

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/2313-01	Termin 13.02.2017	Rat der Stadt		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
02.02.2017	Finanz- und Personalausschuss	V			
07.02.2017	Planungsausschuss	V			
08.02.2017	Beirat für Menschen mit Behinderung	K			
13.02.2017	Rat der Stadt	B			

Beratungsgegenstand

Beschluss über die dritte Fortschreibung des Oberhausener Nahverkehrsplans

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Oberhausen beschließt den vorliegenden Nahverkehrsplan

Stellv. Bereichsleiterin Bereich 5-6/Tiefbau	Dezernat 4 Umwelt, Gesundheit, ökol. Stadtentw., -planung	Kämmerer	Oberbürgermeister
Janclas 17.01.2017	Sabine Lauxen 18.01.2017		Schranz 25.01.2017
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Ja oder nein	Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/2313-01	Termin 13.02.2017	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

Bezug

B/16/0801-01	18.05.2015
M/16/1752-01	28.06.2016
M/16/2274-01	19.12.2016
M/16/1392-01	02.02.2016
M/16/1285-01	08.12.2015

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☒

ja ☐

b) Sonstige

Begründung

Der Rat der Stadt Oberhausen hat in seiner Sitzung am 18.05.2015 (B/16/0801-01) die Verwaltung beauftragt, den Nahverkehrsplan fortzuschreiben. Daraufhin wurde in Zusammenarbeit mit dem Aachener Planungsbüro ivv, das sich im Ausschreibungsverfahren durchgesetzt hat, eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Im Januar 2016 wurde in allen drei Stadtbezirken Bürgerworkshops durchgeführt. Parallel dazu konnten per E-Mail Anregungen und Hinweise gegeben werden. Auch das Jugendparlament und die STOAG-Beschäftigten wurden einbezogen.

Auf Grundlage aller Hinweise sowie den Erfahrungen der STOAG und der Verwaltung wurden unter Beratung von ivv verschiedene Maßnahmen entwickelt. Insgesamt wurden 16 Maßnahmen entwickelt und mit der Öffentlichkeit, benachbarten Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und proBahn, erörtert. Alle Anregungen, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingegangen sind, können der Synopse im Anhang entnommen werden. Aus der Bearbeitung sind folgende vorrangig umzusetzende Maßnahmen hervorgegangen:

- Einrichtung eines 15-Minuten-Taktes auf der Straßenbahnlinie 112. Dadurch werden fast alle Fahrten von Mülheim bis Oberhausen durchgebunden. Ausnahmen sind Fahrten zu Zeiten des Taktwechsels bzw. um den Takt zu verdichten oder ausdünnen. Auf Wunsch der Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) ist der Umsetzungstermin von Juni 2017 auf den 08.01.2017 vorgezogen worden. (M/16/2274-01).
- Optimierung des Nachtexpress-Netzes: Insbesondere im Bereich Sterkrade soll der Anschluss an den RE19 verbessert werden. Dazu werden die bestehenden Anschlüsse im Stadtgebiet auf ihre Nutzung überprüft und beibehalten, sofern eine Nachfrage nach den Anschlussverbindungen besteht. Da viele Anschlüsse überprüft werden und detaillierte Absprachen mit proBahn erforderlich sind, liegt aktuell noch kein Konzept vor. Dieses wird nach Abschluss der Planungen im Planungsausschuss vorgestellt.
- Anschluss der Linie SB94 an die Straßenbahnlinie 105 im Bereich der Straße „Schemmannsfeld“. Zu diesem Thema laufen noch Abstimmungen mit der Essener Verkehrs-AG (EVAG).

Der Nahverkehrsplan legt weiterhin mit einer Vielzahl von Aussagen fest, in welcher Qualität der Nahverkehr in Oberhausen zu erbringen ist. Dazu zählt unter anderem, dass der regelmäßig einzusetzende

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/2313-01	Termin 13.02.2017	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

Fahrzeugtyp – also Solobus oder Gelenkbus – oder der Betrieb der Kunden-Center festgelegt wird. Außerdem werden die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge oder die maximal zulässige Fahrt-dauer ins nächste Stadtbezirkszentrum detailliert beschrieben. Im Rahmen des Nahverkehrsplans wer-den auch Kriterien festgelegt, wie weit der Weg höchstens zur nächsten Haltestelle sein soll und wie viele Abfahrten von diesen Haltestellen stattfinden sollen.

Der Nahverkehrsplan trifft auch Vorkehrungen, um das gesetzlich festgelegte Ziel der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022 zu erreichen. Die Stadt Oberhausen verfolgt das Ziel, alle Haltestellen im Stadtgebiet barrierefrei herzustellen. Andere Aufgabenträger legen eine Mindestzahl an Ein- und Aussteigern fest, unter der kein Ausbau der Haltestelle stattfindet. Dies ist in Oberhausen nicht vorgesehen. Der Nahverkehrsplan legt Kriterien fest, anhand derer eine Reiffolge zum Ausbau der noch nicht ausgebauten Haltestellen gebildet werden soll. Da der Ausbau aber auch von der Ge-währung von Fördermitteln abhängt, sind einige Haltestellen bereits jetzt als Ausnahme definiert wor-den, da ihr Ausbau bis zum Jahr 2022 nicht garantiert werden kann. Die Stadt Oberhausen und die STOAG bemühen sich fortlaufend um den Erhalt von Fördermitteln, sodass im Jahr 2017 weitere 13 Haltestellenpositionen barrierefrei ausgebaut werden können.

Der Nahverkehrsplan bildet die Grundlage, um die Vergabe der Verkehrsleistung über 2019 hinaus zu steuern. Dazu benennt der Nahverkehrsplan die wesentlichen Aspekte, die bei der Erbringung der Leistung zu beachten sind. Das heißt, aus den Vorgaben des Nahverkehrsplans werden die Inhalte der Leistungsbeschreibung abgeleitet.

Anlagen

Nahverkehrsplan

Synopse (Anregungen und Hinweise aus dem Beteiligungsverfahren und die Stellungnahme der Verwaltung) (Dokumente sind nur im Allris verfügbar)

Nahverkehrsplan 2017 der Stadt Oberhausen

20. Januar 2017

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenvorgaben für den Nahverkehrsplan.....	1
1.1	Rechtliche Grundlagen	1
1.2	Rahmenvorgaben	5
1.2.1	Landesentwicklungsplan.....	5
1.2.2	Regionalplan.....	6
1.2.3	Infrastrukturbedarfsplan des Landes NRW	7
1.2.4	ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan	7
1.2.5	Nahverkehrsplan des VRR	8
2	Ziele der Stadt Oberhausen	11
2.1	Leitziele des Nahverkehrsplanes	11
2.2	Qualitätsziele als Anforderungsprofil.....	14
2.3	Sonstige Leitziele / Vorgaben	25
2.3.1	Leitlinien der Stadtentwicklung	25
2.3.2	Umweltschutzziele	27
3	Umsetzungsbilanz NVP 2011	28
4	Bestands- und Schwachstellenanalyse	31
4.1	Raum- und Siedlungsstruktur	31
4.2	Verkehrsnachfrage	32
4.3	ÖPNV-Angebot	34
4.4	Haltestelleninfrastruktur	37
4.5	Schwachstellenanalyse.....	39
4.5.1	Erschließungsqualität.....	39
4.5.2	Verbindungsqualität (Bedienungshäufigkeit).....	40
4.5.3	Verbindungsqualität (Erreichbarkeit).....	43
4.6	Hinweise auf mögliche weitere Schwachstellen.....	46
5	Angebotsbeschreibung und mögliche Maßnahmen ...	49
5.1	Angebotsbeschreibung	49

5.2	Mögliche angebotsseitige Maßnahmen	54
5.2.1	Umzusetzende Maßnahmen	54
5.2.2	Mögliche weitere Maßnahmen	57
5.2.3	Weitere notwendige Konzeptentwicklungen	65
5.3	Maßnahmen zur Verbesserung von Infrastruktur und Barrierefreiheit ..	67
5.3.1	Infrastrukturmaßnahmen	67
5.3.2	Weitere Maßnahmen	70
6	Leistungen des Stadtverkehr Oberhausen	74
7	Finanzierungsplanung	80
7.1	Finanzierung der Maßnahmen im Leistungsangebot	80
7.2	Finanzierung des Infrastrukturausbaus	81
7.3	Potenzielle gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen	81
8	Anlagen	83
8.1	Liniensteckbriefe (alle Linien im Stadtgebiet Oberhausen)	83
8.2	Schulen	129
8.3	Sondernutzungen	130
8.4	Definition Gesamtnetz „Stadtverkehr Oberhausen“	133
8.5	Haltestellenkategorisierung im Stadtgebiet Oberhausen	171
8.6	Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen in Oberhausen	174

Abbildungsverzeichnis

Bild 2-1:	Anforderungen an die Erschließungsqualität im ÖPNV der Stadt Oberhausen (Quelle: in Anlehnung an FGSV, 2010)	14
Bild 2-2:	Raumkategorisierung der Stadt Oberhausen (Quelle: Angaben der Stadt Oberhausen)	15
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).....	16
Bild 2-4:	Anforderungen an die Erreichbarkeit der Stadtbezirkszentren der Stadt Oberhausen (Quelle: in Anlehnung an VDV-Schrift Nr. 4, 2001)	17
Bild 2-5:	Produkte des ÖPNV als Komponenten eines Gesamtsystems ...	18
Bild 2-6:	Zielwerte für Anschlussqualitäten im ÖPNV der Stadt Oberhausen (Quelle: in Anlehnung an FGSV, 2010)	19
Bild 2-7:	Ausstattungsstandards von Haltestellen im Stadtgebiet Oberhausen	20
Bild 2-8:	Ausrüstungsstandards von Fahrzeugen im Stadtgebiet Oberhausen	21
Bild 2-9:	Zielwert des Qualitätsziels Pünktlichkeit im ÖPNV der Stadt Oberhausen (Quelle: in Anlehnung an FGSV, 2010)	23
Bild 3-1:	Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2011	30
Bild 4-1:	Einwohner mit Hauptwohnsitz und Beschäftigte in der Stadt Oberhausen (Analyse zum 31.12.2014 sowie Prognose für 2025) (Quelle: Stadt Oberhausen)	32
Bild 4-2:	Anzahl ÖV-Fahrten pro Werktag innerhalb von Oberhausen (Quelle: Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen)	33
Bild 4-3:	Anzahl ÖV-Fahrten pro Werktag zwischen Oberhausen und Umland (Quelle: Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen)	34
Bild 4-4:	ÖPNV-Liniennetz im Stadtgebiet Oberhausen ohne Nachtexpress-Linien (Bezug: Fahrplan 2015/2016)	36
Bild 4-5:	Ausbauzustände der Haltestellenpositionen in der Stadt Oberhausen (Quelle: Angaben der STOAG).....	38
Bild 4-6:	Erschließungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen (Grundlage: Fahrplan 2015/2016, Montag – Freitag	41

Bild 4-7:	Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen (Fahrtenfolge) Montag – Freitag (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)	42
Bild 4-8:	Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs Oberhausen (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)	44
Bild 4-9:	Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Stadtbezirkszentrums Alt-Oberhausen (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)	44
Bild 4-10:	Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Stadtbezirkszentrums von Osterfeld (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)	45
Bild 4-11:	Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Stadtbezirkszentrums von Sterkrade (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)	45
Bild 4-12:	Hinweise auf Schwachstellen sortiert nach Zuständigkeit	47
Bild 4-13:	NVP-relevante Hinweise und Schwachstellen nach Handlungsbedarf	47
Bild 5-1:	Betriebszeiten im ÖPNV der Stadt Oberhausen gemäß Verkehrsnachfrage (Quelle: Stadt Oberhausen/STOAG)	50
Bild 5-2:	Verlängerung SB94 bis Kehrgleis „Unterstraße“	55
Bild 5-3:	Durchgängiger 15 Minuten-Takt auf Straßenbahn 112	56
Bild 5-4:	Verlegung NE-Sternfahrt in Sterkrade	57
Bild 5-5:	Verlängerung SB94 nach Essen-Dellwig	58
Bild 5-6:	Verlängerung SB94 nach OB-Borbeck	59
Bild 5-7:	Anbindung Mercator Center und Landschaftspark Nord (Duisburg)	60
Bild 5-8:	Verlängerung Straßenbahn 112 nach Schmachtdorf	61
Bild 5-9:	Verlängerung Straßenbahn 105 von Essen nach Oberhausen ...	62
Bild 5-10:	Neue Linie Wehrstraße – Knappenviertel – Osterfeld – Heide – Spechtstraße	63
Bild 5-11:	Neuer Nachtexpress OB-Sterkrade – Duisburg	64
Bild 5-12:	Anbindung Gewerbegebiet Dinslaken Süd	65

1 Rahmenvorgaben für den Nahverkehrsplan

1.1 Rechtliche Grundlagen

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

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

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

- Die Verordnung verlangt einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) zwischen der zuständigen Behörde und einem Verkehrsunternehmen für die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wenn die Verkehrsunternehmen als Gegenleistung ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichszahlungen erhalten. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag muss rechtlich verbindlich sein und von der jeweils zuständigen Behörde erlassen werden. Eine bestimmte Rechtsform des Auftrages wird in der VO (EG) Nr. 1370/2007 hingegen nicht vorgegeben.
- Die zuständigen Behörden können 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 die zuständige Behörde – oder im Falle mehrerer zuständiger Behörden, wenigstens eine der Behörden – über den Betreiber eine Kontrolle ausüben wie über seine eigenen Dienststellen und der Betreiber muss das sog. Gebietskriterium beachten. Der Betreiber darf also nur im Hoheitsgebiet der jeweils zuständigen Behörde, bzw. bei einer Gruppe von Behörden im gemeinsamen Gebiet tätig werden. Durch das Verbündeprivileg in Art. 5 Abs. 2, Satz 1, 1. Parenthese VO (EG) Nr. 1370/2007 kann das Gebietskriterium im Verbandsgebiet des

Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) leichter erfüllt werden, ein- und ausbrechende Verkehre können einfacher beauftragt werden. Nach dem Verbündeprivileg darf eine Gruppe von zuständigen Behörden, die integrierte Personenbeförderungsdienstleistungen anbietet, wie etwa der VRR, eine Direktvergabe an einen internen Betreiber, über den nur eine der beteiligten Behörden die erforderliche Kontrolle ausüben kann, durchführen.

Es besteht Wahlfreiheit für die zuständigen Behörden zwischen Ausschreibung und Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen.

Bundesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (BGG)

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

Personenbeförderungsgesetz

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

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8 Absatz 3 PBefG geregelt. Der Aufgabenträger (hier Stadt 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, soweit dieser unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG (Beteiligung der vorhandenen Unternehmen sowie sonstiger dort genannte Adressaten) zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet (sogenannter „qualifizierter

Nahverkehrsplan“). Eine Genehmigung *kann* versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht mit einem solchen „qualifizierten Nahverkehrsplan“ 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. Im Einzelnen werden im § 2 ÖPNVG NRW folgende Grundsätze der Weiterentwicklung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen genannt:

- Beim Ausbau der Infrastruktur soll der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem straßengebundenen Personennahverkehr Vorrang haben.

- Der Ausbau vorhandener Verkehrswege ist gegenüber dem Neubau zu bevorzugen.
- Der ÖPNV soll unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit sowie des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.
- Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Raumerschließung zu erhalten.
- In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten.
- Durch eine koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards soll die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden.
- In allen Landesteilen ist die Infrastruktur des ÖPNV auszubauen. Die Netzverknüpfung der Schienenschnellverkehre mit dem darauf abgestimmten Busnetz ist durch eine nutzerfreundliche, barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sicherzustellen.
- Sondernverkehre sind möglichst in Linienverkehre zu überführen.
- Alternative Bedienungsformen wie Rufbusse, AST und Bürgerbusse sollen bei geringer Nachfrage genutzt werden.
- Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem BGG und dem BGG NRW zu berücksichtigen.
- Ebenso ist den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.
- An der Ausgestaltung des ÖPNV sollen die vorhandenen Verkehrsunternehmen zu vergleichbaren Bedingungen beteiligt werden.

Betrauung der Stadtwerke Oberhausen

Die Stadt Oberhausen hat zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedien-
nung im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge die Stadtwerke Oberhausen (STOAG)
mit Ratsbeschluss vom 19.12.2005 mit der Erbringung von gemeinwirtschaftli-
chen Verpflichtungen im Gebiet der Stadt Oberhausen betraut. Der Betrau-
ungsbeschluss verpflichtet die STOAG, die ihr genehmigten Linienverkehre un-
ter Beachtung der Anforderungen der jeweils gültigen Nahverkehrspläne bis
zum 31.12.2019 zu erbringen.

Die Betrauung enthält einen Verweis, dass künftige Leistungsänderungen mit-
abgedeckt sind, sodass Änderungen im Liniennetz auf Grundlage dieses Nah-
verkehrsplans möglich sind. Damit hat die Stadt Oberhausen im öffentlichen
Verkehrsinteresse die Erbringung von Straßenbahn- und Busverkehren auf ih-
rem Gebiet, die Gegenstand dieses Nahverkehrsplans sind, durch die Betrau-
ung sichergestellt.

1.2 Rahmenvorgaben

1.2.1 Landesentwicklungsplan

Die aktuell und zukünftig zu erwartenden veränderten Rahmenbedingungen,
insbesondere der demographische Wandel, der zu erwartende Klimawandel
sowie neue Rechtsgrundlagen bestimmen das Leitbild des Landesentwick-
lungsplanes¹. Darüber hinaus sind insbesondere zu berücksichtigen:

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

Bezogen auf den Verkehr werden die folgenden Ziele im Landesentwicklungs-
plan definiert:

¹ Der derzeit gültige Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) wurde
1995 aufgestellt. Am 25.06.2013 wurde der Entwurf eines neuen Landesentwicklungs-
plan NRW (LEP NRW) veröffentlicht. Die Landesregierung hat am 28. April 2015, 23. Juni
2015 und am 22. September 2015 beschlossen, den Entwurf des neuen Landesentwick-
lungsplanes (LEP NRW) in wesentlichen Teilen zu ändern und ein zweites Beteiligungs-
verfahren zu den geänderten Teilen des Entwurfes des LEP NRW durchzuführen. Dieses
Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

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

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

1.2.2 Regionalplan

Der gültige Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf ist im Jahr 1999 aufgestellt worden (GEP 99). Verkehrsplanerische Zielvorstellung ist es, die bestehende leistungsfähige Infrastruktur im Regierungsbezirk Düsseldorf zu erhalten und – soweit notwendig – auszubauen. Verkehrsentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -optimierung sollen darüber hinaus durch die Einbindung aller Verkehrsmittel und Verkehrsträger eine verbesserte Mobilität und Erreichbarkeit für Menschen und Güter bewirken.

Im Juni 2014 hat der Regionalrat den Erarbeitungsbeschluss zu einem neuen Regionalplan gefasst. Vorausgegangen war ein intensiver informeller Prozess zur Erarbeitung und Abstimmung des Regionalplanentwurfs. Mit dem zentralen Erarbeitungsbeschluss im September 2014 wurde das Beteiligungsverfahren gestartet, welches im März 2015 beendet wurde.

Der Regionalplanentwurf ist ein räumlich flächendeckendes Planwerk für die Region Düsseldorf, das die regionalplanerisch relevanten Themenfelder beinhaltet, so auch das Themenfeld Verkehr.

1.2.3 Infrastrukturbedarfsplan des Landes NRW

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

- Strecke V: von Oberhausen-Sterkrade bis Schmachtdorf
- Strecke Ia: Danziger Straße Ost, von Mülheimer Straße bis Mellinghofer Straße
- Strecke VI: Weiterführung der Linie 105 von Essen-Frintrop bis Neue Mitte Oberhausen.

Im Hinblick auf die bevorstehende Änderung des ÖPNVG NRW eröffnete das MBWSV im September 2015 die Möglichkeit, dass auch Vorhaben benannt werden können, die ausschließlich aus Mitteln nach § 12 ÖPNVG gefördert werden. Seitens der Stadt Oberhausen wurde daraufhin folgende Maßnahme nachgemeldet:

- Errichtung eines Haltepunktes an den Bahnstrecken Oberhausen – Duisburg und Oberhausen – Mülheim Styrum in Höhe der Straße Rehmer (Haltepunkt Alstaden/Rehmer:).

1.2.4 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan

Mit der Revision des ÖPNV-Gesetzes im Dezember 2012 wurde der bis dato geltende Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan durch den ÖPNV-Bedarfsplan abgelöst. Gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW erstellt das „[...] für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landes [auf Grundlage dieses ÖPNV-Bedarfsplans] einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Millionen Euro, die vom Land nach § 13 Abs. 1 ÖPNVG gefördert werden sollen.“

Bestandteile des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind:

- Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Mio. €, die vom Land nach § 13 Abs. 1 ÖPNVG gefördert werden sollen (vgl. § 7 Abs. 2 ÖPNVG) und

- Vorhaben der (Bahnhofs-) Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2), für die das Land NRW Ende 2008 eine Rahmenvereinbarung mit der DB AG abgeschlossen hat.

Bis spätestens 2015 soll mit allen Maßnahmen der MOF 2 begonnen worden sein. Unterteilt werden die Vorhaben in die Teile A und B. Teil A beinhaltet Vorhaben, die mit den voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzmitteln realisiert werden können (Vorhaben des Bundesprogramms nach § 6 Abs. 1 GVFG). Teil B umfasst Vorhaben, „die in den Teil A nachrücken oder gegen solche ausgetauscht werden können, wenn sich die Förderung von Vorhaben des Teils A verzögert oder als nicht möglich erweist“.

Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan enthält für die Stadt Oberhausen folgende Vorhaben:

- Teil A:
 - RRX
 - ABS Oberhausen-Emmerich-Deutsche Grenze
 - MOF 2-Maßnahme: Oberhausen Hbf
- Teil B:
 - keine

1.2.5 Nahverkehrsplan des VRR

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ist Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Als solcher hat der VRR im Sommer 2015 mit der Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans begonnen (VRR-Nahverkehrsplan 2016). Ein erster Entwurf wurde mit Vertretern von kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen in mehreren Gesprächsrunden diskutiert. 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 Nordast der Linie RB33 Mönchengladbach – Bottrop ganztägig im 60 Minuten-Takt. Ab April 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 Umstellung des RE5 auf die neuen RRR-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.

Ab Dezember 2019 übernimmt die Linie RB33 den Linienweg der entfallenden RB44 Bottrop – Oberhausen – Duisburg – Mönchengladbach im Stundentakt. Die Direktverbindung aus Dorsten entfällt dadurch.

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

Die Taktumstellung im S-Bahn-System hat für Oberhausen nur geringe Auswirkungen, da lediglich die S3 von einem 20 Minuten-Takt auf einen ganztägigen 30 Minuten-Takt umgestellt wird. 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). 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 fünf Punkten:

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

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 barrierefrei 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 Sehingeschränkte.

- 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 und sensorischen Behinderungen gerecht, wenn er auf der gesamten Transportkette ihren Ansprüchen genügt und sie sowohl vor der Fahrt als auch während der Fahrt ausreichend und entsprechend ihren Bedürfnissen informiert. Die Bemühungen, seheingeschränkten Personen den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern, können durch das Bereitstellen einer entsprechenden Applikation unterstützt werden.

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.

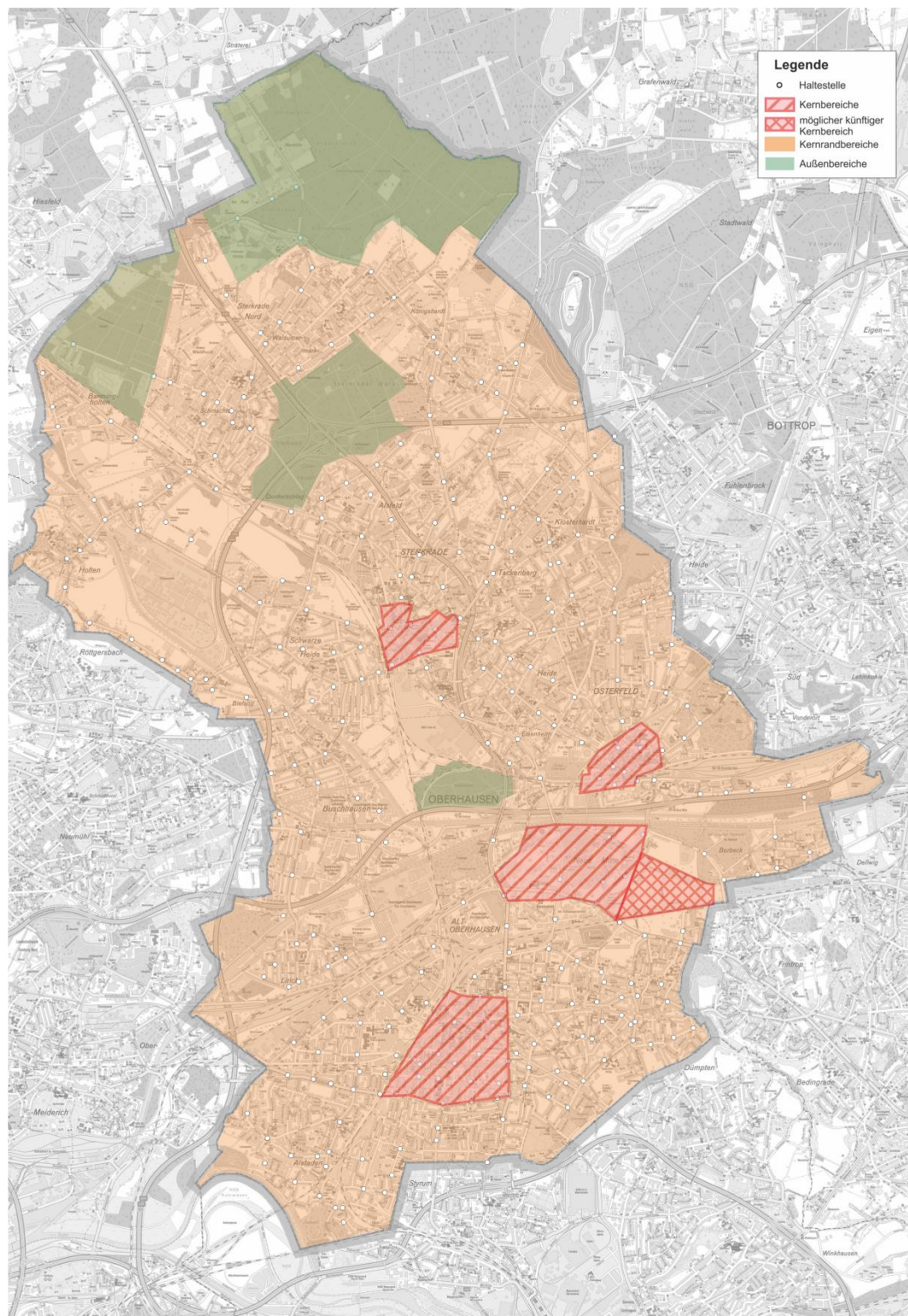


Bild 2-2: Raumkategorisierung der Stadt Oberhausen
(Quelle: Angaben der Stadt Oberhausen)

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 Uhr SVZ (Schwachverkehrszeit) MF: vor 6:30 und nach 20:00 Uhr Sa: vor 9:00 und nach 19:00 Uhr So/Feiertag: ganztägig HVZ (Hauptverkehrszeit) MF: 6:30 - 9:00 und 12:00 - 18:00 Uhr Nachtverkehrszeit täglich ab 22:30 Uhr				

Bild 2-3: Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im ÖPNV der Stadt Oberhausen² (Quelle: in Anlehnung an VDV-Schrift Nr. 4 (2001) / Verkehrszeiten Stadt Oberhausen/STOAG)

² Für die Finanzierung gilt die VRR-Finanzierungsrichtlinie

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 raumverbindender 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.

Verkehrsfunktion	Produkt	Funktion
Linien mit Verbindungsfunktion	Straßenbahn	Dient der beschleunigten Verbindung zwischen Stadtteilen, Stadtbezirkszentren, wichtigen Zielen und den SPNV-Haltepunkten entlang der Hauptachsen zusammen mit den Schnellbussen. Dabei sollen straßenbündige Bahnkörper vermieden werden.
	SchnellBus (SB)	Dient der beschleunigten Verbindung zwischen Stadtteilen, Stadtbezirkszentren, wichtigen Zielen und den SPNV-Haltepunkten entlang der Hauptachsen zusammen mit der Straßenbahn. Dabei können Haltestellen aufgelassen werden.
Linien mit Erschließungs- und Zubringerfunktion	Stadtbus	Erschließt das Stadtgebiet und bindet alle Gebiete an ihr relevantes Zentrum und den SPNV an. Der Stadtbus stellt die Grundversorgung sicher. Auf einigen Abschnitten wird das Straßenbahn- und SB-Netz ergänzt.
	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.

Angebotskriterium	Richtwert	Grenzwert
Anschlusssicherung (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	●	●	○
Linienetzplan	●	●	○
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 ¹⁾	○	○	
Entwerter	○		
Videoüberwachung	○	○	○
Barrierefreiheit			
Stufenloser Zugang zur Haltestelle	●	●	●
Spalt- und stufenarmer Zugang (Hochbord)	●	●	●
Taktils Leitsystem	●	●	●
Hauptinformation im Zwei-Sinne-Prinzip ²⁾	○	○	
Legende			
●	Grundausrüstung / angestrebte Grundausrüstung		
○	zweckmäßige Ergänzung		
¹⁾	An allen Straßenbahnhaltestellen muss ein Fahrausweisautomat vorhanden sein.		
²⁾	statt des Zwei-Sinne-Prinzips kann auch eine App-Lösung eingesetzt werden		

Bild 2-7: Ausstattungsstandards von Haltestellen in der Stadt 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.) ¹⁾	●	●
Gepäckablage/Sonderfläche	○	○
Fahrgastinformation		
Zielanzeige/Linienkennung	●	●
Haltestellenansage	●	●
Haltestellenanzeige ¹⁾	●	●
Netzplanaushang	○	○
Fahrausweiserwerb		
Fahrausweisautomat, -drucker o.a.		●
Fahrzeugausstattung		
Standardausstattung ²⁾	●	●
Vollklimatisierung	●	●
Betriebsfunkgerät	●	●
LSA-Beeinflussung	●	●
Dynamische Fahrgastinformation	●	●
Optische und akustische Signale beim Schließen der Fahrzeugtüren	●	
Entwerter	●	●
Bluetooth-Sender	○	○
Abgasstandard		
Neueste Norm (mind. Euro VI) ³⁾		●
Legende		
●	angestrebte Grundausstattung	
○	zweckmäßige Ergänzung	
1)	entsprechend den bei der Beschaffung gültigen Normen und Vorschriften	
2)	Ausstattungsbeispiele:	Beschlagfreie Fenster, gepolsterte Sitze, Haltestellen-Wunschtasten und -Ansage, Abfallbehälter, Haltegriffe
3)	Abweichung nur in Abstimmung mit Aufgabenträger	

Bild 2-8: Ausrüstungsstandards von Fahrzeugen in der Stadt Oberhausen

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

Die Stadt Oberhausen und die STOAG haben sich zum Ziel gesetzt, im ÖPNV elektrisch betriebene Fahrzeuge einzusetzen, um unter anderen die Lärm- und Schadstoffbelastung zu senken. Dazu dient einerseits die elektrisch betriebene Straßenbahn. Andererseits verfügt die STOAG im Busverkehr aktuell über 2 Hybrid- und 2 Elektrobusse, die auch in Zukunft eingesetzt werden sollen. Die Stadt Oberhausen und die STOAG planen, die Anstrengungen im Bereich der Elektromobilität fortzuführen und ggf. auszubauen. Bei der Elektrifizierung weiterer Linien sind evtl. kleine Anpassungen im Liniennetz erforderlich.

Zur Beschleunigung und Stabilisierung des Betriebsablaufes wird der Bus- und Straßenbahnverkehr an den Lichtsignalanlagen mittels Funk-Bake-Technik beschleunigt. Die erste Maßnahme zur ÖPNV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen wurde 1991 umgesetzt. Seitdem wurde die Anzahl der Anlagen sukzessive erweitert, sodass heute alle relevanten Anlagen eine ÖPNV-Beschleunigung ermöglichen.

Durch die Verwendung von Bluetooth-Sendern in den Bordrechnern kann die Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen besser nachvollzogen und bei Bedarf angepasst werden.

Anforderungen an den Betrieb

Der Fahrgast hat einen Anspruch auf intakte Fahrzeug- und Haltestellenausstattung. 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. Mittelfristig wird angestrebt, die fahrplanmäßigen Anschlüsse – auch zum SPNV oder zu Linien, die von anderen Verkehrsunternehmen betrieben werden – in Echtzeit in den Fahrzeugen anzuzeigen.

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen attraktiven ÖPNV. In Abhängigkeit von der Fahrdauer 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 u.a. 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.

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. Im Internet sollen umfassende Auskünfte zur Barrierefreiheit zur Verfügung gestellt werden. 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 hinweisen. Dazu können z.B. an besonders bedeutenden Haltestellen dynamische Abfahrtsinformationen dienen oder ein schneller Informationszugang über Mobiltelefone.

Des Weiteren muss die Erreichbarkeit der Verkehrsunternehmen, insbesondere 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 regelmäßig Schulungen zu Beförderungs- und Tarifbestimmungen sowie zum Notfallmanagement erhalten und gute Kenntnisse des Liniennetzes und des Betriebes 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.

2.3 Sonstige Leitziele / Vorgaben

2.3.1 Leitlinien der Stadtentwicklung

Im Stadtentwicklungskonzept 2020 der Stadt Oberhausen werden die Leitlinien der Stadtentwicklung bis zum Jahre 2020 wie folgt formuliert:

- Stadtstruktur
 - Erhalt der Polyzentralität
 - Innen- vor Außenentwicklung
 - Erhalt und Ausbau der kleinräumigen Funktionsmischung
 - Familien- und generationsgerechter Ausbau der Innenstädte und Stadtteile
- Wohnen und Lebensqualität
 - Pufferung der Bevölkerungsabnahme
 - Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse
 - Versorgung der Bevölkerung mit angemessenem qualitativ hochwertigem Wohnraum
 - Bestandsorientierte Wohnungspolitik
 - Realisierung von Wohngebieten nach klimaschützenden und energetischen Gesichtspunkten
 - Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität
 - Familien als Schwerpunkt
- Arbeit und Wirtschaft
 - Sicherung und Schaffung von zukunftsfähigen Arbeitsplätzen

- Sicherung und Schaffung von Entwicklungspotenzialen für die Wirtschaft
 - Schwerpunkte der wirtschaftlichen Entwicklung fördern
 - Stärkung der lokalen Wirtschaft
- Umwelt
 - Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen
 - Verbesserung der Umweltsituation
 - Verbesserung der stadtklimatischen Bedingungen
 - Schonende und nachhaltige Flächenentwicklung, insbesondere Schutz der freien Landschaft
 - Sicherung und Entwicklung eines gesamtstädtischen Freiflächennetzes und Biotopverbundsystems auch innerhalb der bebauten Bereiche
 - Erhalt, Schutz und Renaturierung der Oberflächengewässer und der natürlichen Grundwasserstandorte
 - Sicherung der Artenvielfalt
- Verkehr
 - Umwelt- und sozialverträgliche Gestaltung und Sicherung der Mobilität
 - Stärkung des Umweltverbundes
 - Umsetzung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes
- Bevölkerung und Partizipation
 - Intensive und breite Beteiligung der Bevölkerung bei allgemeinen Planungen
 - Zielgruppenspezifische Beteiligung bei speziellen Planungen.

Wegen der Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Themenbereichen sind die Leitlinien nicht isoliert zu betrachten. Bei allen Entwicklungen und planerischen Entscheidungen ist eine Abwägung der unterschiedlichen Belange erforderlich, um insgesamt eine nachhaltige, familienfreundliche und soziale Entwicklung der Stadt Oberhausen bis zum Jahr 2020 und darüber hinaus zu gewährleisten.

Auf der Grundlage der Leitlinien der Stadtentwicklung werden Ziele für die einzelnen Sektoren der Stadtentwicklung (Wohnen, Wirtschaft, Grün- und Freiraum, Verkehr, Versorgung sowie Versorgung mit Infrastrukturen) formuliert und beschrieben. Die Beschreibung enthält jeweils auch eine Darstellung allgemeiner Maßnahmen bzw. Handlungsempfehlungen, die der Umsetzung des Zieles auf gesamtstädtischer Ebene dienen.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurden die im Stadtentwicklungskonzept 2020 für die Stadt Oberhausen formulierten Leitlinien, Ziele, Maßnahmen und Handlungsempfehlungen beachtet, soweit sie den ÖPNV betreffen.

