



DEUTSCHER
LANDKREISTAG

Lokale Mobilität vor neuen Herausforderungen

Kommunale Perspektiven

Tagung, 24.5.2019

Friedrich-Schiller-Universität Jena



(Nah-)Mobilität in Kommunen: Herausforderungen

- In (Groß-)Städten: Luftverschmutzung/Verkehrskollaps
 - Erhöhung Verkehrseffizienz/Reduzierung PkW-Verkehr
 - Stärkung Umweltverbund: ÖV als Rückgrat multimodaler Reiseketten
- In der Fläche (Ländliche Räume/periphere Stadtrandlagen): Versorgungslücken
 - Mangel an Mobilitätsalternativen/hohe Abhängigkeit vom MIV
 - Schwierige Nachfragebündelung in der Fläche: Linienverkehre nur auf „Hauptachsen“
 - In den „Achsenzwischenräumen“:
 - Häufig unterausgelastete Linienverkehre (→ Kosten) oder geringe Taktdichte
 - Bedarfsverkehre für Zu- und Abbringerverkehre zum ÖPNV/SPNV (AST, Rufbus etc.)
→ Kosten
- übergreifend: Kostendämpfung/Kosteneffizienz



Chancen und Verheißungen der Digitalisierung

- Nachfragegesteuerte, bedarfsgerechte Organisation
- bessere Auslastung durch intelligentere Bündelung von Verkehrsnachfrage („Pooling“)
- Intelligentere Verknüpfung von Mobilitätsressourcen zu effizienten multimodalen Reiseketten
- Stärker „individualisierter“ ÖPNV und Feinerschließung in der Fläche (→ Attraktivität Umweltverbund)
- Kosteneffizienz



Risiken/unerwünschte Nebenwirkungen

- Zunahme von Pkw-Verkehr durch ODM-Verkehre (Bsp. USA)
- „Rosinenpicken“ rein marktgetriebener Anbieter
→ erschwerte Organisation und Finanzierung mobiler Daseinsvorsorge
(Konkurrenzierung ÖPNV: schlechtere Auslastung/höhere Kosten)
- Ausschluss nicht-technik-affiner Nutzer

Fazit Chancen/Risiken:

- Chancen nutzen – Risiken vermeiden
- Integration/Koordination von Angeboten sicherstellen
- Kann nur vor Ort erfolgen → kommunale Steuerungsmöglichkeiten erforderlich.



BMVI-Eckpunkte PBefG-“Digitalisierungs“-Novelle

- Genehmigungspflicht für Vermittlungsdienste
- ÖPNV-integrierte ODM-Verkehre als Sonderform des Linienverkehrs
- Einheitliche Entgeltgrenze für genehmigungsfreie private Mitnahmefahrt
- Neue ODM-Verkehre „auch außerhalb“ des ÖPNV durch Wegfall von Pooling-Verbot und Rückkehrpflicht?
 - keine Gewähr für Verbesserung der Mobilitätsangebote in unterversorgten ländlichen/peripheren Bereichen; eher Gefahr der Konzentration auf nachfragestarke, verdichtete Bereiche, inkl. Verkehrszunahmen
 - Gefahr der Beeinträchtigung von Linienverkehren und Taxigewerbe
 - Vorgeschlagenen Korrektive unzureichend:
 - Unzulässigkeit bei „Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Linienverkehrs insgesamt“
 - Aufstellverbote bzw. Lizenzgebiete für bestimmte nachfragestarke Bereiche
 - Bedarf neben ÖPNV-integrierten ODM-Verkehren? level playing field?



Ausblick

- (Großstadt-)Hype oder neue tragfähige Lösungen?
- Wie kann zusätzliche Mobilität gerade in unterversorgten Bereichen/zu Randzeiten in ländlichen Räumen ermöglicht werden?
 - Auch „digitale“ Lösungen benötigen am Ende reale Beförderungsleistung (→ Unternehmen, Fahrzeuge, Fahrer/private Mitnahmefahrten)
 - Unterversorgung häufig Ausdruck geringer Nachfrage(dichte)
 - Poolingmöglichkeiten jenseits verdichteter städtischer Räume mit hoher Nachfrage?
 - Zusätzliche Auslastung von ODM-Verkehren durch Einbindung
 - von Gesundheitsfahrten?
 - in Logistik-Konzepte?



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.