

Endbericht

# Stadt Oberhausen

## Nahverkehrsplan

2. Fortschreibung



September 2011

## Dokument-Informationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Stadt Oberhausen
Auftraggeber:	Stadt Oberhausen
Auftragnehmer:	PTV Planung Transport Verkehr AG Cunnersdorfer Str. 25 01189 Dresden  Tel.: 0351-40909-0 Fax: 0351-40909-24 www.ptv.de  Ansprechpartner: Dipl.-Wirtsch.-Ing. Susanne Rebentisch Tel.: 0351-40909-13 email: Susanne.Rebentisch@ptv.de
Auftrags-Nr.:	C305095

# Inhalt

<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>7</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>8</b>
<b>Anlagenverzeichnis.....</b>	<b>10</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>11</b>
<b>1 Planungsgrundlagen .....</b>	<b>13</b>
1.1 ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen.....	13
1.2 Ziele der Raumordnung und der Landesplanung .....	14
1.3 Bedarfsplan Schiene 2006 .....	15
1.4 Bilanz des Nahverkehrsplans 2005 .....	16
1.5 Verkehrsmodell Oberhausen.....	17
<b>2 Bestandsaufnahme und Prognose .....</b>	<b>18</b>
2.1 Stadt Oberhausen .....	18
2.2 Strukturdaten .....	21
2.2.1 Einwohner .....	21
2.2.2 Erwerbstätige, Arbeitsplätze und Pendler .....	22
2.2.3 Motorisierung.....	24
2.3 Verkehrsangebot im ÖPNV .....	26
2.3.1 Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr .....	26
2.3.2 Straßenbahn.....	27
2.3.2.1 Linien .....	27
2.3.2.2 Infrastruktur.....	27
2.3.2.2.1. Übersicht Verkehrsnetz.....	32
2.3.2.2.2. Fahrweg-, Betriebshofanlagen, Werkstattgebäude.....	33
2.3.2.2.3. Verkehrstelematik .....	34
2.3.2.3 Fahrzeuge, Fahrzeug-Mehrqualitäten, Alter, Ausstattung.....	34
2.3.2.4 Betriebszeiten .....	35
2.3.2.5 Potenzielle gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen .....	36
2.3.3 Bus .....	37

2.3.3.1	Linien .....	37
2.3.3.2	Infrastruktur.....	37
2.3.3.2.1.	Übersicht Verkehrsnetz .....	37
2.3.3.2.2.	Sicherheits- und Navigationssysteme.....	37
2.3.3.3	Fahrzeuge, Fahrzeug-Mehrqualitäten, Alter, Ausstattung.....	38
2.3.3.4	Betriebszeiten .....	38
2.3.3.5	Potenzielle gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen .....	38
2.3.4	Schienenpersonennahverkehr .....	39
2.4	Verkehrsnachfrage im ÖPNV .....	39
2.5	Bike and Ride und Leihradstationen.....	41
2.6	Park and Ride .....	42
2.7	Tarif- und Vertriebssystem .....	43
<b>3</b>	<b>Anforderungsprofil und Zieldefinition.....</b>	<b>46</b>
3.1	Anforderungen aus dem ÖPNVG Nordrhein-Westfalen.....	46
3.2	Anforderungen der Stadt Oberhausen .....	47
3.3	Festlegung der Relationskategorien.....	48
3.3.1	Kategorisierung der Verkehrszellen .....	48
3.3.2	Kategorisierung der Relationen .....	50
3.4	Standards für die Schwachstellenanalyse .....	51
3.4.1	Räumliche Erschließung von Siedlungsflächen – Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen.....	51
3.4.2	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete .....	51
3.4.3	Bedienungshäufigkeit .....	52
3.4.4	Umsteigehäufigkeit .....	53
3.4.5	Anschlusssicherung.....	54
3.4.6	Schnelligkeit .....	55
3.5	Weitere Standards für die ÖPNV-Entwicklung.....	55
3.5.1	Platzangebot.....	55
3.5.2	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Sauberkeit und Sicherheit.....	56
3.5.3	Fahrzeugausstattung.....	57
3.5.4	Haltestellen.....	57
3.5.5	Kundenbetreuung und Fahrgastinformation.....	58

3.5.6	Bike and Ride .....	59
3.5.7	Park and Ride.....	60
3.5.8	Tarif- und Vertriebssystem.....	60
3.5.9	Belange besonderer Personengruppen .....	61
3.5.10	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung .....	62
3.5.11	Qualitätsstandards Personal.....	63
3.5.12	Umwelt .....	63
<b>4</b>	<b>Schwachstellenanalyse „Konzept 2011“.....</b>	<b>64</b>
4.1	Räumliche Erschließung von Siedlungsflächen – Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen .....	64
4.2	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete.....	65
4.3	Bedienungshäufigkeit.....	66
4.4	Umsteigehäufigkeit .....	67
4.5	Anschlusssicherung .....	67
4.6	Schnelligkeit.....	68
<b>5</b>	<b>Maßnahmenkonzept .....</b>	<b>69</b>
5.1	Angebotsmaßnahmen.....	69
5.1.1	„Konzept 2011“ .....	69
5.1.1.1	Ausgangslage .....	69
5.1.1.2	Zielstellungen.....	69
5.1.1.3	Ergebnis.....	70
5.1.2	Weitere Angebotsmaßnahmen .....	71
5.2	Mängelbehebung aus Schwachstellenanalyse .....	71
5.3	Haltestellen und Bahnhöfe .....	72
5.4	Bike and Ride und Leihradstationen.....	72
5.5	Park and Ride .....	73
5.6	Fahrzeugbeschaffung .....	73
5.7	Spezifische Belange besonderer Personengruppen.....	73
5.8	Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Qualitätssteuerung.....	74

<b>6 Umsetzungsplan und Finanzierung</b> .....	<b>75</b>
6.1 Umsetzungsplan .....	76
6.2 Finanzierung .....	79
6.2.1 Finanzierungsgrundsätze.....	79
6.2.2 Finanzierung innerhalb des VRR .....	79
6.2.3 Infrastrukturförderung nach ÖPNVG NRW .....	83
<b>7 Wettbewerbsrechtliche Rahmenbedingungen</b> .....	<b>84</b>
7.1 Europäisches Recht (VO 1370/2007).....	84
7.2 Hinweise zur Vergabe der Verkehrsleistungen und Betrauung.....	84
7.3 Qualitätsstandards im ÖPNV .....	85
<b>Quellen</b> .....	<b>88</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Nachbarstädte von Oberhausen	18
Abbildung 2: Arbeitspendler zwischen der Stadt Oberhausen und den Nachbarstädten	24
Abbildung 3: Entwicklung des Pkw-Bestandes in der Stadt Oberhausen	25
Abbildung 4: Entwicklung des Motorisierungsgrades in der Stadt Oberhausen und in Nordrhein-Westfalen <sup>2</sup>	25
Abbildung 5: Übersicht Verkehrsnetz, Stand: 12.06.2011	32
Abbildung 6: Verkehrsinfrastruktur in Oberhausen Schiene / Bus, Stand: 12.06.2011	33
Abbildung 7: Schwachverkehrszeiten (Rahmenvorgabe des VRR)	35

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Erläuterungen zu den Strukturgrößen	21
Tabelle 2:	Entwicklung der Bevölkerung in der Stadt Oberhausen nach Altersgruppen bis 2015	22
Tabelle 3:	Entwicklung der Bevölkerung in der Stadt Oberhausen nach Altersgruppen bis 2025	22
Tabelle 4:	Entwicklung der Bevölkerung in der Stadt Oberhausen nach Stadtbezirken bis 2015	22
Tabelle 5:	Entwicklung Erwerbstätige und Arbeitsplätze bis 2025	23
Tabelle 6:	Tägliche Arbeitspendler bezogen auf die Stadt Oberhausen /12/	23
Tabelle 7:	Verwendete Straßenbahnen (Anzahl, Alter und Ausstattung), Stand: 12.06.2011	34
Tabelle 8:	STOAG Betriebshof, Stand: 12.06.2011	37
Tabelle 9:	Verwendete Busse (Anzahl, Alter und Ausstattung), Stand 12.06.2011	38
Tabelle 10:	Leihradstationen in Oberhausen	42
Tabelle 11:	P+R-Anlagen in Oberhausen	42
Tabelle 12:	Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP	47
Tabelle 13:	Kategorisierung der Zentren	49
Tabelle 14:	Kategorisierung der Relationen	50
Tabelle 15:	Verkehrszeiten	52
Tabelle 16:	Beurteilungsmerkmal „Fahrtenhäufigkeit“ – Mindestbedienung	53
Tabelle 17:	Beurteilungsmerkmal „Umsteigehäufigkeit“ – Maximale Zahl an Umsteigevorgängen	53
Tabelle 18:	Qualitätsstufen der Wartezeit an wichtigen Umsteigepunkten	54
Tabelle 19:	Beurteilungsmerkmal Schnelligkeit (Verhältnis Beförderungszeit ÖPNV/MIV)	55

Tabelle 20:	Schwachstellenanalyse der Bedienungshäufigkeit Montag – Freitag	66
Tabelle 21:	Schwachstellenanalyse der Bedienungshäufigkeit Samstag	66
Tabelle 22:	Schwachstellenanalyse der Umsteigehäufigkeit Montag-Freitag	67
Tabelle 23:	Untersuchung Anschlusssicherung	68
Tabelle 24:	Schwachstellenanalyse der Schnelligkeit Montag-Freitag	68
Tabelle 25:	Veränderungen in der Angebotsqualität „Konzept 2011“ im Vergleich zum Istzustand	70
Tabelle 26:	Gegenüberstellung der Fahrgäste (Istzustand und „Konzept 2011“)	70
Tabelle 27:	Geplante Leihradstationen (Realisierung 1. Halbjahr 2011)	73
Tabelle 28:	Umsetzungsplan zum Maßnahmenkonzept	78
Tabelle 29:	EU-konformer Ausgleichsbetrag für das Jahr 2010	82
Tabelle 30:	Geplante Finanzierung des ÖSPV bis zum Jahr 2015	82
Tabelle 31:	Qualitätscharta für den Nahverkehr in NRW	86
Tabelle 32:	Gegenüberstellung Kriterien EN 13816 – Standards des NVP Oberhausen	87

## Anlagenverzeichnis

- Anlage 2/1 Einwohnerdichte - 2008 (nach Mittelblöcken)
- Anlage 2/2 Arbeitsplatzdichte - 2008 (nach Mittelblöcken)
- Anlage 2/3-1 Werktätliches Liniennetz (Schnellbusse und Straßenbahn) - „Konzept 2011“
- Anlage 2/3-2 Werktätliches Liniennetz (Stadtbusse) - „Konzept 2011“
- Anlage 2/3-3 Werktätliches Liniennetz (Nachtbusse) - „Konzept 2011“
- Anlage 2/3-4 Linienübersicht
- Anlage 2/4 Verzeichnis der zu unterhaltenden Ingenieurbauwerke
- Anlage 2/5 Querschnittsbelegungen und Umsteigehaltestellen - „Konzept 2011“
- Anlage 2/6-1 Ausstattung der B+R-Anlagen
- Anlage 2/6-2 Standorte B+R-, P+R-Anlagen und Leihradstationen
- Anlage 3 Kriterienkatalog für die Beschaffenheit von Linienomnibussen und zum Kriterium 2.3 auch für O-Busse im Rahmen der Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW
- Anlage 4/1-1 Haltestelleneinzugsbereiche im werktäglichen Tagesnetz - „Konzept 2011“
- Anlage 4/1-2 Haltestelleneinzugsbereiche im werktäglichen Nachtnetz - „Konzept 2011“
- Anlage 4/2 Erreichbarkeit - „Konzept 2011“

## Abkürzungsverzeichnis

AFZS	Automatische Fahrgastzählssysteme
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
AT	Aufgabenträger
B+R	Bike and Ride
Bf	Bahnhof
BfA	Bundesagentur für Arbeit
BVR	Busverkehr Rheinland GmbH)
BVWP	Bundesverkehrswegeplanung
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DFO	Fahrgastinformationsanlage Oberhausen
DVG	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVAG	Essener Verkehrs AG
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
KBS	Kursbuchstrecke
LEP	Landesentwicklungsplan
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVG	Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH
NIAG	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG
NMO	Neue Mitte Oberhausen
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
OB	Oberhausen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
PTV	PTV Planung Transport Verkehr AG
P+R	Park and Ride
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

RE	RegionalExpress
RFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
RQ	Regelquerschnitt
RRX	Rhein-Ruhr-Express
RVR	Regionalverband Ruhr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STOAG	Stadtwerke Oberhausen AG
SüwV Kan	Selbstüberwachungsverordnung Kanal
VEST	Vestische Straßenbahnen GmbH
VGN	Verkehrsgemeinschaft Niederrhein
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VV	Verwaltungsvorschrift
ZV	Zweckverband

# 1 Planungsgrundlagen

In Oberhausen wird ab Juni 2011 ein neues Liniennetz eingeführt. Da die Umsetzung des Netzes beschlossen wurde und zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des Nahverkehrsplanes bereits umgesetzt ist, erfolgt

- ▶ die Analyse des Verkehrsangebotes und der -nachfrage sowie
- ▶ die Schwachstellenanalyse

auf Basis des „Konzeptes 2011“. Aus der Schwachstellenanalyse werden Maßnahmen für die weitere ÖPNV-Entwicklung in der Stadt Oberhausen abgeleitet. Dieses Vorgehen ist konform mit dem ÖPNVG NRW, in dem in § 8, Abs. 1 festgelegt ist, dass bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes vorhandene Verkehrsstrukturen zu beachten sind.

## 1.1 ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind für Inhalt und Aufstellungsverfahren die Anforderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) /1/ zu beachten. Hinweise zum Umgang mit den gesetzlichen Vorgaben finden sich in den Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) /2/.

Nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV eine Aufgabe der Stadt Oberhausen als Aufgabenträger des ÖPNV. Nach § 8 Abs. 1 muss die Stadt Oberhausen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan aufstellen. Bei Bedarf ist dieser fortzuschreiben (siehe § 9 Abs. 5). Für die Stadt Oberhausen liegt ein beschlossener Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2005 /3/ vor.

Gemäß § 8 Abs. 1, 2. Satz soll der Nahverkehrsplan die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Der Nahverkehrsplan dient ferner zur Koordinierung zwischen Aufgabenträgern und Zweckverbänden (vgl. § 9 Abs. 3). Das ÖPNVG NRW unterscheidet zwischen einer Förderung nach § 12 (Pauschalierte Investitionsförderung) und nach § 13 (Maßnahmen im besonderen Landesinteresse). Der Nahverkehrsplan ist insbesondere Rahmenplan für die Gewährung von Zuwendungen des Landes für ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen im besonderen Landesinteresse (VV-ÖPNVG NRW, Anlage 5).

Im ÖPNVG NRW § 8 werden wichtige Rahmenbedingungen für die Aufstellung des Nahverkehrsplans genannt. So sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz nach § 7 Abs. 4 zu beachten. Des Weiteren sind die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit und des Städtebaus sowie die Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans zu berücksichtigen. Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind zu beachten.

Im § 8 Abs. 3 ist angegeben, zu welchen Punkten Aussagen im Nahverkehrsplan zu treffen sind. Danach sind im Nahverkehrsplan auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen.

## 1.2 Ziele der Raumordnung und der Landesplanung

Der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) von 1995 /4/ legt die Ziele der Raumordnung und der Landesplanung fest. Zum einen werden im LEP NRW die Grundzüge der Raumstruktur festgelegt, z. B. zentralörtliches Gliederungssystem, Entwicklungsschwerpunkte und -achsen. Zum anderen werden Entwicklungsperspektiven für strukturwirksame Bereiche der Landespolitik aufgezeigt. Die im LEP NRW genannten Ziele werden in den Regionalplänen der Regierungsbezirke auf regionaler Ebene dargestellt. Im Nahverkehrsplan sind nach § 8 ÖPNVG die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen.

Für die sechs kreisfreien Städte Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen gilt der Regionale Flächennutzungsplan (RFNP) /5/, den diese Städte als Planungsgemeinschaft aufgestellt haben. Er ersetzt die sechs kommunalen Flächennutzungspläne und die entsprechenden räumlichen Ausschnitte der Regionalpläne - für Oberhausen den Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) - und ist damit Regionalplan und vorbereitender Bauleitplan. Eine Aufgabe des RFNP ist die Koordinierung der Wohnbau- und Wirtschaftsflächenentwicklung.

In Bezug auf die Stadt Oberhausen werden im RFNP zur Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs, neben den allgemeinen Zielstellungen, folgende Ziele genannt:

- ▶ Der bestehende Bahnhof Oberhausen soll für den Fernverkehr erhalten bleiben.
- ▶ Die erforderlichen Flächen zum Ausbau der „Oberhausen-Emmerich-Trasse“ sind zu sichern. Die Trasse trägt zur Reduzierung des Straßengüterverkehrs und zur Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und -personenverkehrs bei.
- ▶ Stillgelegte Bahntrassen (Grüner Pfad, Hausmannsfeld, HOAG-Trasse, Jacobi-Süd- und -Nord-Trasse, und Styumer Pfad II) sollen wegen ihres Potenzials für eine eventuell spätere Folgenutzung freigehalten werden.
- ▶ Folgende Straßenbahnerweiterungen sind zu verfolgen:
  - ▶ Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 bis zum Hauptbahnhof Mülheim
  - ▶ Verlängerung der Mülheimer Straßenbahnlinie 102 über die Mellinghofer Straße in Mülheim und die Danziger Straße in Oberhausen bis zur Trasse der Straßenbahnlinie 112
  - ▶ Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 zwischen Essen und Oberhausen

- ▶ Der Rhein-Ruhr-Express (RRX), ein geplantes System von beschleunigten Regionalzügen in der Metropolregion Rhein-Ruhr, ist zu ermöglichen. Die dazu erforderlichen Flächen sind freizuhalten.
- ▶ Bau eines neuen Haltepunktes in Alstaden in Höhe „Rehmer“ (Angabe in der Plan-karte ohne detaillierte Aussagen)

Der Regionalverband Ruhr (RVR) hat seit Oktober 2009 für den Kreis Wesel und die Ruhrgebietsstädte die Regionalplanung übernommen. Deshalb und aufgrund aktueller Entwicklungen haben der Regionalrat und die Regionalplanungsbehörde veranlasst, eine Fortschreibung des Planes vorzubereiten. Hier ist auch die Stadt Oberhausen gefordert, Ziele für den ÖPNV zu formulieren.

### 1.3 Bedarfsplan Schiene 2006

Der ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen von 1998 wurde im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung aktualisiert. Im erarbeiteten Bedarfsplan Schiene 2006 /6/ sind, Oberhausen betreffend, folgende Maßnahmen aufgeführt:

- ▶ Indisponible Vorhaben
  - ▶ Oberhausen, Hbf – Emmerich, Grenze: Das Vorhaben ist im Bedarfsplan 2004 für die Bundesschienenwege als neues Vorhaben mit vordringlichem Bedarf eingestuft. Der Ausbau soll in Stufen erfolgen. Geplant sind Maßnahmen zur Herstellung niveaufreier Verbindungskurven im Großraum Oberhausen und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Strecke durch eine Blockverdichtung sowie nachfolgend der dreigleisige Ausbau /5/. Eine Bedarfsplanüberprüfung /31/, die 2010 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durchgeführt wurde, ergab für diese Maßnahme einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,2.
  - ▶ Oberhausen, Sterkrade Bf – Oberhausen, Neumarkt (kommunales Vorhaben): Streckenverlängerung der Straßenbahntrasse von ca. 800 m für die Linie 112, wurde bereits 2004 umgesetzt
- ▶ Vorhaben bis 2015 (Stufe 1)
  - ▶ Mülheim, Kaiserplatz – Mülheim, Hbf: Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 durch eine Anbindung der Linie an den Hauptbahnhof Mülheim
- ▶ Vorhaben nach 2015 (Stufe 2)

Eine Neubewertung der folgenden Vorhaben erfolgt bei Fortschreibung des Bedarfsplans.

  - ▶ Bottrop, Hbf – Oberhausen, Hbf (Ausbau im Netz der DB AG)
  - ▶ Essen, Unterstraße – Oberhausen, Neue Mitte (kommunales Vorhaben): Verlängerung der Straßenbahnstrecke der Linie 105 der Essener Verkehrs AG nach Oberhausen
  - ▶ Mülheim, Dümpten, Mellinghofer Straße – Oberhausen, Luise-Albertz-Halle (kommunales Vorhaben): Verlängerung der Mülheimer Straßenbahnlinie 102 und Anschluss an ÖPNV-Trasse der Linie 112 in Oberhausen

Im ÖPNV-Infrastrukturplan /7/ sind als Investitionsmaßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse neben dem Ausbau der Strecke Oberhausen – Emmerich der Ausbau der Bahnhöfe Oberhausen und Sterkrade genannt.

## 1.4 Bilanz des Nahverkehrsplans 2005

Im Nahverkehrsplan 2005 /3/ wurden Qualitätskriterien festgelegt, auf deren Grundlage die Angebotskonzeption erfolgte. Parallel zur Bearbeitung des Nahverkehrsplanes wurden Vorschläge zur Busnetzoptimierung /8/ erarbeitet, die im Nahverkehrsplan Berücksichtigung fanden. Es wurde in eine Zwischenstufe und in einen Zielzustand unterschieden. Der Zielzustand beschreibt das Busnetz unter der Maßgabe, dass die Straßenbahnlinie 105 von Essen über das O.Vision-Gelände und Centro zum Hauptbahnhof verlängert wird. Die Zwischenstufe basiert ebenfalls auf dieser Grundlage, jedoch ohne die Verlängerung der Linie 105, so dass dieses Konzept kurzfristig im Jahr 2006 umgesetzt werden konnte. Mit Einführung des optimierten Netzes sollten einerseits die ÖPNV-Betriebskosten reduziert und andererseits die in der Schwachstellenanalyse festgestellten Mängel behoben werden. Die Verkehrsnachfrage und das Verkehrsangebot waren bestmöglich in Einklang zu bringen.

Nachfolgend werden die Maßnahmen, die im NVP 2005 definiert wurden, nach dem Stand der Umsetzung überprüft.

### Behebung der Erschließungsmängel hoher Priorität

- ▶ Das O.Vision-Gelände sollte durch die Verlängerung der Essener Straßenbahnlinie 105 erschlossen werden. Da dieses Gelände gegenwärtig nicht so genutzt wird, wie ursprünglich angedacht, ist die Verlängerung noch nicht erfolgt. Im Jahr 2005 erfolgte für diese Strecke die Planfeststellung. Die 5-jährige Bindefrist des Planfeststellungsbeschlusses ist mittlerweile abgelaufen. Im Bedarfsplan Schiene /6/ ist der Strecken-neubau als Maßnahme mit Umsetzungshorizont nach 2015 festgelegt. Im RFNP /5/ wurde festgeschrieben, diese Straßenbahnverlängerung weiter zu verfolgen.
- ▶ Der Gewerbepark am Kaisergarten wurde durch eine neue Linienführung der Linie 939 und durch die Einrichtung neuer Haltestellen (Hansastraße, Mercure Hotel) erschlossen.

### Behebung der relationsbezogenen Mängel

- ▶ Der Mangel der zu langen Fahrzeit zwischen Sterkrade und Holten Nord (Barmingholten) wurde durch eine direktere Linienführung der Linie 954 behoben. Durch diese zusätzlichen Fahrtenmöglichkeiten wurde auch der nachrangige Mangel in der Bedienungshäufigkeit am Samstag aufgehoben.
- ▶ Die Mängel, die durch den Stundentakt der Linie 136 entstanden sind, sollten nur teilweise behoben werden:
  - ▶ Durch die Verlängerung der Linie 976 wurden die Mängel zwischen Alt-Oberhausen Mitte und Mülheim-Dümpten sowie zum Bereich Heifeskamp behoben. Zudem ist im Bedarfsplan Schiene /6/ eine Straßenbahnstrecke zwischen Mülheim, Dümpten

und Oberhausen, Luise-Albertz-Halle mit Anschluss an die ÖPNV-Trasse geplant. Die Umsetzung soll nach erneuter Prüfung nach dem Jahr 2015 erfolgen.

- ▶ Die schlechte Verbindung zwischen Neue Mitte und Mülheim Rhein-Ruhr-Zentrum wird mit Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 zum Hauptbahnhof in Mülheim behoben. Die Verlängerung der Straßenbahnstrecke ist im Bedarfsplan Schiene /6/ als kommunales Vorhaben der Stufe 1 (Umsetzung bis 2015) sowie im Nahverkehrsplan der Stadt Mülheim /9/ als langfristige Maßnahme (Umsetzung nach 2009) geplant.
- ▶ Zur Verbesserung der Verbindung Neue Mitte – Mülheim, Heifeskamp wurde im Mai 2006 eine SchnellBus-Linie SB 95 eingeführt. Diese verkehrte zwischen Holten Markt und Wehrstraße mit Anschluss an der Wehrstraße zur Mülheimer Linie 124. Die Linie SB 95 wurde aber bereits im Juni 2009 mangels Nachfrage wieder eingestellt. Für die Laufzeit des Nahverkehrsplanes besteht somit für diese Maßnahme keine Notwendigkeit zur Umsetzung (siehe Schwachstellenanalyse).
- ▶ Die Mängel zwischen Oberhausen und Duisburg sollten durch die Linie 908, die beide Städte verbindet, behoben werden:
  - ▶ Die Verbindung Sterkrade – Duisburg/Neumühl-Hamborn wird durch die Linie 908 direkt bedient.
  - ▶ Die Verbindung Neue Mitte – Duisburg/Neumühl-Hamborn wurde verbessert, da in Sterkrade eine attraktive Umsteigeverbindung auf die Straßenbahn bzw. den Stadtbus angeboten wird. Gleiches gilt auch für die Verbindung Alt-Oberhausen – Duisburg/Neumühl-Hamborn.
  - ▶ Da der finanzielle Aufwand nicht vertretbar war, konnte die schlechte Verbindung zwischen Neue Mitte oder Sterkrade und Duisburg/Aldenrade-Vierlinden mit der Umsetzung des Oberhausener Buskonzeptes /8/ nicht verbessert werden.
- ▶ Für die Mängel zwischen einigen Verkehrszellen der Stadt Oberhausen und Dinslaken wurden im Nahverkehrsplan keine Maßnahmen definiert, da die Bahnverbindung nach Dinslaken als ausreichend betrachtet wurde. Nach der Schwachstellenanalyse besteht kein weiterer Handlungsbedarf für eine Maßnahme (siehe Schwachstellenanalyse).

