

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

zwischen

dem Kreis Coesfeld

- nachfolgend "Kreis" genannt –

und

der Stadt Coesfeld

- nachfolgend "Stadt" genannt –

gemeinsam bezeichnet als "die Vertragspartner"

Präambel

Der Kreis ist als öffentlicher Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV innerhalb seiner Gebietsgrenzen zuständig. Er ist in seinem Wirkungskreis "zuständige Behörde" im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007. Die Stadt beabsichtigt, zunächst versuchsweise, die Einrichtung eines On-Demand-Verkehrs (ODM) als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot auf ihrem Stadtgebiet. Da der ODM ausschließlich auf dem Gebiet der Stadt verkehren wird, soll die Vergabe und Finanzierung durch die Stadt erfolgen. Zu diesem Zweck sind sich die Vertragspartner einig, dass die Aufgabenträgerschaft für den hiesigen ODM vom Kreis auf die Stadt übergehen soll. Hierzu vereinbaren sie bezogen auf den ODM im Stadtgebiet die Übertragung der Aufgabenträgerschaft einschließlich der Vergabezuständigkeit im Sinne von § 23 Abs. 1 Alt. 1 Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG NRW). Die Vereinbarung setzt voraus, dass die Vergabeabsicht der Stadt umgesetzt wird. Die von der Stadt zum Zwecke der Finanzierung beantragte Förderung beim Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ist auf drei Jahre befristet, sodass der ODM zunächst für diesen Zeitraum eingerichtet wird. Diese Vereinbarung wird dementsprechend befristet.

§ 1 Aufgabenübertragung der Aufgabenträgerschaft

- (1) Der Kreis überträgt seine Aufgabenträgerschaft und Funktion als zuständige Behörde einschließlich Vergabezuständigkeit im Sinne von Art. 3 Abs. 1 VO und § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW für die in der Anlage 1 aufgeführten Verkehre gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 i. V. mit § 44 PBefG auf die Stadt (§ 23 Abs. 1 Alt. 1 und Abs. 2 Satz 1 GkG NRW). Die Übertragung umfasst alle Aufgaben und damit verbundenen Zuständigkeiten und Befugnisse, mit Ausnahme der Zuständigkeit für die Einnahmenaufteilung und Tarife sowie die Nahverkehrsplanung, die jeweils beim Kreis verbleiben.
- (2) Die Stadt nimmt die Übertragung an, wird die Verkehre gemäß Anlage ausschreiben und mit einer Laufzeit von drei Jahren vorbehaltlich eines entsprechenden Angebots vergeben und das Leistungsangebot gemäß § 2 Abs. 1 sicherstellen.

§ 2 Leistungsangebot

- (1) Die Stadt Coesfeld plant die Einrichtung eines ODM auf dem Stadtgebiet als Ergänzung zum vorhandenen ÖPNV-Angebot, bestehend aus BürgerBus sowie Regional- und Schülerverkehrslinien. Das Konzept sieht einen Betrieb mit bis zu zwei Fahrzeugen an sieben Tage die Woche vor. Flächenmäßig sollen im ersten Schritt primär die Kernstadt Coesfeld sowie die Wohngebiete Goxel und Brink Bestandteil des Bediengebietes sein. Zudem soll der Ortsteil Lette angebunden werden. Weitere Details ergeben sich aus der als Anlage 1 beigefügten Projektskizze.
- (2) Wesentliche Änderungen des verkehrlichen Leistungsangebots während der Laufzeit dieser Vereinbarung sind mit dem Kreis abzustimmen, insbesondere im Hinblick auf mögliche Konkurrenzierungen zum bestehenden, vom Kreis bestellten ÖPNV-Angebot.

§ 3 Rechte und Pflichten des Kreises

- (1) Der Kreis hat bei der Wahrnehmung der bei ihm verbleibenden übergreifenden Aufgabenträgeraufgaben die Interessen der Stadt zu wahren. Dies betrifft neben der Nahverkehrsplanung insbesondere auch Abstimmungen in den Gremien der Tarifgemeinschaft, Themen der Einnahmenaufteilung, die der Kreis auch für den ODM im Stadtgebiet wahrnimmt (vgl. § 1 Abs. 1 Satz 2). Im Zweifel bindet der Kreis die Stadt im Vorfeld ein.
- (2) Bei der Festlegung oder Veränderung der räumlichen und zeitlichen Schutzkorridore zur Vermeidung von Konkurrenzierung der Verkehre gemäß Anlage 2 zum

bestehenden ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet hat sich die Stadt vorab mit dem Kreis abzustimmen.

§ 4 Finanzierung

Die Stadt ist für die Finanzierung der rein innerstädtischen ODM gemäß Anlage 1, für die ihr der Kreis die Zuständigkeit übertragen hat, allein verantwortlich. Ein Kostenausgleich für diese Verkehre wird seitens des Kreises nicht gewährt. Die Stadt hat für die Finanzierung auf eigene Haushaltsmittel und Förderungen zurückzugreifen.

§ 5 Verfahrenskosten

Die Verwaltungs- sowie Verfahrenskosten für die Durchführung der übernommenen Aufgabe (Eigenkosten sowie ggf. Kosten externer Berater) einschließlich der Kosten etwaiger Rechtsschutzverfahren trägt die Stadt.

§ 6 Haftung für Schadensersatz- und Kostenerstattungsansprüche

Die Stadt übernimmt mit der übertragenen Aufgabe alle bei deren Wahrnehmung ggf. eintretenden Schadensersatz- oder Kostenerstattungspflichten gegenüber Dritten und stellt den Kreis insoweit von jeder Haftung frei. Dies gilt auch für mögliche Kosten eines etwaigen Nachprüfungsverfahrens bzw. sonstigen Rechtsschutzverfahrens in allen Instanzen und ebenso für berechnete Ansprüche Dritter.

