



# Nahverkehrsplan Mülheim an der Ruhr 2013



Dezember 2013

# Nahverkehrsplan Mülheim an der Ruhr 2013



## **Auftraggeber:**

Mülheim an der Ruhr  
Amt für Verkehrswesen und Tiefbau  
- Technisches Rathaus -  
Hans-Böckler-Platz 5  
45466 Mülheim an der Ruhr

Mitarbeit und Mitwirkung:

Dipl.-Ing. Roland Jansen (Projektleiter)  
Dipl.-Geogr. Martin Schröer  
MVG mbH

## **Auftragnehmer:**

**Büro StadtVerkehr - B.U.P.**  
Städtebau | Verkehrsplanung

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm  
Stadt- und Verkehrsplaner AK NW  
Mittelstraße 55 – 40721 Hilden  
Fon: 02103 91159-0  
Fax: 02103 91159-22  
[www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

## **Bearbeiter:**

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm (Projektleitung)  
Dipl.-Geogr. Céline Gettmann  
Sebastian Schulz, M.Sc

Mülheim an der Ruhr im Dezember 2013

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Veranlassung .....</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung .....</b>	<b>10</b>
2.1	Landespolitische Ziele.....	10
2.2	Rahmenvorgaben .....	11
2.2.1	Raumordnung .....	11
2.2.2	Landesentwicklung.....	11
2.2.3	Regionaler Flächennutzungsplan .....	11
2.2.4	Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan und Landes- verkehrsplanung ....	12
2.3	Belange der Barrierefreiheit.....	13
<b>3</b>	<b>Raum- und Siedlungsstruktur in Mülheim an der Ruhr.....</b>	<b>13</b>
3.1	Siedlungsstruktur.....	13
3.2	Bevölkerungsentwicklung.....	17
3.3	Beschäftigtenentwicklung .....	21
3.4	Schulstandorte.....	24
3.5	Publikumsbedeutsame Einrichtungen und Standorte.....	26
3.6	Ausgewiesenen Potentialflächen .....	28
<b>4</b>	<b>Bestandsaufnahme im ÖPNV – Angebot .....</b>	<b>28</b>
4.1	Übersicht .....	28
4.2	Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	29
4.3	Stadt- und Straßenbahnverkehr .....	31
4.4	Busverkehr.....	33
4.5	Betriebsleistungen.....	39
4.6	Ergänzungen zum ÖPNV-Angebot .....	40
4.7	ÖPNV-Nachfragestruktur.....	41
4.7.1	Mobilität in Mülheim an der Ruhr .....	41
4.7.2	Fahrgastnachfrage im ÖPNV .....	44
4.8	ÖPNV Infrastruktur .....	47
4.8.1	Ausstattung unterirdische Haltestellen und Stadtbahnhaltestellen .	47
4.8.2	Fahrzeugausrüstung.....	49
4.9	Wichtige Veränderungen des ÖPNV-Netzes gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan .....	49
4.10	Sonstige Angebotsbereiche .....	50
4.10.1	Tarifstruktur .....	50
4.10.2	Vertrieb .....	51
<b>5</b>	<b>Ziele und Qualitätsstandards der Stadt Mülheim an der Ruhr.....</b>	<b>51</b>
5.1	Planungsziele im ÖPNV.....	51
5.1.1	Sicherung der ÖPNV Mobilität .....	51
5.1.2	Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV .....	52
5.1.3	Berücksichtigung bestimmter Nutzergruppen .....	52
5.2	Qualitätsstandards .....	54
5.2.1	Vorbemerkung .....	54
5.2.2	Qualitätsstandards zur Angebotsqualität .....	55
5.2.3	Qualitätsstandards zum Betrieb.....	60

5.2.4	Qualitätsstandards zur Infrastruktur.....	65
5.3	Zielorientierte Bewertung des heutigen ÖPNV-Angebotes.....	69
5.3.1	Erschließungsqualität .....	69
5.3.2	Bedienungsqualität .....	72
5.3.3	Nachfrageabschöpfung .....	72
5.3.4	Produkte.....	74
5.4	Handlungsfelder .....	75
<b>6</b>	<b>Maßnahmenkonzept.....</b>	<b>76</b>
6.1	Rahmenbedingungen und Grundsätze des Konzeptes .....	76
6.2	Linien- und Fahrtenangebot .....	76
6.2.1	Stadt- und Straßenbahn .....	76
6.2.2	Bus.....	78
6.2.3	Bedarfsorientierter Verkehr.....	83
6.2.4	Nachtnetz .....	83
6.2.5	Verknüpfungspunkte.....	83
6.2.6	Leistungsdaten .....	84
6.2.7	Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und Nachfrage.....	85
6.2.8	Prüfaufträge .....	86
6.2.9	Weitere langfristige Angebotsmaßnahmen .....	86
6.3	Haltestellen und Bahnhöfe .....	87
6.4	B+R und P+R-Anlagen .....	87
6.5	Klimaschutz.....	88
6.5.1	CO <sub>2</sub> Emissionen .....	89
6.5.2	Luft und Lärm .....	90
<b>7</b>	<b>Umsetzungsplanung.....</b>	<b>91</b>
<b>8</b>	<b>Qualitätssteuerung .....</b>	<b>92</b>
8.1	Grundzüge des Qualitätssteuerungsprozesses.....	93
8.1.1	Qualitätsvereinbarung .....	93
8.1.2	Qualitätsbericht .....	94
8.1.3	Gespräche zwischen AT und VU .....	94
8.1.4	Steuerungskreis.....	94
8.2	Qualitätskriterien, Kundenerwartung, Messmethoden .....	94
<b>9</b>	<b>Organisatorische Maßnahmen .....</b>	<b>94</b>
9.1	Betrauung der MVG und der weiteren bedienenden Verkehrsunternehmen durch die Stadt Mülheim an der Ruhr.....	94
9.2	Aufbau der Organisationsstrukturen in Mülheim an der Ruhr.....	95
9.3	Die Kooperation der MVG – Via Verkehr.....	97
<b>10</b>	<b>Finanzierungsplanung .....</b>	<b>98</b>
10.1	Die Bausteinförderung in Mülheim an der Ruhr .....	98
10.2	Finanzieller Rahmen des ÖPNV-Angebots – Chancen / Risiken.....	100
10.3	Mittelfristige Erfolgsplanung der MVG .....	101
10.4	Mittelfristige Investitionsplanung der MVG .....	102
<b>Anhang:</b>	<b>.....</b>	<b>104</b>

<b>Anlage 1 – Liniensteckbriefe .....</b>	<b>104</b>
<b>Anlage 2 – Messmethoden, Qualitätskriterien, Kundenerwartung .....</b>	<b>126</b>
<b>Anlage 3 – Synopse.....</b>	<b>136</b>

### **Abbildungsverzeichnis**

Abb. 3.1-1: Raumkategorisierung auf Basis der Verkehrszellen .....	15
Abb. 3.1-2: Flächennutzung und Zentrenstruktur in Mülheim an der Ruhr .....	16
Abb. 3.2-1: Strukturdaten der Stadt Mülheim an der Ruhr (Stand 2011).....	17
Abb. 3.2-2: Altersstruktur in Mülheim an der Ruhr (Stand 2011).....	18
Abb. 3.2-3: Altersstruktur in Mülheim an der Ruhr für 2025.....	19
Abb. 3.2-4: Einwohnerprognose pro Stadtteil in Mülheim an der Ruhr (2010-2025) .....	20
Abb. 3.3-1: Beschäftigtenentwicklung mit Arbeitsort in Mülheim an der Ruhr 1995 – 2011 (Quelle: IT NRW Stand:21.01.2013).....	21
Abb. 3.3-2: Ein- und aus Auspendler aus dem Jahr 2012 (Quelle: IT NRW Stand:21.01.2013) .....	22
Abb. 3.3-3: Betriebe und Krankenhäuser in Mülheim an der Ruhr .....	23
Abb. 3.4-1: Schulen in Mülheim an der Ruhr (Stand 2011) .....	24
Abb. 3.4-2: Pendlerzahlen Schüler, Studenten und Azubi (Quelle: IT NRW Stand 21.01.2013) .....	25
Abb. 3.4 -3: Schulstandorte in Mülheim an der Ruhr (Stand 2011).....	25
Abb. 3.5-1: Freizeiteinrichtung in Mülheim an der Ruhr .....	27
Abb. 4.3-1 : Stadt- und Straßenbahn in Mülheim an der Ruhr (Fahrplanstand 2011/2012).....	32
Abb. 4.4-1 : Buslinien der MVG in Mülheim an der Ruhr (Fahrplanstand 2011/2012).....	35
Abb. 4.4-2 : Buslinien anderer Verkehrsunternehmen in Mülheim an der Ruhr (Fahrplanstand 2011/2012).....	36
Abb. 4.4-3 : Nachtbusnetz in Mülheim an der Ruhr (Fahrplanstand 2011/2012) .	37
Abb. 4.4-4 : TaxiBus Linien in Mülheim an der Ruhr (Fahrplanstand 2011/2012).....	38
Abb. 4.5-1: Linien mit Taktangebot, Bedienungszeiten, Anforderung Fahrzeugeinsatz, Fahrplankilometer pro Jahr und Laufzeit der Verkehrsgenehmigungen .....	39
Abb. 4.5-2: Betriebsleistungen in km getrennt nach Wochentagen; Fahrplanstand 2011/2012 .....	40
Abb. 4.6-1: Anzahl der B+R Plätze.....	41
Abb. 4.7-1: Verkehrsmittelwahl der Mülheimer Bevölkerung in Prozent .....	42
Abb. 4.7-2: Verkehrsmittelwahl nach Stadtteilen in Prozent .....	42
Abb. 4.7-3: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen in Prozent.....	43
Abb. 4.7-4: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken in Prozent.....	43

Abb. 4.7-5:	Fahrgastzahlen für jede Linie (Fahrgastzählung 2012).....	44
Abb. 4.7-6:	Einsteiger aller Linien für werktags (Fahrgastzählung 2012) .....	45
Abb. 4.7-7:	Besetzung pro Linienabschnitt (Fahrgastzahlen 2012) .....	46
Abb. 4.8-1:	Ausstattung unterirdischer Haltestellen .....	47
Abb. 4.8-2:	Barrierefreie Haltestellen in Mülheim an der Ruhr (Stand Januar 2013) .....	48
Abb. 4.8-3:	Typen und Anzahl Fahrzeuge .....	49
Abb. 4.10-1:	Tarifeinteilungen im Gebiet des VRR Quelle: www.vrr.de (Stand: 21.01.2013) .....	50
Abb. 5.2-1:	Qualitätskriterium: Entfernung zur Haltestelle und bedientes Gebiet .....	55
Abb. 5.2-2:	Qualitätskriterium: Einwohner/innen im Haltestelleneinzugsbereich .....	56
Abb. 5.2-3:	Betriebszeiten für alle Linien im Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr ..	57
Abb. 5.2-4:	Qualitätskriterium: Anforderungen an die maximale Besetzung der Fahrzeuge nach Verkehrszeiten .....	57
Abb. 5.2-5:	Fahrzeugfolgezeiten in Minuten (Mo-Fr) sowie Anzahl der Fahrtenpaare.....	58
Abb. 5.2-6:	Umsteigehäufigkeiten zwischen den einzelnen Raumkategorien.....	59
Abb. 5.2-7:	Ziel für Anschlussqualitäten .....	60
Abb. 5.2-8:	ÖPNV – Produkte in Mülheim an der Ruhr .....	61
Abb. 5.2-9:	Haltestellenkategorien .....	67
Abb. 5.2-10:	Haltestellenausstattung .....	69
Abb. 5.3-1:	Erschließungsqualität in Mülheim an der Ruhr .....	70
Abb. 5.3-2:	Erschließungslücken in Mülheim an der Ruhr .....	71
Abb. 5.3-3:	Fahrtenangebot im Hinblick auf die Nachfrage für das Straßenbahnnetz .....	73
Abb. 5.3-4:	Fahrtenangebot im Hinblick auf die Nachfrage für das Busnetz .....	73
Abb. 5.3-5:	Abschnitte schwacher Nachfrage in Mülheim an der Ruhr.....	74
Abb. 6.2-1:	Straßenbahnkonzept .....	78
Abb. 6.2-2:	Linienetz des Buskonzeptes .....	82
Abb. 6.2-3:	Verknüpfungspunkte in Mülheim an der Ruhr.....	84
Abb. 6.2-4:	Km-Leistungen getrennt nach Tagesprofil in Mülheim an der Ruhr für das Maßnahmenkonzept .....	85
Abb. 6.2-5:	Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und Nachfrage.....	86
Abb. 7.1-1:	Umsetzungsplanung .....	92
Abb. 9.2-1:	Organisationsstruktur in Mülheim an der Ruhr (Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr 2012) .....	96
Abb. 10.1-1:	Maximale Finanzierungsbeträge in 2012 / „EU-konformer“ Finanzierungsrahmen“ .....	99
Abb. 10.1-2:	Finanzierungsbeträge in (Jahr) .....	99

Abb. 10.2-1: Einnahmen und Aufwendungen im Mülheimer ÖPNV (Quelle: MVG/Via -FC-C) .....	100
Abb. 10.3-1: Entwicklung Kommunaler Deckungsbeitrag Ist 2012/ Plan 2013 - 2017 der Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH .....	102
Abb. 10.4-1: Investitionsplanung der MVG* .....	103

## Glossar

AEG:	Allgemeines Eisenbahn Gesetz
AT:	Aufgabenträger
Beförderungsfall:	Beförderte Person im ÖPNV-Netz
BoStrab:	Betriebsordnung Straßenbahn
Linienbeförderungsfall:	Beförderte Person auf einer ÖPNV-Linie
SL:	Standardlinienbus (12 Meter)
GLZ:	Gelenkzug (18 Meter)
HVZ, NVZ, SVZ:	Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit, Schwachverkehrszeit
DVG:	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
EVAG:	Essener Verkehrs AG
EKS:	Elektronisches Kontrollsystem
EEV:	enhanced environmentally friendly vehicle
RBG:	Rheinbahn AG
STOAG:	Stadtwerke Oberhausen AG
MF:	Montag – Freitag
SA:	Samstag
SF:	Sonn- und Feiertag
SOK:	Schienenoberkante
STP:	Stellplatz
VRR:	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VU:	Verkehrsunternehmen
Zuggattungen ICE, IC, EC, RE: InterCityExpress, InterCity, EuroCity, RegionalExpress	

## Quellenverzeichnis

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) vom 7. März 1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 2010
- Gesetz zur Änderung des ÖPNVG NRW – Anpassung an Vorgaben der VO (EG) 1370/2007 zur Direktvergabe im Öffentlichen Personennahverkehr vom 05.07.2011
- Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) vom 31.11.2007, zuletzt geändert am 17.12.2010
- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW), Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 11. Mai 1995
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27.04.2002, zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007
- Statistiken Mülheim an der Ruhr ([www.mülheim-ruhr.de](http://www.mülheim-ruhr.de))
- Information und Technik Nordrhein-Westfalen ([www.it.nrw.de](http://www.it.nrw.de))
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ([www.vrr.de](http://www.vrr.de))

## Anmerkung/Vorwort

Die Begriffe „Bürger“, „Kunde“, „Fahrgast“, „Senioren“ usw. stehen der sprachlichen Einfachheit halber für Frauen und Männer gleichermaßen.

## 1 Veranlassung

Das Land Nordrhein-Westfalen hat zum 01.01.1996 durch das ÖPNV Gesetz NRW (ÖPNVG NRW) die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) festgelegt. Aufgabenträger für den ÖPNV sind die kreisfreien Städte und Kreise, sie übernehmen Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung. Aufgabenträger für den SPNV sind die Zweckverbände. Nach der Novellierung des ÖPNVG NRW im Juli 2007 übernehmen nun drei große Zweckverbände diese Aufgabe landesweit. Diese drei großen Zweckverbände gingen aus den neun nordrhein-westfälischen Verkehrsverbänden hervor, Mülheim an der Ruhr ist dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr VRR angeschlossen.

Seit Inkrafttreten des ÖPNVG NRW 1996 ist somit die Stadt Mülheim an der Ruhr Aufgabenträger für den ÖPNV. Zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV ist die Stadt Mülheim an der Ruhr nach den Paragraphen acht und neun des ÖPNV Gesetzes gehalten, einen Nahverkehrsplan aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben. Der Nahverkehrsplan soll eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Gestaltung des ÖPNV schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den gegenwärtigen und zukünftigen verkehrlichen Verflechtungen gerecht wird. Durch das ÖPNVG NRW erhält die Stadt Mülheim an der Ruhr den notwendigen Gestaltungsspielraum für die Gewährleistung einer ausreichenden Nahverkehrsbedienung über den Nahverkehrsplan. Die Bedeutung des Nahverkehrsplanes ist in den letzten Jahren gestiegen. Er dient einerseits als zuständiger Genehmigungsbehörde der Bezirksregierung Düsseldorf als Steuerungsinstrument für die Gestaltung und Erteilung von Linienkonzessionen, andererseits dient der Nahverkehrsplan der politischen Willensbildung der Stadt Mülheim an der Ruhr und bietet zudem auch eine verkehrsgewerbliche Absicherung der im Stadtgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen.

Im Zuge der weiter fortschreitenden Liberalisierung des Nahverkehrsmarktes enthält die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zusätzlich folgende inhaltliche Schwerpunkte:

- Festlegen von detaillierteren Qualitätszielen
- Schaffen von Grundlagen für ein bestellfähiges ÖPNV-Angebot

Der Nahverkehrsplan ist mit den Nahverkehrsplänen der benachbarten Aufgabenträger und dem des Zweckverbandes abzustimmen. Die im Stadtgebiet vorhandenen Verkehrsunternehmen wirken bei der Aufstellung mit, dies betrifft in Mülheim an der Ruhr in erster Linie die Mülheimer VerkehrsGesellschaft (MVG), die zurzeit fast alleinige Linienkonzessionsinhaberin ist.

Der Nahverkehrsplan beschreibt den Ist- Zustand des ÖPNV-Systems im Stadtgebiet und zeigt die gewünschte Entwicklungsrichtung des Systems für die kommenden Jahre auf. Der Nahverkehrsplan trägt dazu bei, das erreichte Niveau des ÖPNV in Mülheim an der Ruhr zu erhalten und auszubauen.

Auch Qualitätsziele unterschiedlicher Kategorien werden durch den Nahverkehrsplan gesetzt. Wegen der erfolgten Liberalisierung des Nahverkehrsmarktes sind verbindliche Qualitätsziele eine Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV und definieren die Bedingungen für alle Teilnehmer bei einem möglichen Wettbewerb.

In Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern und deren Nahverkehrsplänen soll ein möglichst lückenloses ÖPNV-Angebot für die

Bevölkerung bereitgestellt werden, das eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bietet und die Mobilität sicherstellt. Lebensqualität und Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Mülheim an der Ruhr werden so erhalten und verbessert.

Weiterhin muss das Nahverkehrsangebot die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge befriedigen. Daraus ergeben sich die folgenden Ziele für die Nahverkehrsplanung in der Stadt Mülheim an der Ruhr.

## **2 Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung**

### **2.1 Landespolitische Ziele**

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Verkehrsstrukturen sowie die Ziele von Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen. Zu beachten sind im Einzelnen die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehinderten-gleichstellungsgesetzes und des Städtebaus und die Programme der Landesverkehrsplanung NRW. Das aktuelle ÖPNVG NRW nennt in § 2 folgende Grundsätze der Planung:

- Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang erhalten.
- Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist dem Neubau vorzuziehen.
- Der ÖPNV soll Vorrang vor dem Straßenverkehr erhalten.
- Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Raumerschließung zu erhalten.
- In allen Teilen des Landes NRW ist eine angemessene Bedienung nach den Bedürfnissen der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten.
- In allen Landesteilen ist die ÖPNV-Infrastruktur auszubauen, dabei soll ein Schienenschnellverkehrsnetz die Hauptfunktion tragen, ein Busnetz soll Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllen.
- Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden.
- Bei geringer Verkehrsnachfrage sollen alternative Bedienungsformen mit einbezogen werden.
- Bei Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Angebote des ÖPNV sind die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu beachten.
- Auch die spezifischen Belange von Frauen und Männern, Personen die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern sind bei Planung von ÖPNV-Angeboten zu berücksichtigen.
- Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.

## **2.2 Rahmenvorgaben**

### **2.2.1 Raumordnung**

Aus dem Spannungsfeld von Verkehrsnotwendigkeit und Verkehrsbelastung ergibt sich der raumordnerische Vorrang für Verkehrsträger oder Verkehrsmittel mit hoher Transportkapazität wie den ÖPNV. Auf diese Verkehrsträger sollen Verkehre verlagert und Verkehrszuwächse gelenkt werden. Der zukünftige Raumbedarf für den Verkehr muss durch Verknüpfung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung verringert werden. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Flächennachfrage für den motorisierten Individualverkehr.

### **2.2.2 Landesentwicklung**

Im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) aus 1995 sind die Zielsetzungen der Raumordnung und Landesplanung festgeschrieben. Detailliert beschrieben wurden diese für die Stadt Mülheim an der Ruhr in den Gebietsentwicklungsplänen (GEP) des Regierungsbezirks Düsseldorf.

Im Juni 2013 hat die Landesregierung beschlossen, das Beteiligungsverfahren zum Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans zu beginnen. Er wird Vorgaben für alle räumlichen Planungen und Maßnahmen enthalten, wie sie in Regionalplänen, Bauleitplänen, Landschaftsplänen und anderen Fachplänen festgesetzt werden. Die neuen Ziele sind zwar schon zu berücksichtigen, aber noch nicht zu beachten.

Nach Einstufung des LEP NRW aus 1995 ist die Stadt Mülheim an der Ruhr raumordnerisch als Bestandteil eines polyzentrischen Raumes und als Mittelzentrum eingestuft. Östlich und westlich ist Mülheim an der Ruhr von den Oberzentren Essen und Duisburg umgeben. Die Stadt grenzt an die Mittelzentren Oberhausen im Norden und Ratingen im Süden, wobei sich im Süden und Südosten eine bandförmige Ballungsrandzone mit dem Kreis Mettmann als westlichster Gebietskörperschaft anschließt.

Eine großräumige Achse von europäischer Bedeutung führt durch das Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr in westöstlicher Richtung: Räumlich wie verkehrlich ist die Bundesstraße 1 und die Bundesautobahn A 40 zwischen Duisburg und Dortmund die Achse für den motorisierten Individualverkehr. Für den Eisenbahnverkehr existieren mehrere bedeutsame Strecken, die das Ruhrgebiet in westöstlicher Richtung durchziehen. Für die Stadt Mülheim an der Ruhr wäre in erster Linie die Bergisch-Märkische Eisenbahn zu nennen, die heute die Hauptlast des Personenverkehrs im Nah- und Fernverkehr trägt. Wichtig für die Schienenanbindung des Mülheimer Ruhrhafens ist das Reststück der Rheinischen Bahn, das den Güterverkehr zwischen Duisburg-Wedau und dem Hafen Mülheim an der Ruhr ermöglicht. Die östliche Anbindung der Rheinischen Bahn an die Bergisch-Märkische Eisenbahn ist stillgelegt und teilweise abgebaut. Über diese Trasse wird zukünftig der regionale Radweg verlaufen.

### **2.2.3 Regionaler Flächennutzungsplan**

Der seit Mai 2010 rechtswirksame Regionale Flächennutzungsplan weist eine Reihe von allgemeinen Grundsätzen und Zielen der Raumordnung auf. Die für den ÖPNV und SPNV relevanten Grundsätze sollen hier kurz aufgeführt werden und die Planungsvorgaben illustrieren.

„Ziel 3“: Infrastruktur effektiv nutzen, Verkehr vermeiden bzw. reduzieren: Neue Baugebiete sollen im Interesse einer optimalen Ausstattung räumlich auf Einrichtungen der sozialen und technischen Infrastruktur ausgerichtet werden. Die Möglichkeiten einer verbesserten Nutzung und sinnvollen Erweiterung bestehender Infrastruktureinrichtungen sollen bei der Planung neuer Anlagen berücksichtigt werden. Siedlungsgebiete, die an Haltepunkten des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs liegen oder in absehbarer Zeit angebunden werden bzw. die durch leistungsfähige Buslinien mit solchen Haltepunkten verknüpft sind, sollen vorrangig in Anspruch genommen werden.

„Grundsatz 41“: Mobilität sichern und Anteile des Umweltverbunds (meint folgende Verkehrsmittel: ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) erhöhen. Die Mobilität und die Erreichbarkeit von Menschen und Gütern soll raum- und umweltverträglich erhalten, verbessert oder geschaffen werden. Dabei sollen die Anteile der umweltverträglicheren Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen erhöht werden.

„Grundsatz 42“: Verkehrsvermeidung/-verlagerung/-optimierung. Verkehrskonzepte sollen sich an den Zielen der Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -optimierung orientieren. Die Verlagerung des Verkehrsaufkommens hat zum Ziel, stark belastete Verkehrsträger durch die Nutzung von Verkehrsträgern mit einer höheren Beförderungskapazität zu entlasten. Der ÖPNV kann hierzu einen nennenswerten Beitrag leisten.

„Grundsatz 46“: Erreichbarkeit von Attraktoren sichern. Das ÖPNV-Netz soll die Erreichbarkeit von Attraktoren wie Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Ausbildungsschwerpunkten, Freizeit- und Erholungsstätten sowie sonstiger Schwerpunkte mit hohem Verkehrsaufkommen sicherstellen. Der ÖPNV soll in den Stadt- bzw. Stadtteilzentren gegenüber dem MIV bevorzugt werden.

„Grundsatz 47“: P+R, B+R und Umsteigeanlagen: Für den Verkehrsmittelwechsel besonders geeignete Haltepunkte des ÖPNV sollen mit P+R, B+R und Umsteigeanlagen ausgestattet werden, um das Umsteigen zu erleichtern.

#### **2.2.4 Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan und Landesverkehrsplanung**

Die vom Land NRW bis zum Jahre 2005 durchgeführte „Integrierte Gesamtverkehrsplanung“ (IGVP) führte zu einer Neubewertung der vorher im Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan und ÖPNV-Ausbauplan geführten ÖPNV-Maßnahmen der Stadt Mülheim an der Ruhr. Die Landesverkehrsplanung des Landes ([www.lvp.nrw.de](http://www.lvp.nrw.de)), die das Nachfolgeprojekt der IGVP ist, nennt die Maßnahmen der Stufe 1, die bis 2015 realisiert werden sollen. Die damaligen Maßnahmen der Stufe 2 mussten zurückgezogen werden, da eine Änderung der Förderkriterien vorgenommen wurde.

Für Mülheim an der Ruhr ergibt sich folgendes Bild:

ÖPNV-Maßnahmen der Stufe 1

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 Kaiserplatz – Hauptbahnhof (OM 13191)
- Neubau Straßenbahn Saarn: Heuweg – Brüsseler Allee (OM 13192)

## **2.3 Belange der Barrierefreiheit**

Gemäß §8 Abs. 1 ÖPNVG NRW hat der Nahverkehrsplan die Belange der Barrierefreiheit im Sinne des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze (BGG) zu berücksichtigen. Als Artikelgesetz sieht das BGG u.a. Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) (Artikel 49) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) (Artikel 51) vor:

- Artikel 49 BGG

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

- Artikel 51 BGG

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

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

Der Nahverkehrsplan bekommt durch die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 01.01.2013 eine hohe Bedeutung im Hinblick auf die Barrierefreiheit. Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat der Nahverkehrsplan 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 Absatz 3 Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden, sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

## **3 Raum- und Siedlungsstruktur in Mülheim an der Ruhr**

### **3.1 Siedlungsstruktur**

Mülheim an der Ruhr ist funktionell ein Mittelzentrum und grenzt im Norden und Süden an die Mittelzentren Oberhausen und Ratingen im Kreis

Mettmann. Im Westen und Osten schließen sich die Oberzentren Duisburg und Essen an.

Anhand des räumlich-funktionalen Konzeptes der Stadt Mülheim an der Ruhr erfolgt die Einteilung des Stadtgebietes, mit ihren 9.129 ha Fläche (Stand 2009), in zentrale Schwerpunkte (s. Abb. 3.1-1):

- Stadtzentrum
- Stadtteilzentrum
- Kernrandbereiche
- Außenbereiche

Hiervon 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 wird in neun Stadtbezirke unterteilt (s. Karte 3.1-2):

- Altstadt I
- Altstadt II
- Styrum
- Dümpten
- Heißen
- Menden - Holthausen
- Saarn
- Broich
- Speldorf

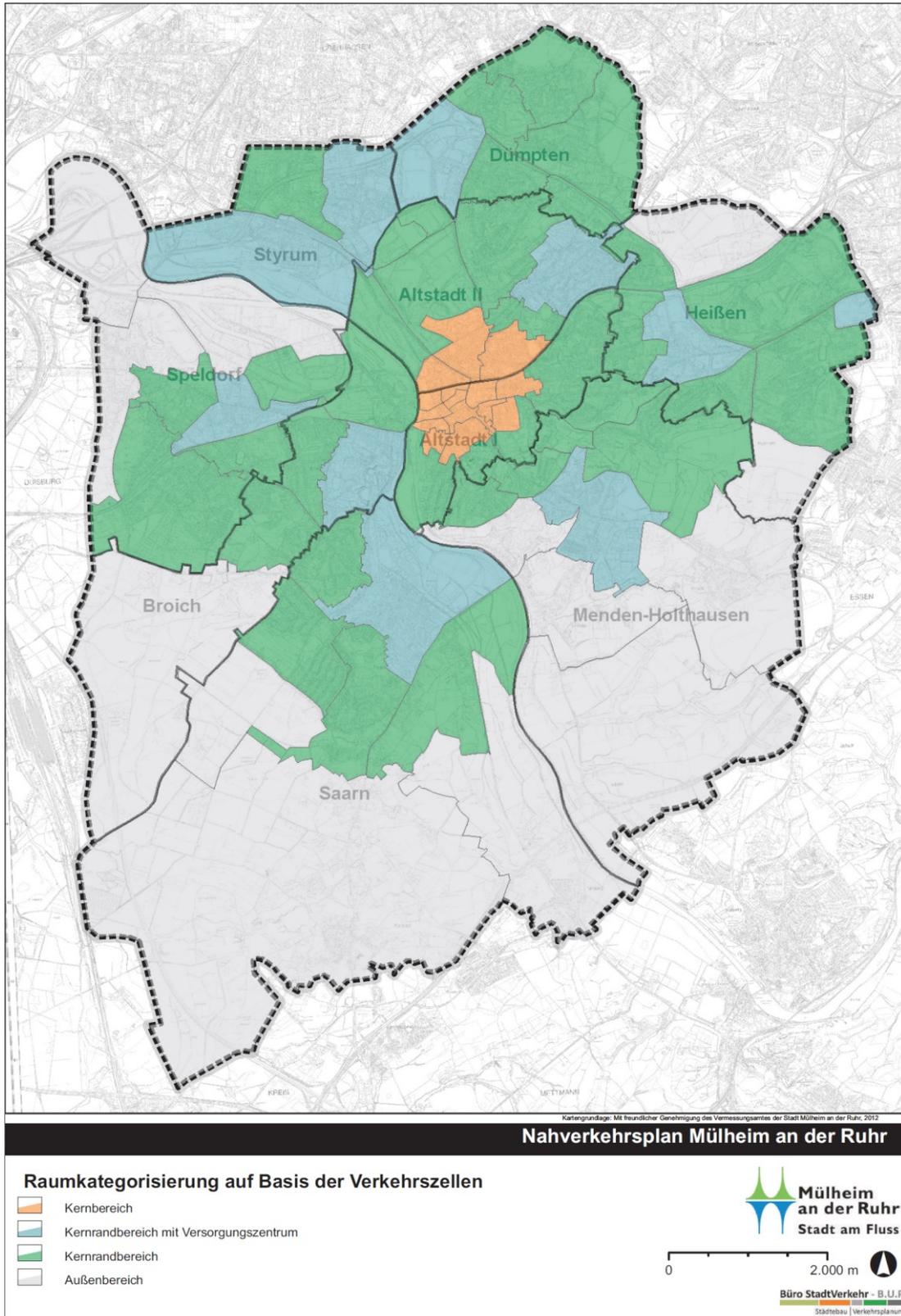


Abb. 3.1-1: Raumkategorisierung auf Basis der Verkehrszellen

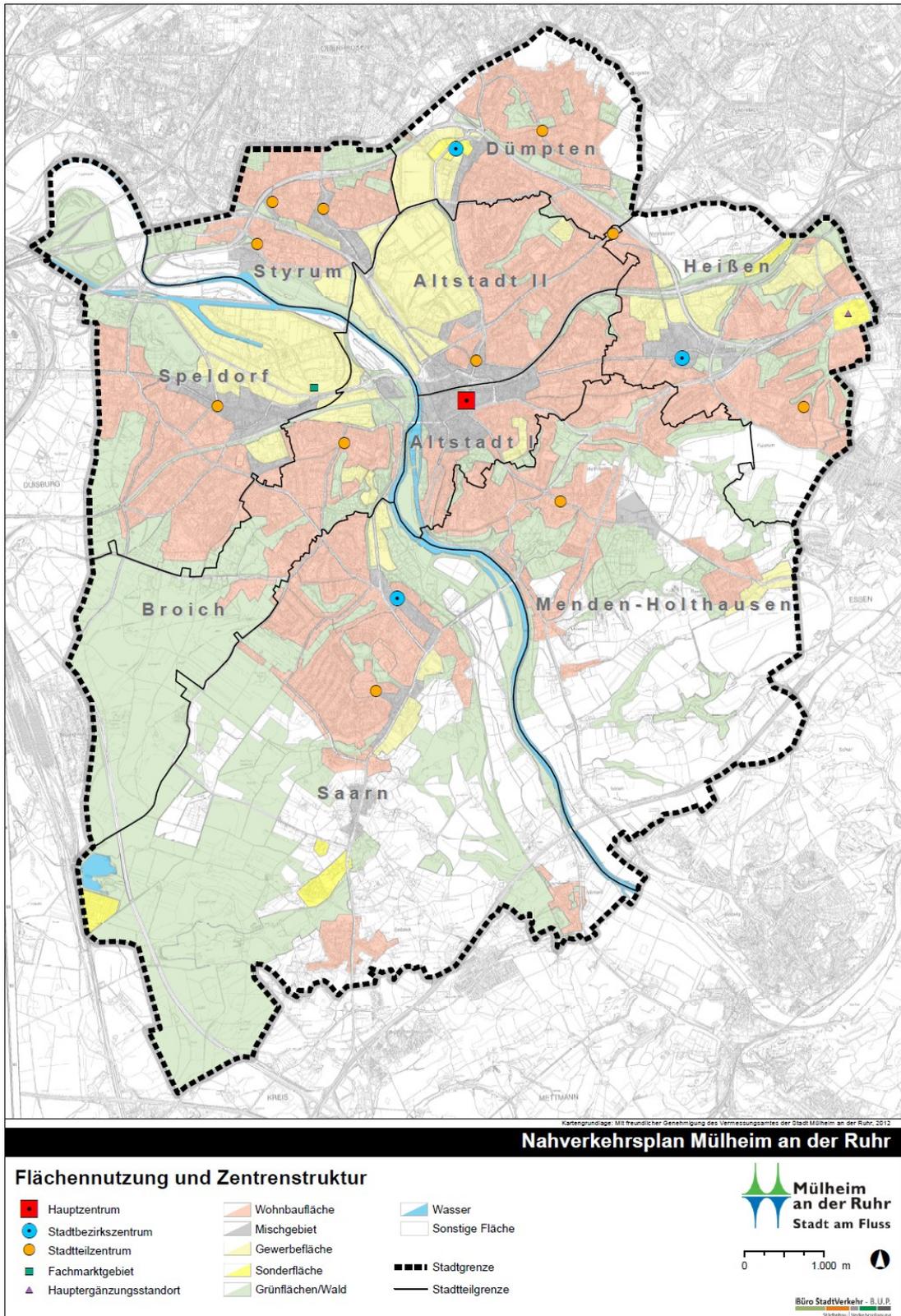


Abb. 3.1-2: Flächennutzung und Zentrenstruktur in Mülheim an der Ruhr

Die vorhandenen natur- und siedlungsräumlichen Vorgaben haben auch 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 3 Brücken gequert wird. Der 1998 eröffnete Ruhrtunnel lehnt sich in seiner Linienführung eng an die Schloßbrücke an und erschließt keinen neuen ÖPNV-Korridor. Die Schloßbrücke, Raffelbergbrücke und Mendener Brücke werden von ÖPNV-Linien genutzt.
- Die Topographie, die zu topographisch getrennten aber räumlich parallelen Linienverläufen führt. In Holthausen führt die Linie 110 mit großem Höhenunterschied parallel zur Linie 151 und in Broich die Linien 132, 133 und 752 parallel zur Linie 131, getrennt durch eine Geländekante.
- Ausgedehnte Gleisanlagen teilen den Stadtteil Styrum.
- Großflächige Industrieareale westlich der Mellinghofer Straße, die nicht gequert werden können.

Neben der Zerschneidung des Stadtgebietes durch die Ruhr schafft auch der relativ hohe Motorisierungsgrad schwierige Rahmenbedingungen für den ÖPNV. Der Pkw-Besatz in Mülheim an der Ruhr beträgt 518 Pkw (privat und gewerblich) pro 1000 Einwohner und liegt damit höher als der nordrhein-westfälische Mittelwert von 496 Pkw pro 1000 Einwohner, ist aber verglichen mit dem deutschen Spitzenwert aus dem Saarland von 565 Pkw pro 1000 Einwohner noch im Rahmen.

### 3.2 Bevölkerungsentwicklung

In Mülheim an der Ruhr sind 168.566 (Stand 31.12.2011) Personen gemeldet. Verglichen mit dem Bevölkerungsstand von 173.000 Personen aus dem Jahr 2001 ist festzustellen, dass der Bevölkerungsrückgang in den letzten 10 Jahren 2,56% betrug.

Strukturdaten der Stadt Mülheim an der Ruhr (Stand 2011)						
Nr.	Stadtbezirk	Einwohner	Beschäftigte	Schulplätze	Fläche (ha)	Einwohnerdichte (EW/km <sup>2</sup> )
1	Altstadt I	20.029	6.131	3.143	328	61
2	Altstadt II	24.569	7.694	3.175	610	40
3	Styrum	15.317	4.895	1.544	424	36
4	Dümpten	18.529	6.287	1.246	548	34
5	Heißen	21.296	6.960	2.530	887	24
6	Menden-Holthausen	13.493	4.171	1.718	1.757	8
7	Saarn	23.602	7.374	1.908	2.670	9
8	Broich	13.685	4.548	2.231	865	16
9	Speldorf	18.046	5.699	674	1.040	17
		<b>168.566</b>	<b>53.759</b>	<b>18.169</b>	<b>9.129</b>	<b>18</b>

Abb. 3.2-1: Strukturdaten der Stadt Mülheim an der Ruhr (Stand 2011)

Wie aus Tabelle 3.2-1 ersichtlich, existieren zwischen den Stadtbezirken erhebliche Unterschiede in der Einwohnerdichte. Die Stadtbezirke Altstadt I und II weisen die höchste Einwohnerdichte auf, der sich nördlich daran anschließende Stadtteil Dümpten ist ebenfalls dicht besiedelt. Abgeriegelt durch ein großes Industrie-Areal liegt nordwestlich von Dümpten der ebenfalls dicht besiedelte Stadtteil Styrum. Südlich der Stadtbezirke Altstadt I und II schließt sich der Stadtbezirk Menden-Holthausen an, dessen Einwohnerdichte eher auf den ländlichen Raum verweist. Auch westlich der Ruhr mit den Stadtteilen Speldorf im Norden, Broich und Saarn im Süden wiederholt sich dieses Muster. Damit weist Mülheim an der Ruhr ein typisches Siedlungsmuster des Ruhrgebiets auf, das durch Nordwanderung von Industrie und Bergbau geprägt ist.

Die Altersstruktur der Stadt ist in nachfolgender Tabelle 3.2-2 wiedergegeben.

Altersgruppen	Einwohner	
	absolut	prozentual
unter 6 Jahre	7.799	4,6
6 bis unter 10 Jahre	5.536	3,3
10 bis unter 15 Jahre	7.456	4,4
15 bis unter 18 Jahre	4.784	2,8
18 bis unter 25 Jahre	12.409	7,4
25 bis unter 45 Jahre	40.265	23,9
45 bis unter 65 Jahre	50.459	29,9
65 Jahre und älter	39.858	23,6
<b>Summe</b>	<b>168.566</b>	<b>100,0</b>

Abb. 3.2-2: Altersstruktur in Mülheim an der Ruhr (Stand 2011)

Damit stellen die unter 18 jährigen 15,2 % der Bevölkerung, was im regionalen Vergleich durchschnittlich ist, gegenüber dem Bundesdurchschnitt von ca. 19 % aber unterdurchschnittlich. Die über 65 jährigen sind in Mülheim an der Ruhr mit 23,6 % gegenüber dem Bundesdurchschnitt von ca. 17 % überrepräsentiert.

Die Bevölkerungsprognose von 2011 der Stadt Mülheim an der Ruhr geht von einem Einwohnerrückgang von 2,9% auf 163.677 Einwohner für das Jahr 2020 aus. Für das Jahr 2025 ist ein Einwohnerrückgang von 4,64% prognostiziert worden (160.920 EW).

Die Einwohnerentwicklung bis 2025 verläuft dabei nicht gleichmäßig in allen Stadtteilen (s. Abb. 3.2-4). Auch die Verteilung der Alterskohorten verlaufen unterschiedlich wie die nachstehende Tabelle 3.2-3 zeigt:

Einwohnerentwicklung 2010 – 2025 (in %)								
Stadtteil	bis unter 6	6 bis unter 10	10 bis unter 18	18 bis unter 30	30 bis unter 45	45 bis unter 65	65 und älter	Summe
Altstadt I	6,9	4,4	-5,1	-6,2	-7,3	-1,8	9,0	-0,4
Altstadt II	0,1	0,9	-3,7	-6,3	-6,5	-0,9	0,6	-6,5
Styrum	-8,9	-11,1	-11,7	-12,9	-11,4	-3,4	-2,7	-7,6
Dümpten	2,2	-11,0	-13,7	-9,0	-6,9	-9,4	1,2	-6,2
Heißen	1,4	2,9	-10,9	-13,2	-7,5	-7,0	-2,4	-6,3
Menden-Holthausen	-7,0	-3,3	-6,5	-10,1	-15,1	5,5	9,3	-0,7
Saarn	-13,9	-14,3	-17,2	-13,4	-18,8	-0,6	4,3	-6,7
Broich	2,0	-0,8	-4,6	-11,3	-14,8	-3,7	3,2	-4,8
Speldorf	-10,3	-5,7	-13,7	-8,6	-13,1	-5,1	1,9	-6,1
<b>Mülheim an der Ruhr</b>	<b>-3,2</b>	<b>-4,6</b>	<b>-10,1</b>	<b>-9,8</b>	<b>-11,0</b>	<b>-3,1</b>	<b>2,7</b>	<b>-4,6</b>

Abb. 3.2-3: Altersstruktur in Mülheim an der Ruhr für 2025

Überdurchschnittliche Verluste treten insbesondere bei den Alterskohorten der 10 bis 18 Jährigen (→ Schülerverkehr im ÖPNV) mit -10,1% und der 18 bis 45 Jährigen (→ Beschäftigtenverkehr im ÖPNV) mit -9,8 bzw. -11,0% auf, die in einigen Stadtteilen besonders verstärkt auftreten, wie in Saarn, Styrum und Altstadt II.

Diese in Abbildung 3.2-3 dargestellten Einwohnerprognosen für die Stadt Mülheim an der Ruhr haben Auswirkungen auf die ÖPNV-Nachfrage. Tendenziell verliert der ÖPNV Fahrgäste in seinen angestammten Marktbereichen. Von den 88.328 Einsteiger pro Werktag (siehe Kap. 4.7-2) stammen ca. 79.800 Fahrgäste aus der eigenen Bevölkerung. Der Rest stellt Fahrgäste dar, die von außen nach Mülheim an der Ruhr kommen. Mit der Einwohnerprognose für 2025 wird der kommunale ÖPNV (Bus und Stadt- und Straßenbahn) ca. 4.200 Fahrgäste pro Werktag verlieren. Das stellt einen Rückgang von ca. minus 5,2% gegenüber dem Einwohnerstand von 2011 dar. Der ÖPNV verliert aufgrund des demographischen Wandels und der Veränderung des Mobilitätsverhaltens sein Stammklientel. Zu nennen sind:

- Schüler
- Personen ohne Autoverfügbarkeit
- ältere Personen ohne Pkw

Um die Verluste kompensieren zu können, müssen insbesondere die Wahlfreien (Personen, die über einen Auto verfügen, aber bereit sind den ÖPNV zu nutzen, wenn Angebot, Reisezeit, Zuverlässigkeit und Tarif stimmen) für den ÖPNV gewonnen werden.

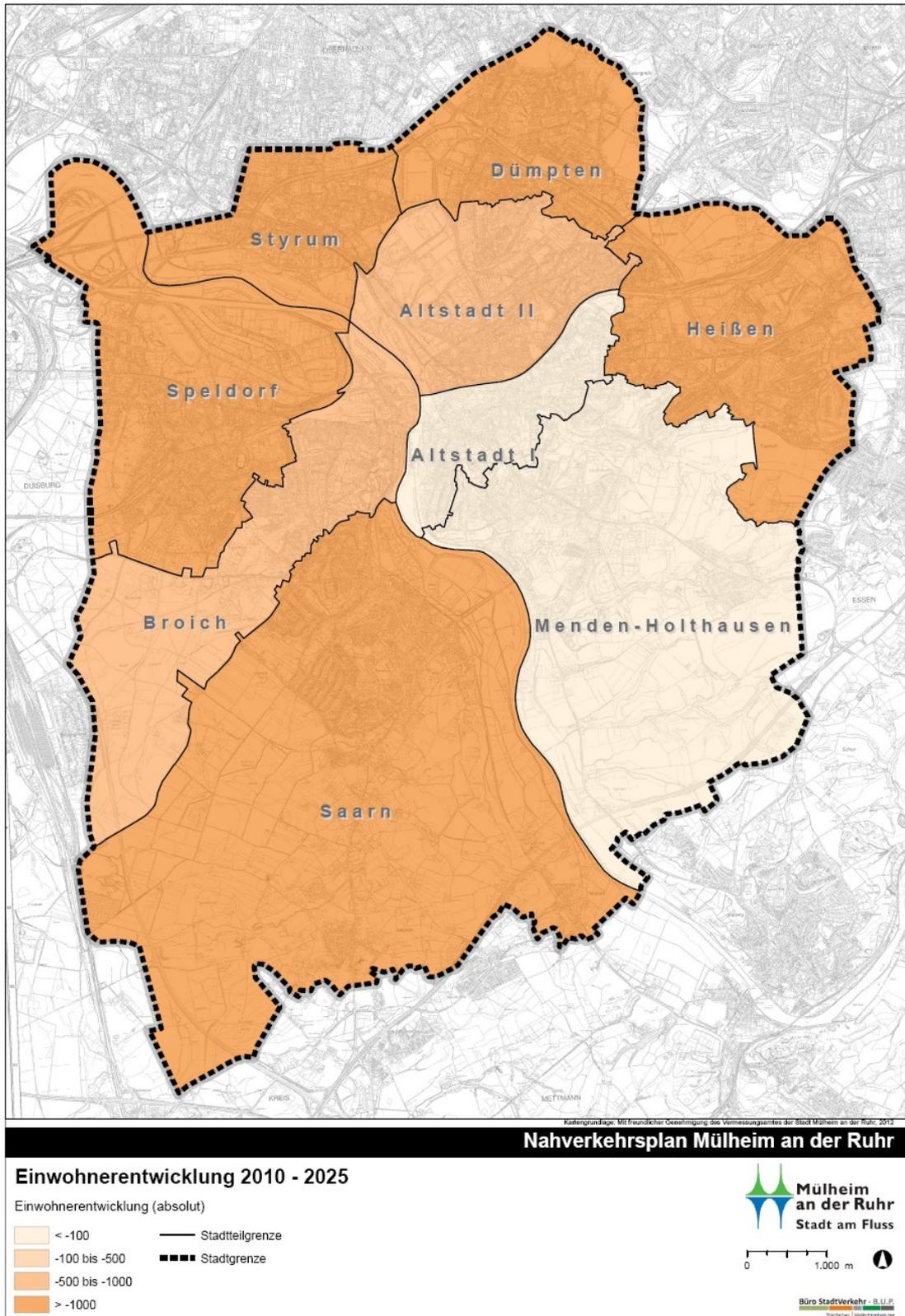


Abb. 3.2-4: Einwohnerprognose pro Stadtteil in Mülheim an der Ruhr (2010-2025)

### 3.3 Beschäftigtenentwicklung

In der Stadt Mülheim an der Ruhr waren 2011 54.174 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Nach Wirtschaftssektoren betrachtet (Stand 2009) entfielen die Beschäftigten:

- auf das Dienstleistungsgewerbe mit 38 %
- auf das Produzierende Gewerbe mit 33,6 %
- auf den Sektor Handel, Verkehr und Gastgewerbe mit 28,3 %.

