

STADT BRÜHL

Nahverkehrskonzept für die Stadt Brühl (2017 – 2025)



Köln, im Februar 2018

NAHVERKEHRSKONZEPT FÜR DIE STADT BRÜHL (2017 – 2025)

Im Auftrag der

Stadt Brühl

Fachbereich ÖPNV, Mobilität und Verkehr
Rathaus Steinweg 1
50321 Brühl
Tel. 02232 – 79-5300
Fax 02232 – 79-4000
ukalle@bruehl.de
www.bruehl.de

Betreuung:

Ulrich Kalle

Bearbeitung:

Planungsbüro VIA eG
50667 Köln
Marsportengasse 6

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

Herbert Eidam (Projektleitung)
David Philipps

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

Köln, im Februar 2018

Inhalt

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	5
1 EINLEITUNG	6
2 ZIELE UND RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE ENTWICKLUNG DES ÖPNV IN BRÜHL	9
2.1 Grundlagen	9
2.2 Strategische Ziele des ÖPNV-Angebots in der Stadt Brühl	11
3 BESTANDSAUFNAHME UND SCHWACHSTELLENANALYSE	14
3.1 Grundsätze	14
3.2 Entwicklung des Stadtbus-Systems	14
3.3 Nachfrage	15
3.4 Ausgangslage: Angebotskonzept 2016/17	21
3.5 Struktur des Liniensystems	21
3.6 Verkehrserschließung	24
3.6.1 Haltestellenerreichbarkeit	24
3.6.2 Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen	30
3.6.3 Park and Ride (P+R) und Bike and Ride (B+R)	33
3.7 Verkehrsbedienung im Bestand	34
3.8 Fahrzeuge	51
3.9 Haltestellen	52
3.10 Marketing, Vertrieb und Tarif	54
4 PROGNOSE DER RAUM- UND VERKEHRSENTWICKLUNG	59
4.1 ÖPNV und Flächennutzungsplanung	59
4.2 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung	60
4.3 Entwicklung der Schülerzahlen und Relevanz für den Stadtbus	63
4.4 Entwicklung der Gesamtverkehrsnachfrage und Relevanz für den Stadtbus	65
5 MINDESTQUALITÄTSSTANDARDS FÜR DEN ÖPNV IN BRÜHL	71
5.1 Mindeststandards zur Angebotsstruktur	71
5.1.1 Stadtbus	71
5.1.2 Linienbedarfsverkehr	72
5.2 Mindeststandards zur Erschließungsqualität	73
5.3 Mindeststandards zur Bedienungsqualität	74
5.4 Mindeststandards zur Verbindungsqualität	76
5.5 Mindeststandards für Fahrzeuge	77
5.6 Mindeststandards für Haltestellen	81
5.7 Mindeststandards für Fahr- und Servicepersonal	87

5.8	Mindeststandards zu Tarifsystem und Vertrieb	89
5.9	Mindeststandards für Marketing und Kommunikation	91
5.10	Mindeststandards für Verkehrsmittel- und Haltestellenwerbung	93
5.11	Qualitätssicherung	93
6	KONZEPTIONELLES ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DEN STADTBUS BRÜHL	95
6.1	Beibehaltung des Rendezvous-Systems und Ausbau des Verknüpfungspunktes „Brühl Mitte (Stadtbahn)“	95
6.2	Verbesserte Anbindung des Bahnhofs „Brühl-Kierberg“	96
6.3	Verbesserte Anbindung von „Brühl Bahnhof“ und der Innenstadt	97
6.4	Beseitigung von Erschießungslücken - Anpassung des Angebots im Hinblick auf die Stadtentwicklung	101
6.5	Verbesserung des Angebots am Wochenende	104
6.6	Ausbau multimodaler Mobilitätsangebote	105
6.7	Harmonisierung des Nahverkehrskonzepts der Stadt Brühl mit der Nahverkehrsplanung des Rhein-Erft-Kreises und der Nachbarkreise	107
6.8	Anpassung des Schülerverkehrs an Veränderungen der Schullandschaft	109
7	ORGANISATION DES ÖPNV IN BRÜHL	111
7.1	Betriebsführung und Konzessionen	111
7.2	Linienbündelung aller Stadtbus und AST-Leistungen in einem Los	111
8	FINANZIERUNG DES STADTBUSSYSTEMS	114
8.1	Fahrleistung	114
8.2	Betriebskosten	115
8.3	Einnahmen	115
8.3.1	Fahrgeldeinnahmen	115
8.3.2	Ausbildungsverkehrspauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW	116
8.3.3	Ausgleichsleistungen nach § 148, SGB IX	116
8.3.4	ÖPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG NRW	116
8.3.5	Nachfrage und Einnahmesituation im Status Quo	116
8.4	Nachfrage- und Einnahmeentwicklung	117
8.4.1	Allgemeine Einschätzung und Bewertung	117
8.4.2	Betriebswirtschaftliche Bewertung	117
9	ANHANG	119
9.1	Literatur	119
9.2	Liniensteckbriefe	120
9.3	Stellungnahme der städtischen Behindertenbeauftragten zum Nahverkehrskonzept für die Stadt Brühl (2017 - 2025)	131

Abbildungen

Abbildung 3-1:	Ein- und Aussteigerzahlen an Stadtbushaltestellen werktags montags bis freitags (2015).....	17
Abbildung 3-2:	Ein- und Aussteigerzahlen der Stadtbushaltestellen am Samstag (2015).....	18
Abbildung 3-3:	ÖPNV-Liniennetz im Stadtgebiet Brühl.....	23
Abbildung 3-4:	Erschließung des Brühler Stadtgebiets mit dem ÖPNV.....	25
Abbildung 3-5:	ÖPNV-Netz und zentrale Einrichtungen in Brühl.....	31
Abbildung 3-6:	Bedienungshäufigkeit der Haltestellen in Brühl Montag - Freitag (Stand: Fahrplan 2015/2016, ohne SPNV).....	38
Abbildung 3-7:	Bedienungshäufigkeit der Haltestellen in Brühl an Samstagen (Stand: Fahrplan 2015/2016, ohne SPNV).....	39
Abbildung 3-8:	Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (Stand: 2017).....	58
Abbildung 4-1:	Einwohnerprognose für die Stadt Brühl 2014 bis 2035 im Rahmen der Flächennutzungsplanung.....	61
Abbildung 4-2:	Verkehrsverflechtungen der Stadt Brühl 2013.....	66
Abbildung 4-3:	Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in der Stadt Brühl 2013, bezogen auf die Anzahl der von den Bewohnern zurück gelegten Wege.....	67
Abbildung 5-1:	Taktile Info-Text mit Brailleschrift an einer Bushaltestelle im Kreis Düren.....	83
Abbildung 6-1:	Verbesserte Anbindung des Bahnhofs Kierberg durch Aufspaltung der Linie 702 in die Linien 701 und 702.....	97
Abbildung 6-2:	Citybus in Tours (Frankreich).....	99
Abbildung 6-3:	Streckenführung des Citybusses in Brühl mit Haltestellen.....	100
Abbildung 6-4:	Modifiziertes Liniennetz im Brühler Süden.....	103
Abbildung 6-5:	Beispielhafte Ausstattung von Mobilstationen der verschiedenen Größenkategorien.....	107

Tabellen

Tabelle 3-1:	Nachfrage auf den Brühler Stadtbuslinien im Jahr 2015.....	16
Tabelle 3-2:	Am stärksten nachgefragte Stadtbushaltestellen montags bis freitags (2015).....	20
Tabelle 3-3:	Am stärksten nachgefragte Stadtbushaltestellen samstags (2015).....	20
Tabelle 3-4:	Linien des öffentlichen Nahverkehrs im Stadtgebiet Brühl (Stand: Fahrplan 2016/2017).....	22
Tabelle 3-5:	Lücken bei der Feinerschließung im Brühler Stadtgebiet (Stand: Fahrplan 2016/2017).....	27
Tabelle 3-6:	Bike&Ride-Anlagen im Brühler Stadtgebiet (Stand: 2014).....	34
Tabelle 3-7:	Bedienungszeitfenster beim Stadtbus sowie beim Linienbedarfsverkehr (AST) – Abfahrten ab „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ (Stand: Fahrplanjahr 2016 / 2017).....	35
Tabelle 3-8:	Bedienungszeiten und –häufigkeiten beim Stadtbusverkehr und AST (Stand: Fahrplan 2016/17).....	37
Tabelle 3-9:	Bedienungshäufigkeit der Stadtbahn- und SPNV-Stationen (Stand: Fahrplan 2016/2017).....	42
Tabelle 3-10:	Erreichbarkeit und Direktverbindungen im Stadtgebiet Brühl (Stand: Fahrplan 2016/17).....	43
Tabelle 3-11:	Anschlussqualität am Bahnhof Brühl, montags bis freitags (HVZ und NVZ) Bewertung der Anschlüsse von und in Richtung Köln (Stand: Fahrplan 2016/2017).....	45
Tabelle 3-12:	Anschlussqualität am Bahnhof Brühl, montags bis freitags (HVZ und NVZ) montags bis freitags (HVZ und NVZ) Bewertung der Anschlüsse von und in Richtung Bonn (Stand: Fahrplan 2016/2017).....	46
Tabelle 3-13:	Anschlussqualität zwischen Stadtbus und Regionalbus in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“, montags bis freitags ca. 7/8 Uhr bis 18/19 Uhr (Stand: Fahrplan 2015/2016).....	48
Tabelle 3-14:	Verknüpfungspunkte im Brühler Stadtgebiet (Stand: Fahrplan 2016/2017).....	49
Tabelle 4-1:	Einwohnerentwicklung nach Ortsteilen 2012-2017 (Stand jeweils 31.03.).....	60
Tabelle 4-2:	Prognose der Einwohnerentwicklung 2017–2025.....	61
Tabelle 4-3:	Berufsein- und -Auspendler der Stadt Brühl 2015.....	62

<i>Tabelle 4-4:</i>	<i>Beschäftigtenentwicklung 2011–2015 Quelle: Landesdatenbank NRW: IT. NRW Geschäftsbereich Statistik. Erwerbstätigkeit.</i>	<i>62</i>
<i>Tabelle 4-5:</i>	<i>Entwicklung der Schülerzahlen an den verschiedenen Schultypen</i>	<i>63</i>
<i>Tabelle 4-6:</i>	<i>Prognose der zukünftigen Entwicklung der Schülerzahlen.....</i>	<i>64</i>
<i>Tabelle 4-7:</i>	<i>Ausgabe von SchülerTickets durch die Stadtwerke Brühl GmbH (2016), nur städtische Schulen</i>	<i>65</i>
<i>Tabelle 4-8:</i>	<i>Verkehrszwecke 2013.....</i>	<i>69</i>
<i>Tabelle 5-1:</i>	<i>Zusammenfassende Darstellung der Mindestbedienungszeitfenster und Mindestbedienung im Brühler Stadtbusverkehr Bezugspunkt für die Zeiten: Abfahrten ab „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ in die Stadtteile.....</i>	<i>75</i>
<i>Tabelle 5-2:</i>	<i>Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale für die Regelfahrzeuge auf den Stadtbuslinien gemäß „Standard A“</i>	<i>78</i>
<i>Tabelle 5-3:</i>	<i>Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale für Verstärkerbusse und eventuelle Ergänzungslinien gemäß „Standard B“</i>	<i>80</i>
<i>Tabelle 5-4:</i>	<i>Für den barrierefreien Umbau noch verbleibende Haltestellen in der Stadt Brühl – Ergebnis der Haltestellenbefahrungen vom 07.09. und 20.09.2017 (Planungsstand: 21.09.2017)</i>	<i>85</i>
<i>Tabelle 7-1:</i>	<i>Konzessionen im Stadtbusverkehr</i>	<i>111</i>
<i>Tabelle 8-1:</i>	<i>Prognose öffentliche Personenverkehrsleistung (Stadtbus, AST) in Brühl in Nutzkilometern pro Jahr</i>	<i>115</i>

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammel-Taxi
B+R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
eea®	European Energy Award®
GE	Gewerbegebiet
HVZ	Hauptverkehrszeit
KVB	Kölner Verkehrs-Betriebe AG
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVR	Zweckverband Nahverkehr - SPNV & Infrastruktur - Rheinland
NVP	Nahverkehrsplan
NEX	National Express Rail GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RVK	Regionalverkehr Köln GmbH, Köln
REVG	Rhein-Erft Verkehrsgesellschaft mbh, Bergheim
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StwB	Stadtwerke Brühl GmbH
SWB	SWB Bus und Bahn, Bonn
Trans Regio	Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Gesetzliche Grundlagen

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

1 Einleitung

Die Stadt Brühl ist als mittlere kreisangehörige Stadt gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG-NRW) Aufgabenträger des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet und hat die Planungs-, Organisations- und Ausgestaltungshoheit für den ÖPNV. Neben den Kreisen und kreisfreien Städten können auch mittlere und große kreisangehörige Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben, diese Funktionen ausüben. Bei der stadteigenen Gesellschaft Stadtwerke Brühl GmbH (StwB) handelt es sich um ein solches Unternehmen.

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

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

Der Stadtbusverkehr ist derzeit gemeinschaftlich von den Stadtwerken Brühl GmbH (StwB) und der Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft (REVG) konzessioniert. Betriebsführerin sind die StwB. Der gesamte Stadtbusverkehr wird von diesen organisiert. Erbringer der Verkehrsleistungen sind zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrskonzepts die Regionalverkehr Köln GmbH. Die ergänzenden Verkehrsleistungen mit Anruf-Sammeltaxi (AST) sind von den StwB konzessioniert.

Das vorliegende Nahverkehrskonzept entspricht inhaltlich einem Nahverkehrsplan, den die Aufgabenträger für den ÖPNV verpflichtet sind, aufzustellen. Der Planungshorizont umfasst den Zeitraum von 2017 bis 2025.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gemäß § 8 Abs. 3 S. 5 PBefG sowie § 9 Abs. 2 ÖPNVG NRW wurden die Verkehrsunternehmen StwB und RVK sowie die Behindertenbeauftragten der Stadt Brühl beteiligt. Die Beteiligung der REVG erfolgt im Rahmen der Beteiligung des Rhein-Erft-Kreises, dem die Stadt Brühl angehört. Die Beteiligung des Seh- und Blindenverbandes NRW sowie der Fahrgastverbände (VCD, Pro Bahn e.V.) werden alsbald durchgeführt.

Die Stellungnahme der Behindertenbeauftragten der Stadt Brühl, die die im Nahverkehrskonzept beschriebenen Maßnahmen insbesondere in Kapitel 5 befürwortet, ist im Anhang dokumentiert.

Das Nahverkehrskonzept der Stadt Brühl soll in den Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises im Rahmen einer Fortschreibung übernommen werden.

Im Nahverkehrskonzept werden die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des ÖPNV im Gebiet der Stadt Brühl festgelegt. Das vorliegende Nahverkehrskonzept ergänzt den zum Zeitpunkt der Beschlussfassung gültigen, am 10.12.2015 vom Kreistag des Rhein-Erft-Kreises beschlossenen Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung des Stadtbusverkehrs sowie des Verkehrs mit weiteren bedarfsorientierten ÖPNV-Angebotsformen (zum Beispiel Anruf-Sammel-Taxen) auf dem Gebiet der Stadt Brühl (siehe dazu auch Ziff. 4.4.2 und 5.1, 7.5.2, 11.1 des Nahverkehrsplans des Rhein-Erft-Kreises).

Die Stadt Brühl ist nicht Aufgabenträgerin für die auf ihrem Gebiet verkehrenden Regionallinien. Im Hinblick auf die Ausgestaltung des Angebots dieser zwischen dem Kreis- und dem Stadtgebiet verkehrenden Linien und deren Abstimmung mit dem Stadtbusverkehr ist zwischen beiden Aufgabenträgern je nach Erfordernis Einvernehmen zu schaffen. Im Zuge der

Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Rhein-Erft-Kreises wurde die Stadt Brühl in dessen Aufstellung beteiligt. Die Stellungnahme der Stadt Brühl zur Nahverkehrsplanung des Rhein-Erft-Kreises wurden mit dessen Beschlussfassung vom Kreistag zur Kenntnis genommen.¹ Die Stellungnahme ist im Anhang dieses Nahverkehrskonzeptes dokumentiert.

§ 8 ÖPNVG-NRW beschreibt den Gegenstand des Nahverkehrsplans wie folgt:

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

Das hier vorliegende Nahverkehrskonzept orientiert ebenfalls sich an den hier beschriebenen materiellen Vorgaben für die Nahverkehrsplanung.

Grundlage des Stadtbusverkehrs in Brühl

Der ÖPNV in der Stadt Brühl wird derzeit auf der Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung zwischen der Stadt Brühl und den StwB erbracht. Der Stadtbusverkehr wurde am 27.09.1998 als Vorlaufbetrieb gemeinschaftlich von StwB und REVG auf einer Linie (704) aufgenommen und ab 30.05.1999 schrittweise auf weitere Linien ausgedehnt.

Da der Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises den Erlass eines eigenständigen Nahverkehrskonzepts durch die Stadtbusstädte vorsieht und die Stadt Brühl gesetzlich verpflichtet ist, in ihrem Stadtgebiet eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten, die insbesondere den Anforderungen des ÖPNVG-NRW genügt, besteht Anlass zur Erstellung des vorliegenden Nahverkehrskonzepts. Durch dieses Nahverkehrskonzept sollen insbesondere die qualitativen und quantitativen Anforderungen an den ÖPNV auf dem Gebiet der Stadt Brühl verbindlich festgelegt werden.

Zukünftig ist geplant, das Nahverkehrskonzept je nach Bedarf zu aktualisierenden und die entsprechenden Kapitel bei Veränderungen von Grundlagen, Planungskonzept und Angebot – der Beschlusslage der zuständigen städtischen Gremien entsprechend – zu überarbeiten bzw. bis zu einer redaktionellen Aktualisierung die entsprechenden Veränderungen und ggf. Beschlussvorlagen des zuständigen Fachausschusses dem Nahverkehrskonzept als ergänzender Anhang beizufügen. Temporäre Umleitungs- und Baustellenverkehre sind hiervon ausgenommen.

¹ Rhein-Erft-Kreis. Beschluss der 7. Sitzung des Kreistages vom Donnerstag, den 10.12.2015 um 17:03 Uhr; https://www.rhein-erft-kreis.de/stepone/data/downloads/f6/8f/00/beschlusstext_286-2015_2.-ergaenzung_nvp_kt_10.12.2015.pdf, Abrufdatum: 25.11.2016.

Schwerpunktt Themen des Nahverkehrskonzepts

Eine wichtige planerische Grundlage für das Nahverkehrskonzept ist die im Jahr 2015 durchgeführte Verkehrserhebung und der daraus hergeleitete Statusbericht mit Handlungsansätzen zur Optimierung des Brühler Stadtbusangebots². Diese Untersuchung umfasst eine Erhebung der Nachfrage sowie eine Befragung der Fahrgäste. Ebenso macht das Nahverkehrskonzept Aussagen zu Prüfaufträgen an die Verwaltung, die die Weiterentwicklung des Stadtbusangebots zum Inhalt haben.

Hieraus und aus den Anforderungen an Service- und Angebotsqualität an den Brühler Stadtbusverkehr ergeben für das vorliegende Nahverkehrskonzept folgende Schwerpunktt Themen:

- Festlegung des zu erbringenden Basisangebots entsprechend dem Fahrplanstand im Jahr 2017
- Beschreibung ÖPNV-relevanter stadtstruktureller Veränderungen im Hinblick auf die verschiedenen Verkehrszwecke (Arbeit, Ausbildung, Einkauf und Besorgungen, Freizeit)
- Perspektiven zur Weiterentwicklung des Angebots aufzuzeigen mit dem Ziel, die Attraktivität des ÖPNV-Netzes unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit zu steigern und zusätzliche die Fahrgäste zu gewinnen, hier insbesondere
 - Möglichkeit und Grenzen einer Erweiterung der Verkehrszeiten am Wochenende
 - Optimierung der räumlichen Erschließung durch den Stadtbus sowie durch ergänzende bedarfsorientierte sowie sonstige flächendeckende innovative Angebote
- Aussagen zur Beförderungsqualität im Brühler ÖPNV
- Aussagen zur Umweltqualität im Brühler ÖPNV
- Harmonisierung der ÖPNV-Planung der Stadt Brühl mit der des Rhein-Erft-Kreises im Hinblick auf die die Stadtgrenzen überschreitenden regionalen Buslinien und der Stadtbahnlinie 18
- Perspektiven zur Weiterentwicklung des AST-Verkehrs als flexibles, nachfrageorientiertes Angebot in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage.

² Planungsbüro VIA eG: Statusbericht und Handlungsansätzen zur Optimierung des Brühler Stadtbusangebots, Präsentation im Ausschuss für Verkehr und Mobilität am 02.11.2015 im Auftrag der Stadt Brühl.

2 Ziele und Rahmenbedingungen für die Entwicklung des ÖPNV in Brühl

2.1 Grundlagen

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

Entwicklung des Stadtbusangebots in Brühl

Vorläufer des Brühler Stadtbusverkehrs waren die Stadtverkehrslinien der ehemaligen Köln-Bonner-Eisenbahnen AG (KBE), deren Anfänge im Jahr 1950 liegen. Dieses Netz wurde im Laufe der Jahre weiterentwickelt. Die Konzessionen gingen mit der Auflösung der KBE im Jahr 1992 dann interimsmäßig für wenige Monate an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG und dann an die neugegründete REVG. Die Betriebsführung erfolgt seitdem durch die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK). Zu dieser Zeit waren Netz und Fahrplan aufgrund schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen stark reduziert und die Fahrgastzahlen sanken.

Die Stadt Brühl hat nach einer achtmonatigen Testphase eines gemeinschaftlich konzessionierten Busverkehrs auf der Linie 704 zwischen Vochem, Brühl Mitte und Brühl West (Beginn September 1998) zum 27.09.1998 den Stadtbusverkehr auf den neu konzipierten Buslinien 706 und 707 (Bedienung der Stadtteile Badorf, Eckdorf, Pingsdorf) aufgenommen mit dem Ziel, ein attraktives innerstädtisches ÖPNV-System aufzubauen. Zum 01.06.1999 wurde die vertragliche Regelung zwischen Stadt- und StwB zur Betriebsführung des Stadtbusverkehrs getroffen. In den Folgejahren wurde das Angebot weiterentwickelt und auf der Grundlage kontinuierlicher Nachfrageerhebungen nachfragegerecht angepasst.

Die Fahrpläne der Stadtbuslinien sind mit denen der Regionalbuslinien weitgehend koordiniert. So sind die Linien 707 und 985 zwischen Brühl Mitte und Pingsdorf fahrplanmäßig aufeinander abgestimmt, ebenso die räumliche Erschließung des Bereichs Brühl West mit den Linien 704/705 und 990. Soweit die Anschlussbindungen der Regionalbuslinien an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie an die Stadtbahnlinien 16 (Wesseling) und 18 (Hürth-Hermülheim) es erlauben, werden diese in das Stadtbus-Rendezvous an der zentralen Haltestelle Brühl Mitte (Stadtbahn) eingebunden.

Als Ergänzung zum Bussystem wurde in Brühl bereits 1989 das flächendeckende Anruf-Sammel-Taxi (AST) eingerichtet, dessen Angebot an den Stadtbus sowie an die Bahnhöfe angepasst ist.

Im Juni 2015 wurde in Brühl Mitte im ehemaligen Bahnhofsgebäude unmittelbar am Rendezvouspunkt das Stadtbuskundenzentrum eingerichtet. Dieses wird als Agentur im dort ansässigen Kiosk betrieben. Neben sämtlichen ÖPNV-Vertriebsdienstleistungen können dort weitere Serviceangebote wie Paketdienst, Schreibwarenverkauf sowie typische Kioskangebote wahrgenommen werden.

Während in den Anfangsjahren des Stadtbusverkehrs keine stadtbusstypischen Fahrzeuge eingesetzt wurden, steht ab 2009/2010 ein Fahrzeugpark aus acht Standardstadtbussen des Typs Citaro der Fa. Evobus/Mercedes-Benz zur Verfügung, die durch die RVK beschafft wurden. Sie verfügen über EEV-Technik und erfüllten den Euro-5-Grenzwert. Die Fahrzeuge sind mit den für die Stadtwerke Hürth eingesetzten Bussen bauartgleich. Sie sind gemeinsam mit den Hürther Stadtbussen im Betriebshof Hürth stationiert. Im Brühler Stadtverkehr werden sieben Stadtbusse eingesetzt sowie einzelne punktuelle Verstärkungsleistungen erbracht, die mit herkömmlichen Fahrzeugen der RVK bzw. deren Subunternehmer gefahren werden. Die Einsatzreserve wird dem Gesamtfahrzeugpool der Brühler und Hürther Stadtbusse entnommen.

Ab September 2011 bis ins Jahr 2016 wurde ein Brennstoffzellen-Hybridbus mit Wasserstoffantrieb vom Typ „Phileas“ auf den Brühler Stadtbuslinien eingesetzt. Der Einsatz erfolgt im Rahmen eines

gemeinsamen Kooperationsprojekts zwischen dem Rhein-Erft-Kreis, den Stadtwerken Hürth und Brühl, dem Verein HyCologne und der RVK. Finanzielle Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und des Landes Nordrhein-Westfalen haben das Projekt ermöglicht.³ Seit Mai 2014 erfolgt der Einsatz der zweiten Generation von wasserstoffbetriebenen Bussen in Brühl. Zum Einsatz kommt ein Fahrzeug vom Typ Van Hool A330 FC. Der Einsatz dieser Fahrzeuge erfolgt im Zusammenhang mit der Umsetzung des RVK-Gesamtprojekts „Null Emission“.⁴ Der Einsatz wasserstoffbetriebener Busse hat für die Stadt Brühl einen besonders hohen Stellenwert, da die Brennstoffzellentechnik den Einsatz nachhaltiger Rohstoffe ermöglicht, lärmarm und nahezu emissionsfrei ist.

Die Nachfrage im Brühler Stadtverkehr ist im Laufe der Betriebsjahre, insbesondere gegenüber dem Vorzustand, nahezu kontinuierlich gewachsen. Wurden für den Zustand vor Einführung des Stadtbusverkehrs ca. 767.000 Fahrgäste pro Jahr ermittelt, waren es im Jahr 2015 ca. 920.300 Fahrgäste. Die Steigerungsrate betrug demnach 20 %. Das Grundangebot sowie die Bedienungszeiten wurden in diesem Zeitraum geringfügig angepasst, neue Angebote wurden im Zuge von Gewerbeansiedlungen in Brühl Ost eingerichtet. Zeitweise haben die Stadtwerke Brühl den Shuttlebus-Verkehr zum Phantasieland durchgeführt.

Die Stadt Brühl sieht als Aufgabenträger für den ÖPNV die Bereitstellung einer gemäß ÖPNVG §2 (Abs. 3 Satz 1) „angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV“ als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge an. ÖPNV vorzuhalten bedeutet ebenso, eine Mobilitätsalternative zum Pkw-Verkehr anzubieten und einen attraktiven Baustein im System der Nahmobilität (ÖPNV, Fahrrad-, Fußverkehr, Sharing-Angebote) anzubieten. Darüber hinaus gilt es, den spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen insbesondere von Frauen, älteren Menschen und Behinderten sowie von Kindern und Jugendlichen Rechnung zu tragen. Das vorliegende Nahverkehrskonzept hat das Ziel, die Rahmenbedingungen für eine sozial und ökologisch verträgliche Mobilität zu definieren und ausgewogene Mobilitätschancen für alle Personengruppen sicherzustellen.

Die Gestaltung des ÖPNV in der Stadt Brühl und auf Kreisebene orientiert sich an den Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung und soll deren Zielsetzungen unterstützen. Die Stadt Brühl ist im Landesentwicklungsplan NRW⁵ als Mittelzentrum ohne eigenständigen Mittelbereich ausgewiesen. Mit Ausnahme der dem Mittelzentrum Euskirchen zugeordneten angrenzenden Gemeinde Weilerswist sowie dem nördlich angrenzenden Oberzentrum Köln sind die übrigen angrenzenden Kommunen Bornheim, Hürth und Wesseling ebenfalls als Mittelzentren ausgewiesen.

Der innerstädtische ÖPNV in der Stadt Brühl ermöglicht mit attraktiven Verbindungen eine gute Erreichbarkeit der zentralen Funktionen für die Brühler Bevölkerung. Neben der guten Erreichbarkeit der Innenstadt mit den dortigen Einkaufsmöglichkeiten und zentralörtlichen Einrichtungen sollen die Stadtteile durch einen attraktiven ÖPNV an die Innenstadt angebunden werden. Dieses ÖPNV-Angebot umfasst den Stadtbusverkehr, die Regionalbusse und die Stadtbahnlinie 18.

Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungen in der Stadt Brühl sind mit den Zielen der Nahverkehrsplanung möglichst umfassend abzustimmen. Bei Ausweisung und Erschließung neuer Gewerbe- und Wohngebiete sowie sonstigen Verkehrserzeugern mit nennenswerten

³ <http://www.rvk.de/startseite/presse/aktuelle-presse-meldungen/detailansicht/article/wasserstoff-hybridbusse-jetzt-im-linienverkehr.html>, Abrufdatum: 11.01.2017.

⁴ <http://www.rvk.de/das-unternehmen/innovationsfuehrer-rvk/projekt-null-emission.html>, Abrufdatum: 11.01.2017.

⁵ Die Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen: Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf. 2016. S.14.

ÖPNV-Potenzialen ist bei einer entsprechenden Wirtschaftlichkeit die Anbindung an das ÖPNV-Netz zu prüfen und zu berücksichtigen.

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

Der Brühler ÖPNV wird als Beitrag zur Wirtschaftsförderung und Stärkung des Wohnstandortes gesehen. Eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist ein wichtiger Standortfaktor für die Entwicklung der Wirtschaft. Dies betrifft auch die Stärkung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort sowie die Stärkung der Nahversorgungsangebote in den Stadtteilen, soweit diese vorhanden sind. Darüber hinaus ist der ÖPNV unverzichtbar für den Beitrag der Stadt Brühl zum Umwelt- und Klimaschutz.

Gemeinsam mit dem Rhein-Erft-Kreis und den weiteren Aufgabenträgern im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) strebt die Stadt Brühl – unter Berücksichtigung der Aufgabenträgerschaften für den SPNV sowie der Belange des Landes Nordrhein-Westfalen – die Optimierung des ÖPNV und die kontinuierliche Weiterentwicklung des VRS-Gemeinschaftstarifs sowie des NRW-Tarifs an. Ziel ist die integrierte Entwicklung von Schienen- und Busverkehr im Verkehrsverbund. Der ÖPNV soll als einheitliches und für die Nutzer leicht begreifbares System weiterentwickelt werden.

2.2 Strategische Ziele des ÖPNV-Angebots in der Stadt Brühl

Klimaschutz durch Energieeffizienz

Die Stadt Brühl nimmt seit 2012 am „European Energy Award® (eea®)“ teil. Der European Energy Award® (eea®) ist ein vielfach erprobtes Qualitätsmanagementsystem und Zertifizierungsverfahren, das auf europäischer Ebene entwickelt wurde und umgesetzt wird. Ziel ist, die Qualität der Energieerzeugung und -nutzung in einer Kommune zu bewerten, regelmäßig zu überprüfen und Potenziale zur Steigerung der Energieeffizienz zu erschließen. Der European Energy Award steht daher für eine Kommune, die überdurchschnittliche Anstrengungen in der kommunalen Klimaschutzpolitik übernimmt. Mit dem eea werden Maßnahmen erarbeitet, initiiert und umgesetzt, die dazu beitragen, dass weniger Energie benötigt wird und erneuerbare Energieträger vermehrt genutzt und nicht erneuerbare Ressourcen effizient eingesetzt werden. Die Stadt Brühl wurde Ende 2016 mit dem eea ausgezeichnet, wobei eine Erlangung von gut 52 % der maximal erreichbaren Punkte attestiert wurde. Die Stadt Brühl hat sich mit Ratsbeschluss vom 20.02.2017 verpflichtet, den eea-Prozess fortzuführen.

Der motorisierte Individualverkehr ist einer der bedeutendsten Verbraucher von Energieressourcen. Somit muss der Verkehrsbereich im Rahmen des eea-Prozesses einen wesentlichen Beitrag liefern, insbesondere durch Verlagerung auf den ressourcenschonenden öffentlichen Verkehr. Daher ist es erklärter politischer Wille, durch Maßnahmen zur Angebotsverbesserung und sonstige Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV hier möglichst große Verlagerungen zu erreichen. Zusätzlich sind auch im ÖPNV nicht erneuerbare Energieressourcen zu sparen, z. B. durch den Einsatz neuer Antriebskonzepte. Ohne diesen Beitrag des ÖPNV ist eine dauerhafte eea-Teilnahme der Stadt Brühl nicht zu erreichen.

Verlagerung von Verkehrsleistung auf den ÖPNV

Der motorisierte Individualverkehr ist einer der bedeutendsten Verbraucher von Energieressourcen. Somit muss der Verkehrsbereich im Rahmen des eea-Prozesses einen wesentlichen Beitrag liefern, insbesondere durch Verlagerung auf den ressourcenschonenden Öff-

fentlichen Verkehr. Daher ist es erklärter politischer Wille, durch Maßnahmen zur Angebotsverbesserung und sonstige Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV hier möglichst große Verlagerungen zu erreichen. Zusätzlich sind auch im ÖPNV nicht erneuerbare Energieressourcen zu sparen, z. B. durch den Einsatz neuer Antriebskonzepte. Ohne diesen Beitrag des ÖPNV ist eine dauerhafte eea-Teilnahme der Stadt Brühl nicht zu erreichen.

Hieraus resultieren folgende **planerische Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV** in der Stadt Brühl:

Verbesserung der Mobilität der Einwohner

- Ziel ist die Beibehaltung und Weiterentwicklung des erreichten qualitativen Niveaus sowie die Gewährleistung einer weiterhin möglichst flächendeckenden und attraktiven ÖPNV-Bedienung im Stadtgebiet. Das bestehende Angebot ist unter verkehrlichen, siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln.

Unter Berücksichtigung des Beitrags der verschiedenen Verkehrsmittel für die innerstädtische Mobilität ist zu definieren, welche Aufgaben der ÖPNV in diesem Zusammenhang mittelfristig übernehmen kann und welches Entwicklungspotenzial in welchen Bereichen der Stadt Brühl aktivierbar ist. Ziel dieses Vorgehens ist es, die Mobilität der Einwohner der Stadt Brühl zu sichern und zu verbessern.

Senkung der Umweltbelastung durch konkurrenzfähigen, emissionsfreien ÖPNV

- Gerade in städtischen Verdichtungsräumen sind die negativen Folgen des MIV am stärksten spürbar. Die weitere Zunahme des MIV stößt zunehmend an Grenzen, da zunehmend Nutzungskonflikte und erhöhte Umweltbelastungen auftreten. Der ÖPNV trägt zu einer Entlastung vom MIV dar und dient damit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insgesamt. Deshalb wurde der ÖPNV in der Stadt Brühl als konkurrenzfähige Alternative zum MIV in erheblichem Maße gefördert (Stadtbusverkehr, Ausbau der Stadtbahnlinie 18) und ist auch weiterhin zu fördern. Marktanteile vom MIV sind sowohl für den ÖPNV als auch für die nicht-motorisierte Mobilität zu gewinnen und weitere Marktpotenziale auszuschöpfen. Den Umweltbelastungen soll zudem durch den Einsatz nahezu emissionsfreier Busse mit Brennstoffzellenantrieb entgegengewirkt werden. Die Ausgangslage hierfür ist in Brühl sehr gut:

Die für den Rhein-Erft-Kreis im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans im Jahr 2013 durchgeführte Haushaltsbefragung weist für die Stadt Brühl einen ÖPNV-Anteil von 8 % aller Wege aus. Im Vergleich zur Haushaltsbefragung im Jahr 2003 ist dieser Wert um einen Prozentpunkt gestiegen, während der kreisweite ÖPNV-Anteil von 8 % im Jahr 2003 auf 7 % im Jahr 2013 gesunken ist. Im Vergleich zu den anderen kreisangehörigen Kommunen wird der ÖPNV-Anteil lediglich von Hürth (12 %) und Wesseling (9 %) übertroffen. Der Busanteil aller Wege in Brühl beträgt 2 %, der Bahnanteil 6 %. Dies spiegelt die Lage Brühl an drei leistungsfähigen Schienenstrecken wider. Kreisweit liegt der Busanteil bei 3 %, wobei in einigen Kommunen eine sehr starke Nutzung des Busses im Schülerverkehr zu berücksichtigen ist. Brühl hat jedoch mit 58 % aller Wege den niedrigsten MIV- und mit 18 % den höchsten Radverkehrsanteil. Somit werden immerhin 42 % aller Wege über die Verkehrsarten des Umweltverbundes zurückgelegt.⁶ Dies verdeutlicht jedoch auch die konkurrierende Situation zwischen innerstädtischem Busverkehr und dem Fahrrad sowie dem Zu-Fuß-Gehen und zeigt, dass Brühl auch eine Stadt der kurzen Wege ist.

⁶ Rhein-Erft-Kreis, 85/Amt für öffentlichen Personennahverkehr (Hrsg.): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen des Rhein-Erft-Kreises. Bergheim. 2013. S.38f, Abb. 43f.

Bemerkenswert ist, dass in Brühl 24,2 % aller über 18-Jährigen eine Zeitkarte des ÖPNV besitzen. Dies ist der kreisweit höchste Wert.⁷ 28 % aller Bürger nutzt dem ÖPNV in Brühl regelmäßig, das heißt mindestens wochentags täglich. Damit besetzt Brühl gemeinsam mit Frechen den Spitzenplatz im Kreis.⁸

Optimale Verknüpfung der Verkehrsträger

- Entsprechend den Zielen des ÖPNVG-NRW soll der kommunale ÖPNV mit dem Stadtbahnverkehr bzw. mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verknüpft werden, um ein durchgehendes, möglichst vertaktetes Verkehrsangebot zu erreichen. Besonderer Aufmerksamkeit kommt in diesem Zusammenhang einer möglichst guten Verknüpfung der Verkehrsträger in Brühl Mitte (Stadtbahn) zu. Die fahrplanmäßige Verknüpfung des Busverkehrs mit der Linie 18 an den anderen Haltepunkten (Brühl-Vochem, Brühl Nord, Brühl Süd, Badorf, Schwadorf) ist der Hauptverknüpfung in Brühl Mitte unterzuordnen. Ebenso soll der kommunale ÖPNV die Stadtbusse mit dem SPNV verknüpft werden. Dies betrifft die nicht zentral gelegenen Bahnhöfe Brühl (Rheinstraße) und Brühl-Kierberg (Eifelstraße). Ziel ist es, dort nachfragegerechte Verknüpfungen zu schaffen, wobei zum einen die Hauptverknüpfung in Brühl Mitte Priorität hat, zum anderen Parallelangebote zum Regionalbus vermieden werden sollen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die SPNV-Linien am Bahnhof Brühl aufgrund von Kapazitätsengpässen der Infrastruktur nicht gleichmäßig vertaktet sind und der Busfahrplan nur schwer mit diesen zu harmonisieren ist.

Über die Verknüpfungen innerhalb des öffentlichen Verkehrssystems hinaus sind Verknüpfungen mit den Verkehrsträgern Fahrrad und MIV bereitzustellen. Ebenso sind Car-sharing-Angebote sowie Fahrradmietmöglichkeiten erforderlich. Dies erfolgt über Mobilstationen sowie Verknüpfungspunkten an den Haltestellen des Schienenverkehrs.

Barrierefreiheit

- Bis zum 01.01. 2022 soll gemäß § 8 Abs.3 (3) PBefG der ÖPNV vollständig barrierefrei ausgebaut sein. Im Hinblick auf dieses Erfordernis wird im Nahverkehrskonzept das angestrebte Vorgehen zum weiteren Ausbau der Barrierefreiheit dargestellt (siehe Kapitel 5.5 [Fahrzeuge], 5.6 [Haltestellen], 5.10 [Verkehrsmittel- und Haltestellenwerbung]).

[...] Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. [...] (§ 8 Abs.3 (3) PBefG)

⁷ Dto., S.33, Abb. 37.

⁸ Dto., S.30, Abb. 33.

3 Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse

3.1 Grundsätze

Die Qualität des ÖPNV-Angebotes wird bestimmt durch

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

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

Fahrgastnachfrage, städtebauliche und demografische Entwicklung und der finanzielle Rahmen machen es erforderlich, fortlaufend die Wirtschaftlichkeit der kommunalen ÖPNV-Angebote zu überprüfen und bei Bedarf Anpassungen vorzunehmen. Anpassungen größeren Umfangs werden als Fortschreibungen des Nahverkehrskonzepts verstanden und sind zu dokumentieren.

3.2 Entwicklung des Stadtbus-Systems

Der Auf- und Ausbau des Brühler Stadtbussystems wurde im Wesentlichen im Sommer 2000 mit der Einführung der Stadtbuslinie 702 (Herbst 1999) und der Neukonzeption der Linie 706 abgeschlossen. Im weiteren zeitlichen Verlauf wurde und wird das Leistungsangebot kontinuierlich überprüft und an veränderte Rahmenbedingungen angepasst. Das grundlegende Angebotskonzept mit Rendezvouspunkt in Brühl Mitte und einem 30/60-Minuten-Takt-System wurde bis heute beibehalten.

Der Stadtbus trägt wesentliche Anteile des Brühler Schülerverkehrs. Dieser ist in den Regelfahrplan integriert. Auf den meisten Linien finden punktuelle Ergänzungen des Fahrplanangebots durch Fahrten nur an Schultagen statt. Unabhängig vom Stadtbus organisiert der Schulträger Stadt Brühl für Verkehre zu vier Grundschulen sowie Schwimmbadfahrten für alle Schulen nach Freistellungs-Verordnung⁹ durchgeführten Schülerverkehr. Eine Integration in das ÖPNV-System wurde geprüft, sie wird jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nicht für sinnvoll erachtet.

Im Jahr 2017 gibt es in Brühl sieben Stadtbuslinien (702, 703, 704, 705, 706, 707, 709) sowie einen flächendeckenden Linienbedarfsverkehr mit Anruf-Sammel-Taxen (AST) (Linie 782).

Die Linie 702 hat durchgängig einen 30-Minuten-Takt. Die Linie 704 verkehrt auf dem Abschnitt Vochem – Brühl Mitte ebenfalls im 30-Minuten-Takt. Auf dem Abschnitt Brühl Mitte – Am Krausen Baum wird zusammen mit der Linie 705 ebenfalls ein 30-Minuten-Takt angeboten. Nach Brühl West, Roddergrube verkehren die Busse der Linie 704 nur während der Hauptverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt. Die Linie 705 bedient montags bis freitags die Strecke Brühl Mitte – Am Wasserturm mit sieben Fahrtenpaaren, an Samstagen ab ca. 9 Uhr im 60-Minuten-Takt. Die übrigen Linien 703, 706, 707 und 709 verkehren im 60-Minuten-Takt. Durch Überlagerungen der stündlich verkehrenden Linien können darüber hinaus in einigen

⁹ Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes vom 30.08.1962 (Freistellungs-Verordnung); <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/frstllgv/gesamt.pdf>, Abrufdatum: 19.01.2017.

Stadtteilen ebenfalls zwei stündliche Abfahrten angeboten werden. An Samstagen werden die Haltestellen „Berzdorfer Straße“ und „Engeldorfer Straße“ im Gewerbegebiet Brühl Ost nicht vom Stadtbus bedient. Der Fahrplan der Linie 707 ist mit dem der Regionalbuslinie 985 zwischen Brühl Mitte und der Haltestelle „Am Hülderberg“ soweit betrieblich möglich abgestimmt.

Das AST bedient 108 Haltestellen, davon werden 23 ausschließlich von diesem Verkehrsmittel bedient. Es verkehrt an den Bushaltestellen in der Regel dann, wenn kein Busverkehr stattfindet, ansonsten den ganzen Tag über durchgängig. Aus besonderen örtlichen Gründen erfolgt an 10 kombinierten Bus/AST-Haltestellen eine Ganztagsbedienung. An vier weiteren Haltestellen bestehen Sonderregelungen. Die Haltestellen haben dieselben Abfahrminuten, so dass eine leichte Merkbarkeit gegeben ist. An den Bahnhöfen Brühl sowie in Brühl-Kierberg werden individuelle, auf den Zugfahrplan abgestimmte Abfahrzeiten angeboten.

Für Stadtbus- und AST-Verkehr besteht jeweils ein Verkehrsdurchführungsvertrag mit den beauftragten Unternehmen.

Während beim Stadtbus im Jahr 2001 mit 305.309 Tsd. Fahrplankilometer angeboten wurden, wurden im Jahr 2016 knapp 333.709 Fahrplankilometer erbracht.

Die Netzlänge der Stadtbuslinien beträgt im Jahr 2017 ca. 65 km (beide Fahrtrichtungen). Es wird von sechs bis maximal sieben Fahrzeugen zuzüglich weiterer punktueller Verstärker befahren. Es werden 84 Haltestellen bedient. Diese werden zum Teil auch durch Regionalbuslinien bedient.

Die ersten Jahre des Stadtbusbetriebs waren durch regelmäßige Angebotsanpassungen an weitere Konzeptstufen, aber auch durch Rückführungen zum Teil historisch übernommener Überangebote gekennzeichnet. In den Jahren bis 2008 wurde der Aufwand durch schrittweise Reduzierung historisch bedingter und schwach nachgefragter Leistungen um 64.000 Nutzkilometer ohne Qualitätsverlust um 20 % gemindert werden.

So wurden Parallelverkehre zwischen Stadt und Regionalbus zwischen Brühl Mitte und Brühl Bahnhof eingestellt und die Bedienung des Phantasialandes zugunsten eines eigenständigen, durch den Freizeitpark organisierten Shuttle-Verkehrs eingestellt. Ebenso wurde im Winter 2007 die Bedienung des Wohngebiets Alte Zuckerfabrik aufgrund schwacher Nachfrage zu Gunsten einer versuchsweise verstärkten Bedienung des Industriegebietes Brühl Ost aufgegeben. Mit der Ansiedlung einer größeren Gewerbeeinheit der Deutschen Telekom im Bereich Sürther Straße/Berger Straße wurde der ÖPNV ins Gewerbegebiet Brühl Ost im Dezember 2010 mit der Einrichtung der Linien 703 und 709 weiter ausgebaut und fahrplantechnisch an den Bahnhof Brühl angebunden. Die Aufspaltung der Linie 704 in Brühl West in einen Zweig zur Roddergrube und einen weiteren zum Wasserturm als Linie 705 erfolgte ebenfalls im Dezember 2010.

Ab 2011 bis heute wurde das Stadtbusangebot mit Ausnahme von baustellenbedingten Umleitungen und Fahrplanverschiebungen nicht mehr wesentlich verändert. So mussten zum Beispiel ab Dezember 2016 für etwa 2 Jahre aufgrund von Fahrplanänderungen bei der Linie 18 alle Fahrpläne an Samstagen um etwa 15 Minuten verschoben werden.

Im Stadtbus Brühl werden überdurchschnittlich viele Schwerbehinderte befördert. Daher führt das den Stadtbusverkehr durchführende Verkehrsunternehmen oder beauftragte Dritte turnusmäßig vier Mal im Jahr Schwerbehindertenzahlungen gem. § 148, 9. Buch des Sozialgesetzbuches durch, so dass entsprechend individuell angepasste Ausgleichszahlungen geleistet werden.

3.3 Nachfrage

Entsprechend der letzten von der Stadt Brühl durchgeführten Verkehrserhebung im Jahr 2015 haben auf den Jahresgang hochgerechnet insgesamt rund 920.000 Fahrgäste die

Brühler Stadtbuslinien genutzt. In der Einführungsphase des heutigen Stadtbussystems wurden für das Fahrplanjahr 2000/01 rund 580.000 Fahrgäste ermittelt.

Somit hat sich bis heute – mit zeitweise schwankender Entwicklung – die Nachfrage um knapp 60 % erhöht. Das erreichte Niveau dürfte bei ähnlichen Rahmenbedingungen mindestens zu halten bzw. noch leicht zu steigern sein, wenn das Angebot an mit der aktuellen Stadtentwicklung Schritt halten und kontinuierlich zielgerichtete Marketingaktivitäten stattfinden.

Linienbezogene Nachfrage Stadtbus

Tabelle 3-1 gibt einen Überblick über die Verteilung des Fahrgastaufkommens auf die einzelnen Linien:

*Tabelle 3-1: Nachfrage auf den Brühler Stadtbuslinien im Jahr 2015
Quelle: Stadt Brühl*

Linie	Fahrgäste p.a.	Anteile pro Linie
702	200.048	22 %
703/709	130.197	14 %
704/705	306.125	33 %
706	152.107	17 %
707	131.845	14 %
Alle Linien	920.322	100 %

Ein Drittel aller Fahrgäste nutzen die Linien 704/705. Die Durchmesserlinie 704 bedient den einwohnerstärksten und dicht besiedelten Stadtteil Vochem und Teile von Kierberg. Zudem befindet sich im Einzugsbereich der Linie 704 eine Seniorenwohnanlage, deren Bewohner den Stadtbus häufig nutzen. Im Bereich Brühl West ist die Siedlungsdichte deutlich geringer und die Busnutzung schwächer. Daher wurde die Stammlinie 704 zur Roddergrube aufgesplittet und ein (kürzerer) Linienast zum Wasserturm als Linie 705 geführt.

Ebenfalls stark frequentiert wird die Linie 702, die 22 % aller Stadtbuskunden befördert. Diese verbindet als Radiallinie die Ortskerne Kierberg und Heide mit der Innenstadt.

Die Linien 706 und 707 verbinden das Brühler Zentrum mit den Wohngebieten im Brühler Süden und werden von insgesamt 31 % der Fahrgäste genutzt. Während die Linie 706 die älteren Baugebiete und den Ortskern Badorf bedient, fährt die Linie 707 unter anderem die stark wachsenden bzw. gewachsenen Neubaugebiete im Bereich Geildorf/Eckdorf an.

Die Linien 703/709 befördern 14 % aller Stadtbuskunden ins Gewerbegebiet Brühl Ost mit dem für den ÖPNV besonders bedeutsamen Arbeitgeber Deutsche Telekom (Callcenter, Verteilzentrum). Mit dem Wachstum des Gewerbegebiets ist die Bedeutung der Linien stark gestiegen. Die Linie 703 hat die Funktion des Abbringers vom Bahnhof ins Gewerbegebiet.

Nachfrage Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Im Jahr 2015 beträgt die Nachfrage im AST-Verkehr 14.000 Fahrgäste. Die durchschnittliche Auslastung pro Fahrt liegt bei 1,27 Personen/Fahrt. Es werden etwa 50.000 Nutzkilometer zurückgelegt. Das AST-Angebot ist über die Jahre vergleichsweise stabil geblieben. Die Struktur der Haltestellen wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf modifiziert.

Haltestellenbezogene Nachfrage Stadtbus

Nachfolgend werden die Einsteiger- und Aussteigerzahlen der Stadtbushaltestelle in Brühl dargestellt. Abbildung 3-1 und Abbildung 3-2 zeigen haltestellenbezogene Nachfrage (Ein- und Aussteiger) an montags bis freitags sowie samstags.

