

Der Stadtbus Euskirchen erfolgreiches Verkehrsmanagement in einer Mittelstadt

Bis zum 2. Juni 1996 war der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in der Kreisstadt Euskirchen neben dem DB-Schienerverkehr durch regionale Buslinien geprägt, die die Verbindung der Ortsteile mit dem Zentrum und den Nachbarorten sicherstellten. Das Angebot dieser Linien war im Wesentlichen nachfrageorientiert und deutlich auf die Anforderungen des Schüler- und Berufsverkehrs ausgerichtet. Eine Vertaktung war nur in Ansätzen gegeben; abends und am Wochenende waren die Fahrpläne merklich ausgedünnt.

Die Regionalverkehrslinien bedienten im Innenstadtbereich fast ausschließlich die Hauptachsen und wiesen zudem nur wenige Haltestellen auf. Die Stadtverkehrslinie eines privaten Unternehmers erschloss zwar Innenstadtwohngebiete, das Angebot mit sechs Fahrten montags bis freitags und drei Fahrten samstags war allerdings alles andere als attraktiv. Immerhin wohnt in der Kernstadt etwa die Hälfte der inzwischen 55.000 Einwohner der Stadt. Neben der Fußgängerzone als zentralem Einkaufsbereich befinden sich in der Kernstadt auch wichtige Behörden und Versorgungseinrichtungen (Stadtverwaltung, Kreisverwaltung, Schulen, Arbeitsagentur, Theater usw.).



Stadtbus Euskirchen - erste Bus-Generation 1996



Stadtbus Euskirchen - zweite Bus-Generation 2008

Einrichtung und Organisation des Stadtbussystems

Anfang 1995 fasste der Rat der Stadt Euskirchen den Beschluss, zunächst ein Grobkonzept für ein Stadtbussystem entwickeln zu lassen, das Grundlagen hinsichtlich Linienführung, Angebotsqualität, organisatorischem und finanziellem Rahmen liefern sollte. Der Beschluss zur Umsetzung des Konzeptes erfolgte nach eingehender Beratung und der Besichtigung des Stadtbussystems in Detmold. Tag der Betriebsaufnahme des Euskirchener Stadtbusses war der 3. Juni 1996.



KundenCenter SVE

Als die für Klein- und Mittelstädte optimale Organisationsform bot sich das Modell einer Managementgesellschaft an. Mit einer solchen privatrechtlich organisierten Gesellschaft lassen sich die ÖPNV-Leistungen koordinieren und finanztechnisch abwickeln. Als sinnvoll wurde erachtet, weitere Aufgaben aus dem Verkehrsbereich zu übernehmen, wie die Parkraumbewirtschaftung und der Betrieb von Parkhäusern.

Im November 1995 erfolgte die Gründung der Stadtverkehr Euskirchen GmbH (SVE) als 100%ige Tochtergesellschaft der Stadt. Die innere Organisation der Gesellschaft schuf günstige Voraussetzungen dafür, dass die SVE im aufeinander abgestimmten kommunalen und unternehmerischen Interesse optimal handlungsfähig wurde. Das Aufgabenspektrum der Stadtverkehr Euskirchen GmbH wurde wie folgt festgelegt:

- Organisation und Durchführung des Stadtbusverkehrs,
- Bewirtschaftung der Parkhäuser,
- Dienstleistungen im Auftrag der Stadt im Bereich Parken (Bewirtschaftung der Parkscheinautomaten und Ausgabe der Bewohnerparkausweise).

Die Betriebsführerschaft für die ÖPNV-Konzessionen wurde in die Hände der SVE gelegt, während die Betriebsleistung durch die bisherigen Unternehmer erbracht wurde.

Erste Ausbaustufe: verbesserte Innenstadterschließung

Beim Aufbau des Stadtbusnetzes wurden folgende Ziele verfolgt:

- den Innenstadtbereich möglichst flächendeckend zu erschließen (max. 5 bis 6 Minuten Fußweg zur Haltestelle),

- die Fußgängerzone und die öffentlichen Einrichtungen im Kernstadtbereich möglichst umsteigefrei von allen Wohnquartieren zu erreichen,
- Parallelverkehr in größerem Umfang mit den vorhandenen Regionallinien zu vermeiden,
- einen zentralen Umsteigepunkt (Treffpunkthaltestelle) in der Kernstadt einzurichten, an dem bei möglichst geringer Wartezeit aus und in alle Richtungen umgestiegen werden kann.

