

nextbike GmbH – Thomasiusstraße 16 – 04109 Leipzig

Landtag Nordrhein-Westfalen
Die Präsidentin des Landtags Nordrhein-Westfalen

Enquetekommission IV – 04.03.2016

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/3497

A25

Leipzig, 19. Februar 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend erhalten Sie unsere Stellungnahme zum Stichwort „Multimodalität – Anhörung EK IV – 04.03.2016

Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Ihnen, um Nordrhein-Westfalen gemeinsam fahrrad- und damit noch lebenswerter zu gestalten.

Mit besten Grüßen,

Ralf Kalupner
Geschäftsführer nextbike GmbH

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?

Die grundlegende Voraussetzung für ein multimodales Angebot ist die nachhaltig gesicherte Finanzierung der einzelnen Verkehrsträger im ÖPNV. Nur so können Angebote überhaupt erst geschaffen werden. Sollen diese dazu noch attraktiv in Bezug auf Verfügbarkeit, Qualität und Frequenz sein, müssen die finanziellen Mittel auch in ausreichendem Maße vorhanden sein.

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

Durch die „neuen“ Mobilitätsangebote – hierzu zählen BikeSharing sowie CarSharing und auch RideSharing – bietet sich dem Nutzer eine breitere Auswahl an Alternativen zum privaten PKW. Sie ergänzen damit den Umweltverbund und machen diesen attraktiver. Der Umweltverbund profitiert vor allem in Bezug auf die Flexibilität, denn viele der neuen Mobilitätsformen sind nicht an Fahrpläne gebunden und ggf. 24 Stunden am Tag bedarfsgerecht verfügbar. Zudem steigt die Lebensqualität bei einer Neuverteilung des öffentlichen Raums zu Gunsten nachhaltiger Mobilitätsoptionen.

Um das Potential der neuen Mobilitätsangebote voll auszuschöpfen ist es notwendig, diese sowohl tariflich wie informationell in das existierende ÖPNV-Angebot zu integrieren. Es gibt diesbezüglich schon jetzt einige gute Beispiele, wie z.B. KVB-Rad in Köln. Dieses öffentliche Fahrradverleihsystem wurde zusammen von KVB, VRS und nextbike realisiert. Das KVB-Rad ist perfekt in das existierende Kölner Nahverkehrssystem integriert und im VRS als Verkehrsträger eingebunden.

Leider beziehen sich die meisten Erfolgsgeschichten der neuen Mobilitätsangebote noch auf urbane Räume. Dabei erhält nextbike nahezu täglich Anfragen von Kommunen oder Gemeinden aus dem ländlichen Raum, gerade in Bezug auf Pendlerkorrelationen. Da öffentlicher Fahrradverleih (ÖFV) aber wie weitere Formen des öffentlichen Personennahverkehrs nicht kostendeckend betrieben werden kann, scheitert die Umsetzung in ländlichen Gebieten erst recht an fehlenden finanziellen Mitteln.

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

Im kurzfristigen Mobilitätsmanagement muss die tarifliche und informationelle Integration der neuen Mobilitätsangebote in das existierende Nahverkehrssystem umgesetzt und kontinuierlich verbessert werden. Dabei versteht nextbike den ÖPNV als natürlichen Integrator um die Zugangsschwellen auf ein Minimum zu reduzieren. Weiter sollten großangelegte integrierte Kampagnen für den modernen und flexiblen Umweltverbund werben. Allerdings erst nach erfolgreicher Verknüpfung der Verkehrsträger.

Hinsichtlich des langfristigen Mobilitätsmanagements sollten vor allem Mitarbeiter/-innen in Unternehmen oder Institutionen angeregt werden, die neuen Mobilitätsangebote zu nutzen. Dazu gehören eine attraktive finanzielle Förderung sowie die Ausweitung des Angebots auf den Arbeitsweg. nextbike kann einige Projekte vorweisen, bei denen Fahrradverleihstationen oder

Verdichtung und sogar kleine Netze an Stationen in Zusammenarbeit mit privatwirtschaftlichen Akteuren realisiert wurden. Hier ruhen weiterhin große Wachstumspotentiale.

Langfristig müssen zudem infrastrukturelle Anpassungen vorgenommen werden und den neuen Mobilitätsangeboten genügend Räume gegeben werden. Dazu gehören die Umwidmung von Parkplätzen und der Ausbau der Radinfrastruktur. Speziell in Bezug auf neue Mobilitätsformen im Bereich Fahrrad ist eine flächendeckende Verkehrsberuhigung und eine Senkung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzungen zwingend notwendig um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Zudem steigt die allgemeine Lebensqualität durch die Neuverteilung des öffentlichen Raums zu Gunsten nachhaltiger Mobilitätsoptionen signifikant.

