

STADT EUSKIRCHEN

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Stadt Euskirchen



Köln, im November 2015

FORTSCHREIBUNG DES NAHVERKEHRSPANS FÜR DIE STADT EUSKIRCHEN

Im Auftrag der

Stadt Euskirchen
Fachbereich 8 - Tiefbau
Kölner Straße 75
53879 Euskirchen
Tel. 02251 – 14-261
Fax 02251 – 14-249
ajuffa@euskirchen.de
www.euskirchen.de

Betreuung:
Alexander Juffa

Bearbeitung:
Planungsbüro VIA eG
50667 Köln
Marsportengasse 6

Tel. 0221 / 789 527-20
Fax 0221 / 789 527-99
viakoeln@viakoeln.de
www.viakoeln.de

Herbert Eidam (Projektleitung)
Dirk M. Stein
David Philipps

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird im folgenden Bericht auf eine geschlechts-spezifische Differenzierung, wie z.B. Bürger/Innen, verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung im Folgenden für beide Geschlechter.

Köln, im November 2015

Inhalt

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	5
1 EINLEITUNG	6
2 ZIELE UND RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE ENTWICKLUNG DES ÖPNV IN EUSKIRCHEN	8
2.1 Grundlagen	8
2.2 Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in der Kreisstadt Euskirchen	10
3 BESTANDSAUFNAHME UND SCHWACHSTELLENANALYSE IM STADTVERKEHR EUSKIRCHEN	11
3.1 Grundsätze	11
3.2 Entwicklung des Stadtbus-Systems	11
3.3 Nachfrageentwicklung	16
3.4 Ausgangslage: Angebotskonzept 2013/2015	20
3.5 Struktur des ÖPNV-Systems	21
3.6 Verkehrserschließung	25
3.6.1 Haltestellenerreichbarkeit	25
3.6.2 Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen	29
3.6.3 Park+Ride und Bike+Ride	32
3.7 Verkehrsbedienung im Bestand	34
3.8 Fahrzeuge	44
3.9 Haltestellen	45
3.10 Marketing und Tarif	45
4 PROGNOSE DER RAUM- UND VERKEHRSENTWICKLUNG	48
4.1 Räumliche Entwicklung	48
4.2 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung	48
4.3 Entwicklung der Schülerzahlen	51
4.4 Entwicklung der Gesamtverkehrsnachfrage	52
5 QUALITÄTSSTANDARDS FÜR DEN EUSKIRCHENER ÖPNV	56
5.1 Standards zur Angebotsstruktur	56
5.1.1 Stadtbus	56
5.1.2 Schülerverkehr	57
5.1.3 Bedarfsverkehr (AST)	57
5.2 Standards zur Erschließungsqualität	58
5.3 Standards zur Bedienungsqualität	59
5.4 Standards zur Verbindungsqualität	60
5.5 Fahrzeugstandards	62
5.6 Haltestellenstandards	66

Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Euskirchen	2
5.7 Standards für Fahr- und Servicepersonal	68
5.8 Standards zu Tarifsysteem und Vertrieb	69
5.9 Standards für Marketing und Kommunikation	70
5.10 Standards für Verkehrsmittel- und Haltestellenwerbung	71
5.11 Qualitätssicherung	72
6 STRATEGISCHES ENTWICKLUNGSKONZEPT „STADTVERKEHR 2020“	74
6.1 Planerische Voraussetzung: Zentrale Funktion des ZOB	74
6.2 Empfehlungen der Liniennetzuntersuchung IVV 2012	74
6.3 Überprüfung des Angebots im Hinblick auf die Stadtentwicklung	75
6.4 Harmonisierung der Nahverkehrsplanung der Stadt Euskirchen mit der des Kreises Euskirchen und des Rhein-Sieg-Kreises	77
6.5 Anpassung der Schülerverkehre an die Veränderungen der Schullandschaft	78
6.6 Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote	79
6.7 Neue Zugangsstellen zum SPNV	79
7 ORGANISATION DES ÖPNV IN EUSKIRCHEN	80
7.1 Betriebsführung und Konzessionen	80
7.2 Bündelung aller Stadtbuslinien in einem Los	81
8 FINANZIERUNG DES STADTBUSSYSTEMS	82
8.1 Fahrleistung	82
8.2 Betriebskosten	83
8.3 Einnahmen	83
8.3.1 Fahrgeldeinnahmen	83
8.3.2 Ausbildungsverkehrspauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW	84
8.3.3 Ausgleichsleistungen nach § 148, SGB IX	84
8.3.4 ÖPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG NRW	84
8.3.5 Nachfrage und Einnahmesituation im Status Quo	84
8.4 Nachfrage- und Einnahmeentwicklung	85
8.4.1 Allgemeine Einschätzung und Bewertung	85
8.4.2 Betriebswirtschaftliche Bewertung	86
9 ANHANG	87
9.1 Literatur	87
9.2 Liniensteckbriefe	88

Abbildungen

Abbildung 3-1:	Entwicklungsphasen des ÖPNV-Systems in der Stadt Euskirchen 1996 – 2014, Quelle: SVE	13
Abbildung 3-2:	In „Fahrgastgleichwerte“ umgerechnete Ticketverkäufe gemäß Verkaufsstatistik im Stadtbusverkehr 1996 – 2013 – Die Angaben spiegeln nicht die reale Nutzung der Stadtbusse wider, Quelle: SVE	15
Abbildung 3-3:	Fahrten pro Werktag im Vergleich der VRS-Erhebungen 1999, 2004 und 2009, Quelle: VRS	16
Abbildung 3-4:	Tagesgang der Stadtbusnachfrage 1999, 2004 und 2009, Quelle und Darstellung: IVV	17
Abbildung 3-5:	Fahrgastentwicklung bei den einzelnen SVE-Linien 1999, 2004 und 2009, Quelle und Darstellung: IVV	18
Abbildung 3-6:	Fahrgastentwicklung p.a. im AST-Verkehr 1996 – 2013, Quelle: SVE	19
Abbildung 3-7:	ÖPNV-Liniennetz im Stadtgebiet Euskirchen (Gesamtstadt), Quelle: SVE - mit freundlicher Genehmigung der VRS GmbH	23
Abbildung 3-8:	ÖPNV-Liniennetz im Euskirchen Kernstadt, Quelle: SVE - mit freundlicher Genehmigung der VRS GmbH	24
Abbildung 3-9:	Erschließung des Euskirchener Stadtgebiets mit dem ÖPNV (Gesamtstadt)	26
Abbildung 3-10:	Erschließung des Euskirchener Stadtgebiets mit dem ÖPNV (Kernstadt)	27
Abbildung 3-11:	ÖPNV-Netz und zentrale Einrichtungen in der Euskirchener Kernstadt, Quelle: SVE / Stadt Euskirchen; Kartengrundlage mit freundlicher Genehmigung der VRS GmbH	30
Abbildung 3-12:	ÖPNV-Netz und zentrale Einrichtungen in der Gesamtstadt, Quelle: SVE / Stadt Euskirchen; Kartengrundlage mit freundlicher Genehmigung der VRS GmbH	31
Abbildung 3-13:	Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg, Stand: 2015, Quelle: VRS	47
Abbildung 5-1:	Qualitätskreis nach DIN 13816; Quelle: Wikipedia	73

Tabellen

Tabelle 3-1:	Entwicklung der Kennzahlen beim Stadtbus Euskirchen 1996 – 2014, Quelle: VDV Jahresstatistik	14
Tabelle 3-2:	Linien des öffentlichen Nahverkehrs (Stand: Fahrplan 2014/2015)	22
Tabelle 3-3:	Park+Ride-Angebote in Euskirchen Bestand, Planung und Zielwert (Stand: 2014), Quelle: SVE	32
Tabelle 3-4:	Bike+Ride-Angebote in Euskirchen Bestand, Planung und Zielwert (Stand: 2014), Quelle: SVE	33
Tabelle 3-5:	Bedienungszeitfenster bei den Stadtbuslinien, ausgenommen Schülerlinien, Abfahrten ab Euskirchen ZOB (Rendezvous-Verkehr)	34
Tabelle 3-6:	Bedienungszeiten und –häufigkeiten beim Stadtbusverkehr und AST (Stand: Fahrplan 2014/15), Quelle: SVE	36
Tabelle 3-7:	Bedienungshäufigkeit in den Ortsteilen (ohne Kernstadt) an Ferientagen mit Bewertung (Stand: Fahrplan 2014/2015); ohne Saisonverkehre und ohne SPNV	37
Tabelle 3-8:	SPNV-Bedienungshäufigkeit der Ortsteile (ohne Kernstadt; Stand: Fahrplan 2014/2015)	38
Tabelle 3-9:	Anschlussqualität zwischen Stadtbus (und ausgewählten Regionalbussen) und Bahn in Euskirchen Bf/ZOB montags bis freitags (HVZ und NVZ)-Bewertung der Anschlüsse von und in Richtung Köln (Stand: Fahrplan 2014/2015)	40
Tabelle 3-10:	Anschlussqualität zwischen Stadtbus (und ausgewählten Regionalbussen) und Bahn in Euskirchen Bf/ZOB montags bis freitags (HVZ und NVZ)-Bewertung der Anschlüsse von und in Richtung Kall / Gerolstein (Stand: Fahrplan 2014/2015)	41
Tabelle 3-11:	Anschlussqualität zwischen Stadtbus (und ausgewählten Regionalbussen) und Bahn in Euskirchen Bf/ZOB montags bis freitags (HVZ und NVZ)-	

	Bewertung der Anschlüsse von und in Richtung Bonn (Stand: Fahrplan 2014/2015).....	42
Tabelle 3-12:	Anschlussqualität zwischen Stadtbus und Regionalbus in Euskirchen Bf/ZOB, montags bis freitags ca. 7/8 Uhr bis 18/19 Uhr (Stand: Fahrplan 2014/2015).....	43
Tabelle 4-1:	Einwohnerentwicklung nach Ortsteilen 2008-2014 (Stand jeweils 31.03.).....	49
Tabelle 4-2:	Berufsein- und -Auspendler der Stadt Euskirchen 2013.....	50
Tabelle 4-3:	Prognose der Einwohnerentwicklung 2013–2026	50
Tabelle 4-4:	Prognose der Beschäftigtenentwicklung 2010–2025.....	50
Tabelle 4-5:	Schüler und Fahrschüler 2014/15.....	51
Tabelle 4-6:	Entwicklung der Schülerzahlen an Schulen.....	51
Tabelle 4-7:	Prognose der zukünftigen Entwicklung der Schülerzahlen.....	52
Tabelle 4-8:	Verkehrsaufkommen 2012 – einschließlich Wegen der Einpendler und Besucher.....	52
Tabelle 4-9:	Modal Split 2012 im Vergleich zu 2000; Wege der Einwohner.....	54
Tabelle 4-10:	Verkehrszwecke 2012.....	54
Tabelle 5-1:	Bedienungszeitfenster und Mindestbedienung im ÖPNV der Stadt Euskirchen; Bezugspunkt für die Zeiten: Abfahrten ab Euskirchen ZOB in die Stadtteile	59
Tabelle 5-2:	Standards zur Verknüpfung der Verkehrsmittel in „Euskirchen Bf / ZOB“	61
Tabelle 5-3:	Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale für die Kern- und Freizeitlinien 860, 870-875.....	63
Tabelle 5-4:	Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale für die Ergänzungs- und Schülerlinien.....	65
Tabelle 7-1:	Konzessionen im Stadtbusverkehr	80
Tabelle 8-1:	Jahreskilometerprognose Stadtbus-Linien.....	82
Tabelle 8-2:	Entwicklung der Betriebskosten 2007 – 2015.....	83
Tabelle 8-3:	Fahrgeldeinnahmen der Stadtbuslinien 2007 – 2014 nach VRS-Einnahmezuscheidung	84
Tabelle 8-4:	Einnahmeentwicklung 2007 bis 2014	85
Tabelle 8-5:	Betriebskosten und Einnahmen im Stadtbusverkehr 2007 – 2014 (Ist-Werte).....	86

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammel-Taxi
AVV	Aachener Verkehrsverbund
B+R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
GE	Gewerbegebiet
HVZ	Hauptverkehrszeit
IPAS	Industrie- und Gewerbepark Am Silberberg, Euskirchen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVR	Zweckverband Nahverkehr - SPNV & Infrastruktur - Rheinland
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RVK	Regionalverkehr Köln GmbH, Köln
RVE	Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVE	Stadtverkehr Euskirchen GmbH
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Gesetzliche Grundlagen

BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz) vom 27.02.2002, (zuletzt geändert durch Art. 12 G v. 19.12.2007, BGBl. I 3024)
EU-VO 1370/2007	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (gültig ab 01.01.2013)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz (neugefasst durch Bekanntgabe vom 8.8.1990 I 1690; zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 147 G v. 7.8.2013, BGBl. I 3154)

1 Einleitung

Die Stadt Euskirchen ist gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG-NRW) Aufgabenträger des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet. Dies begründet sich aus dem stadt eigenen Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Euskirchen GmbH (SVE).

Sie kann dementsprechend einen Nahverkehrsplan (NVP) aufstellen und hat damit Planungs-, Organisations- und Ausgestaltungshoheit für den ÖPNV. Neben den Kreisen und kreisfreien Städten können auch mittlere und große kreisangehörige Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben, diese Funktionen ausüben. Bei der stadt eigenen Gesellschaft SVE handelt es sich um ein solches Unternehmen.

„Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte, sowie - mit Ausnahme des SPNV - von mittleren und großen kreisangehörigen Städten die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind. Unter den Voraussetzungen der §§ 4 bis 6 sind auch sonstige kreisangehörige Gemeinden und Zweckverbände Aufgabenträger.“ § 3 (1) ÖPNVG-NRW

Der Kreis kann einer Gemeinde auf deren Verlangen die Aufgabenträgerschaft im Ortsverkehr übertragen. § 4 (1) ÖPNVG-NRW

Im Nahverkehrsplan werden die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des ÖPNV im Gebiet der Stadt festgelegt. Der Nahverkehrsplan ergänzt den zum Zeitpunkt der Beschlussfassung noch gültigen, am 21.12.2005 vom Kreistag beschlossenen Nahverkehrsplan des Kreises im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung des Stadtbusverkehrs sowie des Verkehrs mit weiteren ÖPNV-Angebotsformen (zum Beispiel Anruf-Sammel-Taxen) auf dem Gebiet der Stadt Euskirchen.

Die Stadt Euskirchen ist ebenfalls Aufgabenträger für die auf ihrem Gebiet verkehrenden Regionallinien. Im Hinblick auf die Ausgestaltung des Angebots dieser zwischen dem Kreis- und dem Stadtgebiet verkehrenden Linien und deren Abstimmung mit dem Stadtbusverkehr wurde zwischen beiden Aufgabenträgern Einvernehmen geschaffen. Der Nahverkehrsplan des Kreises Euskirchen befindet sich zurzeit in Fortschreibung. Im Zuge dieser Fortschreibung wurde die Stadt Euskirchen kontinuierlich in dessen Aufstellung mit eingebunden.

Als Gegenstand des Nahverkehrsplans wird in § 8 ÖPNVG-NRW beschrieben:

„In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.“

Der ÖPNV in der Stadt Euskirchen wird seit 2008 auf der Grundlage einer Betrauung der SVE erbracht. Die Betrauung zur Durchführung gemeinwirtschaftlicher Verkehre in der Stadt Euskirchen erfolgte mit Ratsbeschluss vom 17.06.2008 und wirkt bis zum 31.12.2017. Das europäische Wettbewerbsrecht und die Notwendigkeit, die Durchführung der gemeinwirtschaftlichen Verkehre in der Stadt Euskirchen erneut durch eine Betrauung zu regeln, verbunden mit den zwischenzeitlich erfolgten Veränderungen im Angebot, erfordern die Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Der diesem vorausgehende Nahverkehrsplan stammt aus dem Jahr 2007 und wurde vom Rat am 13.12.2007 beschlossen. Zukünftig ist für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans geplant, je nach Bedarf die zu aktualisierenden Kapitel bei Veränderung von Grundlagen, Planungskonzepten und Angebotsveränderungen – der Beschlusslage der zuständigen städtischen Gremien entsprechend – zu überarbeiten.

Schwerpunktt Themen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Aus dem Vorangegangenen sowie aus den Überlegungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Kreises Euskirchen ergeben sich im vorliegenden Nahverkehrsplan folgende drei Schwerpunktt Themen:

- Festlegung des derzeitigen Angebotsumfangs entsprechend dem Fahrplanstand im Jahr 2015
- Perspektiven zur Weiterentwicklung des Angebots aufzuzeigen mit dem Ziel, die Attraktivität des ÖPNV-Netzes unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit zu steigern, zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen und den Nachfragerückgang in der Vergangenheit zu kompensieren
- Harmonisierung der Nahverkehrsplanung der Stadt Euskirchen mit der des Kreises Euskirchen im Hinblick auf die die Stadtgrenzen überschreitenden Linien, wobei sich das Stadtbusangebot ausschließlich auf das Stadtgebiet Euskirchen bezieht
- Beschreibung der ÖPNV-relevanten Veränderungen im Schülerverkehr, insbesondere im Hinblick auf die Veränderung der Schullandschaft in der Stadt Euskirchen
- Perspektiven zur Weiterentwicklung flexibler, nachfrageorientierter Angebote

2 Ziele und Rahmenbedingungen für die Entwicklung des ÖPNV in Euskirchen

2.1 Grundlagen

Die Stadt Euskirchen strebt unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV in der Kreisstadt an. Der ÖPNV soll die Mobilität der Bevölkerung sichern und zur Verbesserung des Wirtschaftsstandortes beitragen.

Entwicklung des Stadtbusangebots in Euskirchen

Die Stadt Euskirchen hat am 22. Dezember 1995 die SVE gegründet, die als Managementgesellschaft die Durchführung des ÖPNV in der Stadt wahrnimmt. Die SVE betreibt den Stadtbus seit Juni 1996. Als Ergänzung zum Bussystem wurde das Anruf-Sammel-Taxi (AST) eingerichtet. Das Stadtbusangebot wurde schrittweise erweitert, die meisten Stadtteile im Außenbereich in die Stadtbuslinien integriert und mit dem Regionalverkehr koordiniert. Im August 1998 wurde der Schülerverkehr in die Zuständigkeit der SVE überführt und als Linienverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PbefG) betrieben. Im Mai 2000 wurde ein modernes Kundenzentrum unmittelbar an der ebenfalls neu gestalteten Treffpunkthaltestelle eröffnet.

Im September 2002 wurden die Kernlinien 871 bis 875 vom 15-Minuten-Takt auf einen 20-Minuten-Takt umgestellt und weitere wirtschaftliche Konsolidierungsmaßnahmen umgesetzt. Ende 2006 wurde die Angebotsdichte auf den Kernlinien außerhalb der Hauptverkehrszeit auf eine 30-minütige Bedienung reduziert. Zudem wurden die Ringlinien 860 und 870 (Freizeitlinien) eingeführt, die eine Bedienung freitags und samstags abends bis 1 Uhr anbieten.

Im August 2008 wurde auf Grundlage des im Dezember 2007 von der Stadt verabschiedeten Nahverkehrsplanes eine Restrukturierung der Fahrleistungen vorgenommen. Danach bedient die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) die Kernlinien 860, 870 und 871 bis 875, die Firma Laschke die sogenannten Ergänzungslinien 869, 876 - 878 und die Schülerlinien 861 bis 866. Ebenso hat die SVE 17 neue Busse (neun Midibusse und acht Standardbusse des Typs Citaro der Fa. Evobus/Mercedes-Benz) durch die RVK beschaffen lassen. Sie verfügen über EEV-Technik und erfüllen den Euro-5-Grenzwert.

Mit der VRS-Verbunderhebung 2009 hat sich gezeigt, dass in den letzten Jahren erhebliche Veränderungen im Nutzerverhalten der Fahrgäste stattgefunden haben. Dies führte zu einem für die SVE deutlich geringeren Anteil an den Fahrgeldeinnahmen. Im Rahmen einer von der Ingenieurgruppe IVV Aachen im Jahr 2012 vorgelegten Untersuchung wurden erhebliche Nachfragerückgänge im Berufs- und Versorgungsverkehr festgestellt, die auf die Attraktivitätsminderung durch die Reduzierung des Taktangebots zurückgeführt werden kann.

Deshalb war es erforderlich, durch ein verbessertes Angebot wieder mehr Kunden, insbesondere Bahnpendler, auf den Stadtbus zu bringen. Als Konsequenz hat die SVE zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 bei den Kernlinien 871 bis 875 auf den Stammstreckenbereichen wieder einen ganztägig durchgehenden 20-Minuten-Takt eingeführt. Gleichzeitig wurde die Bedienungszeit montags bis freitags um eine Stunde bis 22 Uhr verlängert.

Im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans werden die Entwicklungen seit 2007 aufgenommen, bewertet und als Grundlage für die weitere Ausgestaltung des Angebots dargestellt.

Die Stadt Euskirchen als Aufgabenträger sieht die Bereitstellung einer gemäß ÖPNVG §2 (Abs. 3 Satz 1) „angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV“ als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge an. ÖPNV vorzuhalten bedeutet, eine Mobilitätsalternative zum Pkw-Verkehr anzubieten. Darüber hinaus gilt es, den spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen insbesondere von Frauen, älteren Menschen und Behinderten sowie von Kindern und Jugendlichen Rechnung zu tragen. Der Nahverkehrsplan hat das Ziel, die Rahmenbedingungen für eine sozial und ökologisch verträgliche Mobilität zu schaffen und ausgewogene Mobilitätschancen für alle Personengruppen sicherzustellen.

Die Gestaltung des ÖPNV, sowohl in der Stadt Euskirchen als auch auf Kreisebene, orientiert sich an den Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung und soll deren Zielsetzungen unterstützen. So stellt die Stadt Euskirchen als Mittelzentrum für die kreisangehörigen Gemeinden einen wichtigen zentralörtlichen Bezugspunkt dar. Der ÖPNV soll diese Funktion fördern, indem er mit attraktiven Verbindungen eine gute Erreichbarkeit im Rahmen der Nahversorgung ermöglicht. Neben der flächenhaften Erschließung der Innenstadt mit den dortigen Einkaufsmöglichkeiten und zentralörtlichen Einrichtungen sollen durch den ÖPNV die Ortsteile an die Innenstadt angebunden werden.

Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungen sind mit den Zielen der Nahverkehrsplanung möglichst umfassend abzustimmen. Bei Ausweisung und Erschließung neuer Gewerbe- und Wohngebiete sowie sonstigen Verkehrserzeugern mit nennenswerten ÖPNV-Potenzialen ist bei entsprechenden finanziellen Rahmenbedingungen die Anbindung an das ÖPNV-Netz zu berücksichtigen.

Insgesamt soll der ÖPNV mit einer hohen Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit bei gleichzeitiger Effizienz und Wirtschaftlichkeit entwickelt werden. Dazu ist eine marktgerechte Gestaltung der Bedienungsangebote notwendig. Angebote mit geringer Nachfrage und geringer Kostendeckung sollen dabei durch nachfragegesteuerte, kosteneffizientere Angebotsformen ersetzt und ergänzt werden. Eine laufende Beobachtung der Nachfrage soll eine zielgenaue Steuerung des Angebots ermöglichen mit dem Ziel, den Marktanteil des ÖPNV möglichst auszuschöpfen.

Der ÖPNV wird in Euskirchen als ein wesentlicher Beitrag zur Wirtschaftsförderung und Stärkung des Wohnstandortes gesehen. Ein attraktiver, gut ausgebauter ÖPNV ist ein wichtiger Standortfaktor für die Entwicklung der Wirtschaft. Eine wesentliche Rolle übernimmt der ÖPNV bei der Stärkung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort.

Gemeinsam mit dem Aufgabenträger Kreis und den weiteren Aufgabenträgern im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) strebt die Stadt Euskirchen - unter Berücksichtigung der Aufgabenträgerschaften für den SPNV sowie der Belange des Landes Nordrhein-Westfalen - die Optimierung des ÖPNV und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Gemeinschaftstarifes in NRW an. Ziel ist eine integrierte Entwicklung von Schienen- und Busverkehr im Verkehrsverbund. Der ÖPNV soll als einheitliches und für die Nutzer begreifbares System weiter entwickelt werden. Ein gutes Beispiel für eine nutzergerechtere Harmonisierung der unterschiedlichen ÖPNV-Systeme ist die Schaffung eines Übergangstarifs zum Aachener Verkehrsverbund (AVV) im Dezember 2014.

2.2 Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in der Kreisstadt Euskirchen

Die planerischen Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Euskirchen lassen sich wie folgt umreißen:

- Ziel des im Nahverkehrsplan verankerten ÖPNV-Angebots ist die Gewährleistung einer weiterhin möglichst flächendeckenden und qualitativ hoch stehenden ÖPNV-Bedienung im Stadtgebiet. Dabei ist das bestehende Angebotsniveau unter verkehrlichen, siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln.
- Unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsmittel ist für den ÖPNV zu definieren, welche Aufgaben er übernehmen kann und welches Entwicklungspotenzial in welchen Bereichen der Stadt Euskirchen aktivierbar ist. Im Gegensatz zu den stärker ländlich geprägten Räumen des Kreises stellt ein attraktives ÖPNV-System in der Kreisstadt ein zum motorisierten Individualverkehr (MIV) durchaus konkurrenzfähiges Verkehrssystem dar, das Mobilitätsbedürfnisse weitgehend abdecken kann.
- Gerade in städtischen Verdichtungsräumen sind die negativen Folgen des MIV am stärksten spürbar. Die weitere Zunahme des MIV stößt zunehmend an Grenzen, resultierend aus Nutzungskonflikten und Umweltbelastungen. Der ÖPNV trägt zu einer Entlastung vom MIV bei und dient damit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insgesamt. Deshalb wurde der ÖPNV in der Stadt Euskirchen als konkurrenzfähige Alternative zum MIV in erheblichem Maße gefördert und ist auch weiterhin zu fördern. Es werden gute Chancen gesehen, verlorene Marktanteile zurückzugewinnen und weitere Marktpotenziale für den ÖPNV auszuschöpfen.

Die für den Kreis Euskirchen im Jahr 2012 durchgeführte Haushaltsbefragung weist für die Stadt Euskirchen einen ÖPNV-Anteil von 12,5 % aus. Der kreisweite Durchschnitt liegt bei 10,9 %. Im Vergleich zur Haushaltsbefragung 2010 ist der ÖPNV-Anteil in der Stadt Euskirchen um einen Prozentpunkt gesunken. Dies bestätigt die in Kapitel 2.1 beschriebenen Beobachtungen zur Veränderung des Nutzerverhaltens bei den Kunden des Stadtverkehrs Euskirchen, gegen die mit dem im Nahverkehrsplan festgelegten Angebot gegengesteuert werden soll.

- Entsprechend den Zielen des ÖPNVG-NRW soll der kommunale ÖPNV mit dem Schienenpersonennahverkehr verknüpft werden, um so ein durchgehendes, möglichst vertaktetes Verkehrsangebot zu erreichen. Besonderer Aufmerksamkeit kommt in diesem Zusammenhang einer möglichst guten Verknüpfung der Verkehrsträger am Bahnhof Euskirchen zu.
- Bis zum 01.01. 2022 soll gemäß § 8 Abs.3 (3) PBefG der ÖPNV vollständig barrierefrei ausgebaut sein. Im Hinblick auf dieses Erfordernis wird im NVP das angestrebte Vorgehen zum Ausbau der Barrierefreiheit dargestellt.

[...] Der Nahverkehrsplan hat 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. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. [...] (§ 8 Abs.3 (3) PBefG)

- Im Hinblick auf den zu erwartenden Wettbewerb und die anstehende Liberalisierung des ÖPNV ist die Funktionstrennung zwischen Besteller und Ersteller des ÖPNV gemäß ÖPNVG-NRW sicherzustellen.

3 Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse im Stadtverkehr Euskirchen

3.1 Grundsätze

Die Qualität des ÖPNV-Angebotes in der Kreisstadt wird bestimmt durch

- die Erschließungsqualität,
- die Bedienungsqualität,
- die Verbindungsqualität (Systemverknüpfung zwischen den ÖPNV-Trägern),
- die Qualität der Infrastruktur und
- die Fahrzeugqualität.

Nur im abgestimmten Zusammenspiel ergeben diese Teilaspekte ein attraktives ÖPNV-System.

Fahrgastentwicklungen, Potenzialermittlungen und der finanzielle Rahmen machen es darüber hinaus erforderlich, fortlaufend die Wirtschaftlichkeit zu überprüfen und ggf. Anpassungen vorzunehmen.

3.2 Entwicklung des Stadtbus-Systems

Der Auf- und Ausbau des Euskirchener Stadtbussystems wurde im Herbst 2000 abgeschlossen. Es schließen sich eine Konsolidierungs- und Restrukturierungsphase an, in denen das Leistungsangebot überprüft und an die wirtschaftlichen Erfordernisse angepasst wird. Die Reduzierung des 15-Minuten-Taktes auf 20-Minuten im Jahr 2002 sowie Dehnung der Takte außerhalb Hauptverkehrszeit auf eine 30-minütige Bedienung im Jahr 2006 kennzeichnen diese Phase, die im Jahr 2012 mit der Wiedereinführung eines ganztägigen 20-Minuten-Taktes teilweise zurückgenommen wurde.

Im Jahr 2015 gibt es 11 Stadtbuslinien, davon

- 5 Kernlinien (871, 872, 873, 874, 875),
- 4 Ergänzungslinien (869, 876, 877, 878) und
- 2 Freizeitlinien (860, 870).

Die Kernlinien haben einen durchgängigen Taktverkehr, die Ergänzungslinien verkehren entweder nur zu bestimmten Zeiten (abends, am Wochenende) oder mit reduziertem Fahrplenumfang. Die Linie 869 überschreitet als einzige Stadtbuslinie die Stadtgrenze und schließt die Weilerswister Ortsteile Lommersum und Bodenheim an.

Zusätzlich werden 10 Schülerbuslinien (735 bis 738 und 740 bis 746) eingesetzt, die zum September 2013 vollständig überplant wurden. Gründe für die Überplanung waren zum einen, die Schülerbuslinien übersichtlicher und bedarfsgerechter zu strukturieren und zum anderen der veränderten Schullandschaft Rechnung zu tragen.

Alle genannten Linien werden als ein einheitliches Linienbündel angesehen, das integriert zu betrachten ist.

Während der Stadtbus im Jahr 1996 mit zwei Linien und 286 Tsd. Fahrplankilometer gestartet ist, wurden im Jahr 2014 knapp 1,3 Mio. Fahrplankilometer erbracht. Die meisten Fahrplankilometer wurden mit fast 2 Mio. im Jahr 2000 erbracht, der niedrigste Wert – abgesehen von den Einführungsjahren – betrug im Jahr 2007 knapp 1,2 Mio. Kilometer.

Der schrittweise Ausbau des Stadtbussystems hat zwischen 1996 und 2002 zu erheblichen finanziellen Aufwendungen und einem entsprechend hohen laufenden Kostenniveau geführt. Zwar konnte die Infrastruktur dank der Landesförderung weitestgehend realisiert werden, doch die Betriebskosten haben eine der Entwicklung entsprechende starke Zunahme gezeigt, die durch die Fahrgelderlöse nicht kompensiert werden.

Da die Angebotsanpassungen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation, insbesondere im Dezember 2006, auch zu Fahrgastverlusten geführt haben, die sich auch in der Veränderung des Modal Splits der Stadt Euskirchen widerspiegeln, war es aus Sicht der Stadtentwicklung wünschenswert, die Attraktivität des ÖPNV-Systems wieder gezielt zu erhöhen. Dies sollte dort erfolgen, wo die meisten Potenziale zu aktivieren sind, also in erster Linie im Pendler- und Freizeitverkehr.

Abbildung 3-1: Entwicklungsphasen des ÖPNV-Systems in der Stadt Euskirchen 1996 – 2014, Quelle: SVE

Stadtbus	15-Min-Takt		HVZ-Verdichtung 871 + 872	HVZ-Verdichtung 873 - 875	NVZ-Verdichtung 871 - 875				
	20-Min-Takt						Restrukturierung 20-Min-Takt		
	30-Min-Takt	Einführung Kernstadt- Linien 871 + 872	Einführung Linien 873 - 875	Einführung Linien 876 - 878					
	60-Min-Takt				Integration Linie 869 (EU-Wsw- Lommersum)	Einführung Spätverkehr 871-875 Fr+Sa	keine wesentlichen Änderungen	keine wesentlichen Änderungen	
	AST	Einführung AST abends			Ausweitung AST tagsüber				
Schülerverkehr			Intergration Schüler- verkehr						
Veränderungen ab		06/1996	09/1997	08/1998	09/1999	09/2000	2001	09/2002	2003-2006

Stadtbus	15-Min-Takt							
	20-Min-Takt	Restrukturierung HVZ: 20-Min-Takt NVZ: 30-Min-Takt				20-Min-Takt ganztägig	keine strukturellen Änderungen, geringfügige Angebotsmod- ifikationen, neu: verbesserte Zuganbindung abends Stunde 19	keine strukturellen Änderungen, geringfügige Angebotsmod- ifikationen, neu: verbesserte Zuganbindung abends Stunde 20
	30-Min-Takt		keine strukturellen Änderungen, geringfügige Angebotsmod- ifikationen	keine strukturellen Änderungen, neu: Anbindung Frühzüge	keine strukturellen Änderungen, geringfügige Angebotsmod- ifikationen			
	60-Min-Takt				Verlängerter Abendbetrieb bis 22 Uhr	Verlängerter Abendbetrieb bis 22 Uhr		
	AST							
Schülerverkehr						Restrukturierung Schüler- verkehr (9/2013)		
Veränderungen ab		12/2006	2008-2010	12/2010	2011	12/2012	12/2013	12/2014

Das Stadtbussystem wurde von zwei Linien bei Betriebsaufnahme im Jahre 1996 auf elf Linien im Jahre 2014 erweitert (siehe Tabelle 3-1). Das Busnetz wuchs dabei auf 75 km Netzlänge, das von maximal 18 Fahrzeugen befahren wurde. Die Anzahl von Fahrzeugen wurde im Zuge der Restrukturierungen im Jahr 2008 um zwei Busse reduziert. Das Haltestellennetz im Stadtgebiet hat sich im Zeitraum von neun Jahren verdreifacht. Die rückläufigen Fahrgastzahlen und Fahrplankilometer in der jüngsten Zeit beruhen insbesondere auf Umstrukturierungen und Anpassungen an die rückläufige Nachfrage im Schülerverkehr.

Tabelle 3-1 gibt einen Überblick über die Entwicklung der wesentlichen Leistungsdaten beim Stadtbus Euskirchen.