Die sozialversicherungspflichtige Beschäftigtenzahl hat seit 2005 um ca. 3.300 Personen bzw. um ca. 6% zugenommen. Allerdings ist aufgrund des demographischen Wandels und des damit einhergehenden Rückganges der erwerbstätigen Bevölkerung sowie der großen Sogwirkung der Oberzentren wie Düsseldorf im Bereich der Beschäftigtenentwicklung von keiner weiteren Steigerung auszugehen.

Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (am Arbeitsort bezogen auf den 30.06.)								
1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011
60.353	59.144	58.477	56.885	54.079	52.020	52.919	54.693	55.353

Abb. 3.3-1: Beschäftigtenentwicklung mit Arbeitsort in Mülheim an der Ruhr 1995 – 2011  
(Quelle: IT NRW Stand:21.01.2013)

38 Betriebe beschäftigen mehr als 50 Mitarbeiter; die wirtschaftlichen Grundpfeiler Mülheim an der Ruhr sind der Kraftwerksturbinen- und Generatorenbau, Röhrenbau, Handel und unternehmensbezogene Dienstleistungen. Die Arbeitslosenquote liegt bei 7,8 % (Stand Juni 2012) und damit im regionalen Vergleich sehr niedrig.

Für das Mülheimer Stadtgebiet sind folgende größere Betriebe<sup>1</sup>, teilweise Schichtbetriebe<sup>2</sup>, zu nennen (alphabetische Reihenfolge) (s. Abb. 3.3-3):

1. AON Jauch & Hübener
2. agiplan GmbH
3. ALDI-Süd (Konzernzentrale)
4. Baustoffzentrum Wilhelm Harbecke GmbH
5. Brenntag AG
6. DHC Solvent Chemie GmbH
7. PFEIFER DRAKO GmbH & Co. KG
8. EASY SOFTWARE AG
9. Europipe AG
10. Friedrich Wilhelms-Hütte GmbH
11. GERSTEL GmbH und Co. KG
12. Salzgitter Mannesmannröhren-Werke GmbH
13. Menerga Apparatebau GmbH
14. ms Neumann Elektronik GmbH
15. Océ-Deutschland GmbH

<sup>1</sup> Quelle: Wirtschaftsförderung (Stand August 2012)

<sup>2</sup> Schichtbetriebe sind Nr. 6, 7, 9, 10, 12, 18, 21 und 22.

16. RWW-Rheinisch Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH
17. Schloss-Quelle Mellis GmbH
18. Siemens AG Energy Sector
19. T-Systems GmbH
20. Tengelmann Unternehmensgruppe
21. Vallourec & Mannesmann Tubes Deutschland GmbH
22. Vollmer Gruppe
23. WDL Westdeutsche Luftschiffgesellschaft mbH
24. Rathaus Mülheim an der Ruhr
25. Technisches Rathaus Mülheim an der Ruhr

Mülheim an der Ruhr weist ein beinahe ausgeglichenes Pendlersaldo (Wert aus 2012, IT NRW) auf, 39.199 Auspendlern stehen 39.887 Einpendlern gegenüber. Hierbei handelt es sich um sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Beamte und Selbstständige. Eine Übersicht mit den wichtigsten Quell- und Zielgebieten zeigt Tabelle 3.3-2.

Einpendler aus...			Auspendler nach...		
Orte	Anzahl	%	Orte	Anzahl	%
Essen	8.572	21,49%	Essen	10.946	27,92%
Oberhausen	7.029	17,62%	Duisburg	6.028	15,38%
Duisburg	5.395	13,53%	Düsseldorf	5.029	12,83%
Düsseldorf	1.311	3,29%	Oberhausen	4.186	10,68%
Bochum	1.036	2,60%	Ratingen	1.372	3,50%
Gelsenkirchen	1.026	2,57%	Bochum	881	2,25%
Bottrop	964	2,42%	Dortmund	732	1,87%
Moers	734	1,84%	Köln	618	1,58%
Ratingen	676	1,69%	Gelsenkirchen	602	1,54%
Dinslaken	601	1,51%	Krefeld	524	1,34%
Dortmund	564	1,41%	Moers	455	1,16%
Sonstige	11.979	30,03%	Sonstige	7.826	19,96%
Summe	39.887		Summe	39.199	

Abb. 3.3-2: Ein- und aus Auspendler aus dem Jahr 2012  
(Quelle: IT NRW Stand:21.01.2013)

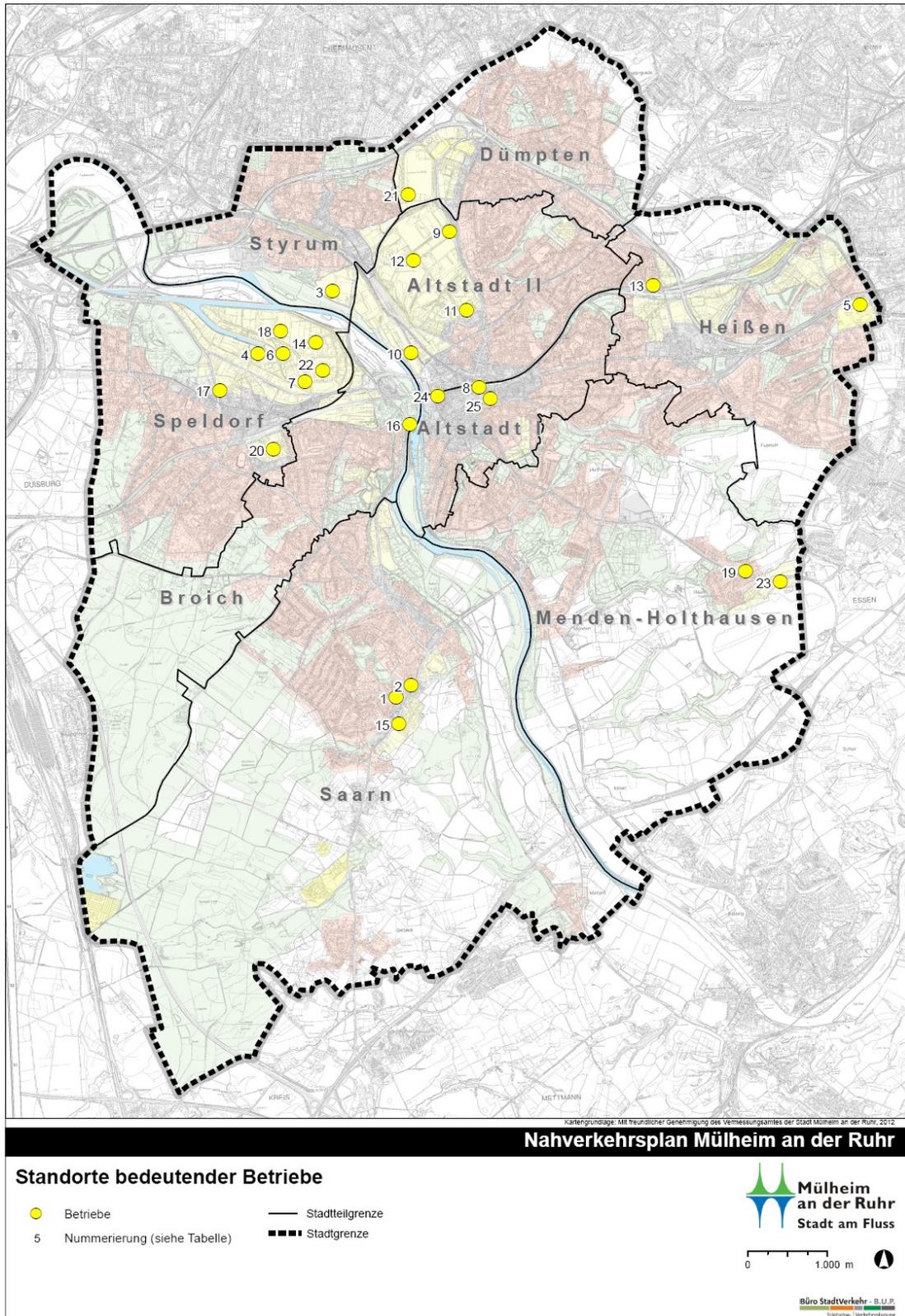


Abb. 3.3-3: Betriebe und Krankenhäuser in Mülheim an der Ruhr

### 3.4 Schulstandorte

In Mülheim an der Ruhr gibt es 38 allgemeinbildende Schulen sowie 4 Förderschulen, 2 Berufskollegs und eine Fachhochschule. Die Verteilung der Schulstandorte und Schulplätze im Stadtgebiet ist in der Abbildung 3.4-3 dargestellt. Bei der Bewertung der zukünftigen Potenziale des ÖPNV ist zu berücksichtigen, dass die Schülerzahlen Schwankungen unterliegen und sich regional different entwickeln können.

Schultyp	Anzahl	Schüler
Grundschule	24	5.544
Hauptschule	3	821
Realschule	3	2.134
Gymnasium	5	4.903
Gesamtschulen	3	3.617
Berufskolleg	2	3.878
Förderschulen	4	588
Fachhochschule <sup>3</sup>	1	k. A.

Abb. 3.4-1: Schulen in Mülheim an der Ruhr (Stand 2011)

Orte	Einpender		Auspender	
	(Studenten, Schüler, AZUBI)		(Studenten, Schüler, AZUBI)	
Summe	1.860		5.289	
davon nach und von:				
Düsseldorf	5	0,30%	121	2,30%
Duisburg	195	10,50%	2060	38,90%
Essen	701	37,70%	1146	21,70%
Krefeld	2	0,10%	38	0,70%
Mönchengladbach	1	0,10%	23	0,40%
Oberhausen	731	39,30%	323	6,10%
Wuppertal	-	-	40	0,80%
Ratingen	116	6,20%	22	0,40%
Velbert	1	0,10%	3	0,10%
Neuss	-	-	8	0,20%
Dinslaken	47	2,50%	-	-
Moers	6	0,30%	1	0,00%
Aachen	2	0,10%	62	1,20%
Bonn	-	-	50	0,90%
Köln	-	-	73	1,40%
Bottrop	7	0,40%	1	0,00%
Gelsenkirchen	3	0,20%	84	1,60%
Münster	-	-	87	1,60%
Dorsten	3	0,20%	1	0,00%
Recklinghausen	-	-	20	0,40%
Bochum	5	0,30%	660	12,50%
Dortmund	-	-	281	5,30%

<sup>3</sup> Die Hochschule Ruhr West (HRW) mit ingenieurwissenschaftlicher Ausrichtung hatte ihren Baubeginn im Januar 2013. Für den Standort Mülheim an der Ruhr, auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs an der Duisburger Straße sind 2.500 Studienplätze vorgesehen.

Orte	Einpender (Studenten, Schüler, AZUBI)		Auspender (Studenten, Schüler, AZUBI)	
	Sonstige Gemeinden	35	1,90%	185

Abb. 3.4-2: Pendlerzahlen Schüler, Studenten und Azubi  
(Quelle: IT NRW Stand 21.01.2013)

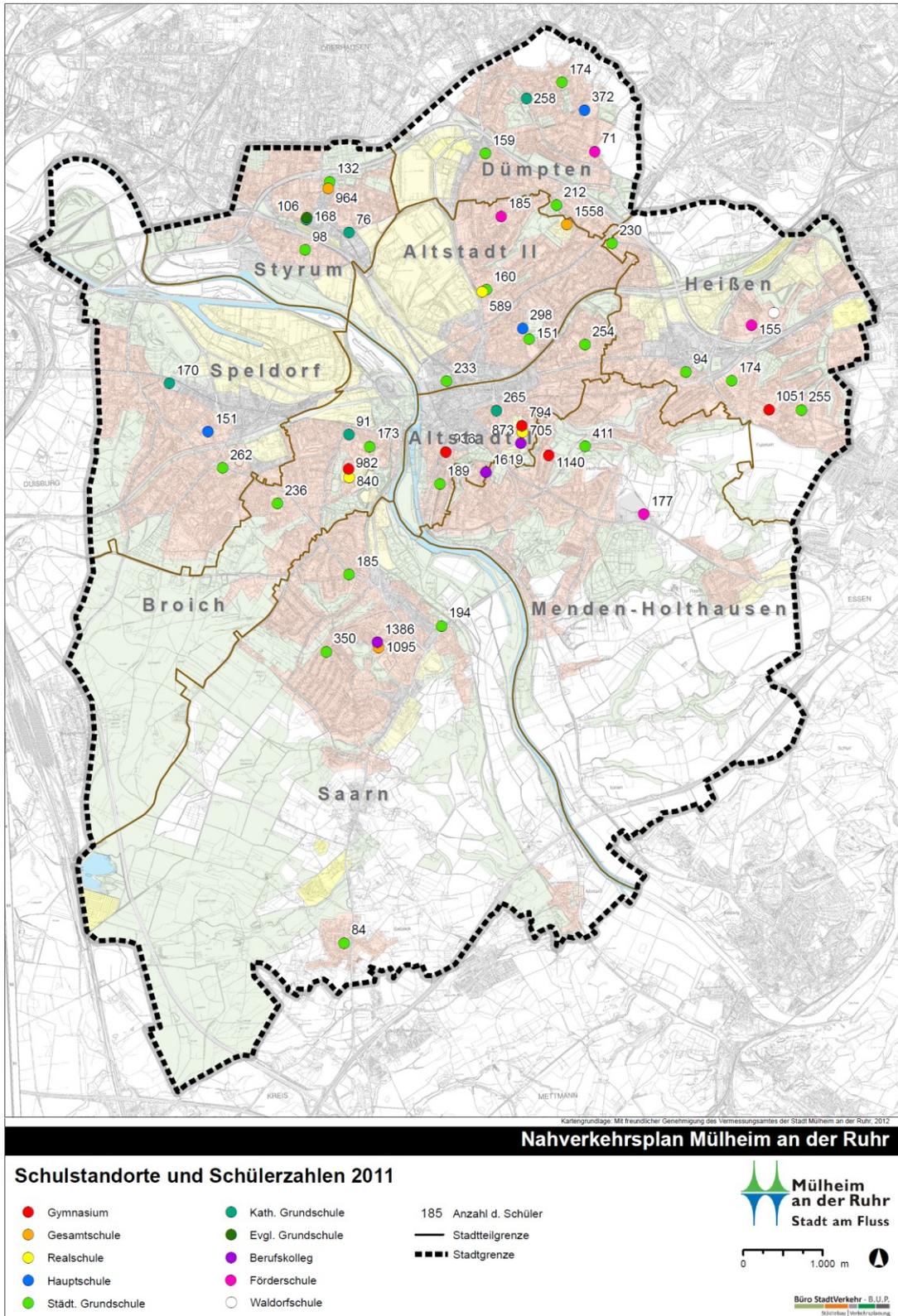


Abb. 3.4 -3: Schulstandorte in Mülheim an der Ruhr (Stand 2011)

### **3.5 Publikumsbedeutsame Einrichtungen und Standorte**

Neben der Siedlungsstruktur und der zentralörtlichen Gliederung nehmen auch wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen sowie weitere Standorte mit hoher Publikumsattraktivität Einfluss auf die Ausrichtung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes. Zu nennen sind hier:

- relevante Freizeitziele und Freizeiteinrichtungen
- Krankenhäuser.

#### **Relevante Freizeitziele und Freizeiteinrichtungen**

Da der Freizeitverkehr zunehmend auch für den ÖPNV als Marktsegment an Bedeutung gewinnt, sollte das ÖPNV-Angebot die Erschließung und Bedienung wichtiger ÖPNV-relevanter Freizeitziele gewährleisten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die auf die Freizeitziele ausgerichtete ÖPNV-Nachfrage häufig saisonal unterschiedlich ausprägt und sich im Tages- und Wochenverlauf zeitlich auf bestimmte Zeitfenster konzentrieren kann.

Folgende für Mülheim an der Ruhr relevante Freizeitziele und Freizeiteinrichtungen sind (s. Abb. 3.5-1):

1. Kunstmuseum in der Alten Post
2. Schloss Broich
3. Aquarius Wassermuseum
4. Haus Ruhrnatur
5. Camera Obscura
6. Leder- und Gerbermuseum
7. Kloster Saarn
8. Schloss Styrum
9. Theater an der Ruhr
10. Ringlockschuppen
11. Stadthalle
12. Freilichtbühne
13. Rhein-Ruhr-Sporthalle
14. Wasserbahnhof
15. Rhein-Ruhr-Zentrum
16. Ruhr und Ruhrauen

#### **Krankenhäuser**

Krankenhäuser stellen Einrichtungen mit einem hohen Publikumsverkehr dar und sind darüber hinaus für den ÖPNV ggf. auch als Ziel im Bereich des Berufsverkehrs von Bedeutung. In Mülheim an der Ruhr befinden sich:

- St. Marien-Hospital mit 340 Betten
- Evangelisches Krankenhaus mit 602 Betten

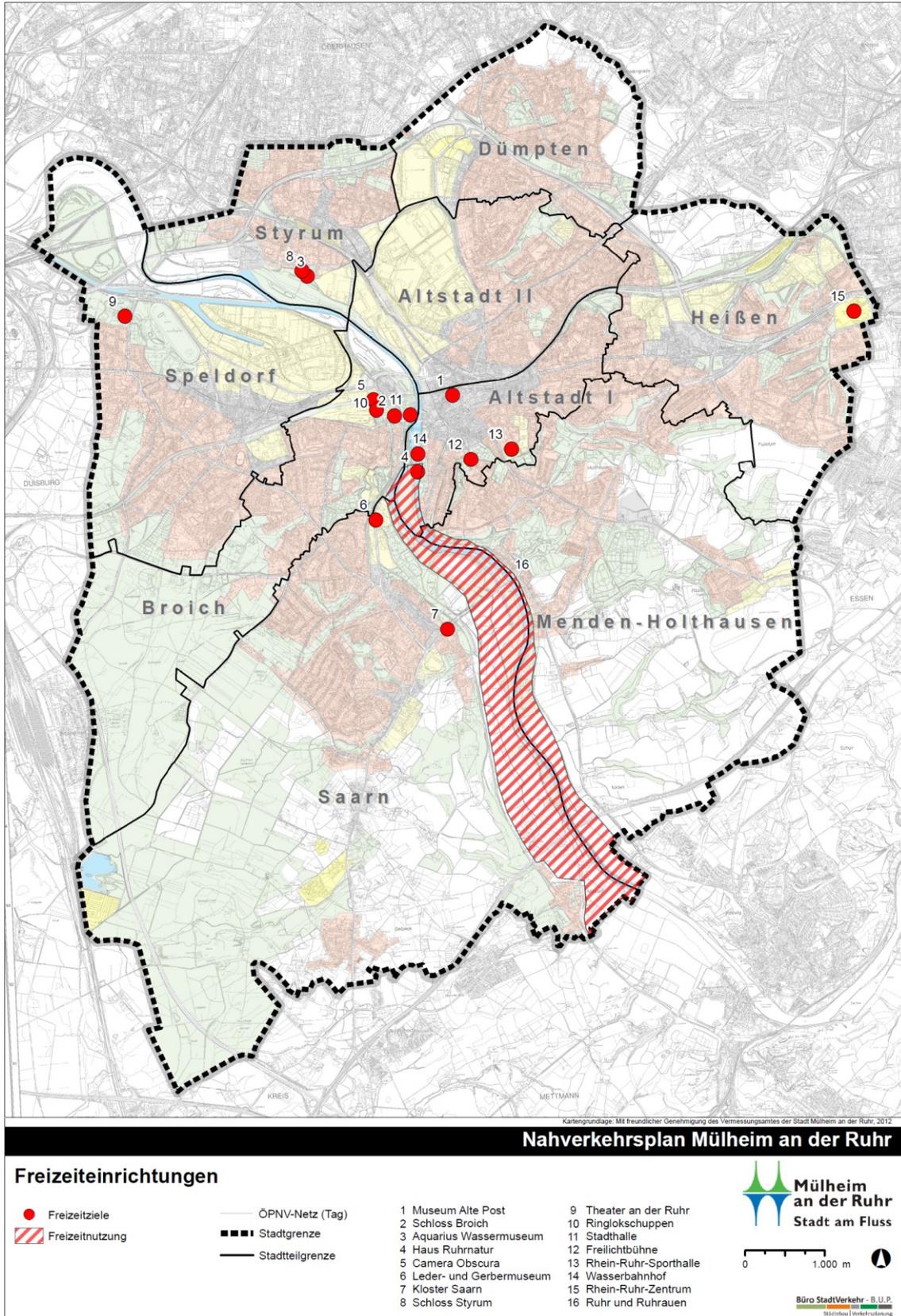


Abb. 3.5-1: Freizeiteinrichtung in Mülheim an der Ruhr

### 3.6 Ausgewiesenen Potentialflächen

Für den Gewerbebereich sind folgende Potentialflächen ausgewiesen<sup>4</sup>:

- Südliche Erweiterung des Gewerbegebietes Solinger Straße
- Gewerbepark an der Brunshofstraße/Flughafen
- Fläche an der Lilienthalstraße
- Fläche an der Hardenbergstraße/An der Seilfahrt
- Fläche entlang der geplanten Industriestraße
- Siemens Technopark

Wohnbaupotentiale (ab 50 Wohneinheiten) finden sich an diesen Standorten<sup>5</sup>:

- Zeppelinstraße/Schlippenweg
- Velauer Straße
- Gracht
- Bruchstraße
- Friedrich-Ebert-Straße/Ruhrbania
- Blötter Weg
- Lindgens, Düsseldorfer Straße/Kassenberg
- Rudolf-Harbig-Straße

## 4 Bestandsaufnahme im ÖPNV – Angebot

### 4.1 Übersicht

Die Aufnahme des ÖPNV-Leistungsangebotes in der Stadt Mülheim an der Ruhr basiert auf dem VRR-Verbundfahrplan 2011/2012, gültig ab dem 07.09.2011.

Neben der Deutschen Bahn AG, die mit zwei S-Bahn- und vier Regional-Express-Linien Schienenpersonennahverkehr betreibt, sind folgende Verkehrsunternehmen in der Stadt Mülheim an der Ruhr tätig. Auf dem Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr verkehren zusammen eine Stadtbahnlinie, fünf Straßenbahnlinien und 15 Buslinien. Dazu kommen die unten aufgeführten sechs NachtExpress Linien in der Schwachverkehrszeit, die durch 10 TaxiBus Linien (Anruf-Linien-Taxi) ergänzt werden.

- Mülheimer Verkehrs Gesellschaft mbH (MVG)
  - 2 Straßenbahnlinien (102, 110)
  - 8 Buslinien (124, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 138)
  - 4 NachtExpress Linien (NE 2, NE 3, NE 4, NE 9)
- Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG)
  - 1 Straßenbahnlinie (901)
- Essener Verkehrs AG (EVAG)
  - 1 Buslinie (145)

<sup>4</sup> Quelle: Amt 61 der Stadt Mülheim an der Ruhr

<sup>5</sup> Quelle: Amt 61 der Stadt Mülheim an der Ruhr

- Stadtwerke Oberhausen AG  
- 1 Buslinie (976)

Gemeinschaftslinien:

- MVG mit EVAG: 1 Stadtbahnlinie (U 18), 1 Straßenbahnlinie (104) und 1 Buslinie (151)
- MVG mit STOAG: 1 Straßenbahnlinie (112), 2 Buslinien (122, 136), und 2 NachtExpress Linien (NE 10, NE 12)
- MVG mit Rheinischer Bahngesellschaft (RBG): 2 Buslinien (752, 753)

Einen Überblick über die aktuellen Betriebsleistungen der verschiedenen Betriebszweige zeigt Tabelle 4.5-1 im Kapitel 4.5.

## 4.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr queren 3 Kursbuchstrecken (KBS). Die KBS 450.1 und 450.3 werden von den S-Bahnlinien 1 und 3 genutzt, während die KBS 415 von den RegionalExpress-Linien RE 1, RE 2, RE 6 und RE 11 sowie dem Schienenpersonenfernverkehr mit den Zuggattungen EC, IC und ICE befahren wird.

Durch die Linien S1, S3, RE 1, RE 2, RE 6 und RE 11 des Schienenpersonennahverkehrs ist Mülheim an der Ruhr mit den Nachbarstädten Essen, Oberhausen und Duisburg verbunden, wobei die Linien S 1 und S 3 die größte Bedeutung haben. Die Fahrzeit vom Mülheimer Hauptbahnhof nach Essen Hbf. beträgt laut Fahrplan 10 Minuten bei einem 10-Minuten-Takt durch Linienüberlagerung, nach Duisburg Hbf. 8 Minuten und nach Oberhausen Hbf. ebenfalls 8 Minuten, dies jeweils im 20 -Minuten-Takt. Damit sind die Nachbarstädte sehr gut an die Mülheimer Innenstadt angebunden. Mit den 4 RE Linien, von denen der RE 11 eine Verdichterlinie des RE 1 darstellt, ist vom Mülheimer Hauptbahnhof aus Düsseldorf Hbf. laut Fahrplan in 22 Minuten zu erreichen, Bochum Hbf. in 18 Minuten und Dortmund Hbf. in 30 Minuten. So sind auch die nicht direkt an Mülheim an der Ruhr grenzenden Oberzentren der Region Ruhrgebiet sowie Düsseldorf gut angebunden.

Umstiegsfreie Verbindungen des Schienenpersonenfernverkehrs bestehen, abgesehen von Zielen innerhalb des Ruhrgebietes, von Mülheim an der Ruhr Hauptbahnhof aus nach Stuttgart, Leipzig, Köln, Frankfurt, Hamburg, München und Berlin. Diese Verbindungen weisen aber wenige Zughalte in Mülheim an der Ruhr auf, manche verkehren sogar nicht täglich.

Folgende Linie halten derzeit in Mülheim an der Ruhr:

- RE 1: Aachen – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Mülheim an der Ruhr – Essen – Dortmund – Hamm – Paderborn
- RE 2: Düsseldorf – Duisburg – Mülheim an der Ruhr – Essen – Gelsenkirchen – Recklinghausen – Haltern – Münster
- RE 6: Düsseldorf – Duisburg – Mülheim an der Ruhr – Essen – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden
- RE 11: Mönchengladbach – Krefeld – Düsseldorf – Duisburg – Mülheim an der Ruhr – Essen – Dortmund – Hamm
- S 1: Solingen Hbf. – Düsseldorf Hbf. – Mülheim an der Ruhr – Essen – Bochum – Dortmund
- S 3: Oberhausen – Mülheim an der Ruhr – Essen – Hattingen

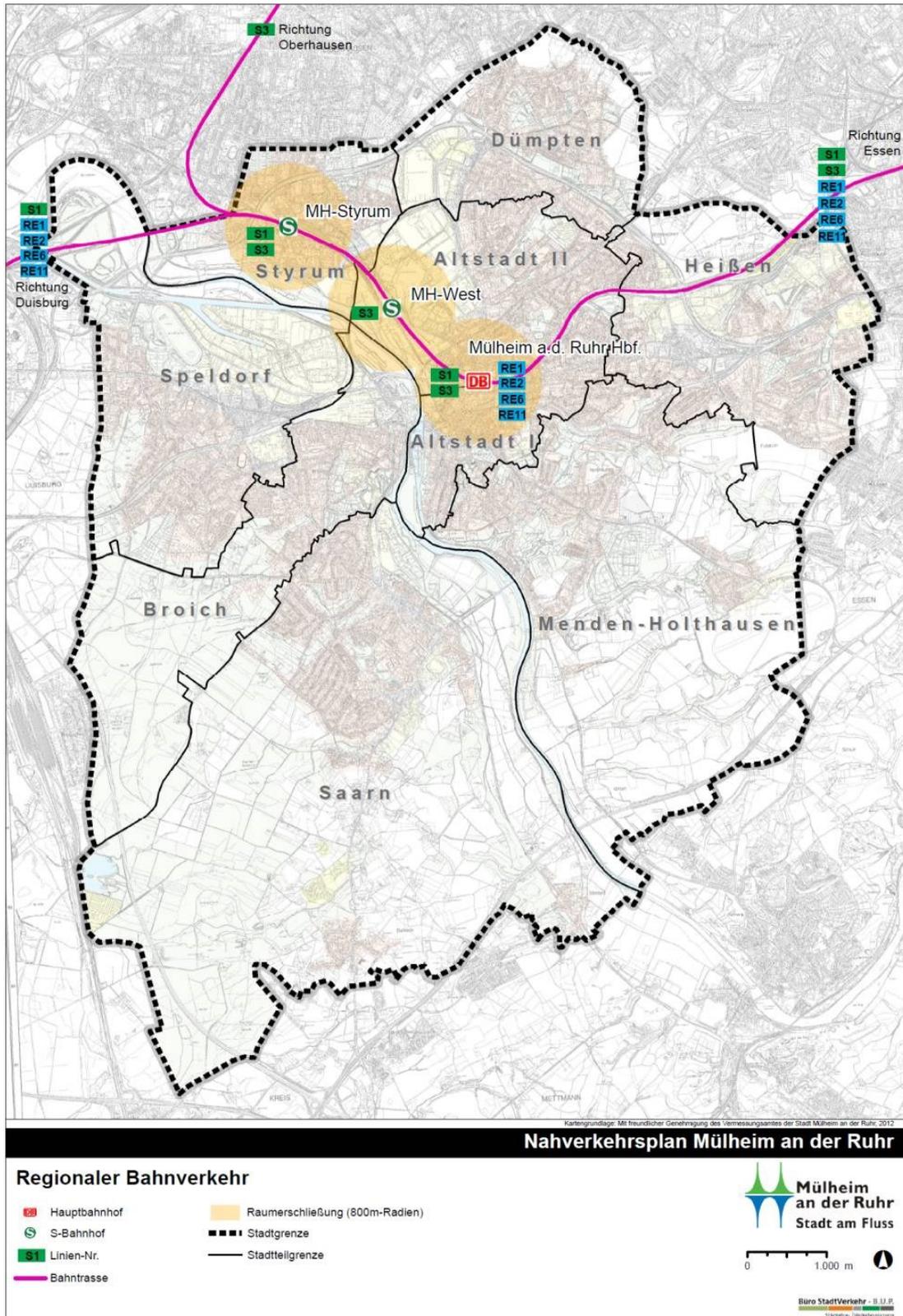


Abb. 4.2-1 : Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Mülheim an der Ruhr (Fahrplanstand 2011/2012)

### 4.3 Stadt- und Straßenbahnverkehr

Mülheim an der Ruhr wird von einer Stadtbahnlinie und 5 Straßenbahnlinien bedient:

- U18: Mülheim an der Ruhr Hbf. – Essen Hbf. – Essen Berliner Platz (Normalspur)
- 102: Uhlenhorst – Stadtmitte – MH Hbf. – Oberdümpfen (Meterspur)
- 104<sup>6</sup>: Flughafen – Stadtmitte – Rathausmarkt – Grenze Borbeck - E-Abzw. Aktienstr. (Meterspur)
- 110: Friesenstr. – MH-Styrum – Stadtmitte - Hauptfriedhof (Meterspur)
- 112: Kaiserplatz – Landwehr – OB Hbf. – OB Neue Mitte – OB Neumarkt (Meterspur)
- 901: MH Hbf. – Speldorf – DU Hbf. – Ruhrort – Obermarxloh (Normalspur)

Die Stadtbahnlinie U 18, eine Gemeinschaftslinie der MVG und der EVAG, ist als Halbmesserlinie im östlichen Stadtgebiet ausgebildet. Die U 18 beginnt am Mülheimer Hauptbahnhof, erschließt den Stadtteil Heißen und erreicht in Mittellage der A 40 die Stadtgrenze zu Essen. Nach Erreichen des Essener Hauptbahnhofes endet die Linie am Berliner Platz in Essen. Durch den 10-Minuten-Takt und die hohe Reisegeschwindigkeit kommt der Stadtbahnlinie eine wichtige Bedeutung im Mülheimer ÖPNV-System zu.

Das Straßenbahnnetz besteht aus insgesamt 5 Linien und ist sternförmig ausgebildet. Die besondere Siedlungsstruktur mit dem Siedlungsschwerpunkt und den Arbeitsstätten im Norden der Stadt spiegelt sich auch im Straßenbahnnetz wider. In den nördlichen Stadtbereich führen 3 Straßenbahnkorridore. Einmal entlang der Mellinghofer Straße die Linie 102 nach Dümpfen, entlang der Aktienstraße die Linie 104 nach Winkhausen sowie in Richtung Styrum mit einer Verzweigung an der Oberhausener Straße und Hauskampstraße die Linien 110 und 112. In Richtung Westen verkehrt auf der Duisburger Straße die Linie 901 nach Broich und Speldorf. Der Süden des Stadtgebietes wird von drei Straßenbahnkorridoren erschlossen. Auf der Kaiserstraße in Richtung Flughafen die Linie 104, auf dem Straßenzug Friedrich-, Kamp- und Bismarckstraße nach Holthausen die Linie 110 und über den Straßenzug Prinzeß-Luise-Straße und Uhlenhorstweg nach Broich die Linie 102.

Wie auch die Stadtbahnlinie U 18 sind die Straßenbahnlinien 112 und 901 als Halbmesserlinien ausgebildet. Die Endpunkte sind die Innenstadthaltestellen Kaiserplatz beziehungsweise Hauptbahnhof. Die übrigen Linien sind als Durchmesserlinien angelegt. Vier der Linien (U 18, 104, 112, 901) besitzen städteverbindende Funktion.

Als Verknüpfungspunkte sind zu nennen:

- Mülheim an der Ruhr Hbf. und Haltepunkt Stadtmitte als Verknüpfungspunkt 1. Ordnung
- Bf. Styrum und Haltepunkt Heißen Kirche als Verknüpfungspunkt 2. Ordnung

<sup>6</sup> Seit 02.04.2012 ist der Abschnitt Hauptfriedhof – Flughafen stillgelegt und wird mit dem Schienenersatzverkehr bedient.

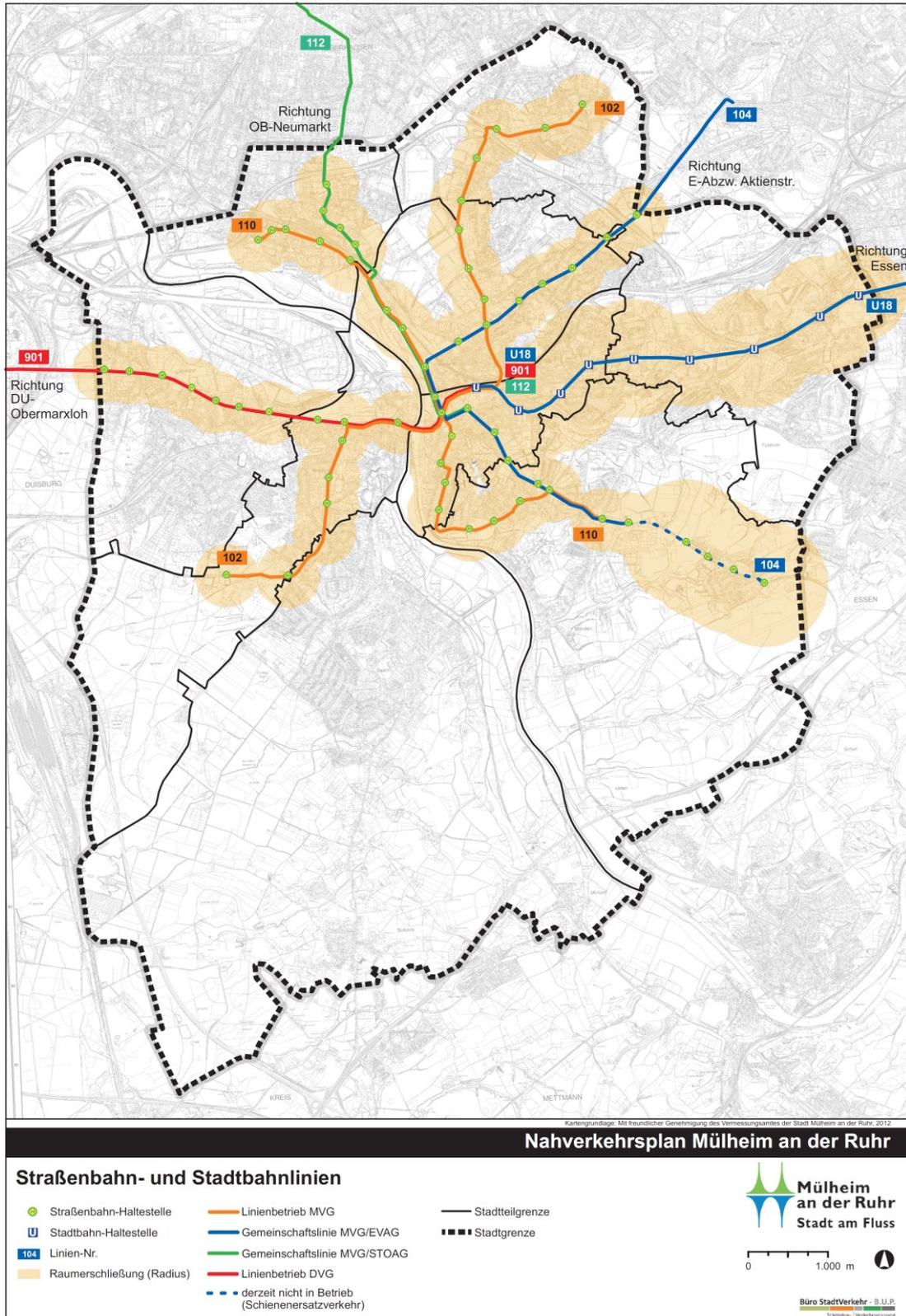


Abb. 4.3-1 : Stadt- und Straßenbahn in Mülheim an der Ruhr (Fahrplanstand 2011/2012)

#### 4.4 Busverkehr

Die 15 Buslinien im Stadtgebiet übernehmen die ergänzende Erschließung und bedienen vornehmlich die Räume abseits der Stadt- und Straßenbahnachsen. Elf dieser Buslinien sind stadtgrenzenüberschreitend.

Es gibt 8 Buslinien der MVG

- 124: OB-Wehrstraße – MH Hbf. – MH-Speldorf
- 129: Rhein-Ruhr-Zentrum – Heißen Kirche – MH-Winkhausen – Gewerbegebiet Heifeskamp – MH- Styrum – OB-Alstaden
- 131: Ratingen-Breitscheid Flurstraße – MH- Selbeck – Stadtmitte – MH Hbf.
- 132: Heißen Kirche – MH Hbf. – MH-Saarn – MH-Mintard
- 133: Heidkamp – MH Hbf. – MH Saarn – Saarner Kuppe
- 134: Saalestraße – MH Speldorf – MH Saarn – Schulzentrum Saarn
- 135: Hafen – MH Hbf.
- 138: MH-Heißen Kirche – MH-Heimaterde – Rhein-Ruhr-Zentrum – E-Fronhausen Breilsort

Buslinien anderer Verkehrsunternehmen:

- 151: MH-Boverstraße – MH-Winkhausen – MH-Stadtmitte – E-Kettwig
- 145: Flughafen – Rhein-Ruhr-Zentrum –Essen Hbf. – Heisingen Baldeneysee
- 122: MH Hbf.- Raffelberg – MH-Styrum – Oberhausen Hbf. – OB-Cityforum
- 136: OB-Anne-Frank-Realschule – OB-Hbf. –MH-Heißen Kirche – E-Haarzopf
- 976: OB-Königshardt – Buschhausen – Sterkrade Bf. – OB-Hbf. – OB-Wehrstr. – MH-Heifeskamp
- 752: MH Hbf. – MH-Saarn – Düsseldorf Hbf.
- 753: MH-Heißen Kirche – MH-Selbeck – Ratingen Mitte

Im Gegensatz zu den Stadt- und Straßenbahnlinien bestehen bei den Buslinien allerdings nur in wenigen Fällen schnelle Direktverbindungen zwischen den Stadt- oder Stadtteilzentren. Auf Mülheimer Stadtgebiet werden die Buslinien überwiegend als Radiallinien geführt.

Innerhalb des Mülheimer Stadtgebietes ist das Busliniennetz so konzipiert, dass nur wenige Streckenabschnitte von Bus- und Schienenverkehrsmitteln gemeinsam befahren werden. Hauptsächlich trifft dies auf die Relation Haltestelle Stadtmitte – Hauptbahnhof zu, 8 Buslinien und 2 Straßenbahnlinien verbinden die beiden Haltestellen mit dem höchsten Fahrgast- und Umsteigeraufkommen im Stadtgebiet.

Primär übernehmen die Buslinien die Zubringerfunktion zu Stadt- und Straßenbahnlinien. Das Busliniennetz ist deshalb überwiegend als Radialnetz konzipiert und wird mit einigen Tangentialverbindungen komplettiert. Dies sind die Linienäste in den Stadtteil Saarn über die Düsseldorfer Straße und nach Dümpten über die Mühlenstraße. Diese besitzen in erster Linie Verbindungsfunktion und bieten durch Linienüberlagerung einen leistungsfähigen Takt.

Ab 23.30 Uhr verkehren anstelle der Linien des Tagesnetzes die NachtExpress Linien der MVG. Sonntags bis donnerstags finden um 23.30 und 00.30 Uhr Sternfahrten der 6 NachtExpress Linien statt. In den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag verkehren diese NachtExpress Linien ab 23.30 Uhr im Stundentakt die Nacht hindurch. Starthaltestelle ist für alle Linien die Haltestelle Stadtmitte. Die NachtExpress Linie 2 verkehrt von der Haltestelle Stadtmitte über Broich, Speldorf, die Akazienallee nach Styrum und über die Sandstraße zurück zur Haltestelle Stadtmitte. Die NachtExpress Linie 3 führt über Heißen, Winkhausen und Dümpten zurück zur Stadtmitte. Diese Linie verkehrt auf dem beschriebenen Ring in beiden Richtungen. NachtExpress Linie 4 besitzt 2 Äste. Der südliche ist als Ring ausgebildet und führt von der Stadtmitte bis zum Oppspring, dann zur Haltestelle Müller-Menden und durch Holthausen zurück zur Stadtmitte und wird auch nur in dieser Richtung befahren. Der nördliche Ast führt über die Aktienstraße bis zur Haltestelle Abzweig Aktienstraße in Essen. NachtExpress Linie 9 verbindet die Stadtmitte mit dem Duisburger Hauptbahnhof und dem RheinRuhr Zentrum. NachtExpress Linie 10 verbindet die Stadtmitte auf dem südlichen Ast mit den Stadtteilen Broich und Saarn. Der nördliche Ast erschließt Winkhausen und Dümpten und führt bis nach Oberhausen Sterkrade. NachtExpress Linie 12 ist identisch mit der Straßenbahnlinie 112 aus dem Tagesnetz und führt von der Haltestelle Stadtmitte bis nach Oberhausen-Sterkrade. Dabei wird auch der Oberhausener Hauptbahnhof angefahren.