Abbildung 3-1: Ein- und Aussteigerzahlen an Stadtbushaltestellen werktags montags bis freitags (2015)
 Quelle: Stadt Brühl

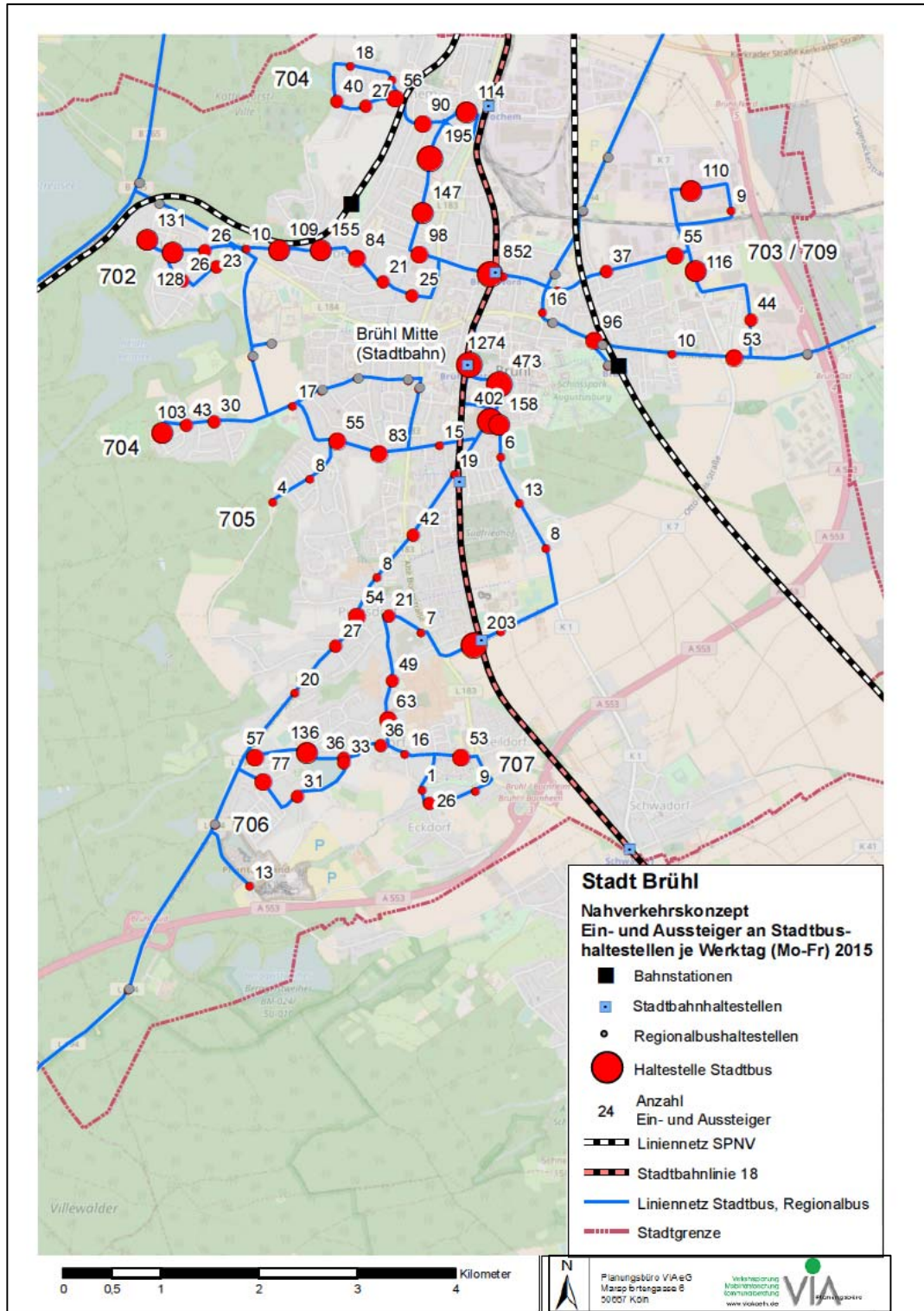
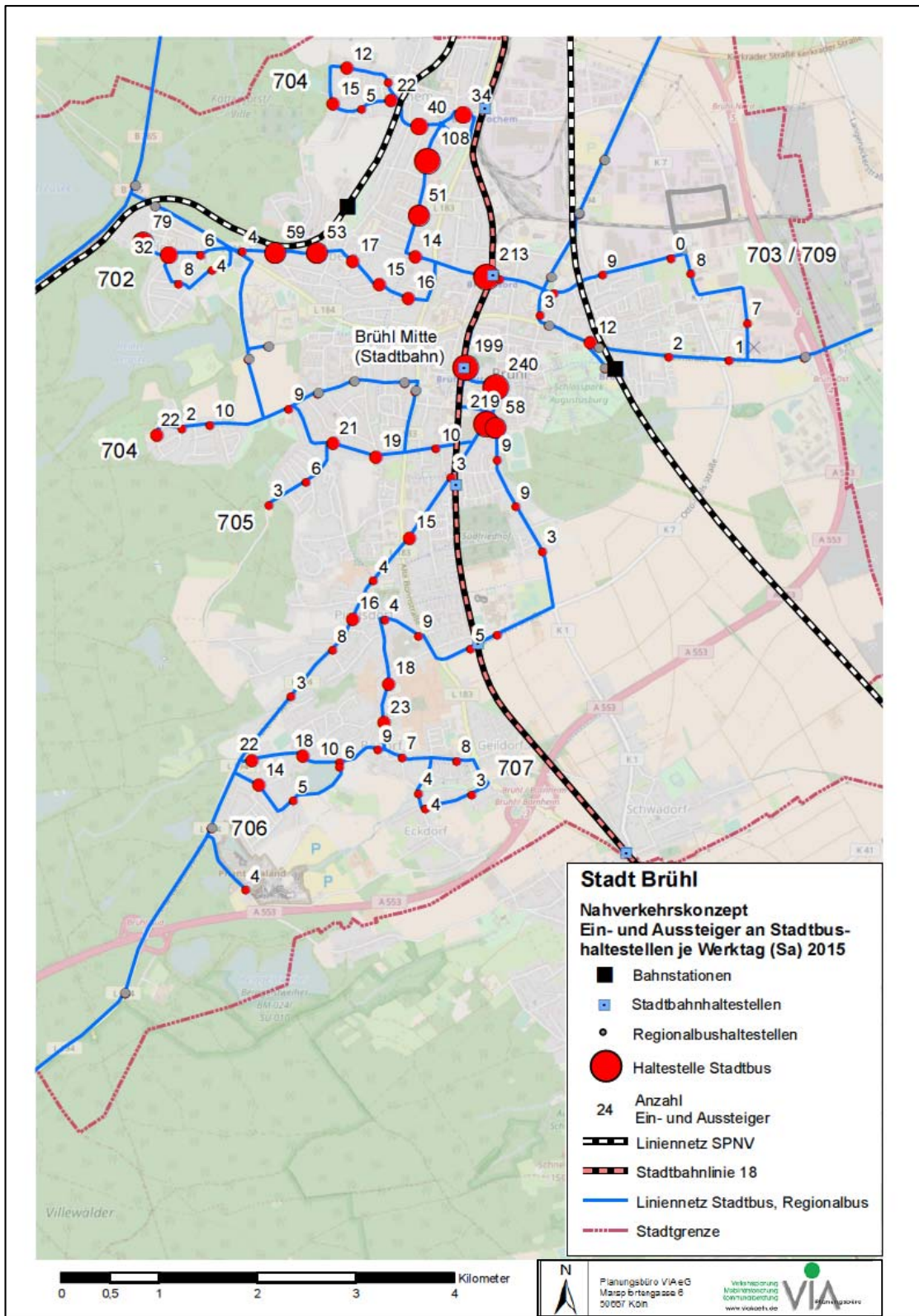


Abbildung 3-2: Ein- und Aussteigerzahlen der Stadtbushaltestellen am Samstag (2015)
 Quelle: Stadt Brühl



Die Nachfrage im Stadtbusverkehr liegt an den Wochentagen Montag bis Freitag mehr als dreimal so hoch wie an Samstagen. Werden montags bis freitags pro Tag im Durchschnitt insgesamt ca. 3.300 Fahrgäste befördert, sind es samstags rund 960. Diese Diskrepanz ist im Verlauf der Jahre größer geworden. Ein wesentlicher Grund liegt darin, dass zurzeit samstags in keiner Schule mehr unterrichtet wird, letzte Schule mit Samstagsunterricht war das erzbischöfliche St. Ursula-Gymnasium in Brühl Nord, wo bis zum Schuljahr 2014/15 Samstagsunterricht stattfand.

Die Fahrgastnachfrage spiegelt die Bedienungshäufigkeit wider. So weisen Haltestellen der Stadtbuslinien, mit 30-Minuten-Takt bzw. zwei Verbindungen pro Stunde, in der Regel eine höhere Nachfrage auf als jene die nur alle 60 Minuten bedienten Stationen. Augenfällig wird dies beim Vergleich der Linien 702 und 704 (Linienast Vochem) mit den Linien 706 und 707. Bei Überlagerungen der letztgenannten Linien im Verlauf ist dementsprechend wieder eine erhöhte Fahrgastnachfrage festzustellen. Allerdings ist bei der Linie 707 anzumerken, dass zwischen „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ und „Am Hüldeberg“ zusätzlich die Regionalbuslinie 985 verkehrt. Hier liegen der Stadt Brühl keine Fahrgastzahlen vor. Entsprechendes gilt für die Haltestellen längs der Rheinstraße, wo die Stadtbuslinie 703 und die Regionalbuslinie 930 verkehren. Auf diesen Abschnitten kann von höheren Ein- und Ausstiegswerten ausgegangen werden. Dementsprechend wird von möglichen Taktverdichtungen bei hinreichender Siedlungsdichte, wie zum Beispiel im Brühler Süden, eine Steigerung der Nachfrage erwartet.

Nachfrageschwerpunkte

Die höchsten Einsteiger- und Aussteigerzahlen weisen der Hauptverknüpfungspunkt „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ [1.274¹⁰], die Umsteigehaltestelle „Brühl Nord (Stadtbahn)“ [852] sowie die innenstadtnahen Haltestellen „Giesler-Galerie“/„Am Stern“ [560] und „Mühlenstraße“ [460] auf. Darüber hinaus befinden sich in den einzelnen Stadtteilen weitere Haltestellen mit vergleichsweise hohen Ein- und Aussteigerzahlen. Hierzu zählen beispielsweise unter anderem „Thüringer Platz“ [195], „Kierberg An der Brücke“ [155], „Gallberg“ [136] oder „Heide Schule“ [131], die aufgrund ihrer zentralen Lage im Siedlungsgebiet bzw. wegen des guten Angebots attraktiv sind.

Ebenfalls bemerkenswert ist die Nachfrage an der Haltestelle „Badorf Schulzentrum“ [203] sowie „Telekom“ in Verbindung mit „Jugendkulturzentrum CULTRA“ [171]. Diese Haltestellen dienen nahezu ausschließlich dem Schul- und dem Berufsverkehr. An Samstagen ist die Nachfrage an beiden Haltestellen unbedeutend. Es ist zu erwarten, dass mit der Taktverdichtung auf die Linie 18 nach Schwadorf eine Verlagerung der Fahrgastströme zur Stadtbahn stattfindet und die Bedeutung der Haltestelle „Badorf Schulzentrum“ für den Stadtbus abnimmt.

Tabelle 3-2 und Tabelle 3-3 geben eine Übersicht über die 15 am stärksten nachgefragten Stadtbushaltestellen jeweils montags bis freitags und samstags sowie deren Anteil am Gesamtfahrgastaufkommen.

¹⁰ Fahrgastzahlen montags bis freitags.

*Tabelle 3-2: Am stärksten nachgefragte Stadtbushaltestellen montags bis freitags (2015)
Quelle: Stadt Brühl*

Rang	Haltestelle	Ein-/Aussteiger montags bis freitags	Anteil am Gesamt- fahrgastaufkommen
1	Brühl Mitte (Stadtbahn)	1.274	19,1 %
2	Brühl Nord (Stadtbahn)	852	12,8 %
3	Giesler-Galerie/Am Stern	560	8,4 %
4	Mühlenstraße	473	7,1 %
5	Badorf Schulzentrum (Stadtbahn)	203	3,0 %
6	Thüringer Platz	195	2,9 %
7	Kierberg An der Brücke	155	2,3 %
8	Danziger Straße	147	2,2 %
9	Gallberg	136	2,0 %
10	Heide Schule	131	1,9 %
11	Heide Denkmal	128	1,9 %
12	Telekom	116	1,7 %
13	Zum Herrengarten	114	1,7 %
14	Engeldorfer Str.	110	1,7 %
15	Theismühle	109	1,6 %
			100 %

*Tabelle 3-3: Am stärksten nachgefragte Stadtbushaltestellen samstags (2015)
Quelle: Stadt Brühl*

Rang	Haltestelle	Ein-/Aussteiger samstags	Anteil am Gesamt- fahrgastaufkommen
1	Giesler-Galerie/Am Stern	277	14,5 %
2	Mühlenstraße	240	12,6 %
3	Brühl Nord	213	11,1 %
4	Brühl Mitte	199	10,4 %
5	Thüringer Platz	108	5,7 %
6	Heide Schule	79	4,1 %
7	Theismühle	59	3,1 %
8	Kierberg An der Brücke	53	2,8 %
9	Danziger Straße	51	2,7 %
10	Zum Sommersberg	40	2,1 %
11	Zum Herrengarten	34	1,7 %
12	Heide Denkmal	32	1,7 %
13	Badorf Kirche	23	1,2 %
14	Nikolaushang	22	1,2 %
15	Roddergrube	22	1,2 %
			100 %

3.4 Ausgangslage: Angebotskonzept 2016/17

Die beschriebene Nachfrage wird durch das bestehende Angebot abgedeckt. Die Stadtbushaltesfahrten sind zufriedenstellend ausgelastet. Überlastungen wie auch Leerfahrten treten in der Regel nicht auf. Mit der fortschreitenden Stadtentwicklung, im Hinblick auf den demografischen Wandel mit einer älter werdenden Bevölkerung sowie vor dem Hintergrund der umwelt- und klimapolitischen Erfordernisse ist jedoch eine kontinuierliche Anpassung des Angebots ohne strukturelle Brüche notwendig.

Um eine Basis für eine solche Entwicklung aufzuzeigen, wird im Folgenden zunächst die Ausgangslage im Fahrplanjahr 2016/17 umrissen, um darauf aufbauend Standards und Zielvorstellungen für den Planungshorizont des Nahverkehrskonzepts darzustellen. Dies ist Gegenstand der Kapitel 5 bis 7.

Wesentliche Eckpunkte des Angebotskonzepts sind:

- Rendezvous-System mit zentraler Verknüpfung an der Haltestelle „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ unter Einbeziehung der Regionalbuslinien 930, 985 und 990
- Durchgängiger 30-Minuten-Takt auf den nachfragestarken Linienästen bzw. zwei Fahrten pro Stunde durch Linienüberlagerung, ggf. unter Einbeziehung des Regionalbusverkehrs
- Auf den übrigen Relationen 60-Minuten-Takt, teilweise mit Verstärkung in der Hauptverkehrszeit
- Punktuell Ergänzungsbedienung Bus/AST-Verkehr mit Einzelfahrten des Stadtbusses (Bereich Wasserturm als Kurzwendefahrt zur Bedienung von Brühl West)
- Kernbedienungszeit für den Stadtbusverkehr montags bis freitags:
Betriebsbeginn um ca. 6:00 Uhr in Richtung Innenstadt bis ca. 20:30 Uhr mit letzter Rückfahrt in die Stadtteile ab „Brühl Mitte (Stadtbahn)“, samstags ca. 7:00 Uhr bis 16:30 Uhr (ab Fahrplanwechsel Dezember 2018 bis 18:00 Uhr), zusätzlich bedarfsorientierte Früh- und Verstärkungsfahrten für den Berufs- und Schülerverkehr nach den Anforderungen der Schulen und größeren Arbeitsgebern
- Ergänzung des Angebots durch flächendeckenden Linienbedarfsverkehr (AST) mit Bedienung der Bushaltestellen sowie weiterer Abfahrstellen außerhalb des Bushaltestellennetzes im 30-Minuten-Takt zwischen ca. 5:00 Uhr morgens und ca. 1:00 Uhr nachts;
am Wochenende und vor Feiertagen stündliche Bedienung zwischen 1:00 Uhr und 6:00 Uhr;
Gesonderte, qualitativ hochwertige Anbindung der Bahnhöfe Brühl und Brühl-Kierberg als Zu- und Abbringerverkehr in individuellen Fahrlagen
Tägliche Anbindung von Wesseling nach 20:00 Uhr

3.5 Struktur des Liniensystems

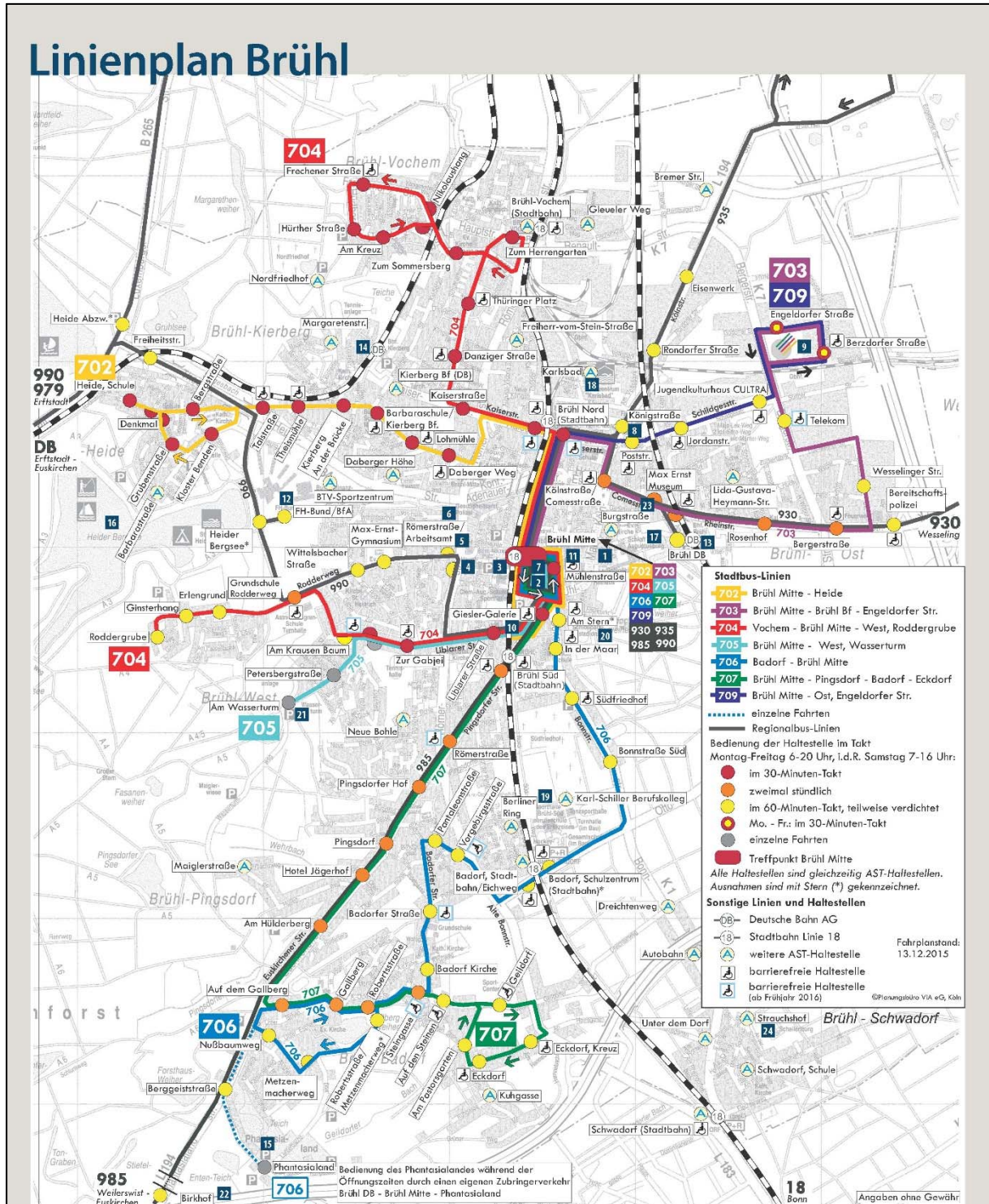
Der Stadtbus Brühl zeichnet sich aufgrund seines dichten Liniennetzes, seines nahezu flächendeckenden Angebots und der modernen, umweltfreundlichen Betriebsmittel sowie seiner einheitlichen Haltestelleninfrastruktur durch eine insgesamt gute Angebots- und Beförderungsqualität aus.

Neben den sieben Stadtbuslinien und dem ergänzenden AST-Verkehr verkehren fünf Regionalbuslinien, eine Stadtbahnlinie sowie zwei Eisenbahnstrecken mit insgesamt sechs SPNV-Linien im Stadtgebiet. Letztere übernehmen ebenfalls wichtige Erschließungs- und Verbindungsfunktionen (Tabelle 3-4, Abbildung 3-3).

Tabelle 3-4: Linien des öffentlichen Nahverkehrs im Stadtgebiet Brühl
 (Stand: Fahrplan 2016/2017)
 Quelle: VRS / StwB

SPNV			
Linie	Betreiber	Verlauf	
RE 5	DB	Wesel - Duisburg - Düsseldorf - Köln - Brühl - Bonn - Remagen - Koblenz	
RE 22	DB	Köln - (Brühl-Kierberg* -) Erftstadt - Euskirchen - Kall - Gerolstein	
RB 24	DB	Köln - Brühl-Kierberg - Erftstadt - Euskirchen - Kall	
RB 26	Trans Regio	Köln - Brühl - Bonn - Remagen - Koblenz - Mainz	
RB 48	NEX	Wuppertal - Solingen - Leverkusen - Köln - Brühl - Bonn - Bonn-Mehlem	
* Nur einzelne Halte			
Stadtbahn			
Linie	Konzession	Verlauf	
18	KVB / SWB Bus und Bahn	Köln-Thielenbruch - Köln Dom/Hbf – K-Klettenberg - Hürth - Brühl-Vochem - Brühl Mitte - Brühl-Schwadorf - Bornheim - Alfter - Bonn	
Regionalbus			
930	REVG	Brühl Mitte - Brühl Bf - Wesseling-Berzdorf - Wesseling (Stadtbahn) - Hunsrückstraße	
935	REVG	Brühl Mitte - Eisenwerk - Köln-Meschenich - Hürth-Hermülheim (Stadtbahn)	
979	REVG	Hürth-Hermülheim - Brühl-Heide (Abzw.) - Erftstadt-Liblar - Er-Lechenich - Zülpich	
985	REVG	Brühl Mitte - Brühl-Pingsdorf - Weilerswist Bf – Euskirchen Bf	
990	REVG	Brühl Mitte - Erftstadt Bf - Er-Liblar - Er-Lechenich - Er-Herrig	
Stadtbus			Konzession bis
702	StwB / REVG	Brühl Mitte - Kierberg - Heide	30.09.2019
703	StwB / REVG	Brühl Mitte - Max-Ernst-Museum (Abzw. Bf) - Brühl Ost Engeldorfer Str.	30.09.2019
704	StwB / REVG	Brühl West Roddergrube - Brühl Mitte - Kierberg - Vochem	30.09.2019
705	StwB / REVG	Brühl Mitte - Brühl West, Am Wasserturm	30.09.2019
706	StwB / REVG	(Brühl Nord -) Brühl Mitte - Südfriedhof - Badorf (- Phantasialand)	30.09.2019
707	StwB / REVG	(Brühl Nord -) Brühl Mitte - Pingsdorf - Badorf - Geildorf - Eckdorf	30.09.2019
709	StwB / REVG	Brühl Mitte - Jordanstraße - Brühl Ost Engeldorfer Str.	30.09.2019
Anruf-Sammel-Taxi			Konzession bis
782	StwB	Linienbedarfsverkehr flächendeckend	31.12.2023

Abbildung 3-3: ÖPNV-Liniennetz im Stadtgebiet Brühl
Quelle: StwB



3.6 Verkehrserschließung

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

3.6.1 Haltestellenerreichbarkeit

Für die Haltestelleneinzugsbereiche werden Richtwerte¹¹ zugrunde gelegt, bei deren Anwendung sich eine optimale Erschließung des Stadtgebiets ergibt.

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

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

Für alle Bushaltestellen in Brühl werden 300-Meter-Radien angesetzt. Auf eine differenzierte Betrachtung der Regionalbushaltestellen wird verzichtet, da die Regionalbus- und die Stadtbushaltestellen in weiten Bereichen der Stadt ein integriertes Angebot darstellen. Ebenso sind die AST-Haltestellen Teil der Darstellung.

Da die Stadtbahnlinie 18 als durchgängige Nord-Süd-Verbindung neben der Verbindungsfunktion zugleich wichtige Erschließungsfunktionen im Stadtgebiet wahrnimmt, wird die Erschließungswirkung der Stadtbahnhaltestellen ebenso berücksichtigt. Diese ist größer als bei den Bushaltestellen, da dem Schienenverkehr eine deutlich höhere Attraktivität im Vergleich zum Busverkehr zugesprochen wird. Da die in dichtem Takt und auf eigenem Gleiskörper verkehrende Stadtbahnlinie 18 qualitativ zwischen klassischer Straßenbahn und SPNV angesiedelt ist, werden für diese 500-Meter-Einzugsradien angesetzt.

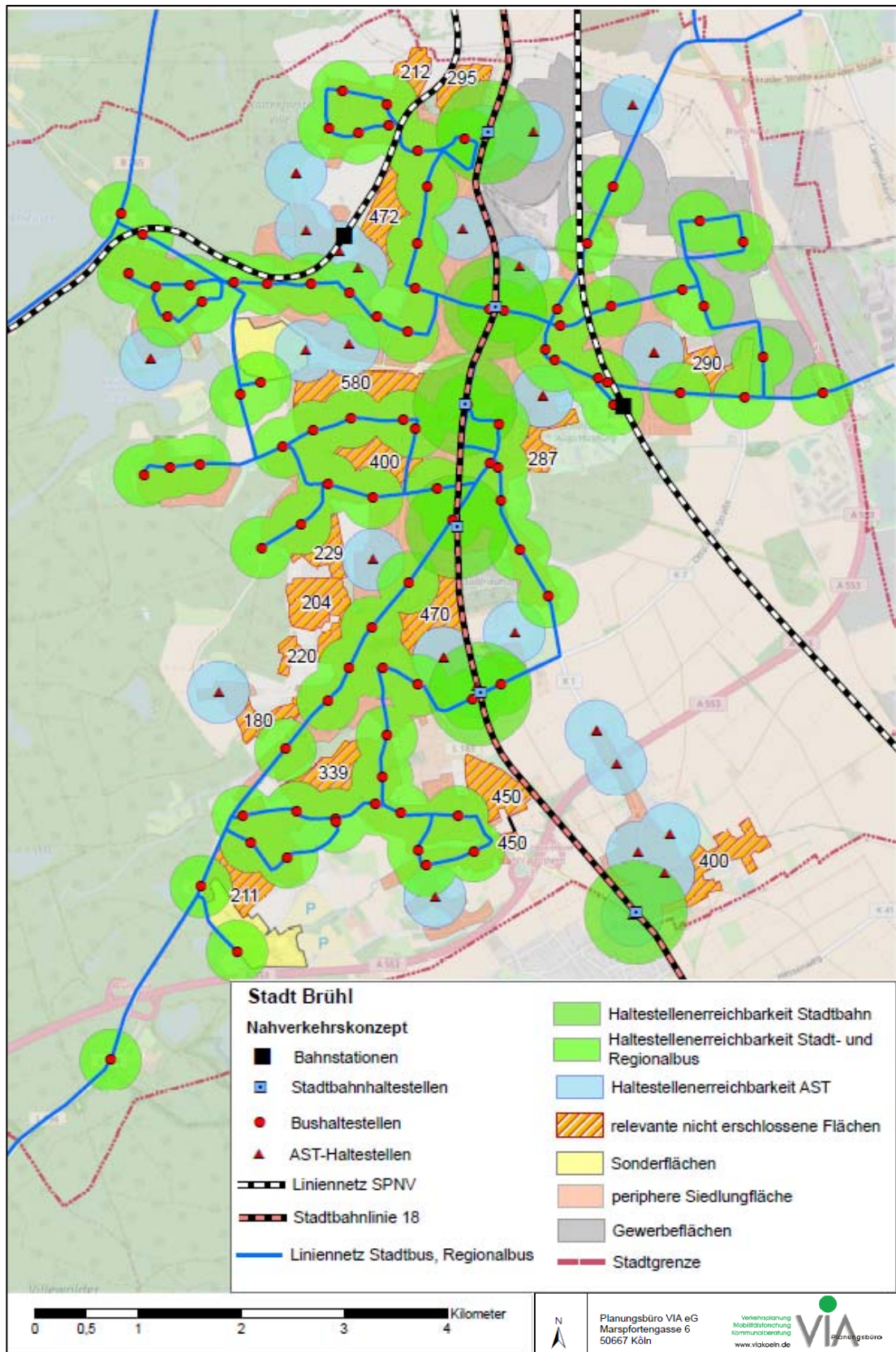
Die Haltestellen des SPNV wurden nicht in die Betrachtung einbezogen, da der SPNV in Brühl mit seinen zwei Bahnstationen an jeweils verschiedenen Strecken ausschließlich verbindende und nicht erschließende Funktion hat.

Stadtbahn, Regionalbus und Stadtbahn gewährleistet unter Zugrundelegung dieser Einzugsbereiche die nahezu flächendeckende Erschließung der Gesamtstadt: So wohnen 89% der Brühler Bevölkerung in den oben definierten Umkreisen zur nächsten Haltestelle.

Abbildung 3-4 zeigt die Erschließungswirkung der Haltestellen im Stadtgebiet Brühl unter Berücksichtigung der genannten Richtwerte.

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln. 2010. Tabelle 5, S. 8.

Abbildung 3-4: Erschließung des Brühler Stadtgebiets mit dem ÖPNV
 Quelle: Eigene Darstellung



Bedienungssystematik

Von den Brühler Stadtteilen sind mit der Ausnahme Schwadorfs, Teilen von Brühl West um den Rodderweg und die FH Bund sowie des Gebiets um die Rondorfer Straße alle Siedlungsgebiete an das Stadtbusnetz angebunden. Während Schwadorf ausschließlich von der Stadtbahnlinie 18 sowie dem AST bedient wird, werden beiden übrigen Gebiete von den Regionalbuslinien 990 bzw. 935 bedient.

Die Bedienungsqualitäten differieren je nach Lage und Nachfragepotenzial der erschlossenen Bereiche. Während die nordwestlichen Wohngebiete und sowie Brühl Ost und das Gewerbegebiet um die Engeldorfer Straße im 30-Minuten-Takt bedient werden, wird der Brühler Süden im 60-Minuten-Takt angefahren, der durch Linienüberlagerungen teilweise auf zwei Bedienungen pro Stunde verdichtet wird.

Die Stadtbahnachse zwischen Vochem und Brühl Mitte wird alle 10 Minuten bedient, zwischen Brühl Mitte und Schwadorf alle 20 Minuten. Mit der Inbetriebnahme des zweigleisigen Ausbaus der südlichen Stadtbahnstrecke im Dezember 2017 werden auch die Stadtbahn-Haltestellen Brühl Süd, Badorf und Schwadorf ganztägig im 10-Minuten-Takt angefahren.

Somit ergeben sich folgende Unterschiede bei der Basis-Bedienung der einzelnen Stadtteile:

- Stadtteile bzw. Bedienungsbereiche mit ausschließlicher Stadtbusbedienung
- Stadtteile und Bedienungsbereiche, die durch eine Kombination der Angebote von Regional- und Stadtbus bedient werden (Brühl West, Pingsdorf, Teile von Brühl Ost)
- Siedlungsbereiche mit ausschließlicher Stadtbahn- und AST-Bedienung (Schwadorf)
- Siedlungsbereiche mit ausschließlicher Regionalbusbedienung (Rondorfer Straße/Eisenwerk, FH-Bund).

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

Die flächendeckende innere Erschließung in den Außenbereichen kann vom Stadtbus nicht immer geleistet werden. In diesen Fällen haben die AST-Haltestellen eine ergänzende Erschließungsfunktion, da sie zusätzlich zu den Bushaltestellen eingerichtet sind.

Lücken in der Feinerschließung

Lücken in der Feinerschließung (Überschreitung des 300-Meter-Umkreises um die Haltestellen) sind u.a. in den in Tabelle 3-5 aufgeführten Stadtbereichen anzutreffen, wobei anzumerken ist, dass ausschließlich vom AST erschlossene Gebiete als erschlossen klassifiziert werden, da das AST genau die Funktion hat, dort ein Angebot zu ermöglichen wo die Erschließung durch den Linienverkehr verkehrlich und/oder wirtschaftlich nicht realisierbar ist.

Insgesamt werden etwa 5.240 Einwohner nicht von den 300-Meter-Radien um die Haltestellen erfasst. Dies sind etwa 11 % der Brühler Bevölkerung.

Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung werden ebenfalls in Tabelle 3-5 beschrieben.

Tabelle 3-5: Lücken bei der Feinerschließung im Brühler Stadtgebiet
 (Stand: Fahrplan 2016/2017)
 Quelle: Eigene Darstellung

Stadtbereiche	Anzahl zusammenhängend nicht erschlossene Einwohner (EW geschätzt)		Anmerkungen / Perspektiven / Maßnahmen	Handlungsrelevanz
Brühl-Centrum	Rathaus/ Franziskanerhof	287 EW	Aufgrund der straßenräumlichen Gegebenheiten ist eine Bedienung mit dem Stadtbus nicht möglich. Daher erfolgt ab Fahrplanwechsel Dezember 2021 eine Erschließung durch ein Citybus-Angebot (siehe Kapitel 6.3).	Umsetzung Dezember 2021
Badorf	Am Kutenbusch/ Auf dem Kamm	339 EW	Aufgrund der Lage im Straßennetz (enge Bebauung zwischen zwei Achsen) ist eine Bedienung mit dem Stadtbus nicht möglich. Die Entfernung zur nächsten Haltestelle „Gallberg“ beträgt durchschnittlich rund 400 m	-
	Metzenmacherweg/ Platanenweg	211 EW	Aufgrund der straßenräumlichen Gegebenheiten ist eine Bedienung mit dem Stadtbus nicht möglich. Die Entfernung zur Haltestelle „Nussbaumweg“ beträgt durchschnittlich 400 m	-
	Geildorf/ Am Michelshof, Am Petershof	450 EW	Die Entfernung zur Haltestelle „Geildorf“ beträgt maximal ca. 420 m. Eine bessere Erschließung kann über eine Buslinienführung über die Alte Bonnstraße erfolgen. Hierzu wird im Dezember 2020 das Bedienungskonzept im Brühler Süden neu strukturiert.	Detailprüfung im Rahmen Umsetzung Südkonzept Dezember 2020
Kierberg	Kierberger Straße	472 EW	Die Entfernung zu den Haltestellen „Danziger Straße“, „Thüringer Platz“ und „Barbaraschule“ beträgt zwischen 400 und 450 m. Aus straßenräumlichen Gründen kann keine regelmäßige Busbedienung über die Kierberger Straße erfolgen. Die AST-Haltestelle „Kierberger Straße“ auf der Kaiserstraße ist etwas günstiger gelegen. Ab 29.01.2018 wird diese im Zuge einer verbesserten Anbindung des Bahnhofs „Brühl-Kierberg“ mit der Buslinie 701 (Aufsplittung der Buslinie 702 in einen Linienast über „Kierberger Straße“ und einen anderen über den Mühlenbach) angefahren, so dass sich die Fußwege verringern.	Umsetzung 29.01.2018

Stadtbereiche	Anzahl zusammenhängend nicht erschlossene Einwohner (EW geschätzt)		Anmerkungen / Perspektiven / Maßnahmen	Handlungsrelevanz
Ost	Ricarda-Huch-Weg	290 EW	Die Entfernung zu den Haltestellen „Rosenhof“ und Berger Straße“ beträgt durchschnittlich 400 bis 450 m. Aufgrund der straßenräumlichen Verhältnisse kann der Bereich nicht direkt vom Bus bedient werden. Die Bedienung der Straße An der Alten Zuckerfabrik wurde nach ca. zweijährigem Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen im Jahr 2007 eingestellt	-
Pingsdorf	Buschgasse	220 EW	Die Entfernung zur Bushaltestelle „Pingsdorf“ beträgt bis zu 550 m. Aufgrund der Lage im Straßennetz ist eine Bedienung mit Bussen nicht möglich. Insbesondere aufgrund der topografischen Lage wird bis spätestens Ende 2019 eine AST-Haltestelle eingerichtet.	Umsetzung bis Ende 2019
	Hüllenweg/ Maiglerstraße	180 EW	Die Entfernung vom Wasserturmsweg über die Maiglerstraße und den Hüllenweg bis zur Bushaltestelle „Hotel Jägerhof“ beträgt ca. 870 m. Aufgrund der Lage im Straßennetz ist eine Bedienung mit Bussen nicht möglich, jedoch wird die AST-Haltestelle „Maiglerstraße“ angeboten. Es bestehen keine weiteren Handlungsmöglichkeiten.	-
	Neue Bohle/ Auf der Höhe	204 EW	Die Entfernung zu den nächst gelegenen Bushaltestellen „Pingsdorfer Hof“ und „Römerstraße“ beträgt ca. 600-900 m. Die AST-Haltestelle „Neue Bohle“ ist in etwa 650 bis 700 m zu erreichen. Es wird bis spätestens Ende 2019 eine weitere AST-Haltestelle im Gebiet eingerichtet. Aufgrund der weitläufigen Bebauung und des hohen Pkw-Besatzes ist jedoch mit keiner nennenswerten ÖPNV-Nachfrage zu rechnen.	Umsetzung bis Ende 2019

Stadtbereiche	Anzahl zusammenhängend nicht erschlossene Einwohner (EW geschätzt)		Anmerkungen / Perspektiven / Maßnahmen	Handlungsrelevanz
Schwadorf	Sechtemer Straße/ Weiherhofstraße	400 EW	Die Entfernung zur Haltestelle „Schwadorf Stadtbahn“ und „Römerstraße“ beträgt ca. bis zu 1.000 m. In der Weiherhofstraße wird bis spätestens Ende 2019 eine weitere AST-Haltestelle eingerichtet. Eine Stadtbusbedienung von Schwadorf ist aufgrund des sehr guten Angebots durch die Stadtbahn (ab Fahrplanwechsel Dezember 2018 10-Minuten-Takt tagsüber Mo-Fr) unwirtschaftlich.	Umsetzung bis Ende 2019
Süd	Auf der Pehle	470 EW	Die Entfernung zu den Haltestellen „Römerstraße“ oder „Vorgebirgsstraße“ betragen maximal bis zu 500 - 600 m. Mit der Verdoppelung des Taktangebots der Linie 18 an der Stadtbahnhaltestelle „Brühl Badorf“ wird die dortige Anbindung deutlich attraktiver werden. Eine bessere Erschließung erfolgt durch eine Buslinienführung über die Alte Bonnstraße. Hierzu wird das Bedienungskonzept im Brühler Süden neu strukturiert und bei ausreichenden straßenräumlichen Verhältnisse zur Einrichtung einer Haltestelle diese errichtet. Die Umsetzung erfolgt zum Fahrplanwechsel Dezember 2020 (vgl. Kap.0).	Umsetzung Dezember 2020
West	Alte Bohle	229 EW	Die Entfernung zu den nächst gelegenen Bus- und AST-Haltestelle, die nächste im Stadtbustakt bediente Bushaltestelle ist „Am Krausen Baum“, ca. 600 m entfernt. „Petersbergstraße“ beträgt ca. 400 m. Bis spätestens Ende 2019 wird, eine weitere AST-Haltestelle eingerichtet, die auch das Gebiet um die Neue Bohle (s.o.) erschließt.	Umsetzung bis Ende 2019
	Wittelsbacherstraße, südlich Theodor- Heuss-Straße	580 EW	Die Entfernung zur Bushaltestelle „Wittelsbacherstraße“ bzw. „Max-Ernst-Gymnasium“ beträgt bis zu 500 m. Für die Stadtbuslinie 704 bestehen keine Fahrzeitreserven, um das Gebiete zusätzlich zu erschließen. Zudem würde eine Schleifenfahrt die Bedienung des Max-Ernst-Gymnasiums erschweren. Daher wird bis spätestens Ende 2019 durch eine zusätzliche	Umsetzung bis Ende 2019

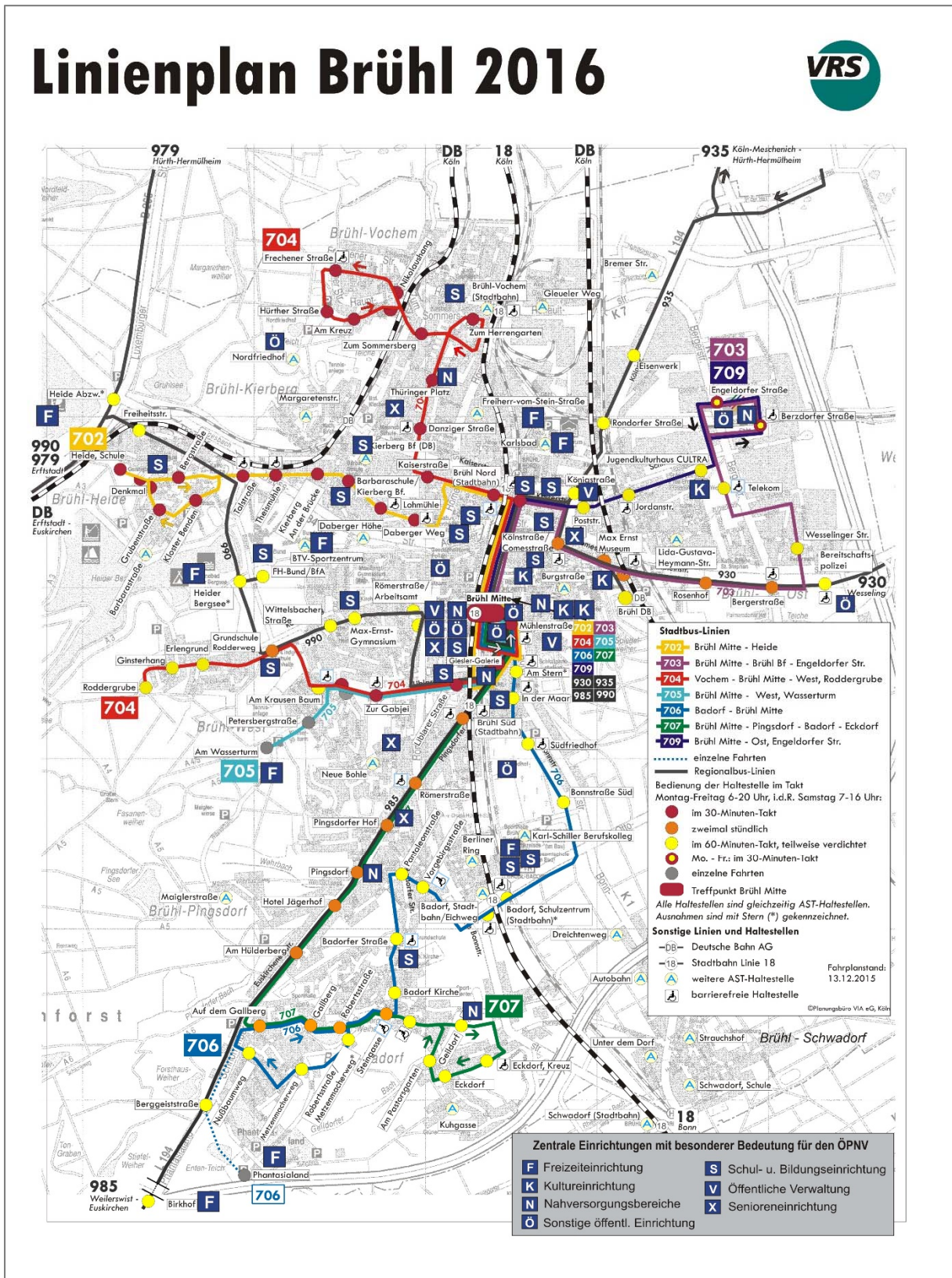
Stadtbereiche	Anzahl zusammenhängend nicht erschlossene Einwohner (EW geschätzt)	Anmerkungen / Perspektiven / Maßnahmen	Handlungsrelevanz
		AST-Haltestelle die Erschließungslücke beseitigt.	
	Zum Donnerbach/ Chlodwigstraße	400 EW Die Entfernung zu den nächstgelegenen Bushaltestellen „Zur Gabelei“, „Am Krausen Baum“, Wittelsbacherstraße“ und „Max-Ernst-Gymnasium“ beträgt maximal rund 400 m.	
Vochem	Weilerstraße	212 EW Die Entfernung zur nächstgelegenen Bushaltestellen „Nikolaushang“, beträgt bis zu ca. 500 m. Durch die Einrichtung einer AST-Haltestelle in der Weilerstraße wird diese Erschließungslücke bis spätestens Ende 2019 beseitigt.	Umsetzung bis Ende 2019
	Zum Herrengarten	295 EW Die Entfernung zur nächstgelegenen Bushaltestellen „Zum Herrengarten“, beträgt bis zu ca. 550 m. Die Einrichtung einer AST-Haltestelle am nördlichen Siedlungsrand in der Ursulastraße beseitigt diese Erschließungslücke bis spätestens Ende 2019.	Umsetzung bis Ende 2019
Summe		5.239 EW	

In den vielen Fällen können Verbesserungen schon durch einfache Maßnahmen, wie eine Ergänzung oder Modifikation des AST-Haltestellennetzes erreicht werden. Darüber hinaus wird auf die stufenweise Umsetzung der Maßnahmen bis 2021 verwiesen, die Bestandteil des in Kapitel 6 beschriebenen „Konzeptionellen Entwicklungskonzepts für den Stadtbus Brühl“ sind. Diese werden schrittweise ab 2018 umgesetzt.

3.6.2 Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen

Die für die Stadt Brühl zentralen Einrichtungen, wie Krankenhaus, Behörden, Schulen und die Innenstadt sind grundsätzlich gut an das städtische ÖPNV-Netz angebunden (Abbildung 3-5).

Abbildung 3-5: ÖPNV-Netz und zentrale Einrichtungen in Brühl
Quelle: StwB



Aufgrund von Anfragen aus dem Ausschuss für Verkehr und Mobilität der Stadt Brühl wurden die Möglichkeiten geprüft, um die Anbindung der Bahnhöfe Brühl und Brühl-Kierberg sowie das BTV-Sportzentrum an das ÖPNV-Netz zu verbessern.

Anbindung des Bahnhofs Brühl-Kierberg (Eifelstrecke)

Im Juni 2016 wurde die Anbindung des Bahnhofs Brühl-Kierberg an den AST-Verkehr deutlich verbessert. Es wurde eine bahnsteignahe neue AST-Haltestelle eingerichtet und die Abfahrzeiten auf den Zugfahrplan abgestimmt. Insbesondere Fahrgäste aus Richtung Erftstadt und Euskirchen haben seitdem einen direkten AST-Anschluss in die Brühler Stadtteile und Gewerbegebiete.

Von einer Verlegung der Linie 702 vom Mühlenbach auf die Kaiserstraße mit Bedienung der heutigen AST-Haltestelle „Kierberger Straße“ wurde abgesehen, da die Bedienung der Haltestellen „Barbaraschule“, „Lohmühle“ und „Daberger Weg“ mit insgesamt 130 Ein- und Aussteigern für die zusätzliche Bedienung ausschließlich der Haltestelle „Kierberger Straße“ hätte aufgegeben werden müssen. Zudem würden Erschließungslücken im Bereich Daberger Höhe und Winterburg geschaffen. Als alternative Maßnahme wird im „Konzeptionellen Entwicklungskonzept für den Stadtbus Brühl“ (Kapitel 6) die Aufsplittung der Linie 702 in zwei Linien beschrieben. Diese Maßnahme wurde zum 29.01.2018 umgesetzt.

Anbindung des Bahnhofs Brühl (Rheinstrecke)

Der Bahnhof Brühl wird von der Stadtbuslinie 703 an der Haltestelle „Max Ernst Museum (Abzw. Bahnhof)“ bedient sowie von der Linie 930 und dem AST, die unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude halten. Die Stadtbuslinie hat die Funktion, Zu- und Abbringer zwischen Bahnhof und Gewerbegebiet Brühl Ost zu sein, die Linie 930 zwischen Bahnhof und Wesseling. Zu- und Abbringerfahrten zwischen „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ und dem Bahnhof können daher nicht fahrplanmäßig auf die Zugabfahrten abgestimmt sein. Auf die Bedienung der Stichfahrt zum Bahnhofsgebäude muss aufgrund der durch die Anschlussbindungen an die Linie 18 sowie an die Züge verzichtet werden. Nach Bau einer neuen, weniger weit von der Rheinstraße entfernten Verknüpfungsanlage im Bahnhofsbereich (Mobilstation) erfolgt, wenn die fahrplantechnischen Voraussetzungen bei den Anschlussverkehrsmitteln gegeben sind, eine direkte Bahnhofsanbindung durch die Stadtbuslinie 703. Ein Zeitpunkt hierfür kann zurzeit noch nicht angegeben werden, da die Stadt Brühl die Lösung insbesondere liegenschaftlicher Probleme nur wenig beeinflussen kann.

Aufgrund der Struktur des Stadtbussystems mit Rendezvouspunkt in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ und der auf die Schul- und Betriebszeiten abgestimmten Rendezvous-Zeit ist die Integration des Bahnhofs in das bestehende Stadtbussystem aus und in Richtung Brühl Mitte sehr schwierig. Daher erfolgt zum Fahrplanwechsel Dezember 2021 die Einführung einer Citybuslinie, die neben einer besseren Erschließung der Innenstadt die Anbindung des Bahnhofs in dichtem Takt sicherstellt. Die Anbindung an das bestehende Stadtbussystem findet in Brühl Mitte statt (siehe Kapitel 6).

Die vorgenannten Planungen der Stadt Brühl dienen dazu, in Vorbereitung auf die Einführung des RRX-Verkehrs auf der Rheinstrecke (Vorlaufbetrieb Linie RRX 5 mit neuen Fahrzeugen ab Sommer 2019 und Zielnetz mit zwei Linien RRX 4 und RRX 6 im 30-Minuten-Takt für Brühl mit Zeithorizont ab 2030) die Anbindung des Bahnhofs zu verbessern.

Anbindung BTV-Sportzentrum

Das BTV-Sportzentrum in Brühl-West wird als zentrale Freizeiteinrichtung nicht direkt durch Stadtbus- bzw. Regionalbuslinien angebunden. Da die unmittelbare Anbindung an das Busnetz aufgrund der Lage im Straßennetz und der damit verbundenen, stark in das Liniengefüge eingreifenden Modifikationen schwierig zu realisieren ist und zudem eine eigenständige Stadtbusanbindung sehr hohe Kosten verursacht, hat die Stadt Brühl alternative Lösungswege geprüft:

- Bereits im Jahr 2011 wurde eine zusätzliche AST-Haltestelle am BTV-Sportzentrum eingerichtet, die jedoch äußerst schwach frequentiert wird. Weiterhin wurde die Umstellung der Bedienung auf Taxibus-Verkehr geprüft. Ein Taxibus wäre dem Stadtbus tariflich und in Bezug auf die Fahrplandarstellung gleichgestellt, verkehrt jedoch wie das AST nur auf Anforderung. Hiermit würde ein neues Verkehrssystem eingeführt, das zwar aufgrund der niedrigeren Preisschwelle eine höhere Nachfrage und damit höhere Kosten als das AST mit sich brächte, das Angebotspektrum insgesamt würde jedoch durch ein zusätzliches Produkt unübersichtlicher. Daher wird von einer Umsetzung abgesehen.
- Darüber hinaus ist eine optimierte Fußwegverbindung (optimierte Wegeführung, Ausschilderung, Beleuchtung) zur Haltestelle „FH Bund/BfA“ der Linie 990 und deren Ausbau zu prüfen. Eine Umwandlung der Straße Daberger Höhe für die Linie 990 zur Busstraße mit Haltestelle am BTV-Sportzentrum kann aufgrund alter vertraglicher Vereinbarungen aus rechtlichen Gründen nicht realisiert werden.

3.6.3 Park and Ride (P+R) und Bike and Ride (B+R)

Ein ergänzendes Element der Verkehrserschließung ist der Zugang zum ÖPNV über P+R- und B+R-Anlagen.

Park and Ride

Im Jahr 2017 werden im Stadtgebiet Brühl insgesamt 362 P+R-Stellplätze angeboten.¹²

Diese befinden sich an den Bahnstationen „Brühl“ (250, gebührenpflichtig) und „Brühl-Kierberg“ (26) sowie an den Stadtbahnhaltestellen „Brühl-Badorf“ (25) und „Brühl-Vochem“ (61).

Weitere Parkmöglichkeiten, die nicht als P+R-Anlagen ausgezeichnet sind, befinden sich in Brühl Mitte im Parkhaus Krankenhaus (287 gebührenpflichtige Stellplätze).

Längs der Stadtbahnlinie 18 befinden sich im Einzugsbereich der Stadtbahnhaltestelle „Brühl-Schwadorf“ ebenfalls informelle Parkmöglichkeiten, die nicht gesondert gekennzeichnet sind.

Aufgrund nicht verfügbarer Flächenreserven ist der Ausbau von P+R-Kapazitäten auf Brühler Stadtgebiet nicht vorgesehen.

Bike and Ride

Für die Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV stehen im Stadtgebiet Brühl insgesamt 810 Fahrrad-Stellplätze zur Verfügung, wovon mit 448 etwas mehr als die Hälfte an den Bahnstationen „Brühl“ und „Brühl-Kierberg“ und die restlichen an Stadtbahnhaltestellen der Linie 18 stehen.

Am Bahnhof „Brühl-Kierberg“ sowie in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ befinden sich neben frei zugänglichen Fahrradabstellanlagen insgesamt 25 Fahrradboxen zum Anmieten.

