
Nahverkehrskonzept für die Stadt Hürth

2016 – 2025

25. April 2016

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenvorgaben für das Nahverkehrskonzept	1
1.1	Rechtliche Grundlagen.....	1
1.2	Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises	3
2	Ziele der Stadt Hürth	5
2.1	Aufgaben des Nahverkehrskonzepts	5
2.2	Leitziele des Nahverkehrskonzeptes.....	5
2.3	Qualitätsziele als Anforderungsprofil.....	8
3	Bestands- und Schwachstellenanalyse.....	20
3.1	Raum- und Siedlungsstruktur.....	20
3.2	ÖPNV-Angebot	21
3.3	Schwachstellenanalyse.....	24
3.3.1	Erschließungsqualität.....	24
3.3.2	Verbindungsqualität (Taktfolge)	26
3.3.3	Verbindungsqualität (Erreichbarkeit/Umsteigehäufigkeit).....	31
3.3.4	Verbindungsqualität (Anschlussicherung/Umsteigeweglänge)	32
3.4	Weitere Schwachstellen	33
3.4.1	Schwachstellen aus Befragung zum Mobilitätsverhalten	33
3.4.2	Schwachstellen gemäß NVP Rhein-Erft-Kreis	35
3.4.3	Schwachstellen gemäß Angaben Stadt Hürth/SWH	35
3.5	Handlungsbedarf im Rahmen Nahverkehrskonzept	36
4	Angebotsbeschreibung und mögliche Maßnahmen..	37
4.1	Angebotsbeschreibung	37
4.2	Mögliche Maßnahmen.....	40
4.2.1	Maßnahmen im Stadtbus- und AST-Verkehr	40
4.2.2	Weitere Maßnahmen	49

4.3	Infrastruktur und Barrierefreiheit.....	49
5	Linienbündelung und Direktvergabe	51
5.1	Linienbündelung.....	51
5.2	Direktvergabe.....	53
6	Finanzierungsplanung	55
7	Anlagen.....	57
7.1	Liniensteckbriefe	57
7.2	Schwachstellen	67

Abbildungsverzeichnis

Bild 2-1:	Anforderungen an die Erschließungsqualität im ÖPNV der Stadt Hürth (Quelle: NVP Rhein-Erft-Kreis in Anlehnung an FGSV, 2010)	9
Bild 2-2:	Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im ÖPNV der Stadt Hürth (Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010 / Verkehrszeiten Stadt Hürth/SVH)	10
Bild 2-3:	Anforderungen an die Erreichbarkeit des Kernbereichs der Stadt Hürth (Quelle: in Anlehnung an FGSV, 2010 (Erreichbarkeit zentraler Orte)	10
Bild 2-4:	Anforderungen an die Umsteigeweglänge an Verknüpfungspunkten in Hürth (Quelle: NVP Rhein-Erft-Kreis)	11
Bild 2-5:	Stadtbus und Anruf-Sammeltaxi als Komponenten eines ÖPNV-Gesamtsystems	12
Bild 2-6:	Zielwerte für Anschlussqualitäten im ÖPNV der Stadt Hürth (Quelle: FGSV, 2010)	13
Bild 2-7:	Ausstattungsstandards von Haltestellen des Stadtbus Hürth	14
Bild 2-8:	Ausrüstungsstandards von Fahrzeugen des Stadtbus Hürth	16
Bild 2-9:	Zielwert des Qualitätsziels Pünktlichkeit im Stadtbusverkehr Hürth	18
Bild 3-1:	Einwohner mit Hauptwohnsitz in der Stadt Hürth zum 31.05.2015 (Quelle: Stadt Hürth)	20
Bild 3-2:	Stadtbus- und Regionalbuslinien im Stadtgebiet Hürth (Bezug: Fahrplan 2015)	22
Bild 3-3:	Schülerlinien im Stadtgebiet Hürth (Bezug: Fahrplan 2015) .	23
Bild 3-4:	Erschließungsqualität im Stadtgebiet Hürth (Grundlage: Fahrplan 2015, Werktag und Samstag, Normalverkehrszeit)	25
Bild 3-5:	Verbindungsqualität im Stadtgebiet Hürth, hier: Bedienungshäufigkeit (Taktfolge) Montag – Freitag (Grundlage: Fahrplan 2015)	27
Bild 3-6:	Verbindungsqualität im Stadtgebiet Hürth, hier: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen (Fahrtenfolge) Montag – Freitag (Grundlage: Fahrplan 2015 ohne AST-Angebot)..	28

Bild 3-7:	Verbindungsqualität im Stadtgebiet Hürth, hier: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen (Fahrtenfolge) Montag – Freitag (Grundlage: Fahrplan 2015 inkl. AST-Angebot)	29
Bild 3-8:	Verbindungsqualität im Stadtgebiet Hürth, hier: Erreichbarkeit verschiedener Ziele aus den Stadtteilen (Grundlage: Fahrplan 2015)	32
Bild 4-1:	Betriebszeiten im Stadtbusverkehr Hürth (Quelle: Stadt Hürth/SVH)	39
Bild 4-2:	Verlängerung Linie 718 in das Neubaugebiet Fischenich	42
Bild 4-3:	Anbindung von Efferen an Hürth-Kalscheuren durch Taxibus	44
Bild 4-4:	Anbindung von Hürth an Köln-Marsdorf	46
Bild 4-5:	Liniennetz Stadtbus am Sonntag	47
Bild 4-6:	Erschließung des Stadtgebietes Hürth im Maßnahmenfall „Stadtbus am Sonntag“ (Einzugsbereich der Haltestellen: 600 m Luftlinien)	48

Anlagenverzeichnis

Anlage 7.1-1: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 711	58
Anlage 7.1-2: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 712	59
Anlage 7.1-3: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 713	60
Anlage 7.1-4: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 714	61
Anlage 7.1-5: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 715	62
Anlage 7.1-6: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 717	63
Anlage 7.1-7: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 718	64
Anlage 7.1-8: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 720	65
Anlage 7.1-9: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – AST (Stand: Fahrplan 2015)	66
Anlage 7.2-1: Übersicht Schwachstellen generell + Stadtbus (Teil 1).....	68
Anlage 7.2-2: Übersicht Schwachstellen generell + Stadtbus (Teil 2).....	69
Anlage 7.2-3: Übersicht Schwachstellen Stadtbahn / SPNV.....	70
Anlage 7.2-4: Übersicht Schwachstellen Regionalbus.....	71

1 Rahmenvorgaben für das Nahverkehrskonzept

1.1 Rechtliche Grundlagen

Das Nahverkehrskonzept für die Jahre 2016 – 2025 der Stadt Hürth entspricht inhaltlich einem Nahverkehrsplan (NVP) und soll

- eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Stadt Hürth schaffen,
- ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht.

Für einen Nahverkehrsplan relevant sind die Gesetze, die sich mit Organisation, Finanzierung und Genehmigung der Verkehre befassen.

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße ist am 03.12.2009 in Kraft getreten. In der Verordnung wird der Rechtsrahmen für die zuständige Behörde im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs (Aufgabenträger) festgelegt. Wesentliche Eckpunkte der EU-VO 1370/2007 sind:

- Die Verordnung verlangt einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wenn die Verkehrsunternehmen als Gegenleistung ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichzahlungen erhalten. Die Form des Auftrages ist nicht vorgegeben.
- Der Aufgabenträger kann entscheiden, ob der Verkehr selbst erbracht, im Rahmen einer Direktvergabe an ein kommunales Unternehmen vergeben oder einem wettbewerblichen Verfahren unterzogen wird.
- Eine Direktvergabe an einen „internen Betreiber“ kann erfolgen, sofern mehrere Voraussetzungen gegeben sind. U.a. muss der Auftraggeber über den Betreiber eine Kontrolle ausüben wie über seine eigenen Dienststellen und der Betreiber muss das sog. Gebietskriterium beachten.

Es besteht Wahlfreiheit für die kommunalen Aufgabenträger zwischen Ausschreibung und Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen.

Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Das Gesetz vom 01.05.2002 verfolgt das Ziel, die Benachteiligung behinderter Menschen zu beseitigen. Danach sollen u. a. bauliche Anlagen und Verkehrsmittel barrierefrei gestaltet sein, um behinderten Menschen eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.

Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 01.01.2013 an die Vorgaben der EU-Verordnung 1370/2007 angepasst. Es beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im ÖPNV sowie für das Genehmigungsverfahren. Das novellierte PBefG räumt den Aufgabenträgern die Möglichkeit ein, alle Instrumente der VO 1370/2007 zu nutzen, so u.a. auch die Möglichkeit der Direktvergabe.

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8, Absatz 3 geregelt. Der Aufgabenträger (hier Stadt Hürth) definiert im Nahverkehrsplan u.a. „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“. Der Nahverkehrsplan ist somit **das** Steuerungsinstrument zur Entwicklung des ÖPNV.

Die Genehmigungsbehörde (hier Bezirksregierung Köln) hat den vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, so auch die dort definierte „ausreichende“ Verkehrsbedienung. Eine Genehmigung kann versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht mit den Zielen des Nahverkehrsplans im Einklang steht.

Der Nahverkehrsplan hat zudem die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs fordert das PBefG bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit. Ausnahmen davon sind im NVP zu benennen und zu begründen.

ÖPNVG NRW

Die in den Bundesgesetzen auf die Länder übertragenen Aufgaben werden für das Land Nordrhein-Westfalen durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) geregelt. Nach dem ÖPNVG NRW ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte sowie derjenigen mittleren und großen kreisangehörigen Städte, die ein

eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind. Dies gilt auch für den schienengebundenen ÖPNV mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Für diesen nehmen die Zweckverbände die Aufgabenträgerschaft wahr.

Nach den §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger verpflichtet, für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser Plan dient der Sicherung und der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und soll eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV schaffen. Bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung eines Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Ziele von Raumordnung und Landesplanung zu beachten. Die Belange des Umweltschutzes, die Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.

Betrauung der Stadtwerke Hürth

Die Stadt Hürth hat zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge die Stadtwerke Hürth (SWH) mit Ratsbeschluss vom 19.12.2006 mit der Durchführung des Stadtbusverkehrs sowie der AST-Verkehre im Gebiet der Stadt Hürth betraut. Der Betrauungsbeschluss verpflichtet die SWH, die ihr genehmigten Linienverkehre unter Beachtung der Anforderungen der jeweils gültigen Nahverkehrskonzepte bis zum 31.12.2016 zu erbringen. Damit hat die Stadt Hürth im öffentlichen Verkehrsinteresse den Stadtbusverkehr auf ihrem Gebiet, der Gegenstand dieses Nahverkehrskonzepts ist, durch die Betrauung sichergestellt.

Die Stadt Hürth beabsichtigt, die von den Stadtwerken Hürth (Sparte ÖPNV) im Hürther Stadtgebiet erbrachten Verkehrsleistungen auch in Zukunft den Stadtwerken Hürth (Sparte ÖPNV) per Direktvergabe auf Basis der EU VO 1370/2007 als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung aufzuerlegen.

1.2 Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises

Der Verkehrsausschuss des Rhein-Erft-Kreises hat am 21. Mai 2015 die Offenlage der Entwurfsfassung des Nahverkehrsplan 2015 – 2020 für den Rhein-Erft-Kreis beschlossen und damit das gesetzlich vorgesehene Beteiligungsverfahren eingeleitet. Die Stadt Hürth hat an der vorliegenden Entwurfsfassung des NVP für den Rhein-Erft-Kreis aktiv mitgewirkt.

Der Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr der Stadt Hürth hat am 01.12.2015 das Einvernehmen zu der im Verkehrsausschuss des Rhein-Erft-Kreises am 18.11.2014 vorgelegten Fassung des NVP einschließlich der Stellungnahme der Verwaltung des Rhein-Erft-Kreises zu den Anregungen der beteiligten Städte erteilt, soweit es die Eingaben der Stadt Hürth betrifft.

Die Stadt Hürth behält sich vor, zu einem späteren Zeitpunkt auf die Verlängerung der Stadtbahnlinie 18 sowie auf die angesprochenen Maßnahmen zu Linie 910 und Linie 978 zurück zu kommen.

Unter dieser Voraussetzung definiert der NVP des Rhein-Erft-Kreises auch den Rahmen für die Ausgestaltung der Stadtbus- und AST-Verkehre im Stadtgebiet Hürth.

2 Ziele der Stadt Hürth

2.1 Aufgaben des Nahverkehrskonzepts

Das Nahverkehrskonzept soll dazu beitragen, das erreichte Niveau der Stadtbus- und AST-Verkehre in der Stadt Hürth zu halten und auszubauen. Gleichzeitig ergänzt das Nahverkehrskonzept der Stadt Hürth den Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises zum Wohle eines lückenlosen ÖPNV-Angebotes für die Bevölkerung. Auf diese Weise wird die Mobilität der Bevölkerung in Hürth sichergestellt. Lebensqualität und Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Stadt Hürth werden erhalten bzw. verbessert.

Ein weiterer Zweck des Nahverkehrskonzepts ist es, Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot im Stadtbus- und AST-Verkehr festzulegen. Die Qualitätsziele sind der Garant für einen attraktiven ÖPNV und für einen fairen Wettbewerb. Sie sind für alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich.

Das Nahverkehrsangebot muss zudem die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge befriedigen. Daraus ergeben sich die nachfolgenden Leitziele und Qualitätsziele für die Nahverkehrsplanung der Stadt Hürth.

2.2 Leitziele des Nahverkehrskonzeptes

Sicherung der ÖPNV-Mobilität

Das ÖPNVG NRW fordert von der Stadt Hürth als Aufgabenträger, für die Sicherung der ÖPNV-Mobilität im Stadtgebiet und damit für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten zu sorgen. Dies bedeutet, dass auch in weniger dicht besiedelten Gebieten und zu nachfrageschwachen Zeiten ein Mindestangebot im ÖPNV zur Verfügung stehen muss. Hier sind die Vorteile der differenzierten Bedienung (flexible Betriebsformen) zu nutzen.

Da sich die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nicht auf städtische Verkehre beschränken, ist eine durchgehende Transportkette mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu garantieren. Diese durchgehende Transportkette bedient gleichermaßen lokale, nachbarörtliche und regionale Verkehre und berücksichtigt dabei die Ansprüche aller Zielgruppen und Fahrtzwecke.

Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Die Attraktivität des ÖPNV ist Voraussetzung für seine Wirtschaftlichkeit. Die Ziele der Stadt Hürth zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ergeben sich aus den folgenden vier Punkten:

- Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur im Stadtgebiet Hürth durch eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Erft-Kreises bzw. der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR).
- Steigerung der Angebotsqualität durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten, durch eine Priorität für Taktverkehre und durch eine Verbesserung der Anschlusssituationen an zentralen Verknüpfungspunkten.
- Steigerung der Beförderungsqualität durch eine kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks, durch eine nutzergerechte Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie durch Einhaltung von vereinbarten Qualitätsstandards.
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen.

Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

Wie alle anderen öffentlichen Aufgaben steht der Stadtbusverkehr in Hürth unter der Vorgabe der sparsamen und effizienten Mittelverwendung. Öffentliche Mittel müssen zielgerichtet und sorgsam ausgegeben werden. Es ist daher bei jedem Angebot, das in das Nahverkehrskonzept als Planungsgröße aufgenommen ist, zu fragen, wie es möglichst preisgünstig erbracht und wie es möglichst ertragswirksam ausgestaltet werden kann.

Verzahnung von lokalem und regionalem ÖPNV

Die Fahrplangestaltung soll grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachten, damit fahrplanmäßige Übergänge zwischen allen Produkten des ÖPNV eingerichtet und die Prämissen des Zusammenspiels einer nach Verkehrsaufgaben differenzierten Produktpalette erfüllt werden können. Dies setzt eine entsprechend abgestimmte Linienplanung voraus.

Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Einschränkungen

Das Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erlegt einem Nahverkehrsplan u.a. auf, „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“. Für diese Personengruppe müssen daher besondere Ausstattungsmerkmale im ÖPNV-Angebot vorgesehen werden, die nachfolgend beispielhaft aufgeführt sind:

- Einsatz moderner Niederflurtechnik bei Neu- und Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen,
- Vorhaltung ausreichender Aufstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und schwere Lasten in den Fahrzeugen,
- Verbesserung der Information durch Ergänzung der Fahrplantabellen um Hinweise auf den Einsatz von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik und auf behindertengerecht eingerichtete Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte,
- Berücksichtigung der Information zur Haltestellenausstattung (z.B. Abstellmöglichkeiten für Rollstühle und Rollatoren) und Fahrzeugausrüstung bei der Online-Verbindungssuche,
- Anstreben eines möglichst niveaufreien (stufenlosen) Zugangs zu Haltestellen, besonders bei Verknüpfungshaltestellen (z.B. Rampen, Aufzüge),
- Anstreben eines möglichst niveaufreien Ein- und Ausstiegs durch die Anhebung der Bordsteinhöhe auf 16 cm,
- Konsequente Einführung taktiler Oberflächen (Blindenleitplatten) an den Haltestellen für eine verbesserte Orientierung für Sehbehinderte.
- Konsequente Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen mit kontrastreichen visuellen Anzeigen, zusätzlich akustische Ansagen in den Fahrzeugen.

Fehlende Informationen oder bauliche Einrichtungen behindern den Zugang zum ÖPNV z. T. erheblich. Der ÖPNV wird nur dann den Personen mit Mobilitätseinschränkungen gerecht, wenn er auf der gesamten Transportkette ihren Ansprüchen genügt.

Anforderungen von Frauen und Kindern

Eine weitere Fahrgastgruppe mit besonderen Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV stellen Frauen, Mädchen und Kinder im Allgemeinen dar. Um einem Mobilitätsverzicht im ÖPNV, hervorgerufen durch ein Unsicherheits- oder Bedrohungspotenzial an Haltestellen und in den Fahrzeugen als häufig einziges

Verkehrsmittel entgegenzuwirken, sind bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes u.a. auf folgende Punkte zu achten:

- Attraktives Angebot auch in Schwachverkehrszeiten, insbesondere im Abend- und Wochenendverkehr.
- Verbesserung des Sicherheitsempfindens an den Haltestellen durch ausreichende Beleuchtung (Straßenbeleuchtung; wo diese nicht ausreicht, sollte im Wartebereich eine zusätzliche Beleuchtung vorgesehen werden) und gute Einsehbarkeit sowie durch ausreichende Abstände zu „dunklen“ Punkten (z.B. Mauern, Hecken).
- Verbesserung der Sicherheit im Fahrzeug durch Beobachtungsmöglichkeit des Innenraums durch den Fahrer (oder eine Kamera) und eine hierfür erforderliche ausreichende Innenbeleuchtung.

2.3 Qualitätsziele als Anforderungsprofil

Anforderungen an die Erschließungsqualität

Die Haltestellen bilden den Übergang zwischen Flächennutzung und ÖPNV-System und sind der erste Berührungspunkt zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Der Einzugsbereich von Haltestellen ist vereinfacht als Kreis zu verstehen, dessen Radius die zumutbare Fußwegentfernung angibt. Die Qualität des Zugangs zum Nahverkehrssystem ist mit dieser Entfernung messbar.

Die Anforderungen an die Erschließungsqualität in der Stadt Hürth sind in Bild 2-1 dargestellt. Angegeben sind Richt- und Grenzwerte für Fußwegentfernungen zur Haltestelle (Luftlinie). Die Grenzwerte stellen einen Mindeststandard dar, der durchgehend erfüllt werden sollte und entsprechend der Schwachstellenanalyse, der Maßnahmenentwicklung sowie zukünftigen Planungen für den ÖPNV in der Stadt Hürth zugrunde liegt. Die angegebenen Richtwerte sind als Zielwerte anzustreben.

Gemeindeklasse	Haltestelleneinzugsbereich (m)			
	Bus / AST		Schiene	
	Richtwert	Grenzwert	Richtwert	Grenzwert
Kernbereich, Stadtteilzentrum, solitäre Ortsteile	300	400	400	800
Hinweise:				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Zielwerte gelten nur für Raumeinheiten mit mehr als 200 Einwohnern ▪ Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, 85% (solitäre Ortsteile), 90% (Stadtteilzentren), 95% (Kernbereich) der Einwohner innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche wohnen 				

Bild 2-1: Anforderungen an die Erschließungsqualität im ÖPNV der Stadt Hürth (Quelle: NVP Rhein-Erft-Kreis in Anlehnung an FGSV, 2010)

Anforderungen an die Verbindungsqualität

Neben der guten Erreichbarkeit aller relevanten Ziele steht die schnelle Überwindung der Distanzen im Vordergrund der Bemühungen um ein attraktives Nahverkehrssystem. Hierzu gehören insbesondere gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohnplätzen, Gewerbezentren, Schulstandorten, Einkaufszentren, Freizeitzentren etc. Dabei sind die wichtigsten Quellen und Ziele möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege miteinander zu verbinden sowie möglichst häufig zu bedienen. Die Verbindungsqualität wird durch folgende Kriterien beschrieben:

- Bedienungshäufigkeit (Taktfolge),
- Erreichbarkeit des Kernbereichs (Beförderungszeit),
- Umsteigehäufigkeit und Umsteigeweglängen.

Die angegebenen Grenzwerte stellen den Mindeststandard dar, die Richtwerte sind als Zielwerte anzustreben.

Der Fahrgast entscheidet u.a. anhand der Bedienungshäufigkeit des ÖPNV über die Wahl des Verkehrsmittels. Eine tiefe Marktdurchdringung des ÖPNV setzt eine relativ hohe Bedienungshäufigkeit (kurze Fahrzeugfolgezeiten) voraus. Die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit in der Stadt Hürth sind in Bild 2-2 dargestellt.

