

*Attraktiver Blickfang – die Station „Neue Mitte“. Bahnen und Busse halten im Obergeschoss.*



**Verkehr und Stadtentwicklung:**

# Die alte, neue Straßenbahn von Oberhausen

**Anmerkungen zu einem Entscheidungsprozess**

*Von Dierk Hans Hoefs*

Die Wiedereinführung der Straßenbahn in Oberhausen und die zentrale Trasse für Bahnen und Busse durch die „Neue Mitte“ ist ein Erfolg der integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung. Dabei wurden zunächst entstehende Mehrkosten durch die hohe Akzeptanz der Straßenbahn bei den Fahrgästen wettgemacht. Letztlich konnte sogar die städtische Vorgabe, dass die Wiedereinführung der Straßenbahn kostenneutral erfolgen sollte, erfüllt werden.

## Rückblick

**A**m 4. April 1897 fuhr in Oberhausen die erste kommunal betriebene Straßenbahn Deutschlands. 71 Jahre lang erfüllte sie ihre Pflicht, brachte morgens Menschen zur Arbeit oder zur Schule und abends wieder zurück, fuhr bei Wind und Wetter, sommers wie winters. Am 13. Oktober 1968 schien sie ausgedient zu haben, ihr Betrieb wurde eingestellt. Doch es war kein Abschied für immer.

Nach einem bahnlosen Intermezzo von 28 Jahren rollt seit dem 1. Juni 1996 in Oberhausen wieder eine Straßenbahn. Verbunden mit ihrer Wiedereinführung hatten die Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG) ein vollkommen neues Nahverkehrsnetz konzipieren und bauen lassen. Allen Skeptikern zum Trotz nahmen die Oberhausener dieses Angebot an: Noch 1996 wurden 21,5 Prozent mehr Fahrgäste als im Vorjahr in Bussen und Bahnen gezählt. 1997 und 1998 konnte die STOAG weiter zulegen. Insgesamt stieg die Anzahl der Fahrgäste im

öffentlichen Netz von 24,5 Mio. im Jahr 1995 (altes Netz) auf 36 Mio. im Jahr 1998 (neues Netz); dies ist ein Zuwachs von 47 Prozent. An dieser Entwicklung hat die Straßenbahn maßgeblichen Anteil.

## Grundsatzentscheidung

Nach einer sehr intensiven öffentlichen Diskussion hatte der Rat der Stadt am 8. Februar 1993 den Verkehrsentwicklungsplan für Oberhausen verabschiedet. Sein Hauptziel war ein stadtverträglicher Verkehr.



*Schnell und ohne Behinderungen fährt jetzt die Straßenbahn. Aus dem Einschnitt für eine ehemalige Industriebahn wurde so eine neue Verkehrs-Trasse durch Oberhausens Neue Mitte.*

Am gleichen Tag wurde der Bebauungsplan für den Kernbereich der Neuen Mitte als Satzung beschlossen. Die „Neue Mitte Oberhausen“ ist ein 150 Hektar großes kombiniertes Gewerbe- und Freizeitzentrum in der geographischen Mitte der Stadt; seine wesentlichsten Teile wurden im September 1996 eröffnet.

Um die Aussagen des Verkehrsentwicklungsplans zum öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) zu konkretisieren, waren weitere Untersuchungen und Entscheidungen erforderlich. Am 7. Februar 1994 hatte der Rat einen Grundsatzbeschluss gefasst – er lautete: In Oberhausen wird die Straßenbahn wieder eingeführt. Ein Jahr später, am 10. Juli 1995, verabschiedetem Stadt und STOAG-Aufsichtsrat einen Beschluss darüber, wie das zukünftige Straßenbahn-Liniennetz aussehen sollte.

### Verkehrsnetz

**B**is zum 1. Juni 1996 hatten die Stadtwerke Oberhausen AG ein historisch gewachsenes Netz genutzt, das zwar alle Stadtbereiche einbezog, aber letztlich wegen langer Fahrzeiten und geringer Pünktlichkeit wenig attraktiv war. Das Netz bestand fast ausschließlich aus gleichberechtigten „mäandrierenden“ Buslinien, es gab nur wenige Busspuren,

die Fahrplankarte waren zu lang und das Image des öffentlichen Personen-Nahverkehrs wurde immer schlechter.

