



Amt für Mobilität und Tiefbau

26.02.2024

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr König

Telefon: 492-6501

KoenigD@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Weiterführung und Ausweitung des Pilotprojektes LOOPmünster - ÖPNV on Demand

Beratungsfolge

06.03.2024	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen	Anhörung
12.03.2024	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
14.03.2024	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
18.03.2024	Kommunale Seniorenvertretung	Anhörung
20.03.2024	Ausschuss für Gleichstellung	Anhörung
21.03.2024	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
10.04.2024	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
23.04.2024	Ausschuss für Wohnen, Liegenschaften, Finanzen und Wirtschaft	Vorberatung
24.04.2024	Hauptausschuss	Vorberatung
24.04.2024	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Sachstandsbericht zum Modellprojekt LOOPmünster wird zur Kenntnis genommen.
2. LOOPmünster wird als integraler Baustein des ÖPNV in Münster bestätigt.
3. Das LOOPmünster-Angebot wird zunächst über den 31.08.2024 und über das Gebiet Hiltrup hinaus auf die Stadtteile Albachten – Roxel – Mecklenbeck sowie Nienberge – Häger fortgesetzt und ausgeweitet (Anlage 1).
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.

Die v. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	02	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	2024 2025 2026	830.000 1.200.000 1.200.000	
Zeile	07	Sonstige ordentliche Erträge	2025 2026	1.300.000 1.300.000	Ertragswirksame Auflösung der Stellplatzablöse
Zeile	15	Transferaufwendungen	2024 2025 2026	830.000 2.500.000 2.500.000	
Ergebnis				0	

Die zur Finanzierung im Haushaltsjahr 2024 erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2024 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt. Die in den Jahren 2025 und 2026 erforderlichen Mittel werden zum Haushaltsplanentwurf 2025 angemeldet.

Begründung:

zu 1.:

Ausgangslage

Seit September 2020 (siehe auch Vorlage V/1144/2019 „Landeswettbewerb Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum - Antrag der Stadt Münster Hilstrup on Demand“ und Vorlage V/0546/2020 Landeswettbewerb "Mobil.NRW - Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlicher Raum") ergänzt LOOPmünster als On-Demand-Shuttlevverkehr das Nahverkehrsangebot in Münsters Süden. Das ursprünglich auf drei Jahre angelegte Pilotprojekt wird im Rahmen des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ mit bis zu 4,9 Mio. € vom Land Nordrhein-Westfalen unterstützt. Die Stadt Münster trägt einen Eigenanteil in Höhe

von 2,9 Mio. €. Aufgrund des effizienten Einsatzes der Fördermittel konnte die Projektlaufzeit in Abstimmung mit dem Landesministerium um ein Jahr bis zum 31. August 2024 verlängert werden.

Zielsetzung des Pilotprojektes LOOPmünster ist es, eine neue, innovative und für den Fahrgast attraktive ÖPNV-Angebotsform voll integriert in den Stadtbusverkehr zu testen und im laufenden Betrieb zu optimieren. Konzeptansätze und -optimierungen werden kundennah erprobt und auf ihre Alltagstauglichkeit hin überprüft. Wissenschaftlich begleitet wird das Pilotprojekt mit entsprechenden Evaluationen und Berichten durch die Fachhochschule Münster. Perspektivisch soll der On Demand Verkehr LOOPmünster entsprechend dem Beschluss des Ausschusses für Verkehr und Mobilität zur „Neugestaltung des ÖPNV-Angebotes der Stadt Münster“ (V/0003/2023) und Teilbaustein des Masterplan Mobilität Münster 2035+ als Ergänzung des Stadtbusangebots fester Bestandteil des neuen ÖPNV-Systems in Münster werden. Erforderliche Voraussetzung dafür ist eine dauerhaft sichergestellte Finanzierung.

Damit ein lückenloser Übergang vom Pilotstatus in den vorläufigen Regelbetrieb, zunächst befristet bis 2026, gewährleistet werden kann, ist eine zeitnahe Entscheidung über den Umfang und die Finanzierung notwendig. Vorliegender Vorschlag von Verwaltung und Stadtwerke Münster GmbH bezieht die im Pilotprojekt gemachten Erfahrungen ein und verbessert den Nahverkehr insbesondere in den suburbanen und ländlichen Räumen in Münster.

Anpassungen, Kennzahlen und Erfahrungen

Mit Start zum 01. September 2020 hatte die Corona-Pandemie bis 2022 erheblichen Einfluss auf das Mobilitäts- und Nutzungsverhalten potenzieller Kunden von LOOPmünster. Betriebliche Anpassungen wie bspw. die Platzreduzierung waren v.a. im Hinblick auf die Corona bedingten Herausforderungen notwendig. Dennoch konnte auch in dieser Zeit durch gezielte Anpassung der Konfiguration die Effizienz verbessert werden. Mit der Einführung der Parallelverkehrsfunktion – LOOPmünster wird nicht angeboten, wenn ein Linienbus die bessere Verbindung bietet - zum August 2021 konnte die Verfügbarkeit auf knapp über 70% deutlich verbessert werden. Damit konnte auch der tägliche Fahrzeugeinsatz im Sinne der Fahrgastnachfrage weiter optimiert werden, wobei maximal 10 Fahrzeuge zum Einsatz kamen. Die Anzahl der täglich beförderten Fahrgäste stieg trotz Corona auf über 450 Fahrgäste pro Tag. Die Bewertung von LOOPmünster durch die Fahrgäste war mit 4,8 von maximal 5 Sternen von Beginn an äußerst positiv.

Auch das Jahr 2022 war noch durch Pandemie-bedingte Einschränkungen geprägt, allerdings waren die betrieblichen Auswirkungen wesentlich geringer. Anders als in den Vorjahren mussten weder Betriebszeiten noch die Anzahl der maximalen Personen pro Fahrzeug beschränkt werden, was zu einem kontinuierlich höheren Angebot führte. Damit zeigten sich auch deutliche Veränderungen bei der Anzahl der beförderten Fahrgäste und den von diesen zurückgelegten Fahrtrelationen. Insbesondere im Freizeitverkehr am Wochenende konnte ein höheres Fahrgastaufkommen verzeichnet werden.

Im Sinne des Pilotcharakters und Optimierung wurde das Bediengebiet zum 01. Oktober 2022 mit gleichbleibendem Fahrzeugeinsatz (maximal 10) um den Bereich des Albersloher Wegs (Anbindung an die 10'-Takt Achse Linie 6 und 8) und der Davert (dünn besiedelter Bereich ohne ÖV-Angebot) erweitert. Das Bediengebiet wuchs hierdurch um 17km² auf insgesamt ca. 57 km², so dass 5.000 weitere Personen über 38 neu geschaffene Haltestellen Zugang zum Service und damit zum ÖPNV erhielten. Systemseitig erfolgten im Jahr 2022 nur kleinere Anpassungen, um die Pooling Quote zu erhöhen und Parallelverkehr noch besser zu vermeiden.