§ 7 Wirksamwerden und Laufzeit

- (1) Diese Vereinbarung bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Der Kreis wird diese Genehmigung zugleich im Namen der Stadt beantragen.
- (2) Diese Vereinbarung tritt am Tag nach der Bekanntmachung im Veröffentlichungsblatt der Aufsichtsbehörde in Kraft.
- (3) Die Vereinbarung hat eine Laufzeit bis zum 30.06.2030. Sie endet vorzeitig, wenn der von der Stadt zur Erbringung der ODM gemäß Anlage 1 zu vergebende öffentliche Dienstleistungsauftrag vorzeitig endet oder diese Verkehre ersatzlos und endgültig eingestellt werden, jeweils zum Endschaftszeitpunkt.
- (4) Für den Fall, dass die Stadt keine Förderung zur Finanzierung des vertragsgegenständlichen ODM erhält, besteht ein beiderseitiges Kündigungsrecht.

§ 8 Schlussbestimmungen

- (1) Mündliche Nebenabreden zu dieser Vereinbarung bestehen nicht. Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen gemäß § 24 Abs. 1 GkG NRW der Schriftform.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so wird die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen der Vereinbarung hiervon nicht berührt. An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung tritt eine Regelung, die dem wirtschaftlichen Zweck der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung so nahe wie möglich kommt. Gleiches gilt für den Fall, dass die Vertragspartner nachträglich feststellen, dass die Vereinbarung lückenhaft ist. Zum wirtschaftlichen Zweck gehören auch verkehrliche Ziele.

§ 9 Anlagenspiegel

Folgende Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrags:

- | | |
|-----------------|---|
| Anlage 1 | Projektskizze zum geplanten ODM der Stadt Coesfeld |
| Anlage 2 | Übersicht zu möglichen Konkurrenzierungen des bestehenden ÖPNV-Angebots |

Datum und Unterschriften

..., den

Für den Kreis Coesfeld:

.....

..., den

Für die Stadt Coesfeld:

.....

On-Demand-StadtBus in der Stadt Coesfeld

Projektskizze für die Förderumgebung „On-Demand-
Ridepooling in Nordrhein-Westfalen“ des MUNV

1. Kurzbeschreibung

1.1. Ausgangssituation

Die Stadt Coesfeld liegt im westlichen Münsterland. Sie ist Kreisstadt des Kreises Coesfeld und hat als Mittelzentrum eine wichtige Funktion als Versorgungs-, Dienstleistungs- und Verwaltungsstandort. Die Entfernung zum nächstgelegenen Oberzentrum Münster beträgt etwa 35 km. Das Stadtgebiet umfasst ca. 141 qkm. Die Siedlungs- und Verkehrsflächen nehmen hiervon ungefähr 24 qkm ein. Bei einer Einwohnerzahl von 38.237 (Stand 31.12.2024) beträgt die Siedlungsdichte etwa 271 Einwohner pro km². Die Stadt zeichnet sich durch einen kompakten Siedlungskörper aus. Lediglich der Ortsteil Lette sowie die Wohngebiete Goxel und Brink befinden sich räumlich von der Kernstadt getrennt. Hervorzuheben ist hier insbesondere der Ortsteil Lette mit 6.127 Einwohnern.

Im Norden grenzt die Gemeinde Rosendahl an das Stadtgebiet. Im Osten wird das Stadtgebiet durch die Städte Billerbeck und Nottuln und im Süden durch die Stadt Dülmen begrenzt. Im Westen grenzt der Kreis Borken mit den Städten Gescher und Reken an das Stadtgebiet Coesfeld an. Das gut ausgebaute Straßennetz im Kreis Coesfeld schafft nahezu optimale Verkehrsverbindungen im gesamten Kreis einschließlich hervorragender Anbindungen an das Bundesfernstraßennetz. Die Bundesstraßen B 474 (Gronau-A 31-Coesfeld-A 43-Dülmen-Olfen) und B 525 (Südlohn-A 31-Coesfeld-Nottuln-A 43) werden als Umgehungsstraßen um den bebauten Ortskern der Stadt Coesfeld herumgeführt.

Die Stadt Coesfeld ist wichtiger Knotenpunkt sowohl im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Durch drei Regionalbahnlinien ist Coesfeld mit dem Umland verbunden. Die RB 45 („Der Coesfelder“) verkehrt zwischen Coesfeld und Dorsten, während die RB 63 („Baumberge-Bahn“) die Verbindung nach Münster darstellt. Die RB 51 („Westmünsterland-Bahn“) schließlich stellt die Anbindung in nordwestlicher Richtung nach Enschede und in südöstlicher Richtung nach Dortmund sicher. Die Regionalbahnen verkehren im Stundentakt, auf der Strecke Coesfeld – Münster sorgen zusätzliche Züge in den Morgen- und Nachmittagsstunden für eine Verdichtung zu einem Halbstundentakt.

Coesfeld besitzt drei Bahnhaltunkte. Die drei Regionalbahnlinien halten am Bahnhof Coesfeld. Der am 10.06.2011 in Betrieb genommene Haltepunkt Coesfeld-Schulzentrum verbessert die Anbindung der nördlich gelegenen Stadtteile und insbesondere des Schulzentrums an die Strecke Coesfeld – Münster deutlich. Die RB 51 hält in Richtung Dortmund zudem am Haltepunkt Lette.

