

Beratungsergebnis zu Vorlage Nr. 61/044/2022

Mobilitätsausschuss am 08.09.2022

Zu Punkt 4: Zukunft der Mobilität im Kreis Mettmann

Der Vorsitzende ruft den Tagespunkt auf und begrüßt Herrn Linder (re:start mobility, Köln), der mit einem Impulsvortrag zur Zukunft von Stadt, Land und Mobilität in den ersten Themenblock „**Zukunft der Mobilität im Kreis Mettmann**“ einleitet.

Im Anschluss an den Impulsvortrag begrüßt der Vorsitzende Herrn Vieten (Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Neuss), der typische Handlungsoptionen für Kreise im Bereich der Mobilität aufzeigt (die Vortragsfolien sind der Niederschrift beigefügt). Im Anschluss fragt KA Dr. Stapper, inwiefern der Kreis das Thema „subjektives Sicherheitsempfinden“ positiv begleiten könnte. Herr Vieten führt aus, dass typischerweise kreisweite Standards hierbei zielführend sein könnten. Als Beispiel nennt Herr Görtz die Führung von Radwegen entlang von Straßen, um eine gewisse soziale Kontrolle zu bieten. KA Dr. Günther fragt, wie eine aktive Mobilität für alle Altersgruppen gefördert werden könne. Hierzu berichtet Herr Vieten, dass sich bei Bewegungseingeschränkten Hindernisse wie Gehwegparken, fehlende Querungsmöglichkeiten oder fehlende Sitzgelegenheiten stärker auswirken, als bei anderen Bevölkerungsgruppen. Dies zu lösen, ist eine Aufgabe der jeweiligen Straßenbaulastträger. Auf die Frage von KA Morgenroth, welchen Preis Menschen bereit seien, für ÖPNV auszugeben, antworten Herr Vieten und Herr Backhaus (Rupprecht Consult, Köln), dass Preisempfindlichkeiten individuell sehr unterschiedlich seien. Der Erfolg des 9-Euro-Tickets sei jedoch vermutlich auch stark der Einfachheit des Tickets zu verdanken gewesen.

Im Anschluss stellt die Verwaltung die derzeit von ihr bearbeiteten Mobilitätsbausteine vor. Die Ausführungen münden in einen Vorschlag für eine entsprechend fortgesetzte modulare und zugleich integrierte Mobilitätsplanung im Kreis Mettmann (die Vortragsfolien sind der Niederschrift beigefügt).

Danach stellt Herr Vieten typische Mobilitätstypen („Personas“) vor, das heißt Personen, die sich in puncto Mobilität bzw. Verkehrsmittelwahl bestimmte Verhaltensweisen zur Regel gemacht haben (die Vortragsfolien sind der Niederschrift beigefügt). Die Ausschussmitglieder werden gebeten, sich einer bestimmten „Persona“ zuzuordnen und die mit ihrer eigenen „Persona“ bzw. den verschiedenen weiteren „Personas“ verbundenen Mobilitätsbedürfnisse in der weiteren Diskussion zu berücksichtigen.

Zum Beginn des zweiten Themenblocks „**Zukunft des ÖPNV im Kreis Mettmann**“ stellt Herr Backhaus Herausforderungen und zukünftige Chancen eines flexibilisierten ÖPNV dar. Hieran anschließend stellt Frau Pützscher (Via, Berlin) Erfahrungen verschiedener Städte und Regionen mit On-Demand-Systemen vor und erläutert an Beispielen die verschiedenen Einsatzmöglichkeiten. Im Anschluss an die Vorträge werden Verständnisfragen geklärt.

Nachfolgend stellt Herr Günter (Rupprecht Consult, Köln) verschiedene Szenarien für On-Demand-Verkehre vor, die von den Ausschussmitgliedern in zwei Durchgängen (je 20 Minuten) in Kleingruppen diskutiert werden.

In der Zeit von 18:45 Uhr – 19:15 Uhr wird die Sitzung für ein Abendessen unterbrochen.

Im dritten Teil des Workshops, der „**Synthese**“, wurden zunächst die wesentlichen Ergebnisse aus der vorherigen Kleingruppenarbeit vorgestellt:

In Szenario eins wurden die Möglichkeiten diskutiert, mithilfe von On-Demand-Verkehren räumliche und zeitliche Lücken im ÖPNV zu schließen. Als Profiteure wurden vor allem Menschen auf dem Weg zu Schule, Studium oder Arbeit (insbesondere für Menschen im Schichtdienst) sowie Senioren

gesehen. Hierbei könnten Gastronomie und Kulturstätten sowie Einkaufsmöglichkeiten mit Wohngebieten verknüpft werden. Das Angebot könnte neben der Erreichbarkeit aus Randgebieten insbesondere in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende den ÖPNV im Kreis Mettmann deutlich aufwerten. In diesem Szenario wird der ÖPNV insgesamt verlässlicher, da räumliche oder zeitliche Lücken reduziert werden. Zudem gibt es durch die kleinere Gefäßgröße und die start- und zielortnahe (virtuelle) Haltestelle einen subjektiven Sicherheitszuwachs auf der Reise.