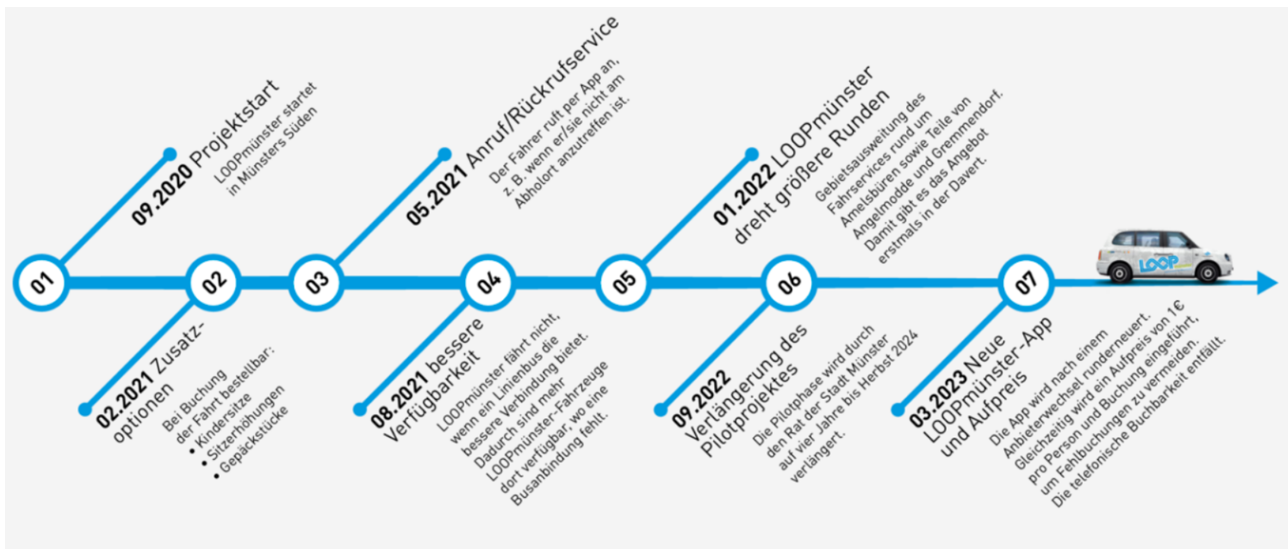


Abbildung 1: Meilensteine des Pilotversuches LOOPmünster

Im Jahr 2022 wurden durchschnittlich 511 Fahrgäste pro Tag und in Summe über 186.000 Fahrgäste durch LOOPmünster befördert. Das entspricht einem Anstieg der Fahrgastnachfrage von 22% gegenüber 2021. Die höchste Fahrgastnachfrage mit 557 Fahrgästen ist im Jahr 2022 für die Monate Juni bis August zu verzeichnen, an Spizentagen nutzten über 700 Fahrgäste den LOOPmünster. In den Wintermonaten Januar und Februar liegt die Fahrgastnachfrage bei durchschnittlich 482 Fahrgästen pro Tag. 50% der Fahrgäste nutzen LOOPmünster mehr als einmal pro Tag. Am stärksten nachgefragt wurden die ehemalige Taxibusverbindungen zwischen Hilstrup und dem Haus Heidhorn. Weiterhin wurden häufig Tangentialverbindungen zwischen den Stadtteilen Hilstrup, Amelsbüren und Mecklenbeck gebucht, die heute über keine ÖPNV-Verbindung verfügen.

2022 nutzen insgesamt 822 Fahrgäste mit Rollstuhl den LOOPmünster. Die im Oktober 2020 eingeführte Möglichkeit einer telefonischen Buchung wurde im Jahr 2022 mit einem Anteil von 0,3 Prozent aller Buchungen kaum nachgefragt. Wie in 2021 lag die Verfügbarkeit bei ca. 70%, 10 Fahrzeuge kamen in den Spitzenzeiten zum Einsatz. Die Bewertung durch die Kunden lag auf konstant hohem Niveau mit 4,8 von maximal 5 Sternen. Auffällig war in 2022 der konstant hohe Anteil an kurzfristigen Stornierungen und sogenannten No-Shows – Fahrten, bei denen der Kunde nicht zur Abholung erschien. Mit 44% aller Buchungen gingen diese Bestellungen massiv zu Lasten der Leistungsfähigkeit und Effizienz von LOOPmünster.

Dahingehend wurde im Jahr 2022 strategische Beschlüsse für die Weiterentwicklung des Projekts getroffen. Am 07. September 2022 beschloss der Rat der Stadt Münster die Abschaffung der Telefonbuchung, die Einführung eines Aufpreises sowie die Verlängerung des Projektes um ein Jahr bis August 2024. Der Aufpreis von 1 € sollte dabei das hohe Aufkommen an kurzfristigen Stornierungen reduzieren und so durch eine Effizienzsteigerung die Finanzierung des Projekts für ein weiteres Jahr sichern. Ausgenommen von dem Aufpreis sind Menschen mit Schwerbehinderung sowie Kinder unter 6 Jahren. Die Finanzierung erfolgt über das bestehende Projektbudget ohne Mehrkosten.

Mit der Insolvenz des Software Vertragspartners Door2Door im Dezember 2022 stand das Projekt abermals vor einer großen Herausforderung. Anfang 2023 erfolgten die Abstimmung einer Übergangslösung und die Neuvergabe an den neuen Softwarevertragspartner Via Transportation. Folglich mussten alle Systemkomponenten ausgetauscht werden, was unmittelbar Einfluss auf die Kunden hatte. Kunden mussten bspw. die neue App herunterladen, sich neu registrieren und sich an die Bedienung der neuen gewöhnen. Nach dem Übergangsbetrieb bis zum 28. März 2023 konnten zum April die 2022 beschlossenen Maßnahmen – 1€ Aufpreis und Einstellung der Telefonbuchung - mit der neuen App umgesetzt werden.