Der nahezu kreisförmige Grundriss der Innenstadt ermöglichte es, diesen Bereich durch zwei Durchmesserlinien (vier Linienäste) nahezu vollständig zu erschließen. Die Detailplanung hatte das Ziel, einen Ausgleich zwischen folgenden Anforderungen zu erzielen:

- gute Erschließungswirkung,
- hohe Wirtschaftlichkeit (günstiger Fahrplanwirkungsgrad),
- hohe Betriebssicherheit.



SVE-Haltestelle mit erhöhtem Bordstein, Blindenleitsystem, Haltestellensäule und Wartehalle

Für den Stadtbusverkehr in Euskirchen wurden die ersten fünf Busse (Neoplan N 4011) beschafft - Fahrzeuge, die sich in ähnlicher Ausstattungsqualität bereits in anderen Städten bewährt hatten. Der Bus in Niederflerbauweise verfügte über eine großzügige, komfortable und behindertengerechte Ausstattung (u.a. ausfahrbare Rampe), Klimaanlage, getönte Scheiben in Wärmeschutzverglasung, Fahrgastinformationsanzeigen und Musikanlage. Anfang Juni 1996 nahm der Stadtbus Euskirchen mit zwei Durchmesser-Linien im 30-Minuten-Takt den Betrieb auf:

- Linie 871: Marienhospital - Eifelring - Bahnhof - Charleviller Platz - Eupener Straße
- Linie 872: Pappelallee - Rüdesheimer Ring - Bahnhof - Erftstadion - Nordstadt.

Zum Oktober 1996 wurde das Liniennetz geringfügig erweitert, da zu diesem Zeitpunkt das Kinocenter "Galleria" am westlichen Eingang der Fußgängerzone eröffnet wurde und durch die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in den Linienweg beider Linien einzubinden war.

Zweite Ausbaustufe: Anbindung der ersten Ortsteile

Im Dezember 1996 erfolgte nach Wirtschaftlichkeitsberechnungen der Beschluss, drei weitere Stadtbus-Linien einzurichten und mit ihnen ab Herbst 1997 die größeren Stadtteile Euskirchens zu bedienen:

- Linie 873: Euskirchen, Bahnhof - Roitzheim - Stotzheim - Niederkastenholz - Flamersheim,
- Linie 874: Euskirchen, Bahnhof, - Kuchenheim - Palmersheim - Flamersheim - Kirchheim,
- Linie 875: Euskirchen, Bahnhof - Appelsgarten - Kleinbüllesheim - Großbüllesheim.

In diesem Bedienungsgebiet wohnten weitere 18.500 Einwohner. Darüber hinaus wurden die vom Stadtbus bisher nicht erschlossenen Innenstadtbereiche, insbesondere das Gewerbegebiet an der Roitzheimer Straße und das im Ausbau befindliche Wohngebiet Appelsgarten, in die Bedienung integriert.

Die zusätzlichen Linien verkehrten zunächst im 30-Minuten-Takt; dies hatte eine Verdreifachung des bisherigen Angebots zur Folge. Am Bahnhof in Euskirchen wurden die Anschlüsse der fünf Stadtbuslinien untereinander sowie zu den Regionalbussen und zu den Zügen der DB hergestellt. Weiterhin wurden die Linien 871 und 872 - zunächst in den Hauptverkehrszeiten - auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet.



Verkaufsbereich KundenCenter SVE

Dritte Ausbaustufe: Integration des Regionalverkehrs

Hierbei erfolgte die Anbindung weiterer Ortsteile an die Euskirchener Innenstadt. Diese Ausweitung der Bedienung war gekennzeichnet durch:

- einen 30-Minuten-Takt,
- den Einsatz komfortabler Niederflur-Midibusse,
- sukzessiv modernisierte und mit Hochbord (24 cm) versehene behindertengerechte Haltestellen,
- umfangreiche Informations- und Marketingaktivitäten.

