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	SVZ II (13:00-19:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ I (7:00-8:00)	SVZ II (8:00-21:00)	SVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	(1) Abschnitt A	(2) Abschnitt B	(3) Abschnitt C									Takt	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardbus			Standardbus			Standardbus			Standardbus			Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	71.188			12.971			15.898					
Tagessart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag																																																																																								
Betriebszeit (Erste/letzte Fahrt)	ca. 4.39 Uhr (Kettwig Markt) - 23.03 Uhr (Mülheim Hbf)			ca. 6.56 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.06 Uhr (Mülheim Hbf)			ca. 6.56 Uhr (Mülheim Hbf) - 23.06 Uhr (Mülheim Hbf)																																																																																								
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	SVZ II (13:00-19:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ I (7:00-8:00)	SVZ II (8:00-21:00)	SVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)																																																																																				
	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60																																																																																				
	(1) Abschnitt A	(2) Abschnitt B	(3) Abschnitt C																																																																																												
Takt	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60																																																																																				
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardbus			Standardbus			Standardbus			Standardbus																																																																																					
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	71.188			12.971			15.898																																																																																								
Wichtige Umstieghaltestellen	Mülheim Hbf																																																																																														
SPNV	Stadtmitte Linie 102, 104, 112, 901, 122, 124, 131, 133, 135, 752 Mülheim Hbf Linie U18, 102, 901, 122, 124, 128, 131, 133, 135, 752, 753																																																																																														
Bus/Straßenbahn																																																																																															
Bemerkung	Linie wird Mo-Sa Kursweise mit der Linie 135 umbaufechnisch verbunden. Fahrten ohne Verknüpfung führen über die Haltestelle Nordringang.																																																																																														

Linie 752

Linie 752		Mülheim Hbf - MH-Saarn - MH-Selbeck - Rtg-Lintorf - Düsseldorf Hbf																									
Produkt	Stadtbus																										
Funktion der Linie	Verbindungs-Erschließungsfunktion																										
Linienabschnitte	A: Mülheim Hbf - Stooter Straße B: Stooter Straße - Düsseldorf Hbf über Tiefenbroich																										
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt: 90 (C) 75 (B)	A: 26	B: 49																								
Gesamtlänge in Km	Gesamt: 36,4	A: 9,8	B: 26,6																								
Anzahl d. Haltestellen	59																										
Betriebsleistung Gesamt	86.791																										
Linienband																											
Angebotskennwerte	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tagessart</th> <th>Montag - Freitag</th> <th>Samstag</th> <th>Sonntag / Feiertag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)</td> <td>ca. 5.11 Uhr (Düsseldorf Hbf) - 21.18 Uhr (Düsseldorf Hbf)</td> <td>ca. 5.18 Uhr (Düsseldorf Hbf) - 21.09 Uhr (Düsseldorf Hbf)</td> <td>ca. 8.44 Uhr (Mülheim Hbf) - 21.08 Uhr (Düsseldorf Hbf)</td> </tr> <tr> <td>Verkehrszeit</td> <td>SVZ I (4:00-6:00) HVZ I (9:00-13:00) SVZ II (13:00-19:00) NVZ I (19:00-21:30)</td> <td>SVZ I (7:00-8:00) SVZ II (21:00-23:30)</td> <td>SVZ I (6:00-21:00) SVZ II (21:00-23:30)</td> </tr> <tr> <td>Takt</td> <td>(1) Abschnitt A: 60 (2) Abschnitt B: 60 (3) Abschnitt C: 60</td> <td>60 60 60</td> <td>60 60</td> </tr> <tr> <td>Fahrzeugtyp (überwiegend)</td> <td>Gelenkbus</td> <td>Gelenkbus</td> <td>Standardbus</td> </tr> <tr> <td>Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]</td> <td>68.912</td> <td>10.855</td> <td>7.024</td> </tr> </tbody> </table>			Tagessart	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 5.11 Uhr (Düsseldorf Hbf) - 21.18 Uhr (Düsseldorf Hbf)	ca. 5.18 Uhr (Düsseldorf Hbf) - 21.09 Uhr (Düsseldorf Hbf)	ca. 8.44 Uhr (Mülheim Hbf) - 21.08 Uhr (Düsseldorf Hbf)	Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00) HVZ I (9:00-13:00) SVZ II (13:00-19:00) NVZ I (19:00-21:30)	SVZ I (7:00-8:00) SVZ II (21:00-23:30)	SVZ I (6:00-21:00) SVZ II (21:00-23:30)	Takt	(1) Abschnitt A: 60 (2) Abschnitt B: 60 (3) Abschnitt C: 60	60 60 60	60 60	Fahrzeugtyp (überwiegend)	Gelenkbus	Gelenkbus	Standardbus	Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	68.912	10.855	7.024
Tagessart	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag																								
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 5.11 Uhr (Düsseldorf Hbf) - 21.18 Uhr (Düsseldorf Hbf)	ca. 5.18 Uhr (Düsseldorf Hbf) - 21.09 Uhr (Düsseldorf Hbf)	ca. 8.44 Uhr (Mülheim Hbf) - 21.08 Uhr (Düsseldorf Hbf)																								
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00) HVZ I (9:00-13:00) SVZ II (13:00-19:00) NVZ I (19:00-21:30)	SVZ I (7:00-8:00) SVZ II (21:00-23:30)	SVZ I (6:00-21:00) SVZ II (21:00-23:30)																								
Takt	(1) Abschnitt A: 60 (2) Abschnitt B: 60 (3) Abschnitt C: 60	60 60 60	60 60																								
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Gelenkbus	Gelenkbus	Standardbus																								
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	68.912	10.855	7.024																								
Wichtige Umstieghaltestellen	Mülheim Hbf																										
SPNV	Hauptbahnhof Nordeingang																										
Bus/Straßenbahn	Stadtmitte Linie 102, 104, 112, 901, 122, 124, 131, 133, 135, 151 Mülheim Hbf Linie U18, 102, 901, 122, 124, 128, 131, 133, 135, 151, 753 Alte Straße Linie 134																										
Bemerkung																											

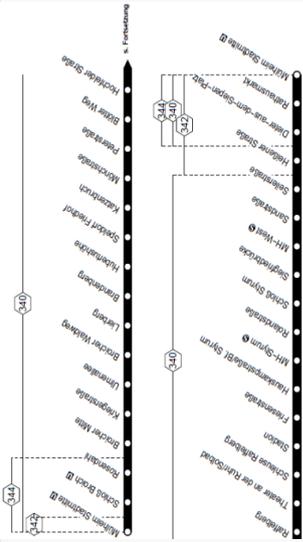
Linie 753

Linie 753		Mülheim Hbf - MH-Holthausen - MH-Selbeck - Ratingen Mitte												
Produkt	Stadtbuss													
Funktion der Linie	Verbindungs-/Erschließungsfunktion													
Linienabschnitte	A: Mülheim Hbf - Slocor-Stralbe B: Slocor-Stralbe - Ratingen Mitte													
Gesamtfahrzeit Minuten	45	A: 28	B: 17	C:	D:	E:								
Gesamtlänge in Km	20,8	A: 11,4	B: 9,4	C:	D:	E:								
Anzahl d. Haltestellen	32													
Betriebsleistung Gesamt	149.934													
Linienband														
Angebotskennwerte	Montag - Freitag										Samstag	Sonntag / Feiertag		
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 5.16 Uhr (Mülheim Hbf) - 22.54 Uhr (Mülheim Hbf)										ca. 7.16 Uhr (Mülheim Hbf) - 22.54 Uhr (Mülheim Hbf)		ca. 9.16 Uhr (Mülheim Hbf) - 22.54 Uhr (Mülheim Hbf)	
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	NVZ I (6:00-9:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (9:00-13:00)	NVZ I (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (6:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (6:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)
Takt	(1) Abschnitt A: 60	(2) Abschnitt B: 60	(3) Abschnitt C: 60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardibus													
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	107.783													
Wichtige Umstieghaltestellen	Mülheim Hbf, Hauptbahnhof Norddeingang, Tilsiter Straße Linie 104, 112, Klostermarkt Linie 134, Mats Kamp Linie 133, Märkenstraße Linie 131													
SPNV	Mülheim Hbf													
Buss/Strassenbahn	Ratingen Mitte													
Bemerkung	Bedienung des Abschnitts Slocor-Stralbe - Ratingen täglich nur bis 19:00 Uhr													

