

Sitzungsvorlage

SV-10-1074

Abteilung / Aktenzeichen

01 - Büro des Landrats/ 01.81 - S60 - Darup-Nottuln-Münster

Datum

26.10.2023

Status

öffentlich

Beratungsfolge

Sitzungstermin

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

Betreff **Schnellbuslinie S60 (Darup-Nottuln-Münster); hier: Beibehaltung der Anbindung des OT Nottuln-Darup**

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, den Linienverlauf der S60 (Nottuln-Münster) unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Modellversuch (SV-10-0326) wie nachstehend erläutert fortzuentwickeln und das Einvernehmen mit der Gemeinde Nottuln herzustellen.
2. Die Änderung des Fahrplans wird zum 01.04.2024 umgesetzt.
3. Die Verwaltung beauftragt die RVM, notwendige Genehmigungen einzuholen.

I. Sachdarstellung

Mit Sitzungsvorlage SV-10-0326 hatte der Kreistag die Verwaltung beauftragt, die Linienführung der S60 (Nottuln-Münster) dergestalt zu verändern, dass der Ortsteil Darup an die S60 angeschlossen wird.

Bei der beschlossenen Variante werden Montag bis Freitag alle 32 Fahrten der SchnellBus-Linie S60 bis zum Ortsteil Darup direkt – ohne Bedienung der heutigen Haltestellen im Bereich Nottuln-Süd („Haus Markus“, „Cilly-Aussem-Weg“, „Alter Kirchweg“, „Carl-Diem-Ring“, „Lerchenhain“, „Süd“ und „Steinstraße“) – geführt. Die außerhalb der Stammtaktlage durchgeführten fünf D-Fahrten bedienen weiterhin das Wohngebiet „Süd“.

Durch die gesamte Maßnahme wird die Linienführung auf zentrale Haltestellen innerhalb der Ortskernlage zentriert, wie es einem Schnellbus entspricht. Intention ist es, die Schnellbuslinie S60 auf die zentralen Haltestellen in den Ortslagen zu begrenzen, die allesamt fußläufig oder mit dem Rad zu erreichen sind. Zusätzliche Anschlussbusse sind bei der überschaubaren Größe der Ortslage Nottuln nicht notwendig. Zudem ist auch die Anbindung des Ortsteils Darup mit einer Einstiegshaltestelle („Alter Hof Schoppmann“) sinnvoll, um auch für diesen Ortsteil eine attraktive Anbindung an die Verkehre nach Münster zu ermöglichen sowie umgekehrt auch, um das Naturschutzzentrum Kreis Coesfeld, wie auch den Alten Hof Schoppmann insgesamt mit seinem umfangreichen Veranstaltungsprogramm, besser an den ÖPNV anzubinden.

Neben der S60 wird der Ortsteil Darup auch durch die Linie R62/63 im Stundentakt bzw. an Sonntagen im Zweistundentakt bedient.

Die Pilotphase wurde zum 01.04.2022 gestartet.

Sowohl für die NWL-Förderung als auch danach wurden Fahrgastzählungen vorgenommen, um die Besatzzahlen der Linie, insbesondere beginnend ab Darup, zu erheben.

Für das Jahr 2022 wurden gegenüber dem NWL im Mai und Oktober 2022 folgende Daten übermittelt:

01.05.2022

Einstieg

	Häufigkeit	Prozent
Münster, Altstadt/Bült	17	9,3
M., Eisenbahnstr.	5	2,7
M., Hauptbahnhof	37	20,3
M., Ludgeriplatz	19	10,4
M., St.-Antonius-Kirche	5	2,7
M., Kolde-Ring/LVM	2	1,1
M., DZ HYP/IHK	1	,5
M., Inselbogen/Sparkasse	1	,5
M., P&R Weseler Str.	6	3,3
N., Storp	2	1,1
N., Am Hangenfeld	11	6,0
N., Mauritz	10	5,5
N., Hist. Ortskern	22	12,1
N., Rhodeplatz	36	19,8
D., Alter Hof Schoppmann	8	4,4
Gesamt	182	100,0

