

Positionspapier / Mai 2013

Der ÖPNV: Rückgrat und Motor eines zukunftsorientierten Mobilitätsverbundes

AG „Multimodale Mobilitätsangebote“
des VDV-Ausschusses für Strategie



Der ÖPNV: Rückgrat und Motor eines zukunftsorientierten Mobilitätsverbundes

Mobilität ist ein unverzichtbares Bedürfnis unserer modernen Gesellschaft. Im Hinblick auf die Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung stehen wir angesichts des heutigen in weiten Teilen vom motorisierten Individualverkehr dominierten Verkehrs jedoch vor großen Herausforderungen. Es gilt:

- den Verbrauch fossiler Energien zu verringern und die Energieeffizienz zu erhöhen,
- schädliche Umweltwirkungen (vor allem Klimaerwärmung, Luftverschmutzung, Lärmemission, Flächenverbrauch) zu vermeiden,
- öffentliche Investitionen, Bezahlbarkeit und soziale Teilhabe zu sichern.

Der Öffentliche Personenverkehr (ÖPV) ist und bleibt für viele dieser Herausforderungen die richtige Lösung. Aber er orientiert sich an der Massenmobilität und ist allein nicht in der Lage, jedes individuelle Mobilitätsbedürfnis angemessen abzubilden. Aus Kundensicht bedarf es deshalb einer Vernetzung des ÖPV mit weiteren Mobilitätsangeboten.

Die Vision: Multimodal unterwegs

Peter R. wohnt mit seiner Familie in der Großstadt. Für seine Wege nutzt er jeweils das am besten geeignete Verkehrsmittel. Zur Arbeit geht es mit der Stadtbahn, kleine Erledigungen lassen sich am besten mit dem Rad machen, für den Einkauf im Baumarkt ist das Carsharing-Auto die richtige Lösung. Und am Wochenende geht es per ICE auf Städtetour. Manchmal gönnt er sich ein Taxi. Ein eigenes Auto braucht er nicht mehr.

Peter R. freut sich. Früher nutzte er für fast alle Wege sein Auto. Heute macht ihn die flexible Mischung der Verkehrsmittel nicht nur mobiler, sie erspart ihm auch die mit dem Besitz eines Autos verbundenen Kosten. Und im Freundeskreis zeigt man sich beeindruckt, wenn er mal cool mit einem Elektro-Cabrio vorfährt, Bahn und Fahrrad kombiniert oder zeigt, wie einfach er alles über sein Smartphone buchen kann. So hat sich sein Mobilitätsverhalten deutlich verändert: Meist ist er mit Bussen und Bahnen oder dem Fahrrad unterwegs. Autos nutzt er ganz selbstverständlich auch – aber da ja jede Fahrt bezahlt werden muss, macht er das nur, wenn es wirklich sinnvoll ist.

Den Zugang zu all diesen Leistungen bietet ihm das „Mobilpaket“ seines Verkehrsunternehmens. Statt die Leistungen zusammensuchen, Anbieter zu prüfen und Einzelverträge zu schließen, genießt er Mobilität aus einer Hand. Er nutzt, was er möchte, profitiert von Rabatten und zahlt nur, was er in Anspruch genommen hat. Bei Fragen und Problemen hat er einen Ansprechpartner vor Ort – und am Monatsende erhält er eine transparente Mobilitätsrechnung. Alles wird bequem von seinem Konto abgebucht.

Nutzen statt Besitzen – dieses Motto hat sein Mobilitätsverhalten völlig verändert. Und genau wie auf sein Smartphone möchte er auf sein flexibles Mobilpaket schon lange nicht mehr verzichten.

Vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund

In Deutschland haben die Verkehrsverbünde eine lange Tradition. Ob Bus, Straßenbahn oder Zug – mit nur einem Ticket kann der Kunde alle öffentlichen Verkehrsmittel in einer Region nutzen. Verkehrsverbünde sind ein Erfolgsmodell, weil sie das ÖPNV-Angebot attraktiver machen: Die Leistungen sind aufeinander abgestimmt, werden gemeinsam vermarktet, und der Kunde erhält ein Angebot aus einer Hand.

Aber der ÖPNV allein bietet keine umfassende Mobilität in einer Region. Die Kunden benötigen weitere Verkehrsmittel – und für viele gehört ganz selbstverständlich auch das Auto dazu. Es liegt deshalb nahe, das erfolgreiche Konzept des klassischen ÖPNV-Verkehrsverbundes künftig auf den gesamten „Umweltverbund“¹ und ergänzende Angebote auszudehnen. Dieser Schritt bedeutet die Entwicklung eines umfassenden „Mobilitätsverbundes“ von Bussen und Bahnen, Carsharing, Taxen, Fahrradverleihsystemen und anderen Dienstleistungen sowie integrierter Kundenprodukte („Mobilpakete“).