Linie 976

Linie 976											
OB-Königshardt - Sterkrade Bf. - Buschhausen - OB-Hbf. - MH-Wehrstraße - MH-Heifeskamp											
Produkt	Stadtbus										
Funktion der Linie	Verbindungsfunktion										
Linienabschnitte	A. Stadtgrenze Mülheim - Heifeskamp										
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt:	72	A:	6	B:		C:		E:		
Gesamtlänge in Km	Gesamt:	21,5	A:	2,3	B:		C:		E:		
Anzahl d. Haltestellen	50										
Betriebsleistung Gesamt	Gesamt 584.815 aus NVF OB, davon 32.418 in MH										
Linienband											
Angebotswerte											
Tagessart	Montag - Freitag				Samstag				Sonntag / Feiertag		
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 6.47 Uhr (Wehrstraße) - 21:10 Uhr (Wehrstraße)				ca. 9.25 Uhr (Wehrstraße) - 21:10 Uhr (Wehrstraße)						
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (6:00-21:00)	NVZ (23:30-6:30)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)
	20	20	20	20	20	20		30			
	(1) Abschnitt A										
Takt	(2) Abschnitt B										
	(3) Abschnitt C										
	Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standaribus		Standaribus		Standaribus		Standaribus		keine Daten	
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	keine Daten										
Wichtige Umstieghaltestellen											
SPNV											
Bus/Strassenbahn	Heilmannstraße Linie 124 Grüner Weg Linie 136 (mit Fußweg auch Linie 102 an der (H) Auf dem Bruch) Heifeskamp Linie 129										
Bemerkung											

Linie NE 2

Linie NE 2		Bröich - Speldorf - Styrum - Sandstraße/Partymelle - Stadtmitte (Ringlinie)				
Produkt	Stadtbus					
Funktion der Linie	Erschließungsfunktion					
Linienabschnitte	A: Bröich - Speldorf - Styrum - Sandstraße/Partymelle - Stadtmitte (Ringlinie)					
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt: 46	A: 46	B: 46	C: 46	E: 46	
Gesamtlänge in Km	Gesamt: 14,9	A: 14,9	B: 14,9	C: 14,9	E: 14,9	
Anzahl d. Haltestellen	32					
Betriebsleistung Gesamt	21.499					
Linienband						
Angebotskennwerte						
Tagessart	Montag - Freitag		Samstag		Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 23.30 Uhr (Stadtmitte) - 1.16 Uhr (Stadtmitte)		ca. 23.30 Uhr (Stadtmitte) - 7.16 Uhr (Stadtmitte)		ca. 23.30 Uhr (Stadtmitte) - 8.16 Uhr (Stadtmitte)	
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	
Takt	(1) Abschnitt A		60			
	(2) Abschnitt B					
	(3) Abschnitt C					
Fahrzeugtyp (überwiegend)			Standardbus	Standardbus	Standardbus	
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	9.783		6.185		5.531	
Wichtige Umsteigehaltestellen						
SPNV	Dieler-aus-dem-Slepen-Platz (Mülheim Hbf) MH Styrum (S)					
Bus/Strassenbahn	Stadtmitte Linie NE 3, 4, 9, 10, 12 Hauskampstraße / BF Styrum Linie T 9					
Bemerkung						

Linie NE 3

Linie NE 3		Stadtmitte - Heißen - Winkhausen - Dümpten - Stadtmitte (Ringlinie)										
Produkt	Stadtbus											
Funktion der Linie	Erschließungsfunktion											
Linienabschnitte	A: Stadtmitte - Heißen - Winkhausen - Dümpten - Stadtmitte (Ringlinie) B: Stadtmitte - Dümpten - Winkhausen - Heißen - Stadtmitte (Ringlinie)											
Gesamtfahrzeit Minuten	A:	49	B:	55	C:		D:		E:			
Gesamtlänge in Km	A:	17,5	B:	18,5	C:		D:		E:			
Anzahl d. Haltestellen	35											
Betriebsleistung Gesamt	52.063											
Linienband												
Angebotskennwerte		Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag				
Tagessart	ca. 23.30 Uhr (Stadtmitte) - 1.25 Uhr (Stadtmitte)											
Betriebszeit (Erste/letzte Fahrt)	ca. 23.30 Uhr (Stadtmitte) - 7.25 Uhr (Stadtmitte)											
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)
						60			60			60
Takt	(1) Abschnitt A					60			60			60
	(2) Abschnitt B											
	(3) Abschnitt C											
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardbus											
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	23.691											
Wichtige Umsteigehaltestellen												
SPNV	Hauptbahnhof Nordeingang bei Fahrweg A Dieter-aus-dem-Steppen-Platz (Mülheim Hbf) bei Fahrweg B											
Bus/Straßenbahn	Stadtmitte Linie NE 2, 4, 9, 10, 12 Heißen Kirche Linie NE 9, T 3 Freiherr-vom-Stein-Straße Linie T 2 Barbarakirche Linie NE 10											
Bemerkung	Linie wird als Ringlinie sowohl im als auch gegen den Uhrzeigersinn betrieben. Dadurch zwei unterschiedliche Gesamtfahrzeiten/-strecken (A bzw. B)											

Linie NE9

Linie NE 9		DU-Hbf Osteingang - MH Stadtmitte - Heißen Kirche - Rhein-Ruhr-Zentrum					
Produkt	Stadtbus						
Funktion der Linie	Verbindungs-Erschließungsfunktion						
Linienabschnitte	A: DU-Hbf Osteingang - DU Zoo/Uni B: DU Zoo/Uni - MH Stadtmitte - Heißen Kirche - Rhein-Ruhr-Zentrum						
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt: 55	A: 10	B: 45	C:	D:	E:	
Gesamtlänge in Km	Gesamt: 18,9	A: 4,2	B: 14,7	C:	D:	E:	
Anzahl d. Haltestellen	41						
Betriebsleistung Gesamt	43.156						
Linienband							
Angebotskennwerte	Montag - Freitag		Samstag		Sonntag / Feiertag		
Tagessart	ca. 23.04 Uhr (Duisburg Hbf) - 1.30 Uhr (Stadtmitte)		ca. 23.04 Uhr (Duisburg Hbf) - 6.56 Uhr (Rhein-Ruhr-Zentrum)		ca. 23.04 Uhr (Duisburg Hbf) - 8.30 Uhr (Stadtmitte)		
Betriebszeit (Erste/letzte Fahrt)	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	SVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	HVZ II (21:30-23:30)	
Verkehrszeit							
Takt	(1) Abschnitt A		60			60	
	(2) Abschnitt B		60			60	
	(3) Abschnitt C						
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Standardbus						
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	20.509		11.708		10.939		
Wichtige Umstieghaltestellen	Hauptbahnhof Nordeingang DU-Hbf Osteingang Stadtmitte Linie NE 2, 3, 4, 10, 12 Heißen Kirche Linie NE 3, T 3 Rhein-Ruhr-Zentrum Linie T 1 DU-Hbf Osteingang						
SPNV							
Bus/Straßenbahn							
Bemerkung							