Es gibt 6 Linien im NachtExpress der MVG:

- NE2: Broich – Speldorf – Styrum – Sandstr.
- NE3: Stadtmitte – Heißen – Winkhausen – Dümpten – Stadtmitte
- NE4: E Abzweig Aktienstr. – Stadtmitte – Holthausen – MH-Menden
- NE9: DU-Hbf. Osteingang – MH Stadtmitte – Heißen Kirche – Rhein-Ruhr-Zentrum
- NE10: OB-Sterkrade Bf. – Neue Mitte – Wehrstr. – MH Heidkamp – Stadtmitte – MH-Saarn
- NE12: MH Kaiserplatz – Landwehr – Oberhausen Hbf. – OLGA-Park – Neumarkt

Als Zubringer zum Nachtnetz Mülheim an der Ruhr existieren flexible Bedienungsformen in Form von Taxibuslinien die als Zubringer zum Nachtnetz fungieren:

- T 1: MH Rhein-Ruhr-Zentrum - Essen, Frohnhausen/Breilsort
- T 2: Goetheplatz - Winkhausen
- T 3: Heißen Kirche - Blumendeller Straße
- T 4: Tilsiter Straße - Flughafen
- T 5: MH Müller Menden - Essen, Kettwig-Schwimmbad
- T 6: Friedrich-Freye-Straße - Am Biestenkamp
- T 7: MH Kiefernweg - Ratingen Flurstraße
- T 8: Strippchens Hof - Heuweg – Waldschlößchen
- T 9: Schützenstraße - Steinmetzstraße
- T10-2: Erbach – MH-Sunderplatz – Fängershof –Tommesweg und zurück

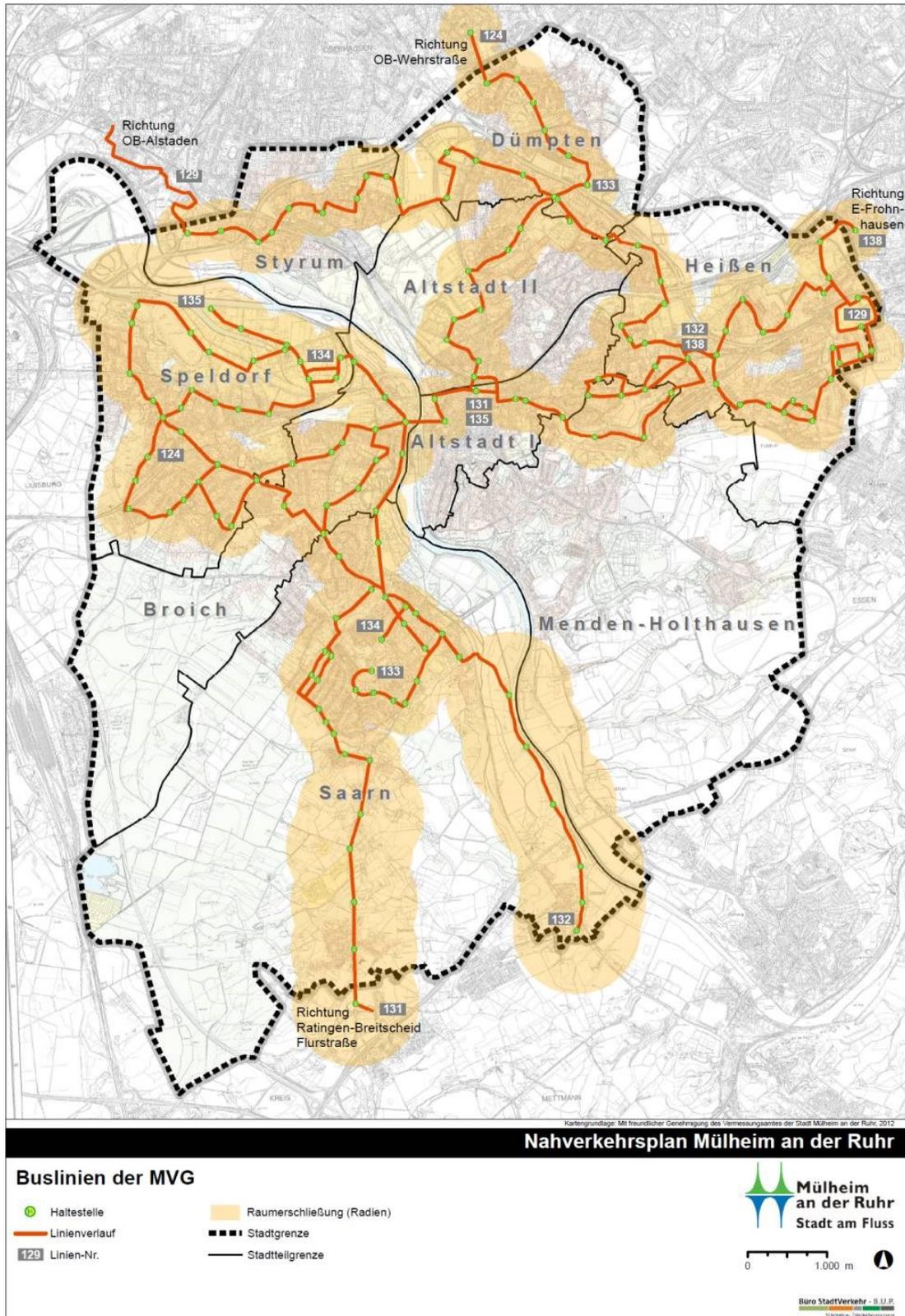


Abb. 4.4-1 : Buslinien der MVG in Mülheim an der Ruhr (Fahrplanstand 2011/2012)

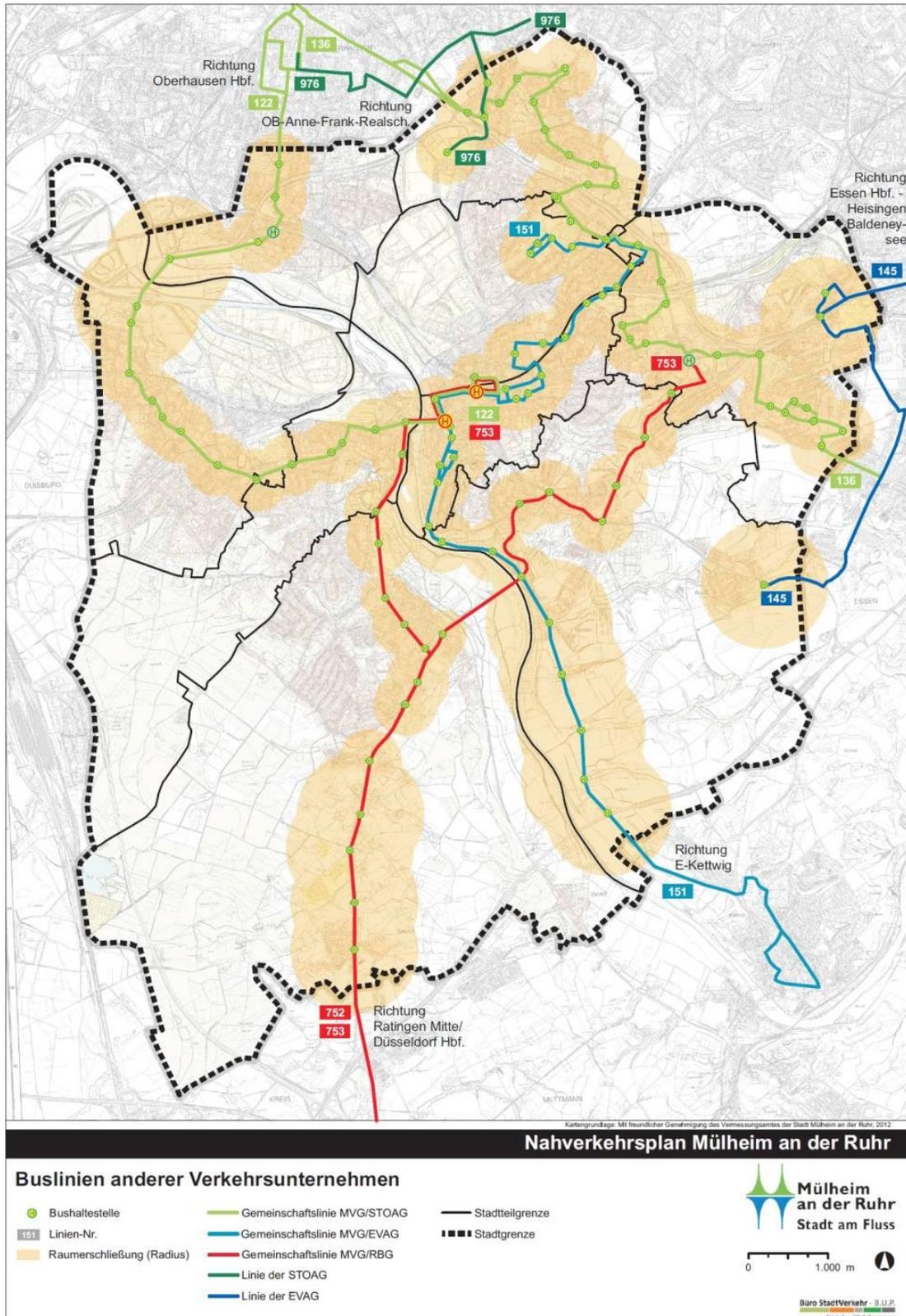


Abb. 4.4-2 : Buslinien anderer Verkehrsunternehmen in Mülheim an der Ruhr (Fahrplanstand 2011/2012)

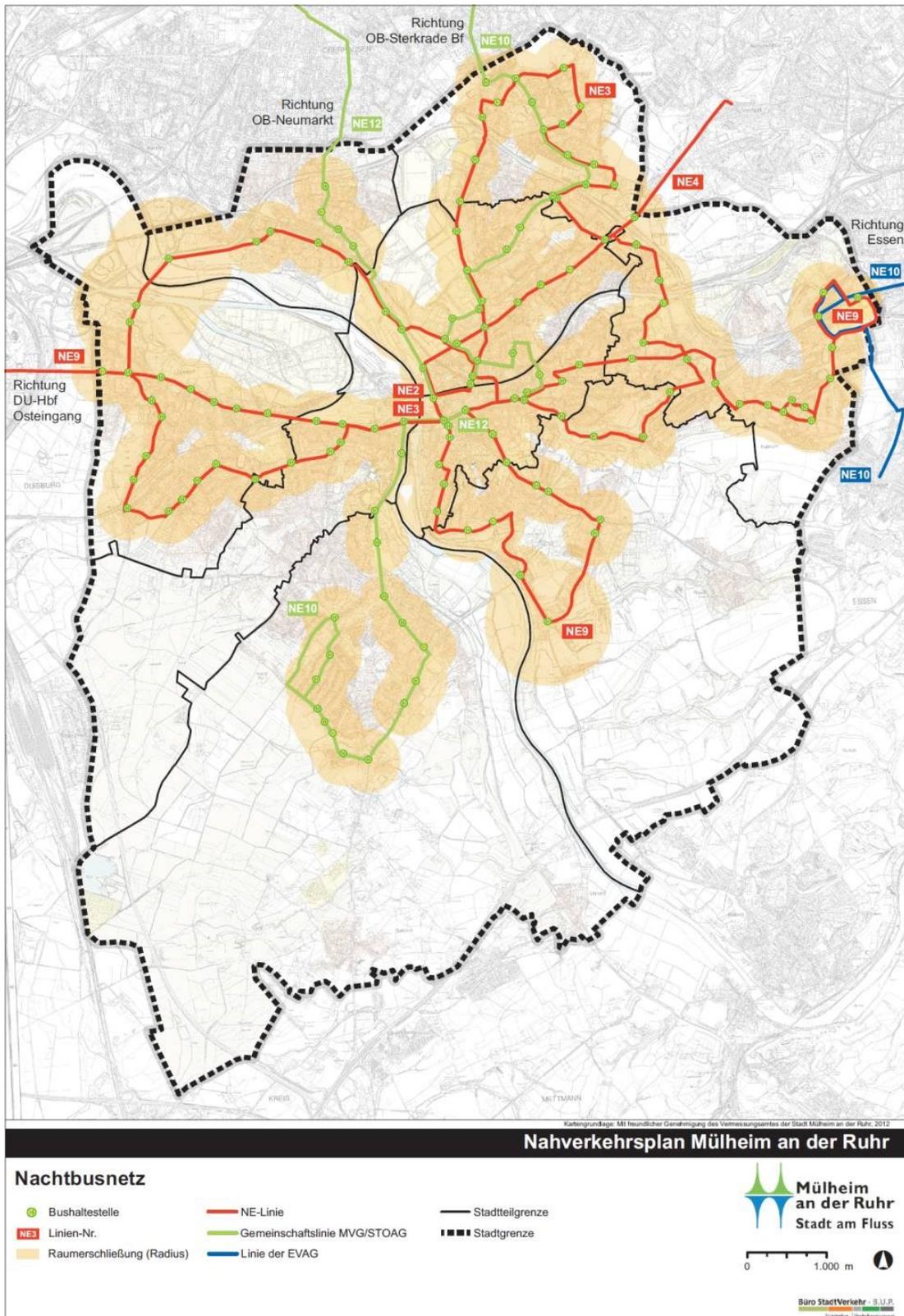


Abb. 4.4-3 : Nachtbusnetz in Mülheim an der Ruhr (Fahrplanstand 2011/2012)

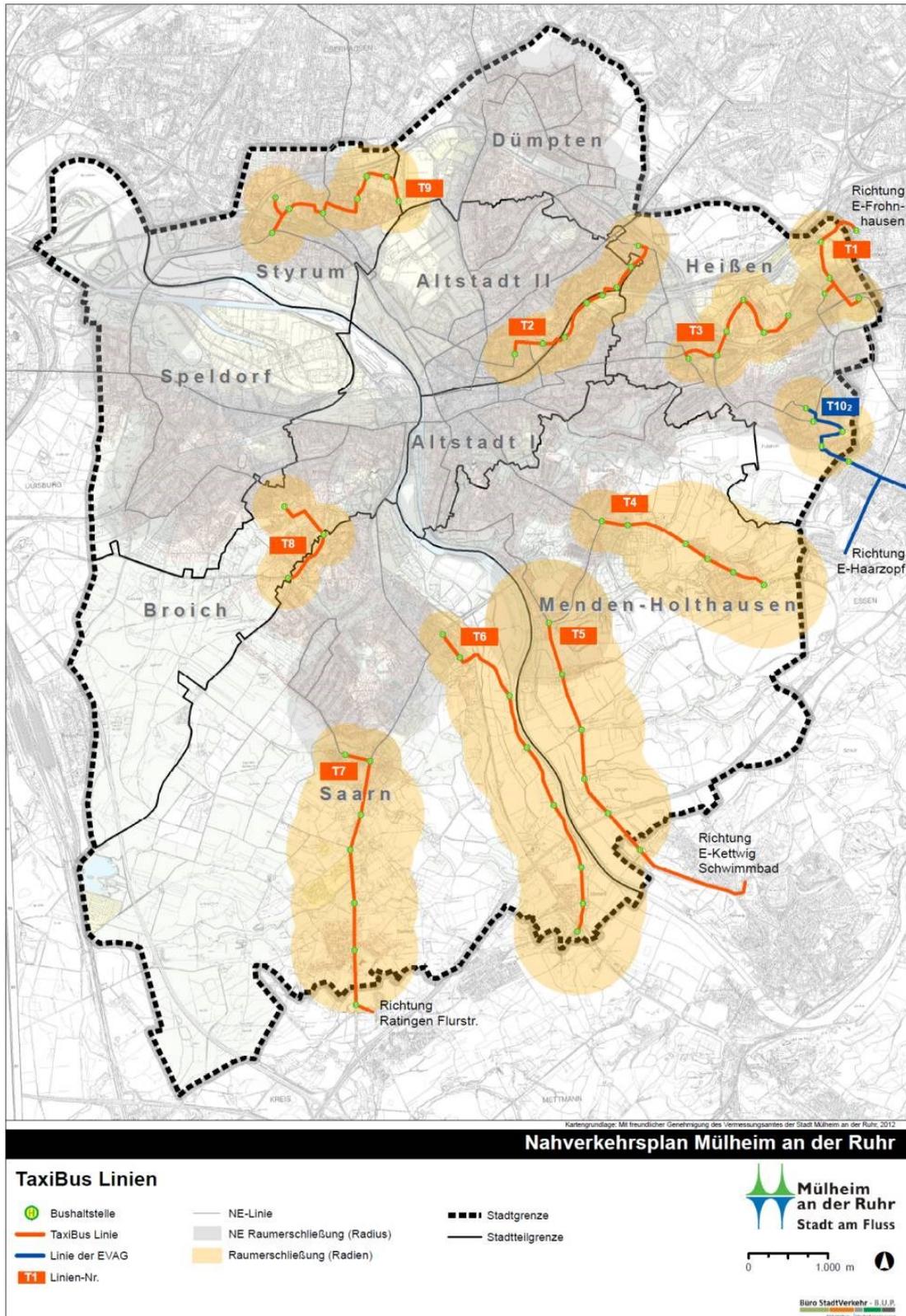


Abb. 4.4-4 : TaxiBus Linien in Mülheim an der Ruhr (Fahrplanstand 2011/2012)

#### 4.5 Betriebsleistungen

Die nachfolgende Tabelle stellt den Ist-Zustand des ÖPNV-Angebotes dar. Dabei sind die Bedienzeiten auf volle Viertelstundenwerte gerundet, die Takte und Bedienzeiten geben das Angebot auf Mülheimer Stadtgebiet wieder:

Linie	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Bedienzeiten MF	Fahrzeug-einsatz	Laufzeit Genehmigung
<b>Straßenbahn</b>						
102	10`	10`	30`	4.30 - 23.30 Uhr	M6 NF	28.08.2027
104	10`	10`	30`	4.30 - 24.00 Uhr	M8	28.08.2027
110	20`	20`	30`	4.30 - 23.30 Uhr	M6	27.08.2027
112	10`	10`	30`	4.40 - 23.50 Uhr	NF6 D	31.03.2021
901	15`	15`	30`	4.00 - 23.30 Uhr	GT10 N C-DU	DVG Linie
<b>U-Bahn</b>						
U 18	10`	10`	30`	4.15 - 23.30 Uhr	B80/B100	31.03.2027
<b>Bus</b>						
122	20`	20`	30`	4.30 - 23.45 Uhr	SL/GLZ	27.05.2014
124	20`	20`	30`	4.45 - 23.30 Uhr	GLZ	31.10.2016
129	30/60`	30/60`	60`	4.30 - 21.00 Uhr	SL	30.04.2016
131	30`	30`	60`	4.30 - 23.00 Uhr	GLZ	06.09.2016
132	20/40`	20/40`	60`	5.00 - 23.30 Uhr	SL	31.05.2015
133	20`	20`	60`	5.00 - 23.15 Uhr	GLZ	06.09.2019
134	60`	60`		7.30 - 19.30 Uhr	SL	30.05.2016
135	10/20`	20/30`		5.15 - 19.15 Uhr	SL/GLZ	30.05.2016
136	60`	60`	60`	4.30 - 23.30 Uhr	SL	27.05.2018
138	20`	20`	30`	4.45 - 23.45 Uhr	SL	31.12.2021
145	60`	60`	60`	6.00 - 19.15 Uhr	GLZ	EVAG Linie
151	30/60`	30/60`	60`	5.00 - 23.15 Uhr	SL	31.05.2016
752	60`	60`	60`	6.00 - 20.45 Uhr	SL/GLZ	31.12.2014
753	ca. 30`	60`		5.15 - 19.30 Uhr	SL	15.10.2018
976	20`	20`	30`	6.45 - 20.45 Uhr	SL/GLZ	STOAG Linie
NE 2			60`	23.30 - 1.30 Uhr	SL	12.06.2020
NE 3			60`	23.30 - 1.30 Uhr	SL	12.06.2020
NE 4			60`	23.30 - 1.30 Uhr	SL	12.06.2020
NE 9			60`	23.30 - 1.30 Uhr	SL	12.06.2020
NE 10			60`	23.30 - 1.30 Uhr	SL	06.01.2019

Abb. 4.5-1: Linien mit Taktangebot, Bedienungszeiten, Anforderung Fahrzeugeinsatz, Fahrplankilometer pro Jahr und Laufzeit der Verkehrsgenehmigungen

Die Angabe der Fahrplankilometer bezieht sich auf das Stadtgebiet in Mülheim an der Ruhr. In der untenstehenden Tabelle (s. Abb. 4.5-2) sind die Betriebsleistungen für die einzelnen Linien auf Mülheimer Stadtgebiet getrennt nach Wochentagen dargestellt. In den Betriebsleistungen sind nicht die Leistungen der Nachtexpress-Fahrten und Taxibus-Fahrten dargestellt. Die Betriebsleistungen beziehen sich auf den Fahrplanstand 2011/2012.

<b>Kilometerleistungen in Mülheim an der Ruhr (Stand 2011/2012)</b>				
	<b>werktags</b>	<b>samstags</b>	<b>sonntags</b>	<b>Summe</b>
Linie	U-Bahn / Strab			
U 18	273.240	33.696	38.102	345.038
102	482.977	57.990	52.464	593.431
104	367.710	41.309	31.968	440.987
110	211.938	27.654	30.444	270.036
112	214.190	23.852	24.462	262.504
901	185.803	27.050	19.584	232.438
<b>Strab</b>	<b>2.144.434</b>			
Linie	Bus			
122	239.540	28.954	31.176	299.670
124	325.004	39.936	39.684	404.624
129	152.435	14.897	0	167.332
131	193.697	32.573	20.880	247.150
132	229.395	40.830	26.976	297.202
133	258.901	30.251	11.520	300.673
134	55.862	9.984	11.520	77.366
135	195.620	16.260	0	211.880
136	129.789	22.464	24.300	176.553
138	155.379	19.836	21.366	196.580
145	47.513	6.729	7.200	61.442
151	173.811	29.640	23.400	226.851
752	71.726	10.811	6.804	89.340
753	83.490	8.580	7.812	99.882
976	28.336	0	0	28.336
<b>Bus</b>	<b>2.884.881</b>			
<b>Summe</b>	<b>5.029.315</b>			

Abb. 4.5-2: Betriebsleistungen in km getrennt nach Wochentagen; Fahrplanstand 2011/2012

#### 4.6 Ergänzungen zum ÖPNV-Angebot

Ergänzend zum ÖPNV-Angebot werden in Mülheim an der Ruhr bewirtschaftete Radstationen betrieben. Die Radstation im Hauptbahnhof bietet 200 Abstellplätze für Fahrräder, die Radstation im Bahnhof Styrum 100 Abstellplätze.

Weiterhin hat die Stadt Mülheim an der Ruhr Bike&Ride Anlagen eingerichtet. An den folgenden Haltestellen befinden sich die Anlagen.

<b>Haltestelle</b>	<b>Anzahl B+R Plätze</b>
Hauptbahnhof	80
Stadtmitte	8
Rosendeller Straße	14

Haltestelle	Anzahl B+R Plätze
Heißen-Kirche	10
MH-Styrum	15
MH-West	7
Broicher Mitte	7

Abb. 4.6-1: Anzahl der B+R Plätze

Laut Angaben vom VRR sind am S-Bahnhof Styrum insgesamt 60 Stellplätze für Park+Ride vorhanden.

### Öffentliches Fahrradverleihsystem: metropol-rad ruhr

An rund 30, in der Regel nachfragestarken Haltestellen des ÖPNV im Stadtgebiet finden Kunden des Nahverkehrs Fahrradverleihstationen in Mülheim an der Ruhr vor. Das System ist freizügig mit den übrigen 270 Stationen in 9 weiteren Kernstädten des Ruhrgebietes zu benutzen.

Mit einem gültigen Fahrschein des VRR kann das Leihradsystem täglich einmalig bis zu einer halben Stunde kostenlos genutzt werden. Abo-Kunden der MVG erhalten darüber hinaus einen vergünstigten Ausleihtarif. Im Frühjahr 2013 wird bzw. wurde die Integration in das System des öffentlichen Nahverkehrs nochmals verbessert. Bisher war schon eine Registrierung in den Kundencentern der MVG möglich. Nun muss zur erstmaligen Nutzung lediglich das e-Ticket (z.B. Ticket 1000) von der Kommunikationsstelle einer beliebigen metropol-rad ruhr-Station eingelesen werden. Der Nutzer wird sodann zur Identifizierung aufgefordert, über die Tastatur der Kommunikationsstelle seine Handynummer einzugeben. Über eine SMS erhält der Neukunde umgehend den Zahlencode für das auszuleihende Rad und er kann losfahren.

## 4.7 ÖPNV-Nachfragestruktur

Informationen über die ÖPNV-Nachfrage stützen sich auf die vorliegenden Materialien wie den Verkehrsentwicklungsplan des Jahres 2009, den NVP 2004, Fahrgasterhebungen im Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr aus 2012 und eine Haushaltsbefragung aus 2012 zum Thema Mobilität.

### 4.7.1 Mobilität in Mülheim an der Ruhr

Basierend auf der im November 2012 durchgeführten Haushaltsbefragung in Mülheim an der Ruhr legt jeder Mülheimer durchschnittlich 3 Wege und Fahrten an einem Tag zurück. Dabei unternimmt die Altersgruppe zwischen 30 und 50 Jahren die meisten Wege. Die Bevölkerung ab 75 Jahren legt die wenigsten Wege zurück.

Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel der Mülheimer Bevölkerung ist der Pkw mit 51%. Weitere 10% werden als Mitfahrer zurückgelegt. Eine große Bedeutung hat auch der Fußgängerverkehr mit einem Anteil von 16% aller Wege. Knapp ein Fünftel aller Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV) zurückgelegt. Hiervon entfallen 9% auf U-Bahn/

Straßenbahn, 5% auf S-Bahn/Nahverkehrszug, 4% auf den Bus und 0,4% auf den Fernverkehr<sup>7</sup>. (s. Abb. 4.7-1)

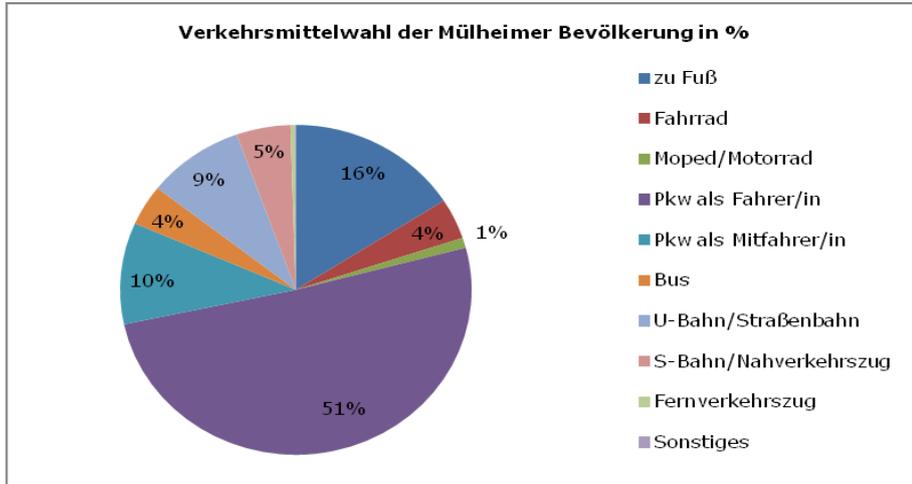


Abb. 4.7-1: Verkehrsmittelwahl der Mülheimer Bevölkerung in Prozent

Die Verkehrsmittelwahl der Mülheimer Bevölkerung ist je nach Stadtteil unterschiedlich (s. Abb. 4.7-2).

Der Anteil der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist mit Abstand im Stadtteil Styrum am höchsten. Hier beträgt er 28%. Auch der Stadtteil Altstadt II ist mit 24% hoch.

Der Umweltverbund insgesamt (Fuß, Rad und öffentlicher Verkehr) wird in den Stadtteilen Altstadt I und II sowie in Styrum überdurchschnittlich genutzt.

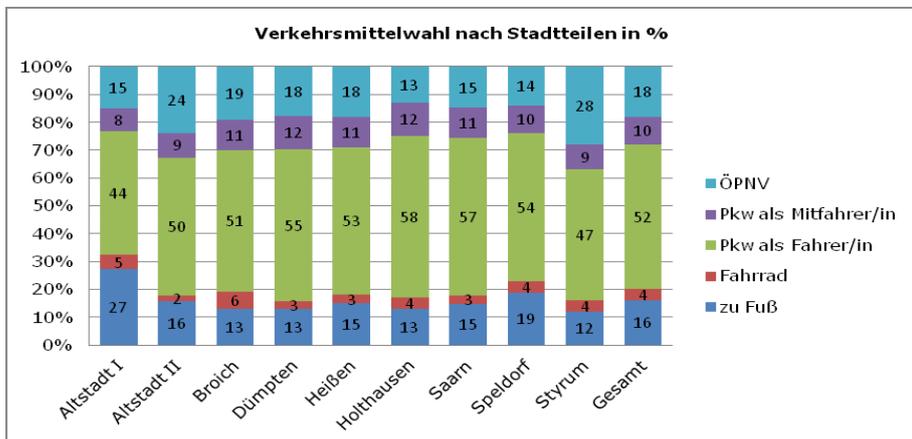


Abb. 4.7-2: Verkehrsmittelwahl nach Stadtteilen in Prozent

In den anderen Stadtteilen dominiert der Kfz-Verkehr mit 51 bis 58% aller zurückgelegten Wege (als Fahrer/in). Hinzu kommen 10 - 12% aller Wege als Mitfahrer/in. Am stärksten ausgeprägt ist die Kfz-Nutzung in Holthausen mit insgesamt 70% aller Wege als Fahrer/in oder Mitfahrer/in, gefolgt von Saarn mit 68%.

Der ÖPNV wird von Kindern und Jugendlichen am häufigsten genutzt. Auch der Anteil der 18 bis 30-jährigen ist mit 34% relativ hoch.

<sup>7</sup> Quelle: Haushaltsbefragung zur Mobilität 2012 (Stand April 2013)

Weit über 50% aller Wege legen die Altersgruppen zwischen 30 und 65 Jahren mit dem Auto als Fahrer/in zurück. Die über 65-jährigen fahren häufiger mit dem Auto als junge Erwachsene zwischen 18 und 30 Jahren. Erst ab 75 Jahren nimmt die Autonutzung deutlich ab und der ÖPNV-Anteil wieder mit 22% zu.

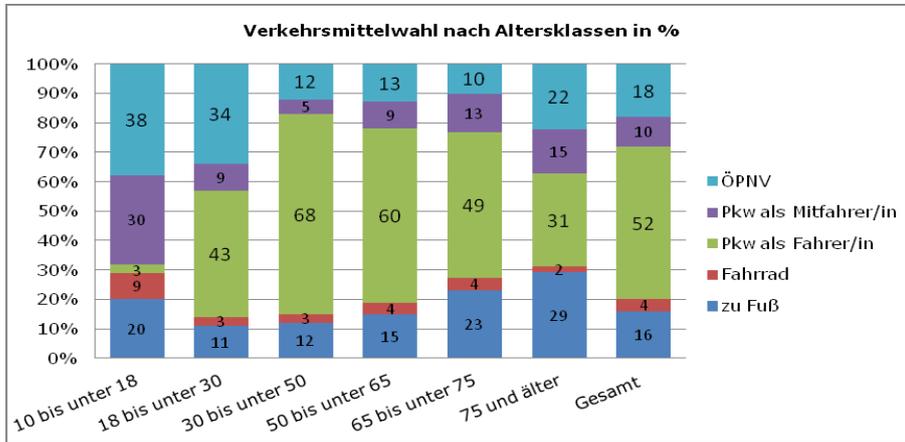


Abb. 4.7-3: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen in Prozent

Die Verkehrsmittel werden je nach Wegezweck unterschiedlich häufig genutzt (s. Abb. 4.7-4). Der ÖPNV wird mit Abstand am höchsten (55%) für den Wegezweck Ausbildung/Schule/Hochschule genutzt. Gefolgt wird dieser vom Wegezweck Arbeitsplatz mit 18%.

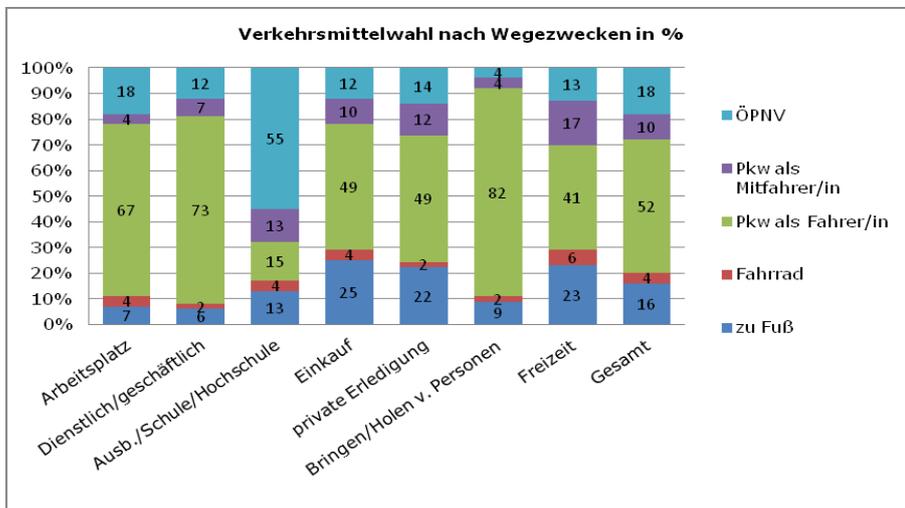


Abb. 4.7-4: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken in Prozent

Der Stadtteil Altstadt I ist das zentrale Ziel in Mülheim an der Ruhr, das mit allen anderen Stadtteilen zum Teil intensive Verkehrsverflechtungen aufweist. Die meisten Wege (jeweils über 5.000 in eine Richtung) werden zwischen den Stadtteilen Altstadt I und Altstadt II zurückgelegt, gefolgt von Holthausen, Heißen und Saarn.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Quelle: Haushaltsbefragung zur Mobilität 2012 (Stand April 2013)

#### 4.7.2 Fahrgastnachfrage im ÖPNV

Betrachtet man die heutige Verkehrsnachfrage (Fahrgastzählung 2012) so beträgt das Aufkommen an Linienbeförderungsfällen im ÖV ca. 88.328 Fahrgäste pro Tag in Mülheim an der Ruhr. Darin sind die Umsteiger zwischen den einzelnen ÖPNV-Linien mit enthalten.

Die Straßenbahnlinien (Strab) und die U18 machen mit ca. 59.160 Einsteigern am Tag ca. 67% der gesamten Einsteiger aus. Das Fahrgastaufkommen der Straßenbahnlinie 110 ist hierbei sehr gering und steht in keinem Verhältnis zum Fahrtenangebot.

Im Durchschnitt besitzen die jeweiligen Buslinien unter 2.000 Einsteiger pro Werktag. Als „Ausreißer“ lassen sich die Linien 124 und 133 identifizieren, da diese straßenbahnadäquate Leistungen erbringen (s. Abb. 4.7-5).

<b>Fahrgastzahlen in Mülheim an der Ruhr (Stand 2012)</b>	
<b>Linie</b>	<b>U-Bahn / Strab</b>
U 18	16.651
102	13.177
104	10.367
110	2.974
112	8.125
901	7.866
Summe	59.160
<b>Linie</b>	<b>Bus</b>
122	3.025
124	6.008
129	1.715
131	2.054
132	1.982
133	5.482
134	231
135	1.947
136	1.634
138	1.545
145	k. A.
151	2.274
752	866
753	405
976	k. A.
Summe	29.168
<b>Summe Gesamt</b>	<b>88.328</b>

Abb. 4.7-5: Fahrgastzahlen für jede Linie (Fahrgastzählung 2012)

Die unten stehende Abbildung zeigt die Einsteiger aller Linien werktags (s. Abb. 4.7-6). Hieraus ersichtlich ist auch die Tagesganglinie in Mülheim an der Ruhr. Die morgendliche Spitzenstunde ist bei allen Linien mehr oder weniger gleich, zwischen 6.00 und 8.00 Uhr. Eine Nachmittagsspitze ist zu Schulschluss und Feierabendverkehr zwischen 13 und 17 Uhr ersichtlich, allerdings geringer ausgeprägt als die morgendliche Spitzenstunde. Ab 18 Uhr ist ein stetiger Rückgang des Fahrgastaufkommens zu verzeichnen.

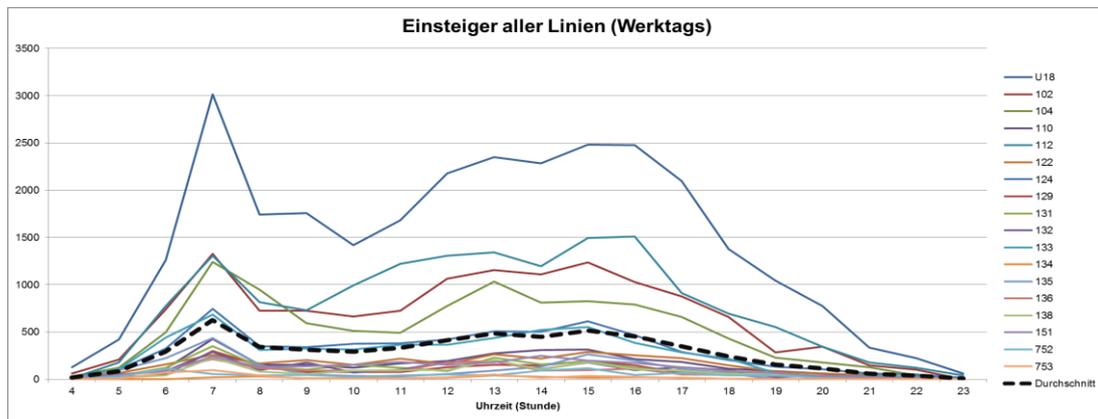


Abb. 4.7-6: Einsteiger aller Linien für werktags (Fahrgastzählung 2012)

Die am stärksten belasteten Querschnitte im Mülheimer ÖPNV-Netz finden sich auf den Stadt- und Straßenbahnachsen, wobei die höchsten Werte auf der Strecke der U18 ab Hauptbahnhof auftreten sowie zwischen den Haltestellen Stadtmitte und Schloß Broich, gefolgt von dem Streckenabschnitt Stadtmitte – Dümptener Straße und Stadtmitte – Mühlenstraße. Eine graphische Darstellung der Nachfrage in Form von Besetzung pro Linienabschnitt pro Tag findet sich in Abbildung 4.7-7.

Werden die Verkehrsmittel einzeln betrachtet, so ergibt sich, dass im Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr die U18 die höchsten Belastungen aufweist. Vom Hauptbahnhof bis zur Stadtgrenze liegt der Querschnittswert zwischen 6.400 und 9.800 Linienbeförderungsfällen am Tag. Bei den Straßenbahnen fällt der Abschnitt Stadtmitte – Dümptener Straße auf, der mit maximal 6.500 Linienbeförderungsfällen belastet ist. Hier verkehren die Linien 110 (bis zur Thyssenbrücke) und 112. Auf der Linie 102 ist der Abschnitt Hauptbahnhof – Mühlenstraße mit bis zu 5.400 Linienbeförderungsfällen belastet. Hohe Belastungszahlen weist auch die Linie 901 auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – Königstraße mit etwas über 5.000 Linienbeförderungsfällen auf.

Sehr hohe Belastungen finden sich auch auf den von Bussen befahrenen Strecken innerhalb der Innenstadt. Hier sind insbesondere die Abschnitte Stadtmitte – Schloß Broich mit bis zu 10.300 Linienbeförderungsfällen zu nennen und die Bahnstraße mit bis zu 9.000 Linienbeförderungsfällen. Obwohl die Linienbelastungen auf den reinen Busachsen deutlich niedriger liegen als bei Stadt- und Straßenbahn, werden durch Linienüberlagerung diese Werte erreicht.

Außerhalb der Innenstadt existieren 3 starke Busäste. Zwischen den Haltestellen Schloß Broich und Friedrich-Freye-Straße (Linien 132, 133, 752) liegt der Querschnittswert zwischen 4.900 und 3.100 Linienbeförderungsfällen. Der Abschnitt zwischen Rosendahl und Broicher Waldweg mit den Linien 122, 124 und 135 weist bis 3.500 Linienbeförderungsfällen auf. Der Abschnitt Hauptbahnhof bis Selberbeckstraße ist mit bis zu 3.600 Linienbeförderungsfällen belastet. Hier verkehren die Linien 124 und 133. Die sonstigen Buslinien in den Stadtteilen haben meist eine Feinerschließungsfunktion und weisen entsprechende Besetzungen auf.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass neben den starken Linienästen der Stadt- und Straßenbahn auch Buslinienäste eine hohe

Besetzung aufweisen. Dies sind, jeweils ab der Stadtmitte, die Linienäste nach Saarn, der Ast nach Dümpten und der Ast nach Speldorf.

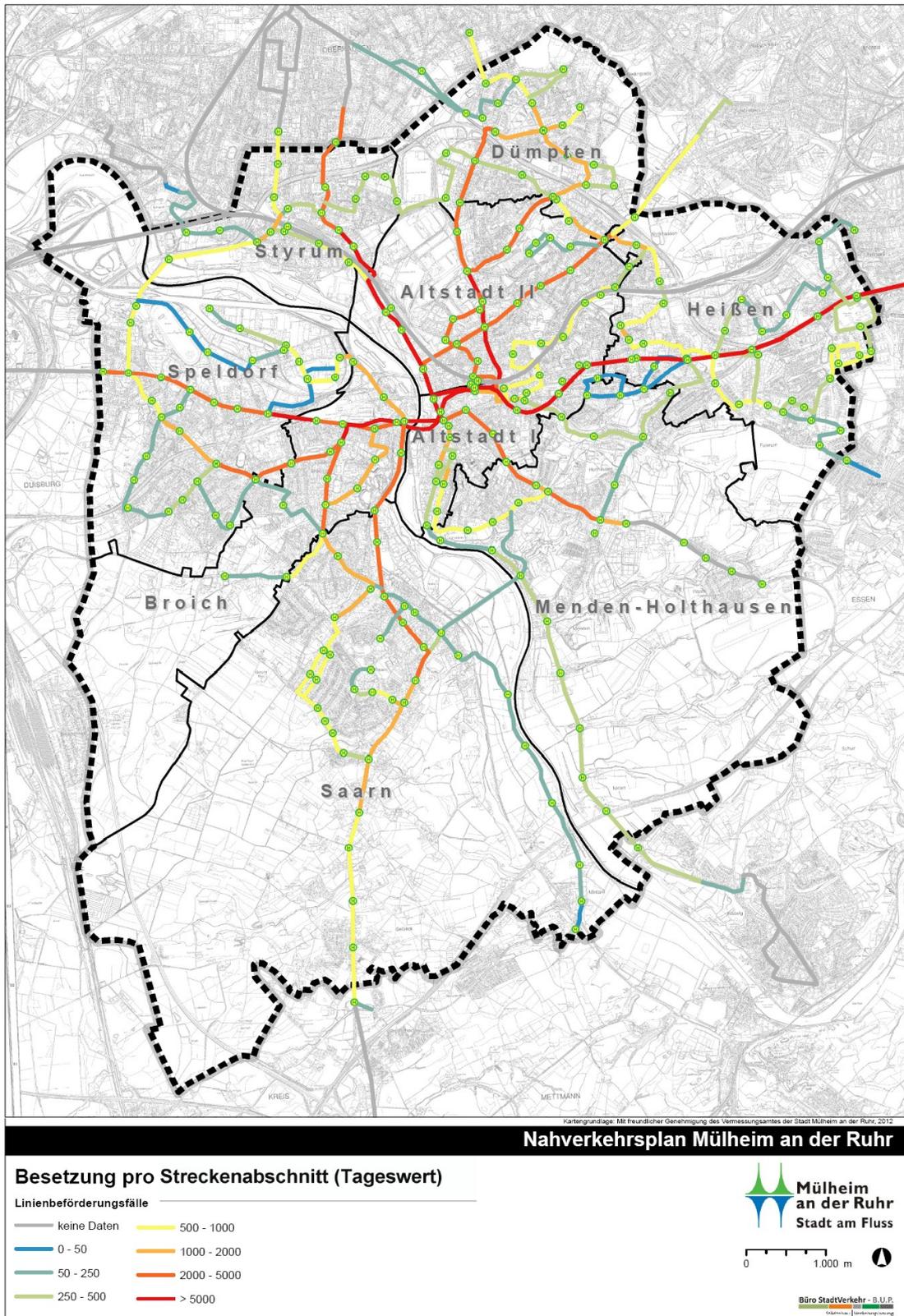


Abb. 4.7-7: Besetzung pro Linienabschnitt (Fahrgastzahlen 2012)

## 4.8 ÖPNV Infrastruktur

Die 243 Haltestellen im Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr geben dem Fahrgast den ersten Eindruck des ÖPNV-Systems auf seiner Reise und erfüllen damit die wichtige Funktion der „Visitenkarte“ des Gesamtsystems.

### 4.8.1 Ausstattung unterirdische Haltestellen und Stadtbahnhaltestellen

Weiterhin wurde die Barrierefreiheit der 12 U-Bahn-Haltestellen auf Mülheimer Stadtgebiet betrachtet. Konkret wurde das Vorhandensein von Aufzügen geprüft, die es mobilitätseingeschränkten Fahrgästen erst ermöglichen, die Bahnsteige zu erreichen.

Ausstattung unterirdischer Haltestellen					
Haltestelle	Linien	3S-Rufsäule	Dynamische Fahrgast-information	Kamera-überwachung	Aufzug vorhanden
Aktienstraße	102	Ja	Ja	Ja	Nein
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	Baubeginn in 2013
Heißen Kirche	U18	Ja	Ja	Ja	Ja
Eichbaum	U18	Ja	Ja	Ja	Nein
Rosendellerstraße	U18	Ja	Ja	Ja	Nein
Humboldt-ring	U18	Ja	Ja	Ja	Baubeginn in 2014

Abb. 4.8-1: Ausstattung unterirdischer Haltestellen

Der Hauptbahnhof bietet Richtungshaltestellen für Schienenverkehrsmittel und Busse. Im sogenannten Bustunnel halten alle im Innenstadtbereich verkehrenden Buslinien und bieten gute Umsteigebeziehungen. Ausgestattet ist der Bustunnel mit zwei Bussteigen, Fahrtreppen und Notrufsystem. Der Zugang erfolgt von der ebenerdigen Passage, in der sich die Umsteiger zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln bewegen. Auch eines der Kundencenter ist hier angesiedelt.

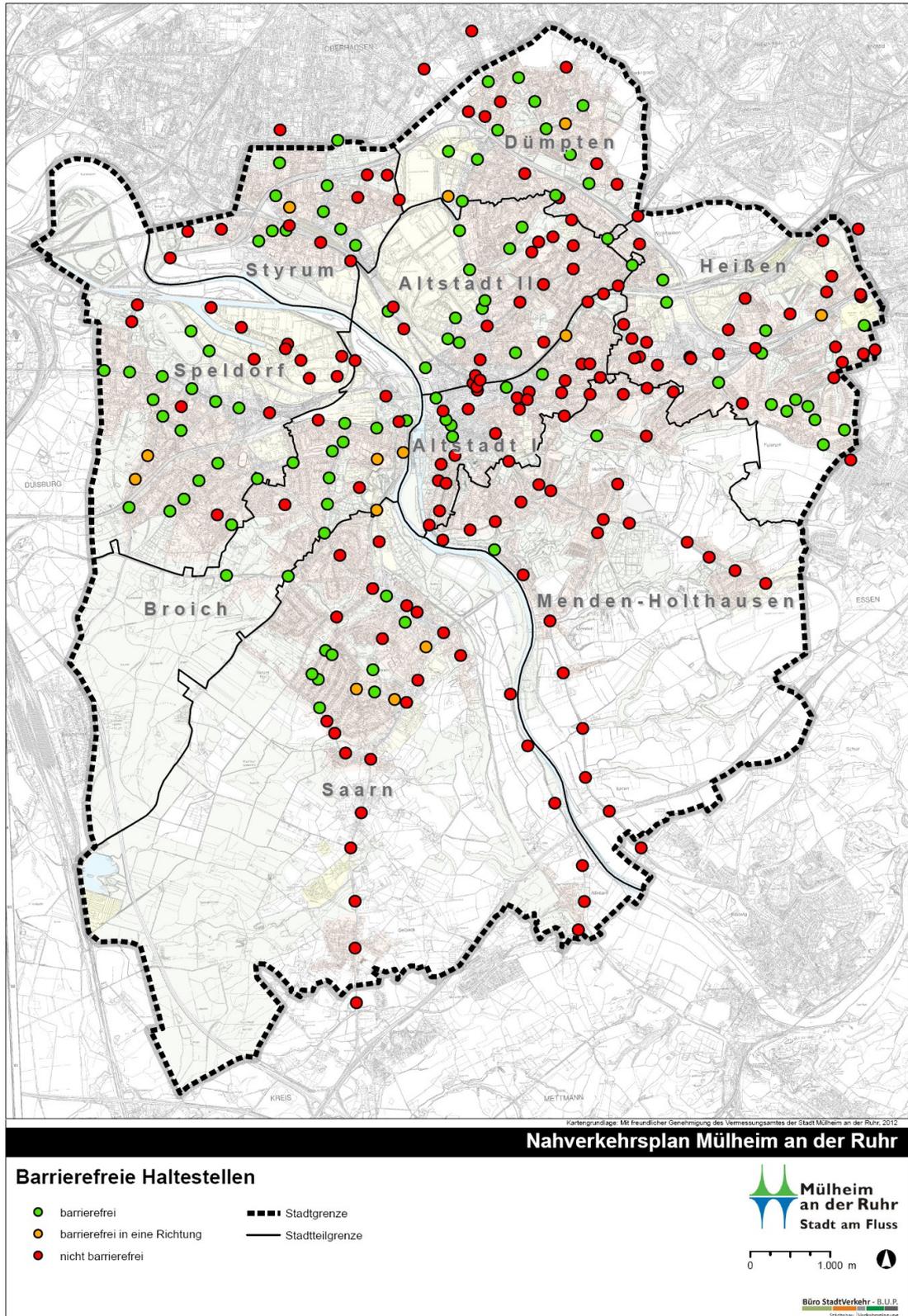


Abb. 4.8-2: Barrierefreie Haltestellen in Mülheim an der Ruhr (Stand Januar 2013)

#### 4.8.2 Fahrzeugausrüstung

In Mülheim an der Ruhr werden von der MVG die in Bild 4.8-3 dargestellten Fahrzeuge eingesetzt. Die Ausrüstungsmerkmale entsprechen den Vorgaben und Anforderungen der Straßenverkehrsordnung, der Straßenverkehrszulassungsordnung, dem Personenbeförderungsgesetz sowie den Betriebsordnungen BO Strab und BO Kraft.

Abhängig von der Verkehrsaufgabe werden verschiedene Fahrzeugtypen eingesetzt. Bei den straßengebundenen Fahrzeugen werden seit 1993 nur noch Standardgelenk- und Standardlinienbusse mit Niederflurtechnik beschafft.

Als Stadtbahnwagen werden Fahrzeuge des Typs B mit Normalspur eingesetzt. Bei den Straßenbahnen verkehren auf Meterspur M6, M8 und NF6D Triebwagen. Einige der M6 Wagen wurden mit einem Niederflurmittelteil ausgerüstet und werden nun als M6 NF bezeichnet. Neue Straßenbahnwagen werden nur noch mit Niederflurtechnik beschafft.

Ein Teil der Fahrzeugflotte der MVG ist gemäß der technischen Entwicklung mit automatischen Fahrgastzählgeräten (AFZ) ausgerüstet. Durch den wechselnden Einsatz auf verschiedenen Linien könnten so objektive Nachfragedaten im Stadtgebiet gewonnen werden.

Die Stadt Mülheim an der Ruhr setzt bei der Neubeschaffung von Bussen auf hohe Umweltstandards. Euro 5 und EEV Standard werden vorausgesetzt.

Fahrzeuge		Anzahl
Straßenbahn	Triebwagen M6	10
	Triebwagen M6 NF	5
	Triebwagen M8	7
	Triebwagen NF6D	4
Stadtbahn	Stadtbahnwagen B	7
Busse	Standardlinienbus	28
	Standardgelenkbus	22

Abb. 4.8-3: Typen und Anzahl Fahrzeuge

#### 4.9 Wichtige Veränderungen des ÖPNV-Netzes gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan

Im Innenstadtbereich gilt für alle Bus- und Straßenbahnlinien seit Mai 2008 eine neue Linienführung. Die alte Haltestelle Stadtmitte auf dem Berliner Platz und in der Schollenstraße wurde durch die zentrale Haltestelle auf der Friedrich-Ebert-Straße ersetzt. Somit entfiel für die Straßenbahnen die Kaufhofumfahrung Schollenstraße-Ruhrstraße-Berliner Platz, die Buslinien führen nun nicht mehr über die Leineweberstraße. Die Busse fahren nun über die Bahnstraße in beiden Richtungen zum Hauptbahnhof und bedienen nicht mehr den Kaiserplatz.

Im Busnetz kam 2006 die Linie 976 hinzu, die von Oberhausen aus Dümpten erschließt und am Einzelhandelsstandort Heifeskamp endet. Bei der Straßenbahnlinie wurde das Liniestück Hauptfriedhof – Flughafen der

Linie 104 zugeschlagen. Die Linie 110 endet nun an der Haltestelle Hauptfriedhof.