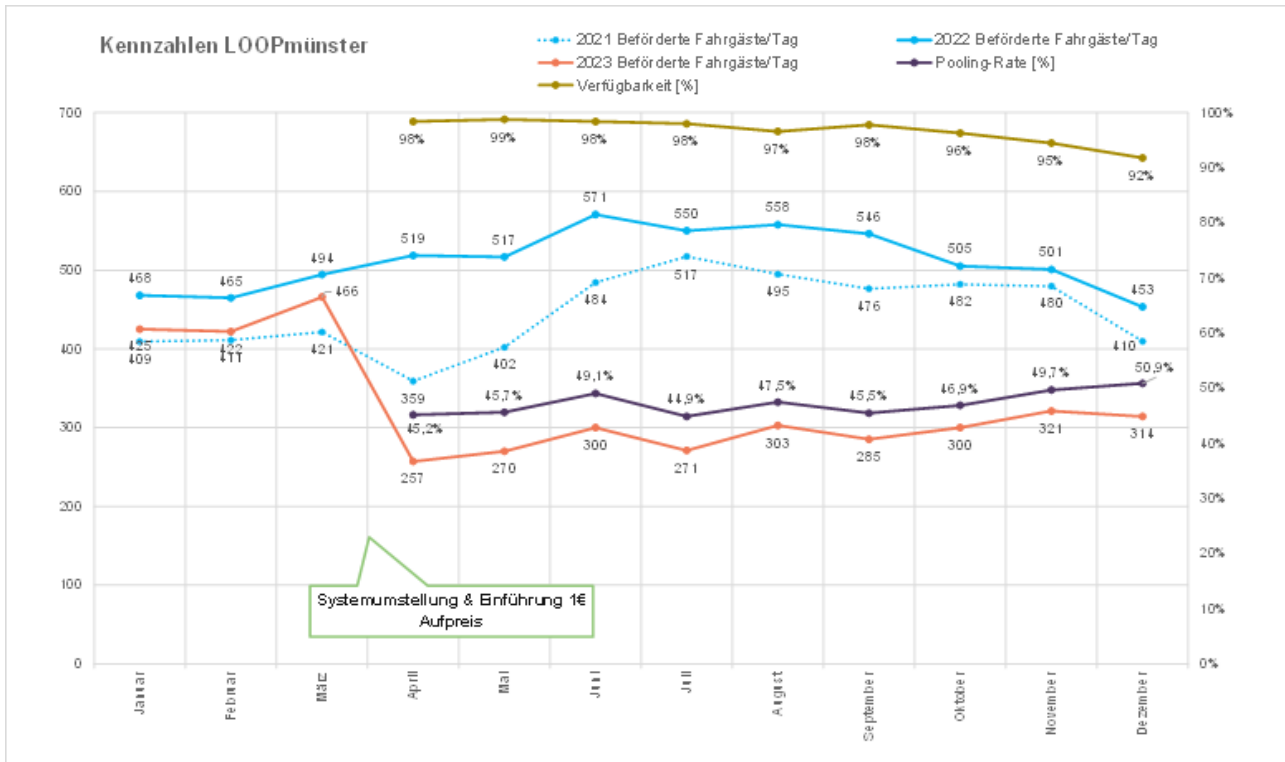


Abbildung 2: Kennzahlen des Pilotversuches LOOPmünster

Der zum April 2023 eingeführte 1 € Aufpreis hatte unmittelbaren Einfluss auf die Fahrgastnachfrage und auf die Qualität bzw. die Verfügbarkeit des LOOPmünster-Angebotes. Der Zuschlag hat das hohe Stornierungsaufkommen sowie das Nichterscheinen von Fahrgästen deutlich reduziert und damit die Verfügbarkeit und somit die Effizienz deutlich verbessert. Lag der Anteil der Stornierungen und No-Shows vor der Einführung des Zuschlags noch bei 44% aller Buchungen sank dieser auf 12% mit Einführung. Die Verfügbarkeit – mit Anfrage tatsächlich auch eine Fahrt angeboten zu bekommen – stieg dagegen von 70% auf fast 100% bei gleichzeitig geringerem Fahrzeugeinsatz von sieben statt 10 Fahrzeugen. Damit konnte die Effizienz von LOOPmünster deutlich gesteigert werden. Die Poolingquote mit 50% und die Bewertung mit 4,8 von 5 Sternen blieb auf konstant hohem Niveau.

Wie erwartet, ist im Gegenzug mit der Einführung der 1€ Schutzgebühr eine deutlich reduzierte Fahrgastnachfrage festzustellen. Im April fiel die Anzahl der beförderten Kunden pro Tag auf 257 Fahrgäste. Mit Stand November 2023 ist die Fahrgastnachfrage aber schon wieder auf 321 Kunden pro Tag angestiegen. Insgesamt ist diese Tendenz – auch in den Wintermonaten – wieder steigend.

Unabhängig von der Effizienzsteigerung wertschätzen und akzeptieren die Kunden das hochwertigere Angebot und dem gegenüber einer Busfahrt höheren Komfort (Direktfahrt ohne Umstieg, Sitzplatzgarantie, Reisegeschwindigkeit) von LOOPmünster. Insbesondere für Fahrten, für die keine adäquate Busverbindung in der Fläche oder auf spezifischen Tangentialrelationen besteht. Für diese kann nun eine Verfügbarkeit von fast 100% angeboten werden, bei gleichzeitig deutlich geringerem Fahrzeugeinsatz (bis zu sieben statt 10 Fahrzeuge) und damit auch geringeren Kosten. Unabhängig davon bietet LOOPmünster - abseits der technologischen Weiterentwicklung (Testfeld Autonomes Fahren, siehe Darmstadt und Hamburg) - zukünftig Modifikationsmöglichkeiten zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung, beispielsweise im Bereich der Bedienungsform (z.B. Bedienungsbander, Korridore entlang eines definierten Linienweges), dem Haltestellennetz, den Betriebszeiten oder des Tarifes.

Empfehlung der wissenschaftlichen Begleituntersuchung

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleituntersuchung durch die Forschungsgruppe Verkehrswesen der Fachhochschule Münster wurden die verkehrlichen Wirkungen von LOOPmünster untersucht und geprüft, ob sich derartige Angebote als dauerhafte Mobilitätslösung für Münster eignen. Die Fachhochschule Münster hat seit Projektstart im September 2020 umfassende Erhebungen zur Evaluation des Angebots vorgenommen und die Ergebnisse mit einer Kennzahlenanalyse in Berichten dargestellt. In ihrem Abschlussbericht kommt die FH im Wesentlichen zu folgenden Ergebnissen:

- LOOPmünster kann in der aktuellen Konfiguration als Baustein nachhaltiger Stadtmobilität und als wesentlicher Baustein eines hierarchischen ÖPNV-Angebotes angesehen werden.
- Eine Veränderung des Modal Splits ist aktuell aufgrund der geringen Kapazitäten bzw. des geringen Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen im Betriebsgebiet als gering zu bewerten.
- Positive Effekte in der Verkehrsmittelwahl sind im Zusammenwirken mit den übergeordneten ÖV-Angeboten und damit in einer grundsätzlichen Attraktivierung des Gesamtsystems zu erwarten. Voraussetzung ist eine dauerhafte Implementierung mit einem konstanten und verlässlichen Angebot. So kann eine Änderung des Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger bewirkt werden, wie bspw. der Verzicht auf einen Zweitwagen.
- Als modernes, App-gestütztes On-Demand Angebot ist LOOPmünster prädestiniert für technologische Innovationen und Weiterentwicklungen wie bspw. den autonomen Betrieb.
- In Abhängigkeit von politischen Zielsetzungen, übergeordneten Rahmenbedingungen und finanziellen Möglichkeiten zeichnet sich LOOPmünster durch seine hohe Skalierbarkeit im Hinblick auf Betriebszeiten und Betriebsgebiete aus.
- LOOPmünster ist aber nicht in der Lage, den Ansprüchen der Bequemlichkeitsmobilität, der Funktion des Lückenschlusses sowie der Daseinsvorsorge gleichermaßen gerecht zu werden. Dies erfordert eine klare Abgrenzung und Funktionszuweisung im Gesamtangebot des ÖPNV.

