

**MBI-Stellungnahme zum ÖPNV-„Optimierungs“konzept der Stadt Mülheim:  
*Der Elefant kriecht heimlich und gebär ein Mäuselein,  
was aber auch noch nicht ganz geklärt ist?!***

**Insgesamt leider kein großer Wurf, weder finanziell noch zur Attraktivierung des ÖPNV, im Gegenteil:  
Das „Konzept“ ist unausgegoren mit kontraproduktiver Vorgehensweise und einer Bürgerbeteiligung als Farce!**

Die MBI lehnen die Stilllegung eines großen Teils der Straßenbahnstrecke von Styrum bis Flughafen ab, fordern eine Taktverbesserung der 901 und die Verlängerung der U 18 bis zum Betriebsgelände Broich (zukünftige FH) und sie befürworten das Buskonzept der Piratenpartei vom Grundsatz her!

Die Vorlage V 11/0829-01 behandelt auf 77 Seiten die „ÖPNV-Liniennetzoptimierung“, woran die Stadt „nur“ eineinhalb Jahre gebrütet hat und viel Geld für 3 Gutachten dazu ausgegeben hat. Prof. Monheim machte auf der MBI-Veranstaltung im Sept. [“Bus statt Bahn – Kürzen ohne Plan?“](#) deutlich, dass der Mülheimer Kurs sich gegen alle sonstigen Trends im Bereich des für eine Klimawende sehr wichtigen Mobilitätskonzeptes bewegte. Nun haben die Mülheimer Planer ein Konzept auf Kompromissbasis vorgelegt. Einspareffekt wenig mehr als die Gutachterkosten und mit unbekanntem Risiken behaftet. Vorab aber muss man feststellen, dass der Widerstand sowohl in Broich wie in Dümpten sich gelohnt hat und erfolgreich war. [An die Endäste der Linie 102 hat man sich nicht mehr heran getraut](#). Wenigstens das ist gut so.

Zu den ÖPNV-Plänen hier die wesentlichen MBI-Standpunkte:

### **0 ) Vorbemerkungen:**

Der öffentliche Nahverkehr im Ruhrgebiet ist im Vergleich zu den meisten vergleichbaren Metropolen extrem zuschussbedürftig, relativ wenig attraktiv und oft kaum benutzerfreundlich. Mülheim macht da keine Ausnahme.

Ziel aller geänderten oder neuen Konzepte muss es also sein, mehr Fahrgäste in den ÖPNV zu bekommen, weil auch nur so der Zuschussbedarf wirklich reduziert werden kann.

#### **1. Zum Verfahren und der Beteiligung der Bürger bzw. Nutzer**

Das Verfahren bis zur Vorlage des o.g. Konzeptentwurfs war alles andere als ein Rumesblatt und eher kontraproduktiv. Erst passierte monatelang nichts und das 1. Gutachten blieb unter Verschluss, obwohl Grundlage für die zugehörige HSK-Maßnahme. Dann sollte die erst im Okt. beschlossene Maßnahme scheinbar in Nov. und Jan. beschlossen werden. Nachdem Ende Jan. alles (Vorverlegung Nachtnetz, Abkappung der Linie 102) als nicht durchsetzbar erwies, sollte eine größere Lösung inkl. Bürgerbeteiligung her. Doch dann folgten 9 Monate Geheimniskrämerei und 2 weitere Geheimgutachten. Im Nov. soll das vorgelegte Konzept in die BV's und den Wirtschaftsausschuss und danach in 3 Bürgerversammlungen. Der Rat im Dez. soll dann endgültig entscheiden.

Irgendwie alles verquer: Warum wurde das Gespräch mit den Bürgern nicht vor den Beratungen in den Fachausschüssen gesucht? So ist diese halbherzige Bürger“beteiligung“ eine Farce. Wie sollen denn so z.B. Bürgervorschläge mit einfließen können? Dafür, dass es sich beim ÖPNV um hochgradig öffentliche Angelegenheiten handelt, ist die langwierige Geheimniskrämerei und die nachträgliche Bürgerinformation (Beteiligung kann man das nämlich nicht nennen!) eher erbärmlich! Das Ergebnis – egal was beschlossen wird - wird über den Köpfen der Betroffenen entschieden und erhöht deshalb die Akzeptanz nicht, eher im Gegenteil. Diese Art des Verfahrens ist auch nicht geeignet, das Ansehen des ÖPNV zu steigern.