Am Bahnhof „Brühl“ bietet die Radstation alleine 340 gesicherte Stellplätze mit einer Verfügbarkeit rund um die Uhr. Es handelt sich um eine teilautomatisierte Anlage mit Chipkartensystem, die auch außerhalb der offiziellen Öffnungszeiten für Monats- und Jahreskunden zugänglich ist. Die Radstation wird privatwirtschaftlich von einem Brühler Fahrradhändler

¹² Rhein-Erft-Kreis, 85/Amt für öffentlichen Personennahverkehr (Hrsg.): Nahverkehrsplan 2015 – 2020. Rhein-Erft-Kreis. Bergheim. 2015. S.59ff. u. 178f.

ler betrieben, der sein Fahrradgeschäft in die Radstation integriert hat. Er wirtschaftet eigenständig und trägt sämtliche Unterhaltungs- und Instandsetzungskosten. Neben der Bewachung zählen Fahrradvermietung, Reparatur und Zubehör zum Service der Radstation.¹³

An den Stadtbahnhaltestellen sind frei zugängliche, in der Regel überdachte Anlagen nutzbar.

Tabelle 3-6 gibt einen Überblick über die Anzahl der Stellplätze pro Haltestelle differenziert nach Ausstattungsstandard.

*Tabelle 3-6: Bike&Ride-Anlagen im Brühler Stadtgebiet (Stand: 2014)
Quelle: Rhein-Erft-Kreis (2015), S. 179ff.*

Haltestelle	Anzahl der Stellplätze		
	gesamt	davon- überdacht	davon Boxen
Brühl Bf / Radstation	390*	0	0
Brühl-Kierberg	29	19	10
Brühl-Vochem	44	44	0
Brühl-Nord	36	36	0
Brühl-Mitte	200	176	15
Brühl-Süd	40	40	0
Brühl-Badorf	32	32	0
Brühl-Schwadorf	39	39	0
Summe	810	386	25

* davon 340 Stellplätze in der Radstation

3.7 Verkehrsbedienung im Bestand

Das bestehende Stadtbusangebot orientiert sich im Wesentlichen an der bestehenden Nachfrage der Nutzenden. Aufgrund der besseren Merkbarkeit sind die Fahrpläne weitgehend vertaktet, und es werden möglichst einheitliche Linienwege befahren. Die Stadt Brühl legt Wert darauf, dass die zentralen Einrichtungen der Stadt, der Einzelhandel und Gewerbebetriebe im Rahmen des Fahrplanangebots während der Kernöffnungszeiten gut erreicht werden können.

Die Festlegung der Verkehrsbedienung umfasst die je nach Wochentag, Tageszeit und Nachfrage differenzierten Bedienungszeitfenster. Aufgrund des durchgängigen Taktmusters wird tagsüber keine Unterscheidung zwischen Hauptverkehrszeit und Normalverkehrszeit getroffen.

Das Taktmuster kann jedoch insbesondere zu den Schülerverkehrszeiten und im Frühverkehr („Frühexpress“) unterbrochen oder ausgeweitet werden, um der spezifischen örtlichen Nachfrage gerecht zu werden. Ebenso weicht der Fahrplan der ergänzend zu den Regionalbuslinien verkehrenden Stadtbuslinie 707 teilweise von durchgängigen Taktmustern ab, um Parallelfahrten zu vermeiden.

¹³ <https://www.bruehl.de/leben/verkehr/radstation.php>, Abrufdatum: 19.06.2017.

Neben den Haupt-Stadtbuslinien werden punktuell ergänzende Angebote gemacht, die besondere Verkehrsbedürfnisse abdecken und aus wirtschaftlichen Gründen nicht im Taktverkehr bedient werden können. Dies betrifft die Bedienung des Phantasialandes für den Berufsverkehr sowie den Anschluss des Bereichs Am Wasserturm und Kletterwald in Brühl West.

Tageszeitlich differenzierte Bedienungszeitfenster für den Stadtbusverkehr

Im Fahrplanjahr 2016/17 gelten die in Tabelle 3-7 aufgeführten Bedienungszeitfenster und Taktmuster für den Stadtbus- und Linienbedarfsverkehr (AST) als Richtgrößen.

*Tabelle 3-7: Bedienungszeitfenster beim Stadtbus sowie beim Linienbedarfsverkehr (AST) – Abfahrten ab „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ (Stand: Fahrplanjahr 2016 / 2017)
Quelle: Eigene Darstellung*

Verkehrszeiten	Wochentag	Bedienungszeitfenster für die Abfahrten ab „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ in die Stadtteile	Takt in Minuten	
			Stadtbus	AST
Frühverkehrszeit (FVZ)	Mo-Fr	ca. 05:00 Uhr – 06:00 Uhr	E	30 / i
Hauptverkehrszeit (HVZ)	Mo-Fr	ca. 06:00 Uhr – 20:30 Uhr	30 / 60	30 / i
Spätverkehrszeit (SVZ)	Mo-Fr	ca. 20.30 Uhr – 02:00 Uhr	-	30 / i
Wochenendverkehrszeit (WVZ I)	Sa	ca. 07:00 Uhr– 16:30 Uhr	30 / 60	30 / i
Wochenendverkehrszeit (WVZ II)	Sa	ca. 16:30 Uhr– 21:00 Uhr	-	30 / i
Nachtverkehrszeit (NaVZ)	Fr* / Sa	Fr: ca. 02:00 Uhr – 05:00 Uhr** Sa, WoF: ca. 21:00 - 02:00 Uhr Sa, WoF: ca. 01:00 - 05:00 Uhr**	-	60 / i 30 / i 60 / i
Wochenendverkehrszeit (WVZ III)	So, Feiert.	ca. 06:00 – 02:00 Uhr	-	60 / i

* = und vor Wochenfeiertagen

**= Folgetag

i = Individuelle Fahrplanlagen an den Haltestellen Bahnhöfen „Brühl“ und „Brühl-Kierberg“ je nach Zuganschlüssen ein oder zwei Fahrten pro Stunde

E = Einzelfahrten in individuellen Fahrplanlagen

Die angegebenen Zeiten orientieren sich an den Stadtbusabfahrten ab „Brühl Mitte (Stadtbahn)“. Angegeben werden immer die Orientierungszeiten der jeweils ersten oder letzten Abfahrten in den dort aufgeführten Bedienungszeitfenstern.

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

Differenzierte Angebotszeiten bei Stadtbus und AST nach Wochentagen

Montags – freitags verkehren die Stadtbuslinien 702 bis 709 – bezogen auf die erste Abfahrt und die letzte Ankunft an den Endhaltestellen – zwischen ca. 5:15 Uhr und 21:00 Uhr. Bis zum Abend erfolgt eine durchgängige Bedienung im 30-Minuten-Takt bei den Stadtbuslinien 702 und 704 (zwischen Brühl Mitte und Vochem). Bei den weiteren Stadtbuslinien erfolgt eine Bedienung im 60-Minuten-Takt. Durch Linienüberlagerungen der Stadtbuslinien 704 und 705 wird zwischen „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ und „Am Krausen Baum“ ebenfalls

ein 30-Minuten-Takt angeboten. Auf den Linien 706 und 707 werden im südlichen Bereich von Badorf zwei Fahrten pro Stunde angeboten. Gleiches gilt für Brühl Ost durch Überlagerung der Stadtbuslinien 703 und 709. Entlang der Römerstraße bzw. Euskirchener Straße ergibt sich durch Überlagerung der Regionalbuslinie 985 und der Stadtbuslinie 707 ebenfalls ein angenäherter Halbstundentakt.

Samstags bis nachmittags verkehren die Stadtbuslinien 702 bis 705 sowie 706 und 707 ab ca. 06:30 Uhr einsetzend bis zur Ankunft der letzten Fahrten an den Endhaltestellen um ca. 16:30 Uhr. Die Linien 702 und 704 (zwischen Brühl Mitte und Vochem) verkehren hierbei im 30-Minuten-Takt, während die weiteren Linien im 60-Minuten-Takt verkehren. Durch die bereits oben erwähnten Linienüberlagerungen ergeben wie montags bis freitags Verdichtungen des Stundentaktes. Das Gewerbegebiet Brühl-Ost wird durch die Linien 703/709 nur im 60-Minuten-Takt bedient. Die Haltestellen „Berzdorfer Straße“ und „Engeldorfer Straße“ in Brühl Ost werden samstags aufgrund mangelnder Nachfrage nicht bedient.

Das **AST** ergänzt und ersetzt das Angebot der Stadt- und innerstädtischen Regionalbuslinien in der Regel dann, wenn kein Busangebot besteht. Aus örtlichen Gründen erfolgt an zehn kombinierten Bus/AST-Haltestellen eine Ganztagsbedienung. Weiterhin bestehen Sonderregelungen an weiteren Haltestellen in Heide, Kierberg, an der Haltestelle „Thüringer Platz“ sowie „Kierberg Bf“ und „Brühl Bf“. Die frühesten AST-Abfahrzeiten finden montags bis freitags um ca. 5:15 Uhr statt, samstags gegen 4:50 bzw. 6:50 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ebenfalls um 4:50 bzw. 6:50 Uhr. Die letzten AST-Abfahrzeiten finden montags bis donnerstags um ca. 0:50 Uhr statt, freitags und samstags gegen 03:50 Uhr und an Sonn- und Feiertagen gegen 0:50 Uhr bzw. um 1:15 Uhr ab „Brühl Bahnhof“ und 1:36 Ab „Kierberg Bf“. Das AST verkehrt den ganzen Tag über im Halbstundentakt mit denselben Abfahrtsminuten an den Haltestellen, sodass dieser leicht merkbar ist. An den Bahnhöfen „Brühl“ sowie in „Brühl-Kierberg“ werden abweichend individuelle, auf den Zugfahrplan abgestimmte Abfahrzeiten angeboten.

Ergänzend werden auf den Linien 702, 706 und 707 zusätzliche, auf den **Schülerverkehr** ausgerichtete Fahrten angeboten. Einzelne Fahrlagen im Schülerverkehr werden aus dem Taktsystem genommen, um zum Beispiel Anschlüsse sicher zu stellen und die Schulzeiten zu bedienen. Dies, ist z.B. bei der Linie 704 nachmittags der Fall, um einen Anschluss vom Schulzentrum (Linie 706) nach Vochem sicher zu stellen.

Haltestellenbezogene Bedienung

Aus der Struktur des Bedienungsangebotes ergeben sich die Fahrten- und Bedienungshäufigkeiten der einzelnen Haltestellen in den durch diese erschlossenen Stadtbereiche. Anhand der vorhandenen Bedienungshäufigkeiten an einzelnen Haltestellen entscheidet der potenzielle Fahrgast, welches Verkehrsmittel er für seinen Weg nutzt. Um eine tiefe Marktdurchdringung des ÖPNV zu generieren, ist grundsätzlich eine tendenziell hohe Bedienungshäufigkeit (dichte Taktfolgezeiten) anzustreben, soweit dies wirtschaftlich vertretbar ist.

Tabelle 3-8 gibt einen Überblick über die Bedienungszeiten und die Bedienungshäufigkeit für die einzelnen Stadtbuslinien und des AST. Abbildung 3-6 und Abbildung 3-7 zeigen die Bedienungshäufigkeiten an den einzelnen Haltestellen im Brühler Stadtgebiet für Stadtbus, Regionalbus und AST. Die Zeiten sind auf 15 Minuten gerundet.

Der SPNV und die Stadtbahnlinie 18 werden in dieser nur auf den straßengebundenen ÖPNV bezogenen Darstellung der Übersicht halber nicht berücksichtigt.

**Tabelle 3-8: Bedienungszeiten und –häufigkeiten beim Stadtbusverkehr und AST
(Stand: Fahrplan 2016/17)
Quelle: Eigene Darstellung**

Linie	Linienweg	Bedienungszeitraum**				Takt in Minuten
		Mo - Do	Fr	Sa	So	
702	Brühl-Heide – Kierberg – Brühl Mitte (Stadtbahn)	06.00 Uhr– 20.15 Uhr		06:30 Uhr– 16:45 Uhr	--	30
702	Brühl Mitte (Stadtbahn) – Kierberg – Brühl-Heide	06:45 Uhr– 20:30 Uhr		06:45 Uhr– 16:30 Uhr	--	30
703	Brühl Mitte (Stadtbahn) – Brühl Bf – Brühl Ost	06.00 Uhr– 19.00 Uhr		06:15 Uhr– 14:00 Uhr	--	60
703	Brühl Ost – Brühl Bf – Brühl Mitte (Stadtbahn)	05.45 Uhr– 21.00 Uhr		15:00 Uhr– 16:15 Uhr	--	60
704	Brühl West Roddergrube – Brühl Mitte (Stadtbahn) – Kierberg – Brühl-Vochem	06.00 Uhr– 20.30 Uhr		07:00 Uhr– 16:30 Uhr	--	30 / 60
704	Brühl-Vochem – Kierberg – Brühl Mitte (Stadtbahn) – Brühl West Roddergrube	05.30 Uhr– 20.45 Uhr		07:00 Uhr– 16:45 Uhr	--	30
705	Brühl West Wasserturm – Brühl Mitte (Stadtbahn)	09.30 Uhr– 19.45 Uhr		09:30 Uhr– 16:45 Uhr	--	E
705	Brühl Mitte (Stadtbahn) – Brühl West Wasserturm	09.15 Uhr– 19.30 Uhr		09:15 Uhr– 16:30 Uhr	--	E
706	(Phantasialand -) Brühl Badorf – Bonnstraße – Brühl Mitte (Stadtbahn) – (Brühl Nord)	06:00 Uhr– 21:00 Uhr		07.15 Uhr– 17.30 Uhr	--	60
706	(Brühl Nord) – Brühl Mitte (Stadtbahn) – Bonnstraße – Brühl-Badorf (- Phantasialand)	06.15 Uhr– 20:30 Uhr		06.15 Uhr– 16:30 Uhr	--	60
707	(Euskirchen Bf) – Brühl-Geildorf – Eckdorf – Badorf – Pingsdorf – Brühl Mitte (Stadtbahn)	05:15 Uhr– 21:00 Uhr		07:15 Uhr– 17:30 Uhr	--	60
707	(Brühl Nord) – Brühl Mitte (Stadtbahn) – Pingsdorf – Badorf – Geildorf – Brühl-Eckdorf (- Euskirchen Bf)	07:30 Uhr– 20:45 Uhr		07:30 Uhr– 16:30 Uhr	--	60
709	Brühl Mitte (Stadtbahn) – Jordanstr. – Brühl Ost	05:15 Uhr– 20:00 Uhr		14:15 Uhr– 16:00 Uhr	--	60
709	Brühl Ost – Jordanstr. – Brühl Mitte (Stadtbahn)	06:30 Uhr– 20:00 Uhr		07:00 Uhr– 15:00 Uhr	--	60
AST 782	Alle Haltestellen (außer Brühl Bf und Kierberg Bf)	05:15 Uhr– 01:00 Uhr	05:15 Uhr– 04:00 Uhr	04:45 Uhr / 07:00 Uhr– 01:00 Uhr	04:45 Uhr / 07:00 Uhr– 01:00 Uhr	30
AST 782	ab Haltestelle „Brühl Bf“	05:15 Uhr– 01:00 Uhr	05:15 Uhr– 04:00 Uhr	04:15 Uhr– 04:00 Uhr	04:15 Uhr– 01:15 Uhr	30
AST 782	ab Haltestelle „Kierberg Bf“	05:00 Uhr– 00:45 Uhr	05:00 Uhr– 01:45 Uhr	05:30 Uhr– 01:45 Uhr	06:30 Uhr – 00:45 Uhr	30 / 60

** auf 15-Minuten-Intervalle gerundet

Abbildung 3-6: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen in Brühl Montag - Freitag
 (Stand: Fahrplan 2015/2016, ohne SPNV)
 Quelle: Eigene Darstellung

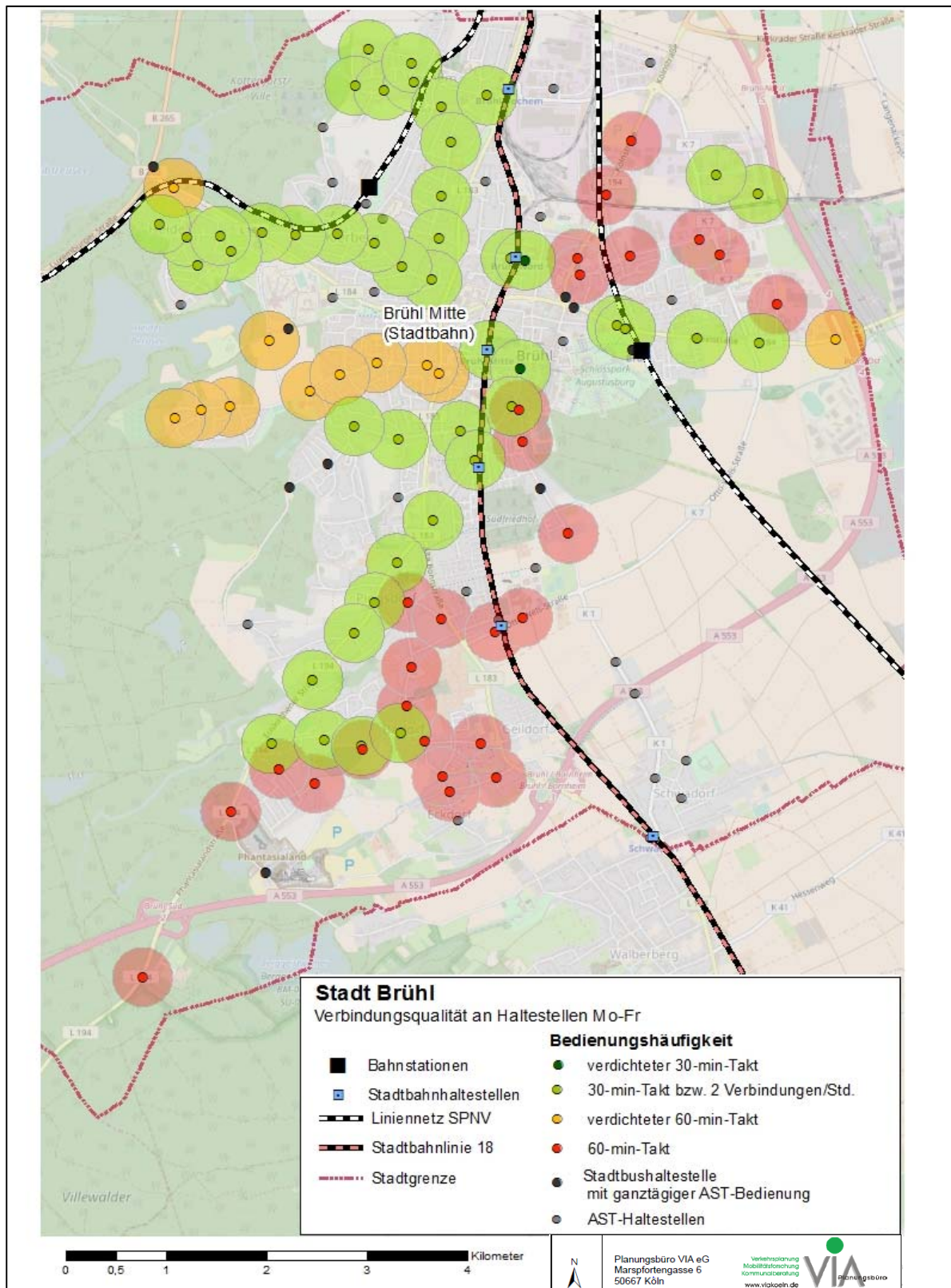
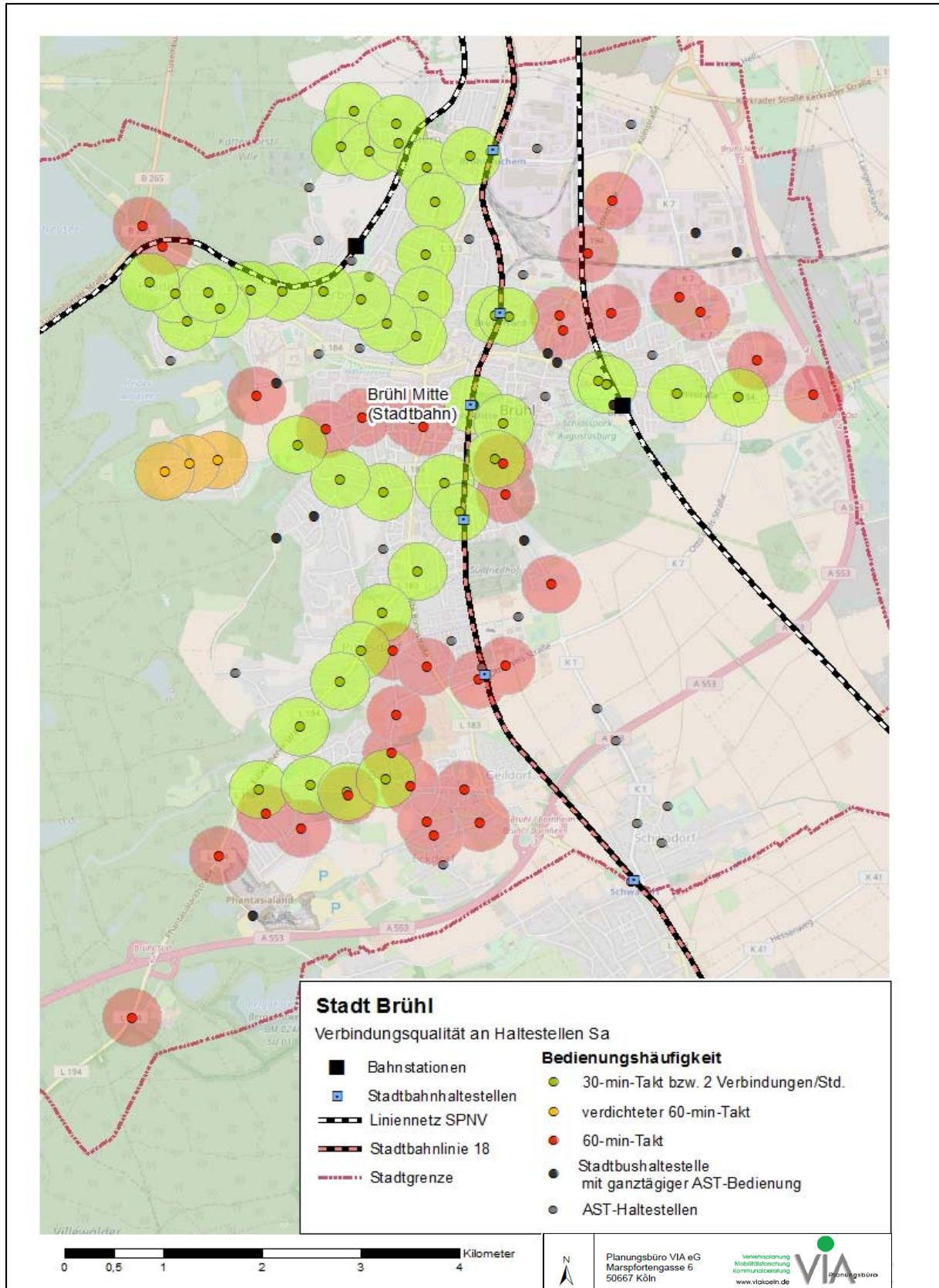


Abbildung 3-7: Bedienungshäufigkeit der Haltestellen in Brühl an Samstagen
 (Stand: Fahrplan 2015/2016, ohne SPNV)
 Quelle: Eigene Darstellung



Bei Differenzierung der Bushaltestellen im Brühler Stadtgebiet ergeben sich unterschiedliche Qualitätsstufen der Bedienungshäufigkeiten. An den „grün“ markierten Haltestellen ist ein 30-Minuten-Takt einzuhalten oder zwei stündliche Abfahrten. Die „gelb“ bzw. „rot“ gekennzeichneten Bushaltestellen fallen unter diesen Wert. In keinem Fall wird das Mindesttaktangebot von 60-Minuten unterschritten. Dieser Takt ist erforderlich, damit die Bedienungsqualität der Regional- und Stadtbushaltestellen eine zufriedenstellende Qualität erreicht.

Ausschließliche AST-Haltestellen sowie die Haltestellen des Schienenverkehrs werden neutral dargestellt.

Schwachstellen

Bereiche ohne einheitliche Vertaktung: Aufgrund unterschiedlicher Takte lassen sich die Stadtbushaltestellen in zwei Bedienungsqualitätsstufen differenzieren, wodurch sich zum Teil ein uneinheitliches Bedienungsbild an verschiedenen Stadtbushaltestellen ergibt. In Gebieten, in denen sich Stadtbushaltestellen und Regionalbusse überschneiden oder wo nur Regionalbusse verkehren, ist das Bedienungsmuster teilweise uneinheitlich. Taktminuten wechseln in diesen Fällen und sind schwieriger merkbar, auch wenn die Anzahl der Fahrten insgesamt hinreichend ist. Dies betrifft die Bedienung der Euskirchener Straße (Linien 707, 985) sowie der Rheinstraße (Linien 703, 930). Die Harmonisierung von Stadt- und Regionalbusfahrplänen wird zwar angestrebt und nach Möglichkeit realisiert, es bestehen jedoch übergeordnete Anschlussbindungen der Regionallinien vor allem an den Schienenverkehr, die diese Harmonisierung begrenzen. Mit Ausnahme der Regionalbuslinie 935 ist es jedoch gelungen, die meisten Fahrten der Regionallinien in das Stadtbushaltestellen in Brühl Mitte einzubinden.

Bereiche mit Mindestbedienung: Die zum Teil nur stündlichen Busbedienungen stehen zwar prinzipiell mit der Nachfrage im Einklang. Es ist jedoch anhand der Strukturentwicklung kontinuierlich zu überprüfen, inwieweit dieses Angebot weiterhin nachfragegerecht ist. Montags bis freitags werden folgende Bereiche des Stadtgebiets im Mindesttakt von 60 Minuten bedient:

- In den südlicheren Stadtteilen und -bereichen, insbesondere den Haltestellen entlang der Linie 706 sowie in Eckdorf bei der Linie 707, wird teilweise nur ein 60-Minuten-Takt angeboten. Durch Überlagerungen der Linienwege von 706 und 707 ergeben sich allerdings an einzelnen Haltestellen ein Angebot von zwei Verbindungen pro Stunde. Aufgrund der intensiven Bautätigkeit in den letzten Jahren, ist eine Attraktivierung des Angebots im Hinblick auf die Fahrzeit zwischen den südlichen Stadtteilen und Brühl Mitte anzustreben. Eine Ausweitung des Taktangebots ist aufgrund der peripheren Lage und der Siedlungsstruktur schwierig umzusetzen. Eine Möglichkeit, das Angebot im Brühler Süden aufzuwerten, wird im „Strategischen Entwicklungskonzept ‚Stadtbushaltestellen 2020‘“ beschrieben (siehe Kapitel 6)
- Im nördlichen Stadtgebiet entlang der Kölnstraße und weiter nach Köln-Meschenich wird ebenfalls lediglich ein 60-Minuten-Takt erreicht. Die Haltestellen werden ausschließlich durch die Regionalbuslinie 935 bedient. Das an der nördlichen Stadtgrenze liegende Gewerbegebiet um die Hamburger Straße wird vom Busverkehr nicht erschlossen, da sich dort im Bereich der Kölnstraße keine Haltestelle befindet. In räumlicher Nähe fährt die Linie 935 vorbei, es kann jedoch aus verkehrstechnischen Gründen keine Haltestelle eingerichtet werden. Aufgrund der insgesamt geringen und über die Jahre rückläufigen Nachfrage auf der beschriebenen Relation ist das Taktangebot hinreichend. Wünschenswert wäre es jedoch, die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes durch die Einrichtung einer Haltestelle zu verbessern. Die Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der L 194 dürfte jedoch aufgrund der straßenräumlichen Situation eine intensive Abstimmung mit dem Bausträger Straßen.NRW erfordern. Alternativ sollte mittelfristig eine alternative Streckenführung gefunden werden. Hierzu sind ebenfalls Abstimmungen mit dem Rhein-Erft-Kreis zu führen (siehe Kapitel 6.7).

- An einigen Haltestellen in Brühl Ost erfolgt ebenso eine Bedienung im Stundentakt. Durch den Ringverkehr der Linien 703/709 ergibt sich allerdings die Möglichkeit, die Brühler Innenstadt zwei Mal pro Stunde zu erreichen, wenn auch zum Teil mit längeren Fahrzeiten. Das Angebot kann als hinreichend angesehen werden.
- Die Haltestellen in Brühl West, die nur von der Regionalbuslinie 990 angefahren werden, weisen einen verdichteten 60-Minuten-Takt auf. Hierbei wird der Stundentakt am Vormittag und Nachmittag entsprechend der höheren Nachfrage durch den Schüler- und Berufsverkehr zeitweise zum 30-Minuten-Takt verdichtet.

Im Bereich Roddergrube wird der 30-Minuten-Takt der Linie 704 teilweise durch Kurzfahrten der Linie 705 zum Wasserturm auf einen 60-Minuten-Takt ausgedünnt.

Der bis zum Dezember 2010 geltende durchgängige 30-Minuten-Takt zur Roddergrube wurde zu bestimmten Zeiten nur sehr schwach nachgefragt. Daher wurden die Kurzfahrten zum Wasserturm eingeführt. Das Angebot in Brühl West ist zurzeit nachfragegerecht.

Ein ähnliches Bild ergibt sich für den Wochenendverkehr an Samstagen für die oben bereits genannten Stadtbereiche, bei denen die Haltestellen keinen 30-Minuten-Takt bzw. zwei Abfahrten pro Stunde aufweisen. Darüber hinaus bestehen folgende Besonderheiten:

- In den südlichen Stadtbereichen, insbesondere an den Haltestellen entlang der Linie 706 sowie in Eckdorf bei der Linie 707, besteht wie unter der Woche nur ein 60-Minuten-Takt. Durch die zeitliche Überlagerung der Streckenführung der Linien 706 und 707 wird aber auch an Samstagen an einzelnen Haltestellen ein Angebot von zwei Verbindungen pro Stunde angeboten.
- Die Bedienung längs Gewerbeachse an der Kölnstraße erfolgt wie unter der Woche stündlich. Abweichend vom Bedienungszeitfenster der Stadtbusse wird das Angebot nur bis ca. 13:30 Uhr aufrechterhalten.
- An den Haltestellen in Brühl Ost erfolgt nur eine in einer Ringrichtung gerichtete Bedienung im Stundentakt. Die Haltestellen „Berzdorfer Straße“ und „Engeldorfer Straße“ werden nicht vom Linienbus, sondern nur vom AST bedient. Die Nachfrage in Brühl Ost ist an Samstagen gering.
- Die Linie 704 bedient den Bereich Roddergrube an Samstagen ausschließlich stündlich. Der ergänzende stündliche Takt zum Wasserturm ist auf die Nachfrage im Bereich des Freizeitgebiets um den Kletterwald ausgerichtet.

Aufgrund der insgesamt deutlich schwächeren Nachfrage an Samstagen ist das Angebot als hinreichend zu bezeichnen.

Tabelle 3-9 zeigt die Bedienungshäufigkeit der ebenfalls von der Bahn bedienten Stadtteile nachrichtlich. Hier ist das Angebot zum Teil erheblich attraktiver als auf den vom Bus bedienten Strecken.

Tabelle 3-9: Bedienungshäufigkeit der Stadtbahn- und SPNV-Stationen
 (Stand: Fahrplan 2016/2017¹⁴)
 Quelle: Eigene Darstellung

Stadtbahn- haltestelle	Taktfolge in Minuten Richtung Köln				Taktfolge in Minuten Richtung Bonn							
	Mo-Fr		Sa	So / Feier- tage	Mo-Fr		Sa	So / Feier- tage				
	tagsüber	sonstige Zeiten			tagsüber	sonstige Zeiten						
Brühl-Vochem	10	15/30	15/30	30	20	bis Brühl- Mitte 10	60	bis Brühl Mitte 30	30/60	bis Brühl Mitte 30	60	bis Brühl Mitte 30
Brühl Nord	10	15/30	15/30	30	20	bis Brühl- Mitte 10	60	bis Brühl Mitte 30	30/60	bis Brühl Mitte 30	60	bis Brühl Mitte 30
Brühl Mitte	10	15/30	15/30	30	20		60		30/60		60	
Brühl Süd	20	30	30/60	60	20		60		30/60		60	
Brühl-Badorf	20	30	30/60	60	20		60		30/60		60	
Brühl-Schwadorf	20	30	30/60	60	20		60		30/60		60	
SPNV-Station	Abfahrten pro Stunde bzw. Taktfolge in Minuten				Abfahrten pro Stunde bzw. Taktfolge in Minuten							
Bf Brühl	3x / Std. + HVZ-Ver- dichter	2x / Std.	2-3x / Std.	2-3x / Std.	3x/Std + HVZ-Ver- dichter	2x / Std.	2-3x / Std.	2-3x / Std.				
	Richtung Bonn				Richtung Euskirchen							
Bf Brühl-Kierberg	60 + HVZ- Verdichter	60	60	60	60 + HVZ- Verdichter	60	60	60				

Reisezeiten und Erreichbarkeit

Neben der Bedienungshäufigkeit spielt die Reisezeit und die Erreichbarkeit für die Attraktivität des ÖPNV eine wichtige Rolle. Dies gilt insbesondere bei der Nutzung mehrerer Verkehrsmittel und für den Fall, dass Übergangszeiten beim Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln (Wartezeiten) zu hohen Fahrzeiten führen können. Die systematische Verknüpfung zwischen Stadtbahn, Stadtbahn und Regionalbus erfolgt an der Rendezvous-Haltestelle in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“. Dort sind die Buslinien untereinander und mit der Stadtbahn verknüpft.

An den Haltestellen „Brühl Bahnhof“ bzw. „Max-Ernst-Museum/Abzw. Bf“ wird darüber hinaus die Stadtbuslinie 703 und die Regionalbuslinie 930 an das Bahnangebot der linken Rheinstrecke in und aus Richtung Brühl Ost / Wesseling angebunden. An der Haltestelle „Barbaraschule/Bahnhof Kierberg“ erfolgt eine Verknüpfung der Stadtbuslinie 702 mit den Zügen der Eifelstrecke in und aus Richtung Euskirchen.¹⁵ An den Haltestellen „Brühl Süd (Stadtbahn)“, „Brühl Nord (Stadtbahn)“ sowie „Zum Herrengarten“ ist aufgrund des künftig durchgängigen 10-Minuten-Taktes auf der Linie 18 ein guter Übergang in und aus Richtung Köln und Brühl-Schwadorf gegeben. In und aus Richtung Bonn besteht alle 20 Minuten ein Anschluss.

¹⁴ An den Stadtbahnhaltestellen „Brühl Süd“, „Brühl-Badorf“ und „Brühl-Schwadorf“ wird der Fahrplankontakt der Linie 18 voraussichtlich ab Dezember 2018 in Richtung Köln verdichtet. Eine Verdichtung zu den Tagesrandzeiten sowie am Wochenende erfolgt in einer Vorstufe ab April 2018.

¹⁵ Ab 29.01.2018 erfolgt die Verknüpfung zusätzlich über die Linie 701 an der Haltestelle „Kierberger Straße/Bahnhof Kierberg“. Die Fahrten der Linien 701 und 702 werden ab diesem Zeitpunkt im 60-Minuten-Takt alternierend durchgeführt.

In Tabelle 3-10 werden die Erreichbarkeit sowie die Verbindungsmöglichkeiten innerhalb des Stadtgebiets zu wichtigen Umsteigehaltestellen in Brühl aufgezeigt. Berücksichtigt werden alle ÖPNV-Angebote (Stadtbahn, Stadtbus, Regionalbus). Bestehen keine Bus- oder Stadtbahnverbindungen, wird auf den AST-Anschluss hingewiesen.

Tabelle 3-10: Erreichbarkeit und Direktverbindungen im Stadtgebiet Brühl
(Stand: Fahrplan 2016/17)
Quelle: Eigene Darstellung

Direktverbindungen innerhalb des Brühler Stadtgebiets (Mo-Fr)					
Von	nach	Brühl Mitte (Stadtbahn)	Brühl Nord (Stadtbahn)	Bf Brühl	Bf Brühl-Kierberg
Badorf		x	(x)	(x)	AST
Brühl Innenstadt		x	x	x	x ¹
Heide		x	x	AST	x ¹
Kierberg		x	x	AST	x ¹
Nord		x	x	x	x ¹
Ost (mit Gewerbegebiet)		x	x	x	AST
Pingsdorf		x	x	(x)	AST
Schwadorf		x	x	AST	AST
Süd		x	(x)	(x)	AST
West		x	x	AST	AST
Vochem		x	x	AST	AST
FH Bund/BfA		x	(x)	(x)	AST
Phantasieland		x ²	AST	x ²	AST

¹ = Fußweg von Bahnhof Brühl-Kierberg zur Stadtbushaltestelle „Barbaraschule/Bf Kierberg“ ca. 300 m, durch Einführung der Linie 701 und die Einrichtung der Haltestelle „Kierberger Straße“/Bf Kierberg“ ab 29.01.2018 Verringerung des Fußwegs um etwa die Hälfte.

² = Direktverbindung mit Shuttlebus des Betreibers zu den Öffnungszeiten, sonst Einzelfahrten im Berufsverkehr und Anbindung über die Haltestelle „Berggeiststraße“ mit Linie 985 (Fußweg ca. 450 m) oder AST-Anbindung

(x) = i.d.R. Direktverbindungen aufgrund betrieblicher Liniendurchbindungen über Brühl Mitte hinaus (zwischen den Linien 706/707 und 703/703 sowie zwischen den Linien 930 und 990 auf der Relation Bf Brühl – FH Bund/BfA)

Die zentrale Rendezvoughaltestelle „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ ist von allen Stadtteilen und den meisten bedeutsamen Einrichtungen flächendeckend ohne Umstieg erreichbar. Dies trifft auch auf die Umsteigehaltestelle „Brühl Nord“ zu. Jedoch erfolgt die durchgängige Direktverbindung hier in einigen Relationen durch umlaufbedingte und somit nicht immer garantierte Verknüpfungen der Linien. So sind die meisten Kurse der Linien aus dem Brühler Süden (706, 707) mit denjenigen in den Brühler Osten (703, 709) verknüpft. Die Stadtbahnlinie 18 ist generell ohne Umstieg mit allen Stadtteilen verbunden. Ebenso verkehren die Regionalbusse der Linie 930 in der Regel weiter als Linie 990 und binden so die FH Bund/BfA direkt an den Bahnhof an.

Die SPNV-Station „Brühl“ kann direkt nur von sechs Stadtbereichen aus erreicht werden, teils durch die eben schon genannten umlaufbedingten Durchbindungen von einzelnen Stadtbuslinien. Dadurch, dass die Durchbindungen jedoch für Hin- und Rückrichtung auf verschiedene Linien erfolgen, ist die Qualität der Anbindung als mäßig zu bezeichnen. Detaillierte Ausführungen zur Anschlussqualität erfolgen unten.

Durch die Verknüpfung der Stadtbushaltestellen in Brühl Mitte (Stadtbahn) besteht die Möglichkeit, den Bahnhof Brühl mit einmaligem Umstieg zur Linie 703 oder 930 zu erreichen.

Der Bahnhof Kierberg ist direkt nur von den Stadtteilen erreichbar, die von der Linie 702 bedient werden. Der Fußweg zwischen Stadtbushaltestelle und Bahnhof beträgt 300 m mit Steigungen. Dies begrenzt die Attraktivität der Umsteigerelation stark. Mit der Einrichtung der Linie 701 am 29.01.2018 wird dieses Hemmnis reduziert und der Weg zwischen Stadtbushaltestelle und Bahn um etwa die Hälfte verkürzt.

Darüber hinaus besteht eine ganztägig flächendeckende Anbindung des der beiden Brühler Bahnhöfe mit dem AST.

Anschlussuntersuchung

Im Rahmen einer detaillierten Untersuchung der Anschlussbeziehungen aller ÖPNV/SPNV-Verknüpfungspunkte wurde die Qualität des Brühler ÖPNV-Netzzusammenhangs analysiert und bewertet, um daraus Maßnahmenempfehlungen abzuleiten. Dabei steht eine Verbesserung der Verknüpfung am Bahnhof Brühl an hoher Priorität.

Die Untersuchung umfasst folgende Verknüpfungen:

- Anschlussqualität an den Bahnstationen
- Anschlüsse innerhalb des Stadtbussystems in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“
- Anschlüsse Regionalbus/Stadtbushaltestelle in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“
- Sonstige Verknüpfungen.

Anschlussqualität an den Bahnstationen

Aufgrund zahlreicher Kundenwünsche und Diskussionen in den politischen Beratungen wurde eine gesonderte Untersuchung der Anschlussqualität für den Bahnhof Brühl durchgeführt. Näher analysiert wurden die Anschlüsse zwischen SPNV und Bus an den Haltestellen „Brühl Bahnhof“ (Linie 930) und der ca. 250 m vom Bahnsteigzugang entfernten Haltestelle „Max Ernst Museum/Abzw. Bf“ der Linie 703.

Weiterhin wurde eine Analyse der Verknüpfungsqualität von Stadtbushaltestellen und Regionalbuslinien an der Rendezvous-Haltestelle „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ durchgeführt.

Die Anschlüsse zur Linie 18 in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ und „Brühl Nord (Stadtbahn)“ werden – wie oben ausgeführt – nicht betrachtet, da durch den dichten Takt der Stadtbahnlinie in der Regel immer ein günstiger Anschluss vorhanden ist.

Die Anschlüsse am Bahnhof „Brühl-Kierberg“ zwischen Linie 702 und den Regionalbahnen von und nach Euskirchen sind fahrplanmäßig befriedigend. Problematisch sind der ca. 300 m lange unbequeme Umsteigeweg und die Verspätungsanfälligkeit sowohl der Linie 702 als auch der Regionalbahnen. Wie oben beschrieben, wird diese Situation ab Januar 2018 verbessert.

Anschlüsse Bahnhof Brühl, Richtung Köln

Tabelle 3-11 stellt die Anschlüsse der Stadtbushaltestelle 703 und der Regionalbuslinie 930 an die Bahn montags bis freitags in und aus Richtung Köln dar und bewertet diese. Ebenfalls wird das ganztägig verfügbare AST-Angebot mit untersucht.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wurde montags bis freitags der Takt der Linie 930 in der Hauptverkehrszeit zwischen 5 Uhr und 10 Uhr sowie 15 Uhr und 20 Uhr auf 20 Minuten verdichtet. Hierdurch werden die Bus/Zug-Anschlüsse partiell verbessert. Aufgrund der nicht vertakteten Abfahrzeiten der Bahnlinien sowie der hohen Verspätungsanfälligkeit der Züge können jedoch nach wie vor keine systematisch optimalen Übergangszeiten (5 bis 8 Minuten) hergestellt werden. Die Anschlussuntersuchung basiert auf dem Fahrplan 2016/17, die genannten Veränderungen im Dezember 2017 werden hier nur nachrichtlich genannt.

Tabelle 3-11: Anschlussqualität am Bahnhof Brühl, montags bis freitags (HVZ und NVZ)
Bewertung der Anschlüsse von und in Richtung Köln
 (Stand: Fahrplan 2016/2017)
 Quelle: Eigene Darstellung

		Abfahrt nach Köln			
Linie		RE 5	RB 48	RB 26	
Taktzeiten		13	06/07	22*	44

		Ankunft aus Köln			
Linie		RB 26	RB 48	RE 5	
Taktzeiten		13	26*	53	45

Linie	Ankunft von				
930	Wesseling	07			37
703	Brühl Ost				36
930	Brühl Mitte		03		33
703	Brühl Mitte	55	55		

Linie	Abfahrt nach				
930	Wesseling	33	33	03	
703	Brühl Ost				55
930	Brühl Mitte	37	37	07	
703	Brühl Mitte	36	36		
AST 782	Gesamtstadt Brühl	15			55

Anschlussqualität schlecht, Umsteigezeit unter 5 oder über 12 Minuten
 Anschlussqualität hinreichend, Umsteigezeit 9 bis 12 Minuten
 Anschlussqualität gut, Umsteigezeit 5 bis 8 Minuten
 * Taktzeiten der HVZ-Verdichter der RB 48

Die untersuchten Anschlussverknüpfungen zwischen Bahnhof und Innenstadt sind in und aus Richtung Köln als mäßig bis schlecht zu bewerten.

Da die Taktzeiten der Linie 930 in der Regel von und nach Wesseling ausgerichtet sind, ergeben sich für den Analysezeitpunkt Fahrplan 2016/17 für Anschlüsse in Richtung Brühl Mitte keine günstigen Übergänge. In Richtung Köln liegen die Umsteigezeiten zwischen 10 und 11 Minuten oder sind mit drei Minuten zu knapp. Aus Richtung Köln gibt es ausschließlich in der Hauptverkehrszeit für wenige Züge nur einen stündlichen Anschluss mit einer Übergangszeit von 11 Minuten.

Da die Stadtbuslinie 703 so ausgerichtet ist, dass Fahrgäste von und nach Brühl Ost günstige Anschlüsse in Richtung Köln erhalten, sind die Anschlüsse wie bei der Linie 930 in Fahrtrichtung Köln hinreichend. Die Übergangszeiten betragen 10 bis 12 Minuten, wobei hier jedoch auch der längere Fußweg zwischen Bus und Bahn zu berücksichtigen ist. Im Hinblick auf diese Rahmenbedingungen ist die Anschlussqualität bei der Linie 703 aus Richtung Köln mit Ausnahme der Anschlüsse an die Verstärkungszüge der Linie RB 48 in der Hauptverkehrszeit schlecht. Da die Linie an die Rendezvous-Zeit in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ gebunden ist, sind Taktverschiebungen nicht sinnvoll. Im Falle einer Taktverschiebung entfielen die Anschlüsse in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“.

Die Abfahrtszeiten des AST sind dagegen im Wesentlichen auf die Ankunftszeiten der Züge aus Richtung Köln ausgerichtet. Bei der AST-Abfahrtszeit um .15 ist allerdings nur ein knapper Anschluss von der RB 26 (Ankunft .13) vorhanden. Es besteht eine mit dem AST-Betreiber vereinbarte interne Wartezeitregelung von zwei Minuten, die aus betrieblichen Gründen zurzeit nicht verlängert werden kann. In der Fahrplanauskunft wird kommuniziert, dass AST-Anschlüsse nicht warten.

Weiterhin wurde eine Verschiebung der AST-Taktzeit von .15 auf .20 geprüft. Dies wäre grundsätzlich möglich. Der Anschluss von der RB 26 aus Richtung Köln würde sicherer, da die neue Übergangszeit bei sieben Minuten läge. Allerdings ergäbe sich hierdurch eine Komfortverschlechterung für Fahrgäste aus Richtung Bonn (Ankunft RB 48 um .07), da sich

die Übergangszeit auf 13 Minuten verlängern würde. Der Anschluss vom RE5 aus Richtung Bonn würde hingegen aufgenommen. Da durch eine Verschiebung der AST-Fahrplanzeiten am Bahnhof sich die Nachteile lediglich verschieben würden, wurde von einer Fahrplanänderung abgesehen.

Anschlüsse Bahnhof Brühl, Richtung Bonn

Die nachfolgende Tabelle stellt die Anschlüsse der Stadtbuslinie 703 und der Regionalbuslinie 930 an die Bahn montags bis freitags in und aus Richtung Bonn dar und bewertet diese.

Tabelle 3-12: Anschlussqualität am Bahnhof Brühl, montags bis freitags (HVZ und NVZ) montags bis freitags (HVZ und NVZ)
Bewertung der Anschlüsse von und in Richtung Bonn
 (Stand: Fahrplan 2016/2017)
 Quelle: Eigene Darstellung

		Abfahrt nach Bonn				
Linie		RB 26	RB 48		RE 5	
Taktzeiten		13	29/32*	37/38*	53	45
Linie	Ankunft von					
930	Wesseling	07				37
703	Brühl Ost					36
930	Brühl Mitte	03		33		33
703	Brühl Mitte	55				

		Ankunft aus Bonn			
Linie		RE 5	RB 48	RB 26	
Taktzeiten		13	06/07	22*	44
Linie	Abfahrt nach				
930	Wesseling	33		33	03
703	Brühl Ost				55
930	Brühl Mitte	37		37	07
703	Brühl Mitte	36		36	
AST 782	Gesamtstadt Brühl	15	15		55

Anschlussqualität schlecht, Umsteigezeit unter 5 oder über 12 Minuten
 Anschlussqualität hinreichend, Umsteigezeit 9 bis 12 Minuten
 Anschlussqualität gut, Umsteigezeit 5 bis 8 Minuten
 * Taktzeiten der HVZ-Verdichter der RB 48

Die untersuchten Anschlussverknüpfungen zwischen Bahnhof und Innenstadt aus und in Richtung Bonn sind wie in der Gegenrichtung ebenfalls mehrheitlich als mäßig bis schlecht zu bewerten.

Aufgrund des bereits erwähnten richtungsbezogenen Anschlusses der Regionalbuslinie 930 in und aus Richtung Wesseling können keine zufriedenstellenden Anschlüsse in Richtung Innenstadt von Bonn aus hergestellt werden. In der Gegenrichtung bestehen günstigere Übergänge. Kurze Umsteigezeiten bestehen allerdings nur zu den Verstärkungszügen zur Hauptverkehrszeit.

Die Anschlüsse der Linie 703 in und aus Richtung Bonn sind aufgrund der Fahrplanlagen der Bahn schlechter als in Gegenrichtung und somit nicht kundenfreundlich.

Die Abfahrtszeiten des AST von den Regionalbahnlinien RB 26 und RB 48 sind hinreichend bis gut. Der Anschluss vom RE 5 ist mit zwei Minuten Übergangszeit nicht sicher. Eine Verschiebung der Abfahrtszeit auf die Minute .20 würde den Übergang von der RB 48 auf 14 Minuten verlängern. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen oben verwiesen, so dass sich bei den derzeitigen SPNV-Fahrplänen kein Änderungsbedarf ergibt.

Perspektive Citybus und RRX

Aufgrund der ähnlichen Taktsystemabfahrtszeiten der Stadtbusse in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ sowie der Züge am Bahnhof Brühl ist eine vollständig zufriedenstellende Harmonisierung der Anschlüsse nicht durchführbar. Da die Stadtbusse zu den Taktminuten um .15/.45 abfahren, können keine optimalen Anschlüsse am Brühler Bahnhof gewährt werden. Gleiches gilt für die Gegenrichtung. Eine Verschiebung der Systemzeit wurde überprüft und verworfen, da zum einen die Regionalbusanschlüsse in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ vollständig entfielen und zum anderen die Ausrichtung des Stadtbusfahrplans auf Schul- und Betriebszeiten verloren ginge.

Da die Linke Rheinstrecke Köln – Brühl – Bonn zudem überlastet ist und – voraussichtlich über einen langen Zeitraum – extrem verspätungsanfällig bleibt, wird es mittelfristig auch keine sicheren und attraktiven Anschlussverkehre am Bahnhof Brühl geben können. Im schlechtesten Fall könnten Nahverkehrstrassen im SPNV aufgrund der Streckenüberlastung zurückgenommen und damit das Angebot trotz gestiegener Nachfrage wieder reduziert werden.

Um die unbefriedigenden Anschlussverhältnisse nachhaltig verbessern zu können, wird die Stadt Brühl einen höher frequenten Citybus zwischen „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ und dem Bahnhof Brühl einrichten. Hierdurch wird die Anbindung des Bahnhofs deutlich verbessert, ohne dass problematische Eingriffe in die Struktur des Stadtbussystems erfolgen, die für zahlreiche Kunden Nachteile brächten. Nähere Ausführungen hierzu erfolgen in Kapitel 6.

Längerfristig können durch die Einführung neuer RRX-Linien in Verbindung mit dem Ausbau der Linken Rheinstrecke zwischen Köln und Bonn zur S-Bahnlinie verbesserte Anschlüsse geschaffen werden.

Anschlüsse innerhalb des Stadtbussystems in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“

Innerhalb des Stadtbussystems sind in der Regel fahrplanmäßige Anschlüsse in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ zwischen allen Stadtbuslinien vorgesehen. Ausnahmen können abweichende Fahrzeiten im Schülerverkehr- und Frühverkehr darstellen. Problematisch sind die über die Jahre zunehmend verspätungsanfälliger gewordenen Linien 702 und 706. Bei Verspätungen insbesondere dieser Linien können die Anschlüsse nicht sichergestellt werden. Es sind geeignete Maßnahmen (zum Beispiel Busbeschleunigung, Linienwegmodifikationen) zu entwickeln, um die Fahrplanstabilität dieser Linien wiederherzustellen. Eine weitere Ausnahme stellt die Linie 707 dar, die aufgrund ihres langen Linienwegs entweder vormittags kurz vor der Rendezvouszeit in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ zur Minute .11 abfährt und nachmittags zur Minute .48 dort ankommt. Aufgrund der Durchbindungen von und nach Brühl Ost ist die Anbindung des Gewerbegebiets sichergestellt. Abhilfe kann eine Neuordnung und Straffung der Linien im Brühler Süden sowie unterstützende Busbeschleunigungsmaßnahmen schaffen. Nähere Ausführungen hierzu erfolgen in Kapitel 6.

