

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung

SHARING-KONZEPTE FÜR EIN MULTIOPTIONALES MOBILITÄTSSYSTEM

Zentrale Ergebnisse und Handlungsempfehlungen für die Region FrankfurtRheinMain

Dr. Jutta Deffner, Dr. Thomas Klinger, Melina Stein, Juliane Kemen, Prof. Dr. Martin Lanzendorf



NEUE MOBILITÄTSANGEBOTE – NEUE HERAUSFORDERUNGEN?

In den vergangenen Jahren sind viele neue Mobilitätsdienstleistungen entstanden. Sie beruhen auf Sharing-Konzepten, entwickeln sich dynamisch und gehen einher mit Veränderungen des Verkehrsverhaltens der Nutzenden. Neue Mobilitätsdienstleistungen wie stationäres, flexibles und privates Carsharing sowie Mitnahme- und Fahrradverleihsysteme erleben auch durch die zunehmende Verbreitung von Smartphones und mobilem Internet einen weiteren Aufschwung. Auf Anbieterseite drängen neue Akteure auf den Markt, der bislang Verkehrsunternehmen bzw. der öffentlichen Hand vorbehalten war. Auch branchenfremde Unternehmen wie Energieversorgungs- oder Wohnungsbaugesellschaften entdecken die Gestaltung urbaner Mobilität als Aufgabefeld für sich. Insgesamt zeigt die Vielfalt der Betreiberkonstellationen, dass sich die strikte Trennung von privatem und öffentlichem Verkehr auflöst. Unabhängig davon ist die Einbeziehung von Sharing-Angeboten bzw. der Aufbau multimodaler Angebote für ÖPNV-Verkehrsverbände, wie z.B. den RMV und den NVV, eine sehr gute Gelegenheit, sich als Mobilitätsdienstleister zu etablieren.

Und auch die Nachfrage befindet sich im Umbruch. Der Besitz und die Nutzung von Privat-Pkw sind bei jungen Erwachsenen in verdichteten Ballungsräumen rückläufig. Stattdessen werden Verkehrsmittel zunehmend situationsspezifisch genutzt und miteinander kombiniert (multioptionale Nutzung), sodass der Anteil der Personen, die ihre Alltagsmobilität multimodal gestalten, stetig steigt. Multimodales Verkehrsverhalten gilt insgesamt als umweltfreundlicher und ressourceneffizient, da sehr viel stärker die Verkehrsmittel des Umweltverbands genutzt werden und deutlich weniger der Privat-Pkw.

Die Praxisakteure stehen somit vor der Herausforderung, die mit der Entwicklung der neuen Mobilitätsangebote einhergehenden Handlungs- und Gestaltungsmöglichkeiten einzuschätzen. In der Praxis besteht Unklarheit

- darüber, wie ein multioptionales Mobilitätssystem integriert und anbieterübergreifend gestaltet werden kann, zum Beispiel die Einbettung der Sharing-Angebote in den öffentlichen Verkehr,
- über die tatsächliche Nutzung und Kombination der Angebote und die Anforderungen, die Nutzende an diese Angebote stellen,
- zu den Potenzialen und Risiken der Angebote: Wie sind die einzelnen Angebote untereinander, aber auch im Verhältnis zum klassischen ÖPNV in Bezug auf ihre verkehrsentlastende Wirkung einzuordnen? Befürchtet werden Verdrängungseffekte, etwa wenn Carsharing für Wege genutzt wird, die zuvor zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden. Demgegenüber steht die Chance, ohne Privat-Pkw mobil zu sein und somit für die Verkehrsmittel des Umweltverbands insgesamt neue Kundenpotenziale zu erschließen.

Für kommunale Akteure, regionale Institutionen und sonstige Entscheidungsträger bieten sich also Ansatzpunkte für neue Strategien, um nachhaltige und multioptionale Mobilitätsangebote zu stärken. Bisher fehlen aber Handlungsempfehlungen für die Praxis, die auf einer integrierten Betrachtung der Angebote beruhen und deren Potenziale eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Städten hervorheben.

