

Kreis Coesfeld

Ökonomische Bewertung S90/91/92

Kurzfassung - 28.01.2005

Auftraggeber
Kreis Coesfeld
Friedrich-Ebert-Straße 7
48653 Coesfeld

Auftragnehmer
Planungsgruppe Nord
Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung
Dörnbergstraße 12
34119 Kassel
Telefon 05 61 /8 07 58-0
Telefax 05 61 /8 07 58-58



1 Ausgangssituation

Die SchnellBus-Linie S 90/ 91/ 92 zwischen Lüdinghausen, Senden und Münster verzeichnete in den zurückliegenden Jahren eine steigende Fahrgastnachfrage. Die Ursache für die Nachfragesteigerung kann u.a. in der Bevölkerungsentwicklung in den Umlandgemeinden des Oberzentrums Münster und den steigenden Stadt-Umland-Verkehren gesehen werden. Es ist davon auszugehen, dass das hochwertige ÖPNV-Angebot der S 90/ 91/ 92 in Richtung Münster durchaus ein mitentscheidendes Kriterium bei der Wohnstandortwahl darstellte.

In Folge der Nachfragesteigerung wurde das Bedienungsangebot der S 90/ 91/ 92 insbesondere in der Hauptverkehrszeit (HVZ) lastrichtungsbezogen, morgens Richtung Münster und nachmittags in Richtung Senden, verdichtet. Zwischen Senden und Münster verkehren in der Hauptverkehrszeit derzeit drei SchnellBus-Fahrten, in einzelnen Spitzenstunden sogar fünf Fahrten. Zudem werden einzelne Fahrten in der Hauptverkehrszeit zusätzlich durch ein zweites folgendes Fahrzeug direkt verdichtet.

Die im SchnellBus-Verkehr bestehende Sitzplatzgarantie begrenzt die Beförderungskapazität der Fahrzeuge, was in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Verdichterfahrten zur Bewältigung der Fahrgastnachfrage erfordert. Problematisch gestaltet sich in diesem Zusammenhang, dass für ÖPNV-Fahrzeuge, in denen nicht jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung steht, auf der Autobahn eine Höchstgeschwindigkeit von 60km/h gilt. Dadurch kann die Fahrplansicherheit der SchnellBus-Linie S 90/ 91/ 92 beeinträchtigt werden¹.

1.1 Liniennetz im S 90/ 91/ 92-Korridor

Im Hinblick auf die Modifikation der Bedienungskonzeption der S 90/ 91/ 92 sind folgende ÖPNV-Linien mit zu berücksichtigen:

- R15 Münster - Albachten - Senden:
Montag bis Freitag und Samstag (bis 15.00 Uhr) im 1h-Takt.
Der Linienabschnitt Albachten - Senden wird ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2003 mit Ausnahme einzelner Fahrten an Schultagen nicht mehr bedient.
- 612 Bösensell - Senden - Ottmarsbocholt:
Montag bis Freitag 1h-Takt, Samstag im 1h-Takt (TaxiBus).

¹ Das betriebsführende Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, durch den Einsatz von Verstärkerfahrten die Sitzplatzgarantie kurzfristig wieder sicherzustellen.

- R41 Ottmarsbocholt - Amelsbüren - Münster:
Montag bis Freitag & Samstag (bis 16.00 Uhr) im 1h-Takt, Sonntag im 2-Takt.
- Kursbuchstrecke 425 Münster - Dülmen:
Nahverkehrsangebot (RE²/RB) Montag - Sonntag im 30-Minuten-Takt.
Haltepunkte in Albachten³ und Bösensell.

