

Vorlage Nr. 15/1004

öffentlich

Datum: 16.05.2022
Dienststelle: OE 6
Bearbeitung: Fr. Unger / Fr. Joost / Hr. Biergans

Ausschuss für Digitale Entwicklung und Mobilität	25.05.2022	Kenntnis
Umweltausschuss	31.08.2022	Kenntnis

Tagesordnungspunkt:

Vernetzte Mobilität | In Zukunft ist alles verbunden!

Kenntnisnahme:

Die Vorlage Nr. 15/1004 "Vernetzte Mobilität | In Zukunft ist alles verbunden!" wird zur Kenntnis genommen.

UN-Behindertenrechtskonvention (BRK):

Diese Vorlage berührt eine oder mehrere Zielrichtungen des
LVR-Aktionsplans zur Umsetzung der BRK.

ja

Gleichstellung/Gender Mainstreaming:

Diese Vorlage berücksichtigt Vorgaben des LVR-Gleichstellungsplans 2020. nein

Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt (Ifd. Jahr):

Produktgruppe:

Erträge:

Veranschlagt im (Teil-)Ergebnisplan

Aufwendungen:

/Wirtschaftsplan

Einzahlungen:

Veranschlagt im (Teil-)Finanzplan

Auszahlungen:

/Wirtschaftsplan

Bei Investitionen: Gesamtkosten der Maßnahme:

Jährliche ergebniswirksame Folgekosten:

Die gebildeten Budgets werden unter Beachtung der Ziele eingehalten

In Vertretung

J A N I C H

Zusammenfassung

Die Vorlage „Vernetzte Mobilität | In Zukunft ist alles verbunden!“ erläutert das Konzept einer datengestützten, vernetzten Mobilität und beschreibt sowohl externe Best-Practice-Beispiele sowie das geplante Vorgehen im Landschaftsverband Rheinland (LVR) in diesem Bereich. Die Erarbeitung der Vorlage erfolgte im Rahmen des am 22.09.2021 durch den Ausschuss für Digitale Entwicklung und Mobilität beschlossenen Arbeitsprogramms zum Thema Mobilität im LVR (Vorlage Nr. 15/508) und schließt an die Vorlage „Mobilität und Inklusion“ (Vorlage Nr. 15/887) an.

Das Ziel dieser Vorlage ist es, die Potentiale der vernetzten Mobilität für den LVR herauszuarbeiten, um daraus konkrete Umsetzungsszenarien abzuleiten. Im Fokus stehen dabei unter anderem die folgenden Aspekte:

- ➔ Aussteuerung der Mobilitätsbedürfnisse
- ➔ Erweiterung der Mobilitätsangebote unter Einbeziehung Dritter
- ➔ Verbesserte Datenlage zur Steuerung der Fuhrparke
- ➔ Verbesserte Datenlage zur Reduktion von Treibhausgasemissionen

Hierzu wird die Darstellung und Analyse gut gelungener Beispiele aus Wissenschaft, Wirtschaft und dem öffentlichen Sektor genutzt, um zahlreiche Möglichkeiten zu identifizieren, das Mobilitätsmanagement im LVR nachhaltig und wirtschaftlich zu gestalten. Von besonderem Interesse ist die personenzentrierte, passgenaue sowie datengestützte Auswahl des Mobilitätsträgers – beispielsweise nach Verfügbarkeit, Fahrzeit, Fahrstrecke, vorhandener (Lade-)Infrastruktur. Darüber hinaus sollen Daten generiert werden, die eine ökologischere Nutzung der Mobilitätsoptionen ermöglichen.

Unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeit, Barrierefreiheit und zentraler Datenhaltung, werden aktuelle sowie zukünftige Herausforderungen dargestellt, die die vernetzte Mobilität im Verband betreffen. So erfordert zum Beispiel eine sich dynamisch ändernde Arbeitswelt – beispielsweise durch die sukzessive Umsetzung der Dienstvereinbarung zum Mobilen Arbeiten im LVR – eine flexiblere Herangehensweise an die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen.

Im Hinblick auf verschiedene interne wie externe Mobilitätsträger, sollen neue Wege aufgezeigt werden, wie Mobilitätsbedürfnisse (vernetzt) befriedigt werden können. In diesem Kontext soll auch die Einbindung externer Mobilitätsanbieter (wie z. B. Bike-Sharing und E-Scooter) erfolgen. Einen ersten Teilbaustein für die vernetzte Mobilität im LVR bildet die Einführung der Mobilitätsapp goFLUX, die das gemeinsame Pendeln („Pooling“) der Mitarbeitenden datenbasiert erleichtert.