Linie NE 10

Linie NE 10		OB-Sterkrade Bf - Neue Mitte - Wehrstraße - MH Heidkamp - Stadtmitte - MH-Saarn																																																																			
Produkt	Stadtbus																																																																				
Funktion der Linie	Verbindungs-/Erschließungsfunktion																																																																				
Linienabschnitte	A. OB-Wehrstraße - MH Heidkamp - Stadtmitte - MH-Saarn B. OB-Sterkrade Bf - Neue Mitte - Wehrstraße																																																																				
Gesamtfahrzeit Minuten	67	A: 46	B: 21																																																																		
Gesamtlänge in Km	27,2	A: 9,8	B: 17,4																																																																		
Anzahl d. Haltestellen	60																																																																				
Betriebsleistung Gesamt	49.092																																																																				
Linienband																																																																					
Angebotskennwerte	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tagsart</th> <th colspan="3">Montag - Freitag</th> <th colspan="3">Samstag</th> <th colspan="3">Sonntag / Feiertag</th> </tr> <tr> <td></td> <th colspan="3">ca. 23.30 Uhr (Stadtmitte) - 1.29 Uhr (Stadtmitte)</th> <th colspan="3">ca. 23.30 Uhr (Stadtmitte) - 7.29 Uhr (Stadtmitte)</th> <th colspan="3">ca. 23.30 Uhr (Stadtmitte) - 6.29 Uhr (Stadtmitte)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)</td> <td>SVZ I (4:00-6:00)</td> <td>HVZ I (6:00-9:00)</td> <td>NVZ I (9:00-13:00)</td> <td>HVZ II (13:00-19:00)</td> <td>NVZ II (19:00-21:30)</td> <td>SVZ II (21:30-23:30)</td> <td>SVZ I (6:00-21:00)</td> <td>SVZ II (21:00-23:30)</td> <td>SVZ I (8:00-21:00)</td> <td>SVZ II (21:00-23:30)</td> <td>NaVZ (23:30-7:30)</td> </tr> <tr> <td>Takt</td> <td>(1) Abschnitt A</td> <td>(2) Abschnitt B</td> <td>(3) Abschnitt C</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Fahrzeugtyp (überwiegend)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Standardibus</td> <td></td> <td>Standardibus</td> <td></td> <td>Standardibus</td> </tr> <tr> <td>Betriebsleistung [Nutzwegen-km/Jahr]</td> <td colspan="3">28.422</td> <td colspan="3">16.341</td> <td colspan="3">4.330</td> </tr> </tbody> </table>			Tagsart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag				ca. 23.30 Uhr (Stadtmitte) - 1.29 Uhr (Stadtmitte)			ca. 23.30 Uhr (Stadtmitte) - 7.29 Uhr (Stadtmitte)			ca. 23.30 Uhr (Stadtmitte) - 6.29 Uhr (Stadtmitte)			Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	SVZ I (6:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	SVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)	Takt	(1) Abschnitt A	(2) Abschnitt B	(3) Abschnitt C				60	60	60	60	60	Fahrzeugtyp (überwiegend)							Standardibus		Standardibus		Standardibus	Betriebsleistung [Nutzwegen-km/Jahr]	28.422			16.341			4.330		
Tagsart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag																																																														
	ca. 23.30 Uhr (Stadtmitte) - 1.29 Uhr (Stadtmitte)			ca. 23.30 Uhr (Stadtmitte) - 7.29 Uhr (Stadtmitte)			ca. 23.30 Uhr (Stadtmitte) - 6.29 Uhr (Stadtmitte)																																																														
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	SVZ I (6:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	SVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)																																																										
Takt	(1) Abschnitt A	(2) Abschnitt B	(3) Abschnitt C				60	60	60	60	60																																																										
Fahrzeugtyp (überwiegend)							Standardibus		Standardibus		Standardibus																																																										
Betriebsleistung [Nutzwegen-km/Jahr]	28.422			16.341			4.330																																																														
Wichtige Umstiegshaltestellen	Hauptbahnhof Nordeingang																																																																				
SPNV	Stadtmitte Linie NE 2, 3, 4, 9, 12																																																																				
Bus/Straßenbahn	Barbarakirche Linie NE 3 Goetheplatz Linie T 2 Heuweg Linie T 6 Friedrich-Freye-Straße Linie T 6 Kiefernweg Linie T 7																																																																				
Bemerkung																																																																					

Linie EB (gesamt)

Linie EB		Einsatzwagen												
Produkt	Stadtbus													
Funktion der Linie	Verbindungs-/Erschließungsfunktion													
Linienabschnitte	siehe gesondertes Datenblatt (Fahrübersicht)													
Gesamtfahrzeit Minuten														
Gesamtlänge in Km														
Anzahl d. Haltestellen														
Betriebsleistung Gesamt	62.536													
Linienband														
Angebotskennwerte														
Tagessart	Montag - Freitag					Samstag					Sonntag / Feiertag			
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	siehe gesondertes Datenblatt													
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (6:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)
Tak	(1) Abschnitt A	x												
	(2) Abschnitt B													
	(3) Abschnitt C													
Fahrzeugtyp (überwiegend)														
Betriebsleistung [Nutzwagen-Km/Jahr]	62.047													
Wichtige Umsteigehaltestellen														
SPNV	Mülheim Hbf (teilweise)													
Bus/Strassenbahn	Stadtmittels Linie 102, 104, 112, 901, 122, 124, 131, 133, 135, 151, 752 Mülheim Hbf/Linie U18, 102, 901, 122, 124, 128, 131, 133, 135, 151, 752, 753													
Bemerkung														
x= keine Taktfahrten														

Linie EB (Einzelfahrten)