Das Ziel: Optimale Kombination der Verkehrsmittel und Verkehrsverlagerung auf den ÖPV

Das Zusammenführen verschiedener Angebote zu einem umfassenden Mobilitätsverbund ermöglicht bzw. vereinfacht die flexible Kombination und Nutzung. Aus einem Fächer von Mobilitätsoptionen können sich die Kunden ihren optimalen Verkehrsmittelmix zusammenstellen. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, dass neben Zugangshemmnissen vor allem das Vorhandensein eines privaten Pkw und die daraus entstehenden Pkw-orientierten Nutzungsroutinen ein wesentliches Hemmnis für ein solches multimodales Wahlverhalten darstellen.

Deshalb ist es wichtig, Angebote zu entwickeln und den Zielgruppen nahezubringen, die den Besitz eines eigenen Pkw überflüssig machen, aber gleichzeitig den Kunden weiterhin die gewünschte (Auto)-Mobilität ermöglichen.

Bei der kundenorientierten Kombination von Angeboten im Rahmen eines Mobilitätsverbundes geht es also darum,

- die Mobilität für die Bürger zu vereinfachen und zu verbessern und
- durch attraktive Komplettangebote das Mobilitätsverhalten der Bürger zugunsten einer flexiblen und umweltorientierten Verkehrsmittelwahl zu verändern.

Der Mobilitätsverbund soll die Verkehrsmittelwahl also nicht über Verbote und Lenkungsmaßnahmen, sondern über eine Ausweitung der Möglichkeiten und den direkten Kundennutzen zugunsten des Umweltverbundes beeinflussen.

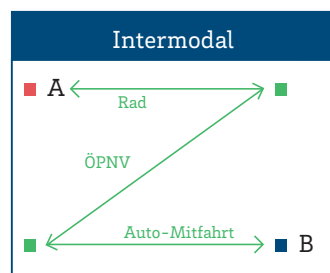
¹Umweltverbund: Fußgänger-, Rad- und öffentlicher Verkehr

Der ÖPNV als Rückgrat und Motor

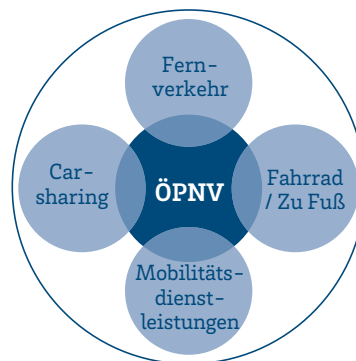
Aus Sicht des VDV bildet der ÖPNV mit seiner Netzeigenschaft und seiner Vertriebsorganisation das Rückgrat eines solchen inter- und multimodalen Mobilitätsverbundes. Gleichzeitig können die Akteure des ÖPNV eine solche Entwicklung als Motor vorantreiben. Strategisch gesehen entwickelt sich der Anbieter von integrierten Angeboten dabei zu einer Art „Mobilitätsprovider“, der für seine Kunden umfassende Mobilität organisiert und abrechnet, ohne jedoch alle diese Leistungen zwangsläufig selbst zu produzieren.

Die Strategie der multimodalen Vernetzung mit einem starken ÖPNV als Rückgrat ist sowohl für den urbanen als auch für den ländlichen Raum und raumübergreifend angezeigt. Ziel ist es, attraktive Komplettangebote zu schaffen und so zur Verkehrsverlagerung beizutragen. Auch in Räumen mit geringer Nachfrage bietet die Vernetzung vor dem Hintergrund des demografischen Wandels Chancen. Die Zusammenführung von vorhandenen Fahrzeugen und Dienstleistungen mit dem ÖPNV hilft, ein nutzbares und finanzierbares Grundmobilitätsangebot zu schaffen bzw. fortführen zu können.

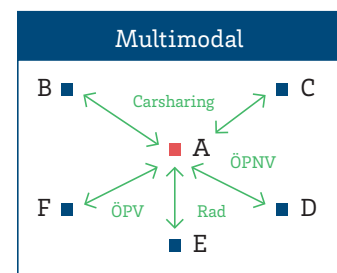
Intermodale und multimodale Vernetzung des ÖPNV



Intermodal – Verkettung verschiedener Verkehrsmittel entlang des Weges von A nach B



Mobilitätsplattform



Multimodal – Variation der Verkehrsmittel je nach Situation (jeweils unterschiedliche Verkehrsmittel für den Weg nach B, C oder D usw.)