Weiterhin beschreibt die Vorlage ein Planmodell zur Umsetzung der vernetzten Mobilität im LVR. Kernbestandteil dieses Planmodells ist es, eine Plattform zu entwickeln, die all die beschriebenen Facetten an einem Ort bündelt. Laufende und künftige Projekte, sollen sich an diesen Überlegungen orientieren.

Begründung der Vorlage Nr. 15/1004:

Vernetzte Mobilität | In Zukunft ist alles verbunden!

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Vernetzte Mobilität	3
2.1 Vernetzte Mobilität in der Wissenschaft	5
2.2 Vernetzte Mobilität in der Wirtschaft	6
2.3 Vernetzte Mobilität im öffentlichen Sektor	7
3. Bedeutung der vernetzten Mobilität für den LVR	9
3.1 Nachhaltigkeit.....	9
3.2 Barrierefreiheit	9
3.3 Zentrale Datenhaltung	10
3.4 Förderung und Finanzierung	10
3.5 Attraktivität für Mitarbeitende des LVR und Menschen im Rheinland	12
4. Der Weg des LVR zur vernetzten Mobilität.....	12
4.1 Workshops	13
4.2 Planmodell für die vernetzte Mobilität im LVR	13
4.3 goFLUX – Ein erster Schritt.....	14
5. Ausblick.....	15

1. Einleitung

Im Arbeitsprogramm des Dezernats 6 (Vorlage Nr. 15/508) wurde bereits die thematische Gliederung der konzeptionellen Vorlagen beschrieben. Da der politischen Vertretung zuletzt die vorgezogene Vorlage zum Thema Mobilität und Inklusion (Vorlage Nr. 15/887) vorgestellt wurde, folgt diese Vorlage (Nummer III) nun als weiterer Baustein zum Aufbau eines datengestützten Mobilitätsmanagements im LVR. Sie dient demnach sowohl dem internen Informationsaustausch als auch der strukturierten Aneignung von Grundlagen für die weitere Arbeit rund um das Thema Mobilität im Verband.

Mobilität umfasst nicht nur die Möglichkeit, von einem Ort zu einem anderen zu kommen, sondern dient der Bedürfnisbefriedigung am alltäglichen Leben teilzuhaben. Deshalb ist es besonders wichtig, dass sowohl im digitalen als auch analogen Raum auf die individuellen Bedürfnisse der Menschen eingegangen wird.¹ Die Vernetzung verschiedenster Verkehrsträger spielt hier eine besondere Rolle, denn diese erleichtert die Zugänglichkeit einzelner Mobilitätsoptionen durch unterschiedliche Kombinationsmöglichkeiten und unterstützt zusätzlich die Entscheidung für die kostengünstigste, barriereärmste und umweltschonenste Alternative. Sowohl private Mobilitätsoptionen (zu Fuß, Fahrrad, Roller), als auch öffentliche Optionen wie der ÖPNV oder Sharing-Produkte (z. B. PKW, Pooling, E-Roller) können miteinander verbunden werden und folgen dabei keinen festen Strukturen – die Nutzenden entscheiden eigenständig über die Optionen, die ihre Bedürfnisse bestmöglich abdecken.

Die Digitalisierung stellt in diesem Zusammenhang eine wichtige Komponente dar, um der sich wandelnden (Arbeits-) Welt zu begegnen, feste Strukturen aufzubrechen und die vorhandenen sowie neuen Mobilitätsoptionen bestmöglich miteinander zu vernetzen. In der Bewertung und Auswahl der besten Verkehrsoptionen sind Faktoren wie Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit, Zeiteinsparung und Barrierefreiheit für die individuelle Auswahl des*der Einzelnen dabei wichtige Kriterien.

Neben der Erarbeitung von Grundlagen zum Verständnis der Thematik gibt die Vorlage auch einen Einblick in die bereits geleistete Zusammenarbeit mit den Dezernaten 1 und 3: Seit Frühjahr 2021 finden zahlreiche Gespräche und Workshops, sowie ein regelmäßiger Arbeitskreis statt, der als fester Bestandteil der gemeinsamen Arbeit im Verband und zum Aufbau eines integrierten Mobilitätsmanagements etabliert wurde.