Tabelle 3-1: Entwicklung der Kennzahlen beim Stadtbus Euskirchen 1996 – 2014, Quelle: VDV Jahresstatistik

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Linien*	2	5	7	8	10	10	9	9	9	9	9
km Netzlänge	16	44	62	70	80	80	72	72	72	72	72
Haltestellen	93	184	238	255	275	275	276	276	276	276	276
Fahrzeuge	5	15	21	22	22	22	20	20	20	20	20
Fahrplan-km p.a. (Tsd)	286	895	1.296	1.404	1.976	1.901	1.808	1.479	1.475	1.460	1.425
Personen-km (Tsd)	1.800	3.491	5.662	9.464	10.529	10.807	12.119	13.149	13.212	13.275	14.418
Fahrgastzahlen gem. Verkaufsstatik – „Fahrgastgleichwerte“ (Tsd)	600	1.049	1.618	3.155	3.510	3.905	4.040	4.300	4.404	4.425	4.806

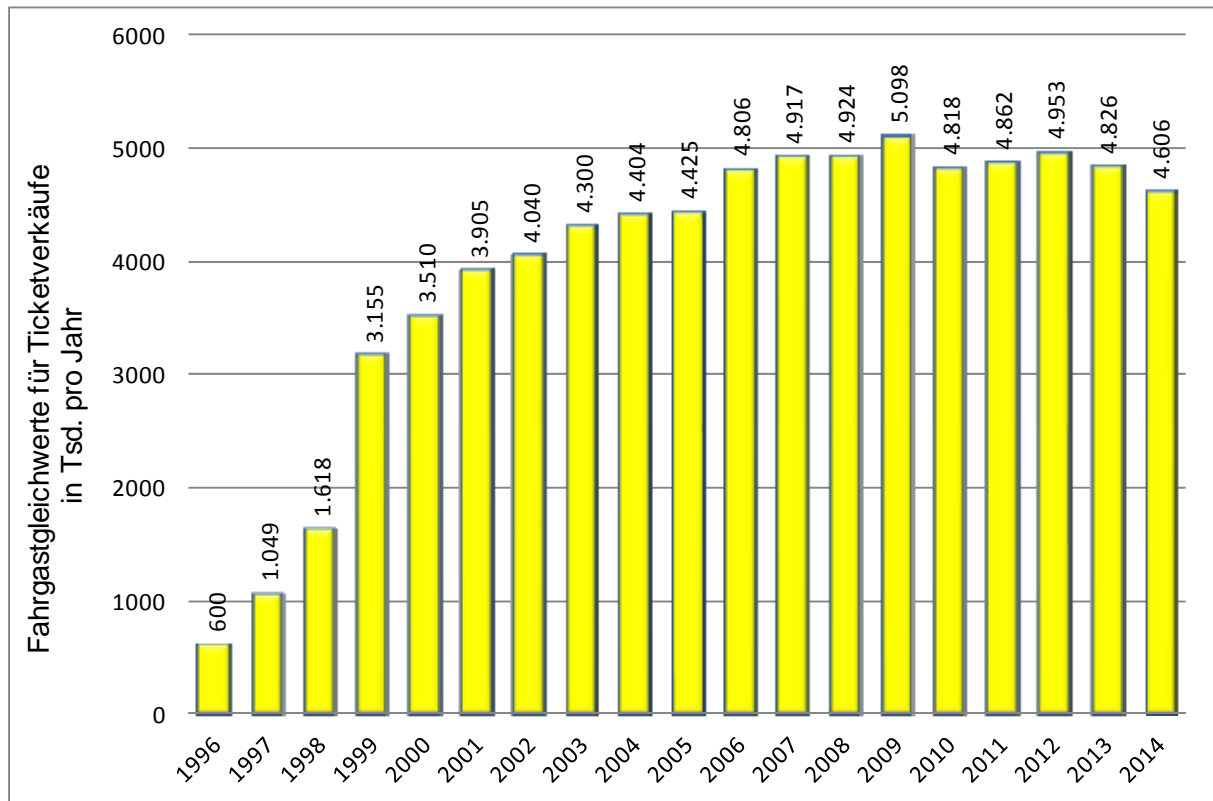
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Linien*	11	11	11	11	11	11	11	11
km Netzlänge	75	75	75	75	75	75	75	75
Haltestellen	276	276	276	276	276	276	276	276
Fahrzeuge	20	18	18	18	18	18	18	18
Fahrplan-km p.a. (Tsd)	1.156	1.218	1.209	1.234	1.216	1.237	1.339	1.295
Personen-km (Tsd)	14.751	14.772	15.294	14.454	14.586	14.859	14.480	13.818
Fahrgastzahlen gem. Verkaufsstatik – „Fahrgastgleichwerte“ (Tsd)	4.917	4.924	5.098	4.818	4.862	4.953	4.826	4.606

* Nur Haupt- und Ergänzungslinien, ohne Schullinien

Zu der in Tabelle 3-2 dargestellten Position „Fahrgastzahlen gem. Verkaufsstatik“ ist anzumerken, dass die angegebenen Werte ausschließlich das Vertriebsergebnis der SVE widerspiegeln und nicht die Fahrgastzahlen in den Fahrzeugen. Diese Zahlen werden zur besseren Differenzierung als „Fahrgastgleichwerte“ bezeichnet (Abbildung 3-2). Der Erfolg im Vertrieb ist auf zahlreiche Fremdkunden zurückzuführen, die zwar ihre Fahrausweise bei der SVE kaufen, jedoch den Stadtbus nicht oder kaum nutzen, wohl aber beispielsweise das Zug- oder Regionalbusangebot

Im Abgleich mit den Fahrgasterhebungen in den Bussen (VRS-Zählungen 1999, 2004, 2009 sowie laufende Schwerbehindertenzählungen gem. § 148, 9. Buches des Sozialgesetzbuches) lässt sich eine abweichende Entwicklung zwischen den positiv verlaufenden Verkäufen und rückläufigen Fahrgastzahlen belegen.

Abbildung 3-2: In „Fahrgastgleichwerte“ umgerechnete Ticketverkäufe gemäß Verkaufstatistik im Stadtbusverkehr 1996 – 2014 – Die Angaben spiegeln nicht die reale Nutzung der Stadtbusse wider, Quelle: SVE



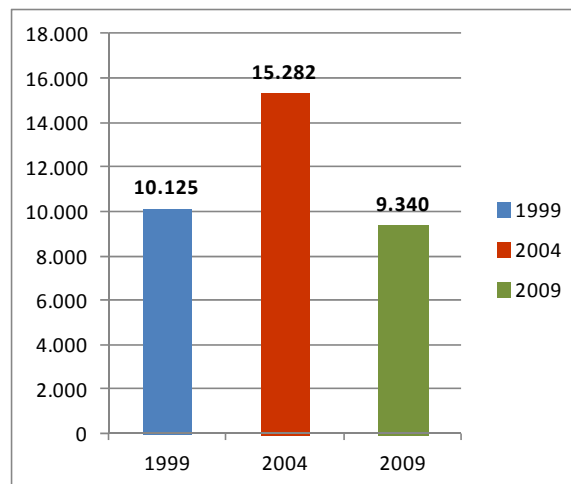
3.3 Nachfrageentwicklung

Während die Vertriebszahlen bis zu einem Maximum im Jahr 2009 gestiegen sind und auf einem relativ hohem Niveau bis 2013 in etwa stagnieren, sind ist die Anzahl der Fahrgäste nach den einschneidenden Restrukturierungsmaßnahmen beim Stadtbusangebot im Dezember 2006 rückläufig. Dies belegen die Werte der genannten VRS-Zählungen.

Die reduzierte Nachfrage entspricht dem angepassten Angebot. Die Anzahl der durchgeführten Fahrten im Zeitraum 1999 bis 2009 ist um 30% reduziert worden. Die Auslastung der Fahrzeuge (Einsteiger pro Fahrt) hat sich von 14 (1999) auf 18 (2009) erhöht.¹

Nach einem Spitzenwert im Jahr 2004 wurden bei der VRS-Erhebung 2009 weniger Fahrgastfahrten ermittelt als im Jahr 1999. Dies zeigt die Gegenläufigkeit der Erfolge im Vertrieb und der Rückgänge bei den beförderten Fahrgästen. Abbildung 3-3 gibt die Fahrgastzahlen in Fahrten pro Werktag an. Hochgerechnete Jahreswerte werden nicht ausgewiesen.

Abbildung 3-3: Fahrten pro Werktag im Vergleich der VRS-Erhebungen 1999, 2004 und 2009, Quelle: VRS



Eine Auswertung der für den Gesamtbetrieb erhobenen Fahrgastzahlen der Schwerbehindertenzählungen gem. § 148, 9. Buches des Sozialgesetzbuches bestätigt die Tendenz rückläufiger Nutzung der Stadtbusse ab dem Jahr 2007.

Nach der abermaligen Revision des Angebotes im Dezember 2012 durch Einführung des ganztägigen 20-Minuten-Taktes und weiterer Verbesserungen im Abendverkehr lassen sich über die Schwerbehindertenzählungen wieder Fahrgaststeigerungen feststellen. Diese Entwicklung soll durch die Festschreibung des entsprechenden ÖPNV-Angebots im Nahverkehrsplan verstetigt werden.

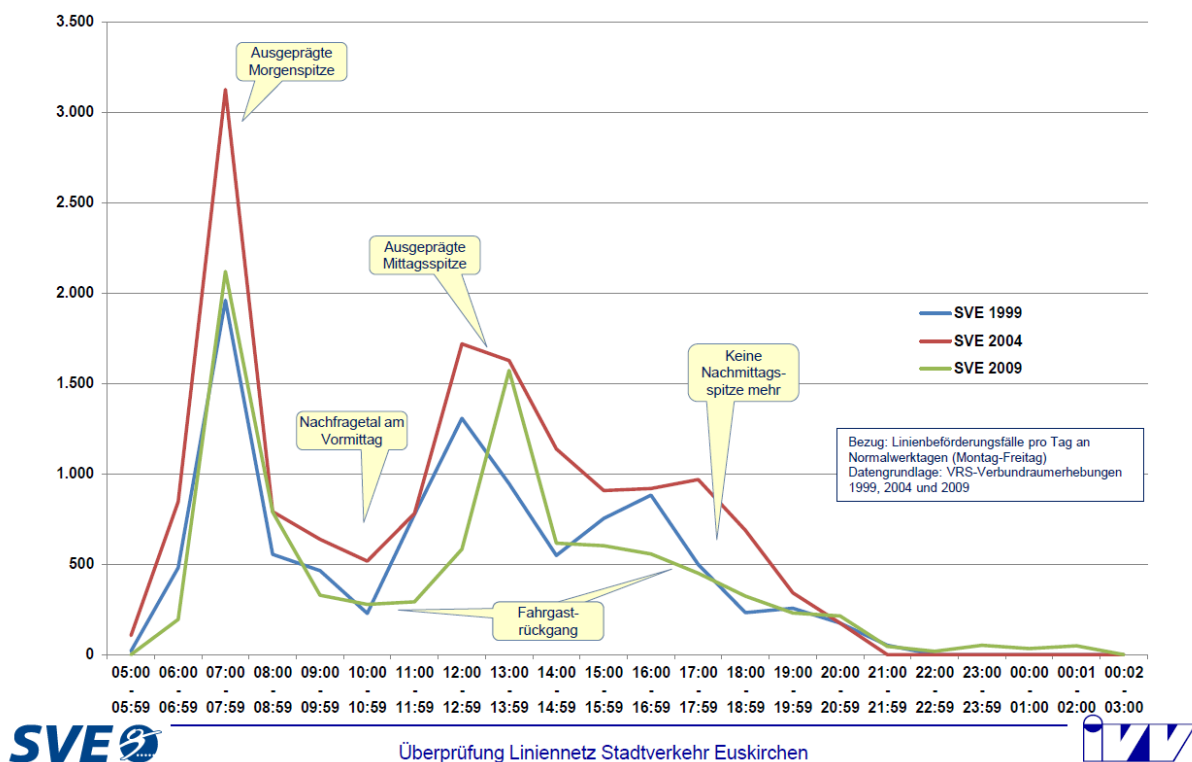
Im Rahmen der Überprüfung des Liniennetzes (2012) wurde die Verteilung des Fahraufkommens über den Tag untersucht und ein Vergleich der Erhebungsjahre 1999, 2004 und 2009 dargestellt. Der Nachfragerückgang im Jahr 2009 wird deutlich sichtbar. Trotz nach wie vor ausgeprägter Früh- (zwischen 7.00 Uhr und 8:00 Uhr) und Mittagsspitze (zwischen 13.00 Uhr und 14:00 Uhr) ist der Rückgang des Fahrgastaufkommens festzustellen. Die Nachfrage am Nachmittag ist stark zurückgegangen. Die Gutachter fassen die Entwicklung wie folgt zusammen:

¹ Ingenieurguppe IVV GmbH & Co KG, Aachen/Berlin (2012). Überarbeitung des Liniennetzes der Stadtverkehr Euskirchen GmbH. Aachen. Bericht. S.5.

- „Die Tagesganglinie der SVE zeigt eine ausgeprägte Spitzenstunde am Morgen (7-8 Uhr, ca. 20%), was deutlich über großstädtischen Werten liegt. Ebenso ist die durch den Schülerverkehr verursachte Mittagsspitze (ca. 15%) überdurchschnittlich ausgeprägt.
- Die Ausprägung der Morgen- und Mittagsspitze hat sich im Verlauf der Erhebungen verschärft (Reisezeiten des Schülerverkehrs), wogegen die nachmittägliche Spitze (Rückreise Berufsverkehr) nicht mehr erkennbar ist (ggf. geringere Ansprache des Potentials durch SVE-Angebot).
- Die Entwicklung des vormittäglichen „Nachfragetal“ lässt Rückgänge im Bereich der Versorgungsfahrten (Einkauf, Arzt, ...) vermuten.“²

Abbildung 3-4 zeigt die Tagesganglinie mit absoluten Werten.

Abbildung 3-4: Tagesgang der Stadtbusnachfrage 1999, 2004 und 2009, Quelle und Darstellung: IVV



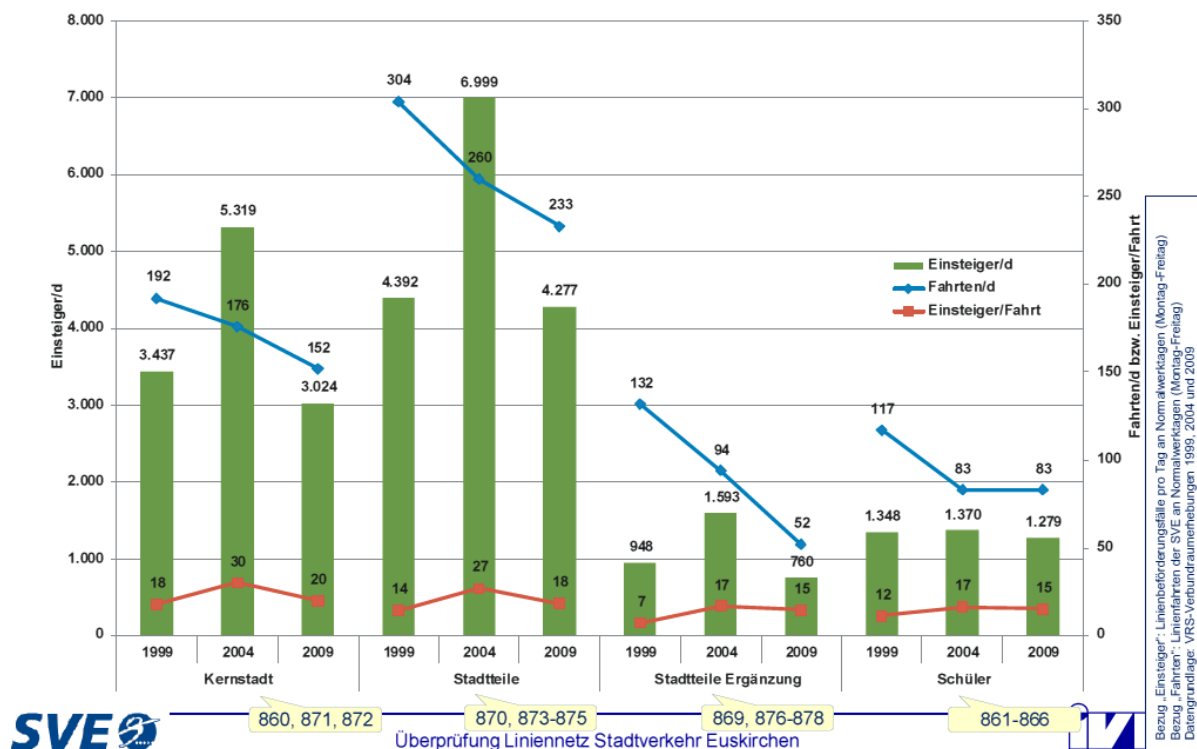
² Ingenieurguppe IVV GmbH & Co KG, Aachen/Berlin (2012). Überarbeitung des Liniennetzes der Stadtverkehr Euskirchen GmbH. Aachen. Bericht. S.11.

Bei der Untersuchung des Liniennetzes erfolgte ebenfalls eine differenziertere Betrachtung der einzelnen Linien. Tabelle 3-7 gibt einen Überblick über die Entwicklung der Fahrgastzahlen und des Angebots auf den einzelnen Stadtbuslinien bis zum Jahr 2009, unterschieden nach Linienfunktionen. Folgende wesentliche Erkenntnisse wurden aus der Untersuchung abgeleitet:

- Das Fahrtenangebot bei den Stadtbuslinien ist nach der Einführung des Maximalangebots im Dezember 1999 rückläufig. Im Schülerverkehr gab es zwischen 2004 und 2009 keine Veränderungen.
- „Die Linien lassen sich hinsichtlich ihrer Auslastung (Einsteiger pro Fahrt) auf Basis der Erhebung 2009 in drei Kategorien einteilen: (1) Linie 871 und 874 zeigen die höchsten Einsteigerwerte (2) 869, 872, 873 zeigen ein mittleres Niveau (3) 875-878 ein unterdurchschnittliches Niveau“.³
- Die „Kernstadt-Linien“ haben im Betrachtungszeitraum bis 2009 Nachfrage deutlich verloren, die „Stadtteile-Linien“ ebenfalls in geringerem Umfang. Bei den Schülerlinien gab es keine Veränderungen.⁴

Mit der Einführung des ganztägigen 20-Minuten-Taktes ab Dezember 2012 sowie der schrittweisen Optimierung der Zuganschlüsse abends konnten die Fahrgastrückgänge wieder gebremst werden. Sekundärauswertungen der Schwerbehindertenzählungen deuten auf die Umkehrung des negativen Trends hin.

Abbildung 3-5: Fahrgastentwicklung bei den einzelnen SVE-Linien 1999, 2004 und 2009, Quelle und Darstellung: IVV

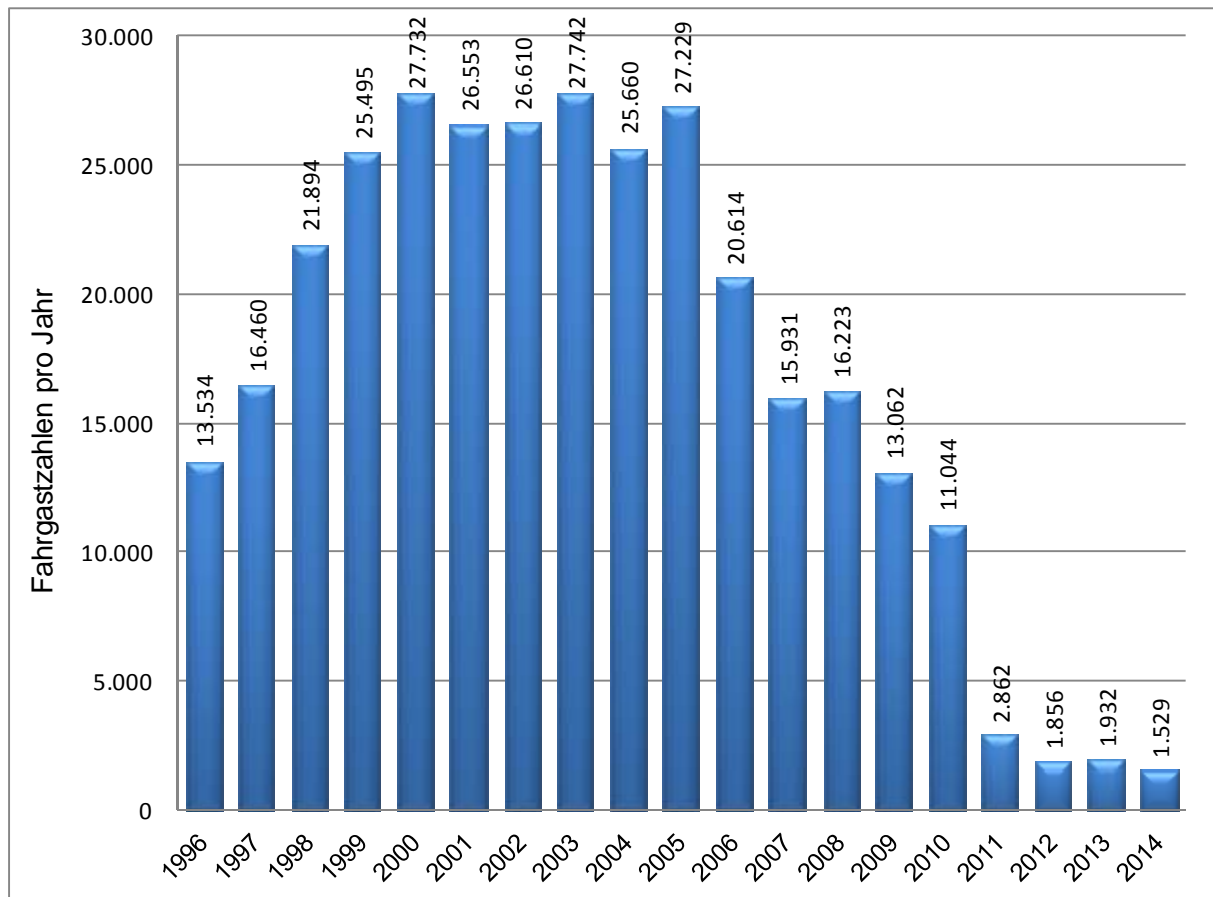


³ Ingenieurguppe IVV GmbH & Co KG, Aachen/Berlin (2012). Überarbeitung des Liniennetzes der Stadtverkehr Euskirchen GmbH. Aachen. Bericht.. S.8.

⁴ Ingenieurguppe IVV GmbH & Co KG, Aachen/Berlin (2012). Überarbeitung des Liniennetzes der Stadtverkehr Euskirchen GmbH. Aachen. Bericht. S.6.

Die Nachfrage beim AST, das den Stadtbusverkehr ergänzt, ist mit der Reduzierung des Angebots seit dem Jahr 2006 kontinuierlich gesunken. Die Nachfragewerte haben sich seit 2011 sehr stark reduziert und betragen im Jahr 2014 geringfügig mehr als 5 % der Maximalnachfrage im Jahr 2003. Die Werte zeigen, dass der Stadtbus – mit den Freizeitlinien 860 und 870 – auch in den Schwachlastzeiten den überwiegenden Teil des Angebots stellt und das AST lediglich punktuelle Angebotslücken füllt. Zudem wird es nur zu den Betriebszeiten des Stadtbusse eingesetzt. Es stellt in der Regel die stündliche Bedienung der nicht oder nicht kontinuierlich bedienten Stadtteile sicher. Abbildung 3-6 zeigt den Gesamtverlauf der Nachfrageentwicklung beim AST seit 1996.

Abbildung 3-6: Fahrgastentwicklung p.a. im AST-Verkehr 1996 – 2014, Quelle: SVE



3.4 Ausgangslage: Angebotskonzept 2013/2015

Zur Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs und mit dem Ziel, die festgestellten Nachfrage-rückgänge zu kompensieren und die Attraktivität zu steigern hat die SVE im Jahr 2012 die Ingenieurgruppe IVV Aachen beauftragt, Maßnahmen zur Weiterentwicklung von Fahrplan und Netzstruktur zu erarbeiten. Auf der Grundlage dieser Untersuchung wurde das bereits oben angesprochene Angebotskonzept 2013 entwickelt, das folgende Merkmale umfasst und vom Grundsatz her im Wesentlichen – mit punktuellen Weiterentwicklungen insbesondere im Abend- und Spätverkehr – in etwa dem Angebotsumfang im Jahr 2015 entspricht:

Wesentliche Elemente des Angebotskonzepts 2013/2015 auf den Kernlinien sind:

- Durchgängiger 20-Minuten-Takt bis 19 Uhr montags bis freitags
- Stündliches Angebot bis 22 Uhr montags bis freitags
- Betriebsbeginn um ca. 5.30 Uhr in Richtung Innenstadt.

Das Angebot auf den Ergänzungs- und Schülerlinien ist weiterhin nachfrageorientiert und richtet sich nach den für die Stadt Euskirchen aufgestellten Bedienungsstandards bzw. den Anforderungen der Schulen.

Im Dezember 2012 wurden neben Optimierungen bei den Betriebszeiten folgende kundenorientierte Veränderungen im Liniennetz umgesetzt:

- Vereinfachung der Linienführung bei den Linien 871 und 872 im Bereich der Endschleifen
- Einheitliche Linienführung der Linie 873 in Stotzheim (alle Fahrten bedienen den Ring)
- Ganztägige Bedienung von Wüschheim durch die Linie 875.

Weitere Anpassungen betreffen die Anbindung der Ortsteile Schweinheim, Flamersheim und Niederkastenholz. Diese werden ab Dezember 2013 mit einer zusätzlichen Hin- und Rückfahrt ab Euskirchen Bf um 14:45 Uhr sowie mit einer Fahrt von Schweinheim über Stotzheim nach Euskirchen um 18:52 Uhr bedient. Die dauerhafte Aufrechterhaltung dieser Angebote hängt von der Intensität ihrer – regelmäßig zu beobachtender – Nutzung ab.

Eine weitere Verstetigung des Angebotes in der Folgezeit betrifft die Optimierung der Anschlüsse von den Zügen zum Stadtbus im Abendverkehr. So wurden zusätzliche Abbringerfahrten vom Bahnhof in die Stadtteile auf den Kernlinien 871 bis 875 um 19:35 Uhr (Dezember 2013) sowie um 20:35 Uhr (Dezember 2014) in jeweils beiden Fahrtrichtungen eingerichtet.

Somit besteht im Jahr 2015 im Übergangsbereich zwischen HVZ und Spätverkehr zwischen 19:00 Uhr und 21:00 Uhr stadtauswärts ein 30-minütiges Fahrtenangebot, das insbesondere auf heimkehrende Bahnpendler mit kurzen Übergangszeiten in Euskirchen Bf aus Richtung Köln und Bonn ausgerichtet ist.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 werden die Fahrten der Regionallinie 806 mit Ausnahme des Schülerverkehrs eingestellt. Im Gegenzug wird der Fahrplan der Linie 876 ergänzt und Taktlücken geschlossen.

3.5 Struktur des ÖPNV-Systems

Der Stadtbus Euskirchen zeichnet sich aufgrund seines dichten Linennetzes, seiner engen Taktung und modernen Betriebsmittel sowie seiner Infrastruktur insgesamt durch hohe Angebots- und Beförderungsqualitäten aus.

Neben den 11 Stadtbuslinien verkehren 9 Regionalbuslinien (davon 2 Linien vorwiegend Schülerverkehr⁵) und 5 Bahnlinien (davon seit Dezember 2014 eine S-Bahn-Linie) im Stadtgebiet, die ebenfalls wichtige Erschließungs- und Verbindungsfunktionen übernehmen (siehe Tabelle 3-2, Abbildung 3-7 und Abbildung 3-8). Zusätzlich werden Wochendverkehre auf der Bahnstrecke Euskirchen – Zülpich – Düren angeboten, die ab Dezember 2015 als RB 28 „Eifel-Börde-Bahn“ benannt werden. Der Betrieb wird zurzeit durch die Interessengemeinschaft Rurtalbahn e.V., Düren (IGR) in enger Zusammenarbeit mit der Rurtalbahn GmbH, Düren (RTB) durchgeführt.

Für den Schülerverkehr werden 8 SVE-Linien eingesetzt.

Das AST-System ergänzt die verbleibenden Lücken im festbedienten ÖPNV-Netz.

⁵ Fahrplanstand 14.12.2014.

Tabelle 3-2: Linien des öffentlichen Nahverkehrs (Stand: Fahrplan 2015/2016)

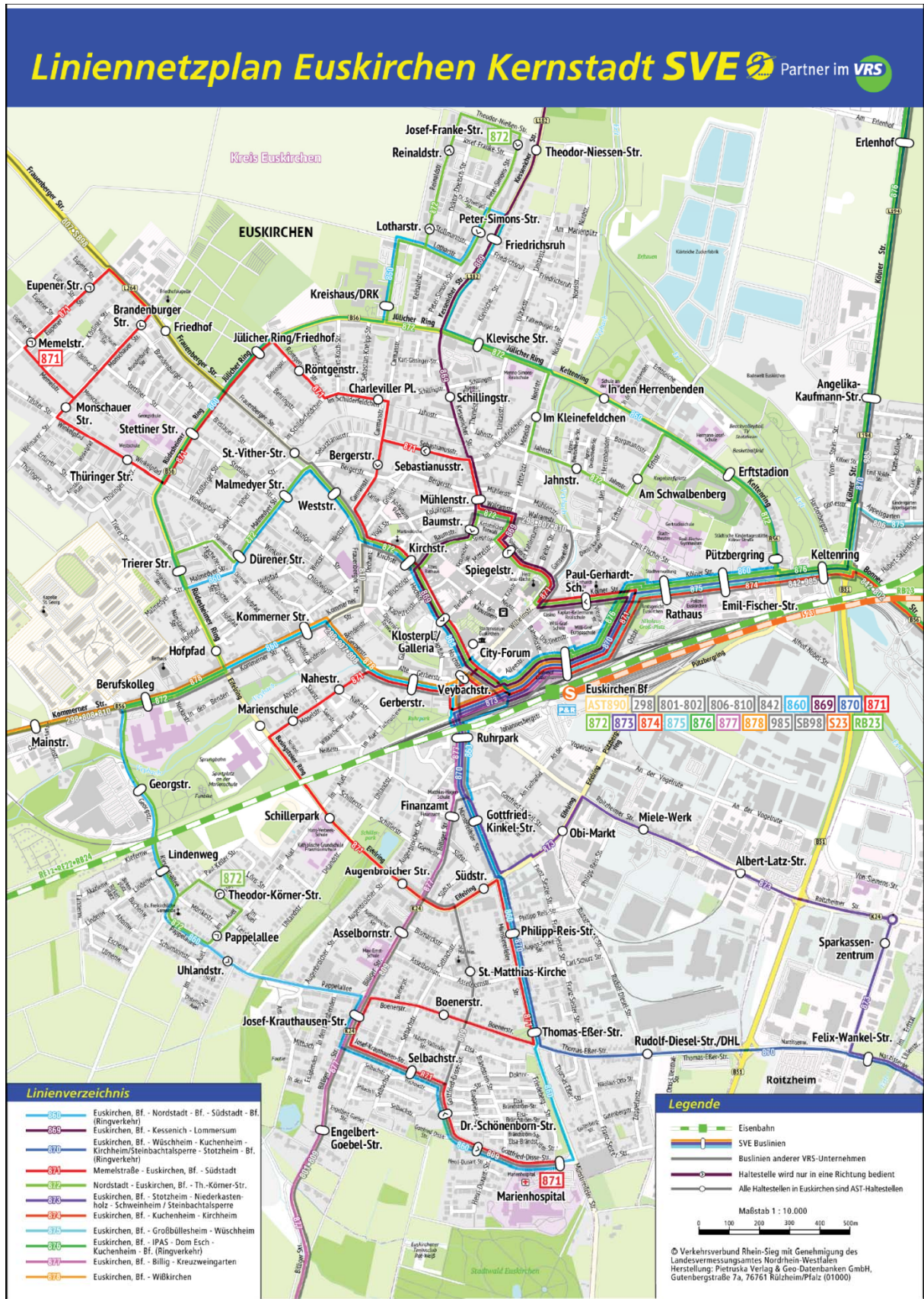
Bahn			
Linie	Konzession	Verlauf	
RE 12	DB	Köln - Euskirchen - Mechernich - Kall - Gerolstein (- Bitburg - Trier)	
RE 22	DB	Köln - Erftstadt - Euskirchen - Mechernich - Kall - Gerolstein (- Bitburg - Trier)	
S 23/ RB 23	DB	Bonn - Meckenheim - Rheinbach – Euskirchen (S 23) - Bad Münstereifel (RB 23)	
RB 24	DB	Köln - Erftstadt - Euskirchen - Mechernich - Kall - Gerolstein	
RB 28	IGR/RTB	Euskirchen – Zülpich – Düren (Wochenendverkehr)	
Regionalbus			
SB 98	RVE	Euskirchen Bf - Zülpich (- Düren)	
298	RVE	Euskirchen Bf - Zülpich (- Düren)	
801	RVK	Euskirchen Bf - Kreuzweingarten - Arloff - Iversheim - Bad Münstereifel Bf	
802	RVK	Euskirchen Bf - Palmersheim - Kurtenberg - Bad Münstereifel-Wald	
806	RVK	Euskirchen Bf - Dom Esch - Ollheim - Müggenhausen - Swisttal-Heimerzheim	
807	RVK	Euskirchen Bf - (Oberwichterich -) - Zülpich-Mülheim - Erftstadt-Lechenich	
808	RVK	Euskirchen Bf - Mechernich - Kall Bf	
809	RVK	(Euskirchen Bf -) Billig - Antweiler - Holzheim - Mechernich	
810	RVK	Euskirchen – Zülpich-Schwerfen - Mechernich Bf - Mechernich, Stiftsweg	
842	RVK	Rheinbach Bf - Swisttal-Odendorf - Kuchenheim - Euskirchen Bf	
985	RVK	Euskirchen Bf - Wüschheim - Weilerswist - Brühl Mitte	
SVE-Schülerlinien			Länge
735	SVE	Euskirchen Roitzheim – Weidesheim – Kuchenheim	6,4 km
736	SVE	Euskirchen Rheder – Kreuzweingarten – Stotzheim	7,8 km
737	SVE	Euskirchen Niederkastenholz – Palmersheim – Schweinheim – Flammersheim	12,8 km
738	SVE	Euskirchen Billig – Euenheim – Elsig – Wißkirchen	10,9 km
740	SVE	Euskirchen Dom-Esch – Kleinbüllesheim – Großbüllesheim – Euskirchen Bf	14,4 km
741	SVE	Euskirchen Stotzheim – Roitzheim – Euskirchen Bf – Hermann-Josef-Schule	7,7 km
742	SVE	Euskirchen Wißkirchen – Euenheim/Elsig – Frauenberg – Euskirchen Bf	18,8 km
743	SVE	Euskirchen Heide – Euskirchen Franziskusschule	2,7 km
SVE-Stadtbus			
860	SVE	Euskirchen Bf - Lindenweg - Marienhospital - Euskirchen Bf	13,5 km
869 ⁶	SVE	Euskirchen Bf – Kessenich - Weilerwist-Lommersum	14,5 km
870	SVE	Euskirchen Bf – Wüschheim – Kuchenheim – Kirchheim – Stotzheim – Eusk. Bf	29,4 km
871	SVE	Euskirchen Südstadt – Euskirchen Bf – Memelstr.	8,5 km
872	SVE	Euskirchen Theodor-Körner-Str. – Kommerner Straße – Eusk. Bf – Nordstadt	7,9 km
873	SVE	Euskirchen Bf – Stotzheim – Flammersheim (– Niederkastenholz – Schweinheim)	10,6 km
874	SVE	Euskirchen Bf – Kuchenheim – Flammersheim – Kirchheim	12,1 km
875	SVE	Euskirchen Bf – Kleinbüllesheim – Großbüllesheim – Wüschheim	7,0 km
876	SVE	Euskirchen Bf – Dom-Esch – IPAS – Kuchenheim – Euskirchen Bf	17,7 km
877	SVE	Euskirchen Bf – Billig – Kreuzweingarten	8,5 km
878	SVE	Euskirchen Bf – Euenheim – Wißkirchen	5,0 km
Anrufsammeltaxi			
890	SVE	Anrufsammeltaxi Euskirchen	

⁶ Die Linie 869 verlässt als einzige SVE-Linie das Stadtgebiet Euskirchen. 2013 wurden für diese Linie 29.166 km erbracht, davon auf dem Gebiet der Gemeinde Weilerswist bzw. des Kreises Euskirchen 11.724 km (40,2%) und 17.442 km (59,8 %) auf Euskirchener Stadtgebiet. Die Finanzierung erfolgt zurzeit ausschließlich über die SVE, ab 2016 beteiligt sich die Gemeinde Weilerswist an den Kosten.

Abbildung 3-7: ÖPNV-Liniennetz im Stadtgebiet Euskirchen (Gesamtstadt),
Quelle: SVE - mit freundlicher Genehmigung der VRS GmbH



Abbildung 3-8: ÖPNV-Liniennetz im Euskirchen Kernstadt, Quelle: SVE - mit freundlicher Genehmigung der VRS GmbH



3.6 Verkehrserschließung

Die Verkehrserschließung richtet sich danach, welche Einzugsbereiche die Haltestellen haben und welcher Einwohneranteil von den Haltestellen erschlossen wird. Ferner ist sicherzustellen, dass die Ortsteile in das ÖPNV-Netz eingebunden und die zentralen Einrichtungen durch den ÖPNV erreichbar sind. Im Folgenden werden die für die Stadt Euskirchen geltenden Haltestellenerreichbarkeitsstandards und das Ergebnis der Prüfung der innerörtlichen Erreichbarkeit dargestellt.

3.6.1 Haltestellenerreichbarkeit

Für die Haltestelleneinzugsbereiche werden Richtwerte⁷ zugrunde gelegt, bei deren Anwendung sich eine optimale Erschließung des Stadtgebiets ergibt.

Für Mittelzentren wie Euskirchen gelten folgende Richtwerte für die Haltestellenerreichbarkeit (Luftlinienentfernung):

- 300 - 500 m bei Bushaltestellen
(entsprechend 5 – 8,5 Minuten Fußwegzeit unter Berücksichtigung eines Umwegfaktors von 1,2)
- 400 - 800 m bei Haltestellen des SPNV
(entsprechend 7 – 14 Minuten Fußwegzeit unter Berücksichtigung eines Umwegfaktors von 1,2).