E-Wagen Fahrtübersicht



montags - freitags

Linie	Fzg.	Abfahrt	von	über	wie Linie	Ankunft	nach
EB 1	SN	07:19	Weißdornbogen	Saarn - Klostermarkt	133, 753	07:36	Von-Bock-Straße
EB 1	SN	07:52	Mariannenweg		136	08:00	Gustav-Heinemann Schule
EB 1	SN	12:50	Mülheim Hbf	Broich	131	13:16	Kiefernweg
EB 1	SN	13:30	Mülheim Hbf	Broich - Speldorf	122	13:46	Karlsruher Straße
EB 2	SN	07:19	E-Brederbachstr.	Menden	151	07:41	MH-Stadtmitte
EB 2	GN	13:19	Kleefeld	Saarn	752	13:37	Mülheim Hbf
EB 2	GN	13:50	Gustav-Heinemann Schule		129, 136	14:03	Heißen Kirche (Di,Do)
EB 2	GN	14:27	Kleefeld		133	14:45	Mülheim Hbf
EB 2	GN	15:20	Theodor-Fliedner-Werk	Saarn	752	15:41	Mülheim Hbf *
EB 2	GN	16:07	Kleefeld		133	16:25	Mülheim Hbf
EB 3	GN	06:44	Hansastraße	Speldorf - Broich	134	07:09	Schulzentrum Saarn
EB 3	GN	07:18	Weißdornbogen	Saarn - Klostermarkt	133, 753	07:35	Von-Bock-Straße
EB 3	GN	12:45	Klostermarkt		134, 133	13:01	Mülheim Hbf
EB 3	GN	13:25	Kleiststr.	Winkhausen	136	14:04	Sellerbeckstr
EB 3	GN	14:25	Kleiststr.	Winkhausen	136	15:00	Mariannenweg
EB 3	GN	15:25	Kuhlendahl	Saarn	753	15:39	Stooter Straße (Mo,Mi,Do)
EB 3	GN	16:10	Schulzentrum Saarn	Speldorf	134	16:36	Speldorf Bahnhof
EB 4	SN	07:15	Süftenfuß	Dümpten, Winkhausen	129, 136	07:47	Kleiststr.
EB 5	GN	06:53	Am Biestenkamp	Saarn	133	07:16	Mülheim Hbf
EB 5	GN	07:37	Hansastraße		134	08:01	Schulzentrum Saarn
EB 5	GN	13:18	Mülheim Hbf	Broich	131	13:44	Kiefernweg
EB 5	GN	13:46	Lehnerfeld		133	14:03	Mülheim Hbf
EB 6	GN	07:18	Mariannenweg	Winkhausen	136	07:46	Kleiststr.
EB 6	GN	07:50	Sunderplatz	Heißen	136	08:13	Gustav-Heinemann Schule
EB 7	SN	06:57	Mülheim Hbf		133	07:14	Lehnerfeld
EB 7	SN	07:30	RAT, Flurstraße		131	08:02	Mülheim Hbf
EB 7	GN	13:15	Kuhlendahl	Saarn	753	13:30	Stooter Straße
EB 7	GN	13:40	Lehnerfeld	Speldorf	133, 134	14:09	Speldorf Bahnhof
EB 8	SN	07:46	Raffelberg		122, 131	07:55	Kiebitzfeld
EB 8	SN	07:14	Kiefernweg	Oemberg	131	07:36	MH-Stadtmitte
EB 9	SN	06:53	Mülheim Hbf	Saarn	752	07:18	Stooter Straße
EB 9	SN	07:20	Stooter Straße	Broich - Stadtmitte	131	07:50	Mülheim Hbf
EB 10	SN	07:23	Heißen Kirche	Oppspring	753 ab Fib	07:40	Lehnerfeld
EB 10	SN	07:45	Kiefernweg		131	08:00	Kiebitzfeld
EB 12	GN	07:15	Stooter Straße	Saarn - Klostermarkt	753	07:34	Von-Bock-Straße
EB 12	GN	07:40	Mülheim Hbf		133	07:57	Lehnerfeld
EB 13	GN	13:35	Kiebitzfeld	Saarn - Oemberg	131	13:55	Stooter Straße
EB 14	GN	07:48	Nordhafen		07:53	Ruhrorter-/Weseler Str. *	
EB 14	GN	15:17	Ruhrorter-/Weseler Str.			15:21	Nordhafen *
EB 15	GN	13:15	Kuhlendahl	Saarn	753	13:29	Stooter Straße (Di,Mi,Fr)
EB 15	GN	13:40	Lehnerfeld		133	13:57	Mülheim Hbf
EB 16	GN	07:16	Nordstr.	Heißen	136	07:34	Sunderplatz
EB 16	GN	07:39	Sunderplatz	Heißen, Winkhausen	136	08:03	Gustav-Heinemann Schule
EB 16	SN	09:00	Theodor-Fliedner-Werk	Saarn	752	09:22	Mülheim Hbf *
EB 16	SN	11:56	Mülheim Hbf	Saarn	752	12:20	Theodor-Fliedner-Werk *
EB 16	SN	13:32	Mülheim Stadtmitte	Menden	151	13:53	E-Brederbachstr.

samstags

Linie	Abfahrt	von	über	wie Linie	Ankunft	nach	
EB11	SN	05:35	Mülheim Hbf		135	05:51	Lippestr. *
EB11	SN	06:10	Lippestr.		135	06:23	Mülheim Hbf *

Die Busse fahren an allen Schultagen, die mit * gekennzeichneten auch in den Ferien
 Fahrten EB 14 erfolgen für das Fliedner-Werk (Behinderteneinrichtung) in Umläufen der Linie 135

Stand 15.11.2016

Linie T 1

Linie T 1		Rhein-Ruhr-Zentrum - E Frohnhausen Breilsort																																																																																																																																														
Produkt	TaxiBus																																																																																																																																															
Funktion der Linie	Zubringenfunktion																																																																																																																																															
Linienabschnitte	Rhein-Ruhr-Zentrum - E Frohnhausen Breilsort																																																																																																																																															
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt:	5	A:		B:		C:		D:		E:																																																																																																																																					
Gesamtlänge in Km	Gesamt:	2,1	A:		B:		C:		D:		E:																																																																																																																																					
Anzahl d. Haltestellen	5																																																																																																																																															
Betriebsleistung Gesamt	Bedarfsabhängiger Verkehr mit Taxen																																																																																																																																															
Linienband																																																																																																																																																
Angebotskennwerte	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tagessart</th> <th colspan="5">Montag - Freitag</th> <th colspan="3">Samstag</th> <th colspan="3">Sonntag / Feiertag</th> </tr> <tr> <td>Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)</td> <td colspan="5">ca. 23.51 Uhr (Frohnhausen Breilsort) - 1.02 Uhr (Frohnhausen Breilsort)</td> <td colspan="3">ca. 23.51 Uhr (Frohnhausen Breilsort) - 7.02 Uhr (Frohnhausen Breilsort)</td> <td colspan="3">ca. 23.51 Uhr (Frohnhausen Breilsort) - 8.02 Uhr (Frohnhausen Breilsort)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Verkehrszeit</td> <td>SVZ I (4:00-6:00)</td> <td>HVZ I (6:00-9:00)</td> <td>NVZ I (9:00-13:00)</td> <td>HVZ II (13:00-19:00)</td> <td>NVZ II (19:00-21:30)</td> <td>SVZ I (7:00-8:00)</td> <td>NVZ I (8:00-21:00)</td> <td>SVZ II (21:00-23:30)</td> <td>NaVZ (23:30-6:30)</td> <td>SVZ I (8:00-21:00)</td> <td>SVZ II (21:00-23:30)</td> <td>NaVZ (23:30-7:30)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>60</td> <td></td> <td></td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Takt</td> <td colspan="11"> (1) Abschnitt A (2) Abschnitt B (3) Abschnitt C </td> </tr> <tr> <td>Fahrzeugtyp (überwiegend)</td> <td colspan="11">TaxiBus</td> </tr> <tr> <td>Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]</td> <td colspan="11"></td> </tr> <tr> <td>Wichtige Umstieghaltestellen</td> <td colspan="11"></td> </tr> <tr> <td>SPNV</td> <td colspan="11"></td> </tr> <tr> <td>Bus/Strassenbahn</td> <td colspan="11">Rhein-Ruhr-Zentrum Linie NE 9</td> </tr> <tr> <td>Bemerkung</td> <td colspan="11">Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung.</td> </tr> </thead></table>											Tagessart	Montag - Freitag					Samstag			Sonntag / Feiertag			Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 23.51 Uhr (Frohnhausen Breilsort) - 1.02 Uhr (Frohnhausen Breilsort)					ca. 23.51 Uhr (Frohnhausen Breilsort) - 7.02 Uhr (Frohnhausen Breilsort)			ca. 23.51 Uhr (Frohnhausen Breilsort) - 8.02 Uhr (Frohnhausen Breilsort)			Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)									60			60	Takt	(1) Abschnitt A (2) Abschnitt B (3) Abschnitt C											Fahrzeugtyp (überwiegend)	TaxiBus											Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]												Wichtige Umstieghaltestellen												SPNV												Bus/Strassenbahn	Rhein-Ruhr-Zentrum Linie NE 9											Bemerkung	Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung.										
Tagessart	Montag - Freitag					Samstag			Sonntag / Feiertag																																																																																																																																							
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 23.51 Uhr (Frohnhausen Breilsort) - 1.02 Uhr (Frohnhausen Breilsort)					ca. 23.51 Uhr (Frohnhausen Breilsort) - 7.02 Uhr (Frohnhausen Breilsort)			ca. 23.51 Uhr (Frohnhausen Breilsort) - 8.02 Uhr (Frohnhausen Breilsort)																																																																																																																																							
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)																																																																																																																																				
									60			60																																																																																																																																				
Takt	(1) Abschnitt A (2) Abschnitt B (3) Abschnitt C																																																																																																																																															
Fahrzeugtyp (überwiegend)	TaxiBus																																																																																																																																															
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]																																																																																																																																																
Wichtige Umstieghaltestellen																																																																																																																																																
SPNV																																																																																																																																																
Bus/Strassenbahn	Rhein-Ruhr-Zentrum Linie NE 9																																																																																																																																															
Bemerkung	Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung.																																																																																																																																															

