

11. Multimodalitätskongress der VDV-Akademie

Multimodalen Verkehr stärker in den ÖPNV integrieren



Fachinformation Bahn Fachverlag

Der 11. Multimodalitätskongress der VDV-Akademie im Mai in Leipzig stand im Zeichen der finanziellen, regulatorischen und technologischen Herausforderungen der Mobilitätsbranche. Unter dem Leitthema „Multimodalität: bezahlbar für Kunden und Kommunen“ diskutierten Expert*innen aus Verkehrsunternehmen, Politik und Verbänden an zwei Tagen über die Zukunft integrierter Mobilitätssysteme in Städten und ländlichen Regionen.

In seinen Eröffnungsworten wies Dr. Till Ackermann, Fachbereichsleiter Volkswirtschaft und Business Development beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf die veränderte Lage im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hin: Das bis dato so dominierende Thema Nachhaltigkeit spiele derzeit als politischer Hebel pro ÖPNV nur eine untergeordnete Rolle. Bei einem Eigenfinanzierungsgrad von derzeit knapp 30 Prozent sei deshalb die Wahrscheinlichkeit eher gering, weitere öffentliche Mittel zu gewinnen. Gleichzeitig seien durch Digitalisierung, Infrastrukturmaßnahmen und steigende Betriebskosten erhebliche Mehrbelastungen zu erwarten, sagte Ackermann.

Als Folge konzentriere sich der ÖPNV zunehmend auf Ballungsräume und den Schülerverkehr, wodurch insbesondere ländliche Regionen nicht mehr flächendeckend versorgt werden könnten. Sharing-Angebote wie Leihräder, Scooter, Rufbusse oder Ridepooling-Dienste machten bislang nur einen kleinen Anteil des Gesamtverkehrs aus, verzeichneten dort, wo sie etabliert seien, jedoch steigende Nutzungszahlen, gab Ackermann eine grundsätzliche Einschätzung zur Lage ab.

Situation in Sachsen und Leipzig

In Gänze folgen wollte Michael Stritzke vom sächsischen Infrastrukturministerium den Ausführungen Ackermanns allerdings nicht: Das Thema Nachhaltigkeit habe an Bedeutung keineswegs verloren. Gerade das autonome Fahren sei nicht allein für die Reduzierung des Fachkräftemangels relevant, sondern habe ein erhebliches Nachhaltigkeitspotenzial, sagte Stritzke und nannte folgende Voraussetzungen für eine prosperierende multimodale Mobilität: leistungsfähige Schienenverkehre, ein starker ÖPNV, ein flächendeckendes Radwegenetz sowie die Sanierung der vielerorts vernachlässigten Infrastruktur.

Ulf Middelberg, Geschäftsführer der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB), stellte Leipzig als wachsende Stadt mit dezidiert multimodaler Mobilitätsstrategie vor: So habe die Stadt massiv in den Radverkehr investiert, und die Attraktivität des Fahrrads sei in der Wahrnehmung der Bevölkerung deutlich gestie-

gen. Middelberg betonte, dass die größte Herausforderung weniger in der Anschubfinanzierung neuer Projekte liege, sondern vor allem in der langfristigen Finanzierung, zumal Kostensteigerungen erfahrungsgemäß vor allem von den Kommunen bezahlt werden müssten.

Beim Thema Autonomes Fahren plädierte Middelberg für staatlich unterstützte Regelverkehre und Modellprojekte. Deutschland müsse technologische Entwicklungssprünge vollziehen, da ein Aufholen gegenüber den USA und China im klassischen Wettbewerb kaum noch möglich erscheine, sagte der LVB-Geschäftsführer.

On-Demand-Mobilität

Viel diskutiert wurde am ersten Kongresstag über die Perspektiven von On-Demand-Mobility-Systemen (ODM). Dr. Sven Kohoutek (rms GmbH) kritisierte, dass die Daten bestehender Systeme bislang unzureichend ausgewertet würden. Neben klassischen, bei Busverkehren verwendeten Kennzahlen, zum Beispiel zur Auslastung, müsse beim ODM stärker auf Fahrzeugbewegungen geachtet werden. Erstrebenswertes Ziel sei ein deutschlandweites Benchmarking mit harmonisierten Datenstandards, sagte Kohoutek.