Weitere Verbindungen in das Umland werden durch die folgenden RegionalBus-Linien mit einem Stundentakt sichergestellt:

- R 51 Coesfeld – Borken – Bocholt
- R 61 Coesfeld – Gescher – Stadtlohn – Vreden
- R 62 Coesfeld – Nottuln
- R 81 Coesfeld – Burgsteinfurt

Zudem ist die Stadt Coesfeld über vier NachtBus-Linien an das Umland angebunden:

- N6 Münster - Schöppingen - Legden - Coesfeld
- N7 Coesfeld - Billerbeck - Havixbeck - Münster
- N8 Legden - Holtwick - Coesfeld - Nottuln - Münster
- N20/N51 Legden - Coesfeld - Velen - Borken – Bocholt

Der Innerortsverkehr wird hauptsächlich über diverse SchulBus-Linien sowie einen ehrenamtlich betriebenen BürgerBus abgewickelt. Ein StadtBus-Angebot gibt es zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht (vgl. Abb. 1). Es besteht jedoch politischer Wille, ein entsprechendes, bedarfsgesteuertes Angebot zu schaffen.

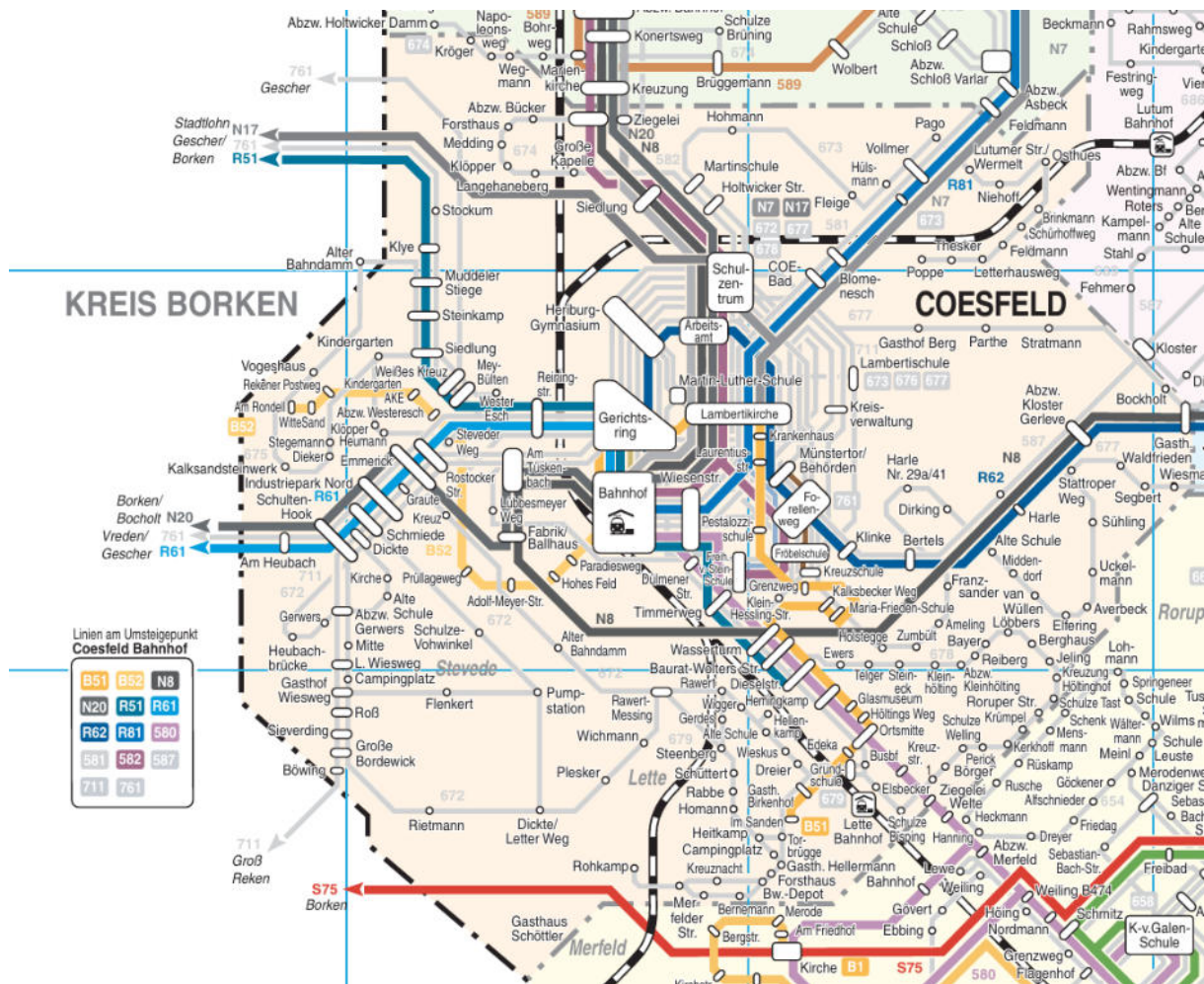


Abb.1: Auszug aus dem Liniennetzplan des Kreises Coesfeld (Quelle: www.bus-und-bahn-im-muensterland.de)

1.2. Vorhabenbeschreibung

Die Stadt Coesfeld plant, ihr ÖPNV-Angebot durch einen bedarfsgesteuerten StadtBus zu ergänzen und aufzuwerten. Grundlage ist der am 21.06.2023 vom Rat der Stadt Coesfeld beschlossene Masterplan Mobilität. Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass Teile des Siedlungsbereichs nicht an das ÖPNV-System angeschlossen sind. Daher wurde der Maßnahmensteckbrief C2 in den vom Rat der Stadt Coesfeld am 21.06.2023 beschlossenen Masterplan aufgenommen. Dieser empfiehlt eine Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System. Hierzu ein Auszug aus dem Maßnahmensteckbrief:

„Dem folgend soll das innerstädtische ÖPNV-Angebot künftig ausgebaut werden. Dabei wird sowohl das Ziel verfolgt, eine Alternative zum Radverkehr für Mobilitätseingeschränkte oder für bspw. Schlecht-Wetter-Tage zu bieten, als auch die Bedeutung des Pkw auf kurzen und mittleren Wegstrecken zu reduzieren. Hierfür stellt die Integration eines On-Demand-Angebotes eine geeignete Maßnahme dar.