## 1.5 Verkehrsmodell Oberhausen

Derzeit wird das Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen aktualisiert. Das Verkehrsmodell bildet neben dem Straßennetz zum einen das ÖPNV-Angebot zum Fahrplanstand 2008/2009 sowie zum anderen das Netz „Konzept 2011“ der Stadt Oberhausen ab. Des Weiteren sind Nachfragematrizen für den ÖPNV und den MIV für die Analyse 2008 und die Prognose 2020 hinterlegt. Dieses Verkehrsmodell /28/ wird zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes genutzt.

## 2 Bestandsaufnahme und Prognose

### 2.1 Stadt Oberhausen

Die Stadt Oberhausen liegt im Ruhrgebiet zwischen dem dicht besiedelten Zentralraum des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Nachbarstädte sind Bottrop, Dinslaken, Duisburg, Essen und Mülheim, mit denen enge verkehrliche Verflechtungen bestehen.



Abbildung 1: Nachbarstädte von Oberhausen

Im Landesentwicklungsplan /4/ ist die kreisfreie Stadt Oberhausen als Mittelzentrum und als Teil der europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr ausgewiesen. Die Metropolregionen sind mit ihrer Struktur in der Lage, die wirtschaftliche, siedlungs-räumliche und kulturelle Entwicklung sowie die Einigung Europas nachhaltig zu beeinflussen. Die Region liegt im Schnittpunkt großräumiger Entwicklungsachsen von europäischer Bedeutung.

Die Wirtschaftsstruktur ist vor allem durch kleinere Betriebe gekennzeichnet (bis 50 Beschäftigte). Oberhausen hat sich zu einer Dienstleistungsstadt entwickelt und gehört zu den Dienstleistungszentren des Ruhrgebiets. Die Wirtschaftsstandorte OXEA-Ruhrchemie und MAN-Turbo werden als regional bedeutsam eingestuft. /5/

Im RFNP /5/ sind Wohnbau- und Wirtschaftsflächenpotenziale sowie Sonderbauflächen und Bereiche zum Schutz der Natur einzeln aufgelistet.

Nachfolgend werden die Gebiete genannt, für die in den nächsten Jahren eine besondere Entwicklung vorauszusehen ist:

- ▶ Wohnbauflächen (> 100 Wohneinheiten (WE))
  - ▶ Steinbrinkstraße/Wilhelmstraße (Flächen-Nr. OB W1):  
Ein- und Mehrfamilienhausbebauung, geplant sind 160 WE
  - ▶ Bayernstraße/Gartroper Straße (Flächen-Nr. OB W4):  
geplant sind Einfamilienhäuser mit 150 WE
  - ▶ Werkstraße/Ripshorster Straße (Flächen-Nr. OB W7):  
Wohnbaufläche mit 350 WE
  - ▶ Von-Trotha-Straße (Flächen-Nr. OB W9):  
Wohnbaufläche mit hohem Grünanteil, geplant sind 400 WE
- ▶ Wirtschaftsflächen (> 10 ha)
  - ▶ Ehemalige Nationale Kohlereserve (Flächen-Nr. OB G1):  
Für diese Fläche zwischen Weierstraße, Waldteichstraße und Autobahn mit Anschluss an die Zeche Sterkrade ist eine Nutzung durch Logistikunternehmen vorgesehen.
  - ▶ Waldteich III (Flächen-Nr. OB G7):  
Dort will ThyssenKrupp Materials International ein Logistik-Zentrum mit vier Hallen errichten, in dem Röhren, Walz- und Edeltahle gelagert, bearbeitet und zur Auslieferung vorbereitet werden. Diese Neuansiedlung soll Oberhausen etwa 400 neue Arbeitsplätze bringen.
  - ▶ Gelände des ehemaligen Stahlwerks Ost - SWO II (Flächen-Nr. OB G10):  
ehemalig geplantes O.VISION-Gebiet
- ▶ Sonderbauflächen
  - ▶ Emscherinsel  
Geplant ist ein Sportpark in dem 22 Hektar großen Areal östlich der Bahnlinie Oberhausen – Arnheim. Gegenwärtig befinden sich dort das Stadion Niederrhein, das Kleinstadion sowie Vereins- und Trainingsanlagen. Der künftige Sportpark soll unterschiedliche Zielgruppen (Profis, Freizeitsportler, Familien, Senioren) ansprechen.

Das Stadtgebiet ist in die drei Stadtbezirke Alt-Oberhausen, Osterfeld und Sterkrade gegliedert, die jeweils eine Bezirksvertretung und einen Bezirksbürgermeister haben. Die Stadtbezirke werden in mehrere Stadtteile unterteilt:

- ▶ Alt-Oberhausen: Alstaden, Bermensfeld, Borbeck, Dümpten, Knappenviertel, Lirich, Neue Mitte, Oberhausen-Mitte, Schlad und Styrum
- ▶ Osterfeld: Eisenheim, Klosterhardt, Osterfeld-Heide, Osterfeld-Mitte, Rothebusch, Stemmersberg, Tackenberg, Vondern und Vonderort
- ▶ Sterkrade: Alsfeld, Barmingholten, Biefang, Buschhausen, Holten, Königshardt, Schmachtendorf, Schwarze Heide, Sterkrade-Mitte, Tackenberg und Walsumermark

Für statistische Zwecke werden die Stadtbezirke in sechs sogenannte Sozialräume unterteilt:

- ▶ Alt-Oberhausen: Oberhausen-Mitte/Styrum (71), Oberhausen-Ost (72), Alstaden/Lirich (73)
- ▶ Osterfeld: Osterfeld (76)
- ▶ Sterkrade: Sterkrade-Mitte (74), Sterkrade-Nord (75)

Auswertungen, die im Rahmen des Nahverkehrsplanes mit dem Verkehrsmodell durchgeführt werden, beziehen sich teilweise auf eine feinere Einteilung auf sogenannte „Mittelblöcke“.

## 2.2 Strukturdaten

Eine wichtige Größe, mit deren Hilfe die Verkehrsnachfrage<sup>1</sup> abgeschätzt werden kann, sind die Strukturdaten. Damit ist die Ausprägung verkehrserzeugender Potenziale im Planungsgebiet analysierbar. Im Rahmen der Aktualisierung des Verkehrsmodells für die Stadt Oberhausen wurden die Strukturdaten auf den Stand 2008 fortgeschrieben.

Strukturgrößen, die im Folgenden näher untersucht werden sollen, sind in der Tabelle 1 erläutert.

Strukturgröße	Erläuterung
Einwohner	Alle Personen, die ihren Hauptwohnsitz (vorwiegend benutzte Wohnung) im ausgewiesenen Gebiet haben.
Erwerbstätige (Wohnortprinzip)	Alle Beschäftigten, die im jeweiligen Gebiet wohnen, unabhängig davon wo sie arbeiten.
Arbeitsplätze (Arbeitsortprinzip)	Alle Beschäftigten, die im jeweiligen Gebiet arbeiten, unabhängig davon wo sie wohnen. Die Zahl der Beschäftigten gibt gleichzeitig an, wie viele Arbeitsplätze im jeweiligen Gebiet vorhanden sind.
Pendler	Einpendler in ein Gebiet sind alle Beschäftigten mit einem Arbeitsort in diesem Gebiet und dem Wohnort außerhalb dieses Gebietes. Auspendler sind alle Beschäftigten, die ihren Wohnort in diesem Gebiet haben und deren Arbeitsort sich außerhalb dieses Gebietes befindet. Die Auswertungen im Nahverkehrsplan beziehen sich auf Daten der BfA, die alle sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten erfasst.

Tabelle 1: Erläuterungen zu den Strukturgrößen

### 2.2.1 Einwohner

Zum 31.12.2008 lebten in der Stadt Oberhausen ca. 215.200 Einwohner. Davon waren etwa 17 % Kinder im Alter bis unter 18 Jahre. 62 % der Einwohner waren zwischen 18 und unter 65 Jahre alt. Der Anteil der Einwohner, die 65 Jahre und älter waren, betrug ca. 21 % (Quelle: Stadt Oberhausen, Bereich Statistik und Wahlen).

Eine Darstellung der Einwohnerdichten für 2008 nach Mittelblöcken (Unterteilung der statistischen Bezirke) ist in der **Anlage 2/1** enthalten. Hohe Bevölkerungsdichten finden sich im Stadtbezirk Alt-Oberhausen z. B. in den Stadtteilen Oberhausen-Mitte, Alstaden, Bermensfeld und Lirich, im Stadtbezirk Osterfeld in den Stadtteilen Klosterhardt und Osterfeld-Mitte und im Stadtbezirk Sterkrade im Stadtteil Sterkrade-Mitte. Weniger dicht besiedelte Gebiete befinden sich z. B. im Norden von Sterkrade oder im Stadtteil Holten.

Für das Jahr 2015 werden für die Stadt Oberhausen ca. 206.200 Einwohner prognostiziert /10/. Das entspricht im Vergleich zur Analyse einem Bevölkerungsrückgang

<sup>1</sup> Verkehrsnachfrage: Menge von Ortsveränderungen in einem abgegrenzten Zeitintervall, die aus dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung entstehen. Da die Orte verschiedener Aktivitäten, wie z. B. Wohnen, Arbeiten oder Einkaufen, räumlich voneinander getrennt sind, ergibt sich die Notwendigkeit, Ortsveränderungen zu realisieren.

von ca. 4 %. Prozentual sind die höchsten Verluste in der Altersgruppe der Kinder (0 bis unter 18 Jahre) zu erwarten.

	Analyse 31.12.2008		Prognose 2015		Entwicklung 2015 zu 2008	
0 bis unter 18 Jahre	36.140	16,8 %	32.380	15,7 %	-3.760	-10,4 %
18 bis unter 65 Jahre	134.040	62,3 %	130.510	63,3 %	-3.530	-2,6 %
65 Jahre und älter	44.990	20,9 %	43.280	21,0 %	-1.710	-3,8 %
<b>Summe</b>	<b>215.170</b>	<b>100,0 %</b>	<b>206.170</b>	<b>100,0 %</b>	<b>-9.000</b>	<b>-4,2 %</b>

Tabelle 2: Entwicklung der Bevölkerung in der Stadt Oberhausen nach Altersgruppen bis 2015

Bis zum Jahr 2025 wird die Einwohnerzahl noch weiter sinken, auf ca. 193.500 Einwohner /10/. Der Anteil der über 65-jährigen wird sich im Vergleich zur Analyse prozentual erhöhen. Damit werden zukünftig immer mehr ältere Fahrgäste den ÖPNV nutzen.

	Analyse 31.12.2008		Prognose 2025		Entwicklung 2025 zu 2008	
0 bis unter 18 Jahre	36.140	16,8 %	29.340	15,2%	-6.800	-18,8 %
18 bis unter 65 Jahre	134.040	62,3 %	119.920	62,0%	-14.120	-10,5 %
65 Jahre und älter	44.990	20,9 %	44.290	22,9%	-700	-1,6 %
<b>Summe</b>	<b>215.170</b>	<b>100,0 %</b>	<b>193.550</b>	<b>100,0%</b>	<b>-21.620</b>	<b>-10,0 %</b>

Tabelle 3: Entwicklung der Bevölkerung in der Stadt Oberhausen nach Altersgruppen bis 2025

Über 80 % der Oberhausener Bevölkerung lebt in den Stadtbezirken Alt-Oberhausen und Sterkrade. Etwa 20 % der Bevölkerung lebt im Stadtbezirk Osterfeld. Der Bevölkerungsrückgang bis zum Jahr 2015 wird sich in allen Stadtbezirken wiederfinden.

	Analyse 31.12.2008		Prognose 2015		Entwicklung 2015 zu 2008	
Alt-Oberhausen	92.200	42,8 %	88.700	43,0 %	-3.500	-3,8 %
Sterkrade	83.860	39,0 %	80.250	38,9 %	-3.610	-4,3 %
Osterfeld	39.110	18,2 %	37.220	18,1 %	-1.890	-4,8 %
<b>Summe</b>	<b>215.170</b>	<b>100,0 %</b>	<b>206.170</b>	<b>100,0 %</b>	<b>-9.000</b>	<b>-4,2 %</b>

Tabelle 4: Entwicklung der Bevölkerung in der Stadt Oberhausen nach Stadtbezirken bis 2015

## 2.2.2 Erwerbstätige, Arbeitsplätze und Pendler

Im Jahr 2008 waren ca. 85.100 Oberhausener Einwohner erwerbstätig (sozialversicherungspflichtige und übrige Erwerbstätige).

Die Anzahl der Arbeitsplätze in Oberhausen basiert auf der Erhebung der Arbeitsstätten von 2005. Demnach waren im Jahr 2005 ca. 79.700 Personen in Oberhausen beschäftigt (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und übrige Beschäftigte). In der **Anlage 2/2** ist

die Arbeitsplatzdichte für die Stadt Oberhausen dargestellt. Hohe Dichten finden sich in der Neuen Mitte, in Sterkrade-Mitte und in der Altstadt.

Die Prognose der Erwerbstätigen und der Arbeitsplätze erfolgte für das Jahr 2025. Die Prognose der Arbeitsplätze basiert auf der Integrierten Gesamtverkehrsplanung Nordrhein-Westfalen und wird zusätzlich für bereits geplante Gewerbegebiete aktualisiert. Die Prognose der Erwerbstätigen erfolgte anhand der Bevölkerungsvorausberechnung der Stadt Oberhausen /10/. Für 2025 werden ca. 74.800 Erwerbstätige und ca. 85.600 Arbeitsplätze prognostiziert.

	Analyse	2025 Prognose	Entwicklung 2025 zu Analyse
<b>Erwerbstätige</b>	85.100	74.800	-12,1 %
<b>Arbeitsplätze</b>	79.700	85.600	+7,4 %

Tabelle 5: Entwicklung Erwerbstätige und Arbeitsplätze bis 2025

Zur Darstellung der Pendlerbeziehungen wurden die Daten der BfA aus dem Jahr 2007 /12/ ausgewertet. Diese Daten beinhalten nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. 27.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln nach Oberhausen zur Arbeit ein, während ca. 36.700 Personen auspendeln. Damit hat die Stadt Oberhausen ein negatives Pendlersaldo, d. h. die Anzahl der Auspendler ist höher als die der einpendelnden Personen. Etwa 27.600 Arbeitnehmer wohnen und arbeiten innerhalb der Stadt Oberhausen (Binnenpendler).

In der folgenden Tabelle sind die wichtigsten Pendlerbeziehungen mit mehr als 1.000 Pendlern (Summe der Ein- und Auspendler) aufgelistet.

von / nach	Einpendler nach Oberhausen	Auspender aus Oberhausen	Summe
Duisburg, Stadt	4.910	7.880	12.790
Essen, Stadt	3.440	6.470	9.910
Mülheim an der Ruhr, Stadt	3.030	5.930	8.960
Bottrop, Stadt	2.430	2.220	4.650
Düsseldorf, Stadt	520	3.580	4.100
Dinslaken, Stadt	1.570	920	2.490
Gelsenkirchen, Stadt	1.000	880	1.880
Bochum, Stadt	660	770	1.430
Dortmund, Stadt	560	550	1.110

Tabelle 6: Tägliche Arbeitspendler bezogen auf die Stadt Oberhausen /12/

Die Stadt Duisburg ist mit ca. 7.900 Pendlern der Zielort der meisten Pendler aus Oberhausen. Zur Arbeit nach Essen pendeln ca. 6.500 Personen, nach Mülheim ca. 5.900 Personen, nach Düsseldorf ca. 3.600 Personen und nach Bottrop ca. 2.200 Personen. Eine untergeordnete Rolle nehmen die übrigen Städte und Gemeinden ein. Die meisten Einpendler in die Stadt Oberhausen kommen aus Duisburg (ca. 4.900 Einpendler), gefolgt von Essen und Mülheim mit jeweils über 3.000 Einpendlern.

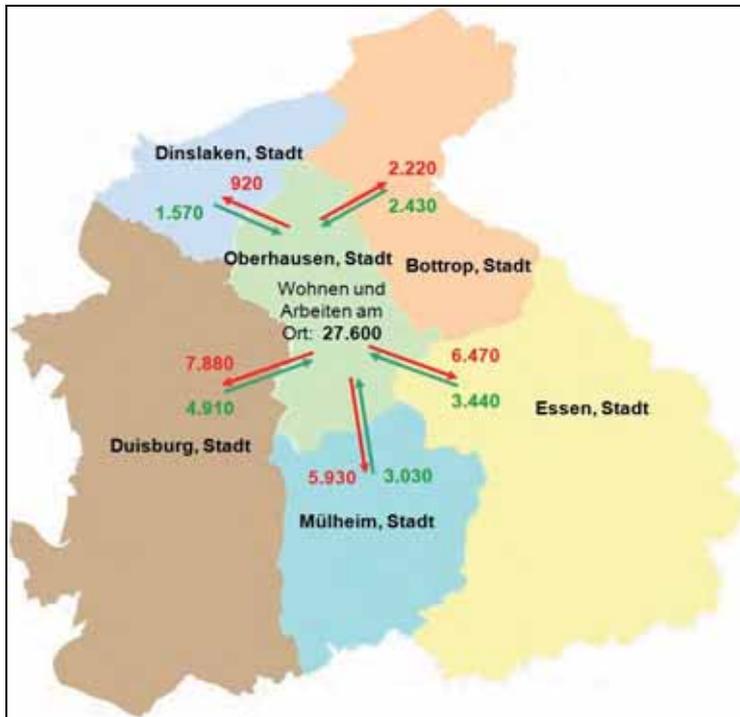
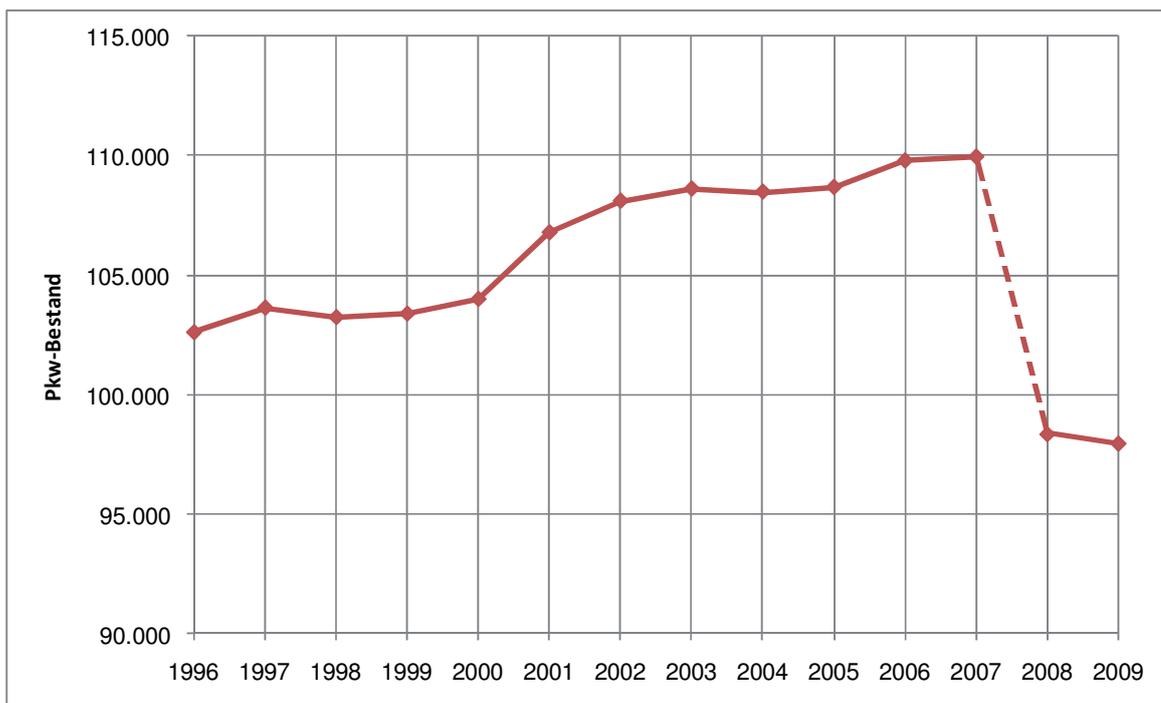


Abbildung 2: Arbeitspendler zwischen der Stadt Oberhausen und den Nachbarstädten

Der ÖSPV in Oberhausen muss damit die Verbindungen zu den Arbeitsplatzschwerpunkten sowohl innerhalb der Stadt Oberhausen als auch in angrenzende Städte gewährleisten. Des Weiteren hat er Zubringerfunktionen zu den SPNV-Linien, die Oberhausen mit den umliegenden Städten verbinden, zu erfüllen.

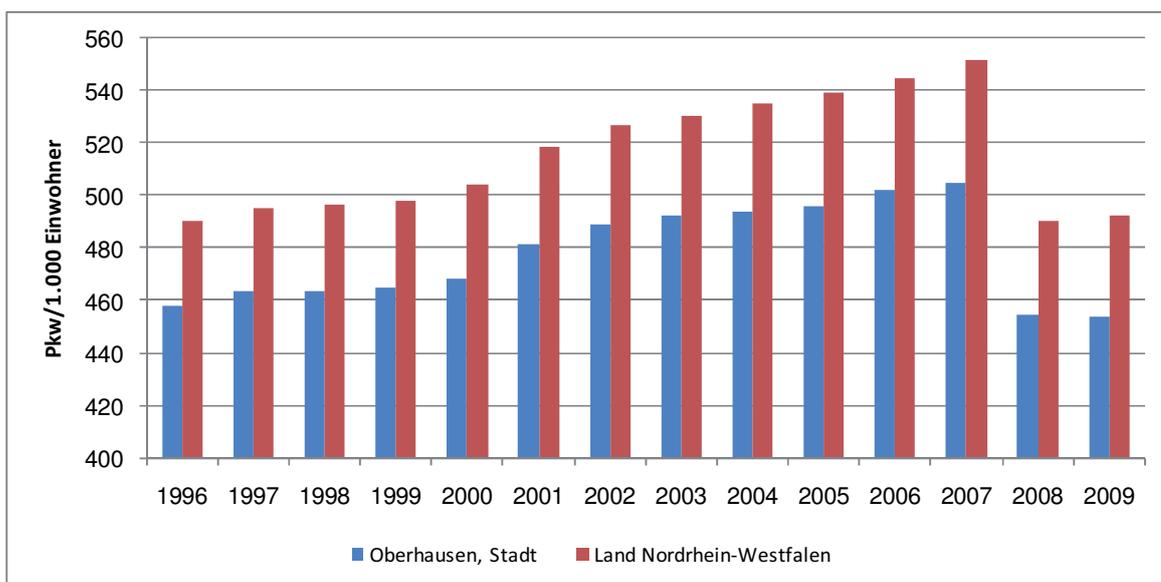
### 2.2.3 Motorisierung

Von 1996 bis 2007 ist ein relativ stetiger Anstieg des Pkw-Bestandes in der Stadt Oberhausen zu verzeichnen (siehe Abbildung 3). Der Rückgang des Pkw-Bestandes ab 2007 wird dadurch verursacht, dass nur noch angemeldete Fahrzeuge erfasst werden. Stillgelegte Fahrzeuge werden in der Statistik nicht mehr geführt. Zum 01.01.2009 waren in der Stadt Oberhausen etwa 98.000 Pkw zugelassen. Dies entspricht einer Pkw-Dichte von 454 Pkw/1.000 Einwohner. Der Motorisierungsgrad liegt damit, wie in den voran gegangenen Jahren ebenfalls, unter dem Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen mit 492 Pkw/1.000 Einwohner (siehe Abbildung 4).



Quelle: <https://www.regionalstatistik.de/genesis/online>

Abbildung 3: Entwicklung des Pkw-Bestandes in der Stadt Oberhausen<sup>2</sup>



Quelle: <https://www.regionalstatistik.de/genesis/online> und /14/

Abbildung 4: Entwicklung des Motorisierungsgrades in der Stadt Oberhausen und in Nordrhein-Westfalen<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Der Rückgang des Pkw-Bestandes ab 2007 wird dadurch verursacht, dass nur noch angemeldete Fahrzeuge erfasst werden. Stillgelegte Fahrzeuge werden in der Statistik nicht mehr geführt.

## 2.3 Verkehrsangebot im ÖPNV

### 2.3.1 Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

Die Linien im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) der Stadt Oberhausen werden hauptsächlich von den Stadtwerken Oberhausen (STOAG) betrieben. Einzelne Linien bzw. Fahrten werden von folgenden Verkehrsunternehmen durchgeführt:

- ▶ Essener Verkehrs AG (EVAG)
- ▶ Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH (MVG)
- ▶ Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG)
- ▶ Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG)
- ▶ Vestische Straßenbahnen GmbH (VEST)
- ▶ Busverkehr Rheinland GmbH (BVR) bzw. DB BAHN Rheinlandbus

Im „Konzept 2011“ bilden sieben SchnellBus-Linien die Basis des städtischen Tagesnetzes. Bis auf die Linie SB 91, die im 10-Minuten-Takt fährt, verkehren alle anderen SchnellBus-Linien im 20-Minuten-Takt. Durch die Überlagerung der Linien ergibt sich auf den Hauptachsen ein 10-Minuten-Takt. Ergänzt werden die SchnellBus-Linien durch die Straßenbahn im 10-Minuten-Takt und die Stadt-Bus-Linien im 20-, 30- und 60-Minuten-Takt. Es verkehren demnach folgende ÖPNV-Systeme im städtischen Tagesnetz:

- ▶ Straßenbahn (Linie 112: Neumarkt – Neue Mitte – Mülheim-Kaiserplatz)
- ▶ SchnellBus (Linien: SB 90, SB 91 kurz, SB 91 lang, SB 92, SB 93, SB 94, SB 97 und SB 98)
- ▶ Stadt-Bus (Linien: 122, 124, 129, 136, 143, 185, 263, 905, 908, 918, 935, 939, 953, 954, 955, 957, 958, 959, 960, 961, 976, 979 und 995)

Die meisten Fahrplankilometer werden werktags von der Straßenbahn und den Linien SB 91, 122, 960, 957 und 976 sowie den durchgebundenen Linien SB 92/SB 98 und 958/SB 97 erbracht.

