



Mobilitätsleitbild Hanau - ÖPNV und neue Mobilitätsangebote

Jörn Meier-Berberich – dmo digital mobilities consultants

23.06.2021





Insgesamt befindet sich die alternative Mobilität derzeit in einem Dilemma zwischen Finanzierungsnot, Imageproblemen und Ausbaunotwendigkeit

- Politisch wird erwartet, dass der ÖPNV (und das Rad) die **Verkehrswende** trägt. Politisch wird der Druck zur Zeit tendenziell noch erhöht
- Die dafür **notwendige Infrastruktur (insbesondere im S- und Regionalverkehr)** ist nur in Teilen vorhanden und kann nur sehr langfristig weiter ausgebaut werden.
- Für Angebotsausweitung ohne Infrastrukturausbau steht im kommunalen Kontext kein Landes- oder Bundesgeld zur Verfügung. Anders als beim SPNV (Reg.-Mittel) **fehlen Betriebskostenzuschüsse von Bund und Ländern.**
- Erhebliche **Veränderungen am Arbeitsmarkt** haben zu völlig überfragten Arbeitsmärkten in Teilbereichen und auch vor diesem Hintergrund zu hohen Tarifabschlüssen geführt, die schon bei bestehendem Leistungsvolumen zu deutlich steigenden Defiziten führen
- Insbesondere die **Covid-19-Nachfrageeffekte** belasten nun die Ergebnisse und die bisherigen Erfolge der Verkehrsverlagerung durch sinkende Nachfrage zusätzlich

Das bremst einen wichtigen Teil der Verkehrswende!

Unser vorläufiges Fazit in einigen, aktuellen Strategieprojekten: Ohne neue Finanzierungsinstrumente für den kommunalen ÖPNV wird Verkehrswende über wachsenden ÖPNV und Alternative Verkehrsformen kaum möglich sein. Hier bedarf es ganz neuer Ansätze !

Verkehrswende ist mehr als der Ausbau des ÖPNVs, zu dem wir später noch vertiefend kommen

Weitere Themen im Kontext der Verkehrswende

Sharing

- Hier geht es um das „Teilen“ von Fahrzeugen
- Hierunter fallen insbesondere CarSharing und BikeSharing
- Manche ordnen dieser Kategorie noch das sogenannte RideHailing zu. Dabei geht es darum Fahrzeuge zu teilen, die aber auf Bestellung mit Fahrer kommen. (im Prinzip das digitalisierte Taxi)

Wichtig:

- Diese Mobilitätsformen können zwar den PKW-Besitz und damit den sogenannten ruhenden Verkehr reduzieren
- Im fließenden Verkehr ist der Besetzungsgrad nicht höher als bei privaten Autos. Hier erfolgt also keine Entlastung des Verkehrs auch keine Emissionsreduktion usw.

ÖPNV

- Was alle kennen ist der **Linien-ÖPNV**. Hier teilt man sich die Plätze und entlastet dadurch den Straßenraum/ den fließenden Verkehr. Dazu später mehr.
- Neu hinzu kommt das sogenannte RidePooling oder auch **OnDemand-Shuttle-Verkehre**. Diese werden digital bestellt (so wie beim RideHailing) aber anders als dort werden durch die Software Wege gebündelt und somit geteilt, wie beim Linien-ÖPNV. Nur gibt es hier keinen Fahrplan, keine fixen Haltestellen und keine vorfestgelegten Linienwege.



CarSharing führt zu einer Reduktion des Parkraumbedarfs/ des ruhenden Verkehrs



Quelle: Bundesverband CarSharing (bcs) 2021, 2019, 2016; STARS 2019; Bremen 2018

→ 1 stationsbasiertes CarSharing Fahrzeug kann gemäß diversen Studien 9 bis 20 Privat Fahrzeuge ersetzen



Der Clou der Systeme ist ihr Zusammenspiel

- Wenn Bürger/innen Situationen in denen ein Auto gebraucht wird bequem und einfach durch CarSharing abdecken können und deshalb kein Auto fahren und dadurch ihr Mobilitätsverhalten ändern indem sie viele Wege eben nicht mehr mit dem Auto sondern dem ÖPNV oder dem Fahrrad erledigen, dann setzt Verkehrswende ein
- Es geht daher nicht darum möglichst viele Wege mit CarSharing zu machen, sondern nur noch die, wo ein Auto dringend benötigt wird oder man eben mal keine Lust auf das Rad oder den ÖPNV hat
- Will man dies erreichen, so müssen sehr viel mehr Menschen einen bequemen Zugang, sprich kurze Wege zu den Angeboten, als heute die Regel, erhalten
- Diesen Weg verfolgt z.B. Bremen seit Jahren mit konsequentem Ausbau des CarSharings und entsprechenden Parkplätzen im öffentlichen Raum (siehe Folgeseite)