Dieser Ausbau hat in den übrigen Ortsteilen den Wunsch nach einer vergleichbar guten Bedienung stetig wachsen lassen. Nun waren diese Ortschaften auch bisher keineswegs vom ÖPNV abgeschnitten. Besonders die von der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) betriebenen Linien 801 (Euskirchen - Bad Münstereifel) und 808 (Euskirchen - Mechernich – Kall) nehmen neben ihrer Aufgabe als Regionalverbindung der Ortsteile Rheder, Kreuzweingarten, Euenheim und Wißkirchen wichtige innerstädtische Erschließungsfunktionen wahr. Allerdings wies die damals vorhandene Angebotsdichte doch einige Mängel auf, denn lediglich in den Hauptverkehrszeiten wurde annähernd ein Stundentakt angeboten. Die parallelen Schienenverbindungen konnten in Richtung Mechernich aufgrund fehlender Zwischenstationen keine und in Richtung Bad Münstereifel wegen der z.T. ungünstig zu den Siedlungsbereichen gelegenen Haltepunkte nur eine unzureichende innenstädtische Verbindung herstellen.

Um auch den genannten Ortsteilen ein Angebot stadtbusähnlicher Qualität anbieten zu können wurde der Fahrplan der beiden Linien 877 (Euskirchen – Kreuzweingarten) und 878 (Euskirchen – Wißkirchen) durch zusätzliche Leistungen auf zwei Fahrten je Stunde und Richtung ab August 1998 verdichtet. Das integrierte Fahrplanangebot der Linien 801/877 und 808/878 wird innerhalb des Stadtgebiets unter der jeweils dem Stadtbus-Nummernblock zugehörigen Liniennummer 877 bzw. 878 geführt.

Zur Anbindung weiterer 1997 nicht vom Stadtbus bedienter Ortsteile wurde im August 1998 die zusätzliche Linie 876 eingerichtet, die in Kuchenheim eine fahrplanmäßige Verknüpfung mit der Linie 874 zum Euskirchener Zentrum erhielt. Die neue Linie führte über den DB-Haltepunkt Kuchenheim und die Ortschaft Weideseim nach Dom-Esch und wurde im 30-Minuten-Takt bedient.

Die bisherigen Ortsteillinien 873 - 875 hatten nach nicht einmal einjährigem Betrieb so großen Zuspruch gefunden, dass hier - analog zu den Innenstadtlinien 871 und 872 - der 15-Minuten-Takt zwischen 6.00 und 8.30 Uhr sowie zwischen 12.30 und 18.30 Uhr eingeführt wurde. Auf den Innenstadtlinien 871 und 872 wurde an Samstagnachmittagen die Betriebszeit analog zu den Ortsteillinien um etwa zwei Stunden bis 18.30 Uhr ausgedehnt.

Insgesamt kamen neben den bisher 15 verkehrenden Stadtbussen ab August 1998 weitere sechs baugleiche Fahrzeuge zum Einsatz.

Zum September 1999 wurden dann auf den Linien 871 bis 875 auf Grund der Nachfragesteigerung der 15-Minuten-Takt auch auf die Nebenverkehrszeiten bis 18.30 Uhr ausgeweitet.

Integration des Schülerspezialverkehrs

Die Stadt Euskirchen betrieb bis zum Schuljahr 1997/98 einen umfangreichen Schülerspezialverkehr nach Freistellungsverordnung, für den insgesamt 14 Busse eingesetzt wurden. Ab dem Schuljahresbeginn 1998/99 im August 1998 wurde dieser Verkehr in die Zuständigkeit der SVE überführt, um ihn als Linienverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz zu betreiben. Die SVE trat in die Verträge zwischen der Stadt Euskirchen und den beauftragten Privatunternehmen ein. Es wurden sechs zusätzliche Schülerverkehrslinien eingerichtet (861 – 866).