#### 4.10 Sonstige Angebotsbereiche

##### 4.10.1 Tarifstruktur

Die Nahverkehrspläne haben nach § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW „die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen“ zu enthalten. Die Zielsetzung des Landes Nordrhein-Westfalen ist eine Harmonisierung aller Nahverkehrstarife der einzelnen Zweckverbände sowie die Angleichung der Beförderungsbedingungen in den Grenzbereichen benachbarter Kooperationsräume und der DB AG. Die im Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr genehmigten Linienverkehre unterliegen dem VRR-Gemeinschaftstarif. Werden zukünftig weitere Verkehrsunternehmen Linienkonzessionen in Mülheim an der Ruhr erlangen, ist von diesen auch der VRR-Gemeinschaftstarif anzuwenden.

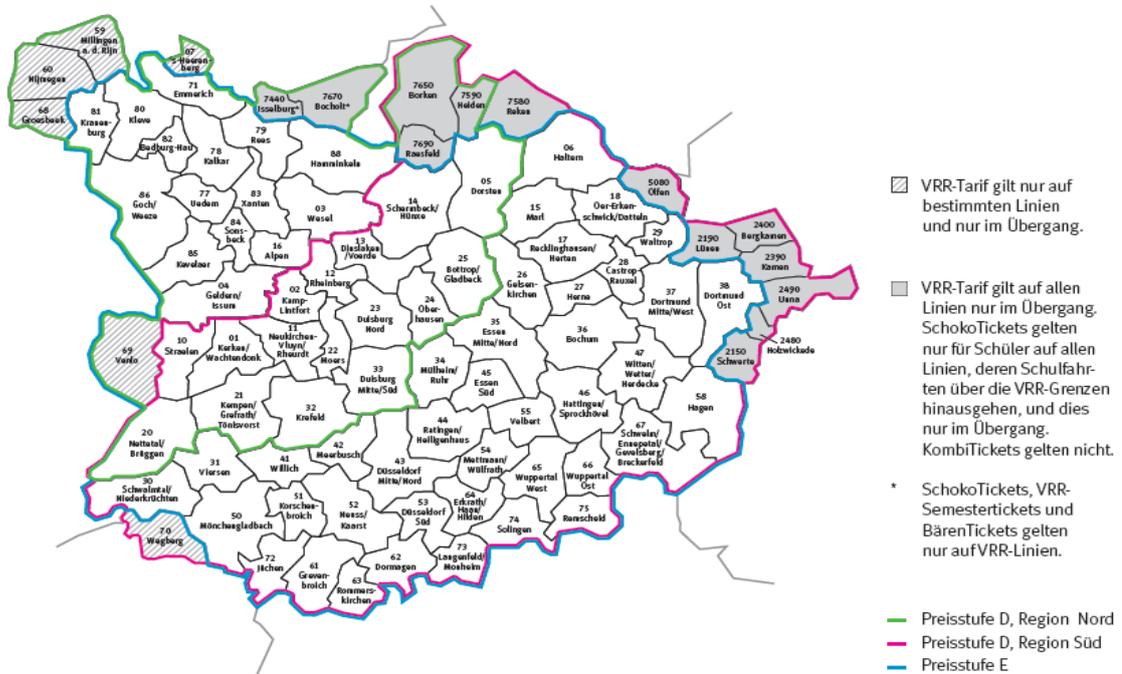


Abb. 4.10-1: Tarifeinteilungen im Gebiet des VRR  
 Quelle: www.vrr.de (Stand: 21.01.2013)

Der VRR-Tarif ist ein Flächenzonentarif. Seit 01.01.2012 bildet die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) einen Tarifraum mit dem VRR, der daraufhin seine Preisstufensystematik erweitert hat. Nun weist der VRR-Tarif die Preisstufen Kurzstrecke, A, B, C, D und E auf. Preisstufe A wurde zum 1. August 2008 in die Preisstufe A1 und A2 aufgeteilt und auf die Tarifgebiete im VRR-Verbundraum verteilt. Dabei fand auch eine preisliche Differenzierung statt, die jedoch nur bei den Monatskarten gilt (Ticket1000, Ticket2000, etc.), nicht jedoch bei Gruppen-, Tages- und Schokotickets. Die Ziffer 2 steht für ein gutes großstädtisches ÖPNV-Angebot, Ziffer 1 für Tarifgebiete in Randlagen. Damit hat der VRR-Tarif einiges seiner Übersichtlichkeit verloren, ist aber noch recht gut greifbar.

Die Wahl der Preisstufe richtet sich größtenteils nach der Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen. Es existieren aber auch Relationen mit

individuellen Tarifbestimmungen, beispielsweise bei der Querung von Gemeindegrenzen nah beieinanderliegender Städte. Auch die Kurzstreckenregelung ist nicht immer einheitlich und erfordert Ortskenntnisse.

Das verfügbare Fahrausweissortiment ist breit gefächert. Rabattierte Zeitkarten existieren im VRR in sehr großer Zahl. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Zeitkarten zu erkennen, ist für Gelegenheitsfahrer nicht einfach. Gleichwohl können mit diesem Ticketsortiment alle Fahrgäste bedient werden.

Für die aktuellen Preise der Fahrausweise und die Beförderungsbedingungen wird auf die entsprechenden Unterlagen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr verwiesen.

#### **4.10.2 Vertrieb**

Die VRR-Fahrausweise können an ca. 3.800 Stellen im Ruhrgebiet erworben werden. Unabhängig vom Verkaufsort des Fahrausweises ist der Fahrgast bei korrekter Entwertung zu Fahrten im Mülheimer Stadtgebiet berechtigt. Im Mülheim an der Ruhr gibt es 24 Vertriebsstellen, die zwei Kategorien zugeordnet werden:

- Verkaufsstellen sind Tabakwarenläden und Trinkhallen, die gängige Fahrausweise führen.
- KundenCenter der MVG bieten ein umfassendes Angebot. In Mülheim an der Ruhr sind 2 KundenCenter vorhanden, die zu den Mobilitätszentralen „MobilPunkt“ aufgewertet wurden. Ein Kundencenter befindet sich in der Straße Löhberg an der Haltestelle Stadtmitte, das zweite in der Bahnhofspassage.

Darüber hinaus sind Barfahrausweise und Tagestickets auch an den Fahrausweisautomaten der Stadt- und Straßenbahnhaltestellen sowie in den Bussen erhältlich. In den Stadt- und Straßenbahnen werden keine Fahrausweise verkauft.

Die DB AG betreibt im Hauptbahnhof ein Kundencenter. Dort sind Fahrausweise für den DB Tarif und Auskünfte über die Angebote der DB AG zu erhalten.

## **5 Ziele und Qualitätsstandards der Stadt Mülheim an der Ruhr**

### **5.1 Planungsziele im ÖPNV**

Planungsziele dienen als Grundlage für die Entwicklung eines zukünftigen ÖPNV-Angebotskonzeptes sowie für die Überprüfung im laufenden Qualitätsmanagement.

#### **5.1.1 Sicherung der ÖPNV Mobilität**

Das ÖPNVG NRW fordert in § 2 eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV in allen Landesteilen. Für Mülheim an der Ruhr bedeutet dies ein Mindestangebot auch zu nachfrageschwachen Zeiten und in weniger dicht besiedelten Bereichen der Stadt. Hier erwähnt das ÖPNVG NRW ausdrücklich alternative Bedienungsformen wie Rufbusse oder Sammeltaxen.

Da das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung nicht an den Stadtgrenzen endet, muss eine Verknüpfung der lokalen, regionalen und Fernverkehrsmittel hergestellt werden. Erst mit einer Transportkette, die verschiedene Verkehrsträger vom ÖPNV bis zum SPNV verknüpft, werden die Ansprüche aller Zielgruppen befriedigt. Zudem übernimmt ein gutes ÖPNV-Angebot mit guter Verknüpfung zu Fernverkehrsmitteln die Aufgabe des Zulaufs. Beispielsweise ist für die wichtige Zielgruppe der Berufs- oder Ausbildungspendler eine funktionierende Schnittstelle zwischen ÖPNV und SPNV oder auch Fernverkehrszügen am Hauptbahnhof sehr wichtig.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen für eine ausreichende Mindestverkehrsbedienung der Mülheimer Bevölkerung sind:

- Erschließung aller Siedlungsbereiche ab ca. 250 Einwohner/Beschäftigte
- Einsatz flexibler Bedienungsformen in nachfrageschwachen Zeiten und Räumen

### **5.1.2 Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV**

Die Attraktivität des ÖPNV ist eine Voraussetzung für den Erfolg. Die Ziele der Stadt Mülheim an der Ruhr zur Sicherung der Attraktivität des ÖPNV ergeben sich aus folgenden 5 Punkten.

- Erhalt und Ausbau einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur durch eine sinnvolle Aufgabenteilung aller Verkehrsmittel (Produkte) des ÖPNV sowie durch Differenzierung der angebotenen Produkte entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe (differenzierte Bedienung).
- Erhalt und Ausbau der Angebotsqualität durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten, durch konsequente Vertaktung mit möglichst dichter Bedienung und durch Verbesserung der Anschlusssituation an zentralen Verknüpfungspunkten.
- Erhalt und Ausbau der Beförderungsqualität durch eine nutzergerechte Fahrzeugausstattung und Einhaltung der Qualitätsstandards.
- Erhalt und Ausbau der Beförderungsqualität durch eine nutzergerechte Ausstattung und Ausgestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie durch Einhaltung der vereinbarten Qualitätsstandards.
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch Umsetzung der im ÖPNV-Ausbau- und Bedarfsplan vorgesehenen Maßnahmen im kommunalen Schienenverkehr, durch konsequente ÖPNV-Beschleunigung sowie durch Erweiterung oder Neubau von Park-and-Ride oder Bike-and-Ride Anlagen.

### **5.1.3 Berücksichtigung bestimmter Nutzergruppen**

Mit Wirkung zum 01.05.2002 ist das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) in Kraft getreten. Schwerpunktmaßiges Ziel dieses Gesetzes ist die Herstellung einer umfassenden verstandenen Barrierefreiheit, die für behinderte Menschen sowohl die Beseitigung von räumlichen Barrieren als auch von Kommunikationsbarrieren beinhaltet. Barrierefreiheit gilt als Ziel der Gestaltung aller Lebensbereiche. Definiert wird Barrierefreiheit in § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel,

technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

In diesem Zusammenhang ist folgerichtig in das ÖPNVG NRW in § 2 Abs. 8 unter anderem folgende Bestimmung eingefügt worden: “Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz zu berücksichtigen.“ Weiterhin ist zu beachten, dass in § 2 Abs. 9 ÖPNVG NRW gefordert wird: „Den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen“. Vor diesem Hintergrund werden insbesondere die nachfolgenden Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen sowie von Kinderbetreuenden Personen und Kindern als Ziele der Stadt Mülheim an der Ruhr in den Nahverkehrsplan aufgenommen.

Unterschieden wird die Gruppe der Personen mit Mobilitätseinschränkungen in:

- Behinderte Menschen (z. B. Geh-, Seh-, Hörbehinderte, Menschen mit geistigen Behinderungen)
- Schwangere Frauen, Menschen mit Kindern oder schwerem Gepäck
- Ältere und gebrechliche Personen, Kleinwüchsige
- Personen mit kurzzeitigen Mobilitätseinschränkungen (z.B. Unfallgeschädigte)

Um das Ziel der ÖPNV-Mobilität für diese Personengruppen zu erreichen, müssen Haltestellen und Fahrzeuge des ÖPNV folgende Kriterien erfüllen:

#### Haltestellen

- Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung der Haltestellen und Zugänge.
- Möglichst geringer Niveauunterschied zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg. In Mülheim an der Ruhr werden deshalb Hochborde an Haltestellen von 18 cm im Busbereich und von 26 cm im Straßenbahnbereich angestrebt.
- Kurze und möglichst stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion.
- Orientierungshilfen für Seh- und Hörbehinderte.
- Angemessene Bedienungshöhen bei Automaten und Fahrgastinformationssystemen.

#### Fahrzeuge

- Im Busbereich Niederflurfahrzeuge mit einer Klapprampe und Neigetechnik (sog. „kneeling“ Funktion).
- Bei Straßenbahnen Niederflurfahrzeuge bei Neuanschaffungen.

- Behindertengerechte Sitzplätze und Stellfläche für Rollstuhl oder Kinderwagen.
- Haltewunschtaster im Fahrzeug.
- Fahrgastinformation akustisch und optisch.

## **5.2 Qualitätsstandards**

### **5.2.1 Vorbemerkung**

Die Qualitätsstandards sollen bestehende und vom Fahrgast anerkannte Qualitäten im ÖPNV in Mülheim an der Ruhr sichern. Darüber hinaus sollen diese bei der Entwicklung von Konzepten und Maßnahmenprogrammen zugrunde gelegt werden.

Das Prinzip der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich bei der Festlegung und Umsetzung der Standards zu beachten.

Die Qualitätsstandards sind für alle im Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Dies gilt auch für mögliche zukünftige Verkehrsunternehmen. Gleichzeitig bieten sie den Verkehrsunternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage über die vom Aufgabenträger angestrebte ÖPNV-Qualität. Die nachfolgend festgelegten Qualitätsstandards sind Grundlage für die weitere Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur im ÖPNV. Bei Veränderungen (z.B. Fahrplananpassungen im Bereich Straßenbahn und Busse sowie Aus- und Umbau von Anlagen des ÖPNV und der Fahrzeuge) haben die Verkehrsunternehmen die Einhaltung der Standards und der Anforderungen sicherzustellen.

Somit sind die Standards als verbindliche Grundlage für die Betrauung bzw. Vergabe der Verkehrsleistungen zu sehen. Die im Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr tätigen Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die Einhaltung der Standards und Zielwerte zu überprüfen und zu gewährleisten. Können die Anforderungen von den örtlichen Verkehrsunternehmen aus unterschiedlichen Gründen nicht eingehalten werden, ist der Aufgabenträger zwingend und rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Abweichungen von den definierten Standards bedürfen der vorherigen Zustimmung des Aufgabenträgers.

Die in diesem Bericht dargestellten Standards stellen demnach die Zielstandards dar, die sich der Aufgabenträger als Selbstverpflichtung auferlegt. Die vollständige Realisierung dieser Zielstandards steht allerdings unter Finanzierungsvorbehalt.

Folgende Standards werden dabei mit ihren nachgeordneten Teilbereichen im Folgenden näher beschrieben:

- **Qualitätsstandards zur Angebotsqualität**
  - Entfernung zur Haltestelle und bedientes Gebiet
  - Einwohner/innen im Haltestelleneinzugsbereich
  - Verkehrs- und Betriebszeiten
  - Fahrtenangebot und Reisezeiten
  - Umsteigenotwendigkeit und Anforderung an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten
- **Qualitätsstandards zum Betrieb**
  - Produkte im ÖPNV

- Fahrzeuge
- Betrieb
- Fahrpersonal
- Service
- **Qualitätsstandards zur Infrastruktur**
  - Fahrweg
  - Haltestellen

### 5.2.2 Qualitätsstandards zur Angebotsqualität

Qualitätskriterien zur Angebotsqualität im ÖPNV sind zwingend im NVP festzulegen. Auf der Basis der Qualitätskriterien wird das Angebotskonzept entwickelt. Nachfolgend werden die Kriterien im Einzelnen präzisiert.

#### Entfernung zur Haltestelle und bedientes Gebiet

Die Haltestellen bilden den Übergang zwischen dem Stadtgebiet und dem ÖPNV. Gleichzeitig sind die Haltestellen auch Visitenkarte des jeweiligen Verkehrsunternehmens und stellen für den Fahrgast den ersten Kontakt zum System ÖPNV dar. Die Erschließungsqualität wird mit den Einzugsbereichen von Haltestellen gemessen, die als Kreise mit entsprechenden Radien um die Haltestellen ausgebildet sind. Dieser Radius gibt die zumutbare Entfernung zu den Haltestellen an.

Für das Kriterium „Entfernung zur Haltestelle und bedientes Gebiet“ wurde der Radius für den Bus für die jeweiligen Gebietsbereiche definiert. Das Kriterium gilt als erfüllt, wenn mindestens 95% der Einwohner/innen in allen Siedlungsbereichen gemäß den festgelegten Radien erschlossen sind. Als Grenzwerte der Radien wurde die Fußwegeentfernung zum nächsten Halt (Luftlinie) festgesetzt:

Grenzwerte für Fußwegeentfernungen zur Haltestelle in Meter		
Raumkategorien	Bus / Straßenbahn *	Stadtbahn
Kernbereich	300	500
Kernrandbereich mit Versorgungszentrum	300	500
Kernrandbereich	400	500
Außenbereich	500	800
* inkl. Weiterer straßengebundener Betriebsformen im ÖPNV (z.B. TaxiBus)		
Die Erschließung mit dem ÖPNV sollte so sichergestellt sein, dass mind. 95% aller Einwohner/innen im Stadtgebiet <b>mit dem Bus und SPNV</b> erschlossen sind.		

Abb. 5.2-1: Qualitätskriterium: Entfernung zur Haltestelle und bedientes Gebiet

### **Einwohner/innen im Haltestelleneinzugsbereich**

Die Anzahl der Einwohner und Beschäftigten<sup>9</sup> im fußläufigen Einzugsbereich der Haltestellen geben das Mindesttaktangebot vor.

Das Kriterium gilt als ausreichend erfüllt, wenn dies in mindestens 90% der Siedlungsbereiche erreicht ist. Folgende Grenzwerte sind dabei zu berücksichtigen:

<b>Grenzwerte für Einwohner/innen und Beschäftigte im Einzugsbereich</b>	
<b>Einwohner im Haltestelleneinzugsbereich</b>	<b>BUS</b>
weniger als 200 Einwohner/innen und/oder unter 50 BE/ha	mind. 60-Min.Takt/ ggf. Bedarfsverkehre
200 bis 1.000 Einwohner/innen und/oder gleich und über 50 BE/ha	mind. 30-Min.Takt
1.000 bis 2.000 Einwohner/innen und/oder gleich und über 100 BE/ha	unter 30 Min. Takt
mehr als 2.000 Einwohner/innen und/oder gleich und über 250 BE/ha	gleich und besser als 15 Min. Takt
BE/ha = Beschäftigte pro Hektar	

Abb. 5.2-2: Qualitätskriterium: Einwohner/innen im Haltestelleneinzugsbereich

### **Verkehrs- und Betriebszeiten**

Als Einteilung der Verkehrszeiten für Mülheim an der Ruhr ergeben sich:

- Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Normalverkehrszeit (NVZ)
- Schwachverkehrszeit (SVZ)
- Nachtverkehrszeit (NaVZ) → NachtExpress-Linien und Taxibus-Linien

In Abhängigkeit der vorhandenen Fahrgastzahlen werden folgende Betriebszeiten für U-Bahn, Straßenbahn und Bus festgelegt: (s. Abb. 5.2-3). Dargestellt sind die Betriebszeiten für werktags (Montag bis Freitag), samstags und sonntags für jede einzelne Stunde von 04.00 bis 24.00 Uhr.

<b>U-Bahn</b>	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>Werktags</b>	SVZ																					SVZ
<b>Samstags</b>			SVZ																			SVZ
<b>Sonntags</b>					SVZ																	SVZ

<sup>9</sup> Anmerkung: Die Anzahl der Beschäftigten kann nur einen Orientierungswert darstellen, da die Anzahl der Beschäftigten im Stadtgebiet nicht haltestellenscharf lokalisiert werden kann.

<b>Strab</b>	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
<b>Werktags</b>	SVZ		HVZ																		SVZ
<b>Samstags</b>			SVZ																		SVZ
<b>Sonntags</b>							SVZ														SVZ

<b>Bus</b>	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
<b>Werktags</b>	SVZ		HVZ																		SVZ
<b>Samstags</b>			SVZ																		SVZ
<b>Sonntags</b>							SVZ														SVZ

Abb. 5.2-3: Betriebszeiten für alle Linien im Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr

Die Spätverkehrszeit soll bis 23.30 Uhr an allen Tagen auf allen Linien dauern, um dann einen Übergang in den NachtExpress-Verkehr einzuleiten.

### Fahrtenangebot und Reisezeiten

Die Qualitätsstandards sind als Vorgaben zu verstehen. Abweichungen hiervon sind im Rahmen der Analyse sowie bei künftigen Planungen im Einzelnen zu bewerten.

Für die Festlegung des Taktes sind im Sinne des Beförderungskomforts das Platzangebot und die Sitzplatzverfügbarkeit das maßgebende Kriterium. Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) sollen die jeweils gültigen Standards des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beachtet werden. Orientierungswert für die Bemessung der Taktdichte (Fahrtenangebot) ist der Besetzungsgrad zwischen zwei Haltestellen in der Lastrichtung. Wenn sich Verkehrsteilnehmer innerhalb eines bestimmten Zeitraums mehrheitlich in eine Richtung bewegen bzw. bewegt werden, so wird diese Richtung als Lastrichtung bezeichnet. Der Takt sollte so bemessen sein, dass die Fahrgäste in der Normalverkehrszeit in der Regel immer einen Sitzplatz bekommen. In der Hauptverkehrszeit ist ein Zuschlag von 50% auf die Sitzplatzkapazität zulässig. Für die einzelnen Fahrzeugtypen in Mülheim an der Ruhr liegen folgende Sitzplatzkapazitäten vor:

<b>Anforderungen an die maximale Besetzung der Fahrzeuge nach Verkehrszeiten</b>			
ÖPNV-Systeme	Fahrzeuge	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>
Stadtbahn	B80/P89 72 Sitzplätze	108	72
Straßenbahn	M8: 55 Sitzplätze	71	55
	M6: 37 Sitzplätze	56	37
	NF6D: 73 Sitzplätze	110	73
Bus	Normalbus: 31 Sitzplätze	48	31
	Gelenkbus: 46 Sitzplätze	69	46

Abb. 5.2-4: Qualitätskriterium: Anforderungen an die maximale Besetzung der Fahrzeuge nach Verkehrszeiten

In der Hauptverkehrszeit können aus Gründen der Wirtschaftlichkeit die Vorgaben gemäß der Abbildung 5.2-4 für kurze Streckenabschnitte (maximal 5 Minuten Fahrzeit) überschritten werden. Bei Großveranstaltungen und Sondersituationen (z.B. extreme Witterung) gelten die definierten Qualitätsmaßstäbe ausdrücklich nicht.

Im Hinblick auf das Kriterium „Reisezeiten“ gilt, dass der Fahrgast anhand der Bedienungshäufigkeit bzw. Fahrzeugfolgezeit die zeitliche Verfügbarkeit des von ihm gewählten Verkehrsmittels einstuft. Insbesondere über diese Größe entscheidet er über sein Verhalten am Verkehrsmarkt. Eine tiefe Marktdurchdringung des ÖPNV setzt (relativ) kurze Fahrzeugfolgezeiten voraus.

Neben der Differenzierung nach der raumordnerischen Funktion von Teilräumen muss für die Bedienungssystematik auch nach Haupt- und Schwachverkehrszeit unterschieden werden. In jedem Fall sollte aber von einem merkbaren Grundraster der Vertaktung ausgegangen werden. Hierbei bieten sich aus Gründen der Orientierungskraft, der Merkbarkeit und der Einpassung in den Schienenverkehr Grundtakte von 15/30/60min bzw. 10/20/60min im normalen Werktagsverkehr an.

<b>Bedienungshäufigkeit</b>				
<b>Fahrzeugfolgezeit in min in der HVZ und (NVZ)</b>				
Raumkategorien	Kernbereich	Kernrandbereich mit Versorgungszentrum	Kernrandbereich	Außenbereich
Kernbereich	15 (20)	15 (30)	15 (30)	30 (60)
Kernrandbereich mit Versorgungszentrum	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)
<b>Bedienungshäufigkeit</b>				
<b>Anzahl der Fahrtenpaare pro Std. in der HVZ und (NVZ)</b>				
Raumkategorien	Kernbereich	Kernrandbereich mit Versorgungszentrum	Kernrandbereich	Außenbereich
Kernbereich	4 (3)	4 (2)	4 (2)	2 (1)
Kernrandbereich mit Versorgungszentrum	4 (2)	3 (2)	2 (1)	1 (1)
Kernrandbereich	4 (2)	2 (1)	2 (1)	1 (1)
Außenbereich	2 (1)	1 (1)	1 (1)	1 (1)

Abb. 5.2-5: Fahrzeugfolgezeiten in Minuten (Mo-Fr) sowie Anzahl der Fahrtenpaare

In der Schwachverkehrszeit sollte die Fahrzeugfolge nicht weniger als 60 Minuten bzw. ein Fahrtenpaar pro Stunde betragen.

Die Festlegung der Takte erfolgte in Abhängigkeit von der Nachfrage getrennt für die jeweiligen Verkehrszeiten (HVZ, NVZ und SVZ). Diese ist für jede Linie in den Steckbriefen in Anlage 1 getrennt für die jeweiligen Tageprofile (Mo-Fr, Sa und So) dargestellt.

Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen und der derzeitigen Fahrgastnachfrage wird auf der Kahlenbergstrecke (heute Linie 110; künftig Linie 104) zwischen den Haltestellen Stadtmitte und Oppspring ein 30-Minuten-Takt vorgehalten. Dies gilt ebenfalls im Bereich Broich-Süd (Linie 134), wo ebenfalls nur ein 60-Minuten-Takt angeboten werden kann.

Im NaVZ sollen unabhängig der Nachfrage des NachtExpress im 60-Minuten-Takt fahren.

### **Umsteigenotwendigkeit und Anforderung an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten**

Für die Umsteigehäufigkeit gilt ebenso wie für Reisezeiten die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Als Größe der Umsteigehäufigkeit ist ein Bezug auf die überwiegende Anzahl Umsteigevorgänge gewählt, der beim Fahrgast akzeptiert wird. Über Beförderungsfälle betrachtet liegt der Direktfahreranteil bei 88%, der der Einmalumsteiger bei 11% (Quelle: Fahrgasterhebung 2008). Damit ist der Direktfahreranteil vergleichsweise hoch, in der Nachbarstadt Essen liegt er bei ca. 75% (Quelle: NVP Stadt Essen 2008).

<b>Umsteigehäufigkeit</b>				
<b>Anzahl der Umsteigevorgänge in der HVZ (und NVZ)</b>				
Raumkategorien	Kernbereich	Kernrandbereich mit Versorgungszentrum	Kernrandbereich	Außenbereich
Kernbereich	0 (0)	1 (1)	1 (1)	1 (1)
Kernrandbereich mit Versorgungszentrum	1 (1)	1 (1)	1 (1)	1 (1)
Kernrandbereich	1 (1)	1 (1)	2 (2)*	2 (2)*
Außenbereich	1 (1)	1 (1)	2 (2)*	2 (2)*

(\*) = Diese Umsteigewerte gelten für alle Beziehungen im Stadtgebiet. Räumlich benachbarte Raumkategorien müssen mit einem Faktor von -1 angenommen werden.

Abb. 5.2-6: Umsteigehäufigkeiten zwischen den einzelnen Raumkategorien

Das kommunale Schienennetz ist am Hauptbahnhof durch die Linien U 18, 102 und 901 mit dem SPNV verknüpft. Für alle übrigen Straßenbahnlinien bestehen infolge der derzeitigen Gleislage in der Mülheimer Innenstadt entweder keine oder lange Umsteigewege, die sich attraktivitätsmindernd auswirken. Die Anordnung der Bahnsteige im U-Bahnhof Mülheim an der Ruhr Hauptbahnhof in Verbindung mit den nachgerüsteten Aufzügen ermöglicht befriedigende Umsteigebeziehungen zu den DB Bahnsteigen.

Die bedeutendste Umsteigehaltestelle im kommunalen Liniennetz ist die Haltestelle Stadtmitte, die von sämtlichen Straßenbahnlinien und von allen in der Innenstadt verkehrenden Buslinien angefahren wird. Ein Teil der Straßenbahnlinien verkehrt unterirdisch, so dass in ungünstigen Fällen durchaus längere Umsteigewege auftreten können. Durch die Inbetriebnahme der neuen Zentralhaltestelle Stadtmitte im Jahre 2008 hat sich diese Situation durch Wegfall der Richtungshaltestellen in der Schollenstraße entschärft. Die Fußwege zwischen ober- und unterirdischen Richtungshaltestellen wurden verkürzt.

Die in der Stadt Mülheim an der Ruhr angestrebten Zielwerte der Anschlussqualität und Ausstattung bei Haltestellen mit Umsteigefunktion zeigt Abb. 5.2-7.

Haltestellen mit Umsteigefunktion erster Ordnung bieten Umstiege zwischen SPNV, Stadtbahn, Straßenbahn und Buslinie, Haltestellen mit Umsteigefunktion zweiter Ordnung bieten Umstieg zwischen Straßenbahn und Buslinien, und schließlich, Haltestellen mit Umsteigefunktion dritter Ordnung Umstiege zwischen Buslinien.

Im Maßnahmenkonzept Kapitel 6.2-5 sind die heutigen und zukünftigen Verknüpfungspunkte erster und zweiter Ordnung detailliert dargestellt.

Ziel für Anschlussqualitäten							
Verknüpfungspunkte	Umsteigezeit	Umsteigeweg	Anzahl Ebenen	Orientierungshilfe	P+R Einrichtung	K+R Einrichtung	B+R Einrichtung
Verknüpfungsform	Min.	Meter					
	max.	max.	max.				
<b>Verknüpfungspunkt erster Ordnung</b>							
SPNV - ÖPNV	10	250	2	ja	optional	ja	ja
Stadtbahn - Straßenbahn	5		2				
Stadt- u. Straßenbahn - Bus	5		2				
<b>Verknüpfungspunkt zweiter Ordnung</b>							
Straßenbahn - Bus	10	200	1	ja	optional	optional	ja
<b>Verknüpfungspunkt dritter Ordnung</b>							
Bus - Bus	3	100	1	ja	optional	optional	ja

Abb. 5.2-7: Ziel für Anschlussqualitäten

### 5.2.3 Qualitätsstandards zum Betrieb

Qualitätskriterien zum Betrieb sind zwingend im NVP festzulegen und umfassen folgende Einzelkriterien:

- Produkte im ÖPNV
- Fahrzeugausstattung
- Betrieb und Sauberkeit
- Fahrpersonal
- Service

Auf der Basis der Qualitätskriterien wird das Angebotskonzept entwickelt. Nachfolgend werden die Kriterien im Einzelnen präzisiert.

## Produkte im ÖPNV

Der ÖPNV einer Stadt muss der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Raumes Rechnung tragen. Ein attraktives, funktionsgerechtes und gleichzeitig wirtschaftlich tragbares Nahverkehrsangebot lässt sich durch eine Kombination verschiedener Betriebsformen erreichen. Grundlage hierfür bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende mehrstufige Produktpalette, in der die Produkte hierarchisch aufeinander abgestimmt sind. Zur besseren Begreifbarkeit und Vermarktung sind die Nahverkehrsprodukte im VRR vereinheitlicht. Bild 5.2-8 beschreibt die in Mülheim an der Ruhr vorhandenen Angebote.

ÖPNV und SPNV Betriebsformen	
Produkt	Beschreibung
RegionalExpress (RE)	Dient der schnellen Verbindung von Regionen und Städten entlang den Hauptverkehrsachsen im Schienenpersonennahverkehr. Er verbindet ausschließlich größere Siedlungskonzentrationen miteinander und fährt als ergänzendes Produkt zur Regionalbahn.
S-Bahn (S)	Dient der Verbindung von Städten und Gemeinden des Ballungsraumes mit dem Ballungskern. Ergänzt bzw. ersetzt die Regionalbahn in Räumen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen.
U-Stadtbahn (U)	Dient der schnellen Verbindung im Einzugsbereich von Großstädten und der Erschließung dicht besiedelter Achsen innerhalb von Großstädten. Bildet das Grundnetz des städtischen Schienenverkehrs.
Straßenbahn	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb von Großstädten entlang dicht besiedelter Achsen.
Stadtbus	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.
NachtExpress (NE)	Dient insbesondere dem Freizeitverkehr und der Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore.
Taxibus (TB)	Ersetzt den Regional/Stadtbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit geringer Nachfrage. Bedarfsorientierte flächendeckende Bedienung mit Taxen oder Kleinbussen auf festgelegtem Linienweg nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung.

Abb. 5.2-8: ÖPNV – Produkte in Mülheim an der Ruhr

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

Bei der Gestaltung des Liniennetzes ist zu beachten, dass die Produkte des Regionalverkehrs, Stadt- und Straßenbahnen mit überwiegend

raumverbindender Funktion direkt, auf kurzem Weg, und möglichst beschleunigt geführt werden. Stadtbusse und TaxiBusse mit überwiegend kleinräumiger Erschließungsfunktion sichern die flächendeckende Raumerschließung.

Bei der Fahrplangestaltung sollen grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachtet werden. Damit werden fahrplanmäßige Übergänge zwischen allen Betriebsformen des ÖPNV eingerichtet und die Voraussetzung für eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende mehrstufige Produktpalette geschaffen.

### **Fahrzeugausstattung**

Die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge stellt neben der Angebotsqualität das wichtigste Definitionsmerkmal für den Betrieb dar. Die nachfolgend definierten Anforderungen gelten für alle im Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr tätigen Verkehrsunternehmen. Grundsätzlich ist bei den Fahrzeugstandards der Kriterienkatalog des VRR zur Förderung der Beschaffung neuer Nahverkehrsfahrzeuge einzuhalten. Zusätzlich dazu sollen die Fahrzeuge mit Klimaanlage ausgestattet sein. Die Kriterien sind bei der Beschaffung von Neufahrzeugen einzuhalten. Bei der Beschaffung sind die Belange im Bereich Umweltschutz unter Beachtung aller gängigen technischen und gesetzlichen Vorschriften zu beachten. Nachfolgend werden für Stadtbahn, Straßenbahn und Busse die wesentlichen Kriterien benannt:

- **Stadtbahn**

Die Qualitätsstandards werden zusammen mit der Stadt Essen ab ca. 2020 für die Neubeschaffung von Stadtbahnwagen definiert.

- **Straßenbahn**

Bei einer Fahrzeugbeschaffung sind folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- Niederfluranteil mindestens 70%
- Einstiegshöhe maximal 30 cm über SOK
- Türen für den Fahrgast müssen im Niederflurbereich liegen
- Mindestens 4 Türen mit mechanischen Klapprampen ausgestattet
- Mindestens 60 Sitzplätze
- Sitze mit textilem Bezug
- Mindestens 2 Rollstuhlplätze
- Akustische und visuelle Fahrgast-Informationsanzeige mit Fahrtzielanzeigen außen, Haltestellenanzeige innen, Haltestellenansage
- Linienverlaufsanzeige
- Fahrgastsprechstelle in jedem Wagenteil
- Videoüberwachung
- Klimatisierung

- **Bus**

Die Beschreibung der Fahrzeugausstattung bezieht sich auf alle im Mülheimer Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen. Für Fahrzeuge der Betriebsreserve können ggf. abweichende Standards vereinbart werden.

Folgende Standards sind bei Neubeschaffung zu berücksichtigen:

- Umweltstandard mindestens Euro 5 / EEV
- Niederflurtechnik mit Kneeling
- Akustische und visuelle Fahrgastinformation mit:
  - Fahrgastinformation innen: Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle, Anzeige „Wagen hält“, TFT-Monitore (SL 1 Stück, GL 2 Stück) zur Darstellung des Linienweges und der „Wagen hält“ Anzeige
  - Fahrgastinformation außen: hochauflösende Punktmatrix (LED Technik) an Front und Seite rechts für Anzeige der Liniennummer mit Fahrtziel, Anzeige der Liniennummer an Heck und Seite links
- Haltewunschtaster im Fahrzeug an jeder senkrechten Haltestange (außer bei Haltestangen mit Entwerter oder EKS)
- Klimatisierung des Fahrgastraumes
- Sitzplatzanzahl: SL mindestens 31 Sitzplätze, GL mindestens 46 Sitzplätze
- Sitze mit textilem Bezug
- Zwei Sondernutzungsflächen (Stehperron) für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder, etc., jeweils mit Haltewunschtaster mit Rollstuhl und Kinderwagensymbol
- Sondernutzungsfläche links gegenüber Tür 2 mit Trennwänden vor und hinter Stehperron für jeweils 2 Klappsitze (mit Rückenpolster) oder gleichwertig
- Sondernutzungsfläche rechts vor Tür 2 mit Trennwand vor Stehperron für 2 Klappsitze (mit Rückenpolster) oder gleichwertig
- Manuelle Klapprampe an der zweiten Tür
- Außentaster an Tür 2 für Rampenanmeldung mit Symbol Rollstuhl und Kinderwagen
- Anzahl der Türen: SL mindestens 2 Türen (doppelt breit), GL mindestens 3 Türen (doppelt breit)
- Videoüberwachung, SL 4 Kameras, GL 6 Kameras mit Aufzeichnungsgerät und Kontrollmonitor im Bug
- (Vorbereitung für) Bordrechner IBIS
- (Vorbereitung für) Fahrausweisentwerter im Bereich der Tür
- (Vorbereitung für) Elektronisches Einstiegskontrollsystem
- (Vorbereitung für) Funkausrüstung zur Kommunikation mit der Leitstelle

Werbung auf Bussen darf nicht die Fenster komplett verdecken. Beklebte Heckfenster oder sogenannte „Bauchbinden“ (beidseitig

aufgeklebte Werbung in Höhe der hinteren Tür bei Standardbus), die den Fahrgästen nicht komplett den Blick nach außen nehmen, sind zulässig.

Die Stadt Mülheim an der Ruhr setzt bei der Neubeschaffung von Bussen auf hohe Umweltstandards.

### **Betrieb und Sauberkeit**

Wichtigster Punkt beim Betrieb ist die Entsprechung des ÖPNV-Leistungsangebotes mit den Vorgaben des Fahrplans. Betriebszeiten, Taktfolge und vorgesehene Umsteigemöglichkeiten müssen eingehalten werden. Verfrüht durchgeführte Fahrten (> 1 Minute) oder Verspätungen ab 20 Minuten gelten als Fahrtausfall. Die Auswirkungen solcher Betriebsbeeinträchtigungen auf die Fahrgäste sind durch Reservefahrzeuge sowie eine ausreichende Personalreserve soweit wie möglich zu begrenzen. Auf Fahrgastwunsch sind Anschlüsse, auch mit anderen Verkehrsunternehmen, über Funk zu sichern.

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen attraktiven ÖPNV. Gelegentliche Störungen und Verspätungen von weniger als 3 Minuten müssen als unvermeidbar angesehen werden. Im Straßenraum geführte Verkehrsmittel wie Busse und Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper können dieser Anforderung jedoch nicht immer gerecht werden, weil sie unter anderem Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind. Solche Behinderungen haben Fahrzeitverlängerungen zur Folge. Um dem entgegenzuwirken, sind die regelmäßig auftretenden Behinderungen im Straßenraum durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen abzubauen.

Sowohl im Bereich der Haltestellen als auch bei den Fahrzeugen im ÖPNV ist Sauberkeit ein wichtiger Punkt. Beschwerden über mangelnde Sauberkeit sind von Seiten des Verkehrsunternehmens sofort nachzugehen. Fahrzeuge müssen bei Betriebsbeginn innen und außen in einem sauberen Zustand sein und einen gepflegten Gesamteindruck aufweisen. Im Fahrzeuginneren herumliegender Müll (z.B. Flaschen) sind in den Wendepausen einzusammeln.

### **Fahrpersonal**

In einem modernen Dienstleistungsunternehmen hat der Kunde Anspruch auf Freundlichkeit und Kompetenz der Mitarbeiter. Die Anforderungskriterien können zukünftig im Zuge des Qualitätscontrolling (s. Kapitel 8) noch detaillierter ausgearbeitet werden und stellen sich heute wie folgt dar:

- Das Fahr- und Servicepersonal trägt Dienstkleidung des Verkehrsunternehmens.
- Mitarbeiterschulungen zu betrieblichen Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit sind mindestens einmal jährlich durchzuführen. Das Fahrpersonal durchläuft regelmäßig Schulungen zu den Themen Deeskalation und wirtschaftliches Fahren.
- Das Fahrpersonal muss ausreichende Kenntnisse zu den Themen Fahrplan, Liniennetz und Tarif haben. Ortskunde wird vorausgesetzt.
- Über Störungen wie Linienwegänderung, Verspätung usw. sind die Fahrgäste umgehend zu informieren

- Das Fahrpersonal muss sich grundsätzlich freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit gegenüber den Fahrgästen verhalten.
- In den Fahrzeugen sollen die Fahrgäste jederzeit mit dem Personal in Kontakt treten können. Ansprachen während der Fahrt dürfen nur in Notfällen geschehen. Das Fahrpersonal muss technisch in der Lage sein, Hilfs- und Rettungsmaßnahmen schnell zu ergreifen.

### **Service**

Im Stadtgebiet werden zwei KundenCenter im Innenstadtbereich und 24 Verkaufsstellen unterhalten. Dazu kommen 2 Radstationen, die im Zuge des Projekts Mülheim an der Ruhr mobil zu sog. Mobilpunkten aufgewertet wurden und grundsätzliche Informationen zum ÖPNV geben können. Die KundenCenter bieten Öffnungszeiten Montag bis Freitag 8.00 – 18.00 Uhr (KundenCenter Löhberg 9.00 – 18.00 Uhr) sowie samstags 9.00 – 14 Uhr. Die Verkaufsstellen sind meist Kioske und bieten das gängige Fahrausweissortiment.

Weiterhin muss das Verkehrsunternehmen auch telefonisch erreichbar sein. Zu berücksichtigen sind die Themen Fahrplanauskünfte, Tarifinformationen, Beschwerden, Meldungen zu ausgefallenen Fahrausweisautomaten und sonstiger Infrastruktur und Schadensfällen. Die telefonische Erreichbarkeit kann durch das Verkehrsunternehmen selbst oder durch ein Call-Center sichergestellt sein. Die Erreichbarkeit zu den Themen Fahrplan, Tarif und Beschwerden muss 24 Stunden an 365 Tagen im Jahr betragen.

Eine andere wichtige Quelle für die Fahrgastinformation sind die Aushänge, Tarifinformationen, Fahrpläne sowie, wenn schon vorhanden, Abfahrtsinformationen an den Haltestellen. Diese sollen einheitlich gestaltet und leicht verständlich aufgebaut sein. Fehlende Fahrplanaushänge und Tarifinformationen an Haltestellen sollen innerhalb von 24 Stunden nach Bekanntwerden des Mangels ersetzt werden. An Haltestellen mit Abfahrtsinformation muss bei Verspätungen von mehr als 3 Minuten der Fahrgast über die Verspätung informiert werden.

In einem modernen Dienstleistungsunternehmen hat der Kunde Anspruch auf Freundlichkeit und Kompetenz der Mitarbeiter. Es gehört zu den Grundanforderungen an die Mitarbeiter, dass diese in jeder Situation ruhig und höflich reagieren.

Ebenfalls wichtig für die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens rund um die Uhr ist die Internetseite der MVG. Unter der Adresse [www.mhvg.de](http://www.mhvg.de) sind die wichtigsten Informationen zu Fahrausweisen und Tarifen, Fahrplanauskünfte, Service und Kontaktmöglichkeit erhältlich.

#### **5.2.4 Qualitätsstandards zur Infrastruktur**

Zur Infrastruktur gehören die Teilaspekte Fahrweg und Haltestellen, die im Einzelnen dargestellt werden.

#### **Fahrweg**

Neben den Haltestellen bestimmen der Zustand und die Qualität des Fahrweges in hohem Maße die Beförderungsqualität. Ein störungsfreier Betrieb auf den Fahrwegen zwischen den Haltestellen ist immer anzustreben. Daher sind die Fahrwege insbesondere für die Stadt- und

Straßenbahn gemäß BoStrab und Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) durch vorausschauende Instandhaltungsintervalle in einem technisch einwandfreien Zustand zu halten. Im Rahmen weiterer Umbaumaßnahmen im Straßenbahnbereich ist sicherzustellen, dass für den Fahrgast attraktive Beförderungsgeschwindigkeiten erzeugt werden, die eine echte Konkurrenz zum MIV darstellen können. Grundsätzlich soll daher die Straßenbahn im Straßenraum eine Vorrangschaltung an allen Knotenpunkten bekommen.

Der Busverkehr benutzt das bestehende Straßennetz. Innerhalb des zeitlichen Geltungsbereiches des Nahverkehrsplans ist nicht mit einer Vielzahl einschneidender Veränderungen im Hauptverkehrsstraßennetz zu rechnen. Für den Busverkehr ist die Sicherung eines stabilen Betriebsablaufes auch bei steigenden Verkehrsbelastungen im Kraftfahrzeugverkehr das vordringliche Ziel.

Für den Busverkehr gelten folgende Anforderungen an die Fahrwege im Straßenraum:

- Störungsfreier Fahrverlauf für Busse durch Vorrangschaltungen an den LSA-Anlagen
- Reduzierung von Streckenabschnitten unter 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit auf das unbedingt notwendige Maß
- Sicherstellung Befahrbarkeit der Straßen für den Begegnungsfall Bus/Bus

**Haltestellen**

Die Ausstattung und Optik der Haltestellen definiert in hohem Maße die Beförderungsgüte eines ÖPNV-Systems. Die Haltestellen bilden für den Fahrgast den Zugang zum Verkehrssystem und dienen damit als Visitenkarte. Der Fahrgast erhält den wichtigen ersten Eindruck an der Haltestelle, an der er in das ÖPNV-System eintritt.