1.2 Bedienungsangebot S 90/ 91/ 92

Die SchnellBus-Linie S 90/ 91/ 92 verkehrt von Münster über Senden nach Lüdinghausen im Kreis Coesfeld. Zwischen dem Kreuz Münster Süd und der Anschlussstelle Senden verkehrt die S 90/ 91/ 92 bis Bösensell auf der Autobahn (BAB 43). Es werden drei unterschiedliche Linienwege befahren:

- S 90: (Lüdinghausen - Senden, Kanal -) Senden, Busbahnhof - Münster⁴
- S 91: (Lüdinghausen -) Senden, Kanal - Senden, Busbahnhof - Münster⁵
- S 92: Lüdinghausen - Senden, Kanal - Münster⁶

■ **Tabelle 1:** Betriebszeitfenster S 90/ 91/ 92

Montag - Freitag	Samstag	Sonntag
5.30 Uhr - 21.00 Uhr	6.30 Uhr - 19.30 Uhr	8.30 Uhr - 21.30 Uhr

■ **Tabelle 2:** Bedienungsangebot S90/91/92

Linienabschnitt	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag
Senden - Münster	30-Minuten-Takt (6.00 Uhr - 9.00 Uhr 10/20-Minuten-Takt (12.00 Uhr - 18.30 Uhr 3 Fahrten/Std.)	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt
Lüdinghausen - Senden	30-Minuten-Takt (6.00 Uhr - 9.00 Uhr 20-Minuten-Takt)	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt

In Fahrtrichtung Münster ist an den Haltestellen innerhalb Münsters kein Zustieg möglich. In Gegenrichtung darf an diesen Haltestellen nur zugezogen werden.

2 RE: RegionalExpress, RB: RegionalBahn.

3 RE hält nicht in Albachten

4 S90 verkehrt zeitweise über Senden hinaus nach Lüdinghausen

5 S91 verkehrt zeitweise über Senden hinaus nach Lüdinghausen

6 Ohne Anbindung Senden, Busbahnhof

In den SchnellBus-Fahrzeugen wird dem Fahrgast eine Sitzplatzgarantie gewährt. Die Fahrzeuge verfügen über besondere Ausstattung/Services wie z.B. Klimaanlage, Audioanlage, Leseservice u.ä.

1.3 Fahrzeugbedarf

Für das derzeitige Bedienungsangebot werden in der Grundlast Montag - Freitag fünf Fahrzeuge sowie maximal acht Verdichterfahrzeuge in der Hauptverkehrszeit benötigt.

Die Verdichterfahrzeuge fahren dabei jeweils lastrichtungsbezogen als Fahrplanfahrt. In Gegenrichtung verkehren sie als Überführungsfahrt wieder zurück zum nächsten Einsatzpunkt.

Am Samstag werden vier Fahrzeuge, an Sonn- und Feiertagen zwei Fahrzeuge eingesetzt.

1.4 Fahrgastnachfrage

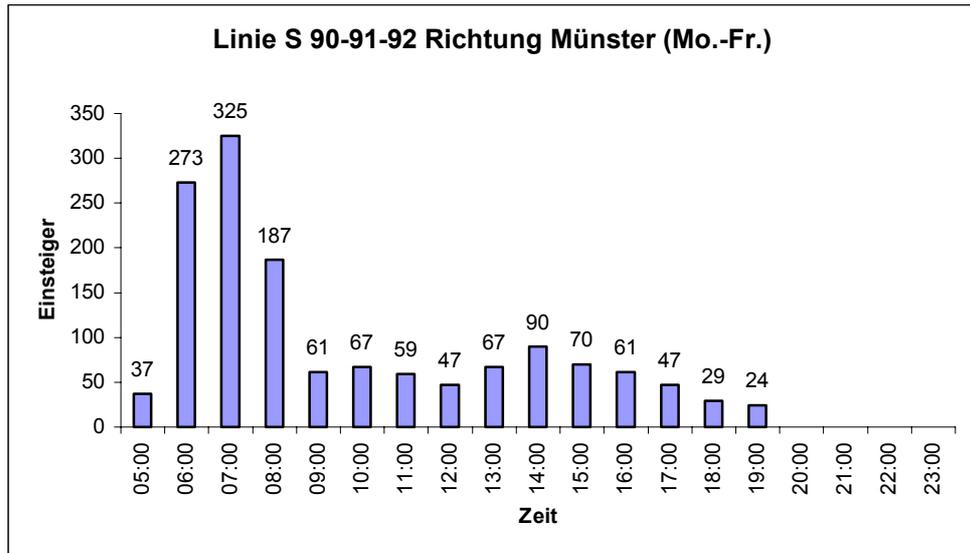
Bei einer Fahrgasterhebung der Regionalverkehr Münsterland GmbH im Jahr 2002 (4. Quartal) wurden die in der nachfolgenden Tabelle 3 dargestellten Fahrgastzahlen erfasst.