[...]

Das On-Demand Angebot soll als Ergänzung zum bestehenden Stadt- und Regionalverkehr etabliert werden. Um den ÖPNV zu fördern und gleichzeitig bedarfsgerecht zu gestalten, soll in einem ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie die Rahmenbedingungen für ein On-Demand-System innerhalb des Stadtgebiets von Coesfeld prüfen. Diese kann bereits kurzfristig in die Wege geleitet werden. Anhand der Ergebnisse ist dann zu entscheiden, wie und in welchem zeitlichen Rahmen ein solches System in das ÖPNV-Angebot integriert werden kann.“

Die Ergebnisse der gemeinsam mit der Regionalverkehr Münsterland GmbH erarbeiteten Studie wurden dem Rat in seiner Sitzung am 10.04.2025 vorgestellt. Ein Ergebnis der Studie waren 6 denkbare Varianten eines zukünftigen ÖPNV-Angebots für Coesfeld. Der Rat definierte eine Vorzugsvariante und beauftragte die Verwaltung, die Planungen für die Realisierung dieser Vorzugsvariante weiterzuführen und eine Betriebsaufnahme im Jahr 2026 vorzubereiten.

Der On-Demand-Verkehr als ergänzendes bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot überzeugt vor allem mit Blick auf die Flexibilität. Damit können nicht nur räumliche Erschließungsdefizite beseitigt werden, sondern auch die Taktzeiten an den bestehenden Haltestellen bedarfsgerecht verdichtet werden. Fahrgäste können individuell ihren Start- und Zielort sowie die Abfahrzeit wählen, Fahrtangebote werden, wenn möglich gebündelt. Leerfahrten werden vermieden. Neben bestehenden Haltestellen können auch virtuelle Haltestellen angefahren werden. Insgesamt kann somit ein nachhaltiges und klimaschonendes ÖPNV-Angebot bereitgestellt werden.

Unterstützt wird das Vorhaben vom Kreis Coesfeld als ÖPNV-Aufgabenträger.

Die Stadt Coesfeld arbeitet bereits seit Planungsbeginn eng mit der Regionalverkehr Münsterland GmbH zusammen, die bereits viele Erfahrungen mit der erfolgreichen Umsetzung von On-Demand-Verkehren sammeln konnte. Neben der Betreuung von aktuell fünf BürgerBus-Vereinen mit bedarfsgesteuertem Angebot, konnte mit dem "G-Mobil" in Gronau bereits ein sehr erfolgreicher On-Demand StadtBus umgesetzt werden. Nach der dortigen Umstellung von drei StadtBus-Linien auf einen On-Demand-Verkehr konnten innerhalb eines Jahres die Fahrgastzahlen des Vorgängermodells um ca. 50% gesteigert werden. Auch nach Auslaufen der Förderung konnte der Verkehr für ein weiteres Jahr aufrechterhalten werden, bis eine Verschlechterung der Haushaltslage eine Anpassung des Modells zur Folge hatte. Heute verstärkt das G-Mobil die Abendstunden und übernimmt den optimiert wiedereingeführten StadtBus-Verkehr an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen. Das neue Modell wurde auf Basis der Nachfragedaten des On-Demand-Betriebes erstellt.

Zur Schaffung eines ganzheitlichen Bedienkonzeptes, finden seit einigen Monaten regelmäßige Gespräche mit dem BürgerBus-Verein Coesfeld statt. Ziel ist es, gemeinsam ein verlässliches und flächendeckendes ÖPNV-Angebot zu schaffen, in dem sich die unterschiedlichen Angebote gegenseitig ergänzen, anstatt zu konkurrenzieren. Der Verein befürwortet die Planungen eines On-Demand-StadtBusses (vgl. Anlage f).

Das Konzept sieht einen Betrieb mit bis zu zwei Fahrzeugen in folgendem Zeitfenster vor:

- Sonntag bis Donnerstag: 06 – 22 Uhr
- Freitag & Samstag: 06 – 24 Uhr

Die Anzahl gleichzeitig eingesetzter Fahrzeuge soll hierbei im Tagesverlauf in Abhängigkeit der Haupt-, Neben- und Schwachlastzeiten variieren. Zudem ist eine flexible Anpassung im laufenden Betrieb auf Grundlage tatsächlicher Nachfragezahlen vorgesehen. Diese werden im Zuge einer fortlaufenden Evaluation über die gesamte Projektlaufzeit ermittelt.

Flächenmäßig sollen im ersten Schritt primär die Kernstadt Coesfeld sowie die Wohngebiete Goxel und Brink Bestandteil des Bedienebietes sein. Zudem soll der Ortsteil Lette angebunden werden. Das finale Bedienkonzept hierfür befindet sich aktuell noch in Abstimmung mit dem BürgerBus-Verein. Denkbar sind derzeit folgende Varianten oder eine Kombination aus diesen:

- Dauerhafte Anbindung Lettes unter Berücksichtigung eines Parallelfahrverbotes zu den Fahrzeiten des BürgerBusses ("Schutzkorridor") sowie des Regionalverkehrs
- Gezielte Anbindung des Bahnhofs Lette zu nachfragestarken Zeiten mit vorherigem Abholen und anschließendem Absetzen der Fahrgäste an ausgewählten Haltepunkten im Ortskern (außerhalb der BürgerBus-Zeiten)
- Bedienung Lettes nur außerhalb der Bedienzeiten des BürgerBusses (Schwachlastzeiten sowie Wochenenden)

Änderungen am finalen Bedienkonzept behalten sich alle Beteiligten innerhalb der Projektlaufzeit jederzeit vor. Hierzu werden die Nachfragezahlen von/nach Lette sowohl im On-Demand-Betrieb als auch im BürgerBus gemeinsam mit dem Verein fortlaufend ausgewertet. Zudem ist es denkbar, Lette zeitweise nur mit einem Fahrzeug zu bedienen, um nicht zu viele Ressourcen an einem Ort zu bündeln. Ein derartiges Vorgehen hat sich bereits in Gronau bewährt, wo der Ortsteil Epe nur mit einem Teil der Fahrzeugflotte bedient wurde.