Daniel Höfler von den LVB stellte das Leipziger Flexa-System vor, das On-Demand-Shuttles direkt mit dem ÖPNV verknüpft. Die Fahrgastzahlen hätten sich durch diese Integration deutlich erhöht. Allerdings sei, so Höfler, das Leipziger Modell nur bedingt auf andere Städte übertragbar, da es in einem Gebiet mit geringer konventioneller ÖPNV-Erschließung entstanden sei.

Maren Sprickmann-Kerkerinck (Rheinbahn) ordnete ODM als probates Mittel bei kurzfristigen Problemen, zum Beispiel Brückensperrungen ein: On-Demand-Verkehre seien ein Sprungbrett für das Autonome Fahren.

Patrick Reckfort von DB Regio Straße präsentierte in diesem Kontext die Studie „Autonomes Fahren – Schlüssel der Mobilität von Morgen“. Während privatwirtschaftlich organisierte Robotaxi-Systeme vor allem in Metropolen zu zusätzlichem Verkehr führen könnten,

wird in der Studie das größte Potenzial generell in einem integrierten Daseinsvorsorge-Modell gesehen: Ausbau der Schiene, beschleunigte Buslinien auf Hauptachsen und flächendeckende autonome On-Demand-Angebote könnten den ÖPNV-Anteil am Modal Split langfristig mehr als verdoppeln. Auf Nachfrage räumte Reckfort jedoch ein, dass solche Szenarien hohe Investitionen, große Fahrzeugflotten und langfristige politische Unterstützung voraussetzen würden.

Fahrrad- und Sharing-Systeme

Im weiteren Verlauf des Kongresses standen Fahrradverleihsysteme, Carsharing und Mobility as a Service auf der Agenda. Frieder Zappa (Verkehrsverbund Rhein-Neckar), Sebastian Popp (nextbike), Maximilian Trempel (Regionalverband Ruhr) und Martin Röhrleef (dmo) diskutierten dabei Erfolgsfaktoren multimodaler Angebote. Als entscheidend wurden insbesondere hohe Netzdichte, einfache Bedienbarkeit, attraktive Preismodelle und die Integration der Systeme in den ÖPNV genannt. Gleichzeitig verwiesen die Experten auf bestehende Probleme wie Vandalismus, wetterbedingte Nachfrageschwankungen oder die geringe Verfügbarkeit in Randlagen.

Röhrleef hob hervor, dass Carsharing und ÖPNV grundsätzlich zwar zusammenpassten, das vorhandene Potenzial jedoch nicht ausgeschöpft werde. Noch immer dominiere der private Pkw den urbanen Raum. Kulturelle Unterschiede erschwerten eine produktivere Zusammenarbeit zwischen privatwirtschaftlichen Mobilitäts-Start-ups und klassischen

Verkehrsunternehmen, sagte Röhrleef. Gunnar Nehrke vom Bundesverband CarSharing forderte in diesem Zusammenhang eine nationale Carsharing-Strategie, stärkere Elektrifizierung und eine bessere Integration in digitale Mobilitätsplattformen.

Plattformen, Robotaxis, Mikromobilität

Der zweite Kongresstag stand im Zeichen von Plattformmobilität und neuer digitaler Geschäftsmodelle. Martin Röhrleef prognostizierte, dass Ridehailing-Dienste wie Uber, Bolt oder Lyft durch Autonomes Fahren erheblich wachsen würden. Langfristig könnten sich individuelle und öffentliche Verkehre zunehmend vermischen.

In der anschließenden Diskussion herrschte Einigkeit darüber, dass Europa im internationalen Vergleich beim Autonomen Fahren zurückliege. Tim Ehrhardt (FreeNOW) und Thomas Drewes (DB Regio) gingen davon aus, dass autonome Fahrzeugflotten frühestens ab etwa 2035 in größerem Maßstab verfügbar sein könnten. Voraussetzung seien Typgenehmigungen, regulatorische Klarheit und umfangreiche Modellregionen.