■ **Tabelle 3:** Gezählte Einsteiger Linie S 90/91/92 an Montag-Freitag, Samstag und Sonntag

Linie und Fahrtrichtung	Einsteiger Mo.-Fr. (Tageswert)	Einsteiger Samstag	Einsteiger Sonntag
Münster	1.444	496	296
Lüdinghausen	1.397	509	242
Summe	2.841	1.005	539

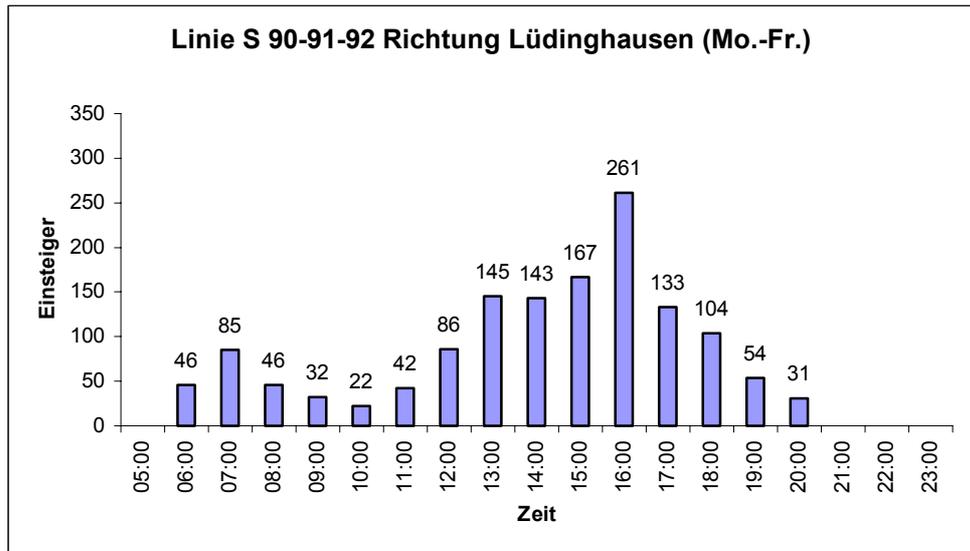
Montags bis freitags zeigt sich bei der zeitlichen Verteilung der Fahrgastnachfrage eine deutliche lastrichtungsbezogene Konzentration in der Hauptverkehrszeit morgens Richtung Münster und nachmittags Richtung Senden/-Lüdinghausen.

■ **Abbildung 1: Tagesgangdiagramm Einsteiger Linie S 90/91/92 Richtung Münster (Mo.-Fr.)**



Quelle: RVM-Erhebung Jahr 2002

■ **Abbildung 2: Tagesgangdiagramm Einsteiger Linie S90/91/92 Richtung Lüdinghausen (Mo.-Fr.)**



Quelle: RVM-Erhebung Jahr 2002

Die maximale Fahrgastnachfrage einer Fahrt montags - freitags liegt bei 73 Fahrgästen, insgesamt ca. 8 % der Fahrten verzeichneten Fahrgastzahlen mit mehr als 50 Personen. Am Samstag liegt die maximale Auslastung einer Fahrt bei 78 Fahrgästen, ca. 3 % der Fahrten verzeichnen Fahrgastzahlen mit mehr als 50 Personen. Am Sonntag wird eine Fahrt mit mehr als 50 Fahrgästen erfasst.

In Münster ist eine Konzentration der haltestellenbezogenen Fahrgastnachfrage am Hauptbahnhof, Ludgeriplatz und Altstadt (Bült) festzustellen.