Seit dem 2. Juni 1996 besteht nun in Oberhausen ein vollkommen verändertes Nahverkehrsnetz mit neuen Linien, neuen Takten, neuen Fahrzeiten, neuen Fahrzeugen, neuen Haltestellen und einer 6,3 Kilometer langen, neuen, vom Autoverkehr unabhängigen Nahverkehrs-Trasse zwischen Sterkrade und Alt-Oberhausen. Sie ist das Rückgrat der gesamten Planung. Auf ihr verkehren ausschließlich Straßenbahnen und City-Express-Busse. Diese Busse verbinden die nördlichen und die südlichen Stadtteile sowohl miteinander als auch mit der Neuen Mitte. Stadtbushlinien ergänzen das System, erschließen weitere Teilbereiche der Stadt und sind gleichzeitig Zubringer zu den Straßenbahnen und City-Express-Bushlinien.

Das neue Netz ist hierarchisch gegliedert. Die Stadtwerke Oberhausen AG betreibt – zum Teil im Gemeinschaftsverkehr – eine Straßenbahnlinie, fünf City-Express-Linien, 17 Stadtbushlinien, fünf Nacht-Express-Linien an Wochenenden und zwei nächtliche Sommer-Express-Linien an Werktagen. Außerdem wird ein Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr angeboten. Tagsüber fahren die Straßenbahnen und die City-Express-Busse im 10-Minuten-Takt und die Stadtbush im 20-Minuten-Takt (Tabelle 1). Auf der zentralen Nahverkehrs-Trasse beträgt die mittlere Wagenfolge 100 Sekunden je Richtung.

Gegenüber dem alten Netz wurde die Betriebsleistung um 46,1 Prozent (Nutzwagen-Kilometer) oder um 69,2 Prozent (Platz-Kilometer) erhöht. Die mittlere Jahresleistung liegt bei den Straßenbahnen

und den City-Express-Bussen bei 100.000 Kilometern und bei den Stadtbushlinienbussen bei 70.000 Kilometern.

Alle sechs Straßenbahnwagen, alle 29 Gelenkbusse und 49 der 108 Standardbusse haben die moderne Niederflertechnik. Um den Einstieg in die Omnibusse für Behinderte und Erwachsene mit Kinderwagen noch mehr zu erleichtern, wurden alle Niederflerbusse nachträglich mit behindertengerechten ausklappbaren Bodenplatten ausgerüstet.

In allen Fahrzeugen werden die Haltestellen nicht nur angezeigt, sondern auch angesagt. Diese Ansage erfolgt automatisch.

Die Busse sind an ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem angeschlossen, das ihnen bei eventuellen Verspätungen an knapp 100 Ampeln den Vorrang gewährt.

### Ausgangssituation

Im Prozess der Entscheidungsfindung hatte sich für die Stadtwerke Oberhausen AG zu keinem Zeitpunkt die Frage gestellt „Straßenbahn oder Bus?“. Vielmehr war abzuwägen zwischen einem kombinierten Straßenbahn-/Bussystem und einem reinen Bussystem. Dabei war klar, dass auch dann, wenn die Entscheidung für die Straßenbahn fiel, über 90 Prozent der Betriebsleistung von Bussen erbracht werden müsste.

Für Stadt und STOAG war vor allem die Frage zu beantworten: „Welches ist unter städtebaulichen, verkehrlichen, ökologischen und nicht zuletzt wirtschaftlichen Gesichtspunkten das günstigste Konzept für den öffentlichen Personen-Nahverkehr?“



Station „Arbeitsamt“: Busse und Bahnen in dichter Folge.



