

1 SPD Mülheim an der Ruhr
2 SPD-Fraktion im Rat der Stadt



3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31

Mobilitätskonzept für Mülheim an der Ruhr

Stellungnahme zur Liniennetzoptimierung

Stand: 01.02.2012

32 **Zukunftsfähige Mobilität ist abhängig von einem kundenorientierten Netz des**
33 **Öffentlichen Verkehrs. Öffentliche Verkehrsnetze sichern Teilhabe, sie**
34 **ermöglichen soziale und kulturelle Inklusion. Für die SPD hat dieser Aspekt**
35 **höchste Priorität.**
36

37 **Mobilitätsbegriff**

38 *Grundsätze*

39

40 Mobilität ist umfassender als Öffentlicher Verkehr (ÖV). Mobilität ist unerlässliche
41 Bedingung der Möglichkeit für wirtschaftliche Prosperität. Damit ist Mobilität ein
42 entscheidender Treiberfaktor des Strukturwandels. Mobilität sichert überdies
43 soziale und kulturelle Teilhabe.

44

45 Häufig werden die Begriffe Mobilität und Verkehr synonym verwendet. Treffender
46 ist es, die Begriffe voneinander abzugrenzen:

47

- 48 ▪ *Mobilität* ist allgemein die Möglichkeit zur Raumüberwindung.
- 49 ▪ *Verkehr* ist die (realisierte) Ortsveränderung von Menschen und Gütern.
- 50 ▪ *Erreichbarkeit* ist die Möglichkeit/Leichtigkeit, individuelle Aktivitätsorte zu
51 erreichen.

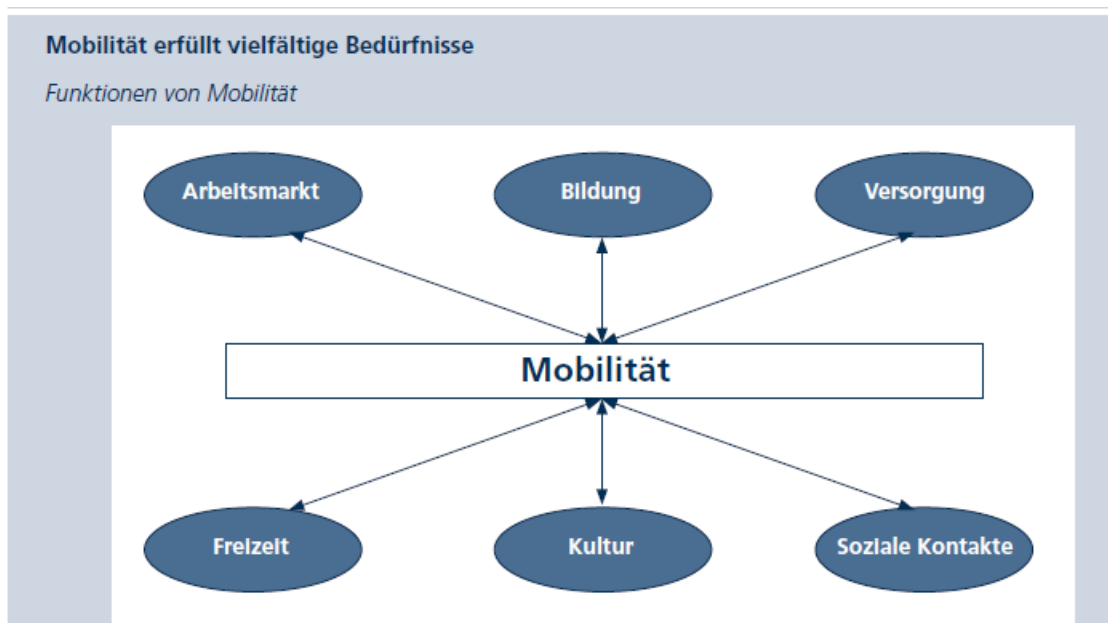
52

53 Es ist eine öffentliche Aufgabe im Rahmen der Daseinsvorsorge, Erreichbarkeit zu
54 ermöglichen. Erreichbarkeit ist somit nicht allein eine räumliche Dimension,
55 sondern sowohl von individuellen Faktoren (Bedürfnissen, finanziellen Mitteln) als
56 auch objektiven Faktoren (Verkehrssysteme, Siedlungsstruktur, Raumstruktur)
57 abhängig.

58

59 Mobilität ist Mittel zum Zweck und nur selten Selbstzweck. Mobilität deckt ein
60 weites Bedürfnisspektrum ab.

61



Quelle: FES, Wiso-Diskurs 2009,

62
63
64

65 **Unsere Position: Optimierung des ÖV-Liniennetzes darf nicht allein unter**
 66 **betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet und behandelt werden.**
 67 **Mobilität im Sinne der Erreichbarkeit = Teilhabeermöglichung ist eine**
 68 **daseinsvorsorgende kommunale Pflichtaufgabe und damit zentrale Aufgabe**
 69 **der Kommunalpolitik.**

70
71

72 **ÖV als Teilaspekt des Mobilitätssystems**

73 *Vernetzung*

74

75 Mülheim ist Teil der polyzentrischen Metropolregion Ruhr. Das ÖV-Angebot wird
 76 in der Zusammenarbeit von 26 Verkehrsunternehmen (VU) unter dem Dach des als
 77 Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) organisierten Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr
 78 erbracht. Die Leistungswerte des VRR pro Jahr: mehr als 1,1 Mrd. Fahrgäste, über
 79 270 Mio. Fahrkilometer, über eine Mrd. € Entgelteinnahme. Die Verbindungen
 80 reichen von Kranenburg bis Monheim und von Mönchengladbach bis Unna. Damit
 81 ist der VRR einer der größten Verkehrsverbände in Deutschland.