Verbindungen innerhalb der Stadt Hürth*		
	Taktfolgezeit [min]	
	Richtwert	Grenzwert
Hauptverkehrszeit (HVZ)	15/20	30
Normalverkehrszeit (NVZ)	15/20	30
Schwachverkehrszeit (SVZ)	30	60
* in Bezug auf Raumkategorie „hoch verdichteter Agglomerationsraum“ (Einwohnerdichte ≥ 300 EW/km ²)		
Richtwert entspricht Verkehrsband 2. Ordnung (bedeutsame Straßenverbindungen und teilweise Bahnverbindungen)		
Grenzwert entspricht Verkehrsband 3. Ordnung (i.d.R. nur Straßenverbindung)		
HVZ MF: 7:00 – 8:30 und 13:00 – 18:00 Uhr SVZ MF: vor 7:00 Uhr und nach 20:00 Uhr		
NVZ MF: 8:30 – 13:00 und 18:00 – 20:00 Uhr Sa: vor 8:00 Uhr und nach 15:00 Uhr		
Sa: 8:30 – 15:00 Uhr So: ganztägig		

Bild 2-2: Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit im ÖPNV der Stadt Hürth (Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010 / Verkehrszeiten Stadt Hürth/SVH)

Die Erreichbarkeit des Kernbereichs der Stadt Hürth spiegelt sich in den Reisezeiten im ÖPNV wieder. Die Reisezeiten zwischen Startadresse und Zieladresse sollten so gering wie möglich und die Fahrtrouten so direkt wie möglich gewählt werden. Die in Bild 2-3 angegebenen Reisezeiten zeigen den einzuhaltenen Grenzwert. Zur Einhaltung der zulässigen Reisezeiten sollen in kritischen Bereichen Beschleunigungsmaßnahmen zugunsten des ÖPNV (z.B. Busspuren, Ampelvorrangschaltungen) durchgeführt werden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen (Fußgängerzonen, Tempo-30-Zonen, Shared-Space-Bereiche) erhöhen in der Regel die Reisezeiten im ÖPNV und sollen deshalb auf den Fahrtrouten des ÖPNV vermieden werden.

Lokale Verbindungen	Grenzwert Erreichbarkeit [min]
Stadtteile Hürth – Stadtzentrum Hürth	≤ 30 min
Hinweis: Die Beförderungszeit wird ohne Zu- und Abgang bemessen	

Bild 2-3: Anforderungen an die Erreichbarkeit des Kernbereichs der Stadt Hürth (Quelle: in Anlehnung an FGSV, 2010 (Erreichbarkeit zentraler Orte))

Für die Umsteigehäufigkeit gilt die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Der Kernbereich der Stadt Hürth (Haltestelle Hürth Mitte) sollte umsteigefrei erreichbar sein. Die Umsteigeweglänge an Verknüpfungspunkten soll die in Bild 2-4 definierten Entfernungsgrenzen nicht überschreiten. Die Differenzierung nach der Anzahl Umsteiger pro Tag berücksichtigt die zunehmende Größe und Komplexität von Umsteigeanlagen infolge hoher Umsteigerzahlen.

Verknüpfungspunkt	Umsteigeweglänge [m]	
	< 1.000 Umsteiger / Tag	≥ 1.000 Umsteiger / Tag
Bus – SPNV	100	200
Bus – Stadtbahn	100	200
Bus – Bus	50	100

Bild 2-4: Anforderungen an die Umsteigeweglänge an Verknüpfungspunkten in Hürth (Quelle: NVP Rhein-Erft-Kreis)

Anforderungen an die Angebotsqualität

Nahverkehrssysteme müssen der speziellen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Raumes Rechnung tragen. Ein attraktives, funktionsgerechtes und gleichzeitig wirtschaftlich tragbares Nahverkehrsangebot lässt sich am besten durch eine Kombination verschiedener Betriebsformen erreichen (vgl. Bild 2-5). Grundlage hierfür bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette. Die Betriebsformen sind hierarchisch aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft (siehe VEP Rhein-Erft-Kreis). Bei der Gestaltung von Liniennetzen ist zu beachten, dass die Regionalbusse wegen ihrer überwiegend raumverbindenden Funktion möglichst direkt, das heißt auf kurzem Weg geführt werden. Stadtbusse mit überwiegend kleinräumig erschließender Funktion sowie Anruf-Sammeltaxen (AST) sichern die flächendeckende Raumer-schließung.

Der Einsatz von AST ist wegen ihrer geringen Kapazität begrenzt. Erfahrungen zeigen, dass der Einsatzbereich dieser Betriebsformen auf Teilräume mit 100 bis max. 500 Einwohnern/Beschäftigten sowie auf Zeiten mit entsprechend schwacher Verkehrsnachfrage beschränkt ist.

Betriebsform / Produkt	Verkehrsaufgabe
Stadtbus	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde (vielerorts auch Schülerverkehre) und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.
Anruf-Sammeltaxi (AST)	Ersetzt den Stadtbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage. Bedarfsorientierte flächendeckende Bedienung mit Taxen oder Kleinbussen nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung.

Bild 2-5: Stadtbus und Anruf-Sammeltaxi als Komponenten eines ÖPNV-Gesamtsystems

Das Zusammenspiel der Betriebsformen in einem Gesamtsystem muss einerseits die Verhältnisse zu Haupt- und Normalverkehrszeiten, andererseits die Verhältnisse zu Schwachverkehrszeiten berücksichtigen.

Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) im Stadtbusverkehr der Stadt Hürth sollen die Empfehlungen für Planung und Betrieb des ÖPNV der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2010 beachtet werden. Demnach sollte allen Fahrgästen bei Fahrten mit einer Länge von mehr als 3 km in der Regel ein Sitzplatz zur Verfügung stehen (Grenzwert). Anzustreben ist jedoch eine genügende Anzahl Sitzplätze für alle Fahrgäste auf allen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zumindest außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

Bei der Fahrplangestaltung sollen grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachtet werden. Die in der Stadt Hürth angestrebten Zielwerte für Anschlussqualitäten zeigt Bild 2-6. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sollen vor allem an Verknüpfungspunkten mit hohen Umsteigerzahlen (≥ 1.000 Umsteiger/Tag) gesichert werden, insbesondere beim Übergang zum/vom Schienenverkehr.

Anschlussicherung			
Angebotskriterium	Fahrdauer	Richtwert	Grenzwert
Anschlussicherung (Wartezeit auf Anschluss- verkehrsmittel)	bis 60 min	< 10 min	10 bis < 15 min
	über 60 min	< 15 min	15 bis < 22,5 min

Bild 2-6: Zielwerte für Anschlussqualitäten im ÖPNV der Stadt Hürth
(Quelle: FGSV, 2010)

Anforderungen an die Haltestellenausstattung

Die Haltestellenausstattung soll in erster Linie den Anforderungen der Kunden entsprechen. Sie muss als Teil der Gesamtleistung des ÖPNV erkennbar sein und darüber hinaus einen akzeptablen Service bieten. Gestaltung und Design sollen ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des Stadtbus Hürth sein und in der Bevölkerung ein positives Image bewirken. Die Ausstattung der Haltestellen muss diese Anforderungen weitestgehend bedarfsgerecht erfüllen, aber auch im Rahmen des betrieblich, straßenverkehrsrechtlich und wirtschaftlich Machbaren bleiben. In dem hier gewählten Baukastenprinzip werden bestimmten Haltestellenkategorien bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet. Die angestrebte Grundausstattung (Mindeststandard) für die Haltestellenkategorien I (zentrale Bahnhöfe, Busbahnhöfe, Rendezvous Haltestellen), II (Haltestellen mit überdurchschnittlichen Fahrgastzahlen), III (Haltestellen mit durchschnittlichen Fahrgastzahlen) und IV (Haltestellen mit unterdurchschnittlichen Fahrgastzahlen) zeigt Bild 2-7 ebenso wie zweckmäßige Ergänzungen (optional).

Haltestellenausstattung Bus				
Ausstattung	Kategorie			
	I	II	III	IV
Haltestellenkennzeichnung				
Zeichen 224 StVO	●	●	●	●
Haltestellenmast	●	●	●	●
Haltestellenbezeichnung (Name)	●	●	●	●
Liniennummer	●	●	●	●
Fahrtziel der Linie	●	●	●	●
Unternehmens- / Verbundkennzeichnung	●	●	●	●
Tarifstandort	○	○	○	○
Fahrgastinformation				
Aushangfahrplan	●	●	●	●
Tarifinformation	●	●	●	●
Grundlegende Service-Informationen	●	●	●	●
Dynamische Fahrgastinformation	●	●	○	
Liniennetzplan	●	●	○	○
Haltestellenplan	●	○		
Stadtplan/Umgebungsplan	●	○		
Wegweisung innerhalb der Haltestelle	●	○		
Wegweisung von der Haltestelle	●	○		
Uhr	●	○		
Telefon	○	○		
Lautsprecher	●	○		
Hinweise auf weitergehende Serviceangebote	●	●	○	
Haltestellenausstattung				
Wetterschutz / Fahrgastunterstand	●	●	●	○
Sitzgelegenheit	●	●	●	○
Abfallbehälter	●	●	●	●
Vitrine	●	●	●	○
Beleuchtung	●	●	●	○
Ausreichend breite und sichere Aufstellfläche	●	●	●	●
Fahrbahnquerungshilfen	●	●	●	●
Notrufsäule / Infosäule	○	○	○	
Fahrausweisautomat	○	○		
Entwerter	○			
Videüberwachung	○	○	○	
Barrierefreiheit				
Stufenloser Zugang	●	●	●	●
Spalt- und stufenarmer Zugang (Hochbord)	●	●	●	●
Taktils Leitsystem	●	●	●	●
Hauptinformation im Zwei-Sinne-Prinzip	●	○		
Legende:				
●	Grundausrüstung / angestrebte Grundausrüstung			
○	Zweckmäßige Ergänzung			

Bild 2-7: Ausstattungsstandards von Haltestellen des Stadtbus Hürth

Anforderungen an die Fahrzeugausrüstung

Die Fahrzeugausrüstung muss sich an der Verkehrsaufgabe der eingesetzten Fahrzeuge orientieren. Bild 2-8 enthält die in der Stadt Hürth angestrebten Standards der Fahrzeugausrüstung im Stadtbusverkehr. Auch hier wird zwischen einer Grundausrüstung (Mindeststandard) und einer zweckmäßigen Ergänzung (optional) unterschieden.

Mindestens 4 Fahrzeuge sollen Brennstoffzellen-Hybridbusse (Wasserstoffbetankung) oder vergleichbare Fahrzeuge mit Batterieantrieb sein mit einer Mindestreichweite von 300 km. Die übrigen Fahrzeuge sollen über einen Dieselmotor verfügen.

Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge des Linienverkehrs (ohne Verstärkerfahrten und ohne AST) darf 10 Jahre nicht überschreiten. Das älteste Fahrzeug darf nicht älter als 12 Jahre sein.

Die Fahrzeuge sollen über mindestens 32 Sitzplätze und 60 Stehplätze verfügen (Ausnahme: AST). Die elektronischen Fahrscheindrucker sollen neben der Erstellung von Papierfahrscheinen auch in der Lage sein, die gespeicherten Daten für die Einnahmen- und Fahrgaststatistik auf elektronischem Wege an ein Hintergrundsystem zu übertragen und elektronische Fahrscheine zu verarbeiten.

Fahrzeugausrüstung	
Ausstattung	Stadtbus
Einstieg	
Niederflur	●
Fahrzeugabsenkung/Rampe	●
Inneneinrichtung	
Abstellmöglichkeiten (Kinderwagen, Rollatoren, Rollstuhl inkl. Halteeinrichtungen etc.)	●
Gepäckablage/Sonderfläche	○
Fahrgastinformation	
Zielanzeige/Linienkennung	●
Haltestellenansage	●
Haltestellenanzeige	●
Netzplanaushang	○
Fahrausweiserwerb	
Fahrausweisautomat, -drucker o. a.	●
Fahrzeugausstattung	
Standardausstattung ¹⁾	●
Betriebsfunkgerät (einheitliches Funksystem auf der bestehenden Frequenz für den StadtBus Hürth)	●
Klimaanlage	●
LSA-Beeinflussung	●
Dynamische Fahrgastinformation	●
Optische und akustische Signale beim Schließen der Fahrzeugtüren	○
Abgasstandard	
Euro V/EEV oder Euro VI	●
Rußpartikelfilter	●
Legende:	
●	Grundausstattung / angestrebte Grundausstattung
○	Zweckmäßige Ergänzung
1) Ausstattungsbeispiele: Beschlagfreie Fenster, gepolsterte Sitze, Haltestellen-Wunschtasten und -Ansage, Abfallbehälter, Haltegriffe	

Bild 2-8: Ausrüstungsstandards von Fahrzeugen des Stadtbus Hürth

Anforderungen an den Betrieb

Der Fahrgast hat einen Anspruch auf intakte Fahrzeug- und Haltestellenausstattung. Deshalb sollen Beanstandungen (z.B. defekte Fahrscheinautomaten, Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung) innerhalb von 24 Stunden nach Eingang der Schadensmeldung behoben sein. Größere Schäden, die z. B. durch Vandalismus entstanden sind, sollen spätestens nach 3 Werktagen beseitigt sein.

Darüber hinaus ist die Sauberkeit ein weiteres wichtiges Ziel, den Stadtbusverkehr attraktiver zu gestalten. Sowohl die eingesetzten Fahrzeuge als auch die Haltestellen des Stadtbus Hürth müssen ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild abgeben. Beschwerden über mangelnde Sauberkeit im Stadtbusverkehr muss die SWH umgehend nachgehen, insbesondere wenn sich verschiedene Beschwerdeführer zum gleichen Beschwerdegegenstand äußern. Sofern sich Probleme mangelnder Sauberkeit außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der SWH befinden (z.B. an Haltestellen), ist ein entsprechender Informationsfluss zwischen den Beteiligten (z.B. Verkehrsunternehmen und Baulastträger) sicher zu stellen.

Der Fahrgast hat Anspruch darauf, dass das Leistungsangebot im Stadtbus- und AST-Verkehr der Stadt Hürth den Vorgaben des Fahrplans entspricht, die Anforderungen an die Anschlusssicherung (Bild 2-6) erfüllt und die angegebene Taktfolge sowie die Betriebszeiten einhält. Verfrüht durchgeführte Fahrten (ab einer Minute vor planmäßiger Abfahrtszeit) oder Verspätungen ab 20 Minuten gelten als Fahrtausfall. Die Auswirkungen solcher Betriebsbeeinträchtigungen auf die Fahrgäste sind durch Reservefahrzeuge sowie durch Personalplanung und Personalschulung soweit wie möglich zu begrenzen. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Betriebsfunk oder Rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) zu sichern.

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen attraktiven Stadtbusverkehr. In Abhängigkeit von der Fahrdauer ist eine bestimmte Verspätung zulässig. Bild 2-9 zeigt die zulässigen Grenzwerte. Die anzustrebenden Richtwerte liegen jedoch deutlich darunter. Gelegentliche oder temporäre Betriebsstörungen sowie Verspätungen bis 5 Minuten (in Ausnahmefällen 10 Minuten) müssen als nicht vermeidbar betrachtet werden. Busse und andere im Straßenraum geführte Verkehrsmittel des ÖPNV können dieser Anforderung nicht immer gerecht werden, weil sie unter anderem Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind. Solche Behinderungen haben sowohl Fahrzeitverlängerungen als auch Fahrzeitschwankungen zur Folge. Um dem entgegenzuwirken, sind die bestehenden Behinderungen im Straßenraum soweit wie möglich durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen abzubauen.

Qualitätsziel Pünktlichkeit			
Angebotskriterium	Fahrdauer	Richtwert	Grenzwert
Pünktlichkeit (Verspätung)	bis 60 min	0 min	0 bis < 5 min
	über 60 min	< 5 min	5 bis < 10 min

Bild 2-9: Zielwert des Qualitätsziels Pünktlichkeit im Stadtbusverkehr Hürth

Der Einsatz geeigneter Beschleunigungsmaßnahmen hängt sehr stark von den jeweiligen räumlichen und zeitlichen Gegebenheiten ab. Aus diesem Grund scheint es nicht sinnvoll, einheitliche Maßnahmenstandards zu definieren. Vielmehr ist es zweckmäßig, nach einer differenzierten Analyse der jeweiligen Verkehrsabläufe (Ort, Umfang und Art der Behinderung) aus einem Katalog von möglichen Beschleunigungsmaßnahmen die für die spezielle Situation bestmögliche zu wählen.

Anforderungen an den Service

Einen weiteren Aufgabenschwerpunkt sieht die Stadt Hürth in der Verbesserung der Fahrgastinformation. Durch einheitlich aufgebaute und verständliche Fahrpläne und Tarifinformationen werden der Bevölkerung bzw. den Fahrgästen die angebotenen Möglichkeiten und Qualitäten des Stadtbus Hürth und des übrigen ÖPNV zugänglich gemacht. Fehlende Fahrplanaushänge und Tarifinformationen sollen innerhalb von 24 Stunden nach Bekanntwerden des Mangels ersetzt werden.

Bei Verspätungen von mehr als 5 Minuten muss der Fahrgast über die Ursache informiert und ggf. auf Ausweichverbindungen hingewiesen werden. Dazu können z.B. an besonders bedeutenden Haltestellen dynamische Abfahrtsinformationen dienen oder ein schneller Informationszugang über Mobiltelefone.

Des Weiteren muss die Erreichbarkeit der SWH gewährleistet sein, um Fahrplan- und Tarifauskünfte zu erhalten und etwaige Beschädigungen und Mängel melden zu können. Im Falle einer Beschwerde darf die Bearbeitungszeit eine Woche nicht überschreiten. Zumindest muss innerhalb dieser Zeit eine qualifizierte Eingangsbestätigung erfolgen, in der ein konkreter Termin für die Antwort genannt wird.

In einem modernen Dienstleistungsunternehmen hat der Kunde Anspruch auf Freundlichkeit und Kompetenz der Mitarbeiter. Es gehört zu den Grundanforderungen an die Angestellten, in jeder Situation ruhig und höflich zu reagieren.

Das Personal sollte regelmäßige Schulungen zu Beförderungs- und Tarifbestimmungen sowie zum Notfallmanagement erhalten und gute Kenntnisse des Liniennetzes aufweisen können. Ein einheitliches Erscheinungsbild der Mitarbeiter steigert den Wiedererkennungswert und die Akzeptanz bei den Fahrgästen.

Die Sicherheit an Haltestellen des Stadtbus Hürth und in den Fahrzeugen des Stadtbus Hürth muss jederzeit gewährleistet sein. Dabei sind die Sicherheitsbedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen zu berücksichtigen. Eine gute Einsehbarkeit und eine ausreichende Beleuchtung der Haltestellen sollen dem Fahrgast ein Sicherheitsgefühl vermitteln. Sofern im Einzelfall angezeigt, ist der Haltestellenbereich mittels Überwachungskameras im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen abzusichern. In den Fahrzeugen soll jederzeit Kontakt mit dem Fahrpersonal aufgenommen werden können. Das Personal muss technisch in der Lage sein, in Notfallsituationen die notwendigen Maßnahmen schnell zu ergreifen.

Anforderungsprofil für Qualitätsstandards im öDA der SWH

Für die Stadtbus- und AST-Verkehre der SWH hat die Stadt Hürth die Erfüllung der Einzelanforderungsprofile in der derzeit noch existierenden Altbetrauung und im zukünftigen öDA durch Aufnahme von Qualitätsstandards und durch einen dynamischen Verweis auf das jeweils gültige Nahverkehrskonzept sichergestellt.

3 Bestands- und Schwachstellenanalyse

3.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Hürth (Mittelzentrum) liegt im Südosten des Rhein-Erft-Kreises in unmittelbarer Nachbarschaft der Städte Köln (Oberzentrum) im Osten, Brühl (Mittelzentrum) im Süden, Erftstadt und Kerpen (beide Mittelzentren) im Westen sowie Frechen (Mittelzentrum) im Norden. Das Stadtgebiet Hürth umfasst eine Fläche von etwa 51 km² mit einer Ausdehnung von 10,3 km in Ost-West- und 8,7 km in Nord-Süd-Richtung. In der Stadt Hürth waren am 31.05.2015 insgesamt 58.532 Personen mit Hauptwohnsitz gemeldet, die sich auf 12 Stadtteile verteilen (vgl. Bild 3-1).

Stadtteil	Einwohner
Alstädten-Burbach	3.560
Alt-Hürth	7.013
Berrenrath	3.000
Efferen	12.308
Fischenich	5.196
Gleuel	6.201
Hermülheim	15.412
Kalscheuren	814
Kendenich	2.884
Knapsack	152
Sielsdorf	347
Stotzheim	1.645
Stadt Hürth	58.532

Bild 3-1: Einwohner mit Hauptwohnsitz in der Stadt Hürth zum 31.05.2015
(Quelle: Stadt Hürth)

Gemäß Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises werden für die Stadt Hürth bis zum Jahr 2025 keine gravierenden Veränderungen der Einwohner erwartet (+/- 2,5%).