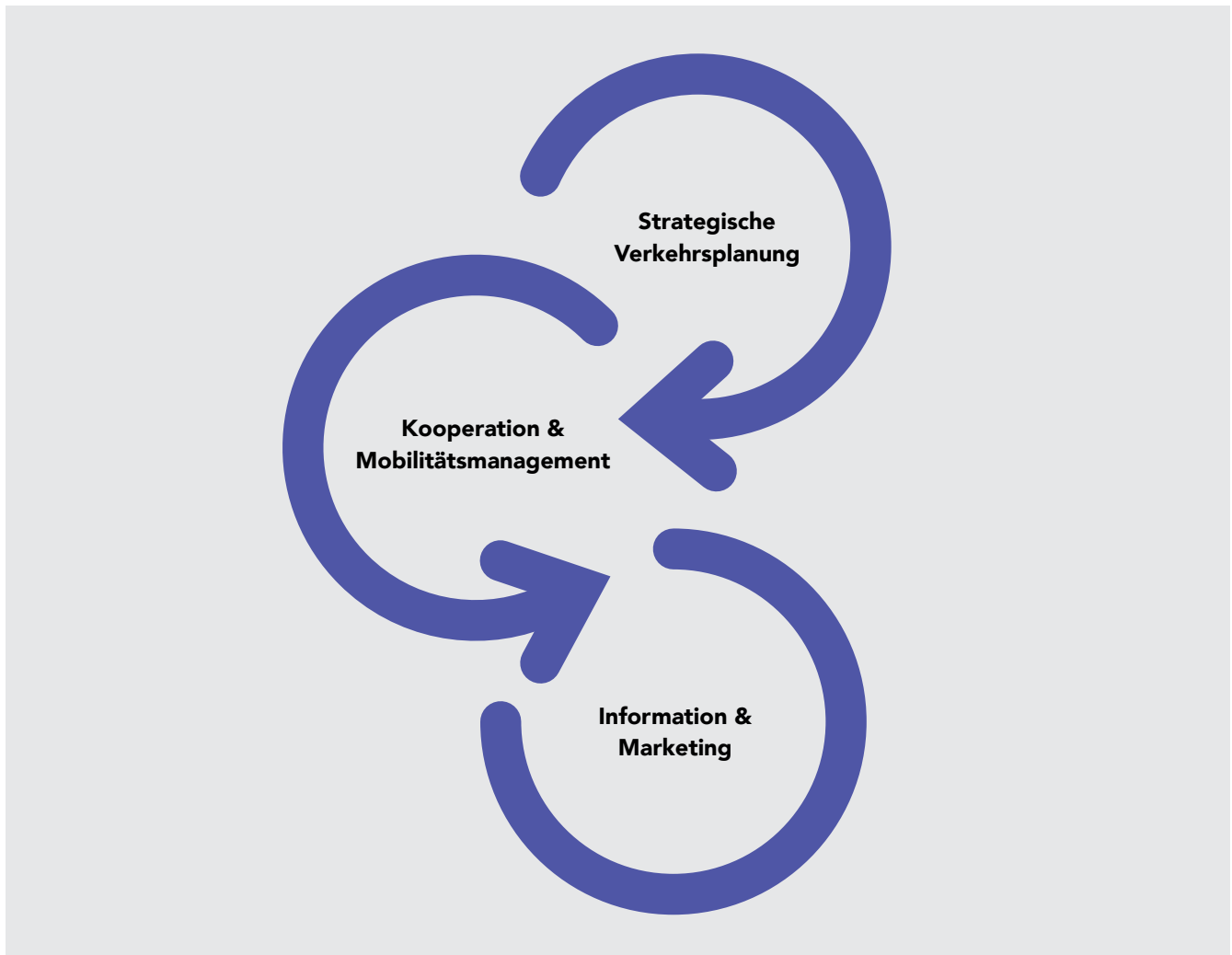
Auf Basis einer umfangreichen Status-quo-Analyse für das Rhein-Main-Gebiet und einer wissenschaftlichen Recherche zu Nutzung und Wirkungen neuer Mobilitätsangebote (bundesweit und internationale Beispiele) wurden sechs Handlungsfelder untersucht. Daraus lassen sich folgende Handlungsempfehlungen ableiten.



HANDLUNGS- EMPFEHLUNGEN

Es gibt erheblichen Gestaltungsbedarf für die unterschiedlichen neuen Mobilitätsangebote. Denn sie entfalten ihre Wirkungen am besten in der Zusammenführung als multioptionales Mobilitätssystem. Um dem Anspruch gerecht zu werden, bedarf es einer systematischen, vorausschauenden Integration in den unterschiedlichen Planungs- und Kooperationsebenen.

Zentrale Handlungsfelder für die Gestaltung eines multioptionalen Mobilitätssystems



Strategische Planung und Kooperationen stärken

In vielen Fällen bietet es sich in Kommunen an, die Verkehrsentwicklungsplanung (VEP, Generalverkehrsplan u.Ä.) auch für die Festschreibung von Zielen und Leitlinien hinsichtlich der neuen Mobilitätsangebote zu nutzen. Ebenfalls möglich ist die Erstellung von Masterplänen als informelles Planungsinstrument, z.B. für städtische Teilräume.

Ein weiteres Planungsinstrument, in dem stärker als bisher die neuen Angebote adressiert und Angebotsqualitäten sowie -quantitäten definiert werden können, ist der Nahverkehrsplan. Da viele der neuen Angebote die Nutzung und Entwicklung des öffentlichen Verkehrs unterstützen und als multioptionales System genau der Integration in öffentliche Verkehrssysteme bedürfen, wäre der Nahverkehrsplan ein geeignetes verbindliches Planungsinstrument.

Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass die Verankerung von Zielen zu neuen Mobilitätsangeboten in Planwerken wie Klimaschutzkonzepten oder verbindlichen Planwerken wie der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung integriert werden können. Vorteil ist hier, dass ressortübergreifende Zielsetzungen erarbeitet und verankert würden (Verkehr, Umwelt, ggf. Stadtentwicklung).

Neue Planungsinstrumente auf EU-Ebene

Ein bislang in Deutschland nicht eingesetztes Planungsinstrument, das auf EU-Ebene favorisiert wird für Länder, die keine oder eine nur schwach ausgebildete kommunale Planungskultur haben, ist der Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Die bislang erarbeiteten Rahmensetzungen weisen einige Merkmale auf, die dazu geeignet sind, eine konstruktive Gestaltung neuer Mobilitätsangebote zu erreichen. Dies sind zum Beispiel die verstärkte Kooperation zwischen den verschiedenen Ressorts, aber auch zwischen den verschiedenen Ebenen in einer Verwaltung, eine stark partizipatorische Ausrichtung sowie die Evaluation der Maßnahmen. Ziel eines SUMP ist es, nicht nur zu den klassischen Verkehrsmodi Aussagen zu treffen, sondern auch zu Aspekten wie dem intermodalen Verkehr und zum Mobilitätsmanagement (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2013).

Kooperationen für Mobilitätsmanagement

Zum Aufbau eines multioptionalen Verkehrssystems ist die Kooperation sehr unterschiedlicher Akteure notwendig. Hierzu zählen Verkehrsverbünde, Großkonzerne, Start-up-Unternehmen sowie politische Entscheidungsträger und öffentliche Verwaltungen. Grundsätzlich besteht eine hohe Bereitschaft zur Entwicklung gemeinsamer Angebote. Dennoch liegen die konzeptionellen Vorstellungen teilweise recht weit auseinander. Der Aufbau eines vertrauensvollen und konstruktiven Austauschs ist deshalb sehr wichtig. Regionale Austauschforen („Runder Tisch“) mit gemeinsam gesteckten Zielen und eine unabhängige Prozessmoderation können hier erste Schritte sein. Als große Herausforderung sehen Akteure aus der Praxis die Umsetzung einer grundsätzlich vorhandenen Kooperationsbereitschaft in konkrete Maßnahmen. Die Identifikation und Priorisierung von Handlungsmöglichkeiten für die öffentliche Hand, um Potenziale zur Effizienzsteigerung und Kosteneinsparung zu ermitteln, wäre hier wichtig.

Fahrradverleihsysteme

Fahrradverleihsysteme können als integraler Bestandteil kommunaler Fahrradförderung und nachhaltiger Verkehrsentwicklung insgesamt verstanden werden, wobei öffentliche Fahrradangebote und private Fahrradnutzung sich gegenseitig ergänzen können. Fahrradverleihsysteme sind daher nach Möglichkeit so zu konzipieren, dass sie die private Fahrradnutzung unterstützen, für Pendel(stück)strecken, als Back-up-Lösung, wenn das eigene Fahrrad gerade nicht einsatzbereit ist, wenn Gäste ein weiteres Fahrrad benötigen oder ein Fahrrad an einem anderen Ort (Besuch, Geschäftsreise) benötigt wird. Fahrradverleihsysteme stärken somit das Fahrrad als urbanes Verkehrsmittel und schließen eine Lücke in der Angebotspalette umweltfreundlicher Mobilitäts Optionen. Deshalb sollten Initiierung und Konzeption von öffentlichen Fahrradverleihsystemen als kommunale Aufgabe aufgefasst werden.



Fahrräder des vom Verkehrsunternehmen MVG betriebenen Fahrradverleihsystems MVGmeinRad in Mainz



Kommunen als Anbieter von Fahrradverleihsystemen

Übernehmen Kommunen selbst die Verantwortung für den Aufbau von Fahrradverleihsystemen, können sie auf zentrale Erfolgsfaktoren wie eine hohe Stationsdichte und eine konsequente Zielgruppenorientierung Einfluss nehmen. Dieses zusätzliche kommunale Engagement kann trotz der teilweise angespannten öffentlichen Haushalte insofern gerechtfertigt sein, da gut geplante Fahrradverleihsysteme dazu beitragen, verkehrs-, umwelt- und sozialpolitische Ziele zu erreichen. Zudem werden sie als Ausdruck einer zeitgemäßen Verkehrsentwicklung gesehen werden fördern damit ein positives Image von Städten und Kommunen.

