

3 Finanzierungs- und Investitionsplanung

3.1 Abschätzung der Betriebskosten

Methodik zur Abschätzung der Betriebskosten

Die Abschätzung der Veränderung der Betriebskosten zwischen dem Status quo und dem Entwicklungskonzept⁷⁵ erfolgte mit Hilfe des Programmsystems VISUM/ LLE im Rahmen einer Modellrechnung unter Zugrundelegung der heutigen ÖPNV-Unternehmensstruktur im Kreis Coesfeld.

Die Abschätzung der Betriebskosten erfolgte mit spezifischen Kostenkennwerten differenziert für den Linienverkehr und den bedarfsgesteuerten Verkehr.

Zu berücksichtigen ist, dass die Ergebnisse der Modellrechnung nur untereinander vergleichbar sind und eine Vergleichbarkeit dieser Werte mit den spezifischen Kostenkennwerten der heutigen Verkehrsunternehmen nicht ohne weiteres möglich ist⁷⁶.

Bei der Abschätzung der **Betriebskosten des Linienverkehrs** wurden Kostenparameter für Wegekosten, Zeitkosten sowie Fahrzeugfixkosten angesetzt.

Die Ermittlung dieser Kostenparameter erfolgte auf der Grundlage von durchschnittlichen Kostenkennwerten im Regionalverkehr⁷⁷, die in Ausschreibungen erzielt werden (Marktpreise). Diese Kostenparameter können von den unternehmensspezifischen Kostenparametern der heutigen Verkehrsunternehmen abweichen. Der Ansatz einheitlicher Kostenparameter in der Modellrechnung ist erforderlich, um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Modellrechnung zu ermöglichen, was mit unternehmensspezifischen Kostenparametern nicht gewährleistet ist.

Mit einer modellhaften Umlaufplanung auf Basis der heutigen Unternehmensstruktur⁷⁸ erstellte das Verkehrsmodell eine Kostenberechnung für das Liniennetz „Status quo“ sowie das Liniennetz „Entwicklungskonzept“⁷⁹. Die vom Verkehrsmodell errechnete Fahrzeugumlaufbildung muss dabei nicht mit den tatsächlich heute von den Verkehrsunternehmen realisierten Fahrzeugumläufen übereinstimmen.

75 Liniennetz und Bedienungsangebot einschließlich der im Entwicklungskonzept definierten Maßnahmen (ohne Prüfaufträge).

76 Der Ansatz eines einheitlichen Kostenparameters in der Modellrechnung ist erforderlich, um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Modellrechnung zu ermöglichen. Die Kostenparameter können von den unternehmensspezifischen Kostenparametern der Verkehrsunternehmen abweichen.

77 Im Verkehrsmodell sind folgende Kostenparameter als Vergleichswerte (Erfahrung aus anderen vergleichbaren Nahverkehrsräumen) angesetzt worden:
Fahrzeugfixkosten: 40.000 €/ Jahr (Reservefahrzeuge: 30.000 €/ Jahr),
Zeitkosten (Personal): 20 €/ Stunde,
Wegekosten: 0,5 €/ Kilometer.

78 Linienübergreifende Umläufe werden jeweils nur verkehrsunternehmensintern (z.B. RVM-Linien im Kreis Coesfeld) gebildet.

79 Vgl. Nr. 75.

Bei der Abschätzung der Veränderung der Betriebskosten haben ausschließlich Linien des Linienverkehrs im Kreis Coesfeld Berücksichtigung gefunden, die sich in der Aufgabenträgerschaft der Münsterlandkreise⁸⁰ befinden. Nicht berücksichtigt wurden der Bürgerbus-Verkehr Olfen sowie die NachtBus-Verkehre⁸¹. Die Kosten der kreisgrenzenüberschreitenden Linien in benachbarte Kreise wurden kreisgrenzenscharf entsprechend der Verkehrsleistung im eigenen Kreisgebiet dem Kreis Coesfeld zugeteilt.

Bei der Abschätzung der **Betriebskosten des bedarfsgesteuerten Verkehrs** wurden mit Hilfe des Programmsystems VISUM/ LLE die Veränderungen der Verkehrsleistungen bezogen auf die maximal abrufbaren Fahrplankilometer⁸² ermittelt. Eine Unwägbarkeit bei der Kostenabschätzung bedarfsgesteuerter Verkehre ist, insbesondere bei neu eingerichteten Verkehren, die tatsächliche Entwicklung der Nachfragekennwerte (Abrufgrad, durchschnittliche Reiseweite). Daher ist bei der Kostenabschätzung das komplette (theoretisch abrufbare⁸³) Fahrplankilometerangebot einer Linie, ohne Berücksichtigung des spezifischen Abrufgrades und der mittleren Fahrtlänge, ermittelt und gegenübergestellt worden..

Auf Basis der Fahrplankilometer wurden mit einem einheitlichen Kostenparameter (Vollkostensatz pro Fahrplankilometer)⁸⁴ die Veränderung der Betriebskosten abgeschätzt.

