

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37 - 39 • 50667 Köln

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE
**NEUDRUCK
STELLUNGNAHME
16/3507**
A25

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Dietmar Tendler

Vorsitzender der
Gesellschafterversammlung:
Bernd Kolvenbach

Geschäftsführung:
Dr. Norbert Reinkober
Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag

Amtsgericht Köln
HRB 16883
USt-IdNr. DE 122660263

Sparkasse KölnBonn
Konto 4 442 034
BLZ 370 501 98
IBAN DE 06 3705 0198 0004 4420 34
BIC COLSDE33XXX

Landtag NRW
Enquetekommission IV zur Finanzierung, Innovation und
Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs (FINÖPV)

per E-Mail

Unser Zeichen: Jn

Durchwahl: -732
E-Mail: theo.jansen@vrsinfo.de

22. Februar 2016

Schriftliche Stellungnahme zur Anhörung „Multimodalität / Flexible Bedienungsformen – in ländlichen und urbanen Räumen“

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns bei Ihnen, dass wir für den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) in Abstimmung mit dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) zu den von Ihnen formulierten Fragen zum Thema „Multimodalität / Flexible Bedienungsformen – in ländlichen und urbanen Räumen“ wie folgt Stellung nehmen dürfen.

Vorbemerkung

Neben den klassischen Aufgaben eines Verkehrsverbundes haben sowohl der AVV als auch der VRS Aufgaben im Bereich der Förderung multimodaler Mobilität übernommen. Seit 2005 unterstützt der VRS die Kommunen bei der Umsetzung eines Kommunalen Mobilitätsmanagements.

Der Zweckverband des VRS hat daher 2012 die Aufnahme des Mobilitätsmanagements ins Aufgabenportfolio der Verbundgesellschaft beschlossen. Räumlich wurde die Zuständigkeit dieses Aufgabenbereich beim VRS wie folgt erweitert: Mit dem AVV als Partner wird seit 2008 der gesamte Regierungsbezirk Köln abgedeckt, mit den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe gehört seit 2015 auch der Zweckverband Westfalen-Süd mit dazu. Nach Vorbild der VRS-Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement hat das NRW-Verkehrsministerium das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ als Unterstützungsnetzwerk für Kommunen aufgebaut. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt Kommunen bei der Umsetzung eines Kommunalen Mobilitätsmanagements mit dem Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Beim VRS ist neben der Koordinierungsstelle Rheinland auch die landesweite Geschäftsstelle des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ angesiedelt (siehe auch: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de).

Sie erreichen uns über:
Appellhofplatz: Linien 3,4,5,16,18 • Neumarkt: Linien 1,7,9 • Bahnhof Köln Hbf

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH • Glockengasse 37-39 • 50667 Köln
T (0221) 2 08 08-0 • F (0221) 2 08 08-40 • www.vrsinfo.de • info@vrsinfo.de

Zusätzlich zu den üblichen Tarifangeboten hat der VRS zur Förderung der Multimodalität das VRS-Multiticket eingeführt, mit dem die Kunden ohne zusätzlichen Aufwand sowohl verschiedene Carsharing-Angebote im gesamten Verbundgebiet als auch die Leihfahrräder der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) nutzen können. Um die kombinierte Nutzung von ÖPNV und Radverkehr zu fördern, bezuschusst der VRS im Rahmen einer Faltrad-Aktion den Kauf von Falträdern für Abo-Kunden. Der AVV engagiert sich zudem in verschiedenen Bundes- als auch EU-geförderten Forschungsprojekten mit den Zielen einer Umsetzung neuartiger multimodaler Mobilitätskonzepte (eMoVe) sowie der Entwicklung einer integrierten multimodalen Informations- und Vertriebsplattform (CiViTAS DYN@MO), mit der Zugangsbarrieren zum Mobilitätsverbund abgebaut werden sollen. Die Weiterentwicklung verbundweiter Mobilitätsangebote (u. a. Information, Kommunikation, Marketing, Vertriebskanäle und Tarife) ist dabei immer mit Blick auf grenzüberschreitende Verkehre ausgerichtet, das bedeutet bspw. die Abstimmung und Gewährleistung von Interoperabilität und Kompatibilität unterschiedlicher Systeme in der Euregio Maas-Rhein.

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

Die Zukunft der Mobilität ist multimodal, postfossil und smart. Somit ist die Förderung der Multimodalität ein wichtiges Zukunftsthema für die Kreise, Städte und Gemeinden des Landes.

Voraussetzungen

Die Förderung der multimodalen Angebote ist jedoch kein Selbstläufer. Sie erfordert eine Optimierung der Zusammenarbeit zwischen den kommunalen Gebietskörperschaften, den Verkehrsverbänden, den Verkehrsunternehmen und anderen Mobilitätsdienstleistern (z.B. Carsharing-Anbietern).