*So flott wie hier fährt der Bus in den Stadtstraßen nicht. Auch dabei ist spürbar: Die Straßenbahn ist schneller und wesentlich komfortabler.*

Dabei mussten vier vom Rat vorgegebene Rahmenbedingungen beachtet werden:

- Das kombinierte Straßenbahn-/Busnetz soll sich betriebswirtschaftlich rechnen.
- Mindestens 30 Prozent des Verkehrsaufkommens der Neuen Mitte muss über den öffentlichen Personen-Nahverkehr abgewickelt werden (Auflage der Landesregierung bei der Genehmigung der 35. Änderung des Gebietentwicklungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf).
- Das neue Netz muss vor der Eröffnung der Neuen Mitte im Jahr 1996 betriebsbereit sein.
- Das Betriebsdefizit der Stadtwerke Oberhausen AG wird auf den Stand von 1993 real festgeschrieben; allerdings dürfen der Kapitaldienst und die Unterhaltungskosten für die zentrale Trasse und deren Zulaufstrecken dem Betriebsergebnis nicht angelastet werden.

### Planspiele

**H**inzugezogene Gutachter prognostizierten, dass die Anzahl der täglichen Wege im Binnen-, Quell- und Zielverkehr Oberhausens von 1989 (Analysejahr) auf 2005 (Planungshorizont) um rund 21 Prozent zunehmen würde. Die Entwicklung bei den einzel-

nen Verkehrsmitteln sollte dabei sehr unterschiedlich sein: Während der Umweltverbund (Öffentlicher Personen-Nahverkehr + Fahrrad + Füße) erhebliche Zuwächse erwarten konnte, würde der motorisierte Individualverkehr zurückgehen. Der Anteil des Umweltverbundes an allen Wegen sollte von damals knapp 50 Prozent auf zukünftig rund 60 Prozent steigen; der Anteil des motorisierten Individualverkehrs dementsprechend von gut 50 Prozent auf rund 40 Prozent zurückgehen (siehe Tabelle 3).

Interessant ist die im Zusammenhang damit vorgenommene Gegenüberstellung zwischen den Auswirkungen eines kombinierten Straßenbahn-/Busnetzes zu denen eines – vergleichsweise ebenfalls untersuchten – reinen Busnetzes. Beim kombinierten Straßenbahn-/Busnetz verschiebt sich der Modal Split um 1,4 Prozentpunkte zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs. Dabei werden insgesamt rund 13.000 tägliche Wege mit Bus oder Straßenbahn zurückgelegt.

Auch bei der Bewältigung des Verkehrsaufkommens der Neuen Mitte hat das kombinierte Straßenbahn-/Busnetz Vorteile: Gegenüber einem reinen Busnetz verschiebt sich der Modal Split um 2,2 Prozentpunkte zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs, das heißt: Er wird bei rund 3.500 täglichen Wegen zusätzlich bevorzugt.

In beiden Netzfällen konnte die Forderung der Landesregierung erfüllt werden, mindestens 30 Prozent des Verkehrsaufkommens der Neuen Mitte mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzuwickeln.

Die Strukturen des kombinierten Straßenbahn-/Busnetzes und des reinen Busnetzes unterscheiden sich nicht wesentlich. Beide konnten die anstehende Verkehrsarbeit bewältigen. Allerdings rechneten die Verkehrsplaner aus, dass der ausschließliche Busverkehr in den Spitzenstunden an die Kapazitätsgrenze der neuen Nahverkehrs-Trasse gestoßen wäre.

Mit der Realisierung des Verkehrsentwicklungsplans – so die schon erwähnten Gutachter – würden sich auch die verkehrsbedingten Emissionen in Oberhausen erheblich reduzieren. Dabei sei der Unterschied zwischen einem kombinierten Straßenbahn-/Busnetz und einem reinen Busnetz nur insofern erwähnenswert, weil die Oberhausener ihre Straßenbahn schätzen und deshalb täglich rund 13.000 Individual-Fahrten weniger unternehmen würden.

Durch Testentwürfe gelang es nachzuweisen, dass sich sowohl die neue Trasse für den öffentlichen Personen-Nahverkehr (eine ehemalige Industriebahnlinie) als auch die Straßenbahn-Zulaufstrecke nach Mülheim an der Ruhr harmonisch in das Stadtbild einpassen ließen. Bei der späteren Umsetzung wurde dann auch besonderes Gewicht auf die Gestaltung der Fahrwege und Haltestellen gelegt. Hierfür konnten hervorragende Architekten gewonnen werden.