Veränderung der Fahrplanleistungen Linienverkehr

Die nachfolgende Tabelle 20 zeigt linienbezogen die Veränderung der Fahrplankilometer und Fahrplanstunden⁸⁵ für die Maßnahmenlinien des Linienverkehrs im Vergleich von Status quo und Entwicklungskonzept.

80 Unberücksichtigt bleibt z. B. die Linie 292 Olfen – Datteln(Aufgabenträgerschaft Kreis Recklinghausen).

81 Eigenständige bzw. in den Münsterlandkreisen unterschiedliche Finanzierung.

82 Theoretischer Abrufgrad von 100 % des gesamten Linienweges.

83 Vgl. 82.

84 Vollkostensatz TaxiBus: 1,50 €/ Fahrplankilometer. Der Kennwert des Vollkostensatzes entspricht einem durchschnittlichen in Ausschreibungen zu erzielenden Wert (Marktpreise) im TaxiBus-(AST-) Verkehr. Enthalten sind die Fixkosten für Fahrzeuge, die fahrleistungsbezogenen Kosten (Kilometerleistung) sowie die zeitbezogenen Kosten (Zeitkosten Fahrpersonal).

85 Die Veränderung der „unproduktiven“ Kilometer und Stunden (Leerkilometer/ -stunden) z.B. für Überführungs- Aus- und Einrückfahrten sowie der Fahrzeugbedarf ist nur über das gesamte Verkehrsgebiet zu betrachten und daher nicht linienbezogen darstellbar.

■ **Tabelle 20:** Vergleich Fahrplankilometer/-stunden Status quo/ Entwicklungskonzept Linienverkehr

Linie	Bilanz Fahrplankilometer			Bilanz Fahrplanstunden		
	Fahrplan-kilometer/Jahr Status quo	Fahrplan-kilometer/Jahr Entwicklungs-konzept	Veränderung Fahrplan-kilometer / Jahr	Fahrplan-stunden/Jahr Status quo	Fahrplan-stunden/Jahr Entwicklungs-konzept	Veränderung Fahrplan-stunden / Jahr
580	ca. 117.500 km	ca. 158.000 km	+ ca. 40.500 km	ca. 3.000 h	ca. 4.200 h	+ ca. 1.200 h
751	ca. 72.000 km	ca. 104.000 km	+ ca. 32.000 km	ca. 2.500 h	ca. 4.000 h	+ ca. 1.500 h
761	ca. 106.000 km	ca. 84.000 km	- ca. 22.000 km	ca. 2.600 h	ca. 2.500 h	- ca. 100 h
781	ca. 78.000 km	ca. 103.000 km	+ ca. 25.000 km	ca. 2.300 h	ca. 3.100 h	+ ca. 800 h
Summe			+ ca. 75.500 km			+ ca. 3.400 h

Veränderung der Fahrplansleistungen bedarfsgesteuerter Verkehr

Die Tabelle 21 zeigt den Vergleich der Fahrplankilometer auf den relevanten bedarfsgesteuerten Linien, die durch eine Maßnahme betroffen sind. Hierbei ist das komplette (theoretisch abrufbare) Bedienungsangebot (Fahrplankilometer) einer Linie, ohne Berücksichtigung des spezifischen Abrufgrads und der mittleren Fahrtlänge, dargestellt.

■ **Tabelle 21:** Vergleich Fahrplankilometer Status quo/ Entwicklungskonzept bedarfsgesteuerter Verkehr

Linie	Bilanz Fahrplankilometer (komplettes Bedienungsangebot der Linien)		
	Fahrplan-kilometer/Jahr Status quo	Fahrplan-kilometer/Jahr Entwicklungs-konzept	Veränderung Fahrplan-kilometer / Jahr
T57	ca. 16.000 km	ca. 35.000 km	+ ca. 19.000 km
T65	ca. 74.000 km	ca. 51.000 km	- ca. 23.000 km
T89	ca. 54.000 km	ca. 49.000 km	- ca. 5.000 km
Summe			- ca. 9.000 km

Abschätzung der Veränderung der Betriebskosten im Linienverkehr & bedarfsgesteuerten Verkehr

Bei der Umsetzung aller im Entwicklungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen ist im Bereich des Linienverkehrs mit einem Anstieg der Betriebskosten um ca. 3,8 % gegenüber dem Status quo zu rechnen.

Im Bereich des bedarfsgesteuerten Verkehrs ist in Folge der Umsetzung aller Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes mit einer Reduzierung der Betriebskosten von ca. 1,4 % gegenüber dem Status quo zu rechnen.

In der Gesamtbetrachtung (Linienverkehr & bedarfsgesteuerter Verkehr) ist unter Zugrundelegung der Umsetzung aller Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes für den Kreis Coesfeld mit einem Anstieg der Betriebskosten von ca. 3,5 % zu rechnen.

Zu berücksichtigen ist, dass sich die Abschätzung der Veränderung der Kostenkennwerte auf die Umsetzung aller im Maßnahmenkonzept (vgl. Kapitel

1.4.4) dargestellten Maßnahmen bezieht. Sollten nur einzelne Maßnahmen des Maßnahmenkonzeptes bzw. einzelne Maßnahmen eines „Maßnahmenpakets“⁸⁶ realisiert werden, ist unter Umständen mit ca. 10 - 20 % höheren Kosten zu rechnen⁸⁷.