Folgende Komponenten sind auf den verschiedensten Ebenen notwendig:

Kommunale Ebene:

Beteiligte: Kommunalverwaltung - Verkehrsunternehmen - Mobilitätsdienstleister

- Teil eines kommunalen Mobilitätskonzeptes
- Entwicklung von verkehrsmittelübergreifenden Angeboten (kommunales Mobilitätsmanagement)
- Schaffung privatwirtschaftlicher Anreize zur Ausweitung des multimodalen Verkehrsangebots
- Flächendeckendes Netz an Mobilstationen
- Berücksichtigung im Planungs- und Baurecht
- Verkehrsunternehmen als Mobilitätsdienstleister

Regionale Ebene:

Beteiligte: Kommunen – Verkehrsunternehmen - Verkehrsverbände

- Teil eines regionalen Mobilitätskonzeptes (regionales Mobilitätsmanagement)
- Vermarktung der Angebote (Kampagnen, zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement)
- Einheitliches Zugangssystem zum Abbau von Barrieren

- Angebotsübergreifende, multimodale Informations- und Vertriebsplattform
- Nutzung von Synergien in verbundweiten Ansätzen
- Berücksichtigung von spezifischen Herausforderungen in grenznahen Regionen (Interoperabilität), um grenzenloses multimodales Reisen zu ermöglichen

Landesebene:

- Aktionsplan Multimodalität
- Einheitliche Standards von Mobilstationen
- Landesbauordnung
- ÖPNV-Gesetz
- Fiskalische Rahmenbedingungen
- Schaffung einer Förderkulisse für ein flächendeckendes Netz an Mobilstationen, für die Vernetzung von Mobilitätsangeboten über Informations- und Kommunikationssysteme und die Ausweitung von Mobilitätsangeboten.

Mobilstationen

Mobilstationen sind das sichtbare Zeichen zur Förderung der Multimodalität. Das Handbuch „Mobilstationen Nordrhein-Westfalen“ des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ stellt die einzelnen Aspekte ausführlich dar.

Die Aufgaben einer Mobilstation sind umfassend und gehen über die bloße Verknüpfung verschiedener Verkehrsangebote hinaus.

Für Mobilstationen wurden vier wesentliche Grundaufgaben identifiziert:

- Verknüpfung von Verkehrsangeboten
- Kommunikation und Marketing
- Information und Service
- Treffpunkt und Aufenthaltsbereiche

Die Ausgestaltung einer Mobilstation hängt von ihrer Lage im Raum ab. Sie fungieren vorrangig als inter- oder multimodaler Verknüpfungspunkt. Dabei bildet der ÖPNV oder der SPNV das Rückgrat des Mobilitätsangebotes. Die positiven Effekte einer Mobilstation sind somit je nach konkretem Standorttyp (Innenstadt Quartier, Hauptbahnhof einer Großstadt, Bahnhof einer Kleinstadt, Gewerbegebiet etc.) unterschiedlich. Positive Effekte können z.B. sein: Beschleunigung der Reisezeit im ÖV, die Substitution von Wegen mit eigenem Pkw, die Reduzierung von Dienstwagen oder die Verbesserung der Erreichbarkeit. Vor allem im ländlichen Raum können Mobilstationen einen Beitrag zur Sicherung und Verbesserung des ÖV und die damit einhergehende Erreichbarkeit verschiedener Ziele leisten.

Eine weitere Aufgabe von Mobilstationen ist das Sicherstellen von Informationen und Serviceangeboten. So werden Barrieren in der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel abgebaut. Hierbei sind neben Angeboten vor Ort auch Informationsplattformen im Internet und als Smartphone-Applikation von

Relevanz. Damit wird neben der räumlichen Verknüpfung auch eine virtuelle Verknüpfung der Verkehrsangebote geschaffen und der zunehmenden Verbreitung und Beliebtheit von digitalen Auskunftsmedien Rechnung getragen.

Über diese Grundaufgaben hinaus können Mobilstationen auch strategische und verkehrspolitische Aufgaben wahrnehmen. So kann eine Mobilstation etwa einen innovativen Ansatz der ÖPNV-Förderung widerspiegeln, aber auch als Modellstandort für E-Mobilität etabliert werden. Auch wird, soweit Angebote wie Carsharing und Fahrradverleihsysteme integriert sind, die Sharing-Economy gefördert.

