

Herr Hubert Resch
Bremen

Anhörung von Sachverständigen

Enquetekommission IV

„Multimodalität/Flexible Bedienungsformen – in urbanen und ländlichen Räumen“

am 4. März 2016

10.00 Uhr, Raum E 1 – D 05

Fragenkatalog

Hier: Beantwortung



Bremen, den 20.2.2016

Thema

Multimodalität/Flexible Bedienungsformen – in urbanen und ländlichen Räumen

1. Welche Voraussetzungen sind notwendig, um Multimodalität gewährleisten zu können und in welchem Umfang werden die Voraussetzungen in NRW erfüllt?

Voraussetzungen für die Multimodalität sind stichwortartig gesagt:

Definition der Zielsetzung.

Bestimmung der Module, die zum Erreichen von Multimodalität eingesetzt werden können bzw. sollen. Zum Beispiel vom Einsatz privater PKWs bis zur Nutzung von Fluglinien.

Abschätzung des möglichen regionalpolitischen, verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzens.

Finanzielle Sicherstellung durch öffentliche Mittel für Versuche und Testläufe, die außerhalb der normalen Entwicklungskosten von Unternehmen und anderen Institutionen liegen

Bestimmung oder Schaffung einer institutionellen Einheit zur Kooperation.

Ob die Voraussetzungen in Nordrhein-Westfalen erfüllt sind, kann der Unterzeichner nicht abschätzen

2. Wie können multimodale Verkehre und flexible Bedienungsformen zu einer Verbesserung des Verkehrsangebotes in NRW beitragen?

Die unterschiedlichen Entwicklungen in ländlichen Räumen, in Einzugsgebiet der Ballungsräume und in den Ballungsräumen wie speziell in den Zentren der großen Metropolen müssen aufeinander abgestimmt werden, um damit gleichwertige Lebensbedingungen zu schaffen. Aus diesem Grund sollten multimodale Verkehre und flexible Bedienformen deutlich stärker zum Einsatz kommen als es bei bisherigen Teil-Kooperationen und Teil-Abstimmungen zwischen Verkehrsträgern zur Zeit der Fall ist.

Herr Hubert Resch
Bremen

Begründung:

Durch die veränderten Arbeitszeiten, die Wanderungsbewegungen der Bevölkerung und den demografischen Wandel haben sich die Quelle-Ziel-Beziehungen der Menschen gründlich verändert. Städtische Agglomerationen verzeichnen zunehmend Verkehre, an denen auch der öffentliche Verkehr partizipiert. Im Umland großer Ballungsräume kommt es zu „ausfransenden“ Verkehren, bedingt durch den urban sprawl werden häufig nur geringe Verkehrsdichten erreicht, die meist den Einsatz von Bussen oder Bahnen wirtschaftlich extrem unrentabel erscheinen lassen. Auf dem Land dagegen verbleiben meist ältere Bewohner, die unter einer Ausdünnung des öffentlichen Verkehrs leiden und für die oft aus wirtschaftlichen oder gesundheitlichen Gründen das Auto keine Alternative darstellt.

3. Wie kann durch Mobilitätsmanagement die Nutzung multimodaler Angebote/flexibler Bedienungsformen gesteigert werden?

Unter den Voraussetzungen, die unter Ziffer 1 genannt sind, ist es erforderlich, institutionelle Steuerungselemente in Form von Kooperationsorganisation mit Ausstattung von Kompetenzen und Finanzmitteln. Es gibt vielfältige Ansätze, die jedoch bisher alle nicht zu den erhofften Ergebnissen geführt haben, weil sie einerseits an mangelnder Inkompetenz und Finanzausstattung gescheitert sind und andererseits es sachliche Probleme aufgrund der Inkompatibilität von (spontaner) Nachfrage und (teil- und zeitweiligem) Überangebot gibt

Ziel muss es sein, Nachfrage und Angebot mit Hilfe moderner Kommunikationstechnologien so aufeinander abzustimmen, dass sich die Mobilität der Bürger und die Wirtschaftlichkeit für die Unternehmen verbessern. Die Mobilitätsanbieter können dabei alle Formen öffentlicher Mobilität sein. Die Teilnahme von privaten Personen (Mitfahrgelegenheiten usw.) ist aus rechtlichen und wettbewerblichen Gründen zu prüfen.

4. Welche Potenziale sehen Sie für die möglichen Angebote im ländlichen bzw. urbanen Raum?

Grundsätzlich stehen auf der *Angebotsseite* als Potenziale die entsprechenden Verkehrsträger zur Verfügung, wie zum Beispiel öffentliche Verkehrsunternehmen, Taxiunternehmen und auch Rufbus-Systeme und Bürgerbusse. Ein Problem ist die Inflexibilität des Angebotes, zum Beispiel durch die Fixierung auf ein festes Liniennetz und auf oftmals überdimensionierte Fahrzeuggrößen anstatt zum Beispiel von Kleinbussen.

Auf der anderen Seite steht aber auch die Problematik der Erfassung der Nutzerbedürfnisse. Um die Potenziale zu ermitteln, sollte auf moderne Technologien zurückgegriffen werden. Die Analyse zum Beispiel der Bewegungsdaten auf Basis von anonymisierten Mobiltelefonaten stellt den Schlüssel hierzu dar: denn anstatt - wie bisher üblich – das Nutzerverhalten von ÖPNV-Nutzern, Autonutzern, Fußgängern etc. per Befragung (Tagebuchmethode) zu ermitteln, sollte in einer Modellregion das tatsächliche Mobilitätsverhalten ermittelt werden.

