

## **Szenario: Verbesserung des ÖPNV-Angebotes – das Beispiel Stadtbus Euskirchen**

### **Vorbemerkung:**

Die Kreisstadt Euskirchen ist Mittelzentrum im Städtedreieck Köln-Bonn-Aachen und liegt am Rande der Erft in einer ländlich strukturierten Bördelandschaft. Mit rund 55.000 Einwohnern, verteilt auf 20 Ortteile, verfügt die Einpendlerstadt über eine ausgewogene Bevölkerungs- und Altersstruktur. Politisch wird die Stadt von einer absoluten, konservativen Mehrheit regiert. Finanziell hat die Stadt große Probleme und steht unter Haushaltsicherungsaufsicht der Bezirksregierung Köln.

Euskirchen verfügt über eine gute Straßenverkehrsinfrastruktur (Anschluss an die A1, B 51 und 56) und ist Bahnknoten von 3 DB-Linien (Köln – EU – Trier, Bonn – EU und EU – Bad Münstereifel).

In planerischer Hinsicht hat Euskirchen einen relativ neuen Flächennutzungsplan und darüber hinaus einen aktuellen Nahverkehrsplan.

### **Projektbeschreibung:**

Bis zum 2. Juni 1996 war der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in der Kreisstadt Euskirchen neben dem DB-Schienerverkehr durch regionale Buslinien der Regionalverkehrs Köln (RVK) 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 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 55.000 Einwohner der Stadt. Neben dem zentralen Einkaufsbereich (Fußgängerzone) befinden sich in der Kernstadt wichtige Behörden und Versorgungseinrichtungen (Stadt- und Kreisverwaltung, Schulen, Theater usw.).

Anfang 1995 fasste der Rat den Beschluss ein Grobkonzept für ein Stadtbussystem zu entwickeln das Grundlagen hinsichtlich Linienführung, Angebotsqualität, organisatorischem und finanziellem Rahmen lieferte. Der einstimmige Umsetzungsbeschluss erfolgte nach eingehender Beratung und der Besichtigung des Stadtbussystems in Detmold. Als die für Klein- und Mittelstädte optimale Organisationsform bot sich das Modell einer privatrechtlichen Managementgesellschaft an.

Im November 1995 erfolgte die Gründung der Stadtverkehr Euskirchen GmbH (SVE) als 100%ige Tochtergesellschaft der Stadt. Das Aufgabenspektrum der Stadtverkehr Euskirchen GmbH wurde wie folgt festgelegt:

- *Organisation und Durchführung des Stadtbusverkehrs,*
- *Bewirtschaftung der Parkhäuser,*
- *Bewirtschaftung der städt. 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. 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 (4 Linienäste) nahezu vollständig zu erschließen.

Für den Stadtbusverkehr wurden Niederflurbusse beschafft, die über eine großzügige, komfortable und behindertengerechte Ausstattung (u. a. ausfahrbare Rampe), Klimaanlage, getönte Wärmeschutzverglasung, Fahrgastinformationsanzeigen und Musikanlage verfügen. Am 3. Juni 1996 nahm der Stadtbus Euskirchen mit zwei Durchmesser-Linien im 30-Minuten-Takt den Betrieb auf.



Quelle: sve



Quelle: sve

### Anbindung der Außenorte:

Im Dezember 1996 erfolgte nach Wirtschaftlichkeitsberechnungen der Beschluss, 3 weitere Stadtbus-Linien einzurichten und mit ihnen ab Herbst 1997 die größeren Stadtteile Flamersheim, Großbüllesheim, Kirchheim Kuchenheim und Stotzheim zu bedienen. In diesem Bedienungsgebiet wohnten weitere 18.500 Einwohner. 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 Innenstadtlinien auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet.

### 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, mit Hochbord (24 cm) versehene behindertengerechte Haltestellen,*
- *umfangreichen Informations- und Marketingaktivitäten (u. a. neues Kundenzentrum).*

Um auch diesen Ortsteilen ein Angebot stadtbusähnlicher Qualität anbieten zu können wurde der Fahrplan der beiden Linien Euskirchen – Kreuzweingarten und Euskirchen – Wißkirchen durch zusätzliche Leistungen auf zwei Fahrten je Stunde und Richtung ab August 1998 verdichtet.

Die neuen Ortsteillinien hatten nach nicht einmal einjährigem Betrieb so großen Zuspruch gefunden, dass hier - analog zu den Innenstadtlinien der 15-Minuten-Takt eingeführt wurde – somit auf 5 von 10 Linien. Insgesamt waren inzwischen 21 Busse im Einsatz. Nutzten im ersten Jahr des Stadtbusbetriebes rd. 600.000 Kunden den Stadtbus, sind es 2008 knapp fünf Millionen Fahrgäste.

### 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).

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.

### Erfolg und Konsolidierung

Im Jahre 2002, zeitgleich mit dem 700-jährigen Bestehen der Stadt Euskirchen, kam der Stadtbus in sein 7. 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.

### Wie geht's weiter?