3.2 ÖPNV-Angebot

Hürth ist über den Bahnhof Kalscheuren an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und damit unmittelbar an die Oberzentren Köln und Bonn angebunden (RE12, RE22, RB24 und MRB26). Neben den SPNV-Linien wird Hürth von der Stadtbahnlinie 18 mit 4 Haltepunkten im Stadtgebiet Hürth bedient. Auch die Stadtbahnlinie 18 verbindet Hürth mit dem Oberzentrum Köln sowie über Brühl mit dem Oberzentrum Bonn.

Die Stadt Hürth ist über 5 regionale Buslinien mit den benachbarten Städten Köln, Brühl, Erftstadt, Frechen und Kerpen sowie mit der Kreisstadt Bergheim und – in der Region – mit der Stadt Zülpich verbunden. An Werktagen (Montag – Freitag) verkehren diese Regionalbuslinien mindestens im 60 min.-Takt. Einzelheiten zeigt Bild 3-2.

Grundlage der Bestandsaufnahme des ÖPNV-Leistungsangebots in Hürth ist der Fahrplan 2015 der Stadtwerke Hürth (SWH), gültig ab 14.12.2014, die insgesamt 6 Stadtbuslinien und AST-Verkehre im öffentlichen Personennahverkehr betreiben (vgl. Bild 3-2). Hinzu kommen 2 Schülerlinien (vgl. Bild 3-3). Im Jahr 2015 umfasste das Streckennetz der 6 Stadtbuslinien der SVH 40,9 km mit insgesamt 152 Haltestellen.

Die Stadtbuslinien erschließen bis auf Knapsack, Stotzheim und Sielsdorf sowie den südlichen Bereich des Gewerbegebietes Nord-Ost und die östliche Sudetenstraße alle Stadtteile Hürths und verbinden diese montags bis freitags im 20 Minuten-Takt mit dem Zentrum (Hürth Mitte). Die Stadtteile Stotzheim und Sielsdorf, sowie der südlichen Bereich des Gewerbegebietes Nord-Ost und die östliche Sudetenstraße werden jeweils durch eine Regionalbuslinie an das Zentrum (Hürth Mitte) angebunden. Der Stadtteil Knapsack wird ausschließlich durch AST-Verkehre und durch die Schulbuslinie 715 an Hürth Mitte angebunden.

Die Schülerlinien verkehren mit wenigen Fahrten zur Schulzeit. Die Stadtbuslinien werden zum Teil um einige Schülerfahrten verstärkt.

Anschlüsse an die Linie 18 in Richtung Köln oder Bonn bzw. an den SPNV werden im 20 Minuten-Takt sichergestellt.

In Anlage 7.1 sind sämtliche in Hürth verkehrende Stadtbuslinien in Form von Liniensteckbriefen einzeln aufgeführt und anhand von Angaben zu Betriebszeit und Bedienungshäufigkeit (Takt), differenziert nach Tagesarten (Montag – Freitag, Samstag, Sonntag) und nach Tageszeiten beschrieben.

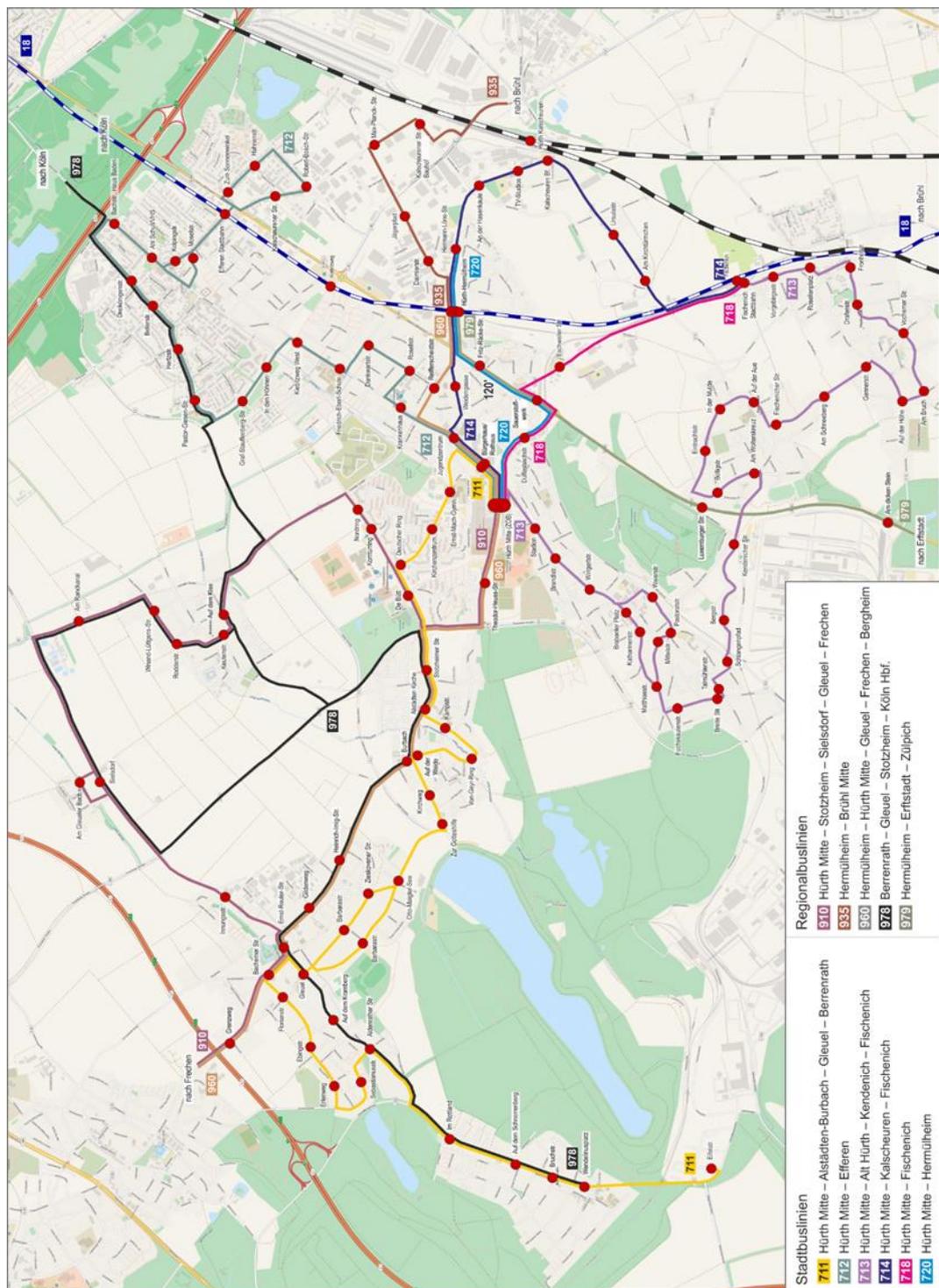


Bild 3-2: Stadtbus- und Regionalbuslinien im Stadtgebiet Hürth (Bezug: Fahrplan 2015)

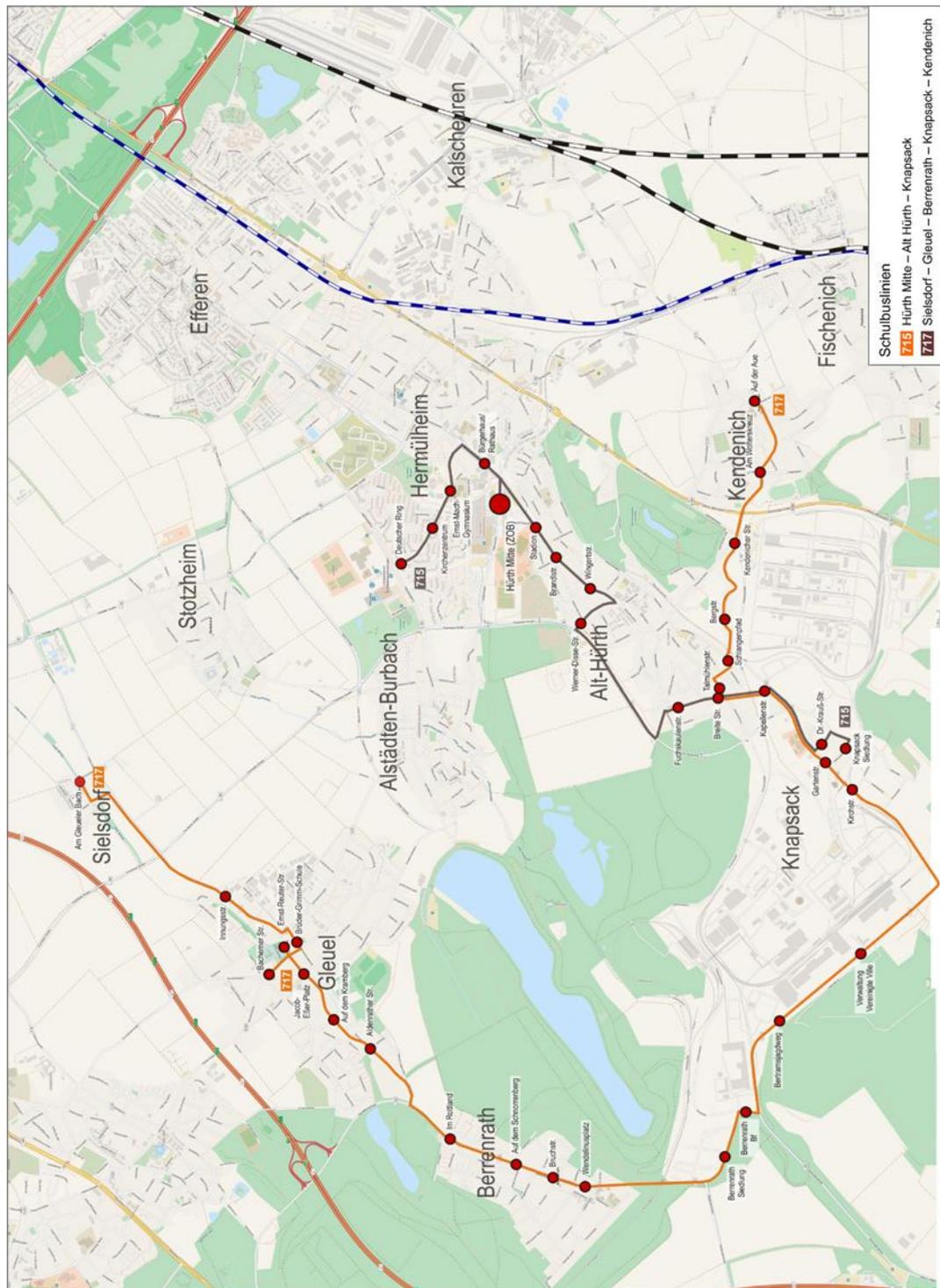


Bild 3-3: Schülerlinien im Stadtgebiet Hürth (Bezug: Fahrplan 2015)

3.3 Schwachstellenanalyse

3.3.1 Erschließungsqualität

Das Stadtgebiet von Hürth wird bis auf wenige Ausnahmen gut bis sehr gut durch das Liniennetz der SWH erschlossen. Der Grenzwert von 400 m für die Luftlinienentfernung bis zur nächsten Bushaltestelle wird bei einer Erschließungsquote von 85% in sämtlichen Siedlungsbereichen eingehalten (vgl. Bild 3-4). Da der Mindeststandard erfüllt wird, besteht kein grundsätzlicher Handlungsbedarf.

Weiterhin ist festzustellen, dass die Stadtteile Fischenich, Kendenich, Alt-Hürth, Alstädten-Burbach, Gleuel, Efferen und Hermülheim zum Teil einen sehr geringen Haltestellenabstand von weniger als 200m aufweisen. Eine Reduzierung der Haltestellen in diesen Bereichen ist bis auf weiteres jedoch nicht sinnvoll, da der barrierefreie Ausbau über Fördermittel erfolgt ist.

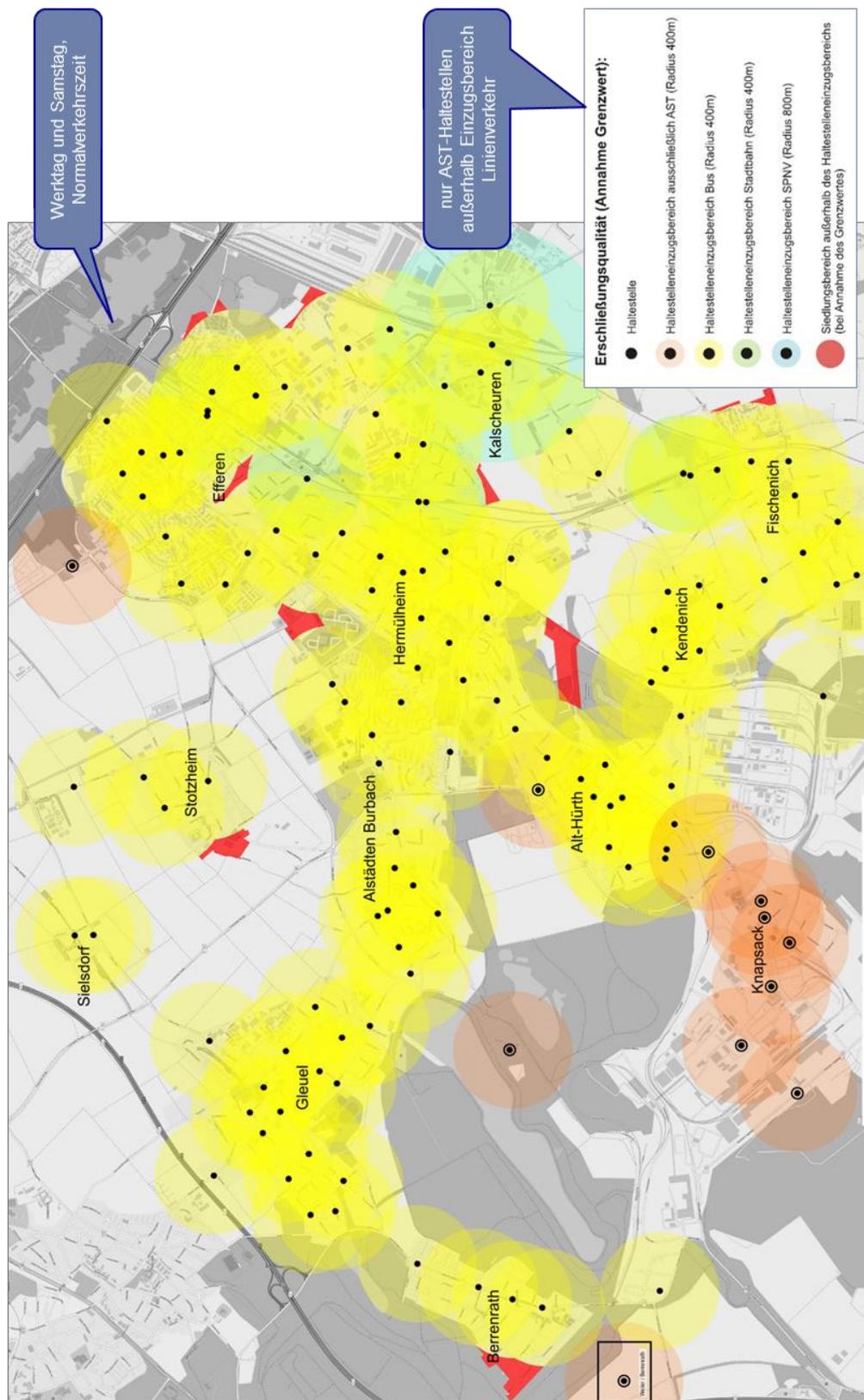


Bild 3-4: Erschließungsqualität im Stadtgebiet Hürth (Grundlage: Fahrplan 2015, Werktag und Samstag, Normalverkehrszeit)

3.3.2 Verbindungsqualität (Taktfolge)

Die innerstädtischen Verbindungen in der Stadt Hürth weisen insgesamt eine hohe Qualität auf (vgl. Bild 3-5). Die in Kap. 2.3 formulierten Qualitätsziele bzgl. Taktfolge (Bedienungshäufigkeit) werden weitgehend, jedoch nicht flächendeckend erfüllt. Überträgt man die Ansprüche an die Takt- bzw. Fahrtenfolge im Werktagsverkehr (Montag – Freitag) auf die einzelnen Haltestellen, ergibt sich die in Bild 3-6 dargestellte Situation. An allen „rot“ markierten Haltestellen wird der Grenzwert der Bedienungshäufigkeit nicht erreicht. Im Einzelnen ergibt sich für den **Werktagsverkehr (Montag – Freitag)** folgendes Bild (Bezug: Fahrplan 2015, Normalverkehrszeit an Schultagen):

- Die Taktfolge aller Stadtbuslinien von durchgängig 20 min in der Hauptverkehrszeit und Normalverkehrszeit sowie 30 min in der Schwachverkehrszeit entspricht dem Richtwert (20 bzw. 30 min). Damit sind alle vom Stadtbus erschlossenen Stadtteile ausreichend bedient (vgl. Bild 3-5).
- In Knapsack und in den vom Regionalbus bedienten Stadtteilen Sielsdorf und Stotzheim sowie im südlichen Bereich des Gewerbegebiets Nord-Ost und in der östlichen Sudetenstraße in Hermülheim entspricht die Bedienungshäufigkeit im Linienverkehr jedoch nicht dem Mindeststandard (Taktfolge ≤ 30 min, vgl. Bild 3-6).
- Bei Berücksichtigung der Bedienung durch AST wird jedoch im Stadtteil Knapsack (ausschließliche Bedienung durch AST) und im südlichen Bereich des Gewerbegebiets Nord-Ost der Mindeststandard erfüllt (vgl. Bild 3-7).
- Sielsdorf und Stotzheim sowie die östliche Sudetenstraße sind ausschließlich über das Regionalbusangebot an den Kernbereich (Hürth-Mitte) angebunden (durchgängig im 60'-Takt). Der Mindeststandard der Bedienungshäufigkeit wird hier in der Normalverkehrszeit nicht erfüllt (Grenzwert: 30 min).

Der Linienbetrieb im Stadtbusverkehr beginnt zwischen 5:00 und 7:00 Uhr und endet zwischen 22:30 und 23:00 Uhr (Ausnahme Linie 718 Hürth Mitte – Fischenich: 20:00 Uhr). Der AST-Betrieb im gesamten Stadtgebiet beginnt um 4:30 Uhr und endet um 03:30 Uhr. Zwischen 6:30 Uhr und 22:00 Uhr werden nur der Stadtteil Knapsack und der südliche Bereich des Gewerbegebiets Nord-Ost sowie zusätzlich zwischen 21.00 Uhr und 22:00 Uhr die Stadtteile Sielsdorf und Stotzheim bedient. Darüber hinaus werden ganztags die Ziele Kloster Burbach, Weiler Berrenrath und Friedhof Efferen bedient.