Nach dem Tagesverkehr, ca. zwischen 18:30 und 23:00 Uhr, wird mit einem ausgedünnten Angebot das Abendnetz betrieben. Das Abendnetz besteht aus folgenden Linien:

- ▶ den SchnellBus-Linien. Diese verkehren, außer der Linie SB 93, im 30-Minuten-Takt. Die Linie SB 93 verkehrt im 60-Minuten-Takt.
- ▶ der Straßenbahn, die ab ca. 21.00 Uhr bis ca. 23:00 Uhr im 30-Minuten-Takt verkehrt.
- ▶ den Stadt-Bus-Linien. Die Linien verkehren bis ca. 23:00 Uhr. Die Linien 129 und 995 stellen ihren Betrieb bereits früher, ca. zwischen 19:00 und 21:00 Uhr, ein.

Das Abendnetz geht ca. 23:00 Uhr in das sogenannte Nachtnetz über und besteht aus 12 NachtExpress-Linien (NE 1, NE 2, NE 3, NE 4, NE 5, NE 6, NE 7, NE 9, NE 10, NE 11, NE 12, NE 21). Diese verkehren ab ca. 23:00 Uhr stündlich, von Montag - Freitag bis ca. 01:00 Uhr, samstags bis ca. 06:00 und sonntags bis ca. 09:00 Uhr. Am Wochenende ist damit jeweils ein ÖPNV-Angebot rund um die Uhr gegeben.

Linienübersichten sind den **Anlagen 2/3-1 bis 2/3-3** dargestellt Die Festlegung der Verkehrsbedienung und der Leistungsmenge sind pro Linie in der **Anlage 2/3-4** beigefügt und entsprechen dem aktualisierten Stand vom 12.06.2011 zum Betrauungsbeschluss der Stadt Oberhausen vom 19.12.2005 (Konkretisierung in den Beschlüssen vom 17.12.2007 und 05.10.2009).

Die dargestellten Vorgaben gelten verbindlich als Grundlage für die Betrauung und Genehmigung der Verkehrsleistung, sie enthalten eigen- und gemeinwirtschaftliche Leistungen.

## 2.3.2 Straßenbahn

### 2.3.2.1 Linien

Die Festlegung der Verkehrsbedienung und der Leistungsmenge für Straßenbahnleistungen sind pro Linie in der **Anlage 2/3-4** dargestellt.

### 2.3.2.2 Infrastruktur

Im Jahr 1994 beschloss der Rat der Stadt Oberhausen mit der Wiedereinführung der Straßenbahn ein kombiniertes Straßenbahn-/Busnetz.

#### ÖPNV-Trasse

Die Stadtwerke Oberhausen AG betreibt nun seit 1996 eine separate, kombinierte Straßenbahn- (Fahrleitung als Hochkette) und Busnahverkehrstrasse.

Die Gesamtstreckenlänge von der Stadtgrenze Mülheim an der Landwehr bis Oberhausen Sterkrade am Neumarkt beträgt ca. 9,2 km. Die ÖPNV-Trasse gliedert sich, beginnend im Süden, in die straßenbündig/besonders ausgeführte Zulaufstrecke mit einer Streckenlänge von ca. 2,0 km. Während der weiteren sieben Streckenkilometer von Oberhausen Hauptbahnhof bis Sterkrade Neumarkt ist die ÖPNV-Trasse vom Individualverkehr unabhängig trassiert und ausschließlich dem ÖPNV gewidmet. In den Strecken mit unabhängigem Bahnkörper (alle außer Zulaufstrecke) kreuzt die ÖPNV-Trasse niveaugleich die Freiherr-vom-Stein-Straße, die Friedrich-List-Straße und die Dorstener Straße.

### **Strecke Landwehr bis Oberhausen Hbf (Zulaufstrecke)**

Diese Strecke, mit einer Länge von ca. 2,2 km, verbindet den südlichen Oberhausener Stadtteil Styrum (Stadtgrenze Mülheim) im Verlauf der Mülheimer-, Danziger- und Schwartzstraße mit dem Hauptbahnhof Oberhausen. Der Bahnkörper und die straßenverbundenen Beförderungsanlagen liegen hier im Verkehrsraum öffentlicher Straßen. Diese sind straßenbündig sowie besonders ausgeführt.

### **Strecke Oberhausen Hbf bis Sterkrade Bf**

Von Oberhausen Hbf bis Sterkrade Bf erfolgt die Trassierung der kombinierten Straßenbahn- und Busnahverkehrstrasse in Form eines unabhängigen Bahnkörpers, vornehmlich in Dammlage eines ertüchtigten, ehemaligen Werkbahndammes, bestehend aus insgesamt 17 Brücken, einem Trogbauwerk, sowie einigen Unterquerungen und Überfahrten. Die Fahrbahnanlage/Bahnkörper ist zweistreifig/zweigleisig als „Feste Fahrbahn mit bituminösen Deckenschluss“ ausgeführt. Der Fahrbahnquerschnitt (RQ) beträgt i. d. R. 7,6 m. Die einbahnige ÖPNV-Trasse ist in weiten Streckenabschnitten beidseitig von Betonleitwänden gesäumt. Die unabhängige Trassierung erstreckt sich auf eine Länge von ca. 6,4 km.

### **Strecke Sterkrade Bf bis Neumarkt**

Im weiteren Streckenverlauf von Sterkrade Bf bis zum nördlichen Stadtteil Oberhausen Sterkrade am Neumarkt verläuft die kombinierte Nahverkehrstrasse ebenfalls vom Individualverkehr unabhängig auf einer Strecke von ca. 0,6 km.

### **Andienung der ÖPNV-Trasse**

Die Trasse wird durch nachfolgend genannte Trassenzu- und Abfahrten erschlossen:

- ▶ Zufahrt Brandenburger Straße
- ▶ Busbahnhof am Sterkrade Bf
- ▶ Trassennotzu- und -abfahrt von der Sterkrader Straße
- ▶ Trassenauf- und -abfahrt an der Werthfeldstraße
- ▶ Feuerwehrnotabfahrt Am Lipperfeld
- ▶ Trassenauf- und -abfahrt an der Brücktorstraße
- ▶ Trassennotzu- und -abfahrt von der Tannenbergsstraße
- ▶ Trassenabfahrt am Willy-Brandt-Platz (Oberhausen Hbf)
- ▶ Trassenauffahrt an der Schwartzstraße

## **Personenbeförderungsanlagen/Betriebsgebäude/Kundencenter**

Entlang der ÖPNV-Trasse werden insgesamt 14 Personenbeförderungsanlagen, drei Kundencenter, Betriebsgebäude zur Bahnstromversorgung, das Betriebsgebäude der Funkleitstelle, Fahrerpavillons und kleinere Technikräume betrieben.

Nachfolgend sind die Personenbeförderungsanlagen/Betriebsgebäude von Süden nach Norden (Lesart von unten nach oben) aufgelistet:

- ▶ (H) Neumarkt
- ▶ Unterwerk Neumarkt
- ▶ (OSB) kombinierte Strab/Bus Umsteiganlage Sterkrade Bf
- ▶ Kundencenter Sterkrade Bf
- ▶ Pavillon Sterkrade Bf
- ▶ (H) MAN TURBO (vormals Presswerk)
- ▶ (H) Eisenheim
- ▶ (H) OLGA-Park
- ▶ Unterwerk Werthfeldstraße
- ▶ (H) Neue Mitte Oberhausen (NMO)
- ▶ Kundencenter NMO
- ▶ Betriebsgebäude NMO
- ▶ (H) Lipperfeld
- ▶ (H) Feuerwache (vormals Arbeitsamt)
- ▶ Unterwerk Feuerwache
- ▶ (H) Oberhausen OB Hbf
- ▶ Kundencenter OB Hbf
- ▶ (H) Luise-Albertz-Halle
- ▶ Unterwerk Danziger Straße
- ▶ (H) Obere Marktstraße
- ▶ (H) Blücherstraße
- ▶ (H) Hilgenberg
- ▶ (H) Landwehr

## **Ingenieurbauwerke**

Im Zuge der ÖPNV-Trasse werden 28 Ingenieurbauwerke unterhalten, die aus **Anlage 2/4** ersichtlich sind. Die Ingenieurbauwerke unterliegen einer stetigen Bauwerksprüfung gemäß DIN 1076 (Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen/Überwachung und Prüfung).

## **Entwässerungsanlagen**

Entwässerungseinrichtungen (Gleis- und Straßenentwässerung, Ablaufleitungen, Schächte, Schlitzrinnen, Kanäle, Regenrückhaltekanal, Schieber und Messeinrichtungen) von vorgenannten Verkehrs- und Betriebsanlagen, sowie die der Personenverkehrswege werden gemäß Selbstüberwachungsverordnung Kanal (SüwV Kan) regelmäßig instand gehalten.

## **Begleitgrünanlagen**

Die ÖPNV-Trasse und die in ihrem Zuge betriebenen Verkehrs- und Betriebsanlagen sind gesäumt von Vegetationsflächen und Begleitgrün mit besonderem Anspruch an den Naturschutz (Ausgleichspflanzungen im Zuge der Errichtung der Verkehrsanlagen).

## **Sozialräume**

Entlang der Trasse sowie im Liniennetz des Oberhausener Stadtgebietes betreibt und unterhält die STOAG 27 Sozialräume für den Fahrdienst. Hierbei handelt es sich um Personalaufenthaltsräume sowie um Personaltoiletten.

Aufgrund der oben aufgeführten individuellen Gegebenheiten der STOAG und der besonderen Eigenheit der ÖPNV-Nahverkehrstrasse mit ihren Verkehrsanlagen, besteht hier neben dem erhöhten Abschreibungs- und Zinsaufwand auch ein erhöhter Aufwand an Instandhaltung und Instandsetzung.

Die STOAG ist Eigentümer und Betreiber des hier beschriebenen Linienbauwerkes „ÖPNV-Nahverkehrstrasse“. Die Personenbeförderungsanlagen sind als Kunstbauten ausgeführt (z. B. Haltestelle Neue Mitte Oberhausen, Obere Marktstraße, Umsteigeanlage Sterkrade).

Die spezielle Topographie und örtliche Lage der Trasse begründet zahlreiche Brücken über Bundesautobahnen, Bundesbahnanlagen, Schifffahrtsstraßen und Flüsse, sowie die Unterquerung der Mülheimer Straße und das anschließende Trogbauwerk der Haltestelle an der Feuerwache auf verhältnismäßig kurzer Streckenlänge.

Für die besonderen Haltestellen in Brücken- und Troglage werden Einrichtungen wie Personenaufzüge und Rolltreppen betrieben. Die Reinigung der Kunstbauten (Personenbeförderungsanlagen) ist grundsätzlich aufwändig, bedingt gleichfalls umfangreiche Arbeitsstelleneinrichtungen und kann oftmals nur während der kurzen nächtlichen

Betriebsruhe ausgeführt werden (Hinweis: Fahrstromabschaltung erforderlich, kurze Arbeitszeitfenster usw.).

Großflächig zusammenhängende Begleitgrünanlagen, die die Trasse und die Zuwege zu den Haltestellen sowie die P+R-Anlagen säumen, müssen mit besonders landschaftspflegerischen ökologischen Vorgaben und mit Anspruch an den Naturschutz gepflegt werden.

Die Straßen- und Gleisentwässerungseinrichtungen entlang des gesamten Linienbauwerkes sind nach der Selbstüberwachungsverordnung Kanal (SüwV Kan) zu unterhalten.

Für alle hier genannten Verkehrsanlagen und Bauwerke ist die STOAG verkehrssicherungspflichtig. Hierzu ist ein umfangreicher Regiebetrieb (z. B. Straßen- und Wegereinigung, Winterdienst) organisiert. Besondere Prüfungen wie beispielsweise Brückenprüfungen sind kontinuierlich durchzuführen.

Die hohe Verkehrsbelastung von derzeit bis zu 990 Fahrzeugen pro Tag bedingt erhöhten Instandsetzungs- und Erneuerungsaufwand von Fahrbahn und Bauwerksabdichtung (z. B. Straßenunterhaltung, Deckenbau- und Abdichtungsarbeiten, Verkehrssicherungsanlagen zur Betriebsdurchführung während der Bauarbeiten).

### 2.3.2.2.1. Übersicht Verkehrsnetz

#### Verkehrsinfrastruktur in Oberhausen Verkehrsnetz, Anlagen

**Bedienungsgebiet:** Oberhausen, derzeit vorgehalten von STOAG  
**Jahr:** ab 12.06.2011

<b>Verkehrsnetz</b>	
<b>Betriebsstreckenlänge (km)</b>	
Straßenbahn *	9,06
Stadtbahn *	-
Schwebebahn	-
Omnibus	179,78
O-Bus	-
<b>Linien (Anzahl)</b>	
Straßenbahn	2
Stadtbahn	-
Schwebebahn	-
Omnibus ohne E-Wagen	36
Omnibus	64
<b>Linienlänge (km)</b>	
Straßenbahn	13,55
Stadtbahn	-
Schwebebahn	-
Omnibus ohne E-Wagen	562,93
Omnibus	971,13
<b>Haltestellen bzw. Bahnhöfe (Anzahl physisch)</b>	
Straßenbahn *	28
Stadtbahn *	-
Schwebebahn	-
Omnibus (gem. Netzplan/Epon; richtungsbezogen/physisch)	775
mit Wartehalle/n	438
- davon eigene	244
- davon fremde	194
ohne Wartehalle	337
O-Bus	-
mit Wartehalle/n	-
- davon eigene	-
- davon fremde	-
ohne Wartehalle	-

<b>Anlagen</b>	
<b>Betriebshöfe (Anzahl)</b>	
Straßenbahn	0
Stadtbahn (incl./excl. Zulaufstrecken)	0
Schwebebahn	0
Omnibus	1
O-Bus	0
<b>Gleislänge (km)</b>	
Straßenbahn *	19
Stadtbahn *	-
Schwebebahn	-
O-Bus (Oberleitung)	-
<b>Wartehallen (Anzahl)</b>	
Stadt Oberhausen	438
Stadt .....	
Stadt .....	

Abbildung 5: Übersicht Verkehrsnetz, Stand: 12.06.2011

### 2.3.2.2.2. Fahrweg-, Betriebshofanlagen, Werkstattgebäude

(ÖPNV-Trasse siehe Kapitel 2.3.2.2)

#### Verkehrsinfrastruktur in Oberhausen Schiene / Bus

Bedienungsgebiet: Oberhausen  
Stand: 31.12.2010

Oberbau		
Gleislänge	in km	19
... davon Rillengleis	in km	18,5
... davon Vignolgleis	in km	0,5
... davon eingedeckter Oberbau	in km	0,2
... davon Raseneindeckung	in km	0,5
... davon feste Fahrbahn etc.	in km	18,3
Trassenlänge	in km	9,2
... davon mit Begleitgrün	km	4,4
Tunnellänge	km	-
Anzahl Brücken *)	Stk	20
Brückenlänge *)	km	2,1

Weichen		
Anzahl Weichenheizungen (beheizte Weichen)	Stück	22
Vignolweichen		-
... davon mechanisch		-
... .. davon Normalspur	Stück	-
... davon elektrisch		-
... .. davon Normalspur	Stück	-
Rillenweichen		22
... davon mechanisch		7
... .. davon Normalspur	Stück	-
... davon elektrisch		15
... .. davon Normalspur	Stück	-

Zugsicherung		
Gleislänge unter Zugsicherung/Zugbeeinflussung *)	in km	-
Anzahl Einzelsignalanlagen *)	Stück	-
Anzahl Fahrstraßen Betriebshöfe	Stück	-
Gleislänge Betriebshöfe mit Fahrstraßenanlagen	in km	-

\*) ohne Weichen, BÜ/FÜ-Anlagen, LSA-Funk u. IR-Baken

\*) hierzu gehören auch kurze signalisierte Streckenabschnitte

Fahrstromversorgung		
Länge Hochkette	in km	19
Länge Flachkette	in km	-
Installierte Leistung Gleichrichterunterwerk	in MVA *)	8,8
Anzahl Gleichspannungs-Leistungsschalter	Stück	13
Länge Energiekabel (L)	in km	1
Anzahl Unterwerke	Stück	4
Anzahl Verteiler (V)	Stück	2

\*) Megavoltampere

Fahrtreppen und Aufzüge		
Anzahl Fahrtreppen	Stück	4
Länge Fahrtreppengesamt *)	in m	64
Anzahl Aufzüge	Stück	4

\*) sichtbare Länge = Beförderungsweite

Kommunikationstechnik		
Telefone (Teilnehmer)	Stück	172
Zugzielanzeiger/DFI-Anzeiger	Stück	113
ELA-Anlagen	Stück	41
Wechselsprechst., Notr., BASA-Tel., Signalfem.	Stück	25
Videokameras (Ife)	Stück	59
Uhren (Anzeigen)	Stück	50
Brandmeldeanlagen (Anzahl Melder)	Stück	7
Kabellänge eigenes Kommunikationssystem	in km	76
Anzahl ortsfeste Funkgeräte	Stück	1

Hochbau		
Anzahl Betriebshöfe	Stück	vgl. Tz. 2.3.3.2
Verwaltungsgebäude/Büroflächen**	in m <sup>2</sup> BGF *)	vgl. Tz. 2.3.3.2
Werkstatt-/Sozialflächen	in m <sup>2</sup> BGF	vgl. Tz. 2.3.3.2
Überdachte Abstell-/Lagerflächen	in m <sup>2</sup> BGF	vgl. Tz. 2.3.3.2
Außenanlage/Freiflächen	in m <sup>2</sup>	vgl. Tz. 2.3.3.2

\*) BGF=Bruttogeschossfläche

\*\*) anteilig

Vertriebstechnik		
stationäre Automaten am Fahrweg	Stück	27

Abbildung 6: Verkehrsinfrastruktur in Oberhausen Schiene / Bus, Stand: 12.06.2011

### 2.3.2.2.3. Verkehrstelematik

Die STOAG hat sich bereits Ende der 80er Jahre entschieden, ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem (RBL) einzuführen. In den 90er Jahren wurden alle Busse der STOAG mit entsprechenden Fahrzeugsystemen wie Bordrechner und elektronischem Fahrscheindrucker nebst Peripherie ausgerüstet, und somit ein fahrzeugautonomes RBL-System eingeführt. Gleichfalls wurde die Leitstelle modernisiert. In den folgenden Jahren wurde an über 200 Lichtsignalanlagen gemeinsam mit der Stadt Oberhausen ein Beschleunigungsprogramm umgesetzt, das die Standzeiten an den Anlagen durch aktive Beeinflussung der LSA über Datenfunk optimiert.

1994 wurde eine Dynamische Fahrgastinformationsanlage (DFO) am Oberhausener Hauptbahnhof installiert. Hier wurden acht Bussteige mit Anzeigern ausgerüstet und es wurden zunächst drei Vorwegweiser installiert. Später wurde die Anlage um weitere vier Vorwegweiser und einen Anzeiger an einem der neu erbauten Bahnsteige der ÖPNV-Trasse erweitert.

Die notwendige Erneuerung des bestehenden DFO-Servers am Hauptbahnhof wurde 2006 dazu genutzt, eine deutlich leistungsfähigere DFO-Zentrale zu schaffen, die in der Lage ist, Anzeiger im gesamten Stadtgebiet mit dynamischen Daten zu versorgen. Der Bedienplatz dieser Anlage bietet dem Leitstellenpersonal eine komplette Übersicht aller Fahrzeuge in verschiedenen Ansichten und erfüllt große Teile der Funktionen einer RBL-Zentrale klassischer Prägung. In drei weiteren Ausbaustufen wurden bis heute 35 DFO-Anzeiger entlang der ÖPNV-Trasse, 19 Edelstahlstelen an größeren Knotenpunkten und 41 Anzeigefahnen an Haltestellen mit höherem Fahrgastaufkommen installiert. Zusätzlich wurden Vorwegweiser an den wichtigen Knotenpunkten Neue Mitte und Sterkrade Bf errichtet.

### 2.3.2.3 Fahrzeuge, Fahrzeug-Mehrqualitäten, Alter, Ausstattung

Nachfolgend sind die zur Bedienung des beschriebenen Grundangebots zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Nahverkehrsplans verwendeten Fahrzeuge dargestellt.

EDV-Nr.	Fahrzeugtyp	UF	Fahrzeugbestand [Anzahl]	
			gesamt	davon Alter: 9-12 Jahre
22010	Zwei richtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung (M 2xGT D-NF)	1,60	6	6

Tabelle 7: Verwendete Straßenbahnen (Anzahl, Alter und Ausstattung), Stand: 12.06.2011

### 2.3.2.4 Betriebszeiten

Die Betriebszeiten ergeben sich aus **Anlage 2/3-4**.

Im Hinblick auf gemeinwirtschaftliche Leistungsanteile gelten als Schwachverkehrszeiten (Rahmenvorgabe des VRR):

von [Uhr]	bis [Uhr]	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Feiertag
00:00	01:00				
01:00	02:00				
02:00	03:00				
03:00	04:00				
04:00	05:00				
05:00	06:00				
06:00	07:00				
07:00	08:00				
08:00	09:00				
09:00	10:00				
10:00	11:00				
11:00	12:00				
12:00	13:00				
13:00	14:00				
14:00	15:00				
15:00	16:00				
16:00	17:00				
17:00	18:00				
18:00	19:00				
19:00	20:00				
20:00	21:00				
21:00	22:00				
22:00	23:00				
23:00	00:00				

 Schwachverkehrszeiten

Abbildung 7: Schwachverkehrszeiten (Rahmenvorgabe des VRR)

Auf dem Gebiet der Stadt Oberhausen werden auf dem Streckenabschnitt der Linie 112/NE12 Straßenbahnbetriebsleistungen erbracht. Die Stadt Oberhausen hat die STOAG mit Betrauungsbeschlüssen vom 19.12.2005 und 17.12.2007 mit der Erbringung von Straßenbahnbetriebsleistungen in der Haupt- und Nebenverkehrszeit im Umfang von 367.000 Nutzwagenkilometer betraut.

Bedingt durch die Verknüpfung der beiden Verkehrssysteme Straßenbahn und Bus auf der ÖPNV-Trasse in Oberhausen, dem im Einnahmenaufteilungsverfahren vorgesehenen Zuschlagsverfahren im VRR, den höheren Kosten und den Angebotsvorgaben ist der Betrieb nicht kostendeckend zu erbringen.

### 2.3.2.5 Potenzielle gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Die in Kapitel 2.3 beschriebenen Leistungen beinhalten eigen- und gemeinwirtschaftliche Anteile. Hinsichtlich gemeinwirtschaftlicher Anteile können nach Maßgabe der Finanzierungsrichtlinie des VRR, der Richtlinie des VRR zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW, der Ausbildungsverkehr-Richtlinie des VRR und der Weiterleitungsrichtlinie des VRR Ausgleichsleistungen und Zuwendungen beantragt werden.

Die im VRR konzessionierten Verkehrsunternehmen, die Leistungen auf dem Gebiet der Stadt Oberhausen erbringen, können mit der Erfüllung von folgenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut sein:

1. **Vorhaltung der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur:**

Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen gemäß Definition der Finanzierungsrichtlinie des ZV VRR.

2. **Verbund- bzw. Aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben:**

Regie und Vertriebsaufgaben, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund bzw. AT-Vorgaben nicht hätte zur Erfüllung von Vorgaben der AT, des VRR und der Verbundvertragswerke gemäß Definition der Finanzierungsrichtlinie des ZV VRR.

3. **Vorhaltung qualitativ höherwertiger Fahrzeuge:**

Vorhaltung von Fahrzeugen, deren Qualität und Ausstattung über die Qualität und Ausstattung eines Vergleichsverkehrsunternehmens (ohne AT- bzw. Verbundvorgaben) hinaus gehen, z. B für Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme etc. gemäß Definition der Finanzierungsrichtlinie des ZV VRR.

4. **Betriebsmehr und -Ungedekte Mehrkosten bedingt durch Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund veranlasst sind und/oder durch Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers für den ÖSPV im Betriebsbereich entstehen, und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur haben:**

Im betrieblichen Bereich können zurzeit folgende Fallgruppen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen anerkannt werden, die zu Mehrkosten bzw. Nachteilen führen:

- 4a) Ungedekte Mehrkosten nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten (gemäß Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) einschließlich TaxiBus
- 4b) Ungedekte Mehrkosten bedingt durch sozialpolitische Verpflichtungen im Betriebsbereich (gemäß Vorgaben des oder der Anteilseigner/s /Aufgabenträger/s)
- 4c) Ungedekte Mehrkosten bedingt durch den Betrieb der Straßenbahnlinie 112

Ob und in welchem Umfang tatsächlich gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vorliegen, wird in den jeweiligen Finanzierungsbescheiden der das Bedienungsgebiet Oberhausen bedienenden Verkehrsunternehmen konkretisiert.

## 2.3.3 Bus

### 2.3.3.1 Linien

Die Festlegung der Verkehrsbedienung und der Leistungsmenge für Straßenbahnleistungen sind pro Linie in den Linienübersichten in der **Anlage 2/3-4** dargestellt.

### 2.3.3.2 Infrastruktur

Die Infrastruktur mit der Besonderheit der gemeinsamen Trasse Straßenbahn/Bus ist in Kapitel 2.3.2.2 dargestellt.

Ortsfeste Anlagen, Fahrweganlagen, Betriebshofanlagen und Werkstattgebäude sind in Kapitel 2.3.2.2 dargestellt.