Detail Stadtbus - Konferenzbestuhlung

Die Übernahme des Schülerverkehrs erfolgte nicht zuletzt mit der Absicht, mittelfristig die sich anbietenden Synergieeffekte, die mit der Integration von Schülerverkehrsleistungen in das Stadt- und Regionalbusangebot einhergehen, zu einer rationelleren Betriebsabwicklung zu nutzen. Aufgrund der dispersen Lage der Schulstandorte und der bestehenden Schulanfangszeiten ist hier noch keine abschließend befriedigende Lösung gefunden.

Ergänzung Anrufsammeltaxi

Als Ergänzung zum Bussystem wurde das Anrufsammeltaxi (AST) eingerichtet. Es bedient in den Zeiten, in denen der Stadtbus nicht verkehrt, zudem stellt es die Verbindungen zwischen den Ortsteilen und zum Zentrum sicher, sofern hier keine Buslinie vorhanden ist. Dass das AST gut angenommen wird, belegen die Nutzerzahlen.

Treffpunkthaltestelle und Haltestellenanlagen

Die Treffpunkthaltestelle sollte möglichst zentral angelegt werden, d.h. in fußläufiger Nähe insbesondere zur Fußgängerzone. Daher kamen bei der Wahl des Standorts zunächst die Kirchstraße am nördlichen Ende der Fußgängerzone und die Wilhelmstraße an deren entgegengesetztem Ende in Betracht.

Da es andererseits unstrittig war, dass beide Linien über den nur ca. 100 m von der Wilhelmstraße entfernten Bahnhof geführt werden sollten, fiel letztlich die Entscheidung, die Treffpunkthaltestelle unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude auf dem dortigen Parkplatz anzulegen. Bedingt durch die umfangreiche Erweiterung des Stadtbussystems war die Aufnahmekapazität der Treffpunkthaltestelle bereits Ende 1997 erreicht. Da das Bahnhofsumfeld einer städtebaulichen und gestalterischen Überarbeitung, insbesondere jedoch einer verkehrstechnischen Optimierung des gesamten Busverkehrs bedurfte, wurde 1998 ein Ideenwettbewerb ausgelobt. Das Ergebnis, ein bumerangförmiger überdachter Busbahnsteig für den Regional- und Stadtbusverkehr unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude, wurde im Mai 2000 in Betrieb genommen. Die Treffpunkthaltestelle verfügt über einen zentralen und erhöhten Bussteig, der von den Bussen im Linksverkehr angefahren wird. Dies ermöglicht das stufenlo-

se, behindertengerechte Umsteigen ohne Betreten der Fahrbahn. Es können je Fahrtrichtung bis zu sechs Stadtbusse gleichzeitig halten.



Treffpunkthaltestelle am Bahnhof

Die in der ersten Stufe eingerichteten Stadtbuslinien 871 und 872 bedienten 94 Haltestellen, deren Anzahl mit den neuen Linien 873 - 878 bis 1999 auf über 230 Haltestellen angestiegen ist. Jede Haltestelle ist mit einer dreiseitigen Infosäule ausgestattet, die gleichzeitig als Haltestellenzeichen gemäß StVO dient und an der auf sechs Flächen (DIN-A3-hoch) alle erforderlichen Informationselemente (Fahrplan, Liniennetzplan, Tarifinformationen und Eigenwerbung) angebracht sind. Die Dreieckskonstruktion der Infosäule besitzt den Vorteil, dass der Informationsträger einerseits wenig Platz im Straßenraum bzw. im Gehwegbereich einnimmt, andererseits viel Fläche für die Unterbringung der erforderlichen Informationselemente bietet und zudem leicht zu versetzen ist. Die in Form und Farbe ansprechende Gestaltung der Infosäule verdeutlicht die Präsenz des Stadtbusses im Straßenbild.



Detail Stadtbus – Videokameras

Tarif- und Vertriebssystem

Der Stadtbusverkehr in Euskirchen ist tariflich in den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) integriert. Die Verbundverträge lassen nur zeitlich und räumlich begrenzte Sonderangebote zu, so dass in den ersten Jahren nur das Euskirchen-Ticket im Rahmen des 9-Uhr-UmweltTickets ausgegeben werden konnte; es galt allerdings auch in den Nahverkehrsmitteln der übrigen Verkehrsträger im Stadtgebiet. Das VRS-Tarifsortiment ist nach und nach in wichtigen Teilen ergänzt und den heutigen Erfordernissen an einen attraktiven Verbundtarif angepasst worden. In Euskirchen wurde von vornherein auf den Barverkauf von Fahrscheinen durch das Fahrpersonal verzichtet. Deshalb sind die Busse mit Fahrscheinautomaten ausgerüstet. Das Vertriebsnetz wurde durch stationäre Automaten an wichtigen Haltestellen ergänzt.