Linie T 2

Linie T 2		Goetheplatz - Winkhausen	
Produkt	TaxiBus		
Funktion der Linie	Zubringerfunktion		
Linienabschnitte	Goetheplatz - Freiherr-vom-Stein-Straße		
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt: 8	A:	E:
Gesamtlänge in Km	Gesamt: 2,7	B:	D:
Anzahl d. Haltestellen	8	C:	E:
Betriebsleistung Gesamt	Bedarfsabhängiger Verkehr mit Taxen		
Linienband			
Angebotskennwerte	Montag - Freitag		Sonntag / Feiertag
Tagessart	ca. 23.28 Uhr (Freiherr-vom-Stein-Straße) - 1.26 Uhr (Freiherr-vom-Stein-Straße)		ca. 23.28 Uhr (Freiherr-vom-Stein-Straße) - 7.25 Uhr (Freiherr-vom-Stein-Straße)
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 23.28 Uhr (Freiherr-vom-Stein-Straße) - 1.26 Uhr (Freiherr-vom-Stein-Straße)		ca. 23.28 Uhr (Freiherr-vom-Stein-Straße) - 8.15 Uhr (Goetheplatz)
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (13:00-19:00)	SVZ I (6:00-21:00)
	NVZ I (9:00-13:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:00-23:30)
	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)
			20/40
Takt	(1) Abschnitt A		
	(2) Abschnitt B		
	(3) Abschnitt C		
Fahrzeugtyp (überwiegend)			TaxiBus
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]			
Wichtige Umstieghaltestellen			
SPNV			
Bus/Straßenbahn	Goetheplatz Linie NE 3, NE 10 Freiherr-vom-Stein-Straße Linie NE 3		
Bemerkung	Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung. Höhere Fahrtenanzahl durch Anschluss an unterschiedliche NE-Linien an beiden Endstationen.		

Linie T 3

Linie T 3		Heißen Kirche - Blumendeller Straße	
Produkt	TaxiBus		
Funktion der Linie	Zubringenfunktion		
Linienabschnitte	Heißen Kirche - Blumendeller Straße		
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt: 8	A: A:	B: B: C: C: D: D: E: E:
Gesamtlänge in Km	Gesamt: 2,2	A: A:	B: B: C: C: D: D: E: E:
Anzahl d. Haltestellen	6		
Betriebsleistung Gesamt	Bedarfsabhängiger Verkehr mit Taxen		
Linienband			
Angebotskennwerte	Montag - Freitag		Sonntag / Feiertag
Tagessart	ca. 23.33 Uhr (Blumendeller Straße) - 1:18 Uhr (Blumendeller Straße)		ca. 23.33 Uhr (Blumendeller Straße) - 6:52 Uhr (Blumendeller Straße)
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 23.33 Uhr (Blumendeller Straße) - 1:18 Uhr (Blumendeller Straße)		ca. 23.33 Uhr (Blumendeller Straße) - 7:52 Uhr (Blumendeller Straße)
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	SVZ I (6:00-21:00)
	NVZ I (13:00-13:00)	NVZ I (19:00-19:00)	NVZ I (6:00-21:00)
	SVZ II (23:30-1:30)	SVZ II (21:30-23:30)	SVZ II (21:00-23:30)
	NaVZ (23:30-1:30)	NaVZ (23:30-1:30)	NaVZ (23:30-6:30)
	26/34		26/34
Takt	(1) Abschnitt A	(2) Abschnitt B	(3) Abschnitt C
Fahrzeugtyp (überwiegend)	TaxiBus		TaxiBus
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]			
Wichtige Umsteigehaltestellen			
SPNV	Heißen Kirche Linie NE 3, NE 9		
Bus/Straßenbahn			
Bemerkung	Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung. Anschluss Heißen Kirche an NE 3 und 9, jeweils für beide Richtungen		