Strategische Planungsebene und kommunale Verkehrsplanung

Fahradverleihsysteme sollten als ein innovatives Angebotselement in verschiedene kommunale Planungsprozesse integriert werden. So können sie helfen, übergeordnete verkehrspolitische Ziele wie die Förderung umwelt- und stadtverträglicher Mobilität zu erreichen. Zudem können sie als Bestandteil des öffentlichen Verkehrsangebots aufgefasst werden (letzte Meile). Umfang und Ausrichtung von Fahrradverleihsystemen können in der Verkehrsentwicklungs- und Klimaschutzplanung sowie in kommunalen Radstrategien und dem Nahverkehrsplan verankert werden. Bei der konkreten Ausgestaltung des Fahrradverleihangebots sollte ein besonderes Augenmerk auf das Stationskonzept und das Erscheinungsbild im öffentlichen Raum gelegt werden. Die Verteilung von Abstellmöglichkeiten innerhalb des Bediengebietes sowie das Design von Stationen und Fahrrädern entscheiden, wie attraktiv das System ist. Die Systeme sollten einfach und intuitiv zu nutzen sein und der Versuch, ein Rad auszuleihen, beim ersten Mal erfolgreich sein. Spezifische Kundensegmente, etwa Berufspendler, Schüler und Auszubildende oder Personen, die über keine Kreditkarte verfügen, sollten gezielt angesprochen werden.

Ausbau von Fahrradverleihsystemen in suburbanen Gebieten

Gerade in polyzentrischen Verdichtungsräumen wie dem Rhein-Main-Gebiet ist zu erwägen, Bediengebiete sukzessive auch auf suburbane Siedlungsbereiche auszuweiten und letztlich interkommunale und regionale Verleihsysteme zu etablieren. Regionale Akteure wie der Regionalverband FrankfurtRheinMain können dabei ein Austauschforum für entsprechende Initiativen bieten, aber auch als Betreiber oder Aufgabenträger eine initiiierende Rolle übernehmen.

Carsharing

Wenige Kommunen setzen bisher von sich aus einen Rahmen, ob und wie das Carsharing-Angebot gestaltet sein soll.

Strategische Planungsebene

- Verankerung von Carsharing als Angebotsselement im Verkehrsentwicklungsplan, einer Mobilitätsstrategie oder im Klimaschutzplan mit z.B. Zieldefinitionen zur Angebotsdichte (Beispiel Bremen: Anzahl Nutzende bis zum Jahr 2020), bei größeren Städten auch in Bezug auf die verschiedenen Siedlungsstrukturtypen einer Stadt.
- Konzept zu Carsharing-Parken und für Standards von Mobilitätsstationen sowie für die Verknüpfung mit dem ÖPNV (Beispiel Bremen: Aktionsplan Carsharing). Hier können ebenso Festlegungen getroffen werden, zu welchen (Wohnungs-)Unternehmen prioritär Kooperationen aufgebaut und betriebliches Mobilitätsmanagement angegangen werden soll.
- Definition von Qualitätskriterien: Hierunter fallen die Zertifizierung durch den „Blauen Engel“, Kriterien für Zugänglichkeit und Anbindung von Carsharing-Stationen, aber auch die Mindestgewährleistung des Angebotes durch den Anbieter (z.B. für mehrere Jahre).
- Carsharing mit und ohne flexible Bausteine bzw. Mischformen: Darüber sind neue Zielgruppen für Carsharing erreichbar (Beispiele Rhein-Neckar, Frankfurt am Main, Osnabrück).

Kommunale Umsetzung

Auch wenn das Carsharing-Gesetz bald einen rechtssicheren Rahmen bieten wird, existieren bereits jetzt rechtliche Gestaltungsmöglichkeiten in Bestands- und Neubaugebieten, um Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum einzurichten. Zu nennen sind hier unter anderem Sondernutzungsgenehmigungen (z.B. in Köln), Teileinzug öffentlichen Straßenraums (z.B. in Berlin) oder die Entwidmung (z.B. in Freiburg, Saarbrücken). Weitere planerische Möglichkeiten, die Querbezüge zu den Themenfeldern Parken und Integration in den öffentlichen Verkehr aufzeigen, sind:

- Festlegung verbindlicher Angebotsziele und Maßnahmen im Nahverkehrsplan, neben Qualitätsstandards (zu Flotte und Ausgestaltung des Angebotes) auch Zielsetzungen für eine einheitliche Beschilderung und Information innerhalb des ÖPNV zu Carsharing-Stationen;
- Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen: Regelung über die Stellplatzsatzung im Sinne eines Gesamtmobilitätsangebotes. Einige Kommunen (Offenbach, Darmstadt) arbeiten bereits mit dieser Möglichkeit in Neubau- oder Konversionsgebieten zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels bei Vorlage eines Mobilitäts(management)konzeptes von Seiten des Investors/Bauherrn.
- Integration des flexiblen Carsharing in Parkraummanagement vor allem über Parkgebührenmodelle (Beispiel Düsseldorf) und Art des Parkgebühreneinzugs (Beispiel Berlin).