Ausstieg

	Häufigkeit	Prozent
Münster, Altstadt/Bült	6	3,3
M., Eisenbahnstr.	6	3,3
M., Hauptbahnhof	41	22,5
M., Ludgeriplatz	10	5,5
M., St.-Antonius-Kirche	4	2,2
M., Kolde-Ring/LVM	1	,5
M., DZ HYP/IHK	1	,5
M., Inselbogen/Sparkasse	4	2,2
M., P&R Weseler Str.	10	5,5
Nott.-Appelh., P&R-Platz	2	1,1
Nottuln, Beisenbusch	6	3,3
N., Abzw. Rorup	1	,5
N., Am Hangenfeld	9	4,9
N., Mauritz	20	11,0
N., Hist. Ortskern	37	20,3
N., Rhodeplatz	19	10,4
Darup, Mitte	2	1,1
D., Alter Hof Schoppmann	3	1,6
Gesamt	182	100,0

02.10.2022

Einstiegshaltestelle

	Häufigkeit	Prozent
Münster, Altstadt/Bült	7	3,3
M., Eisenbahnstr.	3	1,4
M., Hauptbahnhof	45	21,0
M., Ludgeriplatz	10	4,7
M., St.-Antonius-Kirche	15	7,0
M., Kolde-Ring/LVM	6	2,8
M., DZ HYP/IHK	1	,5
M., Inselbogen/Sparkasse	2	,9
M., P&R Weseler Str.	5	2,3
Nott.-Appelh., P&R-Platz	2	,9
N., Am Hangenfeld	17	7,9
N., Mauritz	13	6,1
N., Hist. Ortskern	44	20,6
N., Rhodeplatz	33	15,4
D., Alter Hof Schoppmann	11	5,1
Gesamt	214	100,0

Ausstiegshaltestelle

	Häufigkeit	Prozent
Münster, Altstadt/Bült	11	5,1
M., Eisenbahnstr.	3	1,4
M., Hauptbahnhof	56	26,2
M., Ludgeriplatz	8	3,7
M., St.-Antonius-Kirche	6	2,8
M., Kolde-Ring/LVM	5	2,3
M., DZ HYP/IHK	5	2,3
M., P&R Weseler Str.	9	4,2
Nottuln, Beisenbusch	1	,5
N., Storp	8	3,7
N., Am Hangenfeld	21	9,8
N., Mauritz	4	1,9
N., Hist. Ortskern	33	15,4
N., Rhodeplatz	36	16,8
Darup, Mitte	1	,5
D., Alter Hof Schoppmann	7	3,3
Gesamt	214	100,0

Die letzte Fahrgastzählung wurden am 18.04.2023 durchgeführt.

Nach den Erkenntnissen stiegen, bei 16 Linienpaaren, montags-freitags in Fahrtrichtung Münster in Darup insgesamt 23 Personen ein, was einem Anteil von 5,5 % der Gesamtzusteiger entspricht. Ähnliche Werte sind auch für die Aussteiger festzustellen, wonach insgesamt 49 Personen die beiden Haltestellen in Darup (Mitte und Alter Hof Schoppmann) nutzten (5,6 %).

Samstags stiegen, bei zehn Linienpaaren, in Darup 14 Personen (5,6 %) ein (davon zwei für eine innerörtliche Verkehrsbeziehung) bzw. 12 Personen (4,8 %) aus.

Sonntags stieg, bei insgesamt fünf Linienpaaren, lediglich 1 Fahrgast in Darup ein (1,1 %) und ebenso 1 Fahrgast aus (1,1 %).

Wie schon an anderer Stelle als Erkenntnis gewonnen (siehe SV zur X90) lässt sich Folgendes feststellen:

- in Hauptverkehrszeiten (zwischen 6.00 und 9.00 Uhr bzw. einsetzend ab ca. 13.00 Uhr) ist die Besatzquote angemessen,
- in Nebenverkehrszeiten (NVZ) sinkt die Besatzquote deutlich,
- in den Schwachverkehrszeiten (an Wochenenden) besteht nahezu kaum Bedarf.