2.3.2 Umweltschutzziele

Ziel der Stadt Oberhausen ist es, die Umwelt zu schützen und für die kommenden Generationen zu erhalten. Aktuelle Projekte betreffen Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastungen und des Lärms, zum Beispiel durch die Errichtung einer Umweltzone und die Lärminderungsplanung. Einzelheiten sind im Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oberhausen (2012), im Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 (Teilplan West) und im Lärmaktionsplan der Stadt Oberhausen (2010) festgelegt. Der Lärmaktionsplan 2017 soll im Februar 2017 beschlossen werden. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans für die Stadt Oberhausen wurden die in den vorgenannten Plänen formulierten Leitlinien, Ziele, Maßnahmen und Handlungsempfehlungen beachtet, soweit sie den ÖPNV betreffen.

Zur Reduzierung von Luftschadstoffen und Lärm sowie zur Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung sollen möglichst hohe Verkehrsanteile mit dem ÖPNV befördert werden. Dazu sollte der ÖPNV die Mobilität der Bevölkerung bedarfsgerecht sicherstellen und auf diese Weise eine umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsabwicklung gewährleisten.

Neben den positiven Umweltwirkungen, die aus Verkehrsverlagerungen zugunsten des ÖPNV resultieren, soll das Oberhausener ÖPNV-System selbst ressourcenschonend gestaltet werden und möglichst wenig Schadstoff- oder Lärmemissionen verursachen. Dazu dient u.a. die Straßenbahn, die lokal emissionsfrei verkehrt. Im Busverkehr werden zurzeit zwei Hybridbusse eingesetzt, die vor allem den Schadstoffausstoß gegenüber Dieselnissen reduzieren. Seit Oktober 2015 werden zudem im Linienbetrieb erfolgreich zwei Elektrobusse eingesetzt. Diese Busse sind besonders bei höheren Geschwindigkeiten deutlich leiser als Dieselnisse und sie stoßen vor Ort keine Schadstoffe aus.

Um die Anwohner entlang der Linienwege von ÖPNV-bedingten Emissionen zu entlasten, sollen die vorhandenen Hybrid- und Elektrobusse bis zum Ende ihrer Nutzungsdauer eingesetzt werden. Bei einem erfolgreichen Projektverlauf ist der vermehrte Einsatz von innovativer Antriebstechnik vorzusehen. Auch der VRR betont die positiven Umweltwirkungen von Hybrid- und Elektrobusen und will die Verkehrsunternehmen finanziell sowie fachlich unterstützen.

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 zum Jahresende 2015 umgesetzt werden (kurz- und mittelfristige Maßnahmen). 8 Maßnahmen waren langfristig angelegt (Realisierung nach 2015).

Mithilfe des „Konzepts 2011“ (lfd. 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 (lfd. Nr. 1.2). Diese sind mit dem Liniennetz 2013 realisiert worden.

Eine Verlängerung der Straßenbahnlinien 105 (lfd. Nr. 1.3) und 102 (lfd. 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 Linie 105. Die Verlängerung der Linie 105 ist infolge des Ratsbürgerentscheids vom 08.03.2015 zurückgestellt.

Die Anbindung des Mülheimer Hauptbahnhofs an die Straßenbahnlinie 112 (lfd. 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 weiterverfolgt werden.

Die Bereiche Neuköln, Waldhuck, Forster Bruch, Königshardt, das ehemalige Stahlwerksgelände und das Stadion Niederrhein sind weiterhin nicht optimal erschlossen (lfd. 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“ (lfd. 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 (lfd. 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 (lfd. Nr. 3.1 und 3.2), der Ausbau nach Stufe 7 wurde vom VRR bewilligt und muss im Jahr 2017 erfolgen (lfd. 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, 18 Abstellmöglichkeiten an Langbügeln und um eine sog. Kollektivanlage mit 30 Abstellplätzen erweitert worden (lfd. Nr. 4.1). Die Erweiterung des B+R-Angebotes am Bahnhof Sterkrade (lfd. 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 (lfd. Nr. 4.3 und 4.4). Inzwischen zieht sich metropolradruhr aufgrund geringer und rückläufiger Nutzerzahlen wieder aus Oberhausen zurück. 6 Stationen wurden bereits abgebaut. Ende 2015 sind am Haltepunkt Holten 43 P+R-Parkplätze sowie zusätzlich drei Behindertenparkplätze entstanden (lfd. 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 (lfd. 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 (lfd. 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. (5 Fahrradboxen sowie andere Abstellmöglichkeiten)	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 (eventuell 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)	schrittweise bis 2016 kurz- bis langfristig	ja	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, 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 sechs 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 sechs 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 Nachfragetendenzen, 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).

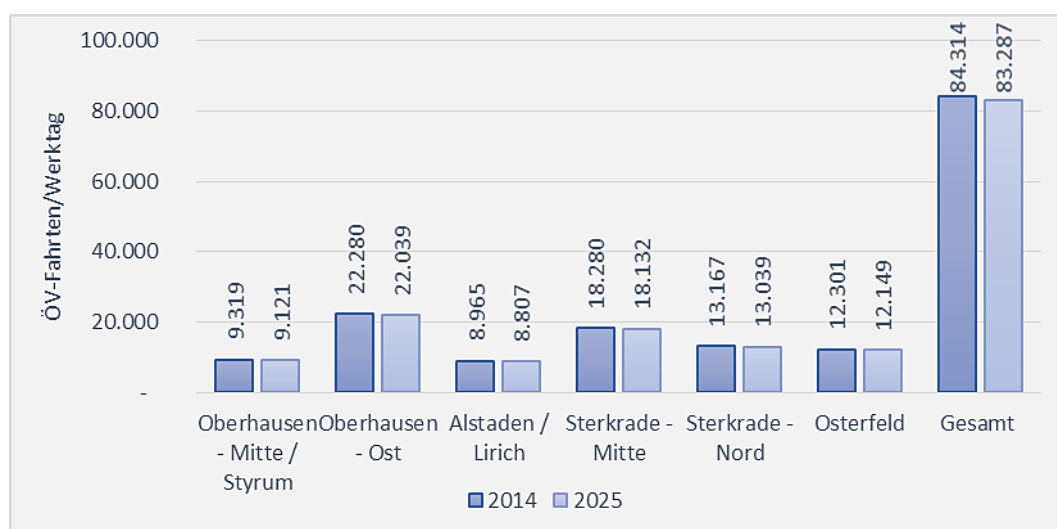


Bild 4-2: Anzahl ÖV-Fahrten pro Werktag innerhalb von Oberhausen
(Quelle: Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen)

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 ein Drittel 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).

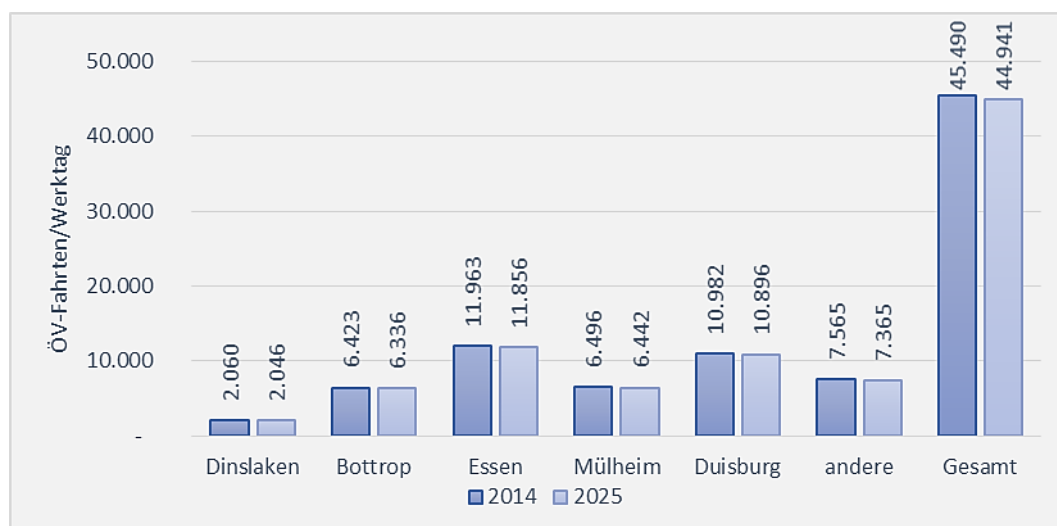


Bild 4-3: Anzahl ÖV-Fahrten pro Werktag zwischen Oberhausen und Umland (Quelle: Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen)

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 über Essen-Altenessen, S3 über Essen Hbf) 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 eine Straßenbahnlinie, 7 Schnellbuslinien und 24 Stadtbuslinien. Die Straßenbahnlinie 112 verbindet Mülheim mit Alt-Oberhausen, der Neuen Mitte sowie Sterkrade und erschließt damit die wichtigsten Zentren der Stadt Oberhausen. Daher hat diese Straßenbahnlinie für die Stadt Oberhausen eine besonders hohe Bedeutung. Damit diese wichtige Verbindung auch für jedermann nutzbar ist, wurden im Jahr 1996 Niederflurfahrzeuge angeschafft und alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

Die Schnellbuslinien ergänzen das Straßenbahnnetz auf den Hauptachsen und verbinden im 10- oder 20 Minuten-Takt Alt-Oberhausen, Sterkrade und Osterfeld mit den Stadtteilen sowie die Stadtteile untereinander.

Die Stadtbuslinien werden je nach Funktion im 20-, 30- oder 60 Minuten-Takt betrieben (Ausnahme SB91: 10 Minuten-Takt, vgl. Bild 4-4).

Ab ca. 22.30 Uhr setzt der Betrieb der 11 Nachtexpress-Linien ein, von denen 7 Linien ausschließlich auf Oberhausener Stadtgebiet verkehren. Diese 7 NE-Linien werden von der STOAG betrieben und verlaufen alle über Sterkrade Bahnhof. Die anderen 4 NE-Linien erschließen das übrige Oberhausener Stadtgebiet und stellen die Verbindung in die Nachbarstädte Mülheim an der Ruhr, Essen und Bottrop sicher. Diese Linien werden durch die STOAG und die benachbarten Verkehrsunternehmen gemeinsam betrieben (Gemeinschaftskonzessionen). Die Linie NE12 nach Mülheim verkehrt als Straßenbahn. Alle NE-Linien verkehren im 60 Minuten-Takt.

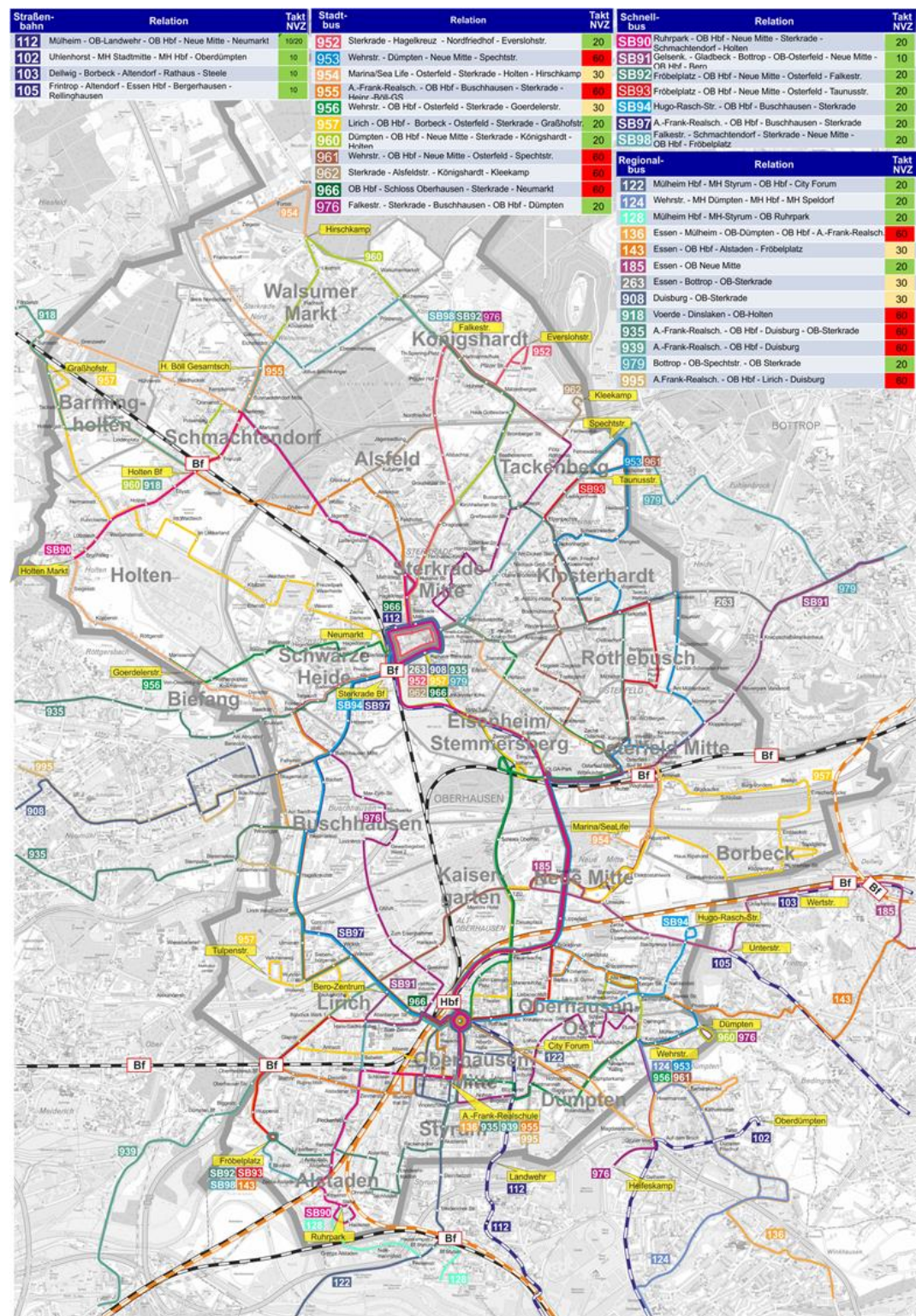


Bild 4-4: ÖPNV-Liniennetz im Stadtgebiet Oberhausen ohne Nachtexpress-Linien (Bezug: Fahrplan 2015/2016)

Das Herzstück des Oberhausener Nahverkehrsnetzes ist die ÖPNV-Trasse. Diese nahezu kreuzungsfreie Trasse dient ausschließlich dem Bus- und Straßenbahnverkehr. Sie beginnt am Hauptbahnhof und erschließt die Neue Mitte, den OLGA-Park sowie die Siedlung Eisenheim und endet in Sterkrade. Auf- und Abfahrten sind am Hauptbahnhof, an der Brücktorstraße, an der Werthfeldstraße, in Sterkrade Bahnhof und am Neumarkt möglich. Die Trasse wird von Alt-Oberhausen kommend bis zur Haltestelle Sterkrade Bahnhof in beide Richtungen befahren. Zwischen den Haltestellen Sterkrade Bahnhof und Neumarkt verkehrt die Straßenbahn in beiden Richtungen. Wegen der Einbahnstraßenregelung auf dem Sterkrader Ring verkehren die Buslinien nur in Richtung Sterkrade Bahnhof. Die Trasse sowie ihre Haltestellen und die Busbahnhöfe befinden sich im Eigentum der STOAG.

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 in Gemeinschaftskonzession,
- alle 7 Schnellbuslinien (davon eine Linie in Gemeinschaftskonzession),
- 19 der insgesamt 27 Stadtbuslinien, davon 9 Linien in Gemeinschaftskonzession,
- alle 11 Nachtexpress-Linien (4 NE-Linien in Gemeinschaftskonzession, davon eine Linie als Straßenbahn).

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.

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. Eine Besonderheit ist, dass die STOAG die ÖPNV-Trasse inkl. der Haltestellen und Busbahnhöfe besitzt.

Auf dem Gebiet der Stadt Oberhausen gibt es insgesamt über 339 Haltestellen mit 740 aktiven Haltestellenpositionen. Besonderheiten stellen die Haltestellen „Obermeiderich Bf“, „Katermannstraße“ und „Spechtstraße“ dar. Hier liegen die Haltestellenpositionen teilweise auf dem Gebiet der Nachbarstädte Duisburg bzw. Bottrop. Unabhängig von ihrer Lage werden im Folgenden alle Haltestellenpositionen betrachtet, sodass insgesamt 744 Haltepositionen analysiert werden. Bild 4-5 zeigt die Anzahl der Haltestellenpositionen, die über Wartehäuschen, barrierefreien Ausbau oder elektronische Anzeigen verfügen sowie Kombinationen dieser Kriterien.

Wartehäuschen	Barrierefreiheit		Elektronische Anzeige	Anzahl Haltestellenpositionen
	Hochbord	Taktile Elemente		
	x			659
		x		612
	x	x		605
x				468
x	x	x		413
			x	69
x			x	61
x	x	x	x	55

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

Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild:

- 659 Haltestellenpositionen verfügen über ein Hochbord.
- 612 Haltestellenpositionen verfügen über taktile Elemente wie Leitlinien für Blinde, Aufmerksamkeitsfelder und/oder Auffangstreifen.
- 605 Haltestellenpositionen sind barrierefrei ausgebaut, d.h. sie verfügen sowohl über ein Hochbord als auch über taktile Elemente.
- 468 Haltestellenpositionen verfügen über ein Wartehäuschen.

- Barrierefrei und mit Wartehäuschen sind 413 Haltestellenpositionen ausgebaut.
- Elektronische Anzeigen sind an 69 Haltestellenpositionen vorhanden.
- 61 Haltepositionen verfügen über ein Wartehäuschen und über elektronische Anzeigen.
- 55 Haltestellenpositionen verfügen über alle 3 Ausstattungsmerkmale (Wartehäuschen, barrierefreier Ausbau und elektronische Anzeigen).

72 Haltestellenpositionen sind weder mit einem Hochbord noch mit taktilen Elementen ausgestattet. Diese Haltestellen müssen noch durch die Stadt Oberhausen und die STOAG ausgebaut werden, wobei die Federführung bei der STOAG liegt. Im Jahr 2016 wurde die Förderung einer 7. Ausbaustufe vom VRR bewilligt.

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.

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.

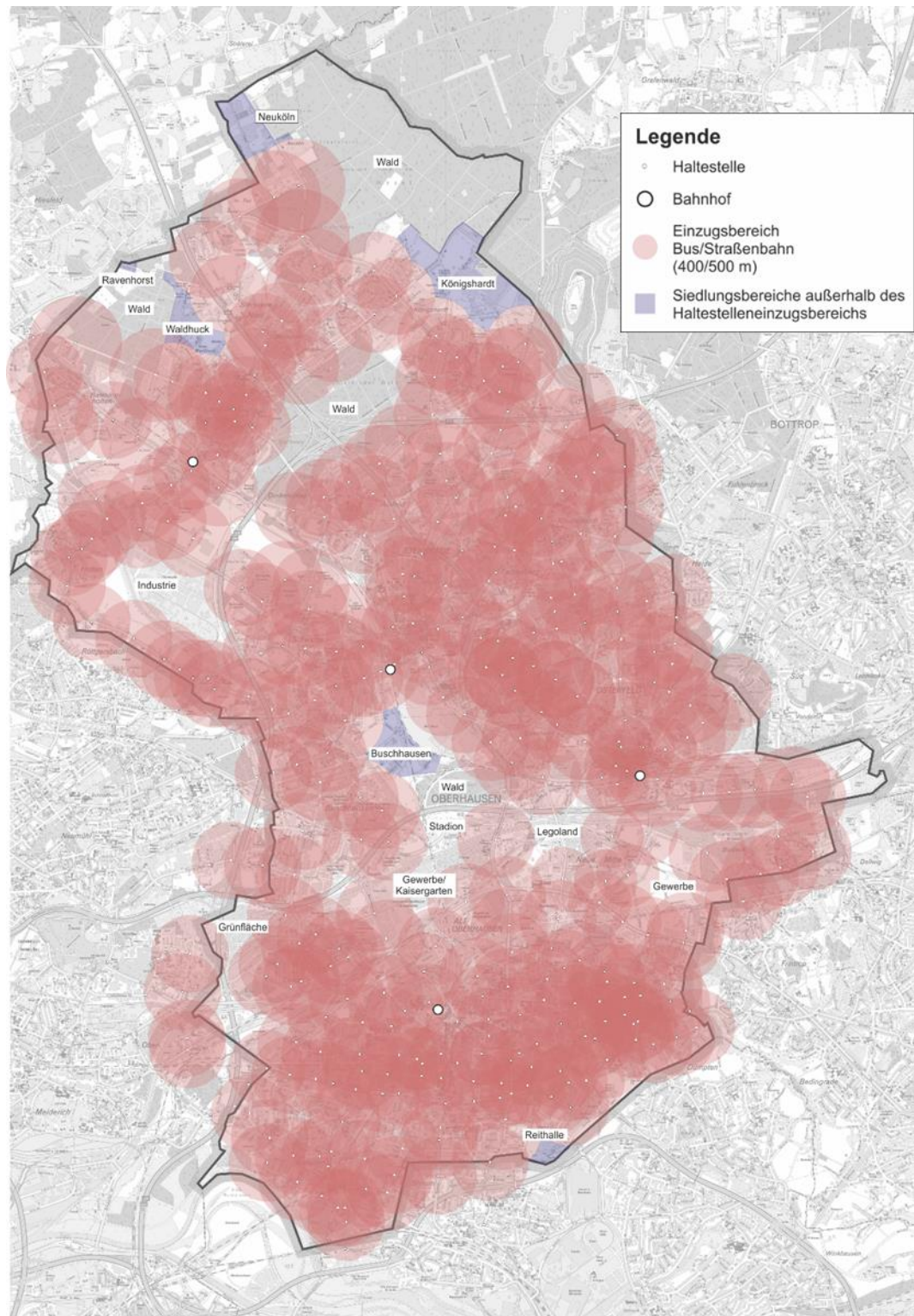


Bild 4-6: Erschließungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen
(Grundlage: Fahrplan 2015/2016, Montag – Freitag)

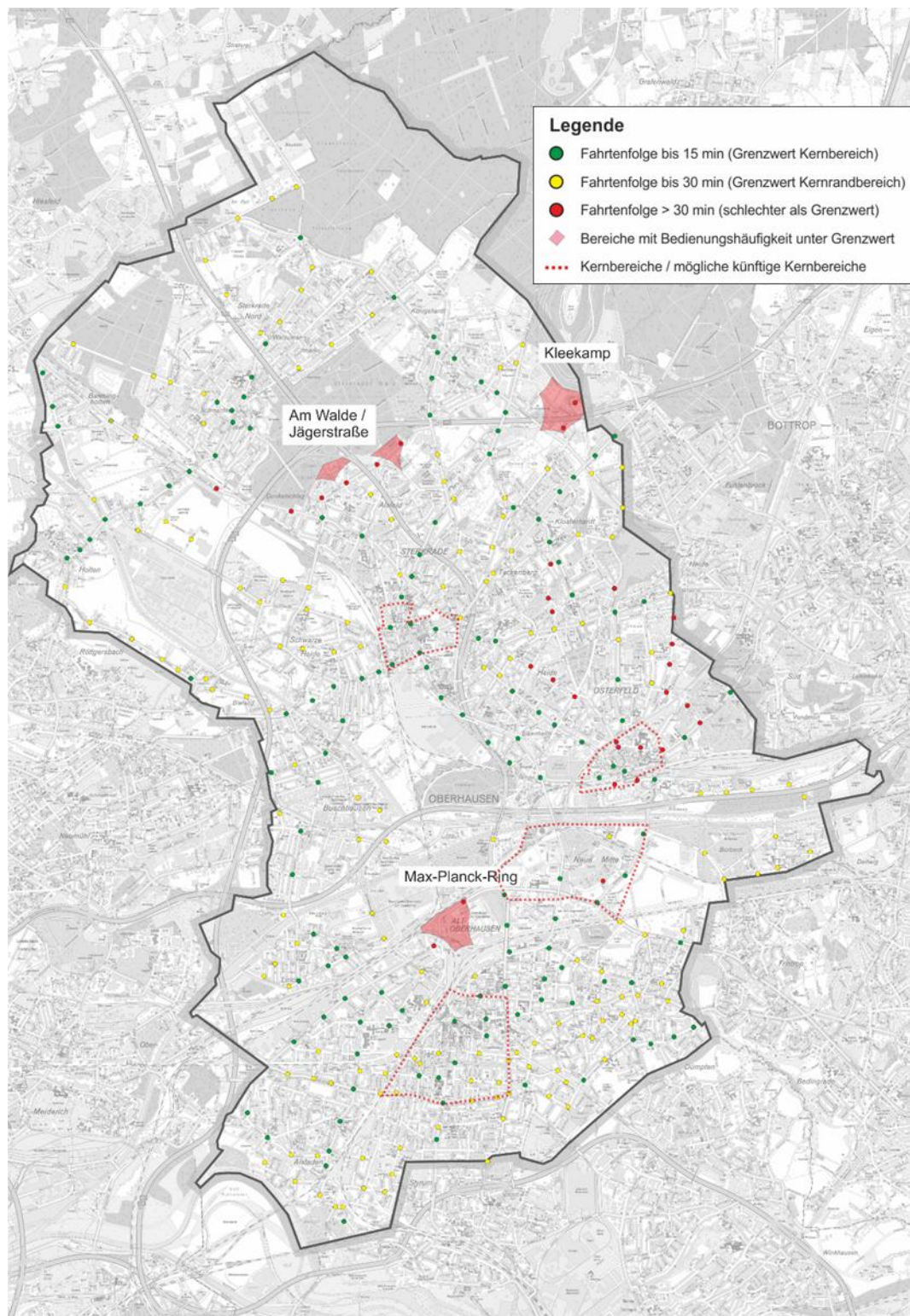


Bild 4-7: Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen (Fahrtenfolge) Montag – Freitag (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)

4.5.3 Verbindungsqualität (Erreichbarkeit)

Die innerstädtischen Verbindungen der Stadt Oberhausen erfüllen bzgl. der Erreichbarkeit (Beförderungszeit) weitgehend die in Kapitel 2.2 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 Minuten im Linienverkehr gemäß Mindeststandard (≤ 30 Minuten) 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 Minuten 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.

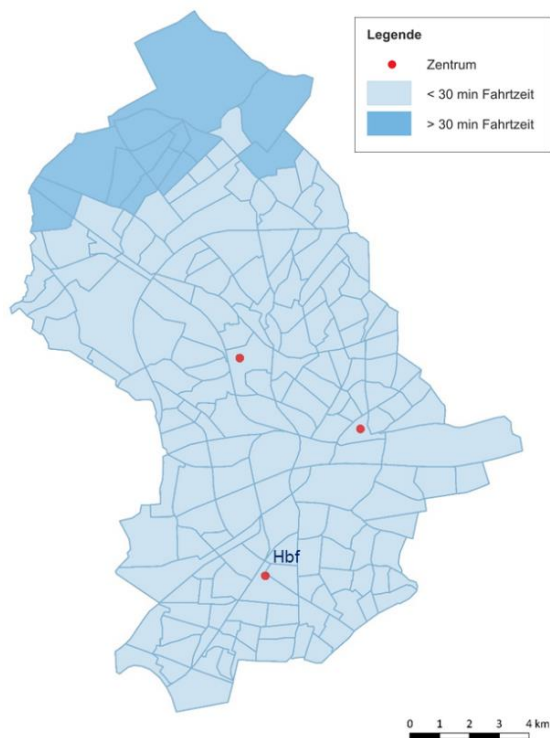


Bild 4-8: Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs Oberhausen (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)

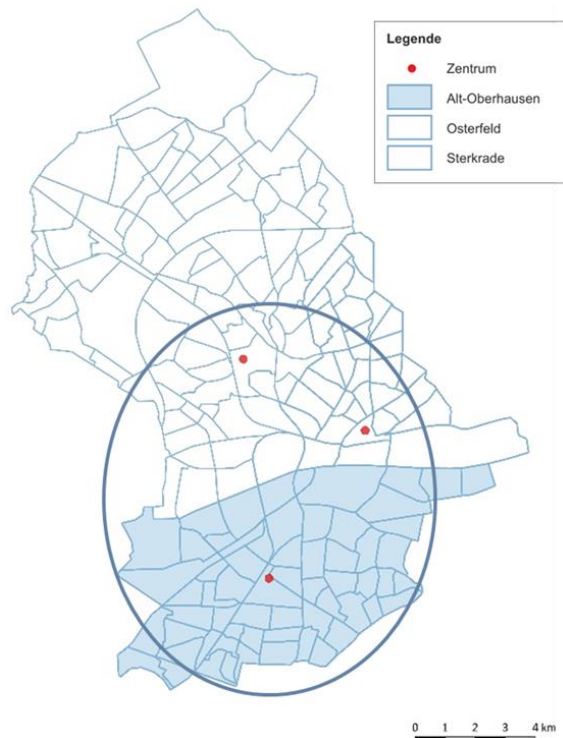


Bild 4-9: Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Stadtbezirkszentrums Alt-Oberhausen (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)

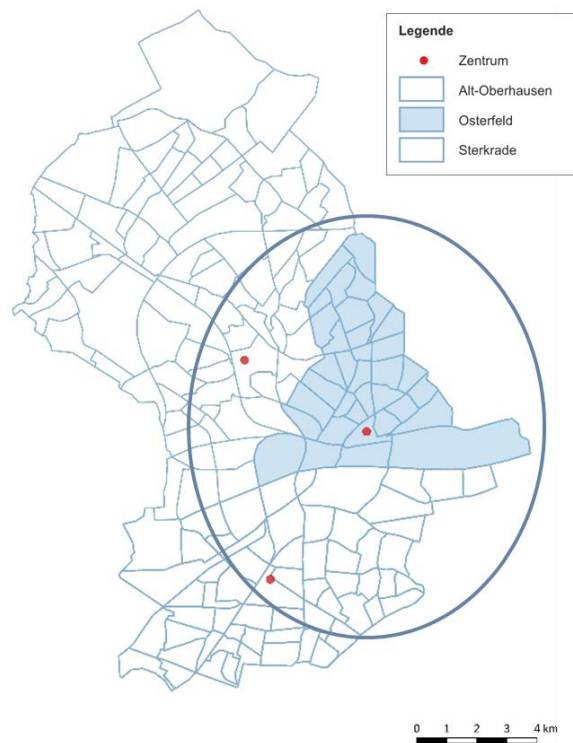


Bild 4-10: Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Stadtbezirkszentrums von Osterfeld (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)

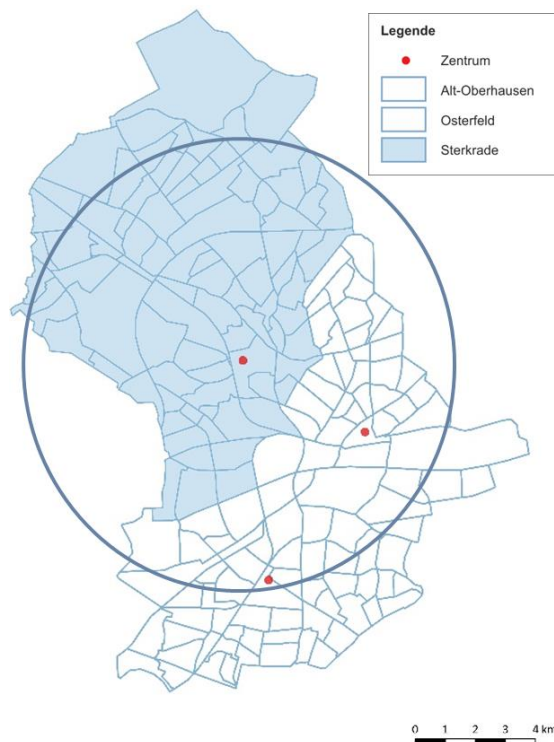


Bild 4-11: Verbindungsqualität im Stadtgebiet Oberhausen, hier: Erreichbarkeit des Stadtbezirkszentrums von Sterkrade (Grundlage: Fahrplan 2015/2016)

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. Auch die Verkehrsunternehmen, die neben der STOAG Dienstleistungen auf dem Gebiet der Stadt Oberhausen anbieten, der VRR und die Bezirksregierung Düsseldorf sind über das Aufstellungsverfahren informiert worden und konnten in diesem Zuge Hinweise geben. Zur Beteiligung der Oberhausener Bürgerinnen und Bürger wurden im Zeitraum vom 19. bis 21. Januar 2016 drei 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 Kapitel 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 Minuten-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 Abfahrtzeiten, Anschlusssicherung, Einsatz von Fahrzeugen (Ausstattung, Kapazität), Kontrolle und Service,
- Stadt Oberhausen:
u.a. zuständig für 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.

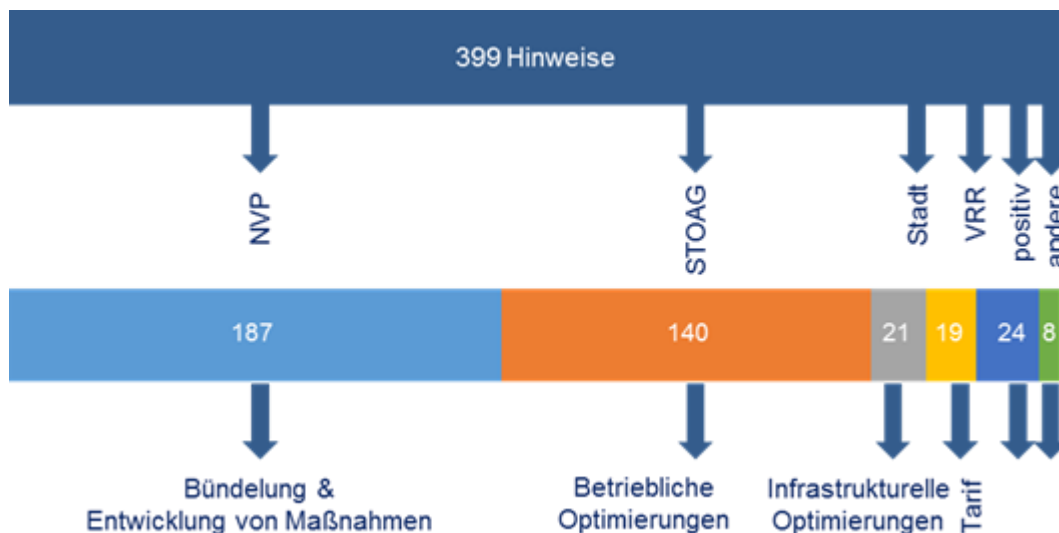


Bild 4-12: Hinweise auf Schwachstellen sortiert nach Zuständigkeit

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 einschließen („Nebenwirkung“).

5 Angebotsbeschreibung und mögliche Maßnahmen

5.1 Angebotsbeschreibung

Aus wirtschaftlichen Gründen ist eine konsequente Orientierung des Liniennetzes an der Nachfrage bzw. an Nachfragepotenzialen 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 der polyzentrischen Siedlungsstruktur des Ruhrgebietes und der Stadt Oberhausen mit ihren drei zentralen Stadtbereichen Alt-Oberhausen, Sterkrade und Osterfeld sowie der Neuen Mitte Rechnung tragen. 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 Kapitel 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 ca. 22:30 / 23:00 Uhr			
Hinweis:				
Bei städteübergreifenden Linien können die Betriebszeiten abweichen.				

Bild 5-1: Betriebszeiten im ÖPNV der Stadt Oberhausen gemäß Verkehrsnachfrage³ (Quelle: Stadt Oberhausen/STOAG)

Die in Bild 5-1 dargestellten Betriebszeiten beschreiben das Mindestangebot. Die NVZ am Samstag ist wegen der Neuen Mitte und des damit verbundenen hohen Anteils an Freizeit- und Einkaufsverkehren bis 19.00 Uhr vorgesehen. Städteübergreifende Linien können andere Betriebszeiten haben, weil sie zusätzlich in das Betriebszeitenschema der Nachbarstädte eingebunden sind (z.B. Linien 128, 136, 185, 263, 918, 908, 935, 939, 995). Innerhalb der Betriebszeiten des Oberhausener Nachtnetzes ist auf eine zeitliche Abstimmung der An- und Abfahrten der NE-Linien an Bahnhöfen und an den Sternhaltestellen zu achten.

Aufgrund der vielfältigen Überschneidungen der Linienwege sind Vorgaben zu Takten nicht sinnvoll. Stattdessen sollen Haltestellen bzw. Haltestellenbereiche

³ Für die Finanzierung gilt die VRR-Finanzierungsrichtlinie

in Kernbereichen in der Normalverkehrszeit mindestens 4-mal pro Stunde und Richtung, in Kernrandbereichen mindestens 2-mal pro Stunde und Richtung bedient werden. In der Schwachverkehrszeit können 2 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. Diese Zusatzfahrten (E-Wagen) können flexibel auf Änderungen der Schulzeiten reagieren.