Für die Stadtbushaltestellen werden 300-Meter-Radien angesetzt. Bei den übrigen Buslinien kann der Radius bis zu 500 m betragen.

Der Stadtbus gewährleistet unter Zugrundelegung dieser Einzugsbereiche die nahezu flächendeckende Erschließung der Kernstadt. So wohnen mindestens 90% der Bewohner der Kernstadt im Umkreis von 300 m zur nächsten Haltestelle.

Aufgrund der flächendeckenden Erschließung entstehen teilweise mäandrierende Linienvläufe, die sich ungünstig auf die Fahrzeit auswirken. In Folge der Umsetzung von Maßnahmenvorschlägen der Liniennetzuntersuchung 2012 wurde die Linienföhrung jedoch teilweise gestrafft, so dass eine grööere Transparenz und Attraktivität geschaffen wurde (Linie 871 verkehrt ausschließlich zur Eupener Straße, Anbindung des Marienhospitals immer über Gottfried-Disse-Straöe; Linie 872 verkehrt immer über Kirschenallee zur Endhaltestelle Theodor-Körner-Straöe, Linie 875 fährt immer über Wöschheim).

Abbildung 3-9 und zeigen die Erschließungswirkung der Haltestellen im Stadtgebiet Euskirchen unter Berücksichtigung der genannten Richtwerte, jeweils differenziert für die Gesamtstadt und die Kernstadt.

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln. 2010. Tabelle 5, S. 8.

Abbildung 3-9: Erschließung des Euskirchener Stadtgebiets mit dem ÖPNV (Gesamtstadt)

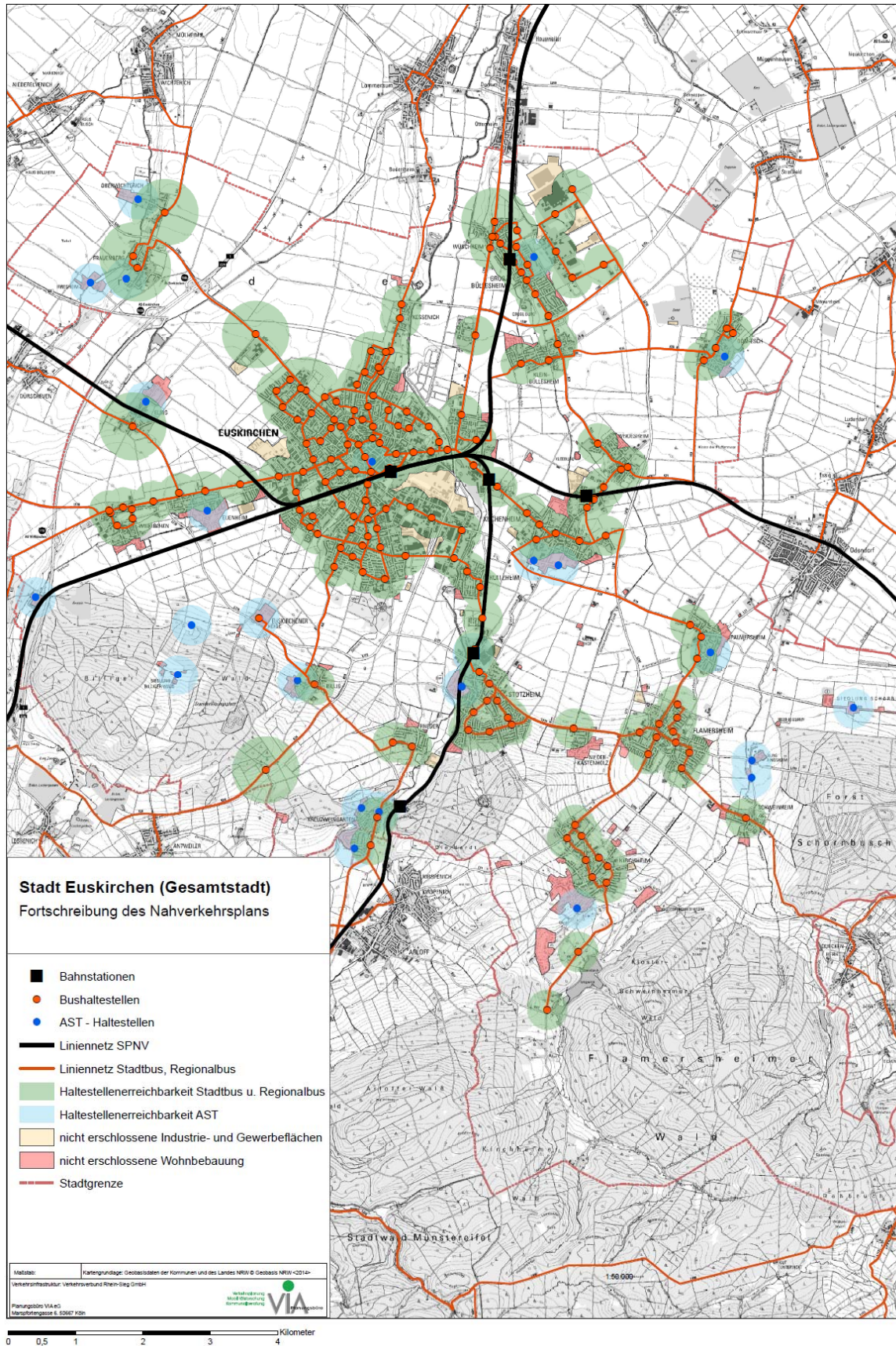
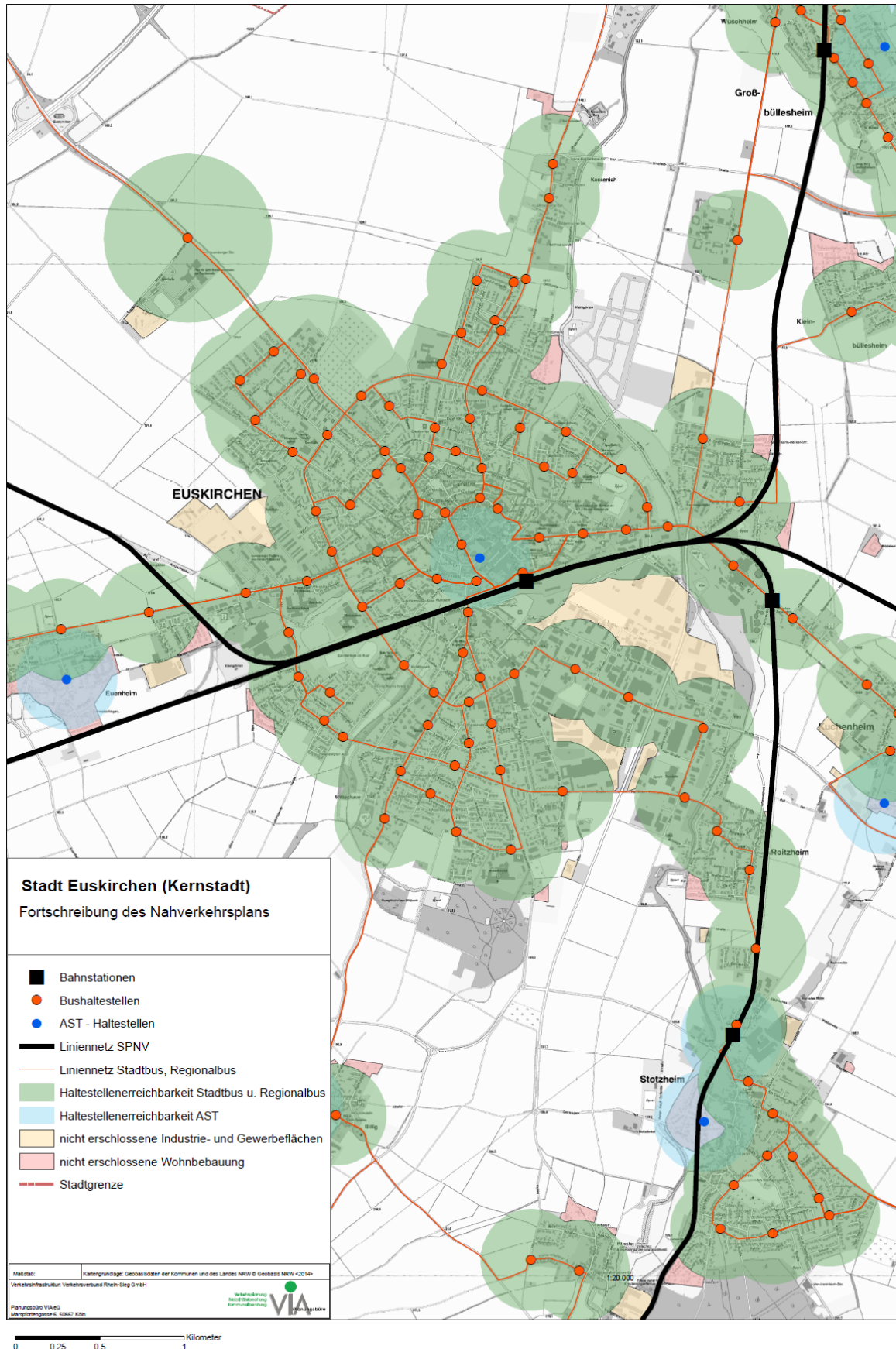


Abbildung 3-10: Erschließung des Euskirchener Stadtgebiets mit dem ÖPNV (Kernstadt)



Von den 22 Euskirchener Stadtteilen sind 19 an das Stadtbusnetz angebunden. Diese umfassen 97,2% der Einwohner der Stadt. Die Bedienungsqualitäten differieren allerdings je nach Lage der Orte an den Linien des Kern- oder Ergänzungsnetzes. Drei Stadtteile (Elsig, Frauenberg, Oberwichterich) werden ausschließlich vom Regionalbus bedient.

Es ergeben sich folgende Unterschiede bei der Bedienung der einzelnen Orte:

- Stadtteile bzw. Bedienungsbereiche mit ausschließlicher Stadtbusbedienung (Kernnetz)
- Stadtteile, die durch eine Kombination der Angebote von Regional- und/oder Stadtbus und teilweise durch AST bedient werden (Billig, Dom-Esch, Euenheim, Kreuzweingarten, Kessenich, Rheder, Schweinheim, Weidesheim, Wißkirchen)
- Stadtteile bzw. Siedlungsbereiche, die nur vom Regionalbus bedient werden (Billiger Wald, Elsig, Frauenberg, Oberwichterich)
- nicht von kontinuierlichen Stadt- bzw. Regionalbusangeboten, sondern durch AST-Angebote die Kernstadt angebundene Siedlungsbereiche (Euskirchener Heide, Irresheim, Schornbusch).

Generell führt die Überlagerung von Stadtbus- und Regionalbuslinien zu einer Verbesserung der Erschließung und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV.

Die innere Erschließung der Ortsteile entspricht in der Regel nicht der Erschließungsqualität der Kernstadt, da die möglichst direkte Anbindung an die Kernstadt Vorrang vor einer flächendeckenden inneren Erschließung in den Außenbereichen hat. Es ist aber auch darauf hinzuweisen, dass in den Fällen die AST-Haltestellen eine ergänzende Erschließungsfunktion haben, da sie zusätzlich zu den Bushaltestellen eingerichtet sind.

Solche „Mängel“ in der Feinerschließung (300-Meter-Umkreis um die Haltestellen) sind u.a. in den folgenden Ortsteilen anzutreffen, wobei anzumerken ist, dass ausschließlich vom AST erschlossene Bereiche hier nicht aufgeführt werden:

- Kernstadt: Teile der Nordstraße in der Nordstadt; Teile der Paula-Modersohn-Becker-Str. und der Hanna-Nagel-Str. im Nordosten
- Dom-Esch: südöstlicher Randbereich (Hirschstr., Hasenpfad)
- Elsig: äußerster Randbereich im Norden (Teil der Elsiger Str.)
- Kessenich: Randbereich im Norden (Gut Bartelshof, Kessenicher Burg)
- Kirchheim: südwestlicher Bereich (Hockenbroich) um die Straße „Vogelsang“; das ehemalige Wochenendhausgebiet am Eulenheckenweg; die Siedlung an den Straßen „In den Fließen“ und „Klosterpfad“; das Kloster Schweinheim; die Siedlung im Westen an der Arloffter Str.; weitere kleinteilige Randbereiche
- Kleinbüllesheim: nordwestlicher Teil (Brüsseler Str., Amsterdamer Str., Untere Ahr)
- Kuchenheim: südöstlicher Randbereich (Schubertstr. und Neubaugebiet Verdistr./Am Bäcker Jans Kreuz); im Norden ein Bereich um die Straße „Untere Burg“
- Niederkastenholz: südlicher Teil (Teile der Niederkastenholzer Str., Kreuzstr., Heinrichstr., Saalstr.)
- Palmersheim: nordöstlicher Randbereich am Odendorfer Weg
- Rheder: äußerster nördlicher Bereich
- Roitzheim: südwestlicher Randbereich (Teile des Eulenwegs und der Lilienstr.)
- Schweinheim: äußerster westlicher Bereich an der Irmelsgasse; südlicher Randbereich an der Schweinheimer Str.

- Stotzheim: Randbereich im Südwesten (Teile der Konrad-von-Hochstaden-Str. und der Clemens-August-Str.)
- Weidesheim: Teile der Alemannenstraße im Norden
- Wißkirchen: südlicher Randbereich (Teil der Marathonstr.; Golfstr.)

Darüber hinaus werden einige abseits der Ortslagen liegende Gehöfte nicht erschlossen.

In den Stadtteilen Euenheim, Euskirchen Mitte, Flamersheim, Großbüllesheim, Rheder und Weidesheim werden Teile von Gewerbegebieten nicht erschlossen.

3.6.2 Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen

Die für die Stadt Euskirchen zentralen Einrichtungen, wie Krankenhaus, Behörden, Schulen, aber auch die City sind sehr gut an das städtische Busnetz angebunden.

Die voraussichtlich im Jahr 2015 vollständig eröffnete „Thermen und Badewelt Euskirchen“ wird über die ca. 350 m entfernte Haltestelle „Angelika Kaufmann-Straße“ (Linien 870, 876, 985) sowie über die ca. 700 m entfernte Haltestelle „Erfstadium“ (Linien 860, 872) angebunden.

Da die unmittelbare Anbindung an das Busnetz aufgrund der Lage im Straßennetz und der damit verbundenen zeitaufwändigen Linienwegmodifikationen schwierig zu realisieren ist, wäre alternativ zu einer direkten ÖPNV-Erschließung eine optimierte Fußwegverbindung insbesondere der Haltestelle „Erfstadium“ zu prüfen (Verkürzung durch geradlinigere Führung, Ausschilderung, Beleuchtung). Eine Stichfahrt der stark frequentierten Regionalbuslinie 985 zur „Thermen und Badewelt Euskirchen“ widerspräche dem Prinzip einer möglichst geradlinigen Führung der regionalen Buslinien und wird vom Kreis Euskirchen nicht akzeptiert. Eine Einbindung in das Stadtbusnetz würde ebenso einen erheblichen Eingriff in das Liniennetz erfordern und – sollte ein attraktiver Takt angeboten werden – Fahrzeitverlängerungen auf einer Kernlinie bedingen.

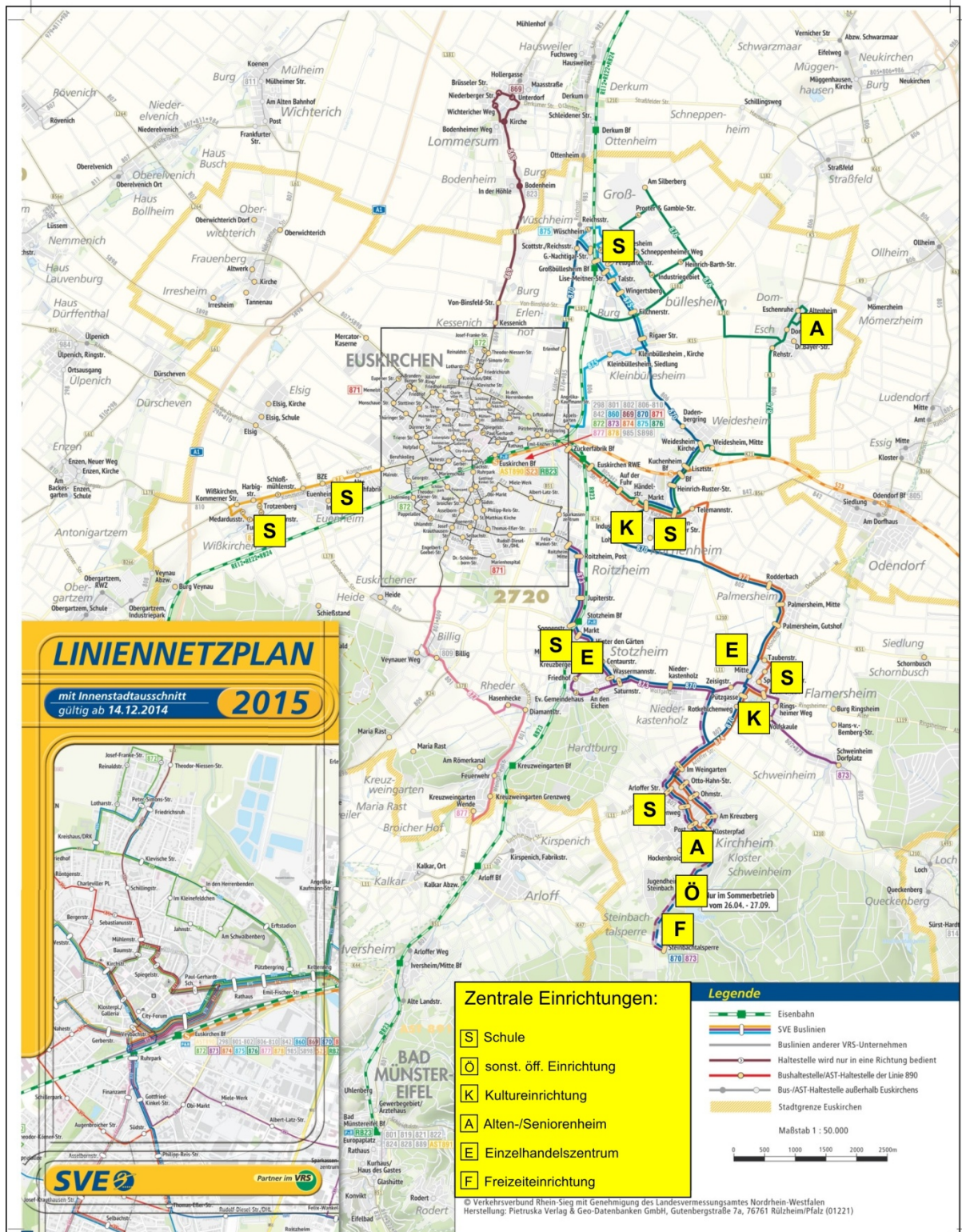
Möglichkeiten der Einbindung in den Fahrplan einer der Freizeitlinien (860, 870) sollten jedoch näher untersucht werden.

Abbildung 3-11 zeigt das Busnetz und die zentralen Einrichtungen in der Euskirchener Kernstadt, Abbildung 3-12 bezieht sich auf die Gesamtstadt.

Abbildung 3-11: ÖPNV-Netz und zentrale Einrichtungen in der Euskirchener Kernstadt, Quelle: SVE / Stadt Euskirchen; Kartengrundlage mit freundlicher Genehmigung der VRS GmbH



Abbildung 3-12: ÖPNV-Netz und zentrale Einrichtungen in der Gesamtstadt,
 Quelle: SVE / Stadt Euskirchen;
 Kartengrundlage mit freundlicher Genehmigung der VRS GmbH



3.6.3 Park+Ride und Bike+Ride

Ein ergänzendes Element der Verkehrserschließung ist der Zugang zum ÖPNV über Park+Ride- (P+R-; Tabelle 3-4) und Bike+Ride-Anlagen (B+R; Tabelle 3-3).

Park+Ride

Ende 2014 sind im Stadtgebiet insgesamt 905 P+R-Plätze an den vier Bahnstationen Euskirchen, Großbüllesheim, Kuchenheim und Stotzheim verfügbar. Der Schwerpunkt des Angebots liegt am Bahnhof Euskirchen.

In Planung befinden sich insgesamt 1.010 Stellplätze, das Angebot soll auf 1.175 Stellplätze erhöht werden. Die am Bahnhof Euskirchen neu zu errichtenden Stellplätze im geplanten Parkhaus City Süd ersetzen die bestehenden Plätze, von denen sich ca. 600 Stellplätze auf einer unbefestigten und provisorischen Fläche befinden. In der Bilanz werden 150 zusätzliche Stellplätze in Euskirchen eingerichtet, ein Teil der Stellplätze im Parkhaus City Süd wird bewirtschaftet.

An den übrigen Bahnstationen werden in Kuchenheim 120 neue Stellplätze für P+R geplant.

Tabelle 3-3: Park+Ride-Angebote in Euskirchen Bestand, Planung und Zielwert (Stand: 2014), Quelle: SVE

P+R-Anlagen Standort Bestand	Plätze
Euskirchen (gesamt)	800
(davon befestigte Stellplätze)	200
(davon nicht befestigte Stellplätze)	600
Großbüllesheim (befestigte Stellplätze auf DB-Fläche)	5
Kreuzweingarten	0
Kuchenheim (nicht oder nur teilweise befestigte Stellplätze)	50
Stotzheim (nicht befestigte Stellplätze)	50
Zuckerfabrik	0
Summe P+R Bestand	905

P+R-Anlagen Standort	Planung	Zielwert
Euskirchen als Ersatz für den Bestand	950	950
(davon Parkhaus City Süd – kostenfrei)	715	715
(davon Parkhaus City Süd – bewirtschaftet)	235	235
Großbüllesheim	0	5
Kreuzweingarten	0	0
Kuchenheim	120	170
Stotzheim	0	50
Zuckerfabrik	0	0
Summe P+R Planung	1.010	1.175

Bike+Ride

Ende 2014 sind im Stadtgebiet insgesamt 293 B+R-Plätze an den drei Bahnstationen Euskirchen, Großbüllesheim und Kuchenheim verfügbar. Das Angebot am Bahnhof Euskirchen wurde im Jahr 2014 deutlich erweitert. An den Stationen der RB 23 zwischen Euskirchen und Bad Münstereifel gibt es noch keine Fahrradabstellanlagen, obwohl Zubringerverkehre mit dem Fahrrad zur Bahn topographisch ohne Probleme möglich sind.

In Planung befinden sich weitere 80 Stellplätze in Euskirchen sowie die Modernisierung der Anlage in Kuchenheim. Insgesamt sind zusätzlich 112 Anlagen an Bahnstationen geplant. Der Zielwert für alle Anlagen beträgt 363.

Wünschenswert wäre eine Grundausstattung aller Bahnstationen auf Euskirchener Stadtgebiet mit Fahrradabstellanlagen. Zur besseren nicht-motorisierten Erreichbarkeit des Gewerbegebiets IPAS sollte die Bereitstellung von Fahrradboxen an der Bahnstation Großbüllesheim geprüft werden. Hierdurch würde eine Möglichkeit geschaffen, dass Arbeitnehmer im Nachtransport vom Bahnhof mit dem Fahrrad zum Arbeitsplatz gelangen und das Fahrrad über Nacht sicher abstellen können.

Tabelle 3-4: Bike+Ride-Angebote in Euskirchen Bestand, Planung und Zielwert (Stand: 2014), Quelle: SVE

B+R-Anlagen - Standort Bestand	Plätze
Euskirchen (gesamt)	263
(davon überdachte Stellplätze, Anlehnbügel)	190
(davon nicht überdachte Stellplätze)	30
(davon Fahrradboxen)	43
Großbüllesheim (Anlehnbügel)	20
Kreuzweingarten	0
Kuchenheim (kein moderner Standard)	10
Stotzheim (zurzeit keine verfügbaren Flächen)	0
Zuckerfabrik	0
Summe B+R Bestand	293

B+R-Anlagen - Standort	Planung	Zielwert
Euskirchen (gesamt)	80	343
(davon überdachte Stellplätze, Anlehnbügel)	70	260
(davon Fahrradboxen)	10	53
Großbüllesheim	0	20
Kreuzweingarten	0	0
Kuchenheim (gesamt)	32	32
(davon überdachte Stellplätze, Anlehnbügel)	24	24
(davon Fahrradboxen)	8	8
Stotzheim (zurzeit keine verfügbaren Flächen)	0	0
Zuckerfabrik	0	0
Summe B+R Planung	112	363

Über das B+R-Angebot an Bahnstationen hinaus sollen auch an solchen Bushaltestellen Fahrradabstellanlagen errichtet werden, die für Bike+Ride-Verkehre aus Ortsteilen geeignet sind, die nicht von den häufig verkehrenden Kernlinien erschlossen sind. Dies trifft zum Beispiel auf die Haltestelle „Flamersheim Fasanenstraße“ für Bike+Ride-Verkehre aus

Schweinheim sowie auf die Haltestellen „Telemannstraße“ bzw. „Kuchenheimer Straße“ für Verkehre aus dem Neubaugebiet Kuchenheim (B-Plan 31a) zu. An derartigen Haltestellen sollte ein Kontingent von Fahrradabstellanlagen für 5-10 Fahrräder, möglichst mit Überdachung je nach Platzverfügbarkeit vorgesehen werden.

Generell ist zu fordern, dass Bike and Ride-Anlagen in den Bebauungsplänen berücksichtigt werden müssen.

3.7 Verkehrsbedienung im Bestand

Das bestehende Bedienungsangebot ist durch ein weitgehend vertaktetes Bussystem charakterisiert. Es ist an der bestehenden Nutzung und an Nutzungspotenzialen orientiert. Dabei wird auch Wert darauf gelegt, dass die wichtigen Einrichtungen der Stadt zu den relevanten Öffnungszeiten erreicht werden können.

Die Festlegung der Verkehrsbedienung umfasst zum einen die je nach Tageszeit und Nachfrage differenzierten Bedienungszeitfenster, zum anderen die generellen Angebotszeiten bezogen auf die einzelnen Wochentage und Linientypen Kernlinien, Ergänzungslinien sowie Schülerlinien. Aufgrund des durchgängigen Taktmusters wird keine Unterscheidung mehr zwischen Hauptverkehrszeit und Normalverkehrszeit getroffen.

Tageszeitlich differenzierte Bedienungszeitfenster für den Stadtbusverkehr

Im Fahrplanjahr 2014/15 gelten die in Tabelle 3-6 Bedienungszeitfenster und Taktmuster für den Stadtbusverkehr.

Tabelle 3-5: Bedienungszeitfenster bei den Stadtbuslinien, ausgenommen Schülerlinien, Abfahrten ab Euskirchen ZOB (Rendezvous-Verkehr)

Verkehrszeiten	Wochentag	Bedienungszeitfenster für die Abfahrten ab Euskirchen ZOB in die Stadtteile	Takt in Minuten	
			Kernlinien	Ergänzungslinien
Hauptverkehrszeit (HVZ)	Mo-Fr	ca. 06:00 Uhr – 19:00 Uhr	20	60 / E
Schwachverkehrszeit (SVZ)	Mo-Fr	ca. 19:00 Uhr – 22:00 Uhr	30*/60	-
Wochenendverkehrszeit (WVZ I)	Sa	ca. 07:00 Uhr – 20:00 Uhr	60	-
			Freizeitlinien	
Spätverkehrszeit (NaVZ)	Fr** +Sa	Fr: ca. 23:00 Uhr – 01:00 Uhr / Sa: 21:00 Uhr – 01:00 Uhr	60	
Wochenendverkehrszeit (WVZ II)	So, Feiert.	ca. 09:00 – 20:00 Uhr	60	

* = ca. 19:00 Uhr bis 21:00

** = und vor Wochenfeiertagen

E = Einzelfahrten, z.T. Ergänzung zum Regionalbus

Abweichungen können sich bei Saisonverkehren (Steinbachtalsperre) sowie im AST-Ergänzungsverkehr ergeben.

Die angegebenen Zeiten orientieren sich an den Stadtbusabfahrten ab Euskirchen Bf. Angegeben werden immer die Zeiten der jeweils ersten oder letzten Abfahrten der aufgeführten Bedienungszeitfenster dort. So setzt zum Beispiel die Spätverkehrszeit freitags um ca.

23:00 Uhr und samstags um 21:00 Uhr ein, während die Schwachverkehrszeit freitags um ca. 22:00 Uhr und die Wochenendverkehrszeit (I) samstags um 20:00 Uhr endet.

Auf der Grundlage der beschriebenen Verkehrszeiten werden in Kapitel 5.4 verbindliche Mindestbedienungsstandards definiert, die sich aus dem hier beschriebenen Angebot ableiten.

Angebotszeiten bei Stadtbus und AST nach Wochentagen und Linientypen

Montags – freitags verkehren die Kernlinien 871 bis 875 – bezogen auf die erste Abfahrt und die letzte Ankunft an den Endhaltestellen – zwischen ca. 5:30 Uhr und 22:30 Uhr. Bis zum Abend erfolgt eine durchgängige Bedienung im 20-Minuten-Takt. Ab 19:00 Uhr wird das Angebot nachfragegerecht auf einen 30 bis 60-Minuten-Takt reduziert.

Die Ergänzungslinien 869 sowie 876 bis 878 verkehren in individuellen Fahrlagen, wobei ein erkennbarer Grundtakt angestrebt wird. Die Linie 869 bindet mit sechs bzw. sieben Fahrten je Richtung zuzüglich weiterer Schulfahrten Weilerswist-Lommersum, Kessenich und Bodenheim direkt an Euskirchen an. Die Linie 876 wird in einem lastrichtungsbezogenen Rundverkehr betrieben und bis Dezember 2015 teilweise von der Regionallinie 806 ergänzt. Ab diesem Zeitpunkt werden die Fahrten der Linie 806 auf Euskirchener Stadtgebiet weitestgehend durch Fahrplangergänzungen der Linie 876 ersetzt. Die Linie 877 verdichtet mit vier Fahrtenpaaren das Angebot der Linie 801 zwischen Euskirchen und Kreuzweingarten, die Linie 878 ergänzt mit ebenfalls vier Fahrtenpaaren den Fahrplan der Linie 808 zwischen Euskirchen und Wißkirchen.

Samstags bis abends verkehren die Kernlinien 871 bis 875 ab ca. 7:00 Uhr vom Busbahnhof aus einsetzend bis zum Ende der letzten Fahrten um ca. 21:00 Uhr im 60-Minuten-Takt. Die Ergänzungslinie 869 verkehrt mit zwei Fahrtenpaaren, die übrigen Ergänzungslinien 876 bis 878 verkehren samstags nicht.

Freitagsabends und vor Wochenfeiertagen ab ca. 23:00 bis gegen 1:30 Uhr bzw. **samstagabends** ab ca. 21:00 Uhr bis gegen 1:30 Uhr wird das Busangebot von den Freizeitlinien 860 und 870 durchgeführt. Angeboten wird ein Ringverkehr von der Innenstadt in die Ortsteile im 60-Minuten-Takt.

Sonn- und feiertags erfolgt die Bedienung zwischen etwa 9:00 Uhr und bis gegen 21:00 Uhr ausschließlich mit den Freizeitlinien 860 und 870.

Das **AST** ergänzt das Stadt- und innerstädtische Regionalbusangebot ausschließlich innerhalb der genannten Bedienungszeitfenster zu denjenigen Zeiten, in denen der Busverkehr ruht. Die frühesten AST-Abfahrzeiten montags bis freitags finden um ca. 6:00 Uhr statt, samstags gegen 6:45 Uhr und an Sonn- und Feiertagen gegen 9:00 Uhr. Die letzten AST-Abfahrzeiten finden montags bis freitags um ca. 22:00 Uhr statt, samstags gegen 21:15 Uhr und an Sonn- und Feiertagen gegen 20:45 Uhr.

Die **Schülerlinien** verkehren entsprechend dem Bedarf der bedienten Schulen.

Tabelle 3-6 gibt einen Überblick über das Fahrplanangebot aller SVE-Linien.

**Tabelle 3-6: Bedienzeiten und –häufigkeiten beim Stadtbusverkehr und AST
(Stand: Fahrplan 2014/15), Quelle: SVE**

Linie	Linienweg	Bedienzeitraum				Takt		
		Mo - Do	Fr	Sa	So			
735	Roitzheim – Weidesheim – Kuchenheim	07.00 Uhr – 13.30 Uhr		--	--	kein Takt		
736	Rheder – Kreuzweingarten – Stotzheim	07.30 Uhr – 13.30 Uhr		--	--	kein Takt		
737	Stotzheim – Palmersheim – Schweinheim - Flammersheim	07.30 Uhr – 14.00 Uhr		--	--	kein Takt		
738	Billig – Euenheim – Elsig – Wißkirchen	07.30 Uhr – 14.00 Uhr		--	--	kein Takt		
740	Dom-Esch – Kleinbüllesheim – Großbüllesheim – Euskirchen	07.00 Uhr – 13.30 Uhr		--	--	kein Takt		
741	Stotzheim – Roitzheim – Euskirchen	07.00 Uhr – 13.30 Uhr		--	--	kein Takt		
742	Wißkirchen – Euenheim / Elsig – Frauen- berg - Euskirchen	07.00 Uhr – 14.00 Uhr		--	--	kein Takt		
743	Euskirchener Heide – Euskirchen	07.30 Uhr – 13.30 Uhr		--	--	kein Takt		
860	Euskirchen Bf – Lindenweg – Marien- hospital - Euskirchen Bf (Ringverkehr)	--	23.00 Uhr – 01.30 Uhr	21.00 Uhr – 01.30 Uhr	09.00 Uhr - 19.30 Uhr	NaVZ, WVZ: 60'		
869	Euskirchen – Kessenich – Lommersum	06.45 Uhr – 18:45 Uhr		07.45 Uhr - 12.15 Uhr	--	HVZ: 60		
870	Euskirchen Bf - Wüschheim - Kuchenheim - Kirchheim – [Steinbachtalsperre*] – Stotzheim - Euskirchen Bf (Ringverkehr)	--	23.00 Uhr – 01.30 Uhr	09.00 Uhr – 01.30 Uhr	09.15 Uhr - 21.00 Uhr	NaVZ, WVZ: 60'		
871	Südstadt - Euskirchen Bf – Memelstr.	05.30 Uhr – 22.30 Uhr				07.00 Uhr – 21.00 Uhr	--	HVZ: 20' NVZ: 20' SVZ: 30***/60'
872	Nordstadt - Euskirchen Bf – Theodor- Körner-Str.							
873	Euskirchen Bf - Stotzheim – (Niederkas- tenholz – Schweinheim / [Steinbachtal- sperre]**)							
874	Euskirchen Bf - Kuchenheim - Flammersheim - Kirchheim							
875	Euskirchen Bf – Großbüllesheim							
876	Euskirchen Bf - Dom-Esch – IPAS - Ku- chenheim - Euskirchen Bf (Ringverkehr)	06.30 Uhr – 18.30 Uhr		--	--	60		
877	Euskirchen - Billig – Kreuzweingarten	07.00 Uhr – 16.00 Uhr		--	--	einzelne Fahrten in Ergänzung zum Regionalbus		
878	Euskirchen Bf – Wißkirchen	07.00 Uhr – 16.00 Uhr		--	--			
890	AST (Ergänzungsverkehr)	06.00 Uhr – 22.00 Uhr		06.45 Uhr - 21.15 Uhr	09.00 Uhr - 20.45 Uhr	60'; kein durch- gängiger Takt		

* *Bedienung Steinbachtalsperre* Ende April bis Ende September samstags 9:45 bis 20:00 Uhr im 120-Min-Takt, sonn- und feiertags 9:45 bis 20:00 Uhr im 60-Min-Takt

** *Niederkastenholz*: 1 bis 2 Einzelfahrten pro Stunde montags bis freitags, 60-Min-Takt samstags; *Schweinheim*: Einzelfahrten montags bis freitags, *Steinbachtalsperre* 3 bis 4 Einzelfahrten je Richtung Ende April bis Ende September montags bis freitags zwischen ca. 9:30 Uhr und 18:00 Uhr

*** ca. 19:00 Uhr bis 20:30 Uhr

Bedienungshäufigkeit in den Ortsteilen

Aus der Struktur des Bedienungsangebotes ergeben sich die Fahrten- und Bedienungshäufigkeiten für die einzelnen Ortsteile. Die Angebotshäufigkeit für die einzelnen Ortsteile beim straßengebundenen ÖPNV insgesamt – also für Stadtbus, AST, Regionalbus – wird in Tabelle 3-7 dargestellt. Die Tabelle enthält ebenfalls eine Bewertung der Bedienungshäufigkeit.