Auch Mikromobilität und E-Scooter spielten in den Diskussionen eine Rolle. Till Ackermann, Anna Montasser (DACH & EU lime bike) und Frank Fiedler (TH Dresden) erörterten auf dem Panel kommunale Steuerungsmöglichkeiten, Sondernutzungsrechte sowie die jüngsten regulatorischen Rahmenbedingungen, die E-Scooter zunehmend dem Radverkehr

Eine Stadtrundfahrt in einer historischen Straßenbahn (Baujahr 1925) war Teil des Rahmenprogramms





*In Leipzig diskutierten Expert*innen über multimodale Mobilität*

gleichstellen – zum Beispiel durch die bevorzugte Nutzung von Fahrradwegen und dem Verbot, auf Gehwegen zu fahren.

Mit der „MAX App“ stellte Jens Brückner von der Hamburger Hochbahn ein Beispiel für eine integrierte Mobilitätsplattform vor. Ziel sei es, verschiedene Angebote in einer Anwendung zusammenzuführen und überregional auszurollen. Kontrovers wurde im Anschluss die Frage diskutiert, ob die Vielzahl neuer Mobilitätsapps nicht eher zusätzliche – schwer zu durchschauende – Komplexität schaffe.

Steffen Palm von den Leipziger Verkehrsbetrieben präsentierte mit „BonusMOVE“ ein Bonussystem zur Förderung multimodalen Mobilitätsverhaltens. Bonusprogramme und Mobilitätsbudgets seien ursprünglich als Nachhaltigkeitsinstrumente gedacht gewesen, würden mittlerweile aber zunehmend unter Kostengesichtspunkten betrachtet, berichtete Palm.

Carpooling und betriebliche Mobilität

Zum Abschluss des Kongresses wurde die Integration von Carpooling-Angeboten in den ÖPNV thematisiert. Anja Höhn (KVG) betonte, dass multimodale Zusatzangebote, zum Beispiel die Möglichkeit der Fahrradmitnahme, dazu beitragen könnten, die Attraktivität des Deutschlandtickets zu erhöhen. So strebe die KVG eine Zusammenarbeit mit karos (ehemals go fluxx) an, einer auf Pendel-Fahrgemeinschaften spezialisierter Plattform.

Unter dem Strich müsse sich der Aufbau solcher Angebote aber durch den Mehrverkauf von D-Tickets ökonomisch rechnen; es sei allerdings alles andere als einfach, Unternehmen davon zu überzeugen, ihre Mobilitätsstrategie und die ihrer Mitarbeitenden zu ändern, sagte Höhn.

Fazit

Der Multimodalitätskongress der VDV-Akademie machte deutlich, dass die Verkehrsbranche vor einem tiefgreifenden Wandel steht, der vor allem vom Autonomen Fahren geprägt sein wird – weniger aus Gründen des Klimaschutzes als vielmehr zur Bewältigung von Fachkräftemangel und steigenden Betriebskosten. Gleichzeitig wurde das Spannungsfeld deutlich zwischen öffentlicher Daseinsvorsorge, privatwirtschaftlichen Plattformmodellen und dem Wettbewerb um die Kontrolle über Kundenschnittstellen.

Der Kongress verdeutlichte zudem, dass multimodale Mobilität zwar technisch und konzeptionell ausgereift ist, ihre flächendeckende Umsetzung jedoch an Finanzierung, Regulierung und politischer Prioritätensetzung hängt: Und so drehten sich die Mehrzahl der Diskussionen um die offene Frage, wie sich Mobilität unter wachsendem Finanzierungsdruck zukunftsfähig organisieren lässt. ■

Hinweis

Dieser Artikel wurde unter Verwendung von KI erstellt und redaktionell geprüft, überarbeitet und ergänzt.

Lesen Sie auch

Wie Connective Cities die Mobilitätswende beschleunigt

Deine Bahn 4/2026

Städtische Mobilität im Wandel

Deine Bahn 4/2025

Pkw im ÖPNV: Eine zukunftsfähige Kooperation

Deine Bahn 2/2024