Der vom Rat vorgegebene Rahmen für das Betriebsergebnis der Stadtwerke Oberhausen AG konnte von beiden Netzkonzeptionen eingehalten werden. Allerdings schneidet das reine Busnetz um rund 400 000 DM pro Jahr günstiger ab als das Straßenbahn-/Busnetz. Den um rund 2,6 Millionen DM höheren jährlichen Erträgen stehen beim Straßenbahn-/Busnetz um rund 3,0 Millionen DM höhere Aufwendungen gegenüber (Tabelle 2).

Für die Wiedereinführung der Straßenbahn und damit für ein kombiniertes Straßenbahn-/Busnetz sprachen letztlich folgende Gesichtspunkte:

- Gegenüber einem reinen Busnetz werden zusätzlich rund 13 000

Tabelle 1: Vom gewachsenen Netz zum neuen Angebot

Produkt	Netz 1995/1996			Netz 1998/1999		
	Linien	Mo-Fr Tageszeit	Mo-Fr Takt (Min.)	Linien	Mo-Fr Tageszeit	Mo-Fr Takt (Min.)
Tram	0			1	4-6 Uhr 6-18 Uhr 18-21 Uhr 21-1 Uhr	30 10 15 30
CE City Express	3	4 - 6 Uhr 6 - 19 Uhr 19 - 24 Uhr	30	5	4 - 6 Uhr 6 - 18 Uhr 18 - 21 Uhr 21 - 1Uhr	30 10 15 30
Stadtlinien	26	4 - 6 Uhr 6 - 19 Uhr 19 - 24 Uhr	15/20/30/80 15/20/30/80 30/80/-	16	4 - 6 Uhr 6 - 18 Uhr 18 - 21 Uhr 21 - 1Uhr	30/60 20 30 30/60

*Das Liniennetz wurde neu strukturiert, das Angebot grundlegend verbessert. Den Mehraufwand bringen die Fahrgelder wieder ein, auch die Mehrkosten der Straßenbahn.*

Tabelle 2

Verkehrsentwicklungsplanung Oberhausen		
geplantes Betriebsergebnis der STOAG		
Beträge in 1000 DM	Erträge	Aufwendungen
1993	30881	63673
1997		
Tram-/Busnetz	50033	82359
reines Busnetz	47402	79343
Differenz	-2631	-3016



Tabelle 3: Modalsplit mit und ohne Tram

	ÖPNV	Fahrrad	zu Fuß	MIV
<b>Analyse 1989</b>	16,3%	8,7%	23,7%	51,3%
<b>Prognose 2005 Stadt Oberhausen</b>				
Tram-/Busnetz	24,0%	10,3%	26,4%	39,3%
reines Busnetz	22,6%	10,3%	26,4%	40,7%
<b>Prognose 2005 Neue Mitte Oberhausen</b>				
Tram-/Busnetz	35,4%	5,7%	1,5%	57,4%
reines Busnetz	33,2%	5,7%	1,5%	59,6%

*Der Aufwand lohnt sich. Auf den ersten Blick erscheinen die Unterschiede im Modalsplit gering; Die Straßenbahn verschiebt den Anteil des öffentlichen Verkehrs nur um wenige Prozentpunkte. Aber ohne das neue Netz würde der öffentliche Verkehr am Verkehrswachstum nicht mehr teilhaben. Die großzügigen Straßen- und Parkplatzbauten sind schon vorhanden.*

werktägliche Wege zum Öffentlichen Nahverkehr verlagert. Damit liegt der erwartete Zuwachs mit + 77,0 Prozent erheblich höher als beim reinen Busnetz (+ 66,1 Prozent).

- Die Verkehrsemissionen sind beim kombinierten Straßenbahn-/Busnetz niedriger, weil
  - weniger Kfz-Fahrten anfallen und
  - die Straßenbahn gegenüber dem Bus praktisch emissionsfrei ist.
  - Das reine Busnetz stößt auf der Trasse an seine Kapazitätsgrenze (s.o.). Demgegenüber ist die Straßenbahn wegen der möglichen Doppeltraktion flexibler.
- Die Straßenbahn hat gegenüber dem Bus einen besseren Fahrkomfort.
- Die Straßenbahn hat ein besseres Image. (Bei sonst gleichen Verhältnissen erreicht die Straßenbahn gegenüber dem Bus 10 bis 15 Prozent mehr Fahrgäste.)
- Die Straßenbahn kann mit den zur Zeit an den Stadtgrenzen endenden Straßenbahnlinien der Nachbarstädte Mülheim an der Ruhr und Essen verknüpft werden, wodurch die Erschließung des gesamten Raumes verbessert wird.

