

Heiko S. Goebel
- Vorsitzender -
Longericher Straße 205
50739 Köln

Köln, 25. Februar 2016

Tel.: 0178-3941912

Email: heiko.goebel@nahvg.de

**Stellungnahme der Nahverkehrsgewerkschaft zur Anhörung
„Multimodalität – Anhörung EK IV – 04.03.2016“**

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/3538**

A25

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank, dass Sie der Nahverkehrsgewerkschaft die Möglichkeit einräumen, zum Thema „Multimodalität“ Stellung zu nehmen. Dies eröffnet die Chance, Ihre Fragen mit besonderem Fokus auf den Zusammenhang zwischen der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs, der Bedeutung der Arbeitnehmer im ÖPNV und einer funktionierenden Multimodalität für die Menschen unseres Landes zu beantworten.

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

Da es dringend notwendig ist

- die Umwelt von Abgas- und Lärm-verursachten Schäden zu entlasten
- die Mobilität der Menschen aus wirtschaftlichen aber auch aus Gründen der Lebensqualität zu verbessern,

muss es das Ziel von Multimodalität vor allem sein, den Autoverkehr durch einen attraktiven Mix von SPNV, ÖPNV und Fahrrad zurückzudrängen. Zu diesem Mix können noch Mobilitätsformen wie Car-Sharing oder Fahrgemeinschaften hinzukommen, die aber im Wesentlichen auf die urbanen Räume (Car-Sharing) bzw. eher kleinen Gruppen von Menschen (Fahrgemeinschaften) beschränkt bleiben werden. Vor allem im ländlichen Raum oder im Übergang zu den urbanen Zentren kann auch die Förderung von Park & Ride zu einer Verbesserung führen.

Aus dieser Auflistung ergeben sich die Voraussetzungen für einen Erfolg:

Vor allem der ÖPNV und die Nutzung von Fahrrädern müssen gefördert werden. Dasselbe gilt für den SPNV, der allerdings nie die Engmaschigkeit und damit Attraktivität im urbanen Raum wie der ÖPNV erreichen kann.

Ein besonderes Augenmerk verdient auch die Förderung von Park & Ride, da wo die ausschließliche Nutzung von Verkehrsmitteln jenseits des Autos nicht allein zum Erfolg führen wird.

In NRW sind die Voraussetzungen in sehr unterschiedlichem Maße erfüllt, jedoch überall noch erheblich verbesserungsbedürftig.

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

Wenn der ÖPNV als Rückgrat multimodaler Verkehre gestärkt wird, können insbesondere Fahrradverkehr sowie – mit den oben genannten Einschränkungen – Park & Ride und Car-Sharing zu einer erheblichen Einschränkung des Autoverkehrs beitragen und gleichzeitig die Mobilität der Menschen erhöhen, was letztlich das Ziel jedes Verkehrsangebotes ist. Wir sehen die Chance, durch Dichte, Taktung, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Sauberkeit, Komfort und kompetentes Personal die Attraktivität des ÖPNV deutlich zu erhöhen. In Ergänzung und zum Teil in Kombination mit Radverkehr und mit Kombinationsformen ÖPNV/Auto kann der Modal Split deutlich zu Ungunsten des Autos verschoben werden, wodurch gleichzeitig auch die Einnahmesituation des ÖPNV verbessert und die Finanzierung erleichtert würde. Zunächst bedarf es jedoch erheblicher Investitionen, um diesen Erfolg zu ermöglichen. Welche Art von Investitionen notwendig sind, sehen Sie bitte bei Frage 5 und 6.

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

Ein regionsübergreifendes Mobilitätsmanagement ist von elementarer Bedeutung für eine funktionierende Multimodalität: Abgestimmte Konzepte zum ÖPNV und den ergänzenden Verkehrsmitteln zwischen benachbarten Städten und Kommunen, zwischen urbanen und ländlichen Bereichen sind unabdingbare Voraussetzungen, damit den Menschen ein leichter und bequemer Zugang zu ÖPNV ermöglicht wird. Dazu gehört auch eine übersichtliche Tarifgestaltung sowie der Abbau jeglicher Barrieren zum ÖPNV. Letzteres meint sowohl barrierefreie Zugänge im technischen Sinne, meint aber auch „Abbau der Hemmschwellen, den ÖPNV zu benutzen“, zum Beispiel weil man sich zu bestimmten Zeiten, an bestimmten Orten unsicher fühlt oder weil die Qualität des ÖPNV (Näheres siehe zu Frage 2) nicht hoch genug ist.

Unerlässlich ist auch intensive Kommunikation sowie ein zielgerichtetes Marketing, um den Menschen die Alternativen zum Auto nahe zu bringen.

Frage 4: Welche Potenziale sehen Sie für mögliche Angebote im ländlichen bzw. urbanen Raum?

In beiden Siedlungsformen ist ein großes Potenzial für eine Veränderung des Modal Split insbesondere zugunsten des ÖPNV vorhanden. Die Kernthemen, die vorangebracht werden müssen, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten, sind bereits oben genannt. Zusätzlich würde sich eine engmaschige Verknüpfung zwischen ÖPNV auf der einen und Fahrrad / Car-Sharing / Park & Ride und ähnlichem auf der anderen Seite positiv auswirken. Mit „engmaschig“ ist insbesondere die häufige Verknüpfungsmöglichkeit des ÖPNV mit den anderen Verkehrsmitteln gemeint. Dadurch werden Umwege vermieden, die sonst benötigt würden, um Verknüpfungspunkte zu erreichen.