1.5 Kostenabschätzung

Zu berücksichtigen ist, dass es sich bei den Kostenabschätzungen für den Status quo sowie die Entwicklungsvarianten um eine modellhafte Berechnung der Kostensituation handelt. Die hierfür verwendeten Kostenparameter sind im Vorfeld mit dem Verkehrsunternehmen Regionalbus Münsterland GmbH (RVM) abgestimmt worden.

Die modellhafte Kostenberechnung gewährleistet eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse für den Status quo sowie der Entwicklungsvarianten untereinander. Die errechneten Kosten des Status quo orientieren sich an einem Kostenniveau, das die RVM unter Wettbewerbsbedingungen künftig erreichen könnte. Somit sind die Ergebniswerte nicht mit den derzeitigen Kosten der RVM für die Linie S 90/ 91/ 92 vergleichbar.

Kostenabschätzung Bedienungsangebot Status quo

Für die Kostenabschätzung des Status quo wird das Bedienungsangebot der S 90/91/92 mit Fahrplanstand 15.12.2002 zugrunde gelegt. Die Kostenabschätzung beruht auf Leistungswerten des betriebsführenden Unternehmens RVM. Berücksichtigt wurden bei den Fahrzeugkosten die Qualitätsstandards der heute eingesetzten Schnellbusse. Betriebsführungskosten sind nicht berücksichtigt.

Für das Bedienungsangebot der S 90/91/92 im Status quo ist eine Gesamtkostensumme von 1.493.000 € pro Jahr zu veranschlagen⁷.

2 Entwicklungsvarianten Bedienungskonzeption

Als Handlungsansatz für die Entwicklung von Varianten für die Bedienungskonzeption im S90/ 91/ 92-Korridor lasen sich zwei grundlegende Szenarien aufzeigen:

- Szenario 1 „Stabilisierung der Fahrgastnachfrage“
- Szenario 2 „Rückgang der Fahrgastnachfrage“

Entwicklungsvarianten des Szenarios 1 zielen primär auf eine Stabilisierung der derzeitigen Fahrgastnachfrage ab.

Entwicklungsvarianten des Szenarios 2 beschreiben Bedienungsangebote, die zur Reduzierung des betrieblichen und finanziellen Aufwandes für die S 90/ 91/ 92 auch Fahrgastrückgänge in Kauf nehmen.

⁷ Hierbei sind als Personalkosten die Arbeitszeiten enthalten, die für Fahrplan- und Leerfahrten (inkl. Ein- und Ausrückfahrten) benötigt werden. Der Ansatz für sonstige betrieblich anfallenden Dienststunden, wie z.B. Vor- und Abschlusszeiten oder für Dienste im Betriebshof, beträgt nach Angaben der RVM 99.500 €/Jahr. Dieser Kostenansatz wird jedoch hier und bei den im folgenden untersuchten Bedienungsvarianten zur besseren Vergleichbarkeit nicht weiter berücksichtigt.

2.1 Varianten der Bedienungskonzeption

Es werden nachfolgend sechs Entwicklungsvarianten aufgezeigt, wobei sich die Variante III/a und Variante IV/a prinzipiell nur durch das dargestellte Bedienungsangebot von der Variante III bzw. IV unterscheiden. Für alle Varianten werden bezogen auf das Bedienungsangebot

- ein Grundangebot,
- ein „optionales Ergänzungsangebot I“,
- und ein „optionales Ergänzungsangebot II“

definiert.

Die optionalen Ergänzungsangebot beschreiben das Grundangebot ergänzend Verkehrsleistungen, wobei im Ergänzungsangebot II die Verkehrsleistung des Ergänzungsangebotes I mit enthalten ist.

Die Betriebszeitfenster der Entwicklungsvarianten orientieren sich an den Betriebszeitfenstern des Status quo.