Nach einem sehr eingehenden Diskussions- und Entscheidungsprozess, der hier nur knapp vorgestellt werden kann, hatten sich der Rat der Stadt Oberhausen und der Aufsichtsrat der STOAG 1994 eindeutig für das kombinierte Straßenbahn-/Busnetz und damit für die Wiedereinführung der Straßenbahn ausgesprochen.

### Investitionen

Um die neue Netzkonzeption umsetzen zu können, mussten

- die 6,3 Kilometer lange Trasse für den öffentlichen Personen-Nahverkehr einschließlich einer 3,0 Kilometer langen Straßenbahn-Zulaufstrecke nach Mülheim an der Ruhr gebaut werden (261,2 Millionen DM);
- Haltestellen fahrgastgerecht umgebaut werden (13,6 Millionen DM);
- an den (neuen) Endstellen Fahrertouletten installiert werden (2,6 Millionen DM);
- ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem einschließlich einer dynami-

schen Fahrgastinformation eingerichtet werden (11,2 Millionen DM);

- die Omnibus-Wartehalle auf dem Betriebshof erweitert werden (1,3 Millionen DM).

**D**er größte Teil der Gesamtinvestitionssumme von rund 290 Millionen DM wurde in knapp zwei Jahren umgesetzt. Dieser enge Zeitrahmen bereitete nicht nur organisatorische und technische, sondern auch finanzierungstechnische Schwierigkeiten, die nur gelöst werden konnten, weil das Land aus Mitteln des Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetzes (GVFG) und des Gemeinde-Finanzgesetzes (GFG) Zuschüsse in Höhe von 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gewährte. Die Zuschüsse erreichten insgesamt eine Höhe von rund 220 Millionen DM, so dass Eigenmittel von „nur“ rund 70 Millionen DM aufzubringen waren. Aus haushaltstechnischen und Steuergründen – die STOAG ist vorsteuerabzugsberechtigt – wurden die Investitionen über den Wirtschaftsplan der STOAG abgewickelt.

Sechs Straßenbahnwagen, 29 Gelenkbusse und 24 Solobusse für insgesamt 46,1 Millionen DM (Zuschuss: 9,3 Millionen DM) waren anzuschaffen. Der Kapitaldienst für diese Fahrzeuge ist laufender Aufwand der STOAG, der innerhalb des vom Rat vorgegebenen Plafonds für das Betriebsergebnis geleistet wird.

### Umsetzung

Erste Planungen für die neue Trasse – das Kernstück des neuen Nahverkehrs-Netzes – lagen 1992 vor. Nach den entscheidenden Ratsbeschlüssen (Februar 1993: Verkehrsentwicklungsplan; Februar 1994: Wiedereinführung der Straßenbahn; Juli 1995: zukünftiges Netz) begannen im August 1994 die Bauarbeiten. Am 1. Juni 1996 fuhr die erste Straßenbahn, ein Tag später wurde das gesamte neue STOAG-Netz eingeweiht. Diese äußerst kurze Planungs- und Bauphase war nur möglich, weil Stadt und Stadtwerke Oberhausen AG ein konsequentes Projektmanagement betrieben. Beiden war nämlich von Anfang an klar, dass das Gesamtprojekt mit einer normalen Verwaltungsstruktur nicht steuerbar ist. So mussten auch neue organisatorische, fachliche und rechtliche Lösungen gefunden werden. Sieben Bebauungspläne laut Baugesetzbuch schufen die planungsrechtlichen Grundlagen. Zeitgleich wurden die erforderlichen Planfeststellungsverfahren

nach Personenbeförderungsgesetz durchgeführt. Dank des konsequenten Projektmanagements konnte all das innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden.