Aus Sicht der wissenschaftlichen Begleitforschung ist eine solide Grundlage erreicht, die eine gute Ausgangslage für die Fortführung und Weiterentwicklung des Projektes darstellt. Der vollständige Bericht zur wissenschaftlichen Begleituntersuchung kann unter dem Link <https://www.stadtwerke-muenster.de//Stadtwerke/Dokumente/Unterwegs/LOOPm%C3%BCnster-Abschlussbericht.pdf> abgerufen werden.

Zu 2.:

Mit der Vorlage V/0003/2023 „Neugestaltung des ÖPNV-Angebotes der Stadt Münster“ wurde die grundsätzliche Neuaufstellung des Stadtbusangebotes zum Ausbau und zur Stärkung des ÖPNV unter Berücksichtigung der aus in zwei ÖPNV-Workshops abgeleiteten Planungsprämissen beschlossen. Gleichzeitig wurde die Verwaltung beauftragt gemeinsam mit den Stadtwerken dazu eine geeignete Netzkonzeption zu erarbeiten und vorzulegen.

Dafür wurden Planungsprämissen formuliert, die eine klare Hierarchisierung, räumliche Gliederung und Funktionszuweisung der einzelnen Elemente eines zukunftsfähigen ÖPNV-Netzes beschreiben.

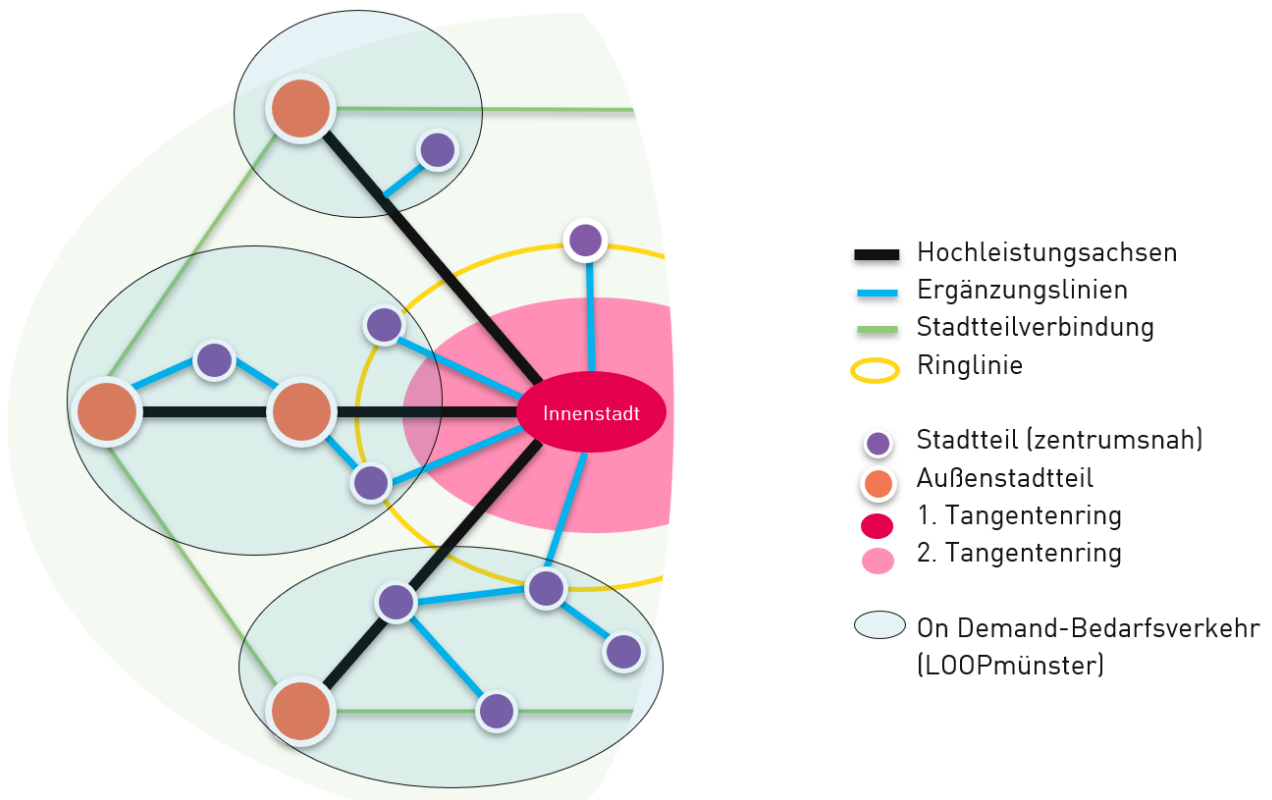


Abbildung 3: Systemskizze Netzhierarchie

Diese Netzhierarchie (vgl. Abbildung 3) sieht als ein Kernelement einen On-Demand-Bedarfsverkehr in den Außenstadtteilen vor, wie er derzeit mit LOOPmünster im südlichen Stadtgebiet noch erprobt wird. Auf Basis der unter Punkt 1 aufgeführten Erfahrungen sehen die Verwaltung und die Stadtwerke ein gutes Potential für den Fortbestand von LOOPmünster im Bestandsgebiet wie auch in weiteren Gebieten. Als integrierter Baustein des neuen ÖPNV-Systems soll LOOPmünster hierbei insbesondere die Verbesserung der Flächen- und Binnenschließung der Außenstadtteile übernehmen.

Zu 3.:

Aus den Erfahrungen der Pilotphase und den Erkenntnissen der wissenschaftlichen Begleitstudie haben die Stadtwerke in Abstimmung mit der Verwaltung ein mögliches Zielkonzept einer Bedienung des Stadtgebietes mit LOOPmünster erarbeitet. Dabei waren die Planungsprämissen für das zukünftige ÖPNV-Netz im Stadtgebiet Münster handlungsleitend. Vor dem Hintergrund eines effizienten Einsatzes im Sinne der Daseinsvorsorge ergeben sich die in Abbildung 4 dargestellten sieben potentiellen Einsatzgebiete als Endstufe der Entwicklung. Eine dauerhafte Finanzierung ist perspektivisch sicherzustellen.