Die Haltestelleninfrastruktur hat sich in erster Linie an den Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten. Gestaltung und Design sollen ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des ÖPNV sein und ein positives Image transportieren. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen werden berücksichtigt und die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes beachtet, das Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste wird berücksichtigt. Mülheim an der Ruhr übernimmt die Richtlinie Haltestellenausstattung des VRR von Februar 2012. Diese wurde in Kooperation des VRR mit den Aufgabenträgern und ihren Verkehrsunternehmen überarbeitet. Sie ersetzt die bisher gültige Haltestellenrichtlinie vom August 1991 und sieht folgende Haltestellenkategorien vor:

Kategorie	Kategorienbeschreibung
<b>Stadtbahn 1</b>	Alle unterirdischen Stadtbahnhaltestellen
	Alle unterirdischen Straßenbahnhaltestellen
<b>Stadtbahn 2</b>	Alle oberirdischen Stadtbahnhaltestellen
<b>Strab 1</b>	Straßenbahnhaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung, z.B. - Überdurchschnittlich viele Ein- und Aussteiger

Kategorie	Kategorienbeschreibung
	- Wichtige Verknüpfungspunkte
<b>Strab 2</b>	Straßenbahnhaltestelle mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung
<b>Bus 1</b>	Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung, z.B.
	- Überdurchschnittlich viele Ein- und Aussteiger
	- Wichtige Verknüpfungspunkte
<b>Bus 2</b>	Bushaltestelle mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung
<b>Bus 3</b>	Bushaltestelle mit sehr geringer Bedeutung

Abb. 5.2-9: Haltestellenkategorien

Die verschiedenen Ausstattungselemente werden vier Gruppen zugeordnet:

- 1: Sicherheit
- 2: Service und Komfort
- 3: Information
- 4: Barrierefreiheit

Kategorie		Stadt- bahn 1	Stadt- bahn 2	Strab 1	Strab 2	Bus 1	Bus 2	Bus 3
<b>1. Sicherheit</b>								
1.1	Notrufsäule	●	◐	○				
1.2	Notbeleuchtung	●						
1.3	Feuerlöscher	●						
1.4	Sicherheitsinsel	●						
1.5	Videokamera	●	◐	○		○		
<b>2. Service &amp; Komfort</b>								
2.1	Wartehalle/Wetterschutzeinrichtung		●	●	○	●	○	
2.2	Spritzschutz bei Mittellage			●	●	●		
2.3	Sitzgelegenheit	●	●	●	○	●	○	
2.4	Kudentoilette	○						
2.5	Schließfächer	○						
2.6	Öffentliche Telefone	◐						
2.7	Fahrtreppe	●						
2.8	Beleuchtung ohne "Schattenräume"	●	◐	◐	○	◐	○	

Kategorie		Stadt- bahn 1	Stadt- bahn 2	Strab 1	Strab 2	Bus 1	Bus 2	Bus 3
2.9	Entwerter	◐	○	○				
2.10	Abfallbehälter	●	●	●	◐	●	◐	
2.11	Ticketautomat	◐	◐	◐	○	○		
<b>3. Information</b>								
3.1	Zeichen 224 StV		○	●	●	●	●	●
3.2	Haltestellenmast		○	◐	◐	◐	◐	●
3.3	Haltestellenname	●	●	●	●	●	●	●
3.4	Gleis- oder Steigbezeichnung	◐	◐	◐	○	◐	○	○
3.5	Kennzeichnung des Kurzzug- Haltebereichs	●	○					
3.6	Kennzeichnung des Bahnsteigbereichs	●	●	●				
3.7	Richtungskennzeichnung	●	◐	●	◐	◐	◐	◐
3.8	Linienkennzeichnung	●	●	●	●	●	●	●
3.9	Verbundkennzeichnung	●	●	●	●	●	●	●
3.10	Kennzeichnung des VU	●	●	●	●	●	●	●
3.11	Tarifstandort	○	○	○	○	○	○	○
3.11	Zugangs-kennzeichnung	●						
3.12	Wegweisung zur Haltestelle	◐	○					
3.13	Wegweisung innerhalb der Haltestelle	●	○	○		○		
3.14	Wegweisung von der Haltestelle	●	○	○		○		
3.15	Tarifinformation/ Preisinformation	●	●	●	●	●	●	●
3.16	Hausordnung	●	○	◐				
3.17	Aushangfahrplan	●	●	●	●	●	●	●
3.18	Linienplan	●	◐	◐	◐	◐	◐	◐
3.19	Umgebungsplan	◐	○	◐	○	◐	○	
3.20	Haltestellenplan	◐	◐	○		○		
3.21	Stadtplan	◐						
3.22	Linienplan Schnellverkehr	●	◐	○		○		
3.23	Uhr	●	●					
3.24	Lautsprecher	●	●	○		○		
3.25	Fahrgastinformation / DyFa/DFI	●	●	◐	○	◐	○	

Kategorie		Stadt- bahn 1	Stadt- bahn 2	Strab 1	Strab 2	Bus 1	Bus 2	Bus 3
3.26	Infosäule	○	○	○		○		
3.27	Vitrine	○	●	◐	○	◐	○	
<b>4. Barrierefreiheit</b>								
4.1	Stufenloser Zugang zum Bahnsteig /Bussteig	●	●	●	◐	●	◐	○
4.2	Spalt-und stufenarmer Ein-/Ausstieg zum/aus dem Fahrzeug	●	●	◐	○	◐	○	○
4.3	Taktils Leitsystem	●	●	◐	◐	◐	○	
4.4	Kontrastreiche Bodenindikatoren an der Bahnsteigkante	●	●	◐		◐		
4.5	Hauptinformationen im Zwei-Sinne-Prinzip	◐	◐	◐	○	○		
4.6	Information für Rollstuhlfahrer lesbar	○	○					
<b>Legende:</b>								
● Das Ausstattungselement muss vorhanden sein								
◐ Das Ausstattungselement sollte vorhanden sein								
○ Das Ausstattungselement sollte situationsabhängig vorhanden sein								

Abb. 5.2-10: Haltestellenausstattung

### 5.3 Zielorientierte Bewertung des heutigen ÖPNV-Angebotes

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes auf Mülheimer Stadtgebiet basiert auf der Grundlage des Fahrplanstandes 2011/2012. Für die Entwicklung und Ausarbeitung der Qualitätsstandards ist neben der Analyse der Haltestellen auch die Analyse der Linien sowie der Verkehrszellen notwendig. Die Analyse setzt sich zusammen aus:

- Erschließungsqualität
- Bedienungsqualität
- Nachfrageabschöpfung
- Produkte

Nachfolgend werden die einzelnen Indikatoren bzw. Bewertungskriterien, die in Kapitel 5.2 benannt worden sind, kurz beschrieben und Mülheim an der Ruhr anhand dieser bewertet und letztendlich auch graphisch dargestellt.

#### 5.3.1 Erschließungsqualität

Die Betrachtung zum Einzugsbereich von Haltestellen dient dem Ziel, nicht ausreichend mit dem ÖPNV erschlossene Siedlungsbereiche im Mülheimer Stadtgebiet zu identifizieren. Die flächenhafte Erschließungsqualität des

ÖPNV-Systems in Mülheim an der Ruhr wird durch eine haltestellenbezogene Betrachtung beurteilt. Dabei werden die Grenzwerte für maximale Fußgängerentfernungen in Metern aus Tabelle 5.2-1 zur nächsten ÖPNV-Haltestelle als Maßstab herangezogen. Die Einzugsbereiche der Mülheimer Haltestellen sind in Bild 5.3-1 dargestellt. Durch die Überlagerung mit den Einwohnerpunktekarten wird die Erschließungsqualität des Netzes ermittelt. Es wird deutlich, dass keine größeren Erschließungslücken im Stadtgebiet auftreten.

Die Zielvorstellungen für die Erschließungsqualität des Mülheimer Stadtgebietes sind in Bild 5.2-2 dargestellt. Angegeben sind Grenzwerte für Fußwegentfernungen zur Haltestelle, die nach den raumordnerischen Funktionen des jeweiligen Teilbereichs sowie nach den Verkehrsmitteln variieren. Die Zielvorstellungen sind Mindestanforderungen, die sich aus Forschungsarbeiten und aus Richtlinien des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ableiten. Es wird angestrebt, dass alle Siedlungsbereiche ab 250 Einwohner gemäß den angegebenen Werten abgedeckt werden.

Betrachtet man die Haltestelleneinzugsbereiche, so lässt sich erkennen, dass das Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr gut mit dem ÖPNV erschlossen ist. Die Forderung einer 95%igen Erschließung aller Einwohner/innen im Stadtgebiet mit dem Bus und SPNV ist erfüllt (s. Abb. 5.3-1).

<b>Nicht mit dem ÖPNV erschlossene Einwohner/innen in Mülheim an der Ruhr</b>	
Tagnetz	3,4% (96,6% erschlossen)
Nachtnetz	9,9% (91,1% erschlossen)

Abb. 5.3-1: Erschließungsqualität in Mülheim an der Ruhr

Die zwei wesentlichen Erschließungslücken (s. Abb. 5.3-2) in Mülheim an der Ruhr befinden sich:

- in Saarn zwischen Lindenhof und Waldblecke mit ca. 700 nicht erschlossenen Einwohnern
- in Menden-Holthausen an der Westminster Str. mit ca. 900 nicht erschlossenen Einwohnern

Trotz der generell guten Erschließungsqualität im ÖPNV-System der Stadt Mülheim an der Ruhr besteht insofern ein Mangel im Straßenbahnnetz, als dass die Schienenstrecken zum Teil nicht durch die Schwerpunktbereiche des Verkehrsaufkommens führen. Das gilt insbesondere für die Linie 901 im Bereich der Duisburger Straße, die dort nur die nördlichen Randbereiche der Stadtteile Speldorf und Broich erschließt.

Ebenso ist der nördliche Linienast der Linie 102 betroffen, dessen Einzugsbereich im Wesentlichen östlich der Mellinghofer Straße liegt. Westlich schließen sich Industrie- und Gewerbeflächen an. Auf dem südlichen Linienast der Linie 102 wird der Stadtteil Saarn nur im Bereich der Großenbaumer Straße gestreift. Nicht mit der Straßenbahn erschlossen werden die dicht besiedelten Bereiche von Saarn und der Saarner Kuppe.

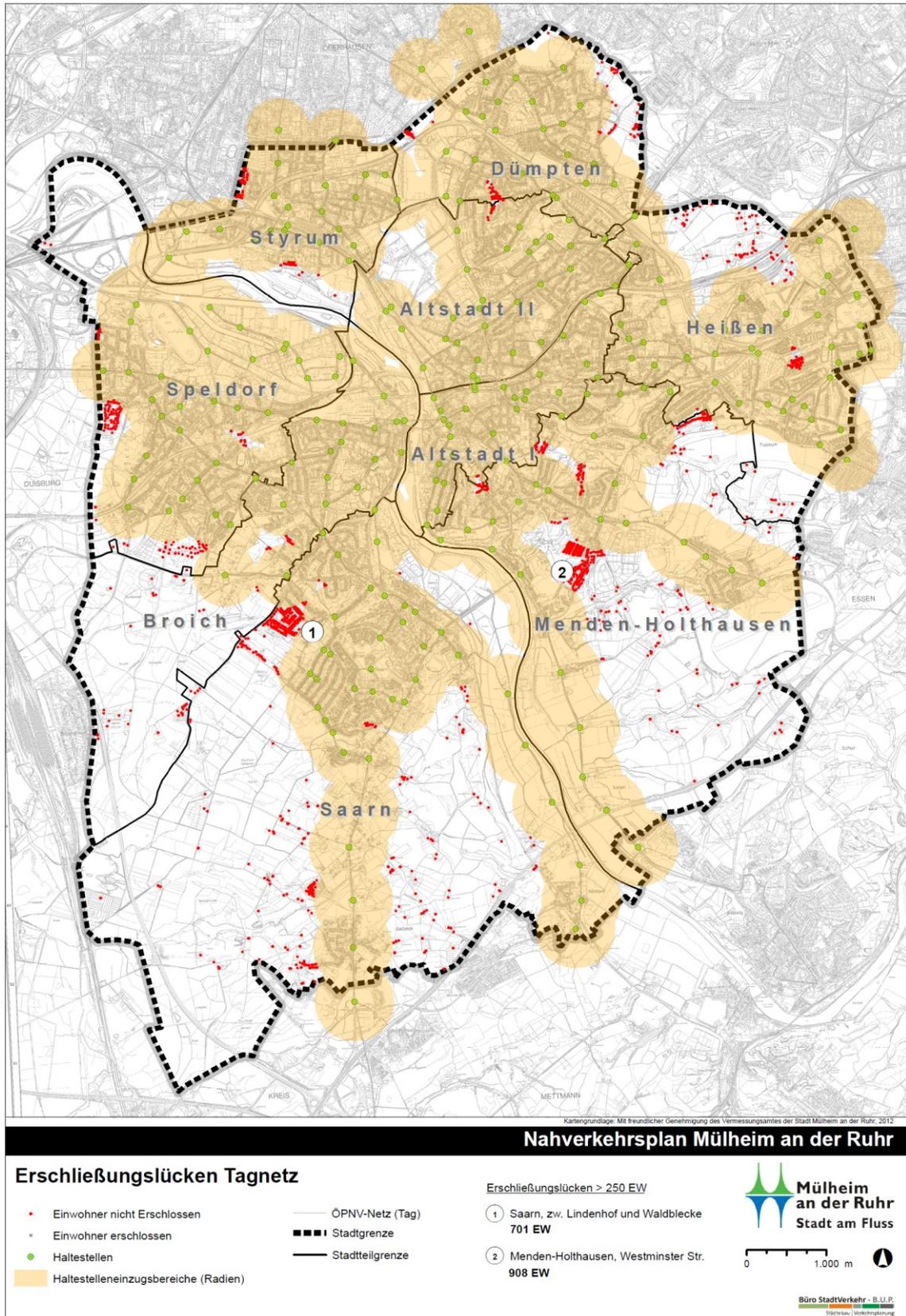


Abb. 5.3-2: Erschließungslücken in Mülheim an der Ruhr

Auch in Styrum-Süd sind die ÖPNV-Erschließungsachsen der Linie 110 nicht zentral geführt sondern lehnen sich an die direkte Straßen- und SPNV-Linienführung an. Die ausgedehnten Industrie- und Eisenbahnareale am Bahnhof Styrum rufen eine Trennwirkung zwischen der ÖPNV-Achse und den nördlich gelegenen Wohngebieten hervor. Zwischen Holthausen und der Flughafensiedlung verkehrt der ÖPNV durch einen Grünzug, der sehr geringe Bebauung aufweist.

Die Mängel in der Flächenerschließung werden jedoch durch attraktive Reisezeiten ausgeglichen, so dass bis auf die Relation Styrum - Flughafen kein dringender Handlungsbedarf abgeleitet werden kann.

### **5.3.2 Bedienstungsqualität**

Die Erreichbarkeit aller relevanten Ziele mit den Komponenten Bedienungshäufigkeit, Reisegeschwindigkeit und Umsteigehäufigkeit ist der wichtigste Faktor eines attraktiven Nahverkehrsangebots. Die wichtigsten Quell- und Zielverkehrsgebiete sind möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege ohne Umstiege miteinander zu verbinden sowie möglichst häufig zu bedienen.

Bei der Untersuchung der Bedienungshäufigkeit wurde festgestellt, dass das Fahrtenaufkommen (Fahrtenpaare in der HVZ und NVZ) zwischen den einzelnen Raumkategorien keine Mängel auftreten. Dabei sind Überlagerungen von Linien auf bestimmten gleichen bzw. ähnlichen Linienverläufen mit betrachtet worden.

Auf folgenden Linien findet ein früheres Betriebsende statt:

- Linie 129 verkehrt Mo-Fr bis 21.00 Uhr und samstags nur bis 17.00 Uhr trotz hoher Fahrgastnachfrage
- Linie 134 verkehrt Mo-Fr von 7.00 bis 20.00 Uhr und am Wochenende von 9.00 bis 19 Uhr
- Linie 135 hat keine klare Linienführung und verkehrt teilweise Mo-Fr bis 19.00 und samstags nur von 7.00 bis 15.00 Uhr
- Linie 752 und 753 haben ihr Betriebsende an allen Tagen um 20.00 Uhr

Bezogen auf die Qualitätsstandards der Umsteigehäufigkeit (s. Abb. 5.2-6) bestehen keine Mängel im heutigen Liniennetz. Dies gilt auch für das Fahrtenangebot gemäß der Qualitätsstandards der Bedienungshäufigkeit (s. Abb. 5.2-5).

### **5.3.3 Nachfrageabschöpfung**

Nachfolgend wird das Fahrtenangebot für die Straßenbahn und das Busnetz im Hinblick auf die Nachfrageabschöpfung überprüft. Zu Grunde liegt der maximale Besetzungsgrad jeder Linie pro Stunde, welcher nach den Fahrgastzahlen 2012 errechnet wird.

Die notwendige Taktdichte (Fahrtenangebot) berechnet sich aus den Platzkapazitäten im Straßenbahnverkehr, d.h. in der HVZ mit einem Zuschlag von 25% auf die Sitzplatzkapazität, in der NVZ nicht mehr als verfügbare Sitzplätze im Fahrzeug.

Abbildung 5.3-3 zeigt für die U-Bahn und die Straßenbahn das Fahrtenangebot im Zusammenhang mit der Nachfrage. Es zeigt sich, dass

fast für jede Linie das Fahrtenangebot bezogen auf die Nachfrage zu hoch ist, so dass hier theoretisch deutliche Taktanpassungen möglich sind.

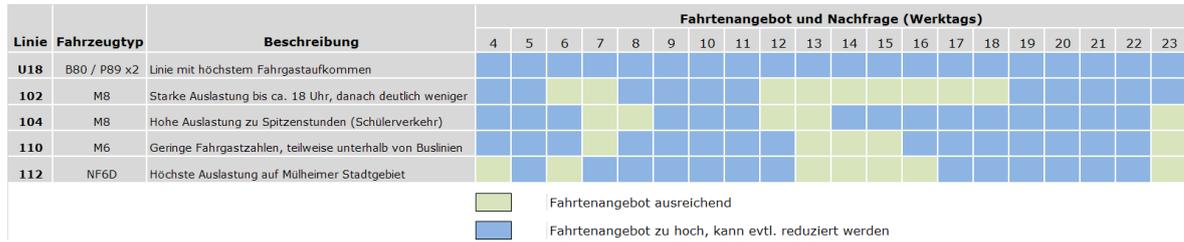


Abb. 5.3-3: Fahrtenangebot im Hinblick auf die Nachfrage für das Straßenbahnnetz

Auf Grund der unten beschriebenen betrieblichen Zwänge sind letztendlich auf folgenden Linien Taktanpassungen möglich:

- Linie U18 ist im EVAG-Betrieb eingebunden, daher wird der 10-Minuten-Takt beibehalten
- Linie 110 entfällt aufgrund der sehr geringen Nachfrage
- Linie 112 kann im 15-Minuten-Takt verkehren, übernimmt außerdem teilweise Leistungen der Linie 110. Taktanpassungen müssen ggf. mit der Stadt Oberhausen vereinbart werden.
- Bei den Linien 102 und 104 ist eine Taktanpassung aufgrund der Fahrgastnachfrage möglich
- Die Linie 901 verkehrt wegen der Einbindung in das Netz der Stadt Duisburg im 15-Minuten-Takt. Dieses Fahrplanangebot ist Nachfragegerecht.

Betrachtet man das Fahrtenangebot auf dem Busnetz, so erkennt man, dass die Nachfrage im Busverkehr zum größten Teil dem heutigen Taktangebot entspricht. Es ergibt sich ein geringes Optimierungspotential. Zu nennen sind hier vor allem die Linien 135 und 138.

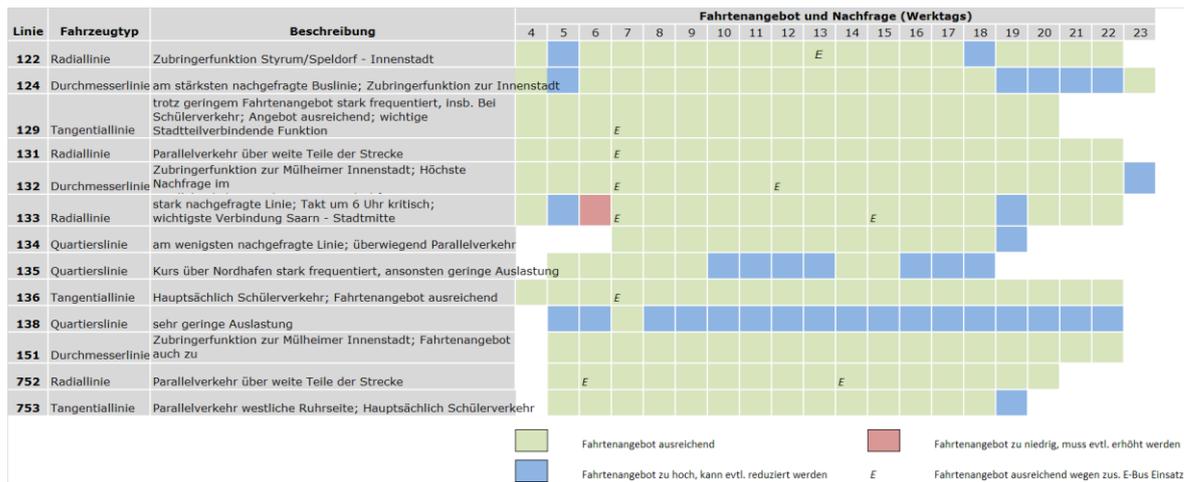


Abb. 5.3-4: Fahrtenangebot im Hinblick auf die Nachfrage für das Busnetz

Basierend auf den Fahrgastzahlen des Jahres 2012 und dem heutigen Liniennetz ergeben sich folgende Linienabschnitte mit schwacher Nachfrage (s. Abb. 5.3-5):

- Linie 124 zwischen Speldorf Friedhof und Peterstr.

- Linie 129 zwischen Heißen Schwimmbad und Rhein-Ruhr-Zentrum
- Linie 129 zwischen Friesenstr. und OB-Ruhrpark
- Linie 132 zwischen Alte Straße und Am Biestenkamp
- Linie 132 zwischen Heißen Kirche und Kattowitzer Str.
- Linie 135 ab Timmerhellerstr. über Speldorf und Broich
- Linie 151 E-Kettwig und Floraweg
- Linie 151 zwischen Nordstr. und Boverstr.
- Linie 753 auf einem Großteil des Linienvverlaufs in Mülheim an der Ruhr

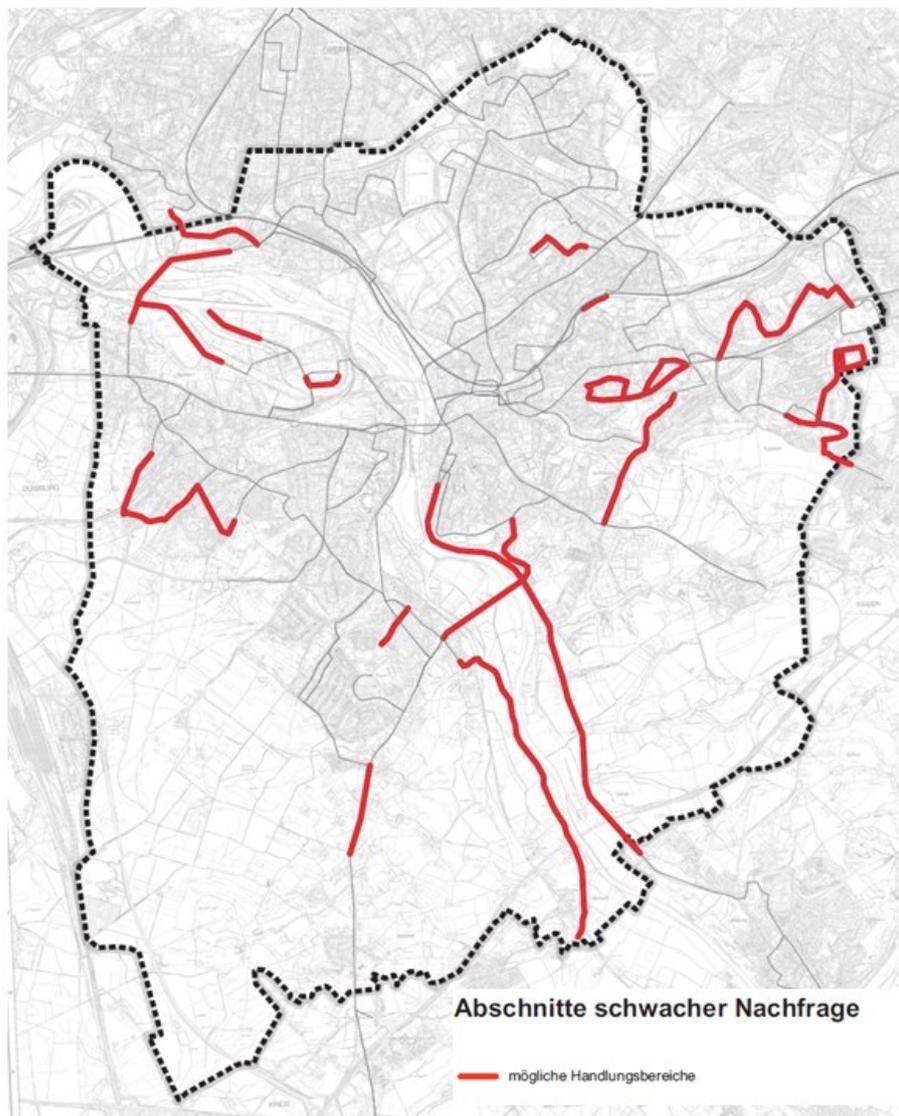


Abb. 5.3-5: Abschnitte schwacher Nachfrage in Mülheim an der Ruhr

#### 5.3.4 Produkte

In Bezug auf die Produkteigenschaften in den Qualitätsstandards (gemäß Kapitel 5.2-3) entspricht das heutige Liniennetz den Vorgaben der Qualitätsstandards. Jedoch zeigt sich, dass insbesondere im Busnetz keine klaren Linienfunktionen erkennbar sind, die für den Fahrgast verständlich

sind. Gemeint sind damit welche Verbindungsfunktion die jeweiligen Linien übernehmen (Stadtteilverbindungen, Verbindungen zwischen Stadtteil und Innenstadt usw.), zumal eine Vielzahl von Linien am Hauptbahnhof Mülheim an der Ruhr enden, obwohl aus betrieblicher Sicht Durchmesserlinien möglich sind. Gerade Radiallinien die am Hauptbahnhof enden erschweren den Zugang von möglichen Fahrgästen, die ihr Ziel über die Innenstadt hinaus haben (einmal umsteigen). Aufgrund der Größe des Stadtgebietes Mülheim an der Ruhr sind hier Durchmesserlinien gerade zu prädestiniert. Zudem zeichnet sich das Liniennetz im Busverkehr dadurch aus, dass eine Verknüpfung mit der Straßenbahn häufig nicht gegeben ist. Hinzukommt dass viele Buslinien, trotz schwacher Nachfrage, bis in die Innenstadt verlaufen und mit anderen gleichverlaufenden Buslinien zu einem höheren Fahrtenangebot führen, das nicht mehr wirtschaftlich ist. (z.B. Linie 752)

Zusammenfassend können folgende Mängel benannt werden:

- Hoher Anteil an Linien, die am Hauptbahnhof enden, die Durchmesserlinienwürdig sind
- Fehlende Verknüpfung zwischen Bus- und Straßenbahn (in Speldorf und Saarn)
- Schwache Buslinien, die in die Innenstadt führen, die eher als Quartierslinien umfunktioniert werden könnten

#### **5.4 Handlungsfelder**

Aufbauend auf dem heutigen Liniennetz sind zum einen zur geforderten Erreichung des Einsparungszieles von 2,0 Mio. Euro und zum anderen zur Verbesserung der Vermarktungsfähigkeit des ÖPNV-Angebotes folgende Handlungsfelder zu benennen:

- Optimierung des Busnetzes  
Das Busnetz in Mülheim an der Ruhr ist im Laufe der Jahrzehnte entstanden und schrittweise angepasst worden. Verbunden sind damit zahlreiche Änderungen im Detail und viele individuelle Lösungen. Resultat ist ein schwer durchschaubares Liniennetz mit unterschiedlichen Beförderungsschwerpunkten. Folgende Aspekte sind im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes zu beachten:
  - Flughafenast: Einbindung des bisherigen Schienenersatzverkehrs in das reguläre Liniennetz
  - Linien 124 & 133: Stärkung straßenbahnwürdiger Buslinien
  - Styrum: eingebundene Buslinie als Straßenbahn-Ersatz (Wegfall 110)
- Einheitliche Ausweitung des Fahrtenangebotes insbesondere im Busnetz zur besseren Verständlichkeit und Verfügbarkeit zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgastpotentiale insbesondere in den Abendstunden (Betriebszeiten)
- Anpassungen im Busnetz auf Streckenabschnitten mit sehr geringer Nachfrage (Linien 132, 134 und 752)
- Überprüfung der Einbindung von Erschließungslücken im Stadtgebiet
- Reduzierung des Parallelverkehrs zwischen Straßenbahn und Bussen insbesondere in den westlichen Stadtteilen

## **6 Maßnahmenkonzept**

### **6.1 Rahmenbedingungen und Grundsätze des Konzeptes**

Angesichts der finanziellen Situation der Stadt Mülheim an der Ruhr sind weitere Angebotsverbesserungen nicht mehr finanzierbar. Daher soll das heutige ÖPNV-Angebot in seiner Grundstruktur angepasst und langfristig gesichert werden.

Gemäß dem Beschluss des Rates vom 03.05.2012 wird ein Einsparziel von 2 Mio. Euro pro Jahr bezogen auf das Bezugsjahr von 2012 gefordert. Bis 2019 werden weitere 1,5 Mio. Euro pro Jahr, u. a. durch betriebliche Optimierungen beim VU gefordert.

Durch die Anpassungen im Linienangebot soll eine Stabilisierung der heutigen Nachfrage durch bessere Merkbarkeit und Vermarktung erfolgen. Die strategische Optimierung des ÖV-Netzes erfolgt durch:

- Anpassung des Linienangebots an die Nachfrage (Prüfung von Linienverläufen und Taktangeboten)
- Vermarktungsfähiges Angebot mit dem Ziel der Erlösstabilisierung
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebotes
  - Strategische Optimierung des ÖV-Netzes (klare Funktionen und Aufgabenverteilung von Straßenbahn und Bus)
  - Verbesserung der Einnahmen und Kostenreduzierung der Straßenbahn (Effizienzsteigerung)
  - Vermeidung von Überangeboten zwischen Straßenbahn und Busverkehr
  - Schaffung eines vermarktungsfähigen und transparenten Liniennetzes mit dem Ziel der Kompensation der Erlössituation (Erlösstabilisierung)

Die Einsparungen dürfen keine Qualitätsverschlechterungen in Mülheim an der Ruhr darstellen.

### **6.2 Linien- und Fahrtenangebot**

Das Konzept in Mülheim an der Ruhr ist aufgrund topographischer Barrieren im Stadtgebiet sowie den vielen Straßen, die wegen zu geringen Straßenbreiten keinen Busverkehr zulassen, beschränkt. Stadtteile wie Styrum oder Saarn sind teilweise nur durch wenige Hauptstraßen mit der Innenstadt verbunden, auf denen Busse oder Bahnen verkehren können.

Die Variabilität der Linienwege ist daher stark begrenzt und die Vermeidung von Parallelverkehr ist nicht immer möglich.

Daraus resultiert eine Linienanpassung des bestehenden Netzes, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten in Mülheim an der Ruhr jedoch limitiert ist.

#### **6.2.1 Stadt- und Straßenbahn**

Die Stadt- und Straßenbahn wird basierend auf den einheitlichen Betriebszeiten durch folgende Maßnahmen im Liniennetz angepasst:

- Entfall der Linie 110 aufgrund geringer Nachfrage

- Verlängerung der Linie 112 von Kaiserplatz bis Hauptfriedhof
- Änderung des Verlaufs der Linie 104 ab Stadtmitte bis Hauptfriedhof
- Verkürzung der Linie 102 bis Waldschlößchen
- Die Linien U18 und 901 bleiben in ihrem Linienverlauf unverändert.

Neben einheitlichen Betriebszeiten wurde auf mehreren Linien auch das Taktangebot angepasst.

- **Linie U18**

Die Stadtbahnlinie wird in der HVZ (6.00 bis 19.00 Uhr) in einem 10-Minuten-Takt verkehren. Dies entspricht einer Ausdehnung des 10-Minuten-Takts in den Abendstunden um eine Stunde, jedoch auch einer Reduzierung am Morgen (5.00-6.00 Uhr) im Vergleich zu Heute. Von 20.00 bis 21.00 Uhr wird das Angebot zum Übergang in die SVZ auf einen 15-Minuten-Takt reduziert. In der SVZ verkehrt die Linie in einem 30-Minuten-Takt. Samstags sowie sonn- und feiertags bleibt das Taktangebot wie Wochentags entsprechend der Betriebszeiten in der NVZ bei einem 15-Minuten-Takt und in der SVZ bei einem 30-Minuten-Takt.

- **Linie 102**

In der HVZ verkehrt die Linie im 15-Minuten-Takt. In der NVZ wird die Linie ebenfalls mit einem 15-Minuten-Takt bedient, was bei heutiger Linienauslastung der Nachfrage gerecht wird. Die Haltestelle Uhlenhorst entfällt aufgrund geringer Nachfrage. Für die Endhaltestelle Waldschlößchen sind entsprechende bauliche Anlagen für das Wenden der Straßenbahnfahrzeuge erforderlich (Kehrgleisanlage).

- **Linie 104**

Die Linie verkehrt zwischen Grenze Borbeck und Hauptfriedhof und wird dabei über den heutigen Abschnitt der Linie 110 über die Haltestelle Wertgasse und die Bismarckstr. geführt. In der HVZ sowie während der NVZ fährt die Linie im 15-Minuten-Takt und in den Stunden der SVZ im 30-Minuten-Takt. An der Haltestelle Stadtmitte wird ein Taktbruch auf einen 30-Minuten-Takt vorgenommen.

- **Linie 112**

Auf der Linie ist während HVZ und NVZ ein 15-Minuten-Takt vorgesehen. In der SVZ wird ein 30-Min-Takt angeboten. Samstags sowie sonn- und feiertags ist während der NVZ ein 15-Minuten-Takt vorgesehen. Mit der Verlängerung der Linie 112 bis zum Hauptfriedhof entfällt die Endstelle Kaiserplatz. Da die Linie 112 bis nach Oberhausen-Neumarkt eingebunden ist, sind die Taktvorgaben mit der Stadt Oberhausen abzustimmen und gemeinsam festzulegen.

- **Linie 901**

Bei dieser Linie verändert sich das Taktangebot nur geringfügig im Vergleich zu heute. Durch die Anpassungen der Betriebszeiten ergeben sich Taktreduzierungen in der morgendlichen SVZ (werktags) zwischen 4.00 und 6.00 Uhr.

Die nachfolgende Grafik (Abb. 6.2-1) zeigt das künftige Straßenbahnnetz in Mülheim an der Ruhr. Entfallende Abschnitte im Vergleich zum heutigen Stand sind dunkelgrau dargestellt.

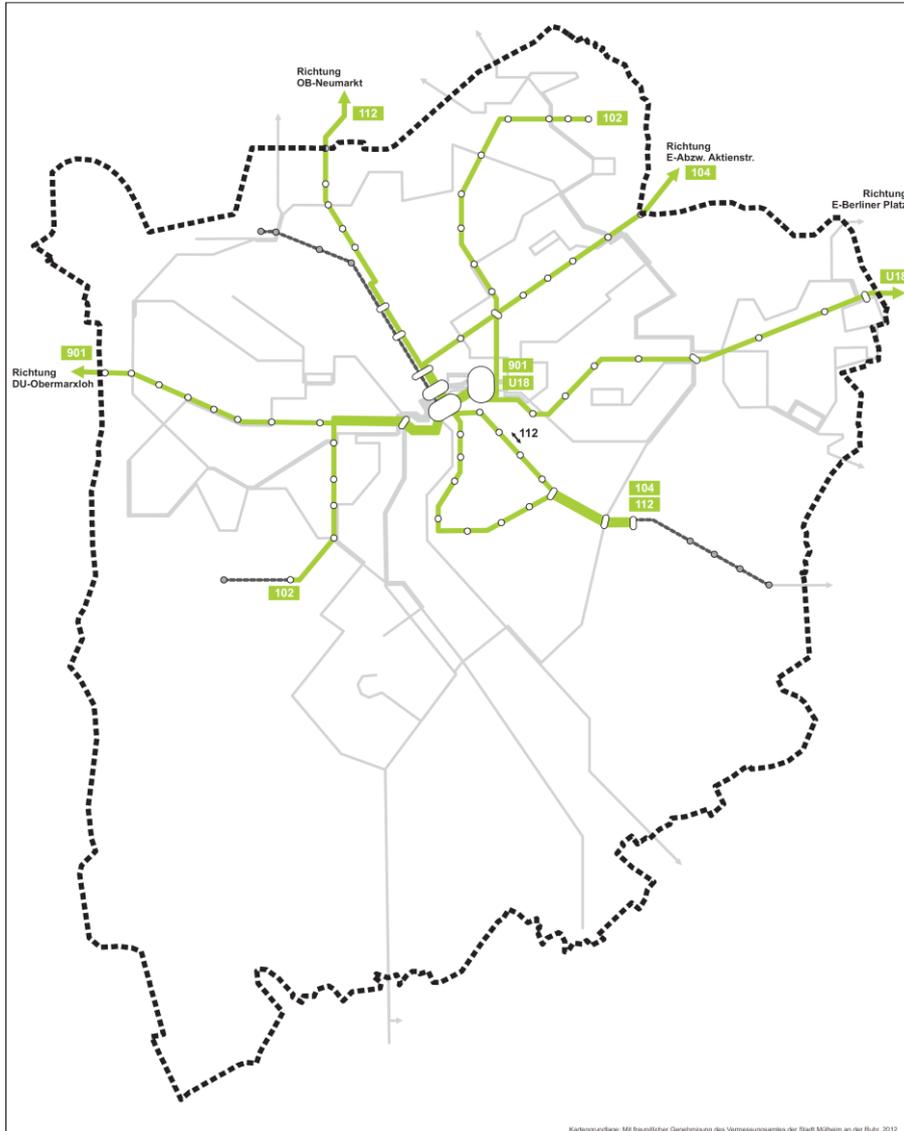


Abb. 6.2-1: Straßenbahnkonzept

## 6.2.2 Bus

Aufbauend auf den definierten Betriebszeiten und dem Ziel einer besseren Vermarktung ergibt sich folgendes Linien- und Fahrtenangebot im Busnetz (s. Abb. 6.2-2):

- **Linie 122**

Der Linienverlauf der 122 bleibt unverändert. Geprüft werden soll, die Linie ab der Schloßbrücke über die Leineweberstr. und die Haltestelle Kaiserplatz, im weiteren Verlauf über den Dickswall zum Hauptbahnhof zu führen. Auf dem Rückweg Richtung Oberhausen könnte die Linie durch den Tunnel unter der Eppinghofer Platte (Eppinghofer Str.) zurück auf die Leineweberstraße geführt werden.

Die Taktung bleibt im Vergleich zu heute weitestgehend gleich, da diese Linie in das Oberhausener ÖV-Netz eingebunden ist.

- **Linie 124**

Der Linienverlauf der 124 endet aufgrund geringer Nachfrage an der Haltestelle Speldorf Friedhof. Die reguläre Endhaltestelle ist zukünftig

Speldorf Friedhof. Die Erschließung des wegfallenden Linienanschnittes (mit den Haltestellen Katzenbruch, Mönchstr. und Peterstr.) wird weiterhin durch die Linie 134 gewährleistet.

Die Linie wird Bedarfsgerecht wie bisher zur HVZ und NVZ in einem 20-Minuten-Takt betrieben. In der SVZ morgens ist ein 30-Minuten-Takt vorgesehen, in den Abendstunden ab 20.00 Uhr ein 60-Minuten-Takt. Durch die Vereinheitlichung der Betriebszeiten ergeben sich dadurch vor allem Anpassungen in den Randstunden der SVZ. An Samstagen und Sonn- und Feiertagen wurde die Taktung vereinheitlicht mit einem 30-Minuten-Takt zur NVZ und einer SVZ Taktung wie werktags.

- **Linie 128**

Die Linie 128 ist eine neue Linie zur Erschließung des Stadtteils Styrum als Kompensation zur wegfallenden Straßenbahnlinie 110. Von der Haltestelle OB-Ruhrpark wird die Linie über Friesenstr., MH-Styrum (S), Limburgstr., Moritzstr., Siegfriedbrücke, MH-West (S) und Rathausmarkt zum Hauptbahnhof geführt. Die Führung der Linie bis OB-Ruhrpark ist beschlossen, eine Verknüpfung mit der STOAG SB90 wird geprüft.

Das Taktangebot der neuen Linie richtet sich nach den heutigen Straßenbahntakten. In der HVZ sowie NVZ wird ein 20-Minuten-Takt angeboten, in der SVZ ein 30-Minuten-Takt. Samstags sowie sonn- und feiertags ist abgesehen von wenigen Randstunden im 60-Minuten-Takt ein 30-Minuten-Takt vorgesehen.

- **Linie 129**

Der Linienvverlauf der 129 bleibt in ihrem Verlauf weitestgehend unverändert, lediglich der Endabschnitt in Styrum bzw. Oberhausen entfällt, so dass die Linie künftig an der Haltestelle Friesenstr. endet. Der entfallende Abschnitt wird durch die Linie 128 kompensiert.

Auf dem Linienabschnitt Friesenstr. - Freiherr-vom-Stein Str. werden in der HVZ bedarfsgerecht 2 Fahrten je Stunde und Richtung angeboten, zwischen ca. 12.00 und 17.00 Uhr ebenfalls. In der SVZ wird ein 60-Minuten-Takt angeboten. Montags - freitags wird das Fahrtenangebot der Linie bis ca. 23.00 Uhr ausgeweitet, an Samstagen bis ca. 22.00 Uhr.

- **Linie 130**

Die Linie 130 stellt eine neue Linie dar und dient als Straßenbahnersatz für die Linie 104 im Abschnitt Hauptfriedhof bis MH-Flughafen. Die Linie verkehrt von der Endhaltestelle Hauptfriedhof bis zum Flughafen und führt dann über E-Haarzopf zur Endhaltestelle Rhein-Ruhr-Zentrum. Der Linienvverlauf auf Essener Gebiet ist noch abzustimmen. Der heutige Schienenersatzverkehr der Linie 104 im Bereich Hauptfriedhof - Flughafen wird durch die neue 130 in das reguläre Busnetz eingebunden. Durch den Verknüpfungspunkt Hauptfriedhof ist der Anschluss an die Straßenbahn gegeben.

Das Taktangebot der neuen Linie richtet sich nach den Straßenbahntakten. In der HVZ sowie NVZ wird ein 20-Minuten-Takt angeboten, in der SVZ ein 30-Minuten-Takt. Samstags sowie sonn- und feiertags ist abgesehen von wenigen Randstunden im 60-Minuten-Takt ein 30-Minuten-Takt vorgesehen.

- **Linie 131**

Die Linie 131 wird über den Mülheimer Hauptbahnhof bis zur Gustav-Heinemann-Schule bzw. bis zur Boverstr. verlängert. Durch die neue

Verbindung entsteht eine zusätzliche Linie zur Gesamtschule neben den Linien 129 und 136. Ebenfalls wird somit eine Direktverbindung zu den Schulzentren in Broich und Saarn (mit etwas längerem Fußweg) geschaffen.

Von Saarn bis zur Nordstraße wird in HVZ und NVZ ein 30-Minuten-Takt angeboten, in der SVZ morgens und abends ein 60-Minuten-Takt. Ab Nordstr. teilt sich die Linie im stündlichen Wechsel in zwei Abschnitte (Richtung Boverstr. sowie Richtung Gesamtschule). Außerhalb der HVZ und NVZ sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehrt die Linie im 60-Minuten-Takt nur zur Boverstr.

- **Linie 133**

Der Linienverlauf der 133 bleibt gegenüber dem Fahrplanstand 2012 unverändert. Aufgrund der Reduzierung der Linienvielfalt in Saarn verkehrt die Linie 133 zukünftig während der HVZ und NVZ in einem 10-Minuten-Takt zwischen Saarner Kuppe und MH Hauptbahnhof. Jede zweite Fahrt wird darüber hinaus zwischen Hauptbahnhof und Heidkamp verkehren, was einem 20-Minuten-Takt entspricht. In der SVZ fährt die Linie in einem 30-Minuten-Takt. Samstags verkehrt die Linie während der NVZ in einem 15-Min-Takt, sonn- und feiertags in einem 30-Minuten-Takt, in der SVZ ebenfalls in einem 30-Minuten-Takt.

- **Linie 134**

Der Linienabschnitt der heutigen Linie 132 von Mintard bis zur Haltestelle Alte Str. wird auf dem Linienweg der heutigen Linie 134 (Lehnerstr. bis Saalestr.) fortgeführt. Der Haltepunkt der Linie 134 Schulzentrum Saarn entfällt dabei aufgrund geringer Nachfrage für den regulären Busverkehr. Ein E-Bus Einsatz zu Schulzeiten ist zu prüfen. Die Linienführung der Linie 132 ab Alte Str. über den Kassenberg und Hauptbahnhof bis Heißen entfällt. Diese Abschnitte werden von anderen Linien kompensiert. Der Verlauf der Linie 134 ändert sich zwischen den Haltestellen Heuweg und Strippchens Hof, wo die Linie über die Prinzeß-Luise-Str. zur Haltestelle Broich Friedhof und folgend über die Holzstr. auf den heutigen Linienweg zurückgeführt.

Während der HVZ verkehrt die Linie bedarfsgerecht im 60-Minuten-Takt. Ein zusätzlicher Einsatz von E-Wagen ab Mintard mit direkter Führung zum Hauptbahnhof ist in der HVZ zu prüfen. In NVZ und SVZ sowie samstags, sonn- und feiertags wird ebenfalls ein 60-Minuten-Takt angeboten.

- **Linie 135**

Die Linie wird künftig als Hafenshuttle zwischen den Haltestellen Hbf. und Nordhafen pendeln. Der südliche Verlauf des heutigen Linienweges entfällt bzw. wird durch andere Linien teilweise kompensiert. Der Abschnitt zwischen Schleuse Raffelberg und Südhafen mit den Haltestellen Umschlag und Ruhrorter Str./Weseler Str. entfällt aufgrund geringer Nachfrage.

Das Taktangebot ist aufgrund der Linienfunktion am Bedarf der Beschäftigten des Hafens ausgerichtet. In der HVZ wird ein 10-Minuten-Takt gewährleistet, in der NVZ ein 20-Minuten-Takt bis 20.00 Uhr. In der SVZ morgens wird ein 60-Minuten-Takt vorgeschlagen, in der SVZ ab 20.00 Uhr ein 30-Minuten-Takt. Samstags verkehrt die Linie in einem 30-Minuten-Takt bis 18.00 Uhr, sonn- und feiertags finden keine Fahrten statt.

Betriebstechnisch kann die Linie am Hauptbahnhof mit der Linie 151 verknüpft werden.

- **Linie 136**

Der Linienvverlauf bleibt gegenüber dem Fahrplanstand 2012 unverändert.

Das Taktangebot mit einem durchgehenden 60-Minuten-Takt stellt keine Veränderung zum heutigen Takt dar.

- **Linie 138**

Der Linienvverlauf bleibt gegenüber dem Fahrplanstand 2012 unverändert.

Ausgerichtet am heutigen Bedarf wird in der NVZ ein 30-Minuten-Takt angeboten. In der SVZ wird ein 60-Minuten-Takt vorgeschlagen. Durch die Ausdehnung der Betriebszeiten wird eine zusätzliche Fahrt um 23.00 Uhr im Vergleich zu heute angeboten. Samstags sieht das Angebot in der NVZ ebenfalls einen 30-Minuten-Takt und in der SVZ einen 60-Minuten-Takt vor. Sonn- und feiertags wird ein durchgehender 60-Min-Takt gewährleistet. Auf dem Abschnitt Rhein-Ruhr-Zentrum – Breilsort wird während der NVZ werktags und samstags durchgehend ein 60-Minuten-Takt angeboten.

- **Linie 151**

Die Linie verkehrt zukünftig zwischen E-Kettwig über Scharpenberg bis Hauptbahnhof. Der heutige Linienabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Boverstr. wird von der Linie 131 übernommen. Betriebstechnisch kann die Linie am Hauptbahnhof mit der Linie 135 verknüpft werden.

Als Takt wird ein durchgehender 60-Minuten-Takt sowohl werktags als auch samstags und sonn- und feiertags vorgeschlagen.

- **Linie 752**

Die Linie wird zukünftig über Friedrich-Freye-Str., Alte Str., Lindenhof und Schneisberg zur Haltestelle Waldschlößchen (Verknüpfung Straßenbahnlinie 102) und von dort zur neuen Endhaltestelle Uhlenhorst geführt.

Als Takt wird ein bedarfsgerechter durchgehender 60-Minuten-Takt sowohl werktags als auch samstags und sonn- und feiertags vorgeschlagen.

- **Linie 753**

Die Linie 753 wird künftig nicht mehr bis Heißen Kirche geführt, sondern ändert den Verlauf aus Ratingen bzw. Saarn kommend ab der Haltestelle Danziger Str. auf der Holthäuser Höfe und führt dann über Walkmühle zum Hauptbahnhof. Dafür entfällt der Abschnitt Fischenbeck bis Heißen Kirche.

Als Takt wird ein durchgehender 60-Minuten-Takt sowohl werktags als auch samstags und sonn- und feiertags vorgeschlagen. Im Vergleich zur heutigen Linie 753 wird durch die Anpassung der Betriebszeiten das Fahrtenangebot im Stadtgebiete von Mülheim an der Ruhr deutlich ausgedehnt.

- **Linie 976**

Diese Linie bleibt aufgrund des größeren Linienabschnittes in Oberhausen im Linienvverlauf, als auch beim Taktangebot unverändert.

