

Maßnahme C2: Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1

ZF 2

ZF 3

ZF 4

ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Im Hinblick auf eine Mobilitätswende ist es wichtig, Verkehr nicht nur zu vermeiden, sondern notwendige Verkehre auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern bzw. zu bündeln. Das Rückgrat des Umweltverbundes bildet der Öffentliche Personennahverkehr. Das gilt besonders im urbanen Raum. Im ländlichen Raum ist die Bereitstellung eines angemessenen ÖPNV-Angebots wesentlich komplizierter. Hier besteht die Herausforderung darin, ein Gleichgewicht zwischen einer geringen Nachfrage und einem bedarfsgerechten Angebot herzustellen. Grund dafür ist vor allem die geringere Bevölkerungsdichte. So kommt es oft zu geringen Taktungen und Umsteigezwängen. Beides ist als wesentliches Hindernis für einen attraktiven ÖPNV im ländlichen Raum zu sehen. Neben dem Ziel, Menschen einen Grund zu liefern, häufiger den Pkw stehen zu lassen, stellt ein angemessenes ÖPNV-Angebot außerdem eine Form der öffentlichen Daseinsvorsorge dar. Diese wird mit Blick auf den demographischen Wandel und eine immer größer werdende Zielgruppe künftig an Bedeutung zunehmen. In Coesfeld ist der Anteil des ÖPNV am Modal Split mit 3 % ausbaufähig. Im Vergleich zum MIV mit 46 % besitzt er nahezu keine Bedeutung. Das ÖPNV-Angebot für überörtliche Verbindungen in Coesfeld besteht derzeit aus drei überregional verkehrenden Bahnlinien, die die Oberzentren Dortmund, Essen und Münster anbinden. Darüber hinaus wird Enschede in den Niederlanden angebunden. Im straßengebundenen ÖPNV ist der Kreis Aufgabenträger, betrieben werden die Regio-Buslinien u.a. durch die Regionalverkehr Münsterland. In diesen Verknüpfungen mit dem Umland und dem Kreis Coesfeld sind in der Regel Taktungen von 60 Minuten an Werktagen und 120 Minuten an Sonntagen vorzufinden. Diese Buslinien stellen gemeinsam mit den zwei Bürgerbuslinien, welche einen 120 Minuten Takt aufweisen, und den Schülerbusverkehren das Angebot im Binnenverkehr dar. [50] Dieses wurde im Rahmen der Bestandsanalyse als mangelhaft bewertet, woraus sich ein dringender Handlungsbedarf ableitet.

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. On-Demand-Verkehre sind ergänzende bedarfsorientierte Mobilitätsangebote und überzeugen vor allem mit Blick auf die Flexibilität. Mithilfe einer App werden Fahrtwünsche gewählt und wenn möglich gebündelt. Hierbei können Fahrgäste individuell ihren Start- und Zielort sowie die Abfahrzeit wählen. Neben bestehenden Haltestellen können auch virtuelle Haltestellen angefahren werden. Für die genaue Art der Ausgestaltung eines solchen Angebots bestehen vielfältige Möglichkeiten.

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.

Geplant ist, dass vier Fahrzeuge mit einer Kapazität von 4-8 Sitzplätzen die Fahrtwünsche der Coesfelder Bürger*innen abwickeln. Es sollte jedoch zusätzlich geprüft werden, inwieweit Fahrten mit kleinen Fahrzeugen zur Personenbeförderung in ein On-Demand-System integriert werden können. Neben flexiblen Einzelverbindungen sollen auch gebündelte Fahrten (Ridepooling) angeboten werden können. Die Fahrzeuge müssen mit einem umweltschonenden Antrieb betrieben werden, um den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht zu werden. Möglichkeiten, den bestehenden BürgerBus und das durch Antrag vorgeschlagene Night City Shuttle 4.0 in das System zu integrieren, sind zu eruieren und auszuwerten. Ein wichtiger Schritt ist es, die realen Kosten dieses System zu untersuchen und das Potenzial für die Stadt Coesfeld zu ermitteln. Hintergrund ist die komplexe Kostenstruktur im ÖPNV. Da

die Finanzierung sich aus verschiedenen Töpfen und entsprechend dynamischen Verteilungsschlüssen zusammensetzt, die durch die Zweckverbünde angesetzt werden, muss ausführlich geprüft werden, wie ein On-Demand-Service mit möglichst geringen Kostenzuschüssen arbeiten kann. Es ist zu ermitteln, in welchem Verhältnis die Kosten zu den Förderzuschüssen stehen und ob ggf. auch eine dauerhafte Förderung des Betriebs möglich ist. Mit Blick in die Zukunft soll auch der Aspekt eines autonomen Shuttles berücksichtigt werden. Die Studie sollte verschiedene Bedienegebiete eruieren und dabei Lösungen für besonders unterversorgte Gebiete (bspw. Deipe Stegge) und Schwachlastzeiten vorschlagen.

In die Planungen miteinzubeziehen ist die RVM als möglicher Bereitsteller der App bzw. der Fahrzeuge und deren Infrastruktur.

Durch die Schaffung eines On-Demand-Angebots wird der öffentliche Nahverkehr gestärkt. Neben einem gewissen Verlagerungspotenzial vom MIV wird vor allem ein Angebot für nicht mehr so mobile Personengruppen als Alternative zu den aktiven Fortbewegungsformen geschaffen. Aufgrund der räumlichen und zeitlichen Flexibilität des Angebots können außerdem auch neue Zielgruppen angesprochen werden. Das System kann als Überbrückung der „Letzten Meile“ funktionieren, da mit einem On-Demand-Service auch Orte angesteuert werden können, die abseits von normalen Linienbusverläufen liegen. Hier können Synergien mit der Entwicklung eines Parkraumkonzepts (siehe Maßnahme E1) geknüpft werden.

Räumlicher Bezug

☒ Stadtgebiet ☐ Innenstadt ☐ Wohngebiete ☐ konkreter Raum

Anwendungsfälle

--

Visualisierung der Maßnahme

Bsp. On-Demand: Loop Münster



Bsp. On-Demand: Kommit Senden [54]



Kosten

Betriebskosten: abhängig von Art des Modells
ca. 100.000 – 125.000 € pro Jahr pro Auto

Machbarkeitsstudie:
ca. 40.000 bis 100.000 € (geschätzt)

Fördermöglichkeiten

Machbarkeitsstudie:

FöRi-MM Nr. 10.1

Umsetzung:

FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)
GVFG Fahrzeugförderung und Infrastruktur
ÖPNV-Pauschale nach ÖPNVG NRW

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 Hohe Priorität	 kurz- fristig mittel- fristig lang- fristig	☒ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe