

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/1752-01	Termin 28.06.2016	Planungsausschuss		
<u>Bericht / Mitteilung</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
20.06.2016	Bezirksvertretung Osterfeld	K			
22.06.2016	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	K			
23.06.2016	Bezirksvertretung Sterkrade	K			
28.06.2016	Planungsausschuss	K			

Berichtsgegenstand

1. Entwurf der 3. Fortschreibung des Oberhausener Nahverkehrsplans 2016

Sachdarstellung

Am 18.05.2015 hat der Rat der Stadt Oberhausen die Verwaltung beauftragt, den Nahverkehrsplan fortzuschreiben (siehe Drucksache B/16/0801-01). Der Nahverkehrsplan stellt einen Rahmenplan für die Entwicklung des Oberhausener Bus- und Straßenbahnverkehrs in den kommenden 5 Jahren dar und wird von der Stadt Oberhausen als Aufgabenträger erstellt.

Bisheriger Arbeitsablauf:

Wie in Drucksache B/16/0801-01 angekündigt, wird die Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch das Aachener Planungsbüro ivv unterstützt. Das Büro hat zu Beginn der Arbeit eine Reihe von Daten zur Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung sowie Daten der STOAG analysiert und daraus Schwachstellen abgeleitet. Im Januar 2016 konnten sich Bürgerinnen und Bürger zum Nahverkehrsangebot äußern. Dazu wurde in allen drei Stadtbezirken jeweils ein Bürgerworkshop abgehalten und zusätzlich wurde die Möglichkeit eröffnet, sich auch per E-Mail zu beteiligen. Der Aufruf zur Beteiligung wurde durch Pressearbeit, durch Plakataktionen und die Nutzung der Infomedien der STOAG verbreitet.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung sind rund 400 Hinweise eingegangen, von denen 187 für den Nahverkehrsplan relevant sind. Die übrigen Hinweise beziehen sich auf konkrete Sachverhalte, die für

stellv. Bereichsleiterin Bereich 5-6/Tiefbau	Dezernat 4 Umwelt, Gesundheit, ökol. Stadtentw., -planung	Kämmerer	Oberbürgermeister
Janclas 02.06.2016	Sabine Lauxen 02.06.2016	Datum	Datum
* Vorlage zur: Kenntnisnahme (K)			
* Ergebnis : Kenntnisnahme (K)			
Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []			

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/1752-01	Termin 28.06.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

den Nahverkehrsplan zu detailliert sind, oder aus anderen Gründen nicht im Oberhausener Nahverkehrsplan behandelt werden können.

29

- 140 Hinweise werden durch die STOAG weiterverfolgt. Dazu zählt z. B. die Überprüfung der Fahrzeiten.
- 21 Hinweise werden durch die Stadt Oberhausen geprüft. Darunter sind überwiegend spezielle Hinweise zu einzelnen Haltestellen.
- 19 Hinweise sind an den VRR weitergeleitet worden. Dies betrifft überwiegend Anregungen zum Schienenpersonennahverkehr.
- 24 Hinweise sind positive Rückmeldungen. Explizit ist die Linie 143 angesprochen worden, die Oberhausen an Essen Borbeck und die Straßenbahnlinie 105 anbindet, sowie die Linie 128, die die Linie 129 zwischen Mülheim Styrum und Alstaden abgelöst hat und häufiger verkehrt.
- 8 Hinweise sind an sonstiger Natur und an die Verantwortlichen weitergegeben worden

40

Aus der Analyse von ivv und der Bürgerbeteiligung hat das Planungsbüro 16 Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese Vorschläge sind mit der Stadt und der STOAG, mit proBahn, dem Jugendparlament und auf einer Bürgerversammlung für die Gesamtstadt vorgestellt und diskutiert worden. Zwischenzeitlich haben auch erste Abstimmungsgespräche mit den betroffenen Nachbarstädten stattgefunden. In einem ersten Gespräch zeigte sich, dass die Verlängerung des SB90 nach Styrum und des SB94 nach Essen-Dellwig nicht von den dortigen Verwaltungen mitgetragen werden.

47

Maßnahmenvorschläge:

49

Die meisten Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf eine bessere Verbindung in die Nachbarstädte oder einen besseren Anschluss auf die Bahnhöfe und den Zugverkehr. Hinzu kommen Maßnahmen, um Bedienungslücken im Liniennetz zu schließen.

53

Als Maßnahmenvorschläge der Kategorie I sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

55

- M1: Verlängerung der Linie SB94 zur Linie 105 nach Essen und weiter nach Essen-Dellwig Bf oder nach Oberhausen-Borbeck
- M4: Anbindung Alstadens an den S-Bahnhof Mülheim Styrum
- M6: 15-Minuten-Takt auf der Linie 112
- M8: 10-Minuten-Takt auf der Vestischen Straße durch Verlagerungen von Fahrten von der Sterkrader Straße
- M15: NE-Sternfahrten in Sterkrade jeweils zur Minute 00

63

Im Rahmen des Qualitätsmanagements werden die heutigen Standards der STOAG festgeschrieben. Dazu zählen z. B. dass neu zu beschaffende Fahrzeuge den höchsten Abgasnormen entsprechen oder dass Kundencenter an wichtigen Verknüpfungspunkten betrieben werden müssen. Die Festschreibung der Qualitäten macht vor dem Hintergrund der Betrauung der STOAG ab 2020 transparent deutlich, welche Aktivitäten außerhalb des reinen Fahrbetriebs erwartet werden.

69

70

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/1752-01	Termin 28.06.2016	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

71

72 Weiteres Vorgehen:

73

74 Die Verwaltung wird die Maßnahmen der Kategorie I detaillierter ausarbeiten und anhand der Ausar-
75 beitung mit einer Kostenschätzung hinterlegen. Auf Grundlage dessen werden Gespräche mit den
76 Nachbarstädten geführt, die von den Maßnahmen der Kategorie I betroffen sind. Weiterhin werden
77 die Träger öffentlicher Belange gemäß § 9 ÖPNV-Gesetz NRW beteiligt. Eine abschließende Be-
78 schlussfassung über den Nahverkehrsplan ist für die 2. Jahreshälfte 2016 vorgesehen.

79

80 **Anlage**

81

82 1. Entwurf des Nahverkehrsplans (nur online als PDF in Allris)

**Nahverkehrsplan
für die Stadt Oberhausen
2016 – 2025**

17. Juni 2016

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenvorgaben für den Nahverkehrsplan	1
1.1	Rechtliche Grundlagen.....	1
1.2	Nahverkehrsplan des VRR.....	3
2	Ziele der Stadt Oberhausen.....	6
2.1	Leitziele des Nahverkehrsplanes	6
2.2	Qualitätsziele als Anforderungsprofil	8
3	Umsetzungsbilanz NVP 2011.....	21
4	Bestands- und Schwachstellenanalyse.....	24
4.1	Raum- und Siedlungsstruktur.....	24
4.2	Verkehrsnachfrage.....	25
4.3	ÖPNV-Angebot	28
4.4	Haltestelleninfrastruktur	31
4.5	Schwachstellenanalyse	32
4.5.1	Erschließungsqualität.....	32
4.5.2	Verbindungsqualität (Bedienungshäufigkeit).....	35
4.5.3	Verbindungsqualität (Erreichbarkeit)	37
4.6	Hinweise auf mögliche weitere Schwachstellen	40
5	Angebotsbeschreibung und mögliche Maßnahmen..	43
5.1	Angebotsbeschreibung	43
5.2	Mögliche angebotsseitige Maßnahmen.....	46
5.2.1	Intensiv zu prüfende Maßnahmen.....	46
5.2.2	Mögliche weitere Maßnahmen	52
5.3	Maßnahmen zur Verbesserung von Infrastruktur und Barrierefreiheit	59

5.3.1	Infrastrukturmaßnahmen.....	59
5.3.2	Weitere Maßnahmen zur Verbesserung von Infrastruktur und Barrierefreiheit	61
6	Linienbündelung und Direktvergabe	63
7	Finanzierungsplanung	64
8	Anlagen.....	65
8.1	Liniensteckbriefe	65
8.2	Schulen	66
8.3	Sondernutzungen.....	67

Abbildungsverzeichnis

Bild 2-1:	Anforderungen an die Erschließungsqualität im ÖPNV der Stadt Oberhausen (Quelle: in Anlehnung an FGSV, 2010)	9
Bild 2-2:	Raumkategorisierung der Stadt Oberhausen (Quelle: Angaben der Stadt Oberhausen)	10
Bild 2-3:	Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im ÖPNV der Stadt Oberhausen (Quelle: in Anlehnung an VDV-Schrift Nr. 4 (2001) / Verkehrszeiten Stadt Oberhausen/STOAG)	11
Bild 2-4:	Anforderungen an die Erreichbarkeit der Stadtbezirkszentren der Stadt Oberhausen (Quelle: in Anlehnung an VDV-Schrift Nr. 4, 2001)	12
Bild 2-5:	Produkte des ÖPNV als Komponenten eines Gesamtsystems ...	13
Bild 2-6:	Zielwerte für Anschlussqualitäten im ÖPNV der Stadt Oberhausen (Quelle: in Anlehnung an FGSV, 2010)	14
Bild 2-7:	Ausstattungsstandards von Haltestellen im Stadtgebiet Oberhausen	15
Bild 2-8:	Ausrüstungsstandards von Bussen im Stadtgebiet Oberhausen.	16
Bild 2-9:	Zielwert des Qualitätsziels Pünktlichkeit im ÖPNV Oberhausen (Quelle: in Anlehnung an FGSV, 2010)	18
Bild 3-1:	Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2011	23
Bild 4-1:	Einwohner mit Hauptwohnsitz und Beschäftigte in der Stadt Oberhausen (Analyse zum 31.12.2014 sowie Prognose für 2025) (Quelle: Stadt Oberhausen)	25
Bild 4-2:	Anzahl ÖV-Fahrten pro Werktag innerhalb von Oberhausen (Quelle: Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen)	27
Bild 4-3:	Anzahl ÖV-Fahrten pro Werktag zwischen Oberhausen und Umland (Quelle: Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen)	28
Bild 4-4:	ÖPNV-Liniennetz im Stadtgebiet Oberhausen ohne Nachtexpress-Linien (Bezug: Fahrplan 2015/2016)	30
Bild 4-5:	Ausbauzustände der Haltestellenpositionen in der Stadt Oberhausen (Quelle: STOAG)	31
Bild 4-6:	Erschließungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen (Grundlage: Fahrplan 2015/2016, Montag – Freitag)	34

Bild 4-7:	Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen (Fahrtenfolge) Montag – Freitag (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)	36
Bild 4-8:	Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs Oberhausen (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)	38
Bild 4-9:	Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Stadtbezirkszentrums Alt-Oberhausen (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)	38
Bild 4-10:	Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Stadtbezirkszentrums von Osterfeld (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)	39
Bild 4-11:	Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Stadtbezirkszentrums von Sterkrade (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)	39
Bild 4-12:	Hinweise auf Schwachstellen sortiert nach Zuständigkeit	41
Bild 4-13:	NVP-relevante Hinweise und Schwachstellen nach Handlungsbedarf	41
Bild 5-1:	Betriebszeiten im ÖPNV der Stadt Oberhausen (Quelle: Stadt Oberhausen/STOAG)	44
Bild 5-2:	Verlängerung der SB94 nach Essen-Dellwig	47
Bild 5-3:	Anbindung an Bahnhof Mülheim-Styrum	48
Bild 5-4:	Durchgängiger 15 Minuten-Takt auf Straßenbahnlinie 112	49
Bild 5-5:	Verlegung der NE-Sternfahrt in Sterkrade	50
Bild 5-6:	10 Minuten-Takt auf der Vestischen Straße durch Takt-Korridor	51
Bild 5-7:	Verlängerung Straßenbahnlinie 112 nach Schmachtdorf	53
Bild 5-8:	Verlängerung Straßenbahnlinie 105 von Essen nach Oberhausen	54
Bild 5-9:	Neue Linie Wehrstr. – Knappenviertel – Osterfeld – Heide – Spechtstr.	55
Bild 5-10:	Neue Nachtexpress-Linie OB-Sterkrade – Duisburg	56
Bild 5-11:	Anbindung des Gewerbegebiets Dinslaken Süd	57
Bild 5-12:	Taktverdichtung Linie 962 und Änderung der Linienführung 955	58

1 Rahmenvorgaben für den Nahverkehrsplan

1.1 Rechtliche Grundlagen

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

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

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

- Die Verordnung verlangt einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wenn die Verkehrsunternehmen als Gegenleistung ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichzahlungen erhalten. Die Form des Auftrages ist nicht vorgegeben.
- Der Aufgabenträger kann entscheiden, ob der Verkehr selbst erbracht, im Rahmen einer Direktvergabe an ein kommunales Unternehmen vergeben oder einem wettbewerblichen Verfahren unterzogen wird.
- Eine Direktvergabe an einen „internen Betreiber“ kann erfolgen, sofern mehrere Voraussetzungen gegeben sind. U.a. muss der Auftraggeber über den Betreiber eine Kontrolle ausüben wie über seine eigenen Dienststellen und der Betreiber muss das sog. Gebietskriterium beachten. Durch das Verbündeprivileg kann das Gebietskriterium leichter erfüllt werden, ein- und ausbrechende Verkehre können einfacher beauftragt werden.
- Es besteht Wahlfreiheit für die kommunalen Aufgabenträger zwischen Ausschreibung und Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen.

Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

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

Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 01.01.2013 an die Vorgaben der EU-Verordnung 1370/2007 angepasst. Es beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im ÖPNV sowie für das Genehmigungsverfahren. Das novellierte PBefG räumt den Aufgabenträgern die Möglichkeit ein, alle Instrumente der VO 1370/2007 zu nutzen, so u.a. auch die Möglichkeit der Direktvergabe.

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8, Absatz 3 geregelt. Der Aufgabenträger (hier Stadt Oberhausen) definiert im Nahverkehrsplan u.a. „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“. Der Nahverkehrsplan ist somit **das** Steuerungsinstrument zur Entwicklung des ÖPNV.

Die Genehmigungsbehörde (hier Bezirksregierung Düsseldorf) hat den vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, so auch die dort definierte „ausreichende“ Verkehrsbedienung. Eine Genehmigung *kann* versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht mit den Zielen des Nahverkehrsplans im Einklang steht.

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

ÖPNVG NRW

Die in den Bundesgesetzen auf die Länder übertragenen Aufgaben werden für das Land Nordrhein-Westfalen durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) geregelt. Nach dem ÖPNVG NRW ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte sowie derjenigen mittleren und großen kreisangehörigen

Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind. Dies gilt auch für den schienengebundenen ÖPNV mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Für diesen nehmen die Zweckverbände die Aufgabenträgerschaft wahr.

Nach den §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger verpflichtet, für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser Plan dient der Sicherung und der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und soll eine tragfähige und finanziell abgesicherte Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV schaffen, die auch die kommunale Finanzlage berücksichtigt. Bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung eines Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Ziele von Raumordnung und Landesplanung zu beachten. Die Belange des Umweltschutzes, die Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.

Betrauung der Stadtwerke Oberhausen

Die Stadt Oberhausen hat zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge die Stadtwerke Oberhausen (STOAG) mit Ratsbeschluss vom 3. Dezember 2009 mit der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Gebiet der Stadt Oberhausen betraut. Der Betrauungsbeschluss verpflichtet die STOAG, die ihr genehmigten Linienverkehre unter Beachtung der Anforderungen der jeweils gültigen Nahverkehrspläne bis zum 31.12.2019 zu erbringen. Damit hat die Stadt Oberhausen im öffentlichen Verkehrsinteresse die Erbringung von straßengebundenen Verkehrsleistungen auf ihrem Gebiet, die Gegenstand dieses Nahverkehrsplans sind, durch die Betrauung sichergestellt.

Die Stadt Oberhausen beabsichtigt, die von den Stadtwerken Oberhausen im Oberhausener Stadtgebiet erbrachten straßengebundenen Verkehrsleistungen auch in Zukunft den Stadtwerken Oberhausen per Direktvergabe auf Basis der EU VO 1370/2007 als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung aufzuerlegen.

1.2 Nahverkehrsplan des VRR

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ist Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Als solcher hat der VRR im Sommer 2015 mit

der Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans begonnen (VRR-Nahverkehrsplan 2016). Ein erster Entwurf wurde mit Vertretern von kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen in mehreren Gesprächsrunden diskutiert. Mit dem überarbeiteten Entwurf hat Mitte März 2016 das formale Beteiligungsverfahren begonnen.

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

Nach Umsetzung des RE-Konzeptes ab Dezember 2016 entfällt bei der Linie RE5 der Abschnitt Emmerich – Wesel. Zeitgleich wird die neue stündlich verkehrende Linie RE19 Emmerich – Oberhausen – Düsseldorf eingerichtet, die die Bedienung des entfallenden Abschnitts des RE5 übernimmt. Auch die bisherige Linie RB35 wird dadurch ersetzt und bedient stattdessen den Nordost der Linie RB33 Mönchengladbach – Wesel ganztägig im 60 Minuten-Takt. Ab Juni 2017 wird die Linie RE19 ins niederländische Arnheim verlängert, die damit eine neue Direktverbindung zwischen Arnheim und Oberhausen schafft. Nach Elektrifizierung der Strecke Bocholt – Wesel wird die Linie RE19 zusätzlich um den Flügel Wesel – Bocholt ergänzt, sodass eine Direktverbindung zwischen Oberhausen und Bocholt entsteht.

Die Linie RB33 übernimmt den Linienweg der entfallenden RB44 Bottrop – Oberhausen – Duisburg – Mönchengladbach im Stundentakt. Die Direktverbindung aus Dorsten entfällt dadurch. Stattdessen wird eine zweite stündliche Verbindung in Richtung Mönchengladbach angeboten.

Die neu eingeführte Linie RB41 Wesel – Oberhausen – Essen – Wuppertal ermöglicht eine bisher nicht vorhandene und beschleunigte Direktverbindung nach Essen-Steele, Langenberg und Wuppertal.

Die Umstellung des RE5 auf die neuen RRX-Fahrzeuge ist für Juni 2019 vorgesehen. Neben der erwarteten Verbesserung der Fahrplanstabilität durch das optimierte Beschleunigungsvermögen der neuen Fahrzeuge entstehen Qualitätssteigerungen durch eine erhöhte Sitzplatzanzahl von 800 Plätzen pro Fahrt.