Die Liniensteckbriefe unterscheiden entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe Linien mit Verbindungsfunktion und Linien mit Zubringer- bzw. Erschließungsfunktion. Linien mit Verbindungsfunktion bedienen die Hauptachsen und Zentren der Stadt Oberhausen. Sie fahren sehr direkte Linienwege, um längere Strecken zügig zurückzulegen und weiter entfernte Zentren möglichst schnell zu erreichen. Zu den Linien mit Verbindungsfunktion gehören die Straßenbahnlinie, alle SB-Linien und die Linien 263, 908 und 960. Die meisten Linien nutzen die ÖPNV-Trasse und werden mit Gelenkbussen bedient. Die Linie 263 stellt eine direkte Verbindung zwischen den Zentren von Sterkrade und Bottrop dar.

Linien mit Zubringer- bzw. Erschließungsfunktion sichern die Flächenerschließung und sorgen damit für möglichst kurze Zu- und Abgangswege zum ÖPNV. Sie schließen zudem an das nächstgelegene (Stadtteil-) Zentrum an.

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
- Wehrstraße
- Falkestraße
- Fröbelpplatz.

Die Übergangs- bzw. Wartezeit sollte gemäß dem Richtwert in 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.

Koordinierungsfunktion des VRR

Der Stadt Oberhausen ist Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Der VRR übernimmt nicht nur die Tarifhoheit, sondern sorgt auch dafür, dass die ÖPNV-Angebote im Verbundraum gegenüber dem Fahrgast in vergleichbarer Weise angeboten werden. Beispiele für diese Funktion sind die Richtlinie für die Fahrplanbücher und Produktfahrpläne, die Koordinierung der Liniennummernvergabe, die einheitliche Marketingstrategie und einheitliche Beförderungsbedingungen. Die Koordinierungsfunktion ist in einem polyzentrischen Raum wie dem Ruhrgebiet mit vielen stadtgrenzüberschreitenden Fahrten besonders wichtig. Aktuell führt rund ein Drittel aller Oberhausener ÖPNV-Fahrten über die Stadtgrenze.

Der VRR hat durch die verschiedenen Aufgaben eine wichtige Koordinierungsfunktion für das gesamte ÖPNV-Angebot in seinem Hoheitsgebiet. Dies gilt unter anderem auch für die Verknüpfung des SPNV mit dem ÖSPV und anderen Verkehrsträgern sowie für die Organisation eines gemeinschaftlichen Tarifs. Um die zahlreichen städteübergreifenden, zum Teil in Gemeinschaftskonzession gefahrenen Linien zu erhalten, organisiert der VRR eine Gruppe von Behörden. Dadurch wird die Abstimmung der benachbarten Aufgabenträger bei der Vergabe der Linien deutlich vereinfacht.

Die Vorgaben und Richtlinien des VRR sind bei der Planung entsprechend zu berücksichtigen. Die Vorgaben im Bereich Tarif und Fahrplanauskunft sind besonders zu beachten. Gleichzeitig sind die Verkehrsunternehmen, die im VRR – so auch in der Stadt Oberhausen – Leistungen anbieten, gehalten, sich bei VRR-Gremien und Veranstaltungen zu engagieren, um vom fachlichen Austausch zu profitieren und die Belange ihrer Fahrgäste zu repräsentieren. Dies

gilt z.B. dann, wenn die Verkehrsunternehmen zusammen mit dem VRR einheitliche Standards festlegen.

Tarif

Der Verbundtarif des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR), einschließlich der Übergangstarife, insbesondere die Struktur und Fortentwicklung der gemeinsamen Beförderungsentgelte, die Beförderungsbedingungen und die Einnahmenaufteilungssystematik des VRR ermöglichen den Fahrgästen eine unkomplizierte und günstige Fahrt auch auf Verbindungen mit mehreren beteiligten Verkehrsunternehmen. Daher sind diese Tarife zwingend anzuwenden.

Fahrplanauskunft

Eine elektronische Fahrplanauskunft erleichtert vielen potenziellen Fahrgästen die Nutzung des ÖPNV. Daher müssen alle Verkehrsunternehmen ihre Daten beim VRR pflegen und auf planmäßige Fahrplanabweichungen oder Sonderverkehre hinweisen. Sie sind gehalten – soweit möglich – Ist-Daten zur Verfügung zu stellen und die Angaben zur Barrierefreiheit für die VRR-Fahrplanauskunft zu ermitteln. Die Verkehrsunternehmen müssen die Vorgaben des VRR zur elektronischen Fahrplanauskunft beachten. Alle Verkehrsunternehmen müssen die Fahrplantabellen oder Produktfahrpläne⁴ ihrer Linien im Internet zugänglich machen.

Vertrieb

Die Stadt Oberhausen verfolgt das Ziel, möglichst viele Fahrten auf den ÖPNV zu verlagern. Um dieses Ziel zu erreichen, reicht es nicht aus, ausschließlich den Fahrbetrieb des ÖPNV zu organisieren. Es müssen darüber hinaus Angebote geschaffen werden, damit (potenzielle) Kunden möglichst einfach einen persönlichen Ansprechpartner für ihre Fragen und Anliegen oder für den Erwerb von Fahrausweisen finden.

Kunden-/Servicecenter müssen in mindestens zwei Stadtbezirken an insgesamt mindestens drei 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. Die Beratung soll durch qualifiziertes Personal erfolgen.

⁴ Die Fahrplantabellen und Produktfahrpläne sollen der VRR-Richtlinie über die Fahrplanbücher und Produktfahrpläne für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in der aktuell gültigen Fassung entsprechen.

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

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

Neben den Kunden-/Servicecentern ist es sinnvoll, ÖPNV-fremde Bevölkerungsgruppen an den ÖPNV heranzuführen und dazu spezielle Veranstaltungen anzubieten. In der Vergangenheit wurde z.B. in Zusammenarbeit mit der Polizei Oberhausen das Projekt Busschule durchgeführt. Durch solche Aktionen sollen neue Kundengruppen für den ÖPNV gewonnen werden.

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

5.2 Mögliche angebotsseitige Maßnahmen

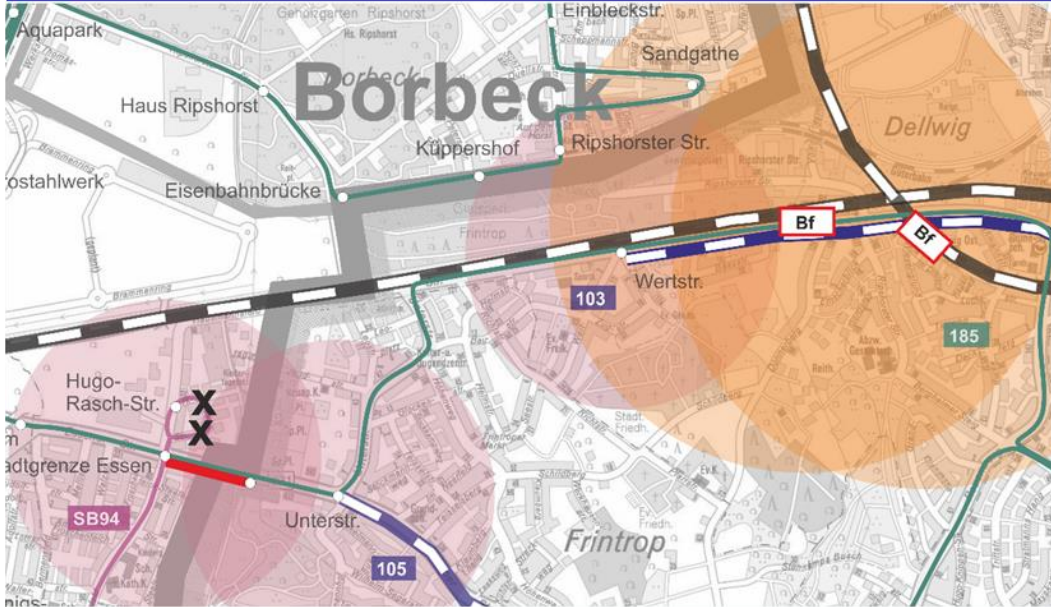
5.2.1 Umzusetzende Maßnahmen

Der ÖPNV soll gemäß der Angebotsbeschreibung in 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 aller 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 5-4):

Verlängerung SB94 bis Kehrgleis „Unterstraße“



Maßnahmenvorschlag

- Verlängerung der Linie SB94 ab „Stadtgrenze Essen“ bis Kehrgleis „Unterstraße“ im Bereich Schemannsfeld mit Umsteigemöglichkeit auf Straßenbahnlinie 105

Bewertung

- + Anbindung an Straßenbahnlinie 105 an „Unterstraße“
- + kein Fahrzeugmehrbedarf
- Geringfügige Verschlechterung der Erschließung des Wohngebietes „Hugo-Rasch-Straße“ (Qualitätsstandard wird aber weiterhin erfüllt)
- Keine Anbindung an Straßenbahnlinie 103
- Keine Anbindung an SPNV an Bahnhöfen E-Dellwig und E-Dellwig-Ost

Empfehlung

- Maßnahme kurzfristig zu empfehlen: Geringer betrieblicher Aufwand bei hohem verkehrlichen Nutzen
- Maßnahme steht unter Finanzierungsvorbehalt

Bild 5-2: Verlängerung SB94 bis Kehrgleis „Unterstraße“

Die bessere Verknüpfung der Linien SB94 und der Straßenbahnlinie 105 steht unter dem Vorbehalt, dass die Finanzierung gesichert ist und mit der Stadt Essen sowie der EVAG Einvernehmen besteht.



Bild 5-3: Durchgängiger 15 Minuten-Takt auf Straßenbahn 112

Die Taktveränderung auf der Straßenbahnlinie 112 bringt eine erhebliche Qualitätsverbesserung. Eine Umsetzung ist zum Fahrplanwechsel im Januar 2017 vorgesehen.

Optimierung der Anschlüsse im NE-Netz in Sterkrade	
Maßnahmenvorschlag	▪ Überprüfung aller bestehenden planmäßigen Anschlüsse anhand der Fahrgastzahlen ▪ Optimierung einzelner Linien innerhalb der bestehenden Fahrplanstruktur ▪ Beibehaltung der Anschlüsse am Hbf ▪ Alternative: Verschiebung der Sternfahrt in Sterkrade
Bewertung	+ Verbesserung der Anschlüsse in Sterkrade zwischen den NE-Linien und dem SPNV
Empfehlung	▪ Eine Optimierung der bestehenden Fahrplanstruktur wird vorrangig geprüft.

Bild 5-4: Verlegung NE-Sternfahrt in Sterkrade

Die Überprüfung der NE-Fahrzeiten soll fortlaufend während der Laufzeit des NVP durchgeführt werden.

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 kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen. Einzelheiten zeigen die Maßnahmensteckbriefe in Bild 5-5 bis Bild 5-12.

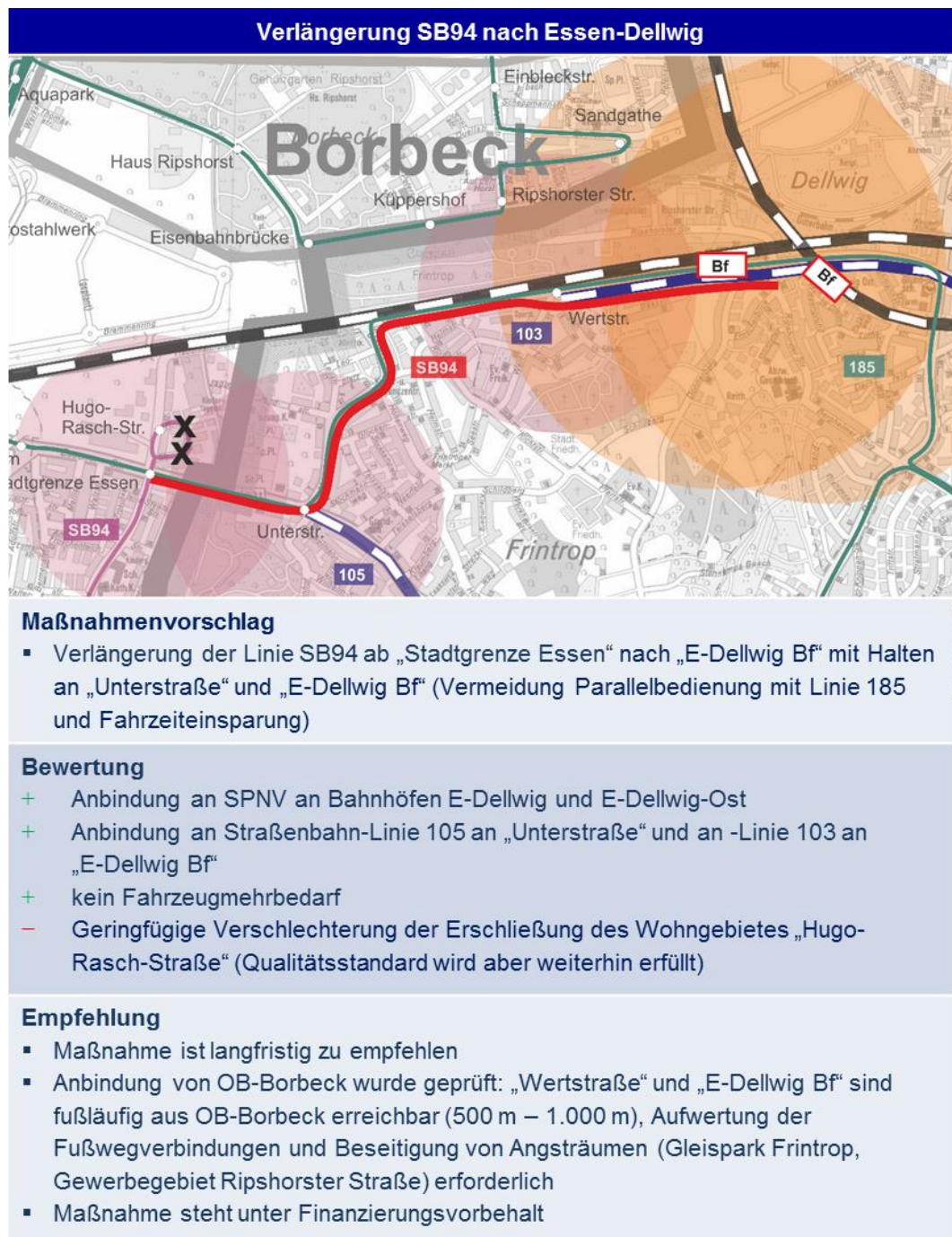


Bild 5-5: Verlängerung SB94 nach Essen-Dellwig

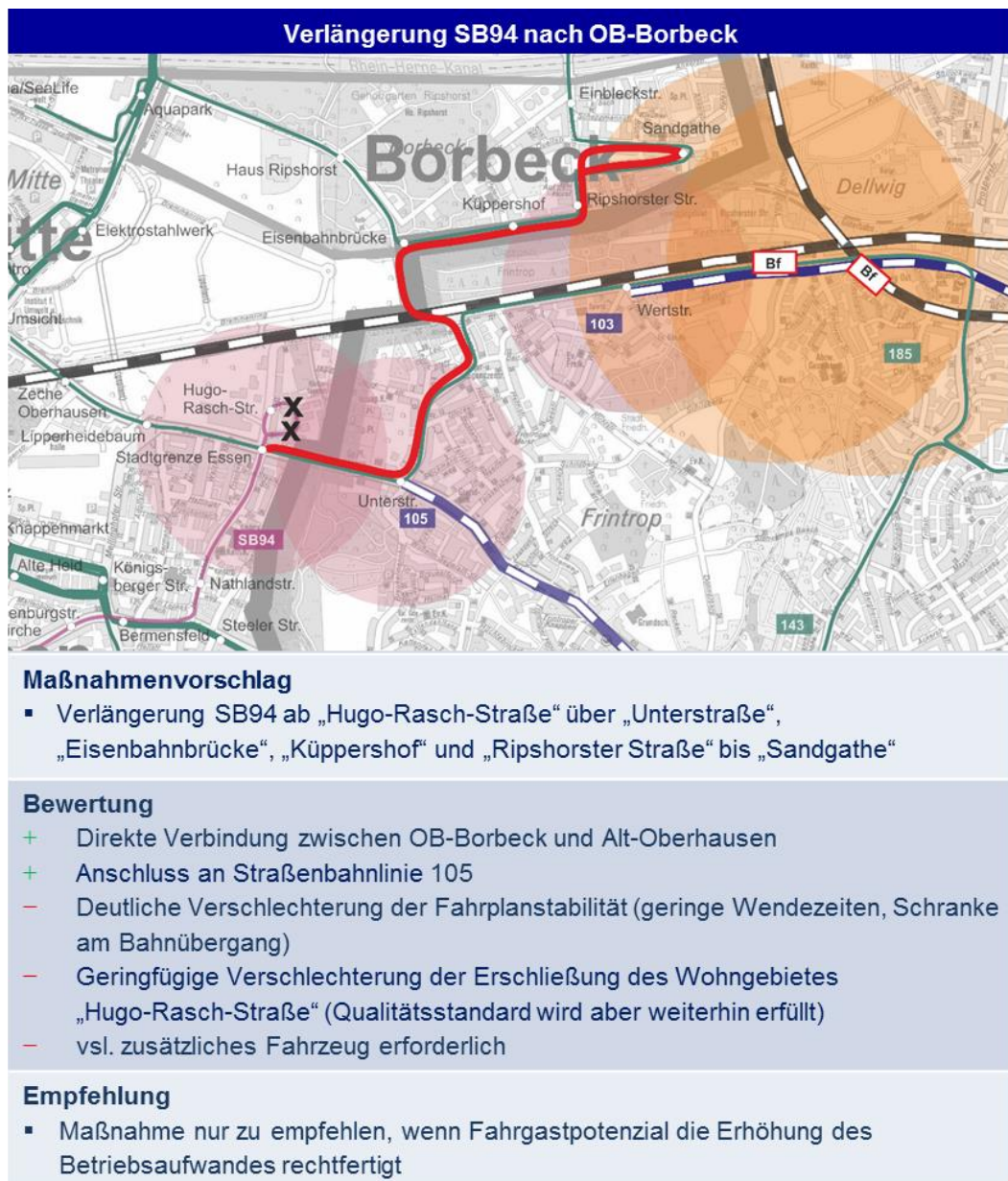


Bild 5-6: Verlängerung SB94 nach OB-Borbeck



Bild 5-7: Anbindung Mercator Center und Landschaftspark Nord (Duisburg)



Bild 5-8: Verlängerung Straßenbahn 112 nach Schmachtendorf



Bild 5-9: Verlängerung Straßenbahn 105 von Essen nach Oberhausen



Bild 5-10: Neue Linie Wehrstraße – Knappenviertel – Osterfeld – Heide – Spechtstraße

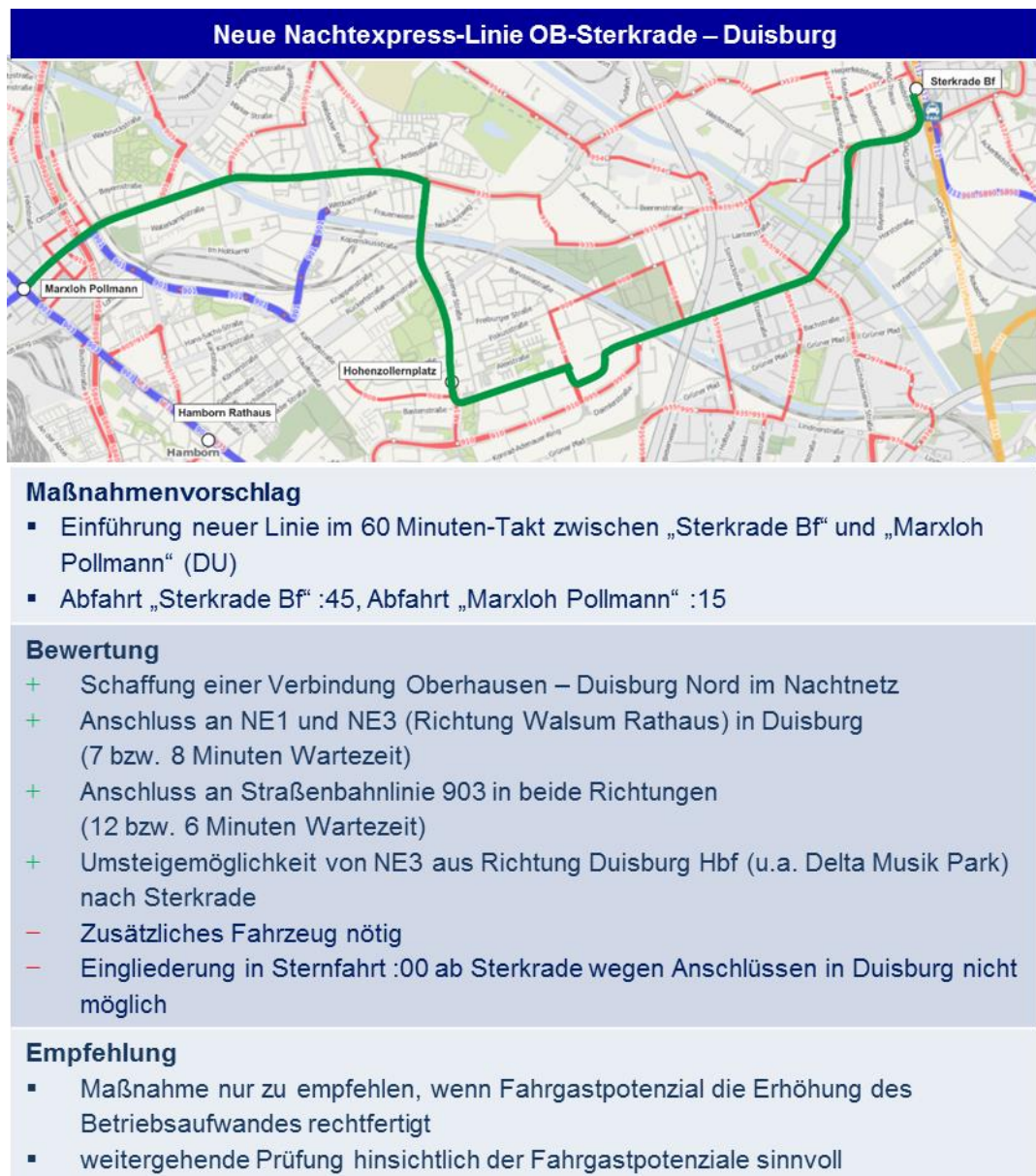


Bild 5-11: Neuer Nachtexpress OB-Sterkrade – Duisburg



Bild 5-12: Anbindung Gewerbegebiet Dinslaken Süd

5.2.3 Weitere notwendige Konzeptentwicklungen

Im Stadtgebiet Oberhausen werden aktuell wichtige städtebauliche und infrastrukturelle Maßnahmen umgesetzt. Nach deren Fertigstellung muss das ÖPNV-Angebot auf die städtebaulichen Entwicklungen reagieren und angepasst werden. Aktuell sind jedoch weder deren detaillierte Ausgestaltung noch der jeweilige Zeitpunkt der Fertigstellung zuverlässig bekannt. In diesem Nahverkehrsplan wird daher zunächst darauf verzichtet, fertige Konzepte vorzulegen. Stattdessen sollen die Konzepte erst dann erstellt werden, wenn die Fertigstellung absehbar ist und Änderungen im ÖPNV somit geboten sind.

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. In Anbetracht der Größe der neu zu erschließenden Fläche ist eine Angebotsausweitung wahrscheinlich. Dabei sollen soweit wie möglich vorhandene Linien – z.B. die Linie 957 – in die Planung einbezogen werden. In Zusammenhang mit der Erschließung des Brammenrings sollte auch geprüft werden, ob eine Verbindung zwischen dem östlichen Kreisverkehr und der Ripshorster Straße geschaffen werden kann.

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.

Im Zuge des dreigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Oberhausen – Emmerich wird der Bahnübergang Weseler Straße aufgelassen. Dies bedeutet, dass der Linienweg der Linie 955 in jedem Fall geändert werden muss. Aktuell werden viele Funktionen dieser Linie durch die Linien SB90 und SB98 abgedeckt. Gleichzeitig erschließt die Linie 955 aber auch Bereiche, die ansonsten unterversorgt wären. Daher ist im Vorfeld der Schließung ein Konzept zu entwickeln, dass eine ausreichende Bedienung des Gebietes sicherstellt, ohne eine unverhältnismäßige Parallelbedienung zu schaffen.

Die Stadt Oberhausen ist bestrebt, eine verbesserte Verbindung zwischen Alstaden und dem Bahnhof Mülheim Styrum anzubieten. Diese Idee ist auch in der Bürgerschaft gut aufgenommen worden, kann aber nur gemeinsam mit der Stadt Mülheim an der Ruhr umgesetzt werden. Die Linie 128, die diese Relation heute bedient, ist für viele Alstadener nur mit langen Zugangswegen oder einem Umstieg nutzbar. In der Vergangenheit sind bereits verschiedene Möglichkeiten diskutiert worden, diese Relation aufzuwerten. Zusammen mit der Stadt Mülheim an der Ruhr soll ein Konzept entwickelt werden, wie die Bedienung im Tages- und Nachtverkehr verbessert werden kann.

Im Rahmen der Auftaktbeteiligung der Bürgerversammlungen ist ein 10 Minuten-Takt auf der Vestischen Straße gewünscht worden. Eine Verdichtung ist aus Gründen der Nachfrage nicht notwendig, da die Nachfrage auch mit einem 15 Minuten-Takt mit E-Wagen-Einsatz zu Spitzenzeiten abgedeckt werden kann. Allerdings würde durch diese Maßnahme eine attraktive Verbindung zwischen den Zentren Sterkrade und Osterfeld entstehen. Eine Umsetzung kann durch folgende Maßnahmen erfolgen:

- Linie 954 endet in Sterkrade,
- Linie 956 verkehrt analog zur Linie 966,
- zwei Linien im 20 Minuten-Takt werden von Sterkrade bis Osterfeld verlängert.

Da im Sterkrader Liniennetz Änderungen durch die Neukonzeption der Linie 955 anstehen und mögliche E-Bus-Erweiterungen wegen der Ladeinfrastruktur ebenfalls in Sterkrade ihren Ausgangspunkt haben, muss erst Klarheit über beide Aspekte bestehen, bevor langfristige Lösungen für die Vestische Straße entwickelt werden können. Daher wird diese Maßnahme zusammen mit einem Konzept zur Linie 955 und zur E-Bus-Erweiterung konkretisiert.

Die Stadt Duisburg und die Duisburger Verkehrsgesellschaft überplanen die Verbindung zwischen dem Duisburger Norden und Oberhausen. Geprüft wird die Einrichtung der Verbindungen Walsum – Holten Bahnhof und Meiderich – Alstaden. In diesem Zusammenhang können sich auch Auswirkungen auf das Oberhausener Liniennetz ergeben.

5.3 Maßnahmen zur Verbesserung von Infrastruktur und Barrierefreiheit

5.3.1 Infrastrukturmaßnahmen

Neben dem Ausbau des Liniennetzes 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 Hauptbahnhof 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 sich 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 5-8) sowie der Straßenbahnstrecke VI (Verlängerung der Linie 105 von der Stadtgrenze Essen zur Neuen Mitte, vgl. Bild 5-9) ist bereits als mögliche weitere Maßnahmen vorgestellt worden. Daneben ist der Bau der 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.

Um die Mehrkosten bei der Erschließung des Brammenrings zu reduzieren, sollte geprüft werden, ob eine Verbindung für den ÖPNV und für den Radverkehr zwischen der Ripshorster Straße und dem östlichen Kreisverkehr am Brammenring vorgesehen werden kann.

Infrastrukturmaßnahmen in der Verknüpfung ÖPNV/Radverkehr

Die Kombination ÖPNV/Radverkehr 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 Fahrrads zu weit ist.

Die Struktur 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 jedoch an den Haltestellen besonders relevant, an denen ein gutes ÖPNV-Angebot besteht oder Verkehrsmittel fahren, die in kurzer Zeit eine große Distanz überbrücken. Für Oberhausen bedeutet dies, dass vor allem die Bahnhöfe wichtige Bike+Ride-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. Der aktuelle Bestand (Stand 31.12.2016) der B+R-Anlagen ist Anlage 8.6 zu entnehmen. Zur weiteren Verbesserung der B+R-Situation sollen folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Ausbau der Abstellkapazitäten am Bahnhof in Oberhausen Sterkrade im Zuge der Betuwe-Strecke. Ein erster Ausbauschnitt wird im Jahr 2017 erfolgen, wenn eine Kollektivanlage mit 30 Stellplätzen und 10 Radboxen errichtet wird. Die Kollektivanlage und die Radboxen werden mit den elektronischen Tickets des VRR geöffnet.
- 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. Eine Umsetzung wird aktuell dadurch erschwert, dass die Stadt Oberhausen im Bereich des Osterfelder Bahnhofs kein geeignetes Grundstück besitzt.
- Bei einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 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. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Fahrradmitnahme Flächen bindet, die ggf. auch von mobilitätseingeschränkten Personen für Rollstuhl oder Rollator benötigt werden. Die abschließende Abwägung soll unter Berücksichtigung betrieblicher Belange durch die Verkehrsunternehmen erfolgen.

Infrastrukturmaßnahmen in der Verknüpfung ÖPNV/MIV

Die Stadt Oberhausen hat bereits P+R-Standorte am Oberhausener Hbf, an den Bahnhöfen Oberhausen-Sterkrade und Oberhausen-Holten sowie an der Trassenhaltestelle „OLGA-Park“ eingerichtet (siehe Anlage 8.6). 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

Weitere Maßnahmen 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 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.

Mittelfristig wird zudem die Möglichkeit geprüft, eine App zur Führung sehingeschränkter Personen anzubieten.

Es gibt insgesamt 54 Haltepositionen ohne taktile Elemente. Da diese Haltepositionen aber bereits mit einem Hochbord ausgestattet sind, ist ein weiterer Ausbau nicht mehr vorgesehen. Im Rahmen von größeren Unterhaltungsmaßnahmen soll geprüft werden, ob eine taktile Führung nachzurüsten ist. An der

Haltestelle Rathaus ist als Pilotprojekt eine taktile Führung durch Klebeelemente entstanden. Mit diesem Pilotprojekt werden Erfahrungen gesammelt, ob sich diese Art der taktilen Führung bewährt. Dies gilt besonders für die Langlebigkeit dieser Technik.

Wetterschutz und Fahrgastunterstände sind an allen Haltestellen wünschenswert und werden bei Haltestellen der Kategorie I und II vorgesehen (siehe Bild 2-7). Ausnahmen sind bei beengten Platzverhältnissen an einigen Haltestellenpositionen denkbar. Bei Haltestellen, die eine ausgeprägte Lastrichtung aufweisen, kann an Positionen mit geringen Einsteigerzahlen auf einen Wetterschutz verzichtet werden.

In Oberhausen sind 666 Haltestellen anhand der zum Zeitpunkt des Ausbaus gültigen Normen ausgebaut worden. Die übrigen Haltestellen werden in drei Kategorien eingeordnet (siehe Anlage 8.5), um den weiteren Ausbau bis 2022 zu priorisieren.

- Haltestellen der Kategorie I werden bis 2022 mit Fördermitteln ausgebaut.
- Haltestellen in der Kategorie II sollen ebenfalls mit Fördermitteln ausgebaut werden, wobei eine Realisierung bis 2022 nicht für jede Haltestellenposition garantiert werden kann. Daher werden diese Haltestellen wegen der finanziellen Herausforderung des Haltestellenausbaus als Ausnahme von § 8 Abs. 3 PBefG definiert. Innerhalb der Kategorie II sollen diejenigen Positionen vorrangig ausgebaut werden, an denen Linien mit Verbindungsfunktion halten. Diese Linien erschließen nicht nur das nächstgelegene Zentrum, sondern erschließen weite Teile des Stadtgebiets von Oberhausen. Außerdem sollen diejenigen Haltestellenpositionen vorrangig ausgebaut werden, wo die Gegenrichtung bereits ausgebaut ist, um einen barrierefreien Hin- und Rückweg anbieten zu können. Innerhalb dieser Gruppen ist auch eine Differenzierung nach Fahrgastzahlen möglich.
- Haltestellen der Kategorie III werden von der Stadt Oberhausen nicht isoliert ausgebaut, weil entweder die Realisierung anderer Planungen abgewartet werden muss oder weil es sich um eine kaum nachgefragte Haltestelle im Nachtnetz handelt. Ein Ausbau kommt nur im Zuge größerer Baumaßnahmen im Straßenraum in Betracht. Diese Haltestellen werden als Ausnahme von § 8 Abs. 3 PBefG definiert.

Grundsätzlich ist es immer möglich, Haltestellenpositionen abseits dieser Priorisierung auszubauen, z.B. im Rahmen ohnehin stattfindender Baumaßnahmen.

Bei der Planung des Haltestellenausbaus wird künftig immer geprüft, ob die Haltestellen als Kap-Haltestellen ausgebaut werden können. Bei dieser Bauform wird der Parkstreifen im Bereich der Haltestelle überbaut. Dies hat folgende Vorteile:

- Die Busse können die ausgebaute Haltestelle anfahren, ohne von parkenden Fahrzeugen behindert zu werden. Dadurch, dass die Busse die Haltestelle bündig anfahren können, wird der Einstieg für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste deutlich erleichtert.
- Der Bus braucht nicht in den fließenden Verkehr ein- und auszufädeln. Ein- und Ausschwenkbewegungen, die bei der An- und Abfahrt einer Busbucht entstehen, fallen weg. Dies ist für stehende Kunden deutlich angenehmer.
- Der Raum, den die Busse zum Anfahren einer Busbucht benötigen und daher mit Parkverboten belegt werden muss, kann bei einer Kap-Haltestelle zum Parken genutzt werden.
- Dadurch, dass ein Einfädeln in den fließenden Verkehr nicht mehr notwendig ist, wird die Verkehrssicherheit erhöht und ein kleiner Zeitvorteil für den ÖPNV erreicht.

In Oberhausen sind einige Haltestellen bereits als Kap-Haltestellen ausgebaut, z.B. die Haltestelle Marienburger Straße in Richtung Hugo-Rasch-Straße.

Welche Haltestelle welcher Kategorie angehört, kann Anlage 8.5 entnommen werden.

6 Leistungen des Stadtverkehr Oberhausen

Die Stadt Oberhausen hat mit Ratsbeschluss vom 19. Dezember 2005 die das Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen

- Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG),
- Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG),
- Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) und
- Vestische Straßenbahnen GmbH (VEST)

mit der Erbringung der Betriebsleistung im Stadtgebiet Oberhausen bis zum 31.12.2019 betraut. Dieser Betrauungsbeschluss wurde mit Ratsbeschluss vom 17.12.2007 sowie vom 05.10.2009 konkretisiert.

Das der STOAG im Rahmen der Betrauung übertragene Liniennetz „Stadtverkehr Oberhausen“ umfasst die in Anlage 8.4 aufgeführten Linien. Die Betriebsleistung (ohne Betriebsfahrten) dieses Liniennetzes beläuft sich auf 7.970.000 Kilometer im Jahr auf dem Stadtgebiet der Stadt Oberhausen. Veränderungen der Betriebsleistung, die sich beispielsweise aus dem Maßnahmenprogramm des Nahverkehrsplans, aus betrieblichen Optimierungen oder aus dem Finanzierungsvorbehalt der Stadt Oberhausen ergeben, sind in bestimmten Grenzen möglich.

Die Linien im Hoheitsgebiet der Stadt Oberhausen wurden bislang im Rahmen von einzelnen Liniengenehmigungen an die Verkehrsunternehmen erteilt.

Die Linien des bestehenden Liniennetzes „Stadtverkehr Oberhausen“ treten allerdings aktuell und auch in Zukunft unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsintegration in einem einheitlichen Marktauftritt als System auf, welches folgende Merkmale aufweist:

- Einheitliches Taktangebot im 10-, 20-, 30- oder 60 Minuten-Takt.
- Umsteigebeziehungen und Verknüpfungsmöglichkeiten an zahlreichen Haltestellen im Stadtgebiet (insbesondere an den Haltestellen Oberhausen Hauptbahnhof und Sterkrade Bahnhof).
- Zu- und Abbringerfunktion der Buslinien für die Straßenbahn und damit einhergehend Beitrag über das Spartenbetriebsergebnis zur Finanzierung der Straßenbahn.

- Relevante und aufkommensstarke Nachfragestrukturen zwischen den verschiedenen Stadtteilen und Einzelzielen sowie von und nach Alt-Oberhausen, der Neuen Mitte, Sterkrade und Osterfeld.
- Die Umläufe der Fahrzeuge können aufgrund der Verflechtungen des städtischen Busnetzes sinnvoll miteinander verknüpft werden, sodass eine Optimierung des notwendigen Fahrzeugeinsatzes und der bereitzustellenden Reservekapazitäten zu erzielen ist und somit der Zuschussbedarf minimiert wird (Synergieeffekte bei der Planung der Betriebsreserve).
- Die Ausdehnung des Bedienungsgebiets entspricht weitgehend dem Stadtgebiet Oberhausen, sodass lange Ein- und Ausrückzeiten und die damit verbundenen Leerleistungen zu einem Betriebshofstandort vermieden werden.