Für die Erschließung soll einerseits das vorhandene Haltestellennetz genutzt werden, andererseits wurden Bedienlücken anhand eines GIS analysiert, um diese mit virtuellen Haltestellen zu schließen (vgl. Abb. 2) Eine Bedienung soll ausschließlich zwischen (virtuellen) Haltestellen erfolgen, eine Adressbedienung ist nicht vorgesehen. Ziel des Konzeptes ist es, einen möglichst großen Teil der Siedlungs- und Gewerbegebiete der Stadt Coesfeld mit einem flexiblen ÖPNV-System anzubinden und auch Tangentialverbindungen außerhalb der Kernstadt zu ermöglichen.

Über die On-Demand-Software soll ausgeschlossen werden, dass der On-Demand-Verkehr räumlich und zeitlich parallel zu bereits vorhandenen ÖPNV-Verbindungen angeboten werden kann.

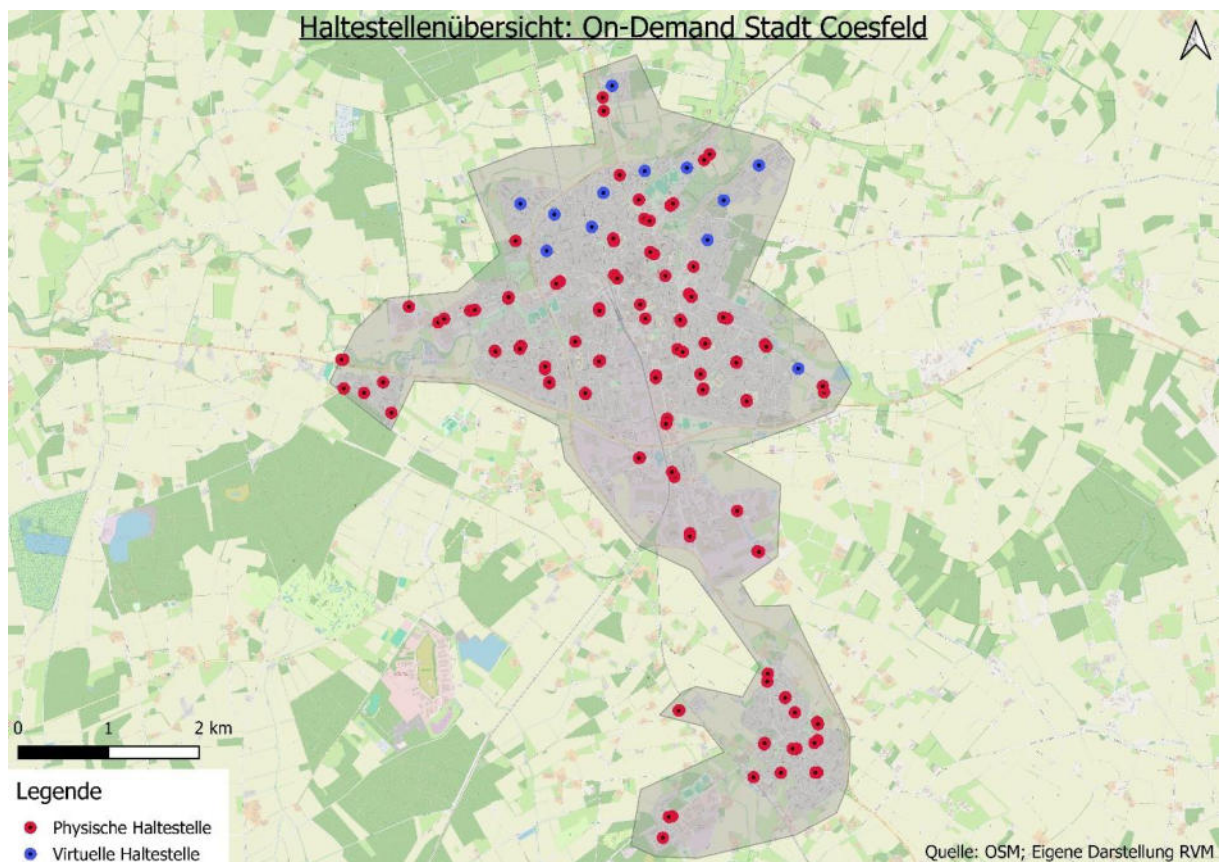


Abb. 2: Haltestellenübersicht: On-Demand Stadt Coesfeld
(Quelle: OSM; Eigene Darstellung RVM)

Der Betrieb ist mit zwei barrierefreien PKW (Mercedes Sprinter oder vergleichbarer Fahrzeuggröße) mit insgesamt 8 Fahrgast-Sitzplätzen geplant. Die Fahrzeuge sollen zusammen mit der Fahrbetriebsleistung ausgeschrieben werden, um Fahrzeug, Versicherung, Kraftstoff, Wartung und Personal über einen Pauschalpreis zu vergüten (vgl. Anlage a)).

Da es kaum geeignete Elektro-Fahrzeuge am Markt gibt, die aufgrund des zulässigen Gesamtgewichts für die Beförderung von acht Personen mit einem kleinen Personenbeförderungsschein ausgelegt sind, werden für den Betrieb Verbrenner-Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Zudem machen die Größe des Bedienegebietes und die geplanten Betriebszeiten den Einsatz von Elektrofahrzeugen nahezu unmöglich, ohne noch weitere Fahrzeuge für die Ladezeiten vorzuhalten. Dies ist im finanziellen Rahmen jedoch nicht möglich.