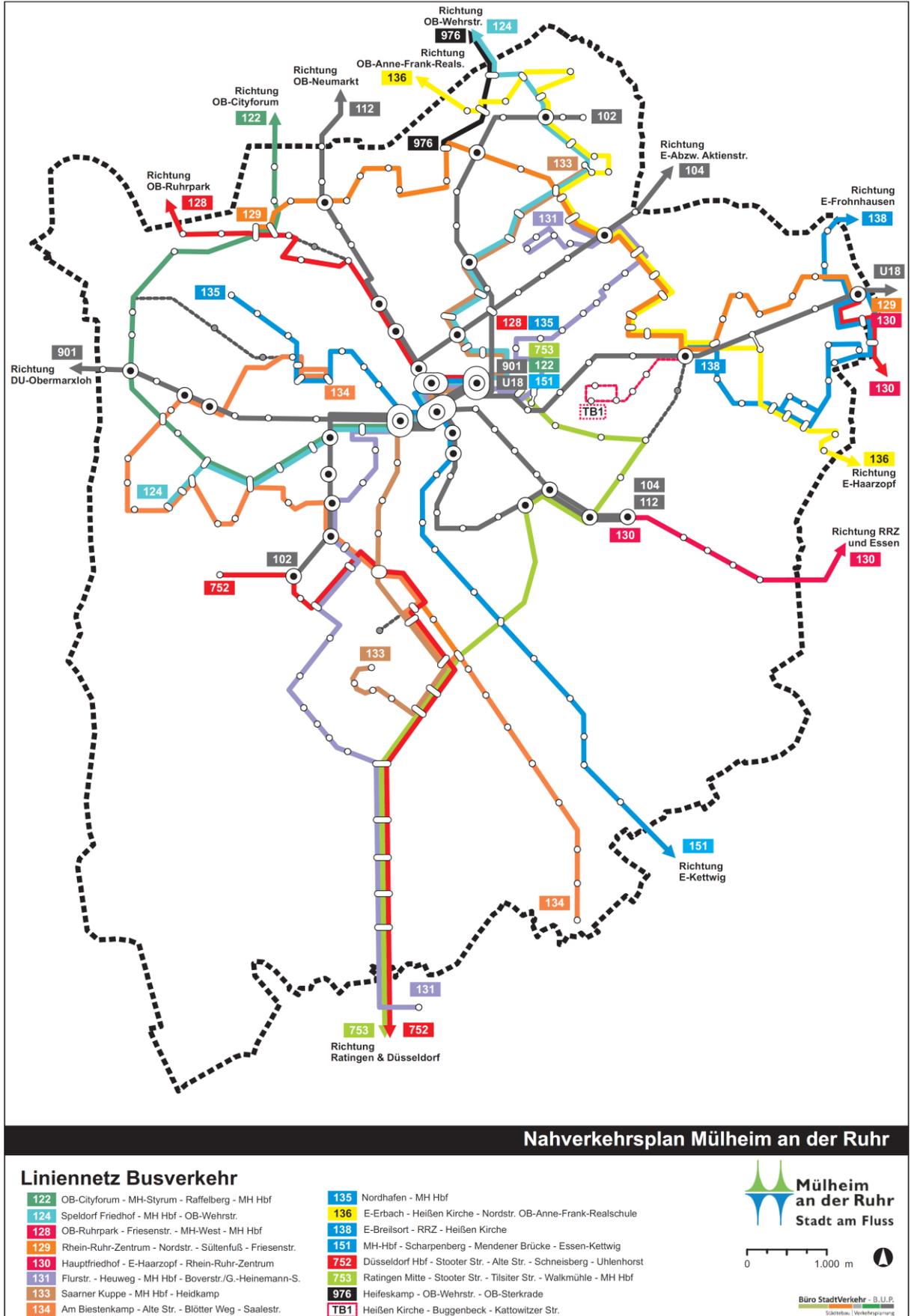


Abb. 6.2-2: Liniennetz des Buskonzeptes

### 6.2.3 Bedarfsorientierter Verkehr

Die heutigen Taxibuslinien, die als Zubringer zum Nachtnetz dienen (s. Kapitel 4.4), wurden unverändert gelassen.

Es wird allerdings eine zusätzliche Taxibuslinie (TB1), im Abschnitt Heißen Kirche – Buggenbeck – Kattowitzer Str., eingeführt. Aufgrund geringer Fahrgastnachfragen wird dieser Abschnitt, ehemals bedient durch die Linie 132, durch einen bedarfsorientierten Verkehr (TaxiBus) ersetzt. Dieser soll im 60-Minuten-Takt an allen Tagen verkehren.

### 6.2.4 Nachtnetz

Die Linien im Nachtverkehr wurden weder in ihrem Linienverlauf noch im Taktangebot angepasst.

Anpassungen im Nachtnetz werden als Prüfauftrag aufgenommen.

### 6.2.5 Verknüpfungspunkte

An den Verknüpfungspunkten insbesondere der Stadtbahn / Straßenbahn mit dem Busnetz, aber auch innerhalb des Busnetzes sollen attraktive Übergangsmöglichkeiten bestehen. Hierzu ist vor allem die Barrierefreiheit zu gewährleisten. In Kapitel 5.2-2 werden daher entsprechende Standards beschrieben. Voraussetzung für die Umsetzung ist ein abgestimmtes Feinkonzept mit der Planung und Kostenschätzung der neu hinzukommenden Verknüpfungspunkte (Straßenbahn und Bus). Folgende Bereiche sind zu prüfen:

- ZOB Hauptbahnhof Mülheim an der Ruhr (Barrierefreie Gestaltung durch Verlegung der Haltestellen an die Oberfläche)
- Hauptfriedhof (Endhaltstelle Straßenbahn und Busverknüpfung in Richtung Flughafen und Rhein-Ruhr-Zentrum)
- Waldschlösschen (Linien 102 und 752)
- Nordstraße (Linien 104 und 129/131/136)

In der nachstehenden Tabelle sind die Verknüpfungspunkte laut der Linienanpassung erster sowie zweiter Ordnung aufgeführt (s. Abb. 6.2-3).

<b>Verknüpfungspunkte in Mülheim an der Ruhr</b>	
<b>Verknüpfungspunkt erster Ordnung</b>	
SPNV – ÖPNV	Hauptbahnhof Bf. Styrum Bf. West
Stadtbahn – Straßenbahn	Hauptbahnhof
Stadt- o.. Straßenbahn - Bus	Hauptbahnhof Stadtmitte Heißen Kirche Schloss Broich Eichbaum Rosendeller Str. Rhein-Ruhr-Zentrum
<b>Verknüpfungspunkt zweiter Ordnung</b>	
Straßenbahn – Bus	Rathausmarkt, Speldorf Bf., Hansastr., Speldorf Betriebshof, Jakobstr., Raffelberg, Broicher Mitte,

<b>Verknüpfungspunkte in Mülheim an der Ruhr</b>	
	Wertgasse, Wilhelmstr., Witthausstr., Oppspring, Tilsiter Str., Nordstr., Dümpten Friedhof, Grüner Weg, Gathestr., Mühlenstr., Sültenfuss, Friesenstr., Broich Friedhof, Heuweg, Hauptfriedhof (P), Waldschlöbchen (P)
Legende	(P) = Planung

Abb. 6.2-3: Verknüpfungspunkte in Mülheim an der Ruhr

### 6.2.6 Leistungsdaten

Mit der Umsetzung des oben genannten Linien- und Fahrtenangebotes in 6.2.1 und 6.2.2 ergeben sich folgende Km-Leistungen für das Maßnahmenkonzept in Mülheim an der Ruhr:

<b>Kilometerleistungen in Mülheim an der Ruhr (Konzept)</b>						
	<b>werktags</b>	<b>Samstag</b>	<b>Sonntag</b>	<b>Summe</b>	<b>Differenz zu 2011/2012</b>	<b>Differenz in %</b>
Linie	U-Bahn / Strab					
U 18	265.043	33.696	34.700	333.439	-11.599	-3,4 %
102	318.679	54.746	50.760	424.184	-169.247	-28,5 %
104	229.218	40.019	31.992	301.229	-139.758	-31,7 %
110	0	0	0	0	-270.036	-100,0 %
112	228.839	39.312	36.450	304.601	42.096	16,0 %
901	172.900	27.581	18.972	219.453	-12.985	-5,6 %
<b>Strab</b>				<b>1.582.906</b>	<b>-561.528</b>	<b>-26,2 %</b>
Linie	Bus					
122	254.437	28.159	30.170	312.766	13.096	4,4 %
124	298.540	34.362	36.816	369.718	-34.906	-8,6 %
128	158.228	20.862	21.948	201.037	201.036	
129	162.730	23.338	0	186.067	18.735	11,2 %
130	85.818	10.982	11.904	108.704	108.704	
131	303.600	50.170	32.256	386.026	138.876	56,2 %
132	0	0	0	0	-297.202	-100,0 %
133	399.942	54.288	31.104	485.334	184.662	61,4 %
134	159.795	27.917	30.317	218.028	140.662	181,8 %
135	175.936	13.042	0	188.978	-22.902	-10,8 %
136	129.789	23.868	25.920	179.577	3.024	1,7 %
138	138.138	19.958	15.168	173.264	-23.317	-11,9 %

<b>Kilometerleistungen in Mülheim an der Ruhr (Konzept)</b>						
	<b>werktags</b>	<b>Samstag</b>	<b>Sonntag</b>	<b>Summe</b>	<b>Differenz zu 2011/2012</b>	<b>Differenz in %</b>
145	0	0	0	61.442	-61.442	-100,0 %
151	74.888	13.083	14.208	102.179	-124.672	-55,0 %
752	58.823	8.866	5.580	73.269	-16.072	-18,0%
753	111.320	20.644	13.104	145.068	45.186	45,2%
976	28.336	0	0	28.336	0	0,0%
<b>Bus</b>				<b>3.157.737</b>	<b>272.856</b>	<b>9,5%</b>
<b>Summe</b>				<b>4.740.643</b>	<b>-288.672</b>	<b>-5,7%</b>

Abb. 6.2-4: Km-Leistungen getrennt nach Tagesprofil in Mülheim an der Ruhr für das Maßnahmenkonzept

### 6.2.7 Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und Nachfrage

Mit dem vorliegenden Linien- und Angebotskonzept für die Stadt- und Straßenbahn sowie Buslinien sind Veränderungen im Bereich der ÖV-Nachfrage zu erwarten. Durch die bessere Vermarktung, den klaren Takt- und Betriebszeiten und der daraus resultierenden besseren Verständlichkeit im ÖPNV ist von einer zusätzlichen ÖV-Nachfrage aus dem Bereich MIV auszugehen. Die Zuwachsraten werden sich im Bereich der Straßenbahn und auf den Durchmesserlinien im Busverkehr konzentrieren, unter der Voraussetzung moderner und zuverlässiger Straßenbahn- und Durchmesserlinien im Busverkehr.

In der folgenden Abbildung sind die Ergebnisse der qualitativen Bewertung zusammengefasst dargestellt. Diese erfolgt zur besseren Verständlichkeit getrennt für die Teilbereiche Stadt- und Straßenbahn und für den Busverkehr. Die Bewertung bezieht sich dabei auf die Indikatoren aus dem Kap. 5.2.2.

Qualitative Schätzungen gehen davon aus, dass die Nachfrage bei der Straßenbahn aufgrund der größeren Einsparung von Fahrleistungen in der NVZ mit bis zu minus 5% sinken würde. Im Busverkehr liegt der Korridorbereich zwischen plus 2 und 0%.

<b>Kriterium</b>	<b>Änderungen gegenüber dem heutigen Zustand im Stadt- und Straßenbahn</b>	<b>Änderungen gegenüber dem heutigen Zustand im Busnetz</b>
Erschließung	Keine (Kompensierung durch Busverkehr)	nur sehr geringe Verschlechterung
Bedienungshäufigkeit	In der HVZ und NVZ Reduzierung von 10 auf 15-Min.Takt auf allen Linien (ausgenommen U18)	Beibehaltung der Bedienungshäufigkeit und auf einigen Linien Angebotsausweitungen. Ersatzleistung der 110 aus Styrum führt jetzt zum Hbf. MH
Umsteigehäufigkeit	Zusätzlicher Umstieg 102 an der Endhaltestelle Waldschlößchen von und nach Uhlenhorst	Zubringerfunktion von Buslinien mit Umsteigepunkten (Linien 130, 134, 752). Reduzierung des Um-

Kriterium	Änderungen gegenüber dem heutigen Zustand im Stadt- und Straßenbahn	Änderungen gegenüber dem heutigen Zustand im Busnetz
		steigeaufwandes infolge der Durchbindung der Linie 131 aus Saarn.
Veränderung der Nachfrage	-5 bis -3%	+2 bis 0%
Differenz zum Bestand (2012)	ca. - 561.528 km (ca. 26,2 % der Gesamt km Leistung)	ca. + 272.856 Bus-km (ca. 9,5% der Gesamt km Leistung)
Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit	Unter Berücksichtigung einer Umstellungsreserve von 20% für die Fahrplanumstellung sowie die Auswirkungen auf die Nachfrage ergibt sich eine mögliche Einsparung von 2.200 bis 2.600 Tsd. Euro pro Jahr	

Abb. 6.2-5: Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und Nachfrage

Damit ist nachgewiesen, dass die Qualitätsmerkmale so eingeschränkt wurden, dass nur geringe Fahrgastverluste auftreten werden.

Aus der Differenz der Kosten und der Erlöse für das Maßnahmenkonzept ergibt sich ein Betrag, der durch Zuschüsse finanziert werden muss. Im Vergleich zum Istzustand werden mit dem Maßnahmenkonzept jährlich aber mindestens zwischen 2.200 bis 2.600 Tsd. Euro pro Jahr an Zuschüssen eingespärt.

### 6.2.8 Prüfaufträge

Als Ergänzung zum beschlossenen und in Kap. 6.2.1 und 6.2.2 dargestellten Liniennetz werden für die künftige Gestaltung des ÖPNV folgende Prüfaufträge aufgenommen:

- Anbindung der Fachhochschule (HRW)
- Anpassungen im Nachtnetz
- Anpassungen von Frühfahrten und SVZ-Fahrten
- Anschlusssicherung/-garantie an Verknüpfungspunkten
- Ausbaustufen des ÖPNV-Netzes
- Führung der Linie 122 über die Leineweberstr. mit Halt an der Haltestelle Kaiserplatz und Weiterführung über den Dickswall zum Hauptbahnhof.

Die aufgeführten Punkte sind ggf. mit den Nachbarkommunen und betroffenen Verkehrsunternehmen abzustimmen.

### 6.2.9 Weitere langfristige Angebotsmaßnahmen

Mit dem neu konzipierten Linien- und Fahrtenangebot für die Stadt- und Straßenbahn sowie für die Busse sind somit finanzielle Einsparungen zu erwarten. Dies gilt insbesondere durch die Taktanpassung bei den Straßenbahnlinien 102 und 104 sowie durch den Wegfall der Linie 110.

Vor dem Hintergrund der weiterhin angespannten Haushaltslage der Stadt Mülheim an der Ruhr gilt aber immer noch, dass die Ausgaben für den ÖPNV zu begrenzen sind.

Durch die Verlängerung der Linie 112 bis zum Hauptfriedhof sind die bereits angedachten Netzergänzungen der Linie 112 bis zum Hauptbahnhof Mülheim an der Ruhr obsolet geworden. Als einzige Netzergänzung im Straßenbahnnetz verbleibt die Verlängerung der 102 bis nach Saarn, die jedoch eher eine langfristige Option darstellt. Die Umsetzung der Maßnahmen kann nur dann ermöglicht werden, wenn durch die Verlängerung der Straßenbahn im betrachteten Raum eine deutliche betriebliche Kostenersparnis unter Einbezug der Busleistungen möglich ist. Von daher sind mögliche Trassenführungen in Richtung Saarn von Bebauung freizuhalten.

Im Nahverkehrsplan der Stadt Oberhausen wird die Führung der Straßenbahn in Richtung Oberhausen weiter verfolgt. Auch hier ist die bereits planfestgestellte Trassenführung freizuhalten.

Insbesondere bei Erweiterungen im Bereich des schienengebundenen ÖPNV ist zu prüfen, ob vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage eine EU-konforme Finanzierung dieser Maßnahmen auch betriebszweigbezogen sichergestellt werden kann.

### **6.3 Haltestellen und Bahnhöfe**

In Kapitel 5.2.4 wurden die Anforderungen an die Haltestellen definiert. Der Aufgabenträger wird gemeinsam mit der MVG den weiteren barrierefreien Ausbau der Haltestellen vorantreiben.

Eine Schlüsselstellung bekommt die Neugestaltung der Busverknüpfung am Hauptbahnhof, die heute aufgrund der Tunnellage nicht barrierefrei ist.

Handlungsdruck besteht insofern, dass für alle Anlagen des ÖPNV nach dem aktuellen Personenbeförderungsgesetz (PBefG §8 Abs. 3) bis zum Jahre 2022 vollständige Barrierefreiheit zu erreichen ist. Diese Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Mit der Umsetzung des Linienkonzeptes aus den Kap. 6.2.1 für die Straßenbahn und aus dem Kap. 6.2.2 für den Busverkehr wird ein Prüfauftrag abgeleitet, bis Ende 2014 einen Umsetzungsplan mit Stufen- und Finanzierungsplan zu erstellen, wie die verbleibenden Haltestellen barrierefrei umgebaut werden können. Hierzu wird ein Haltestellen-Management-System (HMS) erstellt werden, das permanent aktualisiert wird.

### **6.4 B+R und P+R-Anlagen**

Für den ÖPNV ist eine Verknüpfung mit dem Rad und mit dem MIV besonders wichtig.

Bike and Ride (B+R) gewinnt als kombinierte Verkehrsform von Radverkehr und ÖPNV zunehmend an Bedeutung und leistet damit einen wichtigen Beitrag im Stadt- und Regionalverkehr. Bike and Ride wird auf dem Weg zur Haltestelle im Vorlauf sowie zunehmend auch im Nachlauf, d. h. von der Haltestelle zum Zielort genutzt. Der Nachlauf mit dem Fahrrad kommt vor allem für Haltestellen infrage, in deren Einzugsbereich Teilräume vorhanden sind, die unzureichend mit dem ÖPNV erschlossen sind. Dies gilt insbesondere für den Außenbereich. Zudem kann mit dem B+R der Einzugsbereich der Haltestellen an Stadt- und Straßenbahnen deutlich vergrößert werden. Von daher sind beim weiteren Haltestellenausbau an den Straßenbahnlinien kleinere B+R-Anlagen mit vorzusehen. An bestehende Stadt- und Straßenbahnhaltestellen sind

soweit Platz im öffentlichen Verkehrsraum vorhanden ist, kleine B+R-Anlagen (max. 10 STP) nachträglich anzulegen.

An den Haltepunkten des SPNV und am Hauptbahnhof sind die bestehenden B+R-Anlagen gemäß der Nachfrage weiterzuentwickeln. Hier sollten auch abschließbare Einrichtungen vorgesehen werden. Die bestehenden Radstationen am Hauptbahnhof und am S-Bahnhof Styrum, die einen bewachten und vor Wetter geschützten Fahrradparkplatz anbieten, sind in ihrem Bestand zu sichern.

In Mülheim an der Ruhr sind bereits 25 Leihradstationen („metropol-rad ruhr“) in Betrieb (Stand: April 2013). Diese konzentrieren sich fast nahezu an den Haltestellen des ÖPNV und SPNV. Der weitere Ausbau dieser Leihstationen soll sich auch weiterhin an Haltestellen der Straßenbahn und Stadtbahn orientieren. Dabei ist das Leihradangebot in Mülheim an der Ruhr im Zusammenhang mit den Stationen in den angrenzenden Stadtteilen der Nachbarstädte Duisburg, Oberhausen und Essen zu betrachten.

Am S-Bahnhof Styrum befinden sich insgesamt 60 Stellplätze für Park+Ride. Weitere Park + Ride Stellplätze sind zurzeit nicht geplant.

## 6.5 Klimaschutz

Die Stadt Mülheim an der Ruhr ist seit 1992 Mitglied im Klimabündnis und hat sich per Ratsbeschluss verpflichtet bis zum Jahr 2030 den CO<sub>2</sub> Ausstoß auf der Basis von 1990 zu halbieren. Die Gesamtbilanz weist von 1990-2010 eine CO<sub>2</sub> Emissionsminderung um 20,6% aus. Im Jahr 2012 wurden im Stadtgebiet 1.624.232t CO<sub>2</sub> [LCA] emittiert. Der Verkehrssektor hatte hieran mit 461.751,1t CO<sub>2</sub> einen Anteil von 28,4%. Gegenüber dem Ausgangsjahr 1990 bedeutet dies zwar eine Verbesserung - 1990 lag der Anteil des Verkehrssektors an den CO<sub>2</sub> Emissionen bei 21,1% - jedoch fallen die Minderungen im Verkehrssektor deutlich geringer aus als beispielsweise im Sektor der Haushalte und Kleinverbraucher (CO<sub>2</sub> Emissionen von Wohngebäuden). Um Energie einzusparen und die CO<sub>2</sub> Emissionen zu senken und somit die Klimaschutzziele (2030) zu erreichen, müssen noch erhebliche Anstrengungen unternommen werden. In Kenntnis dieser Entwicklung hat der Ausschuss für Umwelt und Energie (A11/0261-01) im Jahr 2011 die „Handlungsansätze und Leitgedanken zu Klimaschutz und Klimaanpassung“ als grundlegendes Handlungskonzept beschlossen. Ein wichtiges Handlungsfeld hierbei ist die Stadtentwicklung und Mobilität mit dem Leitgedanken:

*Wohnen und Gewerbe, Freiraum, Verkehr und Natur konkurrieren um die Fläche. Jede Einzelfallentscheidung muss im Lichte des Klimaschutzes und der notwendigen Anpassungen an den Klimawandel getroffen werden.*

Dies gilt auch für den Bereich der Nahverkehrsmobilität, in dem besondere Anstrengungen unternommen werden müssen, um bei der Verkehrsmittelwahl<sup>10</sup> eine Verschiebung zugunsten von umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Das Mobilitätsverhalten der Mülheimer Bevölkerung ist geprägt durch eine hohe Affinität zum PKW und weist daher einen über dem

---

<sup>10</sup> In der Verkehrsstatistik wird nach den Verkehrsmitteln unterschieden. Die Aufteilung auf Individualverkehr (zu Fuß, per Fahrrad, Motorrad oder PKW) und Öffentlichem Personenverkehr (Busse, Bahnen) wird jeweils noch weiter unterteilt: motorisiert oder nichtmotorisiert auf der einen Seite, schienengebunden oder straßenbezogen auf der anderen Seite. Diese Verkehrsmittelwahl bzw. die Aufteilung auf verschiedene Verkehrsmittel wird „modal split“ genannt.

Bundesdurchschnitt liegenden Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an den zurückgelegten Wegen auf. Gerade in Mülheim an der Ruhr kann neben der Optimierung ÖPNV auch die zusätzliche Stärkung der Vernetzung von Verkehrsmitteln und Verkehrsarten (Fußgänger, Fahrrad, ÖPNV und Carsharing mit klimafreundlichen Fahrzeugen etc.) und der Einsatz besonders effizienter, umwelt- und klimaneutraler Verkehrsmittel das geeignete Mittel sein.

Durch die Verknüpfung der räumlichen Entwicklung Mülheims mit den soziodemographischen Tendenzen ergibt sich die grundsätzliche Zielausrichtung für das Handlungsfeld „Stadtentwicklung und Mobilität“.

Die gute Freiraumstruktur Mülheims ist in dieser Hinsicht weiter auszubauen, um die Nahmobilität zu fördern.

### 6.5.1 CO<sub>2</sub> Emissionen

Die Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung spielen heute eine große Rolle bei fast allen Aspekten des öffentlichen Lebens und werden künftig gerade Entscheidungen im Verkehrsbereich noch stärker beeinflussen als bisher.

Auf der Datenbasis von 2011/12 wurde eine Bilanz für das bestehende Netz erstellt und der Entwurfsvariante gegenübergestellt (siehe hierzu Anlage). Zusammenfassend ergeben sich im bestehenden Netz Kennwerte von 8,6 Mio. kg/CO<sub>2</sub> pro Jahr für das Strab-Netz und 4,2 Mio. kg/CO<sub>2</sub> pro Jahr für das Busnetz jeweils bezogen auf den Endenergieverbrauch. Das Entwurfsnetz weist 7,0 Mio. kg/CO<sub>2</sub> für das Strab-Netz und 4,6 Mio. kg/CO<sub>2</sub> für das Busnetz aus.

Insgesamt heißt das, im Bestand werden derzeit 12,8 Mio. kg/CO<sub>2</sub> pro Jahr emittiert und im Entwurfsnetz 11,6 Mio. kg/CO<sub>2</sub> pro Jahr. Eine Reduzierung des Treibhausgasausstoßes von 1,2 Mio. kg/CO<sub>2</sub> ergibt sich bei Umsetzung des Entwurfes.

Zu einer Verbesserung dieser Öko-Bilanz können folgende Aspekte beitragen:

Während der Emissionsfaktor bei Bussen (313 g/kWh) nur geringfügig verbessert werden kann, ist über den Strombezug für die Strab eine erhebliche Verbesserung des Emissionsfaktors möglich. Der heutige Wert ist durch den Strombezug mit hohem Kohlestromanteil sehr schlecht (475 g/kWh) und könnte mehr als halbiert werden.

Höhere Auslastungen insbesondere der Bahn könnte die Treibhausgasemission pro Personenkilometer deutlich senken, wenn vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umgestiegen wird.

Die Aufgabe von Linien führt zwar zur Verbesserung der ÖPNV-Bilanz, verschlechtert aber möglicherweise die Bilanz des MIV um deutlich mehr.

Die bis jetzt unberücksichtigte Lebenszyklusanalyse [LCA] sollte künftig in die Bilanzierung einbezogen und bei Entscheidungen berücksichtigt werden.

Neu zu beschaffende Fahrzeuge sollten sich gegenüber dem Altbestand durch niedrigere Energieverbrauchszahlen auszeichnen.

Künftig sollte in jährlicher Fortschreibung der Emissionsfaktor berechnet werden und die Personenkilometer pro Linie mit entsprechenden Benchmarks verglichen werden. Der ÖPNV beeinflusst die CO<sub>2</sub>-Gesamtbilanz der Stadt genauso wie der MIV erheblich. Entsprechend sind

die vom Rat der Stadt vorgegebenen Reduktionsziele (-50% bis 2030 auf der Basis 1990) relevant für alle Entscheidungen im Verkehrsbereich, ohne dessen Beitrag diese Ziele nicht zu erreichen sind.

Durch die Korrekturen im Liniennetz und die Umstellung von Streckenabschnitten von Straßenbahnbetrieb auf Busbetrieb zwischen dem 1. Entwurf und dem 2. Entwurf des Planes verändert sich die CO<sub>2</sub>-Bilanz. Die Veränderungen führen zu einem höheren CO<sub>2</sub> Immission. Dabei ist die mögliche Verlagerung von Fahrten auf den MIV noch nicht berücksichtigt.

### **6.5.2 Luft und Lärm**

In der Verkehrsentwicklungsplanung werden verkehrsträgerübergreifend Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsangebote und Verkehrssysteme getroffen. Für Aspekte des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung spielt dabei die Nahverkehrsplanung eine besondere Rolle.

Nur über eine Veränderung des Modal-Splits, eine Attraktivierung des ÖPNV und die gezielte Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs, die Förderung klimaneutraler bzw. emissionsarmer KFZ (z.B. Elektromobilität) lassen sich sensible Bereiche entlasten.

Vor dem Hintergrund von Klimaschutzzielen, der EU-Luftqualitätsrichtlinie und der EU-Umgebungslärmrichtlinie bildet der ÖPNV das Rückgrat einer langfristig angelegten Lärm- und Luftreinhaltestrategie. Im Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011, Teilplan West (LRP) ist beispielsweise als Mülheimer Maßnahme formuliert:

*"Die Stadt Mülheim an der Ruhr wird ihren Nahverkehrsplan mit dem Ziel überprüfen und ändern, Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV zu schaffen. Hierbei sind u. a. folgende Aspekte zu betrachten:*

- *Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit des ÖPNV*
- *Modernisierung des Netzes*
- *Verbesserung der Fahrgastinformation, Umbau zu barrierefreien Haltestellen*
- *Verbesserung der überregionalen Anbindungen"*

Über einen Ausbau, die Flexibilisierung von Angeboten (Vernetzung von Verkehrsträgern) und durch Effizienzsteigerungen im Umweltverbund können Situationsverbesserungen erreicht werden. Die mit den Eckpunkten des Nahverkehrsplans gesetzten Standards sollen dementsprechend die Attraktivität des ÖPNV weiter erhöhen, um mehr Mülheimer Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen vom Individualverkehr auf Busse und Bahnen zu veranlassen. Der Nahverkehrsplan hat auch das Ziel effizienter zu sein, d.h. die Strecken besser auszulasten. Vor dem Hintergrund der Einwohnerprognose für 2025 wird der kommunale ÖPNV ca. 5.100 Fahrgäste pro Werktag verlieren. Das stellt laut Nahverkehrsplan einen Rückgang von minus 5,27% gegenüber dem Stand von 2011 dar. Deshalb ist ein Ziel des Nahverkehrsplanes auch, wahlfreie Personen für den ÖPNV zu gewinnen, um diese Verluste kompensieren zu können.

Nur durch die aktive Vernetzung des ÖPNV und des Individualverkehrs, die Lenkung und die Investition in ergänzende umwelt- und klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur werden Konflikte mit den Zielen des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung und den durch Ratsbeschlüsse legitimierten Zielen einer klimafreundlichen Stadt vermieden. Da sich Mülheim an der Ruhr als kompakte, den Freiraum schonende Stadt

versteht, die ihr Siedlungsgefüge funktional an den vorhandenen Zentren ausrichtet und ihre Entwicklungs- und Verbesserungspotenziale im Inneren der Stadt sieht, ist das Leitziel durch ein intensives integratives Handeln realisierbar. Im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan ist es daher notwendig, das Fuß- und Radwegenetz stärker als bisher zu forcieren und hierin zu investieren, ein den ÖPNV ergänzendes Car Sharing zu fördern ebenso wie die Elektromobilität.

Auch die Festlegung auf Qualitätsstandards für den ÖPNV muss mit den Zielen des Lärmschutzes, der Luftreinhaltung und den durch Ratsbeschlüsse legitimierten Zielen einer klimafreundlichen Stadt im Einklang stehen, daher sollte die Beschaffung von NO<sub>x</sub>- emissionsarmen Bussen angestrebt werden. Die Beschaffung von neuen dieselgetriebenen Bussen soll sich am Stand der Motoren- und Abgasbehandlungstechnik orientieren. Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen wäre derzeit der Abgasstandard EURO 6 optimal. Alle Vorgaben müssen auch für die Einbeziehung von Subunternehmern gelten. Die Flotte der Subunternehmer sollte nicht schlechter sein als die der MVG. Bei Ausschreibungen von Verkehrsleistungen für Subunternehmer ist mindestens der EEV- Standard zu fordern.

Die Regelungen der EU Energieeffizienzrichtlinie Straßenfahrzeuge sollte bei der Neuanschaffung Beachtung finden.

Eine weitere Minderung insbesondere der Stickoxid- und Partikelemissionen des ÖPNV kann zudem durch Vorgaben zu den Emissionswerten der in Mülheim an der Ruhr im ÖPNV eingesetzten Busse erreicht werden, indem Fahrleistungsanteile nach Schadstoffklassen vorgegeben werden.

Aus diesem Grunde sollte die Umsetzung des Nahverkehrsplans auf Basis der aktuellen Fahrleistungen der MVG-Busflotte differenziert nach Abgasnorm regelmäßig analysiert und in Fahrleistungsanteile nach Schadstoffklassen eingestuft werden. Über diese Entwicklung könnte dann jährlich berichtet werden.

Es besteht, wenn der derzeitige Flottenbestand der MVG betrachtet wird, ein klarer Handlungsbedarf zur Emissionsminderung von Schadstoffen und CO<sub>2</sub>. 15 der insgesamt 50 Fahrzeuge sind unter Euro 4- Standard und weder mit Partikelfiltern noch Stickstoffminderungssystemen ausgestattet.

Qualitätsstandards, die für die Stadtentwicklung förderlich und zukunftsweisend sind, sollen Beachtung finden, z.B. Anschaffung und Einsatz von lärmarmen Bussen sowie von lärmarmen und kraftstoffsparenden Kraftfahrzeugreifen.

Für den schienengebundenen Nahverkehr sollen Qualitätskriterien für Geräusche bei der Beschaffung von Schienenfahrzeugen Anwendung finden ebenso wie für die Schieneninfrastruktur (Kurvenquietschen, Gleisschmierung, begrünte Gleise, etc.)

## **7 Umsetzungsplanung**

Im Umsetzungsplan erfolgt eine Auflistung der Maßnahmen, die im Maßnahmenkonzept (Kapitel 6) definiert wurden, hinsichtlich kurz- und mittelfristiger Umsetzung mit folgenden zeitlichen Vorgaben:

- kurzfristig: 2014 – 2015
- mittelfristig: 2015 – 2018

Alle aufgeführten Maßnahmen sind zum entsprechenden Zeitpunkt mit den jeweiligen Beteiligten abzustimmen.

Nr.	Maßnahme	Umsetzung
1a	Kappung der Linie 102 an Haltestelle Waldschlößchen	2015
1b	15-Minuten-Takt für die Linie 102	2017
2a	Führung der Linie 104 über Haltestelle Wertgasse	2015 prüfen
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	2015
6	Linie 129 Verlängerung des Angebots abends montags bis freitags, samstags	2014 prüfen
7	Neueinrichtung Buslinie 130 Hauptfriedhof – Flughafen – E-Haarzopf – RRZ	2014 prüfen
8	Übernahme Nordast der Linie 151 durch Linie 131	2014 prüfen
9	Verdichtung der Linie 133 auf 10-Minuten-Takt zwischen Saarner Kuppe und Hbf.	2015
10	Verlängerung der Linie 134 bis Mintard	2015
11	Hafenshuttle Linie 135	2014 prüfen
12	Taktreduzierung Linie 138 20-Minuten-Takt auf 30-Minuten-Takt außerhalb der HVZ	2014 prüfen
13	Kappung der Linie 151 am Hbf.	2014 prüfen
14	Führung der Linie 752 über Schneisberg bis Uhlenhorst	2015
15	Führung der Linie 753 durch Rumbachtal bis Hbf.	2015
16	TaxiBus Heißen Kirche – Kattowitzer Str.	2015

Abb. 7.1-1: Umsetzungsplanung

## 8 Qualitätssteuerung

Im Interesse eines attraktiven, wirtschaftlichen und wettbewerbsfähigen ÖPNV-Angebotes ist die Sicherung einer angemessenen ÖPNV-Qualität von elementarer Bedeutung.

Die Stadt Mülheim an der Ruhr ist als kommunalen Aufgabenträger (AT) für den ÖPNV für die Erfüllung folgender gesetzlicher Anforderungen zuständig:

- Nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Art. 7 (1) für die jährliche Veröffentlichung eines Gesamtberichts zu gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen
- Nach Personenbeförderungsgesetz § 8 Abs. 3 für die Definition der Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes
- Nach ÖPNVG NRW § 8 (3) Verantwortung für angemessene ÖPNV-Qualität, Vorgabe der Ziele und des Rahmens für das betriebliche ÖPNV-Leistungsangebot, notwendige Mindestanforderungen für die angemessene Verkehrsbedienung, Qualifikationsstandards für das einzusetzende Personal und Ausrüstungsstandards für die Fahrzeuge im Nahverkehrsplan (NVP)

Die jährliche Veröffentlichung eines Gesamtberichts zu gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Verordnung (EG) 1370/2007, Art. 7 (1) wird momentan durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) für alle VRR-Aufgabenträger durchgeführt.

Aufgabe eines Qualitätsmanagementsystems (QMS) ist es, durch verschiedene Mess- und Steuerungsverfahren die definierten Qualitätsstandards zu sichern. Grundlagen sind die DIN EN 13816:2002 und die „Empfehlung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“ von September 2011.

Der Aufbau eines QMS ist eine komplexe Aufgabe, in dem Regelungen und Verantwortlichkeiten zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen festgelegt werden müssen. Dies ist als ein sich ständig weiterentwickelnder Prozess zu verstehen, bei dem im Zeitverlauf Anpassungen an sich ändernde Rahmenbedingungen vorgenommen werden müssen. Es geht darum, einen Prozess in Gang zu setzen, der eine ständige Überprüfung der Qualitätsstandards im ÖPNV erfordert.

## **8.1 Grundzüge des Qualitätssteuerungsprozesses**

Das Qualitätsmanagementsystem orientiert sich an den Grundsätzen der Sparsamkeit und Verhältnismäßigkeit, die Durchführung erfolgt unter weitestgehender Nutzung vorhandener Daten und Ressourcen bei den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen.

Das Qualitätsmanagementsystem erfasst dabei alle im Hoheitsgebiet eines Aufgabenträgers tätigen Verkehrsunternehmen.

Für das Qualitätsmanagementsystem sind die folgenden Steuerungselemente vorgesehen, die gleichzeitig geeignet sind, die Transparenz der Qualitätssicherung sowohl für den Aufgabenträger (AT) als auch für die Kunden zu erhöhen.

### **8.1.1 Qualitätsvereinbarung**

In der Qualitätsvereinbarung werden zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen (VU) im Bedienungsgebiet einvernehmlich Qualitätsziele und Messverfahren festgelegt sowie notwendige Anpassungen und Konkretisierungen für den weiteren Prozess dokumentiert.

Grundsätzliche Aufgabe der Vereinbarung ist es, Verbindlichkeit herzustellen. Die Qualitätsvereinbarung steht im Zentrum des Qualitätsmanagementsystems.

### **8.1.2 Qualitätsbericht**

Im Qualitätsbericht werden durch die Verkehrsunternehmen die Qualitätsleistungen bezogen auf einen bestimmten Zeitraum dargestellt. Die Ergebnisse sämtlicher Qualitätsmessungen werden mit den vereinbarten Zielwerten verglichen und dokumentiert. Bei signifikanten Abweichungen sind Erläuterungen anzufügen. Die zeitliche Betrachtung ermöglicht die Beschreibung von Entwicklungen. Die Veröffentlichung des Berichts nach Gesprächen zwischen AT und VU schafft Transparenz, regt die Diskussion an und unterstützt die Steuerung.

### **8.1.3 Gespräche zwischen AT und VU**

Es finden regelmäßige Besprechungen zwischen AT und VU über die Qualitätsentwicklung und möglicherweise zu ergreifende Maßnahmen statt. Zusätzlich können bei akuten gravierenden Mängeln auf Initiative der VU oder/und AT anlassbezogene und lösungsorientierte Gespräche stattfinden.

### **8.1.4 Steuerungskreis**

Neben den bilateralen und anlassbezogenen Gesprächen wird ein jährlicher Steuerungskreis gebildet, in dem die Stadt Mülheim an der Ruhr als Aufgabenträger mit allen im Bedienungsgebiet fahrenden Verkehrsunternehmen das Qualitätsmanagementsystem überprüft und weiterentwickelt.

## **8.2 Qualitätskriterien, Kundenerwartung, Messmethoden**

Grundlage des Qualitätssteuerungsprozesses sind klare Definitionen der Anforderungen an die ÖPNV-Qualität und die Festlegung von Messmethoden und Zielen. Im Punkt 5.2 Qualitätsstandards werden die Anforderungen des Aufgabenträgers definiert. In Anlage 2<sup>11</sup> sind die ausgewählten Qualitätskriterien, die Erwartungen der Kunden, die Messmethoden und Zielwerte zum Nachweis der erbrachten Leistung dargestellt. Konkrete Zielgrößen werden im Zuge von Qualitätsvereinbarungen festgelegt, die regelmäßig überprüft und angepasst werden.

## **9 Organisatorische Maßnahmen**

### **9.1 Betrauung der MVG und der weiteren bedienenden Verkehrsunternehmen durch die Stadt Mülheim an der Ruhr**

Die Stadt Mülheim an der Ruhr ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Aufgabenträger für die auf ihrem Gebiet auf Basis erteilter Liniengenehmigungen erbrachten Verkehrsleistungen. Diese Aufgabenträgerschaft soll auch zukünftig uneingeschränkt beibehalten werden.

Der Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr hat in seiner Sitzung von 19.12.2005 dem "neuen ÖSPV-Finanzierungssystem im VRR ab dem Jahr

---

<sup>11</sup> Siehe Anlage 2 Messmethoden, Qualitätskriterien, Kundenerwartung

2005" zugestimmt und sich mit der in der Drucksache Nr. VII/05/30 beschriebenen Art und Weise der Betrauung einverstanden erklärt.

Der Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr hat in seiner Sitzung am 13.12.2007 (Vorlage V 07/1033-01) die das Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr bedienenden Verkehrsunternehmen MVG, EVAG, RBG, StOAG und DVG mit der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im ÖPNV betraut. Die Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Berechnung der Ausgleichsparameter ergeben sich aus der Drucksache Nr. VII/05/30 des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Ruhr im Sinne der Finanzierungsrichtlinie des VRR. Der Inhalt der Betrauung orientierte sich an den gemeinhin als „Altmark-Trans“ bezeichneten Kriterien.

Im Jahr 2009 war eine Anpassung der Bestandsbetrauung vom 13.12.2007 notwendig geworden. Der Grund dafür lag in dem Inkrafttreten der EU VO 1370 zum 3.12.2009.

Der Rat der Stadt nahm in seiner Sitzung am 17.9.2009 (Vorlage V 09/0682-01) in Ergänzung der bestehende Betrauung der MVG die konkretisierende Betrauung der MVG mit Wirkung ab dem 3.12.2009 gemäß nachstehender Regelungen vor. Die konkretisierende Betrauung ergänzt in Bezug auf die MVG den vorgenannten Betrauungsakt: „Der Rat der Stadt betraut die MVG im Rahmen des VRR-Finanzierungssystems mit Wirkung ab dem 3.12.2009 nach näherer Maßgabe dieses Beschlusses mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Durchführung des ÖPNV.“

Der Rat der Stadt bekräftigte außerdem die bestehende Betrauung der übrigen das Stadtgebiet Mülheim an der Ruhr bedienenden Verkehrsunternehmen (EVAG, RBG, DVG, StOAG). Für diese sind auch die Betrauungsbeschlüsse der jeweiligen Anteilseignerkommunen und die Ergebnisse der jeweiligen Anhörungsgespräche oder Absichtserklärungen über beabsichtigte Verkehrsleistungen maßgeblich.

Die Betrauung der MVG und der übrigen Unternehmen gilt, wenn und soweit ablaufende Liniengenehmigungen dem betrauten Unternehmen wieder erteilt werden, jedoch nicht länger als bis zum 31.12.2019. Die Betrauung erstreckt sich auch auf solche Genehmigungen, die im Zeitraum bis zum 31.12.2019 auf der Grundlage des jeweiligen Nahverkehrsplanes neu oder geändert erteilt werden.

## **9.2           Aufbau der Organisationsstrukturen in Mülheim an der Ruhr**

Die MVG ist zu 100 % Tochter der Mülheimer Beteiligungsholding GmbH, die als Tochter der Betriebe der Stadt Mülheim an der Ruhr zu 100 % der Stadt Mülheim an der Ruhr gehört.

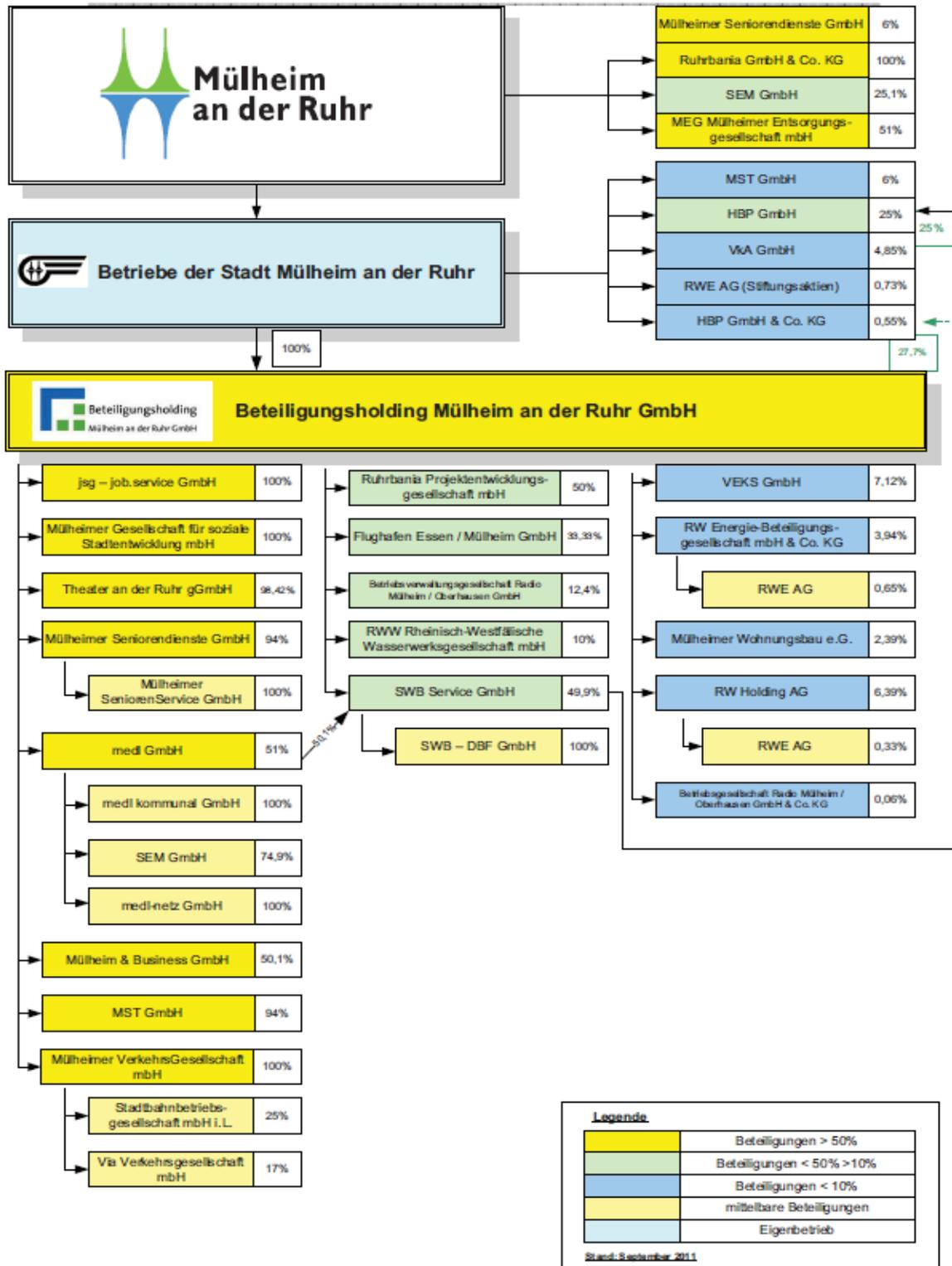


Abb. 9.2-1: Organisationsstruktur in Mülheim an der Ruhr (Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr 2012)

### 9.3 Die Kooperation der MVG – Via Verkehr

Im November bzw. Dezember 2008 haben die Räte der Städte Duisburg, Essen und Mülheim an der Ruhr einheitlich die Verkehrsunternehmen DVG, EVAG und MVG beauftragt, zusammen mit der Verwaltung einen Beschlussvorschlag zur Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft mit dem damaligen Arbeitstitel rhein ruhr partner-Verkehr (rrp-Verkehr) auszuarbeiten. Dabei werden von den Verkehrsunternehmen folgende Anteile an der gemeinsamen Gesellschaft gehalten: EVAG 49 %, DVG 34 % und MVG 17 %. Die gemeinsame Gesellschaft erhielt nachfolgend den endgültigen Namen VIA Verkehr. Bedingung dabei war, den steuerlichen Querverbund zwischen Versorgung und Verkehr für die Gesellschafter zu erhalten und die Möglichkeit der EU-Verordnung 1370/07 zu nutzen und – unter Beachtung der gesetzlichen Veränderungen, in der jeweils gültigen Fassung des PBefG – optional die Verkehrsleistung an die Verkehrsunternehmen direkt zu vergeben.

Auf dem Weg der interkommunalen Kooperation im Rahmen von VIA-Verkehr bedeutete die strategische Neuausrichtung der Verkehrsunternehmen in den Städten Duisburg, Essen und Mülheim an der Ruhr die Gründung einer städteübergreifenden gemeinsamen Gesellschaft, die ca. 3.400 Mitarbeiter einsetzt, die ein Bedienungsgebiet von ca. 1,25 Millionen Einwohnern hat und täglich rund 583.000 Beförderungsfälle aufweist. Das Konzept VIA-Verkehr basiert darauf, dass die drei Verkehrsunternehmen DVG, EVAG und MVG als Alt-Unternehmen bestehen bleiben. In der gemeinsamen Tochtergesellschaft der drei Verkehrsunternehmen, VIA-Verkehr, wird das gesamte operative Nahverkehrsgeschäft zusammengeführt. So können die anfallenden Verkehrsverluste mit Versorgungsgewinnen verrechnet werden (steuerlicher Querverbund). Dafür ist es notwendig, dass die Alt-Unternehmen weiterhin als Verkehrsunternehmen fungieren, d.h. dass die Alt-Unternehmen die Konzessionen halten und die Alt-Unternehmen nach dem VRR-Modell betraut sind. Darüber hinaus müssen bei ihnen die Einnahmenverantwortung und die Finanzierung im Rahmen des VRR-Finanzierungssystems angesiedelt sein. Außerdem ist das Anlagevermögen im wesentlichen Umfang, insbesondere das Eigentum an der Infrastruktur, bei den Muttergesellschaften zu belassen, das Heben stiller Reserven soll vermieden werden.