Es sollte ein landesweit einheitliches oder mindestens kompatibles System von Mobilstationen gewährleistet sein, in dem alle Angebote einheitlich nutzbar sind und idealerweise auch über ein landesweit oder mindestens regional einheitliches Design direkt zu erkennen sind. Marketing und Informationsangebote helfen Nutzungsbarrieren abzubauen und sind Motivationen für das Nachdenken über das eigene Mobilitätsverhalten. Ein landesweites einheitliches Design und Standards für Mobilstationen gewährleistet einen hohen Wiedererkennungswert und schafft eine hohe Aufmerksamkeit für das neue Mobilitätsangebot. Für die Nutzerin bzw. den Nutzer wird hiermit der Vorteil erreicht, dass eine Verbindung zwischen der Marke und dem Angebot hergestellt wird und somit insbesondere in einem gesamtstädtischen oder regionalen Netz für alle Nutzenden intuitiv verständlich ist, welche Angebote an Stationen, die mit der Marke gekennzeichnet sind, vorzufinden sind. Eine einheitliche Marke schafft zudem eine Grundlage für ein Marketingkonzept, das auf die Förderung von Inter- und Multimodalität gerichtet ist. Durch die Kombination von gezieltem Marketing von Inter- und Multimodalität, der räumlichen Verknüpfung von Verkehrsangeboten sowie dem Aufbau einer Informationsplattform unter der Marke können Multiplikatoreffekte zugunsten einer umwelt- und klimagerechten sowie technisch innovativen Verkehrsabwicklung einer Stadt bzw. einer zukunftsorientierten Ausrichtung von Verkehrsunternehmen erzielt werden.

Nicht nur im ruhenden Verkehr können Mobilstationen einen Beitrag zu einer attraktiveren Stadt leisten. Werden Mobilstationen am Stadtrand eingerichtet, über klassische P+R-Stellplätze hinausgehend mit entsprechenden Informationstechnologien und weiteren Zusatznutzen versehen, werden damit attraktive Umsteigemöglichkeiten auf schienengebundene oder privilegierte straßengebundene, öffentliche Verkehrsmittel geschaffen. Hiermit kann die Innenstadt schnell und komfortabel erreicht werden und damit ein Anreiz gegeben werden, nicht mehr mit dem Auto in die verkehrlich überlasteten Innenstädte einzufahren. Damit wird nicht nur der Stress der Nutzenden minimiert, sondern auch die Innenstadt leiser, sicherer und damit insgesamt attraktiver. Auf regionaler Ebene können diese Entlastungswirkungen auch durch ein abgestuftes System von Mobilstationen an S-Bahn-, Stadtbahn- oder Schnellbuslinien verstärkt werden.

Es wird empfohlen, ein einheitliches Design für Mobilstationen in NRW zu entwickeln und ein entsprechendes Förderprogramm wie z. B. „1000 Mobilstationen in NRW“ (ähnlich dem früheren Programm „100 Radstationen in NRW“) aufzulegen.

Situation in NRW

Zur Förderung der Multimodalität auf Landesebene müssen nicht komplett neue Strukturen geschaffen werden. Es geht um die Verknüpfung bereits bestehender Ansätze und ggf. um Ergänzungen. Die teilweise parallel laufenden Elemente sind auf regionaler Ebene zusammenzuführen. Hier ist es natürlich sinnvoll, auf bereits bestehende und bewährte Strukturen aufzubauen. Und hier kommt die Kernkompetenz der Verbünde – „regionale Kooperation“ zum Tragen. Der Verkehrsverbund entwickelt sich zum Mobilitätsverbund. Verkehrsverbünde haben eine zweifache Aufgabe:

- Die multimodalen Mobilitätsangebote durch integrierte Informationen, gemeinsame Tarife, aufeinander abgestimmte Leistungen und gemeinsame Vermarktung für die Kunden in der Region attraktiv zu machen.
- Die Voraussetzung dazu ist jedoch, dass in der Region einheitliche kundenfreundliche inter- und multimodale Dienstleistungsangebote durch die Kommunen und Verkehrsunternehmen geschaffen werden. Kommunale Gebietskörperschaften und einzelne örtliche Verkehrsunternehmen können jedoch die bestehenden und zukünftigen Verkehrsprobleme innerhalb der Region nicht allein lösen. Daher ist es notwendig, möglichst gemeinsam Lösungswege zu finden. Hierzu bedarf es einer Organisationsstruktur, die die Kommunen und Verkehrsunternehmen in der Region unterstützt und ein regionales Mobilitätsmanagement koordiniert. (regionales Mobilitätskonzept)

Die Bedeutung und die Aufgabe der Verkehrsverbünde und der Verkehrsunternehmen in dieser Entwicklung sind u.a. niedergelegt im Bericht der ÖPNV-Zukunftskommission NRW (Zukunft des ÖPNV in NRW – Weichenstellungen für 2020/2050) und des Positionspapiers des VDV (Der ÖPNV: Rückgrat und Motor eines zukunftsorientierten Mobilitätsverbundes. Mai 2013).