Der zum Zeitpunkt des Aufstellens dieses Nahverkehrsplans genutzte Betriebshof stellt sich wie folgt dar:

STOAG Betriebshof, Max-Eyth Straße 62, 46149 Oberhausen	Fläche in [m <sup>2</sup> ]
<b>Flurfläche gemäß Katasteramt</b>	<b>46.463</b>
davon bebaut	12.439
davon unbebaut	34.024
<b>Bebaute Fläche</b>	<b>12.439</b>
davon Verwaltungsgebäude	1.239
davon Werkstatt-/Sozialflächen	4.057
davon Bus-Abstellhallen	7.143
davon zum Bürogebäude umgebautes Wohnhaus	0
davon PKW-Garagen	0
<b>Bruttogeschossfläche Verwaltungsgebäude / Büros</b>	<b>2.478</b>
davon Verwaltungsgebäude	2.478
davon zum Bürogebäude umgebautes Wohnhaus	0
<b>Werkstatt- und Sozialflächen (BGF)</b>	<b>8.656</b>
<b>Überdachte Abstell-/Lagerflächen</b>	<b>7.143</b>
davon Bus-Abstellhallen	7.143
davon PKW-Garagen	0

Tabelle 8: STOAG Betriebshof, Stand: 12.06.2011

#### 2.3.3.2.1. Übersicht Verkehrsnetz

Die Übersicht ist in Kapitel 2.3.2.2.1 dargestellt.

#### 2.3.3.2.2. Sicherheits- und Navigationssysteme

Diese Systeme sind in Kapitel 2.3.2.2.3 beschrieben.

### 2.3.3.3 Fahrzeuge, Fahrzeug-Mehrqualitäten, Alter, Ausstattung

Nachfolgend sind die zur Bedienung des beschriebenen Grundangebots zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Nahverkehrsplans verwendeten Fahrzeuge dargestellt.

EDV-Nr.	Fahrzeugtyp	UF	Fahrzeugbestand [Anzahl]			
			gesamt	davon im Alter:		
				0-4 Jahre	5-8 Jahre	9-12 Jahre
<b>420 10</b>	<b>Standardlinienbus (10-13,5m) (SL)</b>	<b>0,90</b>	<b>72</b>	<b>21</b>	<b>34</b>	<b>17</b>
420 20	- Niederflurtechnik	0,10	72	21	34	17
420 70	- CRT oder gleichwertiges System	0,10	42	21	21	
420 80	- Vollklimatisierung	0,10	72	21	34	17
420 90	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05	21	21		
420 100	- Erfüllung der Abgasnorm Euro V durch Dieselbusse in Ver.	b0,15	21	21		
<b>440 10</b>	<b>Standardgelenkbus (SG)</b>	<b>1,30</b>	<b>51</b>	<b>32</b>	<b>17</b>	<b>2</b>
440 20	- Niederflurtechnik	0,10	51	32	17	2
440 70	- CRT oder gleichwertiges System	0,10	42	32	10	
440 80	- Vollklimatisierung	0,10	51	32	17	2
440 90	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05	32	32		
440 100	- Erfüllung der Abgasnorm Euro V durch Dieselbusse in Ver.	0,15	16	16		

Tabelle 9: Verwendete Busse (Anzahl, Alter und Ausstattung), Stand 12.06.2011

### 2.3.3.4 Betriebszeiten

Die Betriebszeiten ergeben sich aus **Anlage 2/3-4**.

Die Schwachverkehrszeiten sind in Kapitel 2.3.2.4 dargestellt.

### 2.3.3.5 Potenzielle gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Die potenziellen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sind in Kapitel 2.3.2.5 dargestellt. Ob und in welchem Umfang tatsächlich gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vorliegen, wird in den jeweiligen Finanzierungsbescheiden der das Bedienungsgebiet Oberhausen bedienenden Verkehrsunternehmen konkretisiert.

### 2.3.4 Schienenpersonennahverkehr

Die Linien im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betreiben die Deutsche Bahn AG (DB AG), die Eurobahn und die NordWestBahn mit folgenden Linien:

- ▶ DB AG:
  - ▶ S 2: Dortmund Hbf – Duisburg Hbf
  - ▶ S 3: Oberhausen Hbf – Hattingen (Ruhr) Mitte
  - ▶ RE 5: Koblenz – Emmerich
  - ▶ RB 33: Mönchengladbach Hbf – Wesel
  - ▶ RB 35: Düsseldorf Hbf – Wesel
- ▶ Eurobahn:
  - ▶ RE 3: Düsseldorf Hbf – Hamm
- ▶ NordWestBahn:
  - ▶ RB 36: Oberhausen Hbf – Duisburg-Ruhrort
  - ▶ RB 44: Oberhausen Hbf – Dorsten

Für weiterführende Aussagen wird auf den VRR-Nahverkehrsplan 2009 verwiesen /27/.

## 2.4 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Die Verkehrsnachfrage für das „Konzept 2011“ wurde im Rahmen der Aktualisierung des Verkehrsmodells ermittelt und für die Analyse anhand von Zählwerten für den ÖPNV<sup>3</sup> und den Motorisierten Individualverkehr (MIV)<sup>4</sup> geeicht.

Der ÖPNV-Anteil im Binnenverkehr der Stadt Oberhausen beträgt ca. 20 % (bezogen auf Wege mit dem MIV und ÖPNV). Der Anteil der Direktfahrer liegt bei ca. 63 %. Etwa 33 % der STOAG-Fahrgäste steigen einmal um, ca. 4 % öfter als einmal.

Die Ergebnisse auf den ÖSPV-Linien und Strecken im Stadtgebiet Oberhausen stellen sich für den Verkehr an Werktagen (Montag – Freitag) wie folgt dar:

- ▶ Ca. 142.000 Linienbeförderungsfälle werden auf den Linien der STOAG inklusive der Gemeinschaftslinien werktags realisiert. Ein Linienbeförderungsfall ist die Beförderung eines Fahrgastes von der Einstiegshaltestelle zur Ausstiegshaltestelle eines Teilweges der Fahrt. Ein Fahrgast, der während seines Weges umsteigt und daher mehrere Linien benutzt, erzeugt mit jedem Einstieg einen neuen Linienbeförderungsfall. Umsteigende Fahrgäste werden demnach mehrfach erfasst.

<sup>3</sup> ÖPNV: Zählwerte aus den AFZS-Systemen der STOAG; SPNV-Zählwerte für die Querschnitte, die die Stadtgrenze überschreiten vom VRR

<sup>4</sup> MIV: Zählwerte von der Stadt Oberhausen (Stand: 2005), Zählwerte für die Autobahnen und Bundesstraßen von der Bundesanstalt für Straßenwesen (Stand: 2009)

- ▶ Werktäglich werden ca. 113.500 Unternehmensbeförderungsfälle<sup>5</sup> auf den Linien der STOAG durchgeführt.
- ▶ Die aufkommensstärksten Linien mit mehr als 5.000 Beförderungsfällen pro Werktag sind: SB 90, SB 91, 112, 122, 143, 185, 263, 935, 960, 976 sowie die durchgebundenen Linien SB 92/SB 98 und 958/SB 97.
- ▶ An der aufkommensstärksten Haltestelle „Oberhausen Hbf“ steigen Montag – Freitag durchschnittlich ca. 40.000 Fahrgäste ein, aus oder um. Die Haltestelle „Sterkrade Bahnhof“ wird von ca. 25.000, die Haltestelle „Neue Mitte“ von ca. 20.000 und die Haltestelle „Lipperfeld“ von ca. 5.000 Fahrgästen frequentiert. Alle Haltestellen, die mehr als 300 Umsteiger pro Tag aufweisen, sind in der **Anlage 2/5** dargestellt.
- ▶ Die ÖPNV-Trasse zwischen Hauptbahnhof und Sterkrade über die Neue Mitte ist von besonderer Bedeutung. Sie dient der Straßenbahn und den Bussen als direkte, schnelle Nord-Süd-Verbindung zwischen den Zentren Alt-Oberhausen und Sterkrade ohne Beeinträchtigung durch den MIV. Die ÖPNV-Querschnittsbelegungen betragen auf der Trasse durchgängig mehr als 10.000 Personen pro Werktag. Am stärksten ist der Streckenabschnitt „Neue Mitte“ – „OLGA-Park“ mit ca. 25.000 Personen im Querschnitt belegt. Die Strecken nach Bottrop (SB 91) und Mülheim (Straßenbahn) werden werktäglich von über 5.000 Personen im Querschnitt genutzt (siehe **Anlage 2/5**).
- ▶ Die langfristige Prognose für das Jahr 2025 wurde anhand der Strukturdatenentwicklung abgeschätzt. Aufgrund der Einwohnerentwicklung bis 2025 wäre zu erwarten, dass sich die Fahrgastnachfrage (Linien- und Unternehmensbeförderungsfälle) rückläufig entwickeln wird. Der Rückgang kann aber teilweise durch die Arbeitsplatzansiedlung in der Neuen Mitte und Maßnahmen, die der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs dienen, z. B. die Realisierung des Haltestellenausbauprogramms der STOAG, den Ausbau der SPNV-Strecke bis Emmerich („Betuwe-Linie“) und der Einrichtung von P+R-Plätzen, aufgefangen werden.
- ▶ Für die kurzfristige Prognose 2015 wird unterstellt, dass die Arbeitsplatzansiedlung in der Neuen Mitte, wie auch 2025, bereits abgeschlossen ist und dass die Einwohnerzahl noch über dem Wert von 2025 liegt (siehe Kapitel 2.2.1). Es ist damit zu rechnen, dass die Fahrgastnachfrage unter dem Wert von 2011 und leicht über dem Wert von 2025 liegen wird.

---

<sup>5</sup> Ein Unternehmensbeförderungsfall entspricht dem Weg des Fahrgastes, den dieser mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegt unter Nutzung der ÖPNV-Angebote eines Unternehmens. Fußwege zum Umstieg zwischen zwei Haltestellen unterbrechen dabei die Wegekette nicht.

## 2.5 Bike and Ride und Leihradstationen

### Bike and Ride

An allen Haltepunkten und Bahnhöfen der Deutschen Bahn AG in Oberhausen sind B+R-Angebote vorhanden. Auch an der ÖPNV-Trasse zwischen der Stadtgrenze Mülheim und dem Bahnhof Sterkrade gibt es an den radverkehrsrelevanten Haltestellen entsprechende Abstellanlagen.

Entlang des übrigen STOAG-Liniennetzes sind aber, bis auf einzelne Ausnahmen, bislang keine B+R-Angebote vorhanden. Zum Teil sind die dafür erforderlichen Flächen im Umfeld der Haltestellen nicht vorhanden bzw. zu klein, um ein derartiges Angebot in Form von Fahrradständern bzw. Fahrradboxen aufstellen zu können.

In Oberhausen sind derzeit an zehn Standorten B+R-Anlagen mit insgesamt ca. 770 Stellplätzen vorhanden (siehe **Anlagen 2/6-1** und **2/6-2**).

Einzelne vorhandene Abstellanlagen an Haltestellen der STOAG werden nicht angenommen. Das kann unter anderem auch darin begründet sein, dass die Distanzen vom Wohnort zur nächsten Haltestelle, aber auch innerhalb der einzelnen Stadtteile bis zum eigentlichen Ziel, zu gering sind, um das Fahrrad in der „Wegekette“ einzusetzen. Aspekte von Vandalismus und (Teile-)Diebstahl spielen in diesem Zusammenhang aber auch eine wichtige Rolle in der Abwägung von Nutzern/innen, das eigene Fahrrad in einer derartigen Mobilitätskette mit einzusetzen.

In der Radstation im Hauptbahnhof werden seit 1996 bewachte Einstellplätze vermietet. Dort werden aber auch andere Serviceleistungen rund um das Fahrrad angeboten (Wartung, Reparatur, Ersatzteile, Leihradvermietung, Fahrrad-Codierung, Informationen, Fahrradkarten etc.).

Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖPNV ist innerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr und der Stadtwerke Oberhausen AG grundsätzlich gegeben. Allerdings gibt es im VRR zum Teil zeitliche Einschränkungen in den morgendlichen Hauptverkehrszeiten (bis 09:00 Uhr). Bei der STOAG ist die Fahrradmitnahme immer möglich, sofern alle anderen Fahrgäste, Kinderwagen und Rollstühle mitgenommen werden können.

## Leihradstationen

In den Jahren 2010 und 2011 wurden im Stadtgebiet von Oberhausen folgende Leihradstationen („metropolradruhr“) im Umfeld von ÖPNV-Haltestellen errichtet (siehe **Anlage 2/6-2**):

Standort	Lage	Stellplätze
Hauptbahnhof	Willy-Brandt-Platz	20
Neue Mitte/CentrO.	Haltestelle Neue Mitte	18
Bahnhof Sterkrade	Arnold-Rademacher-Platz	10
Westausgang Hbf/LVR-Industriemuseum	Westausgang Hbf/Hansastraße	12
Schloss Oberhausen	Konrad-Adenauer Allee	8
Rathaus Oberhausen	Schwartzstraße/gegenüber Rathaus Alt-Oberhausen	12
Innenstadt Sterkrade	Technisches Rathaus/Bahnhofstraße	11
Innenstadt Alt-Oberhausen	Wörth-/Havensteinstraße	14

Tabelle 10: Leihradstationen in Oberhausen

## 2.6 Park and Ride

P+R-Anlagen erleichtern den Autofahrern den Umstieg auf Bus oder Bahn im Regional- oder Fernverkehr. Die Stadt Oberhausen verfügt über folgende fünf Anlagen mit insgesamt ca. 1.100 Stellplätzen (siehe **Anlage 2/6-2**):

P+R-Anlage	Lage an Haltestelle	Stellplätze
Werthfeldstraße	OLGA-Park	330
Sterkrade Bahnhof	Sterkrade Bahnhof	110
Landwehr	Landwehr	90
Holten	HP Holten	25
Hauptbahnhof	Hauptbahnhof	506

Tabelle 11: P+R-Anlagen in Oberhausen

## 2.7 Tarif- und Vertriebssystem

Die Stadt Oberhausen liegt im Verbundgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Die Tarifstruktur ist innerhalb des Verbundes verbindlich festgelegt.

Die Verbundzugehörigkeit bietet folgende Vorteile:

- ▶ Eine einheitliche, übersichtliche Fahrausweispalette, die darüber hinaus für die verschiedenen Nutzergruppen attraktive Angebote bietet.
- ▶ Beim Umstieg in ein anderes Nahverkehrsmittel muss kein weiterer Fahrschein gelöst werden.

Innerhalb der Stadt Oberhausen gilt die einheitliche Preisstufe A bzw. A2 oder der Kurzstreckentarif. Mit der nächsthöheren Preisstufe B werden die Nachbarstädte erreicht. In Linien, die die Verbundgrenze des VRR überschreiten (Linien nach Dinslaken), gilt ein Übergangstarif. Mit Ausnahmen der Kurzstrecken gibt es im Verbundraum vier Preisstufen.

Die Fahrausweispalette ist vielfältig und bietet u. a. besondere Zeitkarten für Vielfahrer:

- ▶ BärenTicket (für Senioren)
- ▶ FirmenTicket (für Firmen und Organisationen)
- ▶ SchokoTicket (für Schüler)
- ▶ Semesterticket (für Studierende)
- ▶ Ticket1000 und Ticket1000 9 Uhr / Ticket2000 und Ticket2000 9 Uhr
- ▶ YoungTicket, YoungTicketPLUS (für Auszubildende)

Die Verkehrsunternehmen haben zu gewährleisten, dass die folgenden Leistungen im Bereich Regie- und Vertrieb erbracht werden: Planung und Koordination, Marketing und Finanzmanagement sowie Vertrieb zur Erfüllung verbundrelevanter Standards, zu deren Einhaltung die Verkehrsunternehmen aufgrund des Einnahmenaufteilungsvertrages und des Kooperationsvertrages einschließlich der zur Durchführung des Kooperationsvertrages ergangenen Richtlinien des VRR und dem Nahverkehrsplan der Stadt Oberhausen verpflichtet sind.

Im Einzelnen umfassen diese Regie- und Vertriebsmehrleistungen folgende Tätigkeiten:

### **Externe Regie- und Vertriebsleistungen**

- ▶ Übernahme der externen Regie- und Vertriebskosten der VRR AöR.

### **Interne Aufgaben: Planung/Koordinierung**

- ▶ Angebotsplanung (Netzanalyse und Optimierung)
  - ▶ Marketingplanung des ÖPNV (Konzepte/Instrumentarien)

- ▶ Fahrzeitanalysen, Fahrgastzählungen, Sondererhebungen
- ▶ Fahrplanrahmenvorgaben, Netz-/System-/Linienführung
- ▶ Leistungsplanung je Linie/Strecke
- ▶ Linien-/Haltestellenrahmenplanung
- ▶ Strukturplanung
  - ▶ Entwicklung von Qualitäts- und Produktvorgaben (für Fahrzeuge, Haltestellen usw.)
  - ▶ Abstimmung zwischen Aufgabenträgern (kommunale Politik) und den Verkehrsbetrieben als Leistungsträger, strategische Konzepte
  - ▶ Infrastrukturplanung/Verknüpfungspunkte

### **Marketing/Finanzmanagement**

- ▶ Finanzmanagement
  - ▶ Einnahmenverwaltung
  - ▶ Einnahmenverteilung, Kontrolle der Vorgaben bei Einnahmenverteilung und –verwaltung, finanztechnische Abwicklung
  - ▶ Ermittlung von Finanzierungsbeiträgen
- ▶ Marketing: Produktpolitik/Service/Kundenbetreuung
  - ▶ Differenzierte Bedienung/Produkte
  - ▶ Ergänzende Serviceleistungen, Sonderverkehre (Werk-/Schulverkehre)
  - ▶ Schulung und Weiterbildung
  - ▶ Junioren- und Seniorenprogramme
  - ▶ Projekte, Tools und neue Medien
  - ▶ Organisation von möglichen Sonderveranstaltungen, Großveranstaltungen und großen Umleitungen
  - ▶ SSS: Sicherheit, Service, Sauberkeit
  - ▶ Reinigungsservice
- ▶ Marketing: Kommunikation und Information
  - ▶ Werbung und Absatzförderung für ÖPNV
  - ▶ Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
  - ▶ Erscheinungsbild, Marktforschung (Verkehrsanalysen, Marktsegmentierung, Aufwandsplanung, Absatzplanung, Marktcontrolling, Kundenmonitoring), Imageförderung und Information
  - ▶ Mobilitätsberatung und Fahrplanauskunft, Beschwerdemanagement, Fahrplanbuch/Infomaterial, Haltestelleninfo/Wegeleitsystem
  - ▶ Nahverkehrsdatenbank (Angebot/Nachfrage/Infrastruktur/Gebietsstruktur), Bearbeiten von Verkehrsstatistiken

- ▶ Marketing: Tarifgestaltung
  - ▶ Tarifstruktur, Tarifhöhe/-niveau, Tarifkooperation (außerhalb des Verbundes) mit anderen Verkehrsunternehmen und Veranstaltern

## **Vertrieb**

Hierunter ist generell nur der unternehmensübergreifende und linienübergreifende Vertrieb zu verstehen. Aus Vereinfachungsgründen und im Hinblick auf eine zuverlässige einheitliche Kostenerfassung sind hier alle Vertriebskosten zu erfassen, die nicht eindeutig Betriebskosten (Verkaufskosten im Fahrzeug durch den Fahrer) sind.

- ▶ Vertriebsprojekte, Verkaufsteam, Kundencenter, Back Office
- ▶ Fundbüro
- ▶ Kosten Fahrplanwechsel
- ▶ Kontrolle im Bereich veranlasster Leistungen  
Ob und in welchem Umfang tatsächlich gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vorliegen, wird in den jeweiligen Finanzierungsbescheiden der das Bedienungsgebiet Oberhausen bedienenden Verkehrsunternehmen konkretisiert.

## **Kontrolle im Bereich veranlasster Leistungen**

- ▶ Kontrolle der Fahrplaneinhaltung, Gewährleistung der Anschlusssicherung
- ▶ Datennutzung und Analyse
- ▶ Fahrausweisprüfung/Kontrolle abzgl. Einnahmen EBE
- ▶ Qualitätskontrollen/Kontrollverfahren

### 3 Anforderungsprofil und Zieldefinition

Sofern Ziele bzw. Anforderungen definiert sind, die im derzeitigen Status Quo nicht abgedeckt sind, ist mit den betroffenen Verkehrsunternehmen auf dem Gebiet der Stadt Oberhausen zu prüfen, ob die Finanzierung dieser Anforderungen aus Fahrgeldeinnahmen erfolgen kann, oder ob sich Anpassungen an bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder neue gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ergeben, deren EU-konforme Finanzierung vorab geregelt werden muss. Insoweit stehen solche Regelungen unter einen Finanzierungsvorbehalt.

#### 3.1 Anforderungen aus dem ÖPNVG Nordrhein-Westfalen

Nach dem ÖPNVG NRW /1/ soll der Nahverkehrsplan den Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot festlegen. Dazu gehören nach § 8 Abs. 3 Vorgaben zu den notwendigen Mindestanforderungen für:

- ▶ Betriebszeiten,
- ▶ Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten,
- ▶ die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1, d. h.
  - ▶ Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit,
  - ▶ fahrgastfreundlich ausgestaltete, sichere und saubere Fahrzeuge und Haltestellen/Stationen,
  - ▶ Zugänglichkeit von Fahrgastinformationen,
  - ▶ fahrgastfreundlicher Service,
  - ▶ geeignete Verknüpfung von ÖPNV mit motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr,
- ▶ den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals,
- ▶ die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge.

Nach § 8 Abs. 1 sind des Weiteren die Belange des Umweltschutzes und der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus zu berücksichtigen.

### 3.2 Anforderungen der Stadt Oberhausen

Ergänzt werden die gesetzlich geforderten Vorgaben (siehe Kapitel 3.1) durch weitere Kriterien der Stadt Oberhausen, die bereits im Nahverkehrsplan 2005 /3/ aufgestellt wurden (siehe Tabelle 12).

Für einen Teil dieser Kriterien werden auf Basis der vorgegebenen Standards Schwachstellen im ÖPNV-Angebot analysiert und darauf aufbauend ggf. Maßnahmen definiert. Diese Merkmale lassen sich weitestgehend anhand von Messgrößen quantitativ beschreiben, wie zum Beispiel Bedienungshäufigkeit anhand von Fahrtenzahlen oder die Schnelligkeit anhand von Reisezeiten.

Andere Merkmale wie „Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit“ oder „Tarif und Vertriebssystem“ lassen sich nur qualitativ beschreiben. Dafür werden weitere Standards für die Entwicklung des ÖPNV definiert und gegebenenfalls Möglichkeiten zur Überwachung ihrer Einhaltung aufgezeigt. Eine Überprüfung des bestehenden Angebots wird hinsichtlich dieser qualitativen Merkmale nicht durchgeführt.

	Merkmal	Standards für die	
		Schwachstellenanalyse	ÖPNV-Entwicklung
<b>Bedienungsqualität</b> Verkehrerschließung	Räumliche Erschließung: Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	x	
	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete	x	
<b>Angebotsqualität</b>	Bedienungshäufigkeit	x	
	Platzangebot		x
	Umsteigehäufigkeit	x	
	Anschlussicherung	x (Auswahl)	
	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung		x
<b>Beförderungsqualität</b>	Schnelligkeit	x	
	Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit		x
	Fahrzeugausstattung		x
	Haltestellen		x
	B+R-, P+R-Anlagen		x
	Kundenbetreuung und Fahrgastinformation		x
	Tarif- und Vertriebssystem		x
	Belange besonderer Personengruppen		x
	Qualifikationsstandards Personal		x
	Umwelt		x

Tabelle 12: Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP

Eine große verkehrliche Bedeutung misst die Stadt Oberhausen der Straßenbahn zu. Deshalb sollen weiterhin die Unterhaltung und der Betrieb, weitestgehend auf besonderen Bahnkörper bzw. auf der zentralen ÖPNV-Trasse für Straßenbahn und Bus, durchgeführt werden.

### 3.3 Festlegung der Relationskategorien

Die Stadt Oberhausen als Aufgabenträger hat das Ziel, für das Stadtgebiet sowie in die umliegenden Städte ein ausgewogenes und finanzierbares ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen.

Die im Folgenden beschriebenen Untersuchungsmerkmale beziehen sich zum Teil auf die Betrachtung von Quell-Ziel-Relationen, wie beispielsweise die Untersuchung der Schnelligkeit oder der Fahrtenhäufigkeiten. Daraus ergibt sich, besser als bei einer Betrachtung der Linien und Strecken, die Möglichkeit, je nach Bedeutung der Quell-Ziel-Relationen differenzierte Anforderungen zu entwickeln. Daher wird die Kategorisierung der Relationen entsprechend ihrer Bedeutung im Stadtgebiet und der daraus resultierenden Gesamtverkehrsnachfrage vorgenommen.

Die Raumkategorien (Verkehrszellen, Relationen) werden zunächst unabhängig vom bestehenden ÖPNV-Angebot unterteilt und begrifflich am raumplanerischen Ansatz ausgerichtet. Die Festlegung von Relationskategorien hat zum Ziel, die Qualität des ÖPNV zwischen zwei Orten mit Hilfe einer relationsbezogenen Betrachtung zu untersuchen.

#### 3.3.1 Kategorisierung der Verkehrszellen

Zunächst werden die Verkehrszellen der Stadt Oberhausen in Abhängigkeit von ihrer Zentralität kategorisiert. Es wird grundsätzlich zwischen Zentren unterschiedlicher Bedeutung und deren Einzugsbereichen differenziert. Folgende Kategorien werden hierbei festgelegt /3/:

##### **Zentren:**

- ▶ Kategorie 1:
  - ▶ Stadtteilzentren und wichtige Verkehrszentren in Oberhausen: Sie dienen insbesondere zur Versorgung durch Einzelhandel und Dienstleistungseinrichtungen, haben jedoch teilweise auch Verwaltungsfunktionen. Hierzu gehören Alt-Oberhausen-Mitte, Sterkrade-Mitte, Osterfeld-Mitte und die Neue Mitte
- ▶ Kategorie 2:
  - ▶ Überörtliche Zentren in Oberhausen: Gegebenenfalls weitere wichtige Bereiche mit hohem Verkehrsaufkommen wie große Arbeitgeber, wichtige Bildungsinstitutionen oder sonstige besucherintensive Einrichtungen. Teilweise besteht zu ihnen nur zu bestimmten Zeiten eine hohe Verkehrsnachfrage. Hierzu zählen u. a. die Gebiete

Dümpten, Alstaden, Buschhausen, Holten Mitte, Schmachtdorf Mitte und Königshardt.