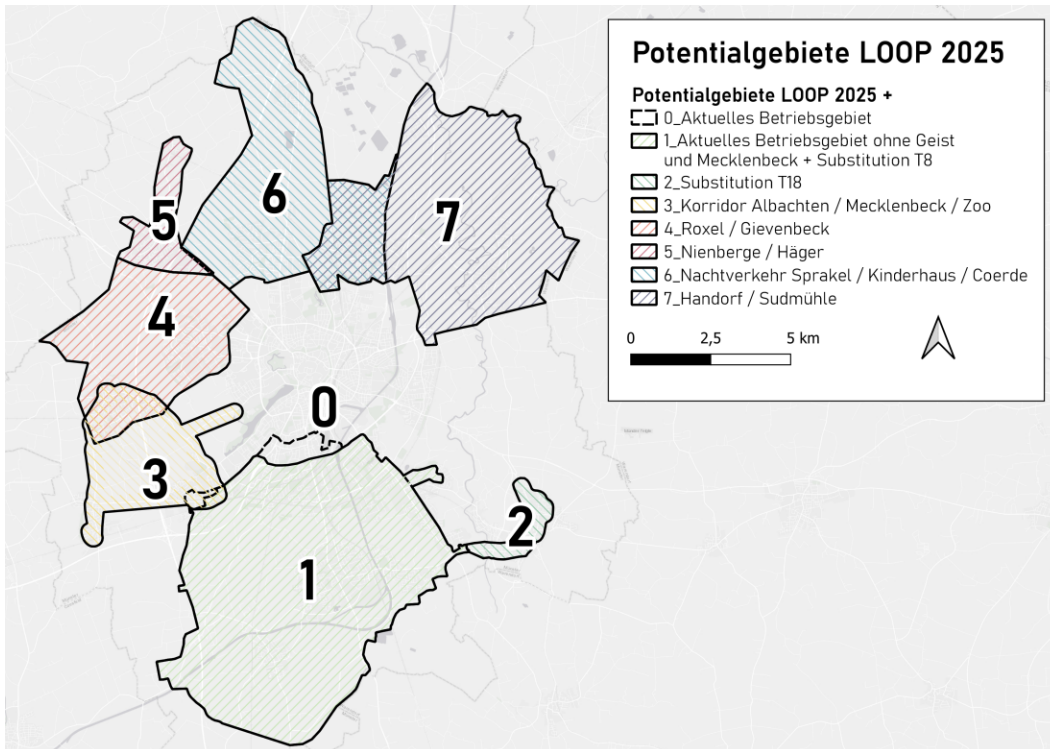


Abbildung 4: Perspektivisch anzustrebendes Einsatzgebiet LOOPmünster (Zielkonzept)

In einem ersten Schritt zur Ausweitung von LOOPmünster wird zunächst empfohlen, das Bestandsgebiet (1) um den reduzierten Bereich (0) (Stadtteil Duesberg) anzupassen sowie drei neue Gebiete einzurichten. Dabei werden die lokal unterschiedlichen Anforderungen beachtet und LOOPmünster entsprechend angepasst. Insgesamt ergeben sich so vier Gebiete:

Bestandsgebiet Münster-Süd (1)

Erweiterung Wolbeck (2)

Albachten – Mecklenbeck – Roxel – Sentrup (3)

Nienberge – Nienberge-Häger (5)

Dabei sieht der Vorschlag vor, zum September 2024 das Bestandsgebiet zu modifizieren und die im Vergleich zum Projektstart 2020 freiwerdenden Kapazitäten für neue Gebiete zu nutzen. Das so insgesamt überarbeitete On-Demand-Angebot zeichnet sich durch eine bedarfsgerechnete Variation der Angebotsformen (flexible Flächenerschließung, Korridorbedienung, Fläche-Punkt-Verbindung, Zu- und Abbringerverkehre sowie ggf. temporärer Linienverkehr nach Fahrplan) bei gleichzeitig optimierten Fahrzeugeinsatz und damit Steigerung der Effizienz aus. Darüber hinaus können so weitere Einsatzmöglichkeiten von LOOPmünster erprobt werden.

Nach aktuellen Kalkulationen für die vier Gebiete werden bis zu zehn Fahrzeuge zeitgleich benötigt. Das entspricht der Anzahl der Fahrzeuge mit Start des Projektes im September 2020. Die Größe des Bedienegebietes kann aber von 40 km² in 2020 auf 92 km² mehr als verdoppelt werden. Fast 30 % der Stadtfläche werden dann mit LOOPmünster bedient. Insgesamt leben in diesem Gebiet ca. 87.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Allein dies zeigt, wie signifikant die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt zur Effizienzsteigerung im On-Demand-Angebot LOOPmünster beigetragen haben.

Die Kosten für die Einsatzgebiete ermitteln sich auf Grundlage der in der nachfolgenden Grafik dargestellten Systematik:

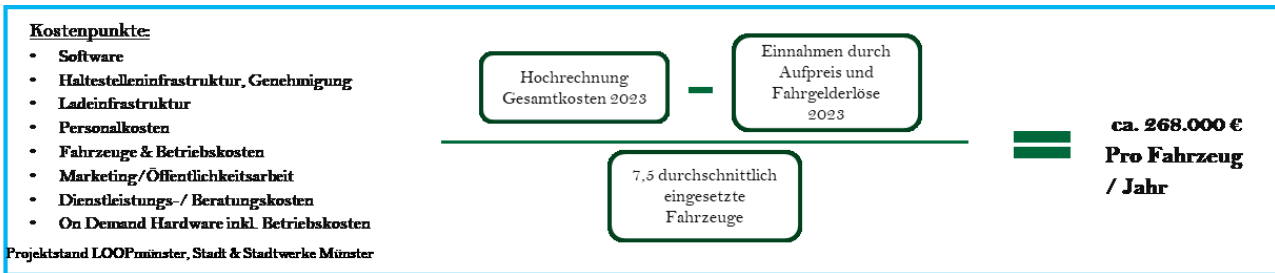


Abbildung 5: Grundlage der Kostenkalkulation

Bestandsgebiet (1)

Das Bestandsgebiet wird auf Basis der gewonnenen Erfahrungen aus dem Pilotversuch geringfügig modifiziert. Der innenstadtnahe Stadtteil Duesberg wird zukünftig nicht mehr zum Bediengebiet gehören. Ausschlaggebend hierfür ist die bestehende gute Anbindung des Stadtteiles an die benachbarten Stadtteile sowie die Innenstadt durch die bestehenden Stadtbuslinien. Eine gleichzeitige Bedienung des Stadtteils durch ein On-Demand-Angebot konkurriert dieses Angebot auf nahezu allen Relationen und verschlechtert damit die Effizienz des ÖPNV-Gesamtangebotes.