82

83 Die interkommunale Dimension muss bei der Optimierung des Liniennetzes in
 84 der Stadt stets im Blickpunkt sein. Das heißt, das Netz muss als ein
 85 stadtübergreifendes System definiert und auch „gefahren“ werden. Die

86 Metropolregion Ruhr kann nicht als Ansammlung unverbundener Inseln begriffen
87 werden.

88

89 **Unsere Position: So wie es auf der Europaebene transnationale Netze**
90 **(Stromtrassen, Bahnverbindungen etc.) gibt, die als supranationale Systeme**
91 **verstanden werden müssen, ist – dazu strukturanalog – das VRR-Netz**
92 **sozusagen „supralokal“. Eine rein stadtbezogene Betrachtungsweise greift zu**
93 **kurz.**

94

95 *Teilhabe verwirklichen*

96

97 **Unsere Position: ÖV-Netze sichern Teilhabe, ermöglichen also soziale und**
98 **kulturelle Inklusion. Gekappte Netze und/oder nicht anschlussfähige**
99 **Verbindungen entfalten exkludierende Wirkung. Für die SPD ist dieser Aspekt**
100 **von entscheidender Bedeutung. Er rangiert in der Prioritätenliste der**
101 **entscheidungsrelevanten Kriterien an oberster Stelle.**

102

103 **ÖV kostet Geld. Ein teilhabesicherndes stadtübergreifendes, die Vernetzung**
104 **der Metropolregion Ruhr ermöglichendes ÖV-Netz ist kostendeckend nicht zu**
105 **realisieren. Die öffentliche Hand muss das Netz finanzieren. Privatisierungen**
106 **sind für uns kein Mittel der Wahl. Das Effizienzkriterium ist gleichwohl**
107 **wichtig. Unwirtschaftliche Linien müssen so organisiert werden, dass das**
108 **ökonomische Optimum erzielt wird.**

109 **Gegebenenfalls sind allerdings auch netzrelevante Linien zu betreiben, wenn**
110 **sie „unwirtschaftlich“ sind.**

111

112

113

114

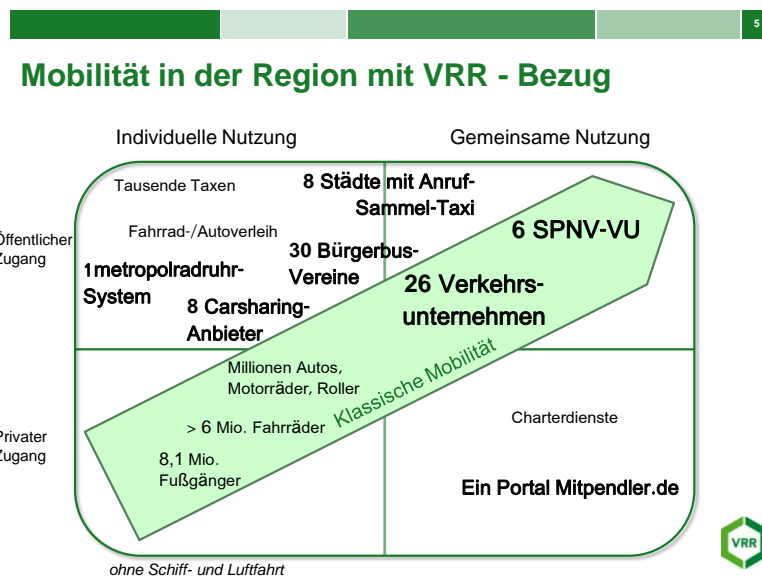
115

116

117

118

119



Quelle: VRR 2011

121 Der Zukunftsslogan des ÖV lautet *Tür-zu-Tür-Verbindungen*, meint also eine
 122 qualitative Leistung, die heute allein der Individualverkehr (IV) und hier der mit
 123 dem privaten PKW bewältigte, zu leisten in der Lage ist. Schon heute geht das
 124 öffentlich verantwortete Mobilitätsangebot über die „klassischen“ Formen (Bus,
 125 Bahnen etc.) hinaus. Im VRR-Gebiet arbeiten ergänzend 30 Bürgerbusvereine –
 126 dies meist, aber nicht nur, im ländlichen Raum, fahren Tausende Taxen, gibt es
 127 das metropolradruhr-System, das sehr gut angenommen wird und in Mülheim
 128 bereits an 24 Standorten verfügbar ist. In aller nächster Zeit kommen Car2Go und
 129 Carsharing-Angebote hinzu. In Styrum ist eine Initiative Bürgerbus entstanden. Sie
 130 gilt es zu fördern. Auch das Carsharing-Angebot in Mülheim gilt es zu verbessern.

131
 132 Car2go-Angebote haben sich z.B. Ulm, Hamburg und Amsterdam durchaus
 133 erfolgreich bewährt. Car2go bedeutet, dass man über sein Smartphone (oder PC)
 134 ein Auto, idealer Weise ein E-Car wie z.B. in Amsterdam, ordern kann. Das Navi-
 135 App sagt dem Kunden, wo das Auto steht. Mit einem elektronischen Schlüssel
 136 kann man das Fahrzeug öffnen, der physische Schlüssel ist im Auto. Nach der
 137 gefahrenen Strecke stellt man das Car2go am Ziel einfach ab. Um sich im System
 138 anzumelden, muss eine einmalige Gebühr entrichtet werden. Das Nutzungsentgelt
 139 richtet sich nach Nutzungszeit und/oder gefahrenen Kilometern. In Hamburg
 140 kostet eine Minute, 0,29 €, die Nutzungsstunde maximal rund 14,40 €. Ergänzt
 141 werden diese Tür-zu-Tür-Systeme in Zukunft durch E-Bikes, E-Roller, Pedelecs,
 142 Segways.