- Wichtige Zentren in den Nachbarstädten: Versorgung insbesondere durch Einzelhandel und andere zentrale Funktionen in den umliegenden Städten. Als wichtige Zentren der Nachbarstädte sind beispielsweise Dinslaken, Mülheim (Ruhr)-Stadtmitte, Mülheim (Ruhr)-Rhein-Ruhr-Zentrum, Essen-Stadtmitte, Essen-Borbeck, Duisburg-Stadtmitte und Bottrop-Stadtmitte zu nennen.

**Siedlungsgebiete:**

Als Siedlungsgebiete werden alle bebauten Flächen außerhalb der definierten Zentren bezeichnet.

Die Einteilung der Verkehrszellen in ein Zentrenkonzept wurde aus dem NVP 2005 /3/ übernommen (siehe Tabelle 13).

Zentrum	Zentrum
<b>Kategorie 1</b> Stadtgebiet Oberhausen	Alt-Oberhausen
	Sterkrade
	Osterfeld
	Neue Mitte
<b>Kategorie 2</b> Stadtgebiet Oberhausen	Dümpten
	Alstaden
	Bero-Zentrum
	Buschhausen
	Holten Mitte
	Schmachtdorf Mitte
	Königshardt, Falkestr.
Nachbarstädte	Dinslaken
	Mülheim (Ruhr)-Stadtmitte
	Mülheim (Ruhr)-Rhein-Ruhr-Zentrum
	Mülheim (Ruhr)-Speldorf/Broich
	Mülheim (Ruhr)-Heifeskamp
	Essen-Stadtmitte
	Essen-Borbeck
	Duisburg-Stadtmitte
	Duisburg-Aldenrade/Vierlinden
	Duisburg-Meiderich
	Duisburg-Hamborn
	Bottrop-Stadtmitte
	Düsseldorf-Stadtmitte

Tabelle 13: Kategorisierung der Zentren

### 3.3.2 Kategorisierung der Relationen

Aus der Einteilung der Verkehrszellen in ein Zentrenkonzept wird die Kategorisierung der Verbindungen (Relationen) zwischen den Zellen definiert. Wichtigstes Kriterium hierfür ist die Stärke der Gesamtverkehrsnachfrage. Hieraus ergibt sich folgende Einteilung (siehe auch Tabelle 14):

#### Relationskategorie I:

- ▶ Verbindung der Zentren der Kategorie 1 untereinander, z. B. die Verbindung Sterkrade Mitte und Alt-Oberhausen Mitte

#### Relationskategorie II:

- ▶ Verbindung der Zentren der Kategorie 2 untereinander und mit den Zentren der Kategorie 1, z. B. die Verbindung von Dümpten nach Alstaden oder von Dinslaken nach Sterkrade Mitte
- ▶ Verbindung der Siedlungsbereiche mit den Zentren der Kategorien 1 und 2, in deren Einzugsbereich sie liegen

#### Relationskategorie III:

- ▶ Verbindungen von Siedlungsgebieten untereinander sowie mit weiter entfernt liegenden Zentren
- ▶ Relationen zwischen räumlich weiter voneinander entfernten Verkehrszellen mit vernachlässigbarer Gesamtverkehrsnachfrage werden als irrelevant eingestuft. Für sie werden keine Mindeststandards im ÖPNV definiert.

von	nach	Zentrum Kategorie 1	Zentrum Kategorie 2	Siedlungsgebiet
Zentrum Kategorie 1		I	II	II
Zentrum Kategorie 2		II	II	II / III
Siedlungsgebiet		II	II / III	III

Tabelle 14: Kategorisierung der Relationen

In Abhängigkeit von der Relationskategorie werden systematisch differenzierte Mindestanforderungen für die Bedienungshäufigkeit, die Umsteigehäufigkeit und die Schnelligkeit festgelegt.

Die Analyse des Angebots auf Basis der im Folgenden dargestellten Beurteilungsmerkmale wird für eine Auswahl aller theoretisch möglichen Relationen (innerhalb des Stadtgebiets sind dies ca. 34.000 Relationen) dargestellt. Untersucht werden alle Relationen die eine relevante Gesamtverkehrsnachfrage aufweisen.

## 3.4 Standards für die Schwachstellenanalyse

### 3.4.1 Räumliche Erschließung von Siedlungsflächen – Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Zur Gewährleistung der räumlichen Erschließung von Siedlungsflächen werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei werden topographische Besonderheiten nicht berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius nicht ermöglichen (zum Beispiel Flussläufe, umwegige Fußwegführung).

**Richtwerte:** Die Einzugsradien, die nicht überschritten werden sollen, werden aus dem NVP 2005 /3/ der Stadt Oberhausen übernommen:

- ▶ Bus: 400 m
- ▶ Bus (Nachtnetz): 500 m
- ▶ Straßenbahn und SPNV: 600 m

**Methodik der Schwachstellenanalyse:** Die Einzugsradien werden im Netzmodell graphisch dargestellt. Räume mit mangelnder Erschließung werden ermittelt und analysiert.

### 3.4.2 Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden maximale Reisezeiten definiert, innerhalb derer ein Fahrgast von jedem Bereich in Oberhausen ein Stadtteilzentrum (Alt-Oberhausen, Sterkrade oder Osterfeld) erreichen kann.

**Richtwerte:** Entsprechend Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) maximal 20 Minuten bis zum nächsten Zentrum. Für die Randgebiete der Stadt Oberhausen sind bis zu 25 Minuten zulässig.

**Methodik der Schwachstellenanalyse:** Darstellung der Erreichbarkeit ausgewählter Haltestellen mittels Reisezeit-Isochronen (farbliche Markierung von Räumen gleicher zeitlicher Entfernung) für den ÖPNV.

### 3.4.3 Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit nimmt innerhalb der verschiedenen Bedienungsmerkmale eine Schlüsselstellung ein. Richtwerte für diese Größe werden anhand der Außer-Haus-Aktivitäten der ÖPNV-Nutzer hergeleitet. Es werden vier Aktivitäten unterschieden:

- ▶ **Ausbildung:** Wege von und zur Ausbildungsstelle
- ▶ **Beruf:** Wege von und zur Arbeitsstelle
- ▶ **Versorgung:** Wege zu Einkaufszwecken sowie Erledigungen bei Ämtern und Behörden, Arztbesuche und Ähnliches
- ▶ **Freizeit:** Wege zu Freizeitaktivitäten (zum Beispiel Sport, Naherholung, Besuch von Veranstaltungen)

Für den Berufs- und Ausbildungsverkehr sind Fahrten in der Hauptverkehrszeit (HVZ) in hoher Dichte etwa zwischen 06:30 und 09:00 sowie zwischen 12:00 und 18:00 Uhr notwendig. In der Nebenverkehrszeit (NVZ), ist der Bedarf etwas niedriger, jedoch kommt der weniger gebündelte Versorgungsverkehr dazu.

Am Samstag beschränkt sich die Zeit der höchsten Nachfrage etwa auf den Zeitraum zwischen 09:00 und 19:00 Uhr. Der Sonntag kann grundsätzlich als Schwachverkehrszeit (SVZ) definiert werden, da mit geringen Ausnahmen der Freizeitverkehr vorherrscht.

Der Freizeitverkehr in der Schwachverkehrszeit am Abend und am Wochenende weist die am schwächsten gebündelte Nachfrage auf. Im Gegensatz zum werktäglichen Berufsverkehr, bei dem die meisten Fahrten innerhalb eines eingeschränkten Zeitraumes (Hauptverkehrszeit) zu teilweise einheitlichen Zielen (z. B. Gewerbe-/Industriegebiete) stattfinden, ist der Freizeitverkehr sowohl zeitlich als auch räumlich weit gestreut.

Die Tabelle 15 zeigt die aus den Aktivitäten abgeleiteten Verkehrszeiten.

Wochentag	Verkehrszeit	Uhrzeiten
Montag - Freitag	HVZ	06:30 – 09:00, 12:00 – 18:00 Uhr
	NVZ	09:00 – 12:00, 18:00 – 20:00 Uhr
	SVZ	20:00 – 24:00, 00:00 – 06:30 Uhr
Samstag	NVZ	09:00 – 19:00 Uhr
	SVZ	19:00 – 24:00 Uhr, 00:00 – 09:00 Uhr
Sonntag/Feiertag	SVZ	00:00 – 24:00 Uhr

Tabelle 15: Verkehrszeiten

Im Folgenden wird die Mindestanzahl der Fahrten für die definierten Relationskategorien festgelegt (Tabelle 16). Dieser Richtwert legt fest, wie oft eine Verkehrszelle von einer Ausgangszelle aus erreichbar sein muss und zwar unabhängig davon, ob es sich hierbei um Umsteige- oder Direktverbindungen handelt. Für jede Relation zwischen zwei Verkehrszellen werden jeweils beide Richtungen nach den o. a. Richtwerten analysiert.

**Richtwerte:**

Relationskategorie	Mindestangebot Fahrten (pro Stunde) Abweichungen von einer Fahrt pro Stunde sind erlaubt		
	I	II	III
<b>Montag - Freitag</b>			
HVZ	6	3	3
NVZ	4	2	2
SVZ*	2	2	1
<b>Samstag</b>			
NVZ	4	2	1
SVZ*	2	2	1
<b>Sonntag*</b>	2	2	1

\* Nachtverkehr: Nacht auf Samstag und Nacht auf Sonntag nach 23:00 Uhr max. 1 Fahrt pro Stunde

Tabelle 16: Beurteilungsmerkmal „Fahrtenhäufigkeit“ – Mindestbedienung

**Methodik der Schwachstellenanalyse:** Da viele Verkehrsrelationen von mehreren Linien bedient werden, soll die Bewertung des ÖPNV-Angebots nicht allein aus einer Betrachtung von Strecken und Linien erfolgen, sondern anhand der Bedienung von Quell-Ziel-Relationen. Die Bedienungshäufigkeit wird anhand der in Tabelle 16 definierten Mindestanforderungen überprüft. Wenn das Angebot über diesen Mindestanforderungen liegt, kann dies in der örtlichen Nachfragestruktur begründet und sinnvoll sein.

Bei Mängeln ist im Einzelfall zu prüfen, ob eine Bedienung mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich und sinnvoll ist.

### 3.4.4 Umsteigehäufigkeit

Jede wichtige Fahrbeziehung sollte so direkt wie möglich erfolgen. Umsteigevorgänge können jedoch erforderlich werden, wenn ein Wechsel zwischen Verkehrssystemen nötig ist. Dies ist zum Beispiel immer dann der Fall, wenn Zubringerlinien zu Hauptlinien (z. B. Bus zu Schiene) bestehen. Ein Beispiel für Oberhausen wäre eine Pendlerfahrt nach Düsseldorf, die mit einem Zubringerbus zum Bahnhof beginnt, bevor der Pendler mit der Bahn nach Düsseldorf reist.

**Richtwerte:** In Tabelle 17 sind die zulässigen maximalen Umsteigevorgänge bezogen auf die Relationskategorien dargestellt.

Relationskategorie	Maximal zulässige Anzahl von Umstiegen pro Verbindung		
	I	II	III
alle Betriebstage	0	0	1

Begründete Ausnahmen können zulässig sein.

Tabelle 17: Beurteilungsmerkmal „Umsteigehäufigkeit“ – Maximale Zahl an Umsteigevorgängen

Dem Schema liegt die Forderung zugrunde, dass von allen definierten Zentren aus, ein Zentrum der Kategorie 1 sowie für alle Siedlungsgebiete ein Versorgungszentrum umsteigefrei erreichbar sein soll. Auf nachrangigeren Relationen ist ein Umstieg zumutbar.

**Methodik der Schwachstellenanalyse:** Im Zuge der Schwachstellenanalyse werden ÖPNV-Verbindungen mit einer zu hohen Anzahl von Umsteigevorgängen ermittelt.

### 3.4.5 Anschlusssicherung

An den Verknüpfungspunkten insbesondere der Bahn mit dem Busnetz, aber auch innerhalb des Busnetzes sollen attraktive Übergangsmöglichkeiten bestehen. Hierzu sind barrierefreie, kurze Fußwege sicher zu stellen. Bei der Gestaltung der Fahrpläne durch die Verkehrsunternehmen ist auf eine Koordination zwischen den Linien zu achten.

An wichtigen Umsteigepunkten sollen die Anschlüsse für Verbindungen mit hohem Fahrgastpotenzial optimal abgestimmt sein. Die Anschlusszeit setzt sich ggf. aus einer Übergangszeit zwischen zwei Haltepunkten und einer Wartezeit zusammen. Für die Wartezeit betreffend werden höchstens 10 Minuten als akzeptabel angesehen. Zur Beurteilung bestehender Anschlüsse an den wichtigen Verknüpfungspunkten sind die in Tabelle 18 dargestellten Qualitätsstufen anzuwenden.

#### Richtwerte:

Wartezeit	Beurteilung
bis 5 min	gut
> 5 bis 10 min	akzeptabel
> 10 bis 30 min	schlecht
> 30 min	keine Verbindung

Tabelle 18: Qualitätsstufen der Wartezeit an wichtigen Umsteigepunkten

**Methodik der Schwachstellenanalyse:** Die wichtigsten Umsteigebeziehungen (unter Berücksichtigung der Lastrichtung und bei einer ausgewiesenen Mindestnachfrage) an ausgewählten Umsteigehaltstellen werden untersucht.

### 3.4.6 Schnelligkeit

Ziel des Vergleichs der Zeiten im ÖPNV und MIV ist es, Relationen mit geringen ÖPNV-Reisegeschwindigkeiten zu ermitteln. Hohe Reisezeiten wirken sich negativ auf die Akzeptanz des ÖPNV aus und können u. a. aufgrund folgender Ursachen entstehen:

- ▶ umwegige Linienführung, zum Beispiel bei der Wahrnehmung von Erschließungsfunktionen
- ▶ ungünstige Umsteigeverbindungen mit zu langen Wartezeiten

**Richtwerte:**

Relationskategorie	I	II	III
Verhältnis Beförderungszeit ÖPNV*/Fahrzeit MIV**	≤1,5	≤2,0	≤2,5
* Beförderungszeit = Fahrzeit + Umsteigezeit; (Zu- und Abgangszeiten werden hier nicht berücksichtigt).			
** Fahrzeit MIV = Fahrzeit im Fahrzeug ohne Parksuchzeiten und ohne Berücksichtigung von regelmäßig auftretenden Staus			

Tabelle 19: Beurteilungsmerkmal Schnelligkeit (Verhältnis Beförderungszeit ÖPNV/MIV)

Hier wird ausschließlich die Beförderungszeit betrachtet, das heißt die Zeit für den Weg von der Quell- zur Zielhaltestelle. Die „Schnelligkeit“ ist daher ein Maß der ÖPNV-Qualität für den Fahrgast. Der Vergleich zur zeitlichen Erreichbarkeit des Zieles mit dem Pkw ist dabei ein wichtiger Faktor für die Entscheidung des Fahrgastes, den ÖPNV zu nutzen. Untersucht wird das Verhältnis der Zeiten beider Verkehrsmittel.

**Methodik der Schwachstellenanalyse:** Identifizierung von zu hohen Beförderungszeiten auf Relationen. Da bei kurzen Fahrzeiten ein Fahrzeitunterschied zum Pkw nicht wahrgenommen wird, werden ÖPNV-Fahrten von unter 10 Minuten nicht untersucht.

## 3.5 Weitere Standards für die ÖPNV-Entwicklung

### 3.5.1 Platzangebot

Der Besetzungsgrad (Anteil der von Fahrgästen besetzten Sitz- und Stehplätze im Fahrzeug) soll als Mittelwert in der Regel folgende Werte nach der Empfehlung des VDV /15/ nicht überschreiten:

- ▶ HVZ: 65 % in der Spitzenstunde
- ▶ NVZ: 50 % als Mittelwert über eine Stunde  
Für Fahrten mit einer Fahrzeit über 15 Minuten soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.
- ▶ SVZ: in der Regel soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz angeboten werden

## 3.5.2 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Sauberkeit und Sicherheit

### Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit und die zuverlässige Bedienung gewährleisten eine hohe Beförderungsqualität.

Dazu sind folgende Maßnahmen zu sichern /16/:

- ▶ Reserve-Vorhaltung von Fahrzeugen
- ▶ Pufferzeiten bei der Umlaufplanung
- ▶ Funkverbindung für die Koordination bei Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf
- ▶ Nutzung vorhandener technischer Ausstattung (Lichtsignalanlagen, (LSA)-Steuerung, rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL))

Die Beschleunigung und Harmonisierung der Fahrpläne sind weiterhin wichtige Ziele in der ÖPNV-Planung. Durch Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. bauliche Maßnahmen an den Haltestellen und auf der freien Strecke, LSA-Bevorrechtigung, verkehrsorganisatorische Maßnahmen) soll der ÖPNV schneller, zuverlässiger und regelmäßiger werden. Die Attraktivität für den Fahrgast soll damit verbessert und die Wirtschaftlichkeit gesteigert werden.

Da sich Verspätungen aber nicht grundsätzlich vermeiden lassen, bieten alle Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund die „VRR-Mobilitätsgarantie“ an. Sind Bus oder Bahn mehr als 20 Minuten verspätet (ausgenommen „höhere Gewalt“) und besteht keine alternative Fahrmöglichkeit, können sich die Fahrgäste ein Taxi nehmen oder ggf. auf einen Fernverkehrszug umsteigen. Die auf dem Ticket mitgereisten Personen können ebenfalls im Taxi oder Zug mitfahren. Die dabei entstehenden Kosten werden bis zu entsprechenden Höchstgrenzen erstattet. Zusätzlich gibt es bei der Vestischen Straßenbahnen GmbH das sogenannte „Pünktlichkeitsversprechen“ ab einer Verspätung von 10 Minuten. Dieses „Pünktlichkeitsversprechen“ wird seit dem 01.05.2011 im Rahmen der Kooperation Östliches Ruhrgebiet angeboten.

### Sauberkeit

Die Fahrzeuge und Haltestellen sollen sauber sein. Verschmutzungen (Müll, Verunreinigungen, Graffiti, Schäden durch Vandalismus) sind schnellstmöglich zu beseitigen. Reinigungsintervalle für die Fahrzeuge und die Haltestellen sind festzulegen.

Für die Reinigung aller Betriebsanlagen entlang der ÖPNV-Trasse ist die STOAG zuständig. Die Reinigung erfolgt bedarfsorientiert, in festgelegten Zyklen.

Im "Gestattungs- und Nutzungsvertrag über den Personennahverkehr in Oberhausen" sind darüber hinaus Haltestellen (ohne Werbung) benannt, für deren Reinigung die STOAG verantwortlich ist. Hat die Stadt die Herstellung und Unterhaltung von

Fahrgastunterständen einem Dritten übertragen, erfolgt die Reinigung durch diesen Dritten. Die Reinigungen erfolgen jeweils 14-tägig.

Für alle sonstigen Haltestellenbereiche sind entsprechend der Straßenreinigungssatzung die Eigentümer der anliegenden Grundstücke verantwortlich.

### **Sicherheit**

Ziel ist es, dass alle Fahrgäste ein möglichst weitreichendes Sicherheitsgefühl bei der Nutzung des ÖPNV haben. Neben gut ausgeleuchteten transparenten Haltestellenbereichen ist für die Sicherheit im Fahrzeug auch der Kontakt zum Fahrpersonal notwendig.

Des Weiteren besteht zwischen der STOAG und der Polizei Oberhausen eine Notrufpartnerschaft. Das Fahrpersonal der STOAG gibt den Notruf per Funk an die Betriebsleitstelle weiter, die direkt mit der Leitstelle der Polizei und der Rettungsdienste verbunden ist.

### **3.5.3 Fahrzeugausstattung**

Hinsichtlich der zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Nahverkehrsplans zur Bedienung der in **Anlage 2/3-4** dargestellten Linien verwendeten Straßenbahnfahrzeuge und Busse wird auf Kapitel 2.3.2.3 und Kapitel 2.3.3.3 verwiesen. Die Darstellungen enthalten Informationen zum Alter und zur Ausstattung der Fahrzeuge.

Der Kriterienkatalog des VRR zur Förderung der Beschaffung neuer Nahverkehrsfahrzeuge ist der **Anlage 3** beigefügt. Diese Fahrzeugausstattung wird auch von der Stadt Oberhausen gefordert. Zusätzlich dazu sollen die Fahrzeuge ab dem Baujahr 2000 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.

Alle Fahrzeuge der STOAG sind mit Niederflurtechnik (Kneeling) ausgestattet. Diese Fahrzeuge gewährleisten ein stufenloses Ein- und Aussteigen. Die Fahrzeuge besitzen einen breiten Einstiegsbereich ohne Mittelstangen und verfügen zusätzlich über eine mechanische Klapprampe für Rollstuhlfahrer. Stellplätze für Rollstuhlfahrer sind obligatorisch und mit einem Piktogramm gekennzeichnet.

### **3.5.4 Haltestellen**

In einem mehrstufigen Programm hat die STOAG seit 1997 Haltestellen umgebaut. Inzwischen sind bereits 70 % der Bushaltestellen und alle Straßenbahnhaltestellen in der Stadt Oberhausen barrierefrei gestaltet /17/. Nach den Planungen werden bis 2013 in zwei Bauabschnitten weitere Haltestellen behindertengerecht umgebaut.

Alle Haltestellen sollen mindestens folgende Ausstattungsmerkmale aufweisen:

- ▶ Haltestellenmast mit Liniennummer und Zielhaltestelle,
- ▶ Papierkorb,
- ▶ Fahrpläne und Tarifpläne,
- ▶ bauliche Einrichtungen für Seh- und Gehbehinderte (taktiler Belag, niederflur-gerechter Ausbau)

Zusätzlich dazu wurde 2009 die dritte Ausbaustufe der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) in Oberhausen realisiert. Die STOAG hat alle wichtigen Haltestellen mit dieser Technik ausgerüstet.

### **3.5.5 Kundenbetreuung und Fahrgastinformation**

Wichtige Informationen für den Fahrgast sind:

- ▶ Fahrplan- und Tarifinformationen
- ▶ optische Anzeigen und akustische Ansagen im Fahrzeug, gegebenenfalls auch an der Haltestelle
- ▶ Linien- und Zielbezeichnung des Fahrzeuges
- ▶ Haltestellenbezeichnung und -aushänge
- ▶ Internetauftritt
- ▶ Information in Sondersituationen
- ▶ Marketingmaßnahmen zur Bekanntmachung der ÖPNV-Angebote

Die Verständlichkeit der Fahrgastinformationen erleichtert dem Fahrgast die Benutzung der ÖPNV-Verkehrsmittel. Daher sind klare Linienführungen mit weitestgehend gleichem Linienweg anzustreben. Der Fahrplan soll übersichtlich und leicht merkbar sein. Nach Möglichkeit, ist eine Vertaktung des Angebotes vorzusehen. Zusätzlich zu den Standardinformationen an den Haltestellen und in den Fahrzeugen sind folgende Punkte zu beachten:

- ▶ Informationen sollen unabhängig vom Medium aktuell erstellt werden und müssen für den Kunden leicht erreichbar sein und in ansprechender Form zur Verfügung gestellt werden.
- ▶ Servicestellen vor Ort dienen der Mobilitätsinformation aus einer Hand und ersparen dem Kunden zeitaufwendiges Suchen nach Informationen. In Oberhausen sind KundenCenter am Hauptbahnhof, an der Neuen Mitte und in Sterkrade für die Kunden zugänglich.

Die VRR koordiniert verbundweit die Nahverkehrsplanung, die Tarifgestaltung, einzelne Marketingaktivitäten und erarbeitet Qualitätsstandards bzw. Vorgaben, um den Kunden eine einheitliche Benutzeroberfläche anzubieten. Dies erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern. Die Stadt Oberhausen und die

STOAG sind damit aktiv an den Planungen beteiligt. Darüber hinaus wird die STOAG auch ihre eigenen Marketingstrategien weiterentwickeln.

### 3.5.6 Bike and Ride

Für den ÖPNV ist eine Verknüpfung mit dem Rad 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. B+R 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. Hier können Fahrgäste gewonnen werden, die ansonsten für die gesamte Fahrt den Pkw nutzen würden. Zur Einrichtung von B+R-Anlagen eignen sich besonders die Endhaltestellen sowie andere Haltestellen in den dünner besiedelten Außenbereichen mit einem entsprechend großen Einzugsgebiet bei unzureichender ÖPNV-Erschließung. Für die B+R-Kunden soll das Angebot verbessert und durch innovative Maßnahmen neue Kunden gewonnen werden. Maßnahmen hierzu sind die Erleichterung des Verkehrsmittelübergangs sowie die Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Für viele Fahrgäste erhöhen sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder die Erreichbarkeit von Haltestellen. Dies gilt insbesondere für Haltestellen mit einem dichten ÖPNV-Angebot, die von den Siedlungsbereichen mit dem Rad leicht zu erreichen sind. Damit steigt auch die Flexibilität des Fahrgastes, von seinem gegebenenfalls weniger dicht erschlossenen Wohngebiet aus z. B. einen Bahnhof zu erreichen.

Daher soll der Ausbau von B+R-Anlagen in Oberhausen weiter verfolgt werden, wobei die Größe, die Art und die Ausstattung derartiger Anlagen in Abhängigkeit von der Bedeutung, der Lage und dem Umfeld (soziale Kontrolle) der Haltestelle für Fahrradzubringerverkehre ausgelegt sein soll.