Im Rahmen der Daseinsvorsorge ist es Aufgabe der Städte, die Mobilität ihrer Bürger durch ein quantitativ und qualitativ attraktives Nahverkehrsangebot zu gewährleisten. Es ist ein entscheidender Standortfaktor für den Wirtschaftsraum und prägt die großstädtische Wohn- und Lebensqualität im Ballungsraum. Ziel von VIA-Verkehr ist die vorhandene Qualität des ÖPNV-Angebotes für die Kunden zu erhalten und nach Möglichkeit zu verbessern. Dabei sollen die Wirtschaftlichkeit bei der Erbringung der ÖPNV-Dienstleistung für jede der drei Städte weiter wesentlich verbessert und die Beschäftigungsverhältnisse in den Verkehrsunternehmen nachhaltig gesichert werden. Als Grundlage für die weitere Verbesserung der Wirtschaftlichkeit dienen die bereits initiierten Restrukturierungsprogramme von DVG, EVAG und MVG (Gesamtvolumen der strukturellen Ergebnisverbesserungen: 28,0 Mio. € pro Jahr), die in Teilen bereits realisiert wurden und sich in den mittelfristigen Wirtschaftsplänen der Unternehmen widerspiegeln. Zusätzlich werden längerfristig mit VIA-Verkehr strukturell rund 10 Mio. € Synergiepotenzial jährlich realisiert.

## **10 Finanzierungplanung**

### **10.1 Die Bausteinfinanzierung in Mülheim an der Ruhr**

Im Rahmen der Betrauung der MVG durch die Stadt Mülheim an der Ruhr mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird über den VRR in Bezug auf die VRR-eigenen Finanzierungsrichtlinien ein finanzieller Ausgleich für diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gewährt. Unter gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen werden Aufgaben verstanden, die ein Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht in gleichem Umfang oder nicht unter gleichen Bedingungen unternehmen würde. Nach der Finanzierungsrichtlinie der VRR erhält die MVG für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einen Ausgleich, der durch die Stadt Mülheim an der Ruhr als Umlage aufgebracht wird.

Für die ÖPNV-Finanzierung des ÖPNV hat der Zweckverband VRR ein funktionsbezogenes System bzw. das sog. Bausteinmodell entwickelt, das sich nach folgenden Punkten gliedert:

#### **Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung**

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

#### **Baustein 2: verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben**

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

#### **Baustein 3: verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards**

Verbund- oder aufgabenträgerbezogene Standards für Fahrzeuge, die über die Standards eines Vergleichsverkehrsunternehmens ohne diese Vorgaben hinaus entstehen, z. B. für Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme usw. einschl. 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:

4a: Aufgabenträger- und verbundseitige Vorgaben zur Durchführung nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten (Aufgabenträger-/Verbundvorgaben)

4b: Sozialpolitische Verpflichtungen (Kostenvorgaben, beschäftigungspolitische Mehrkosten) des ÖSPV im Betriebsbereich/andere wirtschaftliche Nachteile)

4c: Sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (Aufgabenträger- bzw. Verbundvorgaben) gemäß individuellem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.

Baustein	Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung	Ausgleichsbetrag in Mio €
1	Infrastrukturvorhaltung	15,688
2	Verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben	3,344
3	verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards	1,986
4	verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich	8,793
<b>Summe Finanzierungsbausteine</b>		<b>29,812</b>

Abb. 10.1-1: Maximale Finanzierungsbeträge in 2012 / „EU-konformer“ Finanzierungsrahmen“

Aus der vorstehenden Tabelle ist zu ersehen, dass die MVG für die von ihr erbrachten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bis zu einem Höchstbetrag von 29,8 Mio. € EU-konform finanziert werden könnte. Dies wird der MVG vom Zweckverband VRR auch entsprechend testiert.

Die tatsächliche Abrechnung der durch die MVG erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Rahmen der Umlagenfinanzierung des Zweckverbandes VRR wird in der nachstehenden Tabelle erläutert.

Danach beträgt die vom Aufgabenträger zu erbringende Ausgleichsleistung im Jahr 27,3 Mio. € und liegt damit unterhalb des vom Zweckverband ermittelten EU-konformen, maximal möglichen Finanzierungsrahmens. Des Weiteren richten sich die Finanzierungsbeträge nach den Finanzierungsregularien der Zweckverbandssatzung VRR; insbesondere den Regularien der Ergebnisrechnung, dem Verbundetat und den lokalen Anhörungsgesprächen des Verkehrsunternehmens mit den bedienten Gebietskörperschaften.

Betriebszweig	Bediente Gebietskörperschaft	Ausgleichsbetrag in Mio €	Finanzierungsbetrag in Mio. €
Straßenbahn	Stadt Mülheim	14,064	14,971
Stadtbahn	Stadt Mülheim	7,559	6,225
Omnibus	Stadt Mülheim	8,001	6,019
	Stadt Düsseldorf	0,000	0,000
	Stadt Essen	0,056	0,041
	Stadt Oberhausen	0,093	0,070
	Kreis Mettmann	0,040	0,014
<b>Summe</b>		<b>29,812</b>	<b>27,340</b>

Abb. 10.1-2: Finanzierungsbeträge in (Jahr)

Der zuvor in Abbildung 10.1-1 dargestellte „EU-konforme Finanzierungsrahmen“ stellt die obere Grenze bzw. maximale Höhe des städtischen Finanzausgleiches für das Verkehrsunternehmen dar. Maßstab ist dabei stets das „durchschnittlich gut geführte Unternehmen“.

Ein Überschreiten dieses Finanzierungsrahmens stellt eine mit EU-Recht nicht konforme sog. „unerlaubte Beihilfe“ dar und löst die Pflicht zur Rückzahlung aus.

Der tatsächliche Finanzierungsbetrag, den die Stadt Mülheim an der Ruhr an die MVG leistet, richtet sich – sofern die o.g. zulässige EU-konforme Obergrenze nicht überschritten wird – nach dem gemäß erzieltm Unternehmensergebnis der MVG tatsächlich notwendigen Finanzausgleich.

Als 100%-ige Tochtergesellschaft der Mülheimer Beteiligungsholding (BHM) erfolgt der Ausgleich des Unternehmensergebnisses der MVG auf dem Wege des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages über die BHM.

Über die BHM belastet der notwendige Ergebnisausgleich der MVG mittelbar den kommunalen Haushalt bzw. den Aufgabenträger.

## 10.2 Finanzieller Rahmen des ÖPNV-Angebots – Chancen / Risiken

Die nachfolgende Abbildung 10.2-1 zeigt den Ist-Zustand (Jahr) der Kosten- und Erlösstruktur der Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH.

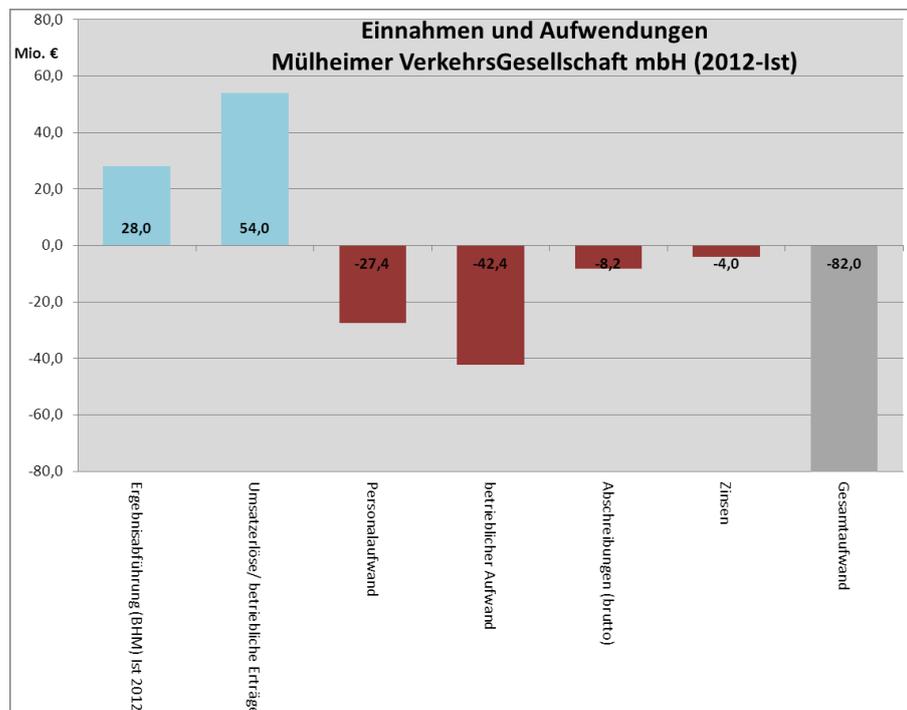


Abb. 10.2-1: Einnahmen und Aufwendungen im Mülheimer ÖPNV (Quelle: MVG/Via -FC-C)

Die Stadt Mülheim an der Ruhr ist als Aufgabenträger bestrebt, auch unter schwierigsten finanziellen Rahmenbedingungen das Nahverkehrsangebot für ihre Bürgerinnen und Bürger attraktiv zu halten.

Bei den finanziellen Auswirkungen des Nahverkehrsplans und dessen Umsetzung im mittelfristigen Wirtschaftsplan der MVG sind einerseits strikte Einsparvorgaben gemäß Haushaltssicherungskonzept der Stadt Mülheim an der Ruhr zu beachten, andererseits sind die insb. durch nachfolgende Aufgaben bedingten erheblichen Finanzbedarfe (Mehrbedarfe) zu berücksichtigen:

- Beschaffung von niederflurigen Straßenbahnen: Ziel bis 2021, die vollständige Umstellung auf Niederflurfahrzeuge zu erreichen;
- Sonder-Instandhaltungsprogramme für den befristet (bis mind. Ende 2021) notwendigen Weiterbetrieb „älterer“ Straßenbahn-Typen;
- Herstellen der Barrierefreiheit (bis 2021) u.a. Haltestellenumbau;
- Erneuerungsinvestitionen Infrastrukturbestand (Schienenwege, Tunnelbauwerk, Bahnhöfe)

Die vorgenannten Aufgaben, die insb. 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.

Dies gilt sowohl für die mittelfristige Ergebnisentwicklung der MVG als auch für die mittelfristige Investitionsplanung.

Weitere mögliche Risiken für die ÖPNV-Finanzierung in Mülheim an der Ruhr bestehen u.a. durch die stetig steigenden Ausgleichszahlungen für den Einnahmenausgleich im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), der Verringerung von Abgeltungszahlungen (u.a. Ausgleich für die Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen) sowie durch die auch für Mülheim an der Ruhr absehbaren demographischen Entwicklungen (Bevölkerungsrückgang, Rückgang der Schülerzahlen).

### **10.3 Mittelfristige Erfolgsplanung der MVG**

Die Erfolgsplanung der MVG unterliegt der engen Abstimmung mit der Mülheimer Beteiligungsholding (BHM) und der Kämmerei der Stadt Mülheim an der Ruhr.

Als Beitrag zur notwendigen Haushaltskonsolidierung hat die MVG bereits seit 2006 ein umfangreiches Restrukturierungsprogramm aufgelegt und durch konsequente Umsetzung bis Ende 2011 annähernd 11 Mio. € strukturelle Ergebnisverbesserungen erzielt.

Durch die Kooperation im Rahmen der Via-Verkehrsgesellschaft mbH sollen mittelfristig – bezogen auf den Standort Mülheim an der Ruhr - weitere strukturelle Einsparungen in Höhe von 1,5 Mio. € erzielt werden.

Darüberhinausgehende Einsparungen erfordern generelle Anpassungen im ÖPNV-Angebot (z.B. Umstellung von einzelnen Straßenbahnästen bzw. – Linien auf Busverkehr; sowie möglicherweise: darüberhinausgehende Angebotsreduzierung).

Auf die bereits unter 10.2 genannten Risiken sowie die zunehmenden finanziellen Belastungen, wie z.B. durch die bereits auf hohem Ausgangsniveau befindlichen und bislang stetig angestiegenen Ausgleichszahlungen für den Einnahmenausgleich, muss auch an dieser Stelle nochmals hingewiesen werden.

Die nachfolgend (siehe Abb. 10.3-1) dargestellte Entwicklung des kommunalen Deckungsbeitrages bzw. des notwendigen Ergebnisausgleichs der MVG ist der aktuell gültigen mittelfristigen Unternehmensplanung der MVG für den Zeitraum 2013 bis 2017 entnommen.

Die aktuell gültige Mittelfristplanung der MVG (2013 bis 2017) hat im Rahmen des noch nicht abgeschlossenen Erstellungsprozesses des Nahverkehrsplans der Stadt Mülheim an der Ruhr – einschließlich der zurzeit noch in der Diskussion befindlichen (NVP-) Maßnahmen insb. im Bereich der künftigen Ausgestaltung des Straßenbahnverkehrs – hier lediglich Platzhalterfunktion. Nach bzw. im Zuge der noch bevorstehenden Festlegung der Maßnahmen des neuen NVP wird an die Stelle des Platzhalters der gemäß NVP-Vorgaben überarbeitete mittelfristige Unternehmensplan der MVG für den Zeitraum von 2014 bis 2018 treten.

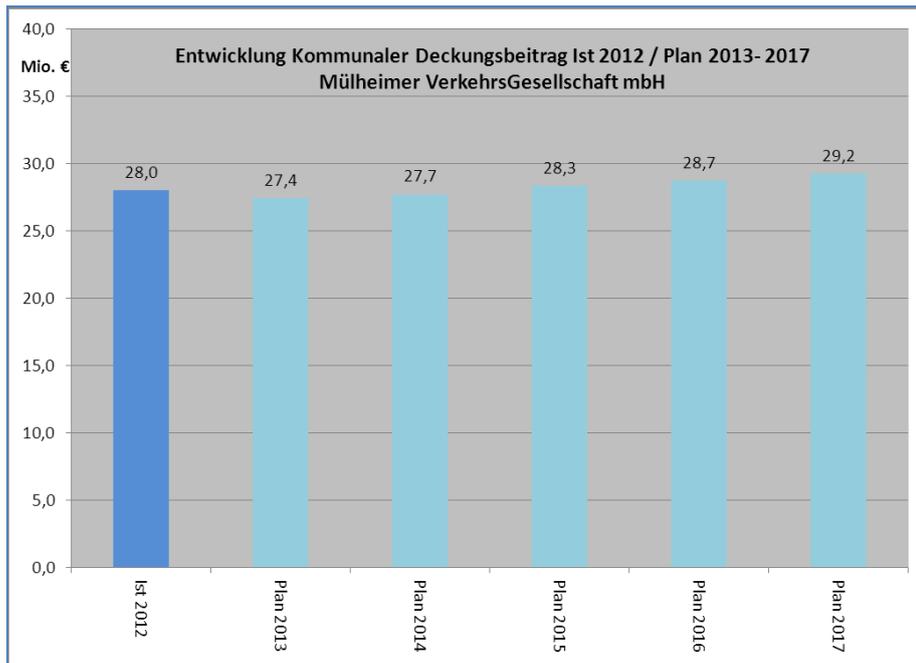


Abb. 10.3-1: Entwicklung Kommunalen Deckungsbeitrag Ist 2012/ Plan 2013 - 2017 der Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH

Für das ÖPNV-System in Mülheim an der Ruhr ist zur Aufrechterhaltung des Angebots Planungssicherheit ein wichtiger Faktor. Durch die mittel- bis langfristige Bindung von Finanzmitteln, die zeitliche Bindung von Fördermitteln im Infrastruktur- und Fahrzeugbereich und auch die Laufzeit von Linienkonzessionen, ist es unbedingt notwendig, die Finanzplanung langfristig zu betreiben. Herausforderungen wie Herstellung von Barrierefreiheit in baulich nicht einfachen Straßenräumen oder die Beschaffung von Niederflur-Straßenbahnen sind nicht kurzfristig zu lösen, sondern verlangen eine koordinierte und umsichtige Vorgehensweise.

#### 10.4. Mittelfristige Investitionsplanung der MVG

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit der MVG bilden in den nächsten Jahren die vollständige Modernisierung der vorhandenen Straßenbahn- und Stadtbahnflotte. Des Weiteren bleiben die Reinvestitionen in die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur ein bestimmender Faktor. Zu erneuern bzw. zu erhalten sind dabei sowohl Fahrweganlagen (Gleise, Fahrleitungen, ...) als auch Streckenausrüstung und Signaltechnik.

Außerdem erfordert die konsequente Fortführung des Haltestellenumbau-Programmes, in Entsprechung der zuvor bereits mehrfach genannten

gesetzlichen Verpflichtung, bis spätestens 2021 die Barrierefreiheit herzustellen, in nicht unerheblichem Umfang die Bereitstellung investiver Finanzmittel.

Schließlich bildet die Erneuerung der ortsfesten Infrastruktur des Mülheimer Betriebshofes – zu großen Anteilen unter Auflagen der Denkmalschutzbehörde – einen weiteren Schwerpunkt der mittelfristigen Investitionstätigkeit der MVG.

Die nachstehende Abbildung zeigt die mittelfristige Investitionsplanung der MVG für den Zeitraum 2013 bis 2017 in tabellarischer Übersicht.

<b>Maßnahme</b>	<b>Volumen insges. in Mio. €</b>	<b>Förderbetrag davon in Mio. €</b>
Fahrzeugbeschaffung	69,6	16,8
Erneuerungsprogramm für Fahrtreppen und Aufzüge sowie Modernisierung U-Bahnhöfe	9,6	7,3
Gleisnetz einschließlich Oberleitung	47,1	8,8
Erneuerung Betriebshofgelände (incl. "Betriebshofkonzept")	14,0	-
Zugsicherung, Nachrichten- und Informationstechnik (incl. Maßnahme Digitalfunk)	11,7	2,8
Erneuerung Vertriebsinfrastruktur (f. Kundendienst)	1,2	-
<b><u>Summe</u></b>	<b><u>153,2</u></b>	<b><u>35,7</u></b>

Abb. 10.4-1: Investitionsplanung der MVG\*

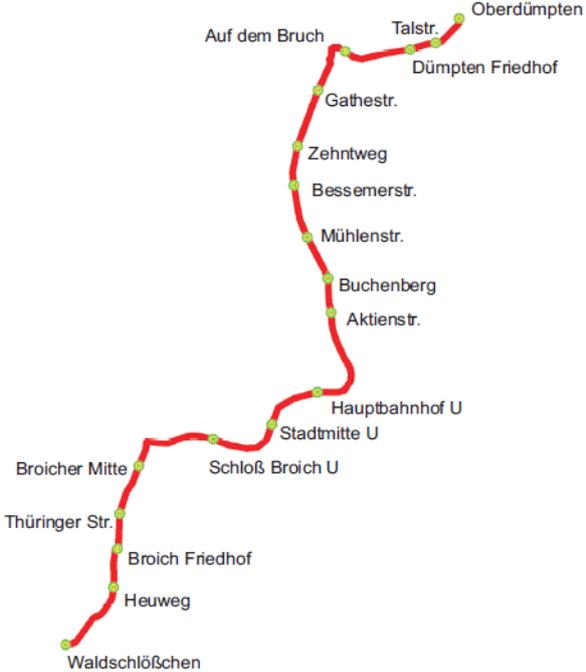
(Quelle: Wirtschaftsplan Investitionsplan 2013 – 2017 der Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH)

\* Die o.a. Tabelle gibt den aktuellen Stand des genehmigten Investitionsplans für den Zeitraum 2013 bis 2017 wieder.

Änderungen aufgrund des Ratsbeschlusses zur Straßenbahnbeschaffung vom 11.07.2013 sowie aufgrund der geänderten Förderkulisse (§ 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW) sind in dieser Aufstellung noch nicht berücksichtigt.

**Anhang:**

**Anlage 1 – Liniensteckbriefe**

<b>LINIENSTECKBRIEF</b>		<b>NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018</b>				<b>102</b>					
<b>Linienverlauf</b>	<b>Waldschlößchen - Stadtmitte - Mülheim Hbf. - Oberdümpfen</b>										
<b>Produkt</b>	Straßenbahnlinie										
<b>Länge in MH</b>	9,4 km										
<b>Anzahl der Haltestellen</b>	18										
<b>Linienabschnitte (1)</b>	Waldschlößchen - Oberdümpfen										
<b>Dauer der Konzession</b>	28.08.2027										
											
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag		
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6	6 - 9	9 - 20	20 - 24	6 - 7	7 - 18	18 - 24	8 - 11	11 - 18	18 - 24
		Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr
<b>Waldschlößchen - Oberdümpfen</b>	<b>Takt</b>	30	15	15	30	60	15	30	30	15	30
	<b>Fahrtenpaare</b>	4	12	44	7	1	44	11	6	28	11
<b>Km-Leistung pro Jahr</b>		<b>424.184</b>		318.679			54.746			50.760	
<b>Fahrzeugstandard</b>		Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.									
<b>Erschließungsqualität</b>		Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.									
<b>Funktion der Linie</b>		Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb von Großstädten entlang dicht besiedelter Achsen.									

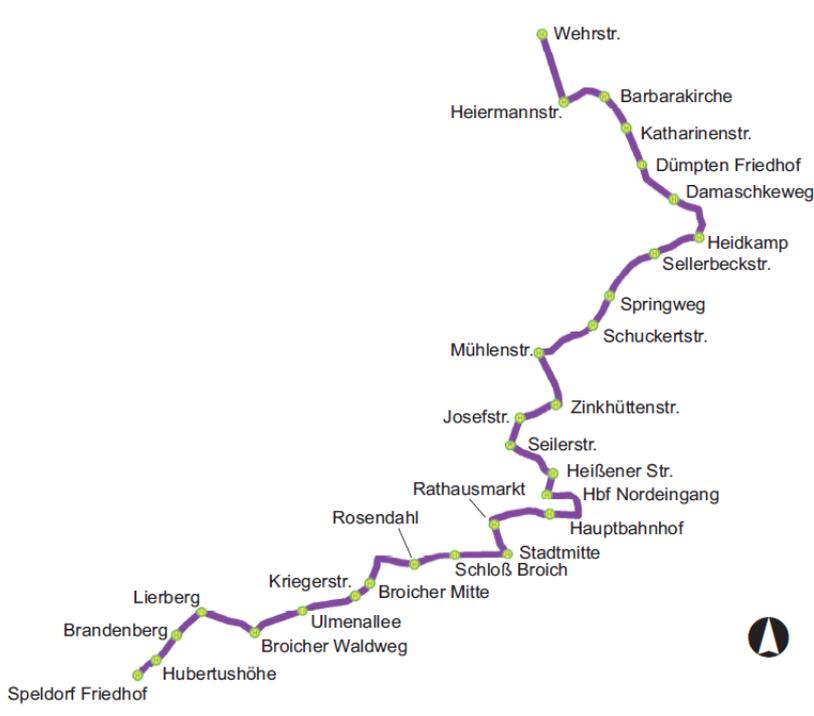
LINIENSTECKBRIEF		NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018				104						
Linienverlauf		E Abzweig Aktienstraße - Stadtmitte - Hauptfriedhof										
Produkt	Straßenbahnlinie											
Länge in MH	10,3											
Anzahl der Haltestellen	20 (Insgesamt 23)											
Linienabschnitte (2)	Grenze Borbeck - Stadtmitte Stadtmitte - Hauptfriedhof											
Dauer der Konzession	28.08.2027											
												
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag			
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
		4 - 6 Uhr	6 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr	7 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr	8 - 11 Uhr	11 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr	
Grenze Borbeck - Stadtmitte	Takt	30	15	15	30	60	15	30	30	30	30	
	Fahrtenpaare	4	12	44	7	1	44	11	6	14	11	
Stadtmitte - Hauptfriedhof	Takt	30	30	30	30	60	30	30	30	30	30	
	Fahrtenpaare	4	6	22	7	1	22	11	6	14	11	
Km-Leistung pro Jahr		301.229		229.218				40.019			31.992	
Fahrzeugstandard		Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.										
Erschließungsqualität		Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.										
Funktion der Linie		Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb von Großstädten entlang dicht besiedelter Achsen.										

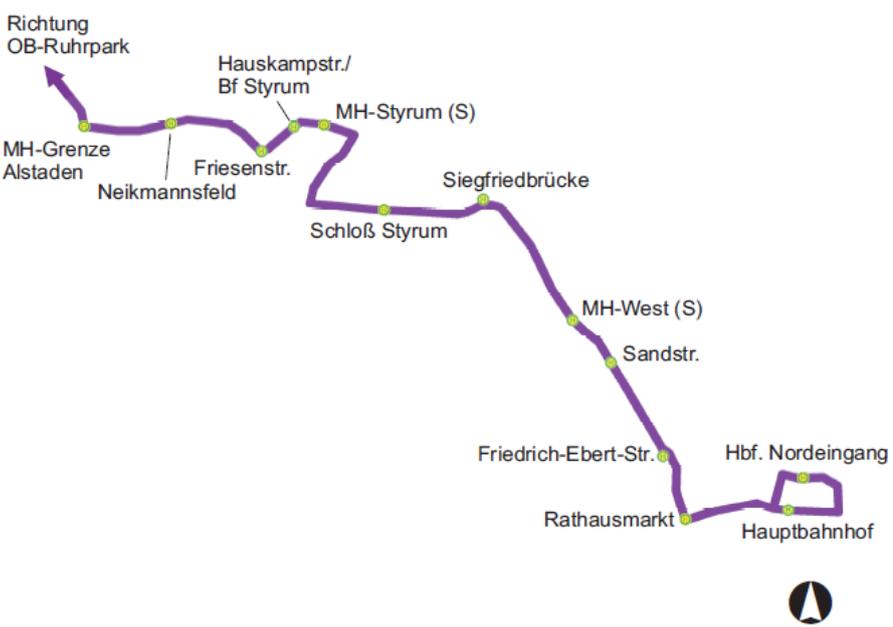
<b>LINIENSTECKBRIEF</b>		<b>NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018</b>				<b>112</b>					
<b>Linienverlauf</b>		<b>OB-Neumarkt - Landwehr - Stadtmitte - Kaiserplatz - Hauptfriedhof</b>									
<b>Produkt</b>	Straßenbahnlinie										
<b>Länge in MH</b>	6,8 km										
<b>Anzahl der Haltestellen</b>	17 (Insgesamt 30)										
<b>Linienabschnitte (1)</b>	Hauptfriedhof - Landwehr										
<b>Dauer der Konzession</b>	31.03.2021										
											
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag		
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6 Uhr	6 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr	7 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr	8 - 11 Uhr	11 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr
<b>Hauptfriedhof - Landwehr</b>	<b>Takt</b>	30	15	15	30	60	15	30	30	15	30
	<b>Fahrtenpaare</b>	4	12	44	7	1	44	11	6	28	11
<b>Km-Leistung pro Jahr</b>		<b>304.601</b>		228.839			39.312			36.450	
<b>Fahrzeugstandard</b>	Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.										
<b>Erschließungsqualität</b>	Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.										
<b>Funktion der Linie</b>	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb von Großstädten entlang dicht besiedelter Achsen.										

LINIENSTECKBRIEF		NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018			901								
Linienverlauf	DU-Obermarxloh - Raffelberg - Stadtmitte - Mülheim Hbf.												
Produkt	Straßenbahnlinie												
Länge in MH	5,1 km												
Anzahl der Haltestellen	12 (Insgesamt 47)												
Linienabschnitte (1)	Mülheim Monning - Mülheim Hbf.												
Dauer der Konzession	k. A.												
													
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag				
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ		
		4 - 6 Uhr	6 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr	7 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr	8 - 11 Uhr	11 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr		
Mülheim Monning - Mülheim Hbf.	Takt	30	15	15	30	60	15	30	30	30	30		
	Fahrtenpaare	4	12	44	7	1	40	11	6	14	11		
Km-Leistung pro Jahr		219.453				172.900			27.581			18.972	
Fahrzeugstandard	Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.												
Erschließungsqualität	Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.												
Funktion der Linie	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb von Großstädten entlang dicht besiedelter Achsen.												

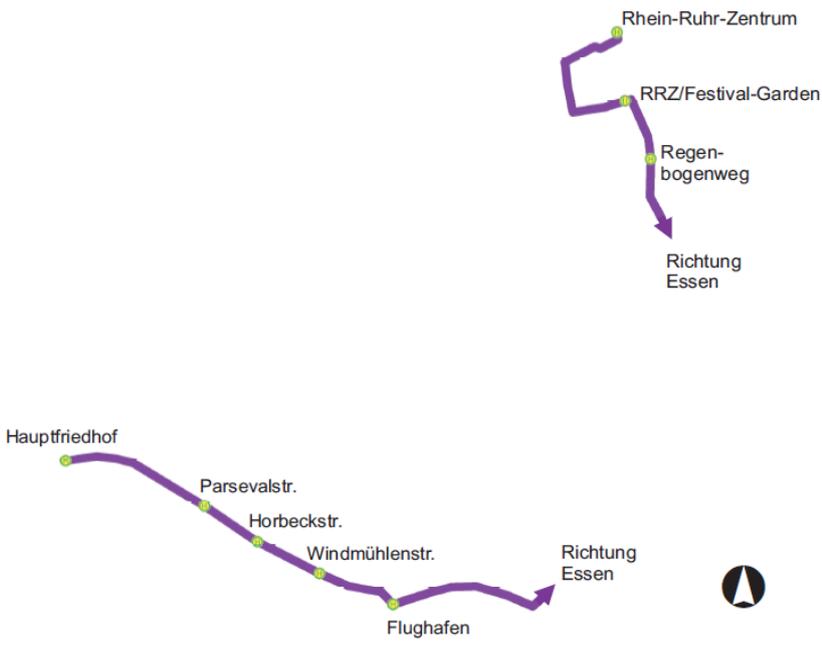
<b>LINIENSTECKBRIEF</b>		<b>NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018</b>		<b>U 18</b>						
<b>Linienverlauf</b>	<b>MH Hbf. - Rhein-Ruhr-Zentrum - E Berliner Platz</b>									
<b>Produkt</b>	U-Stadtbahnlinie									
<b>Länge in MH</b>	5,4 km									
<b>Anzahl der Haltestellen</b>	9 (Insgesamt 17)									
<b>Linienabschnitte (1)</b>	MH Hbf. - Rhein-Ruhr-Zentrum									
<b>Dauer der Konzession</b>	31.03.2027									
										
		Werktag (Montag – Freitag)		Samstag		Sonntag / Feiertag				
		SVZ	HVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6 Uhr	6 - 21 Uhr	21 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr	7 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr	8 - 10 Uhr	10 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr
<b>MH Hbf. - Rhein-Ruhr-Zentrum</b>	<b>Takt</b>	30	10	30	60	15	30	30	15	30
	<b>Fahrtenpaare</b>	4	88	5	1	52	7	4	40	7
<b>Km-Leistung pro Jahr</b>		<b>333.439</b>		265.043	33.696		34.700			
<b>Fahrzeugstandard</b>	Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.									
<b>Erschließungsqualität</b>	Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.									
<b>Funktion der Linie</b>	Dient der schnellen Verbindung im Einzugsbereich von Großstädten und der Erschließung dicht besiedelter Achsen innerhalb von Großstädten. Bildet das Grundnetz des städtischen Schienenverkehrs.									

LINIENSTECKBRIEF		NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018				122							
Linienverlauf		OB-Cityforum - MH-Styrum - Raffelberg - Mülheim Hbf.											
Produkt	Stadtbus												
Länge in MH	9,7 km												
Anzahl der Haltestellen	22 (Insgesamt 29)												
Linienabschnitte (1)	MH Hbf. - Steinmetzstraße												
Dauer der Konzession	27.05.2014												
													
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag				
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ		
		4 - 6	6 - 9	9 - 20	20 - 24	6 - 7	7 - 18	18 - 24	8 - 11	11 - 18	18 - 24		
		Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr		
MH Hbf. - Steinmetzstraße	Takt	20	20	20	30		30	60	30	30	60		
	Fahrtenpaare	6	9	33	4		24	4	6	14	6		
Km-Leistung pro Jahr		312.766				254.437			28.159			30.170	
Fahrzeugstandard		Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.											
Erschließungsqualität		Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.											
Funktion der Linie		Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.											

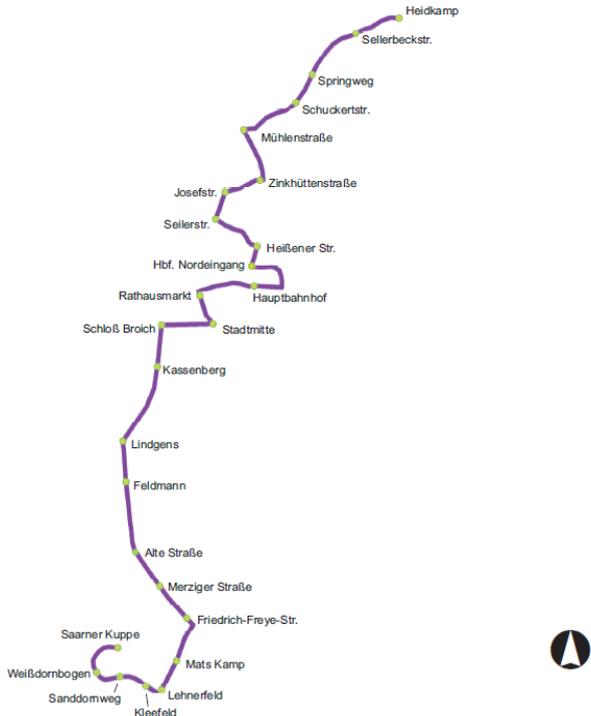
LINIENSTECKBRIEF		NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018				124						
Linienverlauf	Speldorf Friedhof - MH Hbf. - OB Wehrstr.											
Produkt	Stadtbus											
Länge in MH	11,8 km											
Anzahl der Haltestellen	28 (Insgesamt 29)											
Linienabschnitte (1)	Speldorf Friedhof - Wehrstr.											
Dauer der Konzession	31.10.2016											
												
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag			
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
		4 - 6 Uhr	6 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr	7 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr	8 - 11 Uhr	11 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr	
Speldorf Friedhof - Wehrstr.	Takt	30	20	20	60		30	60	30	30	60	
	Fahrtenpaare	4	9	33	4		24	4	6	14	6	
Km-Leistung pro Jahr		369.718				298.540			34.362			36.816
Fahrzeugstandard	Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.											
Erschließungsqualität	Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.											
Funktion der Linie	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.											

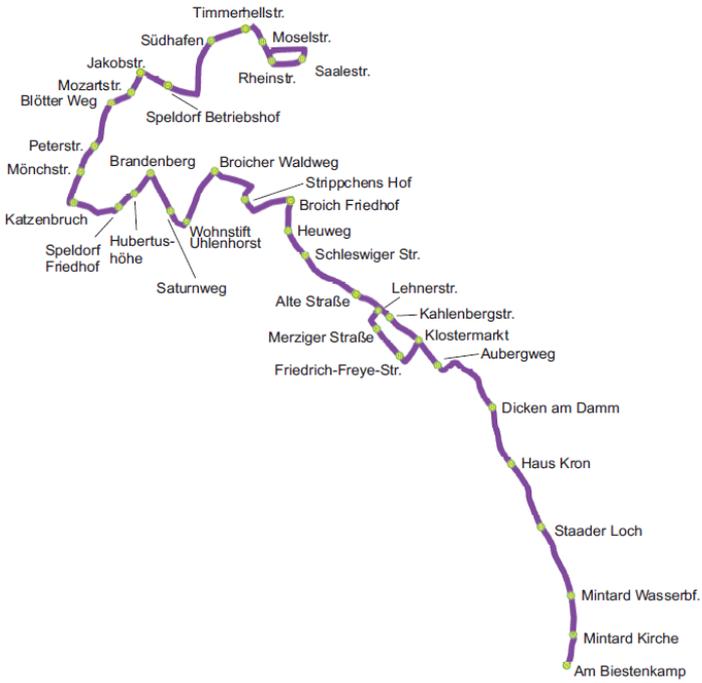
LINIENSTECKBRIEF		NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018				128					
Linienverlauf		OB-Ruhrpark - MH-Styrum (S) - MH-West (S) - MH Hbf.									
Produkt	Stadtbus										
Länge in MH	4,9 km										
Anzahl der Haltestellen	13 (insgesamt 16)										
Linienabschnitte (1)	Friesenstr. - MH Hbf.										
Dauer der Konzession	k.A.										
											
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag		
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6	6 - 9	9 - 20	20 - 24	6 - 7	7 - 18	18 - 24	8 - 11	11 - 18	18 - 24
		Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr
Friesenstr. - MH Hbf.	Takt	30	20	20	30		30	30	30	30	30
	Fahrtenpaare	4	9	33	7		22	11	6	14	11
Km-Leistung pro Jahr		201.036		158.226			20.862		21.948		
Fahrzeugstandard		Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.									
Erschließungsqualität		Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.									
Funktion der Linie		Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.									

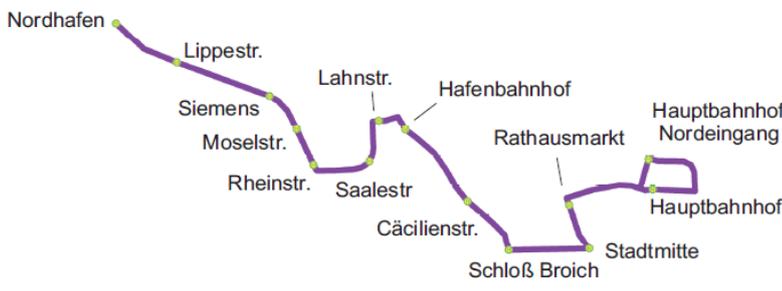
LINIENSTECKBRIEF		NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018			129						
Linienverlauf		Rhein-Ruhr-Zentrum - Heißen Kirche - Freiherr-v-Stein-Str. - MH-Styrum - Friesenstr.									
Produkt	Stadtbus										
Länge in MH	13,2 km										
Anzahl der Haltestellen	30										
Linienabschnitte (2)	Rhein-Ruhr-Zentrum - Freiherr-vom-Stein-Str. Freiherr-vom-Stein-Str. - Friesenstr.										
Dauer der Konzession	30.04.2016										
											
											
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag		
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6	6 - 9	9 - 20	20 - 24	6 - 7	7 - 18	18 - 24	8 - 11	11 - 18	18 - 24
		Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr
Rhein-Ruhr-Zentrum - Freiherr-vom-Stein-Str.	Takt	60	60	60	60		60	60			
	Fahrtenpaare	2	3	11	4		13	4			
Freiherr-vom-Stein-Str. - Friesenstr.	Takt	60	30	60	60		60	60			
	Fahrtenpaare	2	6	11	4		13	4			
Km-Leistung pro Jahr		186.067		162.730			23.338				
Fahrzeugstandard		Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.									
Erschließungsqualität		Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.									
Funktion der Linie		Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.									

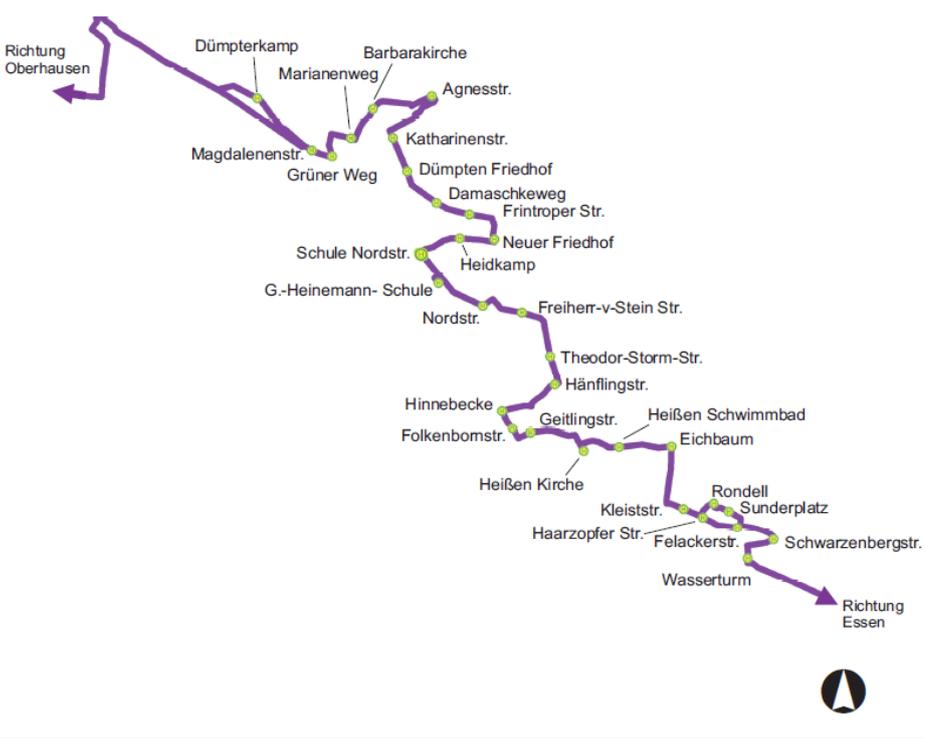
LINIENSTECKBRIEF		NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018				130					
Linienverlauf		Hauptfriedhof - MH-Flughafen - E-Haarzopf - Rhein-Ruhr-Zentrum									
Produkt	Stadtbus										
Länge in MH	3,2 km										
Anzahl der Haltestellen	8 (insgesamt 13)										
Linienabschnitte (1)	Hauptfriedhof - Rhein-Ruhr-Zentrum										
Dauer der Konzession	k.A.										
											
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag		
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6	6 - 9	9 - 20	20 - 24	6 - 7	7 - 18	18 - 24	8 - 11	11 - 18	18 - 24
		Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr
Hauptfriedhof - Rhein-Ruhr-Zentrum	Takt	30	20	20	30		30	30	30	30	30
	Fahrtenpaare	4	9	33	7		22	11	6	14	11
Km-Leistung pro Jahr		<b>108.704</b>		85.818		10.982			11.904		
Fahrzeugstandard		Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.									
Erschließungsqualität		Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.									
Funktion der Linie		Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.									

LINIENSTECKBRIEF		NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018				131					
Linienverlauf		Flurstr. - Heuweg - MH Hbf. - Boverstr. / G.-Heinemann Schule									
Produkt	Stadtbus										
Länge in MH	18 km										
Anzahl der Haltestellen	40 (insgesamt 42)										
Linienabschnitte (3)	Stooter Str. - Freiherr v. Stein Str. Freiherr v. Stein Str. - Boverstr. Freiherr v. Stein Str. - G.-Heinemann Schule										
Dauer der Konzession											
											
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag		
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6 Uhr	6 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr	7 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr	8 - 11 Uhr	11 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr
Stooter Str. - Freiherr v. Stein Str.	Takt	60	30	30	60		30	60	60	60	60
	Fahrtenpaare	2	6	22	4		24	4	3	7	6
Freiherr v. Stein Str. - Boverstr.	Takt	60	60	60	60		60	60	60	60	60
	Fahrtenpaare	2	3	11	4		13	4	3	7	6
Freiherr v. Stein Str. - G.-Heinemann Schule	Takt	60	60	60	60						
	Fahrtenpaare	0	3	11	0						
Km-Leistung pro Jahr	<b>386.026</b>	303.600				50.170			32.256		
Fahrzeugstandard	Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.										
Erschließungsqualität	Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.										
Funktion der Linie	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.										

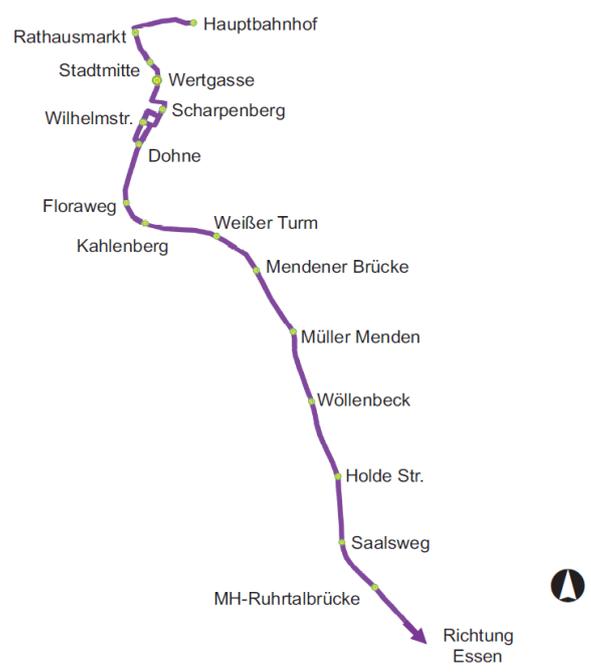
<b>LINIENSTECKBRIEF</b>		<b>NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018</b>				<b>133</b>					
<b>Linienverlauf</b>		<b>Saarer Kuppe - Stadtmitte - Mülheim Hbf. - Heidkamp</b>									
<b>Produkt</b>	Stadtbus										
<b>Länge in MH</b>	11 km										
<b>Anzahl der Haltestellen</b>	26										
<b>Linienabschnitte (2)</b>	Heidkamp - MH Hbf. MH Hbf. - Saarer Kuppe										
<b>Dauer der Konzession</b>	06.09.2019										
											
		<b>Werktag (Montag – Freitag)</b>				<b>Samstag</b>			<b>Sonntag / Feiertag</b>		
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6	6 - 9	9 - 20	20 - 24	6 - 7	7 - 18	18 - 24	8 - 11	11 - 18	18 - 24
		Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr
<b>Heidkamp - MH Hbf.</b>	<b>Takt</b>	60	20	20	60		60	60	60	60	60
	<b>Fahrtenpaare</b>	2	9	33	4		26	4	3	7	6
<b>MH Hbf. - Saarer Kuppe</b>	<b>Takt</b>	30	10	10	30		30	30	60	30	30
	<b>Fahrtenpaare</b>	3	18	60	8		52	8	3	14	12
<b>Km-Leistung pro Jahr</b>		<b>485.334</b>	399.942			54.288			31.104		
<b>Fahrzeugstandard</b>	Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.										
<b>Erschließungsqualität</b>	Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.										
<b>Funktion der Linie</b>	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.										

LINIENSTECKBRIEF		NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018				134							
Linienverlauf		Am Biestenkamp - Alte Str. - Blötter Weg - Saalestr.											
Produkt	Stadtbus												
Länge in MH	18,1 km												
Anzahl der Haltestellen	34												
Linienabschnitte (1)	Am Biestenkamp - Saalestr.												
Dauer der Konzession	k.A.												
													
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag				
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ		
		4 - 6 Uhr	6 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr	7 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr	8 - 11 Uhr	11 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr		
Am Biestenkamp - Saalestr.	Takt	60	60	60	60		60	60	60	60	60		
	Fahrtenpaare	2	3	11	4		11	6	3	7	6		
Km-Leistung pro Jahr		218.028				159.795			27.917			30.317	
Fahrzeugstandard	Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.												
Erschließungsqualität	Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.												
Funktion der Linie	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.												

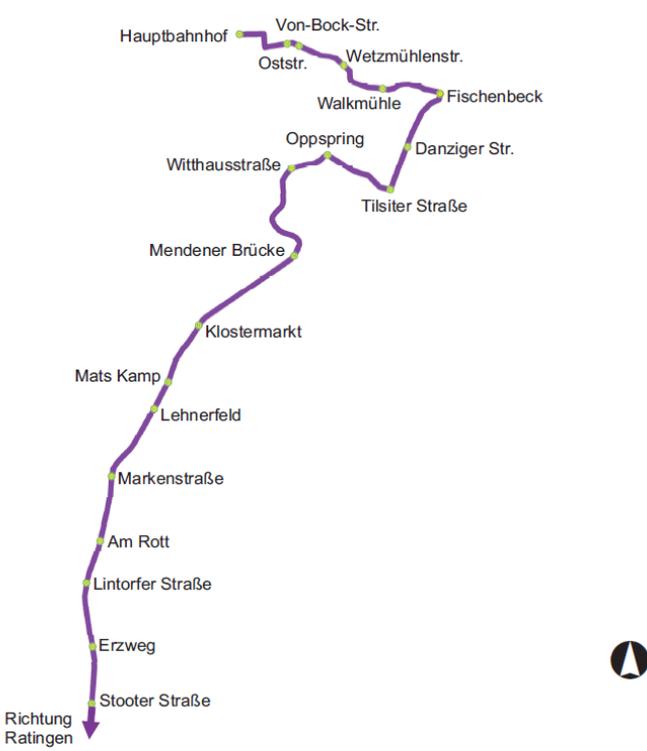
LINIENSTECKBRIEF		NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018			135						
Linienverlauf		Mülheim Hbf. - Nordhafen (Hafen-Shuttle)									
Produkt	Stadtbus										
Länge in MH	5,7 km										
Anzahl der Haltestellen	15										
Linienabschnitte (1)	MH Hbf. - Nordhafen										
Dauer der Konzession	30.05.2016										
											
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag		
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6 Uhr	6 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr	7 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr	8 - 11 Uhr	11 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr
MH Hbf. - Nordhafen	Takt	60	10	20	30		30				
	Fahrtenpaare	2	18	33	8		22				
Km-Leistung pro Jahr		<b>188.978</b>				175.936			13.042		
Fahrzeugstandard		Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.									
Erschließungsqualität		Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.									
Funktion der Linie		Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.									