## II. Straßenbahnlinien:

Grundsätzlich gilt, dass in Ballungsräumen Straßenbahnlinien aus ökologischer und fahrgastfreundlicher Sicht erhalten und nach Möglichkeit noch ausgebaut werden sollten, und zwar nur oberirdisch. Straßenbahnen sind der effektivste und attraktivste Teil jedes oberirdischen ÖPNV-Netzes. **Dass im polyzentrischen Ruhrgebiet auch dabei der städteübergreifende Blick viel mehr in den Vordergrund gestellt werden muss, sollte ebenfalls Standard werden.**

Das vorgeschlagene „Optimierungskonzept“ will die Linie 110 ganz stilllegen, die 112 ab Kaiserplatz auf der heutigen 104-Strecke verlängern bis Hauptfriedhof und die 104 von der Zentralen Haltestelle in Zukunft über die Friedrichstr. nur bis zur Werthgasse als Endhaltestelle führen.

**Dazu vorab:** Die MBI bedauern, wenn die gesamte Linie 110 wegen mangelndem Fahrgastaufkommen eingestellt wird. Ist eine Straßenbahnstrecke einmal stillgelegt, wird es teuer und problematisch, sie jemals wieder zu eröffnen. Es ist bedauerlich und bezeichnend, dass die diversen Gutachten keinen einzigen Auftrag enthielten, wie die 110 besser ausgelastet werden könne.

**Doch: Selbst wenn man akzeptiert, dass die 110 ganz durch eine Buslinie ersetzt würde, sind die weiteren o.g. Maßnahmen kein ausgereiftes und zukunftsträchtiges Konzept,** denn

- 1.) Sind die Rückzahlungen für die „Beschleunigung der Linie 110“ ungeklärt, mit der bekanntlich erst vor kurzem ein ganzer Teil von „Ruhrbania-Baulos 1“ finanziert wurde. (Es zeugt zudem nicht gerade von vorausschauender Planung, eine StraBa-Linie erst teuer zu beschleunigen, um sie dann stillzulegen!)
- 2.) Wären die Haltestellen von Kaiserplatz bis Hauptfriedhof für eine Verlängerung der 112 alle umzubauen auf Niederflurfahrzeuge, wofür aber keine Kosten in der Vorlage zuzuordnen sind. Noch grundsätzlicher muss angezweifelt werden, ob die Fahrzeuge der 112 überhaupt für das steile Gefälle der Kaiserstr. hoch geeignet sind.
- 3.) Wäre es städtebaulich kontraproduktiv, die Straßenbahn von Hauptfriedhof zum Flughafen ganz aufzugeben, wenn am Flughafen noch ein großes Gewerbegebiet (H 18) hin soll!
- 4.) wäre die Aufgabe auch der Schienenstrecke von Werthgasse bis zum Oppspring ein kurz-sichtiger Fehler, der kaum wieder korrigierbar sein würde.

**Die MBI fordern deshalb:**

- 1.) Klärung der trotz mehrfacher Gutachten ungeklärten Fragen zur 110 und 112 (s.o.)
- 2.) Je nach Klärung der Fragen zur 112 ergeben sich folgende 2 Varianten bzw. Möglichkeiten (immer in der Annahme der Ersetzung der 110 durch eine Buslinie):
  - a) wenn die vorgeschlagene Verlängerung der 112 machbar und finanzierbar sein sollte, könnten die MBI dem zustimmen, aber nur, wenn dafür die 104 auf der Strecke der heutigen 110 bis zum Flughafen fahren würde
  - b) wenn die Verlängerung der 112 zu problematisch sein sollte, schlagen die MBI vor, die 104 weiter die Kaiserstr. bis zum Flughafen fahren zu lassen und die 112 mindestens bis Werthgasse zu führen

Unabhängig davon sind die MBI

**1.) für eine Taktverbesserung der 901 nicht erst zur Eröffnung der FH, sondern jetzt**

**2.) für die geplante Straßenbahnlinie nach Saarn, allerdings**

**a) dann auch bis zur Saarner Kuppe und nicht nur bis Straßburger Allee**

**b) keine Stilllegung des Astes der 102 von Holzstr. bis Uhlenhorst bei einer Bahn nach Saarn**

**3.) Verlängerung der U 18 bis auf das Betriebsgelände als Endhaltestelle für die zukünftige FH**

## III.) Busnetz

Vom Grundsatz her **befürworten die MBI das von den Piraten ausgearbeitete Konzept** für ein benutzerfreundlicheres Busnetz. Die MBI werden sich dafür einsetzen, dass das Piratenkonzept zum Zielkonzept für den Mülheimer ÖPNV wird, wobei Einzelheiten logischerweise noch auf die Umsetzbarkeit geprüft werden müssen. Zusätzlich schlagen die MBI die Änderung der **Linie 151 über die Gracht, Haltestelle U 18**, vor bei 20-Minutentakt. Und eine zukünftige **Buslinie 110 muss am Ruhrstadion oder am Ruhrpark** in Alstaden beginnen, Schloss Styrum/Aquarius passieren und **von Friedrich-Ebert-Straße über Sand-/ Aktien/ Eppinghoferstr. zum Hauptbahnhof fahren zu lassen, nicht über den Tourainer Ring!**