143 Ein beobachtbarer Trend geht vom Besitzen (eines Autos) zur gemeinsamen
144 Nutzung. Die Zahl der Führerscheinprüfungen pro Jahr geht kontinuierlich zurück.
145 Vor allem junge Leute in Metropolregionen verzichten mehr und mehr auf ein
146 eigenes Auto und setzen auf moderne, individuell zu nutzende Mobilitätssysteme,
147 die im Idealfall alle über eine einzige Plattform buchbar sind. Vernetzte
148 Mobilitätsdienstleistungen sind die Zukunft. Auf diese Zukunft gilt es die lokalen
149 öffentlichen VU vorzubereiten.

150

151 **Unsere Position: Der VRR muss für alle im Verbund zusammengefassten VU**
152 **diese Plattform sein. Er hat eben dies auch als Ziel schon längst formuliert.**

153

154 Schon heute gibt es in Deutschland und in europäischen Nachbarländern
155 umfassende Mobilitätsportfolios, die mit einer Zugangs-ID-Card genutzt und
156 nutzungsabhängig bargeldlos bezahlt werden. An diesen Best-Practise-Beispielen
157 müssen wir uns orientieren.

158

159 *ÖV – „Motor“ der ökologischen Wende*

160

161 Am 28.03. 2011 hat die Europäische Kommission ihr Weißbuch Verkehr
162 veröffentlicht. Darin sind zehn Punkte zur Zukunft des Verkehrs formuliert. Punkt 1
163 lautet:

164

165 *Halbierung der Nutzung „mit konventionellem Kraftstoff betriebener PKW“ im*
166 *Stadtverkehr bis 2030; vollständiger Verzicht auf solche Fahrzeuge in Städten bis*
167 *2050; Erreichung einer im wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in größeren*
168 *städtischen Zentren bis 2030.*

169

Quelle: EU Weißbuch Verkehr, 2011, S. 10)

170

171 CO₂-freie Stadtlogistik bedeutet, die Schadstoffemissionen des ÖV bis 2030 auf
172 null zu senken. Die SPD teilt dieses ehrgeizige Ziel. Es kann nur erreicht werden,
173 wenn konsequent auf CO₂-neutrale Antriebstechniken umgestellt wird. Diese
174 Umstellung ist Teil der umfassenden Qualitätsoffensive, die wir für die MVG
175 fordern.

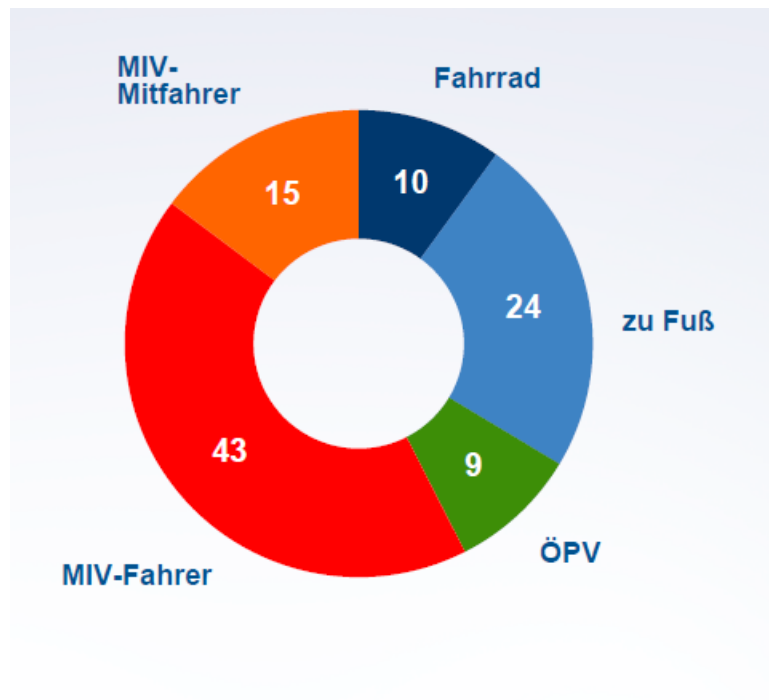
176

177 Um die ökologische Wende zu schaffen, muss der ÖV erfolgreicher sein, sprich,
178 der Nutzungsgrad muss gesteigert werden. Aktuell liegt diese in Mülheim im
179 Modal-Split bei 17%.