Eine multimodale Vernetzung liegt auch im Interesse der Kommunen, die häufig Aufgabenträger des ÖPNV und Eigentümer von Verkehrsunternehmen sind. Nur durch die Vernetzung wird auch künftig eine umweltverträgliche, effiziente und integrierte Mobilität unter dem Gesichtspunkt der Daseinsvorsorge sichergestellt werden können. Dabei handelt es sich um eine gemeinsame Aufgabe, die federführend von Kommunen und Verkehrsunternehmen erfüllt werden muss. Deshalb wurde bei der Erarbeitung der nachfolgenden Situationsbeschreibung und der Aufstellung von Forderungen die Rückkopplung mit dem Deutschen Städtetag, dem Deutschen Städte- und Gemeindebund sowie mit dem Deutschen Landkreistag gesucht. Auch wenn nicht alle Forderungen im Detail unter den Verbänden deckungsgleich sind, so zeigt sich doch in der Analyse und der grundsätzlichen Strategie ein hohes Maß an Übereinstimmung.

Heutige Situation, Trends und Entwicklungen

Aktuell prägt eine Reihe bemerkenswerter neuer Trends und Entwicklungen den Verkehrsmarkt. Für den ÖPV ergeben sich hieraus einzigartige Chancen für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu seinen Gunsten und für eine Stärkung seiner Marktposition.

Vielfalt: Die Menschen erleben ein immer breiteres Spektrum der Verkehrsmittel und Mobilitätsdienstleistungen und brechen mit ihren Nutzungsroutinen.

- Attraktiver ÖPV, Carsharing, Fahrradverleihsysteme, Elektrofahrräder, internetbasierte Mitfahrervermittlung, Fernbusse usw. sind Angebote, die neue Möglichkeiten und neue Gewohnheiten schaffen (werden).

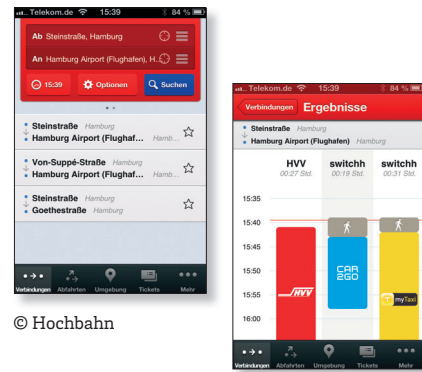
Wertewandel:

Die Menschen werden offener für eine pragmatische Verkehrsmittelnutzung.

- Die Bedeutung des Autos als Statussymbol und die Fixierung vieler Menschen auf das Auto nehmen spürbar ab. Erstmals in der Geschichte fahren die jungen Erwachsenen weniger mit dem Auto als die Generation ihrer Eltern. Damit verbunden entwickelt sich ein Trend, Verkehrsmittel bedarfsgerecht zu kombinieren.

Internet und Smartphone: Auch unterwegs sind die Menschen zunehmend online, das Smartphone wird zur persönlichen „Mobilitätszentrale“.

- Das (mobile) Internet ermöglicht bzw. erleichtert die Nutzung neuer Mobilitätsdienstleistungen. Die Anforderungen nach Flexibilität der Verkehrsmittelnutzung und Echtzeit-Informationen nehmen dadurch zu. Gleichzeitig etabliert das Internet Trends zum „Vernetzen“, zum „Nutzen statt Besitzen“ und zum „Teilen“.



Energiewende und Klimaschutz: keine Energiewende ohne Verkehrswende!

- Da der Autoverkehr heute praktisch komplett vom Öl abhängig ist, erfordert der von Politik und Gesellschaft vorangetriebene Übergang von den fossilen zu den erneuerbaren Energien spürbare Veränderungen und Mobilitätsalternativen. Diese betreffen nicht nur die Antriebstechnologien, sondern auch die Nutzungsstrukturen. Wir werden den heutigen Pkw und seine Nutzung nicht ohne Weiteres durch das Elektroauto ersetzen können.

Mobilitätsbudgets: Die Menschen brauchen bezahlbare Mobilität.

- Einerseits steigen die Kosten für Mobilität seit Jahren überdurchschnittlich, andererseits gibt es eine zunehmende Zahl von Geringverdienern und einen längeren Übergang von der Ausbildung zur gut bezahlten Festanstellung.

Wer die Multimodalität fördern will, braucht als Basis einen guten ÖPV!