Für die Zwecke der Erreichung der Ziele in § 8 PBefG, insbesondere der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen will die Stadt Oberhausen sicherstellen, dass in Zukunft Linien nur noch entsprechend den wirtschaftlichen, administrativen und qualitativen Zielsetzungen dieses Nahverkehrsplans genehmigt werden.

Deshalb sollen die bestehenden Linien des „Stadtverkehrs Oberhausen“ ab dem 01.01.2020 als Gesamtleistung im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG genehmigt werden, um die wirtschaftlichen Risiken für das Verkehrsangebot zu minimieren und die planerischen Ziele des vorliegenden Nahverkehrsplans zu optimieren.

Wirtschaftliche Zielsetzung

Durch die Betrachtung des Stadtverkehrs Oberhausen als Gesamtleistung können einzelne Linien, deren Genehmigungen zur Verlängerung anstehen, künftig nicht mehr isoliert von den anderen Linien des Gesamtnetzes behandelt werden, sondern nur als integraler Bestandteil des Stadtverkehrs Oberhausen. Mit diesem Konzept wird gewährleistet, dass die Inhomogenität einzelner Linien im Hinblick auf deren Ertragsstärke und Kostenintensität nivelliert wird. Es kann somit ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen den Linien des Gesamtnetzes stattfinden, was gemäß der Gesetzesbegründung des § 9 Abs. 2 PBefG Ziel sein sollte. Der Grundgedanke hierbei ist die Vermeidung eines „Rosinenpickens“ wirtschaftlich lukrativer Linien mit hohen bzw. auskömmlichen Erträgen und dem daraus resultierenden Verbleib wirtschaftlich nicht auskömmlicher Linien bei der Stadt Oberhausen. Darüber hinaus besteht zwischen der

Straßenbahn und dem Busverkehr ein wirtschaftlicher Querverbund, da aufgrund dieses Zusammenhangs der Busverkehr die systembedingt höheren Kosten der Straßenbahn mitfinanziert.

Durch die Vergabe als Gesamtleistung kann das Verkehrsunternehmen Losgrößenvorteile nutzen. So kann beispielsweise eine größere Anzahl Fahrzeuge beschafft werden mit entsprechenden Optionen bei der Kaufpreisgestaltung.

Administrative Zielsetzung

Die Betriebssteuerung wird dadurch vereinfacht, dass nur eine Leitstelle vorgehalten werden muss. Diese kann die Belange des Verkehrsunternehmens abdecken und im Störfall eine integrierte und abgestimmte Vorgehensweise für alle Linien entwickeln.

Qualitative Zielsetzung

Schließlich soll über die Vergabe als Gesamtleistung sichergestellt werden, dass die qualitativen Vorgaben des vorliegenden Nahverkehrsplans auch tatsächlich bei sämtlichen Verkehrsleistungen im Hoheitsgebiet der Stadt Oberhausen eingehalten werden und nicht einzelne Linien aus wirtschaftlichen Gründen zu geringeren Standards bedient werden.

Ein einziger Betreiber aller Oberhausener Linien hat zusätzlich den Vorteil, dass dieses Verkehrsunternehmen für die Kundenkommunikation zuständig ist, z.B. bei Baustellen oder Störungen. Für den Fahrgast ist damit sofort deutlich, bei welchem Verkehrsunternehmen er nach Hinweisen und möglichen Ersatzfahrplänen suchen muss.

Die Genehmigung der Linien des bestehenden Liniennetzes „Stadtverkehr Oberhausen“ soll daher zukünftig nur noch entsprechend der folgenden Kriterien als Gesamtleistung erfolgen:

- Beachtung enger verkehrlicher Verflechtungen von Linien

Die Betrachtung als Gesamtleistung soll absichern, dass sie die flächendeckende Raumerschließung und integrierte Verkehrsbedienung stärkt und den funktionalen Zusammenhang von Netzsystemen (z.B. Stadtbus- und Schnellbus-Verkehre) erhält. Damit wird gleichzeitig gewährleistet, dass das Verkehrsangebot im Bedarfsfall wesentlich effektiver weiterentwickelt werden kann als bei einem Betrieb durch mehrere unabhängig voneinander agierende Unternehmen.

In Oberhausen werden verschiedene Linien gekoppelt, damit den Fahrgästen eine umsteigefreie und durchgehende Verbindung geboten werden kann. Diese betrieblich-planerische Kopplung trifft vornehmlich zu auf die Durchbindung SB92/SB98 an der Falkestraße und auf die Durchbindung SB97/952 am Bahnhof Sterkrade.

In Oberhausen wird eine ÖPNV-Trasse vorgehalten, die ausschließlich dem Bus- und Straßenbahnverkehr dient. Beide Verkehrsmittel ergänzen sich fahrplanmäßig auf der ÖPNV-Trasse und stehen in enger Verflechtung, so dass die Betriebszweige Bus und Straßenbahn zu einem Gesamtnetz zusammengefasst werden sollen.

- Gewährleistung einer betrieblich optimalen Verkehrsbedienung

Die Betrachtung als Gesamtnetz soll betriebliche Kriterien berücksichtigen, um Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung zu nutzen. Maßgebend sind dabei der räumliche Zuschnitt, der Leistungsumfang und die Ausrichtung des Gesamtnetzes auf die Lage der vorhandenen betrieblichen Einrichtungen. Historische Zusammenhänge sind allgemein kein ausreichendes Kriterium für eine Vergabe als Gesamtleistung.

Diesen Ansatz hat die STOAG in der Vergangenheit bereits verfolgt und Fahrten unterschiedlicher Linien mit dem Ziel verknüpft, den Personal- und Fahrzeugeinsatz so effizient wie möglich zu gestalten. Gegenüber einem linienreinen Betrieb können Fahrzeuge, Leerkilometer und Dienstzeit eingespart werden. Zur effizienten Gestaltung der Umlaufpläne müssen möglichst viele Linien einbezogen werden. Daher werden alle Kurse, die bislang von der STOAG bedient werden, als Gesamtleistung Stadtverkehr Oberhausen zusammengefasst. Dadurch kann das Defizit gesenkt und die Umwelt entlastet werden.

Die STOAG beschäftigt unter anderem sog. Kombi-Fahrer, die die Fahrerlaubnis für Busse und Straßenbahnen besitzen. Durch diese Maßnahme kann der Personalbedarf verringert werden, weil z.B. die Reserve flexibler zwischen den Betriebszweigen delegiert werden kann. Dies kommt vor allem dann zum Tragen, um den entstehenden Personalbedarf zu decken, wenn Fahrer der Straßenbahn längerfristig nicht zur Verfügung stehen.

Wird der städtische ÖPNV nur von einem Betreiber bedient, wird die Anschlusssicherung zwischen den Linien deutlich vereinfacht. Die Sicherstellung eines Anschlusses kann zentral durch die Leitstelle geschehen. Eine Abstimmung mehrerer Verkehrsunternehmen ist nicht erforderlich.

- Nutzung des wirtschaftlichen Querausgleichs zwischen Linien

Die Betrachtung als Gesamtleistung soll ertragsstarke und ertragsschwache Linien wirtschaftlich effektiv miteinander kombinieren, um den Rückzug der Verkehrsunternehmen auf einzelne, besonders ertragsstarke Linien („Rosinenpickerei“) zu verhindern. Das Zusammenfassen wirtschaftlich guter und weniger guter Linien bedeutet, dass der Gewinn aus der „guten“ Linie zur Finanzierung des Bedienungsangebotes der „weniger guten“ Linie verwendet werden soll (wirtschaftlicher Querausgleich). Dies betrifft insbesondere die Mitfinanzierung der systembedingt höheren Kosten der Straßenbahn durch den Busverkehr.

Um Fahrzeuge, die zur Bedienung des Tagesnetzes notwendig sind, besser auszulasten, sind Tages- und Nachtnetz Teil des Gesamtnetzes Stadtverkehr Oberhausen.

- Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Um das Gesamtnetz entsprechend dieser Vorgaben umsetzen zu können, sollen zudem die Laufzeiten der Liniengenehmigung auf den Stichtag 31.12.2019 harmonisiert werden. Die Liniengenehmigungen, welche vor diesem Datum enden, sollen entsprechend maximal nur bis zum 31.12.2019 wieder erteilt werden.

Mit Blick auf diejenigen Genehmigungen, die über diesen Zeitpunkt hinauslaufen und für die die STOAG allein die Linienkonzessionen hält, hat sich die STOAG bereit erklärt, alle genehmigungsrechtlich erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um eine Einbeziehung auch dieser Linien in die geplante Harmonisierung zu ermöglichen.

Sollte für die Oberhausener Linien kein Gesamtnetz gebildet werden, hätte dies die folgenden negativen Folgen:

- Für Fahrgäste:

- Häufig ist nicht klar, welches Verkehrsunternehmen welche Linien bedient und daher als Ansprechpartner dient.
- Die Anschlusssicherung wird erschwert.
- Wichtige Durchbindungen von Linien können wegfallen.

- Für den Aufgabenträger

- Zur Reduzierung des Betriebsaufwandes und damit des Zuschussbedarfs werden Linien verknüpft. Ein solches Vorgehen ist dann besonders

effektiv, wenn möglichst viele Linien untereinander verknüpft werden können.

- Ertragsschwache Linien können nicht durch die Erträge ertragsstarker Linien ausgeglichen werden. Dies bedeutet, dass der Aufgabenträger ertragsschwache Linien bezuschussen muss, ohne von den ertragsstarken Linien zu profitieren.
- Für die Verkehrsunternehmen
 - Ein flexibler Personaleinsatz zwischen den Betriebsbereichen Straßenbahn und Bus ist nicht möglich.

Welche Linien dem Gesamtnetz Stadtverkehr Oberhausen zuzurechnen sind, kann den Liniensteckbriefen in Anlage 8.4 entnommen werden.

7 Finanzierungsplanung

7.1 Finanzierung der Maßnahmen im Leistungsangebot

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.

Im Juni 2017 werden durch die Verkehrsunternehmen folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Die Schnellbuslinie SB94 soll anstelle ihrer bisherigen Endstelle Hugo-Rasch-Straße die Haltestelle „Schemmannsfeld“ anfahren, die Fahrgäste dort an die Straßenbahnlinie 105 in Richtung Essen übergeben und dann über die Straßen Schemmannsfeld und Hausmannsfeld geführt werden. Dadurch ist mit Mehrkosten von knapp 100.000 €/Jahr zu rechnen. Ein Teil der Kosten kann durch neu gewonnene Fahrgäste ausgeglichen werden.
- Die Taktänderung auf der Straßenbahnlinie 112 führt zu Mehrkosten von rund 250.000 €. Dieser Betrag kann zu einem kleinen Teil durch Neufahrgäste oder Fahrgäste, die nun bis Oberhausen durchfahren und dadurch höhere Fahrpreise entrichten, ausgeglichen werden.
- Die Verschiebung der Fahrzeiten der Nachtexpress-Linien ist kostenneutral möglich. Im Zuge der Änderung kommt es zu einer Angebotsverbesserung. Die Linie NE2 wird von der Heinrich-Böll-Gesamtschule zum Bahnhof Holten verlängert, weil dort ein Anschluss zum RE19 in Richtung Duisburg oder Wesel möglich ist. Die Mehrkosten kann durch folgende Maßnahme kompensiert werden:
 - Der NE1 wird im schwach nachgefragten Bereich Brink und Hünenbergstraße im Einrichtungsverkehr geführt.

7.2 Finanzierung des Infrastrukturausbaus

Der Ausbau der Infrastruktur kann nur mit Hilfe von Fördermitteln umgesetzt werden. Für den Ausbau der Haltestellen sowie der P+R- und B+R-Anlagen kommt vor allem § 12 ÖPNVG NRW in Betracht. Außerdem können Radabstellanlagen durch Fördermittel der Nahmobilität gefördert werden.

Zum Ausbau der Straßenbahn sind Fördermittel des Landes und – je nach Kostenvolumen – auch des Bundes erforderlich. Alle vorgesehenen Maßnahmen sind daher zum ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet worden, um eine Aufnahme in den Förderkatalog gemäß § 13 ÖPNV NRW zu ermöglichen.

Der Bau des Haltepunktes Rehmer/Alstaden ist ebenfalls zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan gemeldet worden. Eine Finanzierung dieser SPNV-Maßnahme liegt aber nicht in der Zuständigkeit der Stadt Oberhausen. Im Zuge der Realisierung würde die Stadt Oberhausen aber Begleitmaßnahmen wie die Schaffung von P+R- sowie B+R-Anlagen durchführen.

7.3 Potenzielle gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Die beschriebenen Leistungen beinhalten eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Anteile. Hinsichtlich der gemeinwirtschaftlichen Anteile können nach Maßgabe

- der Finanzierungsrichtlinie des VRR,
- der Richtlinie des VRR zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW,
- der Ausbildungsverkehr-Richtlinie des VRR und
- der Weiterleitungsrichtlinie des VRR

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

- Vorhaltung der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur:

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

- Verbund- bzw. Aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben:

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

- Vorhaltung qualitativ höherwertiger Fahrzeuge:

Vorhaltung von Fahrzeugen, deren Qualität und Ausstattung über die eines Vergleichsverkehrsunternehmens ohne Aufgabenträger- bzw. Verbundvorgaben hinausgehen (z.B. für Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme), gemäß Definition der Finanzierungsrichtlinie des ZV VRR.

- Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch Mehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich (die durch den Verbund veranlasst sind und/oder durch Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers für den ÖSPV im Betriebsbereich entstehen) mit ergebnisrelevanten Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur.

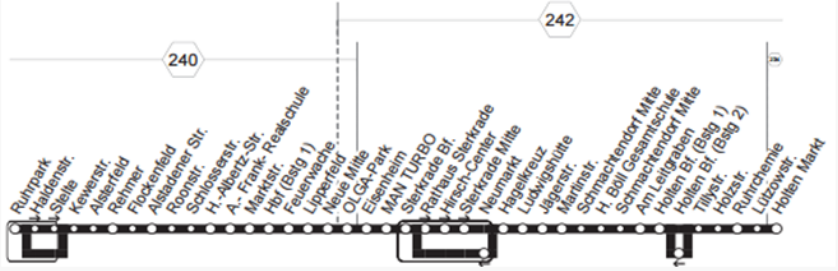
Im betrieblichen Bereich können zurzeit folgende Fallgruppen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen anerkannt werden, die zu Mehrkosten bzw. Nachteilen führen:

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

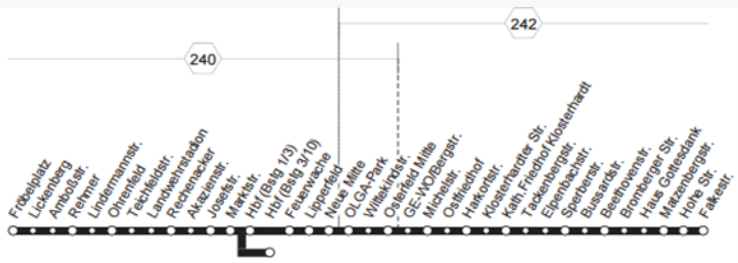
Ob und in welchem Umfang tatsächlich gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vorliegen, wird in den jeweiligen Finanzierungsbescheiden der die Stadt Oberhausen bedienenden Verkehrsunternehmen konkretisiert.

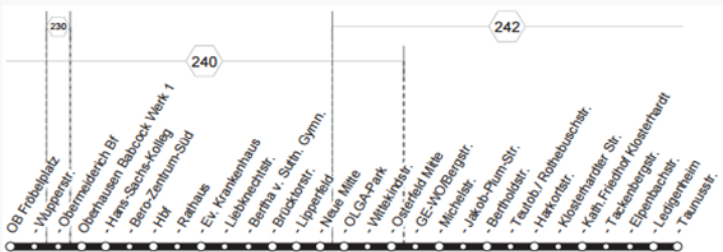
8 Anlagen

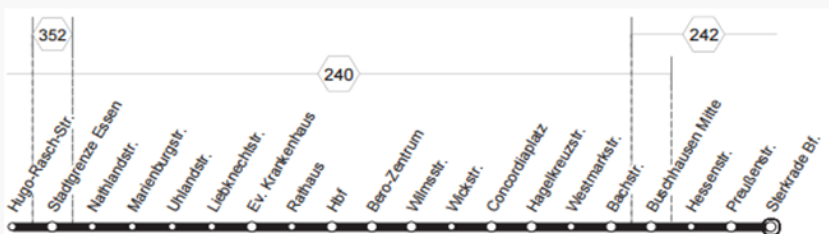
8.1 Liniensteckbriefe (alle Linien im Stadtgebiet Oberhausen)

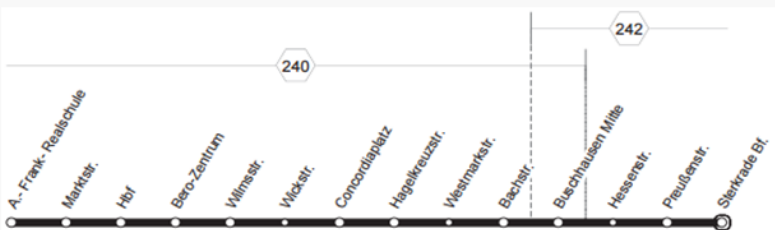
Linie SB90	OB-Ruhrpark – Alstaden – OB-Hbf – Neue Mitte – Sterkrade Bf – Schmachtendorf – OB-Holten Markt							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Schnellbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband / Haltestellenfolge								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 4.00 – 23.00 Uhr			ca. 7.30 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	4-19 Uhr	19-23 Uhr	23-4 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20/30 ^{a)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus	
Betriebsleistung	615.031 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Holten Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	H. Böll Gesamtschule							
	Holten Markt							
Bemerkung								
a) bis 5.30 Uhr								
vertaktet zwischen Schmachtendorf und Fröbelplatz (Ausnahme im Bereich der Innenstadt Alt-Oberhausen)								

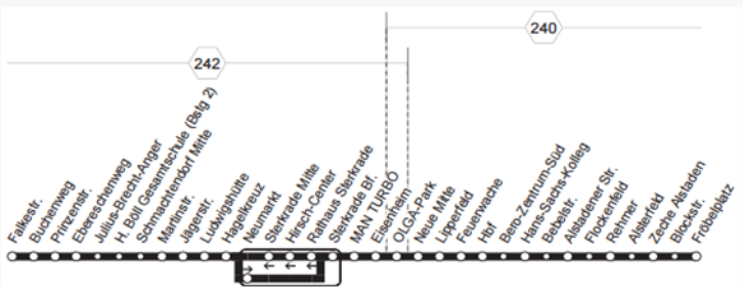
Nahverkehrsplan Stadt Oberhausen 2017

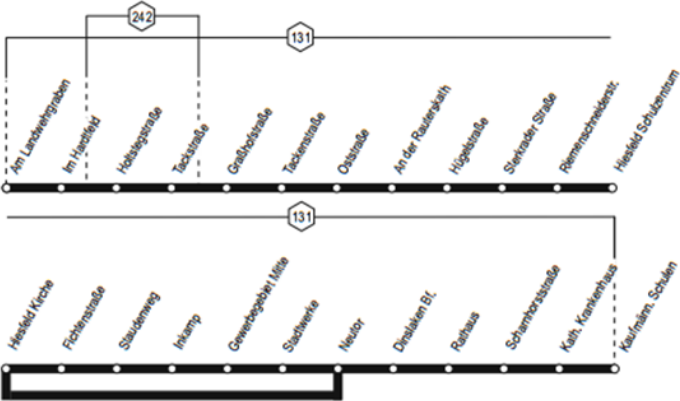
Linie SB92	OB-Fröbelplatz – OB-Hbf – Neue Mitte – Osterfeld – OB-Falkestr.							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Schnellbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 4.00 – 23.00 Uhr			ca. 8.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	4-19 Uhr	19-23 Uhr	23-4 Uhr	8-19 Uhr	19-23 Uhr	23-8 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20/30 ^{a)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus	
Betriebsleistung	538.587 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Neue Mitte							
	Osterfeld Mitte							
	Falkestraße							
Bemerkung								
^{a)} bis 7 Uhr ab Falkestraße weiter auf Linie SB98 vertaktet zwischen Lipperfeld und Osterfeld								

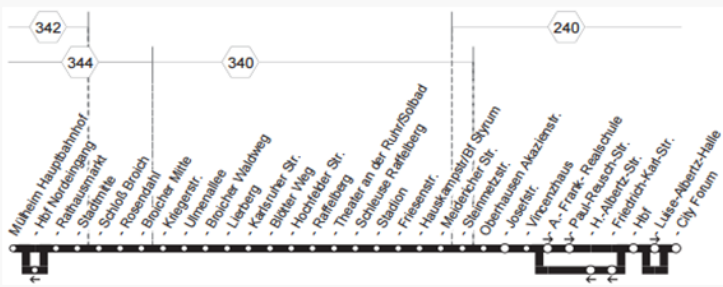
Linie SB93	OB-Fröbelpfatz – OB-Hbf – Neue Mitte – Osterfeld – Tackenberg – OB-Taunusstr.							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Schnellbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Duisburg							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 4:30 – 23.00 Uhr			ca. 8.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	4-18 Uhr	18-23 Uhr	23-4 Uhr	8-19 Uhr	19-23 Uhr	23-8 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20/30 ^{a)}	30/60 ^{b)}	-	30	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus	
Betriebsleistung	413.452 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Obermeiderich Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Neue Mitte							
	Osterfeld Mitte							
	Elpenbachstraße							
	Fröbelpfatz							
Bemerkung								
a) bis 6 Uhr								
b) ab 20 Uhr								

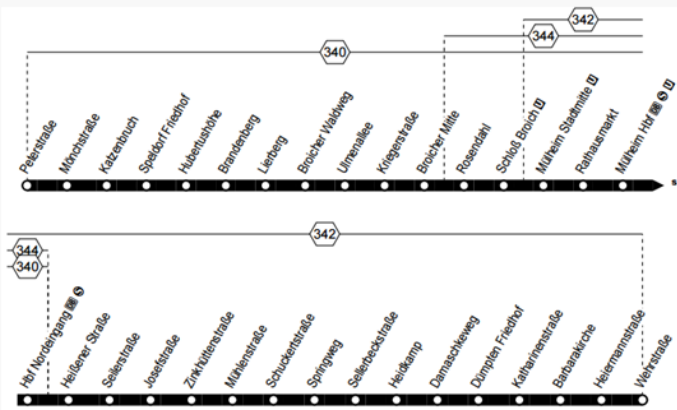
Linie SB94	OB-Hugo-Rasch-Str. – OB-Hbf – Buschhausen – OB-Sterkrade Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Schnellbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 8.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	8-19 Uhr	19-23 Uhr	23-8 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20/30 ^{a)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus ^{b)}			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	338.162 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Buschhausen Mitte							
	Liebknechtstraße							
Bemerkung								
^{a)} bis 6 Uhr								
^{b)} Der Einsatz von Niederflur-Gelenkbussen (NG) ist auf einigen Fahrten notwendig vertaktet auf der Falkensteinstraße und zwischen Hbf und Sterkrade								

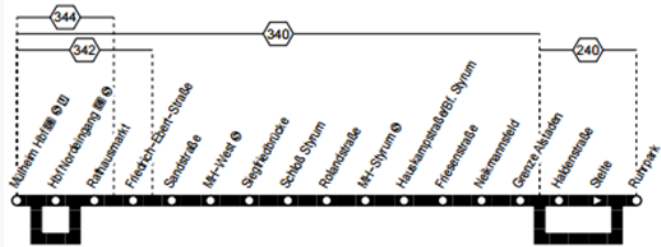
Linie SB97	OB-Anne-Frank-Realschule – OB-Hbf – Buschhausen – OB-Sterkrade Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Schnellbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 6.00 – 20.00 Uhr			ca. 8.30 – 20.00 Uhr			-	
Takt	6-20 Uhr	20-23 Uhr	23-6 Uhr	8-20 Uhr	20-23 Uhr	23-8 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20	-	-	30	-	-	-	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			-	
Betriebsleistung	153.927 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Buschhausen Mitte							
Bemerkung								
fährt nicht während der Sommerferien ab Sterkrade Bf weiter auf Linie 952 vertaktet zwischen Hbf und Sterkrade								

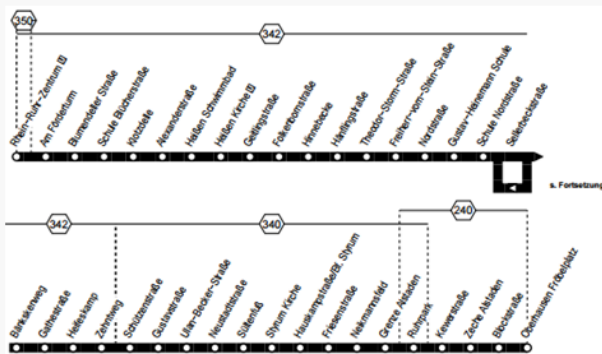
Linie SB98	OB-Falkestr. – Schmachtendorf – Sterkrade Bf – Neue Mitte – OB-Hbf – OB-Fröbelplatz							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Schnellbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 4.00 – 23.00 Uhr			ca. 8.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	4-19 Uhr	19-23 Uhr	23-4 Uhr	8-19 Uhr	19-23 Uhr	23-8 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20/30 ^{a)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus	
Betriebsleistung	606.458 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	H. Böll Gesamtschule							
	Neue Mitte							
Bemerkung								
^{a)} bis 6 Uhr								
ab Falkestraße weiter auf Linie SB92								
vertaktet zwischen Schmachtendorf und Fröbelplatz (Ausnahme im Bereich der Innenstadt Alt-Oberhausen)								

Linie 26	Barmingholten – Hiesfeld – Dinslaken							
Konzession	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Kreis Wesel							
Zugehörigkeit	Keine Zugehörigkeit zu Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag – Freitag				Samstag		Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 7.00 – 15.00 Uhr				-		-	
Takt	7-8 Uhr	8-12 Uhr	12-15 Uhr	15-7 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	8-23 Uhr	23-8 Uhr
	Einzel-fahrten ^{b)}	-	Einzel-fahrten ^{c)}	-	-	-	-	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus				-		-	
Betriebsleistung [Wg.km/Tag]	1.412 Wg.km/Jahr				-		-	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Mülheim Hbf							
	Mülheim-Styrum Bf							
Bus/Straßenbahn	Mülheim-Styrum Bf							
	Ruhrpark							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								
^{b)} 2 Fahrten in Richtung Dinslaken								
^{c)} 3 Fahrten in Richtung Barmingholten								
verkehrt nur an Schultagen								

Linie 122	MH-Hbf – MH-Speldorf – MH-Styrum – OB-Hbf – OB-City Forum							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Mülheim a.d.R.							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
Linienband								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 6.30 – 23.00 Uhr			ca. 8.30 – 23.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	6-19 Uhr	19-23 Uhr	23-6 Uhr	8-23 Uhr	23-8 Uhr
	20	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	40.733 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Mülheim-Styrum Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								

Linie 124	MH Speldorf – Hbf – Stadtmitte – OB-Wehrstraße							
Konzession	Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Mülheim a.d.R.							
Zugehörigkeit	Keine Zugehörigkeit zu Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag		Samstag	Sonntag / Feiertag				
Betriebszeit	ca. 5.30 – 23.00 Uhr		ca. 7.30 – 23.00 Uhr	ca. 8.30 – 23.00 Uhr				
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	8-19 Uhr	19-23 Uhr
	20	60 ^{b)}	-	30	60	-	30	60
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflurgelenkbus		Niederflurgelenkbus		Niederflurgelenkbus			
Betriebsleistung	12.605 Wg.km/Jahr		1.525 Wg.km/Jahr		1.718 Wg.km/Jahr			
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Mülheim Hbf							
Bus/Straßenbahn	Wehrstr.							
	Mülheim, Dümpten Friedhof							
	Mülheim, Stadtmitte							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								
^{b)} bis 20:30 Uhr: 30 Minuten-Takt								

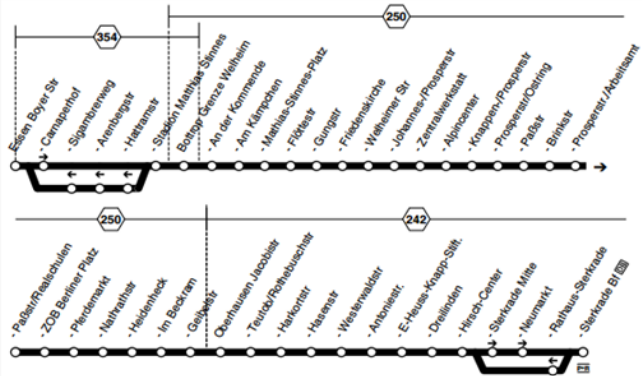
Linie 128	MH-Hbf – Styrum – Friesenstr. – OB-Ruhrpark							
Konzession	Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Mülheim a.d.R.							
Zugehörigkeit	Keine Zugehörigkeit zu Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.30 – 23.00 Uhr			ca. 7.30 – 23.00 Uhr			ca. 8.30 – 23.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	8-23 Uhr	23-8 Uhr
	20	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	16.424 Wg.km/Jahr			2.204 Wg.km/Jahr			2.507 Wg.km/Jahr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Mülheim Hbf							
	Mülheim-Styrum Bf							
Bus/Straßenbahn	Mülheim-Styrum Bf							
	Ruhrpark							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								

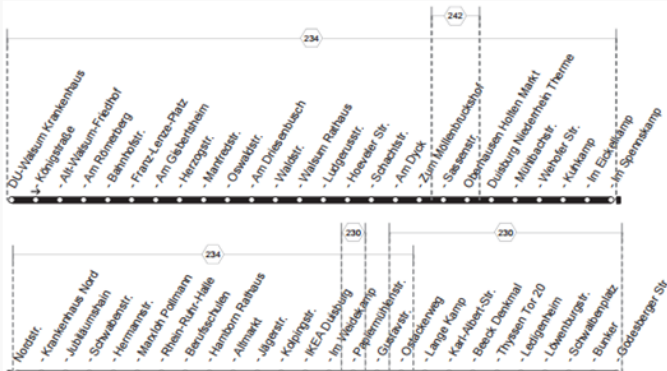
Linie 129	MH-Rhein-Ruhr-Zentrum – Heißen Kirche – MH-Winkhausen – MH-Styrum – OB-Alstaden							
Konzession	Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Mülheim a.d.R.							
Zugehörigkeit	Keine Zugehörigkeit zu Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband								
Angebotskennwerte ^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 21.00 Uhr			ca. 7.00 – 21.00 Uhr			-	
Takt	7 Uhr	8-23 Uhr	23-8 Uhr	7-19 Uhr	19-21 Uhr	21-7 Uhr	9-21 Uhr	21-9 Uhr
	Einzel-fahrt	-	-	-	-	-	-	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			-			-	
Betriebsleistung	973 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Mülheim-Styrum Bf							
Bus/Straßenbahn	Mülheim-Styrum Bf							
	Fröbelplatz							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen fährt einmal am Tag nach Oberhausen (endet sonst MH-Friesenstr.)								