Linie T 4

Linie T 4		Tilster Straße - Flughafen																																																																																																																																																																													
Produkt	TaxiBus																																																																																																																																																																														
Funktion der Linie	Zubringenfunktion																																																																																																																																																																														
Linienabschnitte	Tilster Straße - Flughafen																																																																																																																																																																														
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt:	6	A:	B:	C:	D:	E:																																																																																																																																																																								
Gesamtlänge in Km	Gesamt:	2,4	A:	B:	C:	D:	E:																																																																																																																																																																								
Anzahl d. Haltestellen	6																																																																																																																																																																														
Betriebsleistung Gesamt	Bedarfsabhängiger Verkehr mit Taxen																																																																																																																																																																														
Linienband																																																																																																																																																																															
Angebotskennwerte	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tagessart</th> <th colspan="5">Montag - Freitag</th> <th colspan="3">Samstag</th> <th colspan="3">Sonntag / Feiertag</th> </tr> <tr> <th>Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)</th> <th colspan="5">ca. 23.30 Uhr (Flughafen) - 0.43 Uhr (Flughafen)</th> <th colspan="3">ca. 23.30 Uhr (Flughafen) - 6.43 Uhr (Flughafen)</th> <th colspan="3">ca. 23.30 Uhr (Flughafen) - 7.43 Uhr (Flughafen)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Verkehrszeit</td> <td>SVZ I</td> <td>HVZ I</td> <td>NVZ I</td> <td>HVZ II</td> <td>NVZ II</td> <td>SVZ I</td> <td>NVZ I</td> <td>SVZ II</td> <td>SVZ I</td> <td>SVZ II</td> <td>NaVZ</td> </tr> <tr> <td>(4:00-6:00)</td> <td>(6:00-9:00)</td> <td>(9:00-13:00)</td> <td>(13:00-19:00)</td> <td>(19:00-21:30)</td> <td>(7:00-8:00)</td> <td>(6:00-21:00)</td> <td>(21:00-23:30)</td> <td>(6:00-21:00)</td> <td>(21:00-23:30)</td> <td>(23:30-7:30)</td> </tr> <tr> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Takt</td> <td>(1) Abschnitt A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>(2) Abschnitt B</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>(3) Abschnitt C</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Fahrzeugtyp (überwiegend)</td> <td colspan="11">TaxiBus</td> </tr> <tr> <td>Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]</td> <td colspan="11"></td> </tr> <tr> <td>Wichtige Umsteigehaltestellen</td> <td colspan="11"></td> </tr> <tr> <td>SPNV</td> <td colspan="11"></td> </tr> <tr> <td>Bus/Strassenbahn</td> <td colspan="11">Tilster Str Linie NE 4</td> </tr> <tr> <td>Bemerkung</td> <td colspan="11">Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung.</td> </tr> </tbody> </table>											Tagessart	Montag - Freitag					Samstag			Sonntag / Feiertag			Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 23.30 Uhr (Flughafen) - 0.43 Uhr (Flughafen)					ca. 23.30 Uhr (Flughafen) - 6.43 Uhr (Flughafen)			ca. 23.30 Uhr (Flughafen) - 7.43 Uhr (Flughafen)			Verkehrszeit	SVZ I	HVZ I	NVZ I	HVZ II	NVZ II	SVZ I	NVZ I	SVZ II	SVZ I	SVZ II	NaVZ	(4:00-6:00)	(6:00-9:00)	(9:00-13:00)	(13:00-19:00)	(19:00-21:30)	(7:00-8:00)	(6:00-21:00)	(21:00-23:30)	(6:00-21:00)	(21:00-23:30)	(23:30-7:30)												Takt	(1) Abschnitt A										60	(2) Abschnitt B										60	(3) Abschnitt C										60	Fahrzeugtyp (überwiegend)	TaxiBus											Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]												Wichtige Umsteigehaltestellen												SPNV												Bus/Strassenbahn	Tilster Str Linie NE 4											Bemerkung	Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung.										
Tagessart	Montag - Freitag					Samstag			Sonntag / Feiertag																																																																																																																																																																						
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 23.30 Uhr (Flughafen) - 0.43 Uhr (Flughafen)					ca. 23.30 Uhr (Flughafen) - 6.43 Uhr (Flughafen)			ca. 23.30 Uhr (Flughafen) - 7.43 Uhr (Flughafen)																																																																																																																																																																						
Verkehrszeit	SVZ I	HVZ I	NVZ I	HVZ II	NVZ II	SVZ I	NVZ I	SVZ II	SVZ I	SVZ II	NaVZ																																																																																																																																																																				
	(4:00-6:00)	(6:00-9:00)	(9:00-13:00)	(13:00-19:00)	(19:00-21:30)	(7:00-8:00)	(6:00-21:00)	(21:00-23:30)	(6:00-21:00)	(21:00-23:30)	(23:30-7:30)																																																																																																																																																																				
Takt	(1) Abschnitt A										60																																																																																																																																																																				
	(2) Abschnitt B										60																																																																																																																																																																				
	(3) Abschnitt C										60																																																																																																																																																																				
Fahrzeugtyp (überwiegend)	TaxiBus																																																																																																																																																																														
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]																																																																																																																																																																															
Wichtige Umsteigehaltestellen																																																																																																																																																																															
SPNV																																																																																																																																																																															
Bus/Strassenbahn	Tilster Str Linie NE 4																																																																																																																																																																														
Bemerkung	Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung.																																																																																																																																																																														

Linie T 5

Linie T 5		MH Müller Menden - E Schwimmbad Kettwig																																																																																																																																																			
Produkt	TaxiBus																																																																																																																																																				
Funktion der Linie	Zubringerfunktion																																																																																																																																																				
Linienabschnitte	A: MH Müller Menden - E. Im Körften B: E. Im Körften - E Schwimmbad Kettwig																																																																																																																																																				
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt:	7	A: 5	B: 2	C:	D:	E:																																																																																																																																														
Gesamtlänge in Km	Gesamt:	4,8	A: 2,9	B: 1,9	C:	D:	E:																																																																																																																																														
Anzahl d. Haltestellen	9																																																																																																																																																				
Betriebsleistung Gesamt	Bedarfsabhängiger Verkehr mit Taxen																																																																																																																																																				
Linienband																																																																																																																																																					
Angebotskennwerte	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tagessart</th> <th colspan="3">Montag - Freitag</th> <th colspan="3">Samstag</th> <th colspan="2">Sonntag / Feiertag</th> </tr> <tr> <td>Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)</td> <td colspan="3">ca. 23.30 Uhr (Schwimmbad Kettwig) - 0.48 Uhr (Schwimmbad Kettwig)</td> <td colspan="3">ca. 23.30 Uhr (Schwimmbad Kettwig) - 6.48 Uhr (Schwimmbad Kettwig)</td> <td colspan="2">ca. 23.30 Uhr (Schwimmbad Kettwig) - 7.48 Uhr (Schwimmbad Kettwig)</td> </tr> <tr> <td>Verkehrszeit</td> <td>SVZ I (4:00-6:00)</td> <td>HVZ I (6:00-9:00)</td> <td>NVZ I (9:00-13:00)</td> <td>HVZ II (13:00-19:00)</td> <td>NVZ II (19:00-21:30)</td> <td>SVZ II (21:30-23:30)</td> <td>NaVZ (23:30-1:30)</td> <td>SVZ I (7:00-8:00)</td> <td>NVZ I (8:00-21:00)</td> <td>SVZ II (21:00-23:30)</td> <td>NaVZ (23:30-7:30)</td> </tr> <tr> <td>Takt</td> <td>(1) Abschnitt A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>60</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>60</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(2) Abschnitt B</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>60</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>60</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(3) Abschnitt C</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fahrzeugtyp (überwiegend)</td> <td colspan="11">TaxiBus</td> </tr> <tr> <td>Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]</td> <td colspan="11"></td> </tr> <tr> <td>Wichtige Umstieghaltestellen</td> <td colspan="11"></td> </tr> <tr> <td>SPNV</td> <td colspan="11"></td> </tr> <tr> <td>Bus/Straßenbahn</td> <td colspan="11">Müller Menden Linie NE 4 Schwimmbad Kettwig Linie NE 13</td> </tr> <tr> <td>Bemerkung</td> <td colspan="11">Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung.</td> </tr> </thead></table>											Tagessart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag		Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 23.30 Uhr (Schwimmbad Kettwig) - 0.48 Uhr (Schwimmbad Kettwig)			ca. 23.30 Uhr (Schwimmbad Kettwig) - 6.48 Uhr (Schwimmbad Kettwig)			ca. 23.30 Uhr (Schwimmbad Kettwig) - 7.48 Uhr (Schwimmbad Kettwig)		Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)	Takt	(1) Abschnitt A						60				60		(2) Abschnitt B						60				60		(3) Abschnitt C											Fahrzeugtyp (überwiegend)	TaxiBus											Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]												Wichtige Umstieghaltestellen												SPNV												Bus/Straßenbahn	Müller Menden Linie NE 4 Schwimmbad Kettwig Linie NE 13											Bemerkung	Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung.										
Tagessart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag																																																																																																																																														
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 23.30 Uhr (Schwimmbad Kettwig) - 0.48 Uhr (Schwimmbad Kettwig)			ca. 23.30 Uhr (Schwimmbad Kettwig) - 6.48 Uhr (Schwimmbad Kettwig)			ca. 23.30 Uhr (Schwimmbad Kettwig) - 7.48 Uhr (Schwimmbad Kettwig)																																																																																																																																														
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)																																																																																																																																										
Takt	(1) Abschnitt A						60				60																																																																																																																																										
	(2) Abschnitt B						60				60																																																																																																																																										
	(3) Abschnitt C																																																																																																																																																				
Fahrzeugtyp (überwiegend)	TaxiBus																																																																																																																																																				
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]																																																																																																																																																					
Wichtige Umstieghaltestellen																																																																																																																																																					
SPNV																																																																																																																																																					
Bus/Straßenbahn	Müller Menden Linie NE 4 Schwimmbad Kettwig Linie NE 13																																																																																																																																																				
Bemerkung	Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung.																																																																																																																																																				