Wichtige Ausstattungsmerkmale von Fahrradabstellanlagen sind:

- ▶ Größe/Kapazität: je nach Bedeutung der Haltestelle
- ▶ Art: Lang-/Anlehnbügel, Fahrradboxen
- ▶ Überdachung/Wetterschutz: an wichtigen Haltestellen, insbesondere Bahnhöfen
- ▶ Sicherheit: Diebstahlschutz an wichtigen Haltestellen, insbesondere Bahnhöfen

Die Mitnahmemöglichkeit des Fahrrades in den ÖPNV-Verkehrsmitteln soll soweit wie möglich bestehen.

### 3.5.7 Park and Ride

In Oberhausen existieren bereits einige P+R-Anlagen. Nach Prüfung des Bedarfes, sollen an weiteren wichtigen Schnittstellen des Straßennetzes mit den ÖPNV-Linien P+R-Anlagen gebaut werden. Damit soll vor allem das Umsteigen der Berufspendler auf den ÖPNV gefördert werden.

Die P+R-Anlagen unterscheiden sich baulich fast nicht von normalen Parkplätzen. Hervorzuheben sind die folgenden Merkmale /18/:

- ▶ übersichtliche Parkflächeneinteilung mit einfacher Verkehrsführung
- ▶ ausreichende Beleuchtung der Parkflächen und der Zugangswege zu den Haltestellen
- ▶ die Parkstände für Behinderte sind möglichst nahe an den Zugängen zur Haltestelle anzulegen, die Zugänge sind barrierefrei auszubauen
- ▶ maximale Fußweglänge vom Abstellort des Pkw bis zur Haltestelle: 150 m

Mit Marketingstrategien sind die P+R-Angebote den potenziellen Nutzern nahe zu bringen.

### 3.5.8 Tarif- und Vertriebssystem

Ein optimierter Vertrieb von Fahrausweisen trägt dazu bei den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, durch einen verbesserten stationären Vertrieb von Fahrkarten das Fahrpersonal vom Verkaufsgeschäft zu entlasten und so die Pünktlichkeit zu erhöhen. Wichtig ist daher die Versorgung mit Verkaufsstellen und Automaten für das Fahrscheingrundsortiment sowie Beratungs- und Verkaufsbüros an zentralen Stellen.

Die STOAG wird ihre Angebote im Vertriebsbereich (z. B. Kombi-Ticket, Schuppper-Ticket) weiterentwickeln.

Ab dem 01. Januar 2012 wird die Tarifharmonisierung im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) und in der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) umgesetzt. In beiden Gebieten wird ab Januar 2012 der VRR-Tarif gelten. Damit wird eine fünfte Preisstufe E eingeführt, die für den neuen Gesamtverbundraum (VGN + VRR) gelten wird<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Quelle: [http://www.vrr.de/de/global/presse/archiv/pressemitteilungen\\_2011/01575/index.html](http://www.vrr.de/de/global/presse/archiv/pressemitteilungen_2011/01575/index.html)

### 3.5.9 Belange besonderer Personengruppen

#### Belange von mobilitätseingeschränkten Personen

Nach dem ÖPNVG NRW /1/ sind die Belange der Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) /19/ zu berücksichtigen. Im § 4 heißt es dazu: „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.“

Nach § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat der Nahverkehrsplan die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Barrierefreiheit dient sowohl Menschen mit Mobilitätsbehinderung als auch mit sonstigen Mobilitätseinschränkungen (zum Beispiel Transport von Kinderwagen). Im Nahverkehrsplan sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden. Dies bezieht sich auf Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen bzw. bei größeren Neu- oder Umbauten der Verkehrsinfrastruktur.

Ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV ist eine wichtige Maßnahme für mehr Kundenorientiertheit und Attraktivität. Daher soll sie zeitnah angestrebt werden. Hierbei muss jedoch die Finanzierung der Maßnahmen sichergestellt werden. Zur Erfüllung der Vorgaben des BGG in Verbindung mit dem PBefG und dem ÖPNVG NRW sollen folgende Elemente der ÖPNV-Nutzung barrierefrei gestaltet werden:

- ▶ Informationsangebot und Fahrscheinvertrieb
- ▶ Einstiegshaltestelle, Umsteige- und Zielhaltestelle
- ▶ Einstieg in das Fahrzeug und Ausstieg aus dem Fahrzeug
- ▶ Fahrt im Fahrzeug

In Oberhausen ist durch eine vollständige Umstellung der Fahrzeuge auf Niederflertechnik (in den Fahrzeugen der STOAG) und einer weitgehenden Anpassung der Bordsteine an den Haltestellen ein erleichterter Zugang für mobilitätsbehinderte Fahrgäste erreicht (siehe Kapitel 3.5.3 und 3.5.4.). Die barrierefreie Fahrzeugtechnik und die barrierefreien Haltestellen sind wie folgt umgesetzt:

- ▶ Einsatz von Niederflurbussen mit Rampen zu 100 %
- ▶ Haltestellen an der ÖPNV-Trasse zu 100 %
- ▶ Haltestellen der Straßenbahn 100 %
- ▶ Der behindertengerechte Ausbau der übrigen Haltestellen wird durch das Haltestellenausbauprogramm weiter verfolgt.

Die Fahrzeuge sind mit optischen und akustischen Anzeigen bzw. Ansagen ausgestattet, um seh- bzw. hörbehinderte Fahrgäste zielgerichtet zu informieren. Darüber hinaus sind die Fahrzeuge im Innenraum kontrastreich gestaltet, um die Orientierung zu erleichtern.

Die elektronische Fahrplanauskunft ([www.vrr.de](http://www.vrr.de)) bietet die Möglichkeit, die Belange von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu berücksichtigen.

### **Spezifische Belange der älteren Bevölkerungsgruppe**

Wie in Kapitel 2.2.1 beschrieben, wird sich der Anteil der Bevölkerungsgruppe der über 65-jährigen in den nächsten Jahren erhöhen. Zusätzlich zu den Belangen für mobilitätseingeschränkte Personen (Barrierefreiheit) sind folgende Maßnahmen zur uneingeschränkten Nutzung des ÖPNV durch ältere Personen weiter zu verfolgen:

- ▶ Beibehaltung der großen, gut lesbaren Schrift auf den Haltestellenschildern
- ▶ große, gut lesbare Schrift der Fahrplanaushänge in den Haltestellen
- ▶ Beibehaltung spezieller Fahrausweisarten für Senioren (BärenTicket)
- ▶ Die Linienführungen müssen sich auch weiterhin an den Bedürfnissen älterer Menschen orientieren, sodass vor allem die Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen und medizinischen Einrichtungen, Verwaltungs- und Beratungsstellen gewährleistet wird.

### **Spezifische Belange von Frauen**

Eine weitere Fahrgastgruppe mit besonderen Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV stellen Frauen dar. Frauen verfügen häufig in geringerem Umfang als Männer über einen Pkw, so dass sie stärker auf den ÖPNV angewiesen sind (vgl. Fahrgasterhebung und Kundenbefragung der STOAG 2004). Auch übernehmen Frauen mehrheitlich die Betreuungsaufgabe für ihre Kinder. Sie sind daher vielfach mit Kindern und zum Zwecke der Versorgung für die Familie mit dem ÖPNV unterwegs. Um die verschiedenen sozialen Anforderungen (Verbindung von Beruf und Familie) erfüllen zu können, ist ein attraktives, schnelles und häufig verkehrendes ÖPNV-Angebot notwendig. Ebenso ist die leichte Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsstätten, der Kinderbetreuung- und Freizeiteinrichtungen sowie der Einkaufsbereiche von großer Bedeutung.

## **3.5.10 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung**

Anhand der Nachfrage und der Funktion von Linien ist bei Bedarf zu prüfen, inwieweit Verkehrssystem und Fahrzeuggrößen angemessen eingesetzt werden. Beispiele für Maßnahmen hierfür sind:

- ▶ Alternative Bedienungsformen können geeigneter sein, die gegebenenfalls geringe und disperse Nachfrage zu bedienen.
- ▶ Bei Kapazitätsengpässen auf stark belasteten Busverbindungen bei hohem Gesamtnachfragepotenzial kann der Einsatz von Schnellbussen oder Schienenverkehrsmitteln sinnvoller sein.

Die gängigen Lösungen durch alternative Betriebsweisen sind vielfältig, wobei für ähnlich strukturierte Angebote eine Vielzahl von Bezeichnungen bestehen. Grundsätzlich dienen als Unterscheidungsmerkmale für alternative Bedienformen:

- ▶ Linienbetrieb, Richtungsbandbetrieb, Flächenbetrieb o. ä.
- ▶ Gebundenheit an Haltestellen an Quelle und Ziel der Fahrgastfahrt oder Beförderung zur Haustür
- ▶ Bedarfsabhängigkeit (z. B. Bedienung nur bei vorherigem Anruf)
- ▶ Fahrtkosten (Haus-/Verbundtarif oder Zuschlag)

### **3.5.11 Qualitätsstandards Personal**

Das eingesetzte Personal soll in der Lage sein, kompetent und serviceorientiert zu handeln. Daher sind folgende Qualitätsstandards sicherzustellen:

- ▶ Schulung hinsichtlich Kundenkontakt, Beschwerden und Service, Netz- und Tarifkenntnisse
- ▶ einheitliches Erscheinungsbild (Uniform bzw. das Personal der Fremdunternehmer muss vertragsgemäß „ordentliche“ Kleidung tragen)
- ▶ Beherrschung der deutschen Sprache

### **3.5.12 Umwelt**

Rund 40 Millionen Fahrgäste nutzen jährlich das Angebot von Bussen und Bahnen im Nahverkehr der Stadt Oberhausen /17/ und tragen damit zu einer nachhaltigen, umweltverträglichen Mobilität bei. Gegenüber dem Individualverkehr zeichnet sich der ÖPNV aufgrund der hohen Frequentierung leistungsfähiger ÖV-Linien durch eine Minderung des Energieverbrauchs, des Ausstoßes von Treibhausgasen und des Flächenbedarfs aus.

Problematisch sind zurzeit noch der teilweise hohe Schadstoffausstoß, insbesondere von NO<sub>2</sub> sowie hohe Lärmemissionen bei einem Teil der Fahrzeugflotte. Um dem entgegen zu wirken, werden beispielsweise die Fahrzeuge der STOAG sukzessive auf emissionsarmen Betrieb umgestellt. Erst 2009 wurden durch die STOAG 20 schadstoffarme Busse mit EEV-Standard gekauft und in den Dienst genommen. Die Neuanschaffung weiterer acht Busse mit EEV-Norm sowie von zwei Hybrid-Standardlinienbussen, die ebenfalls die EEV-Norm erfüllen, ist für das Jahr 2011 vorgesehen. Im Zuge der Modernisierung werden damit auch lärmärmere Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Somit wird eine Weiterentwicklung des ÖPNV durch den integrativen Ansatz von Verkehrsplanung, Luftreinhalteplanung und Lärmaktionsplanung der Stadt Oberhausen gefördert und konsequent fortgeführt.

## 4 Schwachstellenanalyse „Konzept 2011“

Im Folgenden werden die im Anforderungsprofil genannten Merkmale mit den definierten Standards für die Schwachstellenanalyse untersucht. Ziel ist die Ausweisung von Schwachstellen im ÖPNV-Angebot des Netzes 2011 als Basis für die Definition von Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel.

Insgesamt traten nur wenige Mängel auf. Betroffen sind Verbindungen in die Nachbarstädte. Für den Binnenverkehr Oberhausen wurden keine Mängel festgestellt. Aufgrund der Differenzierung in Straßenbahn, SchnellBusse (SB) und das erschließende Busnetz, das zusätzlich stadtteilverbindende Funktionen hat, der dichten Taktung und des durchgehenden Angebots (auch in der Schwachverkehrszeit) sind die Anforderungen weitestgehend erfüllt.

Nicht jeder festgestellte Mangel muss zur Festlegung von Maßnahmen führen. So können Anforderungen an Schnelligkeit einer Feinerschließung entgegenstehen oder die Forderung nach Schnellbus- oder Schnellbahnsystemen die Umsteigehäufigkeit erhöhen, da Zubringerverbindungen nötig werden. Um den ÖPNV mit vertretbarem finanziellen Aufwand gestalten zu können, muss daher abgewogen werden, welche Mängel beseitigt werden können.

Bei den relationsbezogenen Mängeln (Bedienungshäufigkeit, Umsteigehäufigkeit und Schnelligkeit) wird zwischen **Mängeln** und **nachrangigen Mängeln** unterschieden. Nachrangige Mängel müssen aufgrund ihres geringen Umfangs (zum Beispiel Fehlen einzelner Fahrten bzw. der geringen Nachfragepotenziale) nicht behoben werden, wenn dies zu einem Mehraufwand führt. Für die eigentlichen Mängel, denen eine hohe Priorität zukommt, soll im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans eine Lösung zur Behebung gefunden werden. Dies ist vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage im Einzelfall abzuwägen.

### 4.1 Räumliche Erschließung von Siedlungsflächen – Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Die Untersuchung der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche wurde entsprechend der Vorgaben im Anforderungsprofil anhand der Luftlinienradien um die Haltestellen von 400 m (Bus-Tagesnetz), 600 m (Schiene) bzw. 500 m (Bus-Nachtnetz) im VISUM-Netz dargestellt.

Nach Prüfung der Flächennutzung und der derzeitigen Bebauungsdichte wurden folgende Erschließungslücken im werktäglichen Tagesnetz der Stadt Oberhausen mit nachrangiger Priorität festgestellt:

- ▶ Die Bereiche Neuköln, Waldhuck, Forster Bruch und Königshardt werden in Abhängigkeit von der Realisierung der für die nächsten Jahre geplanten Bebauung im Zuge der nächsten Fortschreibung des NVP (2015) geprüft.

- ▶ Das Gebiet um die Reithalle hat eine geringe Größe und wird vorwiegend im Freizeitverkehr genutzt. Eine Notwendigkeit zur Erschließung mit dem ÖPNV besteht nicht.
- ▶ Für das ehemalige O.Vision-Gelände ist in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung dieses Geländes bei Bedarf zu prüfen, ob die Erschließung durch die Neueinrichtung bzw. Verlegung von Haltestellen verbessert werden muss.
- ▶ Derzeit gibt es keinen Bedarf für die Anbindung des Stadions Niederrhein. Bei der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sind die Bedingungen erneut zu prüfen.

Im Nachtverkehr (Radius der Einzugsbereiche 500 m) ergaben sich keine relevanten Erschließungslücken. Vom Nachtverkehr nicht erschlossene Gebiete sind insbesondere Gewerbegebiete, zu denen nachts keine ausreichende Nachfrage besteht.

**Anlage 4/1-1** zeigt eine Darstellung der Haltestelleneinzugsbereiche im werktäglichen Tagesnetz und **Anlage 4/1-2** im werktäglichen Nachtnetz.

## 4.2 Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete

Die Erreichbarkeit zu den Zentren der drei Stadtgebiete Alt-Oberhausen, Sterkrade und Osterfeld wurde anhand von Reisezeit-Isochronen für das werktägliche Netz ausgewertet (siehe **Anlage 4/2**). Dargestellt ist die Reisezeit von jeder Fläche in Oberhausen zu mindestens einem Zentrum. Referenzhaltestellen sind jeweils die zentralen Haltestellen im Bereich der Bahnhöfe in den Stadtzentren.

Die Zentren sind von den meisten Siedlungsflächen in 20 Minuten erreichbar. Teile der Stadtteile Walsumermark, Schmachtendorf und Barmingholten im nördlichen Stadtgebiet sind in 25 Minuten erreichbar.

Die übrigen Gebiete im Norden von Oberhausen (Neuköln und Brink im Stadtteil Walsumermark mit dem Naturschutzgebiet Hiesfelder Wald sowie Waldhuck im Stadtteil Schmachtendorf mit der Hühnerheide) liegen außerhalb der Richtwerte für die Erreichbarkeit. Da es sich um nur schwach besiedelte Gebiete handelt, die zudem vorwiegend für Freizeit Zwecke frequentiert werden, sind längere Reisezeiten vertretbar.

Die definierten Richtwerte werden somit erfüllt und es besteht kein Handlungsbedarf.

### 4.3 Bedienungshäufigkeit

Bei der Untersuchung der Bedienungshäufigkeit wurde festgestellt, dass zwischen den einzelnen Zentren der Kategorie 1 (Relationskategorie I) und zwischen den Siedlungsgebieten untereinander (Relationskategorie III) keine Mängel auftreten.

Für Montag bis Freitag trat ein Mangel auf, für Samstag vier Mängel. Am Sonntag traten keine Unterschreitungen der Richtwerte auf.

In den folgenden Tabellen sind die Relation aufgeführt, die weniger Fahrten aufweisen, als im Anforderungsprofil gefordert. Unterschreitungen von einer Fahrt pro Stunde gelten nicht als Mangel und werden nicht aufgelistet.

von	Nach	Relationskategorie	Bewertung	Fahrtenanzahl Ist-Soll (pro Stunde)					
				SVZ 0:00- 6:30	HVZ 6:30- 9:00	NVZ 9:00-12:00	HVZ 12:00-18:00	NVZ 18:00-20:00	SVZ 20:00-24:00
Schlad	Mülheim-Heifeskamp	II	nachrangiger Mangel	-1				-1	-2

Tabelle 20: Schwachstellenanalyse der Bedienungshäufigkeit Montag – Freitag

Die Verbindung zwischen Schlad und Mülheim-Heifeskamp wird als nachrangiger Mangel eingestuft, da das Gewerbegebiet Heifeskamp an die Öffnungszeiten gebunden ist und ab 20:00 Uhr nur eine geringe Nachfrage besteht.

von	nach	Relationskategorie	Bewertung	Fahrtenanzahl Ist-Soll (pro Stunde)		
				SVZ 0:00- 9:00	NVZ 9:00- 19:00	SVZ 19:00- 24:00
Mülheim-Heifeskamp	Alstaden-Zentrum	II	nachrangiger Mangel	-2		
Mülheim-Heifeskamp	Osterfeld-Mitte	II	nachrangiger Mangel	-2		
Bero-Zentrum	Mülheim-Heifeskamp	II	nachrangiger Mangel	-2	-1	
Schlad	Mülheim-Heifeskamp	II	nachrangiger Mangel	-1		-2

Tabelle 21: Schwachstellenanalyse der Bedienungshäufigkeit Samstag

Die für Samstag festgestellten Unterschreitungen der definierten Richtwerte werden als nachrangiger Mangel eingestuft, da samstags auf den angegebenen Relationen vor 09:00 Uhr und ab 19:00 Uhr nur eine geringe Nachfrage besteht.

## 4.4 Umsteigehäufigkeit

Auch bei der Analyse der Umsteigehäufigkeit traten alle Überschreitungen der Standards bei Verbindungen in benachbarte Zentren (Relationskategorie II) auf.

Relation (beide Richtungen)		Relations- kategorie	Bewertung	Anmerkung
Duisburg- Aldenrade/Vierlinden	Altstadt	II	nachrangiger Mangel	oft mehrere Umstiege notwendig, geringe Nachfrage
	Schmachtendorf- Mitte	II	nachrangiger Mangel	oft mehrere Umstiege notwendig, geringe Nachfrage
Mülheim-Mitte	Alstaden-Zentrum	II	<b>Mangel</b>	oft mehrere Umstiege notwendig

Tabelle 22: Schwachstellenanalyse der Umsteigehäufigkeit Montag-Freitag

Die Verbindungen zwischen Duisburg-Aldenrade/Vierlinden und der Altstadt Oberhausen und zwischen Duisburg-Aldenrade/Vierlinden und Schmachtendorf-Mitte werden als nachrangiger Mangel eingestuft, da auf diesen Relationen eine geringe Nachfrage besteht.

Das Angebot auf der Verbindung zwischen Alstaden-Zentrum und Mülheim-Mitte wird hinsichtlich der Umsteigehäufigkeit als mangelhaft eingestuft. Mit der Einrichtung des geplanten Haltepunktes in Alstaden in Höhe „Rehmer“ kann dieser Mangel beseitigt werden.

## 4.5 Anschlusssicherung

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse wurden die Anschlussabstimmungen an den beiden wichtigen Umsteigehaltstellen Hauptbahnhof und Sterkrade Bahnhof untersucht. Da an jeder Haltestelle, an der sich zwei Linien kreuzen acht Möglichkeiten eines Umstiegs bestehen, wurden zunächst für diese Umsteigehaltstellen diejenigen Umsteigebeziehungen ermittelt, die aufgrund ihres Potenzials (mehr als 10 Umsteiger pro Tag) eine Abstimmung erfordern (von welcher Linienfahrt zu welcher Linienfahrt besteht eine relevante Nachfrage und in welche Lastrichtung sollten Umstiege vorrangig möglich sein).

Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Umsteigebeziehungen bestehen zwischen dem Stadtverkehr und dem SPNV sowie zwischen den Stadtverkehrslinien. Lediglich am Hauptbahnhof bestehen einige wenige Verbindungen mit einer Wartezeit von über 10 Minuten. Diese sind als nachrangig zu bewerten.

Haltestelle	bis 5 Minuten	>5 bis 10 Minuten	>10 bis 30 Minuten
Hauptbahnhof	52 %	47 %	1 %
Sterkrade Bahnhof	84 %	16 %	0 %

Tabelle 23: Untersuchung Anschlusssicherung

Alle Umsteigehaltestellen mit mehr als 300 Umsteigern pro Tag sind in der **Anlage 2/5** dargestellt.

## 4.6 Schnelligkeit

Hinsichtlich der Schnelligkeit von ÖPNV-Verbindungen treten 5 Überschreitungen des Reisezeitverhältnisses auf den Relationskategorien II und III auf. Alle Verbindungen betreffen Fahrten in die Nachbarstädte. Davon sind 4 Überschreitungen als nachrangig zu bewerten, da die Mindestanforderungen nur geringfügig (bis 10%) überschritten werden.

Relation (beide Richtungen)		Relations-kategorie	Bewertung	Anmerkung
Alstaden-Zentrum	Essen-Borbeck-Mitte	II	nachrangiger Mangel	IV: 20 Minuten, ÖV: 44 Minuten Fahrzeitverhältnis: 2,2 Überschreitung: 9%
Altstadt	Duisburg-Aldenrade/Vierlinden	II	nachrangiger Mangel	IV: 20 Minuten, ÖV: 44 Minuten Fahrzeitverhältnis: 2,2 Überschreitung: 9%
Altstadt	Mülheim-Rhein-Ruhr-Zentrum	II	<b>Mangel</b>	umwegige Umsteigeverbindung, direkte Linienführung mit Linie 136 (1h-Takt) IV: 13 Minuten, ÖV: 32 Minuten Fahrzeitverhältnis: 2,5 Überschreitung: 20%
Schmachtendorf Mitte	Duisburg-Aldenrade/Vierlinden	II	nachrangiger Mangel	IV: 17 Minuten, ÖV: 36 Minuten Fahrzeitverhältnis: 2,1 Überschreitung: 5%
Sterkrade-Nord	Duisburg-Aldenrade/Vierlinden	III	nachrangiger Mangel	IV: 18 Minuten, ÖV: 47 Minuten Fahrzeitverhältnis: 2,6 Überschreitung: 4%

Tabelle 24: Schwachstellenanalyse der Schnelligkeit Montag-Freitag

Die Verbindung zwischen der Altstadt und Mülheim-Rhein-Ruhr-Zentrum wird als mangelhaft eingestuft, da die Linie 136 mit direkter Linienführung, nur im 1-Stunden-Takt verkehrt. Für eine Maßnahme zur Beschleunigung dieser Verbindung gibt es derzeit keine finanziell machbare Lösung.

## 5 Maßnahmenkonzept

Mit dem Maßnahmenkonzept werden konkrete Vorhaben festgeschrieben, mit denen der ÖPNV in der Stadt Oberhausen in den nächsten Jahren weiter entwickelt werden soll. Das Konzept beinhaltet die Umsetzung des „Konzeptes 2011“ sowie weitere Maßnahmen, die aus der Schwachstellenanalyse und aus den gegenwärtigen Planungen resultieren.

Für die definierten Maßnahmen ist mit den betroffenen Verkehrsunternehmen auf dem Gebiet der Stadt Oberhausen zu prüfen, ob die Finanzierung dieser Maßnahmen aus Fahrgeldeinnahmen erfolgen kann, oder ob sich Anpassungen an bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder neue gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ergeben, deren EU-konforme Finanzierung vorab geregelt werden muss. Insoweit stehen die Maßnahmen unter einem Finanzierungsvorbehalt.

### 5.1 Angebotsmaßnahmen

#### 5.1.1 „Konzept 2011“

##### 5.1.1.1 Ausgangslage

Das „Konzept 2011“ wird im Juni 2011 umgesetzt. Damit wird das Ziel verfolgt, vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage, Kosten einzusparen und damit den städtischen Haushalt zu entlasten.

1.1

Die Ratsvorgabe der Stadt Oberhausen vom 23.06.2008 sieht eine Gesamtersparnis beim Leistungsangebot für den Zeitraum 2008 bis 2012 in Höhe von 2,174 Mio. € vor. Aus diesem Einsparziel abzüglich der bis Ende 2010 erreichten Einsparungen von 1,439 Mio. € sowie den ab Juni 2010 notwendigen Mehrkosten für das Abendnetz (Beginn des Nachtnetzes wieder ab 23:00 Uhr) ergibt sich eine notwendige Leistungsreduzierung von 800 Tsd. € pro Jahr. Diese Einsparungen, die ca. 400.000 Buskilometer pro Jahr entsprechen, sollen mit der Umsetzung des „Konzeptes 2011“ erreicht werden.

##### 5.1.1.2 Zielstellungen

Mit der Erarbeitung des „Konzeptes 2011“ /28/ waren folgende drei Ziele zu verfolgen:

- ▶ Einzelne Qualitätsmerkmale sind so einzuschränken, dass der Einfluss auf die Fahrgastnachfrage möglichst minimal ist.
- ▶ Das Liniennetz muss die Richtwerte des im Nahverkehrsplan definierten Anforderungsprofils erfüllen.
- ▶ Die jährlichen Zuschüsse sind um mindestens 800 Tsd. € zu verringern.