Tabelle 3-7: Bedienungshäufigkeit in den Ortsteilen (ohne Kernstadt) an Ferientagen mit Bewertung (Stand: Fahrplan 2014/2015); ohne Saisonverkehre und ohne SPNV

	Abfahrten/Tag				Ankünfte/Tag			
	in Richtung Innenstadt				in Richtung Stadtteile			
	Mo-Do	Fr	Sa	So+F	Mo-Do	Fr	Sa	So+F
Billig	19	22	21	11	20	23	18	12
Dom-Esch	21	21	16	12	19	19	16	12
Elsig	28	28	21	13	28	28	22	12
Euenheim	46	46	32	17	44	46	34	15
Flamersheim	51	55	22	22	52	56	23	22
Frauenberg	18	18	15	12	18	18	16	12
Großbüllesheim	30	36	19	11	30	36	19	11
Kessenich	17	17	15	12	17	17	15	12
Kirchheim	43	45	18	11	45	48	19	11
Kleinbüllesheim	51	53	22	11	50	53	22	11
Kreuzweingarten	20	23	21	11	20	23	18	12
Kuchenheim	52	52	19	12	54	57	17	11
Niederkastenholz	17	19	19	11	16	19	19	11
Oberwichterich	18	18	15	12	18	18	16	12
Palmersheim	47	45	18	11	48	51	19	11
Rheder	19	22	21	11	20	23	18	12
Roitzheim	44	46	18	11	44	47	19	11
Schweinheim	20	20	15	12	17	17	15	12
Stotzheim	45	47	18	11	41	47	19	11
Weidesheim	15	15	20	12	15	18	17	11
Wißkirchen	21	21	14	13	22	24	17	12
Wüschheim	60	62	31	16	64	67	38	16
Gesamt	702	731	430	275	702	755	436	272
<i>Mittel</i>	<i>31,9</i>	<i>33,2</i>	<i>19,5</i>	<i>12,5</i>	<i>31,9</i>	<i>34,3</i>	<i>19,8</i>	<i>12,4</i>

Mo – Fr	weniger als 14 Fahrten/Tag, d.h. geringeres Angebot als 60-Min-Takt 6-19 Uhr
Mo – Fr	14 – 25 Fahrten/Tag, d.h. mindestens 60-Min-Takt 6-19 Uhr mit Verdichtungen oder spätere Fahrten
Mo – Fr	26 – 55 Fahrten/Tag, d.h. 20-Min-Takt 6-19 Uhr, SVZ: 30/60-Min-Takt, ggf. Verdichtungen
Mo – Fr	mehr als 55 Fahrten/Tag, d.h. dichtes Angebot durch Linienüberlagerungen
Sa	weniger als 14 Fahrten/Tag, d.h. geringeres Angebot als 60-Min-Takt 7-20 Uhr
Sa	14 Fahrten/ Tag und mehr, d.h. 60-Min-Takt 7-20 Uhr mit Verdichtungen oder spätere Fahrten
So+F	weniger als 11 Fahrten/Tag d.h. geringeres Angebot als 60-Min-Takt 9-19 Uhr
So+F	11 Fahrten und mehr 60-Min-Takt 9-19 Uhr mit Verdichtungen

Die Bedienungshäufigkeit liegt montags bis freitags bei keinem der 22 Ortsteile unter einem Wert von 14 Fahrten. Damit ist mindestens eine durchschnittlich stündliche Verbindung zwischen 6 und 19 Uhr (Hauptverkehrszeit montags bis freitags) vorhanden. Der Mittelwert für Montag bis Donnerstag liegt bei 31,9 täglichen Abfahrten in die Innenstadt sowie in Rückrichtung bzw. für Freitag bei 33,2 täglichen Abfahrten (Rückrichtung in die Stadtteile: 34,4). Das größte Busangebot mit mehr als 55 Fahrten am Tag (Mo-Fr) verzeichnet Wüschheim, da hier Stadt- und Regionalbusse verkehren. Ein ebenfalls hoher Wert liegt in Flamersheim vor, da hier zwei Stadtbushlinien verkehren. Das geringste Angebot weisen die Stadtteile außerhalb der Kernlinien auf (Billig, Dom-Esch, Frauenberg, Kessenich, Kreuzweingarten, Niederkastenholz, Oberwichterich, Rheder, Schweinheim, Wiedesheim und Wißkirchen) auf.

Samstags liegt das mittlere Fahrtangebot stadteinwärts bei 19,5 sowie stadtauswärts bei 19,8 Fahrten, sonntags immerhin noch bei 12,5 bzw. 12,4 Fahrten.

Die Bedienungshäufigkeit im Bus- und zum Teil ergänzenden AST-Verkehr ist insgesamt als gut zu bewerten.

Tabelle 3-8 stellt nachrichtlich die Bedienungshäufigkeit der ebenfalls von der Bahn bedienten Stadtteile dar.

Tabelle 3-8: SPNV-Bedienungshäufigkeit der Ortsteile (ohne Kernstadt; Stand: Fahrplan 2014/2015)

	Abfahrten/Tag				Ankünfte/Tag			
	in Richtung Euskirchen				in Richtung Stadtteile			
	Mo-Do	Fr	Sa	So+F	Mo-Do	Fr	Sa	So+F
Großbüllesheim / Wüschheim	24	25*	21	20 (21*)	24	24	21	18
Kuchenheim / Weidesheim	35	38*	30	16 (19*)	37	37	31	16
Kreuzweingarten	15	15	13	11	16	16	13	11
Stotzheim	15	15	13	11	16	16	13	11

* sowie an Vorfahrtstagen

Die genannten Stadtteile haben demnach eine insgesamt sehr gute Anbindung sowohl an Euskirchen als auch an das Umland, zumal der Einzugsradius des Schienenverkehrs deutlich größer als der des Busverkehrs ist.

Schwachstellen:

Aufgrund der Unterscheidung in die nachfragestarken Kernlinien (Linien 871 bis 875) sowie die schwächer frequentierten Ergänzungslinien und nachfrageschwachen Linien (Linien 869, 876 bis 878) ergibt sich bei den Stadtbushlinien gesehen ein uneinheitliches Bedienungsbild. Dies wird verstärkt, wenn das ÖPNV-Angebot eine Mischung von Busfahrten in Festbedienung und nachfrageabhängiger AST-Angebote darstellt (zum Beispiel in Dom-Esch, Kessenich, Niederkastenholz, Schweinheim, Weidesheim).

Ebenfalls ist das Angebot in Ortsteilen mit ausschließlicher oder vorwiegender Regionalbusanbindung im Vergleich zu den vom Stadtbush bedienten Bereichen aufgrund wechselnder Taktminuten und unterschiedlichen Bedienungen in den Tagesrandlagen zwar standardgemäß, aber weniger übersichtlich und nutzerfreundlich (zum Beispiel Billig, Elsig, Frauenberg, Kreuzweingarten, Rheder). Dies trifft insbesondere dann zu, wenn ergänzende AST-Bedienungen stattfinden.

Reisezeiten und Anschlussqualität

Neben der Bedienungshäufigkeit spielt die Reisezeit für die ÖPNV-Nutzung eine wichtige Rolle. Dies gilt insbesondere bei der Nutzung mehrerer Verkehrsmittel und für den Fall, dass Übergangszeiten beim Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln (Wartezeiten) zu hohen Fahrzeiten führen können. Die systematische Verknüpfung zwischen Stadtbus, Bahn und Regionalbus erfolgt in erster Linie in Euskirchen Bf/ZOB. Dort sind die Buslinien untereinander und mit der Bahn verknüpft.

Die im 30-Minuten-Takt verkehrenden Züge der Bahnlinien RE22, RB24 sowie S23 erreichen (bzw. verlassen) Euskirchen kurz vor bzw. nach der halben Stunde. Die RB23 (von und nach Bad Münstereifel) erreicht Euskirchen aufgrund des 60-Minuten-Taktes kurz vor der Vollen Stunde bzw. fährt kurz danach ab. Die Ankunftszeiten des Grundtaktes (Abweichungen in der Frühspitze und im Abendverkehr) liegen im Fahrplan 2014/15 montags bis freitags zwischen den Minuten .22 und .27 bzw. .52 und .58 je nach Linie, die Abfahrzeiten liegen zwischen .30 und .36 bzw. .00 und .06.

In Tabelle 3-9 bis Tabelle 3-11 werden die Anschlüsse der Stadtbuslinien an die Bahn montags bis freitags dargestellt und bewertet.

Betrachtet werden die Züge des Grundtaktes, nicht jedoch die Sprinter-Züge. Die Sprinterlinie RE12 verkehrt zu abweichenden Fahrplanlagen mit je Richtung zwei bzw. drei Fahrten, jeweils an/ab zu den Minuten.15/.17 (aus Richtung Köln nach Trier) sowie .39/.43 (aus Richtung Trier nach Köln). Die Stadtbusan Anschlüsse zu diesen Zügen sind in hinreichender Qualität gegeben.

Der Grundtakt der Bahn gilt ebenfalls am Wochenende und abends, teilweise mit großzügiger bemessenen Pufferzeiten. Bei den Freizeitlinien hat die Linie 860 stets einen direkten Bahnanschluss. Die Linie 870 trifft dies auf den Spät- und Samstagsverkehr ebenfalls zu. An Sonn- und Feiertagen muss eine etwas längere Wartezeit am Bahnhof Euskirchen aufgrund der verlängerten Fahrtzeit zur Steinbachtalsperre in Kauf genommen werden. Die im 60-Minuten-Takt verkehrenden Kernlinien im Stadtbusnetz sind am Bahnhof Euskirchen jeweils attraktiv an die Bahn angebunden.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Anschlussbusse bereits bereit stehen, wenn die Züge eintreffen, so dass den umsteigenden Fahrgästen keine Wartezeiten an der Treffpunkthaltestelle entstehen. Diese Wartezeit ist demnach für Umsteiger zum Stadtbus auch als Komfortaspekt zu bewerten.

**Tabelle 3-9: Anschlussqualität zwischen Stadtbus (und ausgewählten Regionalbussen) und Bahn in Euskirchen Bf/ZOB montags bis freitags (HVZ und NVZ)-
Bewertung der Anschlüsse von und in Richtung Köln
(Stand: Fahrplan 2014/2015)**

Linie	Streckenverlauf	Taktminuten ab Euskirchen Bf/ZOB Mo-Fr (Grundtakte i.d.R. ohne Schüler-, Früh- und Spätverkehre)					
		Ankunft aus Köln (RE22., RB24): 27 / 56					
		Abfahrt nach Köln (RE22., RB24): 30 / 02					
		an	ab	an	ab	an	ab
869	von / nach Kessenich – Wsw-Lommersum		(15)	(14)	(25)	(44)	(45)
871	Südstadt > Memelstr.	01	05	21	25	41	45
	Memelstr. > Südstadt	03	05	23	25	43	45
872	Nordstadt > Theodor-Körner-Str.	03	05	23	25	43	45
	Theodor-Körner-Str. > Nordstadt	03	05	23	25	43	45
873	von / nach Stotzheim	04	05	24	25	44	45
874	von / nach Kirchheim	58	05	18	25	38	45
875	von / nach Großbüllesheim	59	05	19	25	39	45
876	von / nach Dom-Esch – IPAS (Ringverkehr)	(56)	(15)			(26)	(45)
801/877	von / nach Kreuzweingarten	(04/54)	03	(19/24)	(35)		(50)
808/878	von/ nach Wißkirchen	(55)	05	(21)	(35)	(46)	
807	von / nach Frauenberg - Oberwichterich	57	03				

() = wechselnde Taktminuten bei den Ergänzungslinien 869, 876, 801/877, 808/878

	Anschlussqualität schlecht, Umsteigezeit unter 5 oder über 12 Minuten
	Anschlussqualität hinreichend, Umsteigezeit 9 bis 12 Minuten
	Anschlussqualität gut, Umsteigezeit 5 bis 8 Minuten

Ergebnis der Anschlussuntersuchung

Aufgrund der strukturellen Taktunterschiede zwischen Stadtbus (20-Minuten-Takt) und Bahn (30-Minuten-Takt) ergeben sich in der Regel lediglich einmal pro Stunde akzeptable Anschlüsse am Bahnhof. Aus Kundensicht unerfreulich sind um wenige Minuten knapp verfehlte Anschlüsse. Im Falle der Regionalbuslinie 807 (Bedienung Frauenberg und Oberwichterich) ist die Anschlussqualität zwar gut, jedoch ist die Linie verspätungsanfällig, so dass Anschlüsse oft nicht erreicht werden.

Eine Verschiebung der Rendezvouszeiten führt nicht zu einer besseren Anschlussqualität, lediglich zu Verschiebungen des dargestellten Musters. Ein Wechsel zum 30-Minuten-Takt beim Stadtbus würde andererseits lange Standzeiten am Bahnhof ergeben, die für Nicht-Umsteiger von und zur Bahn unattraktiv wären.

Eine Verkürzung des Taktintervalls auf 15 Minuten ist aufgrund des deutlichen Mehraufwandes nicht wirtschaftlich.

Eine Erhöhung der Taktfrequenz bei der Bahn auf 20 Minuten wäre zwar wünschenswert, ist zurzeit nicht absehbar.

Somit besteht unter den derzeitigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen kein Handlungsspielraum.

Bei der Regionalbuslinie 807 sollten jedoch Optimierungsmöglichkeiten mit den zuständigen Aufgabenträgern Kreis Euskirchen und Rhein-Erft-Kreis ausgelotet werden.

**Tabelle 3-10: Anschlussqualität zwischen Stadtbus (und ausgewählten Regionalbussen) und Bahn in Euskirchen Bf/ZOB montags bis freitags (HVZ und NVZ)-
Bewertung der Anschlüsse von und in Richtung Kall / Gerolstein
(Stand: Fahrplan 2014/2015)**

Linie	Streckenverlauf	Taktminuten ab Euskirchen Bf/ZOB Mo-Fr (Grundtakte i.d.R. ohne Schüler-, Früh- und Spätverkehre)					
		Ankunft aus Kall /Trier (RB24 / RE22): 26 / 58					
		Abfahrt nach Kall /Trier (RB24 / RE22): 30 / 06					
		an	ab	an	ab	an	ab
869	von / nach Kessenich – Wsw-Lommersum		(15)	(14)	(25)	(44)	(45)
871	Südstadt > Memelstr.	01	05	21	25	41	45
	Memelstr. > Südstadt	03	05	23	25	43	45
872	Nordstadt > Theodor-Körner-Str.	03	05	23	25	43	45
	Theodor-Körner-Str. > Nordstadt	03	05	23	25	43	45
873	von / nach Stotzheim	04	05	24	25	44	45
874	von / nach Kirchheim	58	05	18	25	38	45
875	von / nach Großbüllesheim	59	05	19	25	39	45
876	von / nach Dom-Esch – IPAS (Ringverkehr)	(56)	(15)			(26)	(45)
801/877	von / nach Kreuzweingarten	(54)	03	(19/24)	(35)		(50)
		(04)					
808/878	von/ nach Euskirchen Bf – Wißkirchen	(55)	05	(21)	(35)	(46)	
807	von / nach Frauenberg	57	03				

() = wechselnde Taktminuten bei den Ergänzungslinien 869, 876, 801/877, 808/878

	Anschlussqualität schlecht, Umsteigezeit unter 5 oder über 12 Minuten
	Anschlussqualität hinreichend, Umsteigezeit 9 bis 12 Minuten
	Anschlussqualität gut, Umsteigezeit 5 bis 8 Minuten

Ergebnis der Anschlussuntersuchung

Mit geringfügigen Verschiebungen bei den Kombinierten- Regional- und Stadtbuslinien gelten die oben zu Tabelle 3-9 getroffenen Aussagen ebenso.

Ergänzend anzumerken ist, dass die Anschlüsse an die von und nach Blankenheim/Dahlem/Gerolstein und Trier verkehrende Linie RE22 in der Regel nur in einer Richtung gegeben sind.

**Tabelle 3-11: Anschlussqualität zwischen Stadtbus (und ausgewählten Regionalbussen) und Bahn in Euskirchen Bf/ZOB montags bis freitags (HVZ und NVZ)-
Bewertung der Anschlüsse von und in Richtung Bonn
(Stand: Fahrplan 2014/2015)**

Linie	Streckenverlauf	Taktminuten ab Euskirchen Bf/ZOB Mo-Fr (Grundtakte i.d.R. ohne Schüler-, Früh- und Spätverkehre)					
		Ankunft aus Bonn (S 23): 22 / 52					
		Abfahrt nach Bonn (S 23): 36 / 06					
		an	ab	an	ab	an	ab
869	von / nach Kessenich – Wsw-Lommersum		(15)	(14)	(25)	(44)	(45)
871	Südstadt > Memelstr.	01	05	21	25	41	45
	Memelstr. > Südstadt	03	05	23	25	43	45
872	Nordstadt > Theodor-Körner-Str.	03	05	23	25	43	45
	Theodor-Körner-Str. > Nordstadt	03	05	23	25	43	45
873	von / nach Stotzheim	04	05	24	25	44	45
874	von / nach Kirchheim	58	05	18	25	38	45
875	von / nach Großbüllesheim/Wüschheim	59	05	19	25	39	45
876	von / nach Dom-Esch – IPAS (Ringverkehr)	(56)	(15)			(26)	(45)
801/877	von / nach Kreuzweingarten	(54)	03	(19/24)	(35)		(50)
		(04)					
808/878	von/ nach Euskirchen Bf – Wißkirchen	(55)	05	(21)	(35)	(46)	
807	Von / nach Frauenberg	57	03				

() = wechselnde Taktminuten bei den Ergänzungslinien 869, 876, 801/877, 808/878

	Anschlussqualität schlecht, Umsteigezeit unter 5 oder über 12 Minuten
	Anschlussqualität hinreichend, Umsteigezeit 9 bis 12 Minuten
	Anschlussqualität gut, Umsteigezeit 5 bis 8 Minuten

Ergebnis der Anschlussuntersuchung

Die Anschlussverbindungen von und nach Bonn haben sich seit der Fahrplanumstellung der Voreifelbahn (S23) verschlechtert, so dass viele Anschlüsse als schlecht bewertet werden müssen, auch wenn diese zum Teil nur geringfügig über dem Schwellenwert liegen. Grundsätzlich funktioniert auch auf der Relation von und nach Bonn maximal ein Anschluss pro Stunde, so dass die Aussagen zu Tabelle 3-9 auch hier gelten.

Da auch die Anschlüsse an die anderen Bahnstrecken zu beachten sind, besteht kein Spielraum, die Abfahrzeiten sinnvoll zu verschieben. Gegebenenfalls wird die angekündigte geringfügige Veränderung der Bahntakte zum Sommerfahrplanwechsel im Juni 2015 (Wiederherstellung eines glatten 15-Minuten-Taktes zwischen Rheinbach und Bonn) leichte Verbesserungen auch für Euskirchen ergeben.

Anschlüsse vom und zum Regionalbusverkehr

Regionalbusse und Stadtbusse haben teilweise gemeinsame Systemabfahrtszeiten, jedoch nicht durchgängig. Tabelle 3-12 stellt die Ankunft- und Abfahrtsminuten der Regionalbuslinien in Euskirchen Bf/ZOB dar. Aufgeführt sind – wenn nicht anders angegeben – ausschließlich die kontinuierlich verkehrenden Buslinien mit den Grundtaktminuten, nicht die ganz oder vorwiegend dem Schülerverkehr dienenden Linien 802, 809 und 842. Ebenfalls nicht aufgeführt ist die Linie 806, deren Fahrplan ab Dezember 2015 auf die Schulverkehrrfahrten reduziert wird.

Tabelle 3-12: Anschlussqualität zwischen Stadtbus und Regionalbus in Euskirchen Bf/ZOB, montags bis freitags ca. 7/8 Uhr bis 18/19 Uhr (Stand: Fahrplan 2014/2015)

Linie	Ziel	an		ab		Stadtbus-Systemabfahrtszeiten
SB 98	Zülpich (- Düren)	54		(02)	04	05 – 25 – 45
298	Zülpich (- Düren)	44		06		
801	Kreuzweingarten -Bad Münstereifel	(24)	(54)	03		
807	Frauenberg – Erftstadt-Lechenich	57		03		
808	Mechernich (- Kall)	55		05		
810	Mechernich	(25)	(35)	(23)	(33)	
985	Brühl	44		42		

() = weitere Taktminuten außerhalb des Grundtaktes

Ergebnis der Anschlussuntersuchung

Die Darstellung zeigt, dass insbesondere bei der Linien 807 eine knappe Übergangszeit zwischen Bus und Zug in und aus Richtung Köln und Kall/Gerolstein vorgesehen sind, da die Linie aufgrund des langen Fahrwegs verspätungsanfällig ist und Verspätungen der Bahn aus diesem Grund ebenfalls mit Wartezeiten schwierig aufzufangen sind.

Bei knappen Übergangszeiten sollten soweit möglich Anschlusssicherungen vorgenommen werden. Dies betrifft insbesondere auch die Linien SB98 und 801, die noch vor der Stadtbus-Systemabfahrtszeit den ZOB verlassen. Relativ knappe Übergänge von und zu den Stadtbuslinien liegen bei der Linie 985 vor, deren Fahrplan auf Zuganschlüsse in Weilerswist ausgerichtet ist. Auch aus Richtung Zülpich werden die Stadtbusse mit der Linie 298 nur sehr knapp erreicht. Sollten Umsteiger vorhanden sein, müsste eine aktive Anschlusssicherung über Funk sichergestellt werden können.

Verknüpfungen zwischen Stadtbus und Bahn in den Ortsteilen

Da die systematische Verknüpfung von Stadtbus und Bahn am Bahnhof Euskirchen stattfindet, sind die Anschlüsse in den Ortsteilen sekundär. Dennoch können Verknüpfungen in gewissem Umfang zum Teil als „Übereck-Verbindungen“ zum Beispiel von Wüschheim über Großbüllesheim Bf in Richtung Köln oder aus Richtung Kirchheim über Kuchenheim (Haltestelle „Kuchenheimer Straße“ mit Fußweg zum Bahnhof) nach Bonn mit zeitlichem Vorteil gegenüber einer Fahrt über Euskirchen genutzt werden. Derartige Nutzungen stellen jedoch die Ausnahme dar und sind planerisch nachrangig zu behandeln.

Direkte Verknüpfungen mit Stadtbushaltestellen an Bahnstationen gibt es außerhalb der Kernstadt an folgenden Stellen:

- Großbüllesheim Bf (Linie 870, 875)
- Kuchenheim Bf (Linien 870, 876)

- Stotzheim Bf (Linien 870, 873)
- Zuckerfabrik (Linien 874, 876).

Fazit

Die Ausgestaltung der Zug/Bus-Anschlüsse am Bahnhof Euskirchen ist grundsätzlich verbesserungswürdig, insbesondere bei der Umsteigerelation von und nach Bonn.

Eine optimale Verknüpfung der Verkehrsmittel Stadtbus, Regionalbus und Bahn liegt dann vor, wenn alle drei Verkehrsmittel aufeinander abgestimmte Systemzeiten aufweisen und am Bahnhof Euskirchen eine Übergangszeit im Bereich von mindestens 5 bis maximal 12 Minuten besteht. In den oben dargestellten Fällen, bei denen dies nicht zutrifft, sollten die Fahrpläne nochmals überprüft und – soweit betrieblich und wirtschaftlich vertretbar – gegebenenfalls angepasst werden.

Zu beachten ist, dass aufgrund der unterschiedlichen Taktsystematik der Spielraum für Fahrplanoptimierungen gering ist. 30-Minuten-Takte bei der Bahn und 20-Minuten-Takte beim Stadtbus lassen sich nicht zufriedenstellend vollständig harmonisieren. Während ein 30-Minuten-Takt beim Stadtbus aufgrund der gegebenen Bahnfahrpläne lange und für durchfahrende Fahrgäste unattraktive Wartezeiten bedingt, wäre ein 15-Minuten-Takt beim Stadtbus wirtschaftlich nicht tragfähig. Alternativ sind 20-Minuten-Takte im SPNV anzustreben, die jedoch nur beim Vollausbau der Bahnstrecken zur elektrifizierten und auf der Strecke nach Bonn durchgängig zweigleisigen S-Bahn realistisch erscheinen. Dies ist jedoch nach derzeitigem Planungsstand erst langfristig zu erwarten, sollte jedoch planerisch schon heute vorbereitet werden.

Bei den betrachteten Stadtbusverbindungen fällt besonders die Linie 874 auf. Die verhältnismäßig lange Anfahrtzeit aus dem Ortsteil Kirchheim in die Innenstadt bzw. zum Bahnhof (über 25 Minuten) wird bei einem Umstieg auf die Bahn kombiniert mit besonders langen Übergangszeiten von bis zu 14 Minuten (beim Taktknoten zur halben Stunde). Diese Relationen sind für den ÖPNV unattraktiv, so dass Fahrzeitverkürzung angestrebt werden sollten. Eine Lösung könnte sich in Form direkt geführter Expressverbindungen für Pendler anbieten, jedoch muss hier Zusatzaufwand und Wirtschaftlichkeit bewertet werden, da Sprungkosten durch zusätzliche Betriebsmittel und Personal entstehen. Alternativ müssten Schnellkurse aus dem bisherigen Fahrplan herausgelöst werden, so dass nicht mehr alle Haltestellen bedient werden können.

3.8 Fahrzeuge

Im Fahrplanjahr 2015 werden auf den Kern- und Freizeitlinien 17 Fahrzeuge (8 Midibusse und 7 Standardbusse, mit 2 Reservebussen) eingesetzt. Diese Fahrzeuge sind Niederflerbusse. Sie besitzen zusätzlich manuelle Klapprampen, die vom Fahrpersonal bei Bedarf bedient werden. Die Fahrzeuge der übrigen Linien werden aus dem Fahrzeugpool der Verkehrsunternehmen entnommen. Im Einzelfall kommen noch hochflurige Fahrzeuge insbesondere im Schülerverkehr zum Einsatz.

Die über die RVK beschafften Stadtbusse der Kern- und Freizeitlinien sind in Euskirchen auf dem Gelände der RVK-Niederlassung in unmittelbarer Nähe des ZOB stationiert, so dass nur kurze Ein- und Aussetzfahrten anstehen.

Während die auf den Kernlinien eingesetzten Busse zum Zeitpunkt der Anschaffung Neufahrzeuge waren, werden auf den übrigen Linien auch ältere Fahrzeuge eingesetzt. Bei allen für den Stadtbusverkehr eingesetzten Fahrzeugen werden die zurzeit gesetzlich vorgeschriebenen Umweltstandards eingehalten.

Die seit dem Jahr 2008 im Einsatz befindlichen Stadtbusfahrzeuge für die Kern- und Freizeitlinien der zweiten Busgeneration erfüllen die mit Euro-5-Norm und sind mit EEV-Technik ausgestattet. Der gleiche Standard findet sich nahezu bei allen Fahrzeugen der Ergänzungs- und Schullinien.

Die auf den Stadtbuslinien eingesetzten Busse sind innen wie außen im optisch auffälligen Corporate Design des Stadtbus Euskirchen gestaltet.

Die Fahrzeuge des AST-Verkehrs werden dem Fahrzeugpool der beauftragten Taxiunternehmen entnommen.

3.9 Haltestellen

In der Stadt Euskirchen befinden sich im Dezember 2014 insgesamt 297 Haltestellenpositionen.

Die Haltestellenausstattung soll den barrierefreien Zugang zum ÖPNV sicherstellen und einen guten Fahrgastkomfort bieten. Dabei sind die besonderen Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Optimale Ausstattungen bestehen aus Hochbord, Blindenleitstreifen, Wartehalle und mehrseitiger Informationssäule mit Mülleimer.

Insgesamt 103 Positionen (34,7 %) sind mit einem Hochbord (18 cm) ausgestattet.

Ausgebaut wurden die Haltestellen, die das höchste Fahrgastaufkommen aufweisen sowie Haltestellen im Bereich zentraler Einrichtungen.

An nicht ausgebauten Haltestellen besteht die Möglichkeit, die Busse der Kern- und Freizeitlinien über manuell bedienbare Klapprampen zu erreichen bzw. zu verlassen.

Über besondere Ausstattungselemente verfügt auch der im Jahr 2000 in Betrieb genommene ZOB. Dieser ist zusätzlich mit einer dynamischen Fahrgastinformationsanlage sowie mit einer vollständigen Bedachung der Bussteige versehen. Weiterhin befindet sich dort ein Info Punkt, an dem Fahrgäste Informationen und Fahrkarten erhalten können sowie in unmittelbarer Nachbarschaft das SVE-Kundenzentrum. Am ZOB befinden sich ebenso zwei stationäre Fahrkartenautomaten.

Bis zur Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks in Euskirchen befand sich am Busbahnhof eine Anschlusssicherungsanzeige Bahn / Bus. Zurzeit besteht keine gesicherte Möglichkeit für Busfahrer, am ZOB verspätete Zugankünfte zu erkennen.

3.10 Marketing und Tarif

ÖPNV-Marketing

Unter Marketing wird eine ganzheitliche, auf den Produktabsatz ausgerichtete Konzeption des ÖPNV-Angebots, einschließlich Tarif und Vertriebswege verstanden. Marketingmaßnahmen richten sich sowohl an die Nutzer des ÖPNV-Systems als auch an potenzielle Kunden, die von den Vorteilen des ÖPNV überzeugt werden sollen, so dass sie ihr Mobilitätsverhalten zugunsten einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmittelwahl verändern. Es werden breit gestreute, ein möglichst großes Zielpublikum ansprechende kontinuierlich wirksame Marketingmaßnahmen durchgeführt, ebenso wie zielgruppenspezifische differenzierte Werbeansprachen, die auch die Form von Schwerpunktaktionen haben können. So sind – unabhängig von einer möglichst guten Qualität des Schülerverkehrs – zum Beispiel insbesondere im Bereich des Ausbildungsverkehrs besondere Anstrengungen erforderlich, um junge Erwachsene nach Beendigung von Schule bzw. Ausbildung von den Vorteilen des ÖPNV zu überzeugen.

Um diese Ziele zu erreichen, werden vielfältige Kommunikationswege genutzt.

Grundsätzlich ist ein qualitativ hochstehender Kundenservice notwendig, um den Bedürfnissen der unterschiedlichen Nutzer gerecht zu werden. Hierbei spielt das Kundencenter der SVE sowie der Info Punkt am ZOB eine wichtige Rolle. Beide Informationsangebote stellen dabei nicht nur eine Betreuung rund um den ÖPNV sicher, sondern halten durch die Erweiterung des Serviceangebotes, z.B. durch Konzertticketverkauf und durch touristische Informationen ein breites Dienstleistungsspektrum bereit. Darüber hinaus betreibt die DB im Bahnhof Euskirchen ebenfalls ein Kundenzentrum, das für ausführliche persönliche Beratungen vor allem zum überörtlichen Verkehr genutzt wird.

Ein wesentliches Element des Kundenservices ist ein reibungslos funktionierendes Beschwerdemanagement, das die SVE im persönlichen Kontakt mit den Kunden sowie internetbasiert bereit hält. In diesem Kontext ist auch die Mobilitätsgarantie als Ausgleich für Verspätungen oder Fahrtenausfälle anzuführen.

In Zusammenarbeit mit dem VRS erfolgen umfangreiche Marketingaktivitäten, die von der Bewerbung einzelner Tarifangebote bis zur Herausgabe des Stadtfahrplanes reichen, der zum jeweiligen Hauptfahrplanwechsel an alle Haushalte verteilt wird und der kostenfrei verfügbar ist. Als Beispiel hierfür sei auch die „Aktiv-60-Ticket-Kampagne für Senioren aus dem Jahr 2014 genannt⁸.

Die Darstellung des Stadtbusangebots als VRS-Angebot soll dazu führen, dass ÖPNV und SPNV als Verkehrsangebot aus einer Hand ohne tarifliche Einschränkungen und fahrplan-technische Probleme erlebt werden.

Neben der klassischen Kundeninformation über Printmedien (Stadtfahrplan Minifahrpläne, produktbezogene Flyer, Broschüren, Plakataushänge) werden ebenfalls webbasierte Online-Informationen vorgehalten. In diesem Zusammenhang sei auf die Internetseite www.sveinfo.de für den Stadtverkehr, die Seiten der übrigen konzessionierten Verkehrsunternehmen (www.rvk.de, www.rve-aachen.de) sowie die Angebote der SPNV-Anbieter DB Regio AG (www.bahn.de/nrw) sowie die Bürgerbahn Düren – Zülpich – Euskirchen e.V. (www.boerdeexpress.de) hingewiesen.

Tarif

In Euskirchen wird der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg angewendet (Abbildung 3-13). Das Stadtgebiet besteht aus einem Tarifgebiet mit einheitlichem Fahrpreis. Für Entfernungen von bis zu vier Haltestellen plus Einstiegshaltestelle wird ein Kurzstreckentarif angeboten, um die Stadtbusnutzung auch für geringe Entfernungen attraktiv zu machen..

Für weitere Fahrten von und nach Euskirchen innerhalb des Landes NRW gilt der NRW-Tarif. Dieser Tarif (Pauschal- und Relationstickets von und nach Euskirchen) schließt die Nutzung des Stadtbusverkehrs mit ein.

Für Fahrten von Euskirchen in die an NRW angrenzenden Teile von Rheinland-Pfalz bestehen kundenfreundliche Übergangsregelungen mit Durchtarifizierung im VRS-Tarifsystem.

Für Fahrten in den Aachener Verkehrsverbund (AVV) sowie in Teile von Rheinland-Pfalz bestehen Übergangsregelungen, so dass eine Durchtarifizierung auch dorthin möglich ist. Eine umfassende Tarifkooperation zwischen AVV und VRS besteht seit Januar 2015. Bei verbundüberschreitenden Fahrten wird seitdem ausschließlich der VRS-Tarif verwendet, wobei es jedoch für einige Ticketarten nur schwer kommunizierbare Sonderregelungen gibt. Langfristiges Ziel sollte aus Sicht der Stadt Euskirchen die Zusammenführung des VRS- und des AVV-Tarifs sein.

Weiterhin gilt im Stadtgebiet von Euskirchen des „euregoticket“, dass zu sehr günstigen Konditionen eine flächendeckende Nutzung des ÖPNV (Bus, Schiene soweit freigegeben) in

⁸ <http://www.vrsinfo.de/aktuelles/kampagnen/aktiv60ticket.html>, Abrufdatum: 29.04.2015.

der Euregio-Maas-Rhein, das heißt in Teilen des VRS-Gebiets, im gesamten AVV sowie in den grenznahen Teilen Belgiens und der Niederlande erlaubt.

Abbildung 3-13: Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg, Stand: 2015, Quelle: VRS



4 Prognose der Raum- und Verkehrsentwicklung

4.1 Räumliche Entwicklung

Im Flächennutzungsplan der Stadt Euskirchen aus dem Jahr 2004 sind die Rahmenbedingungen für die räumliche Entwicklung der Sektoren Wohnen, Gewerbe und Verkehr für die kommenden Jahre festgelegt. Der Flächennutzungsplan stellt damit eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt dar.

Entwicklungsschwerpunkte mit Ausweisung neuer Baugebiete liegen gemäß Flächennutzungsplan 2004 in der Kernstadt (Tilsiter Straße im Nordwesten, Weiß Erde im Südwesten), im Südwesten von Weidesheim, ferner in Dom-Esch (Bruchstraße, Elchstraße), Frauenberg (Tannenau), mehrere in Kirchheim, im Norden von Kleinbüllesheim, in Stotzheim (Sonnenstraße) und im Wißkirchener Süden. Da es sich im Wesentlichen um kleinere Baugebiete handelt, werden die Auswirkungen auf bestehende Linienführungen außerhalb der Schulbuslinien nur gering sein.

4.2 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV in Euskirchen sind als Rahmenbedingungen die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung zu berücksichtigen.

Die Kreisstadt Euskirchen hatte am 31.03.2014 bei einer Fläche von 139,5 qkm 56.097 Einwohner. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 402,1 Einw./qkm (zum Vergleich Kreis Euskirchen: 150,1 Einw./qkm). Gegenüber dem Jahr 2008 fand ein geringfügiger Bevölkerungsanstieg von 0,9% statt.

Stadtteile mit dem größten absoluten Bevölkerungszuwachs waren die Kernstadt (+649), Palmersheim (+70), Flamersheim (+69), Weidesheim (+60) sowie Kleinbüllesheim (+46). Von diesen Orten hat nur Weidesheim keinen Anschluss an eine Stadtbuskernlinie.