Bei allen Varianten ist für die Verkehrsleistungen des Ergänzungsangebotes I, Verdichtung Mo.-Fr. in der Hauptverkehrszeit (HVZ), ein Zeitraum von sechs Stunden angenommen worden, der variabel auf die Hauptverkehrszeiten morgens und mittags/nachmittags aufgeteilt werden kann. Für die zusätzlichen Verkehrsleistungen des Ergänzungsangebot II wurde Montag - Freitag ein Betriebszeitfenster von 11 Stunden, für den Samstag von 8 Stunden angenommen.

Variante I sieht die Bedienung des Korridors mit zwei SchnellBus-Linien, ohne Führung über die BAB 43, vor. Beide Linien verkehren von Münster über Albachten nach Senden. Eine Linie verkehrt in Senden über die Appelhülsener Straße und den Busbahnhof bis Senden, Kanal. Die zweite SchnellBus-Linien verkehrt in Senden auf direktem Linienweg über die B 235 weiter nach Lüdinghausen. Im SchnellBus wird keine Sitzplatzgarantie angeboten.

Bei Variante II verkehren beide SchnellBus-Linien zwischen Münster und der Anschlussstelle Senden weiterhin über die Autobahn BAB 43. Eine Linie befährt in Senden über Appelhülsener Straße und Senden, Busbahnhof bis Senden, Kanal. Die zweite SchnellBus-Linie verkehrt in Senden auf direktem Linienweg über die B 235 weiter nach Lüdinghausen. Im SchnellBus wird keine Sitzplatzgarantie angeboten.

Variante III sieht eine RegioBus zwischen Lüdinghausen und Münster sowie eine SchnellBus-Linie zwischen Senden und Münster, mit Fahrweg über die BAB 43 zwischen der Anschlussstelle Senden und dem Kreuz Münster-Süd vor. Nach Lüdinghausen verkehrt der SchnellBus im Grundangebot nur in der Hauptverkehrszeit. Der RegioBus fährt in Senden über den Busbahnhof und die Appelhülsener Straße sowie weiter über Albachten nach Münster. Im SchnellBus wird keine Sitzplatzgarantie angeboten.

Variante III/a sieht eine RegioBus sowie eine SchnellBus-Linie zwischen Lüdinghausen und Münster vor. Gegenüber der Variante III verkehrt die

SchnellBus-Linie in Senden auf direktem Weg über die B 235. Zwischen der Anschlussstelle Senden und dem Kreuz Münster-Süd wird die Autobahn BAB 43 befahren. Der RegioBus fährt in Senden über den Busbahnhof und die Appelhülsener Straße sowie weiter über Albachten nach Münster. Im SchnellBus wird keine Sitzplatzgarantie angeboten.

Variante IV entspricht grundlegend der Variante III. Allerdings wird im SchnellBus eine Sitzplatzgarantie angeboten.

Variante IV/a entspricht grundlegend der Variante III/a. Allerdings wird im SchnellBus eine Sitzplatzgarantie angeboten, zudem ist ein SchnellBus-Zuschlag vorgesehen.

Die Bedienungsangebote der einzelnen Varianten sind auf den Karten dargestellt.

2.2 Zusammenfassende Bewertung

Bei den Varianten I+II bleibt die Bedienung mit zwei SchnellBus-Linien erhalten, dabei ist die Variante II in Folge der Linienführung über die Autobahn BAB 43 zwischen Münster und der Anschlussstelle Senden stärker am derzeitigen Linienkonzept der S 90/ 91/ 92 orientiert. Die Varianten III+IV sowie III/a +IV/a sehen eine parallele Bedienung von RegioBus und SchnellBus vor, wobei der RegioBus zwischen Senden und Münster den Fahrweg über Albachten, der SchnellBus über die BAB 43 wählt.

Fahrzeitverluste gegenüber dem Status quo treten in Folge der Führung von SchnellBus (Variante I) oder RegioBus (Varianten III, III/a, IV, IV/A) über Albachten auf. Dies kommt insbesondere bei der Variante I zum Tragen, da hier alle Fahrten über Albachten geführt werden.