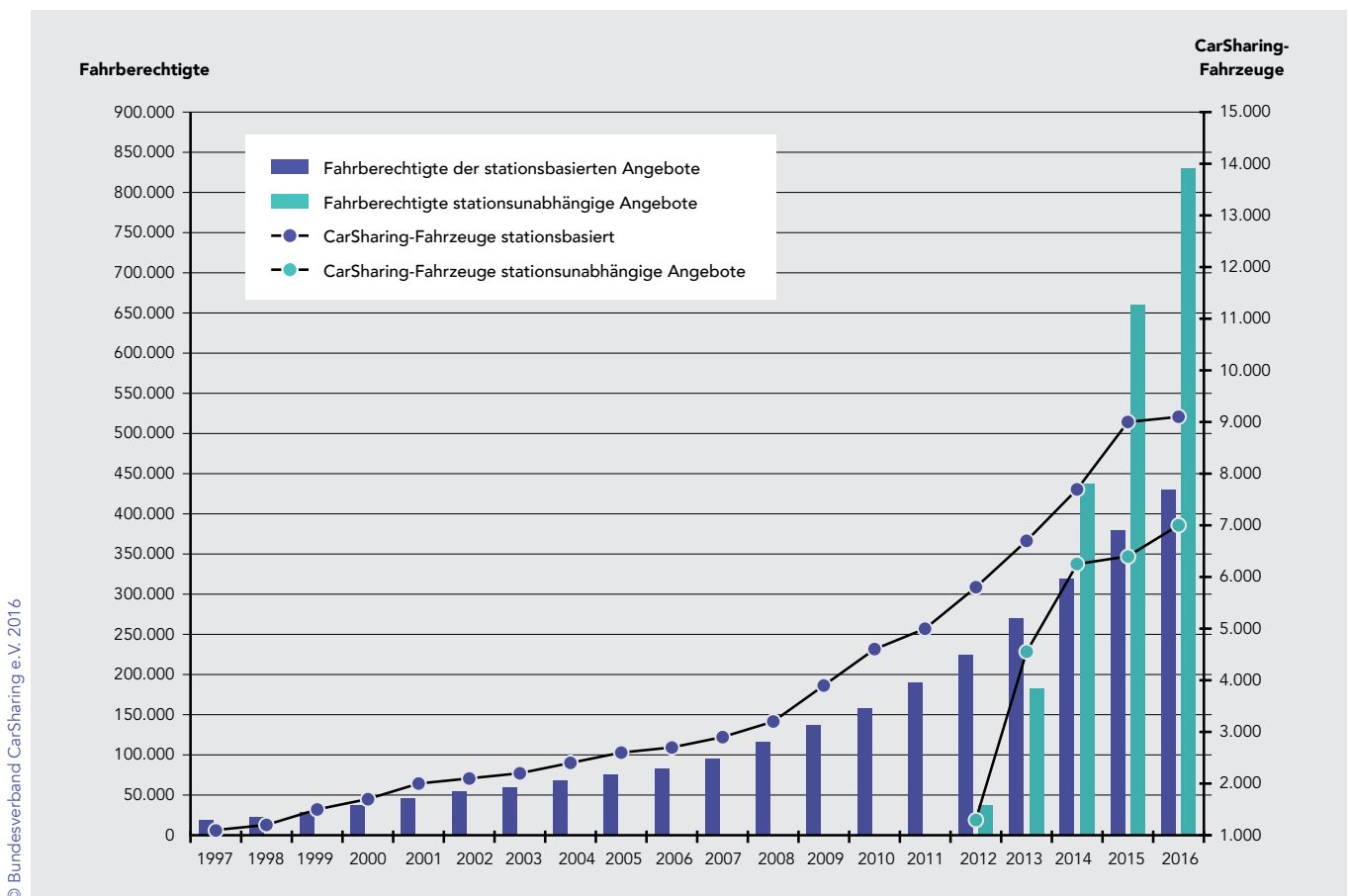
Umstellung öffentlicher Flotten

Carpooling ist ein wichtiges Element, um eine Grundauslastung im Carsharing zu gewährleisten und um die Flotte für private NutzerInnen zu öffnen. Diese Form des Carsharings ist für öffentliche Verwaltungen (Beispiel Statistisches Bundesamt Wiesbaden) aber auch Wohnungsunternehmen mit kumulierten Beständen (Wohnanlagen/Quartiere) erfolgversprechend. Als kommunale Aufgabe ist hier vor allem zu sehen, dass über eine aufsuchende Beratung im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements Behörden, (Wohnungsbau-) Unternehmen etc. beraten werden. Auch besteht Bedarf, die kommunalen Flotten zu analysieren hinsichtlich der Frage, welche Fahrzeuge für eine Carsharing-Nutzung infrage kommen.