Den stärksten Rückgang hatten die Stadtteile Wüschheim (-54), Elsig (-50), Frauenberg (-49) und Euenheim (-48). Hiervon hat ausschließlich Wüschheim Anschluss an eine Stadtbuskernlinie, die übrigen Orte werden vom Regionalverkehr bzw. im Falle von Euenheim zusätzlich von einer Stadtbus-Ergänzungslinie bedient.

Die Einwohnerzahlen machen zum einen den Trend hin zur Kernstadt deutlich, zum anderen zeigen sie ein vergleichsweise ausgewogenes Verhältnis von Zuzugsgebieten und Stadtteilen mit eher rückläufiger Bevölkerungszahl.

Die Stadt gliedert sich in 22 Ortsteile, die folgende Einwohnerzahlen aufweisen (Tabelle 4-1):

Tabelle 4-1: Einwohnerentwicklung nach Ortsteilen 2008-2014 (Stand jeweils 31.03.)

Stadtteil	2008	2014			Diff. 2008 zu 2014	
		gesamt	männl.	weibl.		
Kernstadt	28.783	29.432	14.263	15.169	649	+ 2,3 %
Billig	482	495	253	242	13	+ 2,7 %
Dom-Esch	860	842	411	431	-18	- 2,1 %
Elsig	617	567	279	288	-50	- 8,1 %
Euenheim	1.270	1.222	601	621	-48	- 3,8 %
Flamersheim	2.424	2.493	1.236	1.257	69	+ 2,8 %
Frauenberg	734	685	329	356	-49	- 6,7 %
Großbüllesheim	2.108	2.058	1.062	996	-50	- 2,4 %
Kirchheim	2.725	2.688	1.326	1.362	-37	- 1,4 %
Kleinbüllesheim	1.272	1.318	671	647	46	+ 3,6 %
Kreuzweingarten	794	801	388	413	7	+ 0,9 %
Kuchenheim	3.150	3.184	1.525	1.659	34	+ 1,1 %
Niederkastenholz	331	314	155	159	-17	- 5,1 %
Oberwichterich	345	325	172	153	-20	- 5,8 %
Palmersheim	1.086	1.156	572	584	70	+ 6,4 %
Rheder	476	454	215	239	-22	- 4,6 %
Roitzheim	1.128	1.088	539	549	-40	- 3,5 %
Schweinheim	413	398	196	202	-15	- 3,6 %
Stotzheim	4.177	4.165	2.048	2.117	-12	- 0,3 %
Weidesheim	810	870	460	410	60	+ 7,4 %
Wisskirchen	880	862	421	441	-18	- 2,0 %
Wüschheim	734	680	343	337	-54	- 7,4 %
Gesamt	55.599	56.097	27.465	28.632	498	+ 0,9 %

Quelle: Kommunale Datenzentrale Rhein-Erft-Rur. 2014.

Die Kreisstadt Euskirchen ist nicht nur Wohn- und Arbeitsort für die einheimische Bevölkerung sondern auch Beschäftigungsstandort für auswärtige Einpendler. Die Pendlerstatistik 2014 (Tabelle 4-2) zeigt, dass insgesamt ein Einpendlerüberschuss in die Stadt Euskirchen zu verzeichnen ist. Der Pendlersaldo beträgt + 2.392 Personen.

Während ein starker Pendlergewinn aus dem Kreis Euskirchen zu verzeichnen ist (+ 6.158 Personen), davon die meisten, bezogen auf den Pendlersaldo, aus den angrenzenden Städten Mechernich, Bad Münstereifel und Zülpich, pendeln auch viele Personen in die benachbarten Oberzentren Köln und Bonn sowie in andere Kreise aus. Der stärkste Auspendlerstrom geht nach Köln (2.937), gefolgt von dem nach Bonn (1.778). Die Verkehrsachse Rhein-Erft-Kreis / Köln weist insgesamt 4.682 Auspendler auf, die Achse Rhein-Sieg-Kreis / Bonn 3.862 Auspendler.

Tabelle 4-2: Berufsein- und -Auspendler der Stadt Euskirchen 2013

Quelle der Einpendler / Ziel der Auspendler	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Kreis Euskirchen	9.596	3.438	+ 6.158
<i>davon:</i>			
Bad Münstereifel	1.761	607	+1.154
Blankenheim	439	29	+ 410
Dahlem	143	4	+ 139
Hellenthal	254	45	+ 209
Kall	755	127	+ 628
Mechernich	2.304	822	+ 1.482
Nettersheim	519	64	+ 455
Schleiden	605	92	+ 513
Weilerswist	1.026	958	+ 68
Zülpich	1.790	690	+ 1100
Rhein-Sieg-Kreis	1.770	2.084	- 342
Rhein-Erft-Kreis	1.189	1.745	- 556
Köln	853	2.937	- 2.084
Bonn	575	1.778	- 1.203
Rheinland-Pfalz	755	346	+ 409
Sonstige	2.142	2.132	+10
Ein-/Auspendler gesamt	16.880	14.460	+ 2.392
Binnenpendler	13.251	13.251	-

Quelle: IT.NRW, Pendlerstatistik 2013

Die Bevölkerungsprognose und die Prognose der Beschäftigtenentwicklung sind der integrierten Gesamtverkehrsplanung des Kreises Euskirchen (2012) entnommen. Ergänzend ist Datenmaterial der Stadt Euskirchen einbezogen worden.

Tabelle 4-3: Prognose der Einwohnerentwicklung 2013–2026⁹

	Einwohner		Veränderung	
	2013	2026	abs.	rel.
Euskirchen Stadt	55.674	55.817	+143	+ 0,3%
Kreis Euskirchen ges.	190.129	184.842	-5.287	- 2,8%

Quelle: Kreis Euskirchen/Planungsbüro VIA eG, IGVP. Berichtsteil Strukturentwicklung und Mobilität, S. 14

Tabelle 4-4: Prognose der Beschäftigtenentwicklung 2010–2025

	Beschäftigte		Veränderung	
	2010	2025	abs.	rel.
Euskirchen Stadt	28.519	30.990	+ 2.471	+ 8,7%
Kreis Euskirchen ges.	69.931	75.989	+ 6.058	+ 8,7%

Quelle: Kreis Euskirchen/Planungsbüro VIA eG, IGVP. Berichtsteil Strukturentwicklung und Mobilität, S. 29

Bis 2025/26 ist bei der Einwohnerentwicklung ein geringfügiger Zuwachs bis Stagnation zu erwarten, bei der Beschäftigtenentwicklung von einer deutlicheren Zunahme auszugehen. Während die Einwohnerentwicklung v.a. durch Ausweisung neuer Baugebiete und Zuzug

⁹ Die neueste Berechnung von IT.NRW vom April 2015 prognostiziert für den Kreis Euskirchen für das Jahr 2026 eine Einwohnerzahl von 186.357. Quelle: <https://www.landesdatenbank.nrw.de/>, abgerufen am 15.05.2015

von Menschen aus den umliegenden Großstädten bestimmt ist, ist die Zunahme der Beschäftigten durch die sich in Entwicklung befindlichen Gewerbegebiete, insbesondere durch den Industriepark Am Silberberg (IPAS) in Großbüllesheim sowie durch die Ansiedlung neuer Dienstleistungsunternehmen in der Innenstadt, geprägt.

4.3 Entwicklung der Schülerzahlen

Euskirchen ist ein wichtiger Schulstandort. Innerhalb der Stadtgrenzen befinden sich aktuell 10 Grundschulen, eine Hauptschule, drei Realschulen, zwei Gymnasien und eine Gesamtschule.¹⁰ Darüber hinaus bestehen folgende weitere Bildungseinrichtungen: ein Berufskolleg, ein Berufsbildungszentrum, ein Abendgymnasium und eine Abendrealschule, sowie fünf Förderschulen. Die Stadt Euskirchen weist bei den weiterführenden Schulen mit rund 2.300 einen hohen Fahrschüleranteil mit öffentlichen Verkehrsmitteln (62 %) auf. Dies zeigt die Bedeutung der Kreisstadt als zentralen Schulstandort.

Tabelle 4-5: Schüler und Fahrschüler 2014/15

Schule	Anzahl Schüler	davon Fahrschüler (SchülerTicket)	Fahrschüler in Prozent
Hauptschulen	479	258	54%
Realschulen	1.037	714	69%
Gymnasien	1.881	1.102	59%
Förderschulen	119	104	87%
Gesamtschulen	160	100	63%
Gesamt	3.676	2.278	62%

Quelle: Stadt Euskirchen: Amtliche Schulstatistik 2014; Stadtverkehr Euskirchen GmbH

Tabelle 4-6: Entwicklung der Schülerzahlen an Schulen

Schuljahr	2008/09	2010/11	2012/13	2014/15	Entwicklung 2008-2014
Grundschulen	2.215	2.144	2.131	2.075	- 6%
Hauptschulen	1.050	890	730	479	- 54%
Realschulen	1.363	1.307	1.280	1.037	- 24%
Gymnasien	1.885	1.938	2.030	1.881	0%
Förderschulen	319	274	214	119	- 63%
Gesamtschulen	-	-	-	160	-
Gesamt	6.832	6.553	6.385	5.751	- 16%

Quelle: Stadt Euskirchen/biregio (2013): Schulentwicklungsplan; Amtliche Schulstatistik 2014. S.78, 107ff.

¹⁰ Auflösung der Georgschule (Hauptschule) und Willi-Graf-Europaschule (Realschule) und Zusammenführung zur neuen Gesamtschule Euskirchen.

Tabelle 4-7 Prognose der zukünftigen Entwicklung der Schülerzahlen

Schuljahr	2012/2013	2018/2019	Veränderung
Grundschulen	2.131	2.021	- 5%
Hauptschulen	730	312	- 57%
Realschulen	1.280	1.193	- 7%
Gymnasien	2.030	2.015	- 1%
Förderschulen	214	114	- 47%
Gesamt	6.385	5.655	- 11%

Quelle: Stadt Euskirchen/biregio (2013): Schulentwicklungsplan.

Die Angaben des Schulentwicklungsplanes zeigen auf, dass die Schülerzahlen an den Schulen insgesamt rückläufig sind, wobei es starke Unterschiede zwischen den einzelnen Schulformen gibt. Da die Gesamtschule in der Schülerprognose noch nicht enthalten ist, ist real von einer Verschiebung der Veränderungen auszugehen. Zu erwarten ist ein Auslaufen der Hauptschule als Schulform und eine grundsätzliche Verlagerung der Neuanmeldungen hin zur Gesamtschule. Die Förderschule wird als Schulform künftig deutlich weniger Bedeutung haben, da in den Regelschulen verstärkt inklusiver Unterricht angeboten werden muss.

Mit der generell verstärkten Abnahme der Schülerzahlen und der sich daraus resultierenden Neuorganisation der Schulstandorte ergeben sich signifikante Auswirkungen auf die Beförderung der Schüler. Weiterhin entstehen durch die Ausdehnung der Schul- und Betreuungszeiten auf den Nachmittag in allen Schulformen und Altersstufen neue Anforderungen an den Schülerverkehr.

4.4 Entwicklung der Gesamtverkehrsnachfrage

Auf Grundlage der Haushaltsbefragung auf Kreisebene im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung aus dem Jahre 2012 können Aussagen zur angenommenen Entwicklung der Gesamtverkehrsnachfrage getroffen werden.¹¹

Die Stadt Euskirchen war im Jahre 2012 Quelle oder Ziel für werktägliche 285.000 Wege einschließlich des Binnenverkehrs.

Tabelle 4-8: Verkehrsaufkommen 2012 – einschließlich Wegen der Einpendler und Besucher

Stadt Euskirchen	Wege/Werhtag Bezugsgröße: Personen ab 6 Jahre		
	Anzahl	Anteil am Gesamtverkehr	Anteil am Binnenverkehr
Quell-, Ziel- und Binnenverkehr	285.000	100%	-
Binnenverkehr im Stadtgebiet	126.300	44%	100%
Binnenverkehr nur Innenstadt	65.700	23%	52%
Binnenverkehr nur Stadtteile	15.600	5%	12%
zwischen Innenstadt und Stadtteilen	37.600	13%	30%
zwischen den Stadtteilen	7.400	3%	6%

Quelle: Kreis Euskirchen/Planungsbüro VIA eG (2012): Haushaltsbefragung zur Mobilität.

¹¹ Kreis Euskirchen/Planungsbüro VIA eG (2012): Haushaltsbefragung für den Kreis Euskirchen. Köln S. 74.

Bezogen auf den Gesamtverkehr in der Stadt Euskirchen (Bewohner, Einpendler und Besucher) macht der Ziel- und Quellverkehr (Verkehre von und nach außerhalb der Stadtgrenzen) 56 % aller Wege aus. Innerhalb des Stadtgebiets verbleiben 44 % aller Wege.

Die meisten Wege bezogen auf den Euskirchener Binnenverkehr werden in der Kernstadt durchgeführt. Dies sind etwas mehr als die Hälfte aller Wege. Den nächstgrößeren Anteil haben die Wege zwischen Innenstadt und den Stadtteilen. Dieser liegt zwischen einem Viertel und einem Drittel aller Binnenwege. Zwischen den Stadtteilen selbst und innerhalb der Stadtteile wird im Vergleich zum gesamten Wegeaufkommen eine eher geringe Wegezahl zurückgelegt. Insgesamt sind dies 18 % aller Binnenwege.

Somit bestätigt das Verkehrsgeschehen die Ausprägung des ÖPNV-Systems in der Stadt Euskirchen. Dem Stadtbussystem kommen wichtige Aufgaben bei der Abwicklung des erheblichen Binnenverkehrs, insbesondere zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt sowie auch innerhalb der Kernstadt zu. Innerhalb der Kernstadt spielt jedoch auch der Rad- und Fußverkehr eine bedeutsame Rolle. Hier ist der Umweltverbund insgesamt zu betrachten und zu fördern. Das Potenzial für den Stadtbus ist aufgrund der dort kürzeren Wege geringer als bei den Verkehrsrelationen zwischen Stadtteilen und Kernstadt. Dies zeigen auch die etwas geringeren Nachfragezahlen der nur die Kernstadt bedienenden Stadtbuslinien 871 und 872 im Vergleich mit den anderen Kernlinien.

Die zahlreichen über das Stadtgebiet hinaus gehenden Verkehrsströme müssen mit einem leistungsfähigen und betrieblich verlässlichen kundenorientierten Schienenverkehr abgewickelt werden, da die Verkehrsmengen groß sind. Der Regionalbus hat dort wichtige ergänzende Funktionen, wo kein Schienenverkehr angeboten werden kann. Die Daten zeigen somit auch die Bedeutung der Bestrebungen, die Bördebahn in Richtung Zulpich und Düren zu reaktivieren, wodurch auf allen relevanten Verflechtungsachsen von und nach Euskirchen ein adäquates attraktives Verkehrssystem angeboten werden könnte. Derzeit ist allerdings noch unklar, ab wann ein täglicher Schienenverkehr auf der Bördebahn eingerichtet wird.

Bis zum Jahr 2025 soll die Einwohnerzahl der Stadt Euskirchen um 0,3 % steigen. Die in der Vergangenheit zu beobachtende leicht positive Entwicklung der Bevölkerungszahl würde sich nach dieser Prognose weiter fortsetzen. Bei den Beschäftigtenzahlen wird ebenfalls mit einem weiteren Anstieg um 8,7 % gerechnet (Bezugsjahr 2010). Auch hier wird prognostiziert, dass sich die Entwicklung der vergangenen 15 Jahre fortsetzt.¹² Aufgrund der Entwicklung dieser beiden relevanten Strukturdaten (siehe Kapitel 4.2) ist mit einer weiteren Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens in Euskirchen zu rechnen. Gegenläufig zu diesem Trend entwickelt sich – wie oben ausgeführt – die Schülerzahl. Auch die Zunahme des Seniorenanteils schwächt tendenziell den Anstieg der Gesamtwegezahl, da die Mobilitätsrate in dieser Altersgruppe niedriger ist als in den jüngeren Altersgruppen. Insgesamt ist ein moderater Anstieg des Verkehrsaufkommens zu erwarten.

Die Notwendigkeit des Erhalts und des moderaten Ausbaus des Verkehrssystems wird durch die Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose unterstrichen. Um die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Euskirchen zu erhalten, ist es geboten, ein gut funktionierendes Mobilitätssystem vorzuhalten und kontinuierlich den sich ändernden Rahmenbedingungen anzupassen.

Die Veränderung des Modal Splits von 13,5 % auf 12,5 % zwischen 2000 und 2012 zeigt für die Stadt Euskirchen, dass in diesem Zeitraum die Attraktivität des ÖPNV gesunken ist (Tabelle 4-9). Kreisweit ist der ÖPNV-Anteil um 0,2 Prozentpunkte von 11,1 % auf 10,9 %

¹² Kreis Euskirchen/Planungsbüro VIA eG (2014): Integrierte Gesamtverkehrsplanung. Strukturentwicklung und Mobilität. Köln. S. 16, S. 29.

gesunken. Somit liegt die verringerte anteilige ÖPNV-Nutzung deutlich über dem Kreisdurchschnitt.

Tabelle 4-9: Modal Split 2012 im Vergleich zu 2000; Wege der Einwohner

Gebiet	Modal Split 2012			Modal Split 2000			Veränderung		
	Personen ab 6 Jahre			Personen ab 10 Jahre					
	MIV	ÖPNV	übrige	MIV	ÖPNV	übrige	MIV	ÖPNV	übrige
Kreisgebiet Euskirchen	70,4%	10,9%	18,8%	70,9%	11,1%	17,9%	- 0,6%	- 0,2%	+ 0,8%
Stadt Euskirchen	61,8%	12,5%	25,7%	59,8%	13,5%	26,6%	+ 2,0%	- 1,0%	- 0,9%

Abweichungen in der Summe der Modal-Split-Werte von 100% und bei den Veränderungen sind rundungsbedingt.

Quelle: Kreis Euskirchen/Planungsbüro VIA eG (2012): Haushaltsbefragung zur Mobilität, S. 97.

Die Veränderung des Modal Splits deckt sich mit den weiter oben ausgeführten Analysen zum Attraktivitätsverlust des Stadtbussystems durch teilweise spürbare Leistungseinschränkungen (Taktreduzierungen). **Mit der Einführung des durchgängigen 20-Minuten-Taktes beim Stadtbus sowie weiteren attraktivitätssteigernden Maßnahmen soll dieser Trend gebremst werden.** Problematisch ist die zurzeit sehr unzuverlässige Abwicklung des SPNV nach Einführung des neuen Fahrplan- und Bedienungskonzepts („Vareo“), was zu weiteren nachhaltigen Fahrgastverlusten führen kann, die wiederum auch auf den Stadtbus Auswirkungen haben können.

Ebenso steht die Zunahme der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr in engem Zusammenhang mit der angestiegenen Motorisierung. Im Kreis Euskirchen ist die Vollmotorisierung nahezu erreicht, nicht zuletzt in Folge der zunehmenden Führerscheineverfügbarkeit und dem Trend zum Zweit- oder Drittwagen. **Um diesem Trend, der städtebaulich sowie umwelt- und klimapolitisch ungünstige Auswirkungen hat, entgegenzuwirken, besteht auch die Notwendigkeit, ein attraktives angebotsorientiertes ÖPNV-System anzubieten.**

Bei den einzelnen Verkehrszwecken (Tabelle 4-10) dominiert der Bereich Einkaufen/private Erledigungen mit 32 % deutlich. Die Wegezwecke Arbeit, Schule und Ausbildung machen zusammen 40 % aus und sind jedoch im Verbund gesehen der wichtigste Verkehrszweck. Der Anteil des Freizeitverkehrs liegt bei 18 % aller Wegezwecke. Die Verteilung zeigt, dass ein attraktives ÖPNV-Angebot diese Hauptnachfragebereiche abdecken sollte. **Dies bedeutet, dass ein über den gesamten Tag und auch am Wochenende durchgängig verfügbares ÖPNV-System vorgehalten werden muss.**

Tabelle 4-10: Verkehrszwecke 2012

Zweck	Anteil in der Stadt Euskirchen	Anteil im Kreis Euskirchen
Arbeitsplatz	29%	28%
Schule/Ausbildung	11%	11%
dienstliche/geschäftliche Erledigung	4%	4%
Einkaufen/private Erledigung	32%	31%
Freizeit	18%	17%
Begleitung von Personen	6%	7%
Sonstiges	1%	2%
Gesamt	100%	100%

Quelle: Kreis Euskirchen/Planungsbüro VIA eG (2012): Haushaltsbefragung zur Mobilität.

Um den ÖPNV-Anteil in Euskirchen wieder zu steigern, müssen die Entwicklungspotenziale beim ÖPNV aktiviert werden. Die strukturellen Angebotsverbesserungen seit dem Jahr 2012 sind ein deutlicher Schritt in diese Richtung. Nur durch eine nachhaltig hohe Qualität kann ein dauerhafter Erfolg erreicht werden, was jedoch auf Grund von Kostensteigerungen und der Defizitentwicklung ein anspruchsvolles Ziel ist. Ein weiterer Aspekt ist die Qualität des SPNV-Angebots, das bei der hohen Anzahl der Pendler von besonderer Bedeutung ist.

Mangelnde Qualität beim SPNV kann – wie oben ausgeführt – in Verbindung mit den in Kapitel 3.7 analysierten, nicht immer zufriedenstellenden Systemanschlüssen zwischen Stadtbus und SPNV am ZOB zu weiteren Fahrgastverlusten führen. Für die verantwortlichen Aufgabenträger Rechnung besteht hier Handlungsbedarf.

Eine weitere in der Stadt Euskirchen steuerbare Entwicklung zur Förderung des ÖPNV ist die Harmonisierung der Stadtentwicklung mit den Anforderungen an die geforderte hohe ÖPNV-Qualität. Dies betrifft sowohl die integrierte Berücksichtigung des ÖPNV bei der Planung neuer Wohngebiete, die mit kurzen Wegen zur Haltestelle vom Stadtbus erschlossen werden müssen, als auch die Harmonisierung der Gewerbestandortentwicklung mit den Belangen des ÖPNV. Letzteres umfasst die räumliche Ausgestaltung der Gewerbegebiete mit ÖPNV-Trassen und -Haltestellen wie auch die Berücksichtigung der jeweiligen Arbeitsorganisation in den Betrieben im Fahrplanangebot (Teilzeit-, Schichtarbeit etc.).

Auch im Freizeitverkehr ist mit zusätzlichen Potenzialen für den ÖPNV zu rechnen. Die Einführung der Freizeitlinien war eine Reaktion auf diese Entwicklung. Nun gilt es, soweit wirtschaftlich realisierbar, auch die weiteren räumlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen in Bezug auf den Freizeitverkehr genau zu beobachten und bei Bedarf mit entsprechenden Fahrplanangeboten bzw. Modifikationen des bestehenden Angebots zu reagieren.

Im Einkaufs- und Besorgungsverkehr hat die Stadt Euskirchen eine hohe Attraktivität. Vor allem im Hinblick auf die Mobilität behinderter Menschen sowie der wachsenden Gruppe von Senioren hat dieser Verkehrszweck eine besondere Bedeutung. Dies wirkt sich sowohl auf das erforderliche Angebot (Nachfrage außerhalb der HVZ) als auch auf Fahrzeuge und Infrastruktur aus (Barrierefreiheit, Komfort, geräumige Ausstattung der Fahrzeuge).

5 Qualitätsstandards für den Euskirchener ÖPNV

Ziel der Nahverkehrsplanung der Stadt Euskirchen ist es, unter Berücksichtigung des zur Verfügung stehenden Finanzierungsrahmens die Qualität des Stadtbusangebots auf einem hohen Niveau zu halten und Mängel zu beseitigen. Der Nahverkehrsplan ermöglicht es dem Aufgabenträger, Qualitätsstandards für die Erbringung des innerstädtischen ÖPNV-Angebots festzulegen.

Die hier definierten Qualitätsstandards entsprechen dem öffentlichen Verkehrsinteresse der Stadt Euskirchen als Aufgabenträger und stellen das für die Kreisstadt angemessene Bedienungsangebot dar. Dies ist Grundlage für die beabsichtigte Fortführung der Betrauung über die Durchführung der in diesem Nahverkehrsplan beschriebenen Verkehrsleistungen.

Das ÖPNV-System soll den Bürgern und Besuchern der Stadt Euskirchen eine zuverlässige Reisekette sowie Sicherheit und Komfort bei der Beförderung bieten. Folgende Leistungsmerkmale stehen bei der Festlegung der Standards für Stadtbus, Bedarfsverkehr (AST) sowie Schülerverkehr im Vordergrund:

- Standards zur Angebotsstruktur (produkt- und zielgruppenorientierte Angebote)
- Standards zur Erschließungsqualität (Netz- und Haltestellendichte)
- Standards zur Bedienungsqualität (Mindestbedienung in den Stadtteilen, Bedienungszeiten bezogen auf die Linienprodukte)
- Standards zur Verbindungsqualität (Anschlüsse, Verknüpfungen, intermodale Angebote)
- Standards zur Infrastrukturausstattung (Fahrzeuge, Haltestellen)
- Standards zum Kundenservice (Personal, Marketing, Vertrieb, Tarif)
- Qualitätssicherung.

5.1 Standards zur Angebotsstruktur

Die Standards zur Angebotsstruktur umfassen das für den Euskirchener ÖPNV vorzuhaltende produkt- und zielgruppenspezifische Angebotsspektrum. Es orientiert sich am Modell des differenzierten Bedienungsangebots.

5.1.1 Stadtbus

Das Produkt „Stadtbus“ stellt das zentrale ÖPNV-Angebot für den innerstädtischen Verkehr in der Kreisstadt Euskirchen dar. Der Stadtbus dient der innerstädtischen flächigen Erschließung und muss am ZOB Übergangsmöglichkeiten auf die regionalen Verkehrsträger Bahn und Regionalbus sicherstellen. Der Stadtbus soll auf möglichst direktem Wege aus den Wohnquartieren in die Innenstadt geführt werden.

Die wesentlichen Merkmale des hochwertigen Produktes Stadtbus sind mittel- bis langfristig sicher zu stellen. Die Qualität definiert sich über das Verkehrsangebot, die Fahrzeugausstattung und die Servicequalität. Spezifikationen dieser Qualitätsmerkmale sind in Kapitel 5.5 ausgeführt.

Zusammenfassend sind folgende Merkmale für den Stadtbus Euskirchen charakterisierend und als Standard je nach Linientyp verbindlich:

- moderne, umweltfreundliche Niederflurfahrzeuge
- einheitliches Erscheinungsbild
- Taktverkehr

- Rendezvous-Anschlüsse am ZOB
- hohe Haltestellendichte.

Bei den Stadtbuslinien werden Kern-, Ergänzungs- und Freizeitlinien unterschieden.

Bei den **Kernlinien** müssen die genannten Merkmale immer erfüllt werden.

Bei den **Ergänzungslinien** sind Abweichungen möglich. Die Ergänzungslinien sind zum einen Zusatzangebote zu den Regionalbuslinien, zum anderen binden sie kleinere Stadtteile mit geringerem ÖPNV-Potenzial an.

Freizeitlinien sind spezielle Angebote für die Spät- und Wochenendverkehrszeit. Ebenso können sie saisonbedingt angeboten werden. Beim Freizeitverkehr steht der Verbindungszweck zwischen Kernstadt und Stadtteilen im Vordergrund. Um eine zufriedenstellende Wirtschaftlichkeit zu erzielen, erfolgt eine maximale Erschließung des Stadtgebiets mit einem möglichst wirtschaftlichen Aufwand. Somit kann die Fahrzeit im Vergleich zu den Kern- und Ergänzungslinien auch länger sein. Voraussetzung ist soweit machbar eine attraktive fahrplanmäßige Verknüpfung zwischen den Buslinien und mit dem SPNV am Bahnhof/ZOB. Die derzeitigen im Ringverkehr bedienten Freizeitlinien 860 und 870 werden je nach den Anforderungen der Stadtentwicklung und dem Bedarf der Bevölkerung nachfragegerecht weiterentwickelt.

Im Einzelfall kann ein Bedarf im Freizeitverkehr auch durch die Modifikation der übrigen Stadtbuslinien abgedeckt werden.

5.1.2 Schülerverkehr

Der Schülerverkehr in der Stadt Euskirchen wird durch regulären Stadt- und Regionalbuslinien sowie durch spezielle Schülerlinien abgewickelt. Letztere sind grundsätzlich für den allgemeinen ÖPNV geöffnet und nach § 42 PBefG konzessioniert. Die Fahrten sind ausschließlich auf die Zubringerfunktion zwischen Wohnort und Schulen ausgerichtet. Die dadurch bedingte Linienführung und das entsprechende Fahrplanangebot können daher lediglich im Einzelfall Ergänzungsfunktionen für den nach einem systematischen Taktfahrplan verkehrenden Stadtbus darstellen. Eine sinnvolle Integration in das Liniennetz der Stadtbuslinien ist aufgrund unterschiedlicher Anforderungen kaum realisierbar.

Um die Schülerlinien wirtschaftlicher betreiben zu können, ist eine Staffelung der Schulanfangszeiten notwendig.

Um dies zu realisieren ist eine unmittelbare Kommunikation und ein kontinuierlicher Informationsaustausch zwischen dem Aufgabenträger bzw. dem beauftragten Verkehrsunternehmen und den Schulen zwingend erforderlich. Dieser Informationsaustausch muss mit ausreichendem Vorlauf zum jeweiligen Schuljahreswechsel stattfinden.

Bezüglich der Schülerlinien ist laufend zu überprüfen, ob bzw. wie durch eine Verschiebung der Schulanfangs- und -endzeiten eine wirtschaftlich verbesserte Bedienung erfolgen kann.

An den von den Schülerlinien bedienten Haltestellen sind speziell aufzubereitende Fahrgastinformationen vorzuhalten.

5.1.3 Bedarfsverkehr (AST)

Zu Zeiten und in Räumen ohne Busverkehr in Festbedienung erfolgt die Grundversorgung mit ÖPNV-Angeboten durch einen Bedarfsverkehr, der nur auf gesonderte telefonische Anmeldung nach Fahrplan eingesetzt wird. Dieses Angebot ist in der Stadt Euskirchen bis auf weiteres das Anruf-Sammeltaxi (AST).

Die wesentlichen Merkmale des AST-Verkehrs sind:

- telefonische Voranmeldung bei der AST-Zentrale mindestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt
- flächenbezogene Bedienung von festgelegten Haltestellen (Stadtbushaltestellen, eigenständige AST-Haltestellen) bis zur Haustür im Zielgebiet
- Anwendung des VRS-Tarifs für AST-Verkehre (Sondertarif mit Komfortzuschlag)
- Einsatz von Taxen oder Kleinbussen der beauftragten Taxiunternehmen.

Ein AST-Angebot ist dann einzusetzen, wenn ein deutlicher Qualitätsverlust (insbesondere bei Unterschreitung eines stündlichen Busangebotes im definierten Bedienungszeitfenster; siehe Tabelle 5-1) bei der Anbindung im Busverkehr vorhanden ist bzw. kein kontinuierliches wirtschaftliches Busangebot vorgehalten werden kann.

5.2 Standards zur Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität ergibt sich aus der Zugänglichkeit der (Stadt-)bushaltestellen von den jeweiligen Ziel- und Quellgebieten in den Siedlungsbereichen. Es ist sicherzustellen, dass für die Bevölkerung nahe gelegene Haltestellen gut und barrierefrei erreichbar sind. Ebenso ist zu gewährleisten, dass die zentralen Einrichtungen, wie Krankenhaus, Behörden, Schulen, sowie die Euskirchener City gut durch den ÖPNV erreichbar sind. Aus diesen Anforderungen ergibt sich die Notwendigkeit eines dichten Linien- bzw. Haltestellennetzes.

Vorhandene Erschließungsmängel sind unter Abwägung der Fahrzeiten und der notwendigen Anschlussbindungen, möglichst zu beseitigen. Die künftige Ausgestaltung des ÖPNV soll sich an der bestehenden Erschließungsqualität orientieren und weiterhin eine möglichst flächendeckende Erschließung sichern.

Neue Wohn- und Gewerbegebiete sowie Versorgungsschwerpunkte (siehe Kapitel 6) sind in das System zu integrieren. Der ÖPNV muss insbesondere die bestehenden Versorgungszentren möglichst zielnah und barrierefrei anbinden.

Bei der Bewertung der Erschließung sind alle in Euskirchen verkehrenden öffentlichen Verkehrsmittel einzubeziehen, also Stadtbus, AST, Regionalbus und SPNV.

Für die **Haltestelleneinzugsbereiche** gelten diejenigen Richtwerte¹³, die in Kapitel 3.6.1 als Bemessungsradien (Luftlinienentfernung) zur Bewertung des derzeitigen Liniennetzes gezogen wurden und als Standard auch für die weitere Planung gelten:

- 300 m bei **Stadtbushaltestellen** (ca. 5 Minuten Fußweg)
- bis zu 500 m bei **sonstigen Bushaltestellen** (ca. 7,5 Minuten Fußweg)
- bis zu 800 m bei Haltestellen des **SPNV** (ca. 14 Minuten Fußweg).

¹³ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln. 2010. Tabelle 5, S. 8.

5.3 Standards zur Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität im ÖPNV der Stadt Euskirchen definiert die Häufigkeit der Fahrplanangebote in ausnahmslos allen Stadtteilen. Sie wird für die verschiedenen Verkehrstage und Verkehrszeiten differenziert gefordert. Grundlage für die Definition der Standards sind die tageszeitlich differenzierten Bedienungszeitfenster. Sie gelten für die Bedienung des Siedlungsgebiets durch die Stadtbuslinien sowie das AST. Bei der Bewertung der Einhaltung der Standards werden auch die Regionalbusangebote berücksichtigt. Die Standards für diese Linien werden vom Kreis Euskirchen festgelegt. SPNV-Angebote können ebenfalls mit berücksichtigt werden.

Für diese Zeitfenster wird eine Mindestfahrtenanzahl angegeben, die für die stadtein- wie stadtauswärtige Richtung gilt. Rundverkehre sind in der Spätverkehrszeit, der Wochenendverkehrszeit II sowie in begründeten Einzelfällen (Endschleifen, Linien mit besonderen Verkehrsaufgaben) möglich.

Tabelle 5-1: Bedienungszeitfenster und Mindestbedienung im Stadtbusverkehr in Euskirchen; Bezugspunkt für die Zeiten: Abfahrten ab Euskirchen ZOB in die Stadtteile

Verkehrszeiten	Wochentag	Bedienungszeitfenster	Mindestanzahl Fahrten
Hauptverkehrszeit (HVZ)	Mo-Fr	ca. 06:00 Uhr – 19:00 Uhr	14
Schwachverkehrszeit (SVZ)	Mo-Fr	ca. 19:00 Uhr – 22:00 Uhr	3
Wochenendverkehrszeit (WVZ I)	Sa	ca. 07:00 Uhr – 20:00 Uhr	14
Spätverkehrszeit (NaVZ)	Fr* +Sa	Fr: ca. 23:00 Uhr – 01:00 Uhr / Sa: 21:00 Uhr – 01:00 Uhr	Fr*: 3 Sa: 5
Wochenendverkehrszeit (WVZ II)	So, Feiert.	ca. 09:00 – 20:00 Uhr	11

* = und vor Wochenfeiertagen

- **Montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit** liegt der Mindestbedienungsstandard für die Richtungen stadteinwärts sowie stadtauswärts bei einer durchschnittlichen stündlichen Bedienung von ca. 6:00 Uhr bis ca. 19:00 Uhr. Dies entspricht einer Anzahl von 14 Fahrten je Richtung.
- Ergänzend sollen **montags bis freitags in der Schwachverkehrszeit** weitere drei durchschnittlich stündliche Fahrten nach 19:00 Uhr bis ca. 22:00 Uhr stadtauswärts angeboten werden. Bezugspunkt ist der SPNV-Anschluss um 22:00 Uhr in Euskirchen Bahnhof/ZOB. Die letzten Fahrten aus den Stadtteilen stadteinwärts können bereits vorher zwischen 21:00 Uhr und 22:00 Uhr stattfinden.
- Der Mindestbedienungsstandard **an Samstagen (Wochenendverkehrszeit I)** beträgt 14 Fahrten zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr. Es soll durchschnittlich eine Fahrt pro Stunde angeboten werden.
- Über das beschriebene Basisangebot hinaus werden die nachfragestarken Stadtteile mit den Freizeitlinien **in der Spätverkehrszeit (Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen)** auch im Nachtverkehr bedient. Die Erschließung im Nachtverkehr konzentriert sich auf Haupttrouten und nicht auf eine flächenhafte Bedie-

nung. Die Fahrten des Nachtverkehrs müssen an den SPNV in Euskirchen Bahnhof/ZOB angeschlossen sein.