180

181 Die folgende Tabelle zeigt den Modal-Split als Mittelwert in Deutschland.

182



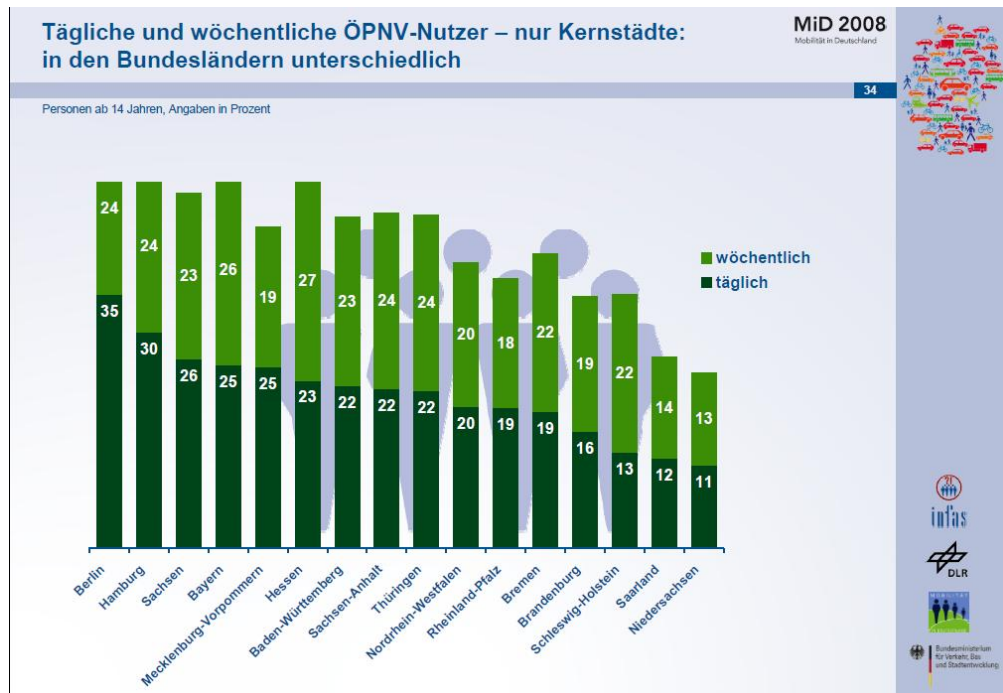
183

Quelle: Infas, MiD 2008, Ausgabe 2010

184

185 43% aller Wege werden im Umweltverbund (zu Fuß, Rad und ÖV) zurückgelegt.

186



187

188 Es zeigt sich, dass in hochverdichteten urbanen Räumen, in denen ein
 189 schienengebundenes ÖV-System (U-Bahn, S-Bahn) die Grundleistungsstruktur
 190 bildet, der Nutzungsgrad des ÖV am höchsten ist. (Berlin, Hamburg) Dies gilt
 191 auch für z.B. München, Stuttgart, aber auch für kleinere Städte wie z.B. Freiburg
 192 oder Karlsruhe.

193

194 Die Metropolregion Region Ruhr ist zwar mit oben genannten urbanen
 195 Ballungsräumen nicht ein zu eins vergleichbar, weil polyzentrisch strukturiert, muss
 196 sich aber gleichwohl vom Anspruch her mit diesen Besten messen. Die ÖV-
 197 Nutzung liegt im Ruhrgebiet bei 16%, ist also weit hinter den Spitzenregionen.

198 Was zum einen bedeutet, dass in der vernetzten Region mit täglich
 199 Hundertausenden Pendlern die Netze vom Kunden als suboptimal
 200 wahrgenommen werden. Zum anderen ist der ökologische Turnaround im Revier
 201 nur zu schaffen, wenn der ÖV-Nutzungsgrad bei $\geq 30\%$ liegt. Das bedeutet,
 202 gemessen am aktuellen Ist, eine Steigerung um nahezu 100%, was ohne massive
 203 qualitative Optimierung nicht zu leisten sein wird.

204

205 Untersucht man die Wirtschaftlichkeit z.B. der Berliner Verkehrsbetriebe, stellt man
 206 fest, dass diese trotz des wesentlich höheren Nutzungsgrades und den damit
 207 höheren Entgelterlösen, gleichwohl einen nicht unerheblichen Zuschuss aus

208 öffentlichen Mitteln bekommen. Festzustellen ist: Die Entscheidung für ein
209 hochwertiges öffentliches Transportsystem ist also eine bewusste politische
210 Festlegung.

211
212 WAZ und NRZ melden (24.01.12), dass sich die Metropolregion Ruhr für 2015 als
213 „Grüne Hauptstadt Europas“ bewirbt. Gedacht ist diese Bewerbung sozusagen als
214 Vorstufe für die 2020 geplante „Klima Expo“. 2011 war Hamburg „European Green
215 Capital“. Vor allem E-Mobility war eines der Schwerpunkte in Hamburg. Über den
216 Tag hinaus reicht das Projekt, den Stadtteil Wilhelmsburg im Rahmen einer IBA
217 zum CO₂-neutralen Stadtteil umzubauen, was sehr nahe an dem Projekt ist, das
218 Böttrop als Innovation City realisiert.

219
220 In diesen Zukunftskontext gehört das ÖV-Netz. Hamburg mit einem Modal-Split
221 von 30% ÖV will diesen deutlich verbessern. Noch wichtiger ist dies in der
222 Metropolregion Ruhr mit einem aktuellen ÖV-Anteil von gerade einmal 16%.

223
224 **Unsere Position: Es ist unsere Aufgabe den ÖV-Anteil deutlich zu steigern.**
225 **Nur so lassen sich die ehrgeizigen Klimaziele verwirklichen.**

226
227 *MVG - Wirtschaftlichkeit*

228
229 Der Verband der Verkehrsunternehmen (VDV), Dachverband aller
230 Verkehrsdienstleister in Deutschland, legt jährlich ein umfangreiches thematisches
231 und statistisches Kompendium vor, in dem auch die Wirtschaftlichkeit der
232 Unternehmen analysiert wird. So wird u.a. die Kennzahl Kostendeckungsgrad
233 berechnet. Die Verlustausgleichzuschüsse der öffentlichen Hand werden in diesen
234 Berechnungen ausgewiesen, fließen aber als „Erträge mit
235 Verlustausgleichcharakter“ nicht in die Kostendeckungsgradberechnung ein. Der
236 durchschnittliche Kostendeckungsgrad im Jahr 2010, der letzten vorliegenden
237 Statistik, betrug bundesweit 77,4%. Die MVG kommt gemäß
238 Jahreswirtschaftsbericht auf einen Wert leicht über 50%. Dies ist weit
239 unterdurchschnittlich. Insofern ist es durchaus richtig und zielführend, das
240 Angebotsportfolio der Betriebe eingehend zu untersuchen, um aus der Analyse
241 Schlüsse zur eventuellen Umstrukturierung zu ziehen.