Verbesserung von Information und Marketing zu Carsharing

Vielen BewohnerInnen sind bestehende Angebote bislang wenig bekannt. Für kommunale Verwaltungen gibt es zahlreiche Ansatzpunkte, unabhängig zu Carsharing zu beraten. Möglichkeiten hierfür sind die anbieterübergreifende Beratung in Mobilitätszentren, in Bürgerämtern, im Bereich des Neubürgermarketings etc. Vor allem die Information und Attraktivitätssteigerung von Carsharing für finanziell schwächere Gruppen könnte als kommunale Aufgabe gesehen werden (z.B. Erlass/Reduzierung Grundgebühr). Ein Weg sind hier Kombiangebote von öffentlichem Verkehr und Carsharing mit gegenseitiger Rabattierung, wie im eTicket RheinMain bereits realisiert. Kleinere Kommunen können ggf. städtische Fahrzeuge für Carpooling zugänglich machen.

Entwicklung des Carsharing-Marktes



Parken

Eine zentrale Handlungsempfehlung für Kommunen ist die Festlegung von Zielgrößen hinsichtlich der Anzahl öffentlicher und privater Stellplätze in städtischen Teilräumen. Maßgeblich für die Festlegung der gewünschten Parkplatzanzahl ist dabei ein Konzept für eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums insgesamt. Es wären dann nur so viele Parkplätze zulässig, dass die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren nicht beeinträchtigt wird und in ausreichendem Maße Flächen für den nicht motorisierten Verkehr zur Verfügung gestellt werden können (Fuß- und Radwege, Fahrradparken). Eine Grundlage zur Ermittlung dieser Zielgrößen ist eine umfassende, auch private Flächen einschließende Bestandsaufnahme des vorhandenen Stellplatzangebotes.

Das Parkraummanagement im öffentlichen Raum sowie Vorgaben zur Errichtung privater Stellplätze sind eine wirkmächtige Gestaltungsoption städtischer Verkehrspolitik. Hiervon wird jedoch meist nur sehr zögerlich Gebrauch gemacht. Wesentlich für die Akzeptanz derartiger Maßnahmen scheint die Schaffung eines Bewusstseins der Bürgerschaft und Verwaltung dafür zu sein, dass die Bereitstellung von öffentlichem Parkraum nicht selbstverständlich ist. Zentral sind dabei die Entemotionalisierung der Parkraumdebatte sowie die Betonung alternativer Verwendungs- und Gestaltungskonzepte für zumindest einen Teil der frei werdenden Flächen im öffentlichen Raum (Beispiel Wien: Umgestaltung der Mariahilfer Straße).

Mariahilfer Straße in Wien, Höhe Ziegelgasse im Jahr 2002 und nach der Umgestaltung im Jahr 2015



Kommunikationsstrategien

Je nach lokalem Kontext sind verschiedene Kommunikationsstrategien zur Akzeptanzsteigerung von Maßnahmen zum Parkraumangebot denkbar:

- Offenlegung der tatsächlichen Kosten, die mit der Bereitstellung von Parkraum verbunden sind: Damit kann die Diskussion versachlichtet werden. Dies erscheint insbesondere für innenstadtnahe Wohngebiete mit starken Nutzungskonkurrenzen sinnvoll.
- Positive Erlebnisse fördern, etwa in Verbindung mit alternativen Nutzungskonzepten für öffentliche Räume, die nach einer Reduzierung von Stellplätzen realisiert werden konnten. Beispiele hierfür sind die Ausweitung spielerischer und experimenteller Ansätze, wie sie bisher lediglich punktuell im Rahmen von Aktionstagen wie dem „Parking Day“ umgesetzt werden.



Kommunale Planung

Bei der Berechnung der öffentlich bereitzustellenden Parkplätze sollte auch der Bestand an Stellplätzen auf Privatgrundstücken miteinbezogen werden. Bei Überkapazitäten in öffentlichen Parkhäusern sowie von Stellplätzen in Privatbesitz sollte die Zahl von Parkplätzen im öffentlichen Raum entsprechend begrenzt werden.

Auch die laufende Überarbeitung kommunaler Stellplatzsatzungen kann helfen, den Parkdruck zu reduzieren, etwa indem möglichst viele Alternativen zum Stellplatznachweis berücksichtigt werden. Dies kann etwa Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, Mietertickets oder Flächen für Car- oder Bikesharing-Stationen umfassen.

Letztlich können bei der Aktualisierung von kommunalen Parkraumkonzepten auch Carsharing-Angebote dazu beitragen, die Zahl und Verteilung öffentlicher Stellplätze zu optimieren. Bei vielen Carsharing-Konzepten ist nach einer anfänglichen Erhöhung des Parkdrucks durch zusätzliche Fahrzeuge mittel- bis langfristig von einer Entlastungswirkung auszugehen. Carsharing-Nutzende schaffen zu einem gewissen Anteil ihren privaten Pkw ab. Die Wirkung entsprechender Angebote auf den privaten Autobesitz sollte kontinuierlich beobachtet werden, um das öffentliche Parkraumangebot schrittweise dem ggf. reduzierten Bedarf der AnwohnerInnen anzupassen und somit zu verhindern, dass der frei werdende Parkraum anderweitig, etwa von Einpendlern, genutzt wird. Kann die Entlastungswirkung bestimmter Angebote nachgewiesen werden, könnte die Freigabe von Anwohnerparkzonen für Carsharing-Fahrzeuge erfolgen.