- An **Sonn- und Feiertagen (Wochenendverkehrszeit II)** beträgt das Mindestangebot 11 Fahrten pro Tag zwischen 9:00 Uhr und 19:00 Uhr bei einer Bedienung von durchschnittlich einer Fahrt pro Stunde.

Bedienungskonzept der Buslinien und des AST

Beim im Stadtbusverkehr werden ausschließlich Taktverkehre angeboten. Die **Kernlinien** verkehren in der Hauptverkehrszeit einheitlich alle 20 Minuten.

Die **übrigen Stadtbuslinien, einschließlich der Freizeitlinien**, verkehren im 60-Minuten-Takt bzw. zur Füllung von Taktlücken bei Regionalbuslinien mit einzelnen Fahrten (Linien 877, 878).

Im Frühverkehr sowie in der Übergangszeit zwischen Hauptverkehrszeit und Schwachverkehrszeit können auch 30-Minuten-Takte bzw. abweichende Fahrlagen angeboten werden, insbesondere um SPNV-Anschlüsse herzustellen.

Die **Linie 869** stellt einen Sonderfall dar, da sie die Stadtgrenze überschreitet. Hier werden individuelle Fahrlagen angeboten.

Die Fahrzeiten des **AST** (teilweise in Kombination mit Buslinien) orientieren sich ebenfalls an einem 60-Minuten-Takt.

Schülerlinien verkehren ausschließlich bedarfsorientiert nach Maßgabe der Unterrichtszeiten.

Detaillierte Festlegungen erfolgen in den Liniensteckbriefen im Anhang. Im Übrigen wird auf Tabelle 3-6 verwiesen.

Harmonisierung der Fahrplanangebote von Stadt- und Regionalbuslinien

Die Fahrplanangebote der **Regionalbuslinien** orientieren sich an den Maßgaben des zuständigen Aufgabenträgers Kreis Euskirchen, die im Einvernehmen mit der Stadt Euskirchen im Zuge der Nahverkehrsplanung des Kreises abgestimmt werden.

Parallelverkehre, das heißt die Bedienung des gleichen Korridors durch verschiedene Linien – insbesondere zwischen Stadtbus- und Regionalbuslinien – werden aus wirtschaftlichen Gründen vermieden. Es ist allerdings sicherzustellen, dass im Falle von Änderungen bei **sich überlagernden bzw. ergänzenden Bedienungsangeboten von Regionalbus und Stadtbus** (beispielsweise bei den Linien 801/807 und 808/878) eine Verschiebung der Bedienung nicht zu Lasten eines Unternehmens erfolgen darf. Angebotsänderungen sind nach den Vorgaben der betreffenden Nahverkehrspläne abzustimmen und im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens der betroffenen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu regeln.

5.4 Standards zur Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität ergibt sich aus der Fahrzeit sowie der Umsteige- und Wartezeit.

Der Fahrzeit kommt insbesondere dann eine große Bedeutung zu, wenn eine größere Entfernung zurückgelegt wird, wie bei den Verkehren in entferntere Stadtteile. In diesen Fällen wiegt die Verbindungsqualität stärker als die Erschließungsnotwendigkeit in den bedienten Stadtteilen, da letztere die Fahrzeit insgesamt verlängert. Ein Beispiel für einen solchen Fall ist Kirchheim, von wo aus die Fahrzeit in die Kernstadt über 30 Minuten beträgt und weitere Stadtteile bedient werden.

Bei der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel ist die Gesamtreisezeit möglichst zu minimieren, da sich die Attraktivität des ÖPNV-Systems an der Gesamtreisezeit orientiert. Daher sind ungünstige Umstiege mit zusätzlichen Wartezeiten nach Möglichkeit zu vermeiden.

Die Verbindungsqualität wird damit wesentlich von der Umsteigesituation bestimmt. Die fahrplanmäßige Einrichtung systematischer Übergänge soll ein „Fahren im System ÖPNV“ ermöglichen. Hierzu sind Verknüpfungshaltestellen zu definieren, an denen der Umstieg innerhalb des Bussystems sowie zwischen Bus und Bahn optimal ausgestaltet werden kann.

Die zentrale Verknüpfung im Euskirchener ÖPNV-Netz findet an der Treffpunkthaltestelle „Euskirchen Bf/ZOB“ statt. Alle Anschlüsse sind primär auf diesen Taktknoten auszurichten.

Bei Verknüpfungen zwischen den Kernlinien werden eine minimale Übergangszeit von zwei Minuten und eine maximale Übergangszeit von acht Minuten festgelegt, bei den Ergänzungslinien von bis zu 15 Minuten. Optimale Verknüpfungen innerhalb des Bussystems ergeben sich durch das Konzept der Treffpunkthaltestelle, da hier die Busse der Kernlinien zur gleichen Zeit abfahren.

Die Umstiege zwischen SPNV und Stadtbus können nur soweit optimiert werden, wie es die verschiedenen Taktmuster erlauben (20-Min-Takt in der HVZ beim Stadtbus und 30-Min-Takt beim SPNV). Zu den Zeiten, in denen beim Stadtbus 30-Min-Takte oder 60-Min-Takte angeboten werden, sind bestmögliche Übergänge sicherzustellen. Während der HVZ kann daher nur einmal pro Stunde ein attraktiver Anschluss zwischen Stadtbus und SPNV hergestellt werden.

Je nach Tageszeit und Verkehrsbedürfnis können lastrichtungsbezogene Anschlüsse oder auf SPNV-Anschlüsse gerichtete Einzelfahrten angeboten werden. Dies ist insbesondere unter der Woche in der Übergangszeit zwischen HVZ und SVZ abends der Fall.

Zwischen Stadt- und Regionalbussen ist mindestens ein stündlicher Übergang anzustreben. Dies gilt ebenso für die Anschlüsse zwischen den Freizeitlinien und dem SPNV. Hier sind saisonale Abweichungen des Linienvverlaufs zu beachten, die teilweise längere Übergangszeiten zum Zug bedingen.

Tabelle 5-2: Standards zur Verknüpfung der Verkehrsmittel in „Euskirchen Bf / ZOB“

Anschlüsse zwischen den Verkehrsträgern	Mindesthäufigkeit des Systemanschlusses pro Stunde		Übergangszeit in Minuten	
	HVZ	Sonstige Zeiten	minimal	maximal
zwischen den Stadtbus-Kernlinien	3x	1x	gesicherter Anschluss	
zwischen Stadtbus-Kernlinien und Regionalbuslinien	1x	1x	5 Min	10 Min
zwischen Stadtbus-Kernlinien und SPNV	1x	1x bis 2x*	5 Min	12 Min
generell von und zu Stadtbus-Ergänzungslinien	1x	linienabhängig	5 Min	12 Min
generell von und zu Stadtbus-Freizeitlinien	-	1x	5 Min	12 Min**

* in der Übergangszeit zwischen HVZ und SVZ montags bis freitags zwischen ca. 19:00 Uhr und ca. 21:00 Uhr in Lastrichtung stadtauswärts

** Abweichungen bei Saisonverkehren und daraus resultierenden abweichenden Linienvverläufen möglich

Ergänzend zu den Linienverkehren sind an der Treffpunkthaltestelle „Euskirchen Bf/ZOB“ auch die Verknüpfungen zwischen dem AST und den übrigen Verkehrsangeboten, insbesondere dem SPNV, herzustellen. Die Fahrzeiten des AST sind so einzurichten, dass die Treffpunktzeiten erreicht werden.

Um auch eine gute Verbindungsqualität zwischen MIV, Fahrradverkehr und ÖPNV bzw. SPNV zu erzielen, sind ausreichend dimensionierte und nutzerfreundliche P+R bzw. B+R-Anlagen sowie eine Kiss+Ride-Spur am Bahnhof Euskirchen sowie an den weiteren Übergangsstellen (Bahnhöfen, ausgewählte Stadtbushaltestellen mit B+R-Einzugsgebiet) vorzuhalten. Nähere Ausführungen hierzu finden sich in Kapitel 3.6.3.

5.5 Fahrzeugstandards

Die Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale der Fahrzeuge im Stadtbusverkehr stellen eine wichtige Komponente für die Attraktivität des Bussystems dar. Dabei wird wie folgt zwischen folgenden Anforderungen unterschieden:

- Anforderungen an die Fahrzeuge im Regeleinsatz, die sich im ganztägigen Umlauf befinden und auf den Kernlinien (871 bis 875) und den Freizeitlinien (860, 870) eingesetzt werden
- Anforderungen an die Fahrzeugen der Ergänzungs- (869, 876 bis 878) und Schülerlinien (735ff), die nur zu bestimmten Verkehrszeiten im Einsatz sind.

Für die Neubeschaffung von Bussen sind die bestehenden bewährten Standards fortzuschreiben und sicherzustellen. Zu berücksichtigen sind

- kundenseitig Einstiegs- und Reisekomfort
- Barrierefreiheit
- betriebliche Aspekte sowie
- Umweltauswirkungen, insbesondere im Bereich der Antriebs- und Abgastechnik.

Die Fahrzeuge für die Kern- und Freizeitlinien werden von der SVE beschafft und den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Im Fahrplanjahr 2015 werden auf diesen Linien 17 Fahrzeuge (9 Midibusse und 8 Standardbusse; ohne Reservebusse) eingesetzt. Die Fahrzeuge der übrigen Linien werden aus dem Fahrzeugpool der Verkehrsunternehmen entnommen und von diesen angeschafft.

Während die auf den Kern- und Freizeitlinien eingesetzten Busse zum Zeitpunkt der Anschaffung Neufahrzeuge sein müssen, können auf den übrigen Linien auch ältere Fahrzeuge eingesetzt werden.

Im Hinblick auf die Umweltstandards wird bei Neubeschaffungen mittel- bis langfristig Klimaneutralität angestrebt. Kurz- bis mittelfristig (Zeithorizont: 2017/18) soll für einen Übergangszeitraum der Einsatz von erdgasbetriebenen Bussen oder alternativen Antrieben geprüft werden. In diesem Falle würden durchgängig 12-Meter-Fahrzeuge beschafft werden. Es müsste ebenfalls die Einrichtung einer zentralen Erdgastankstelle erfolgen.

Bis zum Zeitpunkt der Umstellung des Fahrzeugparks auf alternative Antriebe würden die seit dem Jahr 2008 im Einsatz befindlichen Fahrzeuge der zweiten Busgeneration (Euro-5 mit EEV-Technik) weiterhin eingesetzt werden.

Tabelle 5-3 und Tabelle 5-4 spezifizieren die Anforderungen an die im Stadtbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge, differenziert nach Kern- und Freizeitlinien mit Regel- (Tabellenteil A) und deren Ersatzfahrzeugen (Tabellenteil B) sowie nach Ergänzungs- und Schülerlinien.

Tabelle 5-3: Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale für die Kern- und Freizeitlinien 860, 870-875

A. Anforderungen an die Fahrzeuge im Regeleinsatz einschließlich Betriebsreserve

Technische Merkmale	
Fahrzeugtyp	Linienbusse in Niederflurbauweise, Länge max. 12,50 m
Alter	Neufahrzeuge zur Verkehrszulassung
Ein- und Ausstieg	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche Ein- und Ausstiege ohne Stufen und Mittelgeländer an beiden Türen • Kneelingvorrichtung (Absenkung um ca. 70 mm) • manuell klappbare Rampe für Rollstuhlfahrer an der hinteren Tür (Abmessungen entsprechend (EU-Richtlinie 2001/85/EG), in ausgeklapptem Zustand in Verbindung mit Anfahrsperrung)
Türen	<ul style="list-style-type: none"> • mindestens zwei zweiflüglige Türen (Breite mindestens 1,20 m), hintere Tür in der Fahrzeugmitte • Öffnungstaster, Ruftaster-Rollstuhl und Kinderwagen-Taster im Bereich der hinteren Tür (außen) entsprechend EU-Richtlinie 2001/85/EG
Ausstattung Fahrgastkomfort	
Fußbodenhöhe	<ul style="list-style-type: none"> • max. Einstiegshöhe ohne Kneeling 350 mm über Straßenoberfläche • zwischen vorderer und hinterer Tür Fußboden ohne Querstufen • zwischen hinterer Tür und Heck max. eine Querstufe < 210 mm
Kapazität	mind. 75 Plätze, davon mind. 24 Sitzplätze
Sitze und Bestuhlung	<ul style="list-style-type: none"> • mind. 24 Sitzplätze (ohne Klapp- u. Notsitze), mind. 8 Sitze podestfrei zwischen 1. und 2. Tür, max. 8 Sitze entgegen der Fahrtrichtung • Einzelsitze mit Vollpolsterung, mind. 0,40 m Breite; • ausreichende Beinfreiheit (Sitzabstand von mind. 0,72 m, bei gegenüberliegenden Sitzen mind. 1,42 m) • Konferenzbestuhlung hinten erwünscht
Haltewunschtasten	<ul style="list-style-type: none"> • an jeder Haltestange und an den Plätzen für mobilitätseingeschränkte Personen in Sitzhöhe im Bereich der Stellfläche an der hinteren Tür separate Kinderwagen- und separate Rollstuhlfahrtaste • akustisches und optisches Signal im Fahrgastraum nach Betätigen der Haltewunschtaste
Aufstellflächen / Behindertenfreundlichkeit	Zum Zeitpunkt der Neubeschaffung in Abstimmung mit den Behindertenverbänden genügend Aufstellfläche für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren usw. im Bereich der hinteren Tür auf der rechten Fahrzeugseite entsprechend EU-Richtlinie 2001/85/EG; es müssen mind. zwei Rollstühle Platz finden
Klimatisierung	Klimaanlage und getönte Verglasung
Ausstattung Kommunikation, Vertrieb, Sicherheit	
Kommunikation	Betriebsfunk, Datenfunk, GPS
Fahrgastinformation (innen)	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrtziel, der aktuell nächsten und der nächsten weiteren vier Halte-

	<ul style="list-style-type: none"> stellen digitale Haltestellenansage • Innenanzeige mit TFT-Technik • digitale Linienverlaufsanzeige mit Darstellung der Liniennummer
Fahrgastinformation (außen)	<ul style="list-style-type: none"> • LED-Zielanzeige vorne • Streckenverlaufsanzeige an der Einstiegsseite • Liniennummer an allen 4 Außenseiten
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrausweisdrucker für Fahrerverkauf • Entwerter
Erscheinungsbild	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliche und optisch auffällige Außengestaltung im Rahmen des Stadtbus-Corporate Designs • Sitzbezüge in Blau • Außenwerbung nur auf Heck in Anpassung an das Corporate Design zulässig • Keine Innenwerbung durch Auftragnehmer
Videüberwachung	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrgastraum • Türbereiche
Umweltanforderungen	Alternative Antriebe angestrebt (z.B. Erdgas-, Wasserstoff-, Hybridantrieb), wenn technisch noch nicht umsetzbar alternativ Dieselantrieb mit Erfüllung der Euro VI-Norm, schwefelarmer Kraftstoff

B. Anforderungen an die kurzzeitigen Ersatzfahrzeuge für Regelfahrzeuge

Technische Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Linienbusse in Niederflur- bzw. Low-Entry-Bauweise mit Kneeling-Einrichtung • Gebrauchtfahrzeuge (bei Betriebsaufnahme max. 5 Jahre alt) • Länge maximal 12,50 m
Ausstattung Fahrgastkomfort	<ul style="list-style-type: none"> • Kapazität mindestens 75 Plätze, davon mindestens 28 Sitzplätze, 2 Behindertenplätze • mindestens 2 Türen, Doppeltür vorn und in der Mitte • manuell klappbare Rampe für Rollstuhlfahrer an der hinteren Tür (Abmessungen entsprechend (EU-Richtlinie 2001/85/EG), in ausgeklapptem Zustand in Verbindung mit Anfahrsperr • Aufstellflächen für Kinderwagen, Rollstühle etc. gem. Richtlinie 2001/85/EG
Ausstattung Vertrieb, Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrausweisdrucker , 2 Entwerter • Ausstattung mit Betriebsfunk, Datenfunk, GPS • Innen: digitale Linienverlaufsanzeige, alphanumerische Matrixanzeige • Außen: alphanumerische Matrixanzeige • Außen- und Innenwerbung durch Auftragnehmer möglich
Umweltanforderungen	Dieselantrieb mit Erfüllung der Euro V-Norm

Tabelle 5-4: **Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale für die Ergänzungs- und Schülerlinien**

	Ergänzungslinien 869, 876, 877, 878	Schülerlinien 735 bis 743
Technische Merkmale		
Fahrzeugtyp	Bei Ersatz- und Neubeschaffungen Linienbusse in Niederflur- oder Low-Entry-Bauweise ¹⁴ , Länge max. 18,50 m (Gelenkbus)	
Alter (Bezugsgröße: Erstzulassung)	<ul style="list-style-type: none"> • zum Einsatzzeitpunkt max. 12 Jahre • Gebrauchtfahrzeuge zulässig 	
Ein- und Ausstieg	niveaugleicher Ein- und Ausstieg ohne Stufen und Mittelgeländer an beiden Türen	
Türen	<ul style="list-style-type: none"> • mindestens zwei zweiflüglige Türen (Breite mindestens 1,20 m), hintere Tür in der Fahrzeugmitte • Öffnungstaster, Ruffaster-Rollstuhl und Kinderwagen-Taster im Bereich der hinteren Tür (außen) entsprechend EU-Richtlinie 2001/85/EG 	
Ausstattung Fahrgastkomfort		
Fußbodenhöhe	<ul style="list-style-type: none"> • max. Einstiegshöhe: 350 mm • zwischen vorderer und hinterer Tür Fußboden ohne Querstufen, • zwischen hinterer Tür und Heck max. eine Querstufe < 210 mm 	
Gangbreite	zwischen 1. und 2. Tür mind. 0,80 m, im Heck mind. 0,40m; bei Bestuhlung „2+2“ zwischen 1. und 2. Tür mind. 0,40 m	
Sitze	mind. 24 Sitzplätze	
Kapazität (Steh- und Sitzplätze)	mind. 60 Plätze	
	Kapazität abhängig vom Einsatz auf den jeweiligen Linien	
Haltewunschtasten	mind. im Bereich jeder dritten Sitzreihe und an den Behindertenplätzen in Sitzhöhe	
Behindertenfreundlichkeit	Zum Zeitpunkt der Busbeschaffung in Abstimmung mit den Behindertenverbänden genügend Aufstellfläche für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren usw. im Bereich der hinteren Tür auf der rechten Fahrzeugseite entsprechend EU-Richtlinie 2001/85/EG; es müssen mind. zwei Rollstühle Platz finden.	
	Bei Ersatz- und Neuanschaffungen manuell klappbare Rampe für Rollstuhlfahrer an der hinteren Tür (Abmessungen entsprechend (EU-Richtlinie 2001/85/EG), in ausgeklapptem Zustand in Verbindung mit Anfahrtssperre	

¹⁴ Bus mit teilweise niederflurigem Innenraum, meist zwischen der Vorder- und Mitteltür, und hochflurigem Heckbereich; gemäß EU-Richtlinien gilt der Bus als Niederflurfahrzeug.

	Ergänzungslinien 869, 876, 877, 878	Schülerlinien 735 bis 743
Ausstattung Kommunikation, Vertrieb		
Kommunikation	Betriebsfunk, Datenfunk	
Fahrgastinformation (innen)	Digitale Haltestellenansage LCD-Matrix-Innenanzeige der nächsten Haltestelle Linienverlaufsanzeige	Haltestellenansage und -anzeige entsprechend BO Kraft
	Lautsprecheranlage	
Fahrgastinformation (außen)	<ul style="list-style-type: none"> • LED-Zielanzeige vorne • Streckenverlaufsanzeige an der Einstiegsseite • Liniennummer an allen 4 Außen-seiten 	entsprechend BOKraft
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrausweisdrucker für Fahrer-verkauf • Entwerter 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrausweisdrucker für Fahrer-verkauf • Entwerter
Erscheinungsbild	Außen- und Innenwerbung durch Auftragnehmer möglich	
Umweltanforderungen	Dieselantrieb mit Erfüllung der Euro V-Norm	

5.6 Haltestellenstandards

Haltestellen sind eine Visitenkarte der Verkehrsunternehmen und für den ÖPNV. Sie sind im Stadtbild ständig präsent und sollten hohen funktionalen Ansprüchen genügen, gestalterisch ansprechend und saubere und angenehme Aufenthaltsorte für die wartenden Kunden sein. Daher sollten sie nicht nur entsprechend den Mindestregelungen der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (gemäß § 32 BOKraft) sowie des § 40 (4) PBefG mit den notwendigen Fahrgastinformationen ausgestattet, sondern vor allem nutzergerecht und städtebaulich ansprechend sein.

Beim Ausbau und der Einrichtung von Haltestellen sind insbesondere die Belange mobilitätseingeschränkter Personen gemäß § 8 Abs. 2 Behindertengleichstellungsgesetz zu berücksichtigen: Haltestellen sind grundsätzlich barrierefrei auszugestalten. Bei noch nicht ausgebauten Haltestellen ist busseitig ein barrierefreier Zugang anzustreben (manuelle Klapprampe, Fahrerhilfe).

Neben motorischen Einschränkungen im Zugang zum ÖPNV besteht Handlungsbedarf bei Blinden und stark Sehbehinderten. Das „Zwei-Sinne-Prinzip“ stellt sicher, dass Informationen auch mit einem zweiten Sinn (akustisch oder taktil) erfahrbar gemacht werden. Stark frequentierte Haltestellen, insbesondere die Treffpunkthaltestelle „Euskirchen Bf/ZOB“ sollen entsprechend mit automatisierten akustischen Ansagen ausgestattet. An den übrigen Haltestellen sollen taktile Elemente eingesetzt werden, damit sich Sehbehinderte zum Beispiel durch eine Telefonnummer zur Fahrplaninformation oder andere Orientierungshinweise in Brailleschrift über das ÖPNV-Angebot informieren können. Schwerpunktmäßig sollen barrierefrei aufbereitete Informationen an Haltestellen in der Nähe von Senioren- und Behinderteneinrichtungen verfügbar gemacht werden.

Das in §8 Abs. 3 PBefG beschriebene Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit der Haltestellenanlagen bis zum 01.01.2022 soll schrittweise weiter verfolgt werden. In Euskirchen sind

noch 194 Haltestellenpositionen (= 65,3%) nicht barrierefrei ausgebaut. Eventuelle Ausnahmen der Anforderung, eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen, werden im Zuge weiterer Fortschreibungen des Nahverkehrsplans dargestellt. Insbesondere ist der Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ – auch unter Einbeziehung des Haltestellenumfeldes – näher zu spezifizieren. Verfahren und Maßnahmen sind mit den Behindertenverbänden abzustimmen.

Ziel von Haltestellenumbauten ist es neben der barrierefreien Ausgestaltung, den Zugang zum ÖPNV allgemein attraktiv zu machen und ein einheitliches Erscheinungsbild für den ÖPNV in der Stadt Euskirchen zu schaffen.

Die Zuständigkeit für die bauliche Gestaltung und den Ausbau der Haltestelleninfrastruktur liegt bei den jeweiligen Straßenbaulasträgern. Die Organisation und Abwicklung der Umsetzung des Haltestellenumbauprogramms oblag in der Vergangenheit der SVE. Das Haltestellenausbauprogramm für den Stadtbus Euskirchen ist im Wesentlichen abgeschlossen.

Die dort umgesetzten Standards gelten auch für künftige Umbauten. Weitere Haltestellenausbauten erfolgen im Zuge fälliger Straßenumbauten bzw. -sanierungen. Die bisherige Praxis, die Haltestellen mit höherem Fahrgastaufkommen sowie im Bereich zentraler Einrichtungen vorrangig auszubauen, gilt als grundsätzliches Planungsprinzip ebenso weiter.

Bei allen Haltestellenaus- und -neubauten müssen folgende Anforderungen erfüllt werden:

- 18-cm-Hochbord
- Blindenleitstreifen und -orientierungssystem
- mehrseitige Informationssäule
- Wartehalle, sofern es die Örtlichkeit zulässt und die Fahrgastfrequenz rechtfertigt
- gute Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit
- vandalismusresistente und übersichtliche Gestaltung
- Vermeidung von Sichtbarrieren im Haltestellenumfeld
- ergänzend zu den analogen Fahrplanaushängen mobil abrufbare Echtzeitinformationen.

Die Treffpunkthaltestelle „Euskirchen Bf/ZOB“ ist so auszugestalten bzw. zu erhalten, dass ein komfortabler und barrierefreier Übergang zwischen den allen Verkehrsmitteln möglich ist. Hierzu zählt neben den bereits erfolgten baulichen Vorkehrungen (Hochborde, Blindenleitsystem, dynamische Fahrgastinformation, gute Einsehbarkeit aller ÖPNV-relevanten Aushänge) auch die Einrichtung einer Anschlusssicherung. Die technische Umsetzung eines Anschlusssicherungssystems muss so beschaffen sein, dass der Übergang zwischen Bus und SPNV möglichst reibungslos funktioniert.

Sofern Haltestellen noch nicht barrierefrei umgebaut sind, besteht die Möglichkeit, die Busse über manuell bedienbare Klapprampen mit Hilfe des Fahrpersonals zu erreichen.

Bei sämtlichen Haltestellen ist eine regelmäßige Reinigung zu gewährleisten. An den stark frequentierten Haltestellen sind Abfallbehälter aufzustellen und regelmäßig zu leeren.

5.7 Standards für Fahr- und Servicepersonal

Das Fahr- und Servicepersonal der Verkehrsunternehmen vermittelt einen ersten und nachhaltigen Eindruck der Kunden vom Euskirchener ÖPNV-System. Daher werden zentrale Anforderungen an ein kunden- und serviceorientiertes Verhalten gestellt:

Alle im Euskirchener Stadtbussystem eingesetzten Fahr- und Servicekräfte müssen kompetent, hilfsbereit und freundlich sein. Sie müssen über ein ausreichendes Wissen zum ÖPNV-Angebot verfügen und sich angemessen sprachlich ausdrücken können. In ihrem Verhalten in Konfliktsituationen müssen Sie immer deeskalierend wirken können und entsprechend geschult sein.

Insbesondere sind folgende Standards unabdingbar:

Fahrpersonal

- gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild
- einheitliche Fahrerbekleidung (nach Vorgabe)
- Namensschilder
- ausreichende Ausbildung und Schulung
- ausreichende Deutschkenntnisse in Wort und Schrift
- Teilnahme an regelmäßigen jährlichen Fahrdienstgesprächen und Schulungen zu Tarif, Gesetzen und Vorschriften, Kundenorientierung, Deeskalation in Konfliktsituationen
- vertiefte Kenntnisse hinsichtlich der Netz- und Tarifstruktur
- vertiefte Ortskenntnisse in Euskirchen, Grundkenntnisse in den benachbarten Gebieten
- Grundkenntnisse des AST-Systems zur Fahrgastinformation
- bei Ausfall der digitalen Haltestellenansage Übernahme der Haltestellenankündigung: Haltestellen sind mit deren Namen rechtzeitig und deutlich akustisch anzukündigen
- je nach betrieblichen Möglichkeiten auf Kundenanfrage Sicherung von Anschlüssen innerhalb des Stadtbussystems.

Für die Fahrer im AST-Verkehr wird ebenfalls eine kundenorientierte Verhaltensweise erwartet. Dies sind insbesondere ausreichende Deutschkenntnisse, Kenntnisse des AST-Tarifs, die ordnungsgemäße Abwicklung der Abrechnung sowie gute Ortskenntnisse in Euskirchen. Vom Fahrpersonal sowie vom Personal bei der Auftragsannahme wird ein durchgängig kundenorientiertes und hilfsbereites Verhalten verlangt. Weitere Einzelheiten werden in der vertraglichen Vereinbarung mit dem AST-Betreiber geregelt.

Der Fahrstil des gesamten im Euskirchener ÖPNV eingesetzten Personals muss stets fahrgastfreundlich sein und den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung entsprechen. Auf die besonderen Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen ist Rücksicht zu nehmen.

Servicepersonal

Das Servicepersonal nimmt die Kundenberatung und den Vertrieb in den Verkaufsstellen im KundenCenter gegenüber der Treffpunkthaltestelle „Euskirchen Bf/ZOB“ sowie am Info Punkt im zentralen Haltestellenbereich des ZOB wahr. Ebenso wird Servicepersonal zur Kontrolle der Fahrausweise eingesetzt. Dieses Personal ist auch Ansprechpartner der Kunden im Bus.

Das eingesetzte Servicepersonal hat neben dem Ticketvertrieb in der Kundenberatung folgende Aufgaben:

- Fahrplan- und Tarifauskünfte

- Information zu abweichenden Betriebszuständen (zum Beispiel Betriebsstörungen bei Baumaßnahmen, Veranstaltungen)
- Aufnahme von Anregungen und Kritik sowie Beschwerden, Eingabe von Beschwerden in das EDV-gestützte Kundendialogsystem
- Bereitstellung von Informationsmaterial und Erklärungen zum Euskirchener ÖPNV-System
- VRS-weite Fahrplanauskünfte
- Entgegennahme von Fundstücken aus dem Stadtbus
- Stadtinformation, touristische Auskünfte und Bereitstellung von Informationsmaterial
- Informationen zu Veranstaltungen und Verkauf von Veranstaltungstickets
- Informationen zum Parken.

Servicepersonal im Bus und an den Haltestellen leisten neben Ticketkontrollen den Fahrgästen praktische Hilfestellungen, wie zum Beispiel:

- beim Ein- und Aussteigen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, Fahrgästen mit Kinderwagen oder Gepäck
- bei der Beschleunigung des Fahrgastwechsels bei hohem Fahrgastaufkommen, insbesondere im Schülerverkehr
- Wahrnehmung des Hausrechts in den Fahrzeugen und an der Treffpunkthaltestelle „Euskirchen Bf/ZOB“
- Weitergabe von Fahrgastbeschwerden an die zuständigen Stellen.

Weiterhin kann ein Seniorenbegleiter als Service-Mitarbeiter von den Kunden angefordert werden.

5.8 Standards zu Tarifsysteem und Vertrieb

Nach Auffassung der Stadt Euskirchen muss der VRS-Tarif für alle ÖPNV-Angebote in Euskirchen auch in Zukunft standardmäßig angewendet werden. Das Tarifsysteem sollte zusammen mit dem VRS dahingehend weiterentwickelt werden, dass neue zielgruppenspezifische Angebote eingerichtet werden, um zusätzliche Tarifeinnahmen zu generieren und Kunden an den ÖPNV zu binden.

Die Finanzierung des ÖPNV ist durch eine langfristig zunehmende Ausdünnung von Ausgleichsleistungen bei den Schülerfahrten und bei der Behindertenbeförderung geprägt. Zur Stabilisierung ihrer Finanzierung sind die Verkehrsunternehmen daher zunehmend darauf angewiesen, ihre Kostendeckung über die Fahrpreise im Sinne einer verstärkten Nutzerfinanzierung zu verbessern bzw. zu sichern. Dies geschieht sowohl durch kontinuierliche Tarifierpassungen als auch durch die Entwicklung neuer zielgruppenorientierter Tarifangebote.

So plant der VRS die Einführung eines Absolvententickets für Schüler bis einschließlich 20 Jahre, die nach Schulabschluss auf den Beginn der Ausbildung oder des Studiums warten. Ebenfalls ist ein Ticketangebot für Teilzeitstudenten bzw. -schüler der Weiterbildungskollegs sowie die kostenfreie Fahrt aller Kindergartenkinder vorgesehen.

Das Tarifvertriebssystem in der Stadt Euskirchen muss auch künftig folgende Vertriebskanäle umfassen:

- Fahrerverkauf aller Fahrausweise in den Stadt- und Regionalbussen mit Durchführung von Sichtkontrollen bzw. elektronischer Ticketkontrolle soweit dies nach Vorgabe technisch und betrieblich praktikabel ist
- Fahrerverkauf in Bedarfsverkehren: ausschließlich AST- bzw. TaxiBusTickets (Linie 809)

- Personengebundener Verkauf im SVE-KundenCenter sowie am Info Punkt
- Automatenverkauf an den Bahnstationen sowie am ZOB
- Online-Verkauf von Tages-, Wochen-, und MonatsTickets über den „VRS-Ticketshop“ auf der VRS-Website sowie die Websites der einzelnen Verkehrsunternehmen¹⁵
- HandyTicket-Verkauf über das HandyTicket-Portal der Kölner Verkehrs-Betriebe AG¹⁶.

Mit der fortschreitenden technischen Entwicklung, insbesondere beim online-Vertrieb sowie beim mobilen Verkauf sollen die Vertriebsmöglichkeiten nachfragegerecht angepasst werden. Kunden sollen stets in der Lage sein, ohne große Hemmschwelle Fahrausweise erwerben zu können.

Im SVE-KundenCenter müssen folgende ÖPNV-bezogene Dienstleistungen angeboten werden:

- Verkauf und Beratung zu allen Tickets, Zahlungsmöglichkeiten: Barzahlung, Geld- und EC-Karte
- Beantwortung von Fahrplan- und Tariffragen
- Ausstellung von Kundenkarten
- Beratung zum Thema Mobilität mit Bus und Bahn
- Bearbeitung von Abonnementsvorgängen
- Ausstellung von ChipTickets (elektronisches Ticket im Scheckkartenformat)
- Einzahlungsmöglichkeit des erhöhten Beförderungsentgelts.

Im Info Punkt wird ein auf den Fahrausweisverkauf konzentriertes Dienstleistungsangebot, ergänzt um Stadt- und Regionalinformationen in Zusammenarbeit mit der regionalen Tourismusorganisation vorgehalten.

Zusätzlich wird ein personengebundener Verkauf von VRS-Fahrausweisen sowie von Fahrausweisen des NRW- und des DB-Tarifs im Reisezentrum Bf Euskirchen durch die Deutsche Bahn AG angeboten. Die Stadt Euskirchen spricht sich für die Beibehaltung dieses Angebots aus.

5.9 Standards für Marketing und Kommunikation

Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen müssen das Ziel haben, neue Kunden auf den Stadtbus aufmerksam zu machen und vorhandene Kundenbeziehungen zu festigen. Kunden, die den Stadtbus nicht mehr nutzen, sollen, soweit dies möglich ist, im Zuge der Umsetzung von die Attraktivität steigernden Maßnahmen (zum Beispiel durch Einführung des durchgängigen 20-Min-Taktes) zurück gewonnen werden. Ziel ist Steigerung der Nachfrage und der Einnahmen durch Stadtbusnutzer.

Wesentliche Marketing-Maßnahmen müssen gemeinsam mit dem VRS in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen durchgeführt werden. Die verbundweitern Marketingmaßnahmen, die sich insbesondere auf das Ticketsortiment und schwerpunktmäßige Kampagnen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl beziehen, stellen den Basisstandard für das Stadtbusmarketing dar.

Darüber hinaus sind diese vom VRS bereitgestellten Basisstandards in Euskirchen durch weitere ergänzende Marketingaktivitäten vor Ort zu unterstützen. Sie stellen eine weitere unerlässliche Standardkomponente für die Bindung und Neugewinnung von Fahrgästen dar:

¹⁵ <http://www.vrs-ticketshop.de/>, Abrufdatum: 29.04.2015.

¹⁶ <https://www.handyticket.de/portals/web/nutzer/kvb/login.html>, Abrufdatum: 29.04.2015.

- Schwerpunktmäßig sollen zum einen Senioren angesprochen werden. Durch spezielle Trainings und zielgruppenorientierte Veranstaltungen sollen Hemmnisse für die Nutzung des Stadtbusses abgebaut und über die Möglichkeiten der seniorenpezifischen Ticket-Angebote informiert werden.
- Bei den Schülern müssen noch stärker sicherheitsrelevante Aspekte im Vordergrund stehen, wie zum Beispiel bei der Ausbildung sogenannter „Schul-Scouts“ zur Begleitung von Schülerbussen. Die Aktivitäten sollen auch darauf abzielen, möglichst viele Kunden nach Abschluss ihrer Ausbildung als Stadtbusnutzer zu halten.
- Durch die Kommunikation fahrplanrelevanter Maßnahmen zur Hauptverkehrszeit soll auf die Nutzergruppe der Berufspendler eingegangen werden. Durch gute Zuganschlüsse sollen sie angesprochen und von der Kombination von Stadtbus und SPNV als Alternative zum MIV überzeugt werden.

Folgende Kommunikationswege mit den Kunden sind vorzuhalten:

- Print-Kommunikation durch Stadtfahrplan, Minifahrpläne, produktbezogene Flyer, anlassbezogene Druckschriften, zwei Mal jährliche Kundenzeitschrift
- anlassbezogene und regelmäßige Kommunikation über die örtliche Presse
- Kommunikation über das Internet (www.sveinfo.de mit integriertem Kundendialog- und Beschwerdemanagementsystem sowie Seiten der Verkehrsanbieter und des VRS)
- Face-to-face-Kommunikation im KundenCenter und Info Punkt
- Kommunikation über mobile Endgeräte
- regelmäßige Kundenbefragungen zur Zufriedenheit mit dem Stadtbussystem.