Auf Landesebene gilt es, die unterschiedlichen Ansätze zur Förderung der Multimodalität stärker zusammenzuführen und zu verstetigen:

- Für die anderen Verkehrsträger sind auf Landesebene im Aktionsplan Nahmobilität sowie in den Handbüchern Carsharing und Mobilstationen die Handlungsansätze beschrieben. Es wird empfohlen, einen „Aktionsplan Multimodalität“ für das Land aufzustellen.
- Mit dem „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ und seinen vier regionalen Koordinierungsstellen bietet die Landesregierung darüber hinaus eine Beratungsstruktur für Kommunen an, die Multimodalität zu fördern. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt Kommunen bei der Initiierung des kommunalen Mobilitätsmanagements von einem Erstgespräch, der verwaltungsinternen Vernetzung, Fortbildungen und bis hin zu einem konkreten Beratungsangebot. Gleichzeitig bietet das Zukunftsnetz Mobilität NRW eine Reihe verschiedener Maßnahmen des zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass hier ein großer Bedarf bei den Kommunen besteht.
- Die AGFS (Arbeitsgemeinschaft Fahrrad und Fußgänger freundliche Städte und Gemeinden in NRW) ist der wesentliche Partner für Kommunen im Bereich Nahmobilität.
- Auf regionaler Ebene werden beim NVR, beim RVR und im Münsterland regionale Mobilitätskonzepte erstellt bzw. sind erstellt worden.

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

Folgende positiven Auswirkungen ergeben sich durch die Förderung der Multimodalität:

- Die multimodalen Verkehre und flexible Bedienungsformen sind die Voraussetzung zum notwendigen Modal Shift. Wichtig ist, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs im modal split entscheidend zu senken. Die Potenziale sind vorhanden, wenn man bedankt, dass ca. 50% der Pkw-Fahrten im Entfernungsbereich bis zu 5 km stattfinden.
- Ruhender und fließender Autoverkehr schränken die Nutzung öffentlicher Räume und die Lebensqualität ein. Eine gezielte Förderung der Multimodalität stärkt die soziale und kommunikative Funktion der öffentlichen Räume, die Aufenthaltsqualität nimmt deutlich zu. Vor allem im städtischen Raum ist im Innenstadtbereich und in vielen Quartieren ein hoher Parkdruck zu verzeichnen. Mobilstationen können einen erheblichen Beitrag leisten, um den hohen Parkdruck abzubauen. Beim Carsharing nutzen beispielsweise statistisch etwa 35 Nutzerinnen und Nutzer ein Fahrzeug; so werden durchschnittlich etwa vier bis acht Privat-Pkw je Carsharing-Auto ersetzt (vgl. Bundesverband Carsharing e.V.). Dies entspricht mindestens einer Fläche von 40 bis 80 m². Hier ist also eine Entlastung des ruhenden Verkehrs und des kommunalen Haushalts gegeben. Die Entlastungseffekte durch Fahrräder bzw. Pedelecs sind dabei als noch deutlich höher einzuschätzen, wodurch weitere positive Effekte zur Aufwertung von Quartieren erzielt werden können.
- Durch die Schaffung sicherer und attraktiver Wege und Mobilitätsketten entstehen attraktive Angebote zur Mobilitätssicherung älterer Menschen.
- Die Verknüpfung zwischen Ballungsraum und ländlichen Raum werden auch unabhängig vom Auto gestärkt.
- ÖPNV ergänzende Mobilitätsangebote, (z.B. Carsharing, Fahrradverleihsysteme) sind ein wesentlicher Beitrag zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum. Mobilstationen tragen dazu bei, Mobilität für breite Bevölkerungsschichten zu erhalten, obwohl es hier derzeit problematisch ist, ein attraktives ÖPNV-Angebot zu finanzieren. Daher besitzen Haushalte im ländlichen Raum oft mindestens zwei oder mehr Pkw pro Haushalt, die auch in den Wohnquartieren zu einem Anstieg des Parkdrucks führen. Mobilstationen setzen an dieser Stelle an und bieten verschiedene Alternativen zur individuellen Mobilität mit dem eigenen Pkw an, auch ohne einen eigenen Pkw bzw. weitere für die Familienmitglieder anschaffen zu müssen.
- Neben dem Nutzen für die Kommunen entstehen auch Vorteile für Verkehrsunternehmen. So kann eine Positionierung als Mobilitätsdienstleister mit dem ÖPNV als starkem Rückgrat, aber darüber hinaus mit weiteren Mobilitätsangeboten stattfinden. Dies kann sowohl mittels einer Integration von externen Mobilitätsdienstleistungen in das Repertoire des Angebotes eines Verkehrsunternehmens und Verkehrsverbundes geschehen, wie etwa durch die vergünstigte Nutzung von Carsharing oder Fahrradverleihsystemen für ÖPNV-Kunden, als auch über die Erweiterung der eigenen Produktpalette mittels Zusatzangeboten. In unserem Raum existieren bereits positive Beispiele (z.B. KVB Leihrad in Köln; Nutzung von ÖPNV, Carsharing und Fahrradverleihsystem über das Multiticket des VRS; Aufbau von Mobilstationen in Aachen sowie Entwicklung einer multimodalen Informations- und Vertriebsplattform im AVV (DYN@MO)).
- Ein qualitativ hochwertiger ÖPNV bildet das angebotsseitige Rückgrat, das durch neue Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing, Fahrradverleihsysteme, aber auch durch Verknüpfungsangebote wie Radabstellanlagen oder Pkw-Stellplätze, ergänzt wird. So betont der