242 **Unsere Position: Wirtschaftlichkeitsanalysen sind wichtig. Sie dürfen aber**
243 **keine Abwärtsspirale auslösen. Sprich: rein betriebswirtschaftlich induzierte**
244 **Streckenstilllegungen bzw. Ausdünnungen sehen wir kritisch. Wie oben**
245 **bereits erwähnt, ist ÖV eine Daseinsvorsorgepflichtaufgabe, die**
246 **gesellschaftliche Teilhabe sichert. Liniennetzoptimierung darf nicht als reines**
247 **Spar- und Streichungsprogramm zum Zweck der Haushaltssanierung**
248 **verstanden werden.**

249 **Die MVG fährt nachweislich vor allem bei den Schienenfahrzeugen mit sehr**
250 **altem Material. Dass dies so ist, ist auf Fehlplanungen der Vergangenheit**
251 **zurückzuführen. Die MVG benötigt kurzfristig vor allem neue Straßenbahnen,**
252 **die von der Technik und der Qualität des Komforts auf der Höhe der Zeit**
253 **sind.**

254

255 *Wer fährt ÖV?*

256

257 Die einfache Regel, wer Geld hat, fährt Auto, wer keines hat, bewegt sich mit Bus
258 und Bahnen, greift zu kurz. Beobachtbar ist der Trend weg vom Auto. Es gibt, vor
259 allem bei Jüngeren, die Orientierung, dass man individuelle Mobilität nutzen will,
260 aber nicht unbedingt besitzen. Die großen Automobilkonzerne haben diesen
261 Trend längst aufgegriffen und sind Partner in den Car2go-Feldversuchen.

262

263 Eine Studie der Consultingfirma Arthur D. Little „Zukunft der Mobilität 2020“
264 isoliert mehrere Mobilitätstypen der Zukunft. Einer darunter ist der Greenovator
265 genannte Umweltbewusste. *„Der Greenovator verbindet Umweltbewusstsein und*
266 *einen nachhaltigen Lebensstil unmittelbar mit Lebensqualität“*, heißt es in der
267 Studie, die davon ausgeht, dass dieser Typus 2020 30% ausmachen wird. Der
268 Greenovator nutzt PKW, allerdings nicht als Statussymbol im eigenen Besitz,
269 sondern als Modul im Rahmen eines integrierten Mobilitätsangebots.

270

271 In einem Online-Interview sagt der Berliner Mobilitätsexperte Weert Canzler auf
272 die Frage, wie das Mobilitätsportfolio der Zukunft aussehen wird:

273 *„Die Vision ist eine Integration der Verkehrsmittel unter Einschluss des Autos. Ein*
274 *Beispiel: Ich bin der Stadtbewohner XY, habe ein Abo auf Mobilität bei einem*
275 *Anbieter und kann damit alle öffentlichen Verkehrsmittel nutzen und habe damit*

276 auch ein Kontingent für Fahrräder und verschiedene Elektrostadtautos. Für den
277 Fernverkehr habe ich günstige Optionen für Bahn- und Flugtickets und all das
278 zusammen ist mein Mobilitätsbudget für einen Monat oder für ein Jahr. Auch das
279 Auto ist mit drin, aber es ist nicht das beherrschende Verkehrsmittel. In der Stadt
280 benötige ich ab und an ein Elektroauto, für längere Fahrten habe ich die Option
281 auf ein Hybridfahrzeug oder auf längere Sicht auf ein wasserstoffbetriebenes
282 Fahrzeug. Die Integration verschiedener Verkehrsmittel wäre der Traum. Das
283 Elektroauto ist natürlich besonders interessant, weil es wie gesagt in der Stadt als
284 Puffer für regenerative Energien steht und damit kann man auch ein interessantes
285 Geschäftsmodell anbieten, weil man den Strom verkaufen könnte. Wir sind davon
286 leider noch weit entfernt, aber die technischen Elemente sind im Prinzip
287 vorhanden.“

288 Quelle: [http://www.innovativ-in.de/elektromobilitaet-zukunft-mobilitaetsbudget-markt-strom-](http://www.innovativ-in.de/elektromobilitaet-zukunft-mobilitaetsbudget-markt-strom-konzept-_id73.html)
289 [konzept-_id73.html](http://www.innovativ-in.de/elektromobilitaet-zukunft-mobilitaetsbudget-markt-strom-konzept-_id73.html)

290

291 Ganz ähnlich äußert sich der Verkehrsforscher Stephan Rammler in einem
292 Interview der Wochenzeitung „Die Zeit“:

293

294 **ZEIT ONLINE:** *Wie sieht Ihr Idealbild von urbaner Mobilität aus?*

295

296 **Rammler:** *Zuerst müssen wir die Bedeutung der urbanen Mobilität festhalten: Seit*
297 *2007 wohnt mehr als die Hälfte aller Menschen in Städten, und diese*
298 *Urbanisierungsprozesse setzen sich fort. Mein Ideal ist eine Entindividualisierung*
299 *der Mobilität. Damit ist nicht die Aufgabe der Automobilität im Sinn der*
300 *deutschen Übersetzung als Selbst-Beweglichkeit und des Selbst-Lenkens gemeint,*
301 *sondern die Abkehr vom Besitz des Fahrzeugs. Das über 150 Jahre erfolgreiche*
302 *Modell des eigenen Autos mit Verbrennungsmotor hat ausgedient.*

303 Quelle: <http://www.zeit.de/auto/2010-04/individualverkehr-mobilitaet>

304

305 Diese Entindividualisierung funktioniert nur auf der Basis eines integrierten ÖV-
306 Systems, dessen tragende Grundstruktur Bahnen und Busse bilden, letztere als E-
307 Busse und die Bahnen mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben.

308 Beschleunigt werden wird diese Wende durch die Tatsache, dass fossile Energie
309 immer teurer werden wird. Der IWF hat im *World Economic Outlook (April 2011)*
310 Preissteigerungsraten beim Öl – und damit auch beim Endverbraucher – für die

311 kommenden Jahrzehnte von 800 % prognostiziert. Ein Liter Benzin kostet dann
312 rund 13 €.