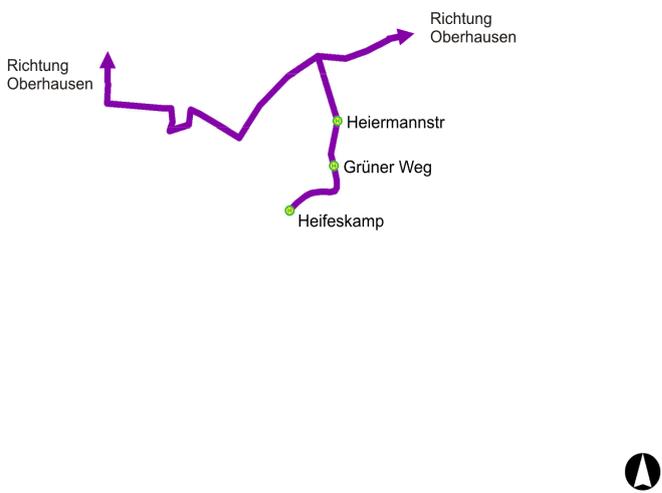
<b>LINIENSTECKBRIEF</b>		<b>NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018</b>				<b>136</b>					
<b>Linienverlauf</b>	E-Haarzopf - Heißen Kirche - Oberhausen Hbf. - OB Anne-Frank-Realschule										
<b>Produkt</b>	Stadtbus										
<b>Länge in MH</b>	13,5 km										
<b>Anzahl der Haltestellen</b>	30 (Insgesamt 40)										
<b>Linienabschnitte (1)</b>	Wasserturm - Magdalenenstr. (Grenze)										
<b>Dauer der Konzession</b>	27.05.2018										
											
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag		
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6 Uhr	6 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr	7 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr	8 - 11 Uhr	11 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr
<b>Wasserturm - Magdalenenstr. (Grenze)</b>	<b>Takt</b>	60	60	60	60		60	60	60	60	60
	<b>Fahrtenpaare</b>	2	3	11	3		11	6	3	7	6
<b>Km-Leistung pro Jahr</b>		<b>179.577</b>		129.789			23.868			25.920	
<b>Fahrzeugstandard</b>	Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.										
<b>Erschließungsqualität</b>	Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.										
<b>Funktion der Linie</b>	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.										

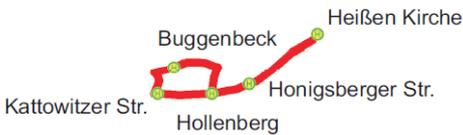
<b>LINIENSTECKBRIEF</b>		<b>NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018</b>				<b>138</b>					
<b>Linienverlauf</b>		<b>Heißen Kirche - Heimaterde - Rhein-Ruhr-Zentrum- E-Frohnhausen</b>									
<b>Produkt</b>	Stadtbus										
<b>Länge in MH</b>	7,2 km										
<b>Anzahl der Haltestellen</b>	17										
<b>Linienabschnitte (2)</b>	Heißen Kirche - Rhein-Ruhr-Zentrum Rhein-Ruhr-Zentrum - Breilsort										
<b>Dauer der Konzession</b>	31.12.2021										
											
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag		
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6 Uhr	6 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr	7 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr	8 - 11 Uhr	11 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr
<b>Heißen Kirche - Rhein-Ruhr-Zentrum</b>	Takt	60	20	30	60		30	60	60	60	60
	Fahrtenpaare	4	9	22	5		24	4	3	7	6
<b>Rhein-Ruhr-Zentrum - Breilsort</b>	Takt	60	20	60	60		60	60	60	60	60
	Fahrtenpaare	1	5	12	4		13	4	3	7	6
<b>Km-Leistung pro Jahr</b>		<b>173.264</b>	138.138			19.958			15.168		
<b>Fahrzeugstandard</b>		Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.									
<b>Erschließungsqualität</b>		Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.									
<b>Funktion der Linie</b>		Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.									

<b>LINIENSTECKBRIEF</b>		<b>NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018</b>		<b>151</b>							
<b>Linienverlauf</b>	E-Kettwig - Ruhrthalbrücke - Mendener Brücke - Scharpenberg - Mülheim Hbf.										
<b>Produkt</b>	Stadtbus										
<b>Länge in MH</b>	7,4 km										
<b>Anzahl der Haltestellen</b>	15 (Insgesamt 26)										
<b>Linienabschnitte (1)</b>	Ruhrthalbrücke - Mülheim Hbf.										
<b>Dauer der Konzession</b>	15.10.2018										
											
		Werktag (Montag – Freitag)		Samstag		Sonntag / Feiertag					
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6	6 - 9	9 - 20	20 - 24	6 - 7	7 - 18	18 - 24	8 - 11	11 - 18	18 - 24
		Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr
<b>Ruhrthalbrücke - Mülheim Hbf.</b>	<b>Takt</b>	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	<b>Fahrtenpaare</b>	2	3	11	4	11	6	3	7	6	6
<b>Km-Leistung pro Jahr</b>		<b>102.179</b>		74.888		13.083		14.208			
<b>Fahrzeugstandard</b>		Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.									
<b>Erschließungsqualität</b>		Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.									
<b>Funktion der Linie</b>		Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.									

<b>LINIENSTECKBRIEF</b>		<b>NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018</b>				<b>752</b>					
<b>Linienverlauf</b>		<b>Düsseldorf Hbf. - Ratingen Lintorf - Stooter Str. - Alte Str. - Uhlenhorst</b>									
<b>Produkt</b>	Stadtbus										
<b>Länge in MH</b>	9,5 km										
<b>Anzahl der Haltestellen</b>	18 (Insgesamt 28)										
<b>Linienabschnitte (1)</b>	Stooter Str. - Mülheim Hbf.										
<b>Dauer der Konzession</b>	15.10.2018										
											
		<b>Werktag (Montag – Freitag)</b>				<b>Samstag</b>			<b>Sonntag / Feiertag</b>		
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6 Uhr	6 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr	7 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr	8 - 11 Uhr	11 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr
<b>Stooter Str. - Mülheim Hbf.</b>	<b>Takt</b>	60	60	60	60		60	60	60	60	60
	<b>Fahrtenpaare</b>	1	3	11	0		11	0	2	3	1
<b>Km-Leistung pro Jahr</b>		<b>73.269</b>		58.823			8.866			5.580	
<b>Fahrzeugstandard</b>	Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.										
<b>Erschließungsqualität</b>	Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.										
<b>Funktion der Linie</b>	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.										

LINIENSTECKBRIEF		NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018				753					
Linienverlauf		Ratingen Mitte - Stooter Str. - Oppspring - Tilsiter Str. - Walkmühle - Mülheim Hbf.									
Produkt	Stadtbus										
Länge in MH	12,5 km										
Anzahl der Haltestellen	19 (Insgesamt 31)										
Linienabschnitte (1)	Stooter Str. - Mülheim Hbf.										
Dauer der Konzession	15.10.2018										
											
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag		
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6 Uhr	6 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr	7 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr	8 - 11 Uhr	11 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr
Stooter Str. - Mülheim Hbf.	Takt	60	60	60	60		60	60	60	60	60
	Fahrtenpaare	1	3	11	4		13	6	3	7	6
Km-Leistung pro Jahr		145.068		111.320			20.644			13.104	
Fahrzeugstandard	Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.										
Erschließungsqualität	Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.										
Funktion der Linie	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.										

<b>LINIENSTECKBRIEF</b>		<b>NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018</b>			<b>976</b>						
<b>Linienverlauf</b>		<b>Heifeskamp - OB-Wehrstr. - OB Hbf. - Sterkrade Bf. - OB Everslohstr.</b>									
<b>Produkt</b>	Stadtbus										
<b>Länge in MH</b>	1,4 km										
<b>Anzahl der Haltestellen</b>	4 (Insgesamt 50)										
<b>Linienabschnitte (1)</b>	Dümpten (Gr) - Heifeskamp										
<b>Dauer der Konzession</b>	15.10.2018										
											
		<b>Werktag (Montag – Freitag)</b>				<b>Samstag</b>			<b>Sonntag / Feiertag</b>		
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6	6 - 9	9 - 20	20 - 24	6 - 7	7 - 18	18 - 24	8 - 11	11 - 18	18 - 24
		Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr	Uhr
<b>Dümpten (Gr) - Heifeskamp</b>	<b>Takt</b>	60	20	20							
	<b>Fahrtenpaare</b>	1	9	30							
<b>Km-Leistung pro Jahr</b>	<b>28.336</b>	28.336									
<b>Fahrzeugstandard</b>	Die im Kapitel 5.2.3 genannten Fahrzeugstandards sind einzuhalten.										
<b>Erschließungsqualität</b>	Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.										
<b>Funktion der Linie</b>	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.										

LINIENSTECKBRIEF		NVP Mülheim an der Ruhr 2013 - 2018				TB1					
Linienverlauf		Heißen Kirche - Buggenbeck - Kattowitzer Str.									
Produkt	Taxibus										
Länge in MH	3,2 km										
Anzahl der Haltestellen	5										
Linienabschnitte (1)	Heißen Kirche - Kattowitzer Str.										
Dauer der Konzession	k.A.										
											
		Werktag (Montag – Freitag)				Samstag			Sonntag / Feiertag		
		SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ	NVZ	SVZ
		4 - 6 Uhr	6 - 9 Uhr	9 - 20 Uhr	20 - 24 Uhr	6 - 7 Uhr	7 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr	8 - 11 Uhr	11 - 18 Uhr	18 - 24 Uhr
Heißen Kirche - Kattowitzer Str.	Takt		60	60			60		60	60	
	Fahrtenpaare		1	11			7		2	5	
Km-Leistung pro Jahr		12.224	9.715			1.165			1.344		
Fahrzeugstandard		k.A.									
Erschließungsqualität		Die im Kap. 5.2 genannten Kriterien der Erschließungsqualität sind einzuhalten.									
Funktion der Linie		Ersetzt den Regional/Stadtbuss in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit geringer Nachfrage. Bedarfsorientierte flächendeckende Bedienung mit Taxen auf festgelegtem Linienweg nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung.									

## **Anlage 2 – Messmethoden, Qualitätskriterien, Kundenerwartung**

## 1. Messmethoden

Als Messmethoden werden die direkte Leistungsmessung (DPM), die Leistungsmessung durch Qualitätstester (MSS) und die Messung der Kundenzufriedenheit (CSS) entsprechend der Norm DIN EN 13816 angewendet.

Ergänzt werden die so gewonnenen Messergebnisse durch die Erfassung von Beschwerden/Garantien, die ebenfalls Indikatoren für die Kundenzufriedenheit sind, wenn auch nicht repräsentativ für alle Fahrgäste.

- **1 Direkte Leistungsmessung (Direct Performance Measures – DPM)**  
Mit ihr wird die tatsächliche Ausführung einer Leistung unter Nutzung geeigneter technischer Messsysteme nachgewiesen. Die so erhaltenen Datenmengen werden mit entsprechender Auswertesoftware anhand festgelegter Parameter ausgewertet bzw. für weitere Berechnungen genutzt, z. B. RBL für Pünktlichkeitsmessungen
- **2 Messung der Leistung über Beurteilung durch Testkunden (Mystery Shopping Surveys – MSS)**  
Qualitätsmessungen auf der Grundlage objektiver Beobachtungen durch unabhängig arbeitende, geschulte, interne oder externe Erhebungsteams. Als Testkunden ermitteln die Teams auf der Basis definierter Merkmale und Maßstäbe die Servicequalität dort, wo das Unternehmen die Dienstleistung erbringt, z. B. im Fahrzeug oder an den Haltestellen.
- **3 Befragungen zur Kundenzufriedenheit (Customer Satisfaction Surveys – CSS)**  
Durch dieses Verfahren wird der Grad der Zufriedenheit der Fahrgäste mit der durch das Verkehrsunternehmen erbrachten Leistung ermittelt. Die Ergebnisse sind durch die subjektive Einschätzung der befragten Personen geprägt und dadurch nicht mit den objektiven Ergebnissen der Leistungsmessung gleichzusetzen. Durch die Erhebungsmethodik und Stichprobengröße ergeben sich repräsentative Aussagen zur Kundenzufriedenheit.

## 2. Qualitätskriterien

### 2.1 Leistung

Unter dem Qualitätsstandard Leistung werden die Standards/Kriterien zusammengefasst, die direkt mit der Grundverkehrsleistung zu tun haben wie Pünktlichkeit, Verfügbarkeit, Anschlüsse, Taktangebot und Platzangebot.

Es werden nur die Linienverkehre ohne E-Wagen und Bedarfsverkehre betrachtet. Falls die Ergebnisse der Qualitätsmessungen durch höhere Gewalt (extreme Wetterbedingungen, mehrtägige Streiks) stark beeinflusst werden, so sollte dies deutlich gemacht und bei der Analyse der Daten entsprechend dargestellt werden.

#### 2.1.1 Leistung - Verfügbarkeit

##### *Kundenerwartung/Definition*

Der Kunde kann sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt/veröffentlicht sind. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen (Baustellen etc.) gilt ein Ersatzverkehr gemäß Fahrplan. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen (Fahrzeugstörungen,

Störungen durch Dritte etc.) wird Ersatzverkehr (Bus, Taxi), soweit sinnvoll, gewährleistet.

### **Messmethode 1**

Direkte Leistungsmessung

#### *Messung*

Differenz zwischen der tatsächlich erbrachten Ist-Leistung gesamt (Nutz-Wagen-km, und der Soll-Fahrplanleistung gesamt (Nutz-Wagen-km) für die einzelnen Verkehrsmittel. Bei der Gesamtverfügbarkeit wird der Schienenersatzverkehr (SEV) bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen mit erfasst.

#### *Zielwert*

Verfügbarkeit in % (je Verkehrsmittel und Gesamt)

Ergänzung: Anzahl der Beschwerden zu Fahrtausfällen

## **2.1.2 Leistung - Pünktlichkeit**

### **Kundenerwartung/Definition**

Der Kunde kann sicher sein, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt und veröffentlicht sind. Busse und Bahnen fahren nicht zu früh von einer Haltestelle ab und haben nicht mehr als 3 Minuten Verspätung.

### **Messmethode 1**

Direkte Leistungsmessung

#### *Messung*

Die Ist-Abfahrtszeiten an jeder Haltestelle werden mit den Fahrplan-Abfahrtszeiten verglichen. Hierbei wird eine Toleranzgrenze von - 59 Sekunden bis + 3 Minuten zugrunde gelegt.

#### *Zielwert*

Pünktlichkeitsquote = x% (je Verkehrsmittel und Gesamt)

### **Messmethode 3**

Kundenzufriedenheitsmessung

#### *Messung/Zielwert*

Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Pünktlichkeit = x% zufriedene Kunden

Ergänzung: Anzahl der Pünktlichkeits- und Mobilitätsgarantiefälle

## **2.1.3 Leistung - Anschlüsse**

### **Vorbemerkung**

Es wird angestrebt, künftig über die planmäßigen Umsteige- und Anschlussrelationen an zentralen Verknüpfungspunkten hinaus für Betriebszeiten mit geringer Taktdichte ausgewählte Anschlüsse zu definieren (Linien, Zeit, Haltestelle), in den Medien (z. B. Fahrplanbuch, elektronische Fahrplanauskunft etc) zu veröffentlichen und deren Einhaltung dem Fahrgast zu garantieren (Anschlussgarantie).

### **Kundenerwartung/Definition**

Der Kunde kann sich darauf verlassen, dass an zentralen Verknüpfungspunkten die planmäßigen Umsteige- und Anschlussrelationen gewährleistet werden.

### **Messmethode 3**

Kundenzufriedenheitsmessung

*Messung/Zielwert*

Zufriedenheit der Fahrgäste mit den Anschlüssen = x% zufriedene Kunden

### **2.1.4 Leistung - Taktangebot**

#### **Vorbemerkung**

Die Festlegungen zum Taktangebot, zu Betriebszeiten und Linienführung liegen im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers.

### **Kundenerwartung/Definition**

Der Kunde soll mit den angebotenen Taktfrequenzen zufrieden sein.

### **Messmethode 3**

Kundenzufriedenheitsmessung

*Messung/Zielwert*

Zufriedenheit der Fahrgäste mit den Taktzeiten am Tage (werktags)

Zufriedenheit der Fahrgäste mit den Taktzeiten an Sonn- und Feiertagen

Zufriedenheit der Fahrgäste mit den Taktzeiten vor 6:00Uhr und nach 20:00 Uhr (werktags)

= jeweils x% zufriedene Kunden

### **2.1.5 Leistung - Platzangebot**

#### **Vorbemerkung**

Das Platzangebot bestimmt sich aus den Vorgaben der AT zum Leistungsangebot (NVP) und der Ausgestaltung durch das VU (Fahrzeuggröße). Anpassungen auf der Basis von Fahrgastzählungen müssen in enger Abstimmung zwischen AT und VU erfolgen.

### **Kundenerwartung/Definition**

Der Kunde soll mit dem Platzangebot im Fahrzeug zufrieden sein.

### **Messmethode 3**

Kundenzufriedenheitsmessung

*Messung/Zielwert*

Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Platzangebot im Fahrzeug = x% zufriedene Kunden

## **2.2 Personal**

Die im Folgenden aufgeführten Qualitätsstandards gelten für alle Personale, auch die von Subunternehmern.

### **2.2.1 Fahrpersonal**

#### ***Kundenerwartung/Definition***

Das Fahrpersonal verfügt über Netz- und Ortskenntnisse sowie über Tarif- und Fahrplankenntnisse. Das Fahrpersonal soll freundlich und hilfsbereit auf die ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden eingehen. Der Fahrstil ist der Verkehrssituation anzupassen. Erscheinungsbild und Auftreten sollen dem Kunden gegenüber einen positiven Eindruck vermitteln.

#### ***Messmethode 2***

Messung der Leistung durch Testkunden

##### *Messung*

Auf der Grundlage objektiver Beobachtungen wird anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien die Qualität per Stichprobe ermittelt.

##### *Zielwerte*

Fahrstil

Kneeling (nur Bus)

Persönliche Hilfe für Mobilitätseingeschränkte (nur Bus)

Kennzeichnung defekter Türen (nur Bahn)

= jeweils x% erfüllen die Anforderungen

#### ***Messmethode 3***

Kundenzufriedenheitsmessung

##### *Messung/Zielwert*

Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Freundlichkeit des Fahrpersonals

Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Erscheinungsbild des Fahrpersonals

= jeweils x% zufriedene Kunden

Ergänzung: Anzahl der Beschwerden zum Fahrpersonal

### **2.2.2 Vertriebspersonal KundenCenter/Vorverkaufsstellen**

#### ***Kundenerwartung/Definition***

Das Personal in den KundenCentern/Vorverkaufsstellen soll kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kunden eingehen. Über reine Verkaufstätigkeiten hinaus erbringt das Personal als Ansprechpartner für alle Kundenbelange in Bezug auf Tarif und Fahrplan Beratungsleistungen (Mobilitätsberatung).

#### ***Messmethode 3***

Kundenzufriedenheitsmessung

##### *Messung/Zielwert*

Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem KundenCenter und Vorverkaufsstellen (beinhaltet Personal) = x% zufriedene Kunden

### 2.2.3 Fahrausweisprüfpersonal

#### **Kundenerwartung/Definition**

Erscheinungsbild und Auftreten der Fahrausweisprüfer sollen dem Kunden gegenüber einen positiven Eindruck vermitteln und respektvoll sein.

#### **Messmethode 3**

Kundenzufriedenheitsmessung

#### *Messung/Zielwert*

Zufriedenheit der Fahrgäste mit Ticketkontrollen in den Fahrzeugen (beinhaltet Personal) = x% zufriedene Kunden

## 2.3 Vertriebswege

### 2.3.1 KundenCenter/Vorverkaufsstellen

#### **Vorbemerkung**

Bei der Erst-Einrichtung von KundenCentern müssen folgende Vorgaben erfüllt sein: barrierefreier Zugang, elektronisches Fahrplanauskunftssystem, Möglichkeit der bargeldlosen Zahlung, komplettes Fahrausweisangebot erhältlich.

Bei den externen Vorverkaufsstellen gibt es verschiedene Abstufungen zwischen Premium-Vorverkaufsstellen und Kiosken, vom kompletten Angebot einschließlich Beratung bis zum reinen Einzelticketverkauf. Sie entsprechen in Hinsicht des Erscheinungsbilds und der Ausstattung den Anforderungen, die mit dem Verkehrsunternehmen vereinbart wurden und werden von ihm regelmäßig kontrolliert.

#### **Kundenerwartung/Definition**

Die KundenCenter/Vorverkaufsstellen entsprechen in Hinsicht des Erscheinungsbilds und der Ausstattung den Kundenbedürfnissen.

#### **Messmethode 3**

Kundenzufriedenheitsmessung

#### *Messung/Zielwert*

Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem KundenCenter und Vorverkaufsstellen = x% zufriedene Kunden

### 2.3.2 Fahrausweisautomaten

#### **Vorbemerkung**

Wenn künftig alle Automaten mit UMTS-Verbindungen ausgestattet sind, kann die tatsächliche Verfügbarkeit erfasst und ausgewertet werden.

#### **Kundenerwartung/Definition**

Die Fahrausweisautomaten bieten dem Kunden die Möglichkeit, einen Fahrausweis auch außerhalb der Geschäftszeiten zu kaufen. Sie sind funktionsfähig und sauber.

#### **Messmethode 3**

Kundenzufriedenheitsmessung

#### *Messung/Zielwert*

Zufriedenheit der Fahrgäste mit Fahrausweisautomaten = x% zufriedene Kunden

## **2.4 Fahrzeuge**

### ***Vorbemerkung***

Die Fahrzeuge verfügen über die im jeweiligen Nahverkehrsplan festgelegte Ausstattung. Bei der Fahrzeugausstattung werden die jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien des VDV, der EU/ECE, der StVZO und der BO-Kraft sowie andere gesetzliche Vorgaben und Vorschriften berücksichtigt. Der Fahrzeugeinsatz gemäß StVZO wird gewährleistet. Die gesetzlichen Vorgaben zu den Untersuchungen (HU/SP/AU) werden eingehalten. Statistiken/Datenbanken dokumentieren die aktuelle Ausstattung der Fahrzeuge

### ***Kundenerwartung/Definition***

Die Fahrzeuge sind innen und außen sauber und zeigen in der Funktion /Beschaffenheit keine Mängel.

### ***Messmethode 2***

Messung der Leistung durch Testkunden

#### *Messung*

Auf der Grundlage objektiver Beobachtungen wird anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien die Qualität per Stichprobe ermittelt.

#### *Zielwerte*

Funktion/Zustand Ziel-/Seitenanzeige außen  
 Funktion/Zustand EKS (elektronische Ticketkontrolle Bus)  
 Funktion/Zustand Haltestellenanzeige innen  
 Funktion/Zustand Automatische Haltestellendurchsage  
 Funktion/Zustand Entwerter  
 Sauberkeit innen  
 = jeweils x% erfüllen die Anforderungen

### ***Messmethode 3***

Kundenzufriedenheitsmessung

#### *Messung/Zielwert*

Zufriedenheit der Fahrgäste mit Sauberkeit und Gepflegtheit innen

Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Sauberkeit und Gepflegtheit außen

Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Bequemlichkeit in den Fahrzeugen

= jeweils x% zufriedene Kunden

## 2.5 Haltestellen

### **Vorbemerkung**

Die Haltestellen/Bahnhöfe sind mit der im jeweiligen Nahverkehrsplan festgelegten Ausstattung ausgerüstet. Es gibt unterschiedliche Eigentumsverhältnisse der Haltestellen, Wetterschutzeinrichtungen und Bahnhöfe und unterschiedliche Zuständigkeiten für Instandhaltung und Reinigung. Statistiken/Datenbanken dokumentieren die aktuelle Ausstattung der Haltestellen.

### **Kundenerwartung/Definition**

Die Haltestellen/Bahnhöfe sind sauber und zeigen in der Funktion/Beschaffenheit der Ausstattung keine Mängel.

### **Messmethode 2**

Messung der Leistung durch Testkunden

#### *Messung*

Auf der Grundlage objektiver Beobachtungen wird anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien die Qualität per Stichprobe ermittelt.

#### *Zielwerte*

Funktion/Zustand Fahrtreppen (Bahnhöfe)  
 Funktion/Zustand Aufzug (Bahnhöfe)  
 Funktion/Zustand DFI (Dynamische Fahrgastinformation)  
 Vorhandensein/Lesbarkeit Fahrgastinformation  
 Sauberkeit Fußboden  
 = jeweils x% erfüllen die Anforderungen

### **Messmethode 3**

Kundenzufriedenheitsmessung

#### *Messung/Zielwert*

Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Sauberkeit der Haltestellen  
 Zufriedenheit der Fahrgäste mit Komfort und Ausstattung der Haltestellen  
 = jeweils x% zufriedene Kunden

## 2.6 Information

### **Kundenerwartung/Definition**

Der Kunde soll sich vor und während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV informieren können und informiert werden. Dabei gilt: Die Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, verständlich und nutzbar sein.

### **2.6.1 Informationen vor Fahrtantritt**

#### **Vorbemerkung**

Taschen- und Linienfahrpläne, die Telefonauskunft und das Internet ermöglichen es den Fahrgästen, sich zu informieren, bevor sie zur Haltestelle gehen. Dabei spielt das Internet und die damit verbundenen Möglichkeiten (Apps, Social Media) eine zunehmende Rolle.

#### **Messmethode 3**

Kundenzufriedenheitsmessung

#### *Messung/Zielwert*

Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Information durch Taschen-/Linienfahrplan

Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Information durch Telefonische Auskunft

Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Information durch das Internet

= jeweils x% zufriedene Kunden

### **2.6.2 Information während der Fahrt**

#### ***Vorbemerkung***

Zur Information während der Fahrt gehören an den Haltestellen die Aushänge zur Fahrgastinformation (Fahr- /Tarif- /Liniennetzplan), Information durch das Fahrpersonal und Information bei Störungen. Weitere Ausstattungen der Fahrzeuge und Haltestellen, die ebenfalls der Fahrgastinformation dienen (DFI, Haltestellendurchsage ...) sind unter Punkt 1.4 und 1.5 aufgeführt.

#### ***Messmethode 2***

Messung der Leistung durch Testkunden

##### *Messung*

Auf der Grundlage objektiver Beobachtungen wird anhand bestimmter vorab festgelegter Kriterien die Qualität per Stichprobe ermittelt.

##### *Zielwerte*

Vorhandensein und Lesbarkeit der Fahrgastinformation (Fahr- /Tarif- /Liniennetzplan) an Haltestellen

Fahrgastinformation durch den Fahrer bei Störungen

= jeweils x% erfüllen die Anforderungen

#### ***Messmethode 3***

Kundenzufriedenheitsmessung

##### *Messung/Zielwert*

Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Information durch das Fahrpersonal

Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Information bei Störungen und Verspätungen

= jeweils x% zufriedene Kunden

### **2.6.3 Beschwerdemanagement**

#### ***Vorbemerkung***

Das Verkehrsunternehmen erfasst die eingehenden Beschwerden in einer Datenbank (ISY). Daraus können verschiedene Auswertungen, z. B. nach Beschwerdeursachen, erfolgen.

#### ***Kundenerwartung/Definition***

Der Kunde erwartet, dass seine Beschwerde ernst genommen und in angemessener Zeit darauf reagiert wird. Das kann telefonisch, per E-Mail oder Brief erfolgen.

#### ***Messmethode 1***

Direkte Leistungsmessung

*Messung*

Durchschnittliche Bearbeitungszeit der Beschwerden in Kalendertagen

Anteil der innerhalb von 5 Arbeitstagen beantworteten Beschwerden

*Zielwerte*

Durchschnittliche Bearbeitungszeit = x Kalendertage

Bearbeitungsquote innerhalb von 5 Arbeitstagen = x %

## **2.7 Sicherheit**

### ***Vorbemerkung***

Die Sicherheit an Haltestellen und in den Fahrzeugen wird von den Fahrgästen sehr unterschiedlich empfunden. Maßnahmen wie Notruffunktionen im Fahrzeug, permanente Besetzung der Leitstellen, Videoüberwachung, Haltestellenumfeld und Beleuchtung, Deeskalationstraining für das Fahrpersonal sollen zur Verbesserung des Sicherheitsgefühles beitragen.

### ***Kundenerwartung/Definition***

Der Kunde soll sich zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV sicher fühlen.

### ***Messmethode 3***

Kundenzufriedenheitsmessung

*Messung/Zielwert*

Zufriedenheit der Fahrgäste - Sicherheitsgefühl in den Fahrzeugen

Zufriedenheit der Fahrgäste - Sicherheitsgefühl an Haltestellen

= jeweils x% zufriedene Kunden

## **Anlage 3 – Synopse**

<b>Aufgabenträger der Nachbarstädte und Kreise, Träger öffentlicher Belange</b>			
<b>Datum</b>	<b>Institution</b>	<b>Anmerkung</b>	<b>Bemerkung der Stadt Mülheim an der Ruhr</b>
12.07.2013	Landeshauptstadt Düsseldorf	Grundsätzlich keine Bedenken gegen die Linienkürzung der Linie 752, Verweis auf die SPNV Verbindungen zwischen beiden Städten	Dem wird zugestimmt.
17.07.2013	Kreis Mettmann	Keine Bedenken gegen die Verlängerung der Linie 131 und Änderung des Linienwegs der Linie 753. Die Kappung der Linie 752 Düsseldorf Hbf - Mülheim an der Ruhr Hbf an der Haltestelle RAT-Flurstraße wird abgelehnt.	In Abstimmung mit der Mettmann, Ratingen und der Rheinbahn wird die Führung der Linie 752 zur Haltestelle Uhlenhorst angestrebt.
18.07.2013	Rheinbahn AG	Änderung von RBG in Rheinbahn AG. Bedenken und Abstimmungsbedarf zu den Punkten 5.2.3 Qualitätsstandards zum Betrieb und 5.2.4 Qualitätsstandards zur Infrastruktur. Widerspruch zur Kappung der Linie 752 an der Haltestelle RAT-Flurstr. Die vorgeschlagene Linienführung der Linie 753 ist vorstellbar, eine wirtschaftliche Prüfung folgt.	Die Beschreibung der Qualitäten des Mülheimer ÖPNV geschieht auf Basis des PBefG und der VRR-Standards. Angestrebt wird die Führung der Linie 752 zur Haltestelle Uhlenhorst.
24.07.2013	Amt 45	Bei eventuellen Engpässen nach Umsetzung des NVP Konzepts sollen Einsatzfahrten angeboten werden. Widerspruch gegen Aufgabe der HST Schulzentrum Saarn.	Die Planung von Einsatzfahrten geschieht kontinuierlich und bedarfsorientiert durch die MVG. Die HST Schulzentrum Saarn weiterhin für Einsatzfahrten genutzt werden. Ein Fußweg zwischen dem Schulstandort und den HST Merziger Str. und Lehnerstr. für die Linienfahrten ist mit LSA gesichert und erscheint zumutbar.
24.07.2013	Stadtwerke Oberhausen	Änderung von STOAG in STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH. Die definierten Verkehrszeiten aus Kap. 5.2.2 unterscheiden sich von denen aus dem NVP der Stadt Oberhausen, die HVZ beginnt und endet in Mülheim an der Ruhr früher, eine abendliche HVZ gibt es nicht. An Samstagen beginnt und endet die NVZ in Mülheim an der Ruhr ebenfalls früher, sonntags ist für Mülheim an der Ruhr eine NVZ definiert, während in Oberhausen eine SVZ gilt. Gefordert wird eine differenzierte Abstimmung des Angebots bei Gemeinschaftslinien. In Kapitel 5.2.3 Qualitätsstandards Bus werden 2 Sondernutzflächen (oder gleichwertig) gefordert, die in Oberhausen nicht Standard sind. Aufgrund des Bedarfs beschafft die STOAG auch Busse mit 2 Sondernutzflächen. Zu Kapitel 6.2.1 Maßnahme Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 weist die STOAG darauf hin, dass die Anzahl der Niederflurfahrzeuge nicht ausreicht. Die Ausdehnung des	Die Namensänderung der STOAG ist berücksichtigt. Die MVG wird zu einer detaillierten Abstimmung mit der STOAG aufgrund der variierenden Verkehrszeiten aufgefordert, ebenso zum Thema Fahrzeugbedarf bei einer verlängerten Linie 112. Die Beschaffungen der STOAG von Bussen mit 2 Sondernutzflächen aufgrund des existierenden Bedarfs wird zur Kenntnis genommen. Weitere redaktionelle Hinweise sind aufgenommen.

<b>Aufgabenträger der Nachbarstädte und Kreise, Träger öffentlicher Belange</b>			
<b>Datum</b>	<b>Institution</b>	<b>Anmerkung</b>	<b>Bemerkung der Stadt Mülheim an der Ruhr</b>
		Fahrtenangebots auf den Linien 122 und 136 in den Abendstunden und am Wochenende wird kritisch gesehen und soll in Oberhausen nicht umgesetzt werden.	
25.07.2013	Stadt Ratingen	Die Kappung der Linie 752 Düsseldorf Hbf - Mülheim an der Ruhr Hbf an der Haltestelle RAT-Flurstraße wird abgelehnt, eine Wendemöglichkeit mit Pausenplatz wird an der Haltestelle RAT-Flurstraße nicht gesehen. Angeregt wird die Verknüpfung mit der Linie 131. Bedenken bestehen gegen das geplante Linienende der Linie 753 an der Haltestelle E-Kettwig Markt, die Verbindung zur U 18 wird als wichtig angesehen und soll erhalten bleiben.	Angestrebt wird die Führung der Linie 752 zur Haltestelle Uhlenhorst. Die Linie 753 soll in Abstimmung mit der Stadt Ratingen zum Mülheimer Hbf verkehren.
25.07.2013	Duisburger Verkehrsgesellschaft	Ggf. notwendige Leistungsänderungen im Zuge der Errichtung der Hochschule Ruhr West können nur in Absprache mit der DVG erfolgen, der 15-Minuten-Takt auf Mülheimer Stadtgebiet wird momentan als bedarfsgerecht angesehen.	Dem wird zugestimmt.
25.07.2013	Essener Verkehrs-AG	Leistungsänderungen auf der Linie 104 müssen mit der Stadt Essen und der EVAG abgestimmt werden. Bei Trennung der Direktverbindung E-Kettwig - Mülheim an der Ruhr Innenstadt muss eine Anschlusssicherung an der Verknüpfungshaltestelle gegeben sein. Bei Planung einer grenzüberschreitenden Linie 130 muss eine auch frühzeitige Abstimmung mit Nachbaraufgabenträger und Verkehrsunternehmen erfolgen.	Gespräche mit der Stadt Essen zur Taktanpassung der Linie 104 und zur möglichen Durchstreckung der Linie 130 auf Essener Stadtgebiet haben begonnen.
26.07.2013	Stadt Essen	Bei einem 15-Minuten-Takt auf der Linie 104 müssen die Anschlüsse zur Linie 105 beachtet werden. Bei Planung einer grenzüberschreitenden Linie 130 muss die Anbindung an die U 18 gegeben sein. Ein 20-Minuten-Takt ist hier anzustreben. Die Stadt Essen begrüßt die Planungen einer neuen Schienenverbindung zw. E-Frintrop und OB-Neue Mitte als weitere Verknüpfung der Straßenbahnnetze in Essen, Oberhausen und Mülheim an der Ruhr. Bei Aufgabe der durchgängigen Linie 151 muss eine Anschlusssicherung zur Straßenbahn vorgesehen werden.	Die fahrplanmäßige Abstimmung zwischen den Linie 104 und EVAG 105 obliegt der MVG, bei Durchstreckung der Linie 130 auf Essener Stadtgebiet ist eine Anbindung im 20-Minuten-Takt an die U 18 geplant.
26.07.2013	Bezirksregierung Düsseldorf	Keine Zustimmung zur Aufgabe der Flughafenstrecke, Hinweis auf noch nicht abgeschlossenes Verwaltungsverfahren. Kritische	Die Flughafenstrecke wird durch die neue interkommunale Linie 130 bedient. Ein Befahren der Schloßbrücke durch mehrere

<b>Aufgabenträger der Nachbarstädte und Kreise, Träger öffentlicher Belange</b>			
<b>Datum</b>	<b>Institution</b>	<b>Anmerkung</b>	<b>Bemerkung der Stadt Mülheim an der Ruhr</b>
		Einstufung von Parallelverkehr zwischen Buslinien auf der Schlossbrücke und den Linien 901 und 102 im Ruhrunnel zwischen den Haltestellen Stadtmitte und Schloß Broich.	Buslinien ist der Topographie im Stadtgebiet geschuldet. Eine alternative Linienführung wird zukünftig geprüft.
24.07.2013	Mülheimer Verkehrsgesellschaft	Folgende Prüfaufträge sollen in den NVP mit aufgenommen werden: Untersuchung Nachtnetz, Überprüfung Frühfahrten und Schwachverkehrszeiten, Ausbaustufen des ÖPNV, Anschlusssicherung/-garantie, Anbindung Hochschule Ruhr-West. Bei der neuen Linie 132/134 soll die Liniennummer 134 beibehalten werden, da 26 Haltestellen des neuen Linienverlaufs der heutigen Linie 134, aber nur 8 Haltestellen der heutigen Linie 132 zugehörig sind. Die MVG weist auf die von ihr aufgegeben Flughafenstrecke hin, die im NVP-Entwurf mit der Buslinie 130 bedient werden soll, gleichzeitig liegt der MVG aber eine Aufforderung zum weiteren Schienenbetrieb seitens der Bezirksregierung vor. Konkretisierungsbedarf sieht die MVG bei der geplanten Endstelle an der Haltestelle Wertgasse. Weiteren Klärungsbedarf sieht die MVG bei den geplanten Verknüpfungspunkten Hauptfriedhof und Tilsiter Str. und dem Bau von barrierefreien Bushaltestellen an der Flughafenstrecke und auf der Hauskampstraße.	Die Prüfaufträge sind aufgenommen. Eine Definition der Verkehrszeiten erfolgte in der Entwurfsaufstellung unter Einbindung der MVG und gilt damit als abgestimmt, die Anbindung der HRW wird in 2015 überprüft. Eine Anschlussgarantie, wie bei anderen VRR-Verkehrsunternehmen üblich, soll an den Haltestellen gegeben werden, an denen durch Umsetzung des NVP-Konzepts zukünftig ein Umstieg erforderlich ist, beispielsweise HST Friedrich-Freye-Straße. Die Errichtung von barrierefreien Haltestellen auf der Zeppelinstr. und der Hauskampstr. sowie den genannten Verknüpfungspunkten wird in 2014 planerisch konkretisiert. Die Endstelle für die Linie 104 wird sich an der HST Wertgasse befinden.
31.07.2013	Fahrgastverband Pro Bahn	Forderung nach Ausbau des ÖPNV, insbesondere der Straßenbahnen mit Führung der Linie 102 zur Saarner Kuppe. Bemängelt werden die fehlenden Fahrgastzahlen für E-Wagen und die Verschlechterung bei Takt und Linienführung der städteübergreifenden Linien. Das Schema der Betriebszeiten wird kritisiert, bei der U 18 soll der 15` Takt in der NVZ bleiben, ebenso am Wochenende bis 21 Uhr. Eine Überprüfung der Taktung im Frühverkehr wird angeregt. Die Prognose der Fahrgastzahlen wird angezweifelt. Der vorgeschlagene 15` Takt auf den Linie 102 und 104 wird aus Gründen der Nachfrage und der Umstiegsbedingungen abgelehnt. Das auf Betriebskilometerbasis ermittelte finanzielle Einsparvolumen wird auch kritisiert, ebenso wie der ermittelt Fahrzeugbedarf im Straßenbahnbereich. Vorgeschlagen wird die Teilung der	Der Arbeitsauftrag zur NVP-Erstellung beinhaltete u.a. den Auftrag zur Einsparung von 2 Mio. € im Fahrbetrieb der MVG. Damit sind Einschnitte im Angebot unvermeidlich. Die Fahrgastprognosen dieses NVP-Entwurfs resultieren auf Erfahrungswerten, die Ermittlung der Betriebskosten auf Basis einer Linienerfolgsrechnung ist nach Fertigstellung des NVP-Entwurfs noch weiter verfeinert worden. Die Ergebnisse gelten als durchaus realitätsnah.

<b>Aufgabenträger der Nachbarstädte und Kreise, Träger öffentlicher Belange</b>			
<b>Datum</b>	<b>Institution</b>	<b>Anmerkung</b>	<b>Bemerkung der Stadt Mülheim an der Ruhr</b>
		<p>Linie 104 in die Linien 104 (Abzweig Aktienstraße – Kaiserplatz bzw. Wertgasse) und 114 (Grenze Borbeck – Oppspring) jeweils im 20`Takt.</p> <p>Der Südast der Linie 151 soll erhalten bleiben, die Relation Mintard - Saarn zweimal stündlich mit einem Midi-Bus bedient werden mit eventueller Weiterführung bis E-Kettwig und RAT-Breitscheid, für die Linie 124 wird vorgeschlagen, über den Brandenburg bis zur HST Peterstr. zu verkehren. Teilweise sollen die Fahrten der Linie 135 direkt zw. Hbf und Hafen über die Konrad-Adenauer-Brücke geführt werden (siehe auch Antrag A11/0882-01). Für die Linie 129 wird ein ganztägiger 30`Takt gewünscht, die STOAG Linie SB 90 soll bis Bf. Styrum verlängert werden (siehe auch Antrag A11/0882-01), die geplante Linie 130 soll auf dem Linienweg der 122 weiter nach OB verkehren, die Linie 122 soll mit der Linie 129 verknüpft werden. Für Dümpten soll ein neues Busnetz unter Einbeziehung der STOAG Linien 953, 961 und 976 konstruiert werden. Die Linie 136 soll ab Winkhausen als 151 weitergeführt werden, der östliche Linienast soll der 129 zugeschlagen werden.</p> <p>Die Taktausdünnung der Linie 138 wird nicht befürwortet, dafür wird ein Überangebot im Rumbachtal bei der Linie 130 festgestellt. Der Stundentakt der Linie 134 wird als nicht ausreichend erachtet, die Wohngebiete in Speldorf-Süd sollen mit der Linie 124 erschlossen werden, Stripchens Hof von der 131 bedient werden. Weiterhin ist die Linie 752 aufrecht zu erhalten, die Linie 753 soll als Schülerverkehrslinien in Mülheim an der Ruhr dienen, zw. Mülheim an der Ruhr und Ratingen soll die Linie 131 verkehren. Bei der Linie 133 wird die samstägliche Taktung im 30`Takt nach Saarn und die 60`Taktung zum Heidkamp als unzureichend angesehen, die Linie 901 soll nach Eröffnung der FH verdichtet werden sowie die U 18 bis zur FH verlängert werden.</p>	
05.08.2013	IHK	Im NVP sind Maßnahmen zu verankern, die den ÖPNV attraktivieren und wirtschaftlicher machen. Verbesserte Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern werden begrüßt,	Die Forderung nach einer Betrachtung von Firmen mit weniger als 50 MA trifft auf Datenbeschaffungsprobleme. Zudem kann erwartet werden, dass sich bei KMUs Häufungen in der Lage zeigen

<b>Aufgabenträger der Nachbarstädte und Kreise, Träger öffentlicher Belange</b>			
<b>Datum</b>	<b>Institution</b>	<b>Anmerkung</b>	<b>Bemerkung der Stadt Mülheim an der Ruhr</b>
		<p>stadtgrenzenüberschreitende Verkehre sind notwendig. Klein- und mittelständische Unternehmen (KMU) auch unter 50 Mitarbeitern (MA) sollen samt Arbeitszeiten mit betrachtet werden, die Erreichbarkeit aller Firmen darf nicht eingeschränkt werden. Auch Lehr- und Forschungsanstalten mit ihrem Verkehrsaufkommen sollen mit betrachtet werden. Kurzmittel- und langfristige Kostenveränderungen beim Ersatz von Straßenbahnverkehr durch Busverkehr sollen unter Betrachtung der Infrastrukturkosten mit dargestellt werden. Der strategische Prüfauftrag für den Schienenverkehr wird begrüßt. Eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung für den Flughafen Essen/Mülheim an der Ruhr wird gefordert.</p>	<p>werden. Ein Beispiel dafür ist die angesprochenen Firma im Gewerbegebiet Hafen. Diese sind in Mülheim an der Ruhr ausreichend mit ÖPNV-Angeboten abgedeckt, die sich auch am zeitlichen Bedarf (Schichtbetrieb) orientieren. Für KMU außerhalb von Gewerbegebieten gilt Bild 5.3-2 „Erschließungslücken Tagnetz“. Das Bild zeigt eine gute Abdeckung des Stadtgebietes. Das Flughafengelände wird weiterhin im 20-Minuten-Takt bedient werden, vorgesehen ist die neue Linie 130, mit der Option der Verlängerung nach Essen.</p>
05.08.2013	VRR	<p>Dynamischer Zugzielanzeiger soll in Dynamisches Fahrgastinformationssystem geändert werden. Das Planungsziel der Barrierefreiheit bis 2022 soll betrachtet werden, eine Beschreibung der Qualitäten für die Stadtbahnwagen-Neubeschaffung soll ohne Angabe eines geplanten Zeitpunkts der Beschaffung eingefügt werden. Die Aufnahme der Richtlinie zur Haltestellenausstattung des VRR wird begrüßt.</p>	<p>Der Begriff der Zugzielanzeiger ist geändert. Das Planungsziel der Barrierefreiheit wird im Jahr 2014 in einer Arbeitsgruppe der MVG und der Verwaltung bearbeitet. Dabei wird auch eine Zeitschiene zur Umsetzung angestrebt. Qualitätsstandards für die Stadtbahnwagen-Neubeschaffung werden aber nicht im Zuge der NVP Bearbeitung aufgestellt werden können.</p>
16.08.2013	RVR	<p>Die Ziele 2.1.3 - 2.1.6 des LEP sollen in den Entwurf aufgenommen werden. Aus dem RFNP sollen Ziel 3 und die Grundsätze 41, 42, 44, 47, 48, 50 wiedergegeben werden. Darstellung der Verknüpfung der Linie 104 und der EVAG Linie U 11 am Flughafen ist gewünscht. Beim "metropol-rad" soll detailliert auf die Mobilitätskette und die Ausleihmodalitäten für Abokunden der MVG hingewiesen werden. In Abb. 5.2-8 soll zusätzlich auf die städteverbindende Funktion von Stadt- und Straßenbahnen hingewiesen werden. In Abb. 6.2-1 an der Flughafenstrecke die Bezeichnung 110 durch 104 ersetzen. Der RVR macht erhebliche Bedenken gegen die Aufgabe der Straßenbahnstrecke Hauptfriedhof - Flughafen geltend.</p>	<p>Kapitel 2.2.2 "Landesentwicklung" ist um die erwähnten Ziele des LEP erweitert, das Kapitel 2.2.3 "Regionaler Flächennutzungsplan" ist bereits nach Vorgabe Amt 61 angepasst. Die Beschreibung des "metropol-rad" wird für einen NVP als ausreichend angesehen, die Definition der ÖPNV und SPNV Betriebsformen ist die VRR-einheitliche Beschreibung und soll unverändert bleiben. Der redaktionelle Hinweis ist aufgenommen. Die Stadt Mülheim an der Ruhr wird die Trasse der aufgegebenen Flughafenstrecke sichern.</p>