Der Bau selbst wurde einer speziellen Projektgruppe übertragen. Sie schaffte es, das rund 260 Millionen DM teure Projekt innerhalb von 1 1/4 Jahren zu errichten.

### Marketing

Der 1996 radikal, gewissermaßen über Nacht veränderte Personen-Nahverkehr in Oberhausen stellte natürlich besondere Anforderungen an die Öffentlichkeitsarbeit. Stadt und STOAG ließen ein Kommunikationskonzept erarbeiten, das unter der Überschrift „Information und Überzeugung“ zusammengefasst werden kann. Mit anderen Worten:

- (1) Die Bevölkerung sollte über das neue Netz umfassend informiert werden.
- (2) Die Vorteile des neuen Netzes sollten allen Bürgerinnen und Bürgern wirklich bewusst gemacht werden.
- (3) Damit sollten auch Verhaltensänderungen bei der Wahl des Verkehrsmittels erreicht werden, natürlich zugunsten des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs.

Besonders wichtig war es, den Bürgern das neue Netz als persönliches Erlebnis nahe zu bringen. Hierzu dienten beispielsweise Freifahrtaktionen.

Die Ergebnisse der Umfragen, die 1996 und 1998 durchgeführt wurden, sowie die aktuellen Fahrgastzahlen belegen, wie erfolgreich dieses Kommunikationskonzept war. Im Umstellungsjahr (1996) hat die STOAG übrigens 1,25 Millionen DM für Marketingmaßnahmen ausgegeben. In den Folgejahren belief sich das Marketingbudget auf jährlich 0,5 Millionen DM.

Wie schon erwähnt, hatte der Rat der Stadt Oberhausen 1994 auch beschlossen, dass das (eigentliche) Betriebsdefizit der Stadtwerke Oberhausen AG den Stand des Jahres 1993 real nicht überschreiten darf. Diese Ratsvorgabe konnte in den vergangenen Jahren eingehalten werden. 1998 wurde der Plafond sogar um 1,3 Millionen DM unterschritten.

**Bilanz**

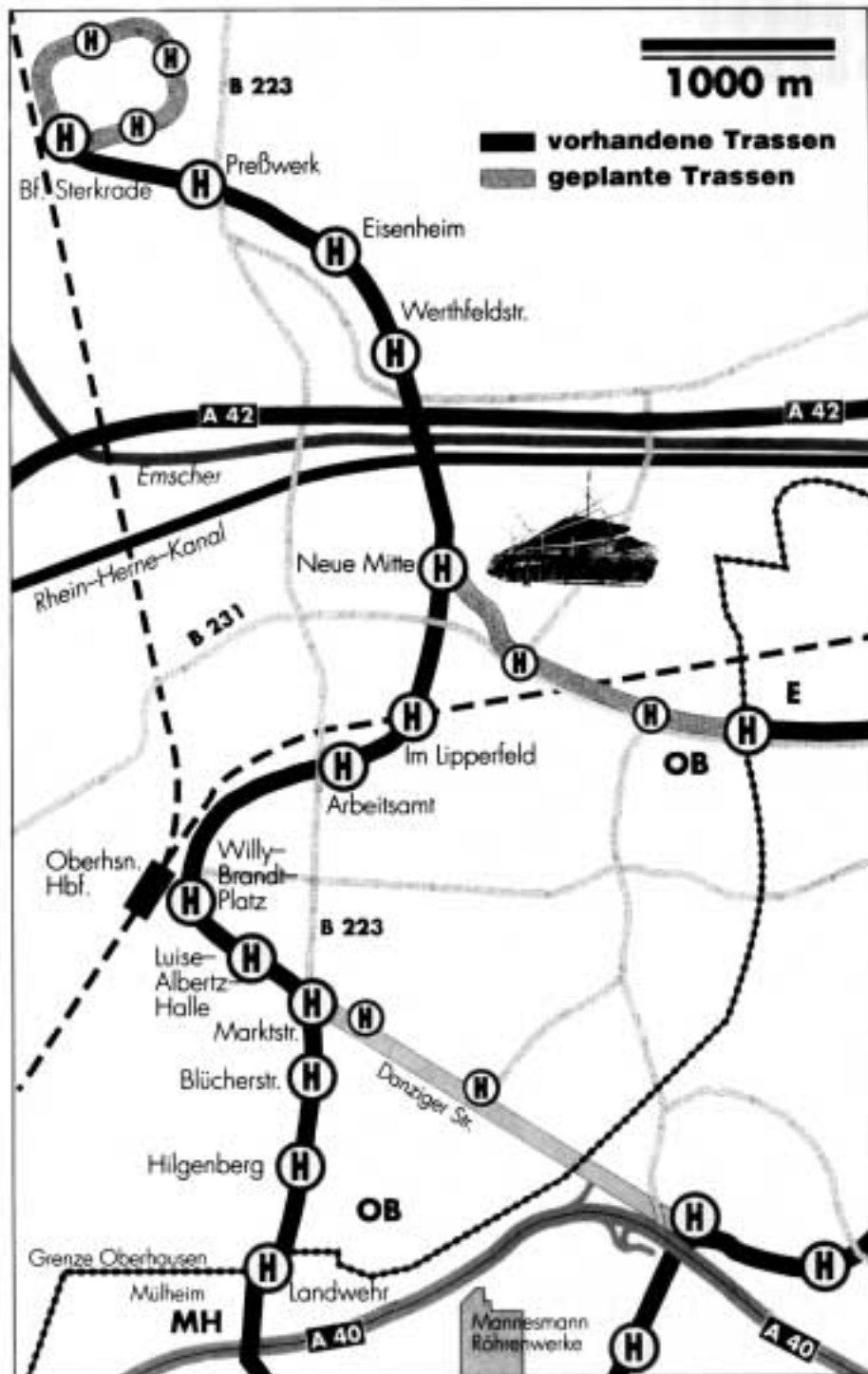
**D**ie Investitionskosten für die neue Trasse beliefen sich auf 261,2 Millionen DM. Das alternativ untersuchte reine Busnetz wäre rund 10 Millionen DM billiger geworden, weil weder Schienen noch Oberleitungen und Unterwerke nötig gewesen wären. Bei den weiteren Investitionskosten unterscheiden sich die beiden Netz-Varianten nicht.