Im Vorfeld des Ausschreibungsprozesses sollen zudem gezielt die ortsansässigen Taxi- und Mietwagenunternehmen kontaktiert und zu einer Beteiligung am Ausschreibungsverfahren animiert werden.

Unter Berücksichtigung aller erforderlichen Vorarbeiten, insb. des Ausschreibungsverfahrens für den Fahrbetrieb sowie des Produktaufsatzes in der On-Demand-Landes-Plattform, sind ein Betriebsstart für den 01.07.2026 und eine Laufzeit bis mindestens Ende 2030 (davon 30 Monate innerhalb des Förderzeitraums) geplant. Der politische Auftrag, den On-Demand-StadtBus zu planen, sieht einen langfristigen Betrieb ohne Fördermittel nach einer Anschubfinanzierung vor (vgl. Weiterfinanzierungskonzept).

Da sich der geplante On-Demand-Betrieb der Grundmobilität zuordnen lässt, ist eine volle Anerkennung des WestfalenTarifs bzw. von eezy.nrw geplant. Ein Komfortzuschlag ist nicht vorgesehen.

2. Einordnung in die Förderlandschaft

Das im Förderaufruf erklärte Ziel des MUNV ist die Stärkung des ÖPNV als klimaschonendere Alternative zum MIV. Insbesondere in Regionen und Zeitlagen mit eher geringer Nachfrage und teilweise schlechter Erreichbarkeit stehen Verkehrsunternehmen seit jeher vor der Herausforderung, ein verlässliches und möglichst kostengünstiges Verkehrsangebot zu schaffen. Der Einsatz großer Busse ist i.d.R. mit hohen Kosten verbunden, gepaart mit einer oft geringen Nachfrage. Daher kann meist nur ein sehr geringer Takt angeboten werden. Für viele potenzielle Fahrgäste ist die Nutzung des eigenen PKW daher unabdingbar.

On-Demand-Verkehre haben in der Vergangenheit gezeigt, hier Abhilfe schaffen zu können. Durch die flexible und bedarfsgesteuerte Buchbarkeit können nachfrage-schwache Gebiete gezielt nur dann angefahren werden, wenn auch ein Fahrtwunsch besteht. Wie eine Mobilitätsbefragung der Planersocietät aus dem Jahr 2022 (vgl. Abb 3) zeigt, werden mit rund 30% große Anteile kurzer Strecken (<5km) in der Stadt Coesfeld mit dem MIV zurückgelegt, wobei aktive Mobilitätsformen noch dominieren. Da in diesem Wert auch Schülerbewegungen eingerechnet sind, dürfte dieser auf Personen mit Zugang zu einem PKW beschränkt um einiges höher liegen. Der ÖPNV nimmt hierbei einen verschwindend geringen Anteil ein, was mutmaßlich damit zusammenhängt, dass die Stadt Coesfeld mit Ausnahme von Schülerverkehren verkehrstechnisch auf das Oberzentrum Münster sowie das Ruhrgebiet ausgerichtet ist, weniger auf den Binnenverkehr. Das zeigt sich auch daran, dass nur 8% der Befragten angegeben haben, Bus & Bahn wenigstens einmal pro Woche zu nutzen (Durchschnitt in Deutschland: 23%), 42% nutzen diese nie. Das spiegelt sich auch in der Bewertung des Angebotes mit einer durchschnittlichen Schulnote von 3,3 wider – der mit Abstand schlechteste Wert aller Verkehrssysteme (zw. 1,9-2,1).

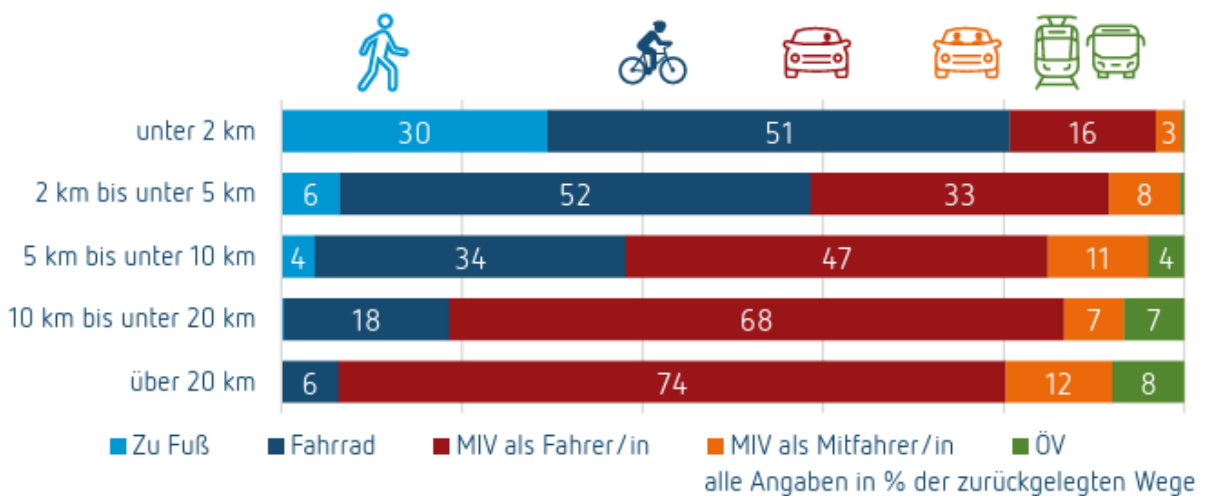


Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen (Quelle: Planersocietät 2022)