VDV in seinem Positionspapier aus dem Jahr 2013, dass erfolgreiche Konzepte in Zukunft über den klassischen ÖPNV hinausgehen müssten. „Dieser Schritt bedeutet die Entwicklung eines umfassenden ‚Mobilitätsverbundes‘ von Bussen und Bahnen, Carsharing, Taxen, Fahrradverleihsystemen und anderen Dienstleistungen sowie integrierter Kundenprodukte (‚Mobilpakete‘)“ (Zitat: VDV 2013).

- Die Verlagerung und Vermeidung von Autoverkehren erhöht die Beweglichkeit des Waren- und Personentransportes. Durch die effiziente Abwicklung von Verkehren wird ein direkter Beitrag zur Attraktivität des Standortes für Unternehmen und Mitarbeiter_innen geleitet.
- Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements können Betriebe durch die Nutzung von multimodalen Mobilitätsangeboten Kosten sparen.
- Die Klimaziele des Landes werden durch die Treibhausgasreduzierung im Verkehrsbereich unterstützt.
- Darüber hinaus sichern Mobilstationen eine weitgehende und umfassende Mobilität zu erschwinglichen Preisen, auch für Menschen, die sich kein eigenes Fahrzeug leisten können oder wollen. Denn die Carsharing-Nutzung in Kombination mit weiteren Verkehrsmitteln ergibt gegenüber einem Privat-Pkw ein deutliches Einsparpotenzial für die Nutzerin und den Nutzer.

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

Das kommunale Mobilitätsmanagement ist der wesentliche Faktor zur Entwicklung und Förderung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsangebote. Statt Insellösungen ist die Einbettung in ein kommunales sowie regionales Mobilitätskonzept bzw. Mobilitätsmanagement zielführend. Durch ein kommunales Mobilitätsmanagement können die verkehrspolitischen Zielsetzungen, Zuständigkeiten und Handlungserfordernisse sowie kommunalpolitische Handlungsfelder wie Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung, Klimaschutz, Wirtschaftsförderung oder auch Standortmarketing gebündelt werden und in kommunalen oder regionalen Verkehrsentwicklungs- oder Mobilitätsplänen (Sustainable Urban Mobility Plans) verankert werden.

Es bedarf eines kommunalen und regionalen Planens und Handelns, das alle Verkehrsträger – von Bus und Bahn über attraktive Fahrrad- und Fußwege und Sharingsysteme bis zu Fahrgemeinschaften – als Teil eines gesamtheitlichen Systems betrachtet. Eine abgestimmte Strategie der Bereiche Infrastruktur, des Bau- und Planungsrechts sowie aus den Bereichen der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit schafft Angebote, die Einladungen an die Menschen sind, ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig zu gestalten.

Mobilstationen stellen dabei ein ganz wesentliches Infrastrukturelement dar und sind ein sichtbares Element einer umweltfreundlichen kommunalen oder regionalen Mobilitäts- und Stadtentwicklungspolitik.

Ein kommunales Mobilitätsmanagement fördert die Vernetzung der Akteure, bündelt die verkehrspolitischen Zielsetzungen, Zuständigkeiten und Handlungserfordernisse sowie weitere kommunalpolitische Handlungsfelder wie Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung, Klimaschutz oder auch Wirtschaftsförderung und Standortmarketing. Als konkretes Produkt des kommunalen Mobilitätsmanagements wird durch die Mobilstationen ein sichtbares, attraktives und zukunftsfähiges Angebot aus einer Hand für die Nutzerinnen und Nutzer geschaffen. Mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und dessen regionalen Koordinierungsstellen stehen auf lokaler und regionaler Ebene kompetente Partner zur Verfügung, die die notwendigen Abstimmungsprozesse initiieren, begleiten und koordinieren können.