Die Taktumstellung im S-Bahn-System hat für Oberhausen nur geringe Auswirkungen, da lediglich die S3 wird von einem 20 Minuten-Takt auf einen ganztägigen 30 Minuten-Takt umgestellt. Daraus resultierende Anpassungen im kommunalen ÖPNV sind nicht geplant, da in Oberhausen nur der (ohnehin gut angebundene) Hauptbahnhof durch die Linie S3 bedient wird.

Mit der Taktumstellung im S-Bahn-System kommt es zu weiteren die Stadt Oberhausen betreffenden Änderungen im SPNV. Die S2 wird durch die neue Linie RB3 ersetzt und spannt dann mit der Linie RE3 einen annähernden 30 Minuten-Takt im Abschnitt Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Herne – Dortmund auf.

Punktuelle Verbesserungen sind im Nachtverkehr bei den RB- und RE-Linien vorgesehen, im NVP des VRR aber nicht einzeln benannt. Die angestrebten Verbesserungen im Nachtverkehr haben positive Auswirkungen auf den Nachtbusverkehr in Oberhausen, da mit einer Steigerung des Fahrgastaufkommens zu rechnen ist. Die Verbesserungen des Nachtverkehrs im SPNV sollten bei einer Anpassung der Sternfahrt im NE-Netz der Stadt Oberhausen berücksichtigt werden.

Insgesamt bedeuten die Anpassungen und Veränderungen im SPNV eine verbesserte Verbindung zwischen Oberhausen und den Nachbarstädten. Es werden neue Direktverbindungen angeboten (z.B. Arnheim, Bocholt, Wuppertal) und zusätzliche Fahrtmöglichkeiten geschaffen (z.B. Düsseldorf, Mönchengladbach). Zusätzlich ist durch den Einsatz neuer Fahrzeuge eine deutliche Qualitätssteigerung zu erwarten (Verbesserung der Fahrplanstabilität durch höheres Beschleunigungsvermögen, Erhöhung der Platzkapazitäten).

2 Ziele der Stadt Oberhausen

2.1 Leitziele des Nahverkehrsplanes

Sicherung der ÖPNV-Mobilität

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

Da sich die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nicht auf städtische Verkehre beschränken, ist eine durchgehende Transportkette mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu garantieren. Diese durchgehende Transportkette bedient gleichermaßen lokale, nachbarörtliche und regionale Verkehre und berücksichtigt dabei die Ansprüche aller Zielgruppen und Fahrtzwecke.

Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Die Attraktivität des ÖPNV ist Voraussetzung für seine Wirtschaftlichkeit. Die Ziele der Stadt Oberhausen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ergeben sich aus den folgenden vier Punkten:

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

Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

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

Verzahnung von lokalem und nachbarörtlichem ÖPNV

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

Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Einschränkungen

Das Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erlegt einem Nahverkehrsplan u.a. auf, „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“. Für diese Personengruppe müssen daher besondere Ausstattungsmerkmale im ÖPNV-Angebot vorgesehen werden, die nachfolgend beispielhaft aufgeführt sind:

- Vorhaltung ausreichender Aufstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und schwere Lasten in den Fahrzeugen,
- Verbesserung der Information über behindertengerecht eingerichtete Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte,
- Anstreben eines möglichst niveaufreien (stufenlosen) Zugangs zu Haltestellen, besonders bei Verknüpfungshaltestellen (z.B. Rampen, Aufzüge),
- Anstreben eines möglichst niveaufreien Ein- und Ausstiegs durch die Anhebung der Bordsteinhöhe auf mindestens 16 cm,

- Konsequente Einführung taktiler und kontrastreicher Oberflächen (Blindenleitplatten) an den Haltestellen für eine verbesserte Orientierung für Sehbehinderte.
- Konsequente Ausgestaltung von Fahrzeugen mit kontrastreichen visuellen Anzeigen, zusätzlich akustische Ansagen in den Fahrzeugen.

Fehlende Informationen oder bauliche Einrichtungen behindern den Zugang zum ÖPNV z. T. erheblich. Der ÖPNV wird nur dann den Personen mit Mobilitätseinschränkungen gerecht, wenn er auf der gesamten Transportkette ihren Ansprüchen genügt.

Anforderungen von Frauen und Kindern

Eine weitere Fahrgastgruppe mit besonderen Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV stellen Frauen, Mädchen und Kinder im Allgemeinen dar. Um einem Mobilitätsverzicht im ÖPNV, hervorgerufen durch ein Unsicherheits- oder Bedrohungspotenzial an Haltestellen und in den Fahrzeugen als häufig einziges Verkehrsmittel entgegenzuwirken, sind bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes u.a. auf folgende Punkte zu achten:

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

2.2 Qualitätsziele als Anforderungsprofil

Anforderungen an die Erschließungsqualität

Die Haltestellen bilden den Übergang zwischen Flächennutzung und ÖPNV-System und sind der erste Berührungspunkt zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Der Einzugsbereich von Haltestellen wird vereinfacht als Kreis

definiert, dessen Radius die zumutbare Fußwegentfernung angibt. Die Qualität des Zugangs zum Nahverkehrssystem ist mit dieser Entfernung messbar.

Die Anforderungen an die Erschließungsqualität in der Stadt Oberhausen sind in Bild 2-1 dargestellt. Angegeben sind Richt- und Grenzwerte für Fußwegentfernungen zur Haltestelle (Luftlinie). Die Grenzwerte stellen einen Mindeststandard dar, der durchgehend erfüllt werden sollte und entsprechend der Schwachstellenanalyse, der Maßnahmenentwicklung sowie zukünftigen Planungen für den ÖPNV in der Stadt Oberhausen zugrunde liegt. Die angegebenen Richtwerte sind als Zielwerte anzustreben.

Haltestelleneinzugsbereich (Luftlinie in Meter)						
Raum- kategorie	Bus / Straßenbahn		Schiene		NachtExpress	
	Richtwert	Grenzwert	Richtwert	Grenzwert	Richtwert	Grenzwert
Kernbereich	300	400	400	600	500	750
Kernrand- bereich	400	500	600	800	500	750
Außen- bereich	500	600	800	1000	nach individueller Prüfung	
Hinweise:						
Die Zielwerte gelten nur für Raumeinheiten mit mehr als 200 Einwohnern / Beschäftigten (Richtwert) bzw. mehr als 500 Einwohnern / Beschäftigten (Grenzwert)						
Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, wenn 80% der Einwohner / Beschäftigten innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche wohnen / arbeiten.						

Bild 2-1: Anforderungen an die Erschließungsqualität im ÖPNV der Stadt Oberhausen (Quelle: in Anlehnung an FGSV, 2010)

Die räumliche Kategorisierung der Stadt Oberhausen in Kern- und Kernrandbereiche ist in Bild 2-2 dargestellt.

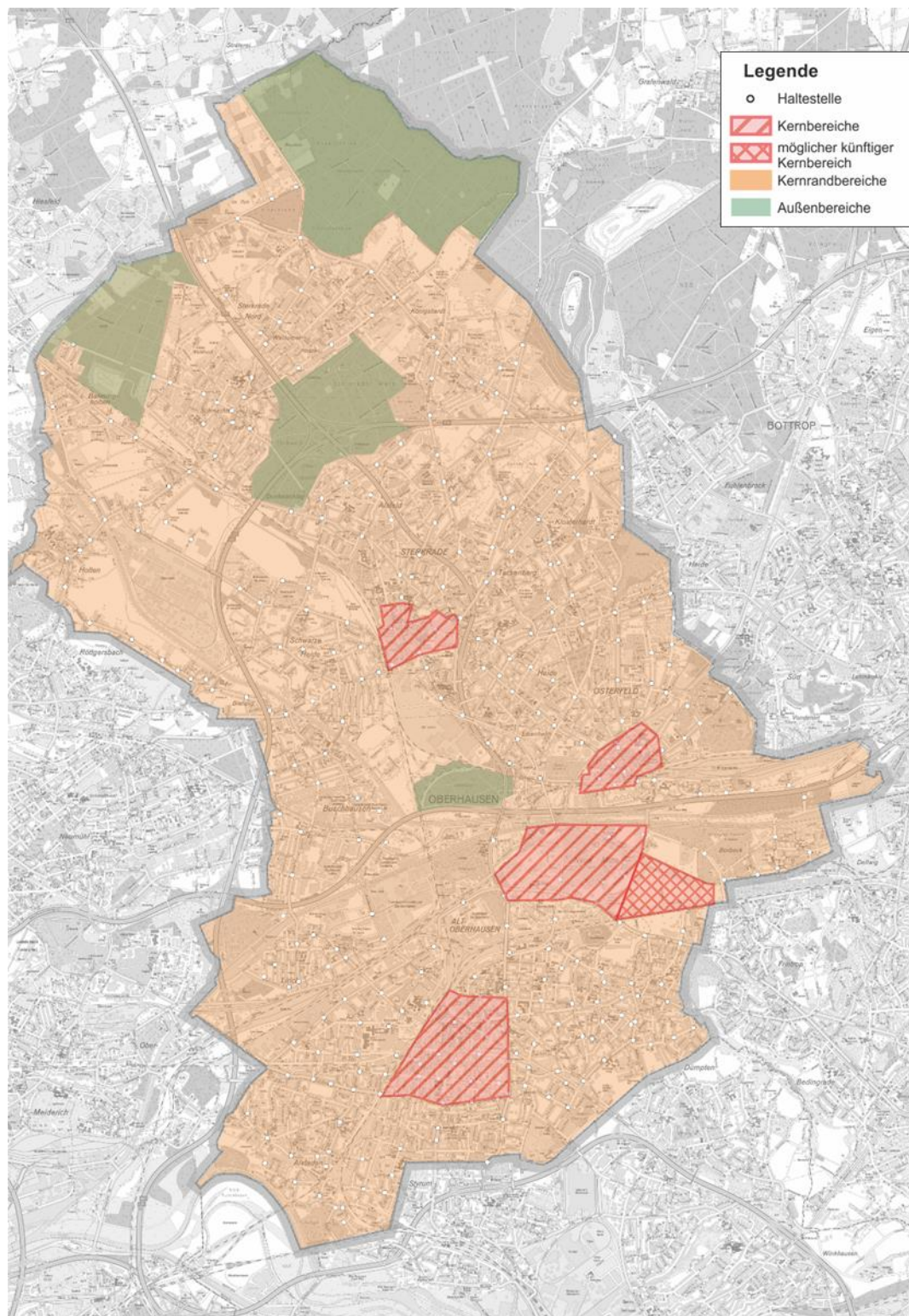


Bild 2-2: Raumkategorisierung der Stadt Oberhausen (Quelle: Angaben der Stadt Oberhausen)

Anforderungen an die Verbindungsqualität

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

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

Die angegebenen Grenzwerte stellen den Mindeststandard dar, die Richtwerte sind als Zielwerte anzustreben.

Der Fahrgast entscheidet u.a. anhand der Bedienungshäufigkeit des ÖPNV über die Wahl des Verkehrsmittels. Eine tiefe Marktdurchdringung des ÖPNV setzt eine relativ hohe Bedienungshäufigkeit (kurze Fahrzeugfolgezeiten) voraus. Die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit in der Stadt Oberhausen sind in Bild 2-3 dargestellt.

Verbindungen innerhalb von Oberhausen (Raumkategorie Oberzentrum)				
Raumkategorie	Taktfolgezeit [min] in NVZ		Taktfolgezeit [min] in SVZ	
	Richtwert	Grenzwert	Richtwert	Grenzwert
Kernbereich	5/10	15	20	30
Kernrandbereich	10/20	30	20	60
NVZ (Normalverkehrszeit) MF: 9:00 - 12:00 und 18:00 - 20:00 SVZ (Schwachverkehrszeit) MF: vor 6:30 und nach 20:00 Sa: vor 9:00 und nach 19:00 So: ganztägig				

Bild 2-3: Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im ÖPNV der Stadt Oberhausen (Quelle: in Anlehnung an VDV-Schrift Nr. 4 (2001) / Verkehrszeiten Stadt Oberhausen/STOAG)

Die Erreichbarkeit der Stadtbezirkszentren der Stadt Oberhausen spiegelt sich in den Reisezeiten im ÖPNV wieder. Die Reisezeiten zwischen Startadresse und Zieladresse sollten so gering wie möglich und die Fahrtrouten so direkt wie möglich gewählt werden. Die in Bild 2-4 angegebenen Reisezeiten zeigen den einzuhaltenden Grenzwert. Zur Einhaltung der zulässigen Reisezeiten sollen in kritischen Bereichen Beschleunigungsmaßnahmen zugunsten des ÖPNV (z.B. Busspuren, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen) durchgeführt werden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen (Fußgängerzonen, Tempo-30-Zonen, 30 km/h Streckengeschwindigkeit, Shared-Space-Bereiche) erhöhen in der Regel die Reisezeiten im ÖPNV und sollen deshalb auf den Fahrtrouten des ÖPNV vermieden werden.

Verbindungen innerhalb von Oberhausen	Grenzwert Erreichbarkeit (Beförderungszeit in min)
Stadtbezirk - Stadtbezirkszentrum*	≤ 20 min**
* Alt-Oberhausen, Sterkrade oder Osterfeld	
** für Randgebiete sind bis zu 25 min zulässig (nach NVP OB 2011)	
Hinweis: Die Beförderungszeit wird ohne Zu- und Abgang bemessen	

Bild 2-4: Anforderungen an die Erreichbarkeit der Stadtbezirkszentren der Stadt Oberhausen (Quelle: in Anlehnung an VDV-Schrift Nr. 4, 2001)

Für die Umsteigehäufigkeit gilt die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Das jeweilige Stadtbezirkszentrum sollte umsteigefrei erreichbar sein.

Anforderungen an die Angebotsqualität

Nahverkehrssysteme müssen der speziellen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Raumes Rechnung tragen. Ein attraktives, funktionsgerechtes und gleichzeitig wirtschaftlich tragbares Nahverkehrsangebot lässt sich am besten durch eine Kombination verschiedener Betriebsformen erreichen (vgl. Bild 2-5). Grundlage hierfür bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette. Die Betriebsformen sind hierarchisch aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft. Bei der Gestaltung von Liniennetzen ist zu beachten, dass Linien mit überwiegend raumverbindenden Funktion möglichst direkt, das heißt auf kurzem Weg geführt werden. Linien mit überwiegend kleinräumig erschließender Funktion sichern die flächendeckende Raumerschließung.

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

Betriebsform / Produkt	Verkehrsaufgabe
Straßenbahn	Dient in Großstädten der schnellen und direkten Verbindung von Stadtteilen mit den Stadtbezirkszentren, zwischen Stadtbezirkszentren und Zentren der Nachbarstädte und dem Anschluss von Stadtteilen an den SPNV. Verkehrt auf Hauptachsen, möglichst auf besonderem oder unabhängigem Bahnkörper.
SchnellBus (SB)	Dient der beschleunigten Verbindung von Stadtteilen, Stadtbezirkszentren und bedeutenden Zielen entlang der Hauptverkehrsachsen. Er wird auf stark nachgefragten Relationen ohne direkte Schienenverbindung als Ergänzung vorhandener Regionalbus- oder Stadtbusverbindungen eingesetzt.
Stadtbus	Dient der schnellen und direkten Verbindung von Stadtteilen mit den Stadtbezirkszentren, zwischen Stadtbezirkszentren und Zentren der Nachbarstädte und dem Anschluss von Stadtteilen an den SPNV. Verkehrt auf Hauptachsen, ggf. mit dem Auflassen von Haltestellen.
NachtExpress (NE)	Erschließt das Stadtgebiet in Spät- und Nachtzeiten und bildet damit eine Grundversorgung mit etwas vergrößerten Haltestelleneinzugsbereichen. Eine Verknüpfung mit dem SPNV und den anderen NE-Linie wird - wo möglich - geboten.

Bild 2-5: Produkte des ÖPNV als Komponenten eines Gesamtsystems

Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) sollen die Empfehlungen für Planung und Betrieb des ÖPNV der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2010 beachtet werden. Bei Fahrten mit einer Länge von mehr als 3 km soll allen Fahrgästen in der Regel ein Sitzplatz zur Verfügung stehen (Grenzwert). Anzustreben ist jedoch eine genügende Anzahl Sitzplätze für alle Fahrgäste auf allen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zumindest außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

Bei der Fahrplangestaltung sollen grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachtet werden. Die in der Stadt Oberhausen angestrebten Zielwerte für Anschlussqualitäten zeigt Bild 2-6. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sollen vor allem an Verknüpfungspunkten mit hohen Umsteigerzahlen (≥ 1.000 Umsteiger/Tag) gesichert werden, insbesondere beim Übergang zum/vom Schienenverkehr.

Anschlussicherung		
Angebotskriterium	Richtwert	Grenzwert
Anschlussicherung (Wartezeit auf Anschlussverkehrsmittel)	5 bis < 10 min	10 bis < 15 min

Bild 2-6: Zielwerte für Anschlussqualitäten im ÖPNV der Stadt Oberhausen
(Quelle: in Anlehnung an FGSV, 2010)

Anforderungen an die Haltestellenausstattung

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

In dem hier gewählten Baukastenprinzip werden bestimmten Haltestellenkategorien bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet. Die angestrebte Grundausstattung (Mindeststandard) für die Haltestellenkategorien I (zentrale Verknüpfungspunkte mit bedeutender Verknüpfungsfunktion und Straßenbahnhaltestellen), II (weitere bedeutende Verknüpfungspunkte und Haltestellen mit überdurchschnittlichen Fahrgastzahlen) und III (übrige Haltestellen) zeigt Bild 2-7 ebenso wie zweckmäßige Ergänzungen (optional).

Bei der Planung des Neubaus von Haltestellen muss die soziale Kontrolle berücksichtigt werden. Dies gilt neben Bus- und Straßenbahn- auch für SPNV-Haltestellen.