### 5.1.1.3 Ergebnis

Mit der Bewertung der Angebotsqualität wird beschrieben, wie sich das „Konzept 2011“ im Vergleich zum Istzustand aus Sicht des Fahrgastes darstellt. In die Bewertung gehen 5 Kriterien ein, die im Anforderungsprofil definiert wurden.

In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse der qualitativen Bewertung zusammengefasst dargestellt. Daraus ist ersichtlich, dass sich bei zwei Kriterien keine Änderungen, bei der Bedienungshäufigkeit Verbesserungen und bei der Schnelligkeit Verschlechterungen im Vergleich zum Istzustand ergeben. Geringfügige Verschlechterungen treten bei der Erreichbarkeit auf. Insgesamt wird eingeschätzt, dass es für die Fahrgäste im „Konzept 2011“ im Vergleich zum Istzustand keine signifikanten Verschlechterungen gibt.

Kriterium	Änderung „Konzept 2011“ zum Istzustand
Umsteigehäufigkeit	keine Änderung
Bedienungshäufigkeit	Verbesserung
Schnelligkeit	Verschlechterung
Erschließung	keine Änderung
Erreichbarkeit	leichte Verschlechterung in nachfrageschwachen Randgebieten der Stadtbezirke Alt-Oberhausen (Stadtteile Bermensfeld und Dümpten) und im Stadtbezirk Sterkrade (Ortsteil Neuköln und Stadtteile Holten und Königshardt)

Tabelle 25: Veränderungen in der Angebotsqualität „Konzept 2011“ im Vergleich zum Istzustand

Der Einfluss auf die Nachfrage ist gering, mit Einführung des neuen Liniennetzes wird die STOAG ca. 700 Fahrgäste pro Tag verlieren. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Entwicklung der Fahrgäste pro Tag.

	Istzustand	„Konzept 2011“	Veränderung
STOAG-Fahrgäste [Unternehmensbeförderungsfälle pro Tag] <sup>7</sup>	114.200	113.500	-700 -0,61 %

Tabelle 26: Gegenüberstellung der Fahrgäste (Istzustand und „Konzept 2011“)

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

Der Nachweis, dass die **Richtwerte des Anforderungsprofils** erfüllt werden, ist in der Schwachstellenanalyse (Kapitel 4) detailliert enthalten.

Aus der Differenz der Kosten und der Erlöse für das „Konzept 2011“ ergibt sich ein Betrag, der durch Zuschüsse finanziert werden muss. Im Vergleich zum Istzustand werden mit dem „Konzept 2011“ jährlich mindestens 800 Tsd. € an **Zuschüssen** eingespart.

<sup>7</sup> Ein Unternehmensbeförderungsfall entspricht dem Weg des Fahrgastes, den dieser mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegt unter Nutzung der ÖPNV-Angebote eines Unternehmens. Fußwege zum Umstieg zwischen zwei Haltestellen unterbrechen dabei die Wegeketten nicht.

## 5.1.2 Weitere Angebotsmaßnahmen

Mit Umsetzung des „Konzeptes 2011“ im Juni 2011 sind somit finanzielle Einsparungen zu erwarten. Vor dem Hintergrund der weiterhin angespannten Haushaltslage der Stadt Oberhausen gilt aber immer noch, dass die Ausgaben für den ÖPNV zu begrenzen sind. Dazu sind weitere Optimierungsmaßnahmen im Liniennetz der STOAG notwendig. Dazu ist eine Analyse des „Konzeptes 2011“ erforderlich, um Optimierungspotenziale zu ermitteln und konkret zu benennen.

1.2

Folgende Straßenbahnverlängerungen sind weiter zu verfolgen:

- ▶ Verlängerung der Essener Straßenbahnlinie 105 nach Oberhausen
- ▶ Verlängerung der Mülheimer Straßenbahnlinie 102 nach Oberhausen
- ▶ Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 durch Anbindung des Hauptbahnhofes Mülheim

1.3

1.4

1.5

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.

## 5.2 Mängelbehebung aus Schwachstellenanalyse

In Kapitel 4.1 wurde festgestellt, dass für

- ▶ die Bereiche Neuköln, Waldhuck, Forster Bruch und Königshardt,
- ▶ das ehemalige O.Vision-Gelände und
- ▶ das Stadion Niederrhein

in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung dieser Gebiete bei Bedarf bzw. mit der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu prüfen ist, ob die Erschließung durch die Neueinrichtung bzw. Verlegung von Haltestellen verbessert werden muss.

2.1

Die Verbindung zwischen Alstaden-Zentrum und Mülheim-Mitte wurde hinsichtlich der Umsteigehäufigkeit als mangelhaft eingestuft. Mit Einrichtung des Haltepunktes in Alstaden in Höhe „Rehmer“ kann dieser Mangel beseitigt werden. Der Bau des Haltepunktes findet sich auch im RFNP /5/ wider. Es gibt bereits einen Bebauungsplan, in dem dieser Haltepunkt festgeschrieben wird. Da die jährlichen Unterhaltskosten nicht aufgebracht werden können, ist die Finanzierung gegenwärtig noch nicht gesichert. Die Stadt Oberhausen hält aber an den Planungen fest.

2.2

## 5.3 Haltestellen und Bahnhöfe

In Kapitel 3.5.4 wurden die Anforderungen an die Haltestellen definiert. Die STOAG plant, im Rahmen einer 5. Ausbaustufe weitere Haltestellen um- bzw. auszubauen. An 45 Haltestellen ist ein behindertengerechter Ausbau geplant. 35 Haltestellen erhalten eine Wartehalle. Die 5. Ausbaustufe soll bis 2012 realisiert werden. /20/. Ab dem Jahr 2012 sollen im Rahmen des Bauabschnitts 6 nach Planungsstand Juni 2011, weitere 32 Haltepositionen behindertengerecht umgebaut und an 10 Haltepunkten Wartehallen aufgebaut werden. Ab dem Jahr 2013 soll eine Baustufe 7 folgen (eine genaue Anzahl der auszubauenden Haltestellen liegt noch nicht vor).

3.1

3.2

3.3

## 5.4 Bike and Ride und Leihradstationen

### Bike and Ride

Am Haltepunkt Holten soll das derzeitige B+R-Angebot um 15 – 20 sichere Abstellmöglichkeiten erweitert werden. Des Weiteren sollen am Bahnhof Sterkrade 60 Fahrradboxen und 40 Fahrradständer zur Verfügung gestellt werden. Diese Zielzahl wurde im Abschlussbericht zur Rahmenvereinbarung zwischen dem Land NRW und der Deutschen Bahn zur Strecke „Duisburg – Oberhausen – Wesel – Emmerich“ genannt. Der Ausbau der Stellplätze am Haltepunkt Holten und am Bahnhof Sterkrade sollen mittel- bis langfristig realisiert werden.

4.1

4.2

Des Weiteren ist es vorstellbar, an weiteren zentralen Haltestellen B+R-Angebote zu schaffen. Um hier Fehlinvestitionen zu vermeiden, ist es wichtig, die Rahmenbedingungen sehr genau zu untersuchen und das Angebot nach Art und Umfang in Absprache insbesondere auch mit der STOAG entsprechend zu planen.

### Leihradstationen

In Oberhausen sind bereits acht Leihradstationen („metropolraduhr“) in Betrieb (siehe Kapitel 2.5.) Weitere acht Stationen sollen im 1. Halbjahr 2011 realisiert werden (siehe Tabelle 27). Drei bis sechs Stationen werden 2012 in der dritten Ausbaustufe abschließend noch hinzukommen. Das Leihradangebot auf Oberhausener Stadtgebiet ist dabei auch im Zusammenhang mit den Stationen in den angrenzenden Stadtteilen der Nachbarstädte Duisburg, Mülheim, Essen und Bottrop zu betrachten.

4.3

4.4

Standort	Stellplätze
Königshardt Mitte	12
Schmachtendorf Mitte	9
Bahnhof Oberhausen-Holten	10
Holten Mitte	9
Alstaden	10
Innenstadt Alt-Oberhausen/Saporoshjeplatz	maximal 15
Oberhausen-Ost/Wehrplatz	7
Osterfeld Mitte/Bahnhof Osterfeld Süd	10

Tabelle 27: Geplante Leihradstationen (Realisierung 1. Halbjahr 2011)

## 5.5 Park and Ride

Für die P+R-Anlage HP Holten soll die Möglichkeit geprüft werden, ob Erweiterungsflächen für die P+R-Anlage genutzt werden können. Vorgesehen sind ca. 150 Stellplätze.

5.1

Des Weiteren ist die Erweiterung der P+R-Anlage am Bahnhof Sterkrade geplant. Die Erweiterung soll erst nach dem Ausbau der Eisenbahnstrecke bis zur niederländischen Grenze erfolgen.

5.2

Für den neu zu errichtenden Haltepunkt in Alstaden hat der VRR einen Bedarf von 20 P+R-Stellplätzen ermittelt. Diese P+R-Anlage soll mit dem Bau des Haltepunktes eingerichtet werden.

5.3

## 5.6 Fahrzeugbeschaffung

Die Fahrzeuge der STOAG sollen sukzessive auf emissionsarmen Betrieb umgestellt werden. Für 2011 ist die Neuanschaffung von acht Bussen mit EEV-Norm sowie von zwei Hybrid-Standardlinienbussen, die ebenfalls die EEV-Norm erfüllen, vorgesehen.

6.1

Bis spätestens 2016 will die STOAG seine Busflotte mindestens mit dem EEV-Standard bzw. nach Möglichkeit entsprechend der Euro 6-Norm ausstatten. Falls entsprechende Fördergelder zur Verfügung stehen, kann die Umstellung auch vor 2016 abgeschlossen sein.

6.2

## 5.7 Spezifische Belange besonderer Personengruppen

Es ist geplant, die Fahrplanaushänge in den Haltestellen so zu gestalten, dass diese gut lesbar sind. Dazu wurde beim VRR ein Arbeitskreis gegründet, der sich mit der neuen Gestaltung der Aushänge beschäftigt. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist mittelfristig vorgesehen.

7

## 5.8 Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Qualitätssteuerung

Die Einführung des Pünktlichkeitsversprechens (Projekt „10 PLUS“) ist zum Fahrplanwechsel am 12.06.2011 vorgesehen. Dabei handelt es sich um ein Qualitätsversprechen, das als effektives Element zur Qualitätssteuerung und Anhebung der Kundenzufriedenheit eingesetzt wird. Neben der Pünktlichkeit können weitere Leistungen wie zum Beispiel Sauberkeit, Freundlichkeit oder Service und Kompetenz in das Projekt aufgenommen werden.

8

Erreicht ein Kunde mit den Bussen und Bahnen der STOAG sein Ziel mehr als zehn Minuten zu spät, kann er die Erstattung seines Tickets auf der Internetseite der STOAG beantragen. Hierzu muss der Kunde persönliche Daten sowie die genutzte Verbindung angeben. Die Erstattung selbst erfolgt nach Vorlage eines gültigen VRR-Tickets und des Personalausweises in den Kundencentern. Die Verspätung muss innerhalb von drei Tagen gemeldet werden. Die Erstattung kann innerhalb von drei Monaten erfolgen.

Die web-basierte Software wird den Verkehrsunternehmen kostenlos vom VRR zur Verfügung gestellt. Mit diesem System werden die Resonanzen automatisiert abgewickelt und in Echtzeit auch allen anderen Unternehmensbereichen informatorisch oder verbunden mit konkreten Arbeitsaufträgen zur Verfügung gestellt.

## 6 Umsetzungsplan und Finanzierung

Die in den Kapiteln 2.3, 2.7 und 3 nebst zugehörigen Anlagen dargestellten Bedienungsstandards stellen die Mindestquantität und -qualität der im Gebiet der Stadt Oberhausen zu erbringenden Verkehrsleistungen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr dar. Ihre Erfüllung ist von das Gebiet der Stadt Oberhausen bedienenden Verkehrsunternehmen im Rahmen der Beantragung der Genehmigung verbindlich zuzusichern. Ihre Erfüllung soll außerdem von der Genehmigungsbehörde im Rahmen der Genehmigungserteilung zur Bedingung oder Auflage gemacht werden (§ 15 Abs. 3 PBefG).

Die im Kapitel 5 und im nachfolgenden Maßnahmenplan dargestellten Maßnahmen sind von den das Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen fristgerecht umzusetzen, wenn

- ▶ dies unter Berücksichtigung des eigenen wirtschaftlichen Interesses des Betreibers ohne Gegenleistung übernommen werden kann; oder
- ▶ die Umsetzung der Maßnahme unter Berücksichtigung des eigenen wirtschaftlichen Interesses des Betreibers nicht oder nicht in gleichem Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung erfolgen kann, und der VRR dem Betreiber zur Umsetzung eine Ausgleichsleistung nach Maßgabe der Finanzierungsrichtlinie des VRR oder Zuwendungen nach Maßgabe der Richtlinie des VRR zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW, der Ausbildungsverkehrsrichtlinie des VRR und der Weiterleitungsrichtlinie des VRR gewährt.

Die Überprüfung, ob die die Erfüllung der Mindeststandards oder die Umsetzung von Maßnahmen eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung darstellt und somit zum Erhalt von Ausgleichsleistungen berechtigt, erfolgt durch den VRR. Näheres regeln die Richtlinien des VRR. Der jeweilige Umfang gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ergibt sich aus den Finanzierungs- und Zuwendungsbescheiden nebst Anlagen der das Stadtgebiet von Oberhausen bedienenden Unternehmen, welche Bestandteil dieses Nahverkehrsplanes sind.

Die aufgrund dieses Nahverkehrsplanes zu erfüllenden Mindeststandards und Betrauungen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen werden vorsorglich ergänzt um zusätzliche künftige Mindeststandards und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen oder Veränderungen von Mindeststandards oder von bestehenden gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in einem angemessenen Umfang, wenn dies entweder

- ▶ im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten ist, oder
- ▶ aufgrund von der Unternehmensleitung des das Stadtgebiet von Oberhausen bedienenden Unternehmens nicht zu beeinflussenden unvorhergesehenen Kosten (wie etwa bei Naturkatastrophen, staatlichen Preisinterventionen, Umschichtungen und Änderungen bei Verbrauchssteuern, Umsatzsteuer usw.) notwendig ist, oder
- ▶ aufgrund des Übergangs von Betriebsleistungen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf andere Unternehmen erforderlich ist; und

- ▶ die zusätzlichen oder veränderten Mindeststandards oder Betrauungen unter Berücksichtigung des eigenen wirtschaftlichen Interesses des Betreibers ohne Gegenleistung übernommen werden können, oder die Umsetzung der Maßnahme unter Berücksichtigung des eigenen wirtschaftlichen Interesses des Betreibers nicht oder nicht in gleichem Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung erfolgen kann, und der VRR dem Betreiber zur Umsetzung Ausgleichsleistungen oder Zuwendungen nach Maßgabe der einschlägigen Richtlinien des VRR gewährt.

Der Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen ist ermächtigt, solche Veränderungen anzuordnen.

## 6.1 Umsetzungsplan

Im Umsetzungsplan erfolgt eine Prioritätenreihung der Maßnahmen, die im Maßnahmenkonzept (Kapitel 5) definiert wurden, hinsichtlich kurz-, mittel- und langfristiger Umsetzung mit folgenden zeitlichen Vorgaben:

- ▶ kurzfristig: 2011 – 2012
- ▶ mittelfristig: 2013 – 2015
- ▶ langfristig: nach 2015

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

lfd. Nr.	Maßnahme	Umsetzung	Anmerkungen	Beteiligte
1.1	Umsetzung des „Konzeptes 2011“	kurzfristig (Juni 2011)		Stadt OB, STOAG
1.2	Weitere Optimierungen im Liniennetz der STOAG	mittelfristig		Stadt OB, STOAG
1.3	Verlängerung der Essener Straßenbahnlinie 105 nach Oberhausen	langfristig		Stadt OB, Stadt Essen
1.4	Verlängerung der Mülheimer Straßenbahnlinie 102 nach Oberhausen	langfristig		Stadt OB, Stadt Mülheim
1.5	Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 durch Anbindung des Hauptbahnhofes Mülheim	langfristig		Stadt OB, Stadt Mülheim
2.1	Prüfung der Erschließung für die Bereiche Neuköln, Waldhuck, Forster Bruch und Königshardt, das ehemalige O.Vision-Gelände und das Stadion Niederrhein	bei Bedarf bzw. langfristig		Stadt OB, STOAG
2.2	Einrichtung eines SPNV-Haltespunktes in Alstaden in Höhe „Rehmer“	langfristig		DB AG, Stadt OB
3.1	Realisierung des Haltestellenausbauprogrammes der STOAG (5. Ausbaustufe)	kurzfristig (2012)	förderfähig nach ÖPNVG NRW	Stadt OB, STOAG
3.2	Realisierung des Haltestellenausbauprogrammes der STOAG (6. Ausbaustufe)	mittelfristig (2013)	förderfähig nach ÖPNVG NRW	Stadt OB, STOAG
3.3	Realisierung des Haltestellenausbauprogrammes der STOAG (7. Ausbaustufe)	mittelfristig	förderfähig nach ÖPNVG NRW	Stadt OB, STOAG
4.1	Haltepunkt Holten: Erweiterung des derzeitigen B+R-Angebotes um 15 – 20 sichere Fahrradabstellplätze	mittelfristig (2012/2013)	förderfähig nach ÖPNVG NRW	Stadt OB
4.2	Bahnhof Sterkrade: Erweiterung des derzeitigen B+R-Angebotes auf 40 Fahrradständer und 60 Fahrradboxen	langfristig (nach Ausbau Betuwe)	förderfähig nach ÖPNVG NRW	Stadt OB
4.3	Inbetriebnahme von acht Leihradstationen	kurzfristig (2011)		Stadt OB

lfd. Nr.	Maßnahme	Umsetzung	Anmerkungen	Beteiligte
4.4	Einrichtung von drei bis sechs Leihradstationen	kurzfristig (2012)		Stadt OB
5.1	HP Holten: Prüfung, ob Erweiterungsflächen für die P+R-Anlage genutzt werden können	kurz- bis mittelfristig	Bau förderfähig nach ÖPNVG NRW	Stadt OB, VRR
5.2	Bahnhof Sterkrade: Erweiterung der bestehenden P+R-Anlage	langfristig (nach Ausbau Betuwe)	förderfähig nach ÖPNVG NRW	Stadt OB, VRR
5.3	Bau einer P+R-Anlage am Haltepunkt Rehmer	langfristig	förderfähig nach ÖPNVG NRW	Stadt OB, VRR
6.1	Beschaffung von acht Bussen mit EEV-Standard sowie von zwei Hybrid-Standardlinienbussen (ebenfalls EEV-Norm)	kurzfristig (2011)		Stadt OB, STOAG
6.2	Sukzessive Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsarmen Betrieb (Ausstattung der Busflotte der STOAG mit mindestens EEV-Norm bzw. nach Möglichkeit mit EURO 6-Norm)	schrittweise bis 2016 kurz- bis langfristig		Stadt OB, STOAG
7	Überarbeitung der Haltestellenaushänge	mittelfristig		VRR, STOAG
8	Einführung des Pünktlichkeitsversprechens „10 PLUS“	kurzfristig (2011)		STOAG

kurzfristig: 2011 – 2012

mittelfristig: 2013 – 2015

langfristig: nach 2015

Tabelle 28: Umsetzungsplan zum Maßnahmenkonzept

## 6.2 Finanzierung

### 6.2.1 Finanzierungsgrundsätze

Die Verkehrsleistungen auf dem Gebiet des Aufgabenträgers Stadt Oberhausen werden im Linienverkehr i. S. § 42 PBefG von den Verkehrsunternehmen auf Grundlage eigenwirtschaftlicher Verkehrsgenehmigungen erbracht. Im Rahmen dieser Verkehrsleistungserbringung werden diverse gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erbracht, die neben den erzielten Fahrgeldeinnahmen in Form von Zuschüssen oder Ausgleichszahlungen kompensiert werden.

Der ÖSPV in der Stadt Oberhausen wird durch folgende Quellen finanziert:

- ▶ Fahrgeldeinnahmen entsprechend Einnahmeaufteilungsverfahren des VRR
- ▶ Einnahmen nach § 148 ff. SGB IX (Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter)
- ▶ ÖPNV-Pauschale des Landes nach § 11 ÖPNVG NRW
- ▶ Ausbildungsverkehrs-Pauschale des Landes nach § 11a ÖPNVG NRW
- ▶ Beträge der Stadt Oberhausen für die Ausgestaltung des ÖPNV
- ▶ Mineralölsteuererstattung des Bundes
- ▶ Sonstige Einnahmen der Verkehrsunternehmen (Werbeeinnahmen)

Der Aufgabenträger, die Stadt Oberhausen, sichert der STOAG im Rahmen des EU-konformen Finanzierungssystems einen angemessenen Finanzbeitrag zur Daseinsvorsorge. Die Stadt Oberhausen hat in Betrauungsbeschlüssen die auf ihrem Aufgabenträgergebiet tätigen Verkehrsunternehmen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut. Die Nachteile, die aus dieser Betrauung herrühren, werden über das Finanzierungssystem des VRR ausgeglichen. Neben den Ausgleichen im Rahmen des VRR-Finanzierungssystems leistet die Stadt Oberhausen Beiträge für die Ausgestaltung des ÖPNV und Nachteilen aus der verbilligten Beförderung von Schülern und Auszubildenden.

### 6.2.2 Finanzierung innerhalb des VRR

Die Stadt Oberhausen ist Verbandsmitglied im Zweckverband VRR. Der Zweckverband VRR hat das Ziel, für die Bevölkerung ein bedarfsgerechtes, an marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichtetes und innerhalb des Verbandsgebiets koordiniertes Leistungsangebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sicherzustellen. Die Verbandsmitglieder haben dem Zweckverband die Aufgaben der Finanzierungen und Sicherstellung der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Betreiber des ÖPNV in Zusammenhang mit der Durchführung des Personenverkehrsdienstes nach dem PBefG übertragen. Der Zweckverband wiederum hat seine Aufgaben

gemäß § 5 der Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr /30/ auf die VRR AöR übertragen. Nach § 9 der Satzung der VRR AöR /25/ finanziert diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der ÖSPV-Unternehmen auf Basis der Europarechtlichen Vorschriften und nach Maßgabe der Absätze 2 – 4 deren Satzung. Die VRR AöR erstellt für das jeweilige Geschäftsjahr den Verbundetat und für das vergangene Geschäftsjahr die Ergebnisrechnung. Weiterhin ist die VRR AöR für die Förderung von ÖPNV-Maßnahmen zuständig.

Die Höhe der Finanzierungsbeträge wird für die durch Rats- oder Kreistagsbeschluss, Nahverkehrsplan oder auf sonstige Weise durch die Aufgabenträger definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Verbundetat festgelegt. Finanziert werden können die Kosten abzüglich Erlöse, welche durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV im Gebiet des Zweckverbandes VRR bedingt sind (Mehrkosten). Voraussetzung für die genehmigten Ausgleichsleistungen ist u. a. die Betrauung des Antragstellers durch die Aufgabenträger bzw. durch die VRR mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Die Stadt Oberhausen hat mit Betrauungsbeschluss vom 19.12.2005 (DS:B/14/1192-01) dem Finanzierungssystem des VRR und der Art und Weise der Betrauung der das Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG), Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) und Vestische Straßenbahnen GmbH (VEST) unter Bezugnahme auf die Richtlinien zur Finanzierung des ÖSPV im VRR beschlossen. Dieser Grundsatzbeschluss wurde durch Beschluss vom 17.12.2007 (B/14/2996-01) sowie Beschluss vom 05.10.2009 (B/14/4306-01) wie folgt ergänzt:

Die das Gebiet der Stadt bedienenden Verkehrsunternehmen STOAG, MVG, DVG und VEST sind bis zum 31.12.2019 mit folgenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut:

1. Vorhaltung von Verkehrsinfrastruktur.
2. Erbringung von verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehreleistungen.
3. Vorhaltung von verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Fahrzeugqualitätsstandards.
- 4a. Erbringung nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten.
- 4b. Sozialpolitische Verpflichtungen.
- 4c. Sonstige Vorgaben im Betriebsbereich.

Für die STOAG ergeben sich die einzelnen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Maßgabe der Anlagen 1 bis 4c dieses Beschlusses.

Gemäß Beschluss vom 05.10.2009 wird der Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen ermächtigt, auf Basis der bestehenden Betrauung (Betrauungsbeschlüsse vom 19. Dezember 2005 (DS:B/14/1192-01) und 17. Dezember 2007 (DS:B/14/2996-01)), die bis zum 31.12.2019 befristet sind, zusätzliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen oder

Veränderungen bestehender gemeinschaftlicher Verpflichtungen in einem nicht wesentlichen Umfang der Leistungen der Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG) je Baustein und Betriebszweig zu übertragen, wenn diese entweder

- a) im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten sind oder
- b) aufgrund von durch die Unternehmensleitung nicht zu beeinflussenden, unvorhergesehenen Kosten (wie etwa bei Naturkatastrophen, staatlichen Preisinterventionen, Umschichtungen und Änderungen bei Verbrauchssteuern, Umsatzsteuer usw.) notwendig sind und die Finanzierung der diesbezüglichen Ausgleichsleistungen nach Maßgabe der haushaltsrechtlichen Beschlüsse möglich ist. Diese Betrauung gilt vor, wenn und soweit der STOAG auslaufende Genehmigungen (§ 16 PBefG) wieder erteilt werden, jedoch nicht länger als bis zum 31. Dezember 2019 für den Betriebszweig Busverkehr und für den Betriebszweig Straßenbahn bis zum 31.12.2025.

Für die übrigen Verkehrsunternehmen MVG, DVG und VEST ergeben sich die gemeinschaftlichen Verpflichtungen aus den ergänzenden Betrauungsbeschlüssen der jeweiligen Anteilseignerkommune/n und den Dokumentationen der lokalen Anhörungsgespräche.