Anschlüsse Regionalbus/Stadtbus in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“

Regional- und Stadtbusse haben an der Rendezvous-Haltestelle „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ in vielen Fällen annähernd gleiche Systemabfahrtszeiten, jedoch nicht immer durchgängig. Tabelle 3-13 stellt die Ankunfts- und Abfahrtsminuten der Regionalbuslinien in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ dar. Aufgeführt sind – wenn nicht anders angegeben – ausschließlich die kontinuierlich verkehrenden Buslinien mit den Abfahrtsminuten im Grundtakt. Schülerverkehre bleiben unberücksichtigt.

Tabelle 3-13: Anschlussqualität zwischen Stadtbus und Regionalbus in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“, montags bis freitags ca. 7/8 Uhr bis 18/19 Uhr
(Stand: Fahrplan 2015/2016)
Quelle: Eigene Darstellung

Linie	Linienweg und Ziel	Ankunft zur Minute		Abfahrt zur Minute		Stadtbus-Minuten Systemabfahrzeiten
930	> Brühl Bf - Wesseling	14	44*	26	56*	15 – 45 (20 – 49, Linien 703/709)
935	> K-Meschenich – Hürth-Hermülheim	25		30		
985	> Weilerswist - Euskirchen	32		47		
990	> Erftstadt-Liblar – E-Lechenich – Erftstadt-Herrig	17	44*	16	46	

* = weitere Taktminuten außerhalb des Grundtaktes

Die Anschlussqualität der für den Übergang zu und von den Stadtbuslinien bedeutendsten Linien 930, 985 und 990 ist je nach Fahrtrichtung unterschiedlich zu bewerten.

Der Übergang von der Linien 930 zu den Stadtbussen ist mit einer Minute äußerst knapp. In Richtung Heide und Vochem kann in „Brühl Nord“ über Eck sicher umgestiegen werden. In Gegenrichtung ist der Umstieg mit 11 Minuten großzügig bemessen, so dass auch ein Anschluss von den verspätungsanfälligen Linien 706 und 707 funktioniert.

Von der Linie 985 ist der Übergang bis zur Systemzeit mit 13 Minuten ebenfalls großzügig bemessen und sicher. In Richtung Euskirchen ist die Linie 985 in das Rendezvous eingebunden.

Die Linie 990 verpasst im Zubringerverkehr von Erftstadt die Hauptrendezvous-Zeit um zwei Minuten im Grundtakt. Lediglich der Anschluss zu den Linien 703 und 709 ist gegeben. Mit den Verstärkerfahrten kann das Rendezvous knapp erreicht werden, zur Linie 706 kann bei diesen Fahrten über Eck an der Haltestelle „Giesler-Galerie“ umgestiegen werden. Ein Umstieg in die Linie 704 in Richtung Brühl West ist nicht zwingend erforderlich, da beide Linien diesen Stadtteil teilweise bedienen. Die Linie 704 wie die Linie 705 könnten jedoch auch über Eck an der Haltestelle „Liblarer Straße“ erreicht werden. Der Anschluss nach Heide und Vochem hingegen ist nicht zu erreichen. In Richtung Erftstadt ist die Linie 990 in das Rendezvous eingebunden.

Systematische Verkehrsbeziehungen, wie sie zum Beispiel Pendler nutzen, sind aufgrund der knappen oder nicht vorhandenen Übergangszeit bei den Linien 930 und 990 nur für Fahrgäste in Richtung Brühl Ost oder für punktuelle Relationen bei individuellen Fahrplanlagen sinnvoll nutzbar. Das Gewerbegebiet Brühl Ost ist von der Linie 990 aus mit längerem Fußweg von der Haltestelle „Berger Straße“ oder zeitaufwändiger mit Umstieg in die Linien 703 oder 709 erreichbar.

Die derzeitigen Fahrplanlagen der Regionalbuslinien 930, 985 und 990 resultieren aus den Zuganschlüssen in Erftstadt, Weilerswist bzw. dem Stadtbahnanschluss an die Linie 16 in Wesseling. Um eine bessere Einbindung der Linien in das Stadtbusnetz zu erreichen, müssten diese beschleunigt werden und etwa drei bis fünf Minuten früher den Verknüpfungspunkt „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ erreichen. Zurzeit sollte die Möglichkeit bestehen, Anschlüsse über Funk sicher zu stellen, sofern keine wesentlichen Verspätungen auftreten.

Die Linie 935 verkehrt genau zwischen den Rendezvouszeiten, so dass im Zu- und Abbringerverkehr immer mindestens 15 Minuten Übergangszeit bestehen. Bei dieser insgesamt schwächer ausgelasteten Linie sollte vom Aufgabenträger Rhein-Erft-Kreis geprüft werden

ob die Möglichkeit besteht, deren Ankunfts- und Abfahrtszeiten so zu verlegen, dass diese in das Stadtbus-Rendezvous integriert und somit attraktiver ausgestaltet werden kann.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wurde u.a. auf der Linie 930 zur Hauptverkehrszeit zwischen Betriebsbeginn und ca. 10:00 Uhr sowie zwischen 14:00 Uhr und 20:00 Uhr ein 20-Minuten-Takt eingerichtet. Hierdurch werden die auch Umsteigebeziehungen am Bahnhof Brühl verbessert. Dennoch sind die Anschlüsse aufgrund der unregelmäßigen Zugabstände immer noch nicht optimal.

Alle Angelegenheiten, die den Regionalbusverkehr betreffen, sollen mit dem zuständigen Aufgabenträger Rhein-Erft-Kreis im Zusammenhang mit der Umsetzung von dessen Nahverkehrsplans diskutiert werden mit dem Ziel, den Brühler ÖPNV als Gesamtverkehrssystem zu stärken und Synergien zwischen Stadt- und Regionalverkehr zu erzeugen.

Sonstige Verknüpfungen

Neben der primären Verknüpfung der Brühler ÖPNV-Linien in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ sowie an den weiteren, oben beschriebenen Verknüpfungspunkten sind die Anschlüsse an den übrigen Übergangshaltestellen zur Stadtbahn nachrangig.

Dennoch können Verknüpfungen in gewissem Umfang als Über-Eck-Verbindungen zum Beispiel in und aus Richtung Bonn mit der Stadtbahnlinie 18 in „Brühl-Badorf (Stadtbahn)“/Linie 706 und in „Brühl Süd (Stadtbahn)“/Linien 707, 985“ bestehen. Somit können je nach Fahrplanlage der Ortskern Badorf, der Bereich Gallberg/Nussbaumweg, Pingsdorf, aber auch Ziele an der Linie 985 schneller erreicht werden. Derartige Umsteigebeziehungen stellen jedoch die Ausnahme dar und sind planerisch nachrangig zu behandeln.

Eine weitere Verknüpfung zwischen der Linie 18 und dem Stadtbus besteht an der Haltestelle „Zum Herrengarten“. Hier verkehrt die Linie 704 ins Vochemer Oberdorf oder zum Thüringer Platz.

Am Stadtbahnhaltepunkt „Brühl-Schwadorf“ besteht die Möglichkeit zum Umstieg vom und zum AST.

Ergänzend haben alle Verknüpfungspunkte mit der Stadtbahn sowie mit dem SPNV einen direkten AST-Anschluss.

Fazit

Aufgrund der Anschlussuntersuchung lassen sich die Verknüpfungspunkte in Brühl wie folgt kategorisieren:

*Tabelle 3-14: Verknüpfungspunkte im Brühler Stadtgebiet
(Stand: Fahrplan 2016/2017)
Quelle: Eigene Darstellung*

Verknüpfungspunkt	Linien	Kategorie
Brühl Mitte (Stadtbahn)	18 702, 703, 704, 705, 706, 707, 709 930, 935, 990 AST 782 (PHL)*	<i>Primärer Verknüpfungspunkt, bestimmt Fahrplanbindung und Rendezvouszeit</i>
Brühl Nord (Stadtbahn)	18 702, 703, 704, 709 930, 935 AST 782	<i>Sekundärer Verknüpfungspunkt, Anschluss Linie 18 / Linien 703/709 möglichst zu optimieren (Anschluss Gewerbegebiet Brühl Ost)</i>

Brühl Bahnhof Haltestellen „Brühl DB“ sowie „Max Ernst Museum/Abzweig Bahnhof“ mit Fußweg ca. 250m	RE 5, RB 26, RB 48 703, 930 AST 782 (PHL)*	<i>Sekundärer Verknüpfungspunkt,</i> Anschluss SPNV /Linie 703 ins Ge- werbegebiet Brühl Ost muss fahr- planmäßig erfolgen AST-Abfahrzeiten auf SPNV ausge- richtet
Bahnhof Brühl-Kierberg Haltestellen „Barbaraschule/Bf Kierberg“ mit Fußweg sowie Kierberg Bf (AST)	RE 22, RB 24 702 AST 782	<i>Sekundärer Verknüpfungspunkt,</i> AST-Abfahrzeiten auf SPNV ausge- richtet
Brühl-Vochem Stadtbushaltestelle „Zum Herrengarten“ mit Fußweg ca. 300m AST-Haltestelle unmittelbar an der Stadt- bahnhaltestelle	18 704, AST 782	<i>Sonstiger Verknüpfungspunkt</i>
Brühl-Süd	18 707 985 AST 782	<i>Sonstiger Verknüpfungspunkt</i>
Brühl-Badorf AST-Haltestelle „Badorf Stadtbahn/ Eich- weg“ unmittelbar an der Stadtbahnhalte- stelle	18 706 AST 782	<i>Sonstiger Verknüpfungspunkt</i>
Brühl-Schwadorf	18 AST 782	<i>Sonstiger Verknüpfungspunkt</i>

* = Vom Betreiber des Phantasialandes organisierter Shuttlebus

Am primären Verknüpfungspunkt „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ werden alle in Brühl verkehrenden ÖPNV-Linien räumlich und zeitlich verbunden. Für die Stadtbuslinien und das AST ist ein Rendezvousverkehr verpflichtend. Innerhalb einer Zeitspanne von maximal 10 Minuten sind dort Anschlüsse zwischen den Stadtbuslinien herzustellen. Aufgrund des derzeitigen Linienwegs der Linie 707 kann bei dieser Linie kein vollwertiges Rendezvous mit allen anderen Stadtbuslinien erreicht werden. Dennoch sind hier betrieblich minimale Übergangszeiten in den jeweiligen Lastrichtungen (vormittags stadteinwärts, ab mittags stadtauswärts) zu erreichen.

Die Anschlüsse an den sekundären Verknüpfungspunkten ergeben sich aus der Systemabfahrzeit in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“. Sofern das Rendezvous dort gesichert ist, ist dort der Übergang von und zur Linie 18 bzw. zum SPNV kundenfreundlich anzupassen. Die optimale Übergangszeit in „Brühl Nord (Stadtbahn)“ zur Linie 18 beträgt 2 bis 9 Minuten, zum und vom Bahnhof „Brühl Kierberg“ von und zur der Stadtbuslinie 702 8 bis 15 Minuten und zum und vom Bahnhof „Brühl“ von und zur Stadtbuslinie 703 6 bis 12 Minuten.

Die Anschlüsse an den sonstigen Verknüpfungspunkten ergeben sich aus den jeweiligen Fahrplänen und sind planerisch nicht fixiert.

An den Bahnhöfen „Brühl-Kierberg“ und „Brühl“ sind Übergangszeiten vom und zum AST zwischen 3 und 10 Minuten einzuplanen.

Die Übergangszeiten zum und vom Regionalverkehr ergeben sich aus den Fahrplanvorgaben dieser Verkehrssysteme. Nach Möglichkeit ist auf eine Integration in das Stadtbusrendezvous hinzuwirken.

Ausgehend von der vorrangigen Verknüpfung der Verkehrsmittel am Verknüpfungspunkt „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ hat die Anschlussuntersuchung folgenden Verbesserungsbedarf aufgezeigt:

- Eine verbesserte Anbindung der Innenstadt und dem Verknüpfungspunkt „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ an den Bahnhof Brühl ist notwendig. Eine Lösung innerhalb des Stadtbussystems ist aufgrund betrieblicher Rahmenbedingungen und Zeitvorgaben durch Schulen und Arbeitgeber problematisch. Hingegen kann die Einrichtung eines höherfrequenten Citybus-Verkehrs ergänzend zum Stadtbus wesentliche Verbesserungen bewirken.
- Bei der Abstimmung der Anschlüsse von Regionalbus und Stadtbahn in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ besteht Optimierungsbedarf. In Abstimmung mit dem Rhein-Erft-Kreis sind Beschleunigungsmaßnahmen bei den Buslinien 930, 985 und 990 zu prüfen mit dem Ziel, sowohl in der An- als auch in der Abfahrt im Taktknoten sichere Anschlüsse zu schaffen.
- Die Fahrplanlagen der Regionalbuslinie 935 sind im Hinblick auf die Integration der Linie in das Fahrplan-Rendezvous zu prüfen.
- Um die Stabilität der Stadtbusverknüpfung in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ zu verbessern, müssen Beschleunigungsmaßnahmen insbesondere bei den Stadtbuslinien 702 und 706 umgesetzt werden. Diese sollen sich auf die Linienführung, günstigere Linienverknüpfungen sowie auf verkehrstechnische Maßnahmen erstrecken.

3.8 Fahrzeuge

Im Fahrplanjahr 2016/2017 werden auf den Stadtbuslinien regulär sieben Fahrzeuge zusätzlich weiterer Busse für Verstärkungsfahrten im Schul- und Berufsverkehr (Phantasialand) eingesetzt. Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich um grundsätzlich um Niederflerbusse. Die Regelfahrzeuge besitzen immer manuelle Klappprampen, die vom Fahrpersonal bei Bedarf bedient werden. Die übrigen Fahrzeuge befinden sich im dem Fahrzeugpool der Verkehrsunternehmen bzw. werden von Subunternehmern angemietet. Ersatzfahrzeuge haben in etwa denselben Standard wie die regulär eingesetzten Stadtbusse. Diese werden dem gemeinsamen Fahrzeugpool der Stadtbusbetriebe in Brühl und Hürth entnommen.

Die über die RVK beschafften Stadtbusse sind auf dem Gelände der RVK-Niederlassung Hürth, Bonnstr. 262, stationiert.

Während die auf den Stadtbuslinien eingesetzten Busse zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme 2008 Neufahrzeuge waren, werden auf von den Subunternehmern eingesetzten Fahrten auch ältere Fahrzeuge eingesetzt. Bei allen für den Stadtbusverkehr eingesetzten Fahrzeugen werden die zurzeit gesetzlich vorgeschriebenen Umweltstandards eingehalten.

Die im Einsatz befindlichen Stadtbusfahrzeuge erfüllen die Euro-5-Norm und sind mit EEV-Technik ausgestattet.

Im täglichen Einsatz befindet sich ebenfalls ein Brennstoffzellen-Hybridbus, der nahezu emissionsfrei betrieben wird. Bis 2030 soll die gesamte Stadtbusflotte durch Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben zu ersetzt werden, um das Ziel der Null-Emission zu erreichen. Dieses Vorhaben ist Bestandteil des RVK-Gesamtprojekts „Null-Emission“ im Rahmen der Initiative „Hy Cologne – Wasserstoffregion Rheinland e.V.“ Mitglieder der Initiative sind unter anderem neben der RVK die Stadt Brühl sowie die Stadtwerke Brühl GmbH. In diesem Rahmen ist die Anzahl der ständig im Regelbetrieb in Brühl eingesetzten Brenn-

stoffzellen-Hybridbusse zu erhöhen. Wird zurzeit (Februar 2018) ein brennstoffzellen-Hybridbus eingesetzt, müssen zum 01.10.2019 mindestens drei Brennstoffzellen-Hybridbusse regelhaft eingesetzt werden.

Einsatz von Brennstoffzellen-Hybridbussen in Brühl

Seit 2011 verkehren auf den Brühler Stadtbuslinien erstmals brennstoffzellenbetriebene Busse mit ökologisch hocheffizienter Antriebstechnik. „In der Brennstoffzelle reagiert gasförmiger Wasserstoff (H₂) mit Sauerstoff (O) aus der Umgebungsluft zu Wasser. Bei diesem Vorgang wird Strom erzeugt, der wiederum als Antrieb für den Elektromotor zur Verfügung gestellt wird. Auch beim Bremsen erzeugte Energie wird gespeichert und steht dem elektrischen Antrieb zur Verfügung.“¹⁶

Eingesetzt wurde zunächst ein Gelenkbus der Fahrzeugplattform „Phileas“ des niederländischen Herstellerkonsortiums APTS.¹⁷ Im Mai 2014 wurden die zweite Generation von brennstoffzellenbetriebenen Bussen des belgischen Herstellers „Van Hool“ vom Typ A330 FC der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Busse werden für die Stadtwerke Brühl und Hürth sowie auf Linien der REVG eingesetzt.

Mit einer Länge von 13,16 Metern sind die Ausmaße des A330 FC mit einem konventionellen Kraftomnibus vergleichbar. Das Fahrzeug verfügt über eine Brennstoffzelle mit einer Leistung von 150 kW. Die Energie wird in einer Lithium-Ionen-Batterie gespeichert. Zwei 85 kW-starke Elektromotoren treiben den Van Hool A330 FC an. 67 Steh- und 33 Sitzplätze bieten 100 Fahrgästen Platz.¹⁸

Die Phileas-Gelenkbusse der ersten Generation wurden bereits aus dem Betrieb genommen.

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

3.9 Haltestellen

Die Haltestellen sollen – gemäß der Vorgabe von § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG – einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV ermöglichen und einen guten Fahrgastkomfort bieten. Die besonderen Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind bei der Gestaltung der Haltestellen zu berücksichtigen. Die standardmäßige Ausstattung besteht aus Hochbord mit Buskapsteinen (Kasseler Sonderbord) und taktilen Führungen, mehrseitiger Informationssäule und Abfallbehälter. Je nach Fahrgastaufkommen und verfügbaren Breiten der Gehwege sind die Haltestellen mit Wartehallen ausgestattet.

In der Stadt Brühl befinden sich 137 Haltestellenpositionen (Stand: Dezember 2016). Insgesamt 73 Positionen sind mit einem Buskapstein und ergänzenden Ausstattungselementen ausgestattet.

Wie in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG gefordert, strebt die Stadt Brühl an, bis zum 01.01.2022 das schrittweise umzusetzende Haltestellenausbauprogramm abzuschließen. Nicht umbaufähige Haltestellen werden in Kapitel 5.6 mit den entsprechenden Begründungen aufgeführt.

Bisher wurden vorrangig diejenigen Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen sowie Haltestellen im Bereich zentraler Einrichtungen ausgebaut. Langjährig problematische und

¹⁶ www.rvk.de/?id=339, Abrufdatum: 29.06.2017.

¹⁷ www.rvk.de/das-unternehmen/innovationsfuehrer-rvk/projekt-null-emission/der-phileas.html, Abrufdatum: 29.06.2017.

¹⁸ www.rvk.de/das-unternehmen/innovationsfuehrer-rvk/projekt-null-emission/der-a330-fc-von-van-hool.html, 29.06.2017, Abrufdatum: 29.06.2017.

von vielen Fahrgästen beanstandete Haltestellensituationen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigt haben, konnten im Zuge des Haltestellenausbauprogramms wesentlich verbessert werden. Dies sind zum Beispiel die vier Haltestellenpositionen „Brühl Nord“ und jeweils zwei Haltestellenpositionen „Thüringer Platz“ und „Pingsdorf“.

An den noch nicht ausgebauten Haltestellen besteht die Möglichkeit, die Busse über manuell bedienbare Klapprampen zu erreichen bzw. zu verlassen. Alle Stadtbusse sind mit einer solchen Einrichtung versehen. Das Fahrpersonal ist im Bedarfsfall angewiesen, die Rampen auszufahren und Hilfestellungen zu leisten.

Die zentrale Rendezvous-Haltestelle „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ ist noch nicht barrierefrei ausgebaut und stark erneuerungsbedürftig. Die Bussteige sind teilweise überdacht. Auf jedem Bussteig befindet sich ein Fahrgastunterstand. Die Fahrgastunterstände an Bussteig 1 (Richtung Brühl Nord) sind zum Teil stark erneuerungsbedürftig und nicht mehr beleuchtet.

Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Stadtbahnunterführung sowie der städtebaulichen Verbesserung des Bahnhofsvorplatzes bzw. Busbahnhofs im Jahr 2017 wurde die Kante von Bussteig 3 (Abfahrt der Linien 707 samstags sowie 985) mit einem Hochbord (Kasseler Sonderbord, 18 cm) für eine Gelenkbuslänge versehen.

Das „Fahrgastcenter Brühl Mitte“ (siehe Kapitel 3.10) ist seit dem Umbau des Bahnhofsvorplatzes barrierefrei zu erreichen.

Die HGK plant kurzfristig, die Bahnsteige der Stadtbahnstation „Brühl Mitte“ mit taktilen Leitelementen zu versehen. Ebenfalls wird die Beleuchtung verbessert, und die Einrichtung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems ist geplant. Dies wird die Nutzerfreundlichkeit und Barrierefreiheit deutlich verbessern.

Nähere Ausführungen zu den verbindlichen Ausstattungsstandards der Bushaltestellen, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit finden sich in Kapitel 5.6.

3.10 Marketing, Vertrieb und Tarif

ÖPNV-Marketing und Vertrieb

Unter Marketing wird eine ganzheitliche, auf den Produktabsatz ausgerichtete Konzeption des ÖPNV-Angebots, einschließlich Tarif und Vertriebswege verstanden. Marketingmaßnahmen richten sich sowohl an die Nutzer des ÖPNV-Systems als auch an potenzielle Kunden, die von den Vorteilen des ÖPNV überzeugt werden sollen, so dass sie ihr Mobilitätsverhalten zugunsten einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmittelwahl verändern.

Es werden breit gestreute, ein möglichst großes Zielpublikum ansprechende kontinuierlich wirksame Marketingmaßnahmen durchgeführt, zum Beispiel in Form Plakatwerbungen, ebenso wie zielgruppenspezifische differenzierte Werbeansprachen, die auch die Form von Schwerpunktaktionen haben können. Diese betreffen zum Beispiel Senioren, Berufstätige oder Schüler. Unabhängig von einer möglichst guten Qualität des Schülerverkehrs – sind zum Beispiel im Bereich des Ausbildungsverkehrs besondere Anstrengungen erforderlich, um junge Erwachsene nach Beendigung von Schule bzw. Ausbildung von den Vorteilen des ÖPNV zu überzeugen.

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

Um diese Ziele zu unterstützen, bestehen vielfältige Kommunikationswege für Beratung und Vertrieb:

- **Persönliche Beratung:**

Grundsätzlich ist ein qualitativ hochstehender Kundenservice notwendig, um den Bedürfnissen der unterschiedlichen Nutzer gerecht zu werden. Hierbei spielt das Fahrgastcenter in Brühl Mitte eine herausgehobene Rolle. Es befindet sich im alten Bahnhofsgebäude und wird zurzeit als Agentur der Stadtwerke Brühl GmbH betrieben. Hier erhalten die Fahrgäste während der gesamten Betriebszeit des Stadtbusses – und darüber hinaus – Tickets und umfassende Informationen zum ÖPNV. Es stellt nicht nur eine Betreuung rund um den ÖPNV sowie den Ticketvertrieb sicher, sondern hält durch die Erweiterung des Serviceangebotes, zum Beispiel durch Kioskangebote und Paketversand ein breites Dienstleistungsspektrum bereit.

Die StwB betreiben ebenfalls zurzeit in ihrem Verwaltungsgebäude an der Engeldorfer Straße eine Vertriebsstelle, allerdings mit eingeschränkten Öffnungszeiten. Künftig müssen weiterhin mindestens zwei Vertriebsstellen für den Stadtbus Brühl vorgehalten werden, davon eine in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“. Diese sind in durch Privatagenturen oder durch eigene Verkaufsstellen zu betreiben. Die Mindestöffnungszeiten sind montags bis freitags von 6:30 Uhr bis 18:30 Uhr sowie samstags von 8:00 Uhr bis 13:00 Uhr.

Darüber hinaus betreibt die DB im Bahnhof Brühl ebenfalls eine Agentur, die für ausführliche persönliche Beratungen, vor allem zum überörtlichen Verkehr und zum Fernverkehr, genutzt wird.

Zusätzlich gibt es eine private Verkaufsstelle der REVG in Brühl-Geildorf.

- **Automatisierter Vertrieb und Beratung:**

An den beiden DB-Bahnhöfen sowie in den Stadtbahnen der Linie 18 befinden sich Ticketautomaten. Die Automaten der DB bieten über den reinen Vertrieb hinaus umfangreiche Informationsmöglichkeiten. Ebenso befindet sich am Bahnhof Brühl ein Vertriebsautomat des SPNV-Anbieters „Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH“.

- **Beschwerdemanagement**

Ein wesentliches Element einer funktionierenden Kundenpflege ist ein reibungslos funktionierendes Beschwerdemanagement, das den Stadtbusverkehr durchführende Verkehrsunternehmen im persönlichen Kontakt mit den Kunden sowie internetbasiert bereithält. Es wird sichergestellt, dass alle Beschwerden im Eingang bestätigt und in einer Bearbeitungszeit von zwei bis drei Wochen mindestens mit einer Zwischenbenachrichtigung beschieden werden.

In diesem Kontext ist auch die landesweite Mobilitätsgarantie als Ausgleich für Verspätungen oder Fahrtenausfälle anzuführen.

„Garantiert mobil – mit der Mobilitätsgarantie NRW!

Auf Busse und Bahnen in Nordrhein-Westfalen ist Verlass. Bei Verspätungen oder Ausfällen können Fahrgäste seit Anfang 2010 die Mobilitätsgarantie NRW nutzen, die sich auf alle Verbundtarife in NRW und den NRW-Tarif bezieht. Das bedeutet: Wenn sich Bus oder Bahn um mehr als 20 Minuten an der Abfahrtshaltestelle verspäten können Sie alternativ mit einem Fernverkehrszug (IC/EC oder ICE) oder dem Taxi fahren. Die Kosten dafür werden erstattet, beim Fernverkehrszug komplett, beim Taxi tagsüber bis zu 25 Euro pro Person und in den Abend- und Nachtstunden (20 bis 5 Uhr) bis zu 50 Euro. Diese landesweit einheitliche Serviceleistung stellt somit sicher, dass Sie Ihre Ziele erreichen.“¹⁹

- **Zielgruppenansprache:**

Rahmen des VRS-Verbundtarifs erfolgen gezielte Marketingaktivitäten, insbesondere zur Bewerbung einzelner Tarifangebote. Hier seien systematische Aktionen zur Bewerbung des Job- und des SchülerTickets anzuführen.

Ebenso wird die Zielgruppe der Senioren mit punktuellen Aktionen, wie zum Beispiel Bustrainings oder speziellen Infoveranstaltungen in Senioreneinrichtungen angesprochen.

Regelmäßig wechselnde Plakataushänge an Haltestellen und in den Fahrzeugen, die auf bestimmte Ticketangebote hinweisen sowie die Bewerbung der Zusatzfahrten vor Weihnachten zählen zum Standardrepertoire. Ebenso werden in den Bussen Dispenser mit aktuellen Broschüren zum VRS-Angebot bereitgehalten.

- **Haltestellenausstattung:**

Für viele Bürger sind die Haltestellensäulen und Wartehallen ein erster oder wichtiger Kontakt mit dem Stadtbus und dem Brühler ÖPNV-Angebot. Die Haltestellenfahrpläne von Stadtbus und AST werden daher in einem auffälligen Layout und großer Schrift gestaltet, so dass dieses als eigenständiges Markenprodukt hervorgehoben werden. Zudem sind die Haltestellen und Vitruinen der Wartehallen Werbeträger für den Brühler ÖPNV. Neben Vertriebswerbung befinden sich dort ein Liniennetzplan sowie aktuelle Informationen zum Stadtbusverkehr.

Die Beschriftung der Haltestellensäulen ist für alle in Brühl verkehrenden Linien einheitlich. Jedoch ist eine grundlegende Erneuerung und designmäßigen Überarbeitung der nunmehr über 15 Jahre alten Standardinfos auf den Haltestellensäulen dringend erforderlich.

- **Online-Angebote**

Neben der klassischen Kundeninformation über Printmedien (Minifahrpläne, produktbezogene Flyer, Broschüren, Plakataushänge) werden ebenfalls webbasierte Online-Infor-

¹⁹ www.mobigarantie-nrw.de/, Abrufdatum: 29.06.2017.

mationen vorgehalten. In diesem Zusammenhang sei auf die Internetseite www.stadtwerke-bruehl.de/mobilitaet/ für den Stadtverkehr, die Seiten der übrigen konzessionierten Verkehrsunternehmen (www.rvk.de, www.revg.de) sowie die Angebote der SPNV-Anbieter DB Regio AG (www.bahn.de/nrw), Trans Regio (www.mittelrheinbahn.de), National Express (www.nationalexpress.de) sowie der KVB (www.kvb-koeln.de) und SWB Bus und Bahn (www.swb-busundbahn.de) verwiesen.

Tarif

In Brühl wird der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg angewendet (

Abbildung 3-8). Das Stadtgebiet besteht aus einem Tarifgebiet mit einheitlichem Fahrpreis. Für Entfernungen von bis zu vier Haltestellen plus Einstiegshaltestelle wird ein Kurzstreckentarif angeboten, um die Stadtbusnutzung auch für geringe Entfernungen attraktiv zu machen.

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

Auch für Fahrten in das Gebiet des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) gilt der NRW-Tarif. Die Übergangsregelung, dass mit VRS-Fahrausweisen bis nach Düsseldorf, Wuppertal oder Mönchengladbach gefahren werden kann, besteht für die Stadt Brühl leider nicht, wohl aber für die Stadt Hürth.

Seit Januar 2017 können Fahrgäste, die einen Zeitfahrausweis des VRS besitzen, das Anslussticket „EinfachWeiterTicketNRW“ verwenden, welches verbundübergreifende Fahrten in den Aachener Verkehrsverbund (AVV) sowie in den VRR zum Pauschalpreis zulässt.

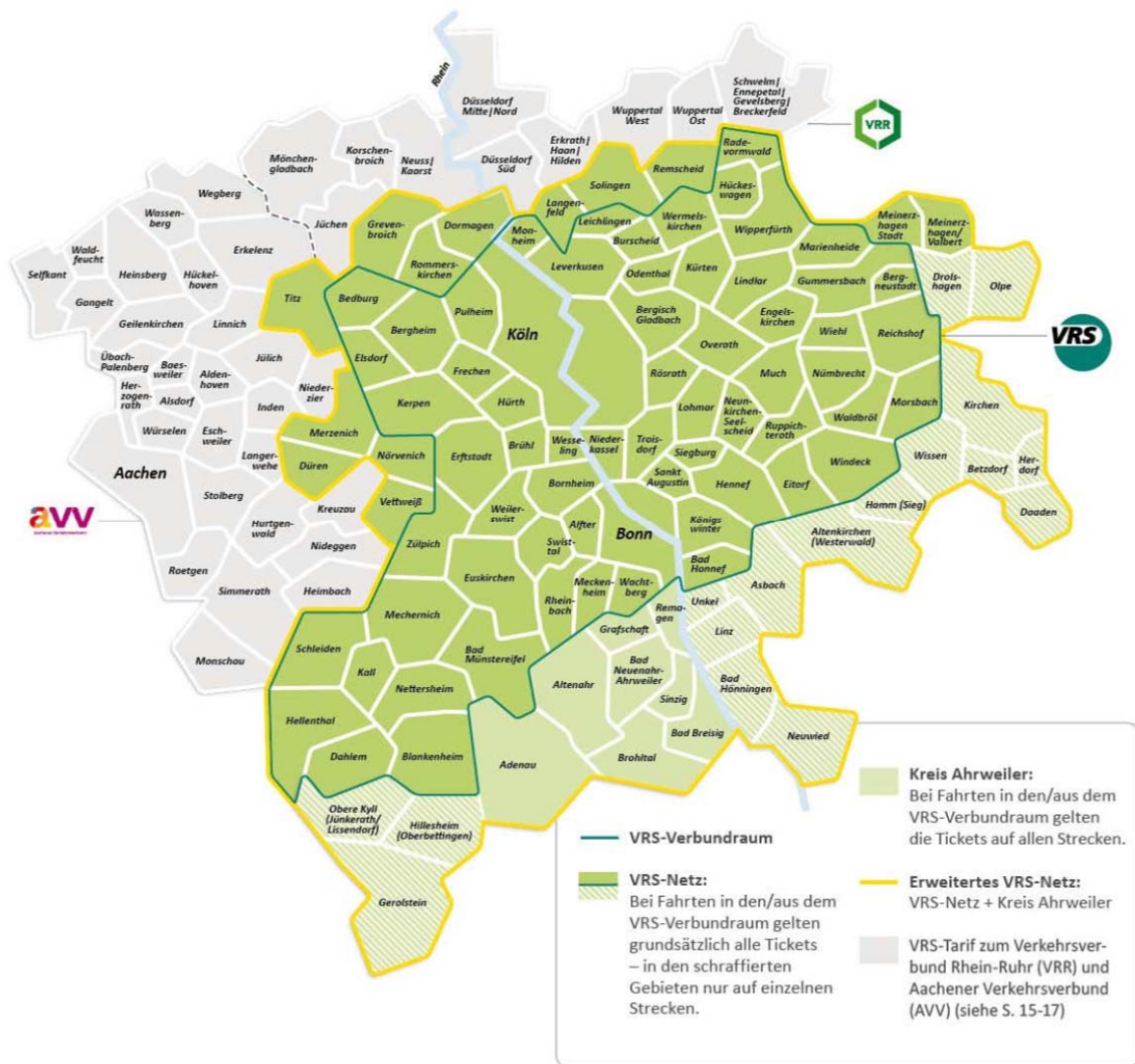
Für Fahrten von Brühl in die an NRW angrenzenden Teile von Rheinland-Pfalz bestehen kundenfreundliche Übergangsregelungen mit Durchtarifizierung im VRS-Tarifsystem.

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

Weiterhin gilt im Stadtgebiet von Brühl das KombiTicket „Phantasialand“, das einen Eintritt ins Phantasialand sowie die flächendeckende Nutzung des ÖPNVs (Bus, Schiene soweit freigegeben) im erweiterten VRS-Netz ermöglicht.

Aus Sicht der Stadt Brühl ist ein die Verbundgrenzen übergreifender einheitlicher Tarif in ganz NRW wünschenswert. Dieser verhindert (unbeabsichtigte) Fehlтарifizierungen und trägt zu Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei.

Abbildung 3-8: Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (Stand: 2017)
 Quelle: VRS (2017)²⁰



²⁰ www.vrsinfo.de/fileadmin/Dateien/bilder/Gebietskarten/VRS_Gebietskarte2016_Tarifraum.jpg,
 Abrufdatum: 07.12.2017.

4 Prognose der Raum- und Verkehrsentwicklung

4.1 ÖPNV und Flächennutzungsplanung

Im Flächennutzungsplan der Stadt Brühl sind die Rahmenbedingungen für die räumliche Entwicklung der Sektoren Wohnen, Gewerbe und Verkehr für die kommenden Jahre festgelegt. Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt somit auch eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt dar. Zurzeit befindet sich der Flächennutzungsplan in der Neuaufstellung. Nach einem umfangreichen informellen und dem gesetzlichen geregelten formellen Beteiligungsverfahren ist während der „frühzeitigen Beteiligung“ ein Vorentwurf, voraussichtlich im Frühjahr 2018 und ein Entwurf während der „Offenlage“ voraussichtlich im Frühjahr 2019 vorgesehen.²¹ Bis zum Inkrafttreten des neuen FNP hat der bestehende Plan aus dem Jahr 2004 Gültigkeit.

Die in diesem Nahverkehrskonzept getroffenen Aussagen nehmen die aktuellen räumlichen Entwicklungen in der Stadt Brühl auf. Die hier beschriebenen Perspektiven der ÖPNV-Entwicklung können ebenfalls bei der Erstellung des neuen FNP berücksichtigt werden. Insgesamt sollte eine wechselseitige Abstimmung von ÖPNV- und Flächennutzungsplanung sowie der sich darauf aufbauenden Erstellung einzelner Bebauungspläne regelmäßig und systematisch stattfinden.

Die Entwicklungsschwerpunkte mit Ausweisung neuer Baugebiete liegen gemäß FNP 2004 vor allem im Süden Brühls. Im Stadtteil Badorf (im Bereich Eckdorf, Gebiete westlich der Alten Bonnstraße), im Süden der Kernstadt (südwestlich der Bonnstraße), mehrere in Schwadorf (Erweiterungen an den Ortsrändern), ferner in Brühl-Ost entlang der Bergerstraße. Weitere Kleinflächen in der Innenstadt sind als neue Wohnbauflächen ausgewiesen. Die im FNP 2004 ausgewiesenen Entwicklungsschwerpunkte wurden im Wesentlichen realisiert bzw. sind in Realisierung begriffen.

Insbesondere die Bautätigkeit im südlichen Stadtgebiet erfordert eine Anpassung des ÖPNV-Angebots: Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 erfolgen deutliche Verbesserungen durch die Verdoppelung des Fahrplanangebots der Linie 18 an den Stadtbahnhaltestellen „Brühl Süd“, „Brühl Badorf“ und „Brühl-Schwadorf“. Alle zurzeit in „Brühl Mitte“ endenden Fahrten werden bis „Schwadorf“ verlängert. Montags bis freitags tagsüber kann so ein 10-Minuten-Takt angeboten werden, ebenso wird das Angebot zu den übrigen Zeiten in der Regel verdoppelt. Vorab erfolgt ab April 2018 als Vorlauf für diese Maßnahme eine Fahrplanverdichtung zwischen „Brühl Mitte“ und „Brühl-Schwadorf“ zu den Tagesrandzeiten und am Wochenende.

Bei einer Überplanung der Stadtbuslinien sollte in erster Linie auf eine Beschleunigung der heute im Rendezvousystem zu langen und betrieblich ungünstigen Fahrzeiten hingewirkt werden. Im Rahmen eines solchen Optimierungskonzepts sind jedoch Mehrleistungen zu erbringen, da dies im heutigen System der Linien 706 / 707 nicht zu realisieren ist. Nähere Ausführungen hierzu erfolgen in Kapitel 5.

Ebenfalls sollte im Zuge eventueller weiterer zukünftiger Wohnbauflächenentwicklungen im Brühler Süden langfristig die Einrichtung einer neuen Stadtbahnhaltestelle zwischen Badorf und Schwadorf in der Höhe der Ortslagen Geildorf/Eckdorf in Betracht gezogen und geprüft werden.

²¹ www.fnp-bruehl.de/beteiligung/, Abrufdatum: 29.06.2017.

4.2 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

Bei der Weiterentwicklung des Brühler ÖPNV sind als Rahmenbedingungen neben der räumlichen Entwicklung die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung zu berücksichtigen.

Die Stadt Brühl hatte am 31.03.2017 bei einer Fläche von 36,12 qkm 47.402 Einwohner. Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 1.312,3 EW/qkm (zum Vergleich Rhein-Erft-Kreis: 662,2 EW/qkm). Gegenüber dem Jahr 2012 fand ein geringfügiger Bevölkerungsanstieg von 1,3% statt.

Die Stadt Brühl gliedert sich in sieben Stadtteile, die folgende Einwohnerzahlen aufweisen:

*Tabelle 4-1: Einwohnerentwicklung nach Ortsteilen 2012-2017
(Stand jeweils 31.03.)
Quelle: Stadt Brühl (2017)*

Stadtteil	EW 2012	EW 2017			Differenz 2012 zu 2017	
		gesamt	männl.	weibl.		
Innenstadt*	23.428	23.455	11.241	12.214	+ 27	+ 0,2 %
Badorf**	5.982	6.383	3.216	3.167	+ 401	+ 6,7 %
Heide	1.402	1.468	732	736	+ 66	+ 4,7 %
Kierberg	4.344	4.388	2.185	2.203	+ 44	+ 1,0 %
Pingsdorf	4.899	4.930	2.399	2.531	+ 31	+ 0,6 %
Schwadorf	1.675	1.655	825	830	- 20	- 1,2 %
Vochem	5.077	5.123	2.489	2.634	+ 46	+ 0,9 %
Gesamt	46.807	47.402	23.087	24.315	+ 595	+ 1,3 %

EW = Einwohner

* = Die statistische Einheit Innenstadt umfasst ebenfalls Brühl West und Brühl Ost.

** = Die statistische Einheit Badorf umfasst ebenfalls Eckdorf und Geildorf.

In nahezu allen Stadtteilen fand im Zeitraum von 2012 bis 2017 ein Bevölkerungsanstieg statt. Die größten absoluten Zuwächse hatte Badorf (+401), zu dem ebenfalls Eckdorf und Geildorf zählen. Es folgen mit weiterem Abstand Zuwächse in Heide (+66), Vochem (+46) und Kierberg (+44).

Lediglich in dem vom Stadtbus nicht bedienten Stadtteil Schwadorf ist ein geringfügiger Bevölkerungsrückgang von 20 Einwohner im Betrachtungszeitraum zu verzeichnen.

Die insgesamt positive Veränderung der Einwohnerzahlen zeigt die Attraktivität der Stadt Brühl als Mittelzentrum an der insgesamt wachsenden Rheinschiene zwischen den Oberzentren Köln und Bonn. Auffällig ist, dass das Wachstum sich insbesondere auf die äußeren Stadtteile konzentriert und in der Innenstadt eine Stagnation zu verzeichnen ist. Durch die Ausweisung von neuen Baugebieten im Stadtteil Badorf ist dort auch der größte Anstieg zu beobachten.

Bis 2025 prognostiziert IT.NRW (2014) bei der Einwohnerentwicklung für Brühl eine Abnahme, während Rhein-Erft-Kreis insgesamt noch von einem Zuwachs ausgegangen wird (siehe Tabelle 4-2).

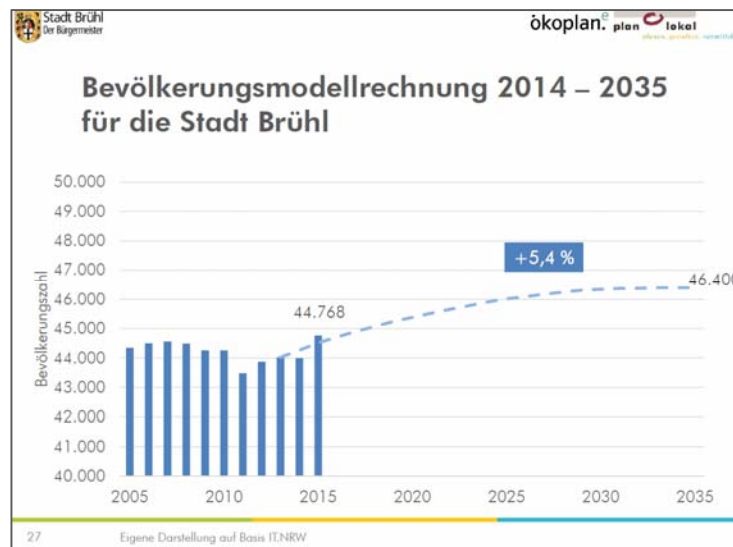
Tabelle 4-2: Prognose der Einwohnerentwicklung 2017–2025
Quelle: IT.NRW (2014)

Gebietskörperschaft	Einwohner		Veränderung	
	2010	2025	absolut	anteilig
Stadt Brühl	47.402	45.912	- 1.490	- 3,1%
Rhein-Erft-Kreis	466.657	476.360	+ 9.703	+ 2,1%

Diese Prognose ist jedoch mit Vorsicht zu betrachten, da sie aus dem Jahr 2014 stammt und von einer niedrigeren Ausgangsbevölkerung von 44.029 Einwohnern ausgeht. Bezogen auf die tatsächliche höhere Zahl ergäbe sich auch aus dieser Prognose ein Zuwachs. Vor dem Hintergrund der realen Entwicklung hätte die Stadt Brühl somit eine starke Bevölkerungszunahme innerhalb kurzer Zeit aufzuweisen, die die Prognose überträfe. Dies ist auch vor dem Hintergrund des Flüchtlingsaufkommens der Jahre 2015/16 zu betrachten, das zum Zeitpunkt der Berechnung der Prognose noch nicht einbezogen werden konnte. Zudem ist generell mit der Ausweisung attraktiver neuer Baugebiete in den südlichen Stadtbereichen mit verstärktem Zuzug vor allem aus den umliegenden Großstädten zu rechnen.

Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Brühl wurde die Einwohnerprognose auf der Basis der verfügbaren Daten angepasst. Hier wird von einem nachhaltigen Bevölkerungswachstum um 5,5 % zwischen 2014 und 2035 ausgegangen. Diese Prognose wird der Nahverkehrsplanung zugrunde gelegt.

Abbildung 4-1: Einwohnerprognose für die Stadt Brühl 2014 bis 2035 im Rahmen der Flächennutzungsplanung
Quelle und Grafik: Stadt Brühl/ Ökoplan/ Planlokal (2017), S.27



Aus der derzeit verfügbaren Datenlage wird für die ÖPNV-Planung der Stadt Brühl die Schlussfolgerung gezogen, dass entgegen der letzten verfügbaren Prognose von IT.NRW mittelfristig von einem Bevölkerungsanstieg und in der Folge einer steigenden Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen auszugehen ist.

Die Stadt Brühl weist einen negativen Pendlersaldo auf. Dies bedeutet, dass insgesamt mehr Beschäftigte über die Stadtgrenze aus- als in die Stadt einpendeln. Laut der Pendlerstatistik von 2015 liegt der Saldo bei minus 1.196 Personen.

Ein Großteil der Einpendler stammt aus den Städten und Gemeinden des Rhein-Erft-Kreises (4.195 Personen), davon die meisten aus den angrenzenden Städten Ertstadt, Hürth und Wesseling. Der Hauptteil der Auspendler der Brühler Bevölkerung ist auf die benachbarten

Oberzentren Köln und Bonn sowie in andere Kreise ausgerichtet. Der stärkste Auspendlerstrom geht nach Köln (6.066), gefolgt von dem nach Bonn (1.287). Die Verkehrsachse in den Rhein-Erft-Kreis und nach Köln weist insgesamt 10.515 Auspendler auf, die Achse in den Rhein-Sieg-Kreis und nach Bonn 2.122 Auspendler.

7.508 Pendler bleiben in der Stadt Brühl. Sie stellen mit den Einpendlern auf den vom ÖPNV gut bedienten Achsen das ÖPNV-Potenzial der Berufstätigen dar.

*Tabelle 4-3: Berufsein- und -Auspendler der Stadt Brühl 2015
Quelle: IT.NRW, Pendlerstatistik 2015*

Quelle der Einpendler / Ziel der Auspendler	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Rhein-Erft-Kreis	4.195	4.449	-254
<i>davon:</i>			
<i>Bedburg</i>	<i>57</i>	<i>15</i>	<i>42</i>
<i>Bergheim</i>	<i>141</i>	<i>293</i>	<i>-152</i>
<i>Elsdorf</i>	<i>55</i>	<i>14</i>	<i>41</i>
<i>Erftstadt</i>	<i>1.012</i>	<i>405</i>	<i>607</i>
<i>Frechen</i>	<i>203</i>	<i>325</i>	<i>-122</i>
<i>Hürth</i>	<i>1.073</i>	<i>1.198</i>	<i>-125</i>
<i>Kerpen</i>	<i>318</i>	<i>188</i>	<i>130</i>
<i>Pulheim</i>	<i>95</i>	<i>131</i>	<i>-36</i>
<i>Wesseling</i>	<i>1.241</i>	<i>1.045</i>	<i>196</i>
Rhein-Sieg-Kreis	2.028	835	1.193
Kreis Euskirchen	1.631	476	1.155
Köln	2.532	6.066	-3.534
Bonn	722	1.287	-565
Sonstige	2.180	2.206	-26
Ein-/Auspendler gesamt	13.288	14.484	-1.196
Binnenpendler	7.508	7.508	

Die Beschäftigtenzahl lag in der Stadt Brühl im Jahr 2012 bei 14.040 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen. Im Vergleich zum Jahr 2008 gab es einen Zuwachs von 463 Personen, was einem relativen Zuwachs von 3,4 % entspricht und somit unterhalb des Durchschnittes des Rhein-Erft-Kreises (7,7%) liegt. Durch die direkte Nachbarschaft zu den wirtschaftlich attraktiven Oberzentren Köln und Bonn kann in Zukunft bei einer guten wirtschaftlichen Entwicklung jedoch mit weiteren Zuwächsen gerechnet werden.

Auch diese Werte unterstreichen das auch mittelfristig zufriedenstellende ÖPNV-Potenzial der Stadt Brühl im Segment der Berufstätigen.

*Tabelle 4-4: Beschäftigtenentwicklung 2011–2015
Quelle: Landesdatenbank NRW: IT. NRW Geschäftsbereich Statistik. Erwerbstätigkeit.*

	Beschäftigte		Veränderung	
	2011	2015	abs.	rel.
Stadt Brühl	13.630	14.724	+1.094	+ 8,0%
Rhein-Erft-Kreis	123.061	131.953	+8.892	+ 7,2%

4.3 Entwicklung der Schülerzahlen und Relevanz für den Stadtbus

Brühl ist ein wichtiger Schulstandort. Innerhalb der Stadtgrenzen befinden sich aktuell acht Grundschulen, eine Hauptschule, zwei Realschulen, zwei Gymnasien und eine Gesamtschule. Ein Gymnasium befindet sich in kirchlicher Trägerschaft, eine Förderschule befindet sich in der Trägerschaft des Rhein-Erft-Kreises.

Die weiterführenden Schulen konzentrieren sich an Standorten längs der Stadtbahnlinie 18 zwischen Brühl Nord und Badorf. Die Grundschulen befinden sich in der Innenstadt sowie in den Stadtteilen Badorf, Kierberg, Pingsdorf und Vochem.

Darüber hinaus bestehen folgende weitere Bildungseinrichtungen: ein Berufskolleg, zwei Hochschulen und mehrere Bundesakademien, sowie zwei Förderschulen.

Tabelle 4-5 zeigt die Entwicklung der Schülerzahlen in Brühl bezogen auf die verschiedenen Schultypen zwischen 2009 und 2015,

Im Zeitraum zwischen 2009 und 2015 ist die Gesamtschülerzahl um 10 % bzw. knapp 700 Schüler gesunken. Der Schulentwicklungsplan geht auf der Grundlage der Daten des Jahres 2015 von einem weiteren Rückgang der Schülerzahlen von 2015 bis zum Schuljahr 2021/2022 um 5,2 % oder rund 320 Schüler aus.

In Bezug auf den Stadtbusverkehr in Brühl bedeuten die rückläufigen Schülerzahlen in erster Linie Einnahmeverluste im Tarifsegment SchülerTicket. Der Rückgang der Nachfrage dürfte jedoch nicht so erheblich sein, dass Leistungskürzungen bei den Schulverstärkungsfahrten erforderlich bzw. möglich wären. Somit würde die Wirtschaftlichkeit des Schülerverkehrs schlechter.

Weiterhin sind durch die Ausdehnung der Schul- und Betreuungszeiten auf den Nachmittag in allen Schulformen und Altersstufen neue Anforderungen an den Schülerverkehr in den letzten Jahren entstanden. Die Fahrpläne wurde hierauf bereits angepasst, jedoch muss die Entwicklung bei den Schulen kontinuierlich mit dem Fahrplanangebot abgeglichen und dieses bei Bedarf angepasst werden.

Tabelle 4-6 gibt die Prognose der Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2021/2022 gemäß dem Schulentwicklungsplan (2015) wieder.

*Tabelle 4-5: Entwicklung der Schülerzahlen an den verschiedenen Schultypen
Quelle: Stadt Brühl/biregio (2015)*

Schuljahr	2009/10	2011/12	2013/14	2015/16	Entwicklung 2009-2015
Grundschulen	1.713	1.625	1.528	1.550	- 10%
Hauptschule	448	409	393	335	- 25%
Realschulen	1.180	1.158	1.138	1.099	- 7%
Gymnasien	2.385	2.316	2.156	2.111	- 11%
Gesamtschule	950	934	936	912	- 4%
Förderschule	244	242	225	236	- 3%
Gesamt	6.920	6.684	6.376	6.243	- 10%

Im Zeitraum zwischen 2009 und 2015 ist die Gesamtschülerzahl um 10 % bzw. knapp 700 Schüler gesunken. Der Schulentwicklungsplan geht auf der Grundlage der Daten des Jahres 2015 von einem weiteren Rückgang der Schülerzahlen von 2015 bis zum Schuljahr 2021/2022 um 5,2 % oder rund 320 Schüler aus.