Linie T 6

Linie T 6		Friedrich-Freye-Straße - Am Biestenkamp																																																									
Produkt	TaxiBus																																																										
Funktion der Linie	Zubringerfunktion																																																										
Linienabschnitte	A: Friedrich-Freye-Straße - Am Biestenkamp																																																										
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt: 10	A: 10	E: E:																																																								
Gesamtlänge in Km	Gesamt: 5	A: B:	D: D:																																																								
Anzahl d. Haltestellen	9	A: B:	E: E:																																																								
Betriebsleistung Gesamt	Bedarfsabhängiger Verkehr mit Taxen																																																										
Linienband																																																											
Angebotskennwerte	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tagessart</th> <th>Montag - Freitag</th> <th>Samstag</th> <th>Sonntag / Feiertag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)</td> <td>ca. 23.43 Uhr (Friedrich-Freye-Straße) - 1:10 Uhr (Friedrich-Freye-Straße)</td> <td>ca. 23.43 Uhr (Friedrich-Freye-Straße) - 7:10 Uhr (Friedrich-Freye-Straße)</td> <td>ca. 23.43 Uhr (Friedrich-Freye-Straße) - 8:10 Uhr (Friedrich-Freye-Straße)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Verkehrszeit</td> <td>SVZ I (4:00-6:00)</td> <td>SVZ I (7:00-8:00)</td> <td>SVZ I (8:00-21:00)</td> </tr> <tr> <td>HVZ I (6:00-9:00)</td> <td>SVZ II (21:00-23:30)</td> <td>SVZ II (21:00-23:30)</td> </tr> <tr> <td>NVZ I (9:00-13:00)</td> <td>SVZ II (21:30-23:30)</td> <td>SVZ II (21:30-23:30)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Takt</td> <td>(1) Abschnitt A</td> <td>NaVZ (23:30-1:30)</td> <td>NaVZ (23:30-7:30)</td> </tr> <tr> <td>(2) Abschnitt B</td> <td>60</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>(3) Abschnitt C</td> <td>60</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Fahrzeugtyp (überwiegend)</td> <td>TaxiBus</td> <td>TaxiBus</td> <td>TaxiBus</td> </tr> <tr> <td>Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Wichtige Umsteigehaltestellen</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>SPNV</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bus/Straßenbahn</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bemerkung</td> <td colspan="3">Friedrich-Freye-Straße Linie NE 10</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="3">Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung.</td> </tr> </tbody> </table>			Tagessart	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag	Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 23.43 Uhr (Friedrich-Freye-Straße) - 1:10 Uhr (Friedrich-Freye-Straße)	ca. 23.43 Uhr (Friedrich-Freye-Straße) - 7:10 Uhr (Friedrich-Freye-Straße)	ca. 23.43 Uhr (Friedrich-Freye-Straße) - 8:10 Uhr (Friedrich-Freye-Straße)	Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	SVZ I (7:00-8:00)	SVZ I (8:00-21:00)	HVZ I (6:00-9:00)	SVZ II (21:00-23:30)	SVZ II (21:00-23:30)	NVZ I (9:00-13:00)	SVZ II (21:30-23:30)	SVZ II (21:30-23:30)	Takt	(1) Abschnitt A	NaVZ (23:30-1:30)	NaVZ (23:30-7:30)	(2) Abschnitt B	60	60	(3) Abschnitt C	60	60	Fahrzeugtyp (überwiegend)	TaxiBus	TaxiBus	TaxiBus	Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]				Wichtige Umsteigehaltestellen				SPNV				Bus/Straßenbahn				Bemerkung	Friedrich-Freye-Straße Linie NE 10				Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung.		
Tagessart	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag																																																								
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 23.43 Uhr (Friedrich-Freye-Straße) - 1:10 Uhr (Friedrich-Freye-Straße)	ca. 23.43 Uhr (Friedrich-Freye-Straße) - 7:10 Uhr (Friedrich-Freye-Straße)	ca. 23.43 Uhr (Friedrich-Freye-Straße) - 8:10 Uhr (Friedrich-Freye-Straße)																																																								
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	SVZ I (7:00-8:00)	SVZ I (8:00-21:00)																																																								
	HVZ I (6:00-9:00)	SVZ II (21:00-23:30)	SVZ II (21:00-23:30)																																																								
	NVZ I (9:00-13:00)	SVZ II (21:30-23:30)	SVZ II (21:30-23:30)																																																								
Takt	(1) Abschnitt A	NaVZ (23:30-1:30)	NaVZ (23:30-7:30)																																																								
	(2) Abschnitt B	60	60																																																								
	(3) Abschnitt C	60	60																																																								
Fahrzeugtyp (überwiegend)	TaxiBus	TaxiBus	TaxiBus																																																								
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]																																																											
Wichtige Umsteigehaltestellen																																																											
SPNV																																																											
Bus/Straßenbahn																																																											
Bemerkung	Friedrich-Freye-Straße Linie NE 10																																																										
	Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung.																																																										

Linie T 7

Linie T 7		Kiefernweg - Ratingen, Flurstraße	
Produkt	TaxiBus		
Funktion der Linie	Zubringerfunktion		
Linienabschnitte	A: Kiefernweg - Stooter Straße B: Stooter Straße - Ratingen, Flurstraße		
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt: 7	A: 5	B: 2
Gesamtlänge in Km	Gesamt: 3,7	A: 3,1	B: 0,6
Anzahl d. Haltestellen	8		
Betriebsleistung Gesamt	Bedarfsabhängiger Verkehr mit Taxen		
Linienband			
Angebotskennwerte			
Tagessart	Montag - Freitag		Samstag
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 23.48 Uhr (Kiefernweg) - 1.05 Uhr (Kiefernweg)		ca. 23.48 Uhr (Kiefernweg) - 7.05 Uhr (Kiefernweg)
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	SVZ I (7:00-8:00)
	NVZ I (9:00-13:00)	NVZ II (13:00-19:00)	NVZ I (6:00-21:00)
Takt	(1) Abschnitt A		60
	(2) Abschnitt B		60
	(3) Abschnitt C		60
Fahrzeugtyp (überwiegend)	TaxiBus		TaxiBus
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]			
Wichtige Umsteigehaltestellen			
SPNV			
Bus/Straßenbahn	Kiefernweg Linie NE 10		
Bemerkung	Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung.		