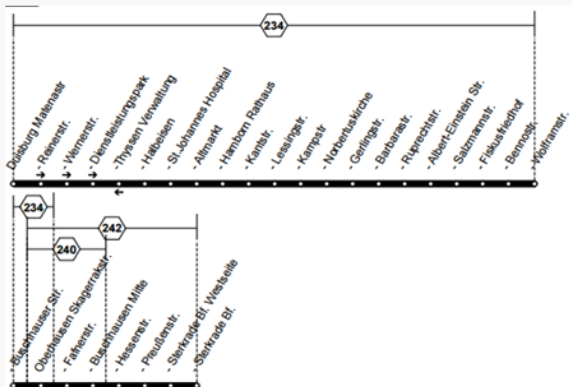
Nahverkehrsplan Stadt Oberhausen 2017

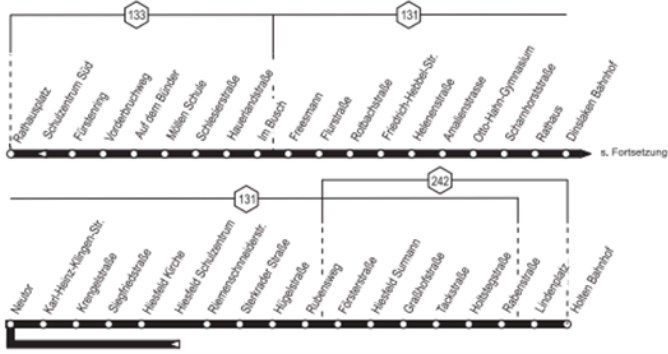
Nahverkehrsplan Stadt Oberhausen 2017

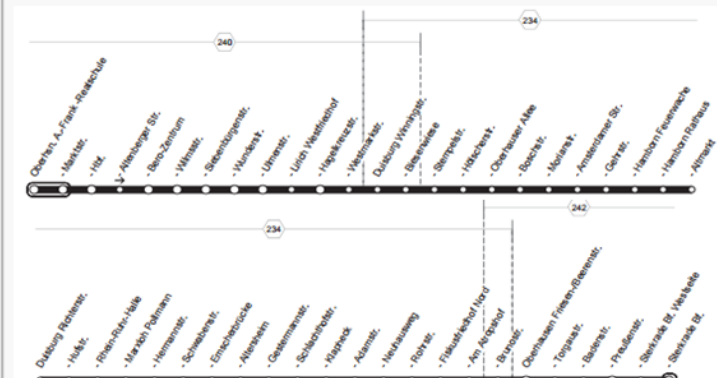
Linie 185	E-Borbeck Bf – Dellwig – Frintrop – OB-Neue Mitte							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Essener Verkehrs-AG							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Essen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 7.00 – 23.00 Uhr			ca. 8.00 – 23.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	8-23 Uhr	23-8 Uhr
	20/30 ^{b)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	58.344 Wg.km/Jahr			8.155 Wg.km/Jahr			9.226 Wg.km/Jahr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Essen-Dellwig Bf							
Bus/Straßenbahn	Neue Mitte							
	Umsicht							
	Essen, Unterstraße							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								
^{b)} bis 6 Uhr								

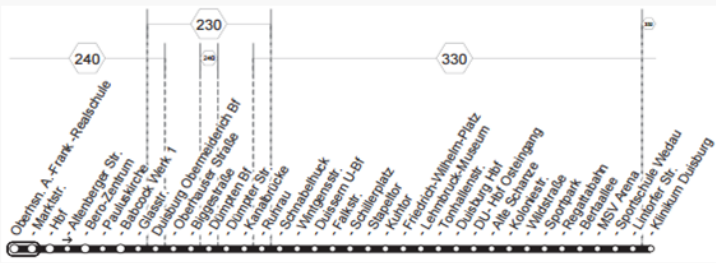
Linie 263	E-Karnap, Boyer Straße – BOT-Welheim – ZOB Berliner Platz – OB-Sterkrade							
Konzession	Vestische Straßenbahn GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Bottrop, Stadt Essen							
Zugehörigkeit	Keine Zugehörigkeit zu Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 0.00 Uhr			ca. 6.00 – 23.00 Uhr			ca. 8.00 – 0.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-0 Uhr	23-5 Uhr	6-18 Uhr	18-0 Uhr	23-7 Uhr	8-23 Uhr	23-8 Uhr
	20/30 ^{b)}	30/60 ^{c)}	-	30	60	-	30/60 ^{d)}	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	101.766 Wg.km/Jahr			14.055 Wg.km/Jahr			10.883 Wg.km/Jahr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Sterkrade Bf							
	Harkortstraße							
	Bottrop, ZOB Berliner Platz							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								
^{b)} bis 6 Uhr								
^{c)} ab 21 Uhr								
^{d)} bis 13:30 und ab 19:30 Uhr								
bei Umstellung im Bottrop Liniennetz auch Betrieb im 15- oder 30 Minuten-Takt möglich								
die Aufgabe der Haltestelle Dreilinden wird geprüft								

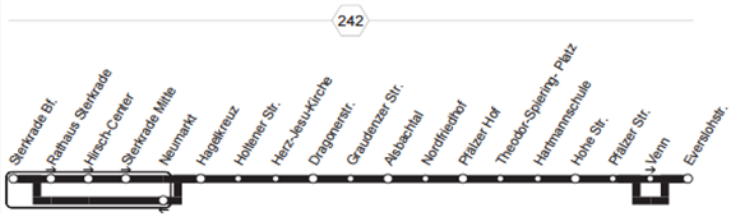
Linie 905	DU-Walsum – DU-Wehofen– OB-Holten– DU-Marxloh– Hamborn – Beeck – DU-Beeckerwerth							
Konzession	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Duisburg							
Zugehörigkeit	Keine Zugehörigkeit zu Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 4.00 – 23.00 Uhr			ca. 4.30 – 23.00 Uhr			ca. 5.00 – 23.00 Uhr	
Takt	4-20 Uhr	20-23 Uhr	23-4 Uhr	4-17 Uhr	17-23 Uhr	23-4 Uhr	5-23 Uhr	23-5 Uhr
	30	60	-	30 ^{b)}	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	20.138 Wg.km/Jahr			3.561 Wg.km/Jahr			2.696 Wg.km/Jahr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV								
Bus/Straßenbahn	Holten Markt							
	Duisburg, Marxloh Pollmann							
Bemerkung								
a) bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								
b) zwischen 4:00 und 6:00 Uhr besteht teilweise ein Fahrtenabstand von 60 Minuten								
ab 20 Uhr (sonntags ganztägig): Anschlussgarantie								

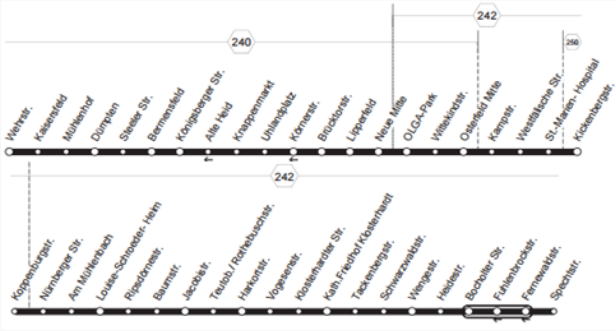
Linie 908	DU-Bruckhausen – Alt-Hamborn – Hamborn – Obermarxloh – DU-Neumühl – OB-Sterkrade							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Duisburger Verkehrsgesellschaft AG							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Duisburg							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 0.00 Uhr			ca. 5.00 – 0.00 Uhr			ca. 6.00 – 0.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-0 Uhr	0-5 Uhr	5-19 Uhr	19-0 Uhr	0-5 Uhr	6-0 Uhr	0-6 Uhr
	30	30 ^{b)}	-	30	30 ^{b)}	-	30/60 ^{b)c)}	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	52.523 Wg.km/Jahr			11.066 Wg.km/Jahr			11.371 Wg.km/Jahr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Sterkrade Bf							
	Buschhausen Mitte							
	Duisburg, Kampstraße							
	Duisburg, Hamborn Rathaus							
Bemerkung								
a) bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								
b) Richtung OB-Sterkrade: ab 20 Uhr (sonntags ganztägig) Anschlussgarantie								
c) bis 10 Uhr								

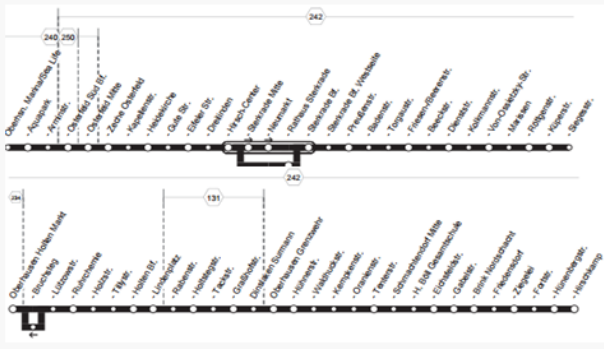
Linie 918		Voerde – Dinslaken – OB Holten						
Konzession	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Kreis Wesel							
Zugehörigkeit	Keine Zugehörigkeit zu Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte ^{a)}								
Tagesart	Montag – Freitag		Samstag	Sonntag / Feiertag				
Betriebszeit	ca. 6.00 – 22.00 Uhr		ca. 7.00 – 21.00 Uhr	ca. 12.00 – 18.00 Uhr				
Takt	6-19 Uhr	19-22 Uhr	22-6 Uhr	7-19 Uhr	19-21 Uhr	21-7 Uhr	12-18 Uhr	18-12 Uhr
	60	60	-	60	120	-	-	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			-	
Betriebsleistung	22.950 Wg.km/Jahr			4.492 Wg.km/Jahr			-	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Holten Bf							
	Dinslaken Bf							
Bus/Straßenbahn	Holten Bf							
	Dinslaken Bf							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								

Linie 935	OB-Anne-Frank-Realschule – OB-Hbf – DU-Neumühl – DU-Hamborn – OB-Sterkrade Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Duisburger Verkehrsgesellschaft AG							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Duisburg							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 6.00 – 23.00 Uhr			ca. 6.00 – 23.00 Uhr			ca. 7.00 – 23.00 Uhr	
Takt	6-19 Uhr	19-23 Uhr	23-6 Uhr	6-19 Uhr	19-23 Uhr	23-6 Uhr	7-23 Uhr	23-7 Uhr
	60	60	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	58.331 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Friesen-/Beerenstraße							
	Duisburg, Hamborn Rathaus							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen vertaktet zwischen Anne-Frank-Realschule und Hagelkreuzstraße								

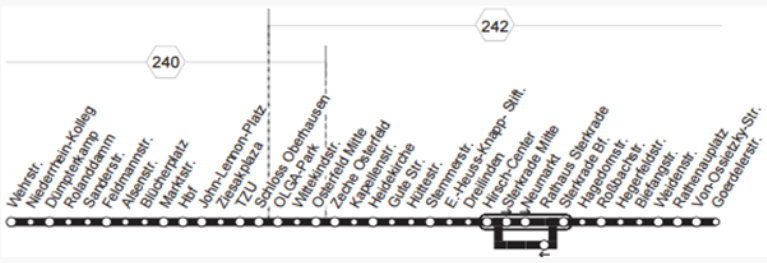
Linie 939	OB-Anne-Frank-Realschule – OB-Hbf – DU-Obermeiderich Bf – DU-Hbf Osteingang – DU-Klinikum							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Duisburger Verkehrsgesellschaft AG							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte ^{a)}								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.30 Uhr			ca. 5.00 – 23.30 Uhr			ca. 8.00 – 23.30 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	8-23 Uhr	23-8 Uhr
	60	60	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	11.911 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	DU-Obermeiderich Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	DU-Obermeiderich Bf							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								

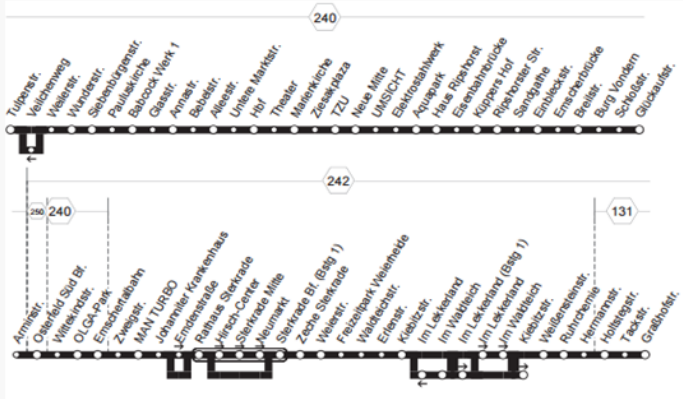
Linie 952	OB-Sterkrade Bf – Hagelkreuz – Nordfriedhof – OB-Everslohstr.							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 22.30 Uhr			ca. 7.30 – 22.30 Uhr			ca. 9.00 – 22.30 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-22 Uhr	22-5 Uhr	7-19 Uhr	19-22 Uhr	22-7 Uhr	9-22 Uhr	22-9 Uhr
	20/30 ^{a)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	197.884 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Sterkrade Bf							
	Theodor-Spierung-Platz							
Bemerkung								
^{a)} bis 6 Uhr ab Sterkrade Bf weiter auf Linie SB97, keine Weiterfahrt in den Sommerferien vertaktet auf dem Postweg								

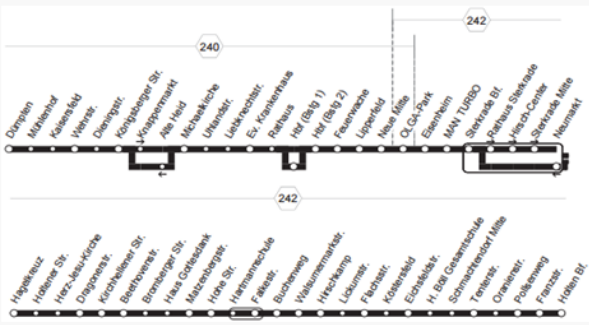
Linie 953	OB-Wehrstr. – Dümpten – Knappenmarkt – Neue Mitte – Tackenberg – OB-Spechtstr.							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 7.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	60 ^{a)}	60 ^{b)}	-	60 ^{c)}	60 ^{b)}	-	60 ^{b)}	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	189.374 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV								
Bus/Straßenbahn	Wehrstr.							
	Neue Mitte							
	Osterfeld Mitte							
	Tackenbergstraße							
	Spechtstraße							
Bemerkung								
^{a)} ab Wehrstr. weiter auf Linie 956, 961 oder 976								
^{b)} bis 21 Uhr ab Wehrstr. weiter auf Linie 961								
^{c)} bis 11 Uhr ab Wehrstr. weiter auf Linie 961 (außer 8 Uhr)								
vertaktet im Bereich Schwarzwaldstraße, Spechtstraße								

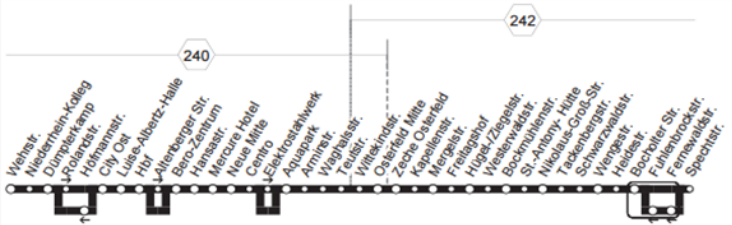
Linie 954	OB-Marina/Sea Life – Osterfeld – Sterkrade Bf – Holten – Schmachtendorf – OB-Hirschkamp							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Kreis Wesel							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 7.30 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	5-20 Uhr	20-23 Uhr	23-5 Uhr	7-20 Uhr	20-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	30	60	-	30	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	506.731 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Osterfeld Süd Bf							
	Sterkrade Bf							
	Holten Bf							
Bus/Straßenbahn	Osterfeld Mitte							
	Sterkrade Bf							
	Holten Bf							
	H. Böll Gesamtschule							
	Ruhrchemie							
Bemerkung								

Nahverkehrsplan Stadt Oberhausen 2017

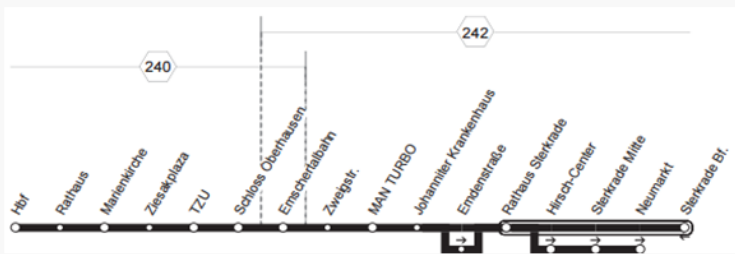
Linie 956	OB-Wehrstr. – OB-Hbf – Schloss Oberhausen – Osterfeld – Sterkrade Bf – OB-Goerdelerstr.							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 7.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	5-20 Uhr	20-23 Uhr	23-5 Uhr	7-20 Uhr	20-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	30	60	-	30/60 ^{a)}	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	363.501 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Osterfeld Mitte							
	Wehrstraße							
Bemerkung								
^{a)} bis 8:30 Uhr								

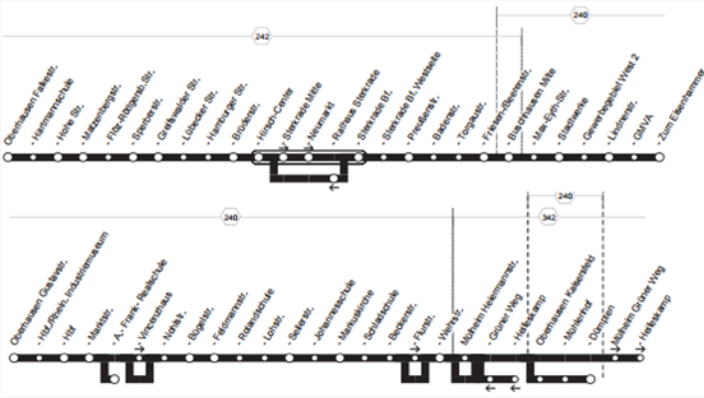
Linie 957	OB-Lirich – OB-Hbf – OB-Borbeck – Osterfeld – Sterkrade Bf – Weierheide – OB-Graßhofstr.						
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH						
Produkt	Stadtbus						
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion						
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen						
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen						
							
Angebotskennwerte							
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag		Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 4.30 – 23.00 Uhr			ca. 7.00 – 23.00 Uhr		ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	4-19 Uhr	19-23 Uhr	23-4 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr
	20/30 ^{a)} /c) ^{d)}	30 ^{b)}	-	30 ^{b)}	30 ^{b)}	-	30 ^{b)}
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus		Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	904.422 Wg.km/Jahr						
Wichtige Umstiegshaltestellen							
SPNV	Oberhausen Hbf						
	Sterkrade Bf						
	Osterfeld Süd Bf						
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf						
	Sterkrade Bf						
	Neue Mitte						
	Ruhrchemie						
Bemerkung							
^{a)} Bis 6 Uhr gesamte Linie im 30'-Takt							
^{b)} Abschnitt Sterkrade Bf – Graßhofstr. MF ab 19/20 Uhr, samstags und sonntags ganztägig im 60'-Takt							
^{c)} Abschnitt Kiebitzstr. – Graßhofstr. MF 8-13 Uhr, ab 14 Uhr im 60'-Takt							
^{d)} Abschnitt Graßhofstr. → Kiebitzstr. MF 4-5 Uhr im 60'-Takt							
Optional: Durchgängig im 20'-Takt auf Abschnitt Graßhofstr. – Kiebitzstr.							

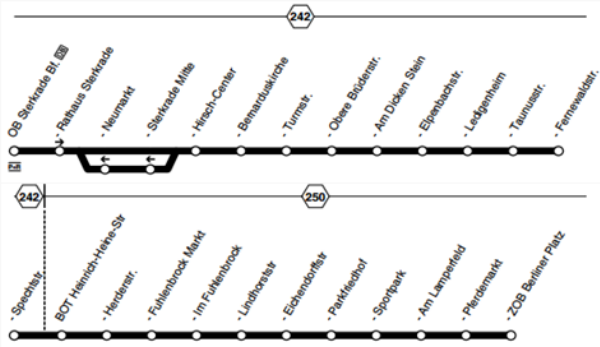
Linie 960	OB-Dümpten – Wehrstr. – OB-Hbf – Neue Mitte – Sterkrade Bf – Königshardt – OB-Holten Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 4.30 – 22.30 Uhr			ca. 7.30 – 22.30 Uhr			ca. 9.00 – 22.30 Uhr	
Takt	4-19 Uhr	19-22 Uhr	22-4 Uhr	7-19 Uhr	19-22 Uhr	22-7 Uhr	9-22 Uhr	22-9 Uhr
	20/30/60 ^{a)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	684.516 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Holten Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Neue Mitte							
	Sterkrade Bf							
	H. Böll Gesamtschule							
Bemerkung								
a) bis 6 Uhr im 30'-Takt; Richtung Holten Bf bis 5:30 Uhr im 60'-Takt vertaktet auf dem Postweg vertaktet auf der Falkensteinstraße								

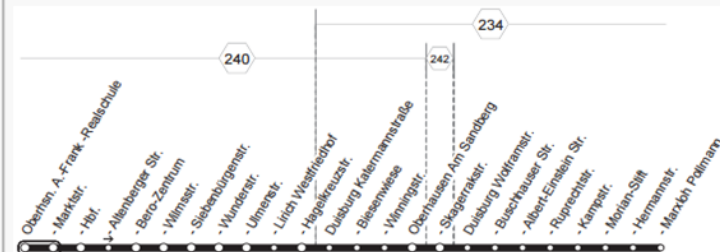
Linie 961	OB-Wehrstr. – Luise-Albertz-Halle – OB-Hbf – Neue Mitte – Osterfeld – OB-Spechtstr.							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 7.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	60	60	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	218.960 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Neue Mitte							
	Osterfeld Mitte							
	Tackenbergstraße							
	Wehrstr.							
Bemerkung								
ab Wehrstr. weiter auf Linie 953								
vertaktet im Bereich Schwarzwaldstraße, Spechtstraße								

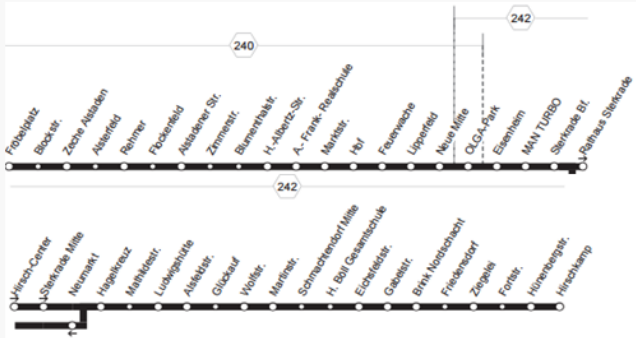
Linie 962	OB-Sterkrade Bf – Alsfeldstr. – Königshardt – OB-Kleekamp							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 4.30 – 23.00 Uhr			ca. 4.30 – 23.00 Uhr			ca. 4.30 – 23.00 Uhr	
Takt	4-19 Uhr	19-23 Uhr	23-4 Uhr	4-19 Uhr	19-23 Uhr	23-4 Uhr	4-23 Uhr	23-4 Uhr
	60	60	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Elektro-Niederflur-Linienbus			Elektro-Niederflur-Linienbus			Elektro-Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	100.662 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Sterkrade Bf							
	Theodor-Spiering-Platz/Falkestraße							
Bemerkung								
Elektrobuslinie vertaktet im Bereich Mathildestraße								

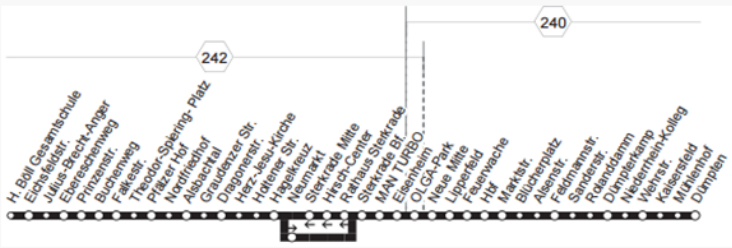
Linie 966	OB-Hbf – Schloss Oberhausen – Rathaus Sterkrade – OB-Neumarkt								
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH								
Produkt	Stadtbus								
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion								
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen								
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen								
									
Angebotskennwerte									
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag		
Betriebszeit	ca. 9.00 – 20.00 Uhr			ca. 9.00 – 20.00 Uhr			ca. 9.00 – 20.00 Uhr		
Takt	9-20 Uhr	20-23 Uhr	23-9 Uhr	9-20 Uhr	20-23 Uhr	23-9 Uhr	9-20 Uhr	20-9 Uhr	
	60	-	-	60	-	-	60	-	
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Elektro-Niederflur-Linienbus			Elektro-Niederflur-Linienbus			Elektro-Niederflur-Linienbus		
Betriebsleistung	67.636 Wg.km/Jahr								
Wichtige Umstiegshaltestellen									
SPNV	Oberhausen Hbf								
	Sterkrade Bf								
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf								
	Sterkrade Bf								
Bemerkung									
Elektrobuslinie									
Es wird geprüft, ob die Verkehrsfunktion im Rahmen der potenziellen Maßnahme zur Taktverdichtung auf der Vestischen Straße durch eine andere Linien übernommen werden kann.									

Linie 976	OB-Falkestr. – Sterkrade Bf – Buschhausen – OB-Hbf – Wehrstr. – MH-Heifeskamp / OB-Dümpten							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag		Samstag	Sonntag / Feiertag				
Betriebszeit	ca. 4.30 – 23.30 Uhr		ca. 7.30 – 23.30 Uhr	ca. 9.00 – 23.30 Uhr				
Takt	4-19 Uhr	19-23 Uhr	23-4 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20/30 ^{a)}	30	-	30	30 ^{b)}	-	60 ^{c)}	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus		Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus		
Betriebsleistung	584.815 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Wehrstraße							
	Falkestraße							
	Buschhausen Mitte							
	Mülheim, Grüner Weg/Auf dem Bruch							
Bemerkung								
^{a)} bis 6 Uhr								
^{b)} ab 21:30 Uhr 30'-Takt nur im Abschnitt Sterkrade Bf – Marktstr., Gesamtlinie im 60'-Takt								
^{c)} ab 10:00 Uhr Verdichtung auf 30'-Takt im Abschnitt Sterkrade Bf – Marktstr.								
von/bis MH, Heifeskamp nur MF: 7.00-21.00 Uhr, Sa: 9.30-21.00 Uhr								

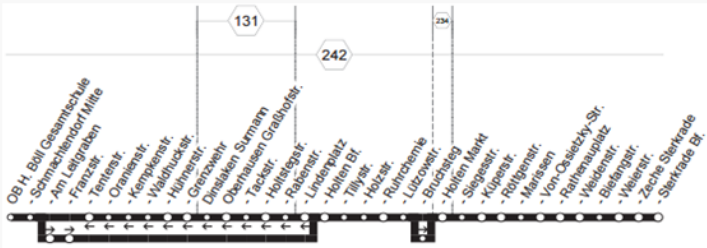
Linie 979	BOT-ZOB Berliner Platz – BOT-Fuhlenbrock – Klosterhardt – OB-Sterkrade Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Vestische Straßenbahnen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Bottrop							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 4.30 – 23.00 Uhr			ca. 6.00 – 23.00 Uhr			ca. 8.00 – 23.00 Uhr	
Takt	4-19 Uhr	19-23 Uhr	23-4 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20/30 ^{b)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	65.592 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Sterkrade Bf							
	Elpenbachstraße							
	Spechtstraße							
	Bottrop, Lindhorststraße							
Bemerkung								
a) bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								
b) bis 5:30 Uhr 30 Minuten-Takt;								
bei Umstellung im Bottrop Liniennetz auch Betrieb im 15- oder 30 Minuten-Takt möglich								

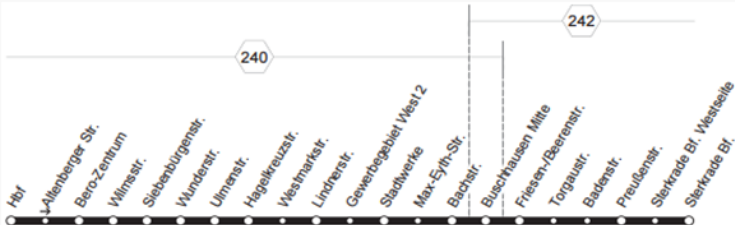
Linie 995	OB-Anne-Frank-Realschule – OB-Hbf – OB-Lirich – DU-Neumühl – DU-Marxloh							
Konzession	Deutsche Bahn Rheinlandbus							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Duisburg							
Zugehörigkeit	Keine Zugehörigkeit zu Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 20.00 Uhr			ca. 6.00 – 16.00 Uhr			-	
Takt	5-20 Uhr	20-23 Uhr	23-5 Uhr	6-16 Uhr	16-23 Uhr	23-6 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	60	-	-	60	-	-	-	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			-	
Betriebsleistung	29.844 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Duisburg, Marxloh Pollmann							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen vertaktet zwischen Anne-Frank-Realschule und Hagelkreuzstraße								

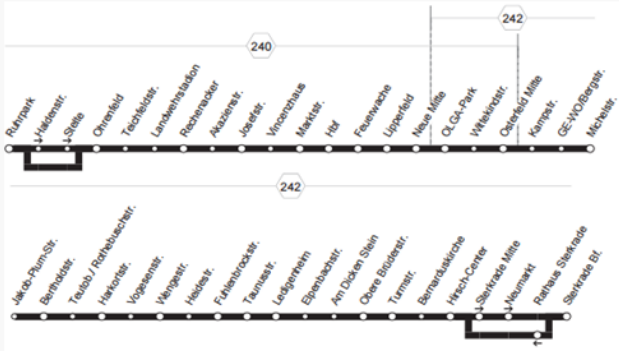
Linie NE1	OB-Fröbelplatz – OB-Hbf – Neue Mitte – Sterkrade Bf – Schmachtdorf – OB-Hirschkamp							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 23.00 – 2.00 Uhr			ca. 23.00 – 8.00 Uhr			ca. 23.00 – 9.00 Uhr	
Takt	23-2 Uhr	2-8 Uhr	8-23 Uhr	23-2 Uhr	2-8 Uhr	8-23 Uhr	23-9 Uhr	9-23 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus	
Betriebsleistung	79.534 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Neue Mitte							
	H. Böll Gesamtschule							
	Fröbelplatz							
	Hirschkamp							
Bemerkung								
vertaktet auf der ÖPNV-Trasse								

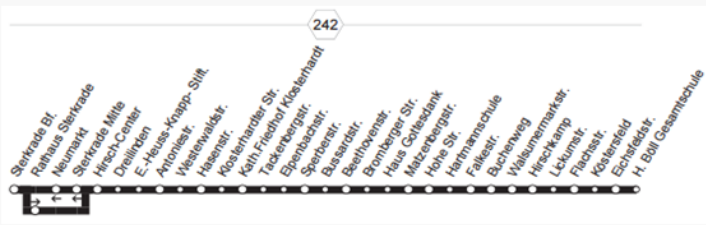
Linie NE2	OB-H. Böll Gesamtschule – Königshardt – Sterkrade Bf – Neue Mitte – OB-Hbf – OB-Wehrstr.							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 23.00 – 2.00 Uhr			ca. 23.00 – 8.00 Uhr			ca. 23.00 – 9.00 Uhr	
Takt	23-2 Uhr	2-8 Uhr	8-23 Uhr	23-2 Uhr	2-8 Uhr	8-23 Uhr	23-9 Uhr	9-23 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus	
Betriebsleistung	72.036 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	H. Böll Gesamtschule							
	Falkestraße							
	Wehrstraße							
Bemerkung								
vertaktet auf der ÖPNV-Trasse								

Linie NE3	OB-Sterkrade Bf – Osterfeld – Bermensfeld – OB-Hbf – Alstaden – OB-Fröbelplatz							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Essen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							

Linie NE4	OB-H. Böll Gesamtschule – Holten – DIN-Surmann – OB-Sterkrade Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Kreis Wesel							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 23.00 – 1.00 Uhr			ca. 23.00 – 7.30 Uhr			ca. 23.00 – 8.30 Uhr	
Takt	23-2 Uhr	2-7 Uhr	7-23 Uhr	23-2 Uhr	2-7 Uhr	7-23 Uhr	23-8 Uhr	8-23 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	40.735 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Sterkrade Bf							
	Holten Bf							
Bus/Straßenbahn	Sterkrade Bf							
	H. Böll Gesamtschule							
Bemerkung								
ab H. Böll Gesamtschule weiter als NE7								
Erschließung Barmingholten nur in Richtung Schmachtendorf, dort Anschluss an NE1								

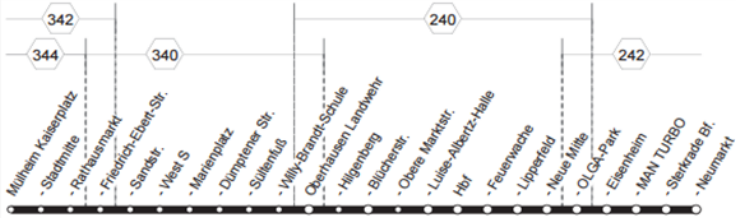
Linie NE5	OB-Hbf – Lirich – Buschhausen – OB-Sterkrade Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 23.00 – 1.30 Uhr			ca. 23.00 – 7.30 Uhr			ca. 23.00 – 8.30 Uhr	
Takt	23-2 Uhr	2-7 Uhr	7-23 Uhr	23-2 Uhr	2-7 Uhr	7-23 Uhr	23-8 Uhr	8-23 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	36.347 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Buschhausen Mitte							
Bemerkung								

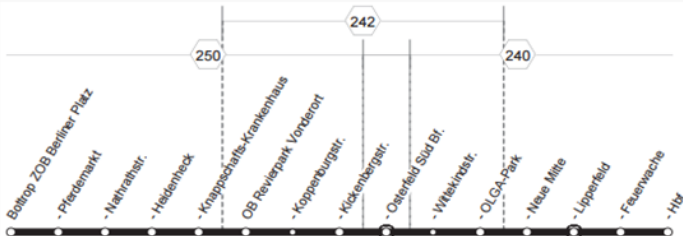
Linie NE6	OB-Ruhrpark – Styrum – OB-Hbf – Neue Mitte – Osterfeld – Tackenberg – OB-Sterkrade Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 23.00 – 1.30 Uhr			ca. 23.00 – 8.00 Uhr			ca. 23.00 – 9.00 Uhr	
Takt	23-2 Uhr	2-7 Uhr	7-23 Uhr	23-2 Uhr	2-8 Uhr	8-23 Uhr	23-9 Uhr	9-23 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Linienbus /Niederflur- Gelenkbus	
Betriebsleistung	68.865 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Neue Mitte							
	Osterfeld Mitte							
Bemerkung								

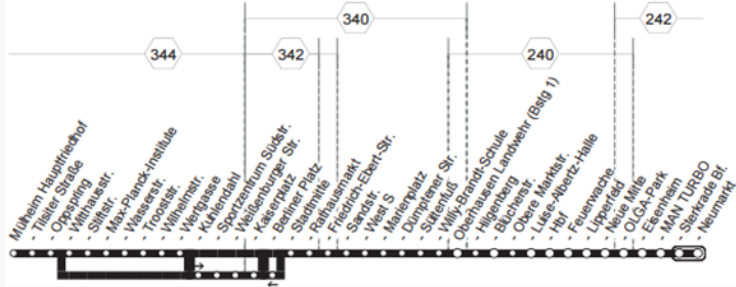
Linie NE7	OB-Sterkrade Bf – Klosterhardt – Tackenberg – Königshardt – OB-H. Böll Gesamtschule							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 23.00 – 1.00 Uhr			ca. 23.00 – 7.30 Uhr			ca. 23.00 – 9.00 Uhr	
Takt	23-1 Uhr	1-7 Uhr	7-23 Uhr	23-1 Uhr	1-7 Uhr	7-23 Uhr	23-9 Uhr	9-23 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	40.836 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Sterkrade Bf							
	H. Böll Gesamtschule							
	Hirschkamp							
Bemerkung								
ab H. Böll Gesamtschule weiter als NE4								

Nahverkehrsplan Stadt Oberhausen 2017

Linie NE11		E-Hbf – Altendorf – E-Frintrop – OB-Hbf						
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Essener Verkehrs-AG							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Essen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
	Das Diagramm zeigt die Route der Nachtbuslinie NE11. Die Route verläuft von Essen Hbf über Altendorf, E-Frintrop bis nach Oberhausen Hbf. Die Route ist in zwei Abschnitte unterteilt: der obere Abschnitt führt von Essen Hbf über Altendorf, E-Frintrop bis nach Oberhausen Hbf, der untere Abschnitt führt von Oberhausen Hbf über die Stadtgrenze Essen bis nach Essen Hbf. Die Route ist mit Haltestellen und Liniennummern (350, 352, 240) gekennzeichnet.							
Angebotskennwerte ^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag		Samstag	Sonntag / Feiertag				
Betriebszeit	ca. 23.00 – 1.00 Uhr		ca. 23.00 – 7.00 Uhr	ca. 23.00 – 8.00 Uhr				
Takt	23-2 Uhr	1-7 Uhr	7-23 Uhr	23-2 Uhr	2-7 Uhr ^{b)}	7-23 Uhr	23-8 Uhr ^{c)}	8-23 Uhr
	30/60 ^{d)}	-	-	30/60 ^{d)}	60	-	30/60 ^{e)}	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus/ Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus	
Betriebsleistung	1.659 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Neue Mitte							
	Stadtgrenze Essen							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								
^{b)} Richtung Essen bis 6 Uhr								
^{c)} Richtung Essen bis 7 Uhr								
^{d)} vor 0 Uhr nur im Abschnitt Neue Mitte – OB Hbf; Richtung Essen generell 60'-Takt								
^{e)} ab 1 Uhr; Richtung Essen generell 60'-Takt								
(H) Am Kreyenkrop Anschluss an TaxiBus 11.3								

Linie NE12	MH-Kaiserplatz – OB-Hbf – Neue Mitte – OLGA-Park – OB-Neumarkt							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH							
Produkt	Nachtstraßenbahn							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Mülheim a.d.R.							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 0.00 – 1.00 Uhr			ca. 0.00 – 7.00 Uhr			ca. 0.00 – 8.00 Uhr	
Takt	0-1 Uhr	1-7 Uhr	7-0 Uhr	0-1 Uhr	1-7 Uhr	7-0 Uhr	0-8 Uhr	8-0 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Straßenbahn			Niederflur-Straßenbahn			Niederflur-Straßenbahn	
Betriebsleistung	11.222 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Neue Mitte							
	Mülheim, Stadtmitte							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								

Linie NE21		BOT-ZOB Berliner Platz – OB-Osterfeld Süd – Neue Mitte – OB-Hbf						
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Vestische Straßenbahnen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Bottrop							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
								
Angebotskennwerte ^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 0.30 – 1.00 Uhr			ca. 0.30 – 5.30 Uhr			ca. 0.30 – 7.30 Uhr	
Takt	0-1 Uhr	1-7 Uhr	7-0 Uhr	0-1 Uhr	1-5 Uhr	5-0 Uhr	0-7 Uhr	7-0 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	822 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Osterfeld Süd Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Neue Mitte							
	Wittekindstraße							
	Bottrop, ZOB Berliner Platz							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								

Linie 112	MH-Hauptfriedhof – MH-Stadtmitte – Landwehr – OB-Hbf – Neue Mitte – OB-Neumarkt							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH							
Produkt	Straßenbahn							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Mülheim a.d.R.							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.30 Uhr			ca. 7.30 – 23.30 Uhr			ca. 9.00 – 23.30 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	10 ^{b)} /20	30	-	15/30 ^{c)}	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Straßenbahn			Niederflur-Straßenbahn			Niederflur-Straßenbahn	
Betriebsleistung	189.612 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Neue Mitte							
	Mülheim, Stadtmitte							
Bemerkung								
a) bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								
b) zwischen 6 und 8 Uhr im Abschnitt Landwehr – OLGA-Park								
c) bis 8:30 Uhr								
Spätfahrten siehe NE12								

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

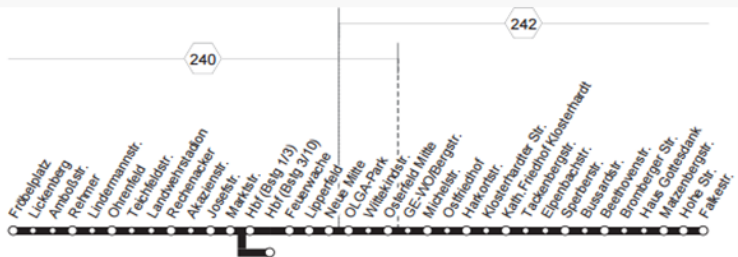
8.3 Sondernutzungen

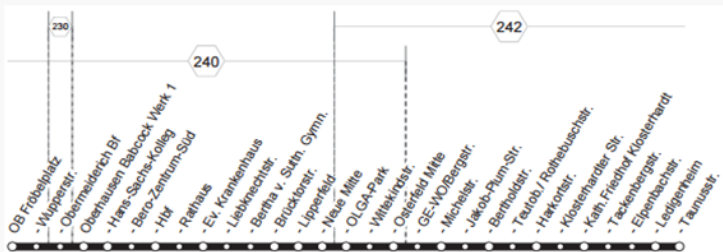
Einrichtung	Kategorie	Nächste Haltestelle
Ev. Senioreneinrichtung - Haus Gottesdank	Altenheim	Haus Gottesdank
ASB Seniorenzentrum Essener Straße	Altenheim	Zeche Oberhausen
ASB Seniorenzentrum Holten	Altenheim	Siegesstr.
Seniorenresidenz am OLGA-Park	Altenheim	Zeche Osterfeld
Alten-und Pflegeheim Haus 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
Ärztehaus Sterkrade Steinbrinkstr.	Ärztehaus	Rathaus Sterkrade
Ärztehaus Postamt Sterkrade	Ärztehaus (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

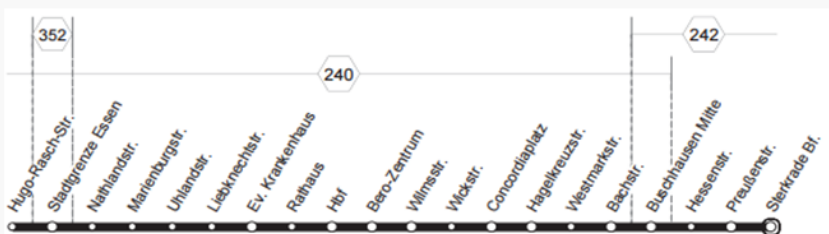
Nachfragestarke Einrichtung	Kategorie	Nächste Haltestelle
Flüchtlingsunterkunft Gabelstr.	Flüchtlingsunterkunft	Brink Nordschacht
Flüchtlingsunterkunft Bahnstr.	Flüchtlingsunterkunft	Holzstr.
Flüchtlingsunterkunft Weierstr.	Flüchtlingsunterkunft	Jägerstr./ Freizeitpark Weierheide
Flüchtlingsunterkunft 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

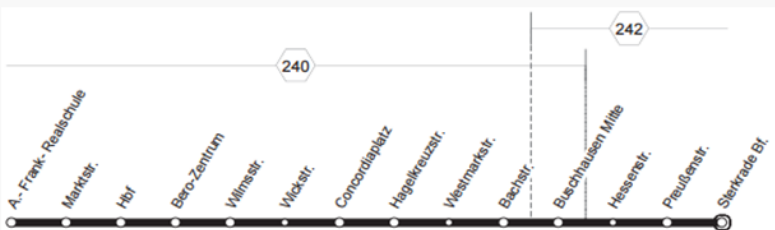
Nachfragestarke Einrichtung	Kategorie	Nächste Haltestelle
Stadion Niederrhein	Stadion	Gewerbegebiet West / Schloss Oberhausen
Stadtbibliothek	Stadtbibliothek	Paul-Reusch-Str.
CongressCentrum Oberhausen - Luise Albertz	Tagungs-/ Veranstaltungszentrum	Luise-Albertz-Halle
Technologiezentrum Umweltschutz	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.