Zugleich wird das Gebiet um den Korridor der Linie T8 in Gremmendorf erweitert. Dadurch wird die TaxiBus-Linie T8 substituiert und die ÖPNV-Flächenerschließung im Stadtteil Gremmendorf zwischen dem Albersloher Weg und dem Vogelviertel verbessert. Auf dieser Grundlage wird der Fahrzeugeinsatz optimiert.

Angebotsform/Funktionen:

- flexible Flächenbedienung
- Stadtteilverbindungen
- Substitution der TaxiBus-Linien

Bediengebiet: ca. 49 km²

Anzahl einzusetzender Fahrzeuge: 6

Betriebskosten: ca. 1,61 Mio. €/Jahr

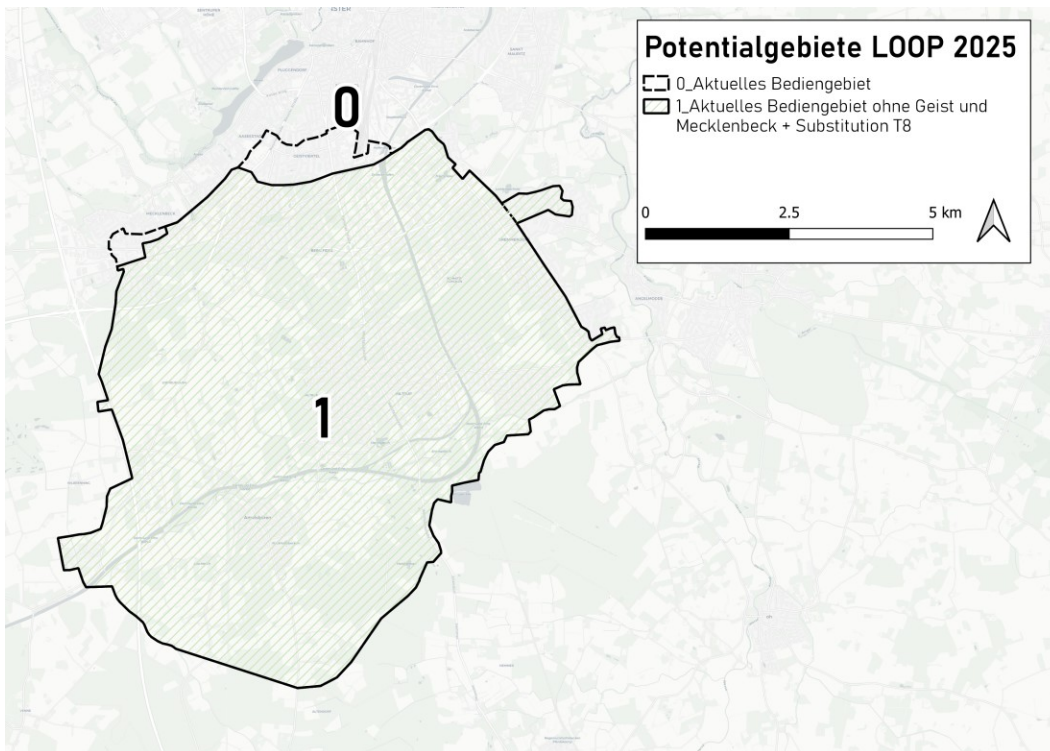


Abbildung 6: Modifiziertes Bestandsgebiet

Erweiterung Wolbeck T18 (2)

Ausschließlich an Wochenenden wird das Bestandsgebiet mit einer linienbandförmigen Erschließung um den Stadtteil Wolbeck erweitert. Im Gegensatz zum heute eingesetzten liniengebundenen Taxi-Bus lässt sich so eine Linienbandbedienung mit LOOPmünster realisieren und erproben. Das bedeutet, dass neben den bestehenden Haltestellen entlang des Linienweges auch virtuelle Haltestelle in einem klar definierten Korridor die Erschließungsqualität verbessern. Zudem kann das Angebot, anders als bei TaxiBus, digital und ohne zeitlichen Vorlauf über die LOOPmünster-App gebucht werden.

Angebotsform:

- Stadtteilverbindung
- Linienbandbedienung
- Substitution der T18 an Wochenenden
- Erschließung der Haltestellen in einem definierten Korridor entlang der bestehenden Linie T18

Bediengebiet: ca. 6 km²

Anzahl einzusetzender Fahrzeuge: 1

Betriebskosten: ca. 46.000 €/Jahr

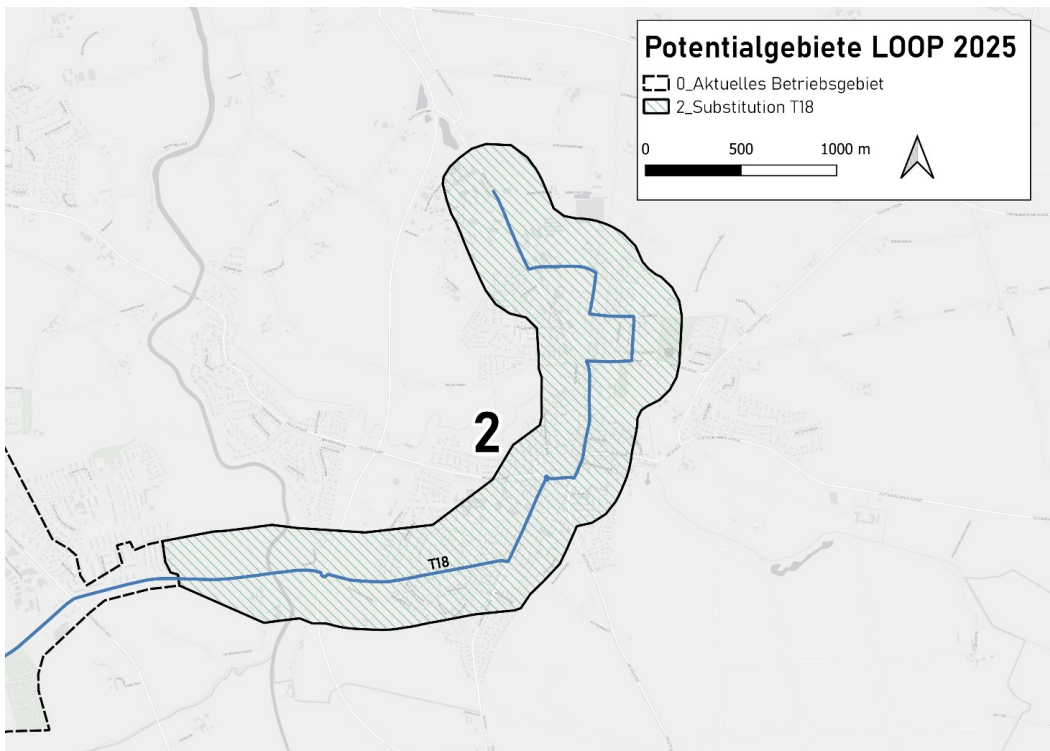


Abbildung 7: Erweiterung T18 Wolbeck

Albachten, Mecklenbeck und Roxel sowie Sentrup (3)

