

Abteilung / Aktenzeichen	Datum	Status
01 - Büro des Landrats/ 01.81 - X90	26.10.2023	öffentlich

Beratungsfolge	Sitzungstermin
----------------	----------------

Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Kreisentwicklung	21.11.2023
Kreisausschuss	29.11.2023
Kreistag	05.12.2023

Betreff **X 90 (Olfen-Lüdinghausen-Senden-Münster); hier: Fortführung nach Projektende**

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Verwaltung wird beauftragt, das Angebot im Streckenverlauf Olfen-Lüdinghausen-Senden-Münster (S90/S91/X90) unter Berücksichtigung der gewonnenen Erkenntnisse aus dem Projekt „Bürgerlabor Mobiles Münsterland“ (BueLaMo) weiterzuentwickeln und unter ökologischen wie ökonomischen Gesichtspunkten ein passgenaues und nutzerorientiertes Fahrangebot aufzustellen.
2. Das neue Fahrangebot soll zum 01.09.2024, und damit mit Ablauf des BueLaMo beginnen.
3. Die finale Entscheidung trifft der Kreistag rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel.

## **I. Sachdarstellung**

Seit August 2020 verkehrt im Rahmen des Verbundprojekts „Bürgerlabor Mobiles Münsterland“ (BueLaMo) zwischen den Städten Olfen und Lüdinghausen sowie der Gemeinde Senden bis nach Münster neben der S90/91 auch der ExpressBus X90. Insbesondere die Einführung der X90 hat zu einem Fahrangebot für Kundinnen und Kunden geführt, das in Summe münsterlandweit konkurrenzlos ist und an ein Großstadtniveau heranragt.

Hierbei fährt der X90 wochentags zwischen 06.00 und 17.00 Uhr in Lastrichtung Münster ab Olfen einmal pro Stunde, ab Lüdinghausen und Senden zwei Mal pro Stunde zusätzlich, sodass es ab Olfen ein halbstündliches Angebot (S91/X90), ab Lüdinghausen ein zwanzigminütliches (1x S90 und 2x X90) und ab Senden ein dreimaliges Angebot pro Stunde gibt (zusätzlich 1x Kurzläufer Senden-Münster). Ab 17.00 Uhr bis 19.00 Uhr findet eine weitere X90-Fahrt pro Stunde in Lastrichtung Münster statt (letzte Fahrt ab Olfen: 19.08 Uhr). Die Bedienung über die S90/91 erfolgt weiterhin.

An Samstagen ergänzt die X90 ab 7.57 Uhr ab Lüdinghausen und ab 9.43 Uhr ab Olfen die Fahrten der S90/91. Die letzte X-Fahrt startet in Olfen um 16.43 Uhr. Danach besteht weiterhin ein stündliches Angebot auf der S 91 bzw. ab 20.00 Uhr mit der N4 ab Lüdinghausen.

An Sonn- und Feiertagen wird ein X-Angebot ab 10.37 Uhr ab Lüdinghausen angeboten; Olfen wird hier lediglich über die T91 angebunden. Der letzte X-Bus fährt ab Lüdinghausen um 20.37 Uhr.

In Lastrichtung Olfen setzt das Fahrplanangebot montags-freitags ab Münster um 5.56 Uhr ein und wird ab 7.21 Uhr durch die X90 ergänzt. Hierbei fährt ein X90 lediglich bis Lüdinghausen, ein weiterer X90 bindet Olfen an. Insgesamt fahren mithin ebenfalls vier Fahrten pro Stunde auf der maßgeblichen Achse. Die letzte X90-Fahrt nach Olfen startet in Münster um 19.21 Uhr, die letzte X90-Fahrt nach Lüdinghausen um 20.51 Uhr.

Samstags wird ab 9.16 Uhr ab Münster der Takt Richtung Olfen auf einen Halbstundentakt ausgeweitet. Der letzte X90 fährt ab Münster um 18.16 Uhr, die letzte S90 ab 20.16 Uhr.

Sonn- und feiertags wird der X90 ab 11.36 Uhr und dann lediglich bis Lüdinghausen geführt. Olfen wird ab Lüdinghausen durch die T91 angebunden.

Die genauen Taktungen sind den Linienfahrplänen zu entnehmen, die im KIS-Session der Sitzungsvorlage als Anlage beigefügt sind. Änderungen in den Taktungen werden mit den betroffenen Kommunen erörtert.

Die Finanzierung innerhalb des vorgenannten Projekts umfasst auch einen Betriebskostenzuschuss zum Betrieb der X90 in Höhe von 75 %, was bei Gesamtjahreskosten der Linie von rd. 1,13 Mio. € einen Betrag von 847.000 € ausmacht. Die restlichen Aufwendungen werden über den allgemeinen Kreishaushalt beglichen.

Die Projektförderung, also auch die Betriebskostenförderung, endet mit Projektzeitende am 31.08.2024. Die bis dahin anfallenden Kosten werden weiterhin mit Landesmitteln im beschriebenen Umfang refinanziert.