Linienetz Hürth: Taktfolgen werktags [min]									
Stadtbus	Relation	Taktfolge HVZ	Taktfolge NVZ	Taktfolge SVZ	Betriebszeit	Taktfolge NVZ entspricht			
711	Hürth Mitte - Gleuel - Berrenrath	20	20	30	5:30-23:00	Richtwert			
712	Hürth Mitte - Hermülheim - Efferen	20	20	30	5:00-23:00	Richtwert			
713	Hürth Mitte - Kendenich - Fischenich	20	20	30	5:00-23:00	Richtwert			
714	Hürth Mitte - Kalscheuren - Fischenich	20	20	30	5:30-23:00	Richtwert			
718	Hürth Mitte - Hermülheim - Fischenich	20	20	30	7:00-20:00	Richtwert			
720	Hürth Mitte - Hermülheim (Stadtbahn)	20	20	30	5:30-22:30	Richtwert			
780 (AST)	von/nach Knapsack und Gewerbegebiet Nord-Ost	30	30	30/60	4:30-3:45	Grenzwert			
780 (AST)	aus/in sonstige Stadtteile (u.a. Friedhof Efferen)	60	60	30/60	4:30-3:45	nicht Grenzwert			
Regionalbus	Relation	Taktfolge HVZ	Taktfolge NVZ	Taktfolge SVZ	Betriebszeit	Taktfolge NVZ entspricht			
910	Frechen - Hürth	60	60	60	6:00-21:00	nicht Grenzwert*			
935	Brühl - Hürth-Hermülheim	60	60	60	6:00-20:00	nicht Grenzwert*			
960	Bergheim - Hürth-Hermülheim	30	60	60	4:00-22:30	nicht Grenzwert*			
978	Köln Hbf - Gleuel - Hürth-Berrenrath	30	60	60	6:00-00:30	nicht Grenzwert*			
979	Zülpich - Hürth-Hermülheim	30	60	60	5:30-24:00	nicht Grenzwert*			
Stadtbahn	Relation	Taktfolge HVZ	Taktfolge NVZ	Taktfolge SVZ	Betriebszeit	Taktfolge NVZ			
18	Thielenbruch - Köln Hbf - Hürth - Bonn	10	10	15/20/30	4:30-1:00	übersteigt Richtwert			

* bei Erschließungsfunktion für Verbindungen innerhalb der Stadt Hürth Schülerverkehr

Generelle Anmerkung: ohne Leistungsangebote im

Bild 3-5: Verbindungsqualität im Stadtgebiet Hürth, hier: Bedienungshäufigkeit (Taktfolge) Montag – Freitag (Grundlage: Fahrplan 2015)

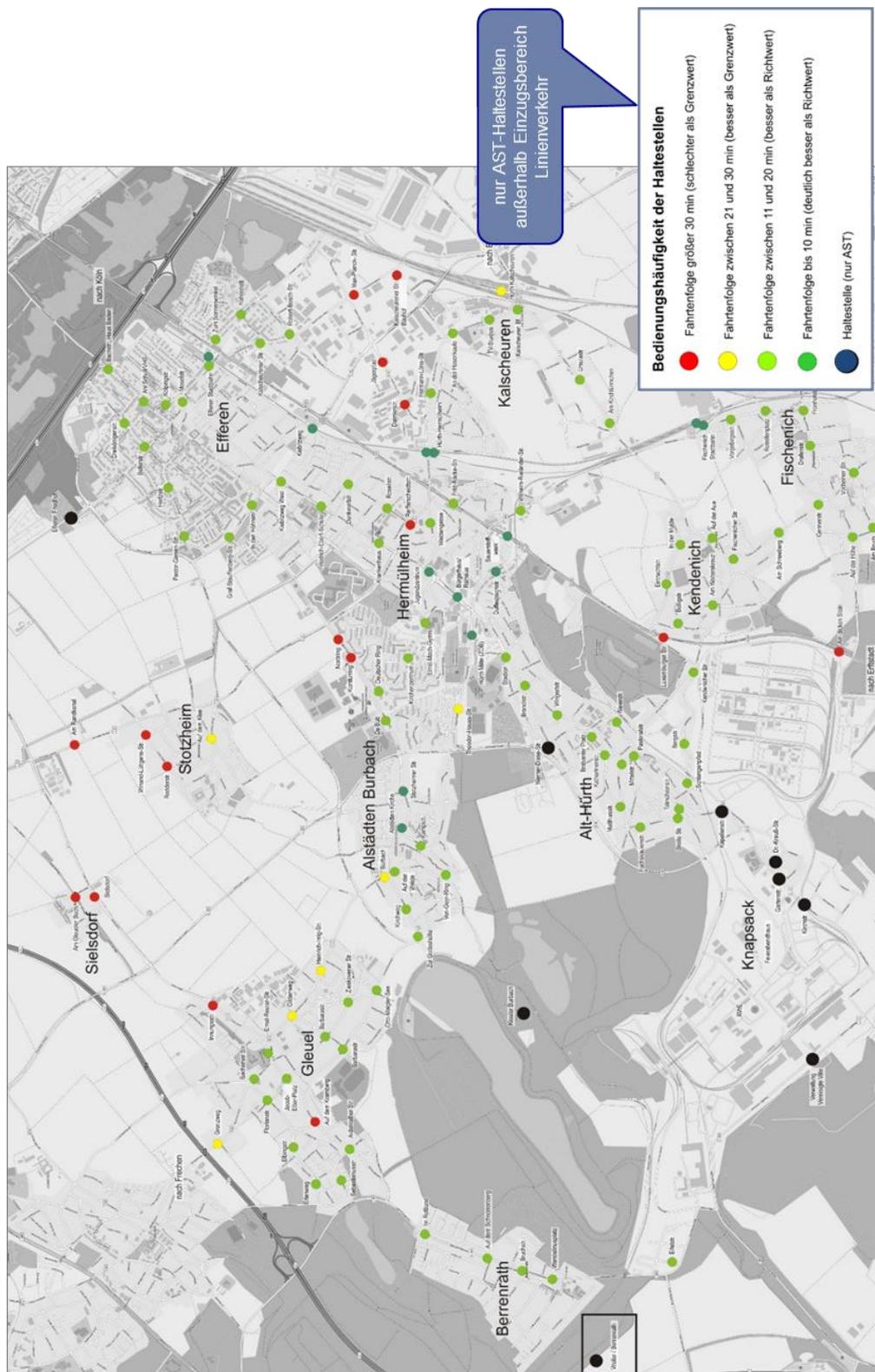


Bild 3-6: Verbindungsqualität im Stadtgebiet Hürth, hier: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen (Fahrtenfolge) Montag – Freitag (Grundlage: Fahrplan 2015 **ohne** AST-Angebot)

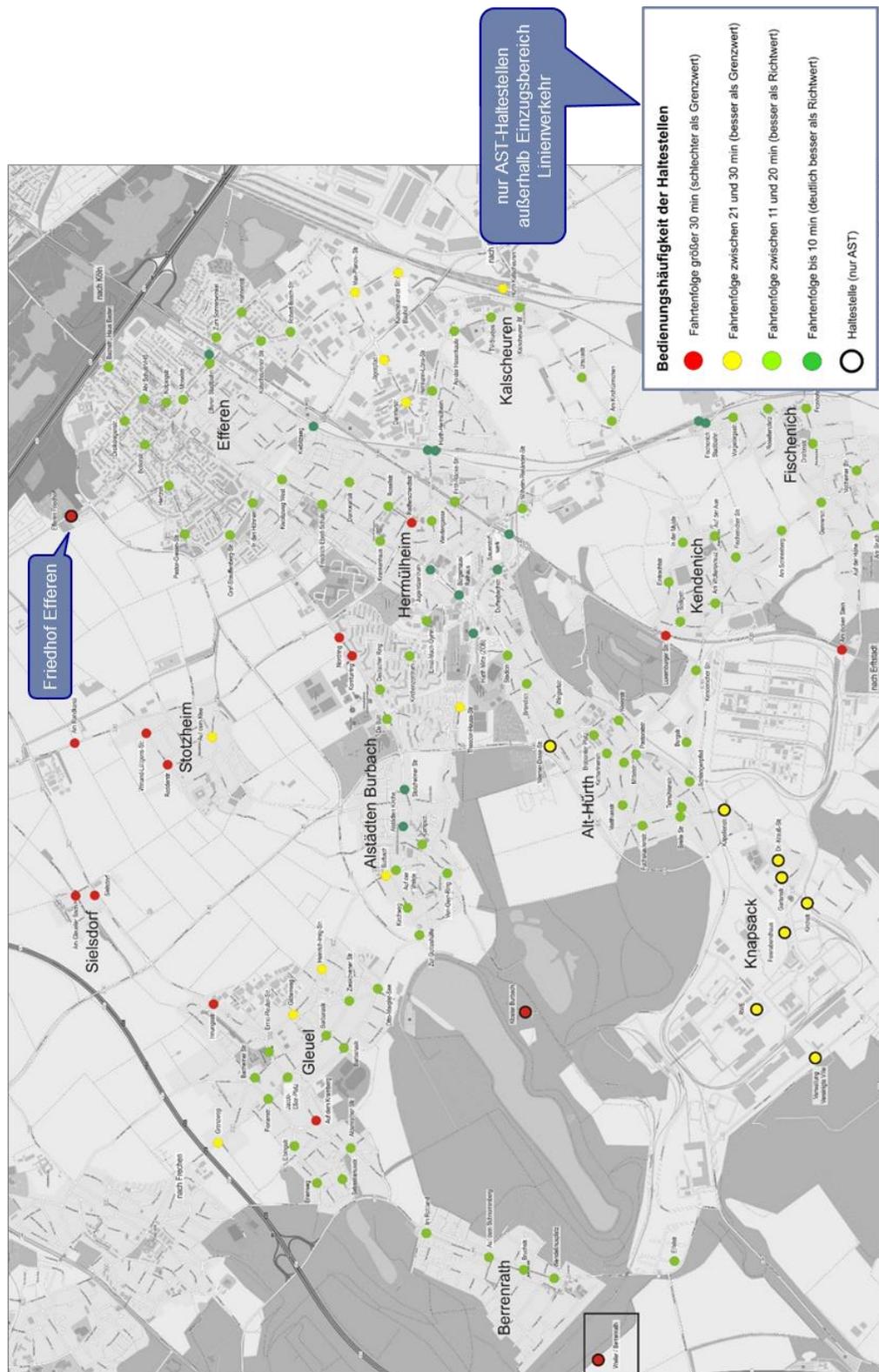


Bild 3-7: Verbindungsqualität im Stadtgebiet Hürth, hier: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen (Fahrtenfolge) Montag – Freitag (Grundlage: Fahrplan 2015 inkl. AST-Angebot)

Für den Wochenendverkehr an **Samstagen** ergibt sich ein nahezu identisches Bild wie an Werktagen (Bezug: Fahrplan 2015, Normalverkehrszeit):

- Die Taktfolge im Stadtbusverkehr von ganztägig 30 min entspricht dem Mindeststandard (Grenzwert: 30 min).
- In Knapsack und in den vom Regionalbus bedienten Stadtteilen Sielsdorf und Stotzheim sowie im südlichen Bereich des Gewerbegebiets Nord-Ost und in der östlichen Sudetenstraße in Hermülheim entspricht die Bedienungshäufigkeit im Linienverkehr jedoch nicht dem Mindeststandard (Taktfolge ≤ 30 min).
- Bei Berücksichtigung der Bedienung durch AST wird jedoch im Stadtteil Knapsack (ausschließliche Bedienung durch AST) und im südlichen Bereich des Gewerbegebiets Nord-Ost der Mindeststandard erfüllt.
- Sielsdorf und Stotzheim sowie die östliche Sudetenstraße sind ausschließlich über das Regionalbusangebot an den Kernbereich (Hürth-Mitte) angebunden (durchgängig im 60'-Takt). Der Mindeststandard der Bedienungshäufigkeit wird hier in der Normalverkehrszeit nicht erfüllt (Grenzwert: 30 min).

Der Stadtbusverkehr beginnt zwischen 5:00 und 8:00 Uhr und endet um 19:30 Uhr. Der AST-Betrieb im gesamten Stadtgebiet beginnt um 4:30 Uhr und endet um 03:30 Uhr. Zwischen 6:30 Uhr und 18:30 Uhr wird nur der Stadtteil Knapsack und der südliche Bereich des Gewerbegebiets Nord-Ost bedient. Darüber hinaus werden ganztags die Ziele Kloster Burbach, Weiler Berrenrath und Friedhof Efferen bedient.

Für den Wochenendverkehr an **Sonntagen** ergibt sich folgendes Bild (Bezug: Fahrplan 2015, Normalverkehrszeit):

- Sonntags verkehrt der Stadtbus nicht.
- Der Linienverkehr beschränkt sich auf 3 Regionalbuslinien (Linien 960, 978 und 979), die Gleuel, Alstädten-Burbach und den westlichen Bereich von Kendenich sowie Efferen, Stotzheim und Berrenrath (die letzten drei mit Umstieg bei Fahrtziel Hürth Mitte) im 120 min-Takt bedienen.
- Zusätzlich wird das gesamte Stadtgebiet durch AST bedient, mindestens im 60'-Takt.

- Die Bedienungshäufigkeit entspricht in der Summe aller Angebote in allen Stadtteilen dem Mindeststandard.

Der Regionalbusverkehr beginnt zwischen 8:00 und 10:30 Uhr und endet zwischen 20:00 und 0:30 Uhr. Der AST-Betrieb im gesamten Stadtgebiet beginnt um 4:30 Uhr und endet um 01:30 Uhr.

3.3.3 Verbindungsqualität (Erreichbarkeit/Umsteigehäufigkeit)

Die innerstädtischen Verbindungen der Stadt Hürth erfüllen bzgl. Erreichbarkeit (Beförderungszeit) und Umstiegshäufigkeit weitgehend die in Kap. 2.3 formulierten Qualitätsziele. Im Einzelnen ergibt sich für den Werktagsverkehr (Montag – Freitag) folgendes Bild (Bezug: Fahrplan 2015, Normalverkehrszeit an Schultagen, vgl. Bild 3-7):

- Hürth Mitte ist aus allen Stadtteilen ohne Umstieg in max. 30 min im Linienverkehr gemäß Mindeststand (≤ 30 min) erreichbar.
- Auch die Stadtbahn ist aus fast allen Stadtteilen ohne Umstieg zu erreichen (Ausnahme: Sielsdorf und Stotzheim, vgl. Bild 3-8).
- Die zulässige Beförderungszeit nach Hermülheim Stadtbahn von 30 min wird aus dem Stadtteil Berrenrath überschritten.
- Auch der Bahnhof Hürth-Kalscheuren kann aus fast allen Stadtteilen ohne Umstieg erreicht werden (Ausnahme: Efferen, Sielsdorf und Stotzheim, vgl. Bild 3-8).
- Die zulässige Beförderungszeit zum Bahnhof Hürth-Kalscheuren von 30 min wird aus dem Stadtteil Berrenrath überschritten.

Zusammengefasst ergibt sich aus der Analyse der Erreichbarkeit Handlungsbedarf bzgl. einer schnelleren bzw. direkteren Anbindung der Stadtteile Sielsdorf und Stotzheim an die Stadtbahn und an den Bahnhof Hürth-Kalscheuren. Auch Efferen sollte besser an den Bahnhof Hürth-Kalscheuren und damit an den regionalen Schienenverkehr angebunden werden.

Zudem sollte geprüft werden, durch welche Maßnahmen sich die Erreichbarkeit des Bahnhofs Hürth-Kalscheuren von Berrenrath aus verbessern lässt.

Direktverbindungen im Linienverkehr (Stadt- und Regionalbus) Montag-Freitag					
von Stadtteil zu Haltestelle	Bus Hürth-Mitte	Stadtbahn			SPNV Kalscheuren
		Hermülheim	Fischenich	Efferen	
Alstädten-Burbach	x	x			x
Alt-Hürth	x		x		x
Berrenrath	x	x			x
Efferen	x			x	
Fischenich	x	x	x		x
Gleuel	x	x			x
Hermülheim	x	x	x	x	x
Kalscheuren	x	x	x		x
Kendenich	x	x	x		x
Sielsdorf	x				
Stotzheim	x				

Bild 3-8: Verbindungsqualität im Stadtgebiet Hürth, hier: Erreichbarkeit verschiedener Ziele aus den Stadtteilen (Grundlage: Fahrplan 2015)

3.3.4 Verbindungsqualität (Anschlusssicherung/Umsteigeweglänge)

Die Qualitätsziele der Anschlusssicherung (Grenzwert) mit einer maximal zulässigen Wartezeit von 15 min werden für innerörtliche Verbindungen aus den einzelnen Stadtteilen an der Rendezvous-Haltestelle Hürth Mitte eingehalten (vgl. Bild 2-9).

Die maximalen Umsteigeweglängen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten entsprechen weitgehend den Qualitätszielen in Bild 2-4 und stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

- Haltestelle Hürth Mitte (Bus-Bus): 50m
- Haltestelle Ernst-Reuter-Straße (Bus-Bus): 25m
- Haltestelle Hermülheim Stadtbahn (Bus-Stadtbahn): 100m
- Haltestelle Efferen Stadtbahn (Bus-Stadtbahn): 75m
- Haltestelle Fischenich Stadtbahn (Bus-Stadtbahn): 75m
- Haltestelle Bahnhof Hürth-Kalscheuren (Bus-SPNV): 250m

Lediglich am Bahnhof Hürth-Kalscheuren wird infolge der baulichen Infrastruktur des Bahnhofsbereiches die Umsteigeweglänge gemäß Mindeststandard um 50 m geringfügig überschritten.

3.4 Weitere Schwachstellen

3.4.1 Schwachstellen aus Befragung zum Mobilitätsverhalten

Die Stadt Hürth hat im Rahmen des "Verkehrskonzeptes Hürth" eine Internet-basierte Befragung zum Mobilitätsverhalten der Hürther Bevölkerung durchgeführt, um eine aktuelle Datengrundlage für die Verkehrsplanung zu erhalten und Anregungen sowie Kritik aus der Bevölkerung aufzunehmen. Alle in Hürth gemeldeten Bürgerinnen und Bürger konnten im Zeitraum von 21.09. bis 18.10.2015 im Rahmen einer Internet-basierten Befragung neben Fragen zu ihrem Verkehrsverhalten insbesondere auch Anregungen und Kritik zum Thema Verkehr formulieren.

Neben der Beteiligung über das Internet bestand an zwei Tagen (24.09.2015 von 7:00 – 10:00 Uhr und 26.09.2015 von 10:00 - 13:00 Uhr) an der Stadtbahnhaltestelle Hermülheim sowie in Hürth Mitte (ZOB) für Fahrgäste des ÖPNV die Gelegenheit, sich im Interview mit Anregungen und Kritik zu äußern. Dadurch sollte weniger Internet-affinen Menschen und Fahrgästen, die den ÖPNV in Hürth benutzen, jedoch nicht in Hürth wohnen, die Gelegenheit zur Beteiligung gegeben werden.

An den Befragungen haben sich insgesamt 859 Personen beteiligt, davon 111 Personen im Rahmen der Haltestellenbefragungen. Mit Bezug auf den ÖPNV sind folgende Verbesserungswünsche bzw. Mängel formuliert worden (Anzahl Nennungen in Klammern):

- Bedienungshäufigkeit / Takt
 - Linie 18: Takt zur Hauptverkehrszeit erhöhen (62), Takt am Wochenende erhöhen (65), Takt abends erhöhen (39)
 - Stadtbusse allgemein: Takt auf 15-Minuten umstellen (26), Takt samstags erhöhen (19), Takt samstags nach 19 Uhr verbessern (13), Takt abends erhöhen (12), Takt außerhalb des Berufsverkehrs zu hoch (7)
 - Linie 978: Takt zur Hauptverkehrszeit erhöhen (19), Takt am Wochenende erhöhen (14)
 - Häufigerer Halt der RB in Hürth-Kalscheuren (13)
 - Früherer Betriebsbeginn morgens (2)

- **Beförderungszeit**
 - Zu hohe Beförderungszeiten durch zu viele Haltestellen (6)
 - Zu hohe Beförderungszeiten auf folgenden Verbindungen: Stotzheim – Haltestelle der Stadtbahn (4), Berrenrath – Köln (Linie 978) (4), Alstädten – Köln (1)
- **Umsteigehäufigkeit**
 - Verlängerung der Linie 18 bis EKZ, um Umstiege zu vermeiden (29)
 - Zu häufig ist ein Umstieg am ZOB nötig (7)
 - Direkte Verbindungen zum Bahnhof Hürth-Kalscheuren (7)
 - Direkte Verbindung Alt-Hürth – Hermülheim Stadtbahn/Linie 18 (5)
 - Direkte Verbindung Alt-Hürth – Köln (4)
 - Direkte Verbindung Gleuel – Hermülheim Stadtbahn/Linie 18 (3)
- **Betriebsform**
 - Linienverkehr durch Stadtbuse auch Sonntags (49)
 - Horbeller Straße (Bereich Hermülheim) im Linienverkehr bedienen (2)
- **Sitzplatz**
 - Linie 18 zur Hauptverkehrszeit überfüllt (kein Zustieg möglich) (22)
 - Stadtbuse zur Hauptverkehrszeit überfüllt (kein Zustieg möglich) (16)
- **Anschlüsse**
 - Fahrplanabstimmung/Anschlussicherung Stadtbus – Stadtbahn unzureichend (71)
 - Fahrplanabstimmung/Anschlussicherung Stadtbuse am ZOB unzureichend (32)
 - Fahrplanabstimmung/Anschlussicherung Stadtbus – RB in Hürth-Kalscheuren unzureichend (10)
- **Infrastruktur**
 - Anzeigetafeln zu Abfahrtszeiten der Stadtbahn fehlen (23)
 - Sauberkeit der Stadtbahnhaltestellen unzureichend (9)
 - Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Hürth-Kalscheuren unzureichend (4)
 - Fehlende Beleuchtung an den Haltestellen (2)
- **Pünktlichkeit**
 - Häufige Verspätung der Stadtbahn (22)
 - Häufige Verspätungen im Stadtbusverkehr (17)

- Tarif / Service
 - Zu hohe Kosten, da Hürth außerhalb Preisstufe Stadt Köln (21)
 - Sauberkeit in den Bussen nicht gegeben (4).

3.4.2 Schwachstellen gemäß NVP Rhein-Erft-Kreis

Der Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises (Entwurf 2015 – 2020) identifiziert keine Schwachstellen in der Raumerschließung. Bzgl. der Raumverbindung werden jedoch folgende Mängel aufgeführt:

- fehlendes Stadtbus-Angebot am Wochenende (Sonntag),
- fehlende direkte ÖPNV-Verbindung zwischen Hürth und Wesseling,
- teilweise weitläufige Linienführung der Linie 978 (über Sielsdorf),
- unzureichende Anzahl Direktverbindungen zur Haltestelle Hermülheim Stadtbahn,
- bessere Anbindung des Bahnhofs Hürth-Kalscheuren
- zu hohe Beförderungszeiten im Regionalbusverkehr.

3.4.3 Schwachstellen gemäß Angaben Stadt Hürth/SWH

Als Schwachstellen im Bereich Raumerschließung sehen Stadt Hürth und SWH die unzureichende Anbindung der Gesamtschule Sudetenstraße (neuer Standort) und die unzureichende Anbindung der Friedhöfe, insbesondere des Friedhofs Efferen, an den ÖPNV. Im Bereich der Raumverbindung führen sie folgende Schwachstellen an:

- teilweise weitläufige und unregelmäßige Linienführung Linie 978 (über Sielsdorf),
- unzureichende Anzahl Direktverbindungen zur Haltestelle Hermülheim Stadtbahn,
- fehlende Verbindung zwischen Bahnhof Hürth-Kalscheuren, Hermülheim Stadtbahn, Hürth-Mitte und Marsdorf,
- unzureichende Taktfolge bei den Linien 18, 711 und 713,
- kein Stadtbus-Angebot am Sonntag.

Stadt Hürth und SWH vertreten weiterhin die Auffassung, dass die Angebotsplanung der Regionalbuslinien 910 und 978 in städtischer Hand liegen sollten, da diese beiden Linien vorrangig Erschließungsaufgaben auf Hürther Stadtgebiet erfüllen.