- **Die neuen Verkehrsdienstleistungen wie Carsharing und Fahrradverleihsysteme können nur in Synergie mit einem guten ÖPV erfolgreich sein. Busse und Bahnen bilden das Primärsystem, auf dessen Basis sich die neuen Angebote erfolgreich weiterentwickeln können.**
 - Ein attraktiver und leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ist unabdingbare Voraussetzung und Ausgangspunkt für die vernetzten, multimodalen Verkehrssysteme der Zukunft. Dieses gilt sowohl für urbane als auch für ländliche Räume.
- **Die logische Fortentwicklung der bekannten ÖPV-Verkehrsverbünde ist ein umfassender Mobilitätsverbund.**
 - Dieser entsteht durch die Vernetzung des ÖPV mit weiteren Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen. Ziele sind: aufeinander abgestimmte Angebote, ein Ticket für alles, umfassende Information nicht mehr ausschließlich für den ÖPNV, sondern für die wechselnden Mobilitätsbedarfe.
- **Für die Rolle des „Regisseurs“ der Vernetzung bringen sowohl die Verkehrsunternehmen als auch die Verbundorganisationen sehr gute Voraussetzungen mit.**
 - Sie verfügen über eine breite Kundenbasis. Diese ist für Anbieter ergänzender Dienstleistungen interessant und wird durch diese wiederum verbreitert.
 - Das Anbieten, Organisieren und Vernetzen von Mobilitätsdienstleistungen ist ihr originäres Geschäft.
 - Sie kennen die jeweilige Situation vor Ort und sind mit vielen Akteuren, Politik und Verwaltung vernetzt.
 - Sie sind schon jetzt Motor für eine nachhaltige Mobilität: klima- und ressourcenschonend, zukunftsfähig und gesamtwirtschaftlich sinnvoll.
 - Durch erhöhte Fahrausweiserträge profitieren sie unmittelbar von einer positiv veränderten Verkehrsmittelwahl.
- **Die Zusammenführung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen unter dem Dach des ÖPV nützt insbesondere den Kunden und der Allgemeinheit, aber auch den neuen Anbietern.**
 - Der Kunde profitiert, weil sich seine Mobilität verbessert und vergünstigt, da er für jeden Weg das optimale Verkehrsmittel findet und flexibel auf eine breite Angebotspalette zurückgreifen sowie Fixkosten sparen kann. Dies kann den Besitz eines eigenen Pkw oder eines Zweitwagens überflüssig machen.
 - Die Allgemeinheit profitiert, weil sich durch das Aufbrechen von autoorientierten Routinen und den flexiblen Zugang zu Mobilitätsalternativen die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes und einer Minderung des Besitzes eigener Pkw verändert und sich die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen verbessert, die heute nicht über einen Pkw verfügen. Wenn sich durch Mehrfachnutzung insgesamt die Anzahl der Pkw verringert, können Straßen- und Parkflächen auch wieder für andere Nutzungen frei werden.
 - Auch die Anbieter der neuen Dienstleistungen profitieren von einer Kooperation mit den Verkehrsunternehmen und Verbundorganisationen, da sie neue Kunden einfacher ansprechen und ihre Produkte besser platzieren können. Verkehrsunternehmen und Verbundorganisationen verfügen über den entscheidenden Kundenzugang.

- **Die Vernetzung von Mobilitätsangeboten für jedermann braucht Vorreiter, die in der Lage sind, diese Herausforderung auch zielorientiert umzusetzen.**
Verkehrsunternehmen und Verbundorganisationen werden sich im Zusammenwirken mit den Kommunen dieser Herausforderung stellen, indem sie sich zu führenden Akteuren der Vernetzung entwickeln:
 - Sie sorgen mit einem attraktiven ÖPV-Angebot für das notwendige Primärsystem.
 - Sie präsentieren sich gegenüber den Kunden als umfassender Mobilitätsdienstleister, indem sie ihre Rückgratfunktion auch organisatorisch ausfüllen.
 - Die Verkehrsunternehmen und Verbundorganisationen sind prädestiniert dafür, diese Aufgabe in der ganzen Komplexität im Interesse sowohl der Kommunen wie der Allgemeinheit zu übernehmen.
 - Der elektromobile ÖPV und die CO₂-freien multimodalen Systembausteine können das Leitbild einer CO₂-freien Mobilität von morgen befördern.

- **Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger des ÖPV profitieren von den positiven Effekten multimodaler Angebote:**
 - Stärkung der Marke „ÖPV“ durch Imagegewinn als neues innovatives Gesamtangebot
 - Kundenbindung und Kundengewinnung für das ÖPV-Kerngeschäft, d. h. Erhöhung von Fahrkartenumsätzen und stärkere Kundenbindung. Diese ergeben sich aus den positiven Effekten der Angebote auf das Mobilitätsverhalten der Kunden, multimodales Denken fördert die Nutzung des ÖPV.
 - Erträge aus dem Betrieb bzw. dem Weiterverkauf ergänzender Dienstleistungen sowie Erträge aus dem Betrieb einer Vermarktungsplattform
 - Stärkung der Marktposition

Bausteine einer multimodalen Mobilität

Zentrales Element der Vernetzung der ergänzenden Angebote ist eine multimodale Mobilitätsplattform. Diese ermöglicht Information, Buchung, Zugang und Abrechnung.