Linie T 8

Linie T 8		Strippchens Hof - Heuweg - Waldschlößchen												
Produkt	TaxiBus													
Funktion der Linie	Zubringerfunktion													
Linienabschnitte	A, Strippchens Hof - Heuweg - Waldschlößchen													
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt:	4	A: 4	B:		C:		D:		E:				
Gesamtlänge in Km	Gesamt:	1,5	A: 1,5	B:		C:		D:		E:				
Anzahl d. Haltestellen	3													
Betriebsleistung Gesamt	Bedarfsabhängiger Verkehr mit Taxen													
Linienband														
Angebotskennwerte														
Tagessart	Montag - Freitag					Samstag			Sonntag / Feiertag					
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 23.36 Uhr (Strippchens Hof) - 1:19 Uhr (Strippchens Hof)					ca. 23.36 Uhr (Strippchens Hof) - 6:40 Uhr (Strippchens Hof)			ca. 23.36 Uhr (Strippchens Hof) - 7:40 Uhr (Strippchens Hof)					
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)	SVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-7:30)
Takt	(1) Abschnitt A (2) Abschnitt B (3) Abschnitt C													
Fahrzeugtyp (überwiegend)	TaxiBus													
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]														
Wichtige Umsteigehaltestellen														
SPNV														
Bus/Straßenbahn	Heuweg Linie NE 10													
Bemerkung	Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung. Anschluss an der Haltestelle Heuweg an NE 10 in beiden Richtungen													

Linie T 9

Linie T 9		Schützenstraße - Steinmetzstraße	
Produkt	TaxiBus		
Funktion der Linie	Zubringenfunktion		
Linienabschnitte	A: Schützenstraße - Steinmetzstraße		
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt: 11	A: 11	B: E: E:
Gesamtlänge in Km	Gesamt: 3,4	A: 3,4	B: D: D: E:
Anzahl d. Haltestellen	9		
Betriebsleistung Gesamt	Bedarfsabhängiger Verkehr mit Taxen		
Linienband			
Angebotskennwerte			
Tagessart	Montag - Freitag		Sonntag / Feiertag
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 23.34 Uhr (Steinmetzstraße) - 1:19 Uhr (Steinmetzstraße)		ca. 23.34 Uhr (Steinmetzstraße) - 6:46 Uhr (Steinmetzstraße) / ca. 23.34 Uhr (Steinmetzstraße) - 8:19 Uhr (Steinmetzstraße)
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (6:00-9:00)
		HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (13:00-19:00)
		NVZ I (19:00-21:30)	NVZ II (19:00-21:30)
		SVZ II (21:30-23:30)	SVZ I (21:30-23:30)
		NaVZ (23:30-1:30)	NaVZ (23:30-6:30)
Takt	(1) Abschnitt A		60
	(2) Abschnitt B		60
	(3) Abschnitt C		60
Fahrzeugtyp (überwiegend)			TaxiBus
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]			TaxiBus
Wichtige Umsteigehaltestellen			
SPNV	Hauskampstraße/Bf Stryum		
Bus/Strassenbahn	Hauskampstraße/Bf Stryum Linie NE 2 Sültenfuß Linie NE 12		
Bemerkung			
Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung. Anschluss an der Haltestelle Sültenfuß erfolgt an die Linie NE 12 in beiden Richtungen			

Linie T 11

Linie T 11 Heißen Kirche - Kattowitzer Str. (nur Tagesbetrieb)												
Produkt	TaxiBus											
Funktion der Linie	Zubringerfunktion											
Linienabschnitte	A: Heißen Kirche - Kattowitzer Str. - Heißen Kirche											
Gesamtfahrzeit Minuten	Gesamt:	8	A: 8	B:		C:		D:	E:			
Gesamtlänge in Km	Gesamt:	1,8	A: 1,8	B:		C:		D:	E:			
Anzahl d. Haltestellen	6											
Betriebsleistung Gesamt	Bedarfsabhängiger Verkehr mit Taxen											
Linienband												
Angebotskennwerte	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag					
Tagsart	ca. 8.25 Uhr (Heißen Kirche) - 19.33 Uhr (Heißen Kirche)			ca. 9.25 Uhr (Heißen Kirche) - 15.33 Uhr (Heißen Kirche)			ca. 9.25 Uhr (Heißen Kirche) - 15.33 Uhr (Heißen Kirche)					
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	SVZ I (4:00-6:00)	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (9:00-13:00)	HVZ II (13:00-19:00)	NVZ II (19:00-21:30)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	SVZ I (7:00-8:00)	NVZ I (8:00-21:00)	SVZ II (21:00-23:30)	NaVZ (23:30-1:30)	
Verkehrszeit	60	60	60	60	60	60		60	60	60		
Tak	(1) Abschnitt A											
	(2) Abschnitt B											
	(3) Abschnitt C											
Fahrzeugtyp (überwiegend)	TaxiBus			TaxiBus			TaxiBus			TaxiBus		
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]												
Wichtige Umsteigehaltestellen												
SPNV	Heißen Kirche Linie U 18, 129, 136											
Bus/Straßenbahn												
Bemerkung	Linie verkehrt im Tagesnetz montags bis freitags zwischen 8.25 - 19.33 Uhr und samstags und sonntags zwischen 9.25 - 15.33 Uhr. Einsatz erfolgt nur nach telefonischer Voranmeldung. Fahrtverlauf wird als Ringlinie gefahren, da einige Haltestellen nur in einer Richtung bestehen.											

Linie Bürgerbus

Linie Bürgerbus		Schloss Styrum - Sültenfuß - Union	
Produkt	Bürgerbus		
Funktion der Linie	Erschließungsfunktion		
Linienabschnitte	A. Schloss Styrum - Sültenfuß - Union		
Gesamtfahrzeit	54 Minuten: 31 Minuten Schloss Styrum - Union, 23 Minuten Union - Schloss Styrum		
Gesamtlänge	17,4 Km; 9,6 Km Schloss Styrum - Union, 7,8 Km Union - Schloss Styrum		
Anzahl d. Haltestellen	23		
Betriebsleistung Gesamt	38.567		
Linienband			
Angebotskennwerte	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag
Tagessart	ca. 9.05 Uhr (Herwarthstraße) - 16.49 Uhr (Schützenstraße)		
Betriebszeit (Erste/Letzte Fahrt)	ca. 9.05 Uhr (Herwarthstraße) - 13.49 Uhr (Schützenstraße)		
Verkehrszeit	SVZ I (4:00-6:00)	SVZ I (7:00-8:00)	SVZ I (8:00-21:00)
	HVZ I (6:00-9:00)	NVZ I (6:00-8:00)	SVZ II (21:00-23:30)
	SVZ II (13:00-19:00)	SVZ II (21:30-23:30)	NaVZ (23:30-6:30)
	NaVZ (19:00-21:30)	NaVZ (23:30-1:30)	NaVZ (23:30-7:30)
Takt	60	60	60
(1) Abschnitt A			
(2) Abschnitt B			
(3) Abschnitt C			
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Bürgerbus	Bürgerbus	Bürgerbus
Betriebsleistung [Nutzwagen-km/Jahr]	34.123		
Wichtige Umsteigehaltestellen			
SPNV			
Bus/Strassenbahn	Sültenfuß Linie 112, 129 Meldercher Straße Linie 122 Rolandstraße Linie 128		
Bemerkung	Fahrzeug vom Typ "MB Sprinter" mit 8 Sitzplätzen. Ehrenamtlicher Betrieb. Liniengenehmigung bei der MVG. Anwendung Sonder tariff des Bürgerbusvereins.		



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Tel.: +49(0241) 9 46 91-41

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(0241) 53 16 22

52066 Aachen

kru@ivv-aachen.de

www.ivv-aachen.de

Kontakt:

Dr.-Ing. Stephan Krug