Zielgruppenspezifische und standortbezogene Mobilitätsmanagementmaßnahmen sorgen für die Akzeptanz und Nutzung durch die Bevölkerung. Das können bestimmte Gebiete, Schulen oder Unternehmen sein, das können aber auch einzelne Bevölkerungsgruppen wie Kinder oder ältere Menschen sein. Für einige Handlungsfelder gibt es bereits bewährte Instrumente, für weitere hat die Entwicklung gerade erst begonnen.

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

Multimodales und intermodales Verkehrsverhalten nimmt in den letzten Jahren in Deutschland weiter zu. Dies zu unterstützen und die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu stärken, erfordert eine intelligente Verknüpfung und Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsangebote einerseits sowie Marketing, Information und Kommunikation als Kernbestandteile eines kommunalen Mobilitätsmanagements andererseits.

Denn nur durch die Kombination von angebots- und nachfrageorientierten Maßnahmen für unterschiedliche Nutzeransprüche, Wegezwecke und Tageszeiten werden sich attraktive Alternativen zum Besitz eines eigenen Autos erfolgreich entwickeln und durchsetzen lassen. Mobilstationen als Verknüpfungsstationen unterschiedlicher Verkehrsangebote bilden dabei ein sichtbares Infrastrukturelement einer regionalen und kommunalen modernen Mobilitäts- und Stadtentwicklungspolitik.

Damit die positiven Wirkungen der Multimodalität ausgeschöpft werden können, muss ein aus Sicht der Kundinnen und Kunden ein attraktives Produkt geschaffen werden. Hierbei ist eine flexible Nutzung der Mobilitätsangebote von hoher Relevanz. Hierzu stehen in Nordrhein-Westfalen die bereits im ÖPNV bewährten Kompetenzen bei den Verkehrsverbänden zur Verfügung.

Zentrale Elemente zur Ausschöpfung der großen Potenziale der Multimodalität, sind die Vernetzung der Mobilitätsangebote und -Informationen sowie die enge Zusammenarbeit der beteiligten Akteure,:

- Wie die Bestandsaufnahme (siehe Handbuch Mobilstationen NRW) zeigt, bestehen in vielen Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens mit Carsharing-Angeboten, Radverleihsystemen und verknüpften ÖPNV-Angeboten bereits sehr gute Voraussetzungen zur Förderung multi- und intermodaler Mobilität und damit auch für die Etablierung von Mobilstationen. Auch in Verwaltung und Politik ist das erforderliche Interesse an der Thematik oftmals vorhanden.
- Zudem streben viele Verkehrsunternehmen an, ihr Kerngeschäftsfeld durch Kooperationen, beispielsweise mit Carsharing-Anbietern, oder einer digitalen Vernetzung von Angeboten, um neue Mobilitätsangebote bzw. -dienstleistungen zu erweitern, und sich somit zu integrierten Mobilitätsdienstleistern weiterzuentwickeln. Damit sind Verkehrsunternehmen wertvolle Partner für die Initiierung von Mobilstationen vor Ort.

5. Welche Hindernisse gibt es derzeit bei der Umsetzung?

Organisatorische Hindernisse

Insbesondere verhindern teilweise organisatorische Gründe eine engere Vernetzung von verschiedenen Verkehrsangeboten. Hierzu gehören u. a. die fehlende Regelung von Zuständigkeiten und fehlende Kooperationen. Eine engere Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsangebote in den Kommunen, die von unterschiedlichen Dienstleistern betrieben werden und an unterschiedlichen Standorten positioniert sind, wäre wünschenswert. Eine Vernetzung der Angebote untereinander bleibt hierbei jedoch häufig aus. Dadurch wird eine flexible Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel erschwert, da eine umfangreiche Informationsbasis für die Nutzerin bzw. den Nutzer erforderlich ist, die nicht aus einer Hand bezogen werden kann.

Nutzerseitige Hemmnisse

Nutzerseitig ergeben sich Barrieren durch Informationsdefizite, Mobilitätsroutinen und dem Image des Anbieters. Insgesamt ist für die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel zu beachten, dass Nutzerinnen und Nutzer Mobilitätsangebote häufig nicht nach ausschließlich messbaren Kriterien auswählen, sondern vor allem auch subjektive Einflüsse wie Erfahrungen mit den Anbietern und Bequemlichkeit zur Entscheidung für ein Verkehrsmittel bzw. eine Verkehrsmittelkombination führen.