Im Idealfall haben die Kunden z. B. mit dem Smartphone folgende Möglichkeiten:

- Information vor der Reise über die verschiedenen Alternativen (z. B. Preise und Fahrzeiten vergleichen)
- Buchung der ausgewählten Leistung (z. B. ein Taxi rufen oder eine Fahrkarte buchen)
- Nutzung der Leistung (z. B. ein Carsharing-Fahrzeug öffnen oder den ÖPV nutzen)
- Information während der Reise (z. B. über aktuelle Position, Verspätungen, Anschlüsse, alternative Routen/Verkehrsmittel, Parkplätze, barrierefreies Reisen, Stationsinformationen)
- Bezahlung der Fahrtkosten (z. B. durch Abbuchung vom Bankkonto)

Bei der Erweiterung der Kernleistung des ÖPV zu einem umfassenden Mobilitätsverbund bildet das Carsharing ein zentrales Instrument.

Das Carsharing ermöglicht die vom Kunden gewünschte und für bestimmte Zwecke erforderliche Automobilität, ohne gleichzeitig zum permanenten Autofahren anzureizen. ÖPV und Carsharing ergänzen sich damit auf ideale Weise.

Das Carsharing entwickelt sich zurzeit ausgesprochen dynamisch. Die Bedeutung des Carsharings wird künftig erheblich zunehmen.

Auf der einen Seite gewinnen die bisherigen Anbieter ständig neue Teilnehmer, auf der anderen Seite treten neue Akteure und Angebotsformen (one-way/„free-floating“-Angebote) auf den Markt. Damit steigt sowohl die Attraktivität der Angebote als auch parallel dazu die Aufmerksamkeit bei der Bevölkerung und den gesellschaftlichen Akteuren für Carsharing-Angebote erheblich. Für das klassische stationsgebundene Carsharing wurden die positiven Effekte (Reduzierung der Autobesitzquote, Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten von Fahrrad- und ÖPV-Nutzung) wiederholt nachgewiesen. Für die neuen „free-floating“-Angebote stehen solche Nachweise zwar noch aus – es werden aber ebenfalls positive Effekte erwartet.

Das Fahrrad ist ein wesentliches Element des Mobilitätsverbundes.

Seine Bedeutung wird weiter zunehmen. Das Fahrrad wird bisher in erster Linie als privates Fahrzeug genutzt. Bezüglich der multimodalen Vernetzung sollte das Augenmerk deshalb nicht ausschließlich auf Fahrradverleihsysteme, sondern auf eine generelle Förderung des Radverkehrs einschließlich guter Verknüpfungen mit dem ÖPNV (gute Abstellmöglichkeiten an Haltestellen, Fahrradmitnahme) gelegt werden. Verleihsysteme sind dabei ein ergänzendes Element und unterstützen die Realisierung des Mobilitätsverbundes.

In die Reihe der ergänzenden Angebote sollte das Taxi stärker einbezogen werden.

Bisher beschränken sich die Kooperationen zwischen ÖPV und Taxengewerbe fast ausschließlich auf die Leistungserstellung (z. B. Ruftaxi als Ersatz für Linienverkehr) und sparen die Kundenseite aus. Als Teil des Mobilitätsverbundes übernimmt das Taxi für den Kunden jedoch zunehmend wichtige Funktionen. Eingebettet in ein Gesamtpaket relativiert sich auch die Hürde des hohen Fahrpreises. Das Taxi kann z. B. als Premium-Produkt – „Auto mit Fahrer“ – vorteilhaft integriert werden.

Als Zugangsbasis für die Dienstleistungen des Mobilitätsverbundes bietet die ÖPV-Branche das ((eTicket Deutschland und Touch & Travel.

Als „Front End“ für Information, Buchung und Bezahlung wird sich in der Praxis auch das Smartphone zunehmend etablieren. Als Zugangsmedium ist die Smartcard aber auf absehbare Zeit noch als Ergänzung bzw. Alternative unverzichtbar.



Ein Ticket – viele Mobilitäts-Möglichkeiten.

Forderungen an die Politik

Die Entwicklung und der Erfolg eines zukunftsweisenden Mobilitätsverbundes setzen positive Rahmenbedingungen voraus. Es geht darum, wie die Vernetzungen erweitert und die Angebote rechtlich, finanziell und organisatorisch gefördert werden können. Hier sind alle Ebenen des Staates gefragt.

Messlatte hierfür sollte sein, ob diese Angebote nachweislich positive Wirkungen auf die Verkehrsmittelwahl (Verlagerung auf den Umweltverbund) haben, ggf. auch, ob die Angebote in Kooperation mit dem ÖPV betrieben werden. Vor diesem Hintergrund sind deshalb einseitige Maßnahmen zur Förderung von Elektroautos wie z. B. die Freigabe von Busspuren oder kostenlose Parkmöglichkeiten in der City kontraproduktiv, da sie zu Lasten des Umweltverbundes wirken.