Frage 5: Welche Hindernisse gibt es derzeit bei der Umsetzung?

1. Organisatorische Hindernisse: Die einzelnen Verkehrsmittel werden zu oft „nebeneinander her“ betrieben. Hilfreich wäre eine Koordinierung, die bei den Gebietskörperschaften angesiedelt sein sollte. Hier müssten die Vertreter der verschiedenen Verkehrsmittel zusammengeführt und Konzepte zur Vernetzung der Verkehrsmittel erarbeitet werden. Diese müssten nicht nur die technische Organisation sondern auch eine koordinierte Kommunikation und Vermarktung umfassen.

2. Verbesserungsbedürftige Details im ÖPNV:

- Konsequenter Vorrang für Bus + Bahn: Ampel-Vorrangschaltungen, eigene Gleiskörper / Busspuren, insbesondere im urbanen Raum
- Dichtere Liniennetze
- Engere Taktungen
- Attraktives Angebot auch zu den „Schwachlastzeiten“ (z.B. nachts und an Wochenenden)
- Bessere und gleiche Bezahlung der Mitarbeiter im ÖPNV.

Warum ist letzteres ein wesentlicher Aspekt? Wenn mehr Menschen den ÖPNV benutzen sollen, dann müssen sie mit einem attraktiven Angebot dazu motiviert werden. Je mehr Menschen zum ÖPNV kommen sollen, desto mehr muss man auch die Bevölkerungsgruppen erreichen, die heute noch sehr autoaffin sind. Hier spielt nicht der Fahrpreis die Hauptrolle, sondern – neben den „harten“ Faktoren wie Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit etc. – vor allem Komfort – nicht nur im technischen Sinne. Dazu gehört besonders auch kompetentes, dienstleistungsorientiertes, gut geschultes, motiviertes und freundliches Personal – insbesondere Fahrer und Service-Personal. In Zeiten der Vollbeschäftigung ist es immer schwieriger, solches zu bekommen, wenn die Löhne des Fahrpersonals im besten Falle (bei öffentlichen ÖPNV-Unternehmen) weniger als 2300€ brutto betragen und im schlechtesten Falle (bei zahlreichen privaten ÖPNV-Unternehmen) deutlich unter 1900€ brutto. Die Löhne des Service-Personals liegen oft noch weit darunter. Dem Land Nordrhein-Westfalen und den Kommunen wird es bei derart schlechten und ungleichen Löhnen nicht gelingen, weiterhin das Personal zu bekommen, das man benötigt, um den ÖPNV attraktiver zu machen!

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

1. Sie sollte den ÖPNV als Rückgrat multimodaler Konzepte und der Abkehr vom Auto deutlich stärken.

Hier gilt es

- die Ausbreitung von Niedriglöhnen zu verhindern. Dies darf sich nicht in wohlfeilen öffentlichen Lippenbekenntnissen erschöpfen! Die Politik ist im Bereich des ÖPNV Arbeitgeber. Sie hat es in der Hand, ob die Mitarbeiter im ÖPNV ihrer verantwortungsvollen Aufgaben entsprechend bezahlt werden, und ob das Prinzip „gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ durchgesetzt wird. Sie hat es in der Hand, ob bei der Vergabe öffentlicher Aufträge im ÖPNV-Bereich soziale Standards formuliert werden! Noch einmal: Ohne qualifizierte, dienstleistungsorientierte und motivierte Mitarbeiter wird es keinen nennenswerten Kundenzuwachs im ÖPNV geben! Die Qualität der Dienstleistung im ÖPNV ist die zentrale Voraussetzung für den Erfolg multimodaler Strategien!
- die ÖPNV-Unternehmen durch deutlich verbesserte öffentliche Förderung der Infrastruktur zu stärken.
- die Fahrzeugbeschaffung finanziell zu unterstützen.
- die objektive Sicherheit, vor allem aber das subjektive Sicherheitsgefühl der ÖPNV-Nutzer insbesondere durch den Einsatz von Personal zu stärken. Der Einsatz von Personal ist nicht durch technische Einrichtungen (Kameras etc.) zu ersetzen. Diese können allenfalls ergänzend eingesetzt werden.

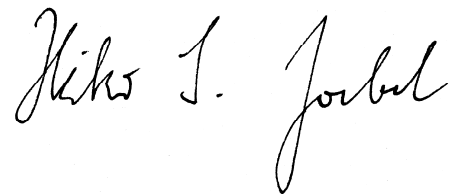
2. Sie sollte die Organisatoren bzw. Betreiber der verschiedenen Verkehrsmittel koordinieren, um durch das Angebot optimaler Kombinationsmöglichkeiten ein attraktives multimodales Angebot zu schaffen.

3. Sie sollte durch finanzielle Anreize die Abkehr vom Auto fördern (Stichworte: Steuern, Parkgebühren, finanzielle Förderung der Nutzung anderer Verkehrsmittel).

Wir können den Finanzbedarf nicht im Detail beziffern, ein erheblich höherer Einsatz finanzieller Mittel von Bund, Land NRW und Kommunen ist aber unerlässlich, soll es zu

einer beschleunigten und signifikanten Abkehr vom Auto kommen. Wir sind allerdings überzeugt, dass sich diese – in erheblicher Höhe notwendigen – Investitionen mittel- und langfristig auch finanziell außerordentlich positiv auswirken werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, reading "Heiko S. Goebel". The signature is written in a cursive style with a large, stylized 'H' and 'G'.

Heiko S. Goebel
(Vorsitzender)