3.5 Handlungsbedarf im Rahmen Nahverkehrskonzept

Eine zusammenfassende Übersicht der insgesamt identifizierten Schwachstellen zeigt Anlage 7.2 unter Angabe der Informationsquelle („gemeldet“). Insgesamt wurden 56 Schwachstellen identifiziert, die sich auf die verschiedenen Verkehrsmittel wie folgt verteilen:

- 1 allgemeine Schwachstelle („generell“)
- 35 Schwachstellen im Bereich Stadtbus
- 10 Schwachstellen im Bereich Stadtbahn/SPNV
- 10 Schwachstellen im Bereich Regionalbus.

Für jede identifizierte Schwachstelle ist der Handlungsbedarf aus Sicht des Nahverkehrskonzepts ermittelt worden. Im Rahmen einer verkehrsfachlichen Bewertung wurde dabei nach „groß“, „mittel“ und „gering“ unterschieden (vgl. Anlage 7.2). Die Einstufung des Handlungsbedarfs beschränkt sich zudem auf Schwachstellen in alleiniger Zuständigkeit der Stadt Hürth, da durch die Stadt Hürth nur für solche Schwachstellen Maßnahmen entwickelt, beschlossen und realisiert werden können.

Schwachstellen mit geringem Handlungsbedarf haben in der Regel ein geringes Betroffenenpotenzial oder können auf absehbare Zeit nicht behoben werden. Diese Schwachstellen werden deshalb im Rahmen des Nahverkehrskonzepts nicht weiterverfolgt.

4 Angebotsbeschreibung und mögliche Maßnahmen

4.1 Angebotsbeschreibung

Aufgrund der Plafonierung des Defizitenausgleichs ist eine konsequente Orientierung des Liniennetzes an der Nachfrage bzw. an Nachfragepotentialen notwendig. Dabei soll die Struktur des Liniennetzes, sofern keine betrieblichen Gründe dagegenstehen, weiterhin durch Vermeidung von Schleifen und alternierenden Linienführungen möglichst einfach gehalten werden.

Das Liniennetz soll grundsätzlich weiterhin auf Hürth Mitte (ZOB) ausgerichtet sein. Gleichzeitig ist eine Verbesserung der Anbindung an die Stadtbahn und an den Bahnhof Hürth-Kalscheuren (SPNV) zu prüfen, um den Anforderungen von Pendlern besser gerecht zu werden. Dementsprechend sollte nicht nur Hürth Mitte, sondern auch die Stadtbahn und der Bahnhof Hürth-Kalscheuren von den nachfragestarken Stadtteilen aus ohne Umsteigen ggf. durch direkte und durchgebundene Linien erreichbar sein.

Eine Ausnahme kann hierbei nach gründlicher Prüfung bei nachfrageschwächeren Stadtteilen gemacht werden, wenn betriebliche Gründe gegen eine direkte Anbindung sprechen. In diesem Fall muss die Erreichbarkeit der Stadtbahn und des Bahnhofs Hürth-Kalscheuren durch attraktive Umsteigemöglichkeiten (geringe Wartezeiten und kurze Umsteigewege, Zuverlässigkeit der Anschlüsse) mit maximal einem Umstieg gewährleistet werden.

Auf allen Stadtbusachsen – besonders aber auf nachfragestarken Achsen – besteht das Ziel, eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit zu erreichen. Dazu ist es notwendig, Behinderungen für den Stadtbusverkehr, die durch Vorfahrtsregelungen bzw. ruhenden Verkehr entstehen, zu vermeiden. Maßnahmen zur Busbeschleunigung wie z.B. Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen tragen zusätzlich zur Verkürzung der Beförderungszeit bei.

Aufgrund der notwendigen Ausrichtung des Liniennetzes auf Nachfragepotentiale können in nachfrageschwachen Räumen oder zu nachfrageschwachen Zeiten Linienbedarfsverkehre (AST-Verkehr) verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich geboten sein.

Entsprechend Kap. 2.3 ist folgende Flächenabdeckung anzustreben: Von jeder Wohnung bzw. jedem Arbeitsplatz im Stadtgebiet Hürth aus sollte sich im Umkreis von maximal 400 m (Luftlinie), im Idealfall 300 m (Luftlinie) eine Haltestelle befinden. Ausnahmen sind in weniger dicht besiedelten Stadtteilen, in Bereichen geringer Fahrgastnachfrage und bei fehlender Infrastruktur möglich.

Neben Hürth Mitte (ZOB), den Haltestellen der Stadtbahn und dem Bahnhof Hürth-Kalscheuren sind folgende Bereiche im Stadtgebiet als wichtige ÖPNV-Ziele zu betrachten

- Weiterführende Schulen:
Ernst-Mach-Gymnasium (Bonnstraße), Albert-Schweitzer-Gymnasium (Sudetenstraße), Neue Gesamtschule Hürth (im Bau befindlich, Sudetenstraße), Friedrich-Ebert-Realschule (Krankenhausstraße), Hauptschule Kendenich (Steinackerstraße), Provisorium Gesamtschule Hürth in der Dr. Kürten-Schule (voraussichtlich bis Sommer 2017, Bonnstraße), Berufskolleg des Rhein-Erft-Kreises (Duffesbachstraße), Volkshochschule in der „Ahl Schull“ (Bachstraße)
- Versorgungseinrichtungen:
EKZ Hürth-Park, Ortszentrum Alt-Hürth, Ortszentrum Efferen, Ortszentrum Gleuel, Krankenhaus (Krankenhausstraße), Medizinische Einrichtungen (Sudetenstraße)
- Freizeiteinrichtungen:
Sport- und Freizeiteinrichtungen (Sudetenstraße), Schwimmbad (Familienbad „De Bütt“, Sudetenstraße), Bürgerhaus (Friedrich-Ebert-Straße).

Diese Bereiche sollen über eine gute Anbindung (möglichst Direktverbindungen nach Hürth Mitte) und eine hohe Taktfrequenz verfügen.

Die in Kap. 3.5 identifizierten Schwachstellen mit mittlerem und großem Handlungsbedarf sind bei zukünftigen Planungen möglichst zu berücksichtigen und möglichst weitgehend abzubauen. Vorrangig sind dabei die

- Erschließung von Neubaugebieten,
- Anbindung der Gesamtschule Sudetenstr.,
- Anschlusssicherung der Stadtbusse am ZOB,
- Verlängerung der Betriebszeiten der Stadtbusse an Samstagen,
- nachfrageorientierte Umstellung der Bedienungshäufigkeit im Stadtbusverkehr auf einen 15/30-Minuten-Takt.

Voraussetzung ist eine durch Stadtbusse nutzbare Infrastruktur, die über ausreichende Straßenbreiten, Kurvenradien etc. verfügt.

Für den Stadtbus Hürth sind Taktverkehre vorzusehen. Die Betriebszeiten des Stadtbusverkehrs ergeben sich aus Bild 4-1.

Betriebszeit	Montag – Freitag		Samstag	Sonntag
Hauptverkehrszeit (HVZ)	7:00-8:30	13:00-18:00	-	-
Normalverkehrszeit (NVZ)	8:30-13:00	18:00-20:00	8:30-15:00	-
Schwachverkehrszeit (SVZ)	vor 7:00	nach 20:00	vor 8:30 / nach 15:00	ganztägig

Bild 4-1: Betriebszeiten im Stadtbusverkehr Hürth
(Quelle: Stadt Hürth/SVH)

Das gesamte Leistungsangebot des Stadtbusses Hürth soll mindestens 1.058.708 Nutzwagenkilometer pro Jahr betragen.

Für die Stadtbuslinien ist in der Normalverkehrszeit mindestens ein 30-Minuten-Takt vorzuhalten, der in der Hauptverkehrszeit nachfrageabhängig auf einen 15- oder 20-Minuten-Takt verdichtet wird. In der Schwachverkehrszeit ist im Stadtbusnetz ein 30-Minuten-Takt vorzuhalten.

Für die definierten Hauptziele sind möglichst kurze Reisezeiten in die Innenstadt (Hürth Mitte) bzw. zur Stadtbahn sowie zum Bahnhof Hürth-Kalscheuren zu realisieren.

Zur Bewältigung von Verkehrsspitzen z.B. durch die Schülerbeförderung im Linienverkehr sind Zusatzfahrten in Ergänzung der Linientakte einzurichten.

Anschlüsse

Der Stadtbus übernimmt im Stadtgebiet Hürth die Versorgung mit Nahverkehrsleistungen. Folglich sind die Anschlüsse der Stadtbusse untereinander und zur Stadtbahn vor denen der Stadtbusse mit den Regionalbussen oder mit dem SPNV zu priorisieren.

Bei Anschlusssituationen außerhalb der Innenstadt ist auf kurze Übergangswege und Übergangszeiten zu achten. Hierfür eignen sich besonders die Haltestellen

- Hermülheim Stadtbahn
- Fischenich Stadtbahn
- Efferen Stadtbahn
- Hürth-Kalscheuren.

Die Übergangs- bzw. Wartezeit darf im Rahmen von Anschlüssen 10 bis maximal 15 Minuten betragen (vgl. Bild 2-6). Der Fokus ist auf die Gewährleistung der momentan stark nachgefragten Verbindungen zu legen. Dabei ist eine möglichst große Anzahl von Anschlüssen sicherzustellen.

Tarif

Der Verbundtarif des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS), einschließlich der Übergangstarife, ist zwingend anzuwenden.

Vertrieb

Ein zentral gelegenes Kunden-/Servicecenter muss vorgehalten und durch das Verkehrsunternehmen betrieben werden. Eine möglichst gute Abdeckung des Stadtgebietes durch Vorverkaufsstellen in 4 Stadtteilen (Gleuel, Efferen, Fischenich und Hermülheim) muss gewährleistet sein.

4.2 Mögliche Maßnahmen

4.2.1 Maßnahmen im Stadtbus- und AST-Verkehr

Der Stadtbusverkehr soll wie in der Angebotsbeschreibung (Kap. 4.1) dargestellt betrieben werden. Die in der Schwachstellenanalyse erkannten Mängel sollen durch geeignete Maßnahmen behoben werden. Dabei ist zu beachten, dass das in Kap. 4.1 genannte jährliche Leistungsangebot des Stadtbusses Hürth von 1.058.708 Nutzwagenkilometern während der Laufzeit des öDA um nicht mehr als 10% ausgeweitet werden darf.

Nach Auswertung der Schwachstellenanalyse zeigt sich folgende Situation (siehe Übersicht Anlage 7.2): 20 von den 35 identifizierten Schwachstellen im Bereich Stadtbus sind mit mittlerem bzw. großem Handlungsbedarf verbunden. Diese Schwachstellen lassen sich durch insgesamt 9 Maßnahmen beheben:

- Erschließung des Neubaugebiets Fischenich durch Verlängerung der Stadtbuslinie 718 (Angebotskonzept gemäß Bild 4-2).
- Anbindung der Gesamtschule Sudetenstr., verbesserte Anbindung von Stotzheim und Anbindung an Köln-Marsdorf (Stadtbahnlinie 7) durch eine neue Stadtbuslinie „710“: Hürth-Kalscheuren Bf – Hermülheim (Stadtbahn) – ZOB – Sudetenstr. – Stotzheim – Köln-Marsdorf (Stadtbahn) im 60'-Takt (Angebotskonzept gemäß Bild 4-4).

- Anschlusssicherung der Stadtbusse am ZOB und nachfrageorientierte Taktfolge durch Umstellung der Bedienungshäufigkeit im Stadtbusverkehr auf einen 15'-Takt zur Hauptverkehrszeit (7:00 - 8:30 Uhr und 13:00 - 18:00 Uhr) sowie auf einen 30'-Takt zur Normal- und Schwachverkehrszeit.
- Verlängerung der Betriebszeiten der Stadtbusse an Samstagen entsprechend der allgemeinen Geschäftsöffnungszeiten, u.a. des EinkaufCenters Hürth Park,
- Verbesserte Anbindung von Efferen an den Bahnhof Hürth-Kalscheuren durch einen Taxibus von Efferen (Stadtbahn) über das Gewerbegebiet Nord-Ost zum Bahnhof Hürth-Kalscheuren im 30'-Takt (Angebotskonzept gemäß Bild 4-3).
- Verbesserte Anbindung von Sielsdorf durch Anruf-Sammeltaxi (ganztags).
- Stadtbusverkehr an Sonntagen durch ein modifiziertes Stadtbusnetz aus 3 Stadtbuslinien im 60'-Takt, das den bestehenden Regionalbusverkehr zu einem Gesamtangebot ergänzt (gemäß Angebotskonzept gemäß Bild 4-5).
- Barrierefreier Ausbau aller Stadtbushaltestellen (20% der Stadtbushaltestellen müssen noch barrierefrei ausgebaut werden).
- Dynamische Fahrgastinformation (DFI) an der Rendezvous Haltestelle ZOB sowie an den 3 Stadtbahnhaltestellen und am Bahnhof Hürth-Kalscheuren in Abstimmung mit HGK bzw. DB.

Im Rahmen vertiefender Betrachtungen müssen neben ergänzenden Analysen (z.B. Auslastungsanalysen) auch betriebliche Detailplanungen und wirtschaftliche Optimierungen sowie eine Kostenkalkulation durchgeführt werden. Im Lichte der dabei erkannten verkehrlichen und betrieblichen Stärken bzw. Schwächen sowie der zu erwartenden Kosten muss über die Umsetzung jeder einzelnen Maßnahme entschieden werden. Insofern sind hier genannten Maßnahmen lediglich als Option zu verstehen, um die erkannten Schwachstellen zu beseitigen.

Die Maßnahmen im Bereich Liniennetz sind mit folgenden Vorstellungen zur Linienführung verbunden:

Erschließung des Neubaugebiets Fischenich

Verlängerung der Stadtbuslinie 718 von Fischenich Stadtbahn über die Bonnstr. und Meschenicher Str. ins Neubaugebiet Fischenich gemäß Bild 4-2.

Die Linienverlängerung erfordert den Bau einer Durchgangshaltestelle Fischenich-Stadtbahn (stadtauswärts), einer weiteren Haltestelle auf der Bonnstr. sowie einer Endhaltestelle mit Wendemöglichkeit. Alternativ ist eine zusätzliche Haltestelle mit Wendemöglichkeit an der Bonnstr. in Höhe Haus-Nr. 529 denkbar. Überschläglich muss mit einem Fahrzeitmehrbedarf von etwa 3-4 Minuten pro Richtung gerechnet werden, was vermutlich den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs bedeutet.



Bild 4-2: Verlängerung Linie 718 in das Neubaugebiet Fischenich

Anbindung von Hürth an Köln-Marsdorf

Einrichtung einer neuen Stadtbuslinie „710“ von Hürth-Kalscheuren Bf über Hermülheim Stadtbahn, Hürth Mitte nach Marsdorf im 60'-Takt (vgl. Bild 4-4). Durch Überlagerung mit der Regionalbuslinie 910 wird im gemeinsam bedienten Abschnitt ein 30'-Takt aufgespannt. Gleichzeitig sollte eine Verlängerung der Regionalbuslinie 910 von Hürth Mitte bis zum Bahnhof Hürth-Kalscheuren angestrebt und mit dem Aufgabenträger Rhein-Erft-Kreis verhandelt werden. Zusammengenommen würden beide Maßnahmen folgende Schwachstellen beseitigen:

- Anbindung Gesamtschule Sudetenstraße,

- Verbesserte Anbindung von Stotzheim sowie östl. Sudetenstr.,
- Unzureichende Anzahl Direktverbindungen zu Haltestelle Hermülheim Stadtbahn aus dem Stadtteil Stotzheim,
- Fehlende Verbindung zwischen Bahnhof Hürth-Kalscheuren, Hermülheim Stadtbahn, Hürth-Mitte und Marsdorf Stadtbahn (Anschluss an Linie 7).
- Überschläglich muss auf der neuen Linie „710“ mit einer Fahrzeit von 30 bis 32 Minuten zwischen Köln-Marsdorf (E-Center nördlich Stadtbahn) und Hürth-Kalscheuren Bf gerechnet werden bei einer Linienführung über die Bonnstraße. Bei einem 60'-Takt sind für die Bedienung der Linie voraussichtlich 2 zusätzliche Fahrzeuge notwendig. Bei Linienende in Hermülheim Stadtbahn (statt Hürth-Kalscheuren Bf) und gleicher Linienführung ist voraussichtlich nur 1 Fahrzeug notwendig. Eine Linienführung über die Theresienhöhe und Frechener Str. (Variante) verlängert die Fahrzeit um 1 bis 2 Minuten.
- Die aus der Sicht der Stadt Hürth wünschenswerte Verlängerung der Regionalbuslinie 910 (Aufgabenträger Rhein-Erft-Kreis) zum Bahnhof Hürth-Kalscheuren bedeutet einen Fahrzeitmehrbedarf von 9 bis 11 Minuten, was voraussichtlich den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges erfordert.

Anbindung von Efferen an den Bahnhof Hürth-Kalscheuren

Einrichtung eines Taxi-Busses vom Bahnhof Hürth-Kalscheuren über das Gewerbegebiet Nord-Ost nach Efferen Stadtbahn im 30'-Takt. Überschläglich muss mit einer Fahrzeit 10 bis 12 Minuten gerechnet werden. Die Akzeptanz dieser Maßnahme sollte zunächst im Rahmen eines zeitlich befristeten Testbetriebs geprüft werden.

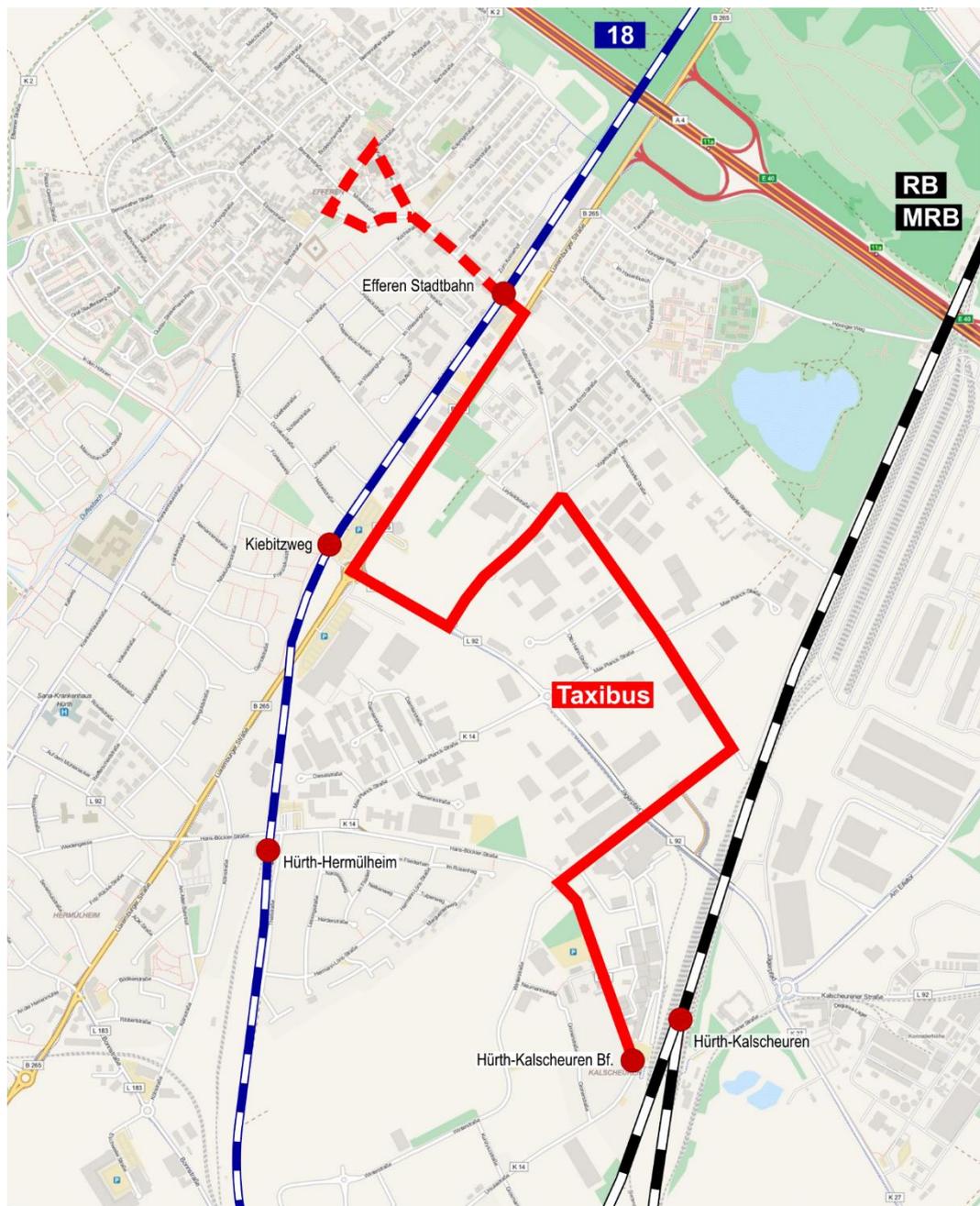


Bild 4-3: Anbindung von Efferen an Hürth-Kalscheuren durch Taxibus

Stadtbusverkehr an Sonntagen

Vorgesehen ist ein Stadtbusbetrieb mit 3 Stadtbuslinien im 60'-Takt (vgl. Bild 4-5), die die bestehenden Regionalbuslinien (120'-Takt) ergänzen und gemeinsam das Stadtgebiet Hürth sehr weitgehend erschließen. Dabei ist an Sonntagen – abweichend von den Qualitätszielen in Bild 2-1 – ein Haltestelleneinzugsbereich von 600 Metern aus verkehrlicher Sicht bis auf weiteres vertretbar

(vgl. Bild 4-6). Die Linienwege sollten im Interesse kurzer Fahrzeiten in nachfrageschwachen Bereichen möglichst weitgehend gestrafft werden. Der Rendezvouspunkt ZOB bietet Umstiegsmöglichkeiten in andere Linien und damit eine gute Erreichbarkeit aller Stadtteile von Hürth, der Stadtbahn sowie des Bahnhofs Hürth-Kalscheuren. Für den Stadtbusbetrieb an Sonntagen sind voraussichtlich 3 Fahrzeuge erforderlich.