Szenario zwei beschäftigte sich mit der Flexibilisierung ausgewählter ÖPNV-Linien. Während eine höhere Wirtschaftlichkeit bei der Betriebsdurchführung als Chance für On-Demand-Verkehre gesehen wurde, könnte die Notwendigkeit zur Buchung einer Fahrt (im Vergleich zum Fahrplanangebot im klassischen Linienverkehr) als Zugangshemmnis gesehen werden. Mit flexiblen On-Demand-Angeboten können neue Nutzergruppen (z.B. Jugendliche, Nachtschwärmer, Schichtarbeiter, Erwerbstätige in Teilzeit) in Gebieten mit geringem Fahrgastpotenzial für den klassischen ÖPNV sowie in Tagesrandlagen gewonnen werden.

Im dritten Szenario wurde diskutiert, wie On-Demand die Inter- und Multimodalität stärken könnte. Es wurde festgestellt, dass es derzeit bereits ein grundsätzlich gutes ÖPNV-Angebot im Kreis Mettmann gibt. Dieses zeichnet sich insbesondere durch starke Achsen mit guten Taktungen aus. Diese Achsen verbinden die kreisangehörigen Städte miteinander sowie mit den umliegenden kreisfreien Städten. Durch On-Demand-Verkehre könnte der Nacht- und Freizeitverkehr sowie Verkehre außerhalb der Hauptverkehrszeiten gestärkt werden. So könnten neue Nutzergruppen gewonnen werden. Jedoch ist darauf zu achten, dass eine „Kannibalisierung“ bestehender ÖPNV-Linien vermieden wird.

In Szenario vier wurde über die Möglichkeit von Quartiersbussen gesprochen, wobei die Fahrzeuge zeitweise im Liniendienst (Hauptverkehrszeiten) und zeitweise On-Demand fahren. Als Anwendungsfälle wurden hier insbesondere Quartiere diskutiert, in denen aus baulichen oder wirtschaftlichen Gründen kein Linienverkehr mit Standardlinienbussen möglich wäre. Ferner wurden auch spezielle Verkehre zu Schulen, Ausbildungs- sowie Arbeitsstätten besprochen. Als Chance wurde diskutiert, dass die Sichtbarkeit des ÖPNV auch im Quartier erhöht würde und in Gebieten ohne ÖPNV-Erschließung fahrplanmäßige Anschlüsse an das übrige / übergeordnete ÖPNV-Netz ermöglicht werden könnten. Als Zielgruppen für Quartiersbusse wurden insbesondere Seniorinnen und Senioren, Schüler_innen und Pendler_innen identifiziert. Als Risiko wurde insbesondere die Verlagerung von Fuß- und Radverkehr hin zum Quartiersbus identifiziert.

Nach der Ergebnisvorstellung der Gruppenarbeit zu den vier Szenarien stellt Herr Vieten erste Thesen im Hinblick auf die Ergebnisse des Workshops und die vorher vorgestellten „Mobilitätspersonas“ auf. Herr Vieten vermutet, dass mit On-Demand-Verkehren grundsätzlich alle Personas – wenn auch unterschiedlich stark – erreicht werden könnten. Während dies bei den „ÖV-Fans“ und „selbstbestimmten Mobilien“ eingängig ist, könnten On-Demand-Angebote für „ÖV-Distanzierte“ ebenfalls teilweise attraktiv sein. Als möglichen Anwendungsfall nennt er den Ersatz des „Elterntaxis“ und als weitere Chance die neue Sichtbarkeit des ÖV. Auch „PKW –Individualisten“ könnten nach Herr Vietens' Einschätzung gewonnen werden, da On-Demand-Verkehre das Image des ÖPNV verbessern bzw. modernisieren können. Lediglich „wetterunabhängige Radfans“ werden von dem neuen Angebot nicht als Zielgruppe erreicht, da sie bereits bei allen Wetterlagen auf das Fahrrad setzten. Das sei allerdings unschädlich, da ohnehin mit On-Demand-Verkehren kein Verkehr vom Fahrrad weg verlagert werden soll.

Zudem formuliert Herr Vieten die folgenden generellen Thesen zur Mobilitätsentwicklung im Kreis Mettmann:

- 1) Die Mobilität wird multimodaler (bspw. durch E-Scooter, ÖPNV-Sonderformen sowie E-Bikes)
- 2) Mobilität wird geteilt, wenn ein attraktives Angebot vorhanden ist
- 3) Mobilität wird digitaler (aber weiterhin wird physische Infrastruktur benötigt)
- 4) Mobilitätsdaten gewinnen mehr an Bedeutung für Planung von Infrastruktur und Diensten.
- 5) Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastruktur sollten starke Verhaltensanreize geben.
- 6) On-Demand kann dem ÖPNV neuen Schwung geben.

Abschließend bedankt sich Herr Beckmann seitens der Verwaltung für die intensiven Diskussionen, die als Leitplanken im weiteren Arbeitsprozess zur Erarbeitung der Grundkonzeption On-Demand dienen werden. Die Ergebnisse des Workshops werden im Nachgang dokumentiert und dem Ausschuss zur Verfügung gestellt. In den kommenden Wochen werden zu On-Demand Gespräche mit den Verkehrsunternehmen und den kreisangehörigen Städten geführt. Der Mobilitätsausschuss des Kreises wird regelmäßig zum weiteren Fortschritt der Konzepterstellung unterrichtet.