Haltestellenausstattung			
Ausstattung	Kategorie		
	I	II	III
Haltestellenkennzeichnung			
Zeichen 224 StVO	●	●	●
Haltestellenmast	●	●	●
Haltestellenbezeichnung (Name)	●	●	●
Steigbezeichnung	●	●	○
Liniennummer	●	●	●
Fahrtziel der Linie	●	●	●
Unternehmens- / Verbundkennzeichnung	●	●	●
Fahrgastinformation			
Aushangfahrplan	●	●	●
Tarifinformation	●	●	●
Grundlegende Service-Informationen	●	●	●
Dynamische Fahrgastinformation	●	●	○
Liniennetzplan	●	●	○
Haltestellenplan	●	○	
Stadtplan/Umgebungsplan	●	○	○
Wegweisung zur Haltestelle	●	○	
Uhr	○	○	
Telefon	○	○	
Lautsprecher	●	○	
Hinweise auf weitergehende Serviceangebote	●	●	○
Haltestellenausstattung			
Wetterschutz / Fahrgastunterstand	●	●	○
Sitzgelegenheit	●	●	○
Abfallbehälter	●	●	○
Vitrine	●	●	○
Beleuchtung	●	●	○
Ausreichend breite und sichere Aufstellfläche	●	●	●
Fahrbahnquerungshilfen	●	●	●
Notrufsäule / Infosäule	○	○	○
Fahrausweisautomat	●	○	
Entwerter	○		
Videoüberwachung	○	○	○
Barrierefreiheit			
Stufenloser Zugang zur Haltestelle	●	●	●
Spalt- und stufenarmer Zugang (Hochbord)	●	●	●
Taktils Leitsystem	●	●	●
Hauptinformation im Zwei-Sinne-Prinzip	●	○	
Legende			
●	Grundausstattung / angestrebte Grundausstattung		
○	zweckmäßige Ergänzung		

Bild 2-7: Ausstattungsstandards von Haltestellen im Stadtgebiet Oberhausen

Anforderungen an die Fahrzeugausrüstung

Die Fahrzeugausrüstung muss sich an der Verkehrsaufgabe der eingesetzten Fahrzeuge orientieren. Bild 2-8 enthält die in der Stadt Oberhausen angestrebten Standards der Fahrzeugausrüstung. Auch hier wird zwischen einer Grundausrüstung (Mindeststandard) und einer zweckmäßigen Ergänzung (optional) unterschieden.

Fahrzeugausrüstung		
Ausrüstung	Straßenbahn	Bus
Einstieg		
Niederflur	●	●
Fahrzeugabsenkung/Rampe		●
Inneneinrichtung		
Abstellmöglichkeiten (Kinderwagen, Rollatoren etc.)	●	●
Gepäckablage/Sonderfläche	○	○
Fahrgastinformation		
Zielanzeige/Linienkennung	●	●
Haltestellenansage	●	●
Haltestellenanzeige	●	●
Netzplanaushang	○	○
Fahrausweiserwerb		
Fahrausweisautomat, -drucker o.a.		●
Fahrzeugausstattung		
Standardausstattung ¹⁾	●	●
Vollklimatisierung	●	●
Betriebsfunkgerät	●	●
LSA-Beeinflussung	●	●
Dynamische Fahrgastinformation	●	●
Optische und akustische Signale beim Schließen der Fahrzeugtüren	●	
Entwerter	●	●
Abgasstandard		
Neueste Norm (mind. Euro VI) ²⁾	●	●
Legende		
●	angestrebte Grundausstattung	
○	zweckmäßige Ergänzung	
1)	Ausstattungsbeispiele: Beschlagfreie Fenster, gepolsterte Sitze, Haltestellen-Wunschtasten und -Ansage, Abfallbehälter, Haltegriffe	
2)	Abweichung nur in Abstimmung mit Aufgabenträger	

Bild 2-8: Ausrüstungsstandards von Fahrzeugen im Stadtgebiet Oberhausen

Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge des Linienverkehrs (ohne Verstärkerfahrten) darf 7 Jahre nicht überschreiten. Das älteste Fahrzeug darf nicht älter als 14 Jahre sein.

Die Stadt Oberhausen und die STOAG haben sich zum Ziel gesetzt, im ÖPNV elektrisch betriebene Fahrzeuge einzusetzen. Aktuell verfügt die STOAG über 2 Hybrid- und 2 Elektrobusse, die weiterhin einzusetzen sind. Die Stadt Oberhausen und die STOAG planen, das Projekt fortzuführen und ggf. auszubauen. Bei der Elektrifizierung weiterer Linien sind evtl. kleine Anpassungen im Liniennetz erforderlich.

Anforderungen an den Betrieb

Der Fahrgast hat einen Anspruch auf intakte Fahrzeug- und Haltestellenausrüstung. Deshalb sollen Beanstandungen (z.B. defekte Fahrscheinautomaten, Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung) in der Regel kurzfristig behoben sein. Gleiches gilt für größere Schäden, die z. B. durch Vandalismus entstanden sind.

Darüber hinaus ist die Sauberkeit ein weiteres wichtiges Ziel, den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Sowohl die eingesetzten Fahrzeuge als auch die Haltestellen des ÖPNV im Stadtgebiet Oberhausen müssen ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild abgeben. Beschwerden über mangelnde Sauberkeit muss die STOAG umgehend nachgehen bzw. an die richtigen Stellen weiterleiten.

Der Fahrgast hat Anspruch darauf, dass das Leistungsangebot im ÖPNV der Stadt Oberhausen den Vorgaben des Fahrplans entspricht, die Anforderungen an die Anschlusssicherung (Bild 2-9) erfüllt und die angegebene Taktfolge sowie die Betriebszeiten einhält. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse – auch zum SPNV oder zu Linien, die von anderen Verkehrsunternehmen betrieben werden – sind vorzugsweise automatisch durch ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) zu sichern. Die Nutzung des Betriebsfunks ist ebenfalls möglich.

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen attraktiven ÖPNV. In Abhängigkeit von der Fahrtdauer ist eine bestimmte Verspätung zulässig. Bild 2-9 zeigt die zulässigen Grenzwerte. Die anzustrebenden Richtwerte liegen jedoch deutlich darunter. Gelegentliche oder temporäre Betriebsstörungen sowie Verspätungen bis 5 Minuten (in Ausnahmefällen 10 Minuten)

müssen als nicht vermeidbar betrachtet werden. Busse und andere im Straßenraum geführte Verkehrsmittel des ÖPNV können dieser Anforderung jedoch nicht immer gerecht werden, weil sie unter anderem Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind. Solche Behinderungen haben sowohl Fahrzeitverlängerungen als auch Fahrzeitschwankungen zur Folge. Um dem entgegenzuwirken, sind die bestehenden Behinderungen im Straßenraum soweit wie möglich durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen abzubauen.

Anschlussicherung			
Angebotskriterium	Fahrdauer	Richtwert	Grenzwert
Pünktlichkeit (Verspätung)	bis 60 min	0 bis < 5 min	5 bis < 10 min
	über 60 min	5 bis < 10 min	10 bis < 15 min

Bild 2-9: Zielwert des Qualitätsziels Pünktlichkeit im ÖPNV der Stadt Oberhausen (Quelle: in Anlehnung an FGSV, 2010)

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

Zur Unterstützung der städtischen Bemühungen, parkende Schwerverkehre (u.a. auch Busse) in den Wohn- und Geschäftsbereichen der Stadt Oberhausen zu vermeiden, müssen alle betroffenen Verkehrsunternehmen über ein eigenes Betriebsgelände verfügen. Ein Abstellen der Fahrzeuge im allgemeinen Straßenraum ist nicht zulässig. Das Betriebsgelände soll so gelegen sein, dass alle Linien schnell mit Fahrzeugen bedient werden können, um im Falle eines Fahrzeugausfalls die Folgen für die Kunden zu mildern. Für Linien, die nur auf dem Gebiet der Stadt Oberhausen verkehren, gilt, dass die Haltestellen Oberhausen Hbf, Sterkrade Bf oder Osterfeld Mitte in max. 15 Minuten vom Betriebshof erreicht werden sollen.

Anforderungen an den Service

Einen weiteren Aufgabenschwerpunkt sieht die Stadt Oberhausen in der Verbesserung der Fahrgastinformation. Durch einheitlich aufgebaute und verständliche Fahrpläne und Tarifinformationen werden der Bevölkerung bzw. den Fahrgästen die angebotenen Möglichkeiten und Qualitäten des ÖPNV in Oberhausen zugänglich gemacht. Fehlende Fahrplanaushänge und Tarifinformationen sollen im Regelfall innerhalb von 24 Stunden nach Bekanntwerden des Mangels ersetzt werden.

Bei gravierenden Störungen und geplanten Fahrplanabweichungen müssen die Verkehrsunternehmen niederschwellig über die Änderungen informieren und ggf. auf Ausweichverbindungen hingewiesen. Dazu können z.B. an besonders bedeutenden Haltestellen dynamische Abfahrtsinformationen dienen oder ein schneller Informationszugang über Mobiltelefone.

Des Weiteren muss die Erreichbarkeit der STOAG gewährleistet sein, um Fahrplan- und Tarifauskünfte zu erhalten und etwaige Beschädigungen und Mängel melden zu können. Im Falle einer Beschwerde darf die Bearbeitungszeit zwei Wochen nicht überschreiten. Zumindest muss innerhalb dieser Zeit eine qualifizierte Eingangsbestätigung erfolgen, in der eine Begründung für die verlängerte Bearbeitungszeit genannt wird. Alle Beschwerden müssen von qualifiziertem Personal bearbeitet werden, das gut in die Organisationsstruktur des Verkehrsunternehmens – insbesondere in die Verkehrsplanung – eingebunden ist.

In einem modernen Dienstleistungsunternehmen hat der Kunde Anspruch auf Freundlichkeit und Kompetenz der Mitarbeiter. Es gehört zu den Grundanforderungen an die Angestellten, in jeder Situation ruhig und höflich zu reagieren. Das Personal sollte regelmäßige Schulungen zu Beförderungs- und Tarifbestimmungen sowie zum Notfallmanagement erhalten und gute Kenntnisse des Liniennetzes aufweisen. Ein einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild der Mitarbeiter mit Außenwirkung steigert den Wiedererkennungswert und die Akzeptanz bei den Fahrgästen. Daher ist grundsätzlich Dienstkleidung zu tragen. Begründete Ausnahmefälle sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Die Sicherheit an Haltestellen und in den Fahrzeugen muss jederzeit gewährleistet sein. Dabei sind die Sicherheitsbedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen zu berücksichtigen. Eine gute Einsehbarkeit und eine

ausreichende Beleuchtung der Haltestellen sollen dem Fahrgast ein Sicherheitsgefühl vermitteln. Sofern im Einzelfall angezeigt, ist der Haltestellenbereich mittels Überwachungskameras im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen abzusichern. Die Schaffung von Öffentlichkeit ist gegenüber der Sicherung durch Kameras vorzuziehen, da die Anwesenheit von Passanten auch das subjektive Sicherheitsgefühl stärkt und keine datenschutzrechtlichen Probleme entstehen. In den Fahrzeugen soll jederzeit Kontakt mit dem Fahrpersonal aufgenommen werden können. Das Personal muss technisch in der Lage sein, in Notfallsituationen die notwendigen Maßnahmen schnell zu ergreifen.

Anforderungsprofil für Qualitätsstandards im öDA der STOAG

Für die Linienverkehre der STOAG hat die Stadt Oberhausen am 05.10.2009 einen Betrauungsbeschluss gefasst. Danach wird die STOAG mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen beauftragt. Die Betrauung enthält einen Verweis, dass künftige Leistungsänderungen mitabgedeckt sind.

3 Umsetzungsbilanz NVP 2011

Den Stand der Umsetzung der im NVP 2011 festgelegten Maßnahmen zeigt Bild 3-1. Von den dort aufgeführten 21 Maßnahmen sollten 13 Maßnahmen bis Jahresende 2015 umgesetzt sein (kurz- und mittelfristige Maßnahmen). 8 Maßnahmen waren langfristig angelegt (Realisierung nach 2015).

Mithilfe des „Konzepts 2011“ (Idf. Nr. 1.1) sollten durch Anpassungen am Liniennetz 800.000 € eingespart werden. Die Umsetzung ist kurzfristig erfolgt. Mittelfristig sollten weitere Optimierungen im Liniennetz durchgeführt werden (Idf. Nr. 1.2). Diese sind mit dem Liniennetz 2013 realisiert worden.

Eine Verlängerung der Straßenbahnlinien 105 (Idf. Nr. 1.3) und 102 (Idf. Nr. 1.4) ist bislang nicht erfolgt. Diese Maßnahmen wurden jedoch für die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan 2017 des Landes Nordrhein-Westfalen angemeldet und sollen deshalb Bestandteil des aktuellen NVP bleiben. Die Verlängerung der Linie 102 hat eine geringere Priorität als die der Linien 105. Die Verlängerung der Linie 105 ist infolge des Ratsbürgerentscheids vom 08.03.2015 zurückgestellt.

Die Anbindung des Mülheimer Hauptbahnhofs an die Straßenbahnlinie 112 (Idf. Nr. 1.5) wurde nicht umgesetzt. Stattdessen wurde die Linie 112 ab MH-Kaiserplatz über den Linienweg der Linie 104 zum Mülheimer Hauptfriedhof verlängert. Die Verlängerung zum Mülheimer Hauptbahnhof soll nicht weiter verfolgt werden.

Die Bereiche Neuköln, Waldhuck, Forster Bruch, Königshardt, das ehemalige Stahlwerksgelände und das Stadion Niederrhein sind weiterhin nicht optimal erschlossen (Idf. Nr. 2.1), da der Grenzwert zur maximalen Luftlinienentfernung vom Wohnstandort zur nächstgelegenen Haltestelle nicht eingehalten wird. Da dies nicht flächendeckend verlangt wird, sondern lediglich 80 % der bebauten Fläche innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche liegen sollten, besteht kein Handlungsbedarf. Die Erschließung des ehemaligen O.Vision-Geländes (heute Stahlwerksgelände) soll jedoch bei weiterer Entwicklung verbessert werden.

Die Einrichtung eines SPNV-Haltepunktes in Alstaden in Höhe „Rehmer“ (Idf. Nr. 2.2) ist bisher nicht realisiert worden. Die Maßnahme wird im Rahmen der DB-Stationsoffensive näher betrachtet und ist für den ÖPNV-Bedarfsplan 2017 des Landes NRW angemeldet. Die Stadt Oberhausen hält deshalb an der Maßnahme fest. Mit der Realisierung wird das Busnetz in diesem Bereich angepasst. Ebenso verhält es sich mit dem Bau einer P+R-Anlage am Haltepunkt Rehmer (Idf. Nr. 5.3). Die benötigten Flächen wurden bereits

bauleitplanerisch gesichert. Weitere Stationsausbauten sind bislang nicht vorgesehen, können aber in Absprache mit dem VRR entwickelt werden.

Das Haltestellenausbauprogramm wurde bis zur 6. Stufe umgesetzt (Idf. Nr. 3.1 und 3.2), der Ausbau nach Stufe 7 ist wegen abgelehnter Förderung durch den VRR vorerst zurückgestellt. (Idf. Nr. 3.3). Am Haltepunkt Holten soll das B+R-Angebot um 15 - 20 sichere Fahrradabstellplätze in Form von Fahrradboxen erweitert werden. Mit dem Umbau der Verknüpfungsanlage ist das Angebot um 5 Fahrradboxen und um eine sog. Kollektivanlage mit 30 Abstellplätzen erweitert worden. (Idf. Nr. 4.1). Die Erweiterung des B+R-Angebotes am Bahnhof Sterkrade (Idf. Nr. 4.2) war langfristig für die Zeit nach dem Ausbau der Betuwe-Linie und den damit verbundenen Umbau des Bahnhofs geplant und bleibt weiterhin Bestandteil des NVP.

Zwischen 2010 und 2015 wurden in Oberhausen mindestens 21 Leihradstationen im Rahmen des Modellprojekts metropolradruhr errichtet (Idf. Nr. 4.3 und 4.4). Inzwischen zieht sich metropolradruhr aufgrund geringer und rückläufiger Nutzerzahlen wieder aus Oberhausen zurück und hat 6 Stationen bereits abgebaut. Ende 2015 sind am Haltepunkt Holten 43 P+R-Parkplätze sowie zusätzlich drei Behindertenparkplätze entstanden (Idf. Nr. 5.2). Nach Ausbau der Betuwe-Linie kann eine weitere Erweiterung erfolgen.

Die Beschaffung neuer Busse mit EEV-Standard ist ebenso wie die Anschaffung zweier Hybrid-Linienbusse mit EEV-Standard erfolgt (Idf. Nr. 6.1).

Die STOAG hat in den vergangenen Jahren Fahrzeuge mit EEV-Standard oder EURO VI-Norm beschafft. Hinzu kommen Elektro-Busse, die lokal emissionsfrei verkehren.