Gleichzeitig sollte eine Verlängerung der Regionalbuslinie 960 von Hermülheim Stadtbahn bis zum Bahnhof Hürth-Kalscheuren angestrebt und mit dem Aufgabenträger Rhein-Erft-Kreis verhandelt werden. Der geschätzte Fahrzeitmehrbedarf von 3 bis 5 Minuten pro Richtung dürfte im Rahmen der vorhandenen Fahrzeugumläufe verkraftbar sein, sofern keine Zwänge in Bergheim vorhanden sind.

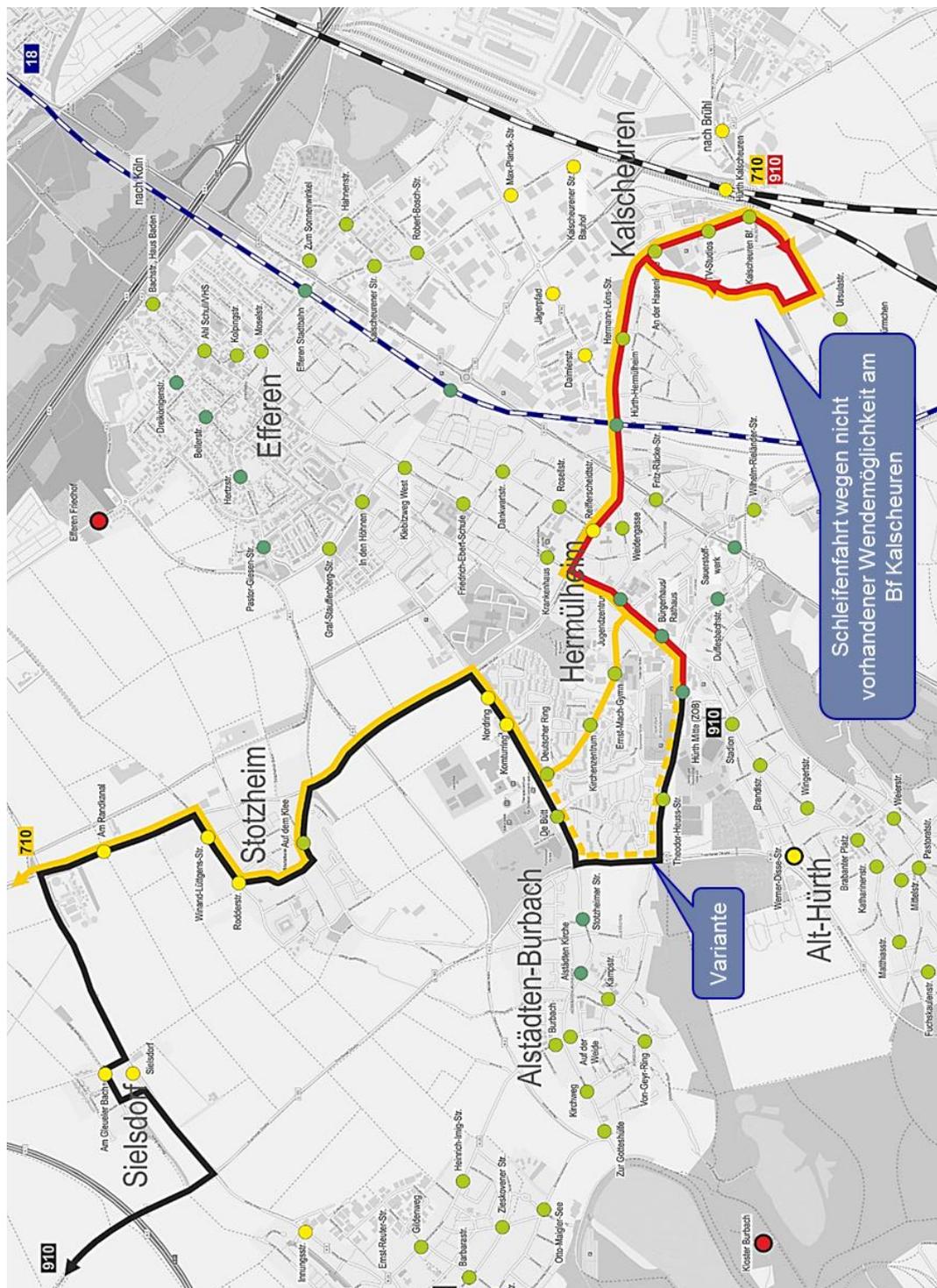


Bild 4-4: Anbindung von Hürth an Köln-Marsdorf

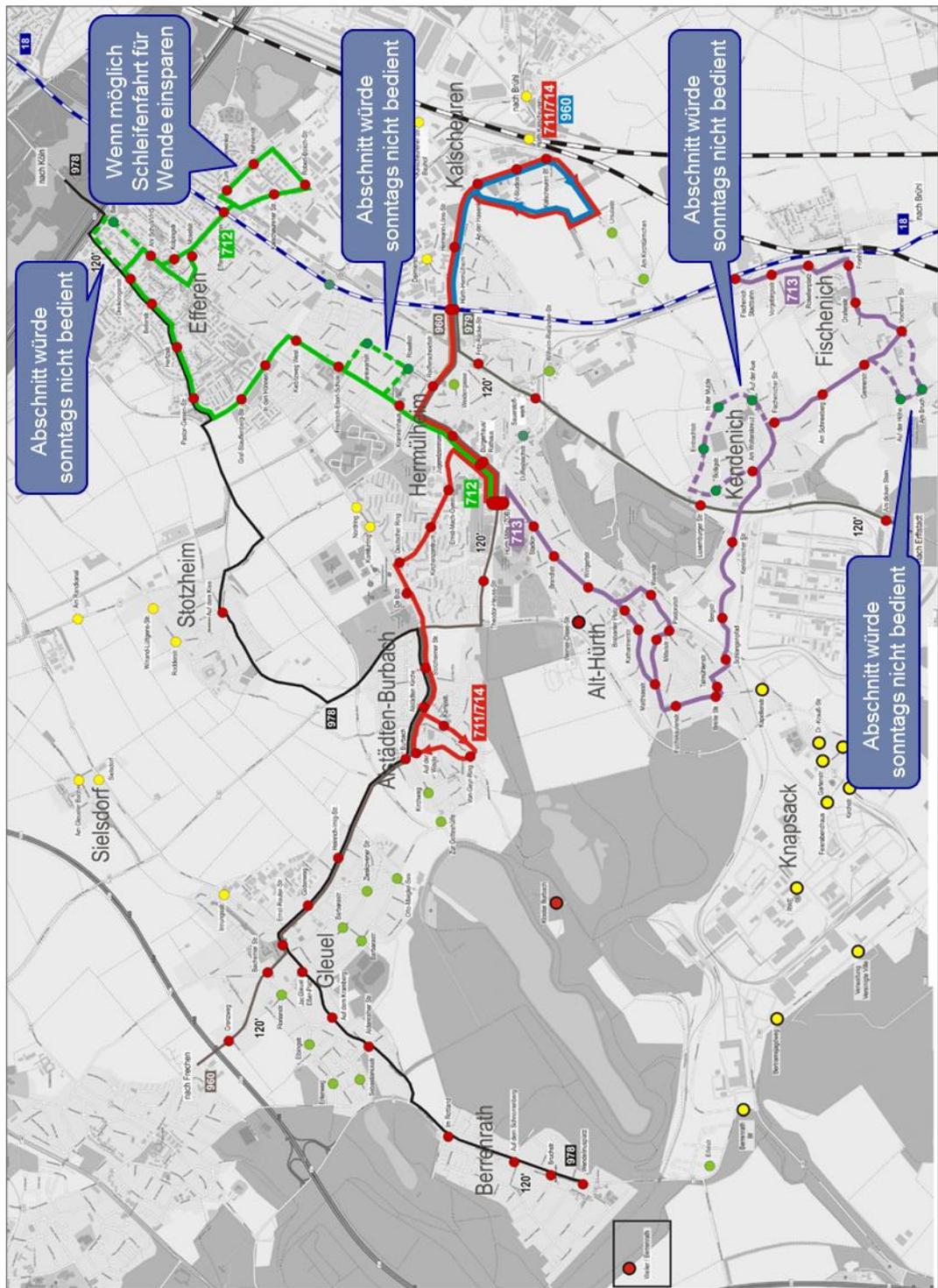


Bild 4-5: Liniennetz Stadtbuss am Sonntag

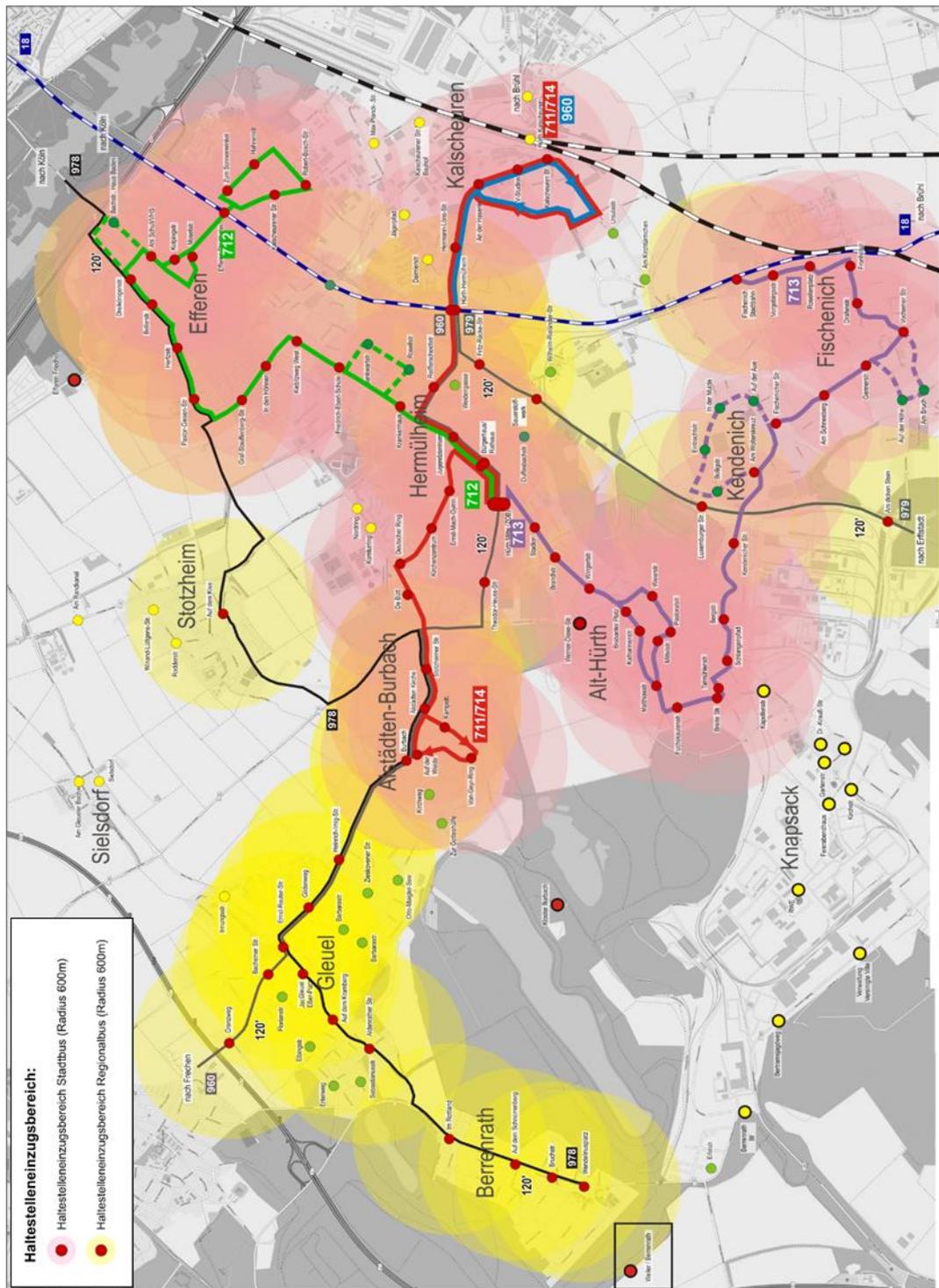


Bild 4-6: Erschließung des Stadtgebietes Hürth im Maßnahmenfall „Stadtbus am Sonntag“ (Einzugsbereich der Haltestellen: 600 m Luftlinien)

4.2.2 Weitere Maßnahmen

Neben den Maßnahmen im Stadtbus- und AST-Verkehr der Stadt Hürth geht von folgenden Maßnahmen außerhalb der alleinigen Zuständigkeit der Stadt Hürth eine z.T. deutliche Angebotsverbesserung für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Hürth aus:

- Stadtbahnverlängerung Linie 18 nach Hürth Mitte (gemäß Beschluss des Regionalrats des Regierungsbezirks Köln vom 15.01.2016 als Vorschlag für die Aufstellung des neuen ÖPNV-Bedarfsplanes des Landes NRW angemeldet),
- Verlängerung Linie 960 zum Bahnhof Hürth-Kalscheuren,
- Verlängerung Linie 910 zum Bahnhof Hürth-Kalscheuren.

Die vorgenannten Maßnahmen sollen deshalb mit Nachdruck weiterverfolgt werden.

Der Bereich der Multimodalen Nutzung des ÖPNV (Mobilstationen, Park & Ride etc.) wird im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) betrachtet. Darüber hinaus wird dieser Bereich auch in verschiedenen Arbeitskreisen (AK ÖPNV des Rhein-Erft-Kreises, Interkommunaler Arbeitskreis – IntAK) behandelt.

4.3 Infrastruktur und Barrierefreiheit

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur betreffen die

- Haltestellenausstattung
- ÖPNV-Beschleunigung
- Fahrzeugausrüstung
- Barrierefreiheit.

Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenausstattung sowie zur ÖPNV-Beschleunigung obliegen der Stadt Hürth. Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugausrüstung sind Aufgabe der SWH (Sparte ÖPNV). Grundlage sämtlicher Verbesserungsmaßnahmen sind die Qualitätsziele Infrastruktur und Betrieb in Kap. 2.3.

Haltestellenausstattung

Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenausstattung sowie zur ÖPNV-Beschleunigung gehen in der Regel auf eine Initiative der Stadt Hürth zurück. Dabei werden die Qualitätsziele Infrastruktur (hier Ausstattungsstandards von Haltestellen gemäß Bild 2-7 beachtet. Davon unberührt bleibt die Baulastträgerschaft. Sofern es sich um verkehrlich notwendige und gesetzlich vorgeschriebene Ausstattungsmerkmale handelt (z.B. Haltestellenschild oder Aushangfahrplan) ist dies Pflichtaufgabe der Verkehrsunternehmen.

ÖPNV-Beschleunigung

Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV sind erforderlich, um die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes weiter zu erhöhen und die Betriebswirtschaftlichkeit zu verbessern. Bei der Maßnahmenplanung müssen die Qualitätsziele gemäß Kap. 2.3 (hier Qualitätsziele Betrieb) beachtet werden. Besonders bedeutsame Nahverkehrsstrecken mit hohem Fahrgastaufkommen und durch Fahrgastbeschwerden wiederholt bekannte Problempunkte sollen vorrangig behandelt werden.

Fahrzeugausrüstung

Die Verbesserung der Fahrzeugausrüstung erfolgt weiterhin konsequent im Rahmen von Zusatz- oder Ersatzbeschaffungen. Dabei werden die Qualitätsziele Infrastruktur (hier Fahrzeugausrüstung gemäß Bild 2-8 beachtet.

Barrierefreiheit

Die konsequente Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen ist eine permanente Aufgabe und selbstverständlicher Bestandteil jeder Infrastrukturmaßnahme. Insbesondere geht es dabei um den niveaufreien (stufenlosen) Zugang zu Haltestellen, z. B. durch Rampen, sowie um den niveaufreien Ein-/Ausstieg durch Anhebung der Bordsteinhöhe auf mindestens 16 cm bzw. 18 cm.

5 Linienbündelung und Direktvergabe

5.1 Linienbündelung

Die Stadt Hürth hat mit Ratsbeschluss vom 19.12.2006 beschlossen, den Stadtbusverkehr sowie der AST-Verkehre im Gebiet der Stadt Hürth als ein Linienbündel zu betrachten. Die SWH (Sparte ÖPNV) wurde mit der Erbringung der Betriebsleistung betraut. Die Linienbündelung ist mit folgenden Einzelpunkten seinerzeit wie folgt begründet worden:

Die Stadtbuslinien 711 bis 720 treten unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsintegration in einem einheitlichen Marktauftritt als System auf:

- Einheitliches Taktangebot im 20-, 30- oder 60-min.-Takt.
- Umsteigebeziehungen und Verknüpfungsmöglichkeiten an zahlreichen Haltestellen im Stadtgebiet (insbesondere an der Rendezvous-Haltestelle Hürth Mitte).
- Relevante und aufkommensstarke Nachfragestrukturen zwischen den verschiedenen Stadtteilen und Einzelzielen sowie Hürth Mitte und zu den Stadtbahnhaltestellen.
- Die Umläufe der Fahrzeuge können aufgrund der Verflechtungen des Stadtbusnetzes sinnvoll miteinander verknüpft werden, so dass eine Optimierung des notwendigen Fahrzeugeinsatzes und der bereitzustellenden Reservekapazitäten zu erzielen ist und somit der Zuschussbedarf minimiert wird (Synergieeffekte bei der Planung der Betriebsreserve).
- Aufgrund des integrierten Angebots im Stadtbusverkehr ist ein einheitliches Kommunikationssystem (RBL, Betriebsfunk) zur Anschlusssicherung etc. unabdingbar.
- Die Ausdehnung des Bedienungsgebiets entspricht weitgehend dem Stadtgebiet Hürth, so dass lange Ein- und Ausrückzeiten und die damit verbundenen Leerleistungen zu einem Betriebshofstandort vermieden werden.
- Bedarfsgesteuerte Verkehre ergänzen das Stadtbussystem und sind somit verkehrlich und tariflich eng mit diesem verflochten.

Das der SWH (Sparte ÖPNV) im Rahmen der Betrauung übertragene Linienbündel umfasst alle Stadtbuslinien, die innerhalb der Stadt Hürth verkehren (Linien 711 – 715, 717, 718 und 720 sowie den Linienbedarfsverkehr Hürth (AST-Verkehr Linie 780). Die jährliche Betriebsleistung dieses Linienbündels beläuft

sich auf 1.058.708 Nutzwagenkilometer. Veränderungen der Betriebsleistung, die sich beispielsweise aus den möglichen Maßnahmen des Nahverkehrskonzepts, aus betrieblichen Optimierungen oder aus dem Finanzierungsvorbehalt der Stadt Hürth ergeben, sind in bestimmten Grenzen möglich ($\pm 10\%$).

Die Bündelung aller Stadtbuslinien in Hürth in einem einzigen Teilnetz (Linienbündel) erfolgt auch zukünftig nach folgenden Kriterien:

- Beachtung enger verkehrlicher Verflechtungen von Linien

Linienbündel sollen so geschnitten werden, dass sie die flächendeckende Raumerschließung und integrierte Verkehrsbedienung stärken und den funktionalen Zusammenhang von Netzsystemen (z.B. Stadtbusverkehre) erhalten. Damit wird gleichzeitig gewährleistet, dass das Verkehrsangebot im Bedarfsfall wesentlich effektiver weiterentwickelt werden kann als bei einem Betrieb durch mehrere unabhängig voneinander agierende Unternehmen.

- Gewährleistung einer betrieblich optimalen Verkehrsbedienung

Die Linienbündelung soll betriebliche Kriterien berücksichtigen, um Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung zu nutzen. Maßgebend sind dabei der räumliche Zuschnitt, der Leistungsumfang und die Ausrichtung der Linienbündel auf die Lage der vorhandenen betrieblichen Einrichtungen. Historische Zusammenhänge sind allgemein kein ausreichendes Bündelungskriterium.

- Nutzung des wirtschaftlichen Querausgleichs zwischen Linien

Die Linienbündelung kann ertragsstarke und ertragsschwache Linien wirtschaftlich effektiv miteinander kombinieren, um den Rückzug der Verkehrsunternehmen auf einzelne, besonders ertragsstarke Linien („Rosinenpickerei“) zu verhindern. Das Zusammenfassen wirtschaftlich guter und weniger guter Linien bedeutet, dass der Gewinn aus der „guten“ Linie zur Finanzierung des Bedienungsangebotes der „weniger guten“ Linie verwendet werden soll (wirtschaftlicher Querausgleich).

Mit der Betrauung definiert die Stadt Hürth nicht nur das von der SWH (Sparte ÖPNV) bediente Liniennetz als Linienbündel, sondern sichert auch einen bedeutenden Teil des straßengebundenen ÖPNV auf ihrem Territorium ab, einschließlich der damit verbundenen Finanzierungsverantwortung für den Stadtbus- und AST-Verkehr.