Regionale Akteure und Landesministerien können Kommunen bei der Anpassung von Parkraumkonzepten und Stellplatzsatzungen unterstützen, etwa indem sie entsprechende Maßnahmenvorschläge sammeln sowie Leitlinien und Module zur Verfügung stellen.

Mitnahmeangebote und Mitfahrparkplätze

Die Kommunen sind als Initiatoren von konkreten Mitfahrangeboten nicht als ideale Akteure zu sehen. Gerade in Ballungsräumen sollten die Probleme, die durch den Pendlerverkehr an den Zielorten entstehen, gemeinsam in der Region angegangen werden. Folgende Handlungsmöglichkeiten zielen darauf ab, die Gestaltungsaufgabe der kommunalen Planung im Hinblick auf ein integriertes Mobilitätsmanagement zu stärken:

- Mitfahrangebote und Kooperation mit Mitfahranbietern als Element der kommunalen Beratung für Unternehmen (Pendler) im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements,
- Aufnahme von Zielsetzungen und Maßnahmen zur Integration von Mitnahmeangeboten im Verkehrsentwicklungsplan oder Nahverkehrsplan und/oder anderen Planwerken;
- Informationsangebote für BürgerInnen, insbesondere über die Vorteile IT-gestützter Plattformen (Sicherheitsaspekte);
- Bessere Verankerung von Mitfahrparkplätzen auf konzeptioneller Ebene, damit sie als Gestaltungselement in den Kommunen wahrgenommen werden. Hierfür müssen jedoch auch ggf. Fördermöglichkeiten für Kommunen geschaffen werden, solche Parkplätze auszuweisen und zu unterhalten;

Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit multimodalen Angeboten

Die Förderung einer multimodalen und situationsspezifischen Mobilität ist aufgrund ihres Beitrags zur Umsetzung verkehrs-, umwelt- und sozialpolitischer Ziele in übergeordnete Planungsinstrumente wie dem Verkehrsentwicklungsplan zu integrieren.

Um eine Akzeptanz für solche Ziele zu erreichen, sollte kontinuierlich ein entsprechendes Bewusstsein bei den beteiligten Akteuren (Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände, Anbieter von Sharing-Konzepten etc.) geschaffen werden, etwa durch den Aufbau gemeinsamer Angebote und der hierfür notwendigen Kooperationsstrukturen.

Kooperationen zwischen Akteuren

Für den Aufbau von Allianzen zwischen Akteuren, die zuvor entweder nicht zusammengearbeitet haben oder in Konkurrenz zueinander standen, sind vertrauensbildende Maßnahmen zu empfehlen. Ein Beispiel hierfür wäre etwa ein „Runder Tisch“, um mögliche Kooperationsformen ergebnisoffen zu diskutieren. Die Initiative für einen solchen Dialog kann etwa von Forschungsprojekten sowie von regionalen Akteuren wie der ivm, dem RMV oder dem Regionalverband, dem hessischen Verkehrsministerium oder aber von Fachverbänden (z.B. ADFC, bcs) ausgehen. Dieser grundsätzliche Austausch kann dazu dienen, die unterschiedlichen Zielvorstellungen von Automobilkonzernen, Verkehrsunternehmen, Kommunalverwaltungen und Start-ups der IT-Branche zu verstehen und konstruktiv in den Verständigungsprozess einzubinden.

Ziel ist es, ein Bewusstsein zu schaffen für gemeinsame Win-Win-Potenziale: Denn der Aufbau eines multioptionalen Verkehrssystems kann den möglichen Verlust angestammter Kunden aufwiegen, indem neue, gemeinsame Kundengruppen gewonnen werden. Ein zum Mobilitätsverbund weiterentwickelter RMV kann das „Gesicht“ eines solchen integrierten Angebots werden. Dies kann gelingen, indem die kommunalen Gesellschafter den Auftrag erteilen, Sharing-Angebote und neue Mobilitätsdienstleistungen in bestehende Tarif- und Ticketangebote zu integrieren. Auch die Verteilung von Kosten und Erträgen sind dann entsprechend zu organisieren. Der entstehende Mobilitätsverbund kann zum Anbieter von multimodalen Mobilitätskarten werden. Dabei ist zu beachten, dass möglichst alle Angebote im Verbundgebiet berücksichtigt werden. Zu prüfen ist, ob Nutzungskontingente für diese Angebote automatisch und ohne zusätzliche Freischaltung – etwa im Sinne eines „eTicket Rhein-Main Plus“ – in die jeweiligen Zeitkartenangebote integriert werden können.