In Oberhausen wurde das Pünktlichkeitsversprechen eingeführt, welches eine Geldrückzahlung bei mehr als 10 Minuten Verspätung der STOAG-Fahrzeuge beinhaltet (Idf. Nr. 7).

lfd. Nr.	Maßnahme	Umsetzung geplant	Umsetzung erfolgt (bis Mai 2016)	Beteiligte
1.1	Umsetzung des „Konzeptes 2011“	kurzfristig (Juni 2011)	ja	Stadt OB, STOAG
1.2	Weitere Optimierungen im Liniennetz der STOAG	mittelfristig	ja	Stadt OB, STOAG
1.3	Verlängerung der Essener Straßenbahnlinie 105 nach Oberhausen	langfristig	nein (Ratsbürgerentscheid 2015)	Stadt OB, Stadt Essen
1.4	Verlängerung der Mülheimer Straßenbahnlinie 102 nach Oberhausen	langfristig	nein	Stadt OB, Stadt MH
1.5	Verlängerung der Straßenbahnlinie 112 durch Anbindung des Hauptbahnhofes Mülheim	langfristig	Verlängerung vom Kaiserplatz zum Hauptfriedhof	Stadt OB, Stadt MH
2.1	Prüfung der Erschließung für die Bereiche Neuköln, Waldhuck, Forster Bruch, Königshardt, das ehemalige O.Vision-Gelände und das Stadion Niederrhein	bei Bedarf bzw. langfristig	ja	Stadt OB, STOAG
2.2	Einrichtung eines SPNV-Haltepunktes in Alstaden in Höhe „Rehmer“	langfristig	nein	DB AG, Stadt OB
3.1	Realisierung des Haltestellenausbauprogrammes der STOAG (5. Ausbaustufe)	kurzfristig (2012)	ja	Stadt OB, STOAG
3.2	Realisierung des Haltestellenausbauprogrammes der STOAG (6. Ausbaustufe)	mittelfristig (2013)	ja	Stadt OB, STOAG
3.3	Realisierung des Haltestellenausbauprogrammes der STOAG (7. Ausbaustufe)	mittelfristig	nein	Stadt OB, STOAG
4.1	Haltepunkt Holten: Erweiterung des derzeitigen B+R-Angebotes um 15 – 20 sichere Fahrradabstellplätze	mittelfristig (2012/2013)	z.T. (Erweiterung um 5 Plätze)	Stadt OB
4.2	Bahnhof Sterkrade: Erweiterung des derzeitigen B+R-Angebotes auf 40 Fahrradständer und 60 Fahrradboxen	langfristig (nach Ausbau Betuwe)	nein	Stadt OB
4.3	Inbetriebnahme von acht Leihradstationen	kurzfristig (2011)	ja	Stadt OB
4.4	Einrichtung von drei bis sechs Leihradstationen	kurzfristig (2012)	ja	Stadt OB
5.1	HP Holten: Prüfung, ob Erweiterungsflächen für P+R-Anlage genutzt werden können	kurz- bis mittelfristig	Ausbau z.T. erfolgt	Stadt OB, VRR
5.2	Bahnhof Sterkrade: Erweiterung der bestehenden P+R-Anlage	langfristig (nach Ausbau Betuwe)	nein	Stadt OB, VRR
5.3	Bau einer P+R-Anlage am Haltepunkt Rehmer	langfristig	nein	Stadt OB, VRR
6.1	Beschaffung von acht Bussen mit EEV-Standard sowie von zwei Hybrid-Standardlinienbussen (ebenfalls EEV-Form)	kurzfristig (2011)	ja (2013: 7 Busse beschafft)	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)	schriftweise bis 2016 kurz- bis langfristig	?	Stadt OB, STOAG
7	Einführung des Pünktlichkeitsversprechens „10 PLUS“	kurzfristig (2011)	ja	STOAG
kurzfristig: 2011 – 2015		mittelfristig: 2013 – 2015	langfristig: nach 2015	

Bild 3-1: Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2011

4 Bestands- und Schwachstellenanalyse

4.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die kreisfreie Großstadt Oberhausen (Mittelzentrum) liegt im westlichen Ruhrgebiet im Regierungsbezirk Düsseldorf in unmittelbarer Nachbarschaft der Städte Bottrop (Mittelzentrum) und Essen (Oberzentrum) im Osten, Mülheim an der Ruhr (Mittelzentrum) im Süden, Duisburg (Oberzentrum) im Westen sowie Dinslaken (Mittelzentrum) im Nordwesten. Das Stadtgebiet Oberhausen umfasst eine Fläche von etwa 77 km² mit einer Ausdehnung von 10,7 km in Ost-West- und 14,6 km in Nord-Süd-Richtung. Oberhausen ist in die drei Stadtbezirke Alt-Oberhausen, Sterkrade und Osterfeld unterteilt. Die Stadtbezirke bestehen aus folgenden Stadtteilen:

- Alt-Oberhausen:
Alstaden, Bermensfeld, Borbeck (mit Dellwig und Frintrop), Oberhausen-Mitte (mit Marienviertel und Brücktorviertel), Dümpten (mit Vennepoth), Knappenviertel, Lirich, Schlad und Styrum
- Osterfeld:
Eisenheim, Klosterhardt, Osterfeld-Heide, Osterfeld-Mitte, Rothebusch, Stemmersberg, Vondern und Vonderort
- Sterkrade:
Alsfeld, Barmingholten, Biefang, Buschhausen, Holten, Königshardt, Schmachtdorf, Schwarze Heide, Sterkrade-Mitte, Tackenberg und Walsumermark

Die Neue Mitte ist kein klassischer Stadtteil, weist aber Versorgungsfunktionen auf und ist daher als spezifisches Zentrum anzusehen.

Zu statistischen Zwecken werden die Stadtbezirke 6 sog. Sozialräumen zugeordnet:

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

In der Stadt Oberhausen waren am 31.12.2014 insgesamt 210.326 Personen mit Hauptwohnsitz gemeldet sowie 81.289 Beschäftigte. Die Verteilung auf die 6 Sozialräume zeigt Bild 4-1.

Bis zum Jahr 2025 wird ein geringfügiger Einwohnerrückgang (- 1,3%) erwartet. In den Sozialräumen Oberhausen-Mitte / Styrum und Alstaden / Lirich fällt der Einwohnerrückgang mit 2,9 % bzw. 2,1 % etwas höher aus, in Sterkrade-Mitte mit 0,5 % jedoch deutlich geringer. Die Beschäftigtenprognose orientiert sich aufgrund mangelnder Datengrundlage an der Einwohnerentwicklung (Analogiebetrachtung). Entsprechend ist in der Stadt Oberhausen bis zum Jahr 2025 mit einem leichten Beschäftigtenrückgang von 1,3% zu rechnen.

Sozialraum	Analyse 2014		Prognose 2025	
	Einwohner	Beschäftigte*	Einwohner	Beschäftigte**
71: Oberhausen - Mitte / Styrum	25.259	13.217	24.523	12.832
72: Oberhausen - Ost	34.783	20.144	34.476	19.959
73: Alstaden / Lirich	30.700	8.011	30.054	7.842
74: Sterkrade - Mitte	48.294	24.335	48.051	24.164
75: Sterkrade - Nord	33.536	7.356	33.237	7.290
76: Osterfeld	37.754	8.226	37.276	8.122
Stadt Oberhausen	210.326	81.289	207.618	80.210
Hinweise:				
* Werte aus 2012 übernommen				
** analog der Bevölkerungsentwicklung hochgerechnet				

Bild 4-1: Einwohner mit Hauptwohnsitz und Beschäftigte in der Stadt Oberhausen (Analyse zum 31.12.2014 sowie Prognose für 2025) (Quelle: Stadt Oberhausen)

4.2 Verkehrsnachfrage

Zur Quantifizierung der Verkehrsnachfrage steht ein VISUM-Verkehrsmodell aus dem Jahr 2009 zu Verfügung, das eine Matrix der Fahrbeziehungen zwischen den Verkehrszellen nach Verkehrsmittelart und Wegezweck beinhaltet. Das Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen ist als statisches Modell ohne Verkehrsaufkommens- und Verkehrsverteilungsmodul nur für Belastungsermittlungen geeignet. Das Modell ist aufgrund dessen nicht maßnahmenreagibel und nur bedingt fortschreibungsfähig.

Eine Fortschreibung der Matrix der Fahrbeziehungen zwischen den Verkehrszellen (Nachfragematrix) der Stadt Oberhausen ist auf der Grundlage

der Strukturdatenentwicklung von 2009 auf 2014 (Analyse) bzw. von 2009 auf 2025 (Prognose) vorgenommen worden. Dabei wirken Einwohner- und Beschäftigtenrückgänge in den einzelnen Verkehrszellen dämpfend auf die Verkehrsnachfrage dieser Verkehrszellen. Positive Einwohner- und Beschäftigtenentwicklungen wirken entsprechend nachfragesteigernd in den jeweiligen Verkehrszellen. Veränderungen im Verkehrsangebot sowie Veränderungen in der Verkehrsmittelverfügbarkeit, im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und andere Einflussgrößen auf die Verkehrsmittelwahl können dabei nicht berücksichtigt werden. Entsprechend eignet sich das Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen zum Nachweis von generellen Nachfrage-tendenzen, nicht jedoch zum Nachweis spezifischer Maßnahmewirkungen. Unter Beachtung dieser Einschränkungen stellt sich die Verkehrsnachfrage im ÖPNV der Stadt Oberhausen wie folgt dar:

ÖV-Nachfrage im Binnenverkehr

Im Analysejahr 2014 liegt das werktägliche Verkehrsaufkommen im ÖPNV innerhalb der Stadt Oberhausen bei rund 84.300 Fahrten. Im Binnenverkehr der Stadt Oberhausen werden an Werktagen rund 9.300 Fahrten von/nach Oberhausen-Mitte/Styrum, rund 22.300 Fahrten von/nach Oberhausen-Ost, rund 8.950 Fahrten von/nach Alstaden/Lirich, rund 18.300 Fahrten von/nach Sterkrade-Mitte, rund 13.150 Fahrten von/nach Sterkrade-Nord und rund 12.300 Fahrten von/nach Osterfeld im ÖV unternommen (vgl. Bild 4-2).

In Analogie zu den prognostizierten Strukturdaten verringert sich im Prognosejahr 2025 die Anzahl der werktäglichen ÖV-Fahrten innerhalb der Stadt Oberhausen um etwa 1.000 Fahrten (-1,2 %) auf rund 83.300 Fahrten (vgl. Bild 4-2).

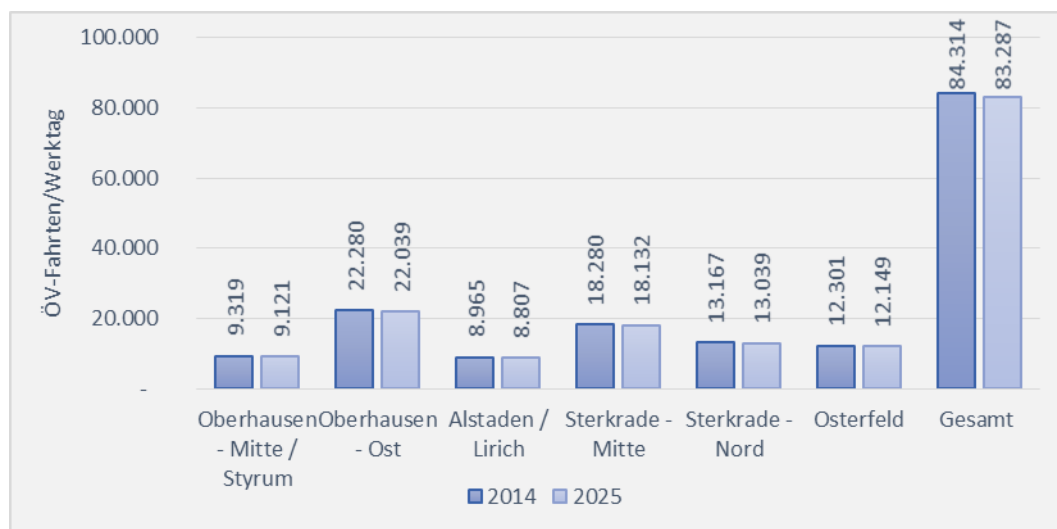


Bild 4-2: Anzahl ÖV-Fahrten pro Werktag innerhalb von Oberhausen
(Quelle: Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen)

ÖV-Nachfrage im Quell- und Zielverkehr

Im ein- und ausbrechenden Verkehr zwischen Oberhausen und den umliegenden Städten werden im Jahr 2014 werktäglich rund 45.500 Fahrten im ÖV unternommen (vgl. Bild 4-3). Der Quell- und Zielverkehr macht demnach rund $\frac{1}{3}$ des werktäglichen Gesamtverkehrs (Quell-/Zielverkehr + Binnenverkehr) im ÖPNV der Stadt Oberhausen aus.

Die Verflechtungen mit den benachbarten Städten Essen und Duisburg sind besonders groß. An jedem Werktag werden rund 11.950 Fahrten von/nach Essen, rund 11.000 Fahrten von/nach Duisburg, rund 6.500 Fahrten von/nach Mülheim, rund 6.400 Fahrten von/nach Bottrop sowie rund 2.050 Fahrten von/nach Dinslaken unternommen.

Im Prognosejahr 2025 muss mit einem leichten Rückgang der regionalen Verkehrsnachfrage im werktäglichen ÖV der Stadt Oberhausen gerechnet werden. Der Rückgang betrifft alle Relationen (vgl. Bild 4-3).

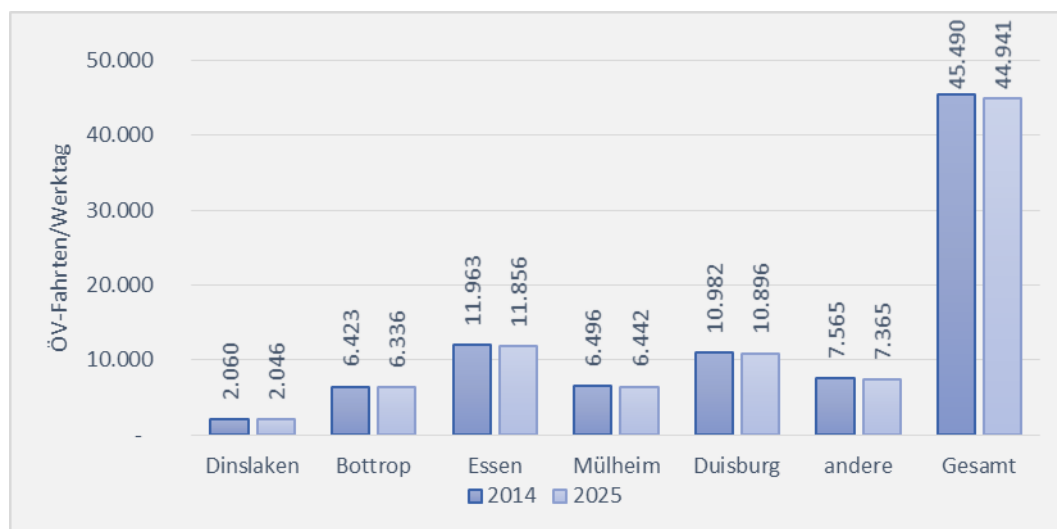


Bild 4-3: Anzahl ÖV-Fahrten pro Werktag zwischen Oberhausen und Umland (Quelle: Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen)

4.3 ÖPNV-Angebot

Oberhausen ist über die vier Bahnhöfe Hauptbahnhof, Sterkrade, Osterfeld Süd und Holten an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und damit unmittelbar an die Oberzentren Duisburg (RE3, RE5, RB33, RB35, RB36 und S2) und Essen (S2, S3 über Gelsenkirchen bzw. Mülheim a.d.R.) sowie an die benachbarten Mittelzentren Bottrop (RB44), Gelsenkirchen (RE3, S2), Mülheim a.d.R. (S3) und Dinslaken (RE5, RB35, RB33) angebunden. Neben den SPNV-Linien wird Oberhausen von der Straßenbahnlinie 112 mit 14 Haltepunkten im Stadtgebiet Oberhausen bedient. Die Straßenbahnlinie 112 verbindet Oberhausen mit dem Mittelzentrum Mülheim a.d.R..

13 Buslinien verbinden Oberhausen mit den benachbarten Städten Mülheim a.d.R., Essen, Bottrop, Duisburg und Dinslaken (vgl. Bild 4-4). Der regionale Schnellbus SB91 spannt zudem eine Verbindung zu den weiter entfernt liegenden Städten Gladbeck und Gelsenkirchen auf. An Werktagen (Montag – Freitag) verkehren die regionalen Buslinien mindestens im 60 Minuten-Takt.

Innerhalb der Stadt Oberhausen verkehren insgesamt 24 Stadtbus- und 7 Schnellbuslinien. Die Stadtbuslinien werden je nach Funktion im 20-, 30- oder 60 Minuten-Takt betrieben. Die Schnellbusse dienen der schnellen Verbindung der Stadtteile untereinander und verkehren im 20 Minuten-Takt (Ausnahme SB91: 10 Minuten-Takt, vgl. Bild 4-4).

Ab ca. 22:30 Uhr setzt der Betrieb der 11 Nachtexpresslinien ein. Die 7 von der STOAG betriebenen NE-Linien verlaufen allesamt über Sterkrade Bahnhof. Die NE-Linien verkehren im 60 Minuten-Takt.

Grundlage der Bestandsaufnahme des ÖPNV-Leistungsangebots der Stadt Oberhausen ist der Fahrplan 2015/2016 der STOAG, gültig ab 04.10.2015. Die STOAG betreiben die Straßenbahnlinie 112, alle 7 Schnellbuslinien, 20 der insgesamt 24 Stadtbuslinien sowie alle 11 Nachtexpresslinien (4 NE-Linien in Gemeinschaftskonzession). Hinzu kommen 30 Einsatzwagenfahrten, vorwiegend im Schülerverkehr. Im Jahr 2015 umfasste das Streckennetz der STOAG 581 km mit insgesamt 339 Haltestellen.

In Anlage 8.1 sind sämtliche in Oberhausen verkehrende Linien des ÖPNV in Form von Liniensteckbriefen einzeln aufgeführt und anhand von Angaben zu Betriebszeit und Bedienungshäufigkeit (Takt), differenziert nach Tagesarten (Montag – Freitag, Samstag, Sonntag) und nach Tageszeiten beschrieben.

