

Münster, 10.04.2024

Änderungsantrag zur Vorlage V0640/2023 Weiterführung und Ausweitung des Pilotprojektes LOOPmünster - ÖPNV on Demand

I. Sachentscheidung:

1. Der Sachstandsbericht zum Modellprojekt LOOPmünster wird zur Kenntnis genommen.
 2. ~~LOOPmünster wird als integraler Baustein des ÖPNV in Münster bestätigt.~~ **Positive Erfahrungen aus dem LOOP-Pilotprojekt bzgl. der digitalen Buchung und bereits bestehender Linien im TaxiBus-Verkehr werden in die Weiterentwicklung von On-Demand-Verkehren integriert.**
 3. ~~Das LOOPmünster-Angebot wird über den 31.08.2024 und über das Gebiet Hilstrup hinaus auf die Stadtteile fortgesetzt und in Form einer Linienbandausgeweitet.~~
3. On-Demand-Verkehre sollten konsequent als Zu- und Abbringerverkehre zu ÖPNV- und SPNV-Haltestellen (insb. zukünftige Metrobusachsen) gestaltet und/oder als Verbindungen zwischen Stadtteilen realisiert werden.
 4. Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken schnellstmöglich alternative Anschlussangebote zu erarbeiten, die Finanzierungsbedarfe darzulegen und den zuständigen Ratsgremien zum Beschluss vorzulegen.
Zur Darstellung eines alternativen On-Demand-Angebots sollen insbesondere geprüft werden:
 - Entwicklung eines gemeinsamen Produktes aus bisherigem LOOP und TaxiBus
 - Einführung von Richtungsbändern zur räumlichen Nachfragebündelung anhand der Taxibuslinien und der räumlichen Auswertung der FH Münster
 - Einführung eines Taktsystems zur zeitlichen Nachfragebündelung
 - Abkehr vom Betrieb mit eigenständiger Fahrzeugflotte und eigenem Personal, stattdessen Kooperation mit dem Taxigewerbe oder anderen Unternehmen
 - Beförderungstarife
 5. Bis zur Vorlage alternativer Anschlussangebote werden die durch LOOP weggefallenen Taxibuslinien wieder eingesetzt, die bestehenden fortgeführt.
 6. Die Prüfergebnisse zur Weiterentwicklung eines On-Demand-Angebotes können in die Entwicklung des 4. Nahverkehrsplans einfließen. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit den Stadtwerken einen Weg aufzuzeigen, wie das On-Demand-System in einem hierarchischen ÖPNV-System in einer Gesamtfinanzierung aufgehen kann.
- ~~4. Die Verwaltung wird beauftragt, den für eine ununterbrochene Sicherstellung des Betriebs LOOPmünster ab dem 01. September 2024 erforderlichen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag im~~

~~Rahmen einer nach Art. 5 Abs. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf maximal 2 Jahre befristeten Maßnahme an die Stadtwerke Münster GmbH herbeizuführen.~~

II. Finanzielle Auswirkungen

~~Die Finanzierung des Pilotprojektes LOOPmünster durch die Fördermittel des Landes NRW und der Stadt Münster endet mit Ablauf des Monats August 2024. Die Monate September bis Dezember 2024 sollen zur Fortsetzung des Projektes im Bestandsgebiet aus dem Teilraumkonto des ZVM finanziert werden. Hieraus stehen der Stadt Münster bis zum Jahr 2026 einschließlich jährliche Mittel von ca. 1,2 Mio. € zur Förderung des ÖPNV zur Verfügung.~~

~~Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster aufgrund der Verlängerung des Zeitraumes und der Ausweitung des Gebietes für LOOPmünster in 2024 zusätzlich für die Monate September bis Dezember Kosten in Höhe von ca. 830.000 € und für die Jahre 2025 und 2026 jährlich ca. 2.500.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen Fördermittel in 2024 für die Monate September bis Dezember in Höhe von ca. 830.000 € und in 2025 und 2026 jährlich in Höhe von ca. 1.200.000 €. Die in den Jahren 2025 und 2026 nicht durch Fördermittel gedeckten Kosten werden über Stellplatzablösebeträge finanziert.~~

Begründung:

Die Evaluation der Pilotphase von LOOPmünster hat zum Ergebnis, dass das System zahlreiche Vor- und Nachteile mit sich bringt und eine Fortführung daher differenziert betrachtet werden muss. Die bisherige Konzeption von LOOP hat dabei gravierendere Probleme aufgezeigt, die im Kontext des Finanzbedarfs und klammer öffentlicher Kassen angegangen werden müssen, um LOOP zu einem Bestandteil des ÖPNV-Systems in Münster zu machen:

Die LOOP-Fahrten haben sich bisher durch einen hohen Zuschussbedarf pro Fahrt und eine geringe Poolingrate ausgezeichnet. Hinzu kommen ein hoher Leerkilometer-Anteil und eine fehlende Auswirkung auf den Modal Shift. Damit werden bei hohen Kosten aber zentrale Ziele der Verkehrswende nicht erreicht; die Fahrten gleichen teilweise MIV-Fahrten und generieren keine weitreichendere Nutzung des ÖPNV. Zu ergänzen ist, dass mit LOOP bisher eine vornehmlich junge Zielgruppe (Altersklasse 16-39) erreicht wurde, dafür aber mobilitätseingeschränkte Personen nur in geringem Umfang von dem Angebot profitieren konnten. Somit ist festzustellen, dass vor allem Menschen, die auch umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie das Fahrrad nutzen könnten, den LOOP verwenden, während diejenigen, die auf Grund von Alter oder Behinderungen tatsächlich auf einen individuelleren Verkehr angewiesen sind, nicht ausreichend im Nutzer*innen-Spektrum abgebildet sind und sogar zum Teil von der Nutzung auf Grund erheblicher Barrieren eher ausgeschlossen werden – im Hinblick auf UN-Behindertenrechtskonvention und auf das Ziel der Age friendly City kein gutes Ergebnis. Daher muss bei einer Weiterentwicklung aktiv daran gearbeitet werden, den Anteil der Nutzenden mit Behinderungen oder fortgeschrittenem Alter in On-Demand-Verkehren zu erhöhen. Zudem ist zu betonen, dass On-Demand-Verkehre nicht den Zweck haben, die Daseinsvorsorge mit hochsubventionierten Fahrten abzudecken; dafür gibt es Taxis.