Öffentlichkeitsarbeit und Kundeninformation

Parallel zur Gründung der Stadtverkehr Euskirchen GmbH erfolgte die Entwicklung eines CI/CD-Konzepts für den Stadtverkehr. Die Farben Blau und Gelb wurden so zu unverwechselbaren Identifikationsmerkmalen des Euskirchener Stadtbusse.

Die Einführung des Stadtbusverkehrs wurde von einer breit angelegten Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Großer Wert wurde auch auf eine umfassende Fahrgastinformation gelegt. Neben den vielfältigen, einheitlich gestalteten Informationselementen an den Haltestellen gehört dazu die jährliche Verteilung des Stadtbusfahrplans in alle Haushalte der Stadt.

KundenCenter

Im Mai 2000 wurde ein modernes Kundenzentrum unmittelbar an der ebenfalls neu gestalteten Treffpunkthaltestelle eröffnet. Die Mitarbeiter der SVE bieten hier den Bürgerinnen und Bürgern eine individuelle und kostenlose Mobilitätsberatung für Bus, Bahn und Anrufsammeltaxi mit dem Ziel, schnell und preiswert das jeweilige Reiseziel innerhalb und außerhalb Euskirchens bzw. des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) zu erreichen.



Eingangsbereich SVE-KundenCenter

Das Leistungsspektrum des KundenCenter ist dabei vielfältig:

- Vertrieb aller Tarifangebote des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg; die Reiseverbindungen werden als kostenlose Computerausdruck gleich mitgeliefert,
- Vermietung von Einstellplätzen in den von der SVE bewirtschafteten Parkhäusern; Ausstellung der Ausweise zum Bewohnerparken,
- Vertrieb von Eintrittskarten für eine Vielzahl von Veranstaltungen (u.a. KölnTicket, BonnTicket, CTS).

Ergänzend zum KundenCenter ist der InfoPunkt, der sich auf dem ZOB befindet, in seiner Funktion als weitere Anlaufstelle ausgeweitet worden. Neben dem Fahrscheinverkauf und einer umfassenden Auskunft zu Bus und Bahn werden hier inzwischen auch Stadt- und Tourismusinformationen angeboten.



Der InfoPunkt am ZOB

Erfolg und Konsolidierung

Nutzen im ersten Jahr des Stadtbusbetriebes rd. 600.000 Kunden den Stadtbus, sind es inzwischen rund fünf Millionen Fahrgäste.

Im Jahre 2002, zeitgleich mit dem 700-jährigen Bestehen der Stadt Euskirchen, kam der Stadtbus in sein siebtes Betriebsjahr. Dabei stand die Stadtverkehr Euskirchen GmbH vor der Aufgabe, nach der Aufbauphase eine Phase der Konsolidierung einzuleiten, um die Weiterführung des Stadtbussystems im Hinblick auf die Finanzierbarkeit zu sichern. Ein wichtiger Schritt hierzu war deshalb die Fahrplanumstellung zum 1. September 2002.

Auf gutachterlicher Grundlage wurden die fünf Kernlinien, die bis dahin im 15-Minuten-Takt verkehrten, in einen 20-Minuten-Takt überführt. Eine Linie (879) wurde aufgegeben, wobei die Bedienung der betroffenen Ortsteile durch andere Linien erhalten blieb. Ebenso musste der sog. JobExpress wegen ungünstiger Kostenstruktur eingestellt werden; die Bedienung der beiden Endpunkte Mercator-Kaserne und Sparkassenzentrum wurde allerdings durch die Verlängerung der Linie 871 und die neue Führung der Linie 873 kompensiert.