Die Stadtteile Albachten, Mecklenbeck und Roxel werden aktuell durch die im Stundentakt verkehrende Linie 20 verbunden. Am Wochenende erfolgt die Bedienung durch die Taxibuslinie T20. Außerhalb des Berufs- und Schülerverkehrs sind die Fahrten der Linie 20 mit maximal 5 bis 7 Fahrgästen besetzt. Ein On-Demand-Angebot könnte insbesondere die Gebiete zwischen den Ortsteilen besser erschließen und eine Anbindung an die drei Bahnhöfe im Gebiet sicherstellen. Auch die TaxiBus-Linie T15 (Albachten Niederort) wird in diesem Zuge ersetzt.

Alternativ zu dieser Flächenbedienung bietet sich für dieses Gebiet auch eine Linienbandbedienung entlang der Linie 20 mit Anbindung des Zoos an. Das bedeutet entlang einer festgelegten Route (Linienweg der 20) wird auf Abruf mit Abweichungen gefahren. Der Vorteil ist eine höhere Effizienz gekoppelt mit der Verlässlichkeit eines Stadtbusses. Damit kann eine neue Bedienform mit LOOPmünster getestet werden.

Angebotsform/Funktionen:

- Korridorbedienung, Zu- und Abbringerverkehre zu den drei Bahnhaltedpunkten
- Substitution der 20/T20 und T15
- Erschließung der Haltestellen entlang der bestehenden Linie 20
- zur Hauptverkehrszeit (Berufs- und Ausbildungsverkehre) ggf. festes Linienangebot mit höherer Kapazität
- neue Direktanbindung des Zoos (u.a. von der Weseler Straße)

alternativ

- Linienbandbedienung

Bediengebiet: ca. 27 km²

Anzahl einzusetzender Fahrzeuge: 2

Betriebskosten: ca. 536.000 €/Jahr

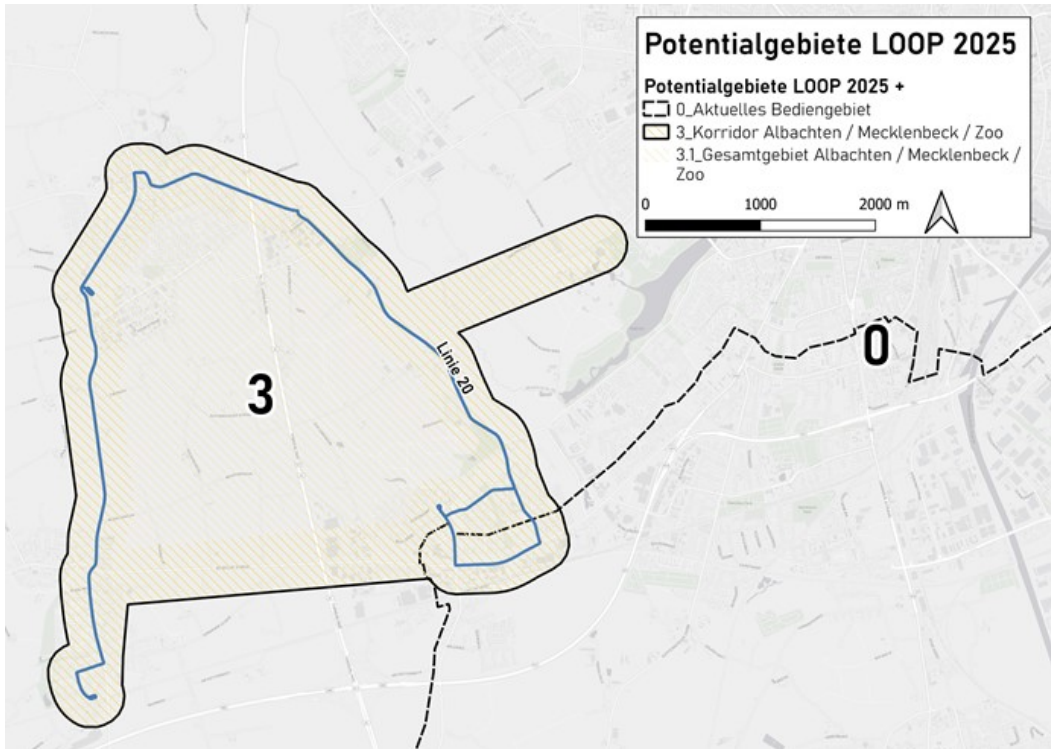


Abbildung 8: Albachten, Mecklenbeck und Roxel sowie Sentrup (3)

Nienberge-Häger (5)

Der Außenstadtteil Nienberge-Häger mit dem gleichnamigen DB-Haltepunkt ist derzeit nicht in das Stadtbussystem der Stadt Münster eingebunden. Aktuell verkehrt dort nur die Regionalbuslinie 177 ganz überwiegend im Schülerverkehr. Mit LOOPmünster ließe sich eine flexible Anbindung des wachsenden Stadtteils Häger an die Nahversorgung in Nienberge ermöglichen, umgekehrt aber auch die Erreichbarkeit des Bahnhalt punkts Nienberge-Häger aus Nienberge gewährleisten. Dieser bietet mit der Regionalbahn eine deutlich schnellere Anbindung an die Innenstadt, als die bestehenden Regional- und Stadtbuslinien.

Angebotsform/Funktionen:

- Flexible Flächenbedienung
- Zu- und Abbringerverkehre von Nienberge an den Bahnhalt punkts Häger
- Übergang Altenberger Str. zum Regionalverkehr/Kooperationslinie R72/R73/7