313

314 **Unsere Position: Bei allen Planungen bedenken wir, dass wir heute für morgen**
315 **planen. Wir wollen Nachhaltigkeit erzeugen und nicht nur kurzfristige**
316 **betriebswirtschaftliche Entlastung schaffen.**

317

318 *Qualitätsziele festlegen*

319

320 Das Umweltbundesamt gab 2005 einen Leitfaden zur Qualitätsentwicklung in der
321 Mobilität heraus. (Qualität und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität)

322

323 Das Bundesamt schlägt folgende Vorgehensweise vor:

324

- 325 • Es werden langfristige **Qualitätsziele** formuliert.
- 326 • Daraus abgeleitet werden **Maßnahmen- und Aktionsprogramme**
327 formuliert.
- 328 • Konkrete **Handlungsziele** markieren die Zwischensteps auf dem Weg zu
329 den langfristigen Qualitätszielen.
- 330 • Es werden **Indikatoren** formuliert an Hand derer die Ziele messbar
331 bewertbar sind.

332

333

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

1. Umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl	1.1 Möglichst hoher Anteil der täglichen Wege im Umweltverbund
2. Sicherung und Förderung des Zufußgehens	2.1 Dichtes und funktional ausreichendes Fußwegenetz 2.2 Hohe Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums 2.3 Fußgängerfreundliches Klima
3. Sicherung und Förderung des Radverkehrs	3.1 Dichtes und sicheres Radverkehrsnetz 3.2 Sicherung der Erreichbarkeit städtischer Ziele im Radverkehr 3.3 Fahrradfreundliches Klima
4. Förderung des öffentlichen Personenverkehrs	4.1 Gute räumliche und zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel in Stadt und Region 4.2 Konkurrenzfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber dem motorisierten Individualverkehr 4.3 Gute Erreichbarkeit und attraktive Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs 4.4 ÖPNV-freundliches Klima
5. Sicherung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs	5.1 Flüssiger Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau 5.2 Flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten 5.3 Sicherung der Erreichbarkeit städtischer Ziele im MIV
6. und Ressourcen schonung	6.1 Keine Gesundheitsgefährdungen durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe 6.2 Keine getöteten und schwer verletzten Personen im Straßenverkehr 6.3 Beschränkung der vorhandenen Verkehrsflächen auf ein notwendiges Maß 6.4 Sparsamer Energieverbrauch und verstärkte Nutzung regenerativer Energien im motorisierten Verkehr
7. Nachhaltige Planung, Beteiligung und Information	7.1 Integrierte kommunale Planung unter Berücksichtigung der engen Zusammenhänge zwischen Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung und Umweltqualität 7.2 Festschreibung von umweltverträglichen Bau- und Verkehrskonzepten in den Bebauungsplänen 7.3 Regelmäßige Überprüfung der umgesetzten Siedlungs- und Verkehrskonzepte und Maßnahmen hinsichtlich der Zielerreichung in Bezug auf die festgelegten Handlungsziele 7.4 Angemessene Beteiligung der Bevölkerung an Planungen und bei der Entscheidungsfindung 7.5 Aktive Unterstützung und Förderung der Lokale Agenda 21-Aktivitäten durch die Kommunalverwaltung 7.6 Eröffnung eines freien Zugangs zu wichtigen kommunalen Daten für alle interessierten Einwohner/innen

345 Quelle: Umweltbundsamt, Qualität und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität, 2009, S. 10

346

347 Oberstes politisches Ziel muss es sein, dass der Wegeanteil im Umweltverbund (zu
348 Fuß, Rad, ÖV) möglichst groß ist. Dies ist nur zu erreichen in einem koordinierten
349 Zusammenspiel von Stadt- und Verkehrsplanung. Wenn die polyzentrische
350 Nahversorgung mehr und mehr schwindet, wird z.B. der Wegeanteil im
351 Umweltverbund nicht steigerbar sein. Um es schlicht zu sagen: Der „Tante-Emma-
352 Laden“ im Wohnquartier ist unverzichtbar.

353

354 **Unsere Ziele:**

355

- 356 • **Die Mobilitätsmodule (ÖV, IV etc.) sind nicht separat zu betrachten,**
- 357 **sondern als vernetztes sich bedingendes System.**

- 358 • **Der ÖV muss die tragende Säule der Mobilität sein/werden.**

359

360 *Erster Schritt: Qualitätsoffensive 2012*

361

362 Die Akzeptanz des ÖV hängt auch ab von „preußischen Tugenden“.

363

364 **Unsere Position: Wir wollen eine Qualitätsoffensive im ÖV. Das heißt:**

365

366 **1. Busse und Bahnen müssen pünktlich sein.**

367 **2. Über Verspätungen und/oder Ausfälle müssen die Kunden zeitnah**
368 **informiert werden.**

369 **3. Busse und Bahnen müssen sauber sein, ebenso die Anlagen**
370 **(Haltestellen, Bahnsteige etc.)**

371 **4. Kundenorientierung bedeutet Freundlichkeit des Personals – immer.**

372 **5. Die Fahrzeuge müssen auf dem Stand der Technik sein, der heute**
373 **gilt.**

374 **6. Das Gesamtsystem (Fahrzeuge, Haltestellen) muss barrierefrei sein,**
375 **um Inklusion zu ermöglichen.**


376 **7. Die Fahrzeuge müssen auch langfristig technisch und optisch in**
377 **einem perfekten Zustand gehalten werden.**

378 **8. Die MVG legt der Stadt jährlich einen Qualitätsbericht vor.**

379

380 Über das aktuell vorrangige Thema Liniennetzoptimierung hinaus muss ein
381 integriertes Mobilitätskonzept entwickelt werden.