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

Die Potentiale für neue Mobilitätsformen – speziell für Bike Sharing – sind in beiden Ausprägungen enorm. Viele Wissenschaftler/-innen haben sich ausgiebig mit dem Thema beschäftigt und die Potentiale belegt. Laut der renommierten Verkehrswissenschaftlerin Susan Shaheen, die an der University of California/Berkeley lehrt und forscht, können öffentliche Leihfahrradssysteme in dichten, urbanen Räumen die traditionellen Mobilitätsformen wie Metro, Bus und Straßenbahn in Nutzungsspitzen entlasten und ermöglichen kürzere und direktere Wege.

In ländlichen Regionen dagegen ergänzen öffentliche Leihfahrräder das eher grobmaschige Netz des existierenden ÖPNV und bieten eine komfortable und schnelle Lösung für den ersten und letzten Kilometer der multimodalen Wegekette (vgl. Shaheen/Martin (2015): Unraveling the Modal Impacts of Bikesharing. In: Access (2015) No. 47, Fall 2015).

In beiden Fällen tragen öffentliche Leihfahrradssysteme zur Steigerung des Radverkehrs bei, was in Bezug auf die Steigerung der Lebensqualität im öffentlichen Raum sowie die allgemeine Gesundheit nur zu begrüßen ist.

5. Welche Hindernisse gibt es derzeit bei der Umsetzung?

Haupthindernis bei der Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems ist die Finanzierung, und in Korrelation dazu die notwendige Dynamik bei der dauerhaften Etablierung. Viele Städte befürworten diese Mobilitätsform, scheitern aber bereits in der Planungsphase, da die finanziellen Mittel nicht zur Verfügung stehen oder anderweitig gebunden sind. Als Beispiel ist hier das System „metropolradruhr“ zu nennen - das weltweit größte regionale Fahrradverleihsystem. Auch dieses wird von nextbike betrieben und ging aus dem Förderprojekt „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ des Bundes hervor. Die langfristige Verstetigung allerdings gerät schnell unter die Räder bzw. an die Grenzen der Wirtschaftlichkeit.

Die Situation im metropolrad-Ruhr ist mit den im Antrag zu dieser Anfrage erwähnten Tunnelprojekten von Stadtbahnen (z.B. in Mülheim a.d. Ruhr) vergleichbar: Die Infrastruktur wurde zu großen Teilen oder gänzlich vom Bund finanziert; die laufenden Kosten für Betrieb, ÖV-Integration und Kommunikation jedoch nicht.

Eine Erkenntnis aus dem Modellvorhaben ist, dass sich öffentliche Fahrradverleihsysteme intermodal nicht kostendeckend betreiben lassen. Da sie offiziell aber andererseits nicht als förderungswürdig eingestuft sind, kann das Land die Kommunen bei der Finanzierung der Systeme

nicht unterstützen. Die Städte sind mit der Situation überfordert, mit der der Konsequenz, dass Angebote teilweise reduziert oder wieder ganz eingestellt werden müssen.

Bei Unternehmen oder Institutionen ist die Situation ähnlich: Investitionskosten könnten umfangreich übernommen werden, laufenden Kosten dagegen nicht - dabei sind die laufenden Kosten eines öffentlichen Fahrradverleihsystems verglichen mit anderen Formen des ÖPNV eher gering.

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

Die neuen Mobilitätsformen müssen von der Politik ernst genommen und von Anfang an in die Planungen mit einbezogen werden. Auf der einen Seite gilt es die Rahmenbedingungen sinnvoll anzupassen, so dass eine tragfähige Finanzierung der nachhaltigen Mobilitätsformen des Umweltverbundes – wozu auch Bikesharing gehört – sichergestellt werden kann. Dazu gehört ggf. auch Bikesharing als förderwürdig im ÖPNV einzustufen.

Auf der anderen Seite muss die Politik den Umweltverbund und die neuen Mobilitätsformen selbst nutzen und sie damit stärken. Politiker/-innen haben eine starke Öffentlichkeitswirkung und können damit die Alternativen zum privaten PKW bekannter und gesellschaftsfähiger machen. Zusätzlich ist die Förderung der Elektromobilität in der jetzigen Form zurück zu schrauben bzw. zu konzentrieren.

nextbike konnte in den vergangenen Jahren bei der bedarfsgerechten Finanzierung von öffentlichen Fahrradverleihsystemen wichtige Erfahrungen im Bereich der Umlagefinanzierung sammeln. Universitäten sind hier in Einzelfällen ein gutes Beispiel: Weil sie über das NRW-Semesterticket – an das z.B. bei der Ruhr-Universität Bochum auch die weitestgehend kostenfreie Nutzung öffentlicher Leihfahrrädern angegliedert ist – schon über ein Umlagemodell verfügen, welches als Vorlage für eine neue Form nutzerbasierter Finanzierungsmodelle der umweltfreundlichen Mobilität dienen kann. Eine pauschale Umlage kann zudem den gesamtgesellschaftlichen Druck auf den begründeten Umbau urbaner Lebensräume positiv verstärken.