2. Vernetzte Mobilität

Vernetzte Mobilität (engl. Smart Mobility) bezeichnet die datengestützte Auswahl, Nutzung und Steuerung unterschiedlicher Mobilitätsoptionen - aus Nutzendensicht insbesondere mithilfe app- oder webbasierter digitaler Lösungen. Dabei geht vernetzte Mobilität über den klassischen Mobilitätsbegriff hinaus und umfasst auch die virtuelle Mobilität in Form von mobilem Arbeiten, Co-Working, Videokonferenzen und mehr. Dem individuellen Bedürfnis nach Mobilität, kann mit der Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsoptionen begegnet werden. Durch die vernetzte Mobilität gelingt es, Mobilitätsträger nicht isoliert zu betrachten, sondern nach den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen die schnellsten,

¹ Das Verständnis von Mobilität als Bedürfnis wurde bereits in den vorhergehenden Vorlagen (15/508 und 15/887) ausführlicher erläutert.

barriereärmsten und umweltschonenden Mobilitätsoptionen flexibel wählen, nutzen und kombinieren zu können. Diese Kombination von Mobilitätsträgern wird häufig in multimodale und intermodale Mobilität unterteilt. Als Multimodalität wird die Nutzung von unterschiedlichen Mobilitätsträgern bezeichnet, während mit Intermodalität die Verknüpfung mehrerer Mobilitätsträger für einen Weg gemeint ist. Die folgende Abbildung 1 erläutert dies grafisch.

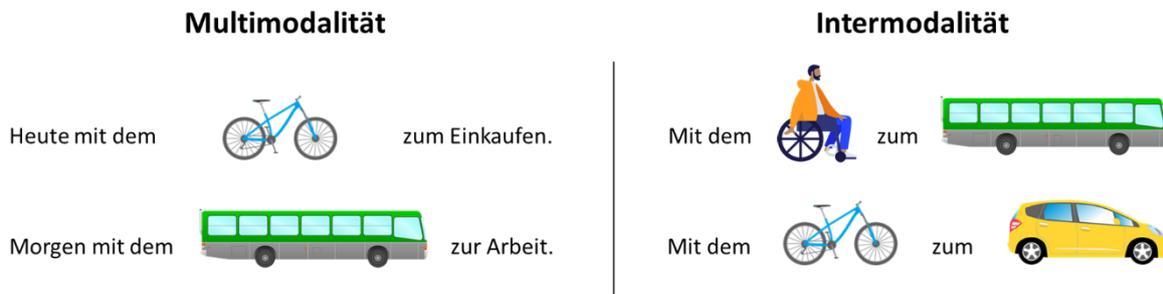


Abbildung 1 – Gegenüberstellung Multimodalität und Intermodalität²

Neben dem Aspekt der Entscheidungsfreiheit, können stärker vernetzte Mobilitätslösungen auch vermehrt Daten zu Umwelt- und Klimaauswirkungen bereitstellen und aufzeigen. Mit Hilfe der gewonnenen Daten können Personen optimierte Entscheidungen treffen, welche Mobilitätsformen sie nutzen möchten, sodass durch die Nutzung der Daten eine steuernde Wirkung entfaltet wird. Zudem wäre der LVR in der Lage, mit gezielten Maßnahmen das Mobilitätsverhalten und -bewusstsein seiner Mitarbeitenden und der Bürger*innen in den Blick zu nehmen.

Abbildung 2 zeigt exemplarisch, wie verschiedene Mobilitätsoptionen für Nutzende digital aufbereitet werden können, um die Wahl der passenden Mobilitätsoption zu ermöglichen. Diese Darstellung kann auch genutzt werden, um den Nutzenden Informationen über die Klimabilanz oder die Barrierefreiheit der wählbaren Mobilitätsoption aufzuzeigen – so kann die barriereärmste und/oder klimafreundlichste Form der Mobilität hervorgehoben werden.

² Vgl. Verkehrsclub Deutschland e.V.: Multimodalität und Intermodalität [URL: <https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunktthemen/was-ist-multimodalitaet>, abgerufen am 06.04.2022].



Abbildung 2 - Mobilitätsoptionen digital aufbereitet³

Der Bereich der vernetzten Mobilität kann sehr weit gefasst werden und erstreckt sich über viele Themenfelder. Lösungen können sich hier etwa auf das Mitfahren (engl. Pooling) oder das Teilen (engl. Sharing) und Buchen von (digitalen) Mobilitätsträgern beziehen. Im Folgenden werden verschiedene Beispiele aus der Wissenschaft, Wirtschaft und dem öffentlichen Sektor angesprochen.