In Bezug auf den Stadtbusverkehr in Brühl bedeuten die rückläufigen Schülerzahlen in erster Linie Einnahmeverluste im Tarifsegment SchülerTicket. Der Rückgang der Nachfrage dürfte

jedoch nicht so erheblich sein, dass Leistungskürzungen bei den Schulverstärkungsfahrten erforderlich bzw. möglich wären. Somit würde die Wirtschaftlichkeit des Schülerverkehrs schlechter.

Weiterhin sind durch die Ausdehnung der Schul- und Betreuungszeiten auf den Nachmittag in allen Schulformen und Altersstufen neue Anforderungen an den Schülerverkehr in den letzten Jahren entstanden. Die Fahrpläne wurde hierauf bereits angepasst, jedoch muss die Entwicklung bei den Schulen kontinuierlich mit dem Fahrplanangebot abgeglichen und dieses bei Bedarf angepasst werden.

Tabelle 4-6 *Prognose der zukünftigen Entwicklung der Schülerzahlen*
Quelle: Stadt Brühl/biregio (2015)

Schuljahr	2015/2016	2021/2022	Veränderung
Grundschulen	1.550	1.575	+ 1,6 %
Hauptschule	335	207	- 38,2 %
Realschulen	1.099	979	- 10,9 %
Gymnasien	2.111	2.032	- 3,7 %
Gesamtschule	912	903	- 1,0 %
Förderschule*	117	107	- 8,5 %
Gesamt	6.124	5.803	- 5,2 %

* = ohne Maria-Montessori-Schule, Brühl Heide (Träger: Rhein-Erft-Kreis)

Die Prognose des Schulentwicklungsplans für die einzelnen Schultypen zeigt starke Unterschiede zwischen den einzelnen Schulformen. Zu erwarten ist ein Auslaufen der Hauptschule als Schulform und eine grundsätzliche Verlagerung der Neuanmeldungen hin zur Gesamtschule und zu den Gymnasien. Die stark vorangetriebene Inklusion hat die Bedeutung der Förderschule als Schulform gemindert. Aufgrund sich verändernder weiterer schulpolitischer Rahmenbedingungen (zum Beispiel Wiedereinführung von G9 an Gymnasien) werden sich möglicherweise weitere Nachfragsverschiebungen bei der Schulwahl ergeben, die bei den Prognosen nicht einfließen konnten.

Diese Prognose ist daher gegebenenfalls auch vor dem Hintergrund der aktuellen Bevölkerungsentwicklung (siehe Kapitel 4.2) zu modifizieren und nach Vorlage aussagekräftiger Daten für die ÖPNV-Planung fortzuschreiben.

Da sich mit Ausnahme der Gesamtschule alle für die Schülerbeförderung relevanten Schulformen auf die Standorte um Brühl Mitte und Brühl Nord konzentrieren, sind keine strukturellen Änderungen im Stadtbusnetz erforderlich. Die Gesamtschule und sowie das Karl-Schiller-Berufskolleg in Badorf sind mit der Taktverdichtung der Linie 18 ab voraussichtlich ab Dezember 2018 hervorragend angebunden.

*Tabelle 4-7: Ausgabe von SchülerTickets durch die Stadtwerke Brühl GmbH (2016), nur städtische Schulen
Quelle: StwB (2017)*

Schule	Anzahl Schüler	davon Fahrschüler mit Schüler Ticket StwB	Fahrschüler in Prozent
Hauptschule	323	172	53%
Realschule	449	223	50%
Gymnasium	1021	331	32%
Gesamtschule	898	573	64%
Förderschule	160	99	61%
Gesamt	2.851	1.398	49%

Knapp die Hälfte aller Schüler an städtischen Schulen sind in Besitz eines Schüler Tickets, den größten Anteil stellen die Gesamtschüler und die Förderschüler der Pestalozzischule dar. Mengenmäßig haben die Gesamtschüler die größte Nachfrage nach SchülerTickets. Die städtische Hauptschule, die Realschule und das Gymnasium befinden sich im Siedlungskern, so dass viele Schüler diese Schulen zu Fuß oder mit dem Fahrrad schnell erreichen können, Daher ist die absolute Anzahl an SchülerTickets hier geringer als bei der Gesamtschule im Brühler Süden. Die nicht in städtischer Trägerschaft befindlichen Schulen (Erzbistum Köln) beziehen ihr SchülerTicket über die KVB AG.

Das SchülerTicket wird seit dem Jahr 2002 angeboten. Einen Höhepunkt im Vertrieb stellten die Jahre 2006 und 2007 dar. In diesen Jahren wurden ca. 1.740 SchülerTickets abgegeben. Bezogen auf die absoluten Schülerzahlen lag der Anteil – bei zum Teil sinkenden Schülerzahlen – jedoch über die Jahre immer um etwa 50 %. Bezogen auf alle Brühler Schulen haben die Stadtwerke Brühl beim SchülerTicket derzeit einen Marktanteil von rund 30 – 33 %. Mit einer Intensivierung der Marketingaktivitäten durch das den Stadtbusverkehr durchführende Verkehrsunternehmen dürften die Vertriebszahlen beim SchülerTicket möglicherweise in einem gewissen Rahmen gesteigert werden können.

4.4 Entwicklung der Gesamtverkehrsnachfrage und Relevanz für den Stadtbus

Auf Grundlage der zur Vorbereitung des Nahverkehrsplans durchgeführten Haushaltsbefragung des Rhein-Erft-Kreises (2013) können Aussagen zur Prognose der Gesamtverkehrsnachfrage getroffen werden.

Die Einwohner der Stadt Brühl (ab 10 Jahren) legen zum Erhebungszeitpunkt hochgerechnet ca.133.100 Wege an einem Werktag (Montag bis Freitag) zurück. Ein Großteil dieser werktäglichen Wege (62 % bzw. 82.500 Wege) sind Binnenwege im Stadtgebiet. Der Binnenverkehr ist auch im Kreisvergleich stark ausgeprägt.

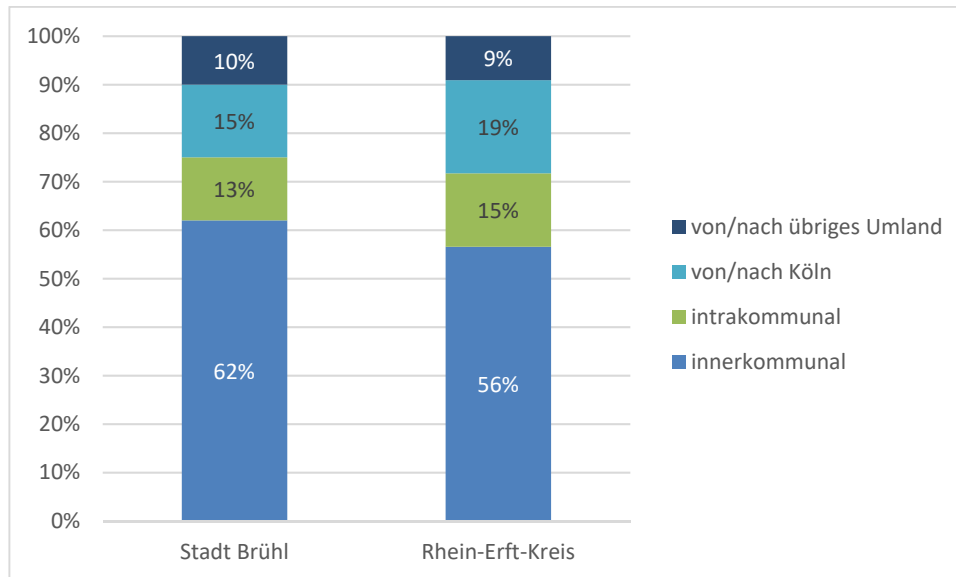
Verkehrsverflechtungen

Mit einem Anteil von 15 % (ca. 20.000 werktägliche Wege) stellt die Verkehrsverflechtung von und nach Köln den größten Anteil unter den Kommunen übergreifenden Relation dar. Dieser Wert liegt trotz der Nähe zu Köln unterhalb des Gesamtwertes des Rhein-Erft-Kreises. Dies zeigt zum einen ein für den suburbanen Raum relatives Eigengewicht der Stadt Brühl

im kommunalen Vergleich, zum anderen die Ausrichtung der Stadt auch auf die benachbarten Mittelzentren (Wesseling, Hürth) und auf das südlich gelegene Oberzentrum Bonn mit dem dieses umgebenden Rhein-Sieg-Kreis.

Abbildung 4-2 gibt einen Überblick über die anteiligen Verkehrsverflechtungen der Stadt Brühl.

Abbildung 4-2: Verkehrsverflechtungen der Stadt Brühl 2013, Quelle: Rhein-Erft-Kreis (2013)²²



„Intrakommunale Wege“ sind diejenigen Wege zwischen den Kommunen des Rhein-Erft-Kreises.

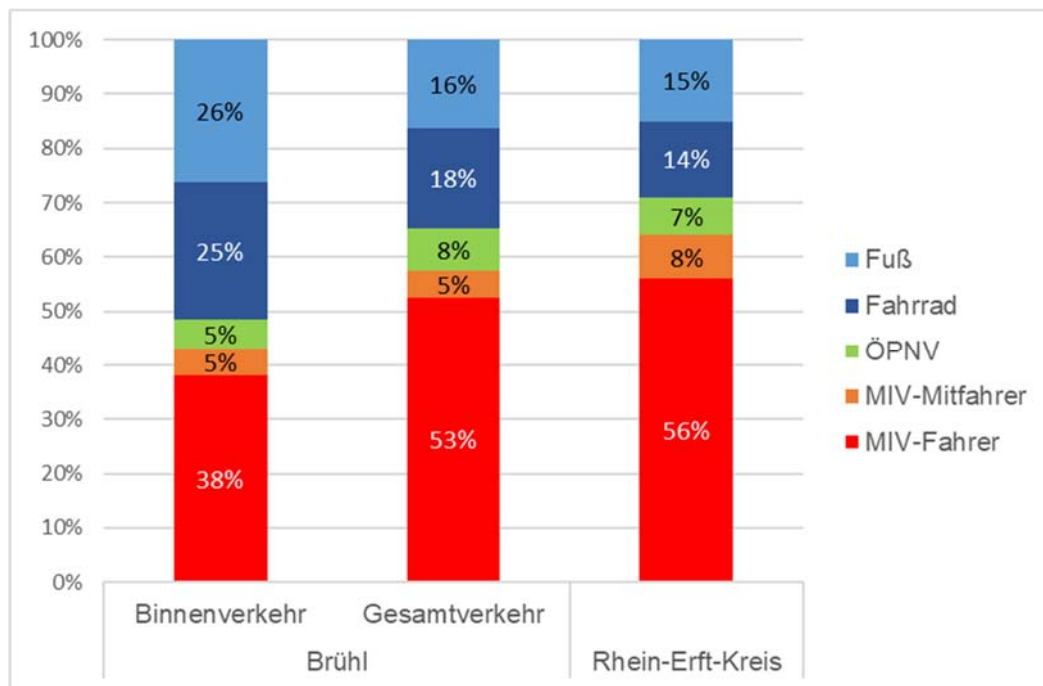
Für die zahlreichen über das Stadtgebiet hinausgehenden Verkehrsströme müssen leistungsfähige und betrieblich verlässliche, kundenorientierte Angebote des Schienenverkehrs zur Verfügung stehen, da die Verkehrsmengen sehr groß sind. Der Regionalbus hat dort wichtige ergänzende Funktionen, wo kein Schienenverkehr angeboten wird. Dies betrifft insbesondere die Verbindungen zu den Nachbarstädten Wesseling und Erftstadt. Für den Binnenverkehr stehen in Brühl die Stadtbahnlinie 18, der Stadtbus und ergänzende auf einigen Relationen der Regionalbus sowie das AST als öffentliche Verkehrsangebote bereit.

²² Rhein-Erft-Kreis (2013), S.50.

Verkehrsmittelwahl

Abbildung 4-3 stellt die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtwegeaufkommen (Modal Split) für die Stadt Brühl dar.

Abbildung 4-3: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in der Stadt Brühl 2013, bezogen auf die Anzahl der von den Bewohnern zurück gelegten Wege
Quelle: Rhein-Erft-Kreis (2013)²³



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

Mit einem Anteil von 58 % besitzt die Stadt Brühl kreisweit den geringsten Anteil an motorisiertem Individualverkehr (MIV) und den höchsten Umweltverbundanteil²⁴ (42 %). Der Anteil des Radverkehrs liegt bei 18 % und bildet damit den höchsten Anteil im Rhein-Erft-Kreis. Der Anteil des ÖPNV liegt mit ca. 8 % im oberen Mittelfeld im kreisweiten Vergleich. Diese Werte spiegeln die kompakte Siedlungsstruktur, das gut ausgebauten ÖPNV-Angebot und das attraktive Radverkehrsnetz der Stadt Brühl wider. Letzteres wird bei der Betrachtung der Werte für den Binnverkehr²⁵ besonders deutlich:

Bezogen auf den kommunalen Binnverkehr liegt der ÖPNV-Anteil bei 5,4 %. Dieser Wert umfasst sowohl Bus als auch die Stadtbahn.

Entsprechend der Ergebnisse der Stadtbuserhebung 2015 werden werktäglich rund 3.300 Wege mit den Brühler Stadtbuslinien zurückgelegt. An Samstagen sind dies rund 960. Der hochgerechnete Jahreswert beträgt rund 920.300 Fahrten mit den Stadtbussen.

Der aus dem Gesamtwegeaufkommen ermittelte Stadtbusanteil am Binnverkehr liegt bei 3,6 %. Fuß- und Radverkehr umfassen insgesamt 51,6 % aller Wege, beide mit einem in etwa gleich starken Anteil von leicht über 25 %. Der MIV-Anteil von 43 % (einschließlich Mitfahrer) ist für eine Mittelstadt wie Brühl erfreulich mäßig.

²³ Dto., S.38.

²⁴ Der Umweltverbund umfasst den ÖPNV, den Rad- und den Fußverkehr.

²⁵ Die Herleitungen zum kommunalen Binnverkehr basieren auf Stadt Brühl / BSV (2016), 17.

Der ÖPNV steht somit in einem gewissen Konkurrenzverhältnis insbesondere zum Radverkehr, zumal die kompakte Siedlungsstruktur der Stadt Brühl und die daraus resultierenden kurzen Wege zwischen Start- und Zielort sehr gute Bedingungen zum Fahrradfahren bedeuten. Somit haben die Brühler Bürger sehr gute Wahlmöglichkeiten für die Umsetzung ihrer Mobilitätsbedürfnisse und eine bewusste, rationale Verkehrsmittelwahl. Um die Stärken der Verkehrsmittel des Umweltverbundes weiter auszubauen wird die intensivere Vernetzung der Verkehrssysteme angestrebt. Dies kann zum Beispiel durch den Ausbau von Verknüpfungspunkten verschiedener Verkehrsträger zu Mobilstationen erfolgen, bei denen die einzelnen Verkehrsmittel und ergänzende Serviceangebote miteinander optimal und öffentlichkeitswirksam miteinander verknüpft werden. Ziel ist es, den Anteil des Umweltverbundes weiter auszubauen und Nutzer des MIV von den Angeboten des Umweltverbundes zu überzeugen.

Potenziale für den Stadtbus werden vor diesem Hintergrund insbesondere auf den Relationen gesehen, die topografisch anspruchsvoll sind, das heißt in den Hanglagen des Vorgebirges in den Ortslagen Heide und Kierberg (Linien 701/702), Vochem (Oberdorf) und Brühl West (Linie 704) sowie Pingsdorf und Badorf (Linien 706, 707). Den meisten Optimierungsbedarf haben die Linien im Brühl Süden, da die Taktichte hier am geringsten und die Entfernung zur Innenstadt am größten ist. Zudem liegen die Neubaugebiete im Bereich Badorf/Geildorf/Eckdorf nicht im unmittelbaren Einzugsgebiet der Stadtbahn. Aus diesem Grund soll im Jahr 2020 das sogenannte „Südkonzept“ umgesetzt werden (siehe Kapitel 0)

Verkehrszwecke

Tabelle 4-8 zeigt die Zwecke der von den Brühlern zurückgelegten Wege. Die meisten Wege in Brühl sind Weg zur und von der Arbeit. Im Vergleich mit dem Wert für den Gesamtkreis ist der Anteil der Arbeitswege jedoch um drei Prozentpunkte niedriger. Zusammen mit den Wegezwecken Schule und Ausbildung sowie dienstliche und geschäftliche Erledigung umfassen diese mit 34 % mehr als ein Drittel aller Wegezwecke. Hier spiegelt sich die Bedeutung der Stadt als Gewerbestandort sowie als bedeutendes Dienstleistungs- und Ausbildungszentrum wieder. Das Wegeaufkommen erfordert ein stabiles und verlässliches Grundangebot, wie es in Brühl gegeben ist.

Einkaufen bildet nach Arbeiten mit 20 % den zweitwichtigsten Verkehrszweck. Der Wert unterscheidet sich nicht vom Kreiswert. Für diesen Verkehrszweck stehen im Brühler ÖPNV hinreichende Kapazitäten zur Verfügung.

Der Anteil des Freizeitverkehrs liegt bei 16 % aller Wegezwecke und geringfügig über dem Kreisdurchschnitt.

Der Hol- und Bringeverkehr mit einem 9 %igen Anteil ist traditionell sehr MIV-orientiert. Eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl in diesem Segment – wie auch bei den Freizeitwegen – kann unter anderem mit verbesserten ÖPNV-Angeboten zum Beispiel auch am Wochenende erreicht werden. Das bedarfsgesteuerte AST-Angebot sollte zwar stärker kommuniziert werden, aber für nennenswerte Verlagerungseffekte wäre der Ausbau von Angeboten der Festbedienung notwendig. Ein sehr wichtiger Schritt hierzu ist die Angebotsverdichtung auf der Stadtbahnlinie 18 zu allen Verkehrszeiten ab voraussichtlich Sommer 2018.

Tabelle 4-8: Verkehrszwecke 2013,
Quelle: Rhein-Erft-Kreis (2013). S.45.

Wegezzweck	Anteil der einzelnen Fahrzwecke in der Stadt Brühl	Vergleich zum Rhein-Erft-Kreis
Arbeiten	22%	25%
dienstliche/geschäftliche Erledigung	6%	5%
Einkaufen/private Erledigung	20%	20%
Besuch	7%	6%
Schule/Ausbildung	7%	8%
Freizeit	16%	15%
Bringen/Holen	9%	9%
Sonstiges	13%	12%
Gesamt	100%	100%

Die Analysen zeigen, dass es für das Funktionieren des Stadtgefüges bedeutsam ist, ein über den gesamten Tag und auch am Wochenende durchgängig verfügbares ÖPNV-System – im Rahmen der bestehenden wirtschaftlichen Möglichkeiten – vorzuhalten.

Perspektiven

Zukünftig ist für Brühl mit einer allenfalls leichten Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens zu rechnen. Während – zumindest gemäß vorliegender Prognose – das Bevölkerungswachstum mittelfristig eher stagniert und die Gesamtanzahl der Schüler tendenziell rückläufig ist, dürfte die Beschäftigtenentwicklung verhalten positiv sein. Die Zunahme des Seniorenanteils schwächt tendenziell den Anstieg der Gesamtwegezah, da die Mobilitätsrate in dieser Altersgruppe niedriger ist als in den jüngeren Altersgruppen. Insgesamt ist somit ein moderater Anstieg des Verkehrsaufkommens zu erwarten.

Um die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Brühl zu erhalten und seine Konkurrenzfähigkeit in der Region sicher zu stellen, ist es geboten, ein gut funktionierendes Mobilitätssystem, bei dem der Stadtbus ein wesentlicher Baustein ist, vorzuhalten und kontinuierlich den sich ändernden Rahmenbedingungen anzupassen.

Ebenso besteht die Notwendigkeit, ein attraktives angebotsorientiertes ÖPNV-System anzubieten, um die städtebaulich sowie umwelt- und klimapolitisch ungünstige Auswirkungen des MIV entgegenzuwirken.

ÖPNV-Anteil halten und steigern

Um den ÖPNV-Anteil in Brühl mindestens zu halten bzw. perspektivisch um ein bis zwei Prozentpunkte zu steigern, müssen neue Entwicklungspotenziale aktiviert werden. Nur durch eine nachhaltig hohe Qualität kann ein dauerhafter Erfolg erreicht werden, was jedoch auf Grund von Kostensteigerungen und der Defizitentwicklung ein anspruchsvolles Ziel ist. Die größten Effekte lassen sich im Bereich des Schienenverkehrs erzielen. Neben dem realisierten Ausbau der Stadtbahnlinie 18 muss die Qualität des SPNV-Angebots, das bei der hohen Anzahl der Pendler von besonderer Bedeutung ist, deutlich zuverlässiger und somit attraktiver werden. Das Stadtbusangebot ist als wesentlicher Baustein für eine verträgliche Binnenmobilität in Brühl kontinuierlich weiter zu entwickeln.

Harmonisierung von Stadtentwicklung und ÖPNV

Eine weitere in der Stadt Brühl steuerbare Entwicklung zur Förderung des ÖPNV ist die Harmonisierung der Stadtentwicklung mit den Anforderungen an die geforderte hohe ÖPNV-

Qualität. Dies betrifft sowohl die integrierte Berücksichtigung des ÖPNV bei der Planung neuer Wohngebiete, die mit kurzen Wegen zur Haltestelle vom Stadtbus erschlossen werden sollten, wie zum Beispiel die neuentwickelten Baugebiete im Stadtteil Badorf (Badorf/Geildorf/Eckdorf).

Ebenso sollte auch die Harmonisierung der Gewerbeentwicklung mit den Belangen des ÖPNV stattfinden. Letzteres umfasst die Anbindung der Gewerbegebiete mit ÖPNV-Angeboten wie auch die Berücksichtigung der jeweiligen Arbeitsorganisation in den Betrieben im Fahrplanangebot (Teilzeit-, Schichtarbeit etc.). In diesem Zusammenhang ist die in den letzten Jahren ausgebaute Verbindung nach Brühl Ost (Ansiedlung Telekom) zu nennen sowie die Mitarbeiterfahrten zum Phantasialand bzw. der betriebsinterne Shuttlebusverkehr dorthin, den auch das Personal nutzen kann. Defizite bestehen, wie oben ausgeführt, im Bereich des Gewerbegebiets Hamburger Straße.

Potenziale im Freizeitverkehr

Auch im Freizeitverkehr ist mit zusätzlichen Potenzialen für den ÖPNV zu rechnen. Dies gilt zunächst für die Erweiterung des Angebots der Stadtbahnlinie 18 voraussichtlich ab Sommer 2018 auch zu den freizeitrelevanten Zeiten. Beim Stadtbus erhält das Thema der Ausweitung der Betriebszeiten am Wochenende vor diesem Hintergrund besondere Relevanz. Spezielle Linienführungen wie die Einführung der Linie 705 zum Freizeitgebiet um den Wasserturm (Kletterwald, Maiglerwiese) sind in diesem Kontext ebenfalls zu nennen. Nun gilt es, soweit wirtschaftlich realisierbar, die aktuellen und künftigen räumlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen in Bezug auf den Freizeitverkehr genau zu beobachten und bei Bedarf mit entsprechenden Fahrplanangeboten bzw. Modifikationen des bestehenden Angebots zu reagieren.

Einkaufs- und Besorgungsverkehr

Darüber hinaus bildet der Einkaufs- und Besorgungsverkehr in Brühl einen wichtigen Verkehrszweck, der durch den Stadtbusverkehr abgedeckt wird. Vor allem im Hinblick auf die Mobilität behinderter Menschen sowie der wachsenden Gruppe von Senioren hat dieser Verkehrszweck eine besondere Bedeutung. Dies wirkt sich sowohl auf das erforderliche Angebot (Nachfrage außerhalb der HVZ) als auch auf Fahrzeuge und Infrastruktur aus (Barrierefreiheit, Komfort, geräumige Ausstattung der Fahrzeuge). Hierauf sind die Qualitätsstandards im Stadtbusverkehr besonders auszurichten.

5 Mindestqualitätsstandards für den ÖPNV in Brühl

Ziel der Stadt Brühl ist es, die Qualität des Stadtbusangebots auf einem hohen Niveau zu halten und Mängel zu beseitigen. Das Nahverkehrskonzept ermöglicht es dem Aufgabenträger, verbindliche Mindeststandards für die Erbringung des innerstädtischen ÖPNV-Angebots festzulegen und dabei auch über das bisherige Angebot hinausgehende Anforderungen auszuweisen.

Die hier definierten Mindeststandards entsprechen dem öffentlichen Verkehrsinteresse der Stadt Brühl als Aufgabenträger und stellen ein aus Sicht der Stadt Brühl angemessenes Bedienungsangebot dar.

Das ÖPNV-System soll den Bürgern und Besuchern der Stadt Brühl eine zuverlässige Reisekette sowie Sicherheit und Komfort bei der Beförderung bieten. Folgende Leistungsmerkmale stehen bei der Festlegung der Standards für den Stadtbus- und Linienbedarfsverkehr im Vordergrund:

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

5.1 Mindeststandards zur Angebotsstruktur

Die Mindeststandards zur Angebotsstruktur orientieren sich am Modell des differenzierten Bedienungsangebots.

5.1.1 Stadtbus

Das Produkt „Stadtbus“ stellt neben der Stadtbahnlinie 18 das zentrale ÖPNV-Angebot für den innerstädtischen Verkehr in der Stadt Brühl dar. Der Stadtbus dient der innerstädtischen flächenhaften Erschließung und muss an der zentralen Umsteigehaltestelle „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ Übergangsmöglichkeiten auf die Verkehrsträger Stadtbahn und Regionalbus sicherstellen. Der Stadtbus soll auf möglichst direktem Wege aus den einzelnen Stadtteilen und -bereichen in die Innenstadt geführt werden.

Die wesentlichen Merkmale des hochwertigen Produktes Stadtbus sind sicher zu stellen. Seine Qualität definiert sich über folgende Leitmerkmale, die in Mindeststandards konkretisiert werden:

- hohe Haltestellendichte und Erschließungsqualität (siehe Kapitel 5.2)
- vertaktetes Fahrplanangebot (Siehe Kapitel 0)
- Rendezvous-Anschlüsse in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ (siehe Kapitel 5.4)
- Einsatz moderner, umweltfreundliche Niederflurfahrzeuge in einheitlichem Erscheinungsbild (siehe Kapitel 5.5)
- barrierefreie, kundenfreundliche Haltestellen (siehe Kapitel 5.6)

- gute funktionierende flankierende Maßnahmen wie kompetentes Fahr- und Servicepersonal (Siehe Kapitel 5.7), attraktives Tarif- und Vertriebssystem (siehe Kapitel 5.8), kundenorientiertes Marketing und gute Kommunikation (siehe Kapitel 5.9).

Ergänzende Mindeststandards werden zum Thema Verkehrsmittel- und Haltestellenwerbung formuliert (siehe Kapitel 5.10) sowie zur Qualitätssicherung (siehe Kapitel 5.11)

Der Schülerverkehr in der Stadt Brühl wird in der Hauptsache durch den regulären Stadt- und Regionalbuslinien abgewickelt. Als Ergänzung des regulären Fahrplans werden einzelne Schülerfahrten zu Schulbeginn und Schulschluss angeboten. Diese sind grundsätzlich für den allgemeinen ÖPNV geöffnet, nach § 42 PBefG konzessioniert und im Fahrplan veröffentlicht. Die Fahrplanlagen dieser Fahrten – wie auch einzelner reguläre Stadtbusfahrten zu schulrelevanten Zeiten – können vom Stadtbustakt abweichen.

Um den betrieblichen Aufwand für Schülerfahrten möglichst gering zu halten, ist eine Abstimmung der Schulanfangs- und Endzeiten mit dem Stadtbusfahrplan erforderlich. Die Stadt Brühl soll als Schulträger in diesem Zusammenhang auch auf eine Staffelung der Schulanfangszeiten bei den Schulen hinwirken.

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

Über den mit dem Stadtbusverkehr abgewickelten Schülerverkehr hinaus werden im Rahmen des ÖPNV-Systems ebenso Schülerverkehre mit den Regionalbuslinien abgewickelt. Auch auf diesen Linien werden Verstärkungsfahrten angeboten.

Das Schulamt der Stadt Brühl organisiert zusätzlich eigenständige Schülerfahrten für Grundschüler sowie Sport- und Schwimmfahrten außerhalb des ÖPNV-Systems. Diese sind ausschließlich für Schüler nutzbar. Eine Integration dieser Fahrten wurde seitens der Stadtwerke Brühl GmbH geprüft, mit dem Ergebnis, dass eine Integration in den Stadtbusverkehr nicht wirtschaftlich ist. Die meisten Fahrstrecken und Fahrplanlagen sind nicht in das Stadtbusangebot integrierbar. Ebenso ist eine Übernahme dieser Fahrten in das ÖPNV-System wirtschaftlich nicht sinnvoll.

5.1.2 Linienbedarfsverkehr

Zu Zeiten und in Räumen ohne Busverkehr in Festbedienung erfolgt die Grundversorgung mit ÖPNV-Angeboten durch einen Bedarfsverkehr, der nur auf gesonderte telefonische Anmeldung nach Fahrplan eingesetzt wird. Dieses Angebot stellt in der Stadt Brühl das Anrufsammeltaxi (AST) dar. Dieses ist nach § 42 PBefG konzessioniert und wird von dem den Stadtbus betreibenden Verkehrsunternehmen organisiert.

Die wesentlichen Merkmale des AST-Verkehrs sind:

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

Ein AST-Angebot ist dann einzusetzen, wenn die gemäß der zu erzielenden Erschließungsqualität zu bedienenden Gebiete aus verkehrlichen (zum Beispiel periphere Lage der Gebiete, straßenräumliche Verhältnisse für Busse ungeeignet) und fahrplantechnischen Gründen (zum Beispiel Fahrzeitverlängerung, in Busumläufe nicht integrierbar) nicht in die Stadtbuslinien eingebunden werden können und das zu erwartenden Verkehrsaufkommen eine Auslastung der Busfahrten von weniger als 5 Personen pro Fahrt erwarten lässt. AST-Verkehre sind dann einzusetzen, wenn das Busangebot im definierten Bedienungszeitfenster ein stündliches Angebot unterschreitet, sowie bei räumlichen Bedienungslücken (siehe Abbildung 3-6 und Abbildung 3-7).

Zudem sind AST-Verkehre für die anschlussgenaue Bedienung der Bahnhöfe einzusetzen, wenn kein Busangebot diese Aufgabe erfüllt.

Die im Anhang dieses Nahverkehrskonzepts enthaltenen Liniensteckbriefe sind insbesondere im Hinblick auf das Bedienungsgebiet, Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum mindestens einzuhalten.

5.2 Mindeststandards zur Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität ergibt sich aus der Zugänglichkeit der Haltestellen von den jeweiligen Ziel- und Quellgebieten in den Siedlungsbereichen. Es ist sicherzustellen, dass für die Bevölkerung nahe gelegene Haltestellen verkehrssicher und barrierefrei erreichbar sind. Ebenso ist zu gewährleisten, dass die zentralen Einrichtungen, wie Krankenhaus, Behörden, Schulen, sowie die Brühler Innenstadt auf kurzen Wegen, d.h. innerhalb eines Luftlinienradius von 300 m, durch den ÖPNV erreichbar sind. Aus diesen Anforderungen ergibt sich die Notwendigkeit eines dichten Linien- bzw. Haltestellennetzes.

Die für eine angemessene Verkehrsbedienung notwendigen und damit verbindlich vorzuhaltenden Haltestellen sind resultieren aus dem derzeitigen ÖPNV-Netz. Die mindestens zu bedienenden Haltestellen sind im Liniennetzplan verzeichnet (siehe Abbildung 3-3).

Vorhandene Erschließungsmängel sind unter Abwägung der Fahrzeiten und der notwendigen Anschlussbindungen, zu beseitigen. Hinweise hierzu gibt Tabelle 3-5. Die künftige Ausgestaltung des ÖPNV hat die bestehende Erschließungsqualität als Grundlage zu nehmen. Um eine möglichst flächendeckende Erschließung sichern, müssen die in Tabelle 3-5 benannten neuen Haltestellen eingerichtet werden. Die Einrichtung dieser Haltestellen richtet sich nach dem dort angeführten Zeitplan.

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

Für die **Haltestelleneinzugsbereiche** gelten diejenigen Richtwerte²⁶, die in Kapitel 3.6.1 als Bemessungsradien (Luftlinienentfernung) zur Bewertung des derzeitigen Liniennetzes gezogen wurden und als Standard auch für die weitere Planung gelten:

- 300 m bei **Stadtbushaltestellen** (ca. 5 Minuten Fußweg)
- bis zu 500 m bei **den Stadtbahnhaltestellen** (ca. 7,5 Minuten Fußweg).

²⁶ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln. 2010. Tabelle 5, S. 8.

5.3 Mindeststandards zur Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität im ÖPNV der Stadt Brühl definiert die Häufigkeit der Fahrplanangebote in ausnahmslos allen Stadtteilen. Sie wird für die verschiedenen Verkehrstage und Verkehrszeiten differenziert gefordert. Grundlage für die Definition der Standards sind die tageszeitlich differenzierten Bedienungszeitfenster. Sie gelten für die Bedienung des Siedlungsgebiets durch die Stadtbushaltestellen sowie die nachfrageorientierten Bedienungsformen. Bei der Bewertung der Einhaltung der Mindeststandards werden auch die Regionalbusangebote berücksichtigt. Die Standards für diese Linien werden vom Rhein-Erft-Kreis festgelegt. Das Angebot der Stadtbahnlinie 18 wird ebenfalls mitberücksichtigt.

Mindestanforderungen

Die im Anhang dieses Nahverkehrskonzepts enthaltenen Liniensteckbriefe sind insbesondere im Hinblick auf Haltestellen, Linienwege, Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum mindestens einzuhalten.

Aus der oben dargestellten Tabelle 3-7 und als modifizierte wiedergegebenen Übersicht leiten sich die Mindestanforderungen an die Bedienungshäufigkeiten im Stadtgebiet Brühl ab. Diese berücksichtigen ausdrücklich ebenfalls die vorhandenen Angebote der Stadtbahn, und der Regionalbuslinien sowie den Linienbedarfsverkehr mit AST oder anderen nachfrageorientierten Bedienungsformen. Die Bedienungsstandards gelten ebenso für die ausschließlich von Regionalbussen bedienten Gebiete. Werden die Anforderungen von diesen Verkehren nicht erfüllt, muss die Stadt Brühl eine Ergänzung mindestens durch Linienbedarfsverkehre, wie zum Beispiel AST, veranlassen.

Alle Stadtteile sind zumindest während der Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt bzw. zwei Mal pro Stunde anzufahren. Bedienungen durch Regionalbusse können in das Gesamtangebot integriert werden. Die zurzeit im 30-Minuten-Takt bzw. zwei Mal stündlich bedienten Strecken müssen auch weiterhin mindestens in diesem Standard bedient werden.

In nachfrageschwachen Bereichen (im Zuge der von der Regionalbuslinie 935 erschlossenen Siedlungsgebiete, in Teilen von Brühl Ost oder in Gebieten im Einzugsgebiet der Stadtbahnhaltestelle Badorf) ist auch ein stündliches Angebot – wie in den Liniensteckbriefen niedergelegt – möglich. Siedlungsentwicklung und Nachfrage sind hier jedoch laufend zu beobachten. Im Stadtteil Schwadorf muss kein Stadtbus angeboten werden, da mit der ab Dezember 2018 im 10-Minuten-Takt verkehrenden Stadtbahnlinie 18 ein sehr gutes Angebot vorhanden ist. Die Feinerschließung erfolgt über das AST. Im Bedienungsbereich Mühlenbach (Haltestellen „Daberger Weg“, „Lohmühle“ und „Barbaraschule“) ist ebenfalls ein stündliches Angebot zulässig, wenn ergänzend die Haltestelle „Kierberger Straße/Bf Kierberg“ (zum Analysezeitpunkt AST-Haltestelle „Kierberger Straße“) alternierend ebenfalls stündlich bedient wird. Dies ist ab 29.01.2018 der Fall.

Die Mindestbedienung beruht auf der Grundlage des bewährten Rendezvous-Systems (siehe Kapitel 5.4). Die im Anhang dieses Nahverkehrskonzepts enthaltenen Liniensteckbriefe sind insbesondere im Hinblick auf Haltestellen, Linienwege, Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum mindestens einzuhalten.

Tabelle 5-1: Zusammenfassende Darstellung der Mindestbedienungszeitfenster und Mindestbedienung im Brühler Stadtbusverkehr Bezugspunkt für die Zeiten: Abfahrten ab „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ in die Stadtteile
Quelle: Eigene Darstellung

Verkehrszeiten	Wochentag	Mindestbedienungszeitfenster für die Abfahrten ab „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ in die Stadtteile <small>Abweichungen von bis zu 15 Minuten zulässig</small>	Mindesttakt in Minuten	
			Stadtbus	Linienbedarfsverkehr
Frühverkehrszeit (FVZ)	Mo-Fr	05:00 Uhr – 06:00 Uhr	E	30 / i
Hauptverkehrszeit (HVZ)	Mo-Fr	06:00 Uhr – 20:30 Uhr	30 / 60	30 / i
Spätverkehrszeit (SVZ)	Mo-Fr	20.30 Uhr – 02:00 Uhr	-	30 / i
Wochenendverkehrszeit (WVZ I)	Sa	07:00 Uhr– 16:30 Uhr	30 / 60	30 / i
Wochenendverkehrszeit (WVZ II)	Sa	16:30 Uhr– 21:00 Uhr	-	30 / i
Nachtverkehrszeit (NaVZ)	Fr* / Sa	Fr: 02:00 Uhr – 06:00 Uhr** / Sa: 21:00 Uhr – 06:00 Uhr**	60 / i	
Wochenendverkehrszeit (WVZ III)	So, Feiert.	06:00 – 02:00 Uhr	-	60/ i

* = und vor Wochenfeiertagen

**= Folgetag

i = Individuelle Fahrplanlagen an den Haltestellen Bahnhöfen „Brühl“ und „Brühl-Kierberg“ je nach Zuganschlüssen ein oder zwei Fahrten pro Stunde

E = Einzelfahrten in individuellen Fahrplanlagen

Mindestbedienungsqualität AST

Ergänzt wird das Angebot der Regionalbus- und Stadtbuslinien durch das Angebot eines nach § 42 PBefG konzessionierten flächendeckenden Linienbedarfsverkehrs (AST) mit Bedienung der Bushaltestellen sowie weiterer Abfahrstellen außerhalb des Bushaltestellennetzes im 30-Minuten-Takt zwischen ca. 5:00 Uhr morgens und ca. 2:00 Uhr nachts. Am Wochenende und vor Feiertagen ist stündliche Bedienung zwischen 2:00 Uhr und 6:00 Uhr vorzusehen. Die weiteren Abfahrstellen sind als AST-Haltestellen im Liniennetzplan gekennzeichnet und befinden sich als Anlage zu den Liniensteckbriefen im Anhang. Das AST wird durch das Verkehrsunternehmen organisiert, das den Stadtbusverkehr betreibt.

Weiterhin ist eine gesonderte, qualitativ hochwertige Anbindung der Bahnhöfe „Brühl“ und „Brühl-Kierberg“ im Zu- und Abbringerverkehr in individuellen Fahrlagen, angepasst an die dortigen Zugankünfte und -abfahrten, anzubieten.

Außerdem ist die tägliche Anbindung des Stadtgebietes Wesseling nach 20:00 Uhr mit dem AST sicherzustellen, wenn kein Regionalbusangebot besteht.

Harmonisierung der Fahrplanangebote von Stadt- und Regionalbuslinien

Die Fahrplanangebote der Regionalbuslinien orientieren sich an den Maßgaben des zuständigen Aufgabenträgers Rhein-Erft-Kreis, die im Benehmen mit der Stadt Brühl im Zuge der Nahverkehrsplanung des Kreises abgestimmt werden.

Überlagernde Linien, das heißt die Bedienung des gleichen Korridors durch verschiedene Linien – insbesondere von Stadtbus- und Regionalbuslinien – müssen aufeinander abgestimmt werden, so dass es vor allem bei der Taktfolge zu Synergieeffekten kommt. Dies trifft insbesondere auf die Korridore „Brühl Mitte (Stadtbahn)“– „Am Hüldeberg“ (Linien 707, 985) und „Brühl Mitte (Stadtbahn)“– „Max-Ernst-Museum/ Abzw. Bf“ – „Bergerstraße“ (Linien 703,

930) zu. Strukturell relevante Angebotsänderungen, bei denen die Belange des Regionalbusverkehrs berührt werden, sind mit den betreffenden Aufgabenträger abzustimmen und im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen zu regeln.

5.4 Mindeststandards zur Verbindungsqualität

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

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

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

Die zentrale Verknüpfung im Brühler ÖPNV-Netz findet an der Haltestelle „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ statt. Alle Anschlüsse sind primär auf diese Rendezvous-Haltestelle auszurichten. Die Anschlusssystematik wurde in Tabelle 3-14 dargestellt. Diese ist für die Planung von Anschlüssen und Verknüpfungen verbindlich.

Bei Verknüpfungen zwischen den Stadtbuslinien werden eine minimale Übergangszeit von drei Minuten und eine maximale Übergangszeit von zehn Minuten festgelegt. Optimale Verknüpfungen innerhalb des Bussystems ergeben sich durch das Rendezvousprinzip, da hier die Busse der Stadtbuslinien zur gleichen Zeit abfahren. Aus gesondert darzulegenden Gründen (zum Beispiel Anpassungen an Veränderungen bei Taktlage oder -systematik bei der Stadtbahn, Anschlussbindungen an den SPNV, Anpassungen an den Bedarf großer Arbeitgeber oder Schulen, baustellenbedingte Anpassungen) darf von diesem Prinzip geringfügig, das heißt um bis zu 10 Minuten, abgewichen werden.

Eine solche Abweichung trifft insbesondere auf die Linien 703/709 in Richtung Brühl Ost zu, zu denen teilweise eine längere Übergangszeit von einzelnen Buslinien bestehen. Dies liegt darin begründet, dass diese Linien an der Haltestelle „Max Ernst Museum/Abzw. Bf“ Zuganschlüsse in Richtung Brühl Oste aufnehmen müssen und in „Brühl Nord“ ebenfalls auf die Linie 18 in Richtung Bonn (20-Minuten-Takt) ausgerichtet sind. Ebenfalls kann das Rendezvous bei der Linie 707 nur in einer Fahrtrichtung (lastrichtungsbezogen) gehalten werden, da die Fahrstreckenlänge ein volles Rendezvous dieser Linie zurzeit nicht zulässt.

Die Umstiege zwischen Schienenverkehr und Stadtbus können nur soweit optimiert werden, wie es die verschiedenen Abfahrtzeiten erlauben. Während des 10-Minuten-Taktes der Linie 18 (nach Köln und ab Dezember 2018 auch nach Schwadorf) erfolgt keine gesonderte Anschlussplanung. Eine Ausnahme bildet der frühe Berufsverkehr. Hier werden kurz Übergänge angestrebt. Nach Möglichkeit sollen auch Anschlüsse auch nach Bonn (20-Minuten-Takt) bestehen. Während der Schwachlastzeit sollen Übergänge zwischen 5 und 15 Minuten von und zur Linie 18 möglich sein.

Je nach Tageszeit und Verkehrsbedürfnis sind lastrichtungsbezogene Anschlüsse oder auf SPNV-Anschlüsse gerichtete Einzelfahrten nach Bedarf anzubieten, soweit es die Beförderungspflicht erfordert.

Zwischen Stadt- und Regionalbussen ist mindestens ein sicherer stündlicher Übergang anzustreben. Die betrieblichen Voraussetzungen (Busbeschleunigung, Fahrplangestaltung) zur Optimierung der Anschlüsse sind durch die Stadt Brühl mit dem Betreiber der Regionalbuslinien sowie mit dem Aufgabenträger Rhein-Erft-Kreis zu eruieren.

Ergänzend zu den Linienverkehren sind an der Haltestelle „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ und an den Bahnhöfen sowie an weiteren Übergangsstellen zur Stadtbahn gemäß Tabelle 3-14 je nach Bedeutung Mobilstationen einzurichten bzw. Anlagen für Park+Ride sowie Bike+Ride vorzuhalten. Nähere Ausführungen zu Park+Ride und Bike+Ride finden sich in Kapitel 3.6.3.

5.5 Mindeststandards für Fahrzeuge

Die Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale der Fahrzeuge im Stadtbusverkehr stellen eine wichtige Komponente für die Attraktivität des Bussystems dar.

Die Anforderungen beziehen sich dabei zum einen auf die **Fahrzeuge im Regeleinsatz (Standard A1)**, die sich im ganztägigen Umlauf befinden und auf den derzeitigen Stadtbuslinien 702-707 und 709 (sinngemäß ebenso auf eventuelle zukünftige weitere vollwertige Stadtbuslinien) eingesetzt werden.

Fahrten, die aus betrieblich-technischen Gründen mit **Ersatzfahrzeugen** erfolgen, müssen mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die den Standard A weitgehend erfüllen (**Standard A2**). Diese sind in ausreichender Anzahl vorzuhalten. Sollten aufgrund außergewöhnlicher Umstände ausnahmsweise keine entsprechenden Fahrzeuge verfügbar sein, gilt Standard B.

Teilweise modifizierte Standards (**Standard B**) gelten zum anderen für **Verstärkerfahrten** sowie für **eventuelle künftige Ergänzungslinien**, die für spezielle Verkehrsbedürfnisse eingesetzt werden. Soweit jedoch Fahrzeuge des Standardniveaus A für die genannten Zwecke frei und nicht verplant sind, sind die Fahrten mit diesen durchzuführen.

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

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

Während die auf Stadtbuslinien im Regelverkehr eingesetzten Busse zum Zeitpunkt der Anschaffung Neufahrzeuge sein müssen, können in den oben als Standard B bezeichneten Fällen auch ältere Fahrzeuge eingesetzt werden.

Im Hinblick auf die Umweltstandards wird bei Neubeschaffungen mittel- bis langfristig vollständige Klimaneutralität angestrebt. Zielhorizont hierfür ist das Jahr 2030. Zu diesem Zweck ist vorrangig die bereits erfolgreich eingesetzte Brennstoffzellentechnologie zu nutzen und weiterzuentwickeln. Zum Analysezeitpunkt wird ein Bus mit Brennstoffzellentechnologie im Regelbetrieb (montags bis freitags) eingesetzt.

Ab dem 01.10.2019 müssen mindestens drei Brennstoffzellenhybridbusse mit Wasserstoffbetankung und einer Mindestreichweite von 300 km im Regelbetrieb an allen Betriebstagen eingesetzt werden. Im weiteren zeitlichen Verlauf sollen in den Folgejahren je nach technischer Verfügbarkeit weitere Brennstoffzellenbusse in Betrieb genommen werden. Ein verbindlicher Zeitplan kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht angegeben werden.

Bis zum Zeitpunkt der Umstellung des gesamten Fahrzeugparks auf klimaneutrale Antriebe sind ergänzend Fahrzeuge einzusetzen, die die jeweils schärfste Norm erfüllen, mindestens jedoch die Euro-6-Norm. Die zurzeit (2017) im Einsatz befindlichen Fahrzeuge (Euro-5 mit EEV-Technik) können bis zur Beendigung des aktuell gültigen Verkehrsvertrags am 30.09.2019 weiterhin eingesetzt werden.

Tabelle 5-2 und Tabelle 5-3 spezifizieren die Anforderungen an die im Stadtbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge, differenziert nach Fahrzeugen im Regeleinsatz (Standard A1) und deren Ersatzfahrzeuge (Standard A2) bzw. Fahrzeuge für Verstärkungsfahrten und eventuelle Ergänzungslinien (Standard B).

*Tabelle 5-2: Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale für die Regelfahrzeuge auf den
Stadtbuslinien gemäß „Standard A“
Quelle: Eigene Darstellung*

Standard A1: Mindestanforderungen an die Fahrzeuge im Regeleinsatz

Technische Merkmale	
Fahrzeugtyp	Linienbusse in Niederflurbauweise, Länge max. 13,50 m
Alter	Neufahrzeuge zur Verkehrszulassung
Ein- und Ausstieg	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche Ein- und Ausstiege ohne Stufen und Mittelgeländer an beiden Türen • Kneeling-Vorrichtung (Absenkung um ca. 70 mm) • manuell klappbare Rampe für Rollstuhlfahrer an der hinteren Tür (Abmessungen entsprechend (EU-Richtlinie 2001/85/EG), in ausgeklapptem Zustand in Verbindung mit Anfahrsperre
Türen	<ul style="list-style-type: none"> • mindestens zwei zweiflüglige Türen (Breite mindestens 1,20 m), hintere Tür in der Fahrzeugmitte • Öffnungstaster, Ruftaster-Rollstuhl und Kinderwagen-Taster im Bereich der hinteren Tür (außen) entsprechend EU-Richtlinie 2001/85/EG • Optische und akustische Signale beim Schließen der Fahrzeugtüren
Ausstattung Fahrgastkomfort	
Fußbodenhöhe	<ul style="list-style-type: none"> • max. Einstiegshöhe <u>ohne</u> Kneeling 320 mm über Straßenoberfläche • zwischen vorderer und hinterer Tür Fußboden ohne Querstufen • zwischen hinterer Tür und Heck max. eine Querstufe < 210 mm
Kapazität	mind. 90 Plätze, davon mind. 30 Sitzplätze und 60 Stehplätze
Sitze, Bestuhlung, Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • mind. 30 Sitzplätze (ohne Klapp- u. Notsitze), mind. 8 Sitze podestfrei zwischen 1. und 2. Tür, max. 8 Sitze entgegen der Fahrtrichtung • Einzelsitze mit Vollpolsterung, mind. 0,42 m Breite; seitlicher Abstand zwischen den Sitzmittelachsen mindestens 45 cm • ausreichende Beinfreiheit (Sitzabstand von mind. 0,72 m, bei gegenüberliegenden Sitzen mind. 1,42 m)
Weitere Anforderungen an Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • an jeder Haltestange und an den Plätzen für mobilitätseingeschränkte Personen in Sitzhöhe im Bereich der Stellfläche an der hinteren Tür separate Kinderwagen- und separate Rollstuhlfahrtaste • akustisches und dauerhaftes optisches Signal im Fahrgastraum nach Betätigen der Haltewunschaste • Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle im Bereich der hinteren Tür auf der rechten Fahrzeugseite entsprechend EU-Richtlinie 2001/85/EG müssen mind. zwei Rollstühle Platz finden

Werbung	<ul style="list-style-type: none"> • Beklebung der Seitenfenster mit Werbefolien ist auf „Trafficboards“ oder vergleichbare Werbeflächen auf der Fahrbahnseite sowie von „Windows Adds“ oberhalb des Sichtbereiches beschränkt. • Werbeflächen im Fahrgastraum sind auf zwei DIN A2 Wechselrahmen auf der Fahrbahnseite gegenüber dem Ausstiegsbereich und einem DIN A3-Wechselrahmen hinter dem Fahrerplatz sowie die Windows Adds beschränkt. • Heckflächenwerbung ist zulässig.
Klimatisierung	Klimaanlage und getönte Verglasung
Ausstattung Kommunikation, Vertrieb, Sicherheit	
Kommunikation	Betriebsfunk, Datenfunk, GPS (einheitliches Funksystem auf der bestehenden Frequenz für den Stadtbus Brühl)
Fahrgastinformation (innen)	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrtziel, der aktuell nächsten und der nächsten weiteren vier Haltestellen digitale Haltestellenansage • Innenanzeige mit TFT-Technik (oder neuere Technik mit mindestens gleichwertiger Funktion) • digitale Linienverlaufsanzeige mit Darstellung der Liniennummer • optional: Netzplanaushang • keine Nutzung der Fahrgastinformationssysteme für Werbezwecke
Fahrgastinformation (außen)	<ul style="list-style-type: none"> • LED-Linien- und Zielanzeige vorne und hinten (oder neuere Technik mit mindestens gleichwertiger Funktion) • Streckenverlaufsanzeige an der Einstiegsseite • Liniennummer an allen 4 Außenseiten
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrausweisdrucker für Fahrerverkauf • Entwerter
Erscheinungsbild	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliche Außengestaltung im Rahmen eines Stadtbus-Corporate Designs • Sitzbezüge in Blau • Keine Nicht-ÖPNV-bezogene Innenwerbung durch Auftragnehmer, Werbung für kommunale und gemeinnützige Zwecke und Einrichtungen ist bei Zustimmung der Stadt Brühl zulässig
Videüberwachung mit Aufzeichnung)	<ul style="list-style-type: none"> • Zurzeit 72 Stunden, entsprechend den jeweils gültigen Datenschutzbestimmungen • Im Fahrgastraum • In den Türbereichen
Umweltanforderungen	Alternative Antriebe angestrebt (insbesondere Brennstoffzellen-Hybridfahrzeuge), wenn technisch noch nicht umfassend umsetzbar übergangsweise Dieselantrieb mit Erfüllung der Euro VI-Norm (bzw. bei Neuanschaffungen die zum Anschaffungszeitpunkt dann schärfste Abgasnorm) und Rußpartikelfilter, schwefelarmer Kraftstoff

Standard A2: Mindestanforderungen an Ersatzfahrzeuge für Regelfahrzeuge

Technische Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Linienbusse in Niederflur- bzw. Low-Entry-Bauweise mit Kneeling-Einrichtung • Gebrauchtfahrzeuge (bei Betriebsaufnahme max. 5 Jahre alt) • Länge maximal 13,50 m
Ausstattung Fahrgastkomfort	<ul style="list-style-type: none"> • Kapazität mindestens 90 Plätze, davon mindestens 30 Sitzplätze, 2 Behindertenplätze
	<ul style="list-style-type: none"> • mindestens 2 Türen, Doppeltür vorn und in der Mitte • manuell klappbare Rampe für Rollstuhlfahrer an der hinteren Tür (Abmessungen entsprechend (EU-Richtlinie 2001/85/EG), in ausgeklapptem Zustand in Verbindung mit Anfahrsperrung) • Aufstellflächen für Kinderwagen, Rollstühle etc. gem. Richtlinie 2001/85/EG
Ausstattung Vertrieb, Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrausweisdrucker, 1 Entwerter • Ausstattung mit Betriebsfunk, Datenfunk, GPS • Innen: digitale Linienverlaufsanzeige, alphanumerische Matrixanzeige • Außen: alphanumerische Matrixanzeige • Außen- und Innenwerbung durch Auftragnehmer möglich
Umweltanforderungen	Dieselantrieb mit Erfüllung der Euro V-Norm

Tabelle 5-3: *Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale für Verstärkerbusse und eventuelle Ergänzungslinien gemäß „Standard B“*
Quelle: Eigene Darstellung

Standard B: Mindestanforderungen an Fahrzeuge für Verstärkerfahrten sowie für künftige Ergänzungslinien

Technische Merkmale	
Fahrzeugtyp	Bei Ersatz- und Neubeschaffungen Linienbusse in Niederflur- oder Low-Entry-Bauweise ²⁷ , Länge max. 18,50 m (Gelenkbus)
Alter (Bezugsgröße: Erstzulassung)	<ul style="list-style-type: none"> • zum Einsatzzeitpunkt max. 12 Jahre • Gebrauchtfahrzeuge zulässig
Ein- und Ausstieg	niveaugleicher Ein- und Ausstieg ohne Stufen und Mittelgeländer an beiden Türen
Türen	<ul style="list-style-type: none"> • mindestens zwei zweiflügelige Türen (Breite mindestens 1,20 m), hintere Tür in der Fahrzeugmitte • Öffnungstaster, Ruftaster-Rollstuhl und Kinderwagen-Taster im Bereich der hinteren Tür (außen) entsprechend EU-Richtlinie 2001/85/EG
Ausstattung Fahrgastkomfort	
Fußbodenhöhe	<ul style="list-style-type: none"> • max. Einstiegshöhe: 350 mm • zwischen vorderer und hinterer Tür Fußboden ohne Querstufen, • zwischen hinterer Tür und Heck max. eine Querstufe < 210 mm

²⁷ Bus mit teilweise niederflurigem Innenraum, meist zwischen der Vorder- und Mitteltür, und hochflurigem Heckbereich; gemäß EU-Richtlinien gilt der Bus als Niederflurfahrzeug.