Da in Oberhausen Konsens darüber herrschte, dass die Wegekosten dem eigentlichen Betriebsergebnis der STOAG nicht angelastet werden dürfen, fehlen sie in den weiteren Vergleichsrechnungen.

Der Mehraufwand für den Betrieb des kombinierten Straßenbahn-/Busnetzes gegenüber dem reinen Busnetz beträgt rund 3 Millionen DM im Jahr bzw. + 3,8 Prozent. Die Mehrerträge des kombinierten Straßenbahn-/Busnetzes belaufen sich auf rund 2,6 Millionen DM bzw. + 5,6 Prozent.

Die Gutachter hatten für das Zieljahr 2005 einen Zuwachs von 77,0 Prozent (Straßenbahn-/Busnetz) bzw. 66,1 Prozent (reines Busnetz) – bezogen auf 1989 – prognostiziert. Das Konzept der Gutachter enthielt zum Teil Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr. Diese einschneidenden Maßnahmen wurden in Oberhausen (leider) nicht umgesetzt. Vor diesem Hintergrund sind die tatsächlich erreichten Zuwächse von knapp 47 Prozent (1995: 24,5 Millionen Fahrgäste; 1998: 36,0 Millionen Fahrgäste) ein beachtlicher Erfolg.

Mit der Wiedereinführung der Straßenbahn und der gänzlich neuen Netzkonzeption hat der Öffentliche Personen-Nahverkehr in Oberhausen einen hohen Stellenwert bekommen. Das zeigt sich nicht zuletzt darin, dass der Rat im Dezember 1998 beschlossen hat, bis zum Jahr 2005 mit einem Investitionsaufwand von 92,2 Millionen DM drei weitere Straßenbahnstrecken zu bauen.



*Die neue Oberhausener Straßenbahnlinie erstreckt sich zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Sterkrade. Mehrere Buslinien nutzen die Trasse abschnittsweise und wechseln dann wieder ins normale Straßennetz.*

Dr.-Ing. Dierk Hans Hoefs ist Vorstandsmitglied im Vorstand der Stadtwerke Oberhausen