2.1 Vernetzte Mobilität in der Wissenschaft

Eine Auseinandersetzung mit dem Thema vernetzte Mobilität aus wissenschaftlicher Sicht gibt es bereits seit mehreren Jahren. Eine kurze Definition des Begriffs findet sich bereits zu Anfang des Kapitels 2. Aufgrund der Vielfalt des Themenbereichs gibt es für die vernetzte Mobilität jedoch keine allgemeingültige Definition: In der Wissenschaft wird die vernetzte Mobilität je nach Quelle beispielsweise auch als Smart Mobility bezeichnet oder es werden nur einzelne Elemente, wie die inter- und multimodale Mobilität, betrachtet. Eine mögliche wissenschaftliche Definition für vernetzte Mobilität ist „ein Angebot (...), das eine „energieeffiziente“, „emissionsarme“, „sichere“, „komfortable“ und „kostengünstige“ Mobilität ermöglicht und das vom Verkehrsteilnehmenden intelligent genutzt wird. Dabei geht es um die Optimierung der Nutzung der vorhandenen Angebote durch den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT).“⁴ Hier wird deutlich, dass, je nach Begriffsbestimmung, nur einzelne Aspekte miteinbezogen werden – die Datennutzung etwa wird in der gerade genannten Definition nur indirekt abgebildet.

Die Wissenschaft beschäftigt sich mit den Optionen, die die vernetzte Mobilität für den städtischen und ländlichen Raum eröffnet – dabei werden sowohl aktuelle Möglichkeiten, wie auch Zukunftsszenarien betrachtet. Es geht dabei nicht nur um eine Ausweitung von

³ Eigene Darstellung.

⁴ Stefan Wolter (2012): Smart Mobility – Intelligente Vernetzung der Verkehrsangebote in Großstädten. In: Proff. H., Schönharting J., Schramm D., Ziegler J. (eds) Zukünftige Entwicklungen in der Mobilität. Gabler Verlag, S. 528 [URL: https://doi.org/10.1007/978-3-8349-7117-3_42, abgerufen am 23.03.2022].

Mobilitätsangeboten – gerade im ländlichen Raum – sondern auch um die Steigerung von Effizienz, Zugänglichkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit bestehender Möglichkeiten. Dabei wird die vernetzte Mobilität zumeist auch in Verbindung mit anderen Technologien, wie beispielsweise der E-Mobilität, betrachtet. Fragestellungen sind sowohl technischer, als auch gesellschaftlicher, politischer und rechtlicher Natur. Als Beispiel für Forschungsprojekte kann das Projekt „unIT-e² – Reallabor für vernetzte E-Mobilität“ genannt werden. Hier entwickeln und erproben Akteure aus unterschiedlichen Sektoren gemeinsam Lösungen, um die Elektromobilität intelligent vernetzt und sicher in bestehende sowie zukünftige Infrastrukturen zu integrieren. Dazu setzen sich die Projektpartner aus Wissenschaft und Wirtschaft mit vielfältigen Themen, wie den rechtlich-regulatorischen Fragestellungen, grundlegenden Tätigkeiten der Methodenentwicklung, der Datenbeschaffung oder Untersuchungen des Nutzendenverhaltens, auseinander.⁵

Auch das Institut für Fahrerassistenz und vernetzte Mobilität beschäftigt sich aus wissenschaftlicher Sicht mit der vernetzten Mobilität: Mit Zugang zu einem Prüf- und Testgelände werden unterschiedliche Projekte rund um die Themen Fahrerassistenz, automatisiertes Fahren und vernetzte Mobilität durchgeführt. Dabei kooperiert das Institut mit anderen anwendungsorientierten Partnern und treibt den Ausbau der Kooperation mit Industrieunternehmen voran. Im Forschungsbereich der vernetzten Mobilität wird etwa die Integration der vernetzten Fahrzeugassistentenfunktionen in den Gesamtfahrzeugverbund, die Kommunikation von Fahrzeugen mit anderen Komponenten im Verkehrssystem oder der Aufbau einer Basis zum attraktiven Betrieb von Elektrofahrzeugen, betrachtet.⁶