Gangbreite	zwischen 1. und 2. Tür mind. 0,80 m, im Heck mind. 0,40m; bei Bestuhlung „2+2“ zwischen 1. und 2. Tür mind. 0,40 m
Sitze	mind. 24 Sitzplätze
Kapazität (Steh- und Sitzplätze)	mind. 60 Plätze
	Kapazität abhängig vom Einsatz auf den jeweiligen Linien
Haltewunschtasten	mind. im Bereich jeder dritten Sitzreihe und an den Behindertenplätzen in Sitzhöhe
Behindertenfreundlichkeit	Zum Zeitpunkt der Busbeschaffung in Abstimmung mit den Behindertenverbänden genügend Aufstellfläche für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren usw. im Bereich der hinteren Tür auf der rechten Fahrzeugseite entsprechend EU-Richtlinie 2001/85/EG; es müssen mind. zwei Rollstühle Platz finden.
	Bei Ersatz- und Neuanschaffungen manuell klappbare Rampe für Rollstuhlfahrer an der hinteren Tür (Abmessungen entsprechend (EU-Richtlinie 2001/85/EG), in ausgeklapptem Zustand in Verbindung mit Anfahrtssperre
Ausstattung Kommunikation, Vertrieb	
Kommunikation	Betriebsfunk, Datenfunk
Fahrgastinformation (innen)	<ul style="list-style-type: none"> • Digitale Haltestellenansage • LCD-Matrix-Innenanzeige (oder funktional mindestens gleichwertige andere Technik) der nächsten Haltestelle • Linienverlaufsanzeige • Lautsprecheranlage
Fahrgastinformation (außen)	<ul style="list-style-type: none"> • LED-Zielanzeige vorne (oder funktional mindestens gleichwertige andere Technik) • Streckenverlaufsanzeige an der Einstiegsseite • Liniennummer an allen 4 Außenseiten
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrausweisdrucker für Fahrerverkauf • Entwerter
Erscheinungsbild	Außen- und Innenwerbung durch Auftragnehmer möglich
Umweltanforderungen	Dieselantrieb mit Erfüllung der Euro V-Norm

5.6 Mindeststandards für Haltestellen

Haltestellen sind eine Visitenkarte der Verkehrsunternehmen und für den ÖPNV. Sie sind im Stadtbild ständig präsent und sollen hohen funktionalen Ansprüchen genügen, gestalterisch ansprechend und saubere und angenehme Aufenthaltsorte für die wartenden Kunden sein. Ziel von Haltestellenumbauten auch, den Zugang zum ÖPNV allgemein attraktiv zu machen und ein einheitliches Erscheinungsbild für den ÖPNV in der Stadt Brühl zu schaffen.

Daher sollen sie nicht nur entsprechend den Mindestregelungen der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (gemäß § 32 BOKraft) sowie des § 40 (4) PBefG mit den notwendigen Fahrgastinformationen ausgestattet, sondern vor allem nutzergerecht und städtebaulich ansprechend sein. Für den Ausbau der Haltestellen ist die Stadt Brühl zuständig

Beim Ausbau und der Einrichtung von Haltestellen sind insbesondere die Belange mobilitätseingeschränkter Personen gemäß § 8 Abs. 2 Behindertengleichstellungsgesetz zu berücksichtigen: Alle Bushaltestellen sind bis zum 01.01.2022 barrierefrei auszugestalten. Sofern einige Haltestellen bis zu diesem Zeitpunkt nicht ausgebaut werden können, ist übergangsweise busseitig ein barrierefreier Zugang sicher zu stellen (manuelle Klapprampe, Fahrerhilfe). Gründe dafür, dass Haltestellen nicht sinnvoll barrierefrei ausgebaut werden können, sind zum Beispiel ein langfristig nicht barrierefreies Umfeld, so dass die Haltestelle nicht erreicht werden kann oder verkehrlich-bauliche Hindernisse wie Einfahrten und/oder Flächenmangel in Verbindung mit fehlenden Alternativstandorten.

Zwei-Sinne-Prinzip

Neben motorischen Einschränkungen im Zugang zum ÖPNV besteht Handlungsbedarf bei Blinden und stark Sehbehinderten. Das „Zwei-Sinne-Prinzip“ stellt sicher, dass Informationen auch mit einem zweiten Sinn (akustisch oder taktil) erfahrbar gemacht werden.

Die Haltestellen „Brühl Mitte (Stadtbahn)“, „Mühlenstraße“, „Giesler-Galerie“ sowie „Brühl Nord“ müssen mit optischen Echtzeitanzeigen sowie mit automatisierten akustischen Ansagen ausgestattet werden. Die Datenstandards orientieren sich an den im VRS üblichen Vorgaben.

An den übrigen Haltestellen sollen im Rahmen der örtlichen Möglichkeiten taktile Elemente eingesetzt werden, damit sich Sehbehinderte zum Beispiel durch eine Telefonnummer zur Fahrplaninformation oder andere Orientierungshinweise in Brailleschrift über das ÖPNV-Angebot informieren können. Ein gutes Beispiel hierfür liefern die Bushaltestellen im Kreis Düren (Abbildung 5-1).

Notwendige Anforderungen

Vorhandene, bereits ausgebaute Haltestellen sind auf dem derzeitigen Niveau zu halten.

Bei allen Bushaltestellenaus- und -neubauten, für die die Stadt Brühl grundsätzlich zuständig ist, müssen folgende Anforderungen erfüllt werden:

- 18-cm-Hochbord
- Blindenleitstreifen und -orientierungssystem
- mehrseitige Informationssäule, bei Platzmangel Haltestellenmast mit Aushangtafeln
- Wartehalle, sofern es die Örtlichkeit zulässt und die Fahrgastfrequenz rechtfertigt
- Abfallbehälter je nach örtlichen Verhältnissen und Fahrgastaufkommen
- gute Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit
- Vandalismus-resistente und übersichtliche Gestaltung
- Vermeidung von Sichtbarrieren im Haltestellenumfeld
- ergänzend zu den analogen Fahrplanaushängen mobil abrufbare Echtzeitinformatio-nen.

Die Anforderungen orientieren sich an den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2013²⁸ sowie an den Ausführungen der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände zur „Vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV“ (2014)²⁹. Im Übrigen sind bei der Schaffung von Barrierefreiheit mindestens die anerkannten Regeln der Technik anzuwenden.

²⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 2013.

²⁹ Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände.2014.

Abbildung 5-1: Taktiler Info-Text mit Brailleschrift an einer Bushaltestelle im Kreis Düren
Quelle: VIA eG



Haltestellenausbauprogramm der Stadt Brühl

Die Zuständigkeit für die bauliche Gestaltung und den Ausbau der Haltestelleninfrastruktur liegt bei den jeweiligen Straßenbauasträgern. Die Organisation und Abwicklung der Umsetzung des Haltestellenumbauprogramms obliegt der Stadt Brühl.

Das in §8 Abs. 3 PBefG beschriebene Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit der Haltestellenanlagen bis zum 01.01.2022 wird schrittweise weiterverfolgt. Insbesondere ist der Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ – auch unter Einbeziehung des Haltestellenumfeldes – im Zuge der konkreten Planungen zu spezifizieren. Verfahren und Maßnahmen sind mit den Behindertenverbänden laufend abzustimmen.

Zurzeit befinden sich für das Jahr 2018 23 Haltestellen in konkreter Umbauplanung, weitere 19 bzw. 21 Haltestellen wurden zur Förderung beim NVR angemeldet. Zur Vorbereitung der Ausbauplanungen wurden im Jahr 2017 zwei Befahrungstermine angesetzt, bei denen vor Ort mit einem Sonderbus (Brennstoffzellenhybridbus) als Bemessungsfahrzeug die jeweiligen Ausbaumöglichkeiten festgestellt wurden. Die Termine fanden am 07.09.2017 sowie am 20.09.2017 statt. An den Abstimmungen nahmen Vertreter der verschiedenen Fachämter der Stadt Brühl teil, die Behindertenbeauftragte, Vertreter der RVK der beauftragte Vertreter der Stadtwerke Brühl sowie der Vertreter des mit der Haltestellenausbauplanung beauftragte Ingenieurbüros.

Diejenigen Haltestellen, die im Rahmen der laufenden Ausbauprogramme noch nicht berücksichtigt wurden oder nicht berücksichtigt werden können, sind in Tabelle 5-4 dargestellt. Aufgrund besonderer verkehrstechnischer oder baulicher Gegebenheiten oder sonstigen Hinderungsgründe bedarf die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an einigen Haltestellenstandorten eines erhöhten Planungs- und Abstimmungsbedarfs.

Ziel ist es, dennoch die Barrierefreiheit aller noch verbleibenden Haltestellen bis zum 01.01.2022 herzustellen.

Die oben genannten Gründe wie Mangel an geeigneten Flächen, Platzmangel bzw. fehlende Alternativstandorte sowie das Fehlen eines barrierefreien Umfeldes, über das die Haltestelle erreicht werden kann, erschweren die barrierefreie Umgestaltung an einigen Haltestellen. Aus diesem Grunde erfolgt eine Kategorisierung der noch verbleibenden umzubauenden Haltestellen aufgrund der besonderen Begebenheiten vor Ort. Haltestellen und -positionen, an denen keine besonderen baulichen und verkehrstechnischen Hemmnisse bestehen, müssen hierbei vorrangig ausgebaut werden.

Sofern Haltestellen noch nicht barrierefrei umgebaut sind, muss stets die Möglichkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste bestehen, die Busse über manuell bedienbare Klapp- rampen mit Hilfe des Fahrpersonals sowie über die Kneelingvorrichtung zu erreichen.

Ergänzend ist anzumerken, dass die Haltestellen „Brühl Bahnhof“ sowie „Liblarer Straße“ im Rahmen eigenständiger bzw. sonstiger Umsetzungsmaßnahmen barrierefrei umgebaut werden sollen. So ist der Umbau der Bushaltestelle am Bahnhof Brühl im Rahmen der neuen Verkehrsanlage Bahnhofsumfeld geplant, für die ein Förderantrag gestellt ist. Die Haltestelle „Liblarer Straße“ kann gegebenenfalls im Zuge von Kanal- u. Straßenbau in den Jahren 2018/2019 barrierefrei ausgebaut werden.

Aufgrund der Einstiegsverhältnisse in die Fahrzeuge des AST (niedriger Fahrzeugboden sowie zusätzlich individuelle Hilfestellung durch das Fahrpersonal, insbesondere durch systembedingte Vorankündigung bei der telefonischen Bestellung) ist es nicht erforderlich, den beschriebenen baulichen Standard der Bushaltestellen an den reinen AST-Haltestellen anzuwenden.

Tabelle 5-4 gibt einen Überblick über die für den barrierefreien Umbau bis zum 31.12.2021 noch ausstehenden Bushaltestellen in der Stadt Brühl. Ebenso werden diejenigen Haltestellenpositionen aufgeführt, die aufgrund geplanter Veränderungen im Liniennetz künftig nicht mehr bedient und somit nicht mehr umgebaut werden müssen. In einer weiteren Gruppe werden Sonderfälle im Hinblick auf die Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmen aufgeführt. Die Haltestellen, die als „Priorität A“ klassifiziert werden, sind solche, bei denen keine wesentlichen baulichen Schwierigkeiten bei einem barrierefreien Umbau erwartet werden, aber aufgrund örtlicher Gegebenheiten und/oder geringer Nachfrage nicht in die abgeschlossenen oder laufenden Umbauprogramme aufgenommen werden konnten. Die mit „Priorität B“ klassifizierten Haltestellen sind solche, bei denen bauliche und Verkehrstechnische Gründe einen Umbau stark erschweren.

Inwieweit der Umbau der aufgelisteten Haltestellen finanziert werden kann, muss zum derzeitigen Zeitpunkt noch offen bleiben, da es keine diesbezüglichen Förderzusagen gibt.

19 bzw. 21 weitere Haltestellen stehen bereits konkret zur Förderung in 2019 an. Die Finanzierung dieser Anzahl ist beim NVR bereits eingepplant.

Tabelle 5-4: Für den barrierefreien Umbau noch verbleibende Haltestellen in der Stadt Brühl
 Quelle: Stadt Brühl

Haltestelle	Priorität A	Priorität B	Begründung für (bisherige) Zurückstellung, weitere Anmerkungen
1 Am Hüldeberg		x	Verkehrstechnische / bauliche Gründe: Einfahrten
2 Am Pastorsgarten		x	Verkehrstechnische / bauliche Gründe: Problem Brücke/Gehweg
3 Am Wasserturm	x		Geringe Nachfrage
4 Auf dem Gallberg, Ri. Pingsdorf		x	Verkehrstechnische / bauliche Gründe: Einfahrt
5 Badorf Kirche		x	Verkehrstechnische / bauliche Gründe: Ausfahrten, Garagen etc.;
6 Berggeiststraße, Ri. B Mitte		x	Verkehrstechnische / bauliche Gründe: Gehweg in Busbucht, Anpassung Gebäudezugang
7 Bergstraße		x	Bauliche Gründe
8 Birkhof		x	Bauliche Gründe, Keine Zuwegung in Ri. Euskirchen
9 Gallberg, Ri. Pingsdorf/Mitte			Haltestellenposition wird im Rahmen der Einführung des Südkonzepts im Dezember 2020 nicht mehr bedient (siehe Kapitel 6.4)
10 Ginsterhang		x	Verkehrstechnische Gründe: zurzeit kein geeigneter Alternativstandort für Ausbau
11 Heide Abzweig	x		Geringe Nachfrage
12 Heide Denkmal		x	Verkehrstechnische Gründe: Gekrümmter Bordverlauf
13 Heide Schule		x	Verkehrstechnische / bauliche Gründe: Parkplätze, Ecklage
14 Heider Bergsee	x		Geringe Nachfrage
15 Hürther Straße		x	Verkehrstechnische / bauliche Gründe: Einfahrten, Parkplätze
16 Kaiserstraße		x	Verkehrstechnische / bauliche Gründe: Einfahrten
17 Metzenmacherweg		x	Verkehrstechnische / bauliche Gründe: Einfahrten
18 Nussbaumweg, Ri. B Mitte	x		Bedienung nur von einzelnen Schülerfahrten
19 Petersbergstraße	x		Geringe Nachfrage
20 Römerstraße/Arbeitsamt, Ri. B Mitte		x	Verkehrstechnische Gründe: zurzeit kein geeigneter Alternativstandort für Ausbau
21 Robertsstraße, Ri. Pingsdorf / B Mitte			Haltestellenposition wird im Rahmen der Einführung des Südkonzepts im Dezember 2020 nicht mehr bedient (siehe Kapitel 6.4)
22 Robertsstraße/Metzenmacherweg, Ri. Mitt	x		Bedienung nur von einzelnen Schülerfahrten
23 Wesselingener Straße	x		Geringe Nachfrage
24 Wittelsbacher Straße	x		Geringe Nachfrage
25 Kierberger Str./Bf Kierberg	x		ab 29.01.2017 in Betrieb (Linie 701)
26 Zum Herrengarten	x		Rückstellung wegen Gestaltung Verkehrsknotenpunkt
Sonderfälle			
27 Brühl DB/Bahnhof	x		beantragt
28 Liblarer Straße	x		Umbau erfolgt evtl. im Zuge von Kanal- u. Straßenbau in den Jahren 2018/2019
29 Phantasialand		x	Sondersituation auf nicht-öffentlichem Gelände
Sofern keine bestimmte Halteposition angegeben sind, gelten die Begründungen für alle Haltepositionen der jeweiligen Haltestelle!			

Zentraler Verknüpfungspunkt „Brühl Mitte (Stadtbahn)“

Die Rendezvous-Haltestelle „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ ist so auszugestalten, dass ein komfortabler und barrierefreier Übergang zwischen allen Verkehrsmitteln möglich ist. Hierzu zählt neben baulichen Vorkehrungen (Hochborde, Blindenleitsystem, dynamische Fahrgastinformation, gute Einsehbarkeit aller ÖPNV-relevanten Aushänge) auch die Einrichtung einer Anschlusssicherung.

Die technische Umsetzung eines Anschlusssicherungssystems muss so beschaffen sein, dass der Übergang zwischen den Stadtbussen, zwischen Stadt- und Regionalbus sowie zwischen Bus und Stadtbahn möglichst reibungslos funktioniert.

Bis zur Umsetzung einer technischen Anschlusssicherung ist vom ausführenden Verkehrsunternehmen ein Wartezeitverzeichnis für die einzelnen Linien zu erstellen, die Mindestwartezeiten für näher zu definierende Anschlussrelationen vorgeben. Dieses ist Bestandteil der Dienstpläne.

Grundsätzlich strebt die Stadt Brühl an, den zentralen Verknüpfungspunkt „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ bis zum 01.01.2022 ebenfalls baulich barrierefrei auszubauen, so dass auch die wichtigste Haltestelle im Brühler ÖPNV-Netz für alle Bürger gut zu benutzen ist. Nachdem im Jahr 2017 bereits Vorplatz, Unterführung und Bussteig 3 entsprechend ausgebaut wurden, fehlen zurzeit noch die zentralen Bussteige 1 und 2. Der barrierefreie Umbau dieser Bussteige erfolgt im Rahmen eines Gesamtumbaus des noch nicht sanierten Bereichs des Verknüpfungspunktes „Brühl Mitte (Stadtbahn)“. Hierzu zählt auch die sogenannte Busstraße, die sich derzeit noch im Eigentum der HGK befindet.

Ebenso ist die Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationsanlagen im Bereich des Verknüpfungspunktes bis spätestens zum 01.10.2019 vorgesehen, was die Nutzerfreundlichkeit und Barrierefreiheit deutlich verbessert.

Die bauliche und technische Einrichtung dieses Systems erfolgt durch die Stadt Brühl. Das durchführende Verkehrsunternehmen hat eine Datenschnittstelle für die Bedienung des Systems gemäß VDV-Standards bereit zu stellen und die aktuellen Daten für den Stadtbusverkehr zu liefern. Ebenfalls müssen die Daten des Regionalbusverkehrs sowie der Stadtbahn in das System einfließen, sofern die technischen Voraussetzungen geschaffen sind.

Unterhaltung und Reinigung der Stadtbus- und AST-Haltestellen

Bei sämtlichen Stadtbus- und AST-Haltestellen ist eine regelmäßige bauliche Unterhaltung und Reinigung zu gewährleisten.

Das für die jeweiligen Linien zuständige Verkehrsunternehmen veranlasst die Unterhaltung Reinigung der Haltestellensäulen, der Einrichtungen zur Fahrgastinformation sowie die Leerung der Abfallbehältnisse. Bauliche Schäden, die die Verkehrssicherheit gefährden, sind unverzüglich durch das Verkehrsunternehmen zu beseitigen. Alle sonstigen festen Tiefbauten an den Haltestellen (Borde, Oberflächenbelag), die in der Baulast der Stadt Brühl liegen, sind von dieser zu unterhalten und zu reinigen.

Bei von verschiedenen Verkehrsunternehmen gemeinschaftlich genutzten Haltestellen (zurzeit StwB und REVG) ist die bauliche Unterhaltung und Reinigung durch den jeweiligen Eigentümer der Haltestellensäulen oder -masten durchzuführen.

Fahrgastwarteallen obliegen ebenso der Unterhaltung und Reinigung durch den Eigentümer, wobei bestehende Regelungen mit Werbefirmen übernommen werden.:

- Insgesamt vier Wartehallen an den Haltestellen „Danziger Straße“, „Giesler-Galerie“ und „Heide Schule“ befinden sich im Eigentum der StwB und müssen von dem Verkehrsunternehmen unterhalten werden, das den Stadtbusbetrieb durchführt.

- Die übrigen Wartehallen an den Bushaltestellen befinden sich im Eigentum einer Werbefirma (DPW Deutsche Plakat-Werbung GmbH & Co.KG - Koblenz) und werden von dieser unterhalten. Hierzu besteht eine vertragliche Vereinbarung mit der Stadt Brühl.
- Darüber hinaus befinden sich die Wartehallen an Bushalteplätzen in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“, Bussteig 2“ im Besitz der HGK.

Wartehallen und Informationssäulen sind in regelmäßigem Turnus mindestens zwei Mal jährlich vollständig (Seitenwände, Vitrinen, Sitzflächen, Dachflächen) zu reinigen und zu warten.

Ebenso sind die Beschriftungen sowie Defekte an den Haltestellensäulen und Masten im selben Turnus zu kontrollieren und bei Bedarf auszubessern. Unleserliche und zerstörte Fahrplanaushänge sind innerhalb von 10 Tagen nach Eingang der Meldung auszubessern. Alle Reinigungs- und Ausbesserungsarbeiten sind im Rahmen des Beschwerdemangements von dem ausführenden Verkehrsunternehmen zu dokumentieren.

Abfallbehälter sind nach örtlichem Bedarf aufzustellen und regelmäßig, mindestens wöchentlich, an den Haltestellen in der Innenstadt („Brühl Nord“, „Brühl Mitte (Stadtbahn)“, „Mühlenstraße“, „Giesler-Galerie“/„Am Stern“) mindestens zwei bis drei Mal pro Woche zu leeren. Die Vereinbarung für diese Tätigkeiten ist der Stadt Brühl nachzuweisen.

Grünbewuchs auf öffentlichen Flächen, der die Funktionalität und Barrierefreiheit der Haltestellennutzung beeinträchtigt, ist regelmäßig, mindestens quartalsmäßig, zu überprüfen und bei Bedarf innerhalb von 14 Tagen nach Eingang einer Meldung bei der Stadt Brühl oder bei dem den Stadtbusverkehr durchführenden Verkehrsbetrieb zu beseitigen. Die Überprüfung nehmen die Stadt Brühl oder ein Beauftragter wahr. Ebenso werden Meldungen Dritter (Bürger, Kunden, Personal des Verkehrsbetriebs) entsprechend aufgenommen. Private Grundstückseigentümer, deren Grünbewuchs die Funktionalität und Barrierefreiheit der Haltestellennutzung beeinträchtigt, sind innerhalb von 14 Tagen nach Eingang einer Meldung bei der Stadt Brühl aufzufordern, die Beeinträchtigungen zu beseitigen.

Das Verkehrsunternehmen muss Meldungen machen, Haltestellen auf sichtbare Schäden prüfen und offensichtliche Mängel sind der Stadt Brühl zu melden. Die Meldungen sowie die daraus folgenden Handlungen (zum Beispiel Reinigung, Instandsetzung, Ersatz bei Unfällen) sind im Rahmen des Beschwerdemangements vom ausführenden Verkehrsunternehmen zu dokumentieren.

5.7 Mindeststandards für Fahr- und Servicepersonal

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

Alle im Brühler Stadtbussystem eingesetzten Fahr- und Servicekräfte müssen kompetent, hilfsbereit und freundlich sein. Sie müssen über ein ausreichendes Wissen zum VRS- und NRW-Tarif sowie zum Liniennetz in Brühl und den angrenzenden Kommunen verfügen und sich angemessen sprachlich ausdrücken können.

In ihrem Verhalten in Konfliktsituationen müssen die Fahr- und Service-Kräfte immer deeskalierend wirken können und entsprechend geschult sein.

Inbesondere sind folgende Standards unabdingbar:

Fahrpersonal

- gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild
- einheitliche wiedererkennbare Dienstbekleidung
- Personifizierung des Fahrpersonals über Borddruckerdisplay

- ausreichende Ausbildung und Schulung, insbesondere im Umgang mit Senioren und mobilitätseingeschränkten Personen
- Deutschkenntnisse in Wort und Schrift auf dem Sprachniveau B2 gemäß dem gemeinsamen europäischen Referenzrahmen für Sprachen
- Teilnahme an regelmäßigen jährlichen Fahrdienstgesprächen und Schulungen zu Tarif, Gesetzen und Vorschriften, Kundenorientierung, Deeskalation in Konfliktsituationen
- vertiefte Kenntnisse hinsichtlich der jeweils zur Anwendung kommenden Tarifsysteme (NRW- und VRS-Tarif)
- gute Ortskenntnisse in Stadtgebiet Brühl, Grundkenntnisse in den benachbarten Gebieten
- Grundkenntnisse des AST-Systems zur Fahrgastinformation
- bei Ausfall der digitalen Haltestellenansage Übernahme der Haltestellenankündigung: Haltestellen sind mit deren Namen rechtzeitig und deutlich akustisch anzukündigen
- je nach betrieblichen Möglichkeiten Sicherung von Anschlüssen innerhalb des Stadtbussystems auf Kundenanfrage.

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

Der Fahrstil des gesamten im Brühler ÖPNV eingesetzten Personals muss stets fahrgastfreundlich sein und den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung entsprechen. Hierbei ist auf die besonderen Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen, von Senioren und Kindern ist besondere Rücksicht zu nehmen. Insbesondere muss die Kneeling-Vorrichtung in den Bussen immer betätigt werden, wenn mobilitätseingeschränkte Personen (Körperlich eingeschränkte Personen, Personen mit Gehhilfen, Sehbehinderte, Personen mit Kinderwagen, Gepäck o.ä.) den Bus nutzen.

Die Kundenorientierung des Fahrpersonals wird durch kontinuierliche verdeckte Qualitätskontrollen durch die Stadt Brühl oder deren Beauftragten überprüft und dokumentiert. Abweichungen werden dem Stadtbusverkehr durchführenden Verkehrsunternehmen zeitnah mitgeteilt, um den jeweiligen Fall zu prüfen. Die Ergebnisse der Prüfung werden der Stadt Brühl innerhalb von 14 Tagen nach Eingang der Beanstandung schriftlich mitgeteilt.

Serviceagenturen und -personal

In „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ muss eine Service-Agentur für den Stadtbus vom Verkehrsunternehmen vorgehalten werden. Im „Fahrgastcenter Brühl Mitte“ erhalten die Fahrgäste umfangreiche persönliche Informationen und Service-Leistungen. Es wird als Agentur des Verkehrsunternehmens betrieben, das für den Stadtbusverkehr konzessioniert ist. Die Einrichtung einer unternehmenseigenen Vertriebsstelle ist ebenfalls zulässig.

Darüber hinaus ist mindestens eine weitere Vertriebsstelle in Brühl vorzuhalten. Die Mindestöffnungszeiten der Agentur in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ sind montags bis freitags von 6:30 Uhr bis 18:30 Uhr sowie samstags von 8:00 Uhr bis 13:00 Uhr. Die Öffnungszeiten der weiteren Agenturen orientiert sich am örtlichen Bedarf.

Sie Agenturen sind vom Verkehrsunternehmen mit der jeweils aktuellen Vertriebstechnik auszustatten. Ebenfalls muss ein Internetanschluss zur Bedienung der Auskunftssysteme dauerhaft verfügbar sein. Das Verkehrsunternehmen stellt den Agenturen alle aktuellen Fahrgastinformationsmedien zur Weitergabe an die Kunden zur Verfügung. Ebenso muss das Verkehrsunternehmen die Agenturen über Veränderungen und Neuerungen im Angebot

frühzeitig informieren sowie Informationen über abweichende Betriebszustände zeitnah nach deren Bekanntwerden zur Verfügung stellen.

Das Servicepersonal nimmt Kundenberatung und Vertrieb wahr. Es hat neben dem Ticketvertrieb in der Kundenberatung folgende Aufgaben:

- Fahrplan- und Tarifauskünfte
- Information zu abweichenden Betriebszuständen (zum Beispiel Umleitungen bei Baumaßnahmen, Veranstaltungen)
- Aufnahme von Anregungen und Kritik sowie Beschwerden, Weiterleitung an die zuständigen Stellen bzw. das ausführende Verkehrsunternehmen
- Bereitstellung von Informationsmaterial und Erklärungen zum Brühler ÖPNV-System
- VRS-weite Fahrplanauskünfte
- Entgegennahme von Fundstücken aus dem Stadtbus und Weiterleitung an das städtische Fundbüro

Zeitweise eingesetztes Servicepersonal im Bus und an den Haltestellen leistet praktische Hilfestellungen für die Fahrgäste, wie zum Beispiel:

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

Sonstige Anforderungen an das Personal

Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG-NRW sind in den Nahverkehrsplan Vorgaben zur Entlohnung des eingesetzten Personals aufzunehmen. Dadurch soll Tariftreue im ÖPNV unabhängig von der konkreten genehmigungs- oder vergaberechtlichen Ausgestaltung sichergestellt werden.

Das bei den Verkehrsunternehmen eingesetzte Personal ist nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge zu entlohnen.

5.8 Mindeststandards zu Tarifsystem und Vertrieb

Der VRS-Tarif muss für alle ÖPNV-Angebote in Brühl auch in Zukunft standardmäßig angewendet werden. Das Tarifsystem muss zusammen mit dem VRS dahingehend weiterentwickelt werden, dass je nach Bedarf zielgruppenspezifische Angebote eingerichtet werden, um zusätzliche Tarifeinnahmen zu generieren und Kunden an den ÖPNV zu binden.

Die vom VRS zurzeit aus dem vorhandenen ((e-Ticket in Entwicklung begriffene Mobilitätskarte soll zum nächstmöglichen Zeitpunkt auch in Brühl Anwendung finden. Das den Stadtbus betreibende Verkehrsunternehmen hat in enger Abstimmung mit der Stadt Brühl gemeinsam mit dem VRS ein Konzept zu erstellen, die vorhandenen bzw. zu etablierenden Sharing-Angebote (Carsharing, Fahrrad- und Pedelec-Vermietung) ergänzend zu den ÖPNV-Ange-

boten auf einer Mobilitätskarte zu bündeln. Damit erhalten die Nutzer einen einfacheren Zugang zu den verschiedenen Mobilitätsangeboten und sind flexibler in ihrer Verkehrsmittelwahl.³⁰

Die Finanzierung des ÖPNV ist durch eine langfristig zunehmende Ausdünnung von Ausgleichsleistungen bei den Schülerfahrten und bei der Schwerbehindertenbeförderung geprägt. Zur Stabilisierung ihrer Finanzierung sind die Verkehrsunternehmen daher zunehmend darauf angewiesen, ihre Kostendeckung über die Fahrpreise im Sinne einer verstärkten Nutzerfinanzierung zu verbessern bzw. zu sichern. Dies geschieht sowohl durch kontinuierliche Tarifanpassungen als auch durch die Entwicklung neuer zielgruppenorientierter Tarifangebote, wie zum Beispiel dem AzubiTicket und dem AbsolventenTicket sowie der oben beschriebenen Mobilitätskarte.

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

- Fahrerverkauf aller Fahrausweise in den Stadt- und Regionalbussen mit Durchführung von systematischen elektronischen Ticketkontrollen soweit dies technisch und betrieblich praktikabel ist sowie ersatzweise von Sichtkontrollen
- Fahrerverkauf in Bedarfsverkehren: Es werden ausschließlich AST-Tickets verkauft.
- Personengebundener Verkauf im „Fahrgastcenter Brühl Mitte“ sowie in einer weiteren Agentur in Brühl
- Online-Verkauf von Tages-, Wochen-, und MonatsTickets über den „VRS-Ticketshop“ auf der VRS-Website sowie die Websites der einzelnen Verkehrsunternehmen³¹
- HandyTicket-Verkauf über das HandyTicket-Portal des federführenden Verkehrsunternehmens im VRS³².

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

Im Fahrgastcenter Brühl Mitte müssen folgende ÖPNV-bezogene Dienstleistungen angeboten werden:

- Verkauf und Beratung zu allen Tickets, Zahlungsmöglichkeiten: Barzahlung, Geld- und EC-Karte
- Ausstellung von ChipTickets [((e-Ticket im Scheckkartenformat] bzw. Kundenkarten
- Bearbeitung von Abonnementsvorgängen
- Beratung zur und Vertrieb der künftigen Mobilitätskarte
- Beantwortung von Fahrplan- und Tariffragen
- Beratung zum Thema Mobilität mit Bus und Bahn
- Beratung zur Kombination verschiedener Verkehrsmittel und zu Sharing-Angeboten (P+R, B+R, Carsharing, Fahrradvermietung)

Zusätzlich zum Automatenverkauf an den Bahnhöfen „Brühl“ und „Brühl-Kierberg“ wird ein personengebundener Verkauf von VRS-Fahrausweisen sowie von Fahrausweisen des NRW- und des DB-Tarifs in Reisezentrum des Bahnhofs Brühl durch die Deutsche Bahn AG

³⁰ In der Stadt Köln wird dies seit Herbst 2017 praktiziert: www.vrsinfo.de/presse/presseartikel/presse/kvb-vrs-und-cambio-erweitern-das-multiticket.html, Abrufdatum: 13.01.2018.

³¹ www.vrs-ticketshop.de/, Abrufdatum: 16.05.2017.

³² www.kvb-koeln.de/handyticket/neu.html, Abrufdatum: 16.05.2017.

angeboten. Die Stadt Brühl spricht sich ausdrücklich für die Beibehaltung dieses Angebots aus.

5.9 Mindeststandards für Marketing und Kommunikation

Um möglichst viele Bürger vom Angebot des Brühler Stadtbusses und des AST-Verkehrs zu überzeugen und um die Präsenz des ÖPNV im Stadtbild sicherzustellen, sind kontinuierlich Marketingmaßnahmen auf verschiedenen Ebenen durchzuführen. Das Marketing ist von dem konzessionierten Verkehrsunternehmen durchzuführen. Das Marketingkonzept wird in Abstimmung mit der Stadt Brühl erstellt und vom Verkehrsunternehmen umgesetzt.

Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen müssen das Ziel haben, neue Kunden auf den Stadtbus aufmerksam zu machen und vorhandene Kundenbeziehungen zu festigen. Kunden, die den Stadtbus nicht mehr nutzen, sollen, soweit dies möglich ist, im Zuge der Umsetzung von Attraktivität steigernden Maßnahmen zurückgewonnen werden. Ziel ist die Steigerung der Nachfrage und der Einnahmen durch Stadtbusnutzer.

Wesentliche Marketingmaßnahmen sind auf der Grundlage der Aktivitäten des VRS durchzuführen. Die Marketingmaßnahmen, die sich insbesondere auf das Ticketsortiment beziehen, stellen den Basisstandard für das Stadtbusmarketing dar. Diese Maßnahmen sind kontinuierlich umzusetzen. Weitere Kampagnen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl erfolgen anlassbezogen und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

Die vom VRS bereitgestellten Basisstandards zum Marketing sind in Brühl durch weitere ergänzende Marketingaktivitäten vor Ort zu unterstützen. Diese individualisierten Aktivitäten stellen eine weitere unerlässliche Standardkomponente für die Bindung und Neugewinnung von Fahrgästen dar:

Das Marketingkonzept, das vom Verkehrsunternehmen erstellt wird und ab Anfang 2020 umzusetzen ist, muss folgende Schwerpunkte enthalten:

- Präsenzwerbung für die Brühler ÖPNV-Angebote an den Haltestellensäulen, in den Vitrinen der Wartehallen, die sich nicht im Eigentum einer Werbefirma befinden sowie in den Fahrzeugen: Zu bewerben sind Tarifangebote, das Linien- und Fahrplanangebot sowie sonstige ÖPNV-spezifische Themen, wie zum Beispiel Sonderfahrten.

Das Verkehrsunternehmen entwickelt hierzu Brühl-spezifische Werbeträger.

Die Werbeträger an den Haltestellen und in den Fahrzeugen sind regelmäßig, mindestens drei Mal pro Jahr, zu wechseln.

- Werbung für ÖPNV-Angebote im Internet
- Distribution von Printmaterial in den Fahrzeugen, im Kundenzentrum sowie in öffentlichen Einrichtungen wie zum Beispiel Minifahrpläne, Produktflyer, VRS-spezifische Werbemedien
- Werbung für bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote.
- Zielgruppenspezifische Marketingmaßnahmen, zum Beispiel für Schüler, Senioren, Berufstätige, stellen eine weitere Säule des Marketings für den Brühler Stadtbus dar. Das zu erstellende Marketingkonzept hat unten aufgeführte Aspekte zu berücksichtigen und entsprechende Maßnahmen mit einem Zeitplan zu unterlegen. Alle Zielgruppen sollen schwerpunktmäßig mindestens in einem Zweijahresturnus angesprochen werden.
 - Marketingmaßnahmen mit Bezug auf **Schüler und Jugendliche** zielen darauf ab, möglichst viele Kunden nach Abschluss ihrer Ausbildung weiter als Stadtbus- bzw.-ÖPNV-Nutzer zu halten. Hier eignen sich zum Beispiel Aktivitäten wie die Ausbildung sogenannter „Schul-Scouts“ zur Begleitung von Schülerbussen sowie Info-Veranstaltungen zum SchülerTicket.

- Schwerpunktmäßig sollen weiterhin **Senioren** angesprochen werden. Durch spezielle Trainings und zielgruppenorientierte Veranstaltungen sollen Hemmnisse für die Nutzung des Stadtbusses abgebaut und über die Möglichkeiten der seniorenspezifischen Ticket-Angebote informiert werden.
- Die Nutzergruppe der **Berufspendler** soll insbesondere über das Tarifangebot des JobTickets angesprochen werden. Hier haben sich in der Vergangenheit persönliche Kontakte, ergänzt durch telefonische Nachfassaktionen bewährt.

Kommunikationswege

Folgende Kommunikationswege mit den Kunden sind vorzuhalten:

- Face-to-face-Kommunikation im Fahrgastcenter Brühl Mitte sowie in mindestens einer weiteren Vertriebsagentur
- Print-Kommunikation durch Minifahrpläne (zu den jährlichen Fahrplanwechselerminen im Dezember sowie anlässlich weiterer unterjähriger Fahrplanänderungen, bei denen mehr als nur einzelne Fahrten betroffen sind), produktbezogene Flyer (Erscheinungstermine gemäß Vorgaben des VRS), anlassbezogene Druck- und Info-Schriften; die Auflagenhöhe der Printmedien ist mit dem VRS abzustimmen, wenn dieser diese herstellt. Anderenfalls erfolgt die Abstimmung mit der Stadt Brühl.

Die Print-Medien sind mindestens in den Vertriebsstellen, im brühlinfo, im Bürgerbüro sowie in den Stadtbussen vorzuhalten. An diesen Stellen müssen entsprechende Dispenser, insbesondere für Minifahrpläne und Folder, bereitgehalten werden.

- anlassbezogene und regelmäßige Kommunikation über die örtliche Presse
- Kommunikation über das Internet (Eigenständige Internetseite des konzessionierten Verkehrsunternehmens mit integriertem Beschwerdemanagement sowie Seiten der Verkehrsanbieter und des VRS)
- Kommunikation über mobile Endgeräte
- Face-to-face-Kundenbefragungen zur Zufriedenheit mit dem Stadtbussystem im Turnus von mindestens drei Jahren, beginnend mit dem Jahr 2020.

Marketing-Maßnahmen werden ausschließlich durch das konzessionierte Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit der Stadt Brühl entwickelt, koordiniert und durchgeführt. Ebenso obliegt die Presse- und Medienarbeit ausschließlich diesem Unternehmen.

Datenaustausch

Zur Sicherstellung einer reibungslosen und die aktuellen Betriebszustände berücksichtigende Fahrgastinformation zu gewährleisten, sind die jeweilig gültigen Fahrplandaten – auch Daten für Umleitungs- und Baustellenfahrpläne – vom Verkehrsunternehmen an die VRS GmbH zeitnah und unmittelbar nach Erstellung und Abstimmung der modifizierten Fahrpläne und spätestens eine Woche vor Inkrafttreten zu übermitteln. Hierzu muss eine geeignete Datenschnittstelle bereitgestellt und anlassbezogen bedient werden. Das nähere Verfahren ist mit dem VRS abzustimmen.

Ebenso muss sichergestellt werden, dass eine geeignete Datenschnittstelle zur Versorgung des geplanten dynamischen Fahrgastinformationssystems bereitsteht und kontinuierlich bedient wird. Das dynamische Fahrgastinformationssystem soll bis zum 01.10.2019 bereitstehen.

Hierzu sind entsprechende Vereinbarungen zwischen der Stadt, den beteiligten Verkehrsunternehmen sowie der VRS GmbH zu treffen.

5.10 Mindeststandards für Verkehrsmittel- und Haltestellenwerbung

Aufgrund des durchgängig geforderten Corporate Designs bei den Stadtbusfahrzeugen für die Linien 702 bis 707 und 709 sowie für eventuelle künftige weitere vollwertige Stadtbuslinien ist, wie in Kapitel 5.5 dargestellt, Fahrzeugwerbung bei den Fahrzeugen, die den „Standard A1“ erfüllen, ausschließlich in folgendem Rahmen zulässig:

- Keine Beklebung der Seitenfenster und Türfenster mit Werbefolien im Sinne der Barrierefreiheit
- Keine Werbeflächen an Trennscheiben vor Fahrgastplätzen im Sinne der Barrierefreiheit
- Seitenfenster und Türen müssen frei von sichteinschränkenden Beklebungen bleiben, um die Barrierefreiheit sicher zu stellen.
- Eigenwerbung und Stadtbuslogo u.ä. sind zur Sicherstellung der Barrierefreiheit im Rahmen des Designkonzepts zu platzieren und dürfen ebenfalls Seiten- und Türfenster nicht überdecken.
- Werbung am Fahrzeugheck (Ganzgestaltung Heckfläche, Heckscheibenplakat, Heckklappenplakat, Backboard) ist zulässig.
- Beklebung der Seitenfenster mit Werbefolien ist auf „Trafficboards“ oder vergleichbare Werbeflächen auf der Fahrbahnseite sowie von „Windows Adds“ oberhalb des Sichtbereiches beschränkt.
- Nicht-ÖPNV-bezogene Innenwerbung ist unzulässig, Werbung für kommunale und gemeinnützige Zwecke und Einrichtungen ist zulässig.

Eine Ausnahme bilden Wechselrahmen im Format DIN A 3 (ein Stück) sowie DIN A 2 (zwei Stück), die vorrangig für Fahrgastinfos und Eigenwerbung verwendet werden dürfen sowie „Windows Adds“.

- Bei den Bussen, die lediglich den „Standard A2“ sowie den „Standard B“ gemäß Tabelle 5-3 erfüllen müssen, ist Außen- und Innenwerbung zulässig.

Das durchgängig geforderte Corporate Design mit den vorgenannten Beschränkungen der Werbung dient mehreren Zielen. Neben den vorgenannten Aspekten der Barrierefreiheit liegt die primäre Zielsetzung in der Schaffung eines attraktiven Bussystems, das durch ein hohes Maß an Identifikation und Komfort eine attraktive Alternative zum (werbefreien) privaten Kraftfahrzeug darstellt. Nur so kann die einleitend dargestellte umweltpolitische Zielsetzung Brühls als eea-Stadt erreicht werden.

Werbeträger an Buswartehallen stehen für Werbeaushänge, zum Beispiel mit City-Light-Plakaten, zur Verfügung.

5.11 Qualitätssicherung

Das Stadtbussystem in Brühl steht für eine hohe Dienstleistungsqualität. Diese muss nachhaltig sichergestellt werden. Daher muss die Betriebsqualität erfasst und kontrolliert werden. Pünktlichkeit und Zustand der Fahrzeuge und Haltestellen lassen sich unmittelbar vor Ort feststellen bzw. aus den verfügbaren Betriebsdaten auswerten. Die ausführenden Verkehrsunternehmen liefern der Stadt Brühl zur Kontrolle der Betriebsqualität sowie als Leistungsnachweis täglich und auf Anforderung aktuelle Verkehrslagedaten und Verspätungsstatistiken (Verkehrslagemeldungen) unter Angabe von Gründen für einen eventuellen unplanmäßigen Betrieb. Dies dient der besseren Steuerung und der Justierung des Betriebskonzepts und zur Aufdeckung und Lösung von Problemen im Betriebsablauf.

Der Betreiber hat ein Qualitätsmanagementsystem vorzuhalten, das auf der Basis einer Qualitätsvereinbarung mit der Stadt Brühl über Messkriterien und -methoden sowie Qualitätsziele

Aussagen zu mindestens den unten aufgeführten Anforderungen trifft. Aus dem Nahverkehrskonzept (Kapitel 5.1 bis 5.9) resultieren die Vorgaben für die Qualitätsvereinbarung.

- Messung der Qualitätsstandards und Bewertung der Ergebnisse
- Messung der Kundenzufriedenheit
- Maßnahmen bei Abweichungen
- Qualitätsbericht
- Abstimmung der Ergebnisse und Konsequenzen mit der Stadt Brühl

Ein wesentliches Element der Qualitätssicherung im Hinblick auf die Kundenzufriedenheit ist das vom konzessionierten Verkehrsunternehmen vorzuhaltende Beschwerdemanagement. Dieses muss rund um die Uhr über eine Internetseite erreichbar sein. Weiterhin müssen Anregungen und Beschwerden persönlich im Fahrgastcenter Brühl Mitte, telefonisch und per Briefpost eingereicht werden können. Alle Eingaben werden in eine einheitliche Datenbasis integriert. Nach Eingang der Beschwerde erfolgt immer eine Empfangsbestätigung, soweit diese nicht persönlich vorgetragen wurden. Der Kunde erhält bis spätestens 10 Tage nach Beschwerdeeingang eine Antwort. Sollte dies nicht möglich sein, ergeht ein Zwischenbescheid. Die eingegangenen Beschwerden werden regelmäßig statistisch ausgewertet und auch in ihrer Gesamtheit im Hinblick auf die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen bewertet.

Ergänzend zum Beschwerdemanagement vor Ort in Brühl können sich sowohl Kunden als auch Verkehrsunternehmen an die auf Landesebene angesiedelte Schlichtungsstelle Nahverkehr (snv) wenden, einer unabhängigen Beratungsstelle der Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen und der Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen.³³

Ergänzend zur Auswertung der eingegangenen Beschwerden sind Kundenbefragungen oder kontinuierliche Qualitätskontrollen im Betrieb zu einzelnen Aspekten der definierten Qualität durchzuführen. Die Ergebnisse werden dokumentiert. Hierzu ist eine vertragliche Vereinbarung zwischen Stadt Brühl und Verkehrsunternehmen zu treffen.

Das konzessionierte Verkehrsunternehmen hat den Aufgabenträger bei den Maßnahmen der Qualitätsmessung und –sicherung angemessen zu unterstützen. Fahrgasterhebungen und –befragungen sowie Kontrollfahrten durch eigenes Personal der Stadt Brühl oder von der Stadt Brühl beauftragtes Personal sind zuzulassen und zu unterstützen. Beim Verkehrsunternehmen eingehende Beschwerden müssen für den Aufgabenträger bzw. der von ihm beauftragten Institution dokumentiert werden mit dem Ziel, vorhandene Probleme aufzuarbeiten und zu beseitigen.

³³ www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de/doc12270A.html, Abrufdatum: 16.05.2017.

6 Konzeptionelles Entwicklungskonzept für den Stadtbus Brühl

Das konzeptionelle Entwicklungskonzept für den Stadtbus Brühl wurde im Rahmen der Erstellung des vorliegenden Nahverkehrskonzepts aufgestellt. Es basiert auf der Stadtbusuntersuchung im Jahr 2015, die auch eine Kundenzufriedenheitsbefragung umfasst, auf den Diskussionsergebnissen in den zuständigen politischen Gremien, in denen entsprechende Prüfaufträge formuliert wurden sowie auf der Mängelanalyse im Rahmen dieses Nahverkehrskonzepts. Das strategische Entwicklungskonzept basiert auf folgenden fünf Säulen:

- Beibehaltung des bewährten Rendezvous-Systems und weiterer kundenfreundlicher Ausbau des zentralen Verknüpfungspunktes „Brühl Mitte (Stadtbahn)“
- Verbesserte Anbindung der Bahnhöfe „Brühl“ und „Brühl-Kierberg“ unter Wahrung des Rendezvous-Systems
- Anpassung des Angebots im Hinblick auf die Stadtentwicklung, insbesondere im Brühler Süden sowie Beseitigung von Erschießungslücken entsprechend der Mängelanalyse
- Verbesserung des Angebots am Wochenende unter Wahrung der wirtschaftlichen Möglichkeiten
- Ausbau ergänzender multimodaler Mobilitätsangebote, insbesondere Bike and Ride sowie Einrichtung von Mobilstationen.

Die im Folgenden ausgeführten Aspekte sollen nach Beschlussfassung des Nahverkehrskonzepts umsetzungsorientiert beraten werden:

6.1 Beibehaltung des Rendezvous-Systems und Ausbau des Verknüpfungspunktes „Brühl Mitte (Stadtbahn)“

Das Brühler Stadtbussystem wird auch künftig im Rendezvous-System betrieben, so dass optimale Anschlüsse zwischen allen Stadt-, Regionalbus und der Stadtbahnlinie 18 bestehen. Das Streckennetz ist dahingehend zu überprüfen, dass zur Sicherstellung eines verlässlichen zentralen Anschlussknotens einerseits die Fahrwege der Buslinien 702, 706 und 707 optimiert und modifiziert werden, andererseits Möglichkeiten zur Busbeschleunigung geprüft und umgesetzt werden. Taktlagen und Anschlussbeziehungen im ÖPNV-System werden ebenfalls vor diesem Hintergrund regelmäßig überprüft. Bis auf weiteres soll das 30/60-Minuten-Taktsystem mit teilweisen Linienüberlagerungen beibehalten werden.

