

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Augustastr. 1

45879 Gelsenkirchen

19. Februar 2016

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/3521**

A25

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

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

Die Bürgerinnen und Bürger werden sich in der Regel entsprechend der kommunalen und regionalen Voraussetzungen multimodal verhalten. Daher ist eine der Grundvoraussetzungen für Multimodalität, dass die verschiedenen Verkehrsträger unter Abwägung Ihrer spezifischen Vor- und Nachteile in der Verkehrsplanung gleichberechtigt Berücksichtigung finden. Bedeutung für die Multimodalität hat zudem die steigende Anzahl der Verkehrsträger und die Möglichkeiten der zunehmenden Digitalisierung.

In NRW sind somit die lokalen und regionalen Verkehrsentwicklungspläne die Stellschrauben, um die Voraussetzungen für multimodales Verhalten zu beeinflussen.

Echtzeitrouting unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger durch Smartphones oder Navigationsgeräte bei relevanten Störungen auf den Straßen oder des ÖPNV fördern zudem inter- und multimodales Verkehrsverhalten, wenn die Informationssysteme gut vernetzt sind und verkehrsmittelübergreifend Alternativen ausweisen.

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

Hohe Wirkungen sind bei der Optimierung der PKW – Nutzung zu erwarten. So gibt es beispielsweise Potenziale für Fahrgemeinschaften im Kontext der Multimodalität die noch nicht ausgeschöpft sind.

International agierende Unternehmen bieten, wie auch Verkehrsverbünde, immer besser werdende digitale Informations- und Vertriebsangebote, um Verkehrsverhalten multimodaler zu gestalten.

Diese Möglichkeiten bieten die Voraussetzung um beispielsweise zur Optimierung der Auslastung von Park und Ride Stationen beizutragen. So können abgestimmte vernetzte Verkehrsauskunftssysteme über Smartphone und Navigationssystem zukünftig Möglichkeiten bieten auch während oder vor der Autofahrt über Störungen wie Staus zu informieren und über P+R Routing ÖPNV Alternativen anzubieten.

Aber auch bei Störungen im ÖPNV kann während der Reise auf Anschlussalternativen wie Sharing oder Fahrgemeinschaften verwiesen werden. Die Platzierung eines solchen Dienstes beispielsweise als weiteres Produkt des ÖPNV kann als Reaktion auf zunehmend multimodales Verkehrsverhalten Synergieeffekte erzeugen.

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

Als Teil des Verkehrs – Management – Systems kann das Mobilitätsmanagement neben den Angebots – orientierten Maßnahmen Beiträge zur Steigerung der multimodalen Ausrichtung leisten.

Mobilitätsmanagement zielt auf die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer ab, dies auch zu Gunsten der Multimodalität.

Seit dem 01.01.2015 existiert auf Initiative des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) das Zukunftsnetz Mobilität NRW. Das neue Netzwerk zeichnet sich durch Unterstützung von Kommunen bei Aufgabenstellungen des Mobilitätsmanagements aus. Die Koordinierungsstellen bieten Beiträge zur Vernetzung von Kommunen zu z.B. Verkehrsentwicklungsplänen, bieten Qualifizierung und Beratung.

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

Erkenntnisse aus Pilotprojekten zeigen, dass ein relevanter multimodaler Bedarf in ländlichen Räumen entsteht, wenn parallel mehrere Mobilitätsfaktoren beeinflusst werden.

Entscheidend für den Erfolg ist die Abstimmung der Verkehrsträger hin zu einem verlässlichen Mobilitätsmix, der sich für die Bürgerinnen und Bürger als Gesamtangebot darstellt.

Die verschiedenen Angebote sind zentral gut sichtbar zu positionieren, dies ggf. mit eigenen Marken. Mobilstationen übernehmen daher für den ländlichen Raum eine sehr wertvolle Funktion. Sie entfalten ihre Wirkung, wenn sie in regionale Netze eingebunden werden. Das kann in ländlichen Räumen interkommunal oder/und unter Einbezug der umliegenden Zentren konzipiert sein.

Mobilitätsstationen haben für den urbanen Raum zwar eine andere Funktion, können aber für die Förderung der Multimodalität auch wichtige Beiträge leisten.

Durch die steigende Anzahl von Verkehrsträgern haben sich besonders ÖPNV – Haltepunkte zu zentralen Stellen der Intermodalität entwickelt. Durch die unterschiedlichen Markteintritte der Betreiber fehlt oftmals im Status Quo die Bündelung und Organisation der verschiedenen Angebote. So sind Fernbushaltepunkte, Taxistände sowie Fahrradabstellanlagen in der Regel räumlich nicht gut vernetzt.

Im Ergebnis reduzieren organisierte Mobilstationen Zeiten für den Umstieg zwischen den Verkehrsträgern und haben durch städtebaulichen Einfluss ordnende Funktionen, welche wiederum Multimodalität fördern.

5. Welche Hindernisse gibt es derzeit bei der Umsetzung?

Die Veränderung von Mobilitätsverhalten wird oftmals durch digitale und technische Entwicklungen getrieben. Die entsprechenden Angebote der privaten Betreiber unterliegen jedoch ausschließlich der betriebswirtschaftlichen Betrachtung. Positive planbare Auswirkungen auf einen ausgewogenen lokalen Mobilitätsmix sind daher selten zu erwarten.

Ein weiteres Hindernis ist die sektorale Betrachtung der einzelnen Verkehrsträger und die damit verbundene Verantwortungszuordnung. So ist der kommunale ÖPNV zwar auf den SPNV zugeschnitten, eine Vernetzung abgestimmt auf die Strategien weiterer Verkehrsträger liegt oftmals nicht vor.

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

Die Politik sollte die absehbaren, zukünftigen Innovationen für die eigenen Strategien stärker berücksichtigen.

So sind z.B. E-Scooter als neue Verkehrsträger für die Kurzstrecke zu erwarten und das autonome Fahren wird aller Voraussicht nach nicht nur die Mobilität stark beeinflussen.

In der Konsequenz sollte die Politik in NRW die Innovationen stärker für die eigenen Ziele auf Nutzbarkeit prüfen, integrieren oder aber auch verwerfen.

Es ist nötig, neue Managementfunktionen zur Stärkung der Multimodalität zu besetzen. Dabei leisten Verkehrsverbände mit ihrer Entwicklung zu Mobilitätsverbänden wertvolle

Beiträge. Ein permanenter Austausch zwischen Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und den zentralen Verantwortlichen für die Mobilität in NRW ist anzustreben.

Ländliche Räume benötigen finanzielle Unterstützung um der jetzigen Mobilitätssituation entgegen zu wirken. Mobilitätsbedürfnisse wie Arztbesuche werden bleiben, nur die Wege werden länger bei einem ausgedünnten Mobilitätsangebot. Hier sind Projekte gefordert, die ländliche Räume in Ihrer regionalen Komplexität betrachten und temporär einen Mobilitätsmix mit verschiedenen Maßnahmen unterstützen.