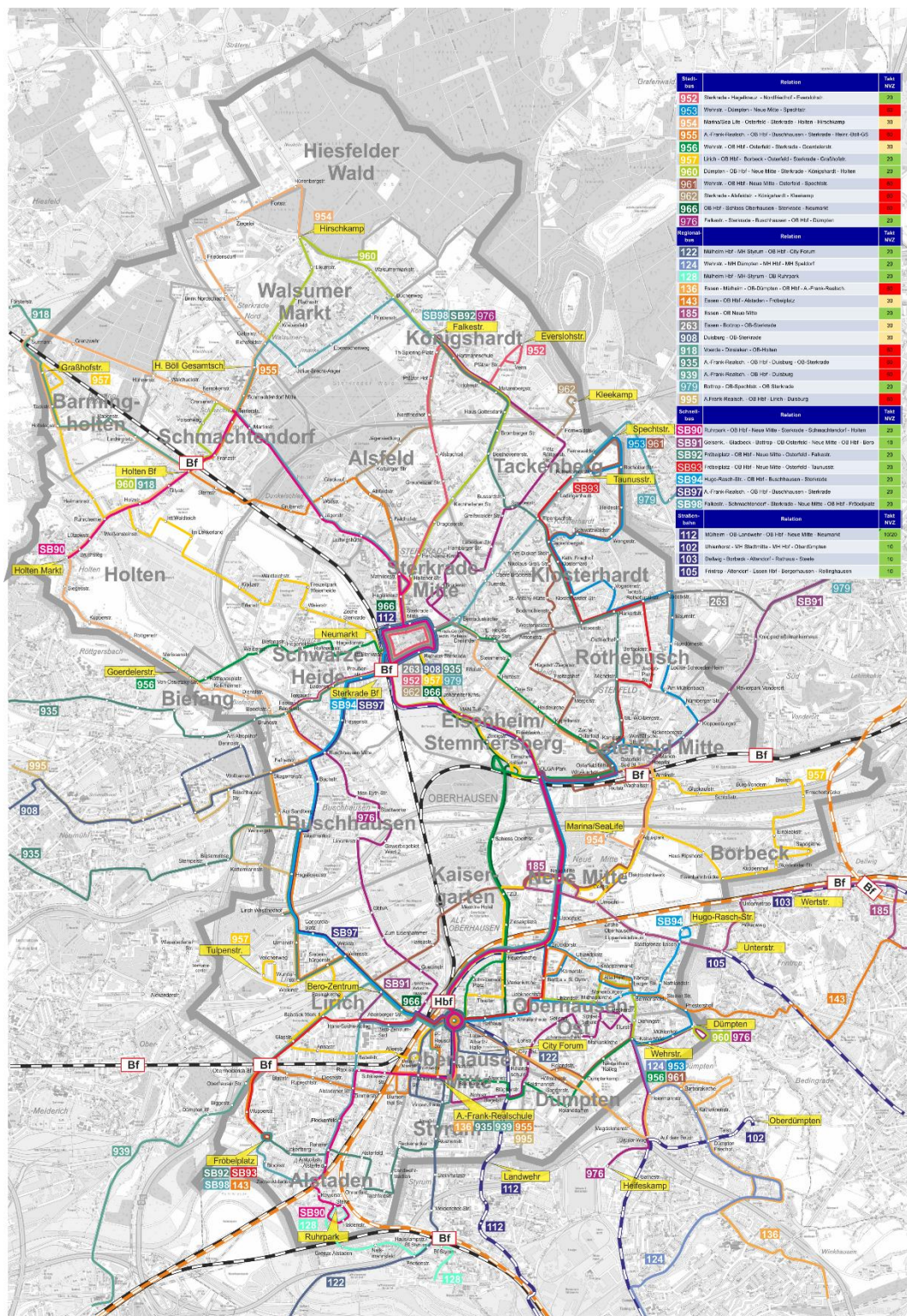


Bild 4-4: ÖPNV-Liniennetz im Stadtgebiet Oberhausen ohne Nachtexpress-Linien (Bezug: Fahrplan 2015/2016)

4.4 Haltestelleninfrastruktur

In Oberhausen werden seit 1996 konsequent die Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV in baulicher Hinsicht verbessert. Die Stadt Oberhausen und die STOAG haben in enger Abstimmung ein Haltestellenausbauprogramm aufgelegt und mittlerweile 6 Baustufen umgesetzt. Dies führt dazu, dass in der Stadt Oberhausen rund 90% der Haltestellen barrierefrei ausgebaut sind. Damit nimmt die Stadt Oberhausen eine Spitzenposition im VRR ein.

Auf dem Gebiet der Stadt Oberhausen gibt es insgesamt über 339 Haltestellen mit 740 aktiven Haltestellenpositionen. Eine Besonderheit ist die Haltestelle „Obermeiderich Bf“, die in Fahrtrichtung Oberhausen Hbf auf Oberhausener Stadtgebiet und in Gegenrichtung auf Duisburger Stadtgebiet liegt. Da sich beide Haltestellenpositionen ergänzen, werden im Folgenden beide Positionen betrachtet, sodass insgesamt 741 Haltepositionen analysiert werden. Bild 4-5 zeigt die Anzahl Haltestellenpositionen, die über Wartehäuschen, barrierefreien Ausbau oder elektronische Anzeigen verfügen sowie Kombinationen dieser Kriterien.

Wartehäuschen	Barrierefreiheit		Elektronische Anzeige	Anzahl Haltestellenpositionen
	Hochbord	Taktile Elemente		
x	-	-	-	459
-	-	x	-	601
-	x	-	-	648
-	x	x	-	594
-	-	-	x	69
x	x	x	-	404
x	x	x	x	55
x	-	-	x	61

Bild 4-5: Ausbauszustände der Haltestellenpositionen in der Stadt Oberhausen (Quelle: STOAG)

Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild:

- 601 Haltestellenpositionen verfügen über taktile Elemente wie Leitlinien für Blinde, Aufmerksamkeitsfelder und/oder Auffangstreifen.
- 648 Haltestellenpositionen verfügen über ein Hochbord.

- 594 Haltestellenpositionen sind barrierefrei ausgebaut, d.h. sie verfügen sowohl über ein Hochbord als auch über taktile Elemente.
- 83 Haltestellenpositionen sind weder mit einem Hochbord noch mit taktilen Elementen ausgestattet. Die Stadt Oberhausen und die STOAG haben eine 7. Ausbaustufe zur Förderung beim VRR angemeldet.
- 459 Haltestellenpositionen verfügen über ein Wartehäuschen.
- Barrierefrei und mit Wartehäuschen sind 404 Haltestellenpositionen ausgebaut.
- Elektronische Anzeigen sind an 69 Haltestellenpositionen vorhanden.
- 55 Haltestellenpositionen verfügen über alle 3 Ausstattungsmerkmale (Wartehäuschen, barrierefreier Ausbau und elektronische Anzeigen).

4.5 Schwachstellenanalyse

4.5.1 Erschließungsqualität

Das Stadtgebiet von Oberhausen wird bis auf wenige Ausnahmen gut bis sehr gut durch das Liniennetz der STOAG erschlossen. Die Erschließungsqualität ist in Bild 4-6 dargestellt. Es wird deutlich, dass nur sehr wenige Siedlungsbereiche außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche von 400 m in den Kernbereichen der Oberhausener Stadtbezirkszentren und 500 m in den Kernrandbereichen liegen. Unter Berücksichtigung einer Erschließungsquote von 80 % wird der Grenzwert für die Luftlinienentfernung zur nächsten Bus-/ bzw. Straßenbahnhaltestelle in sämtlichen Siedlungsbereichen eingehalten. Da der Mindeststandard erfüllt wird, besteht kein grundsätzlicher Handlungsbedarf.

Zusätzlich wurde untersucht, ob die weiterführenden und berufsbildenden Schulen (vgl. Anlage 8.2) und die nachfragestarken Sondernutzungen (vgl. Anlage 8.3) innerhalb der definierten Einzugsbereiche der Haltestellen liegen und somit ausreichend an den ÖPNV angebunden sind. Die Untersuchung zeigt, dass alle Schulen ausreichend erschlossen sind und lediglich bei drei der insgesamt untersuchten 90 Sondernutzungen der Grenzwert der Erreichbarkeit überschritten wird:

- Gasometer (600 m Luftlinienentfernung),

- Lebenshilfe / Königshardter Werkstatt (600 m Luftlinienentfernung),
- Stahlwerksgelände (zzt. in der Entwicklung, 600 m Luftlinienentfernung).

Die bessere Erschließung des Gasometers und der Werkstatt Königshardt ist im Rahmen des Aufstellungsverfahrens geprüft und wegen mangelnder Nachfrage verworfen worden. Die Erschließung des Stahlwerksgeländes wird erst dann notwendig, wenn das Areal in größerem Maße bebaut wird.

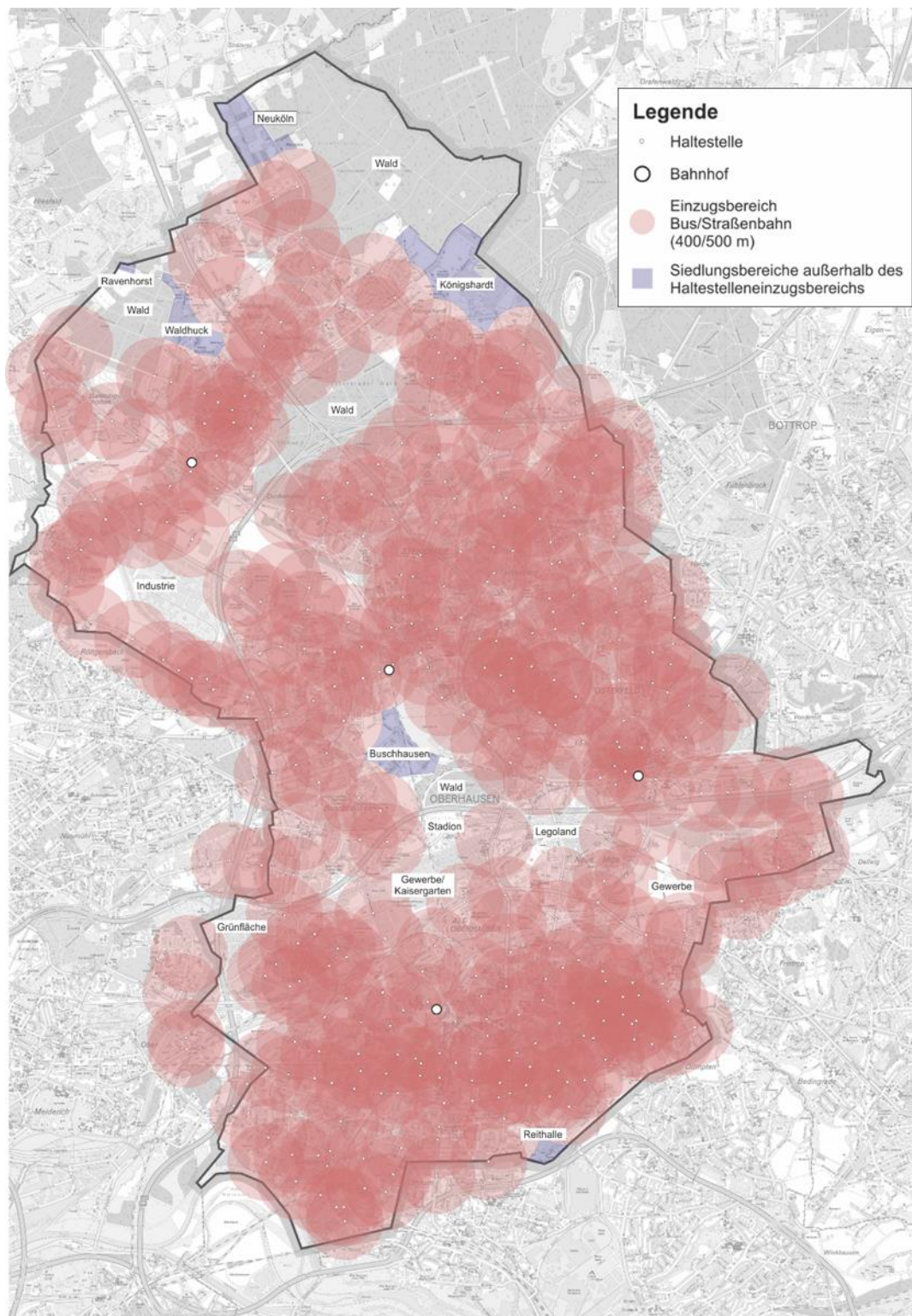


Bild 4-6: Erschließungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen (Grundlage: Fahrplan 2015/2016, Montag – Freitag)

4.5.2 Verbindungsqualität (Bedienungshäufigkeit)

Die Bedienungshäufigkeit der Haltestellen im Oberhausener Stadtgebiet ist ganz überwiegend gut. Die in Kap. 2.2 formulierten Qualitätsziele bzgl. der Fahrtenfolge (Bedienungshäufigkeit) werden weitgehend, jedoch nicht flächendeckend erfüllt. Überträgt man die Ansprüche an die Takt- bzw. Fahrtenfolge im Werktagsverkehr (Montag – Freitag) auf die einzelnen Haltestellen, ergibt sich die in Bild 4-7 dargestellte Situation. An allen „rot“ markierten Haltestellen wird der Grenzwert der Bedienungshäufigkeit nicht erreicht. In den meisten Fällen können jedoch ersatzweise häufiger bediente Haltestellen in der unmittelbaren Nachbarschaft erreicht werden. Demnach entstehen lediglich in den rötlich markierten Flächen durch die Unterschreitung des Grenzwerts Defizite in der Bedienungshäufigkeit. Im Einzelnen ergibt sich für die Verkehrstage Montag – Freitag folgendes Bild (Bezug: Fahrplan 2015/2016, Hauptverkehrszeit an Schultagen):

- Der Großteil der Haltestellen wird durchgängig mit mindestens 4 Fahrten je Stunde und Richtung in Kernbereichen bzw. 2 Fahrten je Stunde und Richtung in Kernrandbereichen bedient bzw. befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft einer entsprechend häufig bedienten Haltestelle.
- In den Bereichen Max-Planck-Ring, Am Walde, Jägerstraße und Kleekamp entspricht die Bedienungshäufigkeit der dortigen Haltestellen nicht dem Mindeststandard; zielkonform bediente Haltestellen in unmittelbarer Nachbarschaft gibt es nicht.

Sofern die Bereiche Max-Planck-Ring, Am Walde, Jägerstraße und Kleekamp (siehe Bild 4-7) ein deutlich erkennbares Nachfragepotenzial aufweisen, sollte die Bedienungshäufigkeit der maßgebenden Haltestellen in diesen Bereichen zielkonform ausgestaltet werden.

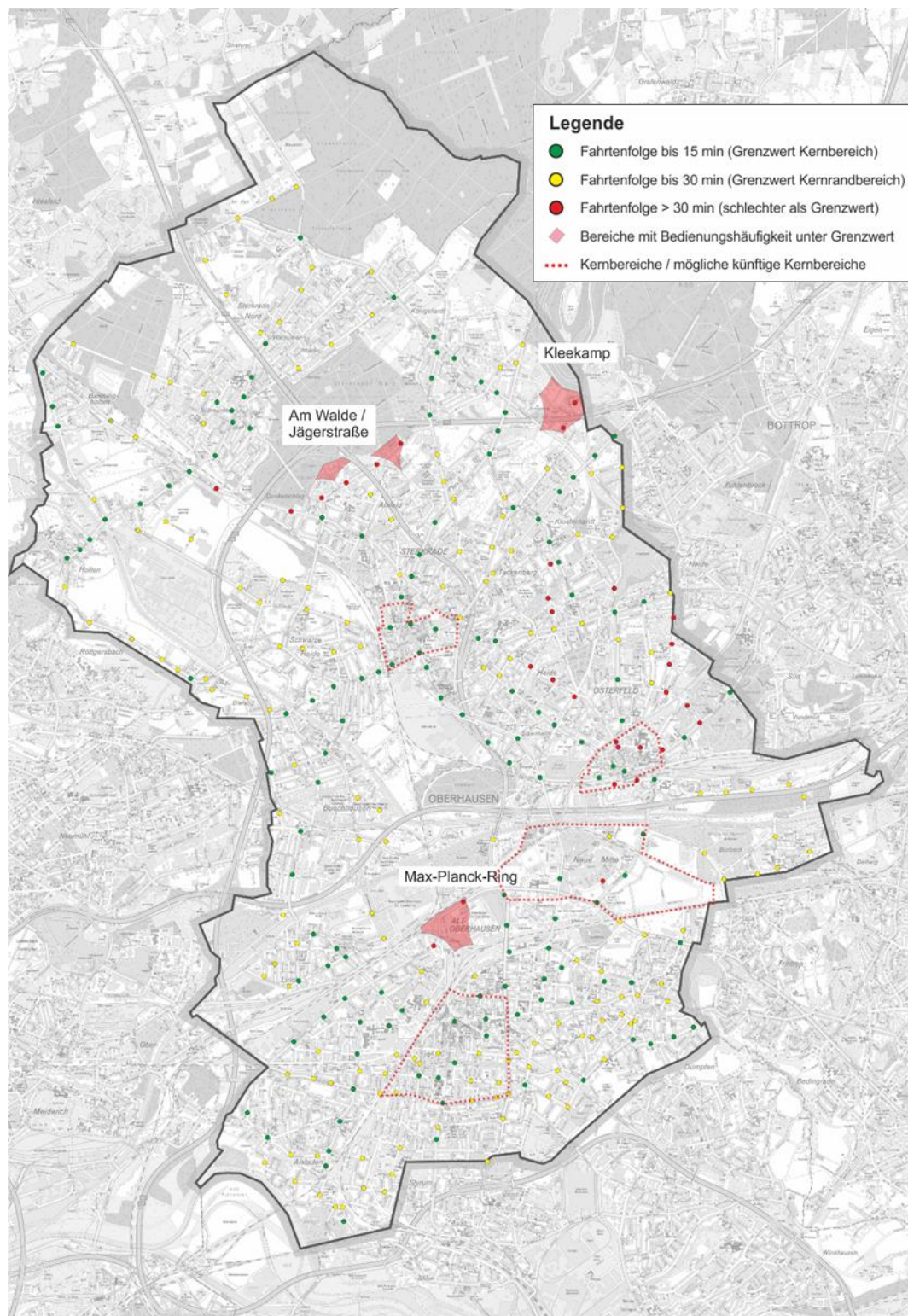


Bild 4-7: Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen (Fahrtenfolge) Montag – Freitag
(Grundlage: Fahrplan 2015/2016)

4.5.3 Verbindungsqualität (Erreichbarkeit)

Die innerstädtischen Verbindungen der Stadt Oberhausen erfüllen bzgl. der Erreichbarkeit (Beförderungszeit) weitgehend die in Kap. 2.3 formulierten Qualitätsziele. Im Einzelnen ergibt sich für die Verkehrstage Montag – Freitag folgendes Bild (Bezug: Fahrplan 2015/2016, Hauptverkehrszeit an Schultagen):

- Der Hauptbahnhof Oberhausen ist aus fast allen Stadtteilen in max. 30 min im Linienverkehr gemäß Mindeststand (≤ 30 min) erreichbar (vgl. Bild 4-8). Einzige Ausnahme bilden die nördlichen Bereiche von Sterkrade, in denen die zulässige Beförderungszeit zum Hauptbahnhof überschritten wird. Dort kann aber auf kurzem Weg der Bahnhof Holten erreicht werden, der über 3 SPNV-Linien eine schnelle Anbindung an den Hauptbahnhof Oberhausen bietet.
- Die Stadtbezirkszentren Alt-Oberhausen (vgl. Bild 4-9) und Osterfeld (vgl. Bild 4-10) sind aus den jeweiligen Stadtteilen in max. 20 min erreichbar. In Sterkrade (vgl. Bild 4-11) wird die zulässige Beförderungszeit von 20 Minuten zum Erreichen des Stadtbezirkszentrums in den nördlichen Bereichen überschritten. Da in Sterkrade-Nord eine eher geringe Siedlungsdichte vorzufinden ist, sind gemäß NVP 2011 der Stadt Oberhausen hier jedoch etwas höhere Beförderungszeiten zulässig.