Eine weitere finanzielle Stabilisierung des Busbetriebes wurde mit dem Fahrplanwechsel Ende 2006 eingeleitet. Die wichtigste Neuerung war, die Angebotsdichte des 20-Minuten-Taktes auf den Kernlinien 871 – 875 in der Hauptverkehrszeit beizubehalten, während in der Normalverkehrszeit auf eine 30-minütige Bedienung gegangen wurde. Neu war dabei die Einführung von zwei sog. Freizeitlinien (860 und 870), die freitags und samstags abends eine Bedienung bis 1 Uhr anbieten. Diese beiden Linien verkehren zudem sonntags ganztägig und binden in den Sommermonaten auch das Freizeitgebiet an der Steinbachtalsperre an.

Erneuerung Busflotte

Eine erste Neubeschaffung bei den Bussen erfolgte 2001. Es handelte sich um einen sog. Centroliner der Fa. Neoplan, der erste 12 m-Bus der Stadtbusflotte. Dieser Bus wurde in dreitüriger Niederflerausführung geliefert.

Zum 1. 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 sog. Kernlinien 860, 870 und 871 - 875. Die Fa. Laschke stellt die Bedienung der sog. Ergänzungslinien 869, 876 - 878 und der Schülerlinien 861 - 866 sicher.

Nachdem die erste Generation der Stadtbusse 10 bzw. 12 Jahre im Einsatz war stand 2008 die Beschaffung neuer Busse an. Zum 1. August 2008 hat die SVE 17 neue Busse durch die RVK beschaffen lassen. Dabei handelt es sich um neun Midibusse (10,50 m) und acht Standardbusse (12 m) des Typs Citaro der Fa. Evobus/Mercedes-Benz.



Die neuen Busse zeichnen sich durch ihre EEV-Technik aus und erfüllen bereits den Euro-5-Grenzwert. Die farbliche Rundumgestaltung der Busse wurde - wenngleich in leicht modifizierter Form - beibehalten. Ebenso finden sich in den neuen Bussen bewährte Ausstattungsmerkmale wie Klimaanlage, getönte Scheiben und Radio; neu ist eine Videoüberwachung.

Angebotsausweitung als Folge struktureller Veränderungen

Mit der VRS-Verbunderhebung 2009 hat sich für die SVE gezeigt, dass in den letzten Jahren erhebliche Veränderungen im Nutzerverhalten der Fahrgäste stattgefunden haben. Dies führt zu einem für die SVE deutlich geringeren Anteil an den Fahrgeldeinnahmen. Deshalb war es erforderlich, durch ein verbessertes Angebot wieder mehr Kunden auf den Stadtbus zu bringen, insbesondere Bahnpendler. Als Konsequenz hat die SVE zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 bei den Hauptlinien 871 bis 875 auf den Stammstreckenbereichen einen ganztägig durchgehenden 20-Minuten-Takt eingeführt. Gleichzeitig wurde die Bedienungszeit montags bis freitags um eine Stunde bis 22 Uhr verlängert.

EU-Verordnung und Zukunft des Stadtbussystems

Im Zuge der Umsetzung der EU-Verordnung 1370/2007 muss die SVE, will sie in der bisherigen Form weiterbestehen, den überwiegenden Teil der Stadtbusleistung künftig selbst erbringen. Gegenwärtig werden aber die Fahrleistungen - Busse und Fahrpersonal - durch örtliche Unternehmen im Auftrag der SVE erbracht, so, wie es in vielen anderen Stadtbusstädten ebenfalls der Fall ist. Die Weiterführung dieses Systems steht damit nicht im Einklang mit der EU-Verordnung. Angedachte Lösungen, die den ÖPNV auch weiterhin in kommunaler Planung und Finanzierung halten sollen, werden von externen Unternehmen, die selber den ÖPNV durchführen wollen, kritisch gesehen und vor Gericht durch die Instanzen gebracht. Insofern ist das Weiterbestehen der derzeitigen Stadtbussysteme in Euskirchen und in NRW, die in Betrieb und Infrastruktur seit Mitte der 90er Jahre mit großem kommunalem Aufwand und mit hoher Förderung des Landes aufgebaut wurden, in Qualität und Finanzierung völlig offen.

Stand: Februar 2018