Vor dem Hintergrund der beabsichtigten Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) an die Stadtwerke Hürth zum 01.01.2017 wird

die Wahl des Harmonisierungszeitpunktes der Linienkonzessionen hiermit synchronisiert. Die Liniengenehmigungen, welche vor diesem Datum enden, werden entsprechend maximal bis zum 31.12.2016 wieder erteilt.

Mit Blick auf diejenigen Genehmigungen, die über diesen Zeitpunkt hinaus laufen und für die die Stadtwerke Hürth allein die Linienkonzessionen halten, haben sich die Stadtwerke Hürth bereit erklärt, alle genehmigungsrechtlich erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um eine Einbeziehung auch dieser Linien in die geplante Harmonisierung zu ermöglichen.

Bei Gemeinschaftskonzessionen wird die Stadt mit den aktuell konzessionierten Verkehrsunternehmen Kontakt aufnehmen, um diese dazu zu bewegen, alles Erforderliche zu tun, um eine Einbeziehung auch dieser Linien in die geplante Harmonisierung zu ermöglichen.

5.2 Direktvergabe

Die VO 1370/2007, die am 03.12.2009 in Kraft getreten ist, zieht einen vorläufigen Schlussstrich unter die Wettbewerbsdiskussion in Deutschland und trägt damit entscheidend zur Rechtssicherheit im öffentlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße bei. Auf diese Weise wird das allgemeine Vergaberecht um ein spezielles Vergaberecht ergänzt mit den nachfolgenden Konsequenzen:

- Ausschließliche Rechte und/oder finanzielle Ausgleichsleistungen durch den Aufgabenträger können ausschließlich auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewährt werden. Abgesehen von bestimmten Ausnahmen unterliegen öffentliche Dienstleistungsaufträge der Ausschreibungspflicht. Hierbei sind verschiedene Handlungsformen zulässig (Verträge, Gesetze, Verwaltungsregelungen, Bedingungen für die Betrauung interner Betreiber).
- In öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind u.a. die zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar zu definieren und die Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistungen berechnet werden, in objektiver und transparenter Weise vorab festzulegen.
- Öffentliche Verkehrsdienste können selbst erbracht oder – ohne Ausschreibungswettbewerb – einem „internen Betreiber“ übertragen werden (In-House-Geschäft), sofern der Auftraggeber über diesen eine Kontrolle ausübt wie über seine eigenen Dienststellen. In diesem Fall gilt für die Betreiber

ein Beteiligungsverbot an Ausschreibungen in anderen Regionen. Zudem gilt das Verbot der Überkompensation.

- Öffentliche Dienstleistungsaufträge unter einem geschätzten jährlichen Wert von 1 Mio. € oder unter einer jährlichen Verkehrsleistung von 300.000 km können direkt vergeben werden. Werden öffentliche Dienstleistungsaufträge an kleine oder mittlere Unternehmen mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen vergeben, können die Schwellenwerte verdoppelt werden.
- Die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge soll für Busverkehrsdienste höchstens 10 Jahre betragen. Falls die Betreiber jedoch erhebliche Investitionen für die Erbringung der Verkehrsdienstleistungen tätigen müssen, kann die Laufzeit der Dienstleistungsaufträge um die Hälfte verlängert werden.

Im Lichte der VO 1370/2007 ist der nationale Rechtsrahmen – insbesondere das PBefG – überprüft und an das unmittelbar geltende EU-Recht angepasst worden.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Stadt Hürth, der SWH (Sparte ÖPNV) auch zukünftig per Direktvergabe – als Anschlussregelung zur bestehenden Betrauung – die Erbringung des Linienbündels „Stadtverkehr Hürth“ aufzuerlegen.

6 Finanzierungsplanung

Das vorliegende Nahverkehrskonzept definiert die ausreichende Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Hürth gemäß § 8 (3) PBefG und beschreibt damit das öffentliche Verkehrsinteresse gemäß § 13 (2) PBefG.

Die Stadt Hürth ist als Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit und freiwilligen Aufgabenwahrnehmung verantwortlich (§ 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW). Hierzu gehört auch dessen Finanzierung.

Das Land NRW unterstützt die Aufgabenträger durch pauschalierte Mittel für die Zwecke des ÖPNV gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW, die zu mindestens 80 % an Verkehrsunternehmen weiterzuleiten sind. Die Stadt Hürth erhält dadurch zur Förderung des ÖPNV insgesamt 194.800 €/Jahr, die sie auf Antrag nach Leistungskilometern auf die konzessionierten Verkehrsunternehmen im Stadtgebiet Hürth auskehrt. Die Antragsstellung erfolgt nach Maßgabe der Förderbedingungen der Stadt Hürth.

Zur Förderung des Ausbildungsverkehrs erhält die Stadt Hürth zudem eine Pauschale aus Landesmitteln gem. § 11a ÖPNVG NRW. Zur Umsetzung des § 11a ÖPNVG NRW hat der Rat der Stadt in Form einer Allgemeinen Vorschrift vom 01.09.2011 eine Auskehrung der Mittel an alle konzessionierten Verkehrsunternehmen im Stadtgebiet vorgesehen. Die Verkehrsunternehmen erhalten die Ausgleichsleistungen gemäß der Allgemeinen Vorschrift der Stadt Hürth.

Trotz dieser Ausgleichsleistungen reichen die Einnahmen aus dem Ticketverkauf insbesondere wegen des dichten Liniennetzes, der attraktiven Bedienungshäufigkeiten, der hohen Fahrzeugstandards und der betrieblichen Einsatzerfordernisse nicht aus, um den Stadtverkehr Hürth kostendeckend zu betreiben.

Bei einer Vielzahl von städtischen Aufgabenträgern, so auch in der Stadt Hürth, erfolgt die Finanzierung des ÖPNV über den sogenannten steuerlichen Querverbund. Hierbei werden die Gewinne der Versorgungssparte mit den Verlusten der Verkehrssparte verrechnet. Dabei sind die rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere der EU (Verordnung [EG] Nr. 1370/2007), des Personenbeförderungsgesetzes und des Körperschaftssteuergesetzes sowie die Vorgaben des Betrauungsaktes der Stadt Hürth gegenüber der Stadtwerke Hürth AöR zu beachten. Die Stadt Hürth gewährt der Stadtwerke Hürth AöR

insoweit keine direkten Ausgleichsleistungen für die Sicherstellung des Stadtverkehrs Hürth, sondern indirekt über den Verzicht auf eine höhere Gewinnausschüttung der Stadtwerke.

Die Kostendeckung des Stadtverkehrs Hürth konnte in den letzten Jahren durch betriebliche Optimierungen (u.a. Neugestaltung der Fahrzeugumläufe und Anpassung der Schülerverkehre) sowie durch eine steigende Fahrgastnachfrage und damit verbundene Einnahmeerhöhungen auf 79,3% gesteigert werden. Trotz Ausweitung des Leistungsangebotes in Form neuer Linien und der Einführung von wasserstoffbetriebenen Bussen ist das Defizit der Verkehrssparte der Stadtwerke in den vergangenen Jahren stabil geblieben.

7 Anlagen

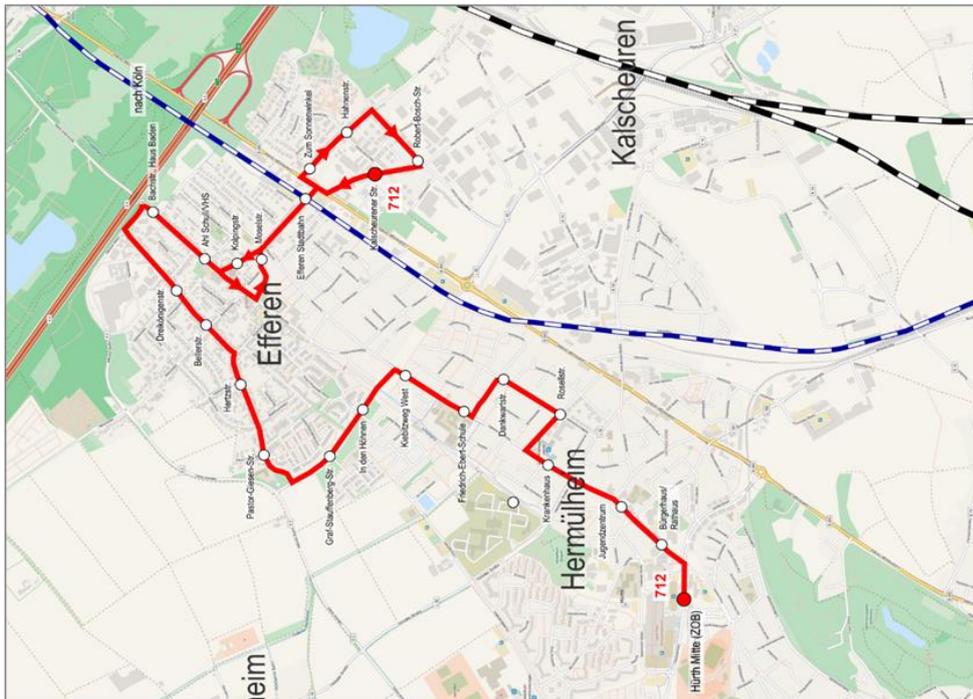
7.1 Liniensteckbriefe

Linie 711		Hürth, Hürth Mitte (ZOB) – Alstädten-Burbach – Cleuel – Hürth-Berrenrath, Eifelstr.			
Konzession	Stadtwerke Hürth / Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH				
Produkt	Stadtbus				
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion				
Angebotskennwerte					
Tagesart	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag		
Betriebszeit	5:00 - 22:30 Uhr	5:00 - 19:00 Uhr	kein Betrieb		
Takt	5-20 Uhr	20-24 Uhr	0-5 Uhr	5-20 Uhr	20-24 Uhr
	20/30*	30	-	30	-
	*5-6 Uhr				
Fahrzeugtyp (überwiegend)	SL-Niederflurbus		SL-Niederflurbus		
Betriebsleistung [Wg./km/Jahr]	253.345		27.768		
Wichtige Umstiegshaltestellen					
SPNV	-				
Stadtbahn	-				
Bus	Hürth Mitte (ZOB)				
Bemerkung					
MF: Überläufer auf Linie 714 ab Hürth Mitte (ZOB)					
Sa: Überläufer auf Linie 718 ab Hürth Mitte (ZOB)					
Verdichtung durch Verstärkerfahrten zur Schulverkehrszeit (teils als Linienüberläufer)					
- Morgens: 6 Fahrten					
- Mittags: 6 Fahrten					
- Nachmittags: 7 Fahrten					



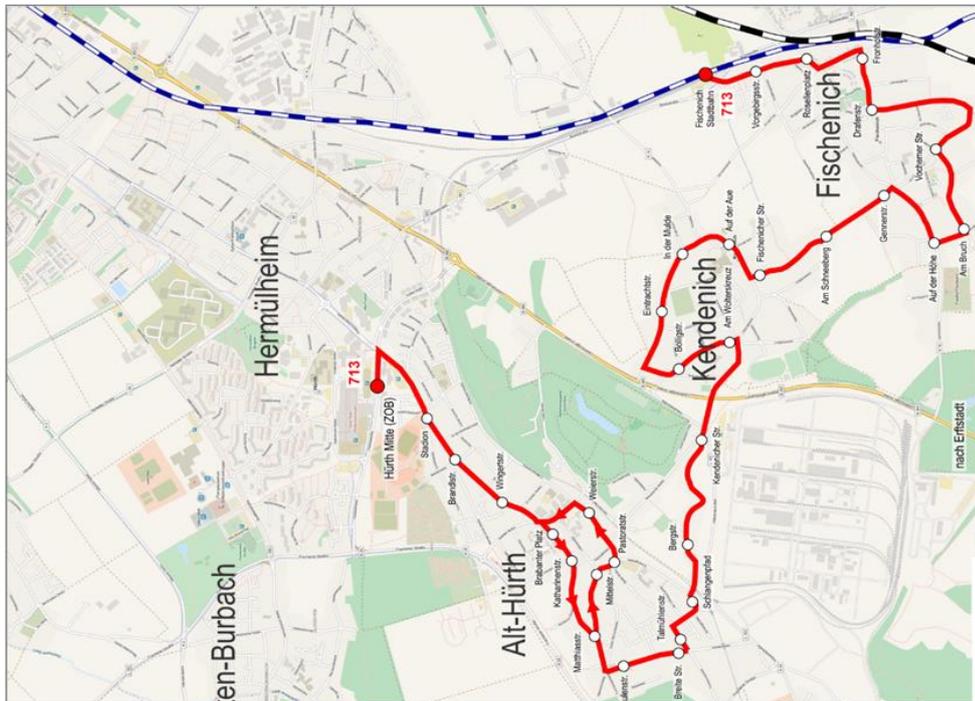
Anlage 7.1-1: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 711

Linie 712		Hürth, Hürth Mitte (ZOB) – Hermülheim – Hürth-Efferen, Kalscheurer Str.			
Konzession	Stadtwerke Hürth / Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH				
Produkt	Stadtbus				
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion				
Angebotskennwerte					
Tagesart	Montag – Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag		
Betriebszeit	5:00 – 22:30 Uhr	5:00 – 19:00 Uhr	kein Betrieb		
Takt	5-20 Uhr 20-24 Uhr 0-5 Uhr	5-20 Uhr 20-24 Uhr 0-5 Uhr	5-20 Uhr	20-24 Uhr	0-5 Uhr
	20/30*	30	-	30	-
	*5-6 Uhr				
Fahrzeugtyp (überwiegend)	SL-Niederflurbus				
Betriebsleistung [Wg. km/Jahr]	163.981				
	19.673				
Wichtige Umstiegshaltestellen					
SPNV	-				
Stadtbahn	Efferen Stadtbahn				
Bus	Hürth Mitte (ZOB)				
Bemerkung					
MF: Überläufer auf Linie 711 ab Hürth Mitte (ZOB)					
Sa: Überläufer auf Linie 713 ab Hürth Mitte (ZOB)					
Verdichtung durch Verstärkerfahrten zur Schulverkehrszeit (teils als Linienüberläufer)					
- Morgens: 3 Fahrten					
- Mittags: 4 Fahrten					
- Nachmittags: 4 Fahrten					



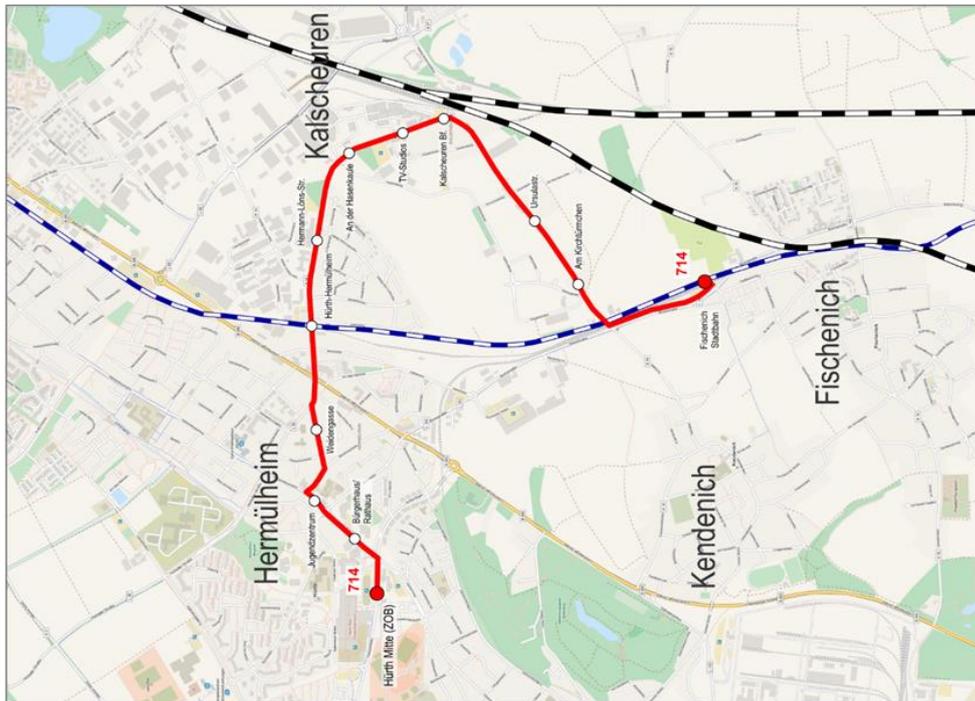
Anlage 7.1-2: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 712

Linie 713		Hürth, Hürth Mitte (ZOB) – Alt-Hürth – Hürth-Fischenich, Fischenich (Stadtbahn)			
Konzession	Stadtwerke Hürth / Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH				
Produkt	Stadtbus				
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion				
Angebotskennwerte					
Tagesart	Montag – Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag		
Betriebszeit	5:00 – 22:30 Uhr	5:00 – 19:00 Uhr	kein Betrieb		
Takt	5-20 Uhr	20-24 Uhr	0-5 Uhr	5-20 Uhr	20-24 Uhr
	20/30* *5-6 Uhr	30	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	SL-Niederflurbus		SL-Niederflurbus		
Betriebsleistung [Wg. km/Jahr]	246.973		24.447		
Wichtige Umstiegshaltestellen					
SPNV	-				
Stadtbahn	Fischenich Stadtbahn				
Bus	Hürth Mitte (ZOB)				
Bemerkung					
MF: Überläufer auf Linie 714 ab Fischenich (Stadtbahn) und auf Linie 718 ab Hürth Mitte (ZOB)					
Sa: Überläufer auf Linie 714 ab Fischenich (Stadtbahn) und auf Linie 720 ab Hürth Mitte (ZOB)					
Verdichtung durch Verstärkerfahrten zur Schulverkehrszeit (teils als Linienüberläufer)					
- Morgens: 10 Fahrten					
- Mittags: 6 Fahrten					
- Nachmittags: 4 Fahrten					



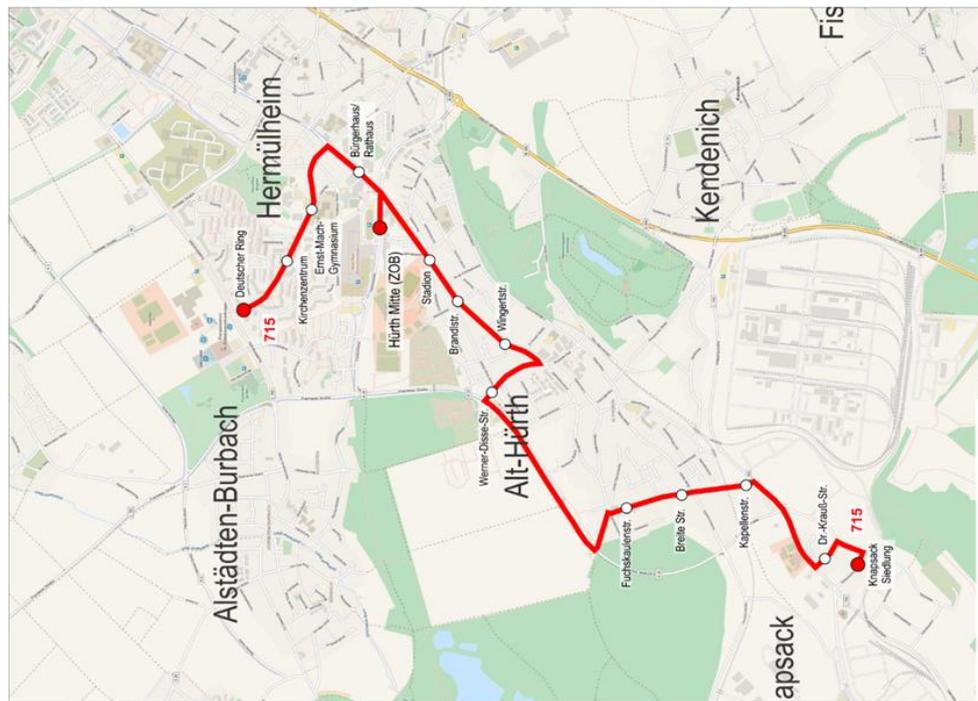
Anlage 7.1-3: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 713

Linie 714 Hürth, Hürth Mitte (ZOB) – Hermülheim – Hürth-Fischenich, Fischenich (Stadtbahn)						
Konzession	Stadtwerke Hürth / Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH					
Produkt	Stadtbus					
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion					
Angebotskennwerte						
Tagsart	Montag – Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag			
Betriebszeit	5:00 – 22:30 Uhr	5:00 – 19:00 Uhr	kein Betrieb			
Takt	5-20 Uhr	20-24 Uhr	0-5 Uhr	5-20 Uhr	20-24 Uhr	0-5 Uhr
	20/30* *5-6 Uhr	30	-	30	-	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	SL-Niederflurbus		SL-Niederflurbus			
Betriebsleistung [Wg./km/Jahr]	113.414		13.604			
Wichtige Umstiegshaltestellen						
SPNV	Hürth-Kalscheuren					
Stadtbahn	Fischenich Stadtbahn					
Bus	Hürth Mitte (ZOB)					
Bemerkung						
MF: Überläufer auf Linie 712 ab Hürth Mitte (ZOB) und auf Linie 713 ab Fischenich (Stadtbahn)						
Sa: Überläufer auf Linie 711 Hürth Mitte (ZOB) und auf Linie 713 ab Fischenich (Stadtbahn)						
Verdichtung durch Verstärkerfahrten zur Schulverkehrszeit als Linienüberläufer - Morgens: 1 Fahrt						



