

**Stellungnahme der AGFS zu
„Multimodalität/Flexible Bedienungsformen – in urbanen und
ländlichen Räumen
Anhörung der Enquetekommission IV zur Finanzierung,
Innovation und Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs
(FINÖPV) am 4. März 2016**

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/3508**

A25

Generell

Die AGFS ist ein erfolgreiches Netzwerk nordrhein-westfälischer Städte, Gemeinden und Kreise zur Förderung der Nahmobilität. Über unser Leitthema „Nahmobilität“ hinaus sind wir Vorreiter für eine zukunftsweisende urbane Mobilität. Wir plädieren seit langem für einen multimodalen Handlungsansatz – gesund, effizient und städtebaulich verträglich – der alle Verkehrsmittel integriert, aber der Nahmobilität besonderen Raum gibt. In diesem Kontext befürworten wir eine Gleichberechtigung zwischen ÖPNV, Nahmobilität und motorisiertem Individualverkehr.

Wir sehen den ÖPNV als „natürlichen“ und strategischen Partner. Als Kompetenznetzwerk und Multiplikatorin setzen wir uns mit unserer Öffentlichkeitsarbeit sowohl bei unseren Mitgliedern als auch auf Landes- und Bundesebene für Verkehrsnetze und Verkehrsanlagen für die Nahmobilität ein. Das bezieht natürlich eine gute und sichere Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen, die Anlage von „Bike and Ride“-Plätzen, den Bau und Betrieb von Fahrradstationen und Serviceleistungen, die die Verbindung Nahmobilität und ÖPNV attraktivieren, mit ein.

Hinzu kommt, dass durch die enorme Nachfrage und die Nutzung von e-mobilen Fahrrädern, vorzugsweise Pedelecs, der Radverkehr und der ÖPNV gleichermaßen profitieren.

Einzelaspekte

- Wir sehen in der kommunalen Praxis, dass der ÖPNV in der jetzigen Form in der Fläche und im ländlichen Raum nicht mehr finanzierbar ist. Die Gründe (Demografischer Wandel, Rückgang der Kundengruppe „Schüler“, Zuweisungen/ Finanzen, u.a.) sind hinreichend bekannt. Deshalb befürworten wir flexible Bedienungsweisen, Bürgerbusse, kombinierte Lasten-/ Personentransporte und autonom fahrende Verkehrsmittel, wie sie demnächst in der Schweiz genau für Verkehrsrelationen in nachfrageschwachen ländlichen Räumen erprobt werden.

„Hoffnungsträger“ ist für die AGFS insbesondere die Kombination Pedelec – Radschnellwege. Wenn in Gebieten schwacher ÖPNV-Nachfrage die Halte-

stellenabstände größer, sowie die Erreichbarkeit des Schienenverkehrs aufwendiger wird, kann diese Lücke geschlossen werden. Radschnellwege in Verbindung mit der Nutzung von Pedelecs erhöhen signifikant den Aktionsradius (aus 12 – 15 km pro einfacher Strecke), das Nutzungsspektrum und die Erreichbarkeit und kommen somit dem ÖPNV entgegen. Insofern haben Radschnellwege sowohl regional als auch kommunal als neues Infrastrukturelement einen multifunktionalen Nutzen und damit eine hohe strategische Bedeutung ganz allgemein in der Zukunftsmobilität.

- Die seit langem propagierte Verlagerung vom Auto zum ÖPNV im urbanen Bereich wird seitens der AGFS deutlich weniger optimistisch gesehen. So ist bereits heute in vielen Großstädten das Verlagerungspotenzial im ÖPNV ausgeschöpft. Taktverdichtungen und verkürzte Fahrzeiten im Bus- und Straßenbahnverkehr bedingen hohe Investitionen in zusätzliche Betriebsfahrzeuge und dazugehöriges Personal gegenüber.
- Im Öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (Regionalzug, S-Bahn) kommen weitere limitierende Faktoren hinzu: Wagenlänge und –anzahl sind limitiert und eine Optimierung der Fahrzeiten scheitert am fehlenden „dritten Gleis“. Die Gründe sind hier Flächenmangel und die hohen Investitionskosten.
- Technologische Fortschritte und digitale verkehrsmittelübergreifende Informations- und Buchungssysteme erleichtern die multimodale Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel in einer Wegekette deutlich, lösen jedoch die genannten infrastrukturellen Engpässe nicht auf.

Insgesamt ist und bleibt die Nahmobilität der „Hoffnungsträger“. Nicht nur als „Zubringer“ zum ÖPNV, sondern auch als eigenständige Verkehrsart. So ist im Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität explizit das Ziel formuliert worden, Nahmobilität zur „Basismobilität“ insbesondere im urbanen Raum zu machen. Wenn wir es gemeinsam schaffen, das Potenzial der Nahmobilität in unseren Städten voll auszuschöpfen, profitieren von der Verkehrsverlagerung auch die anderen Verkehrsträger – und vor allem der ÖPNV.