Der VDV und seine Mitglieder möchten weiterhin dazu beitragen, die nachhaltige Mobilität in den Städten und Regionen auszubauen. Wir sehen uns als Motor für eine finanzierbare, umweltfreundliche und soziale Verkehrsentwicklung in Deutschland. Wir werden die Integration von ergänzenden Angeboten in den ÖPV einschließlich differenzierter Bedienungsweisen und Car-sharing, Fahrrad, Taxen sowie weiteren Dienstleistungen in ganzheitlichen Mobilitätsplattformen in den kommenden Jahren angepasst an die lokalen Situationen vorantreiben. Dazu sind Rahmenbedingungen erforderlich, die dies ermöglichen und unterstützen. Diese sind:

- **rechtliche Rahmensetzungen,**
- **Förderprogramme für Standards und Pilotprojekte sowie**
- **zielgerichtete Planungsinstrumente,**

die wir für die Städte und Gemeinden, die Länder, den Bund und die EU als gemeinsame Ziele mit konkreten Maßnahmen vorschlagen.



Carsharing-Stellplätze an ÖPV-Haltestellen fördern die Verknüpfung

Städte, Kreise und Gemeinden

Rechtliche Rahmensetzungen

- Deutliche Ausweitung der Bewirtschaftung des Parkraumes, auch außerhalb der Innenstadt.
- Weiterentwicklung der kommunalen Stellplatzsetzungen mit dem Ziel, die Anzahl nachzuweisender Pkw-Stellplätze durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, durch Ausweitung von Carsharing-Stellplätzen, durch Mieter-ÖPV-Tickets, Jobtickets, Mobilitätspakete etc. reduzieren zu können und so Anreize für Mieter/Vermieter und Käufer/Verkäufer zu schaffen.

Förderprogramme für Standards und Pilotprojekte

- Finanzierung bzw. Mitfinanzierung/Förderung von Radverkehr bzw. kombinierter Nutzung von ÖPV und Rad, nämlich:
 - Ausbauprogramme Bike+Ride
 - allgemeine Förderung des Radverkehrs
 - Auf-/Ausbau öffentlicher Fahrradverleihsysteme
- Finanzielles Engagement oder Gewährung von Rechten grundsätzlich davon abhängig machen, dass multimodale Angebote in das (e)Ticket-System des ÖPV organisatorisch und technisch integriert werden können.

Zielgerichtete Planungsinstrumente

- Die Städte, Kreise und Gemeinden haben vielerorts in ihren ÖPV-Unternehmen mit Planung, Kundeninformation, Vertrieb, Kundencentern sowie Infrastruktur das gebündelte Know-how rund um Mobilität und Kundenansprache und betrauen diese mit der Herstellung multimodaler Mobilitätsplattformen auf der Basis des lokalen ÖPNV, die auf Basis einheitlicher Standards verbunden oder vernetzt werden müssen.
- Generelle Empfehlungen zur Förderung von Carsharing und Fahrradverleihsystemen zusammen mit dem ÖPV-Angebot und ÖPV-Netz.
- Aufstellung von kommunalen Carsharing-Aktionsplänen (Beispiel Bremen).
- Unterstützung der Verkehrsunternehmen bei der Realisierung von Mobilitätsstationen an ÖPV-Knoten.
- Strategie und Maßnahmen multimodaler Maßnahmenbündel auf der Basis „Rückgrat ÖPV“ in jedem Verkehrsentwicklungsplan (VEP), Nahverkehrsplan (NVP), Luftreinhalteplan, Lärm-minderungsplan und Bebauungsplan integrieren.
- Umgestaltung von Straßenräumen, damit dem ÖPV und den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern (wieder) mehr Fläche zugeordnet und die Aufenthaltsqualität in Straßenräumen verbessert wird.
- Stärkung des ÖPV im städtischen Verkehrsmanagement als Rückgrat der multimodalen Mobilität. Dazu gehören insbesondere bauliche und straßenorganisatorische Maßnahmen zur ÖPV-Beschleunigung und ein Qualitätsmanagement der Lichtsignalsteuerung an Knotenpunkten.
- Bevorzugte Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen und Fahrradverleihstationen im öffentlichen Straßenraum an ÖPV-Haltestellen. Öffentlicher Parkraum soll vom temporär individuell genutzten Gut zum gemeinschaftlich genutzten/geteilten werden.