Des Weiteren beschäftigt sich auch die Fraunhofer Gesellschaft in einer Vielzahl von Projekten und Veröffentlichungen mit dem Thema vernetzte Mobilität, beispielsweise im Fraunhofer-Anwendungszentrum „Vernetzte Mobilität und Infrastruktur“ an der Technischen Hochschule Ingolstadt, welche sich aktuellen Fragestellungen zum autonomen Fahren widmet und sich dabei vor allem mit autonomen Systemen, Digitalisierung im Verkehr sowie Fahrzeug- und Verkehrssicherheit beschäftigt.⁷ Auch führt das Fraunhofer Institut Begleitforschung für verschiedene Pilotprojekte zum Thema kooperativer Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum durch.⁸ Es zeigt sich also, dass das Potential der vernetzten Mobilität aus verschiedenen Blickwinkeln theoretisch wie auch praktisch erforscht wird.

2.2 Vernetzte Mobilität in der Wirtschaft

Für den Wirtschaftssektor ist die vernetzte Mobilität überaus interessant, denn sie verspricht branchen- und themenübergreifende Potentiale für Innovationen, neue Geschäftsmodelle und Verbesserungen bestehender Modelle. Zahlreiche Anbieter haben die vernetzte Mobilität daher bereits in ihren Angeboten berücksichtigt oder zum Geschäftsmodell

⁵ Vgl. Stiftung Umweltenergierecht (2022): Verbundprojekt: unIT e² – Reallabor für verNETZte E-Mobilität [URL: <https://stiftung-umweltenergierecht.de/projekte/verbundprojekt-unit-e%C2%B2-reallabor-fuer-vernetzte-e-mobilitaet/>, abgerufen am 23.03.2022].

⁶ Vgl. Hochschule Kempten (2022): IFM – Institut für Fahrerassistenz und vernetzte Mobilität [URL: <https://www.hs-kempten.de/forschung/forschungsinstitute/ifm-institut-fuer-fahrerassistenz-und-vernetzte-mobilitaet>, abgerufen am 23.03.2022].

⁷ Vgl. Fraunhofer IVI (2022): Fraunhofer-Anwendungszentrum »Vernetzte Mobilität und Infrastruktur« [URL: <https://www.ivi.fraunhofer.de/de/ueber-uns/abteilungen/anwendungszentrum-in-golstadt.html>, abgerufen am 23.03.2022].

⁸ Vgl. Fraunhofer IAO (2022): Begleitforschung »Kooperative Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum« [URL: https://www.muse.iao.fraunhofer.de/de/projekte/begleitforschung_mobilitaetskonzepte.html, abgerufen am 23.03.2022].

gemacht und bieten eine Vielzahl von Lösungen an. Das Dezernat 6 hat bereits informative Gespräche mit entsprechenden Anbietern geführt. Diese Gespräche dienen und dienen dazu, Lösungen zu sichten und deren Funktionalität kennenzulernen und zu verstehen.

Speziell für privatwirtschaftliche Unternehmen wie auch den öffentlichen Sektor gibt es bereits eine breite Palette interessanter Lösungen wie beispielsweise Anwendungen zum Corporate CarSharing, zur datenbasierten Mobilitätssteuerung oder für die virtuelle Mobilität.

„Mobility as a Service“, also das Anbieten einer Mobilitätsoption im Rahmen einer Dienstleistung, ist für viele Unternehmen zum Geschäftsmodell geworden: Am Markt finden sich inzwischen viele Angebote für den geschäftlichen und privaten Bereich, wie Sharing-Dienste für KFZ, Fahrräder und E-Roller, Anwendungen zum Organisieren von Fahrgemeinschaften oder zur bequemen Buchung verschiedener multi- und intermodaler Mobilitätsoptionen aus einer Hand. Auch für den öffentlichen Sektor wird „Mobility as a Service“ durch eine Vielzahl von Angeboten immer einfacher umzusetzen. So können Kommunen am Markt verfügbare Lösungen nutzen, um kommunale Mobilitätsangebote für ihre Bürger*innen auszuweiten. Inwiefern die vernetzte Mobilität ansonsten im öffentlichen Sektor bereits angekommen ist, wird im nächsten Kapitel vorgestellt.

