

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0080/2020/IV**

Datum:  
16.03.2020

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**"Konzept für Sharing- und MaaS-Anbieter in  
Heidelberg" und "Multimobilitätsapp für Heidelberg"**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	14.10.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	12.11.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat, die vorliegende Situationsanalyse zu Möglichkeiten der Förderung des multimodalen Verkehrs und zur Entwicklung einer App für multimodalen Verkehr zur Kenntnis zu nehmen.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• keine	
<b>Einnahmen:</b>	
• keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• keine	
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Eine softwareseitige Lösung zur Etablierung multimodaler Verkehrsmöglichkeiten ergibt nur regional oder überregional Sinn. Der Verkehrsverbund arbeitet seit Längerem daran. Die Aufgaben sind komplex, es gibt derzeit nirgends eine umfassende Lösung. Multimodalität wird bei der Planung der Infrastruktur berücksichtigt.

## **Begründung:**

Aus dem Gemeinderat wurden zwei Anträge mit dem Thema Multimodalität gestellt, es waren dies die Anträge 0029/2020/AN "Konzept für Sharing- und MaaS-Anbieter in Heidelberg" und 0027/2020/AN "Multimobilitätsapp für Heidelberg". In dieser Vorlage sollen zu beiden Anträgen Informationen gegeben werden.

### **1. MaaS-Dienstleister**

Sogenannte MaaS-Angebote (Mobility-as-a-Service) beschreibt die Abkehr des Besitzes von Mobilitätsangeboten (meist der eigene Personenkraftwagen (Pkw)) hin zur Nutzung von Services, die Mobilität anbieten. Rückgrat ist dabei der öffentliche Personen(nah)verkehr. Weit verbreitet sind darüber hinaus Carsharing-, Mietfahrrad- und Elektroroller-Angebote, die bereits auch in Heidelberg vorhanden sind. Ergänzt wird dies durch weitere Sharing-Angebote wie Ridesharing (Mitfahrgelegenheiten). Dies plant in Heidelberg beispielsweise die Firma Matchrider für bestimmte Routen ins Neuenheimer Feld anzubieten. Weitere Ridesharingkonzepte versuchen auf unterschiedliche Weise, sich zu etablieren. Meist noch nicht integriert sind unter anderem Taxi- und Mietautoanbieter.

### **2. Multimobilitätsapp für Heidelberg**

Es handelt sich also um zusätzliche Verkehrsangebote, die multi- und intermodale Reiseketten ermöglichen sollen. Hierfür gibt es verschiedene Anbieter, die diese Services bündeln und über eine einzige App anbieten wollen. Dabei ist sinnvollerweise eine Auskunftsfunktion, Buchungs- und Bezahlungsfunktion für eine bequeme Nutzung notwendig. Relativ weit sind die Entwicklungen in Helsinki und Tallinn gediehen, auch in Berlin macht die App „Jelbi“ Fortschritte. Während die verkehrsmittelübergreifende Auskunftsfunktion schon weit verbreitet ist, wollen viele Verkehrssystemanbieter ihre Daten und insbesondere die Buchungs- und Bezahlungsfunktion selbst anbieten und nicht Drittanbietern überlassen, da sie nachvollziehbarerweise fürchten, den Kontakt zu ihren Kunden zu verlieren. Andere Dienstleister haben überhaupt kein Interesse, Teil einer multimodalen Lösung zu sein.

Die Nachfragewünsche nach Mobilität (insbesondere bei der Nutzung eines komplexen Angebotes) gehen durch ihre Verflechtungen mit dem Umland meist über die Stadtgrenzen hinaus – dies belegt auch der bundesweite Spitzenplatz Heidelbergs bei der Zahl der Berufseinpender, die nicht in Heidelberg wohnen wollen oder können. Die Fragestellung ist also mindestens im regionalen Kontext zu sehen. Eine rein städtische Insellösung ergibt keinen Sinn; mutmaßlich nur wenige Nutzer wären bereit, sich eine App nur für den Verkehr in Heidelberg aufzuspielen. Auch stünde der Entwicklungs- und Pflegeaufwand einer solchen Lösung in keinem Verhältnis zu ihrem Nutzen.

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) ist bei der Integration der Angebote sehr aktiv und arbeitet mit den Anbietern von Carsharing, Fahrrädern und Elektrorollern eng zusammen. Eine Buchung der Fahrscheine und der Nextbike-Fahrräder ist bereits in der myVRN-App möglich, die Buchung der Tier-Elektroroller funktioniert über einen Link über deren App. Perspektivisch wird eine Integration dieses Angebots ebenfalls angestrebt und hängt von der Implementierung der entsprechenden Schnittstelle auf Seiten der Firma Tier ab. Die „Interaktive Karte“ wird um die Darstellung der Taxis und der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge erweitert. Regionale Angebote und Ausschreibungen werden daher bereits durch und in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund gemacht und geplant.