382

SPD Mülheim an der Ruhr / PG Mobilität 


Schritt 1: Der Strategiepfad

- integrierte und vernetzte Planung
- Raumplanung u. Verkehrsplanung gehören zusammen
- soziale Dimension zielbestimmend beachten


Separierende Betrachtung einzelner Mobilitätsmodule ist nicht zielführend.

Raum- und Verkehrsplanung müssen vernetzt werden.

Die soziale Dimension von Mobilität als Ermöglichung von Teilhabe ist zentral.

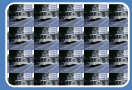
SPD Mülheim an der Ruhr / PG Mobilität 

Schritt 2: Ist-Analyse + Prognose




Demografie

- soziale Milieus / soziale Quartiere / Mobi-Bedarfe
- Mobi-Typen



ÖV - Netz

- Auslastung / Kostendeckung
- Netzleistung (z.B. Systemgeschwindigkeit, Anschluss)



MiV

- Zahlen / Ist + Prognose
- Problemkataster

Die Analyse sollte umfassend sein und Daten liefern, die über die Nutzungszahlen des ÖV hinaus reichen.

SPD Mülheim an der Ruhr / PG Mobilität 

Schritt 3: integrierte Mobilitätsplanung

Unterthemen 1 (Vorschlag)

- (1) Optimierung ÖV-Netz
- (2) innerstädtisches MiV-Netz (MiV-Konzept)
- (3) Auswirkungen Transit auf innerstädt. Netz / Transit-Konzept
- (4) City-Logistik / Schwertransportkonzept
- (5) Radwegenetz
- (6) Raumplanung / dezentrale Verdichtung
- (7) Barrierefreiheit
- (8) Car2go / Car-Sharing
- (9) Shared-Space
- (10) Faktor Mensch / Mobilitätstypen
- (11) Neo-Cities / CO₂-neutrale City

Das Thema Mobilität ist mit den links verzeichneten Subthemen bei weitem noch nicht erschöpfend beschrieben.

- 383
- 384
- 385
- 386
- 387
- 388
- 389
- 390
- 391
- 392
- 393
- 394
- 395
- 396

397 *Unsere Position zur Liniennetzoptimierung*

398

399 Das Mülheimer Liniennetz ist im Hinblick auf die derzeitigen Mobilitätsanforderungen
400 der Bevölkerung überwiegend bedarfsdeckend.

401

402 Unser Ziel ist es, dass die städteübergreifenden Straßenbahnlinien (nach DU, E, OB)
403 aufgrund der o.g. Vernetzungserfordernisse erhalten bleiben. Innerstädtisch sind
404 Kannibalisierungseffekte aufgrund von Parallelverkehren Bus – Straßenbahn zu
405 untersuchen und ggfls. zu beseitigen.

406

407 Darüber hinaus sind folgende Optimierungsoptionen des Liniennetzes im Hinblick
408 auf die resultierenden ökonomischen, ökologischen und stadtentwicklungs-
409 bezogenen Aspekte zu prüfen:

410

411 **1. Maßnahmen Busnetz**

412

413 **a. Einführung einer Ringbuslinie**

414

*Bereiche wie Mendener Brücke, Steinknappen, Holthausen Höfe
415 würden erfasst und die direkte Verbindung von Saarn über Holthausen
416 nach Heißen ermöglicht. Hier ist ggfls. zunächst ein Probebetrieb
417 einzurichten.*

418

419 **b. Optimierung des Mülheimer Nachtnetzes**

420

*Hierbei ist insbesondere der Aspekt der Angleichung an die
421 Betriebszeiten der umliegenden Städte zu berücksichtigen.*

422

423 **c. Bedarfsgerechter Einsatz von Taxibussen**

424

*Nicht nur nachts, sondern auch zu anderen verkehrsschwachen Zeiten
425 sollte der Einsatz von Taxibussen geprüft werden. Das gilt z. B. auch
426 für die Verbindung zwischen Hauptfriedhof und Flughafen.*

427

428 **d. Einführung des 10 Minuten-Taktes auf der Strecke Stadtmitte – 429 Kassenberg – Saarn (Linien 132, 133 und 752)**

430

*Für die Nutzer ist es schwierig, sich die derzeitigen verschiedenen
431 Taktzeiten zu merken.*

432

433 **e. Taktverdichtung Buslinie 131 Mülheim Hbf. – Holzstraße – 434 Breitscheid zu Hauptverkehrszeiten**

435

*Die Buslinie fährt im 30 Minuten-Takt. Es werden immer wieder
436 Beschwerden vorgetragen, dass die Schüler zum und vom
437 Schulzentrum Broich in völlig überfüllte Busse einsteigen müssen oder
438 wegen Überfüllung nicht befördert werden.*

439

440 **f. Zusätzliche Buslinie Saarner Kuppe – Mendener Brücke – An den 441 Sportstätten – Hbf.**

442

*Es besteht nur die Linienbusverbindung 753 von Saarn über die
443 Mendener Brücke zu der rechten Ruhrseite mit der weiteren Strecke
444 Oppspring bis Heißen Kirche. Die Taktzeit soll 1 Stunde betragen. Vor
445 Schulbeginn ist die Taktzeit zu verkürzen bzw. der Einsatz von E-
446 Bussen einzuplanen.*

447 *Es ist zu untersuchen, ob durch eine Buslinie mit der o.g. Linienführung*
448 *zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden können. Durch diese*
449 *Streckenführung hätten die Saarner Schüler eine direkte Verbindung zu*
450 *den Gymnasien Luisenschule und Otto-Pankok-Schule sowie zu den*
451 *Berufskollegs Kluse und Von-Bock-Straße. Auch viele Berufstätige*
452 *könnten ihren Arbeitsplatz direkt erreichen. Langfristig könnte diese*
453 *neue Linie zur Entlastung der Buslinien Stadtmitte-Kassenberg-Saarn*
454 *führen.*