Zusammengefasst ergibt sich aus der Erreichbarkeitsanalyse kein Handlungsbedarf.

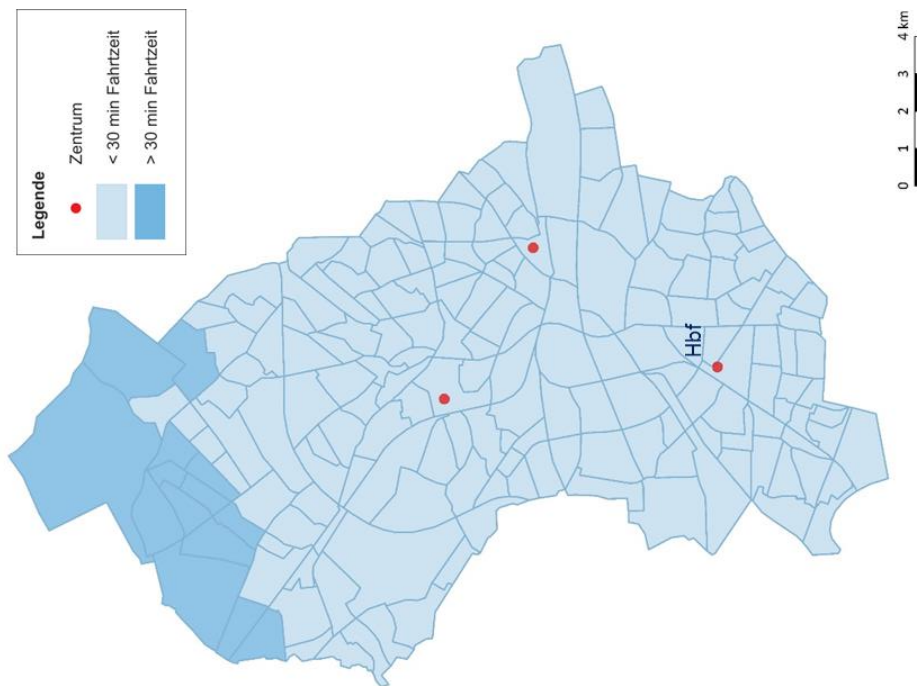


Bild 4-8: Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs Oberhausen (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)



Bild 4-9: Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Stadtbezirkszentrums Alt-Oberhausen (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)



Bild 4-10: Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Stadtbezirkszentrums von Osterfeld (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)

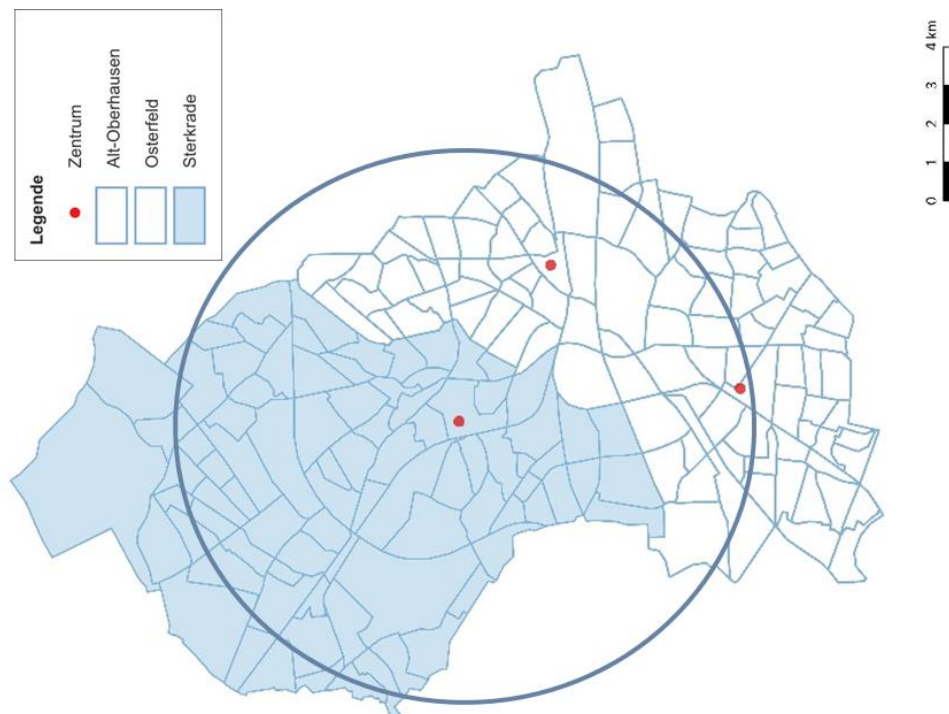


Bild 4-11: Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Stadtbezirkszentrums von Sterkrade (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)

4.6 Hinweise auf mögliche weitere Schwachstellen

Die Aufstellung des Nahverkehrsplans wurde durch ein breit angelegtes Beteiligungsverfahren begleitet. In diesem Rahmen fanden Gespräche mit Vertretern von Stadtverwaltung, STOAG und Interessenverbänden statt. Zur Beteiligung der Oberhausener Bürgerinnen und Bürger wurden im Zeitraum vom 19. bis 21. Januar 2016 3 Bürgerworkshops durchgeführt. Dabei hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, Kritik zu äußern und Anregungen zur weiteren Verbesserung des Oberhausener ÖPNV vorzutragen. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, sich per E-Mail zu beteiligen.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens – einschließlich der Ergebnisse der Schwachstellenanalyse in Kap. 4.6 – wurden 399 Schwachstellen bzw. Hinweise auf mögliche Schwachstellen gesammelt. Alle Hinweise/Schwachstellen wurden anschließend ausgewertet und auf NVP-Relevanz geprüft. 187 Hinweise/Schwachstellen (47%) erwiesen sich als NVP-relevant. 24 weitere Hinweise (6%) beinhalteten Lob bzw. Anerkennung („Linie 957 mit ihrem 20'-Takt ist wichtig für Borbeck“; „Verbindung nach Essen-Kreyenkorp ist wichtig für Oberhausen“ etc.) und verwiesen damit auf Punkte, die bewahrt bzw. nicht verändert werden sollten.

Alle Hinweise/Schwachstellen wurden Zuständigkeitsbereichen zugeordnet (vgl. Bild 4-12). Zuständige Stellen für Hinweise/Schwachstellen ohne NVP-Relevanz sind u.a.

- STOAG:
 - u.a. zuständig für die technische Umsetzung im NVP definierter Standards, konkrete Linienführungen und Abfahrtszeiten, Anschlusssicherung, Einsatz von Fahrzeugen (Kapazität), Kontrolle und Service,
- Stadt Oberhausen:
 - u.a. zuständig für das Haltestellenumfeld und haltestellenausbau (Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberquerungen, Parken,...), Straßeninfrastruktur (Busspuren, Straßenbreite, Verkehrssituation,...), Information der Bürger/innen, Wegweisung,
- VRR:
 - u.a. zuständig für Tarifgestaltung, Fahrplan der Regional- und S-Bahnen,
- Andere:
 - u.a. zuständig für Fahrplan und Verlauf der Linien in Nachbarstädten.

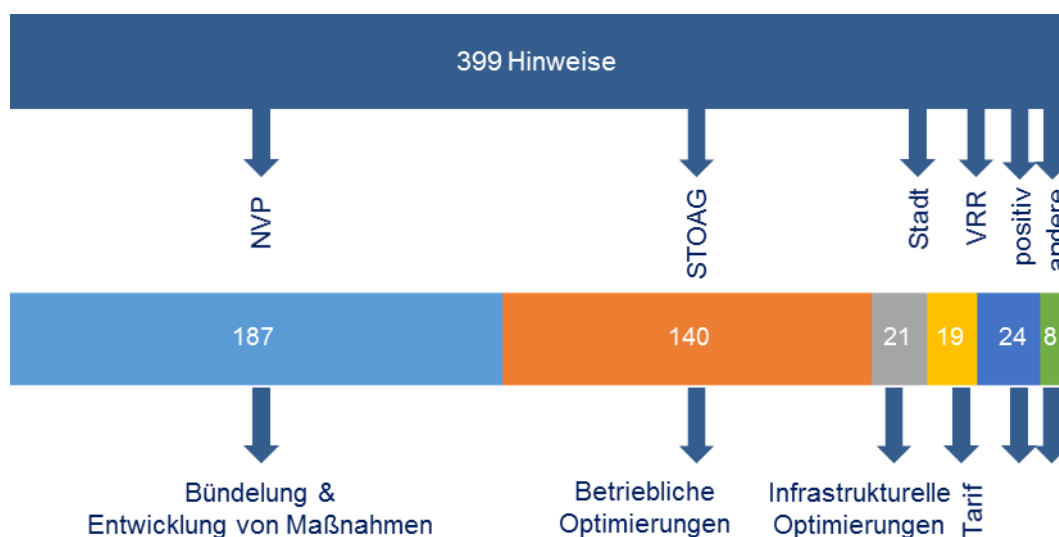


Bild 4-12: Hinweise auf Schwachstellen sortiert nach Zuständigkeit

Für jeden als NVP-relevant identifizierten Hinweis bzw. für jede Schwachstelle wurde anschließend der Handlungsbedarf aus Sicht der Nahverkehrsplanung ermittelt. Im Rahmen eines mehrstufigen Verfahrens haben Gutachter, Verwaltung und STOAG unabhängig voneinander den Handlungsbedarf in die Kategorien „hoch“, „mittel“ und „gering“ eingestuft. Die individuellen Einstufungen aller Beteiligten wurden anschließend in einem mehrstufigen Verfahren abgeglichen, unterschiedliche Einstufungen intensiv diskutiert und eine einvernehmliche Einstufung entwickelt. Das Ergebnis zeigt Bild 4-13.



Bild 4-13: NVP-relevante Hinweise und Schwachstellen nach Handlungsbedarf

Hinweise und Schwachstellen mit geringem Handlungsbedarf haben in der Regel ein geringes Betroffenenpotenzial oder können auf absehbare Zeit nicht behoben werden. Einige Hinweise beziehen sich auch auf Qualitätsstandards (Mindeststandards), die fachlichen Regelwerken entstammen und deshalb nicht zur Diskussion stehen (z.B. Fußwegentfernung zur Haltestelle, Bedienungshäufigkeiten). Entsprechend ist auch hier der Handlungsbedarf gering.

Hinweise und Schwachstellen mit geringem Handlungsbedarf werden im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht weiterverfolgt.

Hinweise/Schwachstellen mit einem mittleren oder hohen Handlungsbedarf werden in Maßnahmenvorschläge umgesetzt. Diese können durchaus auch Schwachstellen mit geringem Handlungsbedarf mit einschließen („Nebenwirkung“).

5 Angebotsbeschreibung und mögliche Maßnahmen

5.1 Angebotsbeschreibung

Aus wirtschaftlichen Gründen ist eine konsequente Orientierung des Liniennetzes an der Nachfrage bzw. an Nachfragepotentialen notwendig. Dabei sollte die Struktur des Liniennetzes, sofern keine betrieblichen Gründe dagegenstehen, weiterhin durch Vermeidung von Schleifen und alternierenden Linienführungen möglichst einfach gehalten werden.

Das Liniennetz in Oberhausen soll grundsätzlich weiterhin auf die drei zentralen Stadtbereiche Alt-Oberhausen, Sterkrade, Osterfeld Mitte und auf die Neue Mitte ausgerichtet sein. Diese vier Zentren sollten dementsprechend von allen nachfragestarken Stadtquartieren ihres Einzugsbereiches aus ohne Umstieg erreichbar sein. Eine Ausnahme kann hierbei nach gründlicher Prüfung bei nachfrageschwächeren Stadtquartieren gemacht werden, wenn betriebliche Gründe gegen eine direkte Anbindung sprechen. In diesem Fall muss die Erreichbarkeit durch attraktive Umsteigemöglichkeiten (geringe Wartezeiten und kurze Umsteigewege, Zuverlässigkeit der Anschlüsse) mit maximal einem Umstieg gewährleistet werden.

Auf allen ÖPNV-Achsen – besonders aber auf nachfragestarken Achsen – besteht das Ziel, eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit zu erreichen. Dazu ist es notwendig, Behinderungen für den ÖPNV, die durch Vorfahrtsregelungen bzw. ruhenden Verkehr entstehen, zu vermeiden. Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung wie z.B. Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen tragen zusätzlich zur Verkürzung der Beförderungszeit bei und sind in der Vergangenheit bereits überwiegend umgesetzt worden.

Neben Alt-Oberhausen (inkl. Hauptbahnhof), Sterkrade (Zentrum und Bahnhof) und Osterfeld (Zentrum und Bahnhof) sind folgende Bereiche im Stadtgebiet als wichtige ÖPNV-Ziele zu betrachten:

- die Neue Mitte,
- weiterführende und berufsbildende Schulen (vgl. Anlage 8.2),
- nachfragestarke Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen bzw. Sondernutzungen (vgl. Anlage 8.3).

Diese Bereiche sollen über eine gute ÖPNV-Anbindung und eine hohe Taktfrequenz verfügen.

Die in Kap. 4.6 identifizierten Schwachstellen mit mittlerem sowie hohem Handlungsbedarf sind bei zukünftigen Planungen möglichst zu berücksichtigen und möglichst weitgehend abzubauen. Voraussetzung ist eine durch Busse nutzbare Infrastruktur, die über ausreichende Straßenbreiten, Kurvenradien etc. verfügt.

Für den ÖPNV in der Stadt Oberhausen sind Taktverkehre vorzusehen. Die Betriebszeiten ergeben sich aus Bild 5-1.

Betriebszeit	Montag - Freitag		Samstag	Sonntag
Tagnetz	4:00 – 22:30		7:30 – 22:30	9:00 – 22:30
Hauptverkehrszeit (HVZ)	6:30 - 9:00	12:00 - 18:00	-	-
Normalverkehrszeit (NVZ)	9:00 - 12:00	18:00 - 20:00	9:00 - 19:00	-
Schwachverkehrszeit (SVZ)	vor 6:30	nach 20:00	vor 9:00 / nach 19:00	ganztägig
Nachtnetz	ab 22:30			

Bild 5-1: Betriebszeiten im ÖPNV der Stadt Oberhausen
(Quelle: Stadt Oberhausen/STOAG)

Aufgrund der vielfältigen Überschneidungen der Linienwege sind Vorgaben zu Takten nicht sinnvoll. Stattdessen sollen Haltestellen bzw. Haltestellenbereiche in Kernbereichen in der Normalverkehrszeit mindestens 4-mal pro Stunde und Richtung, in Kernrandbereichen mindestens im 2-mal pro Stunde und Richtung bedient werden. In der Schwachverkehrszeit können zwei Abfahrten pro Stunde (Kernbereich) bzw. eine Abfahrt pro Stunde (Kernrandbereich) ausreichend sein (vgl. Bild 2-3). Für die Schnellbuslinien ist in der Normalverkehrszeit mindestens ein 20 Minuten-Takt vorzuhalten.

Für die definierten wichtigen ÖPNV-Ziele sind möglichst kurze Reisezeiten aus der Innenstadt (Oberhausen Hbf) sowie aus den zugehörigen Stadtbezirkzentren Sterkrade bzw. Osterfeld zu realisieren.

Zur Bewältigung von Verkehrsspitzen z.B. durch die Schülerbeförderung im Linienverkehr sind bei Bedarf Zusatzfahrten in Ergänzung der Linientakte einzurichten.

Anschlüsse

Die Straßenbahn sowie die Stadt- und Schnellbuslinien übernehmen im Stadtgebiet Oberhausen die Versorgung mit Nahverkehrsleistungen. Folglich sind die Anschlüsse untereinander vor denen mit dem SPNV zu priorisieren.

Bei Anschlusssituationen außerhalb der Innenstadt ist auf kurze Übergangswege und Übergangszeiten zu achten. Hierfür eignen sich besonders die Haltestellen

- Oberhausen-Sterkrade Bf
- Osterfeld Mitte
- Heinrich Böll Gesamtschule
- Holten Markt
- Wehrstr.
- Falkestr.
- Fröbelplatz.

Die Übergangs- bzw. Wartezeit sollte gemäß dem Richtwert gemäß Bild 2-6 ausgestaltet werden. Der Fokus ist auf die Gewährleistung der momentan stark nachgefragten Verbindungen zu legen. Dabei ist eine möglichst große Anzahl von Anschlüssen sicherzustellen.

Tarif

Der Verbundtarif des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR), einschließlich der Übergangstarife, ist zwingend anzuwenden. Alle Verkehrsunternehmen müssen Mitglied im VRR sein.

Vertrieb

Kunden-/Servicecenter müssen in mindestens zwei Stadtbezirken an wichtigen Haltestellen vorgehalten und durch das Verkehrsunternehmen betrieben werden. Die Öffnungszeiten sollen mindestens 150 Stunden pro Woche umfassen und sich innerhalb der üblichen Geschäftszeiten bewegen.

Eine möglichst gute Abdeckung des Stadtgebietes durch Vorverkaufsstellen soll gewährleistet werden. Dies trifft insbesondere Stadtbezirke, die nicht durch ein Kunden- oder Servicecenter versorgt sind.

Qualitätsmanagement

Es soll eine Beschwerdestelle mit qualifiziertem Personal vorgehalten werden. Die Mitarbeiter der Beschwerdestelle sollen zum besseren Informationsfluss in die bestehende Organisationsstruktur des Verkehrsunternehmens eingebunden sein.

Ein Qualitätsmanagement, das die Leistung der Verkehrsunternehmen nachhaltig, soll in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen entwickelt werden.