Nutzungshemmnisse entstehen in allen Phasen der Nutzung von Verkehrsangeboten. Das beginnt bei komplexen Anmeldestrukturen und setzt sich über unübersichtliche oder zu teuer empfundene Tarife, fehlende Beratungsangebote, unzureichende Informationen, komplizierte Nutzungsvorgänge bis hin zur Abrechnung fort. Diese hindern potenzielle Nutzerinnen und Nutzer oft daran, ein leistungsmäßig überzeugendes Angebot wahrzunehmen.

Informationstechnologie

Die Bereitstellung notwendiger Informationen ist von besonderer Bedeutung für die Nutzerinnen und Nutzer multimodaler Angebote ist. Hierunter gehören neben Auskünften zur generellen Verfügbarkeit der Angebote vor allem Echtzeitinformationen, die es flexibel ermöglichen, intermodale Angebote zu nutzen. Die Entwicklungen der letzten Jahre im Bereich neuer Informations- und Kommunikationstechnologien erleichtern die Nutzung und das Abrufen von Echtzeitinformationen vor und während der Reise bzw. eines Weges und schaffen so neue Möglichkeiten und Alternativen der Mobilität, insbesondere hinsichtlich der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und -angebote.

Unterschiedliche Geschäftsmodelle

Bei dieser Vernetzung kommen allerdings je nach Vernetzungsgrad und Organisationsform unterschiedliche anbieterseitige und nutzerseitige Barrieren zum Tragen. Auf Anbieterseite sind dies einerseits Hindernisse durch Haftungsrisiken für Leistungen anderer Anbieter, Abrechnungsmodalitäten auf administrativer Ebene sowie unzureichende Integrationsmöglichkeiten in bestehende Auskunftssysteme durch verkehrsmittelspezifisch oder gar nicht standardisierte Schnittstellen.

Fehlende Förderprogramme

Förderprogramme, insbesondere zum Aufbau von Mobilstationen stellen ein wesentliches Anreizsystem dar. Damit wäre auch die Voraussetzung gegeben, ein einheitliches Design für NRW zu realisieren. Ebenfalls sollte die technologische Vernetzung von Mobilitätsangeboten über Informations- und Kommunikationssysteme sowie die generelle Ausweitung des multimodalen Mobilitätsangebotes gefördert werden.

Sharingsysteme auf der Grundlage nutzerbasierte Finanzierung

Bei einer vorwiegend nutzerbasierten Finanzierung sind an einigen Standorten Mobilitätsdienstleister aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht in der Lage, ein ausreichend attraktives Angebot zu schaffen. Wenn diese Angebote als Teil der Daseinsvorsorge gesehen werden, ist ein Grundlage für eine flächendeckende Einführung von Mobilstationen gegeben.

Es wird hierzu empfohlen, Mobilstationen als förderungswürdig im ÖPNV-Gesetz aufzunehmen. Bei der Aufnahme von neuen Fördertatbeständen sollte darauf geachtet werden, dass diese nicht in Konkurrenz zu konventionellen Fördertatbeständen treten, also zu Lasten des derzeitigen ÖV-Systems.

Flächenknappheit

Sensibel ist die Thematik der Flächenakquise für Mobilstationen vor allem in Quartieren, in denen ein hoher Parkdruck herrscht und für den Aufbau der Mobilstation Stellplätze entfallen müssten. Hier gilt es, über die Landesbauordnung und StVo die Grundlagen dafür zu schaffen, dass Flächen im öffentlichen Raum auch für Mobilstationen genutzt werden können.

Darüber hinaus ergeben sich noch folgende Defizite:

- Die Verkehrsträger verstehen sich vielfach noch zu sehr als Einzelsysteme.
- Für Entscheidungsträger in Politik, Verwaltung, Verkehrsunternehmer und Betrieben ist der Autobesitz oftmals noch ein Statussymbol. Daher hat die Multimodalität nicht die Bedeutung für die führenden Politik- und Entscheidungsebene.
- Oftmals herrschen im politischen Raum in Bezug auf nachhaltiger Mobilitätskonzepte Entscheidungsblockaden aufgrund stark divergierender Interessen – oder der Priorisierung von Investoren- gegenüber Gemeinwohlinteressen.
- Vielfach fehlen noch empirisch belastbare Erkenntnisse zur Wirksamkeit und das Bewusstsein für den einzelwirtschaftlichen als auch gemeinwohlorientierten Nutzen von multimodalen Dienstleistungen.
- Eine verkehrsmittelübergreifende regionale Koordination sollte weiter ausgebaut werden.

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

Wie aus den bisherigen Ausführungen deutlich geworden, müssen auf den verschiedenen Ebenen die Rahmenbedingungen für eine Förderung der Multimodalität verbessert werden. In diesem Zusammenhang empfehlen wir die Erstellung eines „Aktionsplan Multimodalität“ durch die Landesregierung.