2.3 Vernetzte Mobilität im öffentlichen Sektor

Mobilität ist ein entscheidender Faktor für Attraktivität, Wohlstand, Lebensqualität und Nachhaltigkeit im öffentlichen Raum. Der öffentliche Sektor muss sich im Rahmen seiner Aufgabenwahrnehmung mit dem Thema Mobilität und den hier aktuellen Entwicklungen befassen, um den Bedürfnissen seiner Mitarbeitenden, Leistungsempfänger*innen und Bürger*innen heute und in Zukunft gerecht zu werden. Diesen Herausforderungen kann auch mit der vernetzten Mobilität begegnet werden – mit den passenden Konzepten, Projekten und entsprechenden Förderungen.

Hierfür greifen die Kommunen häufig auf die derzeit verfügbaren Förderleistungen (Kapitel 3.4) zurück – darunter die Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) des Verkehrsministeriums NRW⁹. Eine ganze Reihe öffentlicher Träger hat diese Förderung bereits in Anspruch genommen, um damit unterschiedliche Aktivitäten in ihrem Wirkungsbereich finanziell zu unterstützen. Konkret gefördert wurden hier Aktivitäten wie die Modernisierung und Erweiterung bestehender Infrastruktur, etwa durch die Errichtung neuer Mobilstationen, sowie die Beschäftigung von Mobilitätsmanager*innen und die Einführung von Mobilitätsmanagement und -konzepten, wie etwa der „Masterplan Mobilität Münster 2035+“, welcher insbesondere die multimodale Verbindung von Mobilitätsoptionen in den Mittelpunkt stellt.¹⁰ Die Fördernehmer*innen möchten vor allem verschiedene Verkehrsarten in einem ansprechenden attraktiven Rahmen mitei-

⁹ Vgl. Bezirksregierung Düsseldorf (2022): Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) [URL: <https://www.brd.nrw.de/themen/verkehr/strassenverkehr/foerderung-der-ernetzten-mobilitaet-und-des-mobilitaetsmanagements>, abgerufen am 23.03.2022].

¹⁰ Vgl. Land NRW (2019): Land fördert vernetzte Mobilität: Verkehrsminister Wüst übergibt Förderbescheide an die Städte Münster und Rhede [URL: <https://www.land.nrw/pressemitteilung/land-foerdert-ernetzte-mobilitaet-verkehrsminister-wuest-uebergibt>, abgerufen am 23.03.2022].

nander verbinden, alternative Verkehrsmittel gegenüber dem motorisierten Individualverkehr fördern und so die verkehrliche Erreichbarkeit für ihre Beschäftigten, Kund*innen und Bürger*innen verbessern und umwelt-, sozialverträglich und kosteneffizient gestalten.

Unterstützung für ihre Projekte können sich öffentliche Träger des Landes NRW auch beim Zukunftsnetz Mobilität NRW holen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein kommunales Unterstützungsnetzwerk, welches die Mobilitätswende auf kommunaler Ebene angehen möchte. Gefördert vom Verkehrsministerium des Landes NRW und getragen von partnerschaftlichen Zweckverbänden und Verkehrsverbänden, richtet es sich an alle Städte, Kreise und Gemeinden in NRW und unterstützt sie dabei, mithilfe eines kommunalen Mobilitätsmanagements die Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln und in konkreten Maßnahmen umzusetzen.¹¹

Allgemein zeichnet sich Nordrhein-Westfalen durch eine vielfältige und innovative Projekt- und Mobilitätslandschaft aus. Genannt werden kann etwa das Programm Mobility-as-a-Service Nordrhein-Westfalen, kurz MaaS NRW: Das Programm schafft attraktive Rahmenbedingungen für Mobilitätsanbieter, um ihre Angebote zu vernetzen und multimodale Dienstleistungen zu entwickeln und zu betreiben, die es den Menschen ermöglichen durch nahtlose Mobilität ihren persönlichen Bedürfnissen entsprechend multimodal unterwegs zu sein. Planen, Buchen und Bezahlen soll über wenige digitale Anwendungen für unterschiedliche Verkehrsmittel einfach und komfortabel möglich werden.¹² Die Nutzer*innenfreundlichkeit steht im Fokus. Unter diesem Aspekt hat auch das NRW-Verkehrsministerium mit verschiedenen Partnern und Verbänden „eezy.nrw“ entwickelt. Die Anwendung ermöglicht das unkomplizierte Nutzen von Bus- und Bahnlinien ohne vorherige Buchungen und rechnet nach gefahrenen Luftlinienkilometern automatisch ab, sobald der/die Nutzende die Fahrt beendet hat. Das Angebot gilt in ganz NRW und gehört zur Gemeinschaftskampagne mobil.nrw.¹³