Ab dem 01.09.2024 würden bei unveränderter Angebotsstruktur die Kosten voll über den Kreishaushalt ausgeglichen werden müssen (Produktgruppe 04.01.07). Für den Haushalt 2024 sind bis Projektende Belastungen von rund 200.000 € zu erwarten (bei angenommenen Betriebskosten bis zum 31.08.2024 von 746.000 €), für die Monate September bis Dezember von weiteren 373.000 €, mithin

insgesamt von rund 573.000 €. Hier sind mögliche Fahrgeldeinnahmen, die das Defizit verringern, noch nicht enthalten. Die Bezifferung dieser Werte ist aufgrund des bestehenden Rettungsschirmsystems zum Ausgleich von Schäden aus der Anerkennung des Deutschlandtickets derzeit nicht seriös möglich. Für die Jahre 2021 und 2022 sind keine Erträge zu erwarten, da von der damaligen Systematik des Corona-Rettungsschirms der X90 nicht umfasst war. Erst durch die Einführung des sog. Elastizitätsfaktors, der den Ausbau des ÖSPV in gewisser Weise berücksichtigt, im jetzigen „Rettungsschirm Deutschlandticket“ mit einem Faktor von 0,3, spricht Vieles dafür, dass hierüber auch entsprechende Schäden zum Ausgleich angemeldet werden können. Die Werte werden erst mit Abrechnung des Ausgleichsjahres 2023 valide feststehen, die bis März 2025 abgeschlossen sein muss.

Unabhängig davon wird es nicht zu einem „Vollausgleich“ der Mehrkosten kommen; es wird ein gehöriger Anteil von zusätzlichen Aufwendungen – bei unterstellt gleichem Linienangebot – zu Lasten des allgemeinen Kreishaushalts entstehen.

Unabhängig von den finanziellen Fragen war es seit Beginn des Projekts BueLaMo Aufgabe des Kreises Coesfelds zu evaluieren, welchen Einfluss die Angebotsausdehnung auf das Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer sowie für die Ansprache neuer Kundinnen und Kunden bedeutet und, hieraus ableitend, pass-, d.h. nutzergenaue Angebote zu schaffen. Vor dem Hintergrund und in Erfüllung des nahenden Endes des Projekts BueLaMo wurden die Fahrgastzahlen daher fortlaufend ermittelt. Neben einer Fahrerzählung und Fahrgastbefragungen aus Oktober 2023, deren Ergebnisse zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ausgewertet sind, sind auch die Daten aus dem automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) ausgewertet worden, um die Besatzquote ermitteln zu können. Dieses Verfahren ist noch recht neu und bedarf daher auch bei Vorliegen technisch ermittelter Daten einer Validierung.

Aus den für den Monat September 2023 erhobenen Daten des AFZS können indes erste Tendenzen ausgemacht werden, die die in der ÖPNV-Landschaft an- und wahrgenommenen Erkenntnisse erhärten:

- in Hauptverkehrszeiten (zwischen 6.00 und 9.00 Uhr bzw. einsetzend ab ca. 13.00 Uhr) ist die Besatzquote durchweg hoch,
- in Nebenverkehrszeiten (NVZ) und Schwachverkehrszeiten (SVZ) sinkt die Besatzquote teils deutlich (meist 50 % weniger Fahrgäste),
- die Besatzquoten zwischen Lüdinghausen und Olfen sind sowohl in den NVZ als auch an den Wochenenden (SVZ) marginal (deutlich unter fünf Fahrgäste).

Eine detaillierte Ausarbeitung der Fahrgastzahlen erfolgt derzeit bei der RVM GmbH, wird allerdings bis zur Beschlussfassung nicht vorliegen. Dies liegt auch daran, dass die übrigen Daten aus der Fahrerzählung sowie der Fahrgastbefragung mit den automatisch erhobenen Zahlen verschnitten und validiert werden müssen. Es ist aber festzustellen, dass eine Fahrt für nur wenige oder gar keine Personen auch aus ökologischen Gründen nicht angezeigt ist (kein Transport von „heißer Luft“).

Die vorliegenden Erkenntnisse müssen nach Ansicht der Verwaltung aus finanziellen wie ökologischen Gründen dazu führen, das Angebot passgenau fortzuentwickeln. Insbesondere in Zeiten, in denen eine geringere Fahrgastanzahl die Linien nutzt, ist eine Reduzierung vorzunehmen. Dies betrifft nach der ersten, nicht abschließenden Einschätzung wochentags vor allem die Nebenverkehrszeiten sowie Fahrten am Wochenende. Dabei sind sowohl die S- als auch X-Linien in den Blick zu nehmen. Denn nach den vorliegenden Nutzerbefragungen ist insbesondere die Stärke der direkten Verbindung der X-Linie ein mächtiges Pfund, warum Bürgerinnen und Bürger sich für den X90 entscheiden.

Nach den bisherigen Daten ist sichergestellt, dass auch bei einem reduzierten Fahrtenangebot alle Kundinnen und Kunden befördert werden können; in den Bussen ist „noch genug Luft“.

Die finale Streckenplanung wird indes noch einige Zeit in Anspruch nehmen, so dass nun lediglich ein Grundsatzbeschluss gefasst werden soll, die Erkenntnisse entsprechend fortzuentwickeln, so dass ab dem 01.09.2024 ein neuer Fahrplan umgesetzt werden kann.

## **II. Entscheidungsalternativen**

Der Beschluss wird nicht gefasst.

## **III. Auswirkungen /Zusammenhänge (Finanzen, Personal, IT, Klima)**

Durch eine geringere Anzahl an Fahrten können finanzielle Einsparungen generiert werden, die sich im o.g. Rahmen bewegen sollen. Darüber hinaus schont ein gezielteres Fahrtangebot Ressourcen, da weniger Fahrkilometer zurückgelegt werden, mithin trägt eine Reduzierung des Angebots auch zum Schutz des Klimas bei und erscheint auch mit Blick auf den Fahrermangel angezeigt. Die beschriebenen Maßnahmen tragen ebenfalls dazu bei, die Verlässlichkeit des Bestandsangebotes zu stabilisieren.

## **IV. Zuständigkeit für die Entscheidung**

Kreistag gem. § 26 KrO.