Marketing-Maßnahmen werden ausschließlich durch das von der Stadt mit dem Management des Stadtbusverkehrs beauftragten Verkehrsunternehmens entwickelt, koordiniert und durchgeführt. Ebenso obliegt die Presse- und Medienarbeit ausschließlich diesem Unternehmen.

5.10 Standards für Verkehrsmittel- und Haltestellenwerbung

Aufgrund des durchgängig geforderten Corporate Design bei den Stadtbusfahrzeugen für die Kernlinien 871 bis 875 und die Freizeitlinien 860 und 870 sind für diese Fahrzeuge an den Seiten und an der Front keine Fremdwerbeflächen vorgesehen.

Fahrzeugwerbung ist in folgendem Rahmen zulässig:

- Werbungen am Fahrzeugheck (Ganzgestaltung Heckfläche, Heckscheibenplakat, Heckklappenplakat, Backboard) ist zulässig.
- Seitenfenster und Türen müssen frei von sichteinschränkenden Beklebungen bleiben, um die Barrierefreiheit sicher zu stellen.
- Innenwerbung ist unzulässig.
- Bei den Bussen der Ergänzungs- und Schülerlinien ist Außen- und Innenwerbung zulässig.

Bezüglich der Werbung am bzw. im Fahrzeug ist sicherzustellen, dass bei den Regelfahrzeugen und deren Betriebsreserve alle Werberechte bei dem mit dem Management des Stadtbusverkehrs betrauten Verkehrsunternehmen liegen und dass die Auslage von Werbemitteln der Auftragsunternehmen bzw. Dritter der ausdrücklichen Zustimmung dieses Unternehmens bedarf.

Weitere Fremdwerbung kann wie folgt platziert werden:

- Anzeige im Stadtfahrplan
- City-Light-Plakate an den Buswartehallen.

5.11 Qualitätssicherung

Das Stadtbussystem in Euskirchen steht für eine hohe Dienstleistungsqualität. Diese muss nachhaltig sicher gestellt werden. Daher muss die Betriebsqualität erfasst und kontrolliert werden. Pünktlichkeit und Zustand der Fahrzeuge und Haltestellen lassen sich unmittelbar vor Ort feststellen bzw. aus den verfügbaren Betriebsdaten auswerten. Die ausführenden Verkehrsunternehmen liefern täglich und auf Anforderung aktuelle Verkehrslagedaten und Verspätungsstatistiken (Verkehrslagemeldungen) unter Angabe von Gründen für einen eventuellen unplanmäßigen Betrieb.

Über die Festlegung der in diesem Nahverkehrsplan hinausgehenden Qualitätskriterien ist eine gesonderte Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu treffen.

Ein weiteres Element der Qualitätssicherung ist das von der SVE etablierte Beschwerdemanagement. Dieses ist rund um die Uhr über eine spezielle Eingabemaske unter www.sveinfo.de zu erreichen. Weiterhin können Anregungen und Beschwerden persönlich im KundenCenter, telefonisch und per Briefpost eingereicht werden. Alle Eingaben werden in eine einheitliche Datenbasis integriert. Nach Eingang der Beschwerde erfolgt immer eine Empfangsbestätigung, soweit diese nicht persönlich vorgetragen wurden. Der Kunde erhält bis spätestens 10 Tage nach Beschwerdeeingang eine Antwort. Sollte dies nicht möglich sein, ergeht ein Zwischenbescheid. Die eingegangenen Beschwerden werden regelmäßig statistisch ausgewertet und auch in ihrer Gesamtheit im Hinblick auf die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen bewertet.

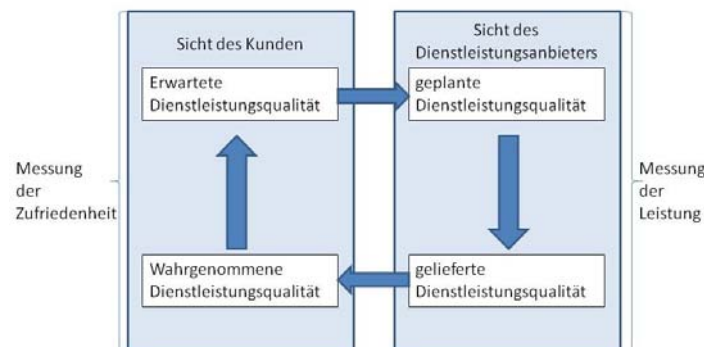
Ergänzend zum Beschwerdemanagement vor Ort in Euskirchen können sich sowohl Kunden als auch Verkehrsunternehmen an die auf Landesebene angesiedelte Schlichtungsstelle Nahverkehr (snv) wenden, einer unabhängigen Beratungsstelle der Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen und der Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen.¹⁷

Ergänzend zur Auswertung der eingegangenen Beschwerden sind regelmäßige Kundenbefragungen oder Qualitätskontrollen im Betrieb zu einzelnen Aspekten der definierten Qualität durchzuführen. Die Ergebnisse werden unter Nennung von Verbesserungsvorschlägen dokumentiert. Die zur Anwendung gelangenden Messverfahren sind zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen als Zielvereinbarung abzustimmen.

Die ausführenden Verkehrsunternehmen haben den Aufgabenträger bei den Maßnahmen der Qualitätsmessung und -sicherung angemessen zu unterstützen. Bei den Verkehrsunternehmen eingehende Beschwerden müssen dem Aufgabenträger bzw. der von ihm beauftragten Institution dokumentiert und unverzüglich weitergeleitet werden mit dem Ziel, vorhandene Probleme aufzuarbeiten und zu beseitigen.

Das Prinzip der Qualitätsprüfung, -sicherung und -verbesserung orientiert sich an den Vorgaben der DIN EN 13816. Hier wird anhand eines Qualitätskreises dargestellt, wo mögliche Differenzen zwischen erwarteter und wahrgenommener Dienstleistungsqualität aus der Sicht des Kunden entstehen sowie aus der geplanten und erbrachten Dienstleistung des Unternehmens:

¹⁷ <http://www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de/doc12270A.html>, Abrufdatum: 29.04.2015.

Abbildung 5-1: Qualitätskreis nach DIN 13816; Quelle: Wikipedia¹⁸

Bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zur Durchführung des Stadtbusverkehrs in Euskirchen sind folgende weitere Vorgaben zu erfüllen:

- Das mit der Verkehrsdurchführung beauftragte Unternehmen darf bis zu dem von der EU-VO 1370/2007 bestimmten Wert der Fahrbetriebsleistungen an Dritte vergeben. Dabei bleibt die Verantwortung für die Gesamterfüllung der Verkehrsleistungen unberührt.
- Bezüglich der Anforderungen an den Fahrzeugzustand wird festgelegt, dass die Fahrzeuge innen und außen in einem sauberen Zustand sind und entsprechende Reinigungsintervalle eingehalten werden.
- Es ist sicherzustellen, dass bei den vertraglich festgelegten Verspätungsgrenzen Reservebusse eingesetzt werden.
- Nicht- und Schlechtleistungen bei der Leistungserbringung werden mit Vertragsstrafen belegt.
- Zur Sicherstellung eines reibungslosen Betriebes ist es u.a. erforderlich, dass verantwortliche Ansprechpartner auf Seiten der Auftragsunternehmen ihren regulären Arbeitsplatz in maximal 60 km bzw. 60 Min. Fahrzeit mit Pkw von Euskirchen entfernt haben.
- Für Auftragsunternehmen der unmittelbaren Vertragspartner für die Ausführung des Stadtbusverkehrs sind Berichtspflichten festzulegen:
 - Sofort-Meldungen, zum Beispiel bei gravierenden Störungen, Fahrtausfällen, Verspätungen von mehr als 20 Minuten
 - Abgabe der Verkehrslagemeldungen zum Vortag bis zum Folgetag um 9.00 Uhr
 - monatliche Qualitäts- und Status-Berichte.
- Bezüglich des Fahrscheinvertriebs haben Auftragsunternehmen dafür Sorge zu tragen, dass Fahrscheinautomaten bzw. Fahrscheindrucker zur Verfügung stehen und funktionieren und dass der kontrollierte Einstieg vorne mit ständiger Sichtkontrolle der Fahrscheine durch den Fahrer gewährleistet ist.

¹⁸ http://de.wikipedia.org/wiki/EN_13816, Abrufdatum: 01.10.2014.

6 Strategisches Entwicklungskonzept „Stadtverkehr 2020“

Das Entwicklungskonzept „Stadtbus 2020“, das im Rahmen der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans aufgestellt wurde, umfasst zwei Säulen und hat das Liniennetz des Jahres 2015 als Ausgangsbasis (siehe Abbildung 3-7). Folgende Aspekte sollen während der Gültigkeitszeit des zweiten Nahverkehrsplans der Stadt Euskirchen schwerpunktmäßig bearbeitet werden:

1. Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten der weiteren Empfehlungen der Liniennetzuntersuchung IVV 2012
2. Überprüfung des Angebots im Hinblick auf die Stadtentwicklung
3. Kontinuierliche Harmonisierung der Nahverkehrsplanung der Stadt Euskirchen mit der des Kreises Euskirchen sowie des Rhein-Sieg-Kreises im Hinblick auf die die Stadtgrenzen überschreitenden Linien
4. Bei Bedarf Anpassung der Schülerverkehre an die Veränderungen der Schullandschaft
5. Ausbau ergänzender multimodaler Mobilitätsangebote, insbesondere Bike and Ride, Car-Sharing
6. Integration neuer Zugangsstellen zum SPNV in das Euskirchener ÖPNV-Netz.

6.1 Planerische Voraussetzung: Zentrale Funktion des ZOB

Vorab sei angemerkt, dass der Busbahnhof (ZOB) als zentrale Verknüpfungshaltestelle zwischen Stadtbus, Regionalbus und Schiene in seiner Funktion als Treffpunkt bzw. Rendezvous Haltestelle beibehalten werden und weiter gestärkt werden soll. Dies betrifft die laufende Überprüfung der Taktlagen und Anschlussbeziehungen im ÖPNV-System, die angebotenen Service-Leistungen der SVE (Kundenzentrum, Info-Punkt) und der DB (Kundenzentrum) sowie die Integration multimodaler Angebote (Bike & Ride, Park & Ride). Ebenso wird die Einrichtung eines Großflächenanzeigers angestrebt, auf dem die Ist-Abfahrzeiten von Stadt- und Regionalbus sowie des SPNV angegeben werden. Diese Anlage soll auch der Anschlusssicherung, insbesondere in den Abendstunden, dienen. Voraussetzung ist die technische Bereitstellung von SPNV-Ist-Zeitdaten, was zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans noch nicht möglich ist.

Im Rahmen der mittelfristigen Angebotsplanung sind folgende Aspekte planerisch und wirtschaftlich zu überprüfen und zu bewerten:

6.2 Empfehlungen der Liniennetzuntersuchung IVV 2012

- Überprüfung der Ringlinien 860 und 870 mit dem Ziel, eine bessere Marktausschöpfung zur Schwachverkehrszeit zu erreichen
- Weitere Vereinheitlichung bzw. Straffung von Linienwegen und Wegfall schwachnachgefragter Stichfahrten
- Weitere Beobachtung des aufgestockten Angebots auf dem schwächer nachgefragten Linienabschnitt Flamersheim – Kirchheim (Linie 874) mit ggf. entsprechenden planerischen Konsequenzen für die Liniennetzplanung
- Weitere Beobachtung des modifizierten Angebots auf dem schwächer nachgefragten Linienabschnitt Stotzheim – Niederkastenholz – Schweinheim (Linie 873) mit ggf. ent-

sprechenden planerischen Konsequenzen für die Linienplanung, übersichtlichere Linienweggestaltung im Bereich Stotzheimer Ring / Niederkastenholz

Die Überprüfungen erfolgen im Zuge der kontinuierlichen Nahverkehrsplanung der Stadt Euskirchen. Eine Modifikation des Angebots bedeutet keine gravierenden Veränderungen des hier dargestellten Gesamtkonzepts für den ÖPNV in Euskirchen. Angebotsanpassungen gelten als weitere Fortschreibungen des Nahverkehrsplans.

6.3 Überprüfung des Angebots im Hinblick auf die Stadtentwicklung

Nachfolgender Prüfbedarf wurde zum Einen der FNP-Fortschreibung bzw. -berichtigung entnommen, zum anderen aus dem ersten NVP wieder aufgegriffen.

- Überprüfung der Angebotsqualität im Zuge der Realisierung neuer Baugebiete:
 - Kirchheim, Am Eulenhorst: Umwandlung Wochenendhausgebiet in Wohngebiet
Das Gebiet wird zurzeit ausschließlich über die nur Ende April bis Ende September) saisonal verkehrenden Buslinien 870 (Wochenende) und 873 (Einzelfahrten während der Woche) erschlossen. Eine ganzjährige Erschließung würde eine Neukonzeption der Linie mit erheblich höherem Betriebsaufwand erfordern. Die zu erwartende Nachfrage ist aufgrund der Struktur des Gebiets gering. Die Bedienungslücke sollte kurzfristig durch die Einrichtung einer AST-Haltestelle geschlossen werden.
 - Billig, Weizenstraße: Umwandlung Kleinspielfeld in Wohngebiet
Die Erschließung erfolgt durch die Buslinien 801/877 bzw. durch die TaxiBus-Linie 809. Es wäre zu prüfen, inwiefern eine zusätzliche Haltestelle für die Linien 801/877 im nördlichen Siedlungsbereich realisierbar ist, ggf. in Verbindung mit einer Verlegung der Linie in die Traubenstraße. Hierdurch würde auch der Sportplatz (s.u.) zielnäher erreicht.
 - Kuchenheim Südost, B-Plan 13a
Das Gebiet lässt sich gegebenenfalls durch eine Modifizierung der Stadtbuslinie 874, die zurzeit über die L 210 verkehrt, attraktiv erschließen. Hierzu wären bauliche Vorkehrungen zu treffen.
 - City Süd
Südlich des Bahnhofs Euskirchen ist eine gemischte Nutzung mit bis zu 500 Wohneinheiten und Platz für Handels- und Dienstleistungsunternehmen, Kindergarten und Parkhaus geplant. Da es sich um einen zentralen Standort handelt, der vom Bahnhof und Busbahnhof aus sehr gut zu erreichen ist, besteht kein Handlungsbedarf.
Das Gelände der Steinzeugwerke liegt außerhalb des 300-Meter-Radius um die Haltestellen. Hier sollten Entwicklung und der sich daraus ergebende ÖPNV-Bedarf beobachtet und das Liniennetz gegebenenfalls angepasst werden.
- Überprüfung der Anbindung der Gewerbegebiete, insbesondere Am Silberberg/IPAS
 - Die innere Erschließung des Gewerbegebiets Am Silberberg/IPAS in Großbüllesheim erfolgt zurzeit durch die gut nachgefragte Buslinie 876, die während der Hauptverkehrszeiten stündlich, ansonsten zweistündlich verkehrt. Darüber hinaus erfolgt die Anbindung des Gewerbegebiets über die Buslinie 875, die Großbüllesheim und Wüschheim in einer Schleifenfahrt im 20-Minuten-Takt bedient. Die fußläufige Entfernung beträgt etwa von der Haltestelle „Sportplatz“ zu Procter und Gamble ca. 900 m.

Eine direkte Busanbindung an den Bahnhof Großbüllesheim erfolgt nicht. Die mittlere Fußweglänge von dort beträgt je nach Lage des Ziels im Gewerbegebiet ca. 700 bis 2.000 m.

Eine Verdichtung der Bedienung mit der Linie 876 würde einen höheren Betriebsaufwand erfordern, der jedoch bei der geplanten weiteren Einschränkung der Regionalbuslinie 806 ohnehin teilweise zu leisten wäre. Der zusätzliche Aufwand lässt sich nach Auskunft der SVE zu variablen Kosten erbringen. Als langfristige Option ist die Führung der Linie 875 durch das Gewerbegebiet näher zu prüfen, wobei hier die Zufahrt über eine Busstraße zu schaffen wäre. Eine solche Maßnahme ist abhängig von der weiteren Entwicklung des ÖPNV-Potenzials im Gewerbegebiet.

Zur teilweise Gegenfinanzierung einer solch weitreichenden Maßnahme wäre eine stärkere Beteiligung der Unternehmen in Form einer weiteren Abnahme von JobTickets eine wesentliche Voraussetzung.¹⁹

Alternativ wäre auch die Förderung von Bike & Ride-Angeboten im Nachtransport vom Bahnhof Großbüllesheim aus eine weitere Möglichkeit, die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets zu verbessern. Hierzu wären entsprechenden Informationen der Betriebe notwendig, um die Mitarbeiter zu sensibilisieren. Dies könnte im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements erfolgen.

- Überprüfung der Anbindung neuer Freizeitbereiche:

- Euskirchen Mitte, Stresemannstraße Thermen & Badewelt Euskirchen

Die räumlich nächstgelegenen Haltestellen sind „Angelika Kaufmann-Straße“ (Linien 870, 876, 985) sowie „Erfstadium“ (Linien 860, 869, 872). Eine tägliche Anbindung ist gegeben. Eine Stichfahrt der Linie 985 zur Thermen & Badewelt wurde nicht weiter verfolgt, da die Fahrzeitverlängerung die Attraktivität der stark genutzten Regionallinie deutlich mindert.

Anstelle dessen sollte geprüft werden, inwieweit die Zuwegung (ca. 300 m) und ggf. auch die Lage der Haltestelle „Angelika-Kaufmann-Straße“ optimiert werden kann. Ebenso wäre zu prüfen, inwiefern eine attraktive Wegeverbindung von der Haltestelle „Erfstadium“ eingerichtet werden kann, so dass auch von einer im 20-Minuten-Takt bedienten Stadtbushaltestelle aus eine gute und direkte Erreichbarkeit hergestellt würde. In diesem Zusammenhang wird auf das „Wegekonzept Erftauern“ verwiesen.

Im Übrigen ist die Entwicklung der Nachfrage zu beobachten.

- Überprüfung neuerer bzw. geplanter Standorte zur Einzelhandelsentwicklung:

- Ortseingang Flamersheim, (EDEKA/Norma-Markt, Christian-Schäfer-Straße)

Der Standort ist durch die Haltestelle „Zeisigstraße“ der Buslinie 873 angebunden. Es besteht kein Handlungsbedarf.

- Euskirchen Mitte (EDEKA-Markt Billiger Straße, ehemalige Gehörlosenschule)

Der Standort ist durch die Haltestelle „Asselbornstraße“ der Buslinien 801/877 sowie „Augenbroicher Straße“ der Buslinie 871 angebunden. Es besteht kein Handlungsbedarf.

- Stotzheim (REWE-Markt, Im Krautgarten)

¹⁹ Zurzeit nimmt die Verwaltungsgesellschaft Procter&Gamble 200 JobTickets ab.

Der Standort ist durch die Haltestelle „Stotzheim Markt“ der Buslinie 870 und 873 angebunden. Es besteht kein Handlungsbedarf.

Fazit

Im Laufe der Geltungszeit des vorliegenden Nahverkehrsplans kann die städtebauliche Entwicklungen Anpassungen des ÖPNV-Angebots erfordern. Diese gelten als weitere Fortschreibungen des Nahverkehrsplans.

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind die Belange des ÖPNV systematisch zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für die Planung neuer Wohngebiete. Hier sind die direkte fußläufige Anbindung bestehender sowie die Einrichtung neuer Haltestellen zu prüfen sowie die Schaffung von Durchfahrtmöglichkeiten mit Linienbussen in Bezug auf Straßenquerschnitte und Parkanordnung. Ebenso ist in den Bebauungsplänen kenntlich zu machen, ob und wo Flächen für Bike and Ride-Anlagen an Haltestellen auszuweisen sind.

6.4 Harmonisierung der Nahverkehrsplanung der Stadt Euskirchen mit der des Kreises Euskirchen und des Rhein-Sieg-Kreises

- Harmonisierung der im Zuge der Planungen des Kreises veränderten Regionallinien mit den Anforderungen des Stadtverkehrs im Hinblick auf die in der Stadt Euskirchen geltenden Bedienungsstandards

sowie in Verbindung hiermit

- die fahrplanmäßige Abstimmung bei Bedienungskorridoren mit sich überlagernden Stadt- und Regionallinien (insbesondere die vom Kreis Euskirchen überplanten Korridore Innenstadt – Euenheim/Wißkirchen/Elsig [Linien 298/808/810/878]; Innenstadt – Dom-Esch [Linien 806/876], Innenstadt – Schweinheim [Linien 802/873])

In Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung des Kreises Euskirchen und des Rhein-Sieg-Kreises wird dafür Sorge getragen, dass das ÖPNV-Angebot in allen von möglichen Veränderungen betroffenen Ortsteilen dem von der Stadt Euskirchen festgelegten Bedienungsstandard entspricht sowie die Schülerverkehre und die Zuganschlüsse in Euskirchen sichergestellt werden. Es wird darauf geachtet, dass Parallelverkehre möglichst vermieden werden.

- Überplanung und Neuorganisation der zurzeit von der SVE bedienten und vollständig finanzierten Relation Innenstadt - Weilerswist - Lommersum (Linie 869) vor dem Hintergrund, dass künftig ausschließlich Leistungen auf Euskirchener Stadtgebiet finanziert werden

Mit der Gemeinde Weilerswist wurde vereinbart, dass diese ab 2016 den Betrieb der Linie 869 mit einem Betrag in Höhe von 18.600 € pro Jahr mitfinanziert. Beabsichtigt ist eine spätere Übernahme der Konzession durch den Kreis Euskirchen.

- Überprüfung der Bedienungsqualität bei den ausschließlich durch Regionalbusse (zzgl. AST) bedienten Ortsteilen (Elsig [Linien 298/810], Frauenberg, Oberwichterich [Linie 807])

Aus Sicht der Stadt Euskirchen ist es erforderlich, dass eine gute und fahrplanmäßig sichere Anbindung der genannten Ortsteile an die Züge am Bahnhof Euskirchen besteht. Insbesondere bei der Linie 807 bestehen aufgrund der knapp bemessenen Fahrzeiten zwischen Ertstadt-Lechenich und Euskirchen Probleme bei der Anschlussaufnahme in Euskirchen. In enger Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger Rhein-Erft-Kreis und dem Kreis Euskirchen werden Lösungen für dieses Problem erarbeitet. Für Frühpendler aus Frauenberg wurde bereits im Dezember 2014 eine zusätzliche Fahrt aus Richtung Mülheim nach Euskirchen mit Ankunft um 6:21 Uhr eingerichtet.

Sollten keine nachhaltig zufriedenstellenden Ergebnisse bei der ausschließlichen Anbindung von Ortsteilen durch Regionalbusse erzielt werden können, sind alternative Lösungen mit Stadtbus- oder AST-Angeboten zu entwickeln.

- Abstimmung der weiteren im Zuge der Nahverkehrsplanung des Kreises Euskirchen zu modifizierenden Linien (TaxiBus-Linie 809 [Bedienung Maria Rast und Billig mit Anschluss an die Linien 801/877])

Der Kreis Euskirchen setzt im Dezember 2015 ein Konzept zur Modifizierung der Linie 809 um, das aufgrund einer veränderten Linienführung keine Anbindung des Ortsteils Billig mehr vorsieht. Die Schülerverkehre mit Linienbussen sollte weiterhin durchgeführt werden. Aus Sicht der Stadt Euskirchen ist die Aufgabe der Verbindung Billig – Antweiler/Wachendorf (Stadt Mechernich) zugunsten einer Führung der Linie 809 nach Satzvey mit Bahnanschluss nicht problematisch. Maria Rast wird weiterhin vom Anruf-Sammel-Taxi bedient.

- Die im Kreis Euskirchen im Rahmen eines Pilotprojekts in der Gemeinde Hellenthal und der Stadt Schleiden durchgeführte Zusammenführung von AST- und TaxiBusverkehr zu einem neuen Produkt „TaxiBus mit Haustürbedienung“ wird beobachtet. Eine Entscheidung zum Umgang mit der Thematik im Hinblick auf das Anruf-Sammel-Taxi der Stadt Euskirchen erfolgt nach Bewertung des Pilotprojektes im Jahr 2017.

6.5 Anpassung der Schülerverkehre an die Veränderungen der Schullandschaft

Die sich aktuell vollziehende Veränderung der Schullandschaft bedingt teilweise Veränderungen der Anforderungen an die Schülerverkehre mit sich. Mit der Gründung der Gesamtschule in der Euskirchener Kernstadt, dem Auslaufen von Haupt- und Realschulstandorten zeichnet sich diese Entwicklung deutlich ab. Ebenso ist mit Zusammenschlüssen von Grundschulen in den Außenorten zurechnen. Weiterhin sind die steigenden Anmeldezahlen in Gymnasien zu nennen, die eine veränderte Ausrichtung der Schulwege zur Folge haben. Insgesamt gesehen ist jedoch mit einer prognostizierten Abnahme der Schülerzahlen bis 2019 von bis zu 11 % zu rechnen²⁰.

Die beschriebene Entwicklung bedeutet eine kontinuierliche Überprüfung von Angebot und Nachfrage der Leistungen

- der Schülerlinien 735 bis 738 sowie 740 bis 743
- der Schulfahrten auf den Regionalbuslinien in Abstimmung mit dem Kreis Euskirchen sowie bei kreisgrenzen überschreitenden Linien ggf. mit den benachbarten Aufgabenträgern
- der Stadtbuslinien insbesondere im Hinblick auf die zur Verfügung stehenden Kapazitäten.

Im Zuge der absehbaren Veränderungen bei den Schulangeboten sowie bei den Schülerzahlen ist mit entsprechenden Modifizierungen des ÖPNV-Angebots im Schülerverkehr zu rechnen. Diese Veränderungen gelten ebenfalls als Fortschreibungen des Nahverkehrsplans.

²⁰ Eigene Berechnung nach: Stadt Euskirchen/biregio (Projektgruppe Bildung und Region) (2013): Anlassbezogener Schulentwicklungsplan Stadt Euskirchen. Fortschreibung 2013/14 bis 2018/19 mit einem Ausblick bis zum Jahr 2026. Bonn.

6.6 Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote

Das Angebot an Bike and Ride-Stellplätzen soll in den kommenden Jahren nicht nur an den Zugangsstellen zum SPNV ausgebaut werden, sondern ergänzend auch an Bushaltestellen. Ziel dieses Vorgehens ist es, insbesondere für solche Siedlungsbereiche einen Zugang zum Stadtbus zu schaffen, die mit einem regelmäßigen Linienverkehr wirtschaftlich oder verkehrlich nicht zu erschließen sind. Dies können einerseits kleinere Ortschaften sein, die nur mit hohem Zusatzaufwand in das Stadtbusnetz eingebunden werden können, andererseits Baugebiete, die aufgrund ihrer inneren Erschließung nicht von Bussen angefahren werden können. Bike and Ride-Stellplätze (Rahmenhalter, möglichst auch Witterungsschutz) sollten an den jeweils nächstgelegenen, verkehrlich günstig gelegenen Stadtbushaltestellen errichtet werden, um Angebote für eine nicht-motorisierte Mobilität vorzuhalten. Die Standorte der Bike and Ride-Anlagen sollen bereits in der Bauleitplanung verankert werden.

Eine weitere Möglichkeit, die Mobilität der Bürger ohne eigenes Auto zu verbessern bzw. eine Mobilität ohne eigenes Auto zu ermöglichen ist die Bereitstellung von Car-Sharing-Angeboten. In Absprache mit den Car-Sharing-Anbietern ist zu prüfen, inwiefern in Euskirchen ein solches Angebot wirtschaftlich vorzuhalten ist. Insbesondere sollten kombinierte Nutzungen von privaten Car-Sharing-Interessenten mit öffentlichen Dienststellen und / oder Gewerbebetrieben in Erwägung gezogen werden, um eine bessere Auslastung der Fahrzeuge und damit eine wirtschaftliche Grundlage des Angebots sicher zu stellen. In einem ersten Schritt sollte ein entsprechend nachhaltig ausgelegtes Nutzer- und Betreiber-Modell konzipiert werden, um daraus ein Pilotprojekt zu entwickeln.

6.7 Neue Zugangsstellen zum SPNV

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Zuständigkeit des NVR strebt die Stadt Euskirchen die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte sowie die Modifikation einer bestehenden Bahnstation an:

- Neubau Haltepunkt Euskirchen-Roitzheim, (RB 23, Voreifelbahn)
- Ortsnahe Verlegung des Haltepunkts Stotzheim (RB 23, Voreifelbahn) an die Straße „Am Burgacker“ und entsprechende Verknüpfung mit dem Busnetz
- Neubau Haltepunkt Euskirchen West Georgstraße bei Reaktivierung der Bördebahn (künftig RB 28 Eifel-Börde-Bahn sowie RB 24 Eifelbahn) zur besseren Erschließung der westlichen Ortsteile
- Neubau Haltepunkt Euskirchen-Elsig bei Reaktivierung der Bördebahn (künftig RB 28 Eifel-Bördebahn) aufgrund der ortsnahe Lage der Schienenstrecke.

Die Haltepunkte Euskirchen West Georgstraße sowie Euskirchen-Elsig sind bereits im Flächennutzungsplan der Stadt Euskirchen verzeichnet. Für die Planungen des Haltepunkts Euskirchen-Roitzheim sowie die Verlegung des Haltepunkts Euskirchen-Stotzheim wird eine Aufnahme in den Flächennutzungsplan angestrebt.

Alle vier Standorte sind als Maßnahmen für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW 2017 angemeldet.

Ebenso sind die Standorte in der Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Kreises Euskirchen (IGVP) enthalten.

7 Organisation des ÖPNV in Euskirchen

Wie im ÖPNVG NRW vorgegeben, stellt die Stadt Euskirchen als Aufgabenträger für den Stadtbusverkehr eine Trennung zwischen Besteller und Ersteller der Verkehrsleistungen sicher.

Die seit 1996 tätige SVE GmbH wurde in Euskirchen, wie in einer Reihe vergleichbarer Mittelstädte ohne eigenen ÖPNV, als Verkehrsmanagementgesellschaft gegründet. Sie definiert und finanziert zusammen mit dem Aufgabenträger und Eigentümer Stadt Euskirchen den kommunalen Nahverkehr in den Stadtgrenzen, verfügt aber über keine eigenen Fahrzeug- und Fahrerressourcen. Diese wurden von Anfang an durch lokale Verkehrsunternehmen im Auftrag der SVE erbracht. Zwischen SVE und dem ausführenden Verkehrsunternehmen bestehen Verkehrsdurchführungsverträge.

Mit der Anwendung der EU-Verordnung 1370 aus dem Jahre 2007 und hier spätestens nach dem in der Verordnung gewährten Übergangszeitraum Ende 2019 wäre die SVE gehalten, den „überwiegenden Teil“ der Verkehrsleistung selbst zu erbringen (siehe VO 1370, Art. 5, Abs. 2). Dies ist unter den bestehenden Strukturen nicht möglich, so dass eine andere Organisationsform zu entwickeln ist. Die SVE soll dabei als kommunale Gesellschaft beibehalten werden, da sie den Vorteil der Querverbundverrechnung hat, wodurch das strukturelle Defizit des Stadtbusverkehrs zu Teilen ausgeglichen wird.

7.1 Betriebsführung und Konzessionen

Die Betriebsführerschaft, das heißt die finanzielle und organisatorische Verantwortung für alle Stadtbuslinien und für das AST, liegt bei der SVE, während die Betriebsleistung durch ein beauftragtes Verkehrsunternehmen bzw. dessen Subunternehmen erbracht wird.

Eine konzessionsrechtliche Neuordnung des Euskirchener Stadtverkehrs erfolgte im Jahr 2008. Seit diesem Zeitpunkt ist die SVE Konzessionär aller Stadtverkehrslinien in Euskirchen einschließlich des AST. Mit Ausnahme der Linien 873, 874 und 875 sowie des AST ist die Laufzeit der Konzessionen bis zum 31.07.2016 befristet. Die Konzessionslaufzeit der drei genannten Stadtbuslinien ist bis 31.08.2016 begrenzt.

Tabelle 7-1: Konzessionen im Stadtbusverkehr

Linie	Linientyp	Konzessionär	Laufzeitende
860	Freizeitlinien	SVE	31.07.2016
870		SVE	31.07.2016
871	Kernlinien	SVE	31.07.2016
872		SVE	31.07.2016
873		SVE	31.08.2016
874		SVE	31.08.2016
875		SVE	31.08.2016
876		SVE	31.07.2016
877	Ergänzungslinien	SVE	31.07.2016
878		SVE	31.07.2016
869		SVE	31.07.2016
735-738, 740-743	Schülerlinien	SVE	31.07.2016
890	AST	SVE	30.11.2021

Quelle: SVE/Bezirksregierung Köln, Stand: 4/2015

Zur Erreichung eines möglichst wirtschaftlichen, betrieblich optimierten Stadtbusverkehrs müssen die Konzessionslaufzeiten aller Linien mit Ausnahme des AST-Verkehrs harmonisiert werden. Dies soll im Rahmen einer Linienbündelung in einem Los für alle Buslinien erfolgen. Zu diesem Zweck ist anzustreben, dass die Konzessionen aller Stadtbuslinien im von der EU-Verordnung 1370/2007 zugestandenen Übergangszeitraum bis spätestens 31.12.2019 verlängert werden. Im Anschluss daran greift eine noch zu erarbeitende neue Organisationsform für den Stadtbusverkehr in Euskirchen.

7.2 Bündelung aller Stadtbuslinien in einem Los

Die Stadt Euskirchen als ÖPNV-Aufgabenträger kann sich zur Organisation und Durchführung des ÖPNV des Instruments der Linienbündelung bedienen (vgl. § 5, Abs. 2 PbefG).

Unter Linienbündelung wird die Möglichkeit verstanden, mehrere Linien in einer Genehmigung zu vereinen. Dabei werden diese Linien konzessionsrechtlich zusammengeführt und auch einer gemeinsamen verkehrlichen und wirtschaftlichen Betrachtung unterworfen. Ziel der Linienbündelung ist es, die guten und schlechten Risiken verschiedener Linien zusammenzufassen. Vor dem Hintergrund zunehmenden Wettbewerbs besteht somit ein Instrument, um das „Herauspicken“ wirtschaftlicher Linien und das Abwälzen der Lasten unwirtschaftlicher Linien durch Konzessionsbewerber zu vermeiden. Zudem soll Linienbündelung sicherstellen, dass der ÖPNV unternehmerisch, wirtschaftlich, organisatorisch und im Erscheinungsbild nicht zersplittert wird und den Kunden als Gesamtangebot präsentiert werden kann.

Unter der Voraussetzung der vollständigen Harmonisierung aller Konzessionslaufzeiten bei den Stadtbuslinien wird der gesamte innerstädtische Busverkehr als ein einziges Linienbündel betrachtet. Dieses umfasst die derzeitigen Kernlinien 871 bis 875, die Ergänzungslinien 869²¹, 876 bis 878, die Freizeitlinien 860 und 870 sowie die Schülerlinien 735 bis 738 und 740 bis 743.

Sämtliche im Nahverkehrsplan definierten Fahr- und Serviceleistungen sind von einem Betreiber zu organisieren bzw. zu erbringen. Die Betrauung mit den beschriebenen Leistungen erfolgt durch die politischen Gremien.

Die Konzessionslaufzeit des Linienbündels „Stadtbus Euskirchen“ beträgt 8 Jahre.

²¹ Entsprechend der in Abstimmung mit dem Kreis Euskirchen und der Gemeinde Weilerswist zum gegebenen Zeitpunkt vorliegenden Beschlusslage zur Durchführung des Verkehrs zwischen Euskirchen und Weilerswist-Lommersum kann die Linie 869 entfallen oder modifiziert werden. Zurzeit ist die Abgabe der Konzession an den Kreis Euskirchen beabsichtigt.

8 Finanzierung des Stadtbussystems

Im Folgenden werden die betrieblichen und finanziellen Grundlagen für den künftigen Betrieb des Euskirchener Stadtbussystems dargestellt, soweit dies zum gegenwärtigen Zeitpunkt absehbar ist.

