



Öffentliche **Berichtsvorlage**

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Dr. Wolf
 Telefon: 492-7074
 wolf@stadt-muenster.de

Betrifft

Abschlussbericht zum Verkehrsversuch „LeezenLOOP münster“

Beratungsfolge

25.04.2023	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
03.05.2023	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht

Bericht:

I. Zielsetzung des Projektes

Im Projekt Leezen-LOOPmünster haben die Stadtverwaltung und die Stadtwerke Münster vom 1. August bis zum 25. September 2022 ausprobiert, ob und wie sich Fahrradrikschas in das Nahverkehrsangebot in Münster integrieren lassen.

Insbesondere im Rahmen der Überlegungen zu einem stärker hierarchisch aufgebauten Busnetz (vgl. V/0003/2023) mit gestreckten Hochleistungsachsen, Ergänzungslinien und On-Demand-Systemen kann ein auf Rikschas basierendes LOOPmünster ein Puzzleteil dafür sein, wie sich ein On-Demand-Projekt in der Innenstadt „nahmobil“ realisieren lässt, das nicht auf Kraftfahrzeuge setzt und so einen Beitrag zum Zukunftsziel „Münsters Innenstadt autoarm und erreichbar“ leistet. Insbesondere in der Innenstadt kann ein solches System die Erreichbarkeit sicherstellen, wenn die Straßen aufgrund von Veranstaltungen für den Kfz- und Busverkehr gesperrt sind. Dies ist an ca. 90 Tagen im Jahr der Fall, insbesondere während der Adventszeit, aber auch während des Stadtfestes, Demonstrationen und weiteren Events.

II. Projektdurchführung

Die Idee für Leezen-LOOPmünster haben die Stadtwerke gemeinsam mit dem münsterschen Unternehmen Leezen Heroes entwickelt und für die weitere Planung das Amt für Mobilität und Tiefbau sowie die Stabsstelle Smart City eingebunden. Grundidee war es, ein mit LOOPmünster vergleichbares On-Demand-System in der Innenstadt einzusetzen. Dabei sollte jedoch auf den Einsatz von Kfz verzichtet und stattdessen auf Fahrradrikschas zur Personenbeförderung gesetzt werden. Diese können in der Innenstadt ihre Vorteile ausspielen und beispielsweise unechte Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen, über die Promenade fahren oder Ziele in der Innenstadt erreichen, wenn die Straßen aufgrund von Veranstaltungen für Kfz und Busse gesperrt sind.

Dafür wurde ein Bediengebiet definiert, das im Wesentlichen die Fläche innerhalb des Promenadenrings, die nördliche Aasee-Spitze, den Hauptbahnhof und den Hafen umfasste. Von Montag bis Sonntag wurden jeweils in der Zeit zwischen 7 und 21 Uhr zwei Rikschas eingesetzt. Die Buchung erfolgte

ausschließlich App-basiert, Voraussetzung für die Nutzung der Rikscha war ein gültiges ÖPNV-Ticket, zum Beispiel ein Abo, ein digital erworbenes Einzelticket, Semesterticket oder das 9-Euro-Ticket.

Eingesetzt wurden nahezu durchgehend zwei Rikschas, die speziell für das Angebot gebrandet und damit erkennbar waren. Jede Rikscha konnte zwei Fahrgäste befördern. Die Mitnahme von Gepäckstücken und klappbaren Rollstühlen war teilweise möglich.

Fahrgäste, die das System nutzen wollten, konnten dies über die bestehende App „LOOPmünster“ tun. Dort ist eine kostenlose Registrierung notwendig, danach konnte eine Rikscha spontan oder auf Termin gebucht werden. Dafür war die Angabe von Start- und Zielpunkt innerhalb des Bedienegebiets notwendig. Über das Hintergrundsystem hat die Software die Fahrtwege der Rikschas automatisch festgelegt, auch ein Ridepooling war möglich. Die Bedienung und Durchführung entsprach damit der von LOOPmünster – mit Ausnahme der Verwendung von Rikschas statt Kfz.

Das Bedienegebiet umfasste eine Fläche von 2 km², darin befanden sich ca. 80 Ein- und Ausstiegspunkte. Es wurde am Hauptbahnhof von allen Bus- und Regionalbahnlinien durchfahren, in der Innenstadt (Domplatz) von neun Buslinien, an den Rändern von zwei (Neubrückentor, Kreuzschanze) bis drei (Hafen, Aasee) Linien. Parallelfahrten zu bestehenden Buslinien waren softwareseitig ausgeschlossen, die App verwies in solchen Fällen auf die Busverbindung. Nach Rücksprache mit der Bezirksregierung war eine Genehmigung nicht notwendig.

Umgesetzt wurde das Projekt bewusst als „Reallabor“-Versuch – Leezen-LOOPmünster war bundesweit das erste Projekt, das Rikschas in ein Nahverkehrssystem integriert hat. Eine rein modellhafte Simulation des Angebots war aufgrund mangelnder Erfahrungen nicht sinnvoll und hätte beispielsweise keine Ergebnisse im Hinblick auf das notwendige Nutzerfeedback und erforderliche Softwareanpassungen liefern können. Der Zeitraum August/September 2022 wurde bewusst ausgewählt, weil damit die Nutzung unter „Normalbedingungen“ sowie unter der Bedingung von veranstaltungsbedingte Straßensperrungen (Stadtfest „Münster mittendrin“ sowie Münster Marathon) getestet werden konnte.