Die Verpflichtungen für die BVR (Busverkehr Rheinland GmbH) ergeben sich aus den Anlagen BVR 1 bis BVR 4a (soweit sie das Stadtgebiet Oberhausen betreffen).

Die Finanzierungsvoraussetzung sowie die Durchführung der Finanzierung ergibt sich aus der Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr /26/. In der Finanzierung wird für die Ermittlung der gemeinschaftlichen Kostenanteile ein Modell vorgegeben, das sich aus den bereits genannten vier Finanzierungsbausteinen (1. - 4c.) zusammensetzt.

Die Ausgleichs verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Verkehrsmehr- und Andersleistungen im Betriebsbereich umfassen auf dem Gebiet der Stadt Oberhausen ungedeckte Mehrkosten nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten, ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sozialpolitische Verpflichtungen im Betriebsbereich sowie ungedeckte Mehrkosten aus der Bedienung der Straßenbahnlinie 112 (bedingt durch gleichlaufende Verkehre von Bus und Straßenbahn auf der ÖPNV-Trasse).

Nach dem vom VRR erstellten Finanzierungsbescheid könnten im Rahmen der Grenzen der EU-konformen Finanzierung der STOAG ein Ausgleichsbetrag von 25.803.308 EUR ausgeglichen werden. Die Stadt Oberhausen hat im Rahmen der Umlagenfinanzierung im VRR einen Betrag in Höhe von 24.409.000 Euro bereitgestellt (Finanzierungsmittel). Tatsächlich hat die Stadt Oberhausen der STOAG – neben von STOAG vereinnahmten Beteiligungsverträgen – einen Betrag in Höhe von 7.209.000 Euro ausgeglichen.

	<b>Ausgleichsbetrag</b>
Straßenbahn	4,9 Mio. EUR
Bus	20,9 Mio. EUR
<b>Gesamt</b>	<b>25,8 Mio. EUR</b>

Tabelle 29: EU-konformer Ausgleichsbetrag für das Jahr 2010

Die folgende Tabelle gibt einen Ausblick auf die Finanzierung des ÖSPV der Stadt Oberhausen bis zum Jahr 2015 gemäß Wirtschaftsplanung der STOAG (Stand: November 2010).

	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Geplante Finanzierung des ÖSPV [Tsd. €]*	24.060	24.145	23.230	23.135	23.560

\* entspricht Betriebsergebnis vor Verrechnung der Beteiligungserträge

Tabelle 30: Geplante Finanzierung des ÖSPV bis zum Jahr 2015

In der Laufzeit des Nahverkehrsplanes ist eine weitere Optimierung des Liniennetzes, die mit der Reduzierung des Zuschussbedarfes der Stadt an die STOAG verbunden ist, vorgesehen (siehe Umsetzungsplan, Nr. 1.2). Falls diese Senkung der Finanzmittel immer noch nicht ausreicht, das Haushaltsdefizit auszugleichen, kann es notwendig werden, dass die Fahrplanleistung erneut reduziert werden muss. Die Folge wäre, dass sich die Angebotsqualität wiederum verschlechtert, was sich auch auf die Fahrgastnachfrage negativ auswirken würde. Eine den Qualitätsvorgaben entsprechende Daseinsvorsorge als Aufgabe des ÖPNV könnte dann unter Umständen nicht weiter erfüllt werden. Auch die Sicherstellung eines integrierten ÖPNV könnte dadurch nicht mehr gewährleistet sein.

### 6.2.3 Infrastrukturförderung nach ÖPNVG NRW

Wie in Kapitel 1.1 erläutert, stellt das Land Nordrhein-Westfalen Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV zur Verfügung. Dabei wird zwischen der Förderung nach § 12 und § 13 ÖPNVG NRW unterschieden. § 12 ÖPNVG NRW regelt die „Pauschalierte Investitionsförderung“. Das Land weist dazu den Zweckverbänden pauschalierte Zuwendungen für die Infrastrukturförderung zu, die zweckentsprechend selbst verwendet oder an die Zuwendungsempfänger weitergeleitet werden können. Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW ist die Weiterleitungsrichtlinie.

Förderfähig nach § 12 ÖPNVG NRW sind z. B.:

- ▶ Bauliche Maßnahmen zur Beschleunigung und / oder Anschlusssicherung im ÖPNV
- ▶ Verkehrsleit- und Informationssysteme für den ÖPNV
- ▶ Neu- und Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen
- ▶ Neu- und Ausbau von P+R- / B+R-Anlagen
- ▶ Modernisierung und Erneuerung von Infrastrukturanlagen
- ▶ Haltestelleneinrichtungen

Im § 13 ÖPNVG NRW werden die „Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse“ geregelt, dabei gewährt das Land aus Mitteln nach dem GVFG, dem Entflechtungsgesetz sowie weiteren Mitteln Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse. Dazu gehören Maßnahmen wie z. B.:

- ▶ ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms
- ▶ Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landes festgestellt wurde

## **7 Wettbewerbsrechtliche Rahmenbedingungen**

### **7.1 Europäisches Recht (VO 1370/2007)**

Am 03. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 /21/ über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO 1370/2007) in Kraft getreten. Sie löst die bis dahin geltende Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ab, die in Deutschland nur für die so genannten gemeinwirtschaftlichen Verkehre galt. Zweck der VO 1370/2007 ist es einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um im Interesse des Gemeinwohls Verkehrsdienste im ÖPNV sicherzustellen. Hierzu legt die VO 1370/2007 die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können.

### **7.2 Hinweise zur Vergabe der Verkehrsleistungen und Betrauung**

Die STOAG wurde mit Beschluss des Rates der Stadt Oberhausen bis zum Jahr 2019 mit der Durchführung des Straßenbahn- und Busverkehrs betraut. Bis 2019 muss die Stadt Oberhausen entscheiden, wie danach vorgegangen werden soll. Nach derzeitiger Rechtslage bestehen folgende Möglichkeiten:

- ▶ Fortführung der Betrauung / Direktvergabe oder
- ▶ Ausschreibung der ÖPNV-Leistungen

Da bis 2019 schon einige Linienkonzessionen auslaufen werden, strebt die Stadt Oberhausen an, die Laufzeiten der Linienkonzessionen zu harmonisieren. Entscheidet sich die Stadt Oberhausen für die Ausschreibung der ÖPNV-Leistungen ab 2019 so können entweder alle betreffenden Linien als Gesamtpaket oder mehrere Linienbündel ausgeschrieben werden.

Die Linie 979 als Gemeinschaftsline der Vestischen Straßenbahnen GmbH und der STOAG wurde im Nahverkehrsplan der Stadt Bottrop dem Linienbündel „Stadtverkehr Bottrop“ zugeordnet. Das Bündel umfasst neben dieser Gemeinschaftsline weitere Linien in Aufgabenträgerschaft der Stadt Bottrop (Linien CE 50, 261, 262, 263, 264, 266, 268, 269, TB 256 und TB 267) /29/. Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes der Stadt Bottrop erfolgte keine konkrete Abstimmung mit der Stadt Oberhausen zum Umgang mit der Linie 979. Die Stadt Oberhausen unterstützt diesen Bündelungsvorschlag nicht. Da die Konzession dieser Linie im Juni 2019 ausläuft, fordert die Stadt Oberhausen bis dahin eine Abstimmung mit der Stadt Bottrop.

Im Falle einer Vergabe im Wettbewerb mittels Ausschreibung muss das angewandte Verfahren allen Betreibern offen stehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz

und Nichtdiskriminierung genügen. Für den Aufgabenträger ist mit einer Ausschreibung die Chance verbunden, stärker auf die Effizienz der Verkehrsunternehmen bei der Leistungserbringung hinzuwirken. Die Ausschreibungen müssen aber so gestaltet werden, dass die geforderte Qualität sowie die Daseinsvorsorge des ÖPNV gesichert bleiben.

Bei einer Direktvergabe müssen folgende Punkte erfüllt werden /21/:

- ▶ Die beauftragte Verkehrsgesellschaft muss von der jeweiligen Kommune betrieben oder gesellschaftsrechtlich beherrscht werden, d. h. der Aufgabenträger übt über die Verkehrsgesellschaft eine Kontrolle aus, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.
- ▶ Der interne Betreiber muss seine Personenverkehrsdienste innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde ausführen und er darf sich nicht anderswo an Ausschreibungen beteiligen.

Eine Direktvergabe ist weiterhin möglich, wenn die Verkehrsleistung unterhalb von definierten Schwellenwerten liegt (unter 1,0 Mio. € pro Jahr / unter 300 Tsd. km pro Jahr – jeweils doppelt so viel bei kleinen oder mittleren Unternehmen mit weniger als 23 Fahrzeugen). Diese Schwellenwerte werden jedoch im Fall der Verkehrsleistungen, die die STOAG erbringt, überschritten.

Im Rahmen dieses Nahverkehrsplanes wird noch keine Festlegung darüber getroffen, wie die Stadt Oberhausen zukünftig ihre Verkehrsleistungen vergeben wird. Dies wird erst mit der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes festgelegt, in dessen Gültigkeitszeitraum diese Entscheidung fällt.

### **7.3 Qualitätsstandards im ÖPNV**

Die einzuhaltenden Qualitätsstandards beruhen auf den Qualitätszielen, die im Anforderungsprofil festgelegt wurden (siehe Tabelle 12). Ergänzend dazu, definiert die „Qualitätscharta für den Nahverkehr in NRW“ /23/, die im Jahr 2001 verabschiedet wurde, einheitliche Mindeststandards für die Qualität im Nahverkehr von Nordrhein-Westfalen. Das sind u. a. pünktliche Verbindungen, Anspruch auf Information bei Verspätungen und auf sichere Beförderung, saubere Fahrzeuge oder verlässliche Tarif- und Fahrplanauskünfte (siehe Tabelle 31). Diese Standards spiegeln auch die Erwartungen der Kunden wider.

---

**Qualitätscharta für den Nahverkehr in NRW****1. Anspruch auf Pünktlichkeit:**

Eine Pünktlichkeitsquote von weniger als 90 Prozent im NRW-Nahverkehr widerspricht den Zielen des Landes. Pünktlichkeit im ÖPNV ist ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätssicherung.

**2. Anspruch auf Information bei Verspätungen:**

Reisende in verspäteten Zügen und Wartende am Bahnhof müssen schnell, konkret und verständlich über die Verspätungsursache informiert und auf die nächsten Ausweichverbindungen hingewiesen werden. Keinesfalls dürfen Fahrgäste bei Störungen oder Verspätungen mehr als 5 Minuten ohne Informationen bleiben.

**3. Anspruch auf komfortable Reisebedingungen:**

Dauerhaft überfüllte Fahrzeuge sind nicht akzeptabel. Engpässe müssen unter Nutzung aller zur Verfügung stehenden Material- und Personalressourcen schnellstmöglich beseitigt werden.

**4. Anspruch auf Servicequalität:**

Fahrgäste haben Anspruch auf freundliche, zuvorkommende und kompetente Betreuung. Es gehört zu den Grundanforderungen an Servicemitarbeiterinnen und -mitarbeiter der Verkehrsunternehmen, in jeder Situation ruhig und höflich zu reagieren. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Kundenkontakt sollen durch Namensschilder identifizierbar sein.

**5. Anspruch auf Sauberkeit:**

Sauberkeit ist wesentliche Grundvoraussetzung für komfortable Mobilität. Die Reinigungs-Konzepte der Verkehrsunternehmen sollten grundsätzlich auch die Reinigung während des laufenden Betriebs vorsehen.

**6. Anspruch auf Auskunftqualität:**

Verlässliche Tarif- und Fahrplanauskünfte rund um die Uhr sind unverzichtbar, ebenso wie gut lesbare, aktuelle Fahrpläne und Tarifinformationen an jeder Haltestelle / Station und eine Telefonnummer, unter der Beschädigungen, fehlende Informationen sowie Notfälle und Störungen gemeldet werden können. Fehlende Aushänge sollten in der Regel innerhalb von 24 Stunden nach Eingang der Meldung ersetzt werden.

**7. Anspruch auf sichere Beförderung:**

In allen Fahrzeugen des NRW-Nahverkehrs sollen die Fahrgäste in Kontakt zu einer Mitarbeiterin / einem Mitarbeiter (z. B. Fahr- oder Sicherheitspersonal) treten können. Diese bzw. dieser muss technisch in der Lage sein, direkt oder über die Leitstelle Rettungsdienste oder Polizei zu alarmieren.

**8. Anspruch auf intakte Fahrzeug- und Haltestellenausrüstung:**

Fahrgäste haben Anspruch auf funktionsfähige Fahrkartensysteme, Rolltreppen, Aufzüge, Toilettenanlagen etc. Beanstandungen sollen, falls technisch möglich, innerhalb von 24 Stunden nach Eingang der Schadensmeldung behoben sein. Vandalismusschäden sollten innerhalb von drei Tagen beseitigt werden.

**9. Anspruch auf schnelle Antwort:**

Die Bearbeitungszeit für eine Beschwerde an Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbände/Zweckverbände darf nicht mehr als eine Woche betragen. Mindestens muss innerhalb dieser Zeit eine qualifizierte Eingangsbestätigung erfolgen, in der ein konkreter Termin für die eigentliche Antwort genannt wird.

**10. Anspruch auf Ausgleich:**

Kundenansprüche im Sinne der Qualitätscharta sollen verbindlich gemacht werden. Abweichungen von den Qualitätszielen können zu Ansprüchen auf Entschädigungsleistungen durch die verantwortlichen Unternehmen führen. Das Land Nordrhein-Westfalen strebt dafür gemeinsame, einheitliche Regelungen an.

---

Tabelle 31: Qualitätscharta für den Nahverkehr in NRW

Die Europäische Norm EN 13816 /24/ legt Anforderungen für die Definition, die Festlegung von Zielen und die Messung der Qualität von Leistungen im ÖPV fest. Des Weiteren beinhaltet sie Vorschläge für die Auswahl entsprechender Messmethoden. Die Gesamtqualität des ÖPV beruht auf einer Reihe von Kriterien. Die Norm enthält einen Katalog von acht Qualitätskriterien. Kategorie 1 und 2 beschreiben das ÖPV-Angebot in allgemeinen Worten, die Kategorien 3 bis 7 beschreiben die Qualität der Dienstleistung detailliert. Die Kategorie 8 zeigt die Auswirkungen auf die Umwelt, die sich durch die Bereitstellung von ÖPV-Leistungen ergeben. Die folgende Tabelle zeigt, dass alle Kriterien dieser Norm in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes berücksichtigt wurden.

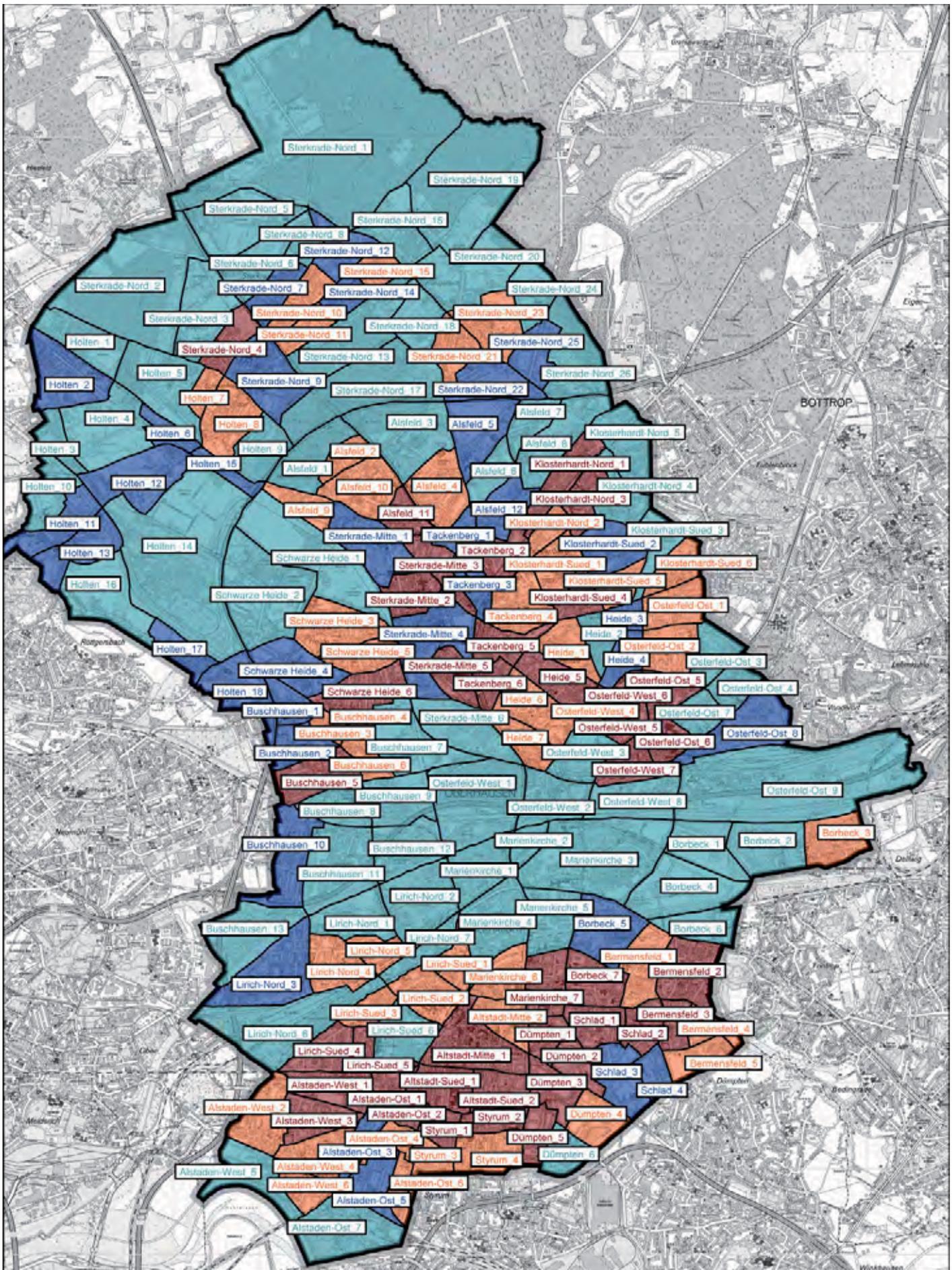
Kriterien EN 13816	Standards NVP Oberhausen																	
	Räumliche Erschließung	Erreichbarkeit	Bedienungshäufigkeit	Platzangebot	Umsteigehäufigkeit	Anschlussicherung	Angebotsdifferenzierung	Schnelligkeit	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	Sauberkeit und Sicherheit	Fahrzeugausstattung	Haltestellen	B+R und P+R	Kundenbetreuung, Information	Tarif- und Vertriebsystem	Barrierefreiheit	Qualitätsstandards Personal	Umwelt
1. Verfügbarkeit	x	x	x		x				x							x		
2. Zugänglichkeit													x		x	x		
3. Information												x		x		x		
4. Zeit						x		x	x									
5. Kundenbetreuung															x		x	
6. Komfort				x						x	x	x						
7. Sicherheit										x								
8. Umwelteinflüsse											x							x

Tabelle 32: Gegenüberstellung Kriterien EN 13816 – Standards des NVP Oberhausen

## Quellen

- /1/ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG) vom 7. März 1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 2010
- /2/ Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) vom 31.11.2007, zuletzt geändert am 17.12.2010
- /3/ 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Oberhausen; Dezember 2005
- /4/ Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW), Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 11. Mai 1995
- /5/ Regionaler Flächennutzungsplan der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr, Stand: Dezember 2009
- /6/ Bedarfsplan Schiene, erstellt im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP), Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2006
- /7/ ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan und weitere Investitionsmaßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse, Ministerium für Bauen und Verkehr, 12.06.2008
- /8/ Optimierung des Busnetzes der Stadt Oberhausen; August 2005
- /9/ Nahverkehrsplan der Stadt Mülheim 2004 – 2008
- /10/ Vorausberechnung der Bevölkerung für die Stadt Oberhausen von 2010 bis 2025; Stadt Oberhausen, Bereich 4-5, Statistik und Wahlen, Dezember 2010
- /11/ Beschäftigungsstatistik, Agentur für Arbeit Oberhausen, Stand 30.06.2008
- /12/ Pendlerstatistik nach Gemeinden; Bundesanstalt für Arbeit, Stand: 2007
- /13/ Beschäftigungsstatistik, Agentur für Arbeit Oberhausen, Stand 30.06.2009
- /14/ Mobilität in Nordrhein-Westfalen Daten und Fakten 2009; Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
- /15/ VDV-Schriften 6/2001: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

- /16/ VDV-Mitteilung: Beschreibung der Beförderungsqualität im Busverkehr, 01/1996
- /17/ Geschäftsbericht 2009, Stadtwerke Oberhausen Aktiengesellschaft
- /18/ Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Ausgabe 2005; Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV)
- /19/ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27.04.2002, zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007
- /20/ Haltestellenum- und ausbau, Baustufe 5; Zuarbeit der STOAG
- /21/ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007
- /22/ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 12. Dezember 2007
- /23/ Der neue Nahverkehr in NRW: „Masterplan Qualität“, Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Lande Nordrhein-Westfalen, Referat Öffentlichkeitsarbeit; Mai 2001
- /24/ DIN EN 13816; Deutsche Fassung EN 13816:2002; April 2002
- /25/ Satzung der „Gemeinsamen Anstalt öffentlichen Rechts“ Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR; in der Fassung 2007, zuletzt geändert durch Beschluss vom 20.04.2010
- /26/ Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr; Stand: September 2009
- /27/ VRR-Nahverkehrsplan 2009
- /28/ Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen, in Bearbeitung
- /29/ Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Bottrop, Juni 2007
- /30/ Zweckverbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr vom 21. Juni 2006; geändert durch Beschluss der Verbandsversammlung von 17.12.2009
- /31/ Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen; Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; 11. November 2010



Anlage 2/1 Einwohnerdichte - 2008 (nach Mittelblöcken)

Stadt Oberhausen

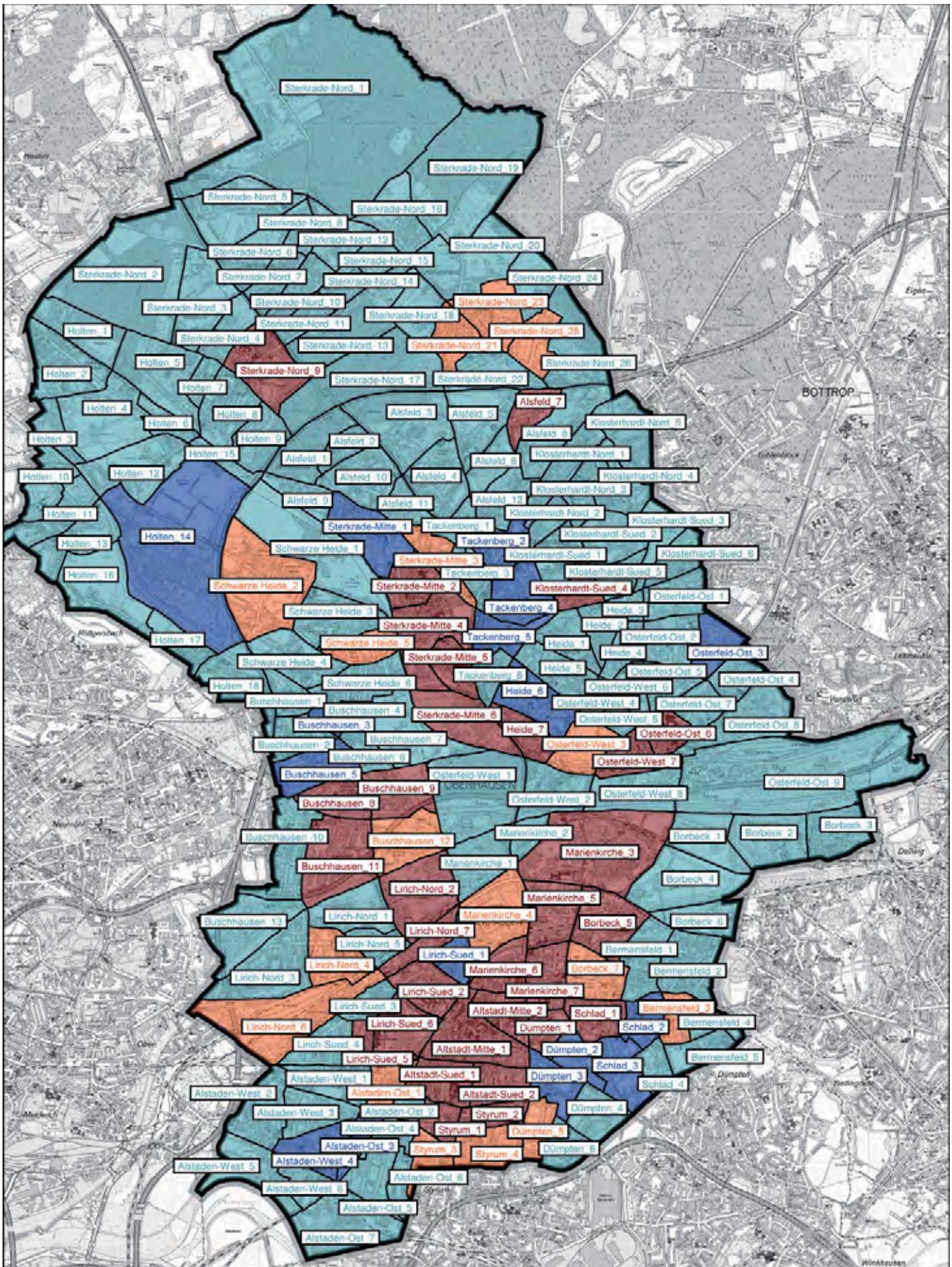


Planung Transport Verkehr AG

Einwohner / km<sup>2</sup>

- < 2.500
- 2.500 bis < 4.000
- 4.000 bis < 6.000
- > 6.000

Herausgabedatum: Januar 2011



**Anlage 2/2 Arbeitsplatzdichtedichte - 2008 (nach Mittelblöcken)**