8.1 Fahrleistung

Die Linienleistung im ÖPNV der Stadt Euskirchen betrug im Jahr 2014

- für die Stadtbuslinien 860 und 869 bis 878: 1,214 Mio. Nutz-km
- für die integrierten Schulbuslinien 735 bis 738, 740 bis 746: 0,071 Mio. Nutz-km
- im AST-Verkehr (Linienbedarfsverkehr): 0,009 Mio. Nutz-km
- **insgesamt:** **1,294 Mio. Nutz-km**

Grundlage der zukünftigen Planungen ist das Ergebnis eines im Jahr 2012 erstellten Gutachtens zur wirtschaftlichen Verbesserung des Stadtbussystems, dessen Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2012/2013 im Dezember 2012 erfolgt ist.

Die Jahreskilometerleistung bei den Stadtbuslinien liegt danach und bei Beibehaltung des Fahrplanangebotes ab Dezember 2012 jährlich bei rund 1,3 Mio. Nutzkilometer.

Wesentliche Änderungen im Angebot, die zu einer deutlichen Änderung der Fahrleistungen führen, sind nicht geplant.

Einzig Änderungen bei den die Stadtgrenze überschreitenden Linien im Stadtbusverkehr (Linie 869) bzw. im Regionalbusverkehr können zu einer geringen Änderung der Fahrleistungen führen. Ein Wegfall von Fahrleistungen im Regionalbusverkehr (Linie 806) wird die Notwendigkeit von zusätzlichen Fahrleistungen im Stadtbusverkehr bedeuten, um die Stadtteile entsprechend der im Nahverkehrsplan festgelegten Standards bedienen zu können.

Tabelle 8-1: Jahreskilometerprognose Stadtbus-Linien

Jahr	Datenbezug	Jahreskilometerleistung
2007:	Ist-Daten	1,156 Mio. km
2012:	Ist-Daten	1,237 Mio. km
2013	Ist-Daten	1,339 Mio. km
2014:	Ist-Daten	1,294 Mio. km
2015 Folgejahre (nach Angebotserweiterung 2012)	Prognose	ca. 1,3 Mio.km

Quelle: SVE

8.2 Betriebskosten

Die Kosten für die Verkehrsdurchführung setzen sich im Wesentlichen aus den beiden Komponenten zusammen:

- fixe Kosten (insbesondere Abschreibungen und Zinsen für die Busse) und
- variable Kosten (zeit- und laufleistungsabhängige Kosten).

Es ergibt sich somit ein Fixkostensockel, zu dem sich laufleistungs- und zeitabhängige „variable Kosten“ addieren. Im Rahmen dieses Ansatzes wird vom aktuellen Produktivitätszustand ausgegangen. Um Änderungen dieses Zustands und mögliche Auswirkungen auf den durchschnittlichen Kostensatz abschätzen zu können, ist eine detaillierte Betrachtung der Einsatzplanung und der einzelnen Kostenpunkte erforderlich.

Im Status Quo (Ist-Wert 2014) ist die Erbringung des ÖPNV für die Stadtbuslinien einschließlich der integrierten Schülerlinien mit einem finanziellen Aufwand an Betriebskosten von insgesamt 5,727 Mio € verbunden.

Für 2015 sind Ausgaben in Höhe von 5,838 Mio. € geplant.

Tabelle 8-2: Entwicklung der Betriebskosten 2007 – 2015

Jahr	Datenbezug	Betriebskosten (Angaben netto)
2007:	Ist-Daten	4,600 Mio. €
2012:	Ist-Daten	5,358 Mio. €
2013	Ist-Daten	5,600 Mio. €
2014:	Ist-Daten	5,727 Mio. €
2015	Prognose	5,838 Mio. €

Quelle: SVE

8.3 Einnahmen

Die Einnahmen aus dem ÖPNV speisen sich aus verschiedenen Quellen. Die überwiegenden Einnahmen resultieren aus den Fahrscheinverkäufen. Weitere Einnahmen ergeben sich aus Ausgleichszahlungen des Landes nach § 11.2 ÖPNVG NRW als Folge der Mindereinnahmen aus dem Zeitkartenverkauf im Ausbildungsverkehr sowie nach §§ 145ff SGB IX aus Erstattungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten. Ein Teil der Mittel, die die Stadt derzeit als Aufgabenträgerpauschale aufgrund der Regelung aus § 11 ÖPNVG NRW bekommt, werden zur Durchführung des ÖPNV verwendet und an das hiermit betraute Unternehmen weitergeleitet. Das ÖPNVG NRW läuft Ende 2017 aus und muss fortgeschrieben werden. Somit ist die Mittelaufteilung und Einnahmesituation aus den Mitteln nach §11 und §11a ab 2018 unklar.

8.3.1 Fahrgeldeinnahmen

Die bei der SVE erzielten Fahrgeldeinnahmen gehen in das Einnahmeverfahren des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg ein. Dieses beruht auf Erhebungen, die alle 4 bis 5 Jahre durchgeführt werden und aus denen der Einnahmeanspruch aller beteiligten Verkehrsunternehmen aus dem Vergleich zwischen Verkauf und Nutzungsverhalten der Fahrgäste ermittelt wird. Der Umlegungsschlüssel aus dem Jahr 2009 unterliegt derzeit einer juristischen Prüfung, die auch die Einnahmeverteilung zwischen den Verkehrsunternehmen und somit die Einnahmen aus den Ticketverkäufen beeinflussen könnte.

Tabelle 8-3: Fahrgeldeinnahmen der Stadtbuslinien 2007 – 2014 nach VRS-Einnahmezuscheidung

Jahr	Betrag (Angaben netto)
2007	2,834 Mio. €
2012	3,523 Mio. €
2013	3,685 Mio. €
2014	3,785 Mio. €

Quelle: SVE

8.3.2 Ausbildungsverkehrspauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW

Die Ausgleichsleistungen Ausbildungsverkehrspauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW beruhen darauf, dass die Verkehrsunternehmen gesetzlich verpflichtet sind, Schüler zu einem reduzierten Tarif zu befördern. Sie wird gemäß ÖPNV-Gesetz NRW an die Aufgabenträger des ÖPNV weitergeleitet. Der Aufgabenträger Stadt Euskirchen kann bis zu 12,5% für eigene Zwecke verwenden. 87,5% müssen an Unternehmen des ÖPNV weitergeleitet werden. Das ÖPNVG NRW läuft Ende 2017 aus und muss fortgeschrieben werden. Somit ist auch die Höhe der Ausgleichsleistungen aus den Mitteln nach §11a ab 2018 unklar.

8.3.3 Ausgleichsleistungen nach § 148, SGB IX

Gesetzliche Grundlage der Ausgleichsleistung für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten mit gültigem Schwerbehindertenausweis gemäß den Eintragungen im Schwerbehindertenausweis (Wertmarke, Beiblatt) ist § 148 des Neunten Buchs des Sozialgesetzbuchs (SGB IX) – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen. Da die Ermittlung eines unternehmenseigenen Satzes zunehmend mit sehr umfangreichen und aufwändigen Erhebungen verbunden und dieser Mehraufwand den Erhebungsaufwand voraussichtlich nicht mehr deckt, ist absehbar, dass eine Vergütung künftig nicht mehr nach individuellen Erhebungen erfolgen wird, sondern nur noch über den jährlich ermittelten landesweiten, nicht unternehmensspezifisch differenzierten Prozentsatz.

8.3.4 ÖPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG NRW

Die ÖPNV-Pauschale wird gem. ÖPNVG NRW an die Aufgabenträger des ÖPNV weitergeleitet. Hiervon können bis zu 20% für eigene Zwecke verwendet werden. 80 % müssen an Unternehmen des ÖPNV weitergeleitet werden. Derzeit werden die weiter geleiteten Mittel für die Durchführung des ÖPNV im Stadtgebiet verwendet. Das ÖPNVG NRW läuft Ende 2017 aus und muss fortgeschrieben werden. Somit ist auch die Höhe der ÖPNV-Pauschale ab 2018 unklar bzw. es ist unklar, ob sie überhaupt noch weiter gezahlt wird.

8.3.5 Nachfrage und Einnahmesituation im Status Quo

Im Jahr 2013 wurden insgesamt 4,826 Mio. Fahrten im kommunalen ÖPNV (SVE) in der Stadt Euskirchen durchgeführt. Die dabei erzielten Fahrgelderlöse lagen bei 4,609 Mio. €. Als Folge des Einnahmeverfahrens verblieb bei der SVE ein Einnahmeanspruch von 3,685 Mio. €.

Tabelle 8-4: Einnahmeentwicklung 2007 bis 2014

Einnahmearten	Einnahmen in Mio. € nach Jahr (Angaben netto)			
	2007	2012	2013	2014
Ticketverkäufe	3,690	4,460	4,609	4,733
Einnahmen nach VRS-Einnahmezuscheidung*	2,834	3,523	3,685	3,785
§ 11.2 ÖPNVG NRW (bis 2010 § 45a PBefG)	0,000	0,064	0,067	0,066
§§ 145ff SGB IX	0,175	0,277	0,212	0,222
Aufgabenträgerpauschale nach § 11 ÖPNVG NRW	0,000	0,244	0,196	0,196
Gesamt	3,009	4,108	4,160	4,269

* Grundlage VRS-Erghebung 2004/05

Quelle: SVE

8.4 Nachfrage- und Einnahmeentwicklung

8.4.1 Allgemeine Einschätzung und Bewertung

Die Nachfrageentwicklung im ÖPNV wird durch die Attraktivität des ÖPNV-Systems, durch Veränderungen im Verkehrsverhalten, durch die Bevölkerungsstruktur (Bevölkerung im schulpflichtigen Alter) und durch die Entwicklung der Erwerbsstruktur bestimmt.

Der ÖPNV hat als wichtige Finanzierungssäulen die Ausgleichsleistungen für die Schüler- und die Schwerbehindertenbeförderung. Da die Beförderungsleistungen im Schülerverkehr teilweise bereits heute rückläufig sind, zieht diese Entwicklung Mindereinnahmen für die Verkehrsunternehmen nach sich. In Euskirchen gehen die Prognosen im Schulentwicklungsplan bei den Grundschülerzahlen zunächst von einer Stagnation für das Schuljahr 2018/2019 gegenüber 2014/2015 aus. Langfristig jedoch werden die Schülerzahlen aufgrund des demografischen Wandels – wie in weiten Teilen ländlicher Räume schon heute – ebenfalls sinken.

Neue Angebote, wie die Linien 860 und 870, führen, sofern sie passgenau sind, zu einer höheren Attraktivität des Bussystems und damit zu einer leichten Nachfragesteigerung, die sich allerdings nicht unbedingt in einem merklichen Einnahmezuwachs niederschlagen muss. Dies gilt insbesondere im Freizeitverkehr, wenn Stammkunden mit Abo-Tickets den ÖPNV intensiver nutzen.

Bei der Bevölkerungsentwicklung wird ein leichter Einwohnerzuwachs von 0,3% bis zum Jahr 2026 angenommen (Prognose IT.NRW - Landesbetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen). Vor diesem Hintergrund geht die Stadt Euskirchen davon aus, dass bei einem langfristig stabilen ÖPNV-Potenzial die Marktausschöpfung für den Stadtbus vergrößert wird. Unterstützt wird diese Entwicklung von einem Trend in städtischen Siedlungsgebieten hin zur verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Dieser Trend wird vor allem dann wirksam, wenn das ÖPNV-System – das den SPNV aufgrund der hohen Bedeutung für Pendler – ausdrücklich einschließt, verlässlich ist. Zudem ist auch bei zeitweiligen Schwankungen langfristig mit steigenden Energie- und Treibstoffkosten zu rechnen, was die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für den einzelnen ökonomisch attraktiver macht.

Sollten sich diese Entwicklungen verstärken, ist mit einer größeren Auslastung des Stadtbussystems und damit einer Erhöhung der Einnahmen aus Ticketverkäufen zu rechnen. Eine belastbare quantitative Abschätzung dieser Effekte kann zum jetzigen Zeitpunkt in diesem Rahmen jedoch noch nicht erfolgen.

Ebenfalls sind gegenläufige, nicht in der Struktur des ÖPNV-Angebots begründete Einnahmeentwicklungen aufgrund der Einnahmeaufteilung durch den VRS in die Betrachtung mit einzubeziehen: Auf der Basis der letzten VRS-Verkehrserhebung im Jahr 2009 wird es voraussichtlich zu einer Verringerung der Einnahmen durch Fahrgelderlöse um rd. 25 % kommen, sofern dies rechtskräftig wird. Dies würde den intensiven Bemühungen der Stadt Euskirchen und der SVE zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und somit zur Erhöhung der Einnahmen im Hinblick auf die ÖPNV-Finanzierung entgegensteht.

8.4.2 Betriebswirtschaftliche Bewertung

Die Betrachtung der Kostendeckung ergibt, dass den Betriebskosten von 5,720 Mio. € in 2014 Einnahmen aus Fahrgelderlösen nach der Einnahmeaufteilung des VRS und Ausgleichsleistungen von 4,269 Mio. € gegenüberstehen. Bei zu erwartenden weiter steigenden Ausgaben und allenfalls stagnierenden Einnahmen (weitere Tarifierhöhungen bei den Ticketpreisen sind z.Z. am Markt nicht durchsetzbar), ist mit einer Steigerung der Kostenunterdeckung zu rechnen.

Tabelle 8-5: Betriebskosten und Einnahmen im Stadtbusverkehr 2007 – 2014 (Ist-Werte)

Jahr	Kosten	Einnahmen (Angaben netto)	Kostenunterdeckung
2007	4,600 Mio. €	3,009 Mio. €	1,591 Mio. €
2012	5,350 Mio. €	4,108 Mio. €	1,242 Mio. €
2013	5,600 Mio. €	4,160 Mio. €	1,440 Mio. €
2014	5,720 Mio. €	4,269 Mio. €	1,451 Mio. €

Quelle: SVE

Auch in Zukunft wird der Schülerverkehr das Rückgrat der ÖPNV-Nachfrage darstellen. Auf den Stadtbushauptachsen werden allerdings weiter erschließbare Potenziale in anderen Marktsegmenten als dem Schülerverkehr gesehen, die nutzbar gemacht werden müssen. Die Weiterentwicklung des ÖPNV, insbesondere durch stets attraktive Tarife sowie zielgruppenspezifische Marketingmaßnahmen wird die Vermarktbarkeit des ÖPNV-Angebotes günstig beeinflussen. Eine dadurch verbesserte Marktausschöpfung sowie daraus resultierende Mehreinnahmen werden jedoch nicht ausreichen, um das strukturelle Defizit zu kompensieren.

Die Aktivierung wirtschaftlicher Optimierungspotenziale unter gleichzeitiger Wahrung der Attraktivität des Stadtbussystems sowie die Gewinnung neuer Fahrgäste durch gezielte Angebotsverbesserungen und Marketingmaßnahmen sind somit die zentralen Zukunftsaufgaben.

9 Anhang

9.1 Literatur

- Bezirksregierung Köln. (2009): Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln. Textliche Darstellung. Teilabschnitt Region Köln. Köln.
- Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): ÖPNV: Planung für ältere Menschen. Ein Leitfaden für die Praxis. BMVBS-Online-Publikation 09/2010.
- Deuster, Jan (2009): Endspurt zur VO (EG) Nr. 1370/2007: Handlungsbedarf für die Liniengenehmigung (Teil 1). In InfrastrukturRecht, Heft 9.
- Deutsches Institut für Normung e.V.: DIN EN 13816:2002-07 (D) Transport - Logistik und Dienstleistungen - Öffentlicher Personenverkehr; Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität; Deutsche Fassung EN 13816:2002.
- Europäische Kommission (2011): Weissbuch. Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem. Brüssel.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2011): H BVA – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2012): Empfehlungen für die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln. Entwurf.
- Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co KG, Aachen/Berlin (2012). Überarbeitung des Liniennetzes der Stadtverkehr Euskirchen GmbH. Aachen. Bericht.
- Kreis Euskirchen/Planungsbüro VIA eG (2001): Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) für den Kreis Euskirchen. Köln.
- Kreis Euskirchen/Planungsbüro VIA eG (2012): Haushaltsbefragung für den Kreis Euskirchen. Köln.
- Kreis Euskirchen/Planungsbüro VIA eG (2012): Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP). Berichtsteil Strukturentwicklung und Mobilität. Köln.
- Kreisverkehrsgesellschaft Euskirchen GmbH/Planungsgruppe Nord (2005), Fortschreibung Nahverkehrsplan Kreis Euskirchen. Kassel.
- Nahverkehr Rheinland GmbH (2011): Weiterentwicklung des SPNV im NVR unter besonderer Berücksichtigung der Engpassproblematik im Knoten Köln. Anlage zur Vorlage des Hauptausschusses des NVR vom 17.06.2011. Vorlagenummer 2-09-11-2.5.
- Nahverkehr Rheinland GmbH (2012): „SPNV-Planungskonzept und Bewertung von SPNV-Maßnahmen“, Vorlage zum NVR-Hauptausschuss, 21.11.2012. Anlage zur Ds.-Nr. 2-15-12-1.2.
- Stadt Euskirchen (2015): Amtliche Schulstatistik 2014. Euskirchen.
- Stadt Euskirchen/biregio (Projektgruppe Bildung und Region) (2013): Anlassbezogener Schulentwicklungsplan Stadt Euskirchen. Fortschreibung 2013/14 bis 2018/19 mit einem Ausblick bis zum Jahr 2026. Bonn.
- Stadtverkehr Euskirchen GmbH/Verkehrsverbund Rhein-Sieg (2014). Stadtfahrplan. Euskirchen. Gültig ab 14.12.2014.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2006): Fahrgastinformation an Haltestellen und Fahrzeugen. VDV-Schriften 713, 05/06, Köln; [ergänzend:
http://mitglieder.vdv.de/wir_ueber_uns/vdv_projekte/fahrgastinfo.html; Abrufdatum: 30.04.2015.]
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg (2005): Qualitätssicherung im VRS, Qualitätshandbuch und VRS-QS-System, Köln.

9.2 Liniensteckbriefe

Liniennummer	735 – 738, 740 – 743			
Genehmigungsinhaber	SVE			
Genehmigungslaufzeit bis	31.07.2016			
Betroffene Aufgabenträger	Stadt Euskirchen			
Betroffene Kommunen	Euskirchen			
Linienverlauf	735 Roitzheim – Weidesheim – Kuchenheim 736 Rheder – Kreuzweingarten – Stotzheim 737 Stotzheim – Palmersheim – Schweinheim - Flamersheim 738 Billig – Euenheim – Elsig – Wißkirchen 740 Dom-Esch – Kleinbüllesheim – Großbüllesheim – Euskirchen 741 Stotzheim – Roitzheim – Euskirchen 742 Wißkirchen – Euenheim / Elsig – Frauenberg - Euskirchen 743 Euskirchener Heide – Euskirchen			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Schülerlinien zur Ergänzung des Stadtbusnetzes			
Verknüpfungspunkte	Euskirchen Bf/ZOB			
Anzahl der Fahrwegvarianten	Individuelle Fahrwege je nach Lage der Schulen			
Nutzkilometer (2014)	71.811,24 km			
Angebundene Einrichtungen	Schulen in Euskirchen			
Bemerkungen	Linien sind für den allgemeinen ÖPNV nutzbar (Konzessionierung nach §42 PbefG)			
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (HVZ)	Individuelle Bedienungszeiten abhängig von unterschiedlichen Schulanfangs- und Schulendzeiten			
Montag – Freitag (SVZ)	--	--	--	--
Samstag (WVZ I)	--	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ II)	--	--	--	--
Spätverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	--	--	--	--

Liniennummer	860			
Genehmigungsinhaber	SVE			
Genehmigungslaufzeit bis	31.07.2016			
Betroffene Aufgabenträger	Stadt Euskirchen			
Betroffene Kommunen	Euskirchen			
Linienverlauf	Euskirchen Bf/ZOB - Lindenweg - Marienhospital - Euskirchen Bf (Ringverkehr) Euskirchen Bf/ZOB - Klevische Str. - Stettiner Str. - Euskirchen Bf (Ringverkehr)			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Freizeitlinie Freizeitverkehr, Stadtverkehr, Zu- und Abbringer SPNV			
Verknüpfungspunkte	Euskirchen Bf/ZOB			
Anzahl der Fahrwegvarianten	2			
Nutzkilometer (2014)	15.310,30 km			
Angebundene Einrichtungen	besondere Bedeutung zu freizeitrelevanten Zeiten: Erftstadion, Erftaue (Thermen- u. Badewelt), Marienhospital, Friedhof, Innenstadt			
Bemerkungen	Rundlinie besteht aus zwei Linienteilen, die entweder die Nord- bzw. Südstadt anbinden			
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (HVZ)	--	--	--	--
Montag – Freitag (SVZ)	--	--	--	--
Samstag (WVZ I)	--	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ II)	ca. 09:00 Uhr – 20:00 Uhr	60	11	11
Spätverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	Fr: ca. 23:00 Uhr – 01:00 Uhr Sa: 21:00 Uhr – 01:00 Uhr	60	Fr: 3 Sa: 5	Fr: 3 Sa: 5

Liniennummer	869			
Genehmigungsinhaber	SVE –Vsl. 2019 ist Übergabe an Kreis Euskirchen beabsichtigt			
Genehmigungslaufzeit bis	31.07.2016			
Betroffene Aufgabenträger	Stadt Euskirchen, Kreis Euskirchen			
Betroffene Kommunen	Euskirchen, Weilerswist			
Linienvverlauf	Euskirchen Bf/ZOB – Kessenich – Weilerwist-Lommersum			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Ergänzungslinie im Stadtbusnetz vorwiegend Schüler-, Berufs-, Versorgungsverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer SPNV			
Verknüpfungspunkte	Euskirchen Bf/ZOB			
Anzahl der Fahrwegvarianten	1			
Nutzkilometer (2014)	29.166 km (Stadtgebiet Euskirchen: 17.442 km)			
Angebundene Einrichtungen	Verschiedene Schulen			
Bemerkungen	Die Linie 869 verlässt als einzige SVE-Linie das Stadtgebiet Euskirchen. Die Finanzierung erfolgt bis 2015 einschließlich ausschließlich über die SVE, ab 2016 Mitfinanzierung durch Gemeinde Weilerswist			
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (HVZ)	06.45 Uhr – 18:45 Uhr	Einzelfahrten	6	7
Montag – Freitag (SVZ)	--	--	--	--
Samstag (WVZ I)	07.45 Uhr - 12.15 Uhr	Einzelfahrten	2	2
Sonn-/Feiertag (WVZ II)	--	--	--	--
Spätverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	--	--	--	--

Liniennummer	870			
Genehmigungsinhaber	SVE			
Genehmigungslaufzeit bis	31.07.2016			
Betroffene Aufgabenträger	Stadt Euskirchen			
Betroffene Kommunen	Euskirchen			
Linienverlauf	Euskirchen Bf/ZOB – Wüschheim – Kuchenheim – Kirchheim – (Steinbachtalsperre) – Stotzheim – Eusk. Bf/ZOB (Ringverkehr)			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Freizeitlinie im Stadtbusnetz Freizeitverkehr, Stadtverkehr, Zu- und Abbringer SPNV			
Verknüpfungspunkte	Euskirchen Bf/ZOB, Großbüllesheim Bf, Kuchenheim Bf, Stotzheim Bf (Sonnenstr.)			
Anzahl der Fahrwegvarianten	2			
Nutzkilometer (2014)	63.270,32 km			
Angebundene Einrichtungen	besondere Bedeutung zu freizeitrelevanten Zeiten: Rathaus, Thermen- u. Badewelt, Rheinisches Industriemuseum Kuchenheim, Steinbachtalsperre, Jugendheim Steinbach			
Bemerkungen (optional)	Bedienung Steinbachtalsperre: Ende April bis Ende September samstags 9:45 Uhr bis 20:00 Uhr im 120-Min-Takt, sonn- und feiertags 9:45 Uhr bis 20:00 Uhr im 60-Min-Takt			
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (HVZ)	--	--	--	--
Montag – Freitag (SVZ)	--	--	--	--
Samstag (WVZ I)	09:00 Uhr – 19:00 Uhr ²²	120	5,5	5
Sonn-/Feiertag (WVZ II)	ca. 09:00 – 20:00 Uhr ²³	60	11	11
Spätverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	Fr: ca. 23:00 Uhr – 01:00 Uhr Sa: 21:00 Uhr – 01:00 Uhr	60	Fr: 2,5 Sa: 4,5	Fr: 2,5 Sa: 4,5

²² Fahrten finden nur von Ende April bis Ende September statt.

²³ Bedienung Steinbachtalsperre Ende April bis Ende September

Liniennummer	871			
Genehmigungsinhaber	SVE			
Genehmigungslaufzeit bis	31.07.2016			
Betroffene Aufgabenträger	Stadt Euskirchen			
Betroffene Kommunen	Euskirchen			
Linienverlauf	Südstadt – Euskirchen Bf/ZOB – Memelstraße			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Kernlinie im Stadtbusnetz Schüler-, Berufs-, Versorgungs, Freizeitverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer SPNV			
Verknüpfungspunkte	Euskirchen Bf/ZOB			
Anzahl der Fahrwegvarianten	0			
Nutzkilometer (2014)	191.027,17 km			
Angebundene Einrichtungen	Marienhospital, verschiedene Schulen, Berufskolleg			
Bemerkungen (optional)	Zusätzliche Verstärkerfahrten an Schultagen, ergänzende Abbringerfahrten vom Bahnhof zwischen 19:00 Uhr und 21:00 Uhr			
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (HVZ)	ca. 6:00 Uhr – 19:00 Uhr	20	40	41,5
Montag – Freitag (SVZ)	19:00 Uhr – 22:00 Uhr	30 / 60	4,5	4
Samstag (WVZ I)	7:00 Uhr – 20:00 Uhr	60	14	14
Sonn-/Feiertag (WVZ II)	--	--	--	--
Spätverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	--	--	--	--

Liniennummer	872			
Genehmigungsinhaber	SVE			
Genehmigungslaufzeit bis	31.07.2016			
Betroffene Aufgabenträger	Stadt Euskirchen			
Betroffene Kommunen	Euskirchen			
Linienverlauf	Nordstadt – Euskirchen Bf/ZOB – Theodor-Körner-Straße			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Kernlinie im Stadtbusnetz Schüler-, Berufs-, Versorgungs, Freizeitverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer SPNV			
Verknüpfungspunkte	Euskirchen Bf/ZOB			
Anzahl der Fahrwegvarianten	0			
Nutzkilometer (2014)	183.933,20 km			
Angebundene Einrichtungen	Rathaus, Amtsgericht, Erftstadion, Kreishaus, verschiedene Schulen, Berufskolleg			
Bemerkungen	ergänzende Abbringerfahrten vom Bahnhof zwischen 19:00 Uhr und 21:00 Uhr			
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (HVZ)	ca. 06:00 Uhr – 19:00 Uhr	20	40	40
Montag – Freitag (SVZ)	19:00 Uhr – 22:00 Uhr	30 / 60	4	4
Samstag (WVZ I)	7:00 Uhr – 20:00 Uhr	60	14	14
Sonn-/Feiertag (WVZ II)	--	--	--	--
Spätverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	--	--	--	--

Liniennummer	873			
Genehmigungsinhaber	SVE			
Genehmigungslaufzeit bis	31.08.2016			
Betroffene Aufgabenträger	Stadt Euskirchen			
Betroffene Kommunen	Euskirchen			
Linienverlauf	Euskirchen Bf/ZOB - Stotzheim – (Niederkastenholz – Schweinheim / Steinbachtalsperre)			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Kernlinie im Stadtbusnetz Schüler-, Berufs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer SPNV			
Verknüpfungspunkte	Euskirchen Bf/ZOB, Stotzheim Bf (Sonnenstr.)			
Anzahl der Fahrwegvarianten	4			
Nutzkilometer (2014)	192.605,24 km			
Angebundene Einrichtungen	Verschiedene Schulen, Sparkassenzentrum, Gewerbegebiet „EURO-Park“ sowie Steinbachtalsperre und Jugendheim Steinbach			
Bemerkungen	Zusätzliche Verstärkerfahrten an Schultagen Einzelfahrten: <ul style="list-style-type: none"> • Niederkastenholz: 1 bis 2 Fahrten pro Stunde montags bis freitags, 60-Min-Takt samstags • Schweinheim: 4 bis 5 Einzelfahrten montags bis freitags • Steinbachtalsperre 3 bis 4 Einzelfahrten je Richtung von Ende April bis Ende September montags bis freitags zwischen ca. 9:30 Uhr und 18:00 Uhr 			
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (HVZ)	ca. 6:00 Uhr – 19:00 Uhr	20	39	40
Montag – Freitag (SVZ)	19:00 Uhr – 22:00 Uhr	30 / 60	6	4
Samstag (WVZ I)	7:00 Uhr – ca. 20:00 Uhr	60	14	14
Sonn-/Feiertag (WVZ II)	--	--	--	--
Spätverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	--	--	--	--

Liniennummer	874			
Genehmigungsinhaber	SVE			
Genehmigungslaufzeit bis	31.08.2016			
Betroffene Aufgabenträger	Stadt Euskirchen			
Betroffene Kommunen	Euskirchen			
Linienverlauf	Euskirchen Bf/ZOB – Kuchenheim – Flammersheim – Kirchheim			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Kernlinie im Stadtbusnetz Schüler-, Berufs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer SPNV			
Verknüpfungspunkte	Euskirchen Bf/ZOB			
Anzahl der Fahrwegvarianten	0			
Nutzkilometer (2014)	283.101,22 km			
Angebundene Einrichtungen	Rathaus, Amtsgericht, Zuckerfabrik, (Rheinisches Industriemuseum Kuchenheim), verschiedene Schulen			
Bemerkungen	Zusätzliche Verstärkerfahrt an Schultagen			
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (HVZ)	ca. 6:00 Uhr – 19:00 Uhr	20	39	41
Montag – Freitag (SVZ)	19:00 Uhr – 22:00 Uhr	30 / 60	6	3
Samstag (WVZ I)	7:00 Uhr – ca. 20:00 Uhr	60	14	14
Sonn-/Feiertag (WVZ II)	--	--	--	--
Spätverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	--	--	--	--

Liniennummer	875			
Genehmigungsinhaber	SVE			
Genehmigungslaufzeit bis	31.08.2016			
Betroffene Aufgabenträger	Stadt Euskirchen			
Betroffene Kommunen	Euskirchen			
Linienverlauf	Euskirchen Bf/ZOB – Kleinbüllesheim – Großbüllesheim – Wüschheim			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Kernlinie im Stadtbusnetz Schüler-, Berufs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer SPNV			
Verknüpfungspunkte	Euskirchen Bf/ZOB, Großbüllesheim Bf			
Anzahl der Fahrwegvarianten	0			
Nutzkilometer (2014)	171.635,66 km			
Angebundene Einrichtungen	Rathaus, Amtsgericht, verschiedene Schulen			
Bemerkungen	Verstärkerfahrt an Schultagen zur Marienschule und zum Sparkassenzentrum			
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (HVZ)	ca. 6:00 Uhr – 19:00 Uhr	20	39	40
Montag – Freitag (SVZ)	19:00 Uhr – 22:00 Uhr	30 / 60	6	3
Samstag (WVZ I)	7:00 Uhr – ca. 20:00 Uhr	60	14	14
Sonn-/Feiertag (WVZ II)	--	--	--	--
Spätverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	--	--	--	--

Liniennummer	876			
Genehmigungsinhaber	SVE			
Genehmigungslaufzeit bis	31.07.2016			
Betroffene Aufgabenträger	Stadt Euskirchen			
Betroffene Kommunen	Euskirchen			
Linienverlauf	Euskirchen Bf/ZOB – IPAS – Dom-Esch – Kuchenheim – Euskirchen Bf/ZOB (Ringverkehr)			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Ergänzungslinie im Stadtbusnetz vorwiegend Schüler-, Berufs-, Versorgungsverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer SPNV, Ergänzung zum Regionalbus			
Verknüpfungspunkte	Euskirchen Bf/ZOB, Kuchenheim Bf			
Anzahl der Fahrwegvarianten	0			
Nutzkilometer (2014)	54.822,96 km			
Angebundene Einrichtungen	Rathaus, Amtsgericht, Zuckerfabrik, Industriegebiet IPAS, verschiedene Schulen			
Bemerkungen	Iastrichtungsbezogener Rundverkehr, teilweise Ergänzung in Ergänzung zur Regionalbuslinie 806 Euskirchen – Dom-Esch - Heimerzheim zusätzliche Verstärkerfahrt an Schultagen Dom-Esch - Kuchenheim			
	Bedienungszeit	Takt in Min	Richtung IPAS	Richtung Dom-Esch
Montag – Freitag (HVZ) <i>ab Dezember 2015</i>	06.30 Uhr – 18.30 Uhr	60	6	7
Montag – Freitag (SVZ)	--	--	--	--
Samstag (WVZ I)	--	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ II)	--	--	--	--
Spätverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	--	--	--	--

Liniennummer	877			
Genehmigungsinhaber	SVE			
Genehmigungslaufzeit bis	31.07.2016			
Betroffene Aufgabenträger	Stadt Euskirchen			
Betroffene Kommunen	Euskirchen			
Linienverlauf	Euskirchen Bf/ZOB - Billig - Kreuzweingarten			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Ergänzungslinie im Stadtbusnetz vorwiegend Schüler-, Berufs-, Versorgungsverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer SPNV, punktuelle Ergänzungsfahrten zum Regionalbus			
Verknüpfungspunkte	Euskirchen Bf/ZOB, [Billig (Linie 809)]			
Anzahl der Fahrwegvarianten	0			
Nutzkilometer (2014)	17.887,16 km			
Angebundene Einrichtungen	Finanzamt, verschiedene Schulen			
Bemerkungen	Taktergänzung zur Regionalbuslinie 801			
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (HVZ)	07.00 Uhr – 15.30 Uhr	Einzelfahrten	4	4
Montag – Freitag (SVZ)	--	--	--	--
Samstag (WVZ I)	--	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ II)	--	--	--	--
Spätverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	--	--	--	--

Liniennummer	878			
Genehmigungsinhaber	SVE			
Genehmigungslaufzeit bis	31.07.2016			
Betroffene Aufgabenträger	Stadt Euskirchen			
Betroffene Kommunen	Euskirchen			
Linienverlauf	Euskirchen Bf – Wißkirchen			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Ergänzungslinie im Stadtbusnetz vorwiegend Schüler-, Berufs-, Versorgungs Stadtverkehr, Zu- und Abbringer SPNV, punktuelle Ergänzungsfahrten zum Regionalbus			
Verknüpfungspunkte	Euskirchen Bf/ZOB			
Anzahl der Fahrwegvarianten	0			
Nutzkilometer (2014)	9.820,56 km			
Angebundene Einrichtungen	Berufskolleg, Berufsbildungszentrum Euenheim, Alte Tuchfabrik			
Bemerkungen (optional)	Taktergänzung zur Regionalbuslinie 808, zusätzlich zur Linie 808 innere Erschließung von Wißkirchen			
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (HVZ)	07.00 Uhr – 15.00 Uhr	Einzelfahrten	4	4
Montag – Freitag (SVZ)	--	--	--	--
Samstag (WVZ I)	--	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ II)	--	--	--	--
Spätverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	--	--	--	--

Liniennummer	890			
Genehmigungsinhaber	SVE			
Genehmigungslaufzeit bis	30.11.2021			
Betroffene Aufgabenträger	Stadt Euskirchen			
Betroffene Kommunen	Euskirchen			
Linienverlauf	Gesamtes Stadtgebiet			
Angebotsform	Anruf-Sammel-Taxi (AST) / Linienbedarfsverkehr			
Verkehrliche Funktion	Ergänzung des festbedienten ÖPNV-Netz in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage sowie Ergänzung des Haltestellennetzes			
Verknüpfungspunkte	Euskirchen Bf/ZOB			
Anzahl der Fahrwegvarianten	Flächenbedienung und Haustürbedienung im Zielverkehr			
Abgerufene Nutzkilometer (2014)	9.356,52 km			
Angebundene Einrichtungen	flächendeckend je nach Bedienungskorridor			
Bemerkungen	Verkehrt nach Anmeldung des Fahrtwunsches bis zu 30 Minuten vor fahrplanmäßiger Abfahrt differenzierter Fahrplan je nach Bedienungskorridor			
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (HVZ)	ca. 06.00 Uhr – ca. 22.00 Uhr	60 / Einzelfahrten	max. 17	max. 16
Montag – Freitag (SVZ)	19.00 Uhr – ca. 22.00 Uhr	60 / Einzelfahrten	max. 4	max. 3
Samstag (WVZ I)	06.00 Uhr – 21.00 Uhr	60 / Einzelfahrten	max. 15	max. 15
Sonn-/Feiertag (WVZ II)	ca. 09:00 Uhr – 20:00 Uhr	60 / Einzelfahrten	max.12	max. 12
Spätverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	--	--	--	--