Bediengebiet: ca. 6 km²

Anzahl einzusetzender Fahrzeuge: 1

Betriebskosten: ca. 268.000 €/Jahr

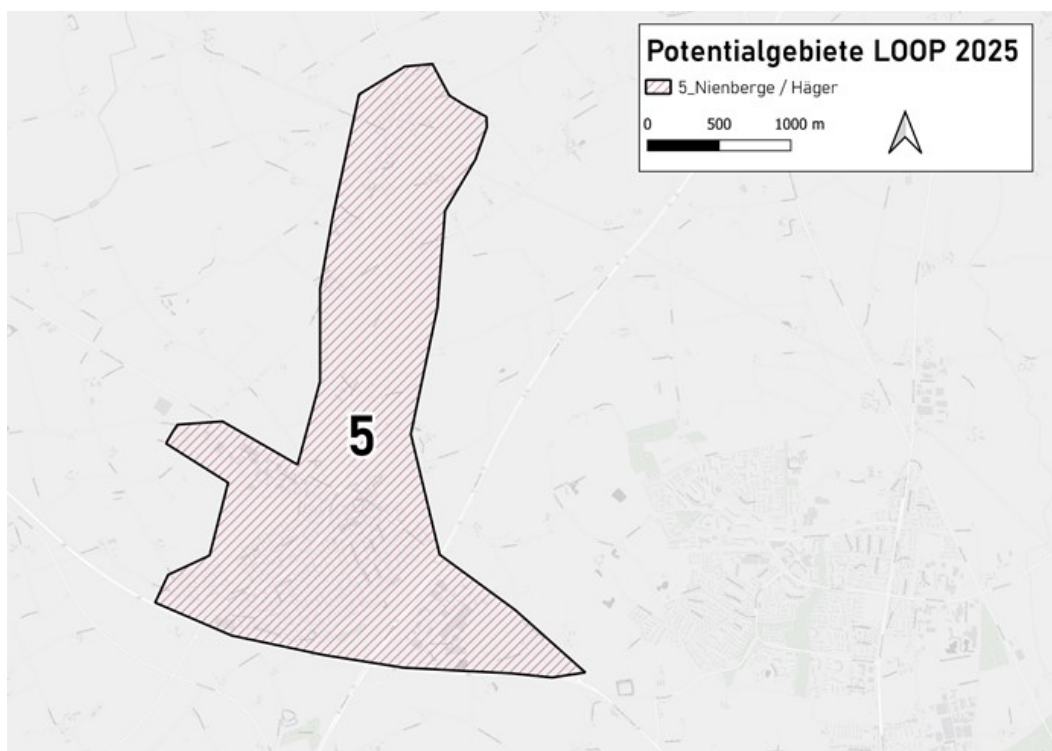


Abbildung 9: Nienberge – Nienberge-Häger (5)

Zusammenfassung

Die Erfahrungen aus dem Pilotversuch und die Erkenntnisse aus der Wissenschaftlichen Begleituntersuchung zeigen, dass ein den jeweiligen lokalen Anforderungen angepasstes On-Demand-System wie es LOOPmünster darstellt, geeignet ist, die flächendeckende Daseinsvorsorge des ÖPNV in Münster zu gewährleisten. Das System LOOPmünster hat sich dabei während der vierjährigen Pilotphase als sehr flexibel und damit gut an neue Anforderungen anpassbar gezeigt. Mit der Ausweitung des Angebotes auf zunächst drei weitere Stadtgebiete lassen sich weitere Erfahrungen sammeln, die im Ergebnis einen passgenauen und effizienten Einsatz dieses Systems ermöglichen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Kriterien sowie die Kosten für die neuen Gebiete zusammenfassend dargestellt. Zum Vergleich ist in Zeile 0 das Bestandsgebiet in seiner derzeitigen Konfiguration mit aufgeführt. In der Summe werden für die Bedienung der empfohlenen vier Einsatzgebiete gemäß Kalkulation 10 Fahrzeuge benötigt. Die damit verbundenen Betriebskosten belaufen sich auf ca. 2,46 Mio. €/Jahr nach Abzug von Fahrgeldeinnahmen und eingesparten Aufwendungen für verschiedene Taxibuslinien (T8, T15, T18, Linie 20 & T20) innerhalb der neuen Gebiete, die durch LOOPmünster abgelöst werden können. Dies ist im Bestandsgebiet mit den Linien T5, T9, T341 und T85 bereits erfolgreich durchgeführt worden.

Nr.	Gebiet	Siedlungsstruktur	Charakteristika	Anteil Stadtfläche [%]	Fahrzeugeinsatz	EW	Geschätzte Kosten p.a. (mit Einnahmen)*
0	LOOP aktuell (2023)	suburban / ländlich	Grundmobilität / Lückenschluss	19	7	63.500	2.010.000 €
1	Verkleinerung Bestandsgebiet	suburban / ländlich	Grundmobilität / Lückenschluss / Substitution T8	16	6	58.000	1.608.000 €
2	Wolbeck	suburban / ländlich	Lückenschluss / Substitution Linie T18	2	1	5.500	46.000 €
3	Albachten / Mecklenbeck / Zoo	suburban / ländlich	Lückenschluss / Substitution Linie 20	9	2	16.000	536.000 €
5	Nienberge / Häger	suburban / ländlich	Grundmobilität	2	1	6.000	268.000 €
Summe				29	10	85.500	2.458.000 €

Tabelle 1: Zusammenfassung der Konfiguration für die empfohlenen Einsatzgebiete

Angestrebt wird die Ausweitung von LOOPmünster auf die vier Bediengebiete und damit die Etablierung von LOOPmünster als Komponente des städtischen ÖPNV. Gemäß aktueller Förderkulisse des Landes und des Bundes sind für die anfallenden Betriebskosten zurzeit keine Landes- oder Bundesmittel zu erwarten. Sollten entsprechende Förderprogramme aufgelegt werden, werden die Verwaltung und die Stadtwerke entsprechende Anträge stellen. Falls eine Projektförderung möglich wird, so wird diese vorrangig zur Refinanzierung verwendet und die oben genannte Refinanzierung aus dem Teilraumkonto und den Stellplatzablösebeträgen nur für einen dann verbleibenden Eigenanteil verwendet.

Zu 4.:

Zur Fortführung LOOPmünster über den 31. August 2024 hinaus ist ebenfalls die Frage zu klären, wie vor dem Hintergrund der Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) eine rechts-sichere Anschlussregelung für die Fortsetzung von LOOPmünster her- und sichergestellt werden kann. Dazu hat die Verwaltung eine Fachanwaltskanzlei beauftragt, eine Kurzstellungnahme „Sicherstellung Betrieb LOOPmünster ab dem 01. September 2024“ zu erarbeiten.

Ergebniszusammenfassung der Kanzlei:

- Auf Grundlage der bestehenden Rahmenbedingungen wird empfohlen, die Erteilung eines befristeten öDA im Wege einer Betrauung nach Art. 5 Abs. 5 VO 1370 vorzunehmen, um eine lückenlose und unterbrechungsfreie Fortführung von LOOPmünster zum Laufzeitende des Pilotprojektes LOOPmünster zum 31. August 2024 sicherzustellen.
- Mit Erteilung des öDA hat die Stadt Münster die erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen vorzubereiten, um die zur Sicherstellung des Betriebs LOOPmünster zunächst zeitlich auf maximal 2 Jahre befristet vergebenen Leistungen in ein reguläres Vergabeverfahren nach der VO 1370 für einen langlaufenden öDA zu überführen.

In Vertretung
gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Unterschrift

Anlage: **Anlage A**
 Anlage 1: Projektstand LOOPmünster