5.2 Mögliche angebotsseitige Maßnahmen

5.2.1 Intensiv zu prüfende Maßnahmen

Der ÖPNV soll wie in der Angebotsbeschreibung gemäß Kap. 5.1 betrieben werden. Hinweise und Schwachstellen mit besonders hohem Handlungsbedarf sollen in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten der Stadt Oberhausen durch geeignete Maßnahmen behoben werden.

Im Rahmen vertiefender Betrachtungen müssen neben ergänzenden Analysen (z.B. Auslastungsanalysen) auch betriebliche Detailplanungen und wirtschaftliche Optimierungen sowie eine exakte Kostenkalkulation durchgeführt werden. Im Lichte der dabei erkannten verkehrlichen und betrieblichen Stärken bzw. Schwächen sowie der zu erwartenden Kosten muss über die Umsetzung jeder einzelnen Maßnahme entschieden werden. Bei stadtgrenzüberschreitenden Maßnahmen ist die Zustimmung der betroffenen Kommunen erforderlich. Insofern sind die hier genannten Maßnahmen lediglich als Option zu verstehen, um die Hinweise und Schwachstellen mit besonders hohem Handlungsbedarf zu beseitigen.

In einem mehrstufigen Findungs- und Abstimmungsprozess wurden nachfolgende Maßnahmen als vordringlich eingestuft (vgl. Maßnahmensteckbriefe in Bild 5-2 bis Bild 5-6):



Bild 5-2: Verlängerung der SB94 nach Essen-Dellwig



Bild 5-3: Anbindung an Bahnhof Mülheim-Styrum

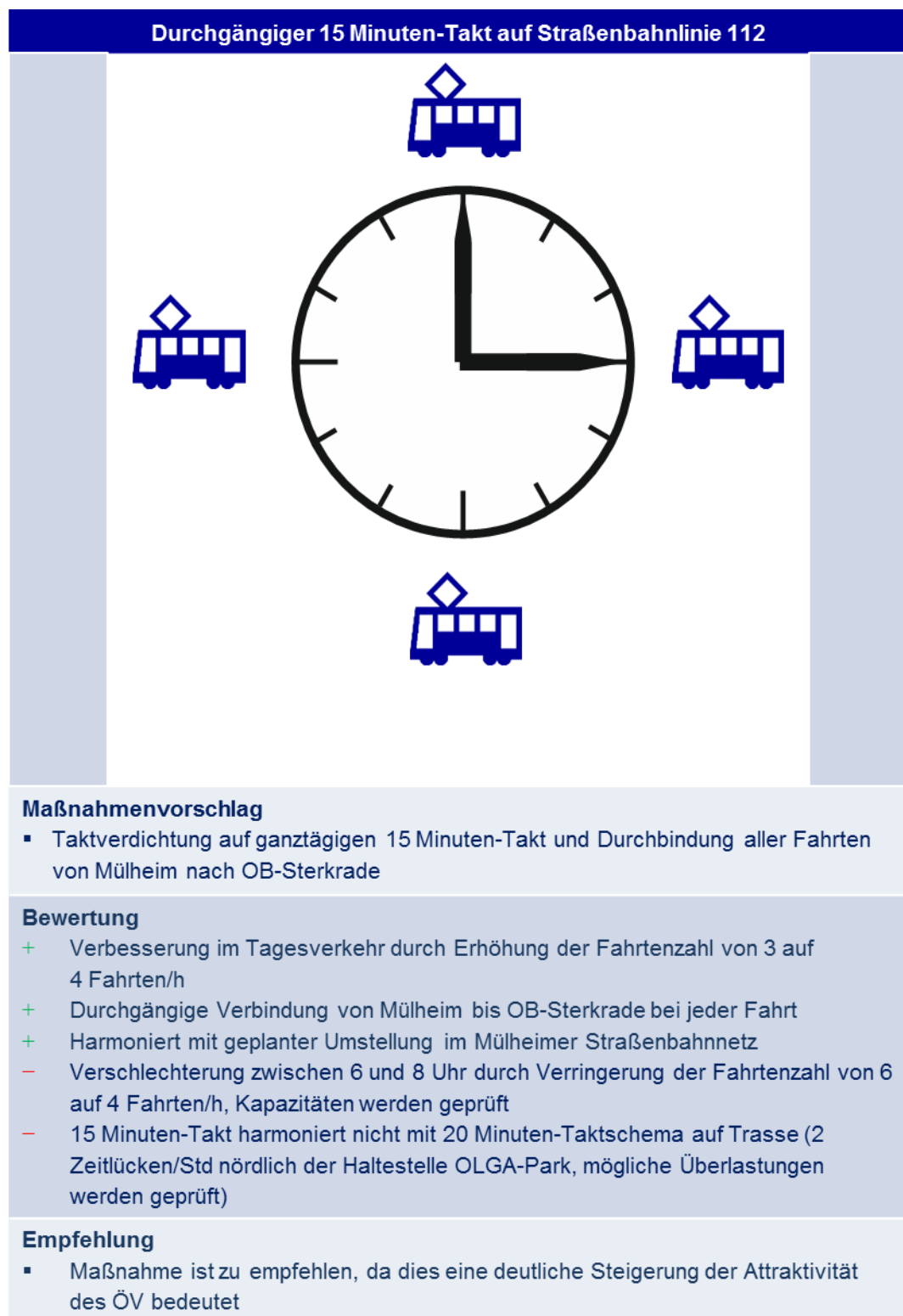


Bild 5-4: Durchgängiger 15 Minuten-Takt auf Straßenbahnlinie 112



Bild 5-5: Verlegung der NE-Sternfahrt in Sterkrade

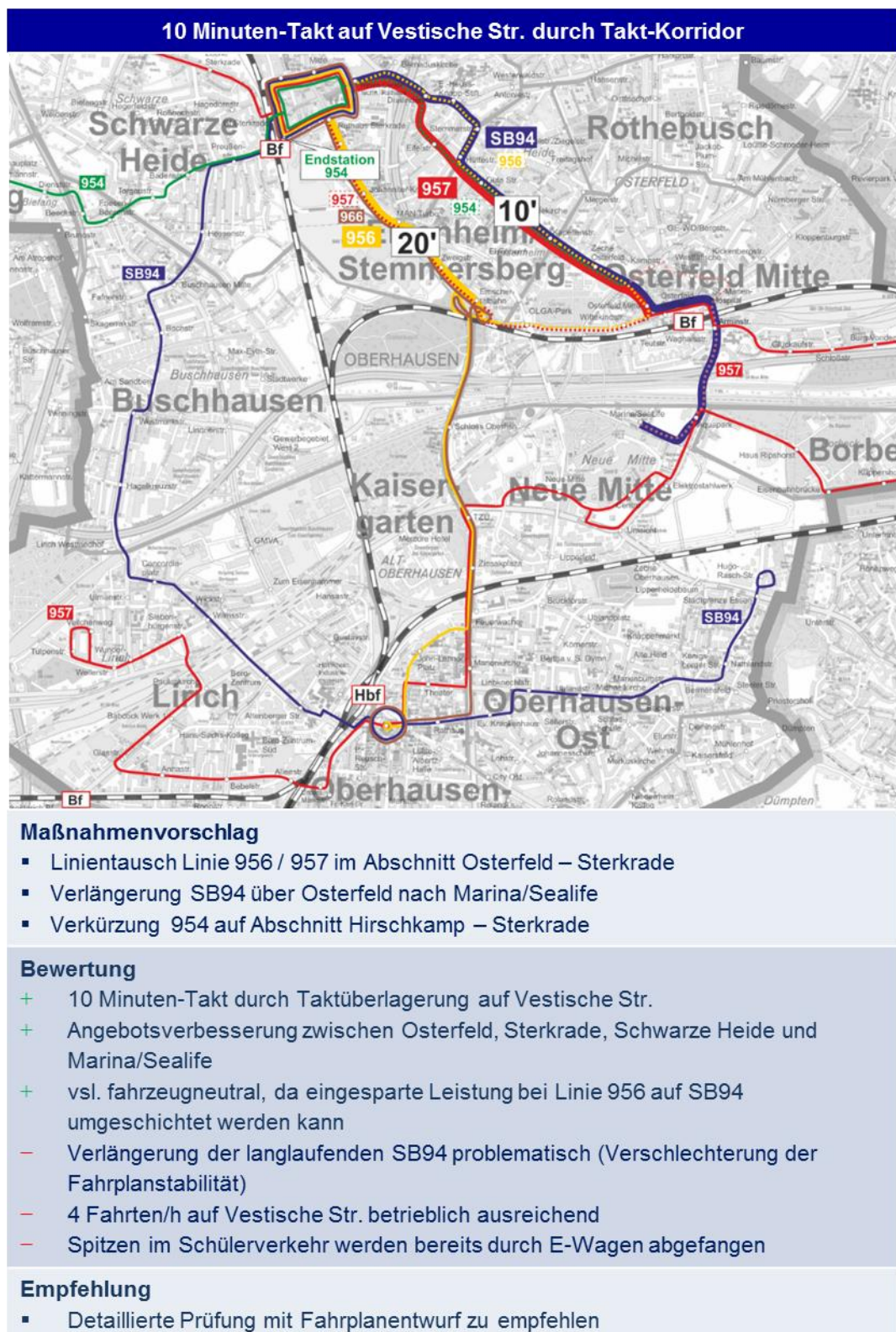


Bild 5-6: 10 Minuten-Takt auf der Vestischen Straße durch Takt-Korridor

5.2.2 Mögliche weitere Maßnahmen

In einem mehrstufigen Findungs- und Abstimmungsprozess wurden mögliche weitere Maßnahmen definiert. Auch diese Maßnahmen reagieren auf Hinweise und Schwachstellen mit mittlerem bis hohem Handlungsbedarf und sollen deshalb möglichst weitgehend umgesetzt werden. Aus verkehrsfachlicher und betrieblicher Sicht rangieren die möglichen weiteren Maßnahmen jedoch hinter den intensiv zu prüfenden Maßnahmen. Einzelheiten zeigen die Maßnahmensteckbriefe in Bild 5-7 bis Bild 5-12.

Das aktuell größte städtebauliche Entwicklungsgebiet in Oberhausen ist der Brammenring. Zzt. sind dort erst wenige Flächen bebaut, es ist aber mit einer zunehmenden Besiedlung zu rechnen. Sollte der Stand der Bebauung eine Nahverkehrsanbindung rechtfertigen, ist ein Konzept zur ÖPNV-Erschließung zu entwickeln.

Ein weiteres Entwicklungsgebiet ist die Fläche der ehemaligen Zeche Sterkrade. Dort sind Wohn- und Gewerbenutzungen vorgesehen. Sollte deren Realisierung deutlich voranschreiten, ist zu prüfen, ob Linie 957 zur Erschließung des Gebietes ausreicht oder ob es einer Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes bedarf.



Bild 5-7: Verlängerung Straßenbahnlinie 112 nach Schmachtendorf



Bild 5-8: Verlängerung Straßenbahnlinie 105 von Essen nach Oberhausen



Bild 5-9: Neue Linie Wehrstr. – Knappenviertel – Osterfeld – Heide – Spechtstr.

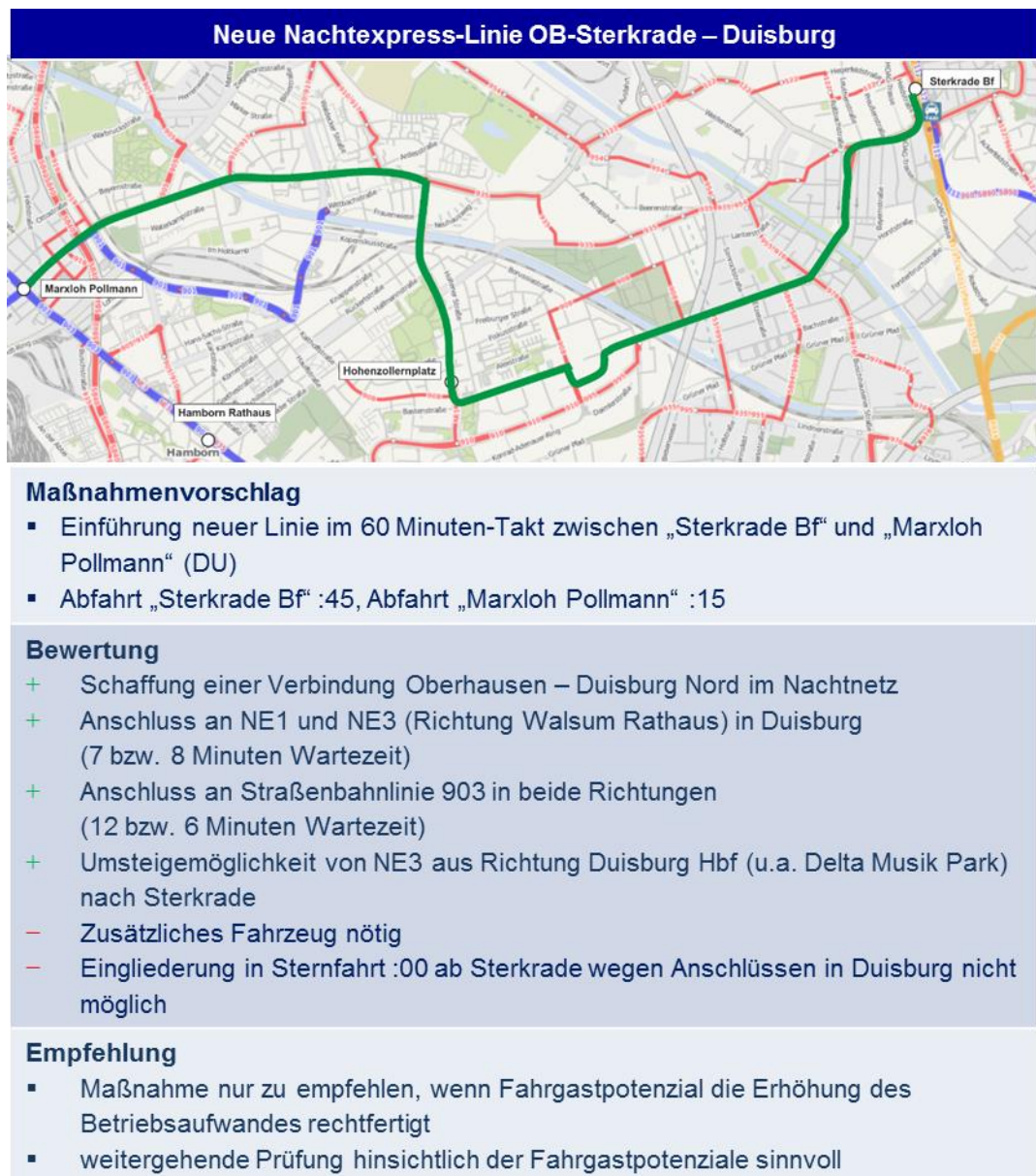


Bild 5-10: Neue Nachtexpress-Linie OB-Sterkrade – Duisburg



Bild 5-11: Anbindung des Gewerbegebiets Dinslaken Süd



Bild 5-12: Taktverdichtung Linie 962 und Änderung der Linienführung 955

5.3 Maßnahmen zur Verbesserung von Infrastruktur und Barrierefreiheit

5.3.1 Infrastrukturmaßnahmen

Neben dem Ausbau des Liniennetzangebotes ist auch die Entwicklung der Infrastruktur zu untersuchen. Mit infrastrukturellen Maßnahmen können langfristig deutliche Verbesserungen für den ÖPNV erreicht werden, allerdings sind diese Maßnahmen in der Regel kostenintensiv. Viele Infrastrukturmaßnahmen werden jedoch durch Bundes- oder Landesmittel gefördert, sofern ein volkswirtschaftlicher Nutzen nachweisbar ist. Dadurch wird die Umsetzung dieser Maßnahmen für die Stadt Oberhausen deutlich erleichtert.

In Oberhausen sind folgende Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen:

Infrastrukturmaßnahmen im SPNV:

Die Stadt Oberhausen ist nicht Aufgabenträger des SPNV, dennoch strebt sie den Bau eines SPNV-Haltepunktes an der Straße „Rehmer“ in Alstaden an. Damit erhält das dicht besiedelte Alstaden einen Zugang zum SPNV, ohne über den Oberhausener Hbf fahren zu müssen.

Die Maßnahme wird im Rahmen der DB-Stationsoffensive näher betrachtet und ist für den ÖPNV-Bedarfsplan 2017 des Landes NRW angemeldet. Bei Realisierung des neuen Haltepunktes wird das Busnetz in diesem Bereich angepasst.

Weitere Haltepunkte sind zzt. nicht vorgesehen, können aber in Zusammenarbeit mit dem VRR durchaus ergeben.

Infrastrukturmaßnahmen im Straßenbahnverkehr:

Der Bau der Straßenbahnstrecke V (Verlängerung der Linie 112 von Sterkrade Neumarkt bis Schmachtdorf, vgl. Bild 5-7) sowie der Straßenbahnstrecke VI (Verlängerung der Linie 105 von der Stadtgrenze Essen zur Neuen Mitte, vgl. Bild 5-8) ist bereits als mögliche weitere Maßnahme vorgestellt worden. Daneben ist der Bau der Strecke Straßenbahnstrecke Ia vorgesehen, die entlang der Danziger Straße führen wird. Mit dieser Maßnahme können die Linien 112 in Oberhausen und 102 in Dümpten verbunden werden. Es entsteht eine zweite Straßenbahnverbindung nach Mülheim, die auch den Mülheimer Hbf erschließt.

Die Realisierung der Straßenbahnstrecken V und VI ist vorrangig gegenüber Straßenbahnstrecke Ia.

Infrastrukturmaßnahmen im Busverkehr

Der Busverkehr ist im Gegensatz zum Schienenverkehr nicht auf eine eigene Infrastruktur angewiesen, da die öffentlichen Straßen genutzt werden können. Allerdings sorgen eigene Busspuren, Busschleusen oder LSA-Beeinflussungsanlagen dafür, dass der Busverkehr durch den allgemeinen Straßenverkehr weniger beeinträchtigt wird. Dadurch steigen die Fahrplanstabilität und letztlich auch die Anschlusssicherheit. Durch die Beschleunigung der Buslinien können Fahrzeiten reduziert und damit Betriebskosten gesenkt werden. Es ist daher kontinuierlich zu prüfen, wo der Busverkehr beschleunigt oder besser vom allgemeinen Straßenverkehr getrennt werden kann.