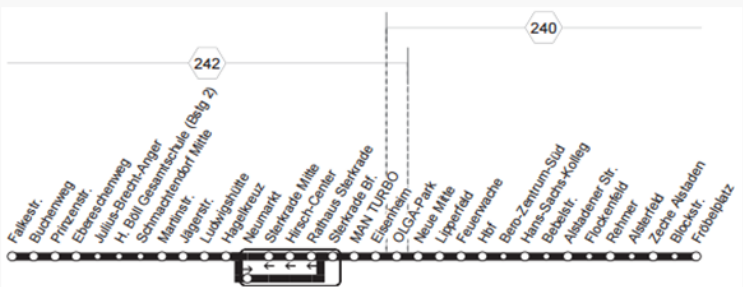
Nahverkehrsplan Stadt Oberhausen 2017

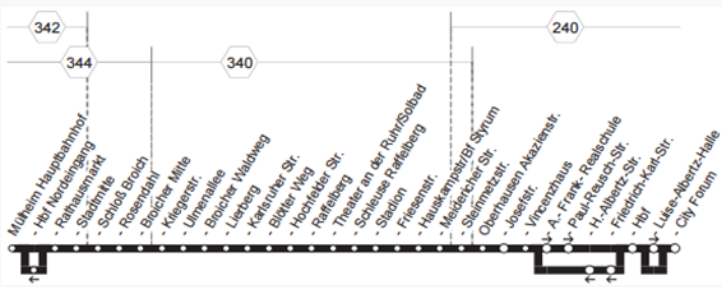
Linie SB92	OB-Fröbelplatz – OB-Hbf – Neue Mitte – Osterfeld – OB-Falkestr.							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Schnellbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 4.00 – 23.00 Uhr			ca. 8.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	4-19 Uhr	19-23 Uhr	23-4 Uhr	8-19 Uhr	19-23 Uhr	23-8 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20/30 ^{a)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus	
Betriebsleistung	538.587 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Neue Mitte							
	Osterfeld Mitte							
	Falkestraße							
Bemerkung								
^{a)} bis 7 Uhr ab Falkestraße weiter auf Linie SB98 vertaktet zwischen Lipperfeld und Osterfeld								

Linie SB93	OB-Fröbelpfatz – OB-Hbf – Neue Mitte – Osterfeld – Tackenberg – OB-Taunusstr.							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Schnellbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Duisburg							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 4:30 – 23.00 Uhr			ca. 8.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	4-18 Uhr	18-23 Uhr	23-4 Uhr	8-19 Uhr	19-23 Uhr	23-8 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20/30 ^{a)}	30/60 ^{b)}	-	30	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus	
Betriebsleistung	413.452 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Obermeiderich Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Neue Mitte							
	Osterfeld Mitte							
	Elpenbachstraße							
	Fröbelpfatz							
Bemerkung								
^{a)} bis 6 Uhr								
^{b)} ab 20 Uhr								

Linie SB94	OB-Hugo-Rasch-Str. – OB-Hbf – Buschhausen – OB-Sterkrade Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Schnellbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 8.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	8-19 Uhr	19-23 Uhr	23-8 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20/30 ^{a)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus ^{b)}			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	338.162 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Buschhausen Mitte							
	Liebknechtstraße							
Bemerkung								
^{a)} bis 6 Uhr								
^{b)} Der Einsatz von Niederflur-Gelenkbussen (NG) ist auf einigen Fahrten notwendig vertaktet auf der Falkensteinstraße und zwischen Hbf und Sterkrade								

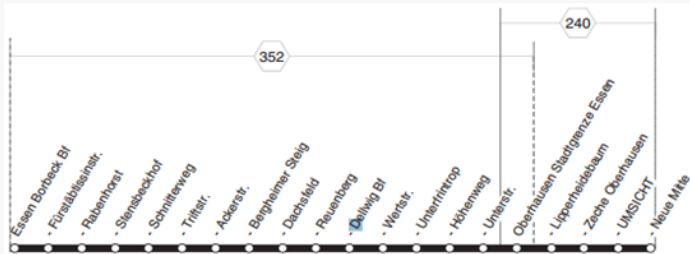
Linie SB97	OB-Anne-Frank-Realschule – OB-Hbf – Buschhausen – OB-Sterkrade Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Schnellbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 6.00 – 20.00 Uhr			ca. 8.30 – 20.00 Uhr			-	
Takt	6-20 Uhr	20-23 Uhr	23-6 Uhr	8-20 Uhr	20-23 Uhr	23-8 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20	-	-	30	-	-	-	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			-	
Betriebsleistung	153.927 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Buschhausen Mitte							
Bemerkung								
fährt nicht während der Sommerferien ab Sterkrade Bf weiter auf Linie 952 vertaktet zwischen Hbf und Sterkrade								

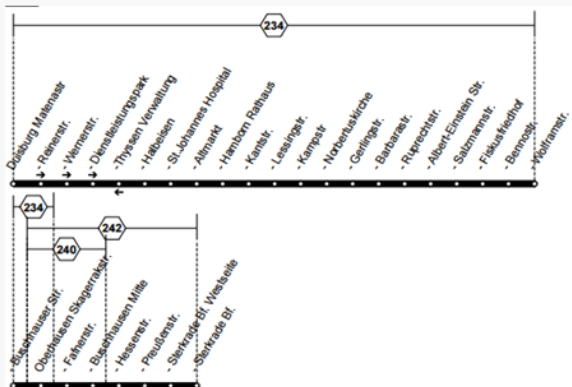
Linie SB98	OB-Falkestr. – Schmachtendorf – Sterkrade Bf – Neue Mitte – OB-Hbf – OB-Fröbelplatz							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Schnellbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
Linienband								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 4.00 – 23.00 Uhr			ca. 8.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	4-19 Uhr	19-23 Uhr	23-4 Uhr	8-19 Uhr	19-23 Uhr	23-8 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20/30 ^{a)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus	
Betriebsleistung	606.458 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	H. Böll Gesamtschule							
	Neue Mitte							
Bemerkung								
a) bis 6 Uhr								
ab Falkestraße weiter auf Linie SB92								
vertaktet zwischen Schmachtendorf und Fröbelplatz (Ausnahme im Bereich der Innenstadt Alt-Oberhausen)								

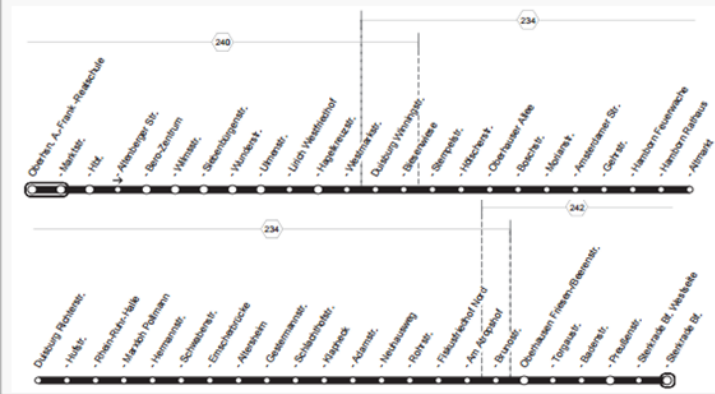
Linie 122	MH-Hbf – MH-Speldorf – MH-Styrum – OB-Hbf – OB-City Forum							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Mülheim a.d.R.							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
Linienband								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 6.30 – 23.00 Uhr			ca. 8.30 – 23.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	6-19 Uhr	19-23 Uhr	23-6 Uhr	8-23 Uhr	23-8 Uhr
	20	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	40.733 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Mülheim-Styrum Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								

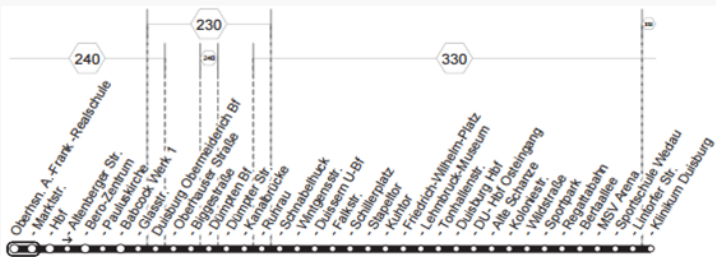
Linie 136	E-Erbach – MH-Heißen – Dümpten – OB-Hbf – OB-Anne-Frank-Realschule							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Essen, Stadt Mülheim a.d.R.							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
Angebotskennwerte ^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 8.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	8-19 Uhr	19-23 Uhr	23-8 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	60	60	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	31.591 Wg.km/Jahr			5.565 Wg.km/Jahr			6.258 Wg.km/Jahr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Mülheim, Grüner Weg/Auf dem Bruch							
Bemerkung								
a) bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								

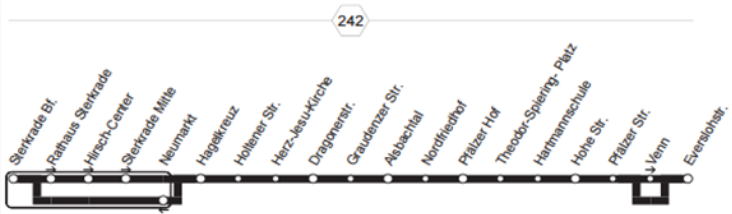
Linie 143	E-Borbeck Bf – E-Frintrop – OB-Hbf – OB-Alstaden – OB-Fröbelplatz							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Essener Verkehrs-AG							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Essen, Stadt Duisburg							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 7.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20/30 ^{b)}	30	-	30	30	-	30 ^{c)}	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus 3-Türer			Niederflur-Linienbus 3-Türer			Niederflur-Linienbus 3-Türer	
Betriebsleistung	215.627 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Fröbelplatz							
	Essen, Am Kreyenkrop							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								
^{b)} bis 6 Uhr								
^{c)} Abschnitt Fröbelplatz – Hbf erst ab 9:30 Uhr								

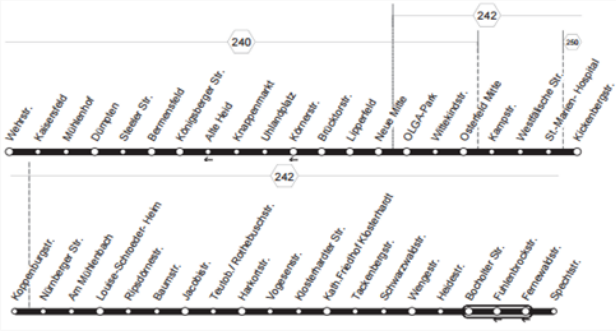
Linie 185	E-Borbeck Bf – Dellwig – Frintrop – OB-Neue Mitte							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Essener Verkehrs-AG							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Essen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 7.00 – 23.00 Uhr			ca. 8.00 – 23.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	8-23 Uhr	23-8 Uhr
	20/30 ^{b)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	58.344 Wg.km/Jahr			8.155 Wg.km/Jahr			9.226 Wg.km/Jahr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Essen-Dellwig Bf							
Bus/Straßenbahn	Neue Mitte							
	Umsicht							
	Essen, Unterstraße							
Bemerkung								
a) bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								
b) bis 6 Uhr								

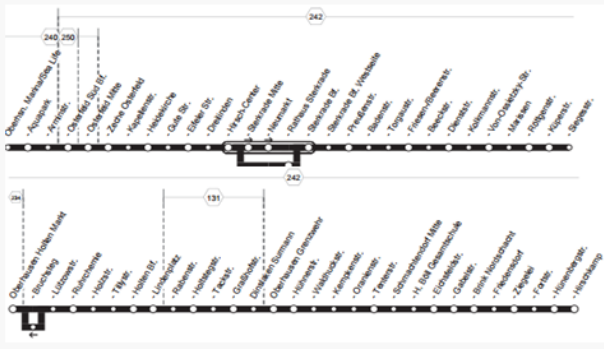
Linie 908	DU-Bruckhausen – Alt-Hamborn – Hamborn – Obermarxloh – DU-Neumühl – OB-Sterkrade							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Duisburger Verkehrsgesellschaft AG							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Duisburg							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 0.00 Uhr			ca. 5.00 – 0.00 Uhr			ca. 6.00 – 0.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-0 Uhr	0-5 Uhr	5-19 Uhr	19-0 Uhr	0-5 Uhr	6-0 Uhr	0-6 Uhr
	30	30 ^{b)}	-	30	30 ^{b)}	-	30/60 ^{b)c)}	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	52.523 Wg.km/Jahr			11.066 Wg.km/Jahr			11.371 Wg.km/Jahr	
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Sterkrade Bf							
	Buschhausen Mitte							
	Duisburg, Kampstraße							
	Duisburg, Hamborn Rathaus							
Bemerkung								
a) bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								
b) Richtung OB-Sterkrade: ab 20 Uhr (sonntags ganztägig) Anschlussgarantie								
c) bis 10 Uhr								

Linie 935	OB-Anne-Frank-Realschule – OB-Hbf – DU-Neumühl – DU-Hamborn – OB-Sterkrade Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Duisburger Verkehrsgesellschaft AG							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Duisburg							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 6.00 – 23.00 Uhr			ca. 6.00 – 23.00 Uhr			ca. 7.00 – 23.00 Uhr	
Takt	6-19 Uhr	19-23 Uhr	23-6 Uhr	6-19 Uhr	19-23 Uhr	23-6 Uhr	7-23 Uhr	23-7 Uhr
	60	60	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	58.331 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Friesen-/Beerenstraße							
	Duisburg, Hamborn Rathaus							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen vertaktet zwischen Anne-Frank-Realschule und Hagelkreuzstraße								

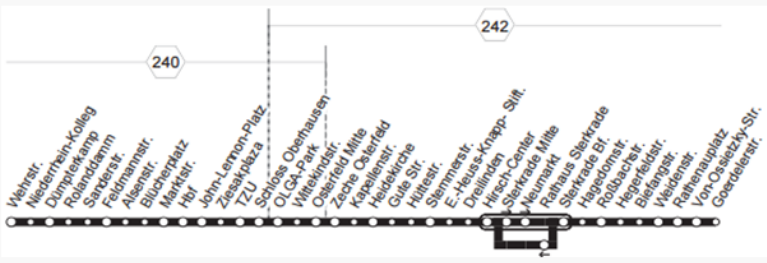
Linie 939	OB-Anne-Frank-Realschule – OB-Hbf – DU-Obermeiderich Bf – DU-Hbf Osteingang – DU-Klinikum							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Duisburger Verkehrsgesellschaft AG							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte ^{a)}								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.30 Uhr			ca. 5.00 – 23.30 Uhr			ca. 8.00 – 23.30 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	8-23 Uhr	23-8 Uhr
	60	60	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	11.911 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	DU-Obermeiderich Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	DU-Obermeiderich Bf							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								

Linie 952	OB-Sterkrade Bf – Hagelkreuz – Nordfriedhof – OB-Everslohstr.							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 22.30 Uhr			ca. 7.30 – 22.30 Uhr			ca. 9.00 – 22.30 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-22 Uhr	22-5 Uhr	7-19 Uhr	19-22 Uhr	22-7 Uhr	9-22 Uhr	22-9 Uhr
	20/30 ^{a)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	197.884 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Sterkrade Bf							
	Theodor-Spierung-Platz							
Bemerkung								
^{a)} bis 6 Uhr ab Sterkrade Bf weiter auf Linie SB97, keine Weiterfahrt in den Sommerferien vertaktet auf dem Postweg								

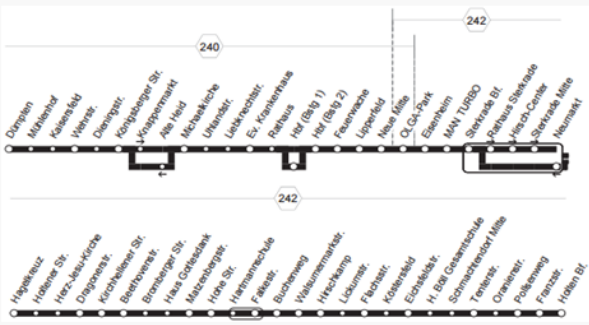
Linie 953	OB-Wehrstr. – Dümpten – Knappenmarkt – Neue Mitte – Tackenberg – OB-Spechtstr.							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 7.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	60 ^{a)}	60 ^{b)}	-	60 ^{c)}	60 ^{b)}	-	60 ^{b)}	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	189.374 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV								
Bus/Straßenbahn	Wehrstr.							
	Neue Mitte							
	Osterfeld Mitte							
	Tackenbergstraße							
	Spechtstraße							
Bemerkung								
^{a)} ab Wehrstr. weiter auf Linie 956, 961 oder 976								
^{b)} bis 21 Uhr ab Wehrstr. weiter auf Linie 961								
^{c)} bis 11 Uhr ab Wehrstr. weiter auf Linie 961 (außer 8 Uhr)								
vertaktet im Bereich Schwarzwaldstraße, Spechtstraße								

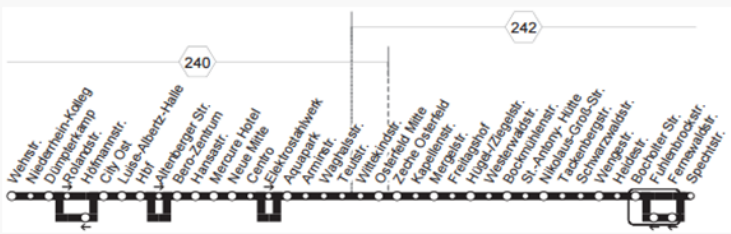
Linie 954	OB-Marina/Sea Life – Osterfeld – Sterkrade Bf – Holten – Schmachtendorf – OB-Hirschkamp							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Kreis Wesel							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 7.30 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	5-20 Uhr	20-23 Uhr	23-5 Uhr	7-20 Uhr	20-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	30	60	-	30	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	506.731 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Osterfeld Süd Bf							
	Sterkrade Bf							
	Holten Bf							
Bus/Straßenbahn	Osterfeld Mitte							
	Sterkrade Bf							
	Holten Bf							
	H. Böll Gesamtschule							
	Ruhrchemie							
Bemerkung								

Nahverkehrsplan Stadt Oberhausen 2017

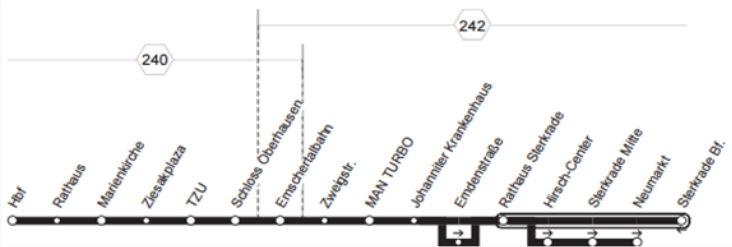
Linie 956	OB-Wehrstr. – OB-Hbf – Schloss Oberhausen – Osterfeld – Sterkrade Bf – OB-Goerdelerstr.							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 7.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	5-20 Uhr	20-23 Uhr	23-5 Uhr	7-20 Uhr	20-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	30	60	-	30/60 ^{a)}	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	363.501 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Osterfeld Mitte							
	Wehrstraße							
Bemerkung								
^{a)} bis 8:30 Uhr								

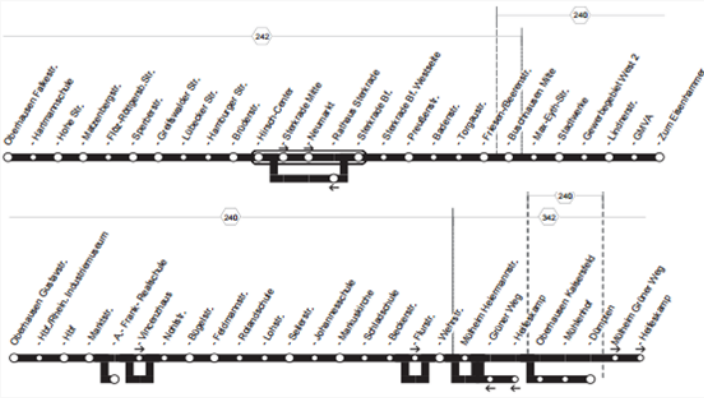
Nahverkehrsplan Stadt Oberhausen 2017

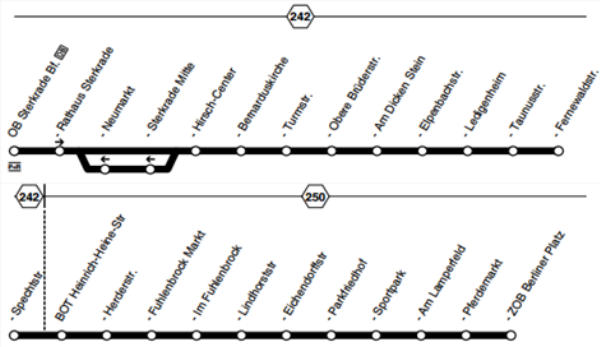
Linie 960	OB-Dümpten – Wehrstr. – OB-Hbf – Neue Mitte – Sterkrade Bf – Königshardt – OB-Holten Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 4.30 – 22.30 Uhr			ca. 7.30 – 22.30 Uhr			ca. 9.00 – 22.30 Uhr	
Takt	4-19 Uhr	19-22 Uhr	22-4 Uhr	7-19 Uhr	19-22 Uhr	22-7 Uhr	9-22 Uhr	22-9 Uhr
	20/30/60 ^{a)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	684.516 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Holten Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Neue Mitte							
	Sterkrade Bf							
	H. Böll Gesamtschule							
Bemerkung								
a) bis 6 Uhr im 30'-Takt; Richtung Holten Bf bis 5:30 Uhr im 60'-Takt vertaktet auf dem Postweg vertaktet auf der Falkensteinstraße								

Linie 961	OB-Wehrstr. – Luise-Albertz-Halle – OB-Hbf – Neue Mitte – Osterfeld – OB-Spechtstr.							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 5.00 – 23.00 Uhr			ca. 7.00 – 23.00 Uhr			ca. 9.00 – 23.00 Uhr	
Takt	5-19 Uhr	19-23 Uhr	23-5 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	60	60	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	218.960 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Neue Mitte							
	Osterfeld Mitte							
	Tackenbergstraße							
	Wehrstr.							
Bemerkung								
ab Wehrstr. weiter auf Linie 953								
vertaktet im Bereich Schwarzwaldstraße, Spechtstraße								

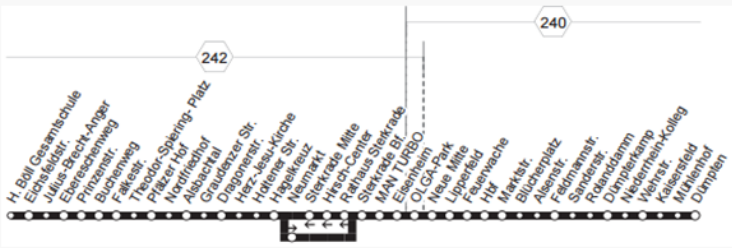
Linie 962	OB-Sterkrade Bf – Alsfeldstr. – Königshardt – OB-Kleekamp								
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH								
Produkt	Stadtbus								
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion								
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen								
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen								
									
Angebotskennwerte									
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag		
Betriebszeit	ca. 4.30 – 23.00 Uhr			ca. 4.30 – 23.00 Uhr			ca. 4.30 – 23.00 Uhr		
Takt	4-19 Uhr	19-23 Uhr	23-4 Uhr	4-19 Uhr	19-23 Uhr	23-4 Uhr	4-23 Uhr	23-4 Uhr	
	60	60	-	60	60	-	60	-	
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Elektro-Niederflur-Linienbus			Elektro-Niederflur-Linienbus			Elektro-Niederflur-Linienbus		
Betriebsleistung	100.662 Wg.km/Jahr								
Wichtige Umstiegshaltestellen									
SPNV	Sterkrade Bf								
Bus/Straßenbahn	Sterkrade Bf								
	Theodor-Spierung-Platz/Falkestraße								
Bemerkung									
Elektrobuslinie vertaktet im Bereich Mathildestraße									

Linie 966	OB-Hbf – Schloss Oberhausen – Rathaus Sterkrade – OB-Neumarkt							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 9.00 – 20.00 Uhr			ca. 9.00 – 20.00 Uhr			ca. 9.00 – 20.00 Uhr	
Takt	9-20 Uhr	20-23 Uhr	23-9 Uhr	9-20 Uhr	20-23 Uhr	23-9 Uhr	9-20 Uhr	20-9 Uhr
	60	-	-	60	-	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Elektro-Niederflur-Linienbus			Elektro-Niederflur-Linienbus			Elektro-Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	67.636 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bemerkung								
Elektrobuslinie								
Es wird geprüft, ob die Verkehrsfunktion im Rahmen der potenziellen Maßnahme zur Taktverdichtung auf der Vestischen Straße durch eine andere Linien übernommen werden kann.								

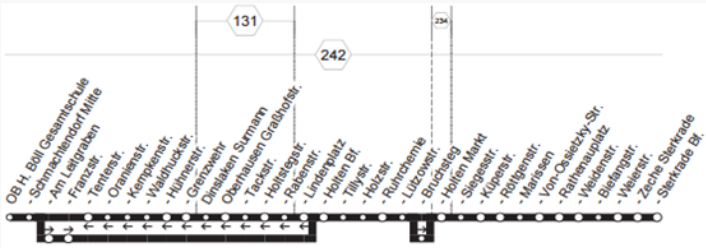
Linie 976	OB-Falkestr. – Sterkrade Bf – Buschhausen – OB-Hbf – Wehrstr. – MH-Heifeskamp / OB-Dümpten							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag		Samstag	Sonntag / Feiertag				
Betriebszeit	ca. 4.30 – 23.30 Uhr		ca. 7.30 – 23.30 Uhr	ca. 9.00 – 23.30 Uhr				
Takt	4-19 Uhr	19-23 Uhr	23-4 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20/30 ^{a)}	30	-	30	30 ^{b)}	-	60 ^{c)}	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus		Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus		
Betriebsleistung	584.815 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Wehrstraße							
	Falkestraße							
	Buschhausen Mitte							
	Mülheim, Grüner Weg/Auf dem Bruch							
Bemerkung								
^{a)} bis 6 Uhr								
^{b)} ab 21:30 Uhr 30'-Takt nur im Abschnitt Sterkrade Bf – Marktstr., Gesamtlinie im 60'-Takt								
^{c)} ab 10:00 Uhr Verdichtung auf 30'-Takt im Abschnitt Sterkrade Bf – Marktstr.								
von/bis MH, Heifeskamp nur MF: 7.00-21.00 Uhr, Sa: 9.30-21.00 Uhr								

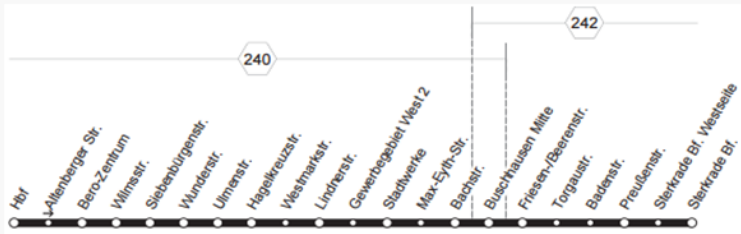
Linie 979	BOT-ZOB Berliner Platz – BOT-Fuhlenbrock – Klosterhardt – OB-Sterkrade Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Vestische Straßenbahnen GmbH							
Produkt	Stadtbus							
Netzelement	Linie mit Zubringer-/Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Bottrop							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 4.30 – 23.00 Uhr			ca. 6.00 – 23.00 Uhr			ca. 8.00 – 23.00 Uhr	
Takt	4-19 Uhr	19-23 Uhr	23-4 Uhr	7-19 Uhr	19-23 Uhr	23-7 Uhr	9-23 Uhr	23-9 Uhr
	20/30 ^{b)}	30	-	30	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	65.592 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Sterkrade Bf							
	Elpenbachstraße							
	Spechtstraße							
	Bottrop, Lindhorststraße							
Bemerkung								
a) bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								
b) bis 5:30 Uhr 30 Minuten-Takt;								
bei Umstellung im Bottrop Liniennetz auch Betrieb im 15- oder 30 Minuten-Takt möglich								

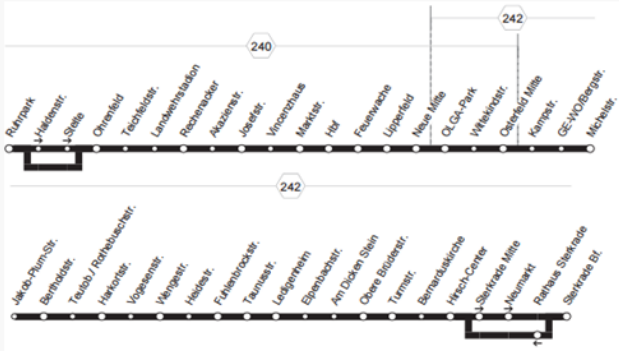
Linie NE1	OB-Fröbelplatz – OB-Hbf – Neue Mitte – Sterkrade Bf – Schmachtdorf – OB-Hirschkamp							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 23.00 – 2.00 Uhr			ca. 23.00 – 8.00 Uhr			ca. 23.00 – 9.00 Uhr	
Takt	23-2 Uhr	2-8 Uhr	8-23 Uhr	23-2 Uhr	2-8 Uhr	8-23 Uhr	23-9 Uhr	9-23 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus	
Betriebsleistung	79.534 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Neue Mitte							
	H. Böll Gesamtschule							
	Fröbelplatz							
	Hirschkamp							
Bemerkung								
vertaktet auf der ÖPNV-Trasse								

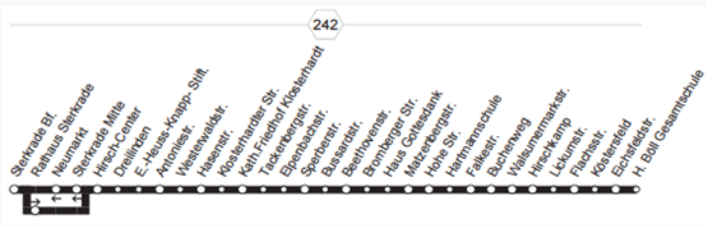
Linie NE2	OB-H. Böll Gesamtschule – Königshardt – Sterkrade Bf – Neue Mitte – OB-Hbf – OB-Wehrstr.							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 23.00 – 2.00 Uhr			ca. 23.00 – 8.00 Uhr			ca. 23.00 – 9.00 Uhr	
Takt	23-2 Uhr	2-8 Uhr	8-23 Uhr	23-2 Uhr	2-8 Uhr	8-23 Uhr	23-9 Uhr	9-23 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus	
Betriebsleistung	72.036 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	H. Böll Gesamtschule							
	Falkestraße							
	Wehrstraße							
Bemerkung								
vertaktet auf der ÖPNV-Trasse								

Linie NE3	OB-Sterkrade Bf – Osterfeld – Bermensfeld – OB-Hbf – Alstaden – OB-Fröbelplatz							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Essen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							

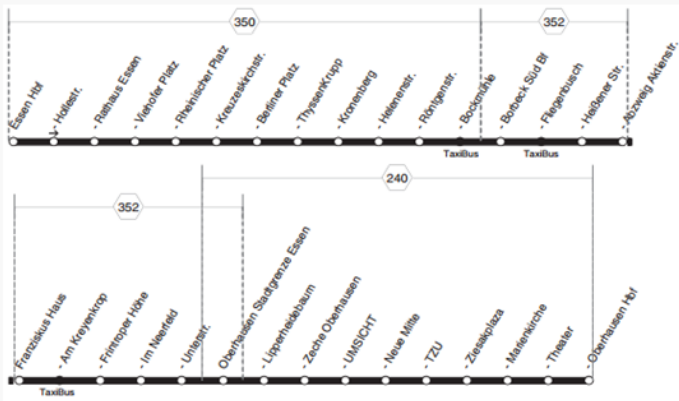
Linie NE4	OB-H. Böll Gesamtschule – Holten – DIN-Surmann – OB-Sterkrade Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Kreis Wesel							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 23.00 – 1.00 Uhr			ca. 23.00 – 7.30 Uhr			ca. 23.00 – 8.30 Uhr	
Takt	23-2 Uhr	2-7 Uhr	7-23 Uhr	23-2 Uhr	2-7 Uhr	7-23 Uhr	23-8 Uhr	8-23 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	40.735 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Sterkrade Bf							
	Holten Bf							
Bus/Straßenbahn	Sterkrade Bf							
	H. Böll Gesamtschule							
Bemerkung								
ab H. Böll Gesamtschule weiter als NE7								
Erschließung Barmingholten nur in Richtung Schmachtendorf, dort Anschluss an NE1								

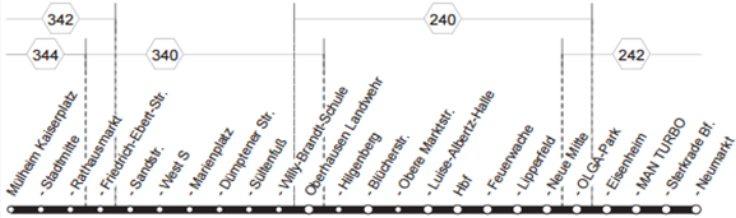
Linie NE5		OB-Hbf – Lirich – Buschhausen – OB-Sterkrade Bf						
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 23.00 – 1.30 Uhr			ca. 23.00 – 7.30 Uhr			ca. 23.00 – 8.30 Uhr	
Takt	23-2 Uhr	2-7 Uhr	7-23 Uhr	23-2 Uhr	2-7 Uhr	7-23 Uhr	23-8 Uhr	8-23 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	36.347 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Buschhausen Mitte							
Bemerkung								

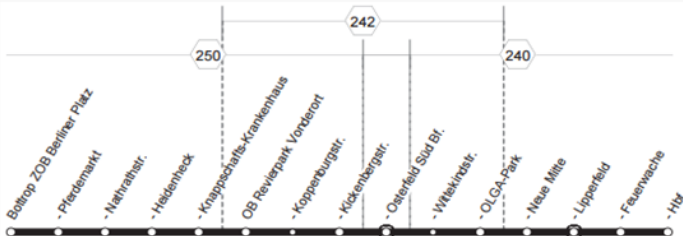
Linie NE6	OB-Ruhrpark – Styrum – OB-Hbf – Neue Mitte – Osterfeld – Tackenberg – OB-Sterkrade Bf							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 23.00 – 1.30 Uhr			ca. 23.00 – 8.00 Uhr			ca. 23.00 – 9.00 Uhr	
Takt	23-2 Uhr	2-7 Uhr	7-23 Uhr	23-2 Uhr	2-8 Uhr	8-23 Uhr	23-9 Uhr	9-23 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Linienbus /Niederflur-Gelenkbus	
Betriebsleistung	68.865 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Neue Mitte							
	Osterfeld Mitte							
Bemerkung								

Linie NE7	OB-Sterkrade Bf – Klosterhardt – Tackenberg – Königshardt – OB-H. Böll Gesamtschule							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen							
								