Da sich das ÖPNV-Angebot der Stadt in den vergangenen Jahren nicht wesentlich geändert hat, dürften die Zahlen auch heute noch in vergleichbarer Form gelten. Dabei wird deutlich, dass die Stärkung des Binnen-ÖPNV noch viel Potential für Verlagerungseffekte des Modal Splits bietet. Die Stadt Coesfeld erwartet, durch die Einführung eines On-Demand-StadtBusses, der den Wohnort mit potenziellen Arbeits-, Nahversorgungs- und Freizeitornten verbindet, einen großen Anreiz für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens schaffen zu können. Da 53 % aller Arbeitnehmer mit Wohnort im Stadtgebiet auch dort arbeiten – hiervon 40% in einem Stadtteil, der nicht ihrem Wohnort entspricht –, kann der StadtBus tendenziell auch einen nennenswerten Beitrag für die betriebliche Mobilität leisten. Zudem bietet er eine gute Möglichkeit, auch den überregionalen Nahverkehr zu stärken, indem attraktive Zu- und Abbringer-Angebote mit kurzen und direkten Wegen zu den Bahnhöfen Coesfeld und Lette geschaffen werden. Da fast 90% der Fahrstrecken über 20 km mit dem MIV und nur 8% mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, sind auch hier größere Verlagerungseffekte zum Regionalverkehr und insbesondere zur Bahn zu erwarten.

Es ist vorgesehen, den On-Demand-StadtBus über die gesamte Projektlaufzeit und darüber hinaus fortwährend zu evaluieren. Hierzu konnten bereits erste Gespräche mit dem KCD geführt werden, die als Projektverantwortliche für die On-Demand-Landeslösung zugesichert haben, dass der Softwareanbieter Via in der Lage ist, eine sehr große Menge an Betriebsdaten zu erfassen, automatisiert auszuwerten und Rohdaten für eigene Analysen bereitzustellen. Die Regionalverkehr Münsterland GmbH wird mit der Evaluation betraut. Geplant ist eine mindestens monatliche Erfassung und Auswertung aller wesentlicher Betriebsdaten. Dazu zählen neben allgemeinen Statistiken wie Fahrgastzahlen, Poolingquote und Kundenbewertungen auch tiefgreifendere Analysen wie die Ermittlung von Quelle-Ziel-Beziehungen sowie stundenweiser Nachfragerwerte zur Optimierung des Fahrzeugeinsatzes. Die Auswertungen sollen der Stadt Coesfeld in regelmäßigen Projektgesprächen vorgestellt werden, um gemeinsam Handlungs- und Optimierungspotentiale zu ermitteln.

Die Ergebnisse der Evaluation sollen zudem auch dazu dienen, Potentiale für mögliche StadtBus-Linien mit festem Fahrplan zu ermitteln. Diese könnten langfristig in Kombination mit dem On-Demand-Angebot das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Binnen-ÖPNV maximieren. Vergleichbares konnte bereits erfolgreich mit den StadtBus-Linien C1, C2 und C3 in der Stadt Gronau sowie der Linienkombination C12 & B81 in der Gemeinde Senden umgesetzt werden. Hier dienen die Quelle-Ziel-Daten des G-Mobils respektive des kommit-Shuttles als Basis für die Linienplanung. Der Mehrwert solcher Erhebungsdaten konnte auch bereits wissenschaftlich nachgewiesen werden (vgl. Bruder 2025).

3. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Zur erfolgreichen Einführung des On-Demand-Verkehrs im Stadtgebiet Coesfeld wird eine umfassende, mehrstufige Marketingkampagne umgesetzt. Im Fokus stehen die **Bekanntmachung des neuen Angebots**, die **Aktivierung verschiedener Zielgruppen** sowie die **nachhaltige Verankerung im Mobilitätsalltag**. Geplant sind unter anderem:

- **Digitale Kampagnen** über Social Media, lokale Webseiten und Online-Anzeigen zur Ansprache jüngerer und digitalaffiner Nutzergruppen.
- **Klassische Medienarbeit** mit Pressemitteilungen, Anzeigen in regionalen Printmedien und Radiobeiträgen zur breiten Information der Bevölkerung.
- **Direkte Bürgerkommunikation** durch Infoveranstaltungen, Flyeraktionen und Präsenz auf lokalen Events zur persönlichen Ansprache und Aufklärung.
- **Kooperationen mit lokalen Akteuren** wie Schulen, Seniorenverbänden und Unternehmen zur gezielten Nutzergewinnung.
- **Branding und Sichtbarkeit** durch ein einheitliches Design auf Fahrzeugen, Haltestellen und Werbematerialien.

Ziel ist es, Vertrauen in das neue Angebot zu schaffen, Hemmschwellen abzubauen und eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung zu erreichen.

4. Literaturverzeichnis

PLANERSOCIETÄT (2022): „Endbericht Mobilitätsbefragung 2022 Stadt Coesfeld". In: [co-esfeld.de](https://a-b.coesfeld.de), Dez. 2022, <https://a-b.coesfeld.de/wp-content/uploads/2023/02/Endbericht-Mobilitaetsbefragung-Stadt-CoesfeldP000489893.pdf> (zuletzt abgerufen am 03.11.2025)

BRUDER, PETER; KERSTEN, ROBIN; KLEMMER, JEANETTE; SCHÖNE, DENNIS (2025): „Focusing on passenger needs - How can on-demand-ridepooling data make transport planning more user-centered?"

5. Anlagen

- a) Kostenkalkulation
- b) Zeitplan
- c) Entwurf der Antragsunterlagen nach PBefG
- d) Politischer Beschluss zur Durchführung des Projektes
(finaler Beschluss wird fristgerecht nachgereicht; Auftrag zur Planung eines On-Demand-Verkehres beigefügt)
- e) Finanzierungskonzept zur Fortführung des Projektes
- f) Kooperationsvereinbarung mit dem BürgerBus-Verein Coesfeld
- g) Fahrzeugeinsatzplan

Übersicht zu möglichen Konkurrenzierungen des Bestands-ÖPNV

Der On-Demand-Verkehr soll die Kernstadt, Goxel, Brink und Lette bedienen. Genau in diesen Bereichen bestehen heute ÖPNV-Verkehre, die durch das neue Angebot berührt werden können und für die über entsprechende räumliche und zeitliche Schutzkorridore Konkurrenzierungen zu vermeiden sind.