Während der Projektzeit wurde das Angebot laufend beobachtet und erkannte Verbesserungspotentiale kurzfristig umgesetzt. Dazu zählen unter anderem Änderungen an der Parallelfahrten-Funktion, die zu Beginn aufgrund des dichten Busnetzes in der Innenstadt zu viele Fahrten unterbunden hat, sowie eine Anpassung des Bedienegebiets. Durch eine Vergrößerung des Einzugsbereichs wurden auch Buchungen unter anderem aus den dicht besiedelten Randgebieten des Kreuzviertels möglich, ohne zusätzliche Haltepunkte einrichten zu müssen.

Die Kosten für das Projekt belaufen sich auf ca. 50.000 Euro. Ein Antrag auf Finanzierung aus dem Teilraumkonto des Zweckverbands Mobilität Münsterland (ZVM), über das neue Mobilitätsprojekte gefördert werden können, ist erfolgt und wird voraussichtlich im Frühjahr 2023 beschieden.

III. Auswertung

Im achtwöchigen Projektzeitraum wurden 1.779 Fahrgäste befördert. Die durchschnittliche Reisezeit lag dabei bei 7:54 Minuten, die Poolingquote bei rund fünf Prozent. Dreh- und Angelpunkt der Fahrten war der Hauptbahnhof, von dem viele Fahrten starteten. Die zehn meistgebuchten Verbindungen gingen von diesem Punkt aus und führten Richtung Innenstadt und Aasee. Stark nachgefragte Ziele lagen neben dem Hauptbahnhof und der Innenstadt außerdem am Aasee, am Schloss und am Hafen.

Bezüglich der Auslastung an den unterschiedlichen Wochentagen fällt auf, dass Leezen-LOOPmünster die höchste Nachfrage an Samstagen aufwies. Insbesondere während des Stadtfests wurde mit 67 Fahrgästen die absolut höchste Tagesnachfrage erzielt. Die niedrigsten Werte lagen bei knapp über zehn Fahrgästen an einzelnen Werktagen.

Die Verfügbarkeit lag bei über 97 Prozent, so dass jederzeit eine Rikscha verfügbar war, es kam zu keinerlei Kapazitätsengpässen.

IV. Fazit

Stadt und Stadtwerke betrachten den Versuch als gelungen. Er hat gezeigt, dass ein solches System grundsätzlich operativ umsetzbar ist und Rikschas als Teil des Nahverkehrs das Potential haben, Erschließungsdefizite in ausgewählten Bereichen zu lösen. Insoweit bilden sie ein zusätzliches Werkzeug, um den Nahverkehr in Münster neu zu denken. Die Nutzer-Rückmeldungen waren sehr positiv, mit 4,8 von 5 Sternen lagen sie sogar noch über denen von LOOPmünster (4,7 von 5). Auch haben Stadt und Stadtwerke ein hohes öffentliches Interesse registriert, etwa durch Medienberichterstattung, Online-Reaktionen sowie Nachfragen von Passanten an die Rikscha-Fahrerinnen und -Fahrer während deren Wartezeiten.

Gleichwohl braucht es mehr Zeit als nur acht Wochen, um ein solches System zu etablieren und zusätzliche Fahrgastpotentiale zu erschließen, vor allem auch an Wochentagen. Die hohe Linien- und Taktichte im Innenstadtbereich wirkte hierbei sicherlich als Hemmnis, eine Rikscha zu bestellen. Die Stärke des Systems zeigte sich am Stadtfest-Wochenende mit über 150 Fahrgästen, als die Innenstadt nicht per Bus erreichbar war. Ein effektives Pooling war – auch aufgrund der Beschränkung auf zwei Sitzplätze pro Fahrzeug – so nur selten möglich. Da Leezen-LOOPmünster nicht als Massentransportmittel angelegt war, war dies jedoch zu erwarten. Es kann vielmehr eine wichtige Stütze sein, bei Innenstadtperrungen oder der Reduzierung von Buslinien aus der zentralen Innenstadt im Rahmen der Neukonzeptionierung des Liniennetzes, unter anderem auch mobilitätseingeschränkten Personen einen Zugang in die zentrale Innenstadt zu schaffen.

Kostenseitig lassen sich durch ein gezielteres Kapazitätsmanagement Einsparungen erzielen, ohne die hohe Verfügbarkeit signifikant zu schwächen, beispielsweise durch die Fokussierung auf frequenzstarke Tage bzw. Tageszeiten. Zudem kann darüber nachgedacht werden, Kombinationen mit Transportaufträgen, etwa Pakete oder anderen Waren, zuzulassen und somit die Auslastung zu steigern bzw. die Kosten pro Fahrgastfahrt zu senken.

Abschließend wurde zugleich deutlich, dass ein flexibles On-Demand-Verkehrssystem wie LOOPmünster – unabhängig des eingesetzten Fahrzeugs bzw. Verkehrsmittels – seine Stärken weniger im Innenstadtbereich, sondern im Verkehr innerhalb und zwischen Außenstadtteilen ausschöpfen kann.

i.V.

gez. Robin Denstorff
Stadtbaurat