Beim unübersichtlichen Buskonzept der Grünen werden die **MBI keineswegs der vorgeschlagenen Änderung der Linienführung des 122er Busses zustimmen.** Diese städteübergreifende Verbindung muss so bleiben, wie sie auch gut funktioniert. Der **Vorverlegung des Nachtnetzes** um 1 Stunde auf 22.30 Uhr werden die MBI ebenfalls nicht zustimmen. Es ist dabei notwendig, das Mülheimer Nachtnetz endlich mehr mit allen Nachbarstädten gleich beginnen zu lassen und überhaupt besser zu koordinieren. Die MBI könnten allenfalls einer Vorverlegung auf 23 Uhr zustimmen, um so zur gleichen Zeit wie Oberhausen auf Nachtnetz umzusteigen.

WAZ-Fragen zur ÖPNV-Optimierung

und **MBI-Vorschläge und Anregungen** dazu:

1. Stadtbahn U18
2. Straßenbahn 102 - Uhlenhorst - Stadtmitte - Mülheim Hbf - Oberdümpfen
3. Straßenbahn 104 - Flughafen - Stadtmitte - Grenze Borbeck - E Abzweig Aktienstraße
4. Straßenbahn 110 - Friesenstraße - MH Styrum - Stadtmitte - Hauptfriedhof
5. Straßenbahn 112 - MH Kaiserplatz - Landwehr - Oberhausen Hbf - Neue Mitte - OB Neumarkt
6. Straßenbahn 901 - Mülheim Hbf - MH Speldorf - Duisburg Hbf - Ruhrort - Laar - Beeck - Marxloh - Obermarxloh
7. Neue Straßenbahnlinien
8. Sonstige Forderungen/Ideen zum Straßenbahnnetz
9. Bus 122 - Mülheim Hbf - Raffelberg - MH Styrum - OB Hbf - Sterkrade Mitte - Goerdelerstraße
10. Bus 124 - MH Speldorf - Mülheim Hbf - OB Wehrstraße
11. Bus 129 - MH Rhein-Ruhr-Zentrum - Heißen Kirche - MH Winkhausen - MH Styrum - OB Alstaden
12. Bus 131 - Rtg Breitscheid Nord - MH Selbeck - Stadtmitte - Mülheim Hbf
13. Bus 132 - Kattowitzer Straße - Heißen Kirche - Mülheim Hbf - Mintard
14. Bus 133 - Heidkamp - Mülheim Hbf - Stadtmitte - Saarner Kuppe
15. Bus 134 - Saalestraße - Speldorf Friedhof - Broich Friedhof - Schulzentrum Saarn
16. Bus 135 - Schleuse Raffelberg - Hafen - Stadtmitte - Mülheim Hbf
17. Bus 136 - E Haarzopf - Heißen Kirche - Oberhausen Hbf - OB Anne-Frank-Realschule
18. Bus 138 - Heißen Kirche - Heimaterde - Rhein-Ruhr-Zentrum - E Frohnhausen
19. Bus 145 - Mülheim Flughafen - Essen Haarzopf - Essen Hbf - Stadtwald – Heisingen (Evag)
20. Bus 151 - Boverstraße - Winkhausen - Stadtmitte - E Kettwig
21. Bus 752 - Mülheim Hbf - MH Saarn - MH Selbeck - Ratingen Lintorf - Düsseldorf Hbf
22. Bus 753 - Heißen Kirche - MH Saarn - MH Selbeck - Ratingen Mitte
23. Bus 976 - OB-Königshardt – OB-Sterkrade - OB-Buschhausen - OB –Hbf. – Dümpfen – Heifeskamp (Stoag)
24. Neue Buslinien
25. Sonstige Forderungen/Ideen zum Busnetz:
26. Nachtnetz

MBI-Vorschläge zu den Punkten 1-26 siehe Rückseite

**Hauptziel muss die Attraktivierung des ÖPNV sein, um mehr Fahrgäste zu bekommen. Ein wichtiger Aspekt muss auch die bessere Anbindung und Koordination mit den Nachbarstädten sein, denn schließlich sind viele Aktivitäten von Arbeiten, Einkaufen, Kultur, Spaziergehen bis Fußball usw. längst interkommunal und auch bei vielen Mülheimer/innen alltäglich**