Länder

Rechtliche Rahmensetzungen

- Förderung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum und Auslegung künftiger Bundesregelungen zugunsten von Carsharing (stationsgebunden und free-floating), insbesondere bei integrierten Konzepten mit dem ÖPNV.
- Änderung des Landesstraßenrechts und der Landesbauordnungen in Richtung Abschaffung vorhandener rechtlicher Hemmnisse zur Schaffung von Leihradstationen sowie reservierter Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum.
- Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen (Landesbauordnungen) für den Erlass von Stellplatzsatzungen und Stellplatzbeschränkungssatzungen mit dem Ziel, die Anzahl nachzuweisender Stellplätze durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, durch Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen, durch Mieter-ÖPV-Tickets, Jobtickets etc. reduzieren zu können und so Anreize für Mieter/ Vermieter und Käufer/Verkäufer zu schaffen.
- Schaffung einer Experimentierklausel bei Carsharing und Stellplatzschlüsseln zur Mitfinanzierung von Multimodalität durch private Bauherren bei gleichzeitiger Reduzierung der Stellplatzschlüssel (s. o.).
- Schaffung von weniger Stellplätzen im Neubau von Wohnungen und Arbeitsstellen, dafür aber Vorgabe von zweckgebundenen Carsharing-Stellplätzen.
- Abschaffung aller Beschränkungen zur Nutzung von Park-and-Ride-Anlagen durch reservierte Carsharing-Stellplätze bei bereits geförderten und noch zu fördernden Park-and-Ride-Anlagen.
- Stärkung der Rolle multimodaler Mobilitätsangebote mit Kernfunktion eines hochwertigen ÖPV-Angebotes bei der Entwicklung und Genehmigung von Flächennutzungsplänen, Luftreinhaltungsplänen, Lärminderungsplänen mit dem Ziel der Verringerung der Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr (MIV).
- Schaffung von Experimentierklauseln bei Fördertatbeständen und im Straßen(benutzungs) recht.

Förderprogramme für Standards und Pilotprojekte

- Schaffung eines Fördertopfes für den Ausbau von Radverkehrssystemen und Fahrradverleihsystemen sowie für den Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen.
- Schaffung von Finanzierungsinstrumenten zur Kofinanzierung von Lösungen im Bereich des (e)Ticket Deutschland einschließlich Touch & Travel mit Lösungen zur Integration von multimodalen Angeboten.

Zielgerichtete Planungsinstrumente

- Setzung des Ziels eines möglichst flächendeckenden Bike-and-Ride-Ausbaus (Haltestelle zur Vernetzung und Attraktivitätssteigerung).
- Förderung von integrierten Informations- und Vertriebsplattformen der ÖPV-Unternehmen auf lokaler, regionaler oder landesweiter Ebene.

Bund

Der Bund sollte die Umsetzung einer multimodalen und damit flächen- und umweltverträglichen Mobilität im Rahmen der Bundeskompetenz deutlich beschleunigen. Im Folgenden werden ressortbezogene Entscheidungen beispielhaft genannt.

Rechtliche Rahmensetzungen

- BMVBS: Gesetzesänderung mit dem Ziel einer Zulassung von privilegierten Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum für Carsharing-Fahrzeuge, die sowohl die Anforderungen der stationsbasierten Carsharing-Angebote als auch der free-floating-Angebote berücksichtigt (z. B. feste Zuordnung von Stellplätzen zu Fahrzeugen eines Anbieters und freie Nutzung, Möglichkeit des Schutzes dieser Stellplätze gegenüber Falschparkern).
- Schaffung bzw. Erweiterung von Experimentierklauseln bei Fördertatbeständen und im Straßen(benutzungs)recht.

Förderprogramme für Standards und Pilotprojekte

- BMVBS: Förderprojekt mit Modellcharakter für die Umgestaltung von Straßenräumen mit anspruchsvoller städtebaulicher Integration von Fahrradverleihstationen und Radabstellanlagen.
- BMVBS/BMWi: Wenn Elektromobilität gefördert wird, dann im ÖPNV für Pkw nur für geschlossene Flotten mit kurzen Reichweiten. Carsharing-Fahrzeuge und Taxen sollen hierbei besonders zu den Fördertatbeständen gehören.
- BMVBS: Einrichtung eines Budgets zur Förderung von Radverkehrssystemen, Fahrradverleihsystemen und innovativen Bike-and-Ride-Anlagen.
- BMVBS/BMU: Beauftragung einer Studie zu den künftigen Potenzialen der Vernetzung multimodaler Angebote rund um den ÖPNV in der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft.
- BMU/UBA: Begleitforschung zu Umwelteffekten multimodaler Mobilität und Überprüfung von Annahmen und Modellen (z. B. „tremod“).
- BMVBS: Förderung einer weiteren „IT-Offensive“ des ÖPNV, Einrichtung von verbundenen, auf einheitlichen technischen Standards basierenden, umfassenden multimodalen Informations- und Buchungsplattformen, Ausbau des (e)Tickets Deutschland einschließlich Touch & Travel als multimodale Zugangsbasis. Die eTicket-Förderinitiative sollte wiederbelebt werden. Eine Förderung sollte die Schaffung von Schnittstellen zu Carsharing- und Fahrradverleihsystemen, Bike-and-Ride-Anlagen sowie sonstigen Mobilitätsdienstleistungen enthalten.
- BMVBS/BMWi: Förderprojekt für die Integration der Multimodalen Verkehre in die intermodalen Verkehrssteuerungssysteme des ÖPNV (integrated traffic control system [itcs]).
- BMVBS/BMWi: Schaffung von Fördermöglichkeiten für die Modernisierung bestehender intermodaler Verkehrssteuerungssysteme des ÖPNV (itcs) oder Neuanschaffung von multimodalen itcs zur Integration der multimodalen Verkehre in die ÖPNV-Verkehrssteuerung.
- Schaffen von Fördermöglichkeiten für Kommunikations- und Marketingmaßnahmen zur Bekanntmachung und Akzeptanzförderung multimodalen Verkehrsverhaltens in der Öffentlichkeit bzw. Unterstützung einer entsprechenden bundesweiten Kampagne.