Damit nun ein langfristig finanziell tragfähiges System, das die Verkehrswende unterstützen kann, etabliert wird, ist es notwendig, die in der Kosten-Nutzen-Relation als schlecht zu bewertende Flächigkeit des LOOP-Angebots zu korrigieren. On-Demand-Verkehr muss zielgerichtet dort eingesetzt werden, wo eine Erschließung mit klassischem ÖPNV schwierig oder extrem teuer ist.

Dabei erscheint es sinnvoll, die beiden Produkte des Bedarfsverkehrs LOOP und TaxiBus mehr oder weniger zu fusionieren, z.B. die sehr gute und einfache digitale Bestellmöglichkeit per Smartphone-App bei LOOP gegenüber der wenig komfortablen telefonischen Bestellung der TaxiBusse spätestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit.

Wie in der Verwaltungsvorlage skizziert und teilweise auch zu Recht vorgeschlagen, kann ein verkehrlicher Nutzen darin bestehen, On-Demand-Angebote auf Korridore engzuführen und sich dabei an bestehenden Taxibus- oder Stadtteilverbindungslinien zu orientieren. Weitere mit öffentlichem Verkehr schwer erschließbare Gebiete der Stadt lassen sich so in den ÖPNV integrieren und damit ein für die Nutzer*innen verlässliches Angebot schaffen. Dies wertet insbesondere das Angebot für die sog. Außenstadtteile auf. Heute schwer darstellbare Pendler*innen- und Freizeitfahrten zwischen den Stadtteilen und das schnelle Erreichen von zukünftigen Metrobuslinien und Bahnhalten kann so ermöglicht werden. Dies stärkt intermodale Wegeketten, was im Planprozess des Masterplan Mobilität 2035+ durchgehend als Ziel aufgerufen wurde.

Sehr teuer hingegen ist das Vorhalten einer eigenen LOOP-Fahrzeugflotte mitsamt einem speziellen Team von LOOP-Fahrer*innen im Schichtbetrieb. Ebenfalls sehr teuer ist das Angebotsprinzip "many to many": Von vielen hundert virtuellen Haltestellen zu vielen anderen hundert virtuellen Haltestellen im Bedienungsgebiet. Und das ohne jeden unterlegten Fahrplankontakt. Dadurch kommt es zu keinerlei räumlichen und zeitlichen Bündelungseffekten. Ergebnis sind extrem viele einzelne individuelle Kundenfahrten. Sammeleffekte (Pooling) gibt es kaum.

Im Sinne einer sparsamen Verwendung von öffentlichen Finanzmitteln ist es unerlässlich, das Kosten-Nutzen-Verhältnis von zusätzlichen Angeboten kritisch zu überprüfen. In der verwaltungsseitig vorgeschlagenen Fortführung von LOOP ist eine solche kritische Überprüfung und die konsequente Reduzierung des Haushaltsansatzes von 2,5 Mio. Euro pro Jahr nur bedingt zu erkennen. Die Mittel für die Stellplatzablösung sind für die Optimierung des Kern-ÖPNV-Systems (Metrobusachsen, Busspuren) einzusetzen und werden daher hier gestrichen. Dennoch können On-Demand-Verkehre eine Bereicherung für den ÖPNV sein, die ZVM-Mittel können für die Ausweitung von On-Demand-Verkehren verwendet werden, wenn der Finanzbedarf für ein alternatives On-Demand-Angebot nachvollziehbar dargelegt wird. Ziel soll die Vollintegration in das Münsteraner ÖPNV-System gemäß der Vorlage 0003/2023 sein. Konsequenterweise können die On-Demand-Verkehre dann im 4. Nahverkehrsplan abgebildet werden. Daher wird die Verwaltung mit diesem Antrag beauftragt, eine Vollintegration in den ÖPNV zu prüfen und vorausschauend zu planen, um eine lückenlose Implementierung zu ermöglichen.

Insgesamt erreicht die hier zu prüfende Neuausrichtung des On-Demand-Systems in Münster eine Fokussierung auf die Kernaufgaben öffentlichen Verkehrs unter Berücksichtigung haushalterischer, verkehrlicher, ökologischer und sozialer Kriterien. Ziel ist daneben, eingerichtete Verkehre in Zukunft derart realistisch zu planen, dass diese langfristig aufrechterhalten und erweitert werden können, um den Bürger*innen Kontinuität und Verlässlichkeit zu bieten. Dies unterstützt bei der Veränderung des Mobilitätsverhaltens, die längere Umgewöhnungszeiten und stabile Angebotsbedingungen erfordert.

gez.
Andrea Blome
Carsten Peters
und Fraktion

gez.
Matthias Glomb
und Fraktion

gez.
Martin Grewer
und Gruppe

gez.
Simon Haastert
und Fraktion