Herr Hubert Resch
Bremen

Auf dieser Basis kann modelliert werden, wie diese Wege multimodal bewältigt werden können. Dazu müssten möglichst viele Mobilitätsanbieter an diesem Angebot beteiligt werden. Diese Vorgehensweise könnte zur Optimierung vorhandener Kapazitäten – zum Beispiel in Verkehrsunternehmen jenseits des Schülerverkehrs - beitragen und Mobilitätsbedürfnisse erschließen helfen, die heute zum Beispiel an der fehlenden KFZ-Verfügbarkeit scheitern.

Ziel muss es sein, dass Oma und Opa vom abgelegenen Wohngebäude oder Bauernhof ohne eigenes Auto mittels einer Transportkette den Flughafen zum Flug in die USA zu den Enkeln erreichen können. Und das zu tragbaren Kosten unter Einsatz umweltschonender Verkehrstechnologie.

5. Welche Hindernisse gibt es derzeit bei der Umsetzung?

In den Verkehrsunternehmen und Behörden (Verkehrsverbünde) wird noch immer zu wenig über die Flexibilisierung des Angebotes mit dem Ziel der Erhöhung der Auslastung über den Tag nachgedacht. Allerdings liegt dies nicht an vorhandenen guten Willen der beteiligten Unternehmen, sondern in erster Linie stehen Kostenprobleme im Wege. Unter dem Diktat der Kostensenkung im Rahmen der Restrukturierung im ÖPNV sind viele Ansätze erstickt worden, sodass weitergehende kreative Lösungen nicht verfolgt worden sind.

VDV KA

Der Datenschutz ist ebenfalls ein großes Hemmnis, da hier eine Unterscheidung zwischen zur Verfügung gestellten Bewegungsdaten der mobilen Nutzer (Smartphones) und dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung gemacht wird. Viele Smartphone Nutzer haben keinerlei Probleme, den Anbieter von Diensten ihre persönlichen Daten bis hin zu täglichen Bewegungsprofilen zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig ist eine Nutzung der anonymisierten Daten in Deutschland tabuisiert.

6. Was kann die Politik tun, um günstige Rahmenbedingungen für die Schaffung von Multimodalität zu schaffen? Welche finanziellen Mittel sind notwendig?

Die Politik kann dazu beitragen, organisatorische Grundlagen für die Umsetzung der Multimodalität zu schaffen, zum Beispiel durch Bildung regionaler Kompetenzzentren. Bei den finanziellen Mitteln sollte zunächst damit begonnen werden, Versuchslabors und regionale Pilotprojekte zu fördern. Die Daten später erforderliche Förderung von Hardware und Software könnte somit auf eine bessere Grundlage gestellt werden.

Allerdings gibt es auch viele sachliche Probleme zum Beispiel in dem Bereich Fahrgastinformation und elektronisches Ticketing:

Im Moment gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Anwendungen („Apps“) vor allem für mobile Nutzer (Smartphones) im Bereich der Fahrgastinformation. Ein einheitlicher nationaler Standard existiert nur im elektronischen Ticketing mit der VDV-Kernapplikation. Dieser Standard ist jedoch hoffnungslos „over-engineered“, das heißt zu komplex und teuer. Verschiedene Lösungen, die regionalen Standards innerhalb der VDV-Kernapplikation miteinander interoperabel zu machen, sind bereits gescheitert.

Fahrgastinformation ist mittlerweile mit Hilfe von unzähligen Apps auf dem Smartphone zu erhalten, Auch hier gibt es eine große regionale Varianz, aber keinen nationalen Standard.

Herr Hubert Resch
Bremen

Eine Verknüpfung des elektronischen Ticketing mit der Fahrgastinformation ist ebenfalls regional geleistet. Die Entwicklung eines nationalen Systems wird an der Beharrungskraft der VDV-Kernapplikation auf absehbare Zeit scheitern.

Einzig die Entwicklung neuer, servergestützter Systeme bietet hier eine Lösung:

Anstelle abgeschotteter regionaler Systeme, die die Fahrkarten auf „Smartcards“ speichern und deswegen teure und komplexe Verschlüsselungstechnologien verwenden (VDV-Kernapplikation), sollten in Zukunft dezentrale Systeme zum Einsatz kommen, bei denen die Fahrkarte im Hintergrundsystem gespeichert ist und der Fahrgast sich nur noch an einem Entwerter ausweisen muss. Diese „Token-Ticketing“ oder „Account-based Ticketing“ genannten Systeme trennen die Identifizierung der richtigen Person – die den Fahrausweis bezahlt hat – vom werthaltigen Medium („Fahrausweis“). Eine Identifizierung ist mit einer Vielzahl von Medien möglich (Smartphone, 2D-Barcode, Smartcard mit RFID-Chip). Beim Einstieg wird im Hintergrundsystem abgefragt, ob ein entsprechender Fahrausweis hinterlegt ist und der Zugang freigegeben.

Diese Form des elektronischen Ticketing ist in ersten Unternehmen im Einsatz und generiert auch die Daten, die zu einer Optimierung der Planung notwendig sind.