Errichtung von Mobilitätsstationen

Eine systematische und flächendeckende Errichtung von Mobilitätsstationen vor allem in urbanisierten Gebieten kann dazu dienen, dass die neuen Mobilitätsdienstleistungen und der ÖPNV leichter genutzt werden können. Die Ausschreibungsprozesse für multimodale Verknüpfungspunkte müssten hierfür jedoch vereinfacht werden. Regionale Akteure und Landesministerien können die Kommunen unterstützen, indem sie entsprechende Konzepte und Prozesse bündeln sowie Leitlinien zur Ausschreibung von Mobilitätsstationen entwickeln. Dadurch können Städte und Gemeinden von den Erfahrungen anderer Kommunen profitieren.

Planungsrechtlich kann zur Errichtung von Mobilitätsstationen situationsabhängig auf Sondernutzungsgenehmigungen, Teileinzug von öffentlichem Straßenraum sowie auf die Um- und Entwidmung von benötigten Flächen zurückgegriffen werden. Das neue Carsharing-Gesetz sollte eine erhöhte Rechtssicherheit für derartige Maßnahmen ermöglichen.

Multimodale Apps und Plattformen

Der bisherige Entwicklungsstand der Dienstleistungen, die eine multi- und intermodale Verkehrsmittelnutzung fördern, aber kein eigenständiges Angebot beinhalten, mündet mehr in Folgerungen als in Handlungsempfehlungen:

- Apps sind als Steuerungsinstrument nicht per se eine verkehrsplanerische Aufgabe der Kommunen, da es kaum kommunale Möglichkeiten für eine eigenständige Gestaltung gibt.
- Stärkung von Kooperationen zwischen den Anbietern und mit den Kommunen: Wie können Kommunen und Anbieter des öffentlichen Verkehrs die Anbieter der Apps unterstützen, eine möglichst ausgewogene Darstellung der Wegekette abzubilden (keine Bevorzugung)?
- Damit Apps einen tatsächlichen Mehrwert für Nutzende haben, wäre eine zentrale Aufgabe der Kommunen und kommunalen Verkehrsunternehmen, die Fahrplan- und Tarifdaten, Meldungen zu aktuellen Verkehrsbehinderungen und Baustellen in den Kommunen bereitzustellen sowie das Routing zu verbessern. Denn diese Daten tragen dazu bei, dass Angebote vergleichbar und realistisch dargestellt werden. Sie bewirken außerdem, dass die Kommunen eine gewisse Gestaltungsmöglichkeit hinsichtlich der aufgezeigten Verkehrsmittelkombinationen und -alternativen erhalten. Hier müssen datenschutzrechtliche Vereinbarungen zwischen den Kommunen und Anbietern getroffen werden. Bislang scheint es so, dass die Datenbereitstellung für bundesdeutsche Anbieter wie Qixxit oder moovel unproblematischer ist als für globale Anbieter.

Mobilitätsstation in Offenburg



Literaturverzeichnis

BCS –Bundesverband Carsharing (2015):

CarSharing-Entwicklung in Deutschland. Abrufbar unter:
http://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/presse/pdf/grafik_carsharing-entwicklung_1997-2015_varianten_getrennt_mit_logo.pdf (Letzter Aufruf: 01.02.2016)

Europäische Kommission (Hrsg.) (2013):

Anhang. Ein Konzept für Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität zur Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt. COM Annex 1. Brüssel. Abrufbar unter: http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913-annex_de.pdf (Letzter Aufruf 3.2.2016)

Stadt Offenburg (Hrsg.) (2015):

Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen in Offenburg und Umgebung. Abrufbar unter: <http://www.offenburg.de/html/media/dl.html?v=17749> (Letzter Aufruf: 19.04.2016)

Impressum

Herausgeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung
Dr. Bernd Schuster
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

www.wirtschaft.hessen.de

Redaktionsteam

Dr. Jutta Deffner*, Dr. Thomas Klinger,
Melina Stein*, Juliane Kemen,
Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Goethe-Universität Frankfurt am Main
Institut für Humangeographie
AG Mobilitätsforschung
Theodor-W.-Adorno-Platz 6, PEG-Gebäude
60629 Frankfurt am Main

*ISOE Institut für sozial-ökologische Forschung
Hamburger Allee 45
60486 Frankfurt am Main

Projektbegleitung

Hessen Trade & Invest GmbH
Konradinallee 9
65189 Wiesbaden

Gestaltung

www.standardrad.com

Druck

www.printweb.de

Stand Juni 2016

Copyright

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung
Dr. Bernd Schuster
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

www.wirtschaft.hessen.de

Vervielfältigung und Nachdruck – auch auszugsweise –
nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung



GEMEINSAM MOBIL