Maßnahmen, die aufgrund eines unmittelbaren Zusammenhanges als „Maßnahmenpakete“ möglichst zeitgleich umgesetzt werden sollten, sind:

- Maßnahmen Linien 751 und 761
- Maßnahmen Linien 580 und T 65

3.2 Bewertung Veränderung der Betriebskosten

Insgesamt ist mit einem um ca. 3,5 % höheren Betriebskostenbedarf für den ÖPNV im Kreis Coesfeld im Vergleich zum Status quo in Folge der Umsetzung aller im Entwicklungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen zu rechnen. Geringfügigen Einsparungen im Bereich des bedarfsgesteuerten Verkehrs stehen zusätzliche Verkehrsleistungen beim Linienverkehr gegenüber.

Die Reduzierungen im Bereich des bedarfsgesteuerten Verkehrs sind auf die Maßnahmen der Linien T 65 und der T 89 zurückzuführen. Die Neuausrichtung der Linienwegführung der Linie T 65, direkte Verbindung zwischen Dülmen und Nottuln ohne Anbindung von Rorup, reduziert die Verkehrsleistung der TaxiBus-Linie und verbessert die Verbindung zwischen beiden Städten/Gemeinden. Voraussetzung für den Wegfall der Anbindung von Rorup an Dülmen durch die T 65 ist allerdings die Umsetzung der Maßnahme Linie 580.

Mit der Neuausrichtung der Linienwegführung der Linie T 89, Anbindung der Gemeinde Rosendahl an Billerbeck, kann eine geringfügige Reduzierung der Fahrplankilometerleistung im Bereich des Kreisgebietes Coesfeld erzielt werden⁸⁸. Die bessere Anbindung Rosendahls an Billerbeck, u.a. ein Wunsch der Gemeinden Rosendahl und Billerbeck, steht der Wegfall der Verbindung nach Laer und Altenberge im Kreis Steinfurt gegenüber (u.a. Anschluss an die S70 Richtung Münster). Diese Relation verzeichnet allerdings eine insgesamt geringe Nachfragestruktur, ein Grundangebot bleibt zudem mit der Linie 771 erhalten. Die heutige Anbindung in Richtung Münster, Anschluss der T 89 an den S70 in Laer, wird durch den neuen Anschluss der T 89 in Billerbeck an die Bahn Richtung Münster kompensiert.

Die zusätzlichen Verkehrsleistungen beim bedarfsgesteuerten Verkehr sind auf die längere Linienwegführung der T 57 über Vinnun zurück zu führen,

86 Maßnahmen, die aufgrund des unmittelbar bestehenden Zusammenhang der Umsetzung zeitgleich umgesetzt werden sollten.

87 Bei Umsetzung nur einzelner Maßnahmen ist zu erwarten, dass von den betriebsdurchführenden Verkehrsunternehmen höhere Kostenwerte angesetzt werden, müssen.

88 Die Gesamtverkehrsleistung dieser Linie, einschließlich den Leistungsanteilen im Bereich des Kreises Steinfurt, reduziert sich durch den Wegfall der Linie im Kreis Steinfurt deutlich.

wodurch eine bessere ÖPNV-Anbindung Vinnums erzielt und festgestellte ÖPNV-Angebotsdefizite reduziert werden können.

Den Einsparungen im Bereich des bedarfsgesteuerten Verkehrs stehen höhere Betriebskosten im Bereich des Linienverkehrs gegenüber.

Der zusätzliche Kostenbedarf beim Linienverkehr ist insbesondere auf die Maßnahme der Linie 580 (neu: R 58) Coesfeld - Dülmen⁸⁹ zurück zu führen. Auch durch die Maßnahmen der Linien 751 und 781 entfallen auf den Kreis Coesfeld zusätzlich Verkehrsleistungen, während bei der Linie 761 trotz der Angebotsergänzungen am Samstag in Folge der neuen Linienwegführung geringere Verkehrsleistungen im Kreisgebiet Coesfeld anfallen.

Den zusätzlichen Betriebskosten der Linien 580, 761 und 781 sind allerdings auch mögliche positive Effekte, eine durch die Einführung des RegioBus-Standards (1h-Takt) sowie die Linienwegbeschleunigung (751/ 761) zu erwartende höhere Potenzialausschöpfung/ Fahrgastnachfrage und in Folge dessen auch voraussichtlich höhere Einnahmen, gegenüber zu stellen. Mit der Einführung des qualitativ hochwertigen RegioBus-Standards im Stundentakt wird auf diesen neuen Relationen im Kreis Coesfeld ein münsterlandweit erfolgreiches Produkt vorgehalten. Bei der Linie 580 ist unter Umständen auch eine sukzessive Umsetzung denkbar⁹⁰.

89 Aufwertung zum RegioBus (1h-Takt).

90 1. Schritt Linienwegänderung, 2. Schritt Angebotsergänzung Montag – Freitag, 3. Schritt Angebotsergänzung Samstag.