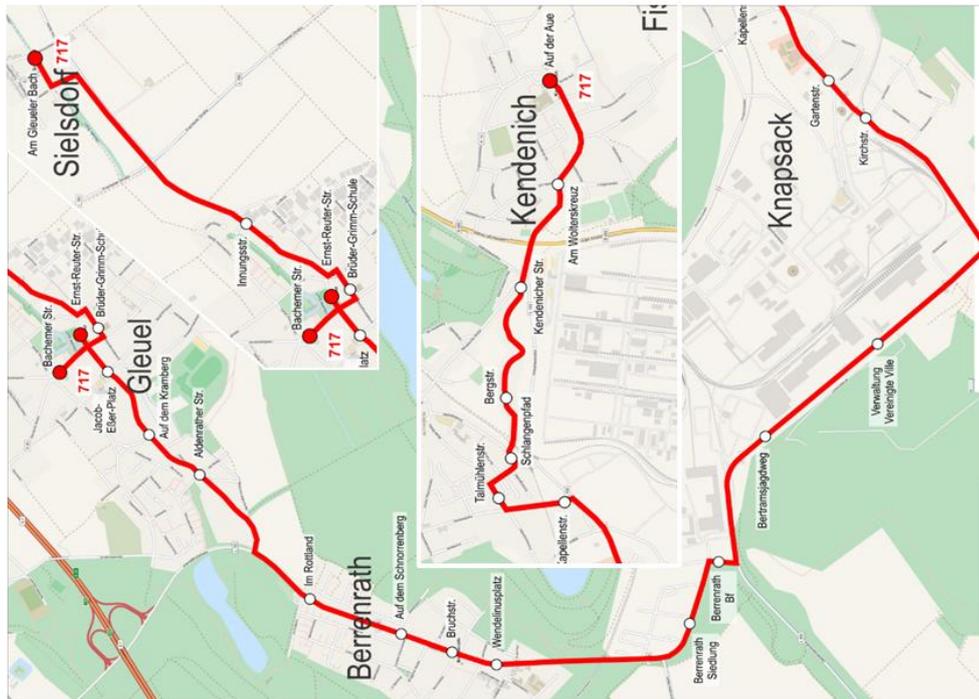
Anlage 7.1-4: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 714

Linie 715				Hürth, Deutscher Ring – Hürth-Mitte – Hürth-Knapsack, Knapsack Siedlung			
Konzession	Stadtwerke Hürth / Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH						
Produkt	Stadtbus						
Netzelement	Schülerlinie						
Angebotskennwerte							
Tagesart	Montag – Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag				
Betriebszeit	11:56 – 13:41 Uhr	kein Betrieb	kein Betrieb				
Takt	Einzelfahrten						
Fahrzeugtyp (überragend)	SL-Bus						
Betriebsleistung [Wg./km/Jahr]	3.336						
Wichtige Umstiegshaltestellen							
SPNV	-						
Stadtbahn	-						
Bus	Hürth Mitte (ZOB)						
Bemerkung							
Linie ist ausgerichtet auf Belange des Schülerverkehrs							



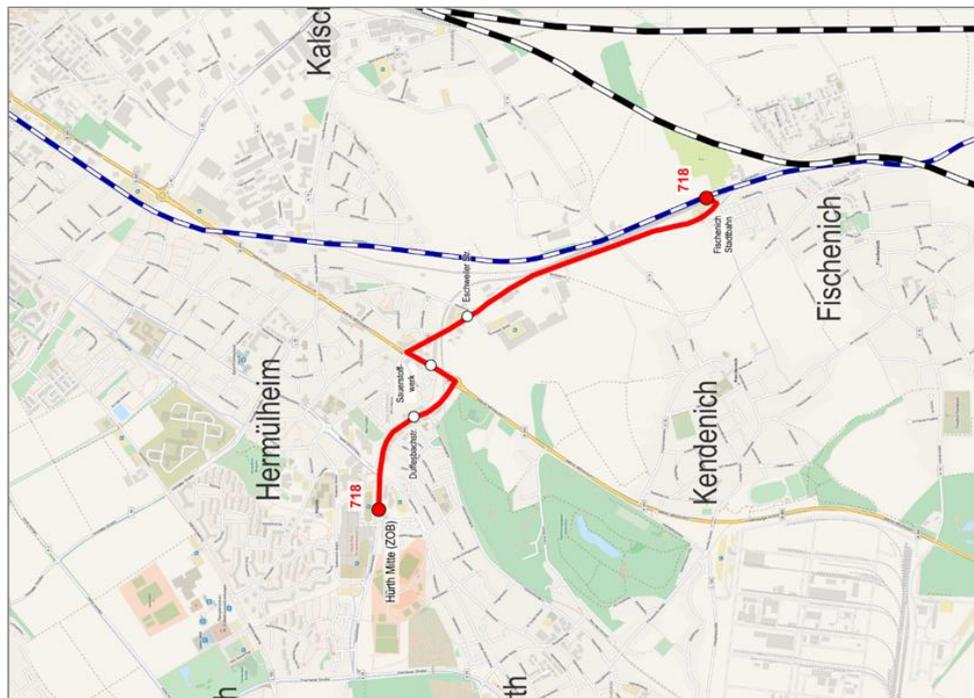
Anlage 7.1-5: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 715

Linie 717	Hürth-Kendenich, Auf der Aue – Hürth-Gleuel, Bachemer Str./Jacob-Eißen-Platz Hürth-Sielsdorf, Am Gleuler Bach – Hürth-Gleuel, Jacob-Eißen-Platz				
Konzession	Stadtwerke Hürth				
Produkt	Stadtbus				
Netzelement	Schülerlinie				
Angebotskennwerte					
Tagesart	Montag – Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag		
Betriebszeit	07:00 - 15:50 Uhr	kein Betrieb	kein Betrieb		
Takt	Einzelfahrten				
Fahrzeugtyp (überragend)	SL-Bus				
Betriebsleistung [Wg./km/Jahr]	5.022				
Wichtige Umstiegshaltestellen					
SPNV	-				
Stadtbahn	-				
Bus	-				
Bemerkung					
Linie ist ausgerichtet auf Belange des Schülerverkehrs					



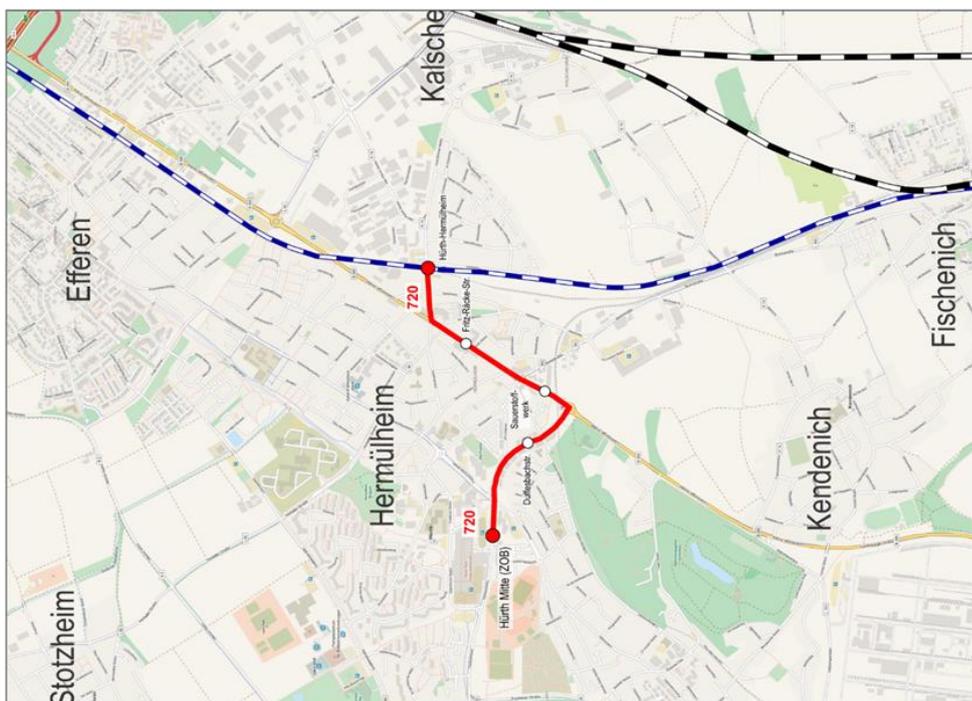
Anlage 7.1-6: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 717

Linie 718		Hürth, Hürth Mitte (ZOB) – Hermülheim – Hürth-Fischenich, Fischenich (Stadtbahn)			
Konzession	Stadtwerke Hürth				
Produkt	Stadtbus				
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion				
Angebotskennwerte					
Tagesart	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag		
Betriebszeit	7:00 - 20:00 Uhr	8:00 - 19:00 Uhr	kein Betrieb		
Takt	5-20 Uhr	20-24 Uhr	0-5 Uhr	5-20 Uhr	20-24 Uhr
	20	-	-	30	-
Fahrzeugtyp (überwiegend)	SL-Niederflurbus		SL-Niederflurbus		
Betriebsleistung [Wg. km/Jahr]	51.352		6.108		
Wichtige Umstiegshaltestellen					
SPNV	-				
Stadtbahn	Fischenich Stadtbahn				
Bus	Hürth Mitte (ZOB)				
Bemerkung					
MF: Überläufer auf Linie 713 ab Hürth Mitte (ZOB) Sa: Überläufer auf Linie 714 ab Hürth Mitte (ZOB)					



Anlage 7.1-7: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 718

Linie 720		Hürth, Hürth Mitte (ZOB) – Hürth-Hermülheim, Hermülheim (Stadtbahn)				
Konzession	Stadtwerke Hürth					
Produkt	Stadtbus					
Netzelement	Linie mit Erschließungsfunktion					
Angebotskennwerte						
Tagesart	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag / Feiertag			
Betriebszeit	5:00 - 22:30 Uhr	5:00 - 19:30 Uhr	kein Betrieb			
Takt	5-20 Uhr 20-24 Uhr 0-5 Uhr	5-20 Uhr 20-24 Uhr 0-5 Uhr	5-20 Uhr	20-24 Uhr	0-5 Uhr	
	20/30* *5-7 Uhr	30	-	30	-	
Fahrzeugtyp (überwiegend)	SL-Niederflurbus					
Betriebsleistung [Wg./km/Jahr]	47.421					
Wichtige Umstiegshaltestellen						
SPNV	-					
Stadtbahn	Hermülheim Stadtbahn					
Bus	Hürth Mitte (ZOB)					
Bemerkung						
Sa: Überläufer auf Linie 712 ab Hürth Mitte (ZOB)						



Anlage 7.1-8: Liniensteckbrief Stadtverkehr Hürth – Linie 720

7.2 Schwachstellen

Thema	Tagesart	Schwachstelle	Gemeindet	Handlungsbedarf im Rahmen des Nahverkehrskonzepts			Bemerkung
				groß	mittel	gering	
Generell	MF, Sa	Mindeststandard der Bedienungshäufigkeit ($\leq 30'$) wird für die Stadtteile Sielsdorf und Stotzheim sowie die östliche Sudetenstraße nicht erfüllt	IVV		x		
Generell	MF	Mindeststandard der Beförderungszeit (30') wird bei Fahrten aus dem Stadtteil Berrenrath nach Hermülheim Stadtbahn überschritten	IVV			x	
Generell	MF	Früherer Betriebsbeginn morgens (2x)	Bürger			x	BA ab 5.00 Uhr, vorher AST
Generell	alle	Zu hohe Kosten, da Hürth außerhalb Preisstufe Stadt Köln (21x)	Bürger				Zuständigkeit VRS
Liniennetz	MF, Sa	teilweise geringe Haltestellenabstände (< 200m) - Ortsteile Fischenich, Kendenich, Alt-Hürth, Alstädten-Burbach, Gleuel, Efferen und Hermülheim	IVV			x	Reduzierung problematisch, da Fördermittelbindung durch Haltestellenumbau im Rahmen Barrierefreiheit
Liniennetz	MF	Erichtung einer Haltestelle Chemiepark Knapsack (6x)	Bürger			x	heute Bedienung AST
Liniennetz	MF	Reaktivierung Bedienung Haltestelle Burg Efferen (3x)	Bürger			x	Potenzial?, Stichtfahrt
Liniennetz	MF	Verbesserung der Anbindung von Stotzheim (3x)	Bürger		x		Stotzheim nur 60'-Takt
Liniennetz	MF, Sa	Zusätzliche Haltestelle im Neubaugebiet Fischenich (2x)	Bürger	x			z.Zt. unzureichende ÖV-Erschließung
Liniennetz	MF, Sa	Zu hohe Beförderungszeiten durch zu viele Haltestellen (6x)	Bürger			x	Analyse: Beförderungszeit ist o.k.
Liniennetz	MF, Sa	Zu hohe Beförderungszeiten zwischen Stotzheim – Hermülheim Stadtbahn (4x)	Bürger			x	kein Handlungsbedarf Analyse: Beförderungszeit ist o.k.
Liniennetz	MF, Sa	Zu häufig ist ein Umstieg am ZOB nötig (7x)	Bürger		x		
Liniennetz	MF, Sa	Direkte Verbindungen zum Bahnhof Kalscheuren (7x)	Bürger		x		nur aus Sielsdorf, Stotzheim und Efferen nicht vorhanden
Liniennetz	MF	Horbeller Straße (Bereich Hermülheim) im Linienverkehr bedienen (2x)	Bürger			x	evtl. in Zusammenhang mit Bedienung Gesamtschule
Liniennetz	MF	Häufige Verspätungen im Stadtbusverkehr (17x)	Bürger		x		
Liniennetz	MF, Sa	Unzureichende Anzahl Direktverbindungen zur Haltestelle Hermülheim Stadtbahn aus den Stadtteilen	IVV, NVP, Verw./SVH		x		betrifft nur Sielsdorf und Stotzheim, alle anderen Stadtteile sind direkt bzw. durch Linienüberläufer an eine Stadtbahnhaltestelle angebunden (Hermülheim, Fischenich oder Efferen)

Anlage 7.2-1: Übersicht Schwachstellen generell + Stadtbus (Teil 1)

Thema	Tagesart	Schwachstelle	Gemeldet	Handlungsbedarf im Rahmen des Nahverkehrskonzepts			Bemerkung
				groß	mittel	gering	
Linienetz	MF, Sa	Direkte Verbindung Alt-Hürth – Hermülheim Stadtbahn (5x)	Bürger			x	Anbindung über Hst Fischenich gegeben
Linienetz	MF, Sa	Direkte Verbindung Gleuel – Hermülheim Stadtbahn (3x)	Bürger			x	kein Handlungsbedarf bereits heute durch Linienüberläufer von Linie 711 nach 714 und durch Linie 960 vorhanden
Linienetz	MF	Anbindung Gesamtschule Sudetenstraße	Verw./SVH	x			
Linienbedienug	alle	Bedienung Hst Efferen Friedhof im Regelverkehr (2x)	Bürger, Verw./SVH			x	derzeit nur AST
Linienbedienug	MF	Takt auf 15-Minuten umstellen (26x)	Bürger	x			
Linienbedienug	Sa	Takt samstags erhöhen (19x)	Bürger			x	30'-Takt (Mindeststandard)
Linienbedienug	Sa	Verlängerung der Betriebszeit samstags (13x)	Bürger, Verw./SVH	x			Koordinierung mit den Geschäftsöffnungszeiten, u.a. EKZ
Linienbedienug	MF	Takt abends erhöhen (12x)	Bürger			x	
Linienbedienug	MF	Takt außerhalb des Berufsverkehrs zu hoch (7x)	Bürger			x	
Linienbedienug	MF, Sa	Fahrplanabstimmung/Anschlussicherung Stadtbahn – Stadtbahn unzureichend (71x)	Bürger	x			Probleme oft durch Verspätung der Stadtbahn verursacht
Linienbedienug	MF, Sa	Fahrplanabstimmung/Anschlussicherung Stadtbusse am ZOB unzureichend (32x)	Bürger	x			
Linienbedienug	MF, Sa	Fahrplanabstimmung/Anschlussicherung Stadtbahn – RB in Kalscheuren unzureichend (10x)	Bürger			x	
Linienbedienug	MF	Stadtbusse zur HVZ überfüllt (kein Zustieg möglich) (16x)	Bürger			x	it. SVH besteht das Problem nur in geringem Maße
Linienbedienug	MF	Unzureichende Taktfolge bei den Linien 711 und 713	Verw./SVH	x			
Betriebsform	So	Linienverkehr Sonntags (49x)	Bürger, NVP, IVV, Verw./SVH			x	Linienverkehr nur durch 3 Regionalbuslinien
Infrastruktur/Barrierefreiheit	alle	Fehlende Beleuchtung an den Haltestellen (2x)	Bürger			x	im Einzelfall prüfen
Infrastruktur/Barrierefreiheit	alle	Sauberkeit in den Bussen nicht gegeben (4x)	Bürger			x	tägliche Reinigung gegeben
Infrastruktur/Barrierefreiheit	alle	Haltestellen Stadtbus: 20% nicht barrierefrei	Verw./SVH			x	
Infrastruktur/Barrierefreiheit	alle	keine DFI an Rendezvous Haltestellen	Verw./SVH			x	

Anlage 7.2-2: Übersicht Schwachstellen generell + Stadtbus (Teil 2)

Thema	Tagesart	Schwachstelle	Gemeindet	Handlungsbedarf im Rahmen des Nahverkehrskonzepts			Bemerkung
				groß	mittel	gering	
Infrastruktur/ Barrierefreiheit	alle	Anzeigetafeln zu Abfahrtszeiten der Stadtbahn fehlen (23x)	Bürger		x		Zuständigkeit REK/HGK/Stadt Hürth
Liniennetz	alle	Verlängerung der Linie 18 bis EKZ (Vermeidung von Umstiegen) (29x)	Bürger, Verw./SVH		x		Initiative Stadt Hürth
Linienbedienung	MF	Stadtbahn: Takt zur HVZ erhöhen (62x)	Bürger, Verw./SVH		x		Initiative Stadt Hürth
Linienbedienung	Sa, So	Stadtbahn: Takt am Wochenende erhöhen (65x)	Bürger		x		Initiative Stadt Hürth
Linienbedienung	MF, Sa	Stadtbahn: Takt abends erhöhen (39x)	Bürger		x		Initiative Stadt Hürth
Linienbedienung	alle	SPNV: Häufigerer Halt der RB in Kalscheuren (13x)	Bürger				Zuständigkeit NVR
Linienbedienung	MF	Häufige Verspätung der Stadtbahn (22x)	Bürger	x			Zuständigkeit Stadt Köln/Hürth
Betriebsform	MF	Linie 18 zur HVZ überfüllt (kein Zustieg möglich) (22x)	Bürger	x			Zuständigkeit Stadt Köln/Hürth
Infrastruktur/ Barrierefreiheit	MF	Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Kalscheuren unzureichend (4x)	Bürger				Zuständigkeit Stadt Hürth Bau von neuen Anlagen erfolgt 2016
Infrastruktur/ Barrierefreiheit	alle	Sauberkeit der Stadtbahnhaltestellen unzureichend (9x)	Bürger				Zuständigkeit REK/HGK

Anlage 7.2-3: Übersicht Schwachstellen Stadtbahn / SPNV

Thema	Tagesart	Schwachstelle	Gemeindet	Handlungsbedarf im Rahmen des Nahverkehrskonzepts			Bemerkung
				groß	mittel	gering	
Linienetz	MF	Direktverbindung von Hürth nach Frechen (4x)	Bürger				Zuständigkeit REK Ist durch L710 u. L960 gegeben
Linienetz	MF	Direkte Verbindung Alt-Hürth – Köln (4x)	Bürger				Initiative Stadt Hürth
Linienetz	MF	Fehlende Verbindung zwischen Bahnhof Kalscheuren, Hermülheim Stadtbahn, Hürth-Mitte und Marsdorf	Venw./SVH		x		Initiative Stadt Hürth
Linienetz	MF	Fehlende direkte ÖPNV-Verbindung zwischen Hürth und Wesseling	NVP				Zuständigkeit REK ohne Daten nicht abschätzbar
Linienetz	alle	Zu hohe Beförderungzeiten im Regionalbusverkehr	NVP				Zuständigkeit REK
Linienetz	alle	Weitläufige und unregelmäßige Linienführung Linie 978	Venw./SVH				Zuständigkeit REK weitestgehend direkte Führung vorhanden Verbesserung durch Fortfall von 3 Fahrten über Sielsdorf ab 12/15
Linienbedienug	MF	Linie 978: Takt zur HVZ erhöhen (19x)	Bürger				Zuständigkeit REK
Linienbedienug	Sa, So	Linie 978: Takt am Wochenende erhöhen (14x)	Bürger				Zuständigkeit REK
Linienbedienug		Zu hohe Beförderungzeiten auf folgenden Verbindungen:					
Linienbedienug	alle	- Berrenrath – Köln (Linie 978) (4x)	Bürger				Zuständigkeit REK Verbesserung durch Fortfall von 3 Fahrten über Sielsdorf ab 12/15
Linienbedienug	MF, Sa	- Alstädten – Köln (1x)	Bürger				Zuständigkeit REK Verbesserung durch Fortfall von 3 Fahrten über Sielsdorf ab 12/15

Anlage 7.2-4: Übersicht Schwachstellen Regionalbus



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Tel.: +49(0241) 9 46 91-41

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(0241) 53 16 22

52066 Aachen

kru@ivv-aachen.de

www.ivv-aachen.de

Kontakt:

Dr.-Ing. Stephan Krug