Somit wird der Verknüpfungspunkt „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ als zentrale Verknüpfungshaltestelle zwischen Stadtbus, Regionalbus und Stadtbahn in seiner Funktion als zentraler Umsteigepunkt beibehalten und soll weiter gestärkt werden.

Die weiteren angebotenen Service-Leistungen des Fahrgastcenters sowie die optimierte Integration multimodaler Angebote (insbesondere Bike & Ride, Car-Sharing, künftig E-Ladeinfrastruktur) sind ebenfalls Bestandteil der weiteren Stärkung der Funktionen des Verknüpfungspunktes.

Zentrale Bedeutung hat der barrierefreie Ausbau sämtlicher Personenverkehrsanlagen in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“. Dies betrifft die Bahnsteiganlagen der Stadtbahnlinie 18 sowie die Bussteige für die Stadt- und Regionalbuslinien. Mit dem barrierefreien Ausbau der Anlagen für den Busverkehr verbunden ist die Sanierung der Busstraße auf dem zentralen Abschnitt zwischen dem ehemaligen Bahnhofsgebäude und dem nördlichen Kopf der Verkehrsanlage.

Ebenso ist die Einrichtung einer dynamischen elektronischen Kundeninformation, auf dem die Ist-Abfahrzeiten von Stadt- und Regionalbus sowie der Stadtbahn angegeben werden, ist bis spätestens zum 01.10.2019 vorgesehen. Diese Anlage soll auch der Anschlusssicherung, insbesondere in den Abendstunden, dienen.

Folgende infrastrukturelle Maßnahmen sind für den Busbereich des Verknüpfungspunktes „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ zusammenfassend vorgesehen:

- Sanierung der Fahrbahndecke der Busstraße
- Einbau von Hochborden (Kasseler Sonderbord)
- Blindenleitsystem (taktile Leitstreifen und -felder)
- Einrichtung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems
- Geeignete Maßnahmen zur Verhinderung des illegalen Parkens im Bereich der Gastronomie im ehemaligen Bahnhofsgebäude
- Einbau großzügig dimensionierter, beleuchteter und Vandalismus-resistenter Buswartehallen oder Bussteigüberdachungen
- Bereitstellung großzügig dimensionierter Fahrgastinformationsvitrinen an allen drei Bussteigen
- Einheitliche Wegweisung.

6.2 Verbesserte Anbindung des Bahnhofs „Brühl-Kierberg“

Die Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs „Brühl-Kierberg“ muss unter Wahrung des Rendezvous-Systems erfolgen.

Der Bahnhof „Brühl-Kierberg“ hat für eine Anbindung mit einer eigenständigen Buslinie kein wirtschaftliches Potenzial. Relevant sind die Verkehrsrelationen aus Brühl in Richtung Euskirchen / Gerolstein, die nicht von der Regionalbuslinie 985 abgedeckt werden.

Neben der direkten Anbindung durch das AST besteht die Möglichkeit, die Anbindung über eine Aufteilung der Linie 702 zu verbessern. Da die Regionalbahn an Bahnhof „Brühl-Kierberg“ im Grundtakt stündlich verkehrt, lassen sich insbesondere montags bis freitags verbesserte Zuganschlüsse mit bequemeren, kürzerem Fußweg zum und vom Bahnhof durch eine Verlegung einer jeden zweiten Busfahrt vom Mühlenbach auf die Kaiserstraße erreichen.

Diese Fahrten werden neu als „Linie 701“ gekennzeichnet. Durch die kürzere Streckenführung wird zudem der Umlauf der heutigen Linie 702 fahrplantechnisch sicherer und für die Kunden verlässlicher. Die Anbindung der Barbaraschule bleibt sichergestellt. Die Fahrzeiten der modifizierten Linie 702 sind mit dem Bedarf der Schule abzustimmen.

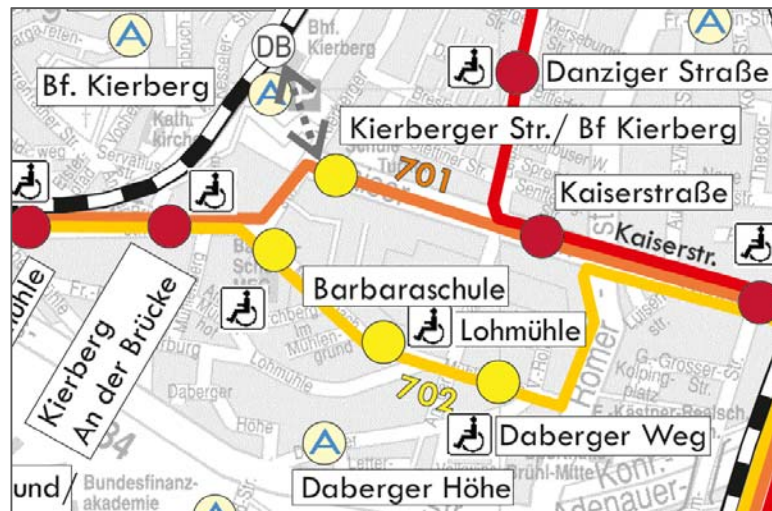
Die Aufspaltung der Linie 702 in zwei Linienäste (siehe Abbildung 6-1) bedingt, dass die Haltestellen im Mühlengraben bei Umsetzung des Konzepts im 60-Minuten-Takt statt wie bisher alle 30 Minuten angefahren werden können. Die Haltestellen „Lohmühle“ sind mit 21 Fahrgästen pro Tag und „Daberger Weg“ mit 25 Fahrgästen pro Tag (jeweils im Jahr 2015) mäßig frequentiert, so dass die Taktreduzierung dort unproblematisch erscheint. Zudem verteilen sich die Fahrgäste auch zum Siedlungsgebiet in Richtung Kaiserstraße, so dass auch die dortige Haltestelle „Kierberger Straße/Bf Kierberg“ genutzt werden kann. Diese Haltestelle befindet sich an der Stelle der heutigen AST-Haltestelle K8 und kann in beiden Fahrrichtungen problemlos eingerichtet werden. An der Haltestelle „Barbaraschule“ steigen 84 Fahrgäste pro Tag ein und aus, die sich dann auf künftig zwei Haltestellen verteilen. Hierzu zählen auch schon heute Umsteiger von und zur Bahn.

Der AST-Verkehr zum Bahnhof Kierberg bleibt von diesen Maßnahmen unberührt.

Mit der Einrichtung der neuen Bushaltestelle „Kierberger Straße/Bf Kierberg“ erhält auch das Wohngebiet längs der Kierberger Straße einen schnelleren Zugang zum Stadtbus.

Die Maßnahme wurde zum 29.01.2018 auf Grundlage eines Beschlusses des Ausschusses für Verkehr und Mobilität am 13.11.2018 umgesetzt.³⁴

Abbildung 6-1: Verbesserte Anbindung des Bahnhofs Kierberg durch Aufspaltung der Linie 702 in die Linien 701 und 702
Quelle: Eigene Darstellung



6.3 Verbesserte Anbindung von „Brühl Bahnhof“ und der Innenstadt

Zur verbesserten Erreichbarkeit des Brühler Bahnhofs an die Brühler Innenstadt und an die Rendezvous-Haltestelle Brühl Mitte erfolgt die Einrichtung eines Citybusses zwischen dem Bahnhof Brühl, der Seniorenresidenz Wetterstein, dem Bereich um das Schloss, dem Markt, der Giesler-Galerie und dem Verknüpfungspunkt „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021. Zu diesem Zeitpunkt werden der Neubau von Rathaus B und die übrige Bebauung des Janshof fertiggestellt sein, so dass der Citybus die geplante Route über den Janshof fahren kann.

Der Brühler Citybus – mit der Linienbezeichnung 700 – ist ein Angebot für alle, die bequem und ohne längere Fußwege die Innenstadt und den Bahnhof erreichen wollen. Hauptzielgruppen, die mit dem Citybus angesprochen werden sollen sind

- Bahnfahrergäste, die am Bahnhof Brühl ankommen und in die Innenstadt wollen bzw. Innenstadtbesucher, die zum Bahnhof wollen:

Dies sind zum einen Pendler, die in Brühl Mitte die Stadtbusse erreichen wollen, sowie solche, die im Einzugsbereich um Brühl Mitte (Balthasar-Neumann-Platz, Bereich Rodderweg / Römerstraße) und der Giesler-Galerie (Uhlstraße, Neubebauung am Kreisel Liblarer Straße) für die der Fußweg zum Bahnhof vergleichsweise lang ist und die das Fahrrad nicht nutzen können oder wollen.

Zum anderen werden Besucher und Gäste der Stadt Brühl angesprochen, denen am Bahnhof ein sofortiges Weiterkommen signalisiert werden soll.

³⁴ Beschlussprotokoll: https://sdnetrim.kdvz-frechen.de/rim4410/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdF-cExjZfuy3VeXTt8ed3vXx9AUKbayzph-CvU9UbyY6sk_pda_T/Beschlusstext_418-2017_-oeffentlich-_Ausschuss_fuer_Verkehr_und_Mobilitaet_13.11.2017.pdf, Abrufdatum: 14.01.2018

Der dichte Fahrplankontakt des Citybusses in Verbindung mit dem Angebot der Linie 930 und zum Teil auch der Linie 703 vermittelt eine unmittelbare Transportkette vom und zum Bahnhof ohne nennenswerte Wartezeiten, auch bei den zahlreichen Verspätungen der Bahn. Das Angebot wird sowohl über die elektronische Fahrplanauskunft sowie über örtliche Fahrgastinformationen vermittelt.

- Innenstadtbesucher, die das vielfältige Einzelhandelsangebot von der Giesler-Galerie bis hin zur Kölnstraße sowie bis zum Balthasar-Neumann-Platz bequem und ohne Mühen nutzen wollen:

Ein dichtes Haltestellennetz und die Präsenz des Citybusses im Kernbereich ermöglichen eine schnelle und unkomplizierte Fortbewegung mit kurzen, barrierefreien Wegen. Somit erhält die Brühler Innenstadt neue Impulse und eine höhere Frequenz.

- Senioren, deren Aktionsradius deutlich vergrößert wird, wenn der Citybus eine Feinerschließung der Innenstadt ermöglicht:

Angesprochen werden nicht nur die Senioren im Haus Wetterstein, an dem unmittelbar eine Haltestelle vorgesehen ist, sondern alle Senioren, für die die Brühler Innenstadt ein attraktiver Wohn- und Aufenthaltsort ist. Der Anteil der über 65-Jährigen beträgt in Brühl rund 20 % bezogen auf die Gesamtbevölkerung.³⁵ Diese werden mobiler und erhalten eine höhere Lebensqualität.

- Touristen, denen der Citybus eine gute Orientierung bietet und signalisiert, dass nahezu die gesamte Innenstadt gut erreichbar ist:

Hierzu zählen in erster Linie Schloss und Marktplatz als zentrale touristische Anlaufstellen sowie wichtige Schwerpunkte der Gastronomie (zum Beispiel „Bermuda-Dreieck“, Bereich um den Stern, Kölnstraße), die in die Streckenführung eingebunden sind.

- Innenstadtbewohner, insbesondere solche, die in Ihrer Mobilität eingeschränkt sind:

Der Citybus erleichtert ihnen das Erreichen von Einkaufs- und Versorgungsgelegenheiten, wenn das zu Fuß gehen oder Rad fahren zu beschwerlich ist, er ermöglicht ebenso die bequeme Verbindung zum Verknüpfungspunkt „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ und zum Zug.

Um all diese Aufgaben wahrnehmen zu können, ist folgendes Betriebskonzept vorgesehen:

- Der Citybus verkehrt mindestens zu den Zeiten, zu denen die Stadtbuslinien auch verkehren. Diese sind montags bis freitags von 6:00 Uhr bis 20:30 Uhr. An Samstagen ist ein späterer Betriebsbeginn ab etwa 8:30 Uhr bis 16:30 Uhr (bzw. bis zum Betriebschluss des Stadtbusbetriebs) vorgesehen.
- Vorgesehen ist ein 15-Minuten-Takt in den Kernzeiten der Nachfrage, da er sich gut in das Stadtbusraster einfügt. Den Berechnungen zugrunde gelegt wurden Taktmuster von 15 und 30 Minuten sowie ein zeitweise auf 15 Minuten verdichteter Mischtakt. Für dieses Angebot werden zwei bis drei Fahrzeuge zuzüglich Ersatzfahrzeug für den laufenden Betrieb benötigt. Durch einen dichten Takt wird den komplexen Anschlussbedingungen und den nicht planbaren Verspätungen am Bahnhof Brühl Rechnung getragen (siehe Anschlussuntersuchung für den Bahnhof Brühl in 3.7).
- Der Citybus ist barrierefrei und muss möglichst einfach aufzufinden und zu benutzen sein. Zentrale Innenstadtbereiche um den Marktplatz sowie das Schloss werden insbesondere für Senioren und in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen deutlich besser erreichbar.
- Der Citybus ist aufgrund der anspruchsvollen städtebaulichen Situation in der Brühler Innenstadt und dem im Nahverkehrskonzept der Stadt Brühl formulierten Ziel eines

³⁵ Stadt Brühl (2017), S.7.

ÖPNV mit Null-Emission emissionsfrei und soll seine Energie aus klimaneutralen Quellen beziehen. Bei einem emissionsfreien Betrieb muss die Möglichkeit zum Laden bzw. Nachladen in Brühl vorgesehen werden. Hierzu muss ein städtebaulich verträglicher und verkehrlich gut gelegener Standort möglichst an den Endpunkten „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ (bevorzugt) oder „Brühl Bahnhof“ gefunden werden. Da die Brennstoffzellentechnologie, wie sie beim Stadtbus verwendet wird, im Einsatzsegment Kleinbus noch nicht erprobt ist, muss hiervon zunächst abgesehen werden. Der Markt für elektrische Mini-busse ist zurzeit noch beschränkt. Daher werden weitere Markterkundungen und Kontaktaufnahmen zu spezialisierten Herstellern³⁶ empfohlen.

Beim geplanten Fahrplanangebot ist mit Betriebskosten in Höhe von ca. 220.000 € pro Jahr zu rechnen.

Abbildung 6-2: Citybus in Tours (Frankreich), Fahrzeugtyp Gruau Microbusse électrique „Bluebus“
Quelle: Eigene Darstellung

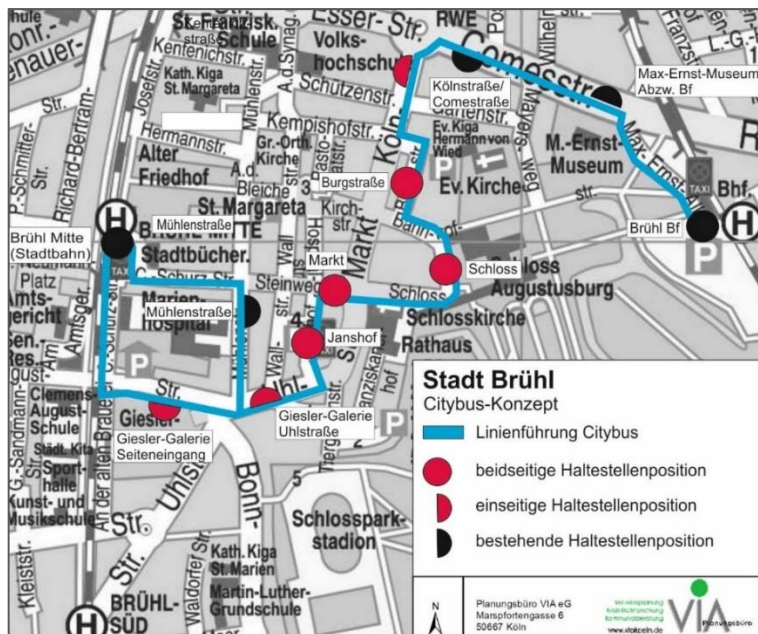


Förderung

Gemäß §13 ÖPNVG NRW kann ein Citybusprojekt mit Landesmitteln gefördert werden. Die Förderquote beträgt 60%. Fördertatbestand sind Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV, zur Errichtung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen. Ebenso können Bundesmittel von bis zu 90% der Projektkosten akquiriert werden. Weitere Förderungen sind gegebenenfalls durch den auf dem Dieselpfahl beschlossenen Mobilitätsfonds möglich.

³⁶ Zum Beispiel Gruau Microbusse électrique „Bluebus“ (6 Meter-Fahrzeug; Einsatzgebiet vorw. Frankreich, 22 Fahrgastplätze, vgl. auch www.bluebus.fr/caracteristiques-techniques, Abrufdatum: 21.09.2017) oder e.GO Mobile AG mit dem Produkt „e.go Mover“, einem elektrischen Kleinbus, entwickelt im Rahmen eines Start Up in Kooperation mit der RWTH Aachen (verfügbar voraussichtlich ab Sommer 2018, 15 Fahrgastplätze, vgl. auch www.e-go-mobile.com/, Abrufdatum: 21.09.2017).

Abbildung 6-3: Streckenführung des Citybusses in Brühl mit Haltestellen
Quelle: Eigene Darstellung



Im Hinblick auf das Bedienungsgebiet, die Bedienungshäufigkeit und den Bedienungszeitraum ist der im Anhang dieses Nahverkehrskonzepts enthaltene Liniensteckbrief für den Citybus mindestens einzuhalten. Der Betreiber des Stadtbusverkehrs hat sämtliche weiteren erforderlichen Maßnahmen für die Einrichtung des Citybus selbst zu ergreifen (z.B. Schaffung Ladeinfrastruktur, Anordnung der Haltestellen und sonstiger baulicher Einrichtungen). Der Betreiber des Stadtbusverkehrs hat zudem als Voraussetzung für die Einrichtung ein detailliertes technisches Umsetzungs- und Betriebskonzept zu erstellen, um insbesondere im Bereich der Fußgängerzonen die Risiken der Bedienung bestmöglich zu berücksichtigen (z.B. Organisation des Wochenmarktes, Organisation anderer Veranstaltungen auf dem Markt; einzusetzende Fahrzeuge bzw. Fahrzeugsysteme).

Relevante Änderungen des Leistungsumfangs ergeben sich durch diese Detailplanung nicht.

Die einzusetzenden Elektrokleinbusse müssen insbesondere bezüglich Passagierkapazität, Reichweite, Wendigkeit und Zugänglichkeit des Fahrgastraumes dem oben beispielhaft genannten »Bluebus« (6 Meter-Fahrzeug; 22 Fahrgastplätze)³⁷ mindestens gleichwertig sein. Die Ausstattung mit Fahrausweisdrucker, Entwerter und Funk muss dem Standard A 1 – beschrieben in Kapitel 5.5 – entsprechen.

.Ausblick

Zur weiteren Verbesserung der Bahnhofsanbindung wird aus gutachterlicher Sicht empfohlen, eine direkte Anbindung der Stadtteile insbesondere im Brühler Süden näher zu überprüfen, da hier die Entfernungen zum Bahnhof relativ weit sind, größere Fahrzeitvorteile gegenüber der Fahrt mit der Linie 18 erzielt werden und so zusätzliche Kunden für den ÖPNV erreicht werden können. Nähere Ausführungen erfolgen im Ausblick zu Kapitel 0.

³⁷ vgl. www.bluebus.fr/caracteristiques-techniques, Abrufdatum: 21.09.2017

6.4 Beseitigung von Erschließungslücken - Anpassung des Angebots im Hinblick auf die Stadtentwicklung

Die Mängelanalyse hat einen Handlungsbedarf bei der Anbindung der wachsenden Wohngebiete im Brühler Süden sowie weitere kleinere Erschließungsmängel bei der Feinerschließung im gesamten Stadtgebiet (siehe Tabelle 3-5) aufgezeigt. Im Laufe der Geltungszeit des vorliegenden Nahverkehrskonzepts wird das Angebot an die aktuellen städtebaulichen Entwicklungen angepasst. Dabei sind die für Dezember 2018 geplanten Angebotsanpassungen durch die Erweiterung des Fahrplanangebots der Stadtbahnlinie 18 zwischen „Brühl Mitte“ und „Brühl-Schwadorf“ zu berücksichtigen und beim Stadtbus Verbesserungen insbesondere im Hinblick auf Fahrplanzuverlässigkeit und Beschleunigung der Anbindungen sowie auf die Beseitigung von Erschließungslücken im Einzugsbereich der Alten Bonnstraße vorzusehen. Diese Verbesserungen werden im sogenannten „Südkonzept“ beschrieben.

Weiterhin wurde die verbesserte Erschließung des BTV-Sportzentrums an der Theodor-Heuss-Straße geprüft.

ÖPNV und Bebauungspläne

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die Belange des ÖPNV systematisch zu berücksichtigen sind. Dies gilt für die Planung neuer Wohngebiete wie auch für Einrichtungen mit nennenswertem Publikumsverkehr. Hier sind die direkte fußläufige Anbindung bestehender sowie die Einrichtung neuer Haltestellen im Vorfeld intensiv zu prüfen und mit den Möglichkeiten einer wirtschaftlichen ÖPNV-Anbindung abzugleichen. Ein wesentlicher Aspekt bei der Erschließung von Entwicklungsgebieten ist die Schaffung von Durchfahrtmöglichkeiten mit Linienbussen in Bezug auf Straßenquerschnitte und Parkanordnung. In den Bebauungsplänen ist daher auch kenntlich zu machen, ob und wo Flächen für Bike and Ride-Anlagen an Haltestellen auszuweisen sind, wenn die Siedlungsbereiche nicht unmittelbar von Buslinien befahren werden können.

Verbesserung der Angebotsqualität im Brühler Süden durch Neuordnung der Stadtbuslinien („Südkonzept“)

Durch die in der Vergangenheit neugeschaffenen Wohngebiete besitzt der Stadtteil Badorf in den letzten Jahren die höchste Wachstumsrate bei der Einwohnerentwicklung im Vergleich zu anderen Stadtbereichen. Im Zuge der Realisierung weiterer Baugebiete im Brühler Süden und der daraus resultierenden steigenden Einwohnerzahlen ist mit einer steigenden Nachfrage zu rechnen, die eine Verbesserung des derzeitigen Stadtbusangebots notwendig macht. Dies betrifft zum einen eine fahrplansichere Ausgestaltung der Buslinien 706 und 707, mit abschnittswisen Verdichtung des derzeitigen Angebots, zum anderen die Verbesserung der Erschließung insbesondere im Bereich des Geildorfer Feldes.

Das künftige Liniennetz im Brühler Süden hat folgende Eckpunkte

- **Einführung der neuen Stadtbuslinie 708** Brühl Mitte (Stadtbahn) – Bonnstraße – Schulzentrum Badorf – Geildorfer Feld – Geildorf – Gallberg – Schleife Nussbaumweg im 60-Minuten-Takt:
 - Hierdurch wird eine Ergänzung und teilweise Verdichtung der heutigen Linien 706 und 707 möglich.
 - Voraussetzung für die fahrplanmäßige Funktionsfähigkeit ist ein störungsfreier Linksabbiegevorgang aus der Otto-Wels-Straße in die Alte Bonnstraße zum Beispiel durch den Bau eines Kreisverkehrs. Dieser wird zum Fahrplanwechsel Dezember 2020 fertiggestellt sein.

- **Stärkung des Rendezvous-Systems:**

Durch Kürzung und Modifikation des Linienwegs der Linie 706 auf die Relation Brühl Mitte (Stadtbahn) – Badorf – Eckdorf sowie der Linie 707 auf die Relation Brühl Mitte (Stadtbahn) – Pingsdorf – Schleife Nussbaumweg können diese Linien verlässlich in das Rendezvous am Verknüpfungspunkt „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ eingebunden werden. Die Linie 707 würde erstmals auch montags bis freitags in beiden Fahrrichtungen einen einheitlichen Takt erhalten.

- **Verbesserung der Anbindungen:**

- 30-Minuten-Takt auf den Abschnitten Brühl Mitte (Stadtbahn) – Bonnstraße – Badorf (Stadtbahn) /Schulzentrum Badorf sowie Brühl Mitte (Stadtbahn) – Pingsdorf, Am Hüldeberg (Richtung stadtauswärts, stadteinwärts kann der derzeitige kurze Fahrplanabstand zur Linie 985 nicht optimiert werden)
- Zusätzlich zweimal stündliche Anbindungen der Haltestellen „Geildorf“ (Einrichtung einer neuen Haltestelle in Fahrrichtung Nussbaumweg), „Robertsstaße/Metzenmacherweg“, „Metzenmacherweg“ sowie „Nussbaumweg“
- Anbindung des Geildorfer Feldes durch eine neue Haltestelle auf der Alten Bonnstraße (in Abstimmung mit dem Baulastträger Straßen.NRW)
- Direkte Anbindung des Schulzentrums neu auch aus Eckdorf und Geildorf

Durch die Neuordnung und Ergänzung der Stadtbuslinien im Brühler Süden wird das Angebot erweitert und stärker an die Bedienungsstandards der nördlichen Stadtbereiche angeglichen.

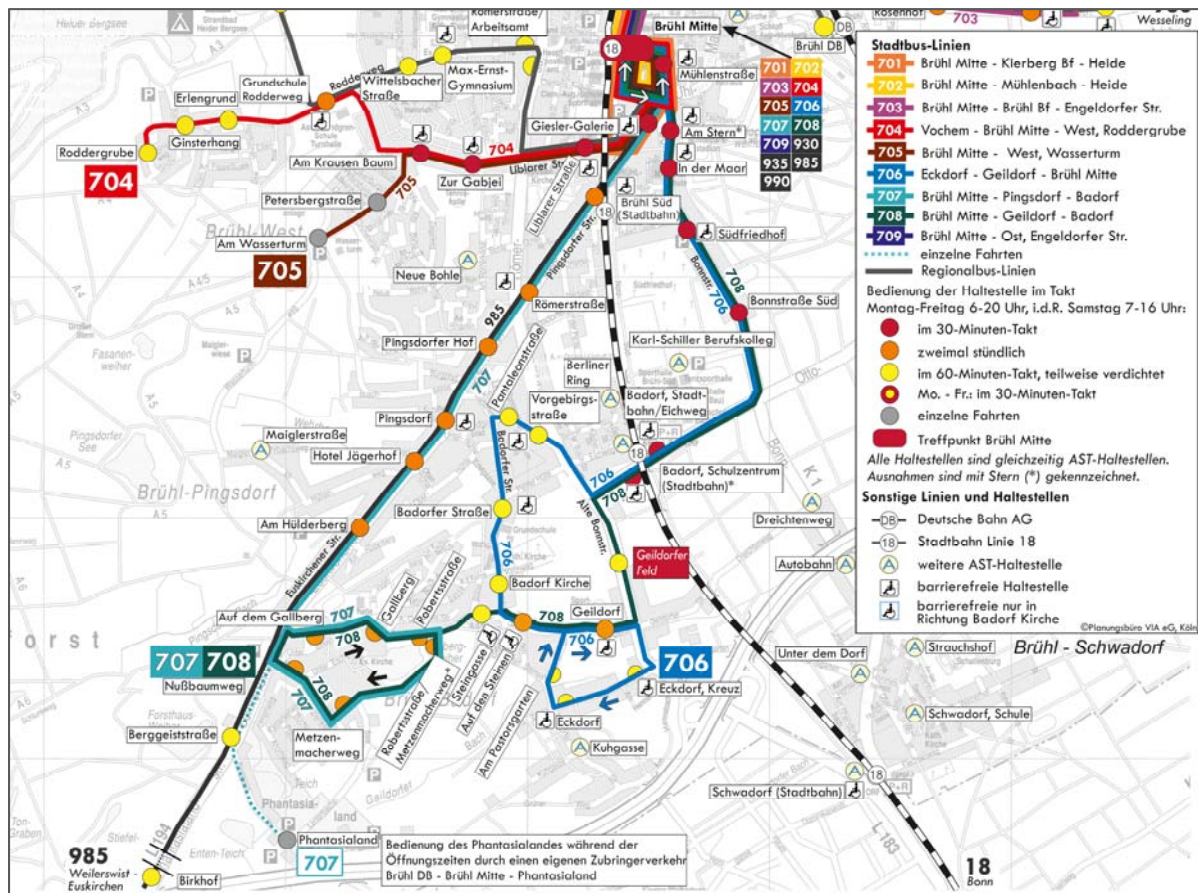
Langfristig ist darüber hinaus in Erwägung zu ziehen, einen zusätzlichen Halt der Stadtbahnlinie 18 zwischen den Haltestellen „Brühl-Badorf“ und „Brühl-Schwadorf“ im Bereich des Geildorfer Feldes näher zu überprüfen. Hierdurch könnte in Abhängigkeit von der künftigen Bautätigkeit in diesem Bereich die örtliche und überörtliche Anbindung der südlichen Stadtbereiche weiter verbessert werden.

Zeitplan

Die Umsetzung des „Südkonzeptes“ soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 erfolgen, da dann der Kreisverkehr K 7/L 183 fertiggestellt sein wird, der hierfür betrieblich erforderlich ist.

Abbildung 6-4 gibt einen Überblick über die Zielvorstellung eines modifizierten Busliniennetzes im Brühler Süden.

Abbildung 6-4: Modifiziertes Liniennetz im Brühler Süden
Quelle: Eigene Darstellung



Ausblick

Weitere Verbesserungen des Angebots im Brühler Süden können mit einer Optimierung der Regionalbusverbindung zwischen Brühl und Weilerswist (Linie 985) verbunden werden (siehe auch Kapitel 6.7). Zielvorstellung der Stadt Brühl ist es, auf der Relation Brühl Mitte – Pingsdorf – Weilerswist einen 30-Minuten-Takt an Werktagen (Montag bis Samstag zu den Bedienzeiten der Stadtbuslinien) und ein 60-Minuten-Takt zu den sonstigen Verkehrszeiten zu schaffen. Zudem sollte die Linie 985 möglichst vollständig in das Rendezvous in Brühl Mitte eingebunden werden. In Höhe des Wanderparkplatzes Schnorrenberg sollte eine zusätzliche Haltestelle auf L 194 eingerichtet werden.

Mit der Ausweitung dieses Angebots wäre eine Anpassung des Angebots auf der Stadtbuslinie 707 erforderlich. Aus gutachterlicher Sicht wird empfohlen, im Falle einer Aufwertung der Linie 985 die Linie 707 als Direktverbindung zwischen dem Brühler Süden und dem Bahnhof Brühl weiterzuentwickeln. Aus Richtung Metzenmacherweg/Nußbaumweg kommend wird eine Linienführung über Auf dem Gallberg – Robertsstraße – Steingasse – Alte Bonnstraße – Otto-Wels-Straße (K7) – Badorf (Stadtbahn) / Umstieg zur Linie 18 – Rheinstraße (L184) – Brühl Bahnhof angestrebt. Hier bestünde die Verknüpfung zum Citybus. Die Fahrten sollten – mindestens im 60-Minuten-Takt – auf die Abfahrzeiten der Züge mit einer hinreichenden Übergangszeit von 8-10 Minuten ausgerichtet werden.

Die beschriebene mögliche Weiterentwicklung des Südkonzepts wird als Option angesehen, um den Brühler ÖPNV noch stärker angebots- und bürgerorientiert auszugestalten. Um die Marktfähigkeit einer direkten Bahnhofsanbindung des Brühler Südens zu eruieren, wird aus

gutachterlicher Sicht empfohlen, vorab einen befristeten Testbetrieb als Pendlerexpress während der Hauptverkehrszeiten zu erproben und Planungen hierzu zeitnah aufzunehmen.

Verbesserte Anbindung BTV-Sportzentrum

Das BTV-Sportzentrum in Brühl-West ist ein bedeutender Verkehrserzeuger, der zurzeit über eine ganztägigen AST-Anbindung an das ÖPNV-Netz der Stadt Brühl eingebunden ist. Die Nachfrage ist äußerst gering. Die nächsten Bushaltestellen sind „FH Bund/BFA“ und „Wittelsbacher Straße“. Beide werden von der Regionallinie 990 Brühl – Erfstadt bedient. Der Fußweg beträgt jeweils ca. 670 Meter. Aufgrund der Lage im bestehenden Straßennetz lassen sich die bestehenden Buslinien zurzeit nicht unmittelbar an das BTV-Sportzentrum heranzuführen.

Als eigenständiges Ziel besitzt das BTV-Sportzentrum kein ausreichendes wirtschaftliches Potenzial für eine Anbindung mit einer eigenständigen Stadtbuslinie, da auch die bestehende Buslinie 704 in Brühl West nicht umgeleitet werden kann. Hierzu müsste ein weiterer Bus eingesetzt werden.

Eine Möglichkeit, den Linienweg der Linie 990 zu verändern, bestünde darin, den nicht als öffentliche Straße gewidmeten Weg „Am Daberger Hof“ zu einer Busstraße umzugestalten. Dies bedingt jedoch eine planrechtliche Veränderung der Widmung. Durch Verschwenkung des Linienwegs der 990 auf diese Busstraße sowie die Führung über Wittelsbacher Straße auf den Rodderweg könnte die Erreichbarkeit des BTV-Sportzentrums erheblich verbessert werden. Aufgrund älterer rechtlicher Verpflichtungen wird dies allerdings auch längerfristig nicht möglich sein.

Alternativ bestünde die Möglichkeit, die Linie 990 über die Theodor-Heuss-Straße zu führen und über die Von-Wied-Straße und die Wittelsbacher Straße auf den Rodderweg zu führen. An der Zufahrt zum BTV-Sportzentrum könnte eine Haltestelle eingerichtet werden. Hierdurch würde die Hochschule des Bundes allerdings nur noch von der Theodor-Heuss-Straße (zurzeit nicht bediente Haltestelle „Winterburg“) angebunden und ist von dort fußläufig nur unkomfortabel und nicht barrierefrei zu erreichen. Diese Anbindung macht allerdings dann Sinn, wenn das Angebot der Linie 990 insgesamt ausgeweitet würde und mögliche zusätzliche Fahrten direkt über die Theodor-Heuss-Straße geführt würden. Dies wird in Kapitel 6.7 näher ausgeführt.

Wenn kein weiterer Handlungsspielraum besteht, wäre zumindest der Fußweg von der Haltestelle „FH Bund/BFA“ zu verbessern. Neben einer optimierten Wegweisung wäre zu prüfen, ob eine verkürzte Wegeführung auf das Gelände des Sportzentrums umsetzbar ist.

6.5 Verbesserung des Angebots am Wochenende

In der Stadtbuserhebung 2015 wurden die Stadtbusnutzer nach Anregungen und Verbesserungsvorschlägen für das Brühler Stadtbussystem gefragt. Eine deutliche Mehrheit der Befragten Kunden sprachen sich für eine Ausweitung des Stadtbusangebots am Wochenende aus. Dies betrifft die Zeiten an Samstagen nach 16:30 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig. Zu diesen Zeiten werden neben dem Angebot der Stadtbahnlinie 18 flächendeckend ausschließlich von allen Haltestellen zwei stündliche AST-Verbindungen angeboten sowie vereinzelte Regionalbusfahrten.

Ab Dezember 2018, zeitgleich zur Ausweitung des Fahrplanangebots auf der Stadtbahnlinie 18 zwischen „Brühl Mitte“ und „Brühl-Schwadorf“, wird das Angebot auf den Stadtbuslinien von 16:30 Uhr bis 18:00 Uhr ausgedehnt.

Für die genannte Verlängerung der Betriebszeit ergeben sich zusätzlich ca. 3.600 Nutzkilometer jährlich.

Nach Umsetzung des modifizierten Liniennetzes im Brühler Süden (siehe Kapitel 0) im Dezember 2020 muss das Angebot sowie die dem entsprechenden Kosten angepasst werden.

6.6 Ausbau multimodaler Mobilitätsangebote

Das ÖPNV-System wird durch Zubringerverkehre mit dem Fahrrad sowie mit dem Pkw ergänzt. Ebenso stellen Car-Sharing-Angebote ein Angebot für diejenigen Verkehrsbedürfnisse dar, die nicht mit Bus und Bahn befriedigt werden können. Die Verknüpfung und Kommunikation der Möglichkeiten multimodaler Mobilitätsketten sind eine wichtige Voraussetzung, um das Verkehrssystem insgesamt effektiver auszugestalten und die Stadt Brühl vom MIV zu entlasten. Die räumliche Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote wird unter anderem durch die Einrichtung von „Mobilstationen“ erfolgen. Die Errichtung erfolgt durch die Stadt Brühl.

Weiterentwicklung von Bike+Ride

Das Fahrrad liefert in Brühl einen zentralen Beitrag zur Erreichung der leistungsfähigen Schienenverkehrsachsen.

Daher soll das Angebot an Bike+Ride-Stellplätzen in den kommenden Jahren, insbesondere an den Zugangsstellen zum Schienenverkehr (Brühler Bahnhöfe und Stadtbahnlinie 18), weiter ausgebaut und qualitativ verbessert werden. Ziel ist es, auch für solche Stadtbereiche einen Zugang zum ÖPNV zu schaffen, die vom Stadtbus wirtschaftlich oder verkehrlich nicht sinnvoll zu erschließen sind.

Die Stadt Brühl plant folgende Maßnahmen:

- Am Bahnhof „Brühl“ ist der Ausbau der Radstation geplant und im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Mobilstation zu sehen.
- Ebenso sollte das vorhandene Angebot zum Fahrradparken an der Radstation Brühl – insbesondere bei einer Kapazitätserweiterung – zur Ergänzung des Stadtbusangebots in Gewerbegebiet Brühl Ost stärker beworben werden. Es kann insbesondere die Mobilität von Mitarbeiter im Schichtbetrieb und zu den Nebenverkehrszeiten verbessern. Somit kann die Bereitstellung kostenintensiver und schwach nachgefragter ÖPNV-Leistungen vermieden werden.
- In „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ ist die Modernisierung der Fahrradabstellanlage geplant. Hier werden zurzeit gering frequentierte Standorte in günstiger gelegene Bereiche verlagert und die Anlagen insgesamt erneuert bzw. saniert.
- Ebenso ist geplant, eine nicht zufriedenstellend ausgelastete Anlage in „Brühl Nord“ zu verlagern.
- Insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der flächenhaften und teilweise nicht vollständig durch den ÖPNV erschlossenen Gewerbegebiete wird die Bereitstellung weiterer Fahrradboxen an den nächstgelegenen Stadtbahnhaltestellen geprüft. Eine entsprechende Untersuchung wird Anfang 2018 durchgeführt; Mittel für die Umsetzung sind eingeplant. Hierdurch soll eine Möglichkeit geschaffen werden, dass Arbeitnehmer im Nachtransport vom Bahnhof mit dem Fahrrad zum Arbeitsplatz gelangen und das Fahrrad über Nacht sicher abstellen können.

Hierzu eignet sich die Stadtbahnhaltestelle „Brühl-Vochem“, von der aus das angrenzende großflächige Gewerbegebiet im Nordosten Brühls gut erreichbar ist. Voraussetzung für ein solches werbewirksame Angebot ist die Herstellung einer sicheren Fahrradroute in das Gebiet jenseits der DB-Strecke (Bereich Hamburger Straße, Eisenwerk).

Zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Ost aus Richtung Wesseling sollte zudem geprüft werden, ob an der Haltestelle „Bergerstraße“ Fahrradabstellanlagen ein-

gerichtet werden können. Arbeitnehmer, die mit der Linie 930 aus dem Bereich Wesseling kommen, können so im Nachtransport mit dem Fahrrad zügig an ihren Arbeitsplatz gelangen.

- Im Zuge des Ausbaus und der geplanten Taktverdichtung der Stadtbahnlinie 18 zwischen „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ und „Brühl-Schwadorf“ voraussichtlich ab Dezember 2018 wird es deutlich attraktiver, das Fahrrad als Zu- und Abbringer zu nutzen. Einzugsbereiche sind die Ortslagen von Brühl Süd, Badorf, Geildorf, Eckdorf und Schwadorf. Daher wird angestrebt, die vorhandenen Abstellanlagen an den Stadtbahnstationen „Brühl Süd“, „Brühl-Badorf“ und „Brühl-Schwadorf“ qualitativ zu verbessern (Sanierung) und zusätzliche Angebote bereitzustellen. Ebenso ist darauf hinzuwirken, dass die Radverkehrsverbindungen im Zulauf auf diese Stationen optimiert und attraktiv gestaltet werden.

Car-Sharing

Eine weitere Möglichkeit, die Mobilität der Bürger ohne eigenes Auto zu verbessern bzw. Mobilität ohne eigenes Auto zu ermöglichen ist die Bereitstellung von Car-Sharing-Angeboten. In der Stadt Brühl gibt es zurzeit ein Car-Sharing-Angebot des Anbieters StattAuto. Dieses ist an der Rendezvous-Haltestelle „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ stationiert und steht dort rund um die Uhr zur Verfügung. In Absprache mit dem Car-Sharing-Anbieter oder anderen Anbietern ist zu prüfen, inwiefern in Brühl ein solches Angebot wirtschaftlich ausgeweitet werden kann. Insbesondere sollten kombinierte Nutzungen von privaten Car-Sharing-Interessenten mit öffentlichen Dienststellen und / oder Gewerbebetrieben in Erwägung gezogen werden, um eine bessere Auslastung der Fahrzeuge und damit eine wirtschaftliche Grundlage des Angebots sicher zu stellen. Es sollte ein nachhaltig ausgelegtes Nutzer- und Betreiber-Modell konzipiert werden, um daraus ein Pilotprojekt zu entwickeln.

Mobilstationen

Mobilstationen sind gestalterisch und funktional aufgewertete Verknüpfungspunkte für die unterschiedlichen Mobilitätsangebote. Je nach Standort werden unterschiedliche Angebote bereitgestellt. Neben den klassischen ÖPNV und SPNV-Angeboten befinden sich Abstellanlagen für Fahrräder (Bike+Ride), gegebenenfalls auch für Pkw (Park+Ride), ein Taxistand, Car-Sharing-Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, Service-Einrichtungen wie Kiosk oder Kundenzentrum o.ä. im Bereich einer Mobilstation. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat im „Handbuch zu Mobilstationen Nordrhein-Westfalen“³⁸ drei Standortkategorien (groß [L], mittel [M], klein [S]) vorgeschlagen und eine idealtypische Ausstattung beschrieben. Aus kommunaler Sicht sei angemerkt, dass jedoch nicht alle Ausstattungsmerkmale der jeweiligen Kategorie erfüllbar sind bzw. diese auch schrittweise eingeführt werden können.

³⁸ Zukunftsnetz Mobilität NRW. Handbuch zu Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. Köln. 2017. http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/handbuch_mobilstationen_2._auf-lage1.pdf, Abrufdatum: 25.09.2017.

Abbildung 6-5: Beispielhafte Ausstattung von Mobilstationen der verschiedenen Größenkategorien
 Quelle und Grafik: Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017), S.28. Abb.2.

	Stationstyp	Verkehrsangebote	Sonstige Ausstattung
S	Mindestens 2 Verkehrsmittel, wenig sonstige Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • Bus und Carsharing-Station • Bus, Fahrradverleihstation und Fahrradabstellanlage 	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Design • Witterungsschutz • Vandalismusschutz • Notruf- / Informationssprechstelle
M	Mindestens 3 Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV, Schnell- / Regionalbus, Carsharing-Station • SPNV, Schnell- / Regionalbus, Fahrradverleihstation und Pkw-Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Design • Witterungsschutz • Vandalismusschutz • Sitzgelegenheiten • Kiosk • W-LAN-Punkt • Notruf- / Informationssprechstelle • Verkaufsautomaten
L	Mehr als 3 Verkehrsmittel, umfassende, sonstige Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV, Straßen- / Stadtbahn, Bus, Carsharing-Station, Fahrradverleihstation und Taxi • SPNV, Schnell- / Regionalbus, Carsharing-Station, Fahrrad-Verleihstation, Fahrradabstellanlage 	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Design • Aufenthaltsraum • Sitzgelegenheiten • Bäckerei • W-LAN-Punkt • Servicepunkt • Ladestationen für E-Pkw • Ladestationen für E-Fahrräder • Öffentliche WC-Anlage • Photovoltaikanlage
	Lagebezogene Add-Ons	<ul style="list-style-type: none"> • Lastenfahrrad • Fernbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Gepäckschließfächer • Stadtplan

Folgende Standorte für Mobilstationen in Brühl sind zu prüfen und in einem weiteren Schritt detailliert zu planen:

- „Brühl Mitte (Stadtbahn)“: Kategorie M / L
- Bahnhof „Brühl“: Kategorie M / L
- Bahnhof „Brühl-Kierberg“: Kategorie S

Derzeit erfolgt im Auftrag des NVR eine Untersuchung aller potenziellen Standorte von Mobilstationen im NVR-Gebiet. Diese Untersuchung erfasst auch die vorgenannten Standorte.

6.7 Harmonisierung des Nahverkehrskonzepts der Stadt Brühl mit der Nahverkehrsplanung des Rhein-Erft-Kreises und der Nachbarkreise

Generell ist anzumerken, dass die Fahrplanabstimmung für die Korridore mit sich überlagernden Stadt- und Regionalbuslinien (insbesondere die Korridore „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ – „Am Hüldeberg“ [Linien 707/985] und „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ – Brühl Ost [Linien 703/930]) frühzeitig vor den jeweiligen Fahrplanwechseln erfolgen muss, um ein konsistentes, kundenfreundliches Verkehrsangebot bereitstellen zu können.

In Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung des Rhein-Erft-Kreises und des Kreis Euskirchen ist dafür Sorge zu tragen, dass das ÖPNV-Angebot in allen von möglichen Veränderungen betroffenen Stadtteilen dem von der Stadt Brühl festgelegten Bedienungsstandard entspricht sowie die Schülerverkehre und die Rendezvous-Anschlüsse in „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ sichergestellt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass Parallelverkehre möglichst vermieden werden und die Effizienz des ÖPNV-Angebots sichergestellt ist.

Nahverkehrsplanung des Rhein-Erft-Kreises

Am 10.12.2015 hat der Kreistag des Rhein-Erft-Kreises den „Nahverkehrsplan 2015-2020“ abschließend beraten und beschlossen. Das Nahverkehrskonzept der Stadt Brühl ergänzt den Nahverkehrsplan für den Geltungsbereich der ausschließlich in der Stadt Brühl verkehrenden Stadtbushlinien und des AST-Verkehrs. Für die in der Stadt Brühl in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Erft-Kreises verkehrenden Regionalbuslinien findet zurzeit die Umsetzung der Maßnahmen des Nahverkehrsplans statt. Ein entsprechendes, vom Rhein-Erft-Kreis vorgelegtes erstes Maßnahmenpaket hat der Ausschuss für Verkehr und Mobilität der Stadt Brühl am 19. September 2017 in modifizierter Form beschlossen und im Dezember 2017 umgesetzt. Die Maßnahmen umfassen den Entfall einzelner nicht oder nur sehr schwach nachgefragter Fahrten sowie die Modifizierung der Fahrplanstruktur auf den Buslinien 930, 935, 985 und 990.

Die Veränderungen umfassen im Einzelnen folgende Maßnahmen:

- **Linie 930:** Abbindung in „Wesseling (Stadtbahn)“ unter Beibehaltung der Durchbindung der Schülerfahrten über „Wesseling (Stadtbahn)“ hinaus, Taktverdichtung zwischen Brühl und Wesseling zu den Hauptverkehrszeiten auf 20 Minuten. Ziel dieser Maßnahme ist eine häufigere Anbindung des Bahnhofs Brühl und eine verbesserte Anschlusskorrespondenz zwischen Zug und Bus.

Aus Brühler Sicht erfolgen nachstehende weitere Anregungen:

- Vereinheitlichung der Betriebszeiten am Wochenende, da der letzte Bus nach Wesseling sonntags bereits um 17:53 Uhr, samstags um 22:26 Uhr und unter der Woche 20:56 Uhr fährt. Ab 20 Uhr fährt das AST zwischen Brühl und Wesseling.
- Zielvorstellung: Täglicher Busverkehr bis mindestens 20:30 Uhr, freitagabends und samstagabends ggf. auch länger.
- **Linie 935:** Streichung einzelner nicht oder kaum nachgefragter Fahrten zu Tagesrandzeiten

Aufgrund der sinkenden Nachfrage der Linie sollte aus Brühler Sicht versucht werden, weitere Fahrgastpotenziale zu aktivieren. Hierzu eignen sich zum Beispiel folgende Maßnahmen:

- Die Linie sollte, wenn möglich, ins Stadtbushrendezvous integriert werden, indem die Fahrzeiten entsprechend verschoben werden. Die 935 sollte grundsätzlich ins Rendezvous eingebunden werden.
- Aus Brühler Sicht ist ebenfalls die Anbindung des Gewerbegebiets Hamburger Str. mittelfristig sinnvoll. Problematisch ist hier jedoch die Findung eines Linienwegs bzw. eines verkehrstechnisch möglichen Haltestellenstandortes.
- **Linie 990:** Systematisierung der Fahrten an Sonn- und Feiertagen, so dass die vier Fahrten einen 120-Minuten-Takt abbilden

Aus Brühler Sicht besteht der Wunsch, eine Fahrplanverdichtung auf der Linie 990 zwischen Brühl Mitte und Erftstadt Bahnhof zu prüfen. Zusätzlich stündlich ergänzende Fahrten auf der Linie 990 sollen die Züge aus Richtung Euskirchen anbinden und in Brühl direkt über die Theodor-Heuß-Straße nach „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ geführt werden. Dort

kann die frühere Haltestelle „Winterburg“ reaktiviert sowie eine weitere Haltestelle im Bereich des BTV-Sportzentrums eingerichtet werden.

- **Linie 985:** Aus Sicht der Stadt Brühl wird anstelle der vorgeschlagenen Streichung einer Abendfahrt an Sonn- und Feiertagen angeregt, die Fahrten analog zur Linie 990 besser zu systematisieren. Es wird angeregt, ein neues Taktraster für die Linie 985 an Sonn- und Feiertagen zu erstellen, wobei auch die Öffnungszeiten des Phantasialandes berücksichtigt werden sollen, um Fahrgäste auch aus und in Richtung Weilerswist und Euskirchen anzusprechen. Auf dieser Grundlage lassen sich zusätzliche Fahrgäste erreichen.

Zur Verbesserung des Nachbarortsverkehrs zwischen Weilerswist und Brühl regt die Stadt Brühl ergänzend beim Rhein-Erft-Kreis an, das Angebot der Regionalbuslinie 985 auf einen 30-Minuten-Takt auszuweiten und den Nahverkehrsplan des Rhein-Erft-Kreises – in Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung des Kreises Euskirchen – fortzuschreiben. Ebenso wünscht die Stadt Brühl im beschriebenen Falle, die Linie 985 möglichst vollständig in das Rendezvous in Brühl Mitte einzubinden. Eine entsprechende Anpassung des „Südkonzepts“ an eine solche Angebotsmodifikation wird im Ausblick zu Kapitel 0 beschrieben.

Kreis Euskirchen

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung des Kreises Euskirchen finden Überlegungen zu einer Anpassung der Bedienungsstandards auch auf den die Kreisgrenzen überschreitenden Linien statt. In diesem Zusammenhang müssen gewünschte Veränderungen am Fahrplangefüge der Linie 985 abgestimmt werden.

Rhein-Sieg-Kreis

Da es zurzeit keine Buslinien in den Rhein-Sieg-Kreis gibt, besteht in diesem Bereich kein Abstimmungsbedarf. Im Hinblick auf eine mögliche Ausweitung des künftig auf Brühler Stadtgebiet verdichteten Taktes der Stadtbahnlinie 18 über Brühl-Schwadorf in Richtung Bornheim und Bonn hinaus sollte eine Abstimmung der zuständigen Aufgabenträger Rhein-Erft-Kreis und Rhein-Sieg-Kreis erfolgen. Aus Sicht der Stadt Brühl ist eine Taktverdichtung in Richtung Süden wünschenswert, um die Erreichbarkeit der Stadt Brühl aus und in Richtung Rhein-Sieg-Kreis und Bonn zu verbessern.

6.8 Anpassung des Schülerverkehrs an Veränderungen der Schullandschaft

Die sich aktuell vollziehende Veränderung der Schullandschaft bedingt teilweise Veränderungen der Anforderungen an den Schülertransport. Insgesamt zeichnet sich längerfristig eine weitere Abnahme der Schülerzahlen bis 2021 von bis zu 5 % ab. Der Rückgang verläuft je nach Schulform allerdings sehr heterogen. Auch ist künftig mit einer weiteren Verschiebung der Schülerzahlen zugunsten der Gymnasien und der Gesamtschule zu rechnen.³⁹

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

- der Schulfahrten auf den Regionalbuslinien in Abstimmung mit dem Rhein-Erft-Kreis sowie bei Kreisgrenzen überschreitenden Linien ggf. mit den benachbarten Aufgabenträgern,
- der Stadtbuslinien insbesondere im Hinblick auf die zur Verfügung stehenden Kapazitäten,

³⁹ Eigene Berechnung nach: Stadt Brühl/biregio (Projektgruppe Bildung und Region): Schulentwicklungsplan Stadt Brühl. Bonn. 2015.