1. BürgerBus Coesfeld – höchste Konkurrenzrelevanz

- Bedient Goxel, Brink, Lette und Bahnhof Coesfeld – exakt im geplanten OD-Gebiet.
- Eigenwirtschaftlicher Verkehr → rechtlich besonders schützenswert.
- Im Antrag bereits benannt als Konkurrenzfall (Schutzkorridore nötig).

Begründung:

- Räumliche 1:1-Überlappung in Goxel, Brink und Lette
- Gefahr von Fahrgasverlagerungen
- Muss zwingend durch räumliche/zeitliche Schutzkorridore abgesichert werden

2. Linie 580 (Gemeinwirtschaftlich) – direkte Konkurrenz auf dem Korridor Coesfeld – Lette

- Die 580 verläuft über Lette.
- Gemeinwirtschaftlich, aber Einnahmen betreffen direkt den Kreis Coesfeld.

Konkurrenzrisiko:

- OD könnte die Rolle der 580 als SPNV-Zubringer schwächen
- Parallelfahrten auf identischer Relation möglich
- Auch wirtschaftlich relevant: geringere Fahrgelderlöse im Bestellverkehr

Schutzbedarf:

- Zeitlicher Schutzkorridor in den Hauptlagen der 580
- OD als Feinerschließer/Bahnhofzubringer nur außerhalb 580-Stammrelation

3. Regionalbuslinien (R51, R61, R62, R81) – geringe, aber vorhandene Konkurrenz

Diese Linien sind im Antrag als relevante Regionalverbindungen genannt.

R51 (Gemeinwirtschaftlich Coesfeld – Gescher – Borken – Bocholt)

- Bedient Goxel → räumlicher Überschneidung mit OD
- Parallelfahrten möglich (Kernstadt ↔ Goxel)
- Aber: Überregionale Linie → geringeres Konkurrenzgewicht

R61 (Gemeinwirtschaftlich Coesfeld – Gescher – Stadtlohn – Vreden)

- Keine Bedienung Goxel/Brink/Lette → keine relevante Konkurrenz
- Nur Bahnhof Coesfeld betroffen → vernachlässigbar

R62 (Eigenwirtschaftlich Coesfeld – Nottuln) / R81 (Coesfeld – Burgsteinfurt)

- Verlassen früh die Kernstadt, nur kurze Überlappung nahe Bahnhof
- OD tangiert diese Linien kaum
- Keine Schutzkorridore erforderlich

4. Schulbuslinien (u. a. 675, 761 Gemeinwirtschaftlich sowie innerörtliche Schülerverkehre)

- Bedienen Goxel, Brink, Lette und Schulzentrum Coesfeld
- Keine rechtliche Konkurrenz (gemeinwirtschaftlich / Schülerverkehr)

Aber:

- Schüler könnten auf OD ausweichen

Lösung:

- OD in Schulspitzenzeiten begrenzen
- oder OD nur als Ergänzung, nicht als Ersatz

5. NachtBus-Linien (Gemeinwirtschaftlich N6, N7, N8, N20/N51)

- Überlagerung in der Kernstadt möglich
- Aber: Operieren überwiegend spätabends/wochenends und großräumig → keine relevante Konkurrenz im OD-Kerngebiet

SPNV (NWL Gemeinwirtschaftlich RB51 Coesfeld – Lette – Dortmund / Enschede)

- Zwischen Coesfeld und Lette verkehrt mit der RB51 ein vom NWL im Bruttovertrag bestellter SPNV, dessen Fahrgeldeinnahmen dem Aufgabenträger NWL zufließen.
- Auf der Relation Coesfeld–Lette besteht damit eine potenzielle Konkurrenzsituation zum On-Demand-StadtBus.
- Das On-Demand-Angebot wird SPNV-orientiert ausgelegt und soll die RB51 vor allem durch Zu-/Abbringerfunktionen und die Erschließung zusätzlicher Wohn- und Gewerbegebiete stärken.
- Direkte On-Demand-Fahrten Coesfeld–Lette sollen den SPNV nicht systematisch ersetzen, sondern das Angebot in Randzeiten und abseits der Bahnstationen ergänzen.

Anlage 2 zur öffentlichen-rechtlichen Vereinbarung zwischen Kreis und Stadt Coesfeld zur Umsetzung des Förderprojektes „On-Demand-StadtBus in der Stadt Coesfeld“

Kurzfasit: Konkurrenzrelevanz (geordnet nach Bedeutung)

Linie/Verkehr	Konkurrenzniveau	Grund
BürgerBus Coesfeld	Sehr hoch	Eigenwirtschaftlich, gleiche Gebiete (Goxel/Brink/Lette)
580 Coesfeld – Lette – Dülmen	Hoch	Gleicher Korridor, Einnahmenrelevanz für den Kreis COE
RB51 Coesfeld – Lette (SPNV)	Gering	SPNV (Bruttovertrag NWL); On-Demand als Zubringer, nicht als Ersatz
R51	Mittel	Bedient Goxel → partieller Parallelverkehr
Schulbusse	Mittel (operativ)	Gefahr von Ausweichverkehr, aber nicht eigenwirtschaftlich
R62 / R81	Gering	Nur Übergang im Bahnhofsumfeld
R61	Gering	Nur Übergang im Bahnhofsumfeld
NachtBus-Linien	Gering	Zeitlich und räumlich kaum Berührung