Mobilitätsstationen erleichtern die inter- und multimodale Verknüpfung – wichtig ist die kurze, fußläufige Erreichbarkeit am Wohnort



OnDemand-Angebote ergänzen den Linien-ÖPNV, wie z.B. seit 1.4.2021 der HeinerLiner in Darmstadt und machen so den Gesamt-ÖPNV attraktiver

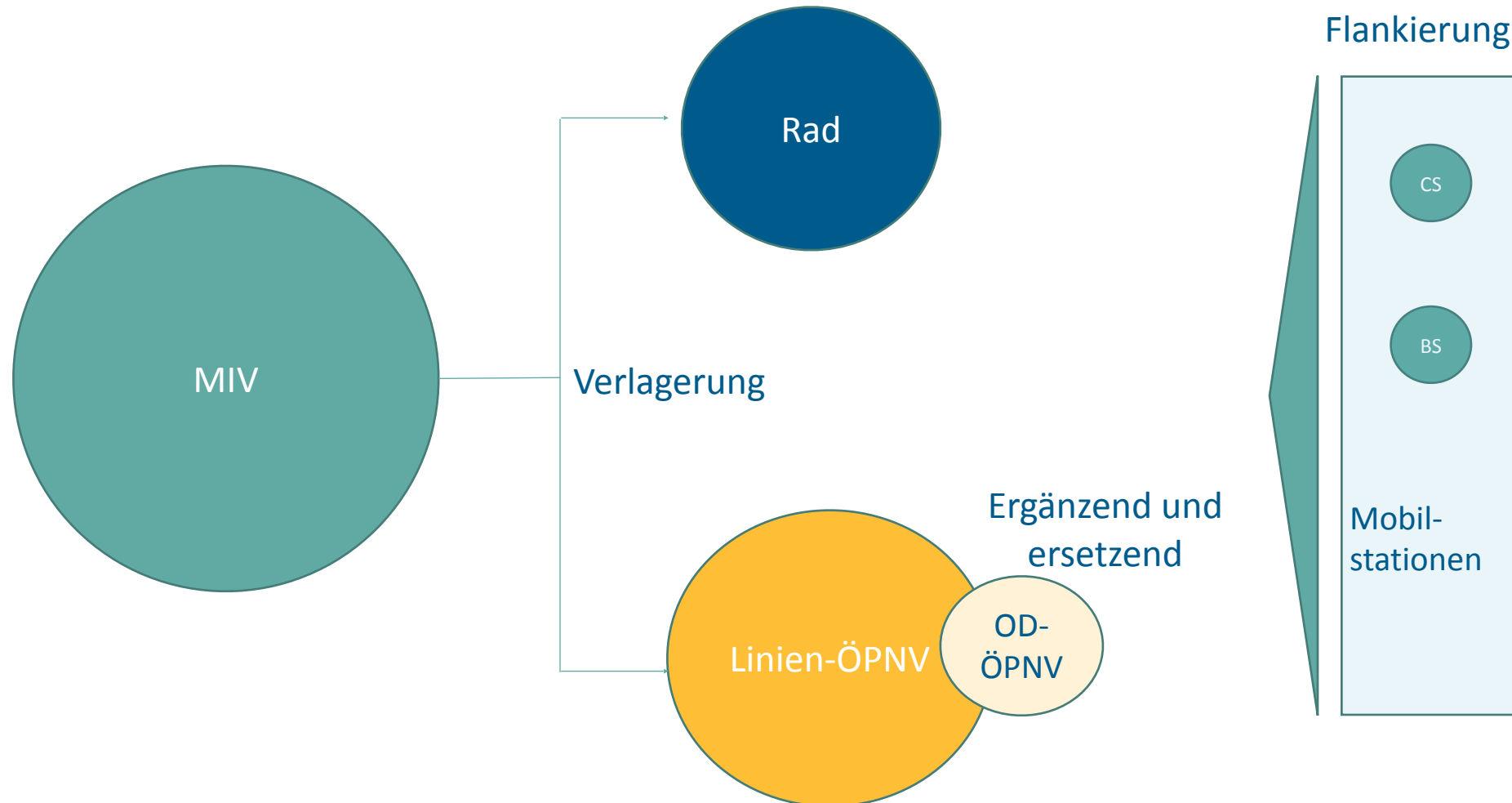


Es geht also um die Verknüpfung der teils neuen Produkte und der Verdichtung bereits bekannter Angebote zu einer neuen, echten Alternative zum eigenen PKW