Auch über die Landesgrenzen NRWs hinaus gibt es Kooperationen um verschiedene Projekte umzusetzen und wichtige Erkenntnisse zu gewinnen: Genannt werden kann hier beispielsweise das Eco-Fleet Services Projekt zwischen dem Fraunhofer Institut und der Stadt Heidelberg, der Hochschule Esslingen und der Universität Hohenheim, welches die smarte und effiziente Nutzung und Verwaltung verschiedener interner und externer Mobilitätsoptionen ermöglichen soll.¹⁴ Das Innovationsnetzwerk „MaaS@bw“ zwischen dem Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO, 20 kommunalen Vertreter*innen und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) ist ein weiteres Beispiel, welches die Entwicklungspotenziale der Digitalisierung für moderne, nachhaltige Mobilitätssysteme untersucht und in einem kostenlosen Leitfaden veröffentlicht.¹⁵

¹¹ Vgl. Zukunftsnetz NRW (2021): Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ [URL: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/landeswettbewerb-mobilnrw-mobilitaet-in-lebenswerten-staedten>, abgerufen am 23.03.2022].

¹² Vgl. VM NRW (2021): MaaS-Broschüre [URL: https://www.vm.nrw.de/presse/pressemittelingen/Archiv-des-VM-2021/2021_10_13_Klare-Kante-fuer-bessere_sichere-und-saubere-Mobilitaet_Nordrhein-Westfalen-praesentiert-sich-mit-dem-Cube-of-Mobility-als-Heimat-der-Mobilitaet-4_0/MaaS-Broschuere-VM-NRW-2021.pdf, abgerufen am 23.03.2022].

¹³ Vgl. Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (2022): Über uns [https://eezy.nrw/de/ueber-uns, abgerufen am 25.04.2022].

¹⁴ Vgl. Eco Fleet Services (2022) [URL: <https://www.ecofleetservices.de/>, abgerufen am 23.03.2022].

¹⁵ Vgl. Fraunhofer IAO (2021): Vernetzte Mobilitätslösungen für Baden-Württemberg [URL: <https://www.iao.fraunhofer.de/de/presse-und-medien/aktuelles/vernetzte-mobilitaetsloesungen-fuer-baden-wuerttemberg.html>, abgerufen am 23.03.2022].

Es zeigt sich, dass das Thema vernetzte Mobilität bereits im öffentlichen Sektor vertreten ist und hier auch aktiv umgesetzt, gefördert und gelebt wird, um die Potenziale für Städte, Kreise, Gemeinden und Co. nutzen zu können.

3. Bedeutung der vernetzten Mobilität für den LVR

Betrachtet man die vernetzte Mobilität mit Blick auf den LVR, so zeigt sich, dass sich das Bedürfnis der Mitarbeitenden und Bürger*innen im Rheinland nach Mobilität stark über die Erreichbarkeit des Verbands definiert – sowohl auf klassischen Verkehrswegen als auch über digitale Wege. Mit dem kurz vor Vollendung stehenden Übergang vom Homeoffice ins Mobile Arbeiten wird der LVR nicht nur die Arbeitsbedingungen der „Neuen Arbeitswelten“ gestalten, sondern auch einen signifikanten Beitrag leisten, Mobilitätsströmungen und –bedarfe seiner Mitarbeitenden auch digital zu bedienen. Die Dienstvereinbarung zum Mobilen Arbeiten ermöglicht den Mitarbeitenden des LVR eine aufgaben-, bedarfsgerechte und flexible Arbeitserledigung. Das Mobile Arbeiten geht, über eine Reduzierung der klassischen Pendelstrecken, mit einem gesenkten Verkehrsaufkommen einher und dient somit auch der Einsparung von Ressourcen (z. B. THG-Emissionen¹⁶). Aspekte wie die avisierte Schaffung von Co-Working-Arbeitsplätzen können diesem Gesichtspunkt zusätzlich Rechnung tragen. Zur Errichtung von Co-Working-Arbeitsplätzen wird die Verwaltung zu gegebener Zeit berichten.