Bei einer Führung des SchnellBus über die BAB 43 ohne Sitzplatzgarantie dürfen Fahrzeuge mit Fahrgästen ohne Sitzplatz maximal 60 km/h fahren. Auf Grund der kurzen Strecke, die der SchnellBus auf der Autobahn verkehren würde (ca. 8-9 Km⁸), ist der Fahrzeitverlust gegenüber dem Status quo mit ca. 3-4 Minuten vergleichsweise geringfügig. Zu berücksichtigen ist dabei, dass außerhalb der Hauptverkehrszeit ein SchnellBus mit Tempo 60 auf der Autobahn durchaus ein Verkehrshindernis darstellen kann, wenn er z.B. durch LKW's überholt wird. Die Regionalverkehr Münsterland GmbH steht in ihrer Funktion als Betriebsführer der S 90/ 91/ 92 auf Grund von Sicherheitsbedenken einer Führung des SchnellBus ohne Sitzplatzgarantie über die Autobahn mit Tempo 60 ablehnend gegenüber.

Bei den Varianten III, III/a, IV, IV/a ist eine Direktverbindung Senden Innenstadt - Lüdinghausen im Grundangebot durch den RegioBus gewährleistet, bei den Varianten I+II lediglich mit den optionalen Ergänzungsan-

8 BAB 43: Anschlussstelle Senden – Autobahnkreuz Münster-Süd & B51 Autobahnkreuz Münster-Süd – Münster, Weseler Str. (Kraftfahrstraße).

geboten, da bei diesen Varianten im Grundangebot der SchnellBus Lüdinghausen - Münster in Senden über die B 235 geführt wird.

Die nachfolgende Tabelle 4 stellt wesentliche Kennwerte der vier Varianten und des Status quo gegenüber.

■ **Tabelle 4:** Vergleich Kennwerte Entwicklungsvarianten und Status quo

	Varianten						Status quo
	I	II	III	III/a	IV	IV/a	
Gesamtkosten in Euro (gerundet)							
Grundangebot	789.500 €	766.500 €	798.500 €	813.000 €	798.500 €	813.500 €	1.493.000 €
Ergänzungsangebot I	874.000 €	851.000 €	812.500 €	991.500 €	812.500 €	992.000 €	
Ergänzungsangebot II	931.500 €	908.500 €	815.500 €	1.082.000 €	815.500 €	1.227.500 €	
Veränderung Einnahmen in Euro (gerundet)							
Grundangebot	- 319.000€	-258.000€	-221.000€	-134.000€	-221.000€	-121.000€	+/- 0€
Ergänzungsangebot I	- 251000€	-188.000€	-151.000€	-76.000 €	-173.000€	-46.000€	
Ergänzungsangebot II	- 174.000€	-112.000€	-143.000€	-2.000 €	-112.000€	+/- 0€	
Fahrzeugbedarf							
Grundangebot	5	4	5	5	5	5	5 + 8 Verdichter
Ergänzungsangebot I	+1	+1	-	+2	-	+2	
Ergänzungsangebot II	-	-	-	-	-	+2	
Gesamt	6	5	5	7	5	9	13
Sitzplatzgarantie SchnellBus							
	-	-	-	-	✓	✓	✓
SchnellBuszuschlag							
	-	-	-	-	-	✓	-
Prognose Entwicklung Fahrgastnachfrage							
Grundangebot	> 30 %	21 - 30 %	21 - 30 %	11 - 20 %	21 - 30 %	11 - 20 %	
Ergänzungsangebot I	21 - 30 %	21 - 30 %	11 - 20 %	5 - 10 %	11 - 20 %	5 - 10 %	
Ergänzungsangebot II	11 - 20 %	11 - 20 %	11 - 20 %	0 - 5 %	11 - 20 %	0 - 5 %	
Szenarien (1: Stabilisierung Fahrgastnachfrage, 2: Rückgang Fahrgastnachfrage)							
Grundangebot	2	2	2	2	2	2	1
Ergänzungsangebot I	2	2	2	1 - 2	2	1 - 2	
Ergänzungsangebot II	2	2	2	1	2	1	

Die Fahrzeugkapazität wird durch den Wegfall der Sitzplatzgarantie (Variante I-III) durch Nutzung der Stehplatzpotenziale erhöht. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine z.B. 30-minütige Fahrt im SchnellBus zwischen Senden und Münster ohne Sitzplatz vom Fahrgast vermutlich als Komfortein-

schränkung wahrgenommen wird und in der Folgewirkung mit Fahrgastverlusten zu rechnen sein wird.