## MBI-Vorschläge zur Liniennetzoptimierung des ÖPNV

Zu 1) Die U18 verlängern bis Broich zur Fachhochschule

Zu 2) bis 5) alle Schienenverbindungen sind nach Möglichkeit zu erhalten. Die Linie 104 sollte in Zukunft wieder in Essen bis Helenenstr. weitergeführt werden  
Der Abschnitt Stadtmitte - Flughafen könnte von der Linie 112 übernommen werden, sofern überhaupt ohne großen Aufwand möglich

Straßenbahnringverkehr Stadtmitte - Kahlenberg - Oppspring - Kaiserstraße - Stadtmitte

**104** Helenenstr. Essen, Abzw. Aktienstraße - Grenze Borbeck - Stadtmitte - Wertgasse - Oppspring - Sportzentrum Südstr. (- Kaiserplatz - Stadtmitte – Gr. Borbeck als 114)

**114** Grenze Borbeck - Stadtmitte - Kaiserplatz - Oppspring - Witthausstr. (- Wertgasse - Stadtmitte - E.-Abzw. Aktienstraße als 104)

- Beide Linien verkehren jeweils alle 20 Minuten und sind betrieblich mit einander durchgebunden. Die 104 Richtung Sportzentrum Südstraße schildert bereits an der Witthausstraße auf „114“ um und fährt zurück zur Grenze Borbeck. Entsprechend schildert die 114 in Richtung Witthausstraße bereits am Sportzentrum Südstraße auf „104“ um und fährt zurück zum Abzw. Aktienstraße in Essen.
- Die Anbindung von der Aktienstraße zum Forum bleibt mit der Linie 114 alle 20 Minuten bestehen.
- In der Schwachverkehrszeit entfällt die Linie 114. Die Linie 104 fährt dann vom Oppspring weiter zum Hauptfriedhof (anstatt zum Sportzentrum Südstraße) und ergänzt die Linie 112 auf dem Abschnitt „Oppspring - Hauptfriedhof“ zum 15 Minuten-Takt.

Zu 6) 901 wieder durchgehend im 10 Min. Takt.

Zu 7) Neue Straßenbahnlinien: Verlängerung Linie 102 ab Heuweg zur Saarner Kuppe

Zu 9) Bus 122 vom Lierberg über Heerstr. Liebig – Ulmenallee- Michael- Bülowstr. – Broicher Mitte zum Hbf & zurück.

Zu 10) Bus 124 weiter über Katzenbruch Eingang Speldorfer Friedhof am Uhlenhorstweg – DU – Wedau - DU – Buchholz Unfallklinik

Zu 13) Bus 132 Heißen Kirche – Bbf – Kaiserplatz – Saarn – Mintard - Kettwig S - Bahn

Zu 14) Bus 133 über Mellinghofer Str. – Zehntweg zum Heidkamp ( Optimierung zwischen Linie 102 und Nordstraße )

Zu 16) Bus 135 Vom Hbf über Hafen – Ruhrdeich – bis DU–Ruhrort – oder DU -Homberg

Zu 20) Bus 151 von Hbf über Buggenbeck U 18 Hst. Gracht – Sigismundstr. – Dichterviertel – Boverstr. – ( Wohngebiet oberhalb der Mellinghoferstr.) Mühlenstr. – Mellinghoferstr. – Mannesmannallee – bis zur Endstelle Wehrstraße.

Zu 21 & 22) Bus 752 & 753 im 30 Minuten – Takt mit guten Übergang in Saarn an die anderen Buslinien.

Zu 24) ggfs. Ersatzbus 110 vom Ruhrpark OB – Altstadt über Stadion – Styrum S – Bahn – Aquarius/Schloss – Friedrich Ebert – Sandstr. – Aktien – Mellinghofer – Hbf – Kaiserplatz – Leineweber – Oppspring – Flughafen- Meisenburg ( mit Anschluss nach Kettwig & E – Bredeney) über Schuir nach E – Werden S – Bahn mit Anschluß an Bus zur Ruhrlandklinik.

Bus 123 vom Hbf über Kaiserplatz – Marienhospital ( Eingang Muhrenkamp ) - Alter Friedhof - Ev. Krankenhaus ( Eingang Schulstr. ) Friedrich – Wilhelmstr. zum Wasserbahnhof.

Zu 25 ) Bessere Übergänge zwischen Schiene & Straße – Tages Takte bis 22.00 Uhr für Berufstätige & Kunden die erst spät einkaufen können, oder von der Mittagschicht kommen oder zur Nachtschicht müssen. An Wochenenden bessere Takte: ab 9.00 Uhr und mindesten 15 Minuten Takt.

Zu 26) Nachtnetz möglichst erst ab 0.00 Uhr, zumindest aber zeitgleich mit Duisburg und Oberhausen, die heute noch um 23.00 mit dem Nachtnetz beginnen