Beispielhaft sei hier das Fahrgastzahlenprotokoll der Zählung vom 18.04.2023 aufgeführt (Montag bis Freitag pro Tag):

Fahrt-Nr.	Richtung	Abfahrtszeit	Anzahl der Fahrgäste	Prozent
004	Dar->MS	06.09 Uhr	33	3,8%
005	MS->Dar	07.10 Uhr	10	1,2%
006	Not->MS	06.39 Uhr D60	39	4,5%
007	MS->Dar	08.10 Uhr	6	0,7%
008	Not->MS	06.54 Uhr D60	48	5,5%
009	MS->Dar	09.10 Uhr	40	4,6%
010	Dar->MS	07.09 Uhr	32	3,7%
011	MS->Dar	10.10 Uhr	6	0,7%
012	Not->MS	07.14 Uhr D60	32	3,7%
013	MS->Dar	11.10 Uhr	8	0,9%
014	Dar->MS	08.09 Uhr	25	2,9%
015	MS->Dar	12.10 Uhr	21	2,4%
016	Dar->MS	09.09 Uhr	25	2,9%
017	MS->Dar	13.10 Uhr	46	5,3%
018	Dar->MS	10.09 Uhr	7	0,8%
019	MS->Dar	14.10 Uhr	38	4,4%
020	Dar->MS	11.09 Uhr	11	1,3%
021	MS->Dar	15.10 Uhr	36	4,1%
022	Dar->MS	12.09 Uhr	8	0,9%
023	MS->Dar	16.10 Uhr	34	3,9%
024	Dar->MS	13.09 Uhr	18	2,1%
025	MS->Dar	17.10 Uhr	31	3,6%
026	Dar->MS	14.09 Uhr	12	1,4%
027	MS->Dar	18.15 Uhr	28	3,2%
028	Dar->MS	15.09 Uhr	22	2,5%
029	MS->Dar	19.15 Uhr	22	2,5%
030	Dar->MS	16.09 Uhr	16	1,8%
032	Dar->MS	17.09 Uhr	20	2,3%
033	MS->Dar	20.15 Uhr	10	1,2%
034	Dar->MS	18.09 Uhr	7	0,8%
035	MS->Not	15.40 Uhr D60 (Mo-Do)	30	3,5%
036	Dar->MS	19.09 Uhr	10	1,2%
038	Dar->MS	20.09 Uhr	3	0,3%
039	MS->Not	16.40 Uhr D60 (Mo-Do)	23	2,6%
040	Dar->MS	21.09 Uhr	7	0,8%
041	MS->Dar	21.15 Uhr	11	1,3%
043	MS->Dar	22.15 Uhr	8	0,9%
051	MS->Not	13.40 Uhr nur freitags	27	3,1%
053	MS->Not	14.40 Uhr nur freitags	19	2,2%
080	Not->MS	06.39 Uhr D60	40	4,6%
Anzahl der Fahrten/Wagen: 39/40			869	100,0%

Bei diesen Zahlen ist zu bedenken, dass die Anzahl der Fahrgäste nicht etwa eine durchschnittliche Besetzung angibt, sondern letztendlich die Zahl der Einsteiger jeder aufgeführten über den gesamten Linienweg (Dar > MS oder MS < Dar) darstellt.

Insoweit ist nunmehr unter Zugrundelegung der gewonnenen Erkenntnisse über das Fortgehen zu entscheiden.

Nach den Beratungen mit der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) wird empfohlen, in den Hauptverkehrszeiten weiterhin den Ortsteil Darup durch die S60 anzubinden. In Nebenverkehrszeiten und an Wochenenden ist aus ökologischer wie ökonomischer Sicht eine Verkürzung des Linienwegs zu empfehlen, und zwar dergestalt, dass die S60 in Nottuln, Rhodeplatz als dem zentralen Verkehrsverknüpfungspunkt der Gemeinde endet. Aufgrund der Fahrplantransparenz und der Fahrplanstabilität sollten keine weiteren Bereiche der Gemeinde in diesen Zeiten angeschlossen werden.

Kreis Coesfeld

Sitzungsvorlage Nr. **SV-10-1074**

Die Anbindung von Darup an Münster, Nottuln (und Coesfeld) im Stundentakt bzw. an Sonntagen im Zweistundentakt bleibt über die Linie(n) R62/63 weiterhin erhalten.

II. Entscheidungsalternativen

Der Beschluss wird nicht gefasst mit den gegenteiligen Auswirkungen zu III.

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

Durch einen teilweise eingekürzten Linienverlauf können Betriebswagenkilometer eingespart werden. Dies hat sowohl direkte finanzielle Auswirkungen als auch Auswirkungen auf das Klima, da auf der Teilstrecke „Darup-Nottuln“ ansonsten nahezu ausschließlich „heiße Luft“ transportiert würde.

IV. Zuständigkeit für die Entscheidung

Kreistag gem. § 26 KrO.