Im organisatorischen Bereich gilt es, die bisherigen Ansätze zur Multimodalität auf landes- und kommunaler Ebene zusammenzuführen. Ein kommunales und regionales Mobilitätsmanagement ist eine grundlegende Voraussetzung zur Förderung der Multimodalität:

- Stärkung der Verkehrsverbünde als Mobilitätsverbünde
- Aufnahme der Multimodalität in das ÖPNV- Gesetz
- Förderung der Erstellung von regionalen Mobilitätskonzepten
- Unterstützung der Kommunen zur Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagement
- Verstetigung der Angebote des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ für die Kommunen über 2017 hinaus (Beratung, Vernetzung, Qualifizierung, Praxisangebote)
- Förderung der Erstellung von kommunalen Mobilitätskonzepten

Der ÖPNV ist das Rückgrat der Multimodalität. Hier gilt es durch Förderprogramme und –maßnahmen für eine auskömmliche Finanzierung zu sorgen. Dies betrifft insbesondere die Infrastrukturförderung, Maßnahmen im Bereich Informationstechnologie sowie Maßnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit.

Für die zielgruppenspezifischen und standortbezogenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Förderung der Multimodalität sind entsprechende Förderprogramme aufzulegen, z.B. für betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement.

Die Errichtung von Mobilstationen als zentrales sichtbares Element der Multimodalität bedarf der finanziellen Förderung. Zur Finanzierung von Mobilstationen, stehen grundsätzlich verschiedene Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Ob und inwiefern diese jedoch zur Anwendung kommen können, hängt von einer Vielzahl unterschiedlicher Determinanten ab und ist im Einzelfall zu prüfen. Zum Beispiel können sich bei der Finanzierung von Mobilstationen die Kosten zum Aufbau der Stationen, je nach Größe, Ausstattungsmerkmalen, städtebaulicher Integration etc. zwischen 10.000 € in einfachster Ausführung und bis zu siebenstelligen Beträgen bei komplexer Ausführung mit Servicegebäude belaufen. Maßgeblich werden die Kosten davon beeinflusst, inwieweit Gebäude errichtet werden und zu welchen Preisen die Flächen akquiriert werden können. Sinnvoll wäre bspw. ein Förderprogramm „1000 Mobilstationen in NRW“.

Um über das Jahr 2019 hinaus eine Fortführung des GVFG-Bundesprogramms realisieren zu können, wird derzeit über eine zukünftige Finanzierung von Gemeindeverkehrsinfrastruktur verhandelt. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass auch Mobilitätsmanagement-Maßnahmen, wie z.B. Mobilstationen, als förderungsfähige Vorhaben festgesetzt werden oder unter die bereits vorhandenen Fördertatbestände, wie z. B. „zentrale Omnibusbahnhöfe und Haltestelleneinrichtungen“, gefasst werden können. Eine Fortführung des GVFG ist unabdingbar, da auch weitere Finanzierungsprogramme der Länder hiermit in Zusammenhang stehen und andernfalls dringend notwendige Vorhaben keine Finanzierungsperspektive mehr haben, wie es bereits in der Begründung zum „Entwurf eines Gesetzes zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms“ heißt.

Bei den Planungs- und baurechtlichen Rahmenbedingungen stehen vor allem folgende Aspekte im Vordergrund:

- Die Landesbauordnung sollte so ausgestaltet sein, dass sowohl Reduzierungstatbestände als auch die Verwendung der Ablösesumme für nicht zu erstellende Kfz-Stellplätze Maßnahmen zur Förderung der Multimodalität gefördert werden können. Fahrradabstellplätze sollten den Kfz-Stellplätzen gleichgestellt werden.
- Es ist im Rahmen der Bauleitplanung möglich, Mobilitätsmanagement unterstützende Rahmenbedingungen zu konkretisieren, z.B. die aufeinander abgestimmte Entwicklung von Wohnbebauung und öffentlichen Verkehr, die Anlage von Fuß- und Radwegnetzen oder von Gemeinschaftsanlagen für Fahrräder im Bestand, Quartiersgaragen für Fahrräder und allgemein eine Profilierung von Flächen für nicht motorisierte Verkehre oder Car-Sharing
- Die Instrumente der Luftreinhaltung-, Lärminderungs- und Klimaschutzpläne bieten Ansatzpunkte, um Maßnahmen zur Förderung der Multimodalität und des Mobilitätsmanagements als langfristige Handlungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Luftqualität und zur Bekämpfung von Umgebungslärm aufzunehmen. Hier gilt es die Pläne mit konkreten Maßnahmen auszugestalten und die Umsetzung verbindlich zu machen.

Mit freundlichen Grüßen
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH



Dr. Norbert Reinkober



i.A. Theo Jansen