455
456 **g. Einrichtung einer Buslinie Flughafensiedlung – Gustav-**
457 **Heinemann-Gesamtschule**

458 *Dadurch bliebe der direkte Anschluss der Flughafensiedlung zur*
459 *Luisenschule, zum Südbad, zur katholischen Hauptkirche „Mariae*
460 *Geburt“, zum Katholischen Krankenhaus, zu den Berufsschulen, der*
461 *Realschule und dem OP-Gymnasium erhalten. Dieser Bus könnte auch*
462 *über die Post und die Bahnstraße in Richtung Aktienstraße und Gustav-*
463 *Heinemann-Gesamtschule geleitet werden.*

464
465 **h. Buslinie 151**

466 *Berufstätige nutzen die Linie 151 aus Winkhausen Richtung Kettwig.*
467 *Ein Tausch der Linienäste mit der Linie 131 (wie in der*
468 *Verwaltungsvorlage V 11/0829-01 vorgeschlagen) würde zu langen*
469 *Umsteigezeiten führen, wenn nicht entsprechende*
470 *Anschlussmöglichkeiten in der Stadtmitte vorgesehen werden.*

471
472
473 **2. Maßnahmen Straßenbahnnetz**

474
475 **a. Einrichtung einer 3-Gymnasien-Ringlinie**

476 *Als Alternative zur Stilllegung der Straßenbahnlinie 110 ist eine*
477 *Linienführung der 112 über Kaiserstraße – Oppspring – Bismarckstraße*
478 *zu untersuchen. Dies ist mit dem Umbau der Oppspringkreuzung zu*
479 *verknüpfen, um die bestehenden Konflikte zwischen den*
480 *unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern zu entschärfen.*

481
482 **b. Einstellung der Linie 110**

483 *Grundsätzlich erscheint die Umstellung auf Busverkehr sinnvoll. Vor*
484 *einer Stilllegung mit Demontage von Gleis- und Oberleitungsanlagen*
485 *sollten jedoch auf der Strecke Hauptfriedhof - Flughafen Busse*
486 *eingesetzt werden. Ziel ist es zu testen, ob wie von der MVG erwartet,*
487 *wirklich mehr Fahrgäste beim Busbetrieb die Linie 110 nutzen werden.*
488 *Darüber hinaus ist zu untersuchen, ob die Linienführung in Styrum bei*
489 *Umstellung auf Busbetrieb bis zum Ruhrstadion verlängert werden*
490 *kann.*

491
492 **c. Linie 104**

493 *Die Linie 104 ist wegen der städteübergreifenden Vernetzung weiter*
494 *zu betreiben. Die Verlängerung der Linienführung von Abzweig*
495 *Aktienstraße – S-Bahnhof Essen-Borbeck (alternativ: Essen-Stadtmitte)*
496 *ist zu prüfen. Zu überlegen ist weiterhin, ob die Verbindung Flughafen –*
497 *Hauptfriedhof nicht von einem Bus (Linie 145) der EVAG bedient*

498 werden kann. Sollte die „3-Gymnasien-Ringlinie“ realisiert werden, ist
499 zu überlegen, ob nicht die gesamte Strecke Flughafen – Oppspring von
500 der EVAG-Buslinie 145 bedient werden kann.
501

502 **d. Linie 102**

503 *Eine Verlängerung der Linie 102 ist perspektivisch zu prüfen. Hierbei*
504 *sollte die Saarer Kuppe angebunden werden.*
505

506 **e. Linie 109 Rhein-Ruhr-Zentrum - Zeche Rosenblumendelle - MH**
507 **Clausewitzstraße - E-Frohnhausen Breilsort - ... -Essen-Steele**

508 *Eine Verlängerung der Linie 109 ist perspektivisch zu prüfen. Der*
509 *Linienverlauf entspricht weitestgehend dem Verlauf der jetzigen*
510 *Straßenbahnlinie 109. Ab der derzeitigen Endhaltestelle E-*
511 *Frohnhausen-Breilsort wird die Strecke weiter über den derzeitigen*
512 *Linienverlauf der Buslinie 138 bis zum Rhein-Ruhr-Zentrum geführt. Die*
513 *Buslinie entfällt auf dem entsprechenden Abschnitt. Diese Verlängerung*
514 *schließt den Stadtteil Essen-Frohnhausen näher an das*
515 *Einkaufszentrum an und erweitert so das Branchenangebot für die*
516 *Frohnhauser Bürgerinnen und Bürger. Zudem entsteht eine weitere*
517 *direkte Umsteigemöglichkeit zur Stadtbahnlinie U18 in Richtung*
518 *Hochschule Ruhr West via Mülheim-Hauptbahnhof und Stadtmitte, bzw.*
519 *in Richtung Essen-Berliner Platz via Essen-Hauptbahnhof.*
520

521 **f. Linie U 18**

522 *Perspektivisch ist zu prüfen, die U 18 durch den Tunnel Richtung*
523 *Duisburg zu führen, um den Netzschluss mit Duisburg herzustellen. Die*
524 *Wagen der U 18 können technisch bedingt bis zum Zoo Duisburg*
525 *fahren. Voraussetzung hierfür ist die Beseitigung des Engpasses*
526 *Unterführung Duisburger Straße der Hafentbahn. Diese Strecke würde*
527 *die Hochschulstandorte Essen und Duisburg verbinden (mit*
528 *Anschlussmöglichkeit an das Schienennetz der Rheinbahn) sowie die*
529 *Hochschule Ruhr-West in Mülheim anbinden. In einem ersten Schritt*
530 *wird der Fahrweg um 3 Haltestellen verlängert und endet an einem*
531 *Mittelbahnsteig parallel der Hauptfeuerwache.*
532
533