Zielgerichtete Planungsinstrumente

- BMVBS/BMU: Integration multimodaler Mobilitätsangebote und ihrer Entlastungspotenziale in nationale Umwelt- und Verkehrsprogramme (Klimaschutzstrategie, Verkehrsausbauprogramme aller Art, Städtebauförderung etc.).

Europäische Union

Förderprogramme für Standards und Pilotprojekte

- Die EU-Kommission wird gebeten, für einen Zeitraum von fünf Jahren eine Koordinationsstelle für das Thema „Multimodale Vernetzung des ÖPV“, z. B. bei dem europäischen Verband UITP (Union International des Transports Publics), zu finanzieren. Der Austausch kann auf der bereits vorhandenen Mitgliedergruppe „Combined Mobility Platform“ der UITP aufbauen und mithilfe von Internetplattformen, Konferenzen und technischer Assistenz Mehrwert und eine schnellere Verbreitung der Aktivitäten der „early adopter“ in Mitgliedstaaten schaffen, in denen multimodale Angebote noch nicht so weit verbreitet sind.
- Die EU wird aufgefordert, im Rahmen ihrer Förderprogramme die Integration von multimodalen Mobilitätsangeboten auf der Basis eines leistungsfähigen ÖPV nach pragmatischen Grundsätzen und dem Maßstab der verkehrlichen Wirkung zu unterstützen.
- Als Erweiterung des Mobilitätsmanagements und an der Grenze zum Verkehrsmanagement muss der ÖPV mit Erweiterung um Car- und Radsharing sowie alternativen ökologischen Mobilitätsangeboten als Maßnahme zur Verbesserung der Umweltsituation verstärkt gefördert werden.
- Die bisher von der EU geförderten Forschungsprojekte und Austauschplattformen rund um Multimodalität (u. a. European Platform on Mobility Management [EPOMM]) haben eine wichtige Grundlage für eine Bestandsaufnahme und den fachlichen Austausch gelegt. Künftig sind vorrangig konkrete finanzielle Investitionshilfen für Software zur Unterstützung von Vertriebs- und Informationsplattformen, intelligente Software für die Vernetzung einzelner Betreiber sowie staatenübergreifende und vergleichende Wirkungsmessung und -forschung notwendig, um Umsetzungsprojekte zu stimulieren und zu evaluieren.

Weitere Informationen zum Thema finden Sie im Internetangebot des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen unter www.vdv.de/personenverkehr.

Ausblick

Diese Positionierung des Verbandes ist die erste Ausarbeitung, die das Thema „Multimodale Mobilität“ grundlegend behandelt. Sie erhebt nicht den Anspruch, den Themenkomplex in allen Facetten und im Detail abschließend abzubilden. Ziel dieses Papiers ist, die Diskussion innerhalb der ÖV-Branche, mit den politischen Akteuren und den Behörden auf allen Ebenen des Staates und in der EU sowie vor allem mit den neuen Mobilitätspartnern zu beflügeln. Es geht um die Zukunft der Mobilität vor dem Hintergrund der umweltpolitischen und finanziellen Herausforderungen sowie des demografischen Wandels.

Die neue Qualität multimodaler Mobilität besteht in der nunmehr technisch möglichen Vernetzung aller bestehenden sowie in der Ausweitung öffentlich zugänglicher Mobilitätsangebote. Damit können situationsgerecht abrufbare Angebote für jedes Mobilitätsbedürfnis der Kunden sichergestellt werden. Die Kunden erhalten dadurch einen praktischen Mehrwert gegenüber unvernetzten Einzelangeboten.

Vernetzen lebt vom Miteinander. Das Sich-Ergänzen unterschiedlichster Angebote benötigt das Zusammenwirken aller Akteure und die Modernisierung der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen. Die Chancen müssen jetzt gemeinsam genutzt werden.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de

Ansprechpartner
Dr. Till Ackermann
T 0221 57979-110 · F 0221 57979-8110 · ackermann@vdv.de