Infrastrukturmaßnahmen in der Verknüpfung ÖPNV/Radverkehr

Die Kombination Radverkehr/ÖPNV ist vor allem dann interessant, wenn vor Ort kein ausreichendes ÖPNV-Angebot vorgefunden wird oder eine Strecke zurückgelegt werden muss, die für die alleinige Nutzung des Fahrrades zu weit ist.

Die Stadtstruktur der Stadt Oberhausen mit ihren drei Zentren sorgt dafür, dass diese auf kurzen Wegen auch mit dem Fahrrad erreichbar sind. Die Kombination Rad/ÖPNV ist deshalb im Oberhausener Binnenverkehr nur wenig relevant. Hinzu kommt, dass das Stadtgebiet fast flächendeckend von Haltestellen erschlossen ist, sodass eine Kombination Rad/ÖPNV zur Erhöhung der Haltestelleneinzugsbereiche ebenfalls nicht notwendig ist.

Die Kombination Rad/ÖPNV ist vor allem an den Haltestellen relevant, wo ein gutes ÖPNV-Angebot herrscht oder Verkehrsmittel fahren, die in kurzer Zeit eine große Distanz überbrücken. Für Oberhausen bedeutet dies, dass vor allem die Bahnhöfe wichtige B+R-Ziele sind. Von dort aus fahren SPNV-Linien in viele Städte des VRR-Raums. Hinzu kommt, dass die Linien SB91 und 105 schnelle Verbindungen nach Bottrop oder Essen bieten. Zur Verbesserung der B+R-Situation sollen folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Ausbau der Abstellkapazitäten am Bahnhof in Oberhausen Sterkrade im Zuge der Betuwe-Strecke.
- Bau einer Radabstellanlage am Bahnhof Oberhausen-Osterfeld Süd. Dieser Bahnhof wird durch die Verlängerung der RB-Linie bis Duisburg deutlich aufgewertet. Gleichzeitig fährt dort die Linie SB91 im 10-Minuten-Takt bis Bottrop.

- Bei einer Verlängerung der Linie 105 sollen entlang der Trasse Radabstellanlagen vorgesehen werden. Besonderes Augenmerk liegt auf der Haltestelle „Lipperheidebaum“ oder „Mellinghofer Straße“, an der für Bewohner der südlich angrenzenden Siedlungsbereiche eine Radabstellanlage geschaffen wird. Die abschließende Entscheidung zwischen den beiden Haltestellen wird im konkreten Planungsprozess anhand der verfügbaren Flächen und der Einbindung in das Oberhausener Radverkehrsnetz entschieden.
- Bei der Realisierung des Haltepunktes Rehmer/Alstaden ist auch der Bau einer Radabstellanlage vorgesehen.

Bei Neubau oder Ausbau von Radabstellanlagen sollen offene wie auch geschützte Anlagen mit einer ausreichenden Zahl von Fahrradabstellplätzen vorgesehen werden.

Oberhausen ist Standort des Metropolrads Ruhr. Nachfragebedingt hat der Betreiber die Anzahl Standorte und die Anzahl ausleihbarer Räder deutlich reduziert. Ebenso werden keine Überlegungen zu Leihfahrradsystemen mehr angestellt.

Die Fahrradmitnahme im Linienverkehr soll durch die Verkehrsunternehmen ermöglicht werden. Die abschließende Abwägung unter Berücksichtigung betrieblicher Belange treffen die Verkehrsunternehmen.

Infrastrukturmaßnahmen in der Verknüpfung MIV/Radverkehr

Die Stadt Oberhausen hat bereits P+R-Standorte am Oberhausener Hbf, am Bahnhof Oberhausen-Sterkrade, Oberhausen-Holten und an der Trassenhaltestelle „OLGA-Park“ eingerichtet. Mit dem Ausbau der Betuwe-Strecke und einem entsprechend verbesserten SPNV-Angebot sollen die P+R-Kapazitäten am Bahnhof Sterkrade erhöht werden. In Holten ist im Jahr 2015 ein Ausbau der P+R-Kapazitäten erfolgt. Auch dort sollen das P+R-Angebot im Zuge des Ausbaus der Betuwe-Strecke überprüft und – wenn nötig – weitere P+R-Plätze realisiert werden. Hierfür sind bereits Flächen vorgesehen.

5.3.2 Weitere Maßnahmen zur Verbesserung von Infrastruktur und Barrierefreiheit

Weitere verbesserungsmaßnahmen betreffen die Haltestellenausstattung, die ÖPNV-Beschleunigung, die Fahrzeugausrüstung und die Barrierefreiheit. Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenausstattung sowie zur ÖPNV-

Beschleunigung obliegen der Stadt Oberhausen. Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugausrüstung sind Aufgabe der STOAG. Grundlage sämtlicher Verbesserungsmaßnahmen sind die Qualitätsziele Infrastruktur und Betrieb in Kap. 2.2.

Haltestellenausstattung

Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenausstattung sowie zur ÖPNV-Beschleunigung gehen in der Regel auf eine Initiative der Stadt Oberhausen zurück. Dabei werden die Qualitätsziele Infrastruktur (hier Ausstattungsstandards von Haltestellen) gemäß Bild 2-7 beachtet. Bei der Planung neuer Haltestellen soll die soziale Kontrolle mitbedacht werden (dies soll auch für Haltepunkte des SPNV gelten, bei deren Ausgestaltung die Stadt Oberhausen nur begrenzte Handlungsmöglichkeiten hat). Davon unberührt bleibt die Baulastträgerschaft. Sofern es sich um verkehrlich notwendige und gesetzlich vorgeschriebene Ausstattungsmerkmale handelt (z.B. Haltestellenschild oder Aushangfahrplan) ist dies Pflichtaufgabe der Verkehrsunternehmen.

Fahrzeugausrüstung

Die Verbesserung der Fahrzeugausrüstung erfolgt weiterhin konsequent im Rahmen von Zusatz- oder Ersatzbeschaffungen. Dabei werden die Qualitätsziele Infrastruktur (hier Fahrzeugausrüstung) gemäß Bild 2-8 beachtet. Weiterhin soll eine ITCS-Anschlusssicherung vorgesehen werden, die auch eine Anschlusssicherung zu Nachbarverkehrsunternehmen zulässt.

Barrierefreiheit

Die konsequente Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen erfolgt im Lichte der Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Einschränkungen gemäß Kap. 2.1. Sie ist eine permanente Aufgabe und selbstverständlicher Bestandteil jeder Infrastrukturmaßnahme. Insbesondere geht es dabei um

- den niveaufreien (stufenlosen) Zugang zu Haltestellen (z. B. durch Rampen),
- den niveaufreien Ein-/Ausstieg durch Anhebung der Bordsteinhöhe auf mindestens 16 cm bzw. 18 cm (die Bordsteinhöhe wird je nach Anfahrtsituation der Haltestelle festgelegt),
- die Ausstattung der Haltestellen mit taktilen Leitstreifen.

6 Linienbündelung und Direktvergabe

Das Kapitel wird zurzeit durch einen Juristen auf Rechtskonformität geprüft

7 Finanzierungsplanung

In Anbetracht der Oberhausener Haushaltslage besteht die Notwendigkeit, auf ein zumindest ausgewogenes Verhältnis zwischen maßnahmenbedingten Mehraufwendungen und Einsparungen zu achten. Die vorgesehenen Maßnahmen sollen nur dann durchgeführt werden, wenn sie keine bzw. nur sehr geringe Mehrkosten verursachen oder aus stadtentwicklungspolitischer Perspektive für die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung von besonderer Bedeutung sind.

Hinweis: Eine abschließende Finanzierungsplanung kann erst dann durchgeführt werden, wenn die Maßnahmenvorschläge im Detail geprüft wurden.

8 Anlagen

8.1 Liniensteckbriefe

Befinden sich zzt. in der Abstimmung mit STOAG

8.2 Schulen

Schule	Schulform	Nächste Haltestelle
Hans-Böckler-Berufskolleg	Berufskolleg	Hbf
Hans-Sachs-Berufskolleg	Berufskolleg	Hans-Sachs-Kolleg
Käthe-Kollwitz-Berufskolleg	Berufskolleg	MAN TURBO
Käthe-Kollwitz-Berufskolleg (Zweig Nierfeldweg)	Berufskolleg	Nathlandstr.
Christoph-Schlingensief-Schule	Förderschule	Weierstr.
Schillerschule	Förderschule	Arminstr.
Schillerschule (Dépendance Comeniusschule)	Förderschule	Teutob./Rothebuschstr.
Schule an der Hagedornstraße	Förderschule	Roßbachstr.
Schule an der Hagedornstraße (Dépendance Rechenacker)	Förderschule	Landwehrstadion
Fasia-Jansen-Gesamtschule	Gesamtschule	Rathaus
Fasia-Jansen-Gesamtschule (Dépendance Schönefeld)	Gesamtschule	Rolanddamm
Gesamtschule Osterfeld	Gesamtschule	GE-WO/Bergstr.
Gesamtschule Weierheide	Gesamtschule	Weierstr.
Gesamtschule Weierheide (Dépendance Buschhausen)	Gesamtschule	Buschhausen Mitte
Heinrich-Böll-Gesamtschule	Gesamtschule	Heinrich-Böll Gesamtschule
Heinrich-Böll-Gesamtschule (Dépendance Königshardt)	Gesamtschule	Prinzenstr.
Bertha-von-Suttner-Gymnasium	Gymnasium	Bertha-von-Suttner-Gymnasium
Elsa-Brändström-Gymnasium	Gymnasium	Hbf
Freiherr-vom-Stein-Gymnasium	Gymnasium	Hagelkreuz / Mathildestr.
Heinrich-Heine-Gymnasium	Gymnasium	Ev. Krankenhaus
Sophie-Scholl-Gymnasium	Gymnasium	Hagelkreuz
Albert-Schweitzer-Hauptschule	Hauptschule	Tackenbergstr.
Hauptschule Alstaden (wird 2017 geschlossen)	Hauptschule	Flockenfeld
Hauptschule St. Michael (wird 2017 geschlossen)	Hauptschule	Knappenmarkt
Anne-Frank-Realschule	Realschule	Anne-Frank-Realschule
Friedrich-Ebert-Realschule	Realschule	Ludwigshütte
Theodor-Heuss-Realschule	Realschule	Tackenbergstr.
Niederrhein-Kolleg	Zweiter Bildungsweg	Niederrhein-Kolleg

8.3 Sondernutzungen

Einrichtung	Kategorie	Nächste Haltestelle
Ev. Senioreneinrichtung - Haus Gottesdank	Altenheim	Haus Gottesdank
ASB Seniorenzentrum Essener Straße	Altenheim	Zeche Oberhausen
ASB Seniorenzentrum Holten	Altenheim	Siegesstr.
Seniorenresidenz am OLGA-Park	Altenheim	Zeche Osterfeld
Alten-und Pflegeheim Haus am Buschkämpen	Altenheim	Ripshorster Str.
Haus Marienburg	Altenheim	Michaelikirche
Seniorenwohnparks Sozialer Ring Rhein-Ruhr	Altenheim	Ripshorster Str.
Senioren-Wohnpark Oberhausen	Altenheim	Marktstr.
Pflegezentrum am St. Josef-Hospital	Altenheim	Marienkirche
Vincenzhaus	Altenheim	Vincenzhaus
CURANUM Seniorenwohnstätte Haus Katharina	Altenheim	Emdenstr.
Haus Abendfrieden Altenwohn- und Pflegeheim	Altenheim	Johannesschule
Care Aktiv Alten- und Pflegeheim	Altenheim	Sandgathe
August-Wieshoff-Seniorenzentrum	Altenheim	Marktstr.
DRK-Martha-Grillo Seniorenzentrum	Altenheim	Gustavstr.
Bischof-Ketteler-Haus Alten und Pflegeheim	Altenheim	Osterfeld Mitte
Altenzentrum St. Clemens	Altenheim	Holtener Str.
Altenwohnungen Oberhausen	Altenheim	Beckerstr. / Markuskirche
Johanniter-Haus-Sterkrade	Altenheim	Hagelkreuz
Elly-Heuss-Knapp-Stiftung	Altenheim	Elly-Heuss-Knapp-Stiftung
Louise-Schroeder-Heim	Altenheim	Louise-Schroeder-Heim
Ärztelhaus Sterkrade Steinbrinkstr.	Ärztelhaus	Rathaus Sterkrade
Ärztelhaus Postamt Sterkrade	Ärztelhaus (zuk.)	Sterkrade Bf.
Gasometer	Ausstellung	Neue Mitte / Schloss Oberhausen
ZAQ	Berufs-/Ausbildungszentrum	Neue Mitte
Ruhrwerkstadt	Berufs-/Ausbildungszentrum	Rechenacker
Ausbildungszentrum der Bauindustrie	Berufs-/Ausbildungszentrum (zuk.)	Zeche Osterfeld
Berufsförderungswerk (Zeche Concordia)	Berufs-/Ausbildungszentrum	Bebelstr.
Turbinenhalle	Discothek	Ziesakplaza
BERO Zentrum	Einkaufszentrum	Bero-Zentrum, Bero Süd
Heifeskamp (MÜL)	Einkaufszentrum	Heifeskamp (MÜL)
Luchs-Center	Einkaufszentrum	Alsfeldstr.
Mercator Center (DU)	Einkaufszentrum	Wiesbadener Str. (DU)
Sterkrader Tor	Einkaufszentrum	Hirsch-Center
Lebenshilfe	Einr. f. Menschen m. Behinderung	Falkestr.
BusinessPark.O	Einzelhandel, Gewerbe	Elektrostahlwerk

Nachfragestarke Einrichtung	Kategorie	Nächste Haltestelle
Flüchtlingsunterkunft Gabelstr.	Flüchtlingsunterkunft	Brink Nordschacht
Flüchtlingsunterkunft Bahnstr.	Flüchtlingsunterkunft	Holzstr.
Flüchtlingsunterkunft Weierstr.	Flüchtlingsunterkunft	Jägerstr./ Freizeitpark Weierheide
Flüchtlingsunterkunft Helmholtzstr.	Flüchtlingsunterkunft	Obere Marktstr.
Flüchtlingsunterkunft Duisburger Str.	Flüchtlingsunterkunft (zuk.)	Gewerbegebiet West
Flüchtlingsunterkunft Ruhrorter Str.	Flüchtlingsunterkunft (zuk.)	Weilerstr./Tulpenstr.
Flüchtlingsunterkunft Kapellenstr.	Flüchtlingsunterkunft (zuk.)	Harkortstr.
Flüchtlingsunterkunft Sperberstr.	Flüchtlingsunterkunft (zuk.)	Sperbertstr.
Legoland	Freizeiteinrichtung	Marina/Sea Life
Halde Haniel	Freizeitpark	Everslohstr.
Freizeitpark Weierheide	Freizeitpark	Freizeitpark Weierheide
Revierpark Vonderort	Freizeitpark	Revierpark Vonderort
Jobcenter Alt-OB	Jobcenter	Feuerwache
Jobcenter Sterkrade	Jobcenter	Sterkrade Mitte
Jobcenter Osterfeld	Jobcenter	Arminstr.
Lichtburg Filmpalast	Kino	Hbf
Village Cinemas	Kino	Marina/Sea Life
Kino im Walzenlager	Kino	Hbf./Rhein. Industriemuseum
Centro Klinik	Krankenhaus	Centro / Neue Mitte
Johanniter Krankenhaus	Krankenhaus	Johanniter Krankenhaus
Evangelisches Krankenhaus	Krankenhaus	Evangelisches Krankenhaus
HELIOS St. Elisabeth Klinik	Krankenhaus	Josefstr.
St. Josef-Hospital	Krankenhaus	Marienkirche
St. Clemens-Hospital	Krankenhaus	Neumarkt
St. Marien-Hospital	Krankenhaus	Kickenbergstr. / St. Marien-Hospital
OLGA-Park	Landschaftspark	OLGA-Park
Bürgerzentrum Alte Heide	Mehrgenerationenhaus	Alte Heid
Ludwig Galerie Schloss Oberhausen	Museum	Schloss Oberhausen
Gedenkhalle Oberhausen	Museum	Schloss Oberhausen
LVR-Industriemuseum	Museum	Hbf./Rhein. Industriemuseum
St. Antony Hütte	Museum	Hbf./Rhein. Industriemuseum
Städtische Musikschule	Musikschule	Lipperfeld
Metronom-Theater	Musiktheater	Elektrostahlwerk
CentrO	Neue Mitte	Neue Mitte
Sealife	Neue Mitte	Neue Mitte
Solbad Vonderort	Schwimmbad	Revierpark Vonderort
AQUApark	Schwimmbad	Aquapark
Freizeitbad Sterkrade	Schwimmbad	Bernarduskirche / Hirsch- Center
Hallenbad Oberhausen	Schwimmbad	Anne-Frank-Realschule

Nachfragestarke Einrichtung	Kategorie	Nächste Haltestelle
Stadion Niederrhein	Stadion	Gewerbegebiet West / Schloss Oberhausen
Stadtbibliothek	Stadtbibliothek	Paul-Reusch-Str.
CongressCentrum Oberhausen - Luise Albertz	Tagungs-/ Veranstaltungszentrum	Luise-Albertz-Halle
Technologiezentrum Umweltschutz	Technologie- / Tagungszentrum	TZU
Stadttheater	Theater	Theater
Kaisergarten	Tierpark, Landschaftspark	Schloss Oberhausen
König-Pilsener-Arena	Veranstaltungsort	Neue Mitte
Ebertbad	Veranstaltungsort	Theater
Steffy in der Turbinenhalle	Veranstaltungsort	Ziesakplaza
Burg Vondern	Veranstaltungsort, Museum	Burg Vondern
Zentrum Altenberg	Veranstaltungszentrum	Hbf./Rhein. Industriemuseum
Rathaus Oberhausen	Verwaltung	Rathaus
Rathaus Osterfeld	Verwaltung	Osterfeld Süd
Technisches Rathaus	Verwaltung	Hirsch-Center
Volkshochschule	Volkshochschule	Friedrich-Karl-Str.



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

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

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(0241) 53 16 22

52066 Aachen

kru@ivv-aachen.de

www.ivv-aachen.de

Kontakt:

Dr.-Ing. Stephan Krug
