

Anhörung von Sachverständigen – Enquetekommission IV

Fragenkatalog zum Thema: 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?

Voraussetzungen

- Flexibilität und einfache Nutzung (gutes Informationssystem und Orientierung, um die Nutzung der verschiedenen Angebote und Verkehrsträger zu vereinfachen), leichter Zugang zu Informationen und Umgang mit der Vielzahl an Angeboten für den Endnutzer, Aufbau von Informations- und Kommunikationstechnologie für die Bereitstellung einer aktuellen Datenbasis über alle beteiligten Verkehrsträger hinweg (Buchung, Bereitstellung, Echtzeitinformationen).
- Vorhandensein intermodaler Knoten: einfache Übergänge zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, Verlässlichkeit der Bedienung (Anschlussicherheit), Komfort (z.B. Überdachung) bzw. verbesserte Infrastruktur.
- Optimale Kapazität bzw. Auslastung der unterschiedlichen Verkehrsträger, z.B. durch flexible, bedarfsorientierte Bedienkonzepte
- Sicherheit und „Qualität“ des Angebots müssen gegeben sein. Auf die verschiedenen Verkehrsträger abgestimmte Taktzeiten oder Abstimmung mit flexiblen Takten, dadurch kurze Umsteigezeiten.
- Zugang zum Angebot muss durch Integration der verschiedenen Angebote auf einer Plattform (Fahrpläne, Infrastrukturen, Tarife) möglichst einfach gestaltet sein (z.B. Tür-zu-Tür-Reiseassistenz).
- Klärung des institutionellen Rahmens multimodaler Angebote. Werden isoliert nebeneinander stehende Verkehrsangebote miteinander vernetzt? Was bedeutet dies hinsichtlich der tarifrechtlichen Behandlung. Erfahrungsaustausch von Kommunen, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zu verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsangeboten sind sinnvoll.
- Durch bedarfsgerechte Kommunikationsformate muss sichergestellt werden, dass das Bewusstsein beim Bürger für die Möglichkeiten der multimodalen Mobilität vorhanden ist. Hierbei sollte auch das Thema geteilter Mobilitätsressourcen (Car-/Bike-/Ride-Sharing) mitgedacht werden.

Situation in NRW:

- „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ (Unterstützung des kommunalen Mobilitätsmanagements).
- Mobilitätsportal „mobil-im-rheinland“ (Zusammenbringen von verkehrsrelevanten Informationen: Mobilitätsinformationen für Verkehrsteilnehmer).

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

- In polyzentrische Stadtregion (NRW) können Zu- und Abbringerdienste in verschiedenen Modi das leistungsfähige System ergänzen (bedarfsorientierte Bedienkonzepte können diese Lücke schließen).
- Kundenoptimales Angebot, Flexibilität der Nutzungsmöglichkeiten sowie Diversifizierung des Angebots (Schaffung von Alternativen, für jeden Zweck das passende Verkehrsmittel) können zu einer Verbesserung des Verkehrsangebotes beitragen
- neue Bedienformen (ähnlich Sammeltaxi) für Anbindungsstrukturen schwach versorgter Gebiete.

- flexible Bedienformen erhalten die räumliche und zeitliche Bedienung mit öffentlichem Verkehr auch dann aufrecht, wenn die Nutzungszahlen gering sind
- etwaige Kosteneinsparungen durch flexible Bedienformen können in Angebotsverbesserungen reinvestiert werden
- Multimodalität bedeutet auch, dass ggf. durch intelligente Mobilitätsdienste (z.B. Mitfahrzentralen) Fahrten im öffentlichen Verkehr durch ohnehin stattfindende Fahrten des MIV substituiert werden

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

- Durch ein übergreifendes betriebliches- bzw. kommunales Mobilitätsmanagement (als Scharnier zwischen Angebot und Nachfrage).
- Durch die kundenorientierte Entwicklung multimodaler Angebote, d.h. welche Verkehrsmoden können sinnvoll miteinander verbunden werden, Vermarktung multimodaler Angebote.
- Eine nutzerspezifische Ansprache und Information von Bürgern kann helfen, die Akzeptanz und damit die Nutzung multimodaler Angebote und flexibler Bedienungsformen zu steigern. Schaffung von einheitlichen Plattformen, um Kunden und Nutzer die Möglichkeit zu geben, sich zentral über Mobilitätsangebote zu informieren.
- Berücksichtigung und Unterstützung von kleinräumigen Sharing-Angeboten (Mobilitätsressourcen im Haushalt ggf. mit anderen Menschen in der Nachbarschaft teilen).
- Barrierefreier Zugang sowohl zu Verkehrsmitteln (baulich, wichtig auch beim Übergang von einem Verkehrsträger zum anderen) wie auch zu den Buchungs- und Informationsplattformen (informationstechnisch).

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

Ländlicher Raum

- Angebotsverbesserung im ländlichen Raum durch „bedarfsgerechtes Angebot“, Attraktivität öffentlicher Verkehrssysteme wird gesteigert (attraktives Verkehrsangebot auch in Zeiten geringer Nachfrage möglich).
- Mit flexiblen Bedienformen können räumliche und demographische Entwicklungen besser berücksichtigt werden (Stichwort: Aufrechterhaltung attraktiver Lebensverhältnisse im ländlichen Raum).
- Enge Verknüpfung vorhandener Angebote, neue Formen des Teilens (z.B. nachbarschaftliches Teilen von Fahrzeugen, Zeitkarten oder auch Mitnahme weiterer Personen bei sowieso durchgeführten Fahrten) .

Urbaner Raum

- Attraktive Befriedigung individueller Mobilitätsbedürfnisse auch ohne eigenes Auto wird möglich (weniger Ressourcen- und Flächenverbrauch des Verkehrs), herkömmliches CarSharing (Elektro) kann Beitrag zu Klimaschutzziele leisten, Verknüpfung unterschiedliche Angebote (Mobilitätspunkte) schafft Mehrwert.
- Vielfalt der Varianten und Alternativen im urbanen Bereich besser aufeinander abstimmen und transparenter (für den Kunden „einfacher bedienbar“) machen.

5. Welche Hindernisse gibt es derzeit bei der Umsetzung?

- Unterschiedliche Betreiber und Geschäftsmodelle, die ein einheitliches System schwierig umsetzbar machen.
- Fehlendes Vorhandensein einer Echtzeitdatenbasis der einzelnen Verkehrsträger, wodurch die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger erschwert wird (im Sinne einer Routenplanung, aber auch im Sinne einer bruchlosen Reiseassistenz „von Tür zu Tür“).
- Langfristige Planung und Umsetzung von Verkehrsinfrastruktur notwendig, gewachsene Infrastrukturen oft suboptimal für multimodale Nutzungskonzepte.
- Flächennutzungs- und Interessenskonflikte verschiedener Akteure im Stadtraum, nutzergerechte Gestaltung der Schnittstellen (Umsteigepunkte) zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln.
- Mangelnde Information / Wissen beim Nutzer.

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

- Übergreifende Mobilitätsversorgungsstrategie.
- kommunales Mobilitätsmanagement fördern, ggfs. rechtliche Rahmenbedingungen modifizieren, finanzielle Förderung bereitstellen, Flächennutzungs- sowie Interessenskonflikte klären.
- Schaffung von einheitlichem Informationssystem, welche Angebote überhaupt vorhanden sind. („Welche Personen können wie einfach ein System verstehen? „Verstehen“ kommt vor „Nutzen“), Übergreifende und einfache Systeme fördern, die so viele unterschiedliche Nutzergruppen ansprechen wie möglich („Hemmschwelle der Nutzung“ abbauen).