Angebotskennwerte								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 23.00 – 1.00 Uhr			ca. 23.00 – 7.30 Uhr			ca. 23.00 – 9.00 Uhr	
Takt	23-1 Uhr	1-7 Uhr	7-23 Uhr	23-1 Uhr	1-7 Uhr	7-23 Uhr	23-9 Uhr	9-23 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	40.836 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Sterkrade Bf							
	H. Böll Gesamtschule							
	Hirschkamp							
Bemerkung								
ab H. Böll Gesamtschule weiter als NE4								

Nahverkehrsplan Stadt Oberhausen 2017

Linie NE11		E-Hbf – Altendorf – E-Frintrop – OB-Hbf						
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Essener Verkehrs-AG							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Essen							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
								
Angebotskennwerte ^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag		Samstag	Sonntag / Feiertag				
Betriebszeit	ca. 23.00 – 1.00 Uhr		ca. 23.00 – 7.00 Uhr	ca. 23.00 – 8.00 Uhr				
Takt	23-2 Uhr	1-7 Uhr	7-23 Uhr	23-2 Uhr	2-7 Uhr ^{b)}	7-23 Uhr	23-8 Uhr ^{c)}	8-23 Uhr
	30/60 ^{d)}	-	-	30/60 ^{d)}	60	-	30/60 ^{e)}	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Linienbus/ Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus	
Betriebsleistung	1.659 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Neue Mitte							
	Stadtgrenze Essen							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								
^{b)} Richtung Essen bis 6 Uhr								
^{c)} Richtung Essen bis 7 Uhr								
^{d)} vor 0 Uhr nur im Abschnitt Neue Mitte – OB Hbf; Richtung Essen generell 60'-Takt								
^{e)} ab 1 Uhr; Richtung Essen generell 60'-Takt								
(H) Am Kreyenkrop Anschluss an TaxiBus 11.3								

Linie NE12	MH-Kaiserplatz – OB-Hbf – Neue Mitte – OLGA-Park – OB-Neumarkt							
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH							
Produkt	Nachtstraßenbahn							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Mülheim a.d.R.							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
								
Angebotskennwerte^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 0.00 – 1.00 Uhr			ca. 0.00 – 7.00 Uhr			ca. 0.00 – 8.00 Uhr	
Takt	0-1 Uhr	1-7 Uhr	7-0 Uhr	0-1 Uhr	1-7 Uhr	7-0 Uhr	0-8 Uhr	8-0 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Straßenbahn			Niederflur-Straßenbahn			Niederflur-Straßenbahn	
Betriebsleistung	11.222 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Sterkrade Bf							
	Neue Mitte							
	Mülheim, Stadtmitte							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								

Linie NE21		BOT-ZOB Berliner Platz – OB-Osterfeld Süd – Neue Mitte – OB-Hbf						
Konzession	Stadtwerke Oberhausen GmbH, Vestische Straßenbahnen GmbH							
Produkt	Nachtbus							
Netzelement	Linie mit Verbindungsfunktion							
Aufgabenträger	Stadt Oberhausen, Stadt Bottrop							
Zugehörigkeit	Stadtverkehr Oberhausen (teilweise)							
								
Angebotskennwerte ^{a)}								
Tagesart	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag / Feiertag	
Betriebszeit	ca. 0.30 – 1.00 Uhr			ca. 0.30 – 5.30 Uhr			ca. 0.30 – 7.30 Uhr	
Takt	0-1 Uhr	1-7 Uhr	7-0 Uhr	0-1 Uhr	1-5 Uhr	5-0 Uhr	0-7 Uhr	7-0 Uhr
	60	-	-	60	60	-	60	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Gelenkbus			Niederflur-Linienbus	
Betriebsleistung	822 Wg.km/Jahr							
Wichtige Umstiegshaltestellen								
SPNV	Oberhausen Hbf							
	Osterfeld Süd Bf							
Bus/Straßenbahn	Oberhausen Hbf							
	Neue Mitte							
	Wittekindstraße							
	Bottrop, ZOB Berliner Platz							
Bemerkung								
^{a)} bezogen auf Stadtgebiet Oberhausen								

8.5 Haltestellenkategorisierung im Stadtgebiet Oberhausen

Kategorie I und II (Wichtige Haltestellen im Oberhausener ÖPNV-Netz mit vielen Ein- oder Aussteigern, deren barrierefreier Ausbau bis 2022 vorgesehen ist)	
(H) Hauptbahnhof Steige 6 und 7	Der Hauptbahnhof ist mit über 33.000 Ein- und Aussteigern mit deutlichem Abstand die wichtigste Haltestelle in Oberhausen. Dort halten neben vielen Linien des kommunalen ÖPNV auch viele SPNV-, SPFV- und Fernbuslinien. Daher sollen alle Steige der Haltestelle barrierefrei ausgebaut werden.
(H) Neue Mitte (Straße)	Alle genannten Positionen befinden sich im Straßenraum. Sie bilden wichtige Umsteigehaltestellen zur ÖPNV-Trasse, deren Haltepositionen bereits barrierefrei sind. Mit dem Ausbau dieser Haltestellen können barrierefreie Umstiege zur ÖPNV-Trasse angeboten werden. Gleichzeitig gehören die Haltestellen zu den 20 am meisten belasteten Haltestellen in Oberhausen. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist auch wichtig, wenn wegen Bauarbeiten auf der Trasse ein Ersatzverkehr angeboten werden muss. Wegen der hohen Bedeutung der ÖPNV-Trasse sollte auch ein Ersatzverkehr barrierefrei nutzbar sein.
(H) OLGA-Park (Straße)	
(H) MAN Turbo (Straße)	
(H) Wehrstraße Steig 1	Diese Haltestelle Wehrstraße ist in der Haltestellenkategorie II aufgeführt und sollte daher ausgebaut werden.

Kategorie II	
(Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau bis 2022 angestrebt wird, aber nicht sicher umgesetzt werden kann)	
(H) Blücherplatz	
(H) Bügelstraße	
(H) City Ost	
(H) Dümpten	
(H) Emdenstraße (Richtung Sterkrade)	
(H) Fuhlenborckstraße	
(H) GMVA	Haltestellenausbau GMVA wahrscheinlich problematisch, da sich die Haltestelle auf einer Brücke befindet.
(H) Hagelkreuzstraße	
(H) Hansastraße	
(H) Hans-Sachs-Kolleg	
(H) Hermann-Albertz-Straße	
(H) Höfmannstraße (Richtung Wehrstraße)	
(H) Im Lekkerland (Richtung Barmingholten)	
(H) Jakob-Plum-Straße	
(H) Kampstraße (Richtung Spechtstraße)	
(H) Kewerstraße (Richtung Ruhrpark)	
(H) Marienkirche (Richtung Mülheim)	
(H) Markuskirche	
(H) Mercure-Hotel	
(H) Mühlenhof	
(H) Ohrenfeld (Richtung Falkestraße)	Ausbau (H) Ohrenfeld wahrscheinlich kostenintensiv, da Entfernung eines Trafohäuschens erforderlich wäre.
(H) Rabenstraße	
(H) Revirpark Vonderort	
(H) Rolandstraße (Richtung Oberhausen Hbf)	
(H) Schloss Oberhausen (Richtung Sterkrade)	
(H) Sperberstraße	
(H) Waldteichstraße	
(H) Weidenstraße (Richtung Sterkrade)	
(H) Weißensteinstraße	
(H) Westerwaldstraße (auf der Teutoburger Straße)	
(H) Zimmerstraße (Richtung Fröbelplatz)	

Kategorie III (Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau langfristig nicht vorgesehen wird und/oder deren Ausbau im Rahmen größerer Straßenumbaumaßnahmen möglich wird)	
(H) Centro	Diese Haltestelle wird in der 2. Jahreshälfte 2016 aufgegeben.
(H) Grubenstraße	Die Haltestelle Grubenstraße muss mit der Auflassung des Bahnübergangs Weseler Straße verlegt werden. Daher wird von einem Ausbau abgesehen.
(H) Haus Ripshorst	Diese Haltestelle wird nur durch die Linie 957 bedient, deren Linienweg im Rahmen der Erschließung Brammenring überplant wird. Wegen dieser Unsicherheit wird auf einen Ausbau verzichtet.
(H) Heidestraße	Bei beiden Steigen handelt es sich um eine reine NE-Haltestelle an der keine relevanten Fahrgastbewegungen zu verzeichnen sind.
(H) Hugo-Rasch-Str. (nur NE)	Bei dieser Haltestelle handelt es sich eine Position, die nur vom NE bedient wird.
(H) Lindnerstraße	Bei diesem Steig handelt es sich um eine reine NE-Haltestelle. Die Haltestelle erschließt vor allem ein Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen, die zu den Verkehrszeiten des NE nicht geöffnet sind.
(H) Lipperheidebaum	Einige Positionen auf der Mellinghofer Straße werden zurzeit nicht angefahren. Bei den Positionen auf der Essener Straße wird auf einen Straßenausbau gewartet, der aktuell wegen der Grundsatzentscheidung zur Linie 105 noch nicht erfolgt ist.
(H) Ohrenfeld (Position Ohrenfeld)	Bei dieser Haltestelle handelt es sich eine Position, die nur vom NE bedient wird.
(H) Ruhrpark Steig 3	Diese Position wird aktuell nur von einer Fahrt der Linie 129 angefahren, die vor allem dem Schülerverkehr dient. Daher wird auf einen Ausbau wie bei den NE-Haltestellen verzichtet. Alternativ kann die Linie 128 aus Mülheim genutzt werden. Bei Umsetzung der Maßnahme zur Anbindung des Bahnhofs Mülheim-Styrum wird die Priorisierung der Haltestelle überprüft.
(H) Sterkrade Bf Westseite	Der Ausbau erfolgt im Rahmen der Umfeldgestaltung am Bahnhof Sterkrade. Die Umsetzung dieser Planung ist abhängig von den Planungen der DB Netz zum dreigleisigen Ausbau Oberhausen – Emmerich.
(H) Vogesenstraße	Bei beiden Steigen handelt es sich um eine reine NE-Haltestelle an der keine relevanten Fahrgastbewegungen zu verzeichnen sind.
(H) Wengestraße	Bei beiden Steigen handelt es sich um eine reine NE-Haltestelle an der keine relevanten Fahrgastbewegungen zu verzeichnen sind.
(H) Zeche Oberhausen	Beim Ausbau dieser Positionen wird auf den Straßenausbau der Essener Straße und damit auf eine Grundsatzentscheidung zur Linie 105 gewartet (siehe (H) Lipperheidebaum).

8.6 Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen in Oberhausen

Standort	Bike+Ride-Angebot	Park+Ride-Angebot
Hauptbahnhof Oberhausen	360 Einstellplätze in der Radstation 120 überdachte Langbügel am Haupteingang (Willy-Brandt-Platz) 60 überdachte Langbügel am Westein-/ausgang (Hansastraße) 26 Fahrradboxen am Westein-/ausgang (Hansastraße) 10 Fahrradboxen im Bereich des Eisenbahnparks	600 Parkstände
Bahnhof Sterkrade	55 Langbügel in der Nähe der Bahnsteige/des Bahnhofes verteilt auf 3 Standorte (Westausgang, östlicher Bahnsteig Richtung Wesel, Arnold-Rademacher-Platz) 10 Fahrradboxen im Bahnhofsbereich	146 Parkstände
Bahnhof Osterfeld-Süd	20 Fahrradstände im Bereich des Vorplatzes	-
Bahnhof Oberhausen-Holten	2 x 10 Fahrradboxen im Bereich des westlichen Bahnsteiges 2 x 10 Langbügel im unmittelbaren Umfeld der Bahnsteige (nordwestliche Seite der Schmachtendorfer Straße) 30 Einstellplätze in der „Kollektivanlage“ auf der Westseite (elektronischer Zugang) 9 Fahrradstände mit 18 Einstellmöglichkeiten in der „Kollektivanlage“ 5 Fahrradboxen (elektronischer Zugang) auf der Westseite	121 Parkstände (da auf einigen Parkflächen die Stellplätze nicht markiert sind, kann die tatsächliche Anzahl variieren)
Haltestelle „Landwehr“	20 überdachte Langbügel	90 Parkstände
Haltestelle „Feuerwache“	15 Langbügel	-
Haltestelle „OLGA-Park“	20 überdachte Langbügel	330 Parkstände in der Werthfeldstraße
Haltestelle „MAN-Turbo“	10 Langbügel	-



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

Verkehrsplanung, Technisches Rathaus Sterkrade
Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Oberhausen
Ergebnis des Beteiligungsverfahrens vom 01.08.2016 bis 01.10.2016
Auswertung der Eingaben zum Verfahren (schriftlich eingereichte Anregungen)

20.01.2017

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
1.	Stadtplanungsamt Stadt Bottrop Amt 61	13.09.16	a) im Liniensteckbrief der Linie 263 soll auf eine mögliche Taktänderung durch die Fortschreibung des NVP in Bottrop verwiesen werden	Der Verweis wird in den Liniensteckbrief aufgenommen.	Anregung wird aufgenommen
			b) Das Linienbündel „Stadtverkehr Oberhausen“ wird im Hinblick auf Gemeinschaftslinien hinterfragt, da sich auch die Vestische innerhalb von Bottrop ein einheitliches Linienbündel genehmigen lassen will.	Die Inhalte der Gesamtverkehrsleistung Stadtverkehr Oberhausen sollen noch abgestimmt werden. Zu dem Thema hat ein Abstimmungsgespräch stattgefunden.	Anregung wird teilweise aufgenommen
2.	Stadt Dinslaken III.4.1 Stabsstelle Stadtentwicklung - Kommunale und regionale Verkehrsplanung -	15.09.16	a) Vor einer Umsetzung der Maßnahme zur Anbindung des Gewerbegebiets Süd in Dinslaken sollten die Auswirkungen der zusätzlichen Bedienung mit 3 Fahrtenpaaren der NIAG-Linie 25 ab dem 24.08.2016 betrachtet werden. Die negative Stellungnahme zu einer möglichen Kostenübernahme der erweiterten Verbindung von/nach Oberhausen durch die Stadt Dinslaken besitzt weiterhin Gültigkeit.	Die entwickelte Maßnahme zielt auf eine Verbesserung der Verbindung zwischen Oberhausen und dem Gewerbegebiet Süd in Dinslaken sowie Dinslaken Hiesfeld ab. Die Erweiterung des Fahrtenangebots der Linie 25 wirkt sich nicht auf diese Verbindung aus. Die Maßnahme wird als langfristige Perspektive im Nahverkehrsplan beibehalten, auch wenn eine Realisierung aktuell wegen der ungeklärten Kosten nicht beabsichtigt ist.	Anregung wird teilweise aufgenommen
3.	Kreis Wesel Fachdienst Finanzen und Beteiligungen	14.09.16	a) Im Hinblick auf die grenzüberschreitenden Linien sollten die Linien 954 und NE4 im Linienbündel der Stadt Oberhausen berücksichtigt werden, die Linien 26 und 918 in dem des Kreises Wesel.	Diese Aufteilung wurde auch im zu Grunde liegenden Entwurf des NVP Oberhausen vorgenommen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			b) Es bestehen keine Bedenken gegenüber der Fahrzeitverschiebung der Linie NE4 sowie der Beibehal-	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			tung der Linien 28 und 918.		Entwurf
			c) Für die Anbindung des Gewerbegebiets Süd in Dinslaken wird kein Bedarf gesehen und eine relativ schlechte Wirtschaftlichkeit erwartet. Sollte die detaillierte Bedarfsprüfung andere Ergebnisse bringen, können abgestimmte Anpassungen vorgenommen werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahme wird als langfristige Option im NVP beibehalten.	Anregung wird teilweise aufgenommen
			d) Bei der Entwicklung des NVP des Kreises Wesel werden nach derzeitigem Planungsstand eher keine Maßnahmen im Grenzbereich zu Oberhausen erwartet.	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
4.	Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH	07.09.16	a) Der 15 Minuten-Takt der Straßenbahnlinie 112 wird in der Maßnahmenbeschreibung unter Finanzierungsvorbehalt gestellt, obwohl mit der Stadt Mülheim an der Ruhr eine Umsetzung zum Juni 2017 vereinbart wurde und bereits Abstimmungsgespräche zur Fahrplanbildung mit der STOAG laufen.	Sobald die Zustimmung aller Betroffenen vorliegt, kann der Finanzierungsvorbehalt in der Maßnahmenbeschreibung entfernt werden. An einer kurzfristigen Umsetzung wird gearbeitet.	Maßnahme am 08.01.2017 umgesetzt.
			b) Die Linienwegänderung der Gemeinschaftsline NE10 ist der MVG sowie der Stadt Mülheim an der Ruhr nicht bekannt und wurde nicht abgestimmt.	In Absprache mit proBahn wird auf die Umsetzung dieser Maßnahme verzichtet und versucht das bestehende NE-Netz zu optimieren. Daher wird die Veränderung des NE10 nicht angestrebt und entfällt im Nahverkehrsplan.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			c) Die Formulierung „es entsteht eine zweite Straßenbahnverbindung nach Mülheim“ lässt vermuten, dass entgegen früherer Planungen eine neue Straßenbahn parallel zur Linie 102 von Dümpten nach Mülheim verlaufen soll. Eine Änderung der Linie 102 wurde bereits im Nahverkehrsplanverfahren 2011 kritisch gesehen.	Die Formulierung ist so zu verstehen, dass neben der bereits durch die Linie 112 bestehenden Verbindung nach Mülheim eine zweite Verbindung entsteht. Dazu soll in Dümpten ein Anschluss an die Linie 102 geschaffen werden. Die Parallelführung einer weiteren Straßenbahnlinie zur Linie 102 ist nicht vorgesehen. Die Maßnahme ist gegenüber den Straßenbahnstrecken V und VI nachrangig.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			d) Mülheim an der Ruhr strebt ebenfalls eine Linienbündelung an. Die Zuordnung der heutigen Gemein-	Die Inhalte der Gesamtverkehrsleistung Stadtverkehr Oberhausen sind in einem Gespräch abgestimmt worden.	Anregung wird teilweise aufgenommen

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			schaftslinien 112/NE12 (Straßenbahn), 122 und 136 (beide Bus) ist abzustimmen.		
5.	Stadt Oberhausen Fachbereich 5-1-10 Stadtentwicklung, Regionalplanung, vorbereitende Bauleitplanung	13.09.16	a) Es ist nicht korrekt, dass es zum Regionalplan Ruhr bereits einen Erarbeitungsbeschluss gegeben hat. Möglicherweise liegt hier eine Verwechslung mit dem Regionalplan Düsseldorf vor (Bezug auf S.6).	Im genannten Abschnitt ist ausdrücklich vom Regionalplan Düsseldorf, nicht vom Regionalplan Ruhr die Rede. Ein Fehler liegt hier nicht vor.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			b) Vor dem Hintergrund des zurzeit nicht anstehenden Ausbaus der Straßenbahnlinie 105 in Richtung Oberhausen wäre eine B+R-Anlage an der jetzigen Endhaltestelle Unterstraße wünschenswert.	Die Haltestelle Unterstraße liegt nicht auf Oberhausener Stadtgebiet. Eine dort zu errichtende B+R-Anlage ist deshalb nicht Inhalt des NVP Oberhausen. Der Ausbau der Linie 105 ist in Oberhausen die Straßenbahnbaumaßnahme mit der höchsten Priorität, sodass eine Maßnahme an der bestehenden Endstelle nicht sinnvoll ist. Es ist aber vorgesehen, an einer Straßenbahnhaltestelle entlang der Essener Straße eine Radabstellanlage an der Haltestelle vorzusehen.	Anregung wird nicht aufgenommen
			c) Es ergibt sich ein Widerspruch bzw. Zielkonflikt zwischen dem Anstreben geringer Reisezeiten im ÖPNV durch Vermeidung von Tempo 30-Zonen und dem Ziel der Lärminderung, zu dessen Erreichung auch Geschwindigkeitsreduzierungen eingesetzt werden.	Der Zielkonflikt besteht und erfordert eine Abwägung. Eine attraktive Gestaltung des ÖPNV durch möglichst geringe Reisezeiten ist notwendig, um möglichst hohe Nutzerzahlen zu erzielen. Die Nutzung des ÖPNV anstelle von Individualfahrzeugen hat aufgrund der geringeren Fahrzeuganzahl ebenfalls eine Lärminderung zur Folge. Lärminderung kann im ÖPNV zudem durch den Einsatz von Elektro-Bussen erreicht werden. Aktuell wird der Lärmaktionsplan der Stadt Oberhausen aufgestellt. Im Aufstellungsverfahren zum Lärmaktionsplan sind detaillierte Abwägungen in Bezug auf den genannten Zielkonflikt vorgenommen worden und geprüft worden, auf welchen Streckenabschnitten eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vertretbar ist.	Wird zur Kenntnis genommen.
			d) Es wird vorgeschlagen, in den vom ÖPNV nicht optimal erschlossenen Bereichen B+R-Anlagen an relevanten Haltestellen vorzusehen.	Das bebaute Stadtgebiet wird vollständig vom ÖPNV erschlossen. Bei nicht optimal erschlossenen Bereichen handelt es sich überwiegend um Bereiche mit geringen Einwohnerzahlen. Bei einer Einrichtung von B+R-Anlagen müsste von geringen Nutzerzahlen ausgegangen werden.	Anregung wird nicht aufgenommen
			e) In Bild 3-1 wird u.a. auf die Erweiterung der B+R-Anlage am Bahnhof Holten eingegangen. Diese umfasst nicht nur 5 Fahrradboxen wie beschrieben, sondern 18 Abstellmöglichkeiten an sog. Langbügeln und 30 Einstellmöglichkeiten in der sog. Kollektivanlage.	Die Angaben werden korrigiert.	Anregung wird aufgenommen

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			f) Die Prognose der rückwärtigen Entwicklung der Einwohnerzahlen bis zum Jahr 2025 sollte aufgrund der hohen Zuwanderung von Flüchtlingen und der ungewissen weiteren Entwicklung zumindest etwas relativiert oder ergänzt werden.	Eine verlässliche Prognose über die Entwicklung und Verteilung der Flüchtlingszahlen ist nicht möglich. Auswirkungen oder gar Anpassungsbedarf des ÖPNV-Netzes wegen der Flüchtlinge sind aus anderen Städten nicht bekannt und auch in Oberhausen nicht notwendig gewesen.	Anregung wird nicht aufgenommen
			g) Der Bau einer Radabstellanlage am Bahnhof Osterfeld-Süd ist zu begrüßen. Es sollte erläutert werden, in welcher Form und Anzahl Ab-/Einstellmöglichkeiten errichtet werden sollen und wo das Angebot errichtet werden soll, da der Vorplatz dafür nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten bietet.	Die Strategie zur Verknüpfung ÖPNV/Rad sieht vor, beim Angebot von Radabstellanlagen den Fokus auf die Haltestellen mit SPNV-Angebot oder mit Buslinien in dichtem Takt in die Nachbarstädte zu legen. Nach diesen Grundsätzen ist eine Radabstellanlage an der Haltestelle Osterfeld Süd Bf sinnvoll. Die Tatsache, dass aktuell keine geeignete Lage vorhanden ist, ändert an dieser grundsätzlichen Sinnhaftigkeit nichts. Die Aufnahme in den Nahverkehrsplan ermöglicht eine stärkere Berücksichtigung dieses Ziels in künftigen Planungen und sichert dadurch die Perspektive dieses Vorhabens. Gleichzeitig ist ein Hinweis in den Nahverkehrsplan aufgenommen worden, dass ein geeignetes Grundstück aktuell nicht verfügbar ist.	Anregung wird nicht aufgenommen
			h) Auf S. 70 hat sich ein Fehler in der Zwischenüberschrift eingeschlichen. Es soll vermutlich „Infrastrukturmaßnahmen in der Verknüpfung MIV/ÖPNV“ heißen.	Der Fehler wird behoben. Anstelle von „MIV/Radverkehr“ muss es „ÖPNV/MIV“ heißen.	Anregung wird aufgenommen
			i) Dem Entwurf sollte als weitere Anlage eine tabellarische Übersicht aller bestehenden B+R-Anlagen beigelegt werden. Dabei sollten Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen mit den jeweiligen Angebotsformen und Anzahl der Ab-/Einstellmöglichkeiten aufgeführt werden. Die Inhalte können von hier aus zur Verfügung gestellt werden.	Wird als Anlage aufgenommen	Anregung wird aufgenommen
6.	Stadt Duisburg Amt/Sachgebiet 61-13	16.09.16	a) Vor dem Hintergrund des sich ebenfalls in der Erarbeitung befindenden NVP in Duisburg und der angestrebten Direktvergabe an die DVG kann dem Linienbündel „Stadtverkehr Oberhausen“ in seiner jetzigen Zusammensetzung nicht zugestimmt werden. Die Zuordnung der	Die Inhalte der Gesamtverkehrsleistung Stadtverkehr Oberhausen sind in einem Gespräch abgestimmt worden.	Anregung wird teilweise aufgenommen

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			grenzüberschreitenden Linien muss abgestimmt werden, gerne am bereits mit Herrn Sümpelmann vereinbarten Termin am 20.09.2016.		
7.	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG Susanne Köster	09.09.16	a) Die Schaffung einer Nachtexpress-Linie zwischen Sterkrade Bf und Marxloh Pollmann (DU) ist grundsätzlich zu begrüßen. Es sollte die Verknüpfung an den SPNV am Bf Sterkrade geprüft werden.	Die grundsätzlichen Ideen und Vorstellungen zu dieser Linie sind im Rahmen eines Abstimmungsgespräches ausgetauscht worden. Ein Anschluss an den SPNV und andere NE-Linien ist für den Erfolg der Linie sicher wichtig.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			b) Im Zuge der Fortschreibung des Duisburger NVP werden umfangreiche Änderungen im dortigen ÖPNV-Netz geprüft. Es wird angeregt, als zusätzliche Maßnahme die umsteigefreie Anbindung des nördlichen Duisburger Stadtgebietes an den SPNV am Bahnhof Holten in der HVZ und SVZ zu prüfen. Nach ersten Einschätzungen besteht hier eine erhöhte Fahrgastnachfrage.	Der Ansatz wird positiv bewertet. Die grundsätzlichen Ideen und Vorstellungen zu dieser Linie sind im Rahmen eines Abstimmungsgespräches ausgetauscht worden. Da dieser Vorschlag erst nach der Liniennetzüberprüfung in Oberhausen gekommen ist, ist der Ansatz als mögliche Konzeptentwicklung in den NVP aufgenommen worden. Umsetzungsreife und abgestimmte Konzepte liegen bis zur Beschlussfassung des Oberhausener NVP aber aktuell noch nicht vor.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			c) Das Evangelische Klinikum Niederrhein hat seinen Betriebssitz in Fahren zu einem regional bedeutsamen Standort (Herzzentrum) auch für Oberhausen aufgewertet. Es ist mit einer Erhöhung der Fahrgastnachfrage in Richtung Holten Bf und Marxloh Pollmann zu rechnen. Auch das Klinikum hat um eine Verbesserung des Anschlusses an den SPNV gebeten.	Der Ansatz wird positiv bewertet. Die grundsätzlichen Ideen und Vorstellungen zu dieser Linie sind im Rahmen eines Abstimmungsgespräches ausgetauscht worden. Da dieser Vorschlag erst nach der Liniennetzüberprüfung in Oberhausen gekommen ist, ist der Ansatz als mögliche Konzeptentwicklung in den NVP aufgenommen worden. Umsetzungsreife und abgestimmte Konzepte liegen bis zur Beschlussfassung des Oberhausener NVP aber aktuell noch nicht vor.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			d) Die Stadt Duisburg ist bestrebt, eine Stärkung der ÖSPV-Achse DU-West (insb. Homberg) nach Oberhausen herbeizuführen, da keine qualitativ hochwertige Schienenverbindung vorhanden ist. Es wäre zu prüfen, ob eine Duisburger Linie am Fröbelplatz enden kann.	Der Vorschlag erscheint sinnvoll (Verlängerung Linie 925), auch um die Verbindung Alstaden – Duisburg über Meiderich zu beschleunigen bzw. einen Umstieg zu vermeiden.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			e) Der vorgeschlagenen Zusammen-	Die Inhalte der Gesamtverkehrsleistung Stadtverkehr Oberhausen	Keine Differenz

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			setzung des Linienbündels „Stadtverkehr Oberhausen“ kann nicht zugestimmt werden. Gemeinschaftlich betriebene Linien sollten entsprechend ihrer Anteile an den Nutzwagenkilometern auf dem jeweiligen Stadtgebiet dem Linienbündel „Stadtverkehr Oberhausen“ oder einem „Gesamtnetz Duisburg“ zugeordnet werden. Daraus ergeben sich folgende Änderungen: – Zuordnung der Linie 908 zum „Gesamtnetz Duisburg“ (83%) – Zuordnung der Linie 935 zum „Gesamtnetz Duisburg“ (59%) – Zuordnung der Linie 939 zum „Gesamtnetz Duisburg“ (76%) Es wird vorgeschlagen, die Linie 995 der Deutsche Bahn Rheinlandbus in das Oberhausener Linienbündel zu integrieren	sind in einem Gespräch abgestimmt worden.	zwischen Anregung und NVP-Entwurf
8.	Vestische Straßenbahnen GmbH	14.09.16	a) Die Linien SB91, 263, 979 und NE21 tragen zu einer besseren Verzahnung des nachbarörtlichen ÖPNV bei. Die Linie 979 kann in der Relation OB-Sterkrade – BOT-Fuhlenbrock optimiert werden, indem die Betriebszeiten erweitert oder durch eine NE-Linie ergänzt werden.	Die Relation wird täglich bis 23 Uhr bedient. Der Vorschlag einer Betriebszeitenverlängerung ist zu begrüßen, wenn die Finanzierung gesichert ist. Daher werden aktuell keine Veränderungen vorgenommen.	Anregung wird nicht aufgenommen
			<u>b) Anforderungen an den Betrieb:</u> Um Behinderungen im Betriebsablauf zu vermeiden und Verspätungen entgegenzuwirken, ist es von großer Bedeutung, die Anfahbarkeit von Haltestellen zu gewährleisten. Hierfür ist es erforderlich, das Umfeld von Haltestellen durch Halteverbote zu regeln. Im Bereich einer Haltestelle ist eine Anfahbarkeit optimal gegeben, wenn Halteverbote zusätzlich mit dem Zeichen 299 StVO (Zick-Zack-Linie) 25 Meter vor und 5 Meter	Die gute Anfahbarkeit von Haltestellen ist auch aus Sicht der Stadt Oberhausen vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit und des flüssigen Betriebs wichtig. Die konkrete Situation an den Haltestellen kann nicht im Nahverkehrsplan festgelegt werden, sondern nur durch konkrete Gespräche zum Thema verbessert werden.	Anregung wird teilweise aufgenommen

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			nach dem Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO) geregelt werden.		
			<u>c) Berücksichtigung der Barrierefreiheit</u> Verkehrsanlagen sollen durchgängig barrierefrei gestaltet werden. Die Schaffung der Barrierefreiheit ist dabei als Prozess zur Annäherung an ein Ideal zu betrachten.	Die Ausweitung der Barrierefreiheit ist bereits im Entwurf des NVP verankert.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			<u>d) Maßnahmen zur Qualitätssicherung der ÖPNV-Beschleunigung:</u> Es sind Methoden zu entwickeln, um die Qualität der ÖPNV-Beschleunigung erfassen und auswerten zu können.	Dies Überprüfung und ggf. Verbesserung der Beschleunigung sind wichtig. Die Hinweise müssen von den Verkehrsunternehmen kommen. Die Stadt Oberhausen unterstützt die Verkehrsunternehmen bei der Nutzung von Verbesserungspotentialen.	Anregung wird nicht aufgenommen
			e) Es gibt Hinweise vom VRR, dass eine Linienbündelung im NVP nicht zwingend notwendig ist, um Direktvergaben durchführen zu können. Der VRR wird zum Umgang mit Gemeinschaftsverkehren, wie sie u.a. zwischen der STOAG und der Vestischen existieren, einen Formulierungsvorschlag für die Aufgabenträger formulieren. Alle inhaltlichen Schritte hierzu sollten dann in einem Abstimmungsgespräch mit den beteiligten Städten Oberhausen und Bottrop sowie den Verkehrsunternehmen STOAG und Vestische geklärt werden.	Die Inhalte der Gesamtverkehrsleistung Stadtverkehr Oberhausen sind in einem Gespräch abgestimmt worden.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
9.	Mülheim an der Ruhr Amt für Verkehrswesen und Tiefbau	13.09.16	a) Auf Wunsch der STOAG wurde der Fahrplanwechsel 2017 auf den Sommer 2017 gelegt. Zudem wurde die MVG aufgefordert, die erforderlichen Feinabstimmungen mit der STOAG vorzunehmen. Spätestens damit betrachtet die Stadt Mülheim an der Ruhr die Taktumstellung auf der Linie 112 im Sommer 2017 als vereinbart. Der Vermerk des Finan-	Die Maßnahme ist bereits zum 08.01.2017 umgesetzt worden.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			zierungsvorbehalts sollte entfernt werden.		
			b) Die Idee, die Linie SB90 nach Mülheim Hbf zu verlängern, wurde von der Stadtverwaltung Mülheim an der Ruhr abgelehnt. Nach einem Gespräch am 10.05.16 erklärten Vertreter der Stadt Oberhausen, die Idee nicht weiter verfolgen zu wollen. Es ist unklar, warum diese Maßnahme noch im Entwurf des NVP enthalten ist.	Es handelt sich um eine modifizierte Maßnahme, die eine verbesserte Verbindung zwischen Alstaden und Mülheim-Styrum zum Ziel hat. Die Verbindung zum Hbf ist dabei nicht enthalten. Durch welche Linie diese Verbesserung realisiert werden könnte, wurde offengelassen. Wie die Verbesserung umgesetzt wird, soll zusammen mit der Stadt Mülheim a.d.R. als zuständigem Aufgabenträger entschieden werden.	Anregung wird teilweise umgesetzt
			c) Die Formulierung „es entsteht eine zweite Straßenbahnverbindung nach Mülheim“ lässt vermuten, dass entgegen früherer Planungen eine neue Straßenbahn parallel zur Linie 102 von Dümpten nach Mülheim verlaufen soll. Eine Änderung der Linie 102 wurde bereits im Nahverkehrsplanverfahren 2011 kritisch gesehen.	Die Formulierung ist so zu verstehen, dass neben der bereits durch die Linie 112 bestehenden Verbindung nach Mülheim eine zweite Verbindung entsteht. Dazu soll in Dümpten ein Anschluss an die Linie 102 geschaffen werden. Die Parallelführung einer weiteren Straßenbahnlinie zur Linie 102 ist nicht vorgesehen. Die Maßnahme ist gegenüber den Straßenbahnstrecken V und VI nachrangig.	Anregung wird teilweise umgesetzt
			d) Die Linienwegänderung der Gemeinschaftsline NE10 ist der MVG sowie der Stadt Mülheim an der Ruhr nicht bekannt und wurde nicht abgestimmt.	Nach Abschluss der Beteiligung wird auf diese Maßnahme verzichtet.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			e) Die Stadt Mülheim an der Ruhr strebt ein Linienbündel im Stadtgebiet an. Es sollte ein gesonderter Termin zu den Gemeinschaftskonzeptionen erfolgen.	Die Inhalte der Gesamtverkehrsleistung Stadtverkehr Oberhausen sind in einem Gespräch abgestimmt worden.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
10.	Essener Verkehrs-AG	13.09.16	a) Die Verlängerung der SB94 bis zum Kehrgleis Unterstraße wird abgelehnt, da die Stadt Essen die Kosten für die Verlängerung der Strecke auf Essener Stadtgebiet und die Errichtung einer neuen Haltstelle tragen müsste. Außerdem wird die heute bestehende An-/Verbindung durch die Linie 185 an der Unterstraße als	Durch die Verbindung einer wichtigen Essener Straßenbahnlinie mit einer wichtigen Oberhausener Buslinie rechnen die Stadt Oberhausen und die STOAG mit Umsteigern. Durch den langen Umsteigeweg ist die Verbindung aktuell nicht attraktiv, kann aber mit wenig Aufwand deutlich attraktiver werden.	Anregung wird nicht aufgenommen