Bei der Annahme einer weitgehend gleichmäßigen Verteilung der Fahrgastnachfrage auf die angebotenen Fahrten in der Spitzenstunde ist unter Berücksichtigung der jeweils prognostizierten Fahrgastveränderungen bei der Variante I einschließlich EAI sowie der Variante IIIa einschließlich EA I davon auszugehen, dass die vorgehaltenen Beförderungskapazitäten zur Bewältigung der Fahrgastnachfrage in der Spitzenstunde ausreichen.

Zusätzliche Kosten können insbesondere bei den Varianten mit Sitzplatzgarantie (IV, IVa) durch ggf. erforderliche zusätzliche Verdichterleistungen primär in der Hauptverkehrszeit entstehen, wenn sich die Fahrgastnachfrage auf einzelne Fahrten konzentrieren sollte.

Das Grundangebot aller Varianten entspricht den im Leitbild für die Nahverkehrsplanung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Coesfeld definierten Anforderungen zur Bedienungshäufigkeit in Korridoren der Qualitätsebene 1⁹.

Das Grundangebot der Varianten I+II stellt zwischen Senden und Lüdinghausen gegenüber dem Status quo eine deutliche Angebotsreduzierung dar. Zwischen Senden und Münster wird ein dem heutigen Fahrtenangebot außerhalb der HVZ vergleichbares ÖPNV-Angebot vorgehalten. Mit den optionalen Ergänzungsangeboten I+II wird ein dem Status quo vergleichbares Fahrtenangebot angeboten, allerdings ohne die zusätzlichen Verdichterverfahren in der HVZ zwischen Senden und Münster. Die Varianten III + IV bieten mit dem 60-Minutentakt im Grundangebot außerhalb der HVZ zwischen Senden und Lüdinghausen ein reduziertes Bedienungsangebot. Mit den Ergänzungsangeboten ist es mit dem Status quo vergleichbar. Zwischen Senden und Münster wird auch mit den Ergänzungsangeboten maximal der 30-Minutentakt vorgehalten. Die Varianten III/a + IV/a bieten bereits im Grundangebot für Lüdinghausen eine dem derzeitigen Angebot vergleichbare Fahrtenhäufigkeit, für die Relation Senden - Münster nur mit den optionalen Ergänzungsangeboten I+II¹⁰.

Alle Varianten erreichen in der Kostenabschätzung für das Grundangebot einschließlich der optionalen Ergänzungsangebote I+II gegenüber dem Status quo (ca. 1.493.000 €/Jahr) eine geringere Gesamtkostensumme. Die geringsten Kosten realisiert im Grundangebot die Variante II mit ca. 767.000 €/Jahr. Damit verbunden ist allerdings auch ein gegenüber dem Status quo reduziertes Verkehrsangebot. Einschließlich dem Ergänzungsangebot II sind mit der Variante IV (ca. 815.000 €/Jahr) die vergleichsweise geringsten Kosten verbunden. Die Varianten III/a und IV/a weisen sowohl im Grundangebot wie auch mit den Ergänzungsangeboten die höchsten Kosten auf, verfügen allerdings auch gegenüber den Varianten III und IV über ein höheres Fahrtenangebot. Mit dem optionalen Ergänzungsangebot II erreichen die Varianten III/a (ca. 1.082.000 €/Jahr) und IV/a (ca. 1.227.500 €/Jahr) daher auch nur eine geringere Kostenreduzierung gegenüber dem Status quo.