Anteil sollte kleiner werden /
wird aber bedeutend bleiben

Anteile sollte wachsen

Anteile eher gering aber
Wechselwirkung wichtig



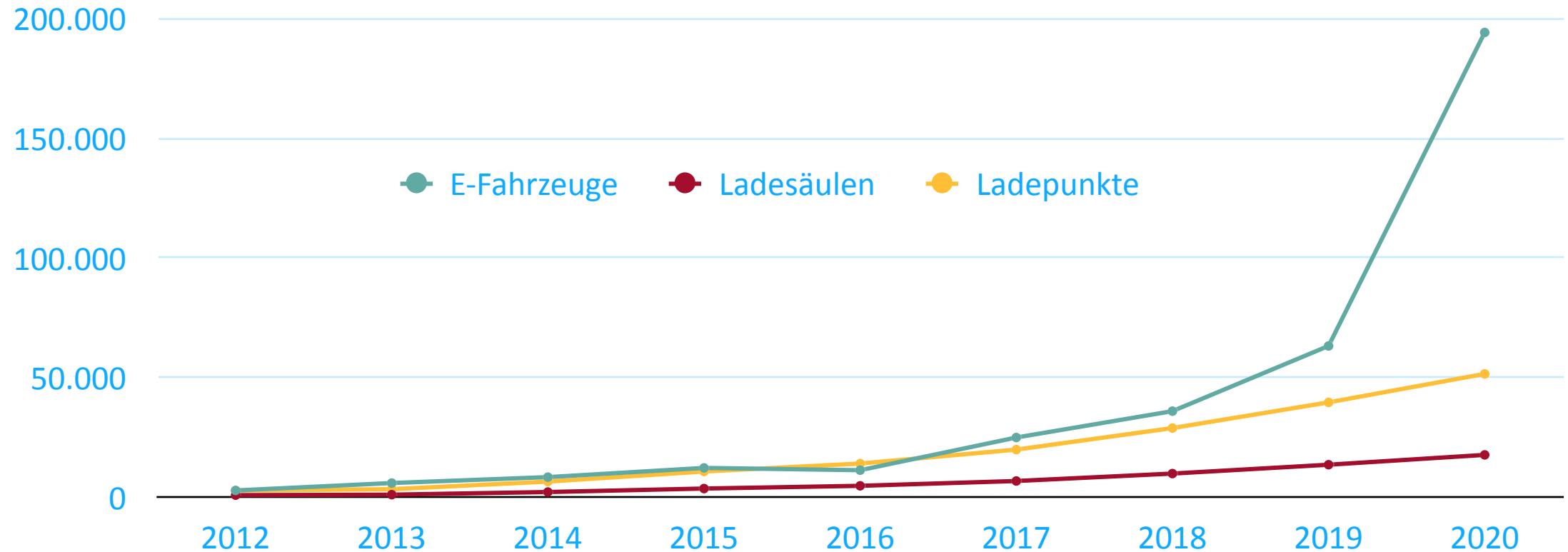


Daneben gibt es die sogenannte Antriebswende

- Dabei geht es darum die eingesetzten Fahrzeuge durch neue Antriebstechnologien emissionsfrei zu bekommen
- Verkehrswende findet damit aber nicht statt, denn ein z.B. elektrischer PKW benötigt genauso viel Straßenraum wie der Verbrenner
- Emissionen (insbesondere CO₂, NO_x ...) können so reduziert werden. Z.B. Feinstaub durch Reifenabrieb bleibt aber ein Problem
- Platz für den Wirtschaftsverkehr, Fahrradwege, breitere Fußwege und generell höhere Lebensqualität gewinnt man so nicht. Allerdings wird es auch ruhiger

Aber auch die Antriebswende kommt nicht von allein und Bedarf des kommunalen Engagements.

Entwicklung der E-Fahrzeuge Zulassungszahlen, Anzahl der Ladesäulen und -punkte in Deutschland von 2012 bis 2020



Quelle: GoingElectric 2021; Statista 2021

- Seit 2019 steigen die E-Fahrzeuge Zulassungszahlen überproportional zu der Anzahl an Ladesäulen und -punkten.
- Wir brauchen also auch mehr Ladeinfrastruktur!



Mobilitätsleitbild Hanau
Vielen Dank für ihr Interesse.

Bildquelle: SAE