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			ausreichend betrachtet.		
			b) Die Verlängerung der SB94 bis Dellwig Bf wird aus den oben genannten Gründen ebenfalls abgelehnt. Zusätzlich käme es zu einer Parallelbedienung mit der Linie 185 auf Essener Stadtgebiet.	Die Maßnahme wird als langfristige Option gesehen.	Anregung wird teilweise aufgenommen
			c) Eine mögliche Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 nach Oberhausen wird in der Fortschreibung NVP Essen mit den Aufgabenträgern abgestimmt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			d) Die Stadt Essen strebt eine Gesamtleistung an. Es soll ein gesonderter Termin zu den grenzüberschreitenden Linien erfolgen.	Die Inhalte der Gesamtverkehrsleistung Stadtverkehr Oberhausen sind in einem Gespräch abgestimmt worden.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			e) Die Via Verkehrsgesellschaft hat mit den Städten Essen, Mülheim an der Ruhr und Duisburg 2013 gemeinsam ein Qualitätsmanagementsystem eingeführt. Die im NVP formulierten Anforderungen an die Pünktlichkeit weichen deutlich von diesen Empfehlungen ab. Ein gemeinsamer Abstimmungstermin zum Thema Qualitätsmanagement wird angeregt.	Die formulierten Anforderungen an die Pünktlichkeit entsprechen den gängigen Richtlinien (Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs der FGSV, 2010) der Qualitätsstufe B (Richtwert) bzw. C (Grenzwert) und sind somit grundsätzlich akzeptabel.	Anregung wird nicht aufgenommen
11.	Stadtteilbüro Sterkrade Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH	13.09.16	<u>Bürgerwünsche:</u> a) Wunsch, dass der ÖPNV-Anschluss vom Bahnhof Sterkrade in Richtung Essen verbessert wird, damit ein Anreiz besteht, für diese Strecke überhaupt den ÖPNV in Anspruch zu nehmen	Die Bürgerwünsche wurden bereits in einem separaten Beteiligungsverfahren aufgenommen und soweit möglich in den Planungen berücksichtigt. Zu a) Änderungen im SPNV obliegen dem VRR. Zu b) Die Erschließung der Sterkrader Innenstadt erfolgt durch die Haltestellen am Sterkrader Ring. Zu c) Der Vorschlag betrifft die Linien SB97/952 954, 955, 956, 957, 976. Diese Linien können bei Umsetzung Richtung Schwarze-Heiden den Bahnhof Sterkrade nicht mehr anfahren. Zur Sicherung der Umstiege vor allem unter den Buslinien ist dies dringend geboten. Zu d) Diese Relation wird 3 Mal pro Stunde durch den SPNV abgedeckt. Ein zusätzlicher Schnellbus wäre unnötiger Parallelverkehr.	Anregung wird nicht aufgenommen
			b) ÖPNV in die Innenstadt führen		Anregung wird nicht aufgenommen
			c) Busverkehr über Rampe und Brandenburger Straße (um Fahrzeiten zu verkürzen)		Anregung wird nicht aufgenommen

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			chend Fahrradabstellanlagen vorhanden sein.		
			c) Auf S. 69 steht, dass keine weiteren Überlegungen zu Leihfahrradsystemen mehr angestellt werden sollen. Der aktuelle Luftreinhalteplan Ruhrgebiet – Teilplan West sieht unter den Maßnahmen R.1 und OB.6 eine stufenweise Einführung eines Mobilitätsmanagements bei der Stadtverwaltung vor. Dabei soll eine Nutzung des Metropolsrads für Dienstgänge der Stadtverwaltung geprüft werden.	Die Implementierung eines Leihfahrradsystems beim Arbeitgeber Stadt Oberhausen hat keinen Bezug zum Nahverkehrsplan. Das Metropolsrad Ruhr hat seine Standorte in Oberhausen erheblich reduziert und das Gesamtsystem in Oberhausen steht zur Disposition. Auch die räumliche und tarifliche Verknüpfung mit dem ÖPNV hat keinen Erfolg gebracht, sodass Leihfahrradsysteme in Oberhausen aktuell nicht marktgängig zu sein scheinen.	Anregung wird nicht aufgenommen
			d) Hinsichtlich der Fahrzeuge wird die Forderung nach der neusten Norm bei Abgasstandards (mind. EURO VI) begrüßt. Es sollten jedoch auch Anforderungen an die Lärmemission von Omnibussen gestellt werden. Das Umweltschutzzeichen „Blauer Engel“ legt die Grenzwerte für Lärmemissionen u.a. bei Omnibussen fest (75 dB(A) für Fahrzeuge < 150 KW; 77 dB(A) für Fahrzeuge ≥ 150 KW). Das Kriterium „Blauer Engel“ sollte in die Liste mit aufgenommen werden.	Die STOAG-Fahrzeuge, die 2010 und 2011 beschafft wurden, sind bereits mit dem Umweltschutzzeichen „Blauer Engel“ ausgezeichnet. Da sich aber die Anforderungen an die Fahrzeuge durch EU-Vorgaben ändern, kann die regelmäßige Beschaffung von Fahrzeugen mit dem „Blauen Engel“ nicht garantiert werden. Daher wird dieses Kriterium nicht in den NVP aufgenommen.	Anregung wird nicht aufgenommen
			e) Auch für Straßenbahnen sollten Anforderungen an Emissionswerte gestellt werden. Die Geräuschemissionen sollten möglichst gering gehalten werden. Mögliche Maßnahmen sind Schienenkopfschmierung, Gleisdämmung bzw. -federung, Optimierung der Fahrzeugfeder, Dämmen der Drehgestelle sowie Schleifen der Schienen und Räder. Geringe Lärmemissionen sollten sowohl bei Neubeschaffungen als auch im Betrieb beachtet werden.	Die Lärmemissionen der Straßenbahnen entstehen im Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Fahrweg. In der fachlichen Diskussion wird der Fokus auf den Fahrweg gelegt und ebenfalls das Zusammenspiel von Fahrzeug und Fahrweg untersucht. Eine isolierte Betrachtung der Fahrzeuge findet nicht statt. Daher sind Festlegungen zur Lärmentwicklung bei Schienenfahrzeugen nicht sinnvoll.	Anregung wird nicht aufgenommen

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			Anforderungen an den Service: Es muss gewährleistet sein, dass auch bei interkommunalen Verbindungen (Gemeinschaftskonzessionen) die STOAG zentraler Ansprechpartner für Oberhausener Fahrgäste ist. Bei Angebotserweiterungen sollte offensiv Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden, um die Information an potentielle Kundengruppen heranzutragen.	Eine derartige Festlegung greift stark in die Absprachen der Verkehrsunternehmen ein. In der Praxis wenden sich viele Fahrgäste direkt an die STOAG, die dann ggf. weiterverweisen kann.	Anregung wird nicht aufgenommen
			Die Stadt Oberhausen befindet sich in der Aufstellung des Lärmaktionsplans in der zweiten Stufe, nicht wie beschrieben in der dritten Stufe (S.27).	Die Angabe wird korrigiert.	Anregung wird aufgenommen
13.	Fachbereich 0-4 Inklusion		Ist die Einführung taktiler und kontrastreicher Oberflächen auch in den Bussen angedacht?	Die Fahrzeuginnenraumgestaltung unterliegt vielfach der EU-Normung.	Anregung wird nicht aufgenommen
			Bei den Haltestelleneinzugsbereichen auf Ansiedlung von Schulen, Kitas, Alten- und Pflegeheimen sowie Einrichtungen der Eingliederungshilfe achten. Ggfs. Zielwerte aufgrund besonderer Nutzergruppen verkürzen?	Für besondere Nutzergruppen gibt es teilweise Sonderverkehre. Die Erreichbarkeit der genannten Einrichtungen wurde im Zuge der Betrachtung nachfragestarker Sondernutzungen berücksichtigt. Die zu Grunde liegenden Werte entstammen bundesweit abgestimmten Vorschlägen.	Anregung wird nicht aufgenommen
			Zwei-Sinne Prinzip sollte an jeder Haltestelle verfolgt werden.	Aus finanziellen Gründen ist es nicht möglich, jede Haltestelle mit geringer Bedeutung entsprechend auszustatten.	Anregung wird nicht aufgenommen
			Umfassende Auskünfte zur Barrierefreiheit im Internet zur Verfügung stellen (z.B. Haltestellen, Leitsysteme, Anzeigen)	Im Internet werden Auskünfte zur Barrierefreiheit bereitgestellt. Der Hinweis sollte auch im NVP unter dem Aspekt „Anforderungen an den Service“ (S.23/24) festgehalten werden.	Anregung wird aufgenommen
			Fahrplanauskünfte im Internet für alle zugänglich, z.B. für Menschen mit Sehbehinderung?	Die Internetseite ist bislang nicht für Menschen mit Sehbehinderung zugänglich. Die elektronische Fahrplanauskunft wird durch den VRR organisiert, sodass der Einfluss der Stadt Oberhausen gering ist.	Anregung wird nicht aufgenommen
			Anforderungen an den Service: Es sollten Veranstaltungen / Schulungen für Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen angeboten	Dies ist vorgesehen, wird aber erst im Rahmen der Leistungsbeschreibung weiter konkretisiert.	Anregung wird im NVP nicht aufgenommen

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			werden.		
			Anforderungen an den Service: Es sollten gemeinsame Schulungen für unterschiedliche Nutzergruppen veranstaltet werden, um Verständnis füreinander zu erhöhen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Anregung wird nicht aufgenommen
			Keine Nutzbarkeit aller Straßenbahnen für Rollstuhlfahrer/innen. Möglichkeiten der Verbesserung für diese Nutzergruppe?	Ein durchgehender Einsatz von Niederflurfahrzeugen ist vorgesehen. Durch die Sanierung der Straßenbahnen vom Typ NF6D wird die Verfügbarkeit der Niederflurstraßenbahnen weiter zunehmen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			Wird durch die Maßnahme „15 Minuten-Takt auf der StraB-Linie 112“ das weitere Angebot auf der Trasse verschlechtert?	Es handelt sich um eine Angebotserweiterung, die das übrige Angebot auf der Trasse nicht beeinflusst.	Frage zur Kenntnis genommen
			Haltestellenkategorisierung – Kategorie II: – (H) Höfmannstr. (Nahversorgung?) – (H) Marienkirche (Krankenhaus) – (H) Schloss Oberhausen (Standesamt, Naherholungsgebiet, viele Kinder) – (H) Revierpark (Naherholungsgebiet, Behindertensport) – (H) Kewerstr. (inklusive Kita „Zaubersterne“, Altenheim, Naherholungsgebiet Ruhrpark)	In Oberhausen sollen alle Haltestellen ausgebaut werden. Die Kategorisierung dient dazu, die Reihenfolge des Ausbaus zu steuern. Angesichts der Vielzahl von (schlecht vergleichbaren) Nutzungen im Haltestelleneinzugsbereich ist Kategorisierung nach Nutzungen im Umfeld nicht möglich.	Anregung wird nicht aufgenommen
14.	Regionalverband Ruhr Referat 8 – Regionalentwicklung	28.09.16	Zu S.52/Anschlüsse: Aus Sicht des RVR sollte darauf hingewirkt werden, dass bezogen auf Buslinien mit längeren Taktabständen (wie 30'- oder 60'-Takt) an den DB-Stationen akzeptable Übergangszeiten zu den Zügen des Regionalverkehrs angeboten werden, um weitere regionale Verkehre vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern.	Zielwerte für Anschlussqualitäten sind in Bild 2-6 definiert. „Akzeptable Übergangszeiten“ an DB-Stationen sind jedoch nicht immer realisierbar, z.B. aufgrund von anderweitigen Zwängen höherer Bedeutung.	Anregung wird nicht aufgenommen
			Die Maßnahme „Verlängerung SB94	Die Verlängerung nur bis zum Kehrgleis hat den Hintergrund, dass sie	Anregung wird

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			bis Kehrgleis Unterstraße“ wird aus Sicht des RVR ausdrücklich unterstützt. Aus Sicht der Fahrgäste wäre allerdings eine Verlängerung bis zur Haltestelle „Unterstraße“ wünschenswert, damit der Umstieg zwischen Bus und Tram bus-/bahnsteiggleich erfolgt und kein weiterer Fußweg zurückzulegen ist.	mit geringem betrieblichem Aufwand (d.h. ohne Fahrzeugmehrbedarf) realisiert werden kann und sich auf das Oberhausener Stadtgebiet beschränkt, da die Stadt Essen und die Essener Verkehrs-AG (EVAG) die Maßnahme nicht unterstützen.	nicht aufgenommen
			Die Maßnahme „Verlängerung SB94 nach Essen-Dellwig“ ist eine wichtige Maßnahme und sollte vordringlich eingestuft werden (Verknüpfung mit dem SPNV). Sie sollte nicht mit der Einschränkung „Maßnahme ist langfristig zu empfehlen“ versehen sein.	Für die Umsetzung dieser Maßnahme ist die Unterstützung der Stadt Essen und der Essener Verkehrs-AG (EVAG) notwendig. Da diese derzeit nicht besteht, kann die Maßnahme nicht kurzfristig umgesetzt werden.	Anregung wird nicht aufgenommen
			Der RVR begrüßt die Umstellung der StraB-Linie 112 auf einen 15'-Takt. Mit Ausnahme der morgendlichen HVZ stellt die Maßnahme eine wesentliche Verbesserung für die städteübergreifende Verbindung dar.	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			Die Verlängerung der Linie 105 stellt einen bedeutsamen regionalen Lückenschluss im Straßenbahnnetz der Metropole Ruhr dar und wird aus regionaler Sicht ausdrücklich begrüßt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			Durch die Verlängerung der Linie 105 erhalten die Essener Innenstadt sowie die Stadtteile Altendorf, Borbeck Süd, Schönebeck, Bedingrade und Frintrop eine schnelle Direktverbindung zum Centro und in die Oberhausener Innenstadt bzw. ins Zentrum von Sterkrade. Umgekehrt erhalten die genannten Oberhausener Bereiche eine attraktive Verbindung in den Essener Nordwesten sowie in die Essener Innenstadt (EKZ Limbecker Platz, Rathausgalerie, Hbf). Die Verbindung ist	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			ein Qualitätssprung für den interkommunalen ÖPNV zwischen Essen und Oberhausen. Im Vergleich zu den bestehenden peripheren Buslinien 143 und 185 ist diese Maßnahme dazu geeignet, den ÖPNV-Anteil in diesem Korridor erheblich zu steigern.		
			Die Maßnahme „Verlängerung der Linie 112“ ist zu begrüßen, da Straßenbahnen in der öffentlichen Wahrnehmung eine höhere Attraktivität als Busse haben. Da in diesem Korridor jedoch auch heute bereits eine zufriedenstellende Buserschließung besteht, ist aus regionaler Sicht die Maßnahme „Verlängerung der Linie 105“ gegenüber dieser Maßnahme in der Umsetzung zu priorisieren.	Die Priorisierung des Ausbaus der Linie 105 deckt sich mit der Einstufung im Oberhausener NVP.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf Differenz
			Die Einführung einer neuen Linie zwischen Sterkrade Bf und Marxloh Pollmann (DU) als NachtExpress ist aus regionaler Perspektive zu begrüßen, weil die Station OB-Sterkrade für den Duisburger Norden ein wichtiger Verknüpfungspunkt zum SPNV ist.	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			Das „metropolradruhr“ ist eine umweltfreundliche Ergänzung zu den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs und wird zukünftig noch weiter an Bedeutung gewinnen.	Wird zur Kenntnis genommen. Allerdings ist die Perspektive in Oberhausen schwierig	Anregung wird nicht aufgenommen
			Unter dem Aspekt der steigenden Bedeutung multimodaler Verkehrsangebote wird von Seiten des RVR daher angeregt, diesen Themenbereich in „Förderung multimodaler Verkehrsangebote“ umzubenennen.	Eine Änderung des Titels erfolgt nicht, auch wenn multimodale Verkehrsangebote eine zunehmende Bedeutung haben.	Anregung wird nicht aufgenommen
15.	Stadt Essen Stadtamt 61-2	13.09.16	Die Stadt Essen hält ebenfalls an der geplanten Weiterführung der Linie 105 von der Haltestelle „Unterstraße“	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			in Essen-Frintrop bis nach Oberhausen zur Stadtgrenze nach Mülheim a.d.Ruhr fest. Das Vorhaben wurde für die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes gemeldet.		Entwurf
			Eine Verlängerung des SB94 ab der Stadtgrenze nach Dellwig Bf lehnt die Stadt Essen aus Kostengründen ab.	Die Maßnahme soll als langfristige Option vorgesehen werden.	Anregung wird teilweise aufgenommen
			Gegen die vorgeschlagene Anbindung der Linie SB94 an das Kehrgleis werden keine Einwände erhoben, solange der Stadt Essen keine zusätzlichen Kosten entstehen. Ein Fahrgastwechsel ist nach Aussage der EVAG am Kehrgleis nicht vorgesehen. Dieser hat an der Haltestelle „Unterstraße“ zu erfolgen.	Wird zur Kenntnis genommen. Ob die Kosten komplett von der Stadt Oberhausen getragen werden, wird intern abgestimmt.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			Im Rahmen der Vorbereitung für die Direktvergabe soll ein gesonderter Termin zu den grenzüberschreitenden Linien bzw. zu den Gemeinschaftskonzessionen erfolgen.	Die Inhalte der Gesamtverkehrsleistung Stadtverkehr Oberhausen sind in einem Gespräch abgestimmt worden.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
16.	proBahn Ruhr	16.09.16	Der angegebene Richtwert für die Bedienung in der SVZ ist wenig hilfreich, da in dieser Zeit generell keine 20-, sondern nur 30-Minuten-Takte angeboten werden. Als spezifische Ausprägung des Liniennetzes in Oberhausen sollte auf eine Bedienung wichtiger Stadtgebiete möglichst durch zwei oder mehr Linien, jeweils im 30-Minuten-Takt, hingewirkt werden.	Die Werte entstammen der Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und stellen damit eine deutschlandweite Empfehlung für die Deckung der ÖPNV-Nachfrage dar. Für die Finanzierung gilt ausschließlich die VRR-Finanzierungsrichtlinie.	Anregung wird nicht aufgenommen
			Die Aussagen zum Thema „Dynamische Fahrgastinformation“ sollten konkretisiert werden. Insbesondere ist auf einen Weiterbetrieb dieser Anlagen auch nach Ende der Laufzeit des Förderbescheids hinzuwirken.	Die Ausstattungsstandards gelten während der kompletten Laufzeit des NVP. Ein Abbau der Anlagen nach Ende der Zweckbindungsdauer ist nicht vorgesehen und steht bei den Haltestellenkategorien I und II nicht in Einklang mit dem NVP.	Anregung wird nicht aufgenommen
			Der Beginn des NE-Verkehrs ist	Die Umstellung von Tages- auf Nachtnetz ist nicht zu einer festen	Anregung wird

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			durchweg erst um 22:45 Uhr, nicht bereits um 22:30 Uhr. Wir regen an, diesen Zeitpunkt auf 23:00 Uhr zu verschieben, um typische Berufsverkehre (z.B. Schichtwechsel 22:00 Uhr) und Rückfahrten nach Kulturveranstaltungen weitgehend mit dem normalen Netz zu fahren.	Uhrzeit umzusetzen, sondern benötigt eine gewisse Zeitspanne. Daher wird im NVP, das Nachtnetz ab 22:30 vorgesehen, ohne das Ende des Tagesnetzes zu definieren. .	nicht aufgenommen
			Die Maßnahme (SB 94 bis Kehrgleis Unterstraße) wird von PRO BAHN begrüßt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			Die Maßnahme (112 im 15-Minuten-Takt) wird von PRO BAHN sehr kritisch beurteilt, da die Mehrkosten und Verschlechterungen (Taktverdünnung morgendliche HVZ und Taktlücken Hbf – Bf Sterkrade auf der Trasse) in einem schlechten Verhältnis zu den dadurch erzielten verkehrlichen Verbesserungen steht. Da in Mülheim inzwischen auch die Umstellung auf 15-Minuten-Takt kritisch diskutiert wird, schlagen wir vor, stattdessen auch in der nachmittäglichen HVZ einen 10-Minuten-Takt bis Olga-Park vorzusehen. Der Umfang sollte in etwa den Mehraufwendungen entsprechen, die der 15-Minuten-Takt erfordern würde. Es sollte ein geänderter Umlauf eingeplant werden (Wendezeit Neu-markt 13 statt 3 Minuten, Wendezeit Olga-Park 5 statt 15 Minuten). Dadurch müssten auch die Taktla-gen der Linien 960, SB 94, SB 97 und 952 in einer Richtung verschoben werden. So wäre es auch möglich, die zeitliche Überschneidung der 112 mit den parallelen SPNV-Leistungen zu vermeiden.	Die Hinweise von proBahn werden zur Kenntnis genommen. Die MVG plant kurzfristig die Einführung eines 15-Minuten-Taktes. Dieser ist mit dem 10/20-Minuten-Takt nicht kompatibel. Für die Stadt Oberhausen besteht dann die Option, einen 30 oder 15-Minuten-Takt zu fahren, wobei der 30-Minuten-Takt zu gering ist. Bei den Bürgerworkshops sind durchgehende Fahrten gefordert worden, sodass der 15-Minuten-Takt vorgeschlagen wird. Die morgendlichen Kapazitäten sind auch bei einem 15-Minuten-Takt ausreichend. Auf der Trasse gibt es ausreichende Kapazitäten.	Anregung wird nicht aufgenommen

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			Die Maßnahme (Änderung der NE-Sternfahrt) wird von PRO BAHN abgelehnt, da dadurch zwar einzelne Anschlüsse verbessert werden, zahlreiche andere, insbesondere mit dem SPNV am Hbf sowie den Nachbarstadtlinien sich drastisch verschlechtern. Auch mehrere Anschlüsse der NE-Linien untereinander in Alt-Oberhausen (Hbf bzw. Marktstraße) sind dadurch nicht mehr möglich.	Die Maßnahme wird nicht mehr verfolgt. Stattdessen soll das bestehende Netz optimiert werden.	Anregung vollständig übernommen
			Die Maßnahme (SB94 bis E-Dellwig Bf) wird von PRO BAHN begrüßt. Sie sollte in die Diskussion des Essener NVP eingebracht werden, ebenso der Vorschlag einer direkten Führung einer von Oberhausen kommenden Buslinie über die Schloßstraße nach E-Borbeck Bf.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			Die Maßnahme (112 nach Schmachtendorf) wird von PRO BAHN begrüßt.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			Die Maßnahme (105 bis Neue Mitte) wird von PRO BAHN begrüßt.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			Die Maßnahme (neue Deckerlinie Wehrstraße – Stemmersberg – Spechtstraße) wird von PRO BAHN begrüßt. Um eine bessere Vertaktung zu erreichen, schlägt PRO BAHN einen Tausch der Linienäste 953 und 961 nördlich von Osterfeld Mitte vor. Damit bekäme Osterfeld Heide wieder eine Direktverbindung auf die Trasse. Parallel zum Nordast der 953 verkehren die Linien SB91, SB92 und SB93, die alle direkt auf die Trasse fahren.	Die Planungen zu diesem Vorhaben sind wegen vieler Fahrplanbindungen komplex und daher noch in der Variantenprüfung.	Anregung teilweise übernommen
			Die Maßnahme (NE Sterkrade – DU-	Die Maßnahme wird im Rahmen des Duisburger Nahverkehrsplans	Keine Differenz

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			Marxloh) wird von PRO BAHN begrüßt. Wir halten eine Einbindung dieser Verbindung in den Duisburger NE 1 für sinnvoll. In den Randzeiten ist eine Abstimmung mit den Duisburger Tageslinien (vor allem 908) erforderlich. Ein entsprechendes Konzept haben wir vorgelegt.	geprüft.	zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			Die Maßnahme (Anbindung des Gewerbegebiets Dinslaken Süd) wird von PRO BAHN begrüßt. Die Verschlechterungen im Bereich Neuköln sind vertretbar, da es sich um Außenbereich handelt.	Die Maßnahme wird durch den Kreis Wesel nicht mitfinanziert.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			Die weiteren notwendigen Konzeptentwicklungen werden von PRO BAHN begrüßt. Wir werden ggf. eigene Konzepte entwickeln und zur Diskussion stellen.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			Der Bahnhof Oberhausen-Sterkrade gehört nicht mehr zum Programm der MOF 2 und ist auch aus dem Infrastrukturfinanzierungsplan gestrichen worden (siehe Landtagsvorlage 16/1717 vom 12.03.2014, Ersatz im Rahmen des Ausbaus der Strecke Oberhausen – Emmerich).	Der Text wird angepasst.	Anregung vollständig übernommen
			Abellio hat inzwischen den 06.04.2017 als Starttermin für den Verkehr nach Arnhem bekanntgegeben.	Der Termin wird eingefügt.	Anregung vollständig übernommen
			Die hier benannten Änderungen im Linienverlauf sind ab Dezember 2019 vorgesehen. Daher sollte der 5. Absatz nach vorne gezogen werden. Es gibt keine zweite Verbindung von Oberhausen nach Mönchengladbach, die Linie RB 33 (ab Dezember 2016 RB 35) wird statt nach Wesel nach Bottrop geführt. Auch auf Seite 10 letzter Absatz zu korrigieren.	Der Text wird angepasst.	Anregung vollständig übernommen

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			Die Dellerheide zählt nach der Karte zum Außenbereich, die bezüglich Größe und Lage vergleichbare Siedlung Kleekamp zu den Kernrandbereichen. Das ist aus unserer Sicht nicht konsequent.	Die Siedlung Dellerheide liegt deutlich isolierter als die Siedlung Kleekamp.	Anregung nicht übernommen
			Essen wird mit der S2 über E-Altenessen, nicht über Gelsenkirchen angefahren.	Der Text wird angepasst.	Anregung vollständig übernommen
			Ist die beschriebene Maßnahme tatsächlich am Bf. Sterkrade und nicht am Bf Holten?	Die Anlage ist tatsächlich in Sterkrade geplant.	Anregung nicht übernommen
			Es fehlt eine Aussage zur Linie 995 (BVR) im Rahmen der Linienbündelung. Diese Linie ist fahrplanmäßig insbesondere mit den Linien 935 und 955 verflochten. Auch zu den Linien 918 und 26 fehlen Aussagen.	Die Verflechtung der Linien 935/955/995 wird in den Liniensteckbriefen deutlich. Die Linie soll nicht der STOAG zugeschlagen werden.	Anregung nicht übernommen
			Wir haben Zweifel, ob bei den Gemeinschaftslinien eine kurs- und nicht linienbezogene Direktvergabe rechtlich möglich ist. Aus unserer Sicht müsste eine Direktvergabe der entsprechenden Linien auf die jeweils beteiligten Unternehmen in einem Vergabeschritt erfolgen. Ebenso ist unklar, was mit den vom BVR durchgeführten Betriebsleistungen auf der 935 (im Gegenzug zu STOAG-Leistungen auf der Linie 995) erfolgt.	Dieses Thema wird mit den benachbarten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern in Gesprächen erörtert. Grundsätzlich sind genehmigungsrechtliche Fragestellungen nicht im NVP zu klären.	Anregung nicht übernommen
17.	STOAG		Die Stadt Oberhausen beabsichtigt, die von den Stadtwerken Oberhausen im Oberhausener Stadtgebiet erbrachten Straßenbahn- und Busverkehre auch in Zukunft direkt an die Stadtwerke Oberhausen zu vergeben.	Die Entscheidung, wer die Leistung ab 2020 fahren wird, soll außerhalb des NVP im Rat der Stadt Oberhausen getroffen werden.	Anregung nicht übernommen
			Ggfs. kann in diesem Kapitel noch auf die Hinweise	Eine Verknüpfung des Oberhausener NVP und des VRR-NVP ist vorgesehen. Dies kann stellenweise noch überprüft werden.	Anregung teilweise übernommen

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			aus dem NVP des VRR zum ÖSPV verwiesen werden		
			Hier sollte zur Vollständigkeit auch die HVZ (wie auf S. 51) sowie bei der Tagesart „So“ ergänzend „Feiertag“ aufgenommen werden. Vgl. hierzu auch Anmerkungen weiter unten zu S. 51.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und der Textentwurf ergänzt.	Anregung vollständig übernommen
			Hier können auch die Straßenbahnen als elektrisch betriebene Fahrzeuge erwähnt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und der Textentwurf ergänzt.	Anregung vollständig übernommen
			Die Überschrift passt m.E. nicht zum nachfolgenden Text, da dort keine Qualitätsstandards angesprochen werden. Auch der Verweis auf künftige Leistungsänderungen ist m.E. überflüssig, es sei denn es geht hier um konkrete Änderungen des Angebotes.	Die Überschrift ist mittlerweile geändert.	Anregung vollständig übernommen
			Diese Aufstellung ist etwas undeutlich, da suggeriert wird, dass bis auf die 4 NE-Linien alle anderen genannten Linien allein von der STOAG betrieben werden und entsprechend genehmigt sind. Darüber hinaus herrscht ein Widerspruch zu S. 36, da dort von 7 von der STOAG betriebenen NE-Linien die Rede ist, auf S. 37 jedoch von 11. Weiterhin besteht das ÖPNV-Leistungsangebot in Oberhausen nicht nur aus den von der STOAG betriebenen Linien, so dass hier auch auf die Linien der anderen VU zu verweisen wäre.	Der Absatz wurde überarbeitet.	Anregung vollständig übernommen
			An dieser Stelle könnte ggfs. noch der Eigentümer der Haltestellen benannt werden (sämtliche Haltestellen bei der STOAG?).	Die Haltestellen befinden sich im Eigentum der Stadt Oberhausen. Ausnahmen sind die ÖPNV-Trasse und die anliegenden Haltestellen.	Anregung vollständig übernommen
			Vgl. hierzu auch Anmerkungen zu S.	Die Betriebszeiten sind gemäß der Nachfrage angepasst worden. Die	Anregung teilweise

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			16. Die definierte SVZ entspricht nicht ganz der SVZ gem. VRR (vgl. Finanzierungsrichtlinie). Hiernach wäre die SVZ Mo-Fr vor 6:00 Uhr und nach 19:00 Uhr sowie Sa bereits nach 16:00 Uhr. Ist diese Abweichung beabsichtigt?	Festlegung der Schwachlastzeit ergibt sich aus der Finanzierungsrichtlinie des VRR:	übernommen
			Hier könnte ggfs. noch eine Ausführung des VRR als „Gruppe von Behörden“ ergänzt werden.	Ein Hinweis wurde in den Textentwurf aufgenommen.	Anregung vollständig übernommen
			Sollen diese Vorgaben tatsächlich für alle in Oberhausen verkehrende Linien gelten? Ggfs. könnten an dieser Stelle ein Verweis getätigt werden, dass diese Vorgaben nicht für von außerhalb einbrechende Linien gilt bzw. nur in abgeschwächter Form. Alternativ: Diese Vorgaben gelten nur für den „Stadtverkehr Oberhausen“ (siehe Anmerkungen weiter unten).	Die Leistung soll vom Betreiber der Linien des Stadtverkehr Oberhausens erbracht werden. Dies wird entsprechend konkretisiert.	Anregung teilweise übernommen
			Um das für die an die STOAG geplante Direktvergabe zugrundeliegende Gesamtnetz zu charakterisieren reicht es aus, dieses als zusammenhängendes Netz „Stadtverkehr Oberhausen“ unter Nennung der einbezogenen Linien zu nennen. Hierbei sollte jedoch auch erwähnt werden, welche Linien mit den Nachbarkommunen gemeinsam geplant werden, so dass auf die gemeinsame Zuständigkeit Bezug genommen werden kann. Alle weiteren Linien, die in der Stadt Oberhausen verkehren, sind dann nicht Teil des „Stadtverkehr Oberhausen“. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Linien der NIAG,	Die Einordnung, welche Linie ganz oder teilweise zum Stadtverkehr Oberhausen gehört, wird als gesonderte Festlegung bei den Liniensteckbriefen getroffen. Über die Frage, ob der Stadtverkehr Oberhausen an die STOAG vergeben werden soll, wird außerhalb des NVP entschieden.	Anregung vollständig übernommen

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			BVR sowie die allein von den Nachbar-VU betriebenen Linien.		
			Dieser Satz sollte entfernt werden, da er suggeriert, dass ein unternehmensinitiiierter Genehmigungswettbewerb das Ziel ist. Es reicht m.E. ein Verweis auf § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 lit. d).	Der Satz ist zur Klarstellung entfernt worden. Ein Genehmigungswettbewerb ist nicht im Sinne der Stadt Oberhausen.	Anregung vollständig übernommen
			Dieser Teilsatz [keine Losbildung vorgesehen] sollte entfernt werden. Er suggeriert, dass die Stadt OB sich dem Aufwand von Vergabeverfahren entziehen möchte. Aber auch die Direktvergabe ist ein Vergabeverfahren und nicht minder aufwendig. Der Fokus sollte m.E. eher auf betrieblich-wirtschaftlichen Faktoren des Gesamtnetzes liegen, z.B. (teilweise bereits beschrieben): ☐ Mobilitätsstrukturen und -verflechtungen im Stadtgebiet ☐ Liniennetz und betriebliche Verknüpfungen ☐ Nachfragestrukturen ☐ Unterschiedliche Funktionen der Linien (wie in den Steckbriefen dargestellt) ☐ Wirtschaftlichkeit der Linien ☐ Umlauf- und Personalplanung ☐ Beachtung der vorhandenen Verkehrsunternehmerstrukturen ☐ Allgemein Regie-, Organisations- und Koordinationsaufwand ☐ Kundenservice, Marketing	Es ist davon auszugehen, dass eine Vergabe – egal in welcher Richtung – einen hohen Aufwand bedeutet. Daher wird der Satz zur Klarstellung entfernt.	Anregung vollständig übernommen
			Dieser Satz [Verknüpfung SB92/SB98, SB97/952] sollte evtl. entfernt werden. Die betrieblichen Verknüpfungen können allgemein gehalten werden, da sie keine Vor-	Die Verknüpfungen sind für die Fahrgäste von herausragender Bedeutung und bleiben daher im NVP als planerische Festlegung.	Anregung nicht übernommen

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			gabe aus dem NVP sind, sondern der betrieblichen Umsetzung der VU unterliegen (es sei denn, sie haben nachfragebedingte Hintergründe). Hierdurch werden betriebliche Details verraten, die zwar anderen Bietern auch bekannt sein dürften, jedoch nicht zwingend so „offensichtlich“ im NVP hinterlegt werden müssen.		
			Ggfs. wäre es sinnvoll zu erwähnen, bei welchen Linien eine Abstimmung mit einer (oder mehreren) Nachbarkommunen zu erfolgen hat. Hierdurch würde verdeutlicht werden, dass die Linien nicht ausschließlich durch die Stadt Oberhausen zu verantworten sind.	Eine solche Festlegung wird im Rahmen der Liniensteckbriefe getroffen.	Anregung teilweise übernommen
			Ggfs. wäre es sinnvoll zu erwähnen, welche Linien (zumindest anteilig) Teil des „Gesamtnetzes Stadtverkehr Oberhausen“ sind. Dadurch könnte auch das Kapitel 8.4 (Definition Linienbündel „Stadtverkehr Oberhausen“) eingespart werden, welches lediglich die Liniensteckbriefe wiederholt.	Eine solche Festlegung wird im Rahmen der Liniensteckbriefe getroffen.	Anregung vollständig übernommen
			Sofern diese Durchbindungen und Linienverknüpfungen keine nachfrageorientierte verkehrliche Bedeutung haben, sondern lediglich betriebs- und umlaufbedingt sind, sollten die Hinweise entfernt werden, da es sich hierbei um betriebliche Belange der STOAG handelt. Auch wenn diese Verknüpfungen bekannt sein dürften, sind sie keine „Vorgabe“ des NVP	Die Verknüpfungen und Abhängigkeiten, die für den Fahrgast wichtig sind, werden in den Liniensteckbriefen erwähnt. Umlaufverknüpfungen und Linienübergänge, die ohne Fahrgastnutzen sind, aber der STOAG wirtschaftliche Vorteile bringen, werden nicht erwähnt. Diese Verknüpfungen liegen in der Hand der Verkehrsunternehmen.	Keine Differenz zwischen Anregung und NVP-Entwurf
			Die teilweise fehlenden Betriebsdaten (Betriebsleistung, Fahrzeugeinsatz) sollten bei den jeweiligen VU abgefragt und ergänzt werden, um	Alle Daten sind angefragt worden. Nicht vorliegende Daten werden geschätzt. Diese Schätzung ist von der STOAG als „Verwaltungshelfer“ vorgenommen worden.	Anregung teilweise übernommen

Ifd. Nr.	Rückmeldung von	Datum	Kurzzinhalt der Anregungen	Abwägung und Begründung	Weiteres Vorgehen
1	2	3	4	5	6
			die Liniensteckbriefe zu vervollständigen.		
			Hier taucht ein kleiner Widerspruch auf, da die Linie wohl nur einmal am Tag nach Oberhausen durchgebunden ist. Somit kann die Linie in Oberhausen aber keinen 60-Min.-Takt bilden.	Der Liniensteckbrief wird entsprechend angepasst.	Anregung vollständig übernommen
			Die STOAG plädiert in ihrer Stellungnahme auch dafür, in den Steckbriefen bei der Vertaktung von Linien die Liniennummer zu nennen.	Um die Flexibilität bei möglichen Netzanpassungen zu erhalten, werden keine Liniennummern angegeben.	Anregung nicht übernommen