9 SchnellBus-Bedienung im 1h-Takt gegebenenfalls mit ergänzender RegioBus-Bedienung.

10 Ohne die 4./5. Verdichterverfahrt pro Stunde morgens Richtung Münster.

Fahrgastrückgänge werden bei den Entwicklungsvarianten im Bereich des Jedermannverkehrs erwartet. Für den Schülerverkehr ist in Folge der Umsetzung der Entwicklungsvarianten von keiner nennenswerten Veränderung der Nachfrage auszugehen.

Deutliche Fahrgastrückgänge werden für das Grundangebot der Varianten I, II, III und IV erwartet. Auch einschließlich der optionalen Ergänzungsangebote ist bei diesen Varianten mit Fahrgastrückgängen zu rechnen. Für die Variante III/a ist mit den Ergänzungsangeboten eine Stabilisierung der Fahrgastnachfrage anzunehmen. Gleiches gilt für die Variante IV/a, allerdings nur ohne den SchnellBus-Zuschlag.

In Abhängigkeit der abgeschätzten Fahrgastentwicklung im Bereich des Jedermannverkehrs geht mit den Entwicklungsvarianten eine Veränderung der Einnahmesituation einher. Die geringsten Auswirkungen auf die Einnahmesituation sind für die Varianten IV/a sowie III/a mit den Ergänzungsangeboten I & II anzunehmen.

Es zeigt sich bei der Gegenüberstellung der Entwicklungsvarianten, dass eine deutliche Kostenreduzierung nur mit einem gegenüber dem Status quo geringeren Bedienungsangebot und in Folge dessen mit einem Rückgang der Fahrgastnachfrage (Szenario 2) zu realisieren ist. Eine Unsicherheit dieser Varianten ist, dass insbesondere in der Hauptverkehrszeit über das definierte Angebot hinausgehend Verdichterleistungen zur Bewältigung der Fahrgastnachfrage erforderlich werden können.

Die derzeitige Fahrgastnachfrage kann nur durch ein am Status quo orientiertes Bedienungsangebot und einen vergleichbaren Finanzierungsaufwand stabilisiert werden.

2.3 Planerische Empfehlung

Die vorgenannten Varianten für ein wirtschaftlich optimiertes Bedienungskonzept auf den SchnellBus-Linien S 90/ 91/ 92 wurden im Rahmen verschiedener Abstimmungsgespräche mit dem Kreis Coesfeld sowie der RVM diskutiert.

Ergebnis der bisherigen Diskussion ist, dass eine deutliche Senkung der Kosten auf dieser Relation nur mit einer Beeinträchtigung der Angebotsqualität einhergehen kann. Die bestehende Sitzplatzgarantie in den SchnellBussen begrenzt die Beförderungskapazität und erfordert zusätzliche Fahrzeuge in den Hauptverkehrszeiten. Dadurch stieg der betriebliche Aufwand beim Verkehrsunternehmen für diese Verdichterleistungen bereits in den vergangenen Jahren in erheblichem Maße. Auch zukünftig ist für den Status quo mit einer weiteren Steigerung der Fahrgastnachfrage und damit zwangsläufig auch mit einem zusätzlichen Fahrzeugbedarf zu rechnen.

Ziel der Angebotsplanung auf diesem Korridor soll daher aus planerischer Sicht sein, das bestehende Fahrtenangebot zwischen Lüdinghausen, Senden

und Münster mindestens beizubehalten. Die kostenintensive Bedienung mit dem SchnellBus (und der Sitzplatzgarantie) über die Autobahn soll dabei abgelöst werden durch eine Bedienung über Albachten Richtung Münster. Durch Wegfall der Sitzplatzgarantie bei den Fahrten über die Landstraße kann der Fahrzeugeinsatz und somit der betriebliche Aufwand günstiger gestaltet werden.

Empfohlen wird daher das Bedienungskonzept der Variante 1. Zu prüfen ist, wie sich eine weitere Verdichtung (z. B. zum 15-Minuten-Takt) zu den relevanten Hauptverkehrszeiten auf den Fahrzeugbedarf auswirken wird.