Auch überregionale Lösungen, die baden-württembergweit, bundesweit oder sogar europaweit agieren, werden vorangetrieben. Dabei versuchen die Appanbieter, über eine hohe Marktabdeckung die Anbieter der Verkehrssysteme zur Zusammenarbeit zu bewegen. Beispiele hierfür sind die Apps Moovel und Moovit. Aber auch seitens der öffentlichen Hand werden Lösungen entwickelt.

Jedoch muss festgestellt werden, dass bislang keine App die hochgesteckten Erwartungen umfassend erfüllt. Viele stellen Insellösungen dar, die nur regional begrenzt arbeiten oder ein Zusammenspiel weniger, ganz bestimmter Verkehrsmittel und begrenzter Funktionalität abdecken. Entsprechend muss dem Wunsch, noch in diesem Jahr eine solche Lösung anzubieten, eine Absage erteilt werden. Dies resultiert primär aus den oben genannten unterschiedlichen Zielvorstellungen der Dienstleister. Auf der technischen Seite sind komplexe Datenaustauschvorgänge und Schnittstellen zu bewältigen. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass sich (wie bei der Plattformökonomie häufig zu sehen) eine oder zwei ubiquitär verfügbare Lösungen durchsetzen, so dass derzeit die Gefahr besteht, viel Geld und Personaleinsatz in eine bald schon überholte Entwicklung fehlzuinvestieren.

Softwareseitig kann die Stadtverwaltung durch die Bereitstellung von Daten bei der Etablierung von Mobility-as-a-Service-Angeboten helfen. Die städtischen Daten sollen zukünftig über den bundesweiten Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) sowie die sich im Ausbau befindliche Plattform des Landes zur Verfügung gestellt werden. In den Verhandlungen mit den Verkehrssystemanbietern wiederum kann die Stadt diese zur Daten- und Schnittstellenfreigabe bewegen. Beides sind Prozesse, die bereits angestoßen sind und für die Umsetzung aufgrund ihrer Komplexität Zeit benötigen.

### **3. Ausweitung des Bedienungsgebietes des Free-Floating-Car-Sharing**

Hinsichtlich der Ausweitung des Bedienungsgebietes des Free-Floating-Car-Sharing gibt es folgende Rückmeldung des Anbieters: „Wir haben die Heidelberger Altstadt ganz bewusst aus dem JoeCar-Gebiet herausgelassen. Würde die Altstadt für Free-Floating freigegeben, käme es zu einem endlosen Parkplatzsuchverkehr in der Hoffnung, einen der wenigen Anwohnerparkplätze zu ergattern. Kostenpflichtige Parkhäuser können nicht genutzt werden. Free-Floating in allen Stadtteilen anzubieten, ist eine Kostenfrage. Ein wirtschaftlicher Betrieb im gesamten Stadtgebiet ist nicht möglich. Einige Free-Floating-Anbieter in anderen Städten haben ihre Bedienegebiete schon wieder verkleinert.“

### **4. Anpassung der Infrastruktur an die Bedürfnisse der multimodalen Mobilität**

Die städtische Infrastruktur wird bereits seit längerer Zeit auf die neuen Angebotsformen ausgerichtet. So wurden und werden zahlreiche Mobilitätsstationen hergestellt, bei denen möglichst zeitsparend und komfortabel zwischen den Verkehrsträgern gewechselt werden kann. Dies ist insofern wichtig, dass die bei Multimodalität systeminhärenten Fahrzeugwechsel möglichst zeitsparend möglich sein müssen. Dies ist besonders auch bei den Hauptumsteigeplätzen (Hauptbahnhof, S-Bahn-Stationen) zu berücksichtigen. Auch der Ausbau der Radwege ist für die Etablierung der Multimodalität förderlich. Eine weitere Maßnahme könnte theoretisch die Begünstigung von Kraftfahrzeugen mit mehreren Insassen beim Parken oder eigenen Fahrstreifen sein, wie dies in anderen Ländern und Großstädten teilweise üblich ist; dies ist allerdings in der Straßenverkehrsordnung (noch) nicht vorgesehen. Entsprechende Diskussionen über die Verteilung des vorhandenen Straßenraums sind darüber zu führen.

## **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Nicht betroffen.

## **Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg**

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

<b>Nummer/n: (Codierung)</b>	<b>+ / - berührt:</b>	<b>Ziel/e:</b>
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Mutlimodalität fördert den Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Jürgen Odszuck