- von ergänzenden Schülerfahrten auf Stadtbuslinien.

Im Zuge der absehbaren Veränderungen bei den Schulangeboten sowie bei den Schülerzahlen ist mittel- bis langfristig mit entsprechenden Modifizierungen des ÖPNV-Angebots im Schülerverkehr zu rechnen.

Für den laufenden Betrieb ist sicherzustellen, dass ein direkter Informationsfluss zwischen Schulen und Verkehrsunternehmen besteht, wenn Änderungen im Schulangebot sowie bei den Schulanfangs- und Endzeiten geplant sind. Die Stadt Brühl lässt dem Verkehrsunternehmen regelmäßig im Vorfeld des jeweils neuen Schuljahres Informationen über anstehende Änderungen in den Schulen in Brühl zukommen, damit die Fahrpläne der schulrelevanten Fahrten bei Bedarf angepasst werden können.

7 Organisation des ÖPNV in Brühl

Auf der Basis einer vertraglichen Vereinbarung wird der Stadtbusverkehr seit 1999 durch die StwB im Auftrag der Stadt Brühl betrieben. Die StwB organisieren derzeit in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger und Eigentümer Stadt Brühl den kommunalen Nahverkehr in den Stadtgrenzen.

Die StwB soll als kommunale Gesellschaft beibehalten werden, da sie insbesondere den Vorteil der Querverbundverrechnung hat, wodurch das strukturelle Defizit des Stadtbusverkehrs zu Teilen ausgeglichen wird. Darüber hinaus hat die Stadt Brühl als Eigentümerin der StwB einen unmittelbaren Zugriff auf die dort zu treffenden Entscheidungen, die die Weiterentwicklung des ÖPNV betreffen. Anpassungen und Fortschreibungen des Leistungsangebots sollen durch den direkten Zugriff auf die StwB zeit- und damit bürgernah im Sinne des Aufgabenträgers realisiert werden können.

7.1 Betriebsführung und Konzessionen

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

Zur Erreichung eines möglichst wirtschaftlichen, betrieblich optimierten Stadtbusverkehrs wurden die Konzessionslaufzeiten der Stadtbuslinien harmonisiert. Die Konzessionslaufzeit der Stadtbuslinien ist bis 30.09.2019 begrenzt, die des AST bis zum 31.12.2023 (siehe Tabelle 7-1). Die Konzessionslaufzeit für das AST soll mit der der Stadtbuslinien harmonisiert werden, so dass sämtliche Linienkonzessionen auf den 30.09.2019 begrenzt sind.

*Tabelle 7-1: Konzessionen im Stadtbusverkehr
Quelle: StwB*

Linie	Linientyp	Konzessionär	Laufzeitende
701*	Stadtbus	StwB/REVG	30.09.2019
702*	Stadtbus	StwB/REVG	30.09.2019
703	Stadtbus	StwB/REVG	30.09.2019
704/705	Stadtbus	StwB/REVG	30.09.2019
706	Stadtbus	StwB/REVG	30.09.2019
707	Stadtbus	StwB/REVG	30.09.2019
709	Stadtbus	StwB/REVG	30.09.2019
782 (AST)	Bedarfsverkehr	StwB	31.12.2023

* = Konzession bzw. Konzessionsänderung beantragt, Veränderungen sind zum 29.01.2018 wirksam

7.2 Linienbündelung aller Stadtbus und AST-Leistungen in einem Los

Die Stadt Brühl als ÖPNV-Aufgabenträger kann sich zur Organisation und Durchführung des ÖPNV des Instruments der Linienbündelung bedienen (vgl. § 9 Abs. 2 PBefG, § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 lit d) PBefG).

Um sowohl den Bus- als auch den AST-Verkehr in einem Linienbündel zu integrieren, ist zunächst durch die StwB mit der Genehmigungsbehörde eine außerordentliche Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten abzustimmen. Somit wird die noch bis zum 31.12.2023 laufende Konzession des AST auf den 30.09.2019 harmonisiert.

Unter Linienbündelung wird die Möglichkeit verstanden, mehrere Linien in einer Genehmigung zu vereinen. Dabei werden diese Linien konzessionsrechtlich zusammengeführt und auch einer gemeinsamen verkehrlichen und wirtschaftlichen Betrachtung unterworfen. Ziel der Linienbündelung ist es, die Tragfähigkeit der einzelnen Linien zu sichern. Im Ergebnis soll ein Ausgleich zwischen ertragsschwachen und ertragreichen Linien erreicht werden.

„Rosinenpickerei“ vermeiden

Zugleich soll damit auch eine sog. „Rosinenpickerei“ vermieden werden – also, dass Genehmigungsanträge nur für die ertragreichen Linien gestellt werden, während die verbleibenden Linien nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Vor dem Hintergrund zunehmenden Wettbewerbs besteht somit ein Instrument, um das „Herauspicken“ wirtschaftlicher Linien und das Abwälzen der Lasten unwirtschaftlicher Linien durch Konzessionsbewerber zu vermeiden. Dem trägt § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 lit. d) PBefG ausdrücklich Rechnung. Das Genehmigungsverfahren wird durch die Linienbündelung grundsätzlich erleichtert. Zugleich wird dadurch die Zuschussbedürftigkeit der Verkehrsleistungen eingegrenzt und der ausdrücklich in § 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG normierte Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit gefördert.

Zudem soll Linienbündelung sicherstellen, dass der ÖPNV unternehmerisch, wirtschaftlich, organisatorisch und im Erscheinungsbild nicht zersplittert wird und den Kunden als Gesamtangebot präsentiert werden kann.

Weitere Gründe für die Linienbündelung und die beabsichtigte Direktvergabe an die StwB sind neben der beschriebenen Abwendung von „Rosinenpickerei“:

Begründung der Linienbündelung

- **Integrierte Verkehrsbedienung:**
Mit der Linienbündelung wird zu einen ein einheitlicher Marktauftritt geschaffen, zum anderen ist so sichergestellt, dass ein einheitlicher und harmonisierter Fahrplan durch ein Verkehrsunternehmen angeboten werden kann.
- **Enge verkehrliche Verflechtung der Stadtbus- und AST-Linien:**
Aufgrund der hohen verkehrlichen Verflechtungen innerhalb der Stadt Brühl muss ein Rendezvous-System angeboten werden, das durch optimale Umsteigemöglichkeiten eine flächenhafte Erschließung des Stadtgebiets möglich macht. Dies funktioniert am besten, wenn Stadtbus und AST von einem Verkehrsunternehmen betrieben werden.
- **Betriebliche Optimierung der Linien:**
Mit einer einheitlichen Umlaufplanung lässt sich eine maximale Wirtschaftlichkeit des Stadtbussystems erreichen. Es erfolgen systematische Liniendurchbindungen, mit denen Pausenzeiten optimiert werden können, indem solche Linien verknüpft werden, die vergleichsweise kurze und vergleichsweise lange Fahrzeiten haben. Somit lässt sich ein stabiler Betrieb erreichen, der zur Wirtschaftlichkeit beiträgt.
- **Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien:**
Da auch die Stadtbuslinien unterschiedlich stark ausgelastet sind, erlaubt eine Zusammenfassung aller Linien in einem System den Betrieb ertragsstärkere und ertragsschwächerer Linien. Die schwächeren Linien könnten alleine nicht betrieben werden, so zum Beispiel die Linie 705 sowie die Linien 703 und 709 an Samstagen. Mit dem Betrieb der schwächeren Linien werden zudem die übrigen Linien gestärkt, da am Rendezvouspunkt Umsteigebeziehungen stattfinden.

Sämtliche im Nahverkehrskonzept definierten Fahr- und Serviceleistungen sind vor dem Hintergrund nach der Entscheidung der Stadt Brühl, die mit diesem Nahverkehrskonzept getroffen wird, von einem Betreiber zu organisieren bzw. zu erbringen. Die Stadtbuslinien sowie das AST in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Brühl einschließlich der im Dezember 2021 neu einzurichtenden Citybus-Linie stellen daher ein Linienbündel im Sinne von § 8a Abs. 2 PBefG dar und sind im Fall einer Auftragsvergabe als Gesamtleistung zu vergeben.

Der vorgesehene öffentliche Dienstleistungsauftrag des Linienbündels „Stadtbus Brühl“ soll über 10 Jahre laufen.

Ergänzungen und Modifikationen im Linienbündel „Stadtbus Brühl“

Im Zuge der Umsetzung der im Nahverkehrskonzept der Stadt Brühl geplanten Veränderungen zur Weiterentwicklung des Stadtbusangebots ist das Los durch folgende Positionen zu ergänzen:

- Einführung der Linie 701 Brühl Giesler-Galerie – Brühl Mitte – Kierberger Straße/Bf Kierberg – Heide im 60-Minuten-Takt sowie Reduzierung des Taktes der Linie 702 auf 60-Minuten; beide Linien ergänzen sich im Wechsel entsprechend der Ausführungen in Kapitel 6.2 gemäß Beschluslage des Ausschusses für Verkehr und Mobilität vom 13.11.2017 – Umsetzung: 29.01.2018
- die Erweiterung des Angebots an Wochenenden entsprechend der Ausführungen in Kapitel 6.5 – geplante Umsetzung: Dezember 2018
- die Veränderungen zur Optimierung des Stadtbusangebots im Brühler Süden, „Südkonzept“ (neue Stadtbuslinie 708, Modifikation der Linien 706 und 707) entsprechend der Ausführungen in Kapitel 0 – geplante Umsetzung: Dezember 2020
- Betrieb eines Citybusses mit elektrisch betriebenen Kleinfahrzeugen in einem 15-Minuten-Takt entsprechend der Ausführungen in Kapitel 6.3 – geplante Umsetzung: Dezember 2021

8 Finanzierung des Stadtbussystems

Im Folgenden werden maßgebliche Rahmenvorgaben, die für die künftige Finanzierung des Stadtbussystems bedeutsam sind, dargestellt soweit dies zum gegenwärtigen Zeitpunkt absehbar ist. Generell ist darauf zu verweisen, dass in Zukunft mit weiteren Kostensteigerungen für den Betrieb des Stadtbusses zu rechnen ist.

Generelle Tendenzen

Kostensteigerungen werden unter anderem in mittelfristig steigenden Personalkosten gesehen, zumal es schon heute sehr schwierig für die ÖPNV-Betriebe ist, qualifiziertes Fahrpersonal zu akquirieren und dauerhaft zu binden. Zudem befindet sich die regionale ÖPNV-Branche einer Wachstumsphase, in der die Aufgabenträger aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes sowie aufgrund der steigenden Nachfrage deutlich mehr Leistungen anfordern. Dies hat direkte Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt, so dass sich die oben beschriebenen Tendenzen verstärken.

Ebenso steigen mit den hohen Anforderungen an einen zukünftig emissionsfreien Betrieb die Kosten bei der Umstellung der Betriebsmittel. Inwieweit diese Kostensteigerung langfristig mit hohen Fördersätzen von Zuwendungsgebern kompensiert werden kann, lässt sich nicht abschließend beantworten.

Einnahmeseitig muss auf die noch offene Einnahmeaufteilung im VRS verwiesen werden. Daher lässt sich keine aussagekräftige verlässliche Prognose hierzu erstellen. Die Ergebnisse der derzeit laufenden VRS-Verbunderhebung 2018 mit den entsprechenden Konsequenzen für die Einnahmeaufteilung dürften erfahrungsgemäß nicht zeitnah verfügbar sein.

Ebenso sind die weiteren Entwicklungen bei den Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr sowie die langfristige Handhabung der Erstattungen für die Beförderung von Schwerbehinderten unsicher.

Trotz dieser Unsicherheiten beabsichtigt die Stadt Brühl aufgrund ihres Engagements für den Umwelt- und Klimaschutz sowie für die Sicherung der Mobilität der Bevölkerung einen qualitativ hochwertigen Ausbau des kommunalen ÖPNV-Systems. Nach dem Ausbau des Stadtbahnangebots soll in den Jahren bis 2021 das Angebot des Stadtbusses maßgeblich gestärkt und ausgebaut werden.

8.1 Fahrleistung

Die Jahreskilometerleistung der Stadtbuslinien bei Beibehaltung des Angebotes im Fahrplanjahr 2017 beträgt rund 332.000 Mio. Nutzkilometer. Im AST-Verkehr sind es rund 56.000 Nutzkilometer im Jahr 2017.

Grundlage der zukünftigen Planungen sind die Ausführungen im „Konzeptionellen Entwicklungskonzept für den Stadtbus Brühl“ (siehe Kapitel 6), in dem bis zum Jahr 2021 kontinuierliche Leistungserweiterungen vorgesehen sind.

Wesentliche Änderungen im Angebot, die zu einer deutlichen Änderung der Fahrleistungen führen, sind mit der Einführung eines Citybusses sowie mit Liniennetzergänzungen im Brühler Süden („Südkonzept“) sowie einer Ausweitung der Wochenendverkehre zu berücksichtigen.

*Tabelle 8-1: Prognose öffentliche Personenverkehrsleistung (Stadtbus, AST) in Brühl in Nutzkilometern pro Jahr
Quelle: StwB*

Personenverkehrsleistung	Datenbezug	Nutzkilometer/Jahr
2015: Stadtbus	Ist-Daten	334.243 Nkm
2015: AST	Ist-Daten	48.790 Nkm
2016: Stadtbus	Ist-Daten	333.708 Nkm
2016: AST	Ist-Daten	52.249 Nkm
2017: Stadtbus	Ist-Daten	332.000 Nkm
2017: AST	Ist-Daten	56.000 Nkm
Prognose Status Quo: Folgejahre nur geringfügige Veränderungen Stadtbus, Ausweitung des AST-Haltestellennetzes (2019)	Prognose	390.000 Nkm
Prognose: Baustein Erweiterung Wochenendverkehr (2018)	Prognose	ca. 5.000 Nkm
Prognose: Baustein "Südkonzept" (2020)	Prognose	ca. 24.000 Nkm
Prognose: Baustein Citybus (2021)	Prognose	ca. 63.000 Nkm

8.2 Betriebskosten

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

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

Es ergibt sich somit ein Fixkostensockel, zu dem sich laufleistungs- und zeitabhängige „variable Kosten“ addieren. Im Rahmen dieses Ansatzes wird vom aktuellen Produktivitätszustand ausgegangen. Um Änderungen dieses Zustands und mögliche Auswirkungen die künftigen Kosten abschätzen zu können, ist eine detaillierte Betrachtung der Einsatzplanung und der einzelnen Kostenpunkte erforderlich, die zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht erfolgen kann.

8.3 Einnahmen

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

8.3.1 Fahrgeldeinnahmen

Die bei der StwB erzielten Fahrgeldeinnahmen gehen in das Einnahmeverfahren des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg ein. Dieses beruht auf VRS-weiten Vollerhebungen, die zuletzt im Jahr 2009 sowie im Jahr 2018 durchgeführt werden bzw. werden sollen und aus denen der Einnahmeanspruch aller beteiligten Verkehrsunternehmen aus dem Vergleich zwischen Verkauf und Nutzungsverhalten der Fahrgäste ermittelt wird.

8.3.2 Ausbildungsverkehrspauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW

Die Ausgleichsleistungen Ausbildungsverkehrspauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW beruhen darauf, dass die Verkehrsunternehmen gesetzlich verpflichtet sind, Schüler zu einem reduzierten Tarif zu befördern. Sie wird gemäß ÖPNV-Gesetz NRW an die Aufgabenträger des ÖPNV weitergeleitet. Der Aufgabenträger Stadt Brühl kann bis zu 12,5% für eigene Zwecke verwenden. 87,5% müssen an Unternehmen des ÖPNV weitergeleitet werden.

8.3.3 Ausgleichsleistungen nach § 148, SGB IX

Gesetzliche Grundlage der Ausgleichsleistung für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten mit gültigem Schwerbehindertenausweis gemäß den Eintragungen im Schwerbehindertenausweis (Wertmarke, Beiblatt) ist § 148 des Neunten Buchs des Sozialgesetzbuchs (SGB IX) – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen.

8.3.4 ÖPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG NRW

Die ÖPNV-Pauschale wird gem. ÖPNVG NRW an die Aufgabenträger des ÖPNV weitergeleitet. Hiervon können bis zu 20% für eigene Zwecke verwendet werden. 80 % müssen an Unternehmen des ÖPNV weitergeleitet werden. Die weiter geleiteten Mittel werden für die Durchführung des ÖPNV im Stadtgebiet verwendet.

ÖPNV-Pauschale ab 2017

„Das Land gewährt den kommunalen Aufgabenträgern ab dem Jahr 2017 eine jährliche ÖPNV-Pauschale in Höhe von 130 Mio. Euro. Die ÖPNV-Pauschalen-Verordnung (ÖPNVP-VO) regelt in § 3 die Höhe und die Verteilung der jährlichen Pauschale für den ÖPNV auf die Aufgabenträger ab dem Jahr 2017.

Ab dem Jahr 2017 werden 90 Prozent der verfügbaren Mittel nach der fahrplanmäßig erbrachten, kapazitäts- und qualitätsbezogen gewichteten Betriebsleistung (im konventionellen Linienverkehr sowie im Bedarfsverkehr), 8 Prozent nach der Einwohnerzahl im Jahr 2014 und 2 Prozent nach der Fläche auf die Zahlungsempfänger verteilt. Die Verteilung soll alle drei Jahre anhand aktualisierter Daten neu festgelegt werden.

Die Zuwendungen werden ohne vorherige Antragstellung bewilligt. Die ordnungsgemäße Verwendung der ÖPNV-Pauschale muss jährlich gegenüber der Bezirksregierung nachgewiesen werden.

Empfänger der ÖPNV-Pauschale sind die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV (Kreise und kreisfreie Städte sowie mittlere und große kreisangehörige Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind). Die Aufgabenträger leiten mindestens 80 Prozent der Pauschale an öffentliche und private Verkehrsunternehmen für Zwecke des ÖPNV (mit Ausnahme des SPNV) weiter. Davon sind mindestens 30 Prozent als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge zu verwenden.

Die verbleibenden Mittel können die ÖPNV-Aufgabenträger für Zwecke des ÖPNV eigenverantwortlich verwenden oder aber an Dritte (z. B. Kommunen zur Verbesserung der baulichen Ausstattung von Haltestellen oder zur ÖPNV-Beschleunigung an LSA) weiterleiten, sofern diese ebenfalls Zwecke des ÖPNV verfolgen.“⁴⁰

8.3.5 Nachfrage und Einnahmesituation im Status Quo

Im Jahr 2015 wurden insgesamt 934.517 Fahrten im kommunalen ÖPNV der Stadt Brühl mit Stadtbus und AST durchgeführt. Die dabei erzielten Fahrgelderlöse lagen bei 1,250 Mio. €.

⁴⁰ www.busse-und-bahnen.nrw.de/service-organisation/finanzierung/oepnv-pauschale/, Abrufdatum: 27.09.2017.

8.4 Nachfrage- und Einnahmeentwicklung

8.4.1 Allgemeine Einschätzung und Bewertung

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

Der ÖPNV hat als wichtige Finanzierungssäulen die Ausgleichsleistungen für die Schüler- und die Schwerbehindertenbeförderung. Da die Beförderungsleistungen im Schülerverkehr teilweise bereits heute rückläufig sind, zieht diese Entwicklung Mindereinnahmen für die Verkehrsunternehmen nach sich. In Brühl gehen die Prognosen im Schulentwicklungsplan bei den Schülerzahlen zunächst von einer Abnahme für das Schuljahr 2021/2022 gegenüber 2015/16 aus.

Neue Angebote führen, sofern sie passgenau sind, zu einer höheren Attraktivität des ÖPNV-Systems und damit zu einer leichten Nachfragesteigerung, die sich allerdings nicht unbedingt in einem merklichen Einnahmezuwachs niederschlagen muss. Dies gilt insbesondere im Freizeit- und Wochenendverkehr, wo erfahrungsgemäß Stammkunden mit Abo-Tickets den ÖPNV intensiver nutzen.

Bei der Bevölkerungsentwicklung wird gemäß der in der Flächennutzungsplanung der Stadt Brühl verwendeten Prognose von einer Bevölkerungszunahme in Höhe von 5,4 % im Zeitraum von 2014 (44.768 Ew) bis 2035 (46.400 Ew) ausgegangen. Insbesondere wegen der Ausweisung neuer Siedlungsbereiche im Brühler Süden, verbunden mit dem positiven Bevölkerungstrend längs der Rheinschiene ist insgesamt mit einer weiteren Zunahme der Bevölkerung zu rechnen.

Vor diesem Hintergrund geht die Stadt Brühl davon aus, dass bei einem langfristig stabilen ÖPNV-Potenzial die Marktausschöpfung für den Stadtbus tendenziell vergrößert wird. Unterstützt wird diese Entwicklung von einem Trend in städtischen Siedlungsgebieten hin zur verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Dieser Trend wird vor allem dann wirksam, wenn das ÖPNV-System – das den SPNV aufgrund der hohen Bedeutung für Pendler – ausdrücklich einschließt, verlässlich ist. Zudem ist auch bei zeitweiligen Schwankungen langfristig mit steigenden Energie- und Treibstoffkosten zu rechnen, was die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für den einzelnen ökonomisch attraktiver macht.

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

8.4.2 Betriebswirtschaftliche Bewertung

Die Betrachtung der Kostendeckung ergibt, dass die Betriebskosten im Jahr 2015 die Einnahmen aus Fahrgelderlösen nach der Einnahmeaufteilung des VRS und Ausgleichsleistungen in erheblichem Maße übersteigen. Bei zu erwartenden weiter steigenden Ausgaben und tendenziell stagnierenden Einnahmen ist tendenziell mit einer weiteren Steigerung der Kostenunterdeckung zu rechnen. Tarifierhöhungen bei einem insgesamt hohen Preisniveau dürften einerseits langfristig am Markt immer schwieriger durchsetzbar sein, andererseits werden Leistungsausweitungen, wie zum Beispiel die Einführung eines Citybusses, aufgrund der steigenden Ansprüche einer immer älter werdenden Bevölkerung sowie der Anforderungen von Umwelt- und Klimaschutz immer drängender.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV insbesondere durch stets attraktive Tarife sowie zielgruppenspezifische Marketingmaßnahmen wird verbunden mit einer marktgerechten Erweiterung

des Leistungsangebots die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen günstig beeinflussen. Flankierende Maßnahmen, wie zum Beispiel die Attraktivierung des überörtlichen Schienenverkehrs (Ausbau der Linie 18, mittelfristig Einrichtung des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX) auf der Rheinstrecke) werden diese Tendenz positiv unterstützen. Eine dadurch verbesserte Marktausschöpfung sowie daraus resultierende Mehreinnahmen werden jedoch nicht ausreichen, um das strukturelle Defizit zu kompensieren. Dieses muss nachhaltig finanziert werden.

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

9 Anhang

9.1 Literatur

- Bezirksregierung Köln: Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln. Textliche Darstellung. Teilabschnitt Region Köln. Köln. 2009.
- Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände: „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“. Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. o. O. 2014.
- Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): ÖPNV: Planung für ältere Menschen. Ein Leitfaden für die Praxis. (= BMVBS-Online-Publikation 09/2010).
- Deuster, Jan (2009): Endspurt zur VO (EG) Nr. 1370/2007: Handlungsbedarf für die Liniengenehmigung (Teil 1). In: InfrastrukturRecht, Heft 9.
- Deutsches Institut für Normung e.V.: DIN EN 13816:2002-07 (D) Transport - Logistik und Dienstleistungen - Öffentlicher Personenverkehr; Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität; Deutsche Fassung EN 13816: 2002. Berlin. 2002.
- Europäische Kommission: Weissbuch. Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem. Brüssel. 2011.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln. 2010.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.: H BVA – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln. 2011.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.: Empfehlungen für die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln. 2013.
- IT.NRW: Bevölkerungsentwicklung im Regierungsbezirk Köln. Düsseldorf. 2014.
- Nahverkehr Rheinland GmbH: Weiterentwicklung des SPNV im NVR unter besonderer Berücksichtigung der Engpassproblematik im Knoten Köln. Anlage zur Vorlage des Hauptausschusses des NVR vom 17.06.2011. Vorlagennummer 2-09-11-2.5. Köln. 2011.
- Nahverkehr Rheinland GmbH: SPNV-Nahverkehrsplan 2016. Anlage 1 zur Ds.-Nr. NVR-10/2016. Köln. 2016.
- Rhein-Erft-Kreis, 85/Amt für öffentlichen Personennahverkehr (Hrsg.): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürger und Bürgerinnen des Rhein-Erft-Kreises. Bergheim. 2013.
- Rhein-Erft-Kreis, 85/Amt für öffentlichen Personennahverkehr (Hrsg.): Nahverkehrsplan 2015 – 2020. Rhein-Erft-Kreis. Bergheim. 2015.
- Stadt Brühl / biregio (Projektgruppe Bildung und Region): Schulentwicklungsplan Stadt Brühl. Bonn. 2015.
- Stadt Brühl / Ökoplan/ Planlokal: Flächennutzungsplan Brühl. Öffentlicher Auftaktveranstaltung. 29.03.2017. [= Präsentationsfolien]. Brühl. 2017.
- Stadt Brühl (2014, 2017): Bevölkerungsstatistik.
- Stadt Brühl / BSV: Klimateilschutzkonzept „Mobilität“ Stadt Brühl. Aachen. 2016.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Fahrgastinformation an Haltestellen und Fahrzeugen. VDV-Schriften 713, 05/06, Köln. 2006.
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg: Qualitätssicherung im VRS, Qualitätshandbuch und VRS-QS-System, Köln. 2005.
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg: Fahrplan 2017. Rhein-Erft-Kreis. Bd. 9. Köln. 2016.
- Zukunftsnetz Mobilität NRW. Handbuch zu Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. Köln. 2017.

9.2 Liniensteckbriefe

Liniennummer	700			
Genehmigungsinhaber	N.N.			
geplante Inbetriebnahme	12.12.2021			
Aufgabenträger	Stadt Brühl			
Linienverlauf	Brühl Mitte – Brühl Markt – Brühl Kölnstraße/Comesstraße – Brühl Bf			
Angebotsform	Kleinbus			
Verkehrliche Funktion	Stadtbuslinie Berufs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer zur Stadtbahn, Zu- und Abbringer zwischen Brühl Bahnhof und der Brühler Innenstadt			
Verknüpfungspunkte	Brühl Mitte (Stadtbahn), Brühl Bahnhof			
Anzahl Fahrwegvarianten	0			
Nutzkilometer p.a.	ca. 63.000 km			
Angebundene Einrichtungen	Marienhospital, Seniorenwohnheim Wetterstein (Kölnstraße), Schloss Augustsburg sowie verschiedene zentrale Einrichtungen in der Innenstadt			
Bemerkungen	Befahrung von innerstädtischen Fußgängerzonen Der Citybus ist vor Ort emissionsfrei und bezieht seine Energie aus klimaneutralen Quellen.			
Gepl. Fahrplanstand	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (FVZ)	05:00 – 06:00 Uhr	--	--	--
Montag – Freitag (HVZ)	06:00 Uhr – 20:30 Uhr	15	42	41
Montag – Freitag (SVZ)	20:30 Uhr – 02:00 Uhr	--	--	--
Samstag (WVZ I)	08:30 Uhr – 16:30 Uhr	15	25	23
Samstag (WVZ II)	16:30 Uhr – 21:00 Uhr	--	--	--
Nachtverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	Fr: 02:00 Uhr – 05:00 Uhr Sa, WoF: 21:00 - 05:00 Uhr	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ III)	06:00 – 02:00 Uhr	--	--	--

Liniennummer	701
Genehmigungsinhaber	StwB / REVG
Genehmigungslaufzeit bis	30.09.2019
Aufgabenträger	Stadt Brühl
Linienverlauf	Brühl Giesler-Galerie – Brühl Mitte – Brühl Nord – Brühl-Kierberg – Brühl-Heide
Angebotsform	Linienbus
Verkehrliche Funktion	Stadtbuslinie Schüler-, Berufs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer zur Stadtbahn, Zu- und Abbringer zwischen Brühl Mitte (Stadtbahn) und Kierberg Bahnhof
Verknüpfungspunkte	Brühl Mitte (Stadtbahn), Brühl Nord (Stadtbahn), Kierberger Str./Bf Kierberg
Anzahl Fahrwegvarianten	0
Nutzkilometer (2018, Prognose)	31.400 km
Angebundene Einrichtungen	Marienhospital, verschiedene Schulen im Bereich Brühl Nord, Melanchton-Grundschule (Kierberg), Maria-Montessori-Förderschule (Heide) sowie verschiedene zentrale Einrichtungen in der Innenstadt
Bemerkungen	Linie wird seit 29.01.2018 eingesetzt. Kombination mit Linie 702 durch umlaufmäßige Verknüpfung an der Haltestelle „Heide Schule“
Geplante Veränderungen	Ab Dezember 2018 wird das Fahrplanangebot an Samstagen im bestehenden Taktgefüge bis 18:00 Uhr erweitert.

Fahrplanstand Dez. 2017	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (FVZ)	05:00 – 06:00 Uhr	--	--	--
Montag – Freitag (HVZ)	06:00 Uhr – 20:30 Uhr	60	14	15
Montag – Freitag (SVZ)	20:30 Uhr – 02:00 Uhr	--	--	--
Samstag (WVZ I)	07:00 Uhr – 16:30 Uhr	60	10	10
Samstag (WVZ II)	16:30 Uhr – 21:00 Uhr	--	--	--
Nachtverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	Fr: 02:00 Uhr – 05:00 Uhr Sa, WoF: 21:00 - 05:00 Uhr	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ III)	06:00 – 02:00 Uhr	--	--	--

Liniennummer	702			
Genehmigungsinhaber	StwB / REVG			
Genehmigungslaufzeit bis	30.09.2019			
Aufgabenträger	Stadt Brühl			
Linienverlauf	Brühl Giesler-Galerie – Brühl Mitte – Brühl Nord – Brühl-Kierberg – Brühl-Heide			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Stadtbuslinie Schüler-, Berufs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer zur Stadtbahn			
Verknüpfungspunkte	Brühl Mitte (Stadtbahn), Brühl Nord (Stadtbahn), Barbaraschule (Bahnhof Kierberg)			
Anzahl Fahrwegvarianten	0			
Nutzkilometer (2016)	32.983,18 km			
Angebundene Einrichtungen	Marienhospital, verschiedene Schulen im Bereich Brühl Nord, Maria-Montessori-Förderschule (Heide) sowie verschiedene zentrale Einrichtungen in der Innenstadt			
Bemerkungen	Kombination mit Linie 701 durch umlaufmäßige Verknüpfung an der Haltestelle „Heide Schule“ Zusätzliche Verstärkerfahrt an Schultagen Heide – Brühl Mitte (Stadtbahn)			
Geplante Veränderungen	Ab Dezember 2018 wird das Fahrplanangebot an Samstagen im bestehenden Taktgefüge bis 18:00 Uhr erweitert.			
Fahrplanstand Dez. 2017	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (FVZ)	05:00 – 06:00 Uhr	--	--	--
Montag – Freitag (HVZ)	06:00 Uhr – 20:30 Uhr	30	14	15
Montag – Freitag (SVZ)	20:30 Uhr – 02:00 Uhr	--	--	--
Samstag (WVZ I)	07:00 Uhr – 16:30 Uhr	30	10	11
Samstag (WVZ II)	16:30 Uhr – 21:00 Uhr	--	--	--
Nachtverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	Fr: 02:00 Uhr – 05:00 Uhr Sa, WoF: 21:00 - 05:00 Uhr	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ III)	06:00 – 02:00 Uhr	--	--	--

Liniennummer	703			
Genehmigungsinhaber	StwB / REVG			
Genehmigungslaufzeit bis	30.09.2019			
Aufgabenträger	Stadt Brühl			
Linienverlauf	Brühl Mitte – Brühl Nord – Max Ernst Museum (Abzw. Bahnhof) – Brühl Ost, Engeldorfer Straße			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Stadtbuslinie vorwiegend Berufsverkehr, teilweise Versorgungsverkehre Stadtverkehr, Zu- und Abbringer zur Stadtbahn, Zu- und Abbringer zwischen Brühl Bahnhof und Gewerbegebiet Brühl Ost			
Verknüpfungspunkte	Brühl Mitte (Stadtbahn), Brühl Nord (Stadtbahn), Max Ernst Museum (Abzw. Bahnhof) mit Fußweg ca. 200m			
Anzahl Fahrwegvarianten	0			
Nutzkilometer (2016)	34.576,03 km			
Angebundene Einrichtungen	Seniorenwohnheim Wetterstein (Kölnstraße), verschiedene Schulen in Brühl Nord, Stadtwerke Brühl sowie verschiedene zentrale Einrichtungen in der nördlichen Innenstadt			
Bemerkungen	Kombination mit Linie 709 durch umlaufmäßige Verknüpfung an der Haltestelle „Engeldorfer Straße“ Durchbindung der Linie mit den Linien 706/707 An Samstagen Ringverkehr in Kombination mit Linie 709, dann keine Bedienung der Haltestellen „Berzdorfer Straße“ und „Engeldorfer Straße“			
Geplante Veränderungen	Ab Dezember 2018 wird das Fahrplanangebot an Samstagen im bestehenden Taktgefüge bis 18:00 Uhr erweitert.			
Fahrplanstand Dez. 2017				
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (FVZ)	05:00 – 6:00 Uhr	E	--	1
Montag – Freitag (HVZ)	06:00 Uhr – 20:30 Uhr	60	14	16
Montag – Freitag (SVZ)	20:30 Uhr – 02:00 Uhr	--	--	--
Samstag (WVZ I)	07:00 Uhr – 16:30 Uhr	60	8	2
Samstag (WVZ II)	16:30 Uhr – 21:00 Uhr	--	--	--
Nachtverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	Fr: 02:00 Uhr – 05:00 Uhr Sa, WoF: 21:00 - 05:00 Uhr	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ III)	06:00 – 02:00 Uhr	--	--	--

Liniennummer	704					
Genehmigungsinhaber	StwB / REVG					
Genehmigungslaufzeit bis	30.09.2019					
Aufgabenträger	Stadt Brühl					
Linienverlauf	Brühl West Roddergrube – Brühl Mitte – Brühl Nord – Brühl-Kierberg – Brühl-Vochem					
Angebotsform	Linienbus					
Verkehrliche Funktion	Stadtbuslinie Schüler-, Berufs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer zur Stadtbahn					
Verknüpfungspunkte	Brühl Mitte (Stadtbahn), Brühl Nord (Stadtbahn)					
Anzahl Fahrwegvarianten	0					
Nutzkilometer (2016)	103.131,98 km					
Angebundene Einrichtungen	Marienhospital, verschiedene Schulen im Bereich Brühl Nord, Kunst- und Musikschule, Melanchtonschule (Förderschule; Kaiserstraße), Seniorenwohnanlage in Brühl-Kierberg (Bitterfelder Straße) sowie verschiedene zentrale Einrichtungen in der Innenstadt					
Bemerkungen (optional)	Zusätzlich Einsatz eines morgendlichen Früh-Expresses Vochem – Brühl Nord - Engeldorfer Straße (Gewerbegebiet) zur Stunde 5, starke Nutzung durch Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen					
Geplante Veränderungen	Ab Dezember 2018 wird das Fahrplanangebot an Samstagen im bestehenden Taktgefüge bis 18:00 Uhr erweitert.					
Fahrplanstand Dez. 2017						
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten		Rückfahrten	
			<i>Roddergrube</i>	<i>Vochem</i>	<i>Roddergrube</i>	<i>Vochem</i>
Montag – Freitag (FVZ)	05:00 Uhr – 06:00 Uhr	E	--	--	--	1
Montag – Freitag (HVZ)	06:00 Uhr – 20:30 Uhr	30 / 60	21	29	22	30
Montag – Freitag (SVZ)	20:30 Uhr – 02:00 Uhr	--	--		--	
Samstag (WVZ I)	07:00 Uhr – 16:30 Uhr	30 / 60	11	19	12	20
Samstag (WVZ II)	16:30 Uhr – 21:00 Uhr	--	--		--	
Nachtverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	Fr: 02:00 Uhr – 05:00 Uhr Sa, WoF: 21:00 - 05:00 Uhr	--	--		--	
Sonn-/Feiertag (WVZ III)	06:00 – 02:00 Uhr	--	--		--	

Liniennummer	705			
Genehmigungsinhaber	StwB / REVG			
Genehmigungslaufzeit bis	30.09.2019			
Aufgabenträger	Stadt Brühl			
Linienverlauf	Brühl Mitte (Stadtbahn) – Brühl West Wasserturm			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Stadtbuslinie Freizeit- und teilweise Versorgungsverkehr, Ergänzung und Verdichtung der Linie 704 auf dem Abschnitt „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ – „Am Krausen Baum“ Stadtverkehr, Zu- und Abbringer zur Stadtbahn			
Verknüpfungspunkte	Brühl Mitte (Stadtbahn)			
Anzahl Fahrwegvarianten	0			
Nutzkilometer (2016)	11.584,13 km			
Angebundene Einrichtungen	Kletterwald „Schwindelfrei“, Kunst- und Musikschule sowie verschiedene zentrale Einrichtungen in der Innenstadt			
Bemerkungen	Umlaufmäßige Verknüpfung mit Linie 704			
Geplante Veränderungen	Ab Dezember 2018 wird das Fahrplanangebot an Samstagen im bestehenden Taktgefüge bis 18:00 Uhr erweitert.			
Fahrplanstand Dez. 2017	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (HVZ)	ca. 09:00 Uhr –19:30 Uhr	E	7	7
Montag – Freitag (SVZ)	19:30 Uhr –02:00 Uhr	--	--	--
Samstag (WVZ I)	09:00 Uhr – 16:30 Uhr	60	8	8
Samstag (WVZ II)	16:30 Uhr –21:00 Uhr	--	--	--
Nachtverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	Fr: 02:00 Uhr – 05:00 Uhr Sa, WoF: 21:00 - 05:00 Uhr	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ III)	06:00 – 02:00 Uhr	--	--	--

Liniennummer	706			
Genehmigungsinhaber	StwB / REVG			
Genehmigungslaufzeit bis	30.09.2019			
Aufgabenträger	Stadt Brühl			
Linienverlauf	(Brühl Nord –) Brühl Mitte (Stadtbahn) – Bonnstraße – Brühl-Badorf (– Phantasialand)			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Stadtbuslinie Schüler-, Berufs-, Versorgungs, Freizeitverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer zur Stadtbahn			
Verknüpfungspunkte	Brühl Mitte (Stadtbahn), Badorf Schulzentrum (Stadtbahn), [Brühl Nord (Stadtbahn)]			
Anzahl Fahrwegvarianten	3			
Nutzkilometer (2016)	50.273,10 km			
Angebundene Einrichtungen	Phantasialand, Schulzentrum Badorf, Freizeitwiese, Tanzsportzentrum Grundschulen in Badorf und Brühl Süd, Südfriedhof, Marienhospital sowie verschiedene zentrale Einrichtungen in der südlichen und zentralen Innenstadt			
Bemerkungen	Einzelne Verlängerungen im Berufs- und Schülerverkehr bis zum Phantasialand Morgendliche Durchbindung einer Verbindung bis Brühl-Ost über Haltestelle „Max Ernst Museum (Abzw. Bf)“ Umlaufmäßige Verknüpfung mit den Linien nach Brühl Ost (703/709) Zusätzliche Verstärkerfahrten an Schultagen Durch Überlagerung mit der Linie 707 werden im Bereich Badorf einzelne Haltestellen zweimal pro Stunde angefahren Teilweise Verlängerungen von Schülerfahrten bis Brühl Nord			
Geplante Veränderungen	Ab Dezember 2018 wird das Fahrplanangebot an Samstagen im bestehenden Taktgefüge bis 18:00 Uhr erweitert. Mit Inbetriebnahme des Südkonzeptes im Dezember 2020 wird das Leistungsvolumen um ca. 8.700 Nkm p.a. reduziert.			
Fahrplanstand Dez. 2017	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (FVZ)	05:00 – 6:00 Uhr	E	--	1
Montag – Freitag (HVZ)	06:00 Uhr – 20:30 Uhr	60	17	16
Montag – Freitag (SVZ)	20:30 Uhr – 02:00 Uhr	--	--	--
Samstag (WVZ I)	07:00 Uhr – 17:00 Uhr	60	10	10
Samstag (WVZ II)	17:00 Uhr – 21:00 Uhr	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ III)	--	--	--	--
Nachtverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	Fr: 02:00 Uhr – 05:00 Uhr Sa, WoF: 21:00 - 05:00 Uhr	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ III)	06:00 – 02:00 Uhr	--	--	--

Liniennummer	707
Genehmigungsinhaber	StwB / REVG
Genehmigungslaufzeit bis	30.09.2019
Aufgabenträger	Stadt Brühl
Linienverlauf	Brühl Mitte (Stadtbahn) – Brühl-Pingsdorf – Brühl-Badorf – Brühl-Geildorf – Brühl-Eckdorf
Angebotsform	Linienbus
Verkehrliche Funktion	Stadtbuslinie Schüler-, Berufs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer zur Stadtbahn
Verknüpfungspunkte	Brühl Mitte (Stadtbahn), Brühl Süd (Stadtbahn), [Brühl Nord (Stadtbahn)]
Anzahl Fahrwegvarianten	0
Nutzkilometer (2016)	47.989,33 km
Angebundene Einrichtungen	Marienhospital, verschiedene Seniorenheime im Bereich Brühl-West bzw. Pingsdorf sowie verschiedene zentrale Einrichtungen in der südlichen und zentralen Innenstadt
Bemerkungen	Frühfahrt zur Stunde 5 mit Anschluss an den Frühexpress der Linie 704 ins Gewerbegebiet Engeldorfer Straße an der Haltestelle „Brühl Nord (Stadtbahn)“, Umlaufmäßige Verknüpfung mit den Linien nach Brühl Ost (703/709) Abstimmung des Fahrplans mit der Regionalbuslinie 985 zwischen „Brühl Mitte (Stadtbahn)“ und „Am Hülderberg“ Durch Überlagerung mit der Linie 706 werden im Bereich Badorf einzelne Haltestellen zweimal pro Stunde angefahren Zusätzliche Verstärkerfahrten an Schultagen Teilweise Verlängerungen von Fahrten bis Brühl Nord für den Schülerverkehr, im morgendlichen Schülerverkehr Durchbindung einer Fahrt von Wesseling (Linie 930) zum Schulzentrum Badorf
Geplante Veränderungen	Ab Dezember 2018 wird das Fahrplanangebot an Samstagen im bestehenden Taktgefüge bis 18:00 Uhr erweitert. Mit Inbetriebnahme des Südkonzeptes im Dezember 2020 wird das Leistungsvolumen um ca. 10.500 Nkm p.a. reduziert.

Fahrplanstand Dez. 2017	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (FVZ)	05:00 Uhr – 6:00 Uhr	E	--	1
Montag – Freitag (HVZ)	06:00 Uhr – 20:30 Uhr	60	13	17
Montag – Freitag (SVZ)	20:30 Uhr – 02:00 Uhr	--	--	--
Samstag (WVZ I)	07:30 Uhr – 17:00 Uhr	60	9	10
Samstag (WVZ II)	17:00 Uhr – 21:00 Uhr	--	--	--
Nachtverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	Fr: 02:00 Uhr – 05:00 Uhr Sa, WoF: 21:00 - 05:00 Uhr	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ III)	06:00 – 02:00 Uhr	--	--	--

Liniennummer	708			
Genehmigungsinhaber	N.N.			
geplante Inbetriebnahme	13.12.2020			
Aufgabenträger	Stadt Brühl			
Linienverlauf	Brühl Mitte (Stadtbahn) – Bonnstraße— Brühl-Geildorf – Brühl-Badorf			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Stadtbuslinie Schüler-, Berufs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr Stadtverkehr, Zu- und Abbringer zur Stadtbahn			
Verknüpfungspunkte	Brühl Mitte (Stadtbahn), Badorf Schulzentrum (Stadtbahn)			
Anzahl Fahrwegvarianten	0			
gepl. Nutzkilometer p.a.	ca. 45.000 km			
Angebundene Einrichtungen	Schulzentrum Badorf, Freizeitwiese, Tanzsportzentrum Grundschule in Brühl Süd, Südfriedhof, Marienhospital sowie verschiedene zentrale Einrichtungen in der südlichen und zentralen Innenstadt			
Bemerkungen	Durch Überlagerung mit den Linien 706 und 707 wird im Bereich Badorf und Bonnstraße die Bedienung auf zwei stündliche Fahrten verdichtet.			
Gepl. Fahrplanangebot	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (FVZ)	05:00 Uhr – 6:00 Uhr	E	--	1
Montag – Freitag (HVZ)	06:00 Uhr – 20:30 Uhr	60	13	17
Montag – Freitag (SVZ)	20:30 Uhr – 02:00 Uhr	--	--	--
Samstag (WVZ I)	07:30 Uhr – 18:00 Uhr	60	11	12
Samstag (WVZ II)	18:00 Uhr – 21:00 Uhr	--	--	--
Nachtverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	Fr: 02:00 Uhr – 05:00 Uhr Sa, WoF: 21:00 - 05:00 Uhr	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ III)	06:00 – 02:00 Uhr	--	--	--

Liniennummer	709			
Genehmigungsinhaber	StwB / REVG			
Genehmigungslaufzeit bis	30.09.2019			
Aufgabenträger	Stadt Brühl			
Linienverlauf	Brühl Mitte (Stadtbahn) – Jordanstraße – Brühl Ost, Engeldorfer Straße			
Angebotsform	Linienbus			
Verkehrliche Funktion	Stadtbuslinie vorwiegend Berufsverkehr, teilweise Versorgungsverkehre Stadtverkehr, Zu- und Abbringer zur Stadtbahn, Zu- und Abbringer zwischen Brühl Bahnhof und Gewerbegebiet Brühl Ost			
Verknüpfungspunkte	Brühl Mitte (Stadtbahn), Brühl Nord (Stadtbahn)			
Anzahl Fahrwegvarianten	0			
Nutzkilometer (2016)	19.765,33 km			
Angebundene Einrichtungen	Seniorenwohnheim Wetterstein (Kölnstraße), verschiedene Schulen in Brühl Nord, Jugendkulturhaus CULTRA, Stadtwerke Brühl sowie verschiedene zentrale Einrichtungen in der nördlichen Innenstadt,			
Bemerkungen	Kombination mit Linie 703, umlaufmäßige Verknüpfung an der „Engeldorfer Straße“ Durchbindung der Linie mit den Linien 706/707 An Samstagen Ringverkehr in Kombination mit Linie 703, keine Bedienung der Haltestellen „Berzdorfer Straße“ und „Engeldorfer Straße“			
Geplante Veränderungen	Ab Dezember 2018 wird das Fahrplanangebot an Samstagen im bestehenden Taktgefüge bis 18:00 Uhr erweitert.			
Fahrplanstand Dez. 2016				
	Bedienungszeit	Takt in Min	Hinfahrten	Rückfahrten
Montag – Freitag (FVZ)	05:00 – 6:00 Uhr	E	1	--
Montag – Freitag (HVZ)	06:00 Uhr – 20:30 Uhr	60	15	14
Montag – Freitag (SVZ)	20:30 Uhr – 02:00 Uhr	--	--	--
Samstag (WVZ I)	07:00 Uhr – 16:00 Uhr	60	2	8
Samstag (WVZ II)	16:00 Uhr – 21:00 Uhr	--	--	--
Nachtverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	Fr: 02:00 Uhr – 05:00 Uhr Sa, WoF: 21:00 - 05:00 Uhr	--	--	--
Sonn-/Feiertag (WVZ III)	06:00 – 02:00 Uhr	--	--	--

Liniennummer	782		
Genehmigungsinhaber	StwB / REVG		
Genehmigungslaufzeit bis	31.12.2023		
Aufgabenträger	Stadt Brühl		
Linienverlauf	Flächendeckende Bedienung von zurzeit 108 Haltestellen im gesamten Stadtgebiet Brühl		
Angebotsform	Linienbedarfsverkehr mit Anrufsammel-Taxen (AST) Flächendeckend einheitliche Abfahrzeiten für alle Haltestellen mit Ausnahme der Anschlussverkehre von den Bahnstationen „Brühl“ und „Brühl-Kierberg“		
Verkehrliche Funktion	Stadtverkehr Ergänzung des Stadtverkehrs in Festbedienung zu Zeiten und in Gebieten mit schwacher Verkehrsnachfrage sowie zur Anbindung der Bahnstationen „Brühl“ und „Brühl-Kierberg“ Anbindung der Stadt Wesseling im Schwachlastverkehr nach 20:00 Uhr		
Verknüpfungspunkte	Bahnstationen „Brühl“, Brühl-Kierberg“ sowie alle Stadtbahnhaltestellen im Brühler Stadtgebiet		
Anzahl Fahrwegvarianten	Linienwegungebundener Verkehr		
Abgerufene Fahrplankilometer (2016)	ca. 52.000 km		
Nachfrage	ca. 16.000 Personen		
Angebundene Einrichtungen	Über die Anbindung der auch durch den Linienbedarfsverkehr bedienten Bushaltestellen hinaus: BTV-Sportzentrum, Karlsbad, Kletterturm Brühl, Nordfriedhof, Phantasialand		
Bemerkungen	Bushaltestellen werden in der Regel nur außerhalb der Bedienungszeiten des Buslinienverkehrs angefahren Zusätzliche Bedienung von zehn gesondert gekennzeichneten AST-Haltestellen im Ganztagsbetrieb aufgrund örtlicher Besonderheiten Spezielle Regelungen für die Relation Brühl-Heide / Brühl-Kierberg – Haltestelle „Thüringer Platz“, die Bedienung im Gewerbegebiet Brühl Ost Anwendung eines speziellen AST-Tarifs gemäß Anlage 15 der Tarifbestimmungen des VRS/ Anlage 15 Die Konzessionslaufzeit des AST wird mit der der Stadtbuslinien auf den 30.09.2019 harmonisiert. Mit der Erweiterung des Fahrplanangebots auf den Stadtbuslinien an Samstagen ab 18 Uhr ab Dezember 2018 wird das AST-Angebot entsprechend angepasst und zwischen 16 Uhr und 18 Uhr dort zurück genommen, wo künftig Stadtbusse verkehren.		
Fahrplanstand Dez. 2016	Bedienungszeit	Takt in Min	Anzahl Fahrten pro Stunde
Montag – Freitag (FVZ)	05:00 – 6:00 Uhr	30	2
Montag – Freitag (HVZ)	06:00 Uhr – 20:30 Uhr	30	2
Montag – Freitag (SVZ)	20:30 Uhr – 02:00 Uhr	30	2
Samstag (WVZ I)	07:00 Uhr – 16:00 Uhr	30	2
Samstag (WVZ II)	16:00 Uhr – 21:00 Uhr	30	2
Nachtverkehrszeit (NaVZ) Fr, Sa und vor Wochenfeiertagen	Fr: 02:00 Uhr – 05:00 Uhr Sa, WoF: 21:00 - 02:00 Uhr Sa, WoF: 02:00 - 05:00 Uhr	60 30 60	1 2 1
Sonn-/Feiertag (WVZ III)	06:00 – 02:00 Uhr	30	2
Individuelle Fahrplanlagen an den Haltestellen Bahnhöfen „Brühl“ und „Brühl-Kierberg“ je nach Zuganschlüssen ein oder zwei Fahrten pro Stunde			

9.3 Stellungnahme der städtischen Behindertenbeauftragten zum Nahverkehrskonzept für die Stadt Brühl (2017 - 2025)

FB 50

Behindertenbeauftragte

den 13.02.2018

An

FB 80

z.H. Herrn Kalle

Herr Kalle (FB 80) gab mir das im Bearbeitungsstand vom 15.01.2018 entwickelte Nahverkehrskonzept für die Stadt Brühl des Planungsbüros VIA zur Kenntnisnahme. Er bat mich darum, das Konzept nach Kriterien der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum zu beurteilen.

Das vorliegende Konzept beschreibt und erfüllt im Wesentlichen, auch für Menschen mit Behinderung, die öffentlichen Räumen aufsuchen, die erforderlichen Kriterien zur Umsetzung einer Barrierefreiheit nach den entsprechenden DIN-Vorschriften.

Hinsichtlich der barrierefreien Ausgestaltung der zukünftigen Haltestellen (hier besonders Pkt. 5.6 „Mindeststandards für Haltestellen“) sollte hinsichtlich der Gestaltung des Info-Textes nochmals mit dem Seh- und Blindenverband NRW oder mit dem Berufsförderwerk Düren für sehbehinderte und blinde Menschen Kontakt aufgenommen und abgefragt werden, welche Infos für diesen Personenkreis am sinnvollsten an den jeweiligen Haltestellen sind.

Als städtische Behindertenbeauftragte unterstütze ich insgesamt die gemachten Ausführungen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum im vorliegenden Konzept.

gez.

Rempe

Behindertenbeauftragte