3.1 Nachhaltigkeit

Ein vernetztes Mobilitätsmanagement kann in Zeiten der Digitalisierung helfen, Antworten auf die Herausforderungen zur Erfüllung von nationalen und globalen Nachhaltigkeitszielen zu geben. Das große Potential der vernetzten Mobilität wird so auch bereits in der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie beschrieben: „durch vernetzte Mobilität kann der Verkehr effizienter gestaltet und können Staus vermieden werden, mobiles Arbeiten kann das Verkehrsaufkommen verringern.“¹⁷ Ein datenbasiertes Mobilitätsmanagement kann hier ansetzen und dazu genutzt werden, die Mobilität im LVR möglichst schnell CO₂-neutral zu gestalten. Die Maßnahmen sollen in diesem Feld entsprechend ihrer CO₂-Einsparungen bewertet werden können (CO₂-Monitoring).

3.2 Barrierefreiheit

Bedarfsgerechte Mobilität, unabhängig in welcher Form diese eingesetzt wird, darf keinen Menschen durch Zugangsbarrieren vom gesellschaftlichen Leben ausschließen. Deshalb ist es sowohl bei Formen der physischen als auch virtuellen Mobilität erforderlich, dass diese möglichst barrierefrei gestaltet sind. Neben diesem stetig wachsenden Bedarf nach barrierefreier Mobilität wächst auch der Wunsch nach individueller Nutzbarkeit verschiedenster Mobilitätsträger. Dies erfordert deshalb nicht nur ein Umdenken bei der Nutzung von Mobilitätslösungen, sondern auch bei der Beschaffung. Hinsichtlich der vernetzten Mobilitätsmöglichkeiten bedeutet dies, dass die barrierefreie Zugänglichkeit gleichermaßen für die Nutzenden als auch für die hintergründige Betreuung der Anwendung vorhanden sein

¹⁶ THG-Emissionen = Treibhausgasemissionen.

¹⁷ Vgl. Bundesregierung (2018): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, S. 17.

sollte. Die Bewertung der Barrierefreiheit ist somit auch für die Beschaffung neuer Soft- und Hardware von Bedeutung. Neue Mobilitätslösungen, die für den LVR eingeführt werden, müssen deshalb nicht nur kosteneffizient, umweltschonend und innovativ sein. Diese sollen von Beginn an – gemäß des Ansatzes „by Design“ – am Grundsatz der Inklusion zur Teilhabe am (Arbeits-)Leben mitgedacht werden, sodass sowohl die Anwendung bzw. Nutzung gleichermaßen für alle Menschen möglich ist. Aufgrund der besonderen Relevanz des Themas Barrierefreiheit für den LVR wurde dieser Aspekt gesondert in der Vorlage 15/887 umfassend behandelt. Der Gesichtspunkt der Barrierefreiheit hat zwar nicht nur für den LVR eine große Bedeutung, er ist aber aufgrund seines Leitgedankens „Qualität für Menschen“ Treiber, Initiator und Motor der Bewegung. Deshalb ist das Thema Barrierefreiheit bei der Entwicklung/Beschaffung von digitalen Lösungen essentieller Bestandteil, sozusagen die DNA jeden Handelns.

3.3 Zentrale Datenhaltung

Der Aufbau eines datengestützten Mobilitätsmanagements soll die zentrale Haltung von Mobilitätsdaten im LVR ermöglichen. Der vermehrte Einsatz und die Analyse von Mobilitätsdaten soll genutzt werden, um Richtungsentscheidungen zur Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots treffen zu können. Die generierten Daten sollen beispielsweise Möglichkeiten bieten, das Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden anonymisiert zu analysieren und allgemeine Rückschlüsse auf die Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeitenden beim Pendeln und auf Dienstreisen sowie entstandene Umweltbelastungen und finanzielle Aufwände zu ziehen. So können entsprechend Maßnahmen geplant und umgesetzt werden, die für eine bessere Umweltbilanz und Kosteneffizienz sorgen. Anschließend sollen die umgesetzten Maßnahmen entsprechend ihrer CO₂-Einsparungen bewertet werden können (CO₂-Monitoring).

Ganz konkret kann eine breitere Datengrundlage beispielsweise auch bei der Implementation von rechtlichen Grundlagen, wie dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge helfen, indem ein besserer Überblick über den dezentralen Bestand an Fahrzeugen, deren Fahrleistung sowie deren Verbrauch besteht. In diesem Zusammenhang kann die Beschaffung von Fahrzeugen, sowohl in der Zentralverwaltung als auch in den Fuhrparks der Außendienststellen, erleichtert werden. Herausforderungen ergeben sich vor allem bei der Erhebung, Speicherung und Nutzung der Daten. Hier geht es vor allem darum datenschutzrechtliche Fragestellungen zu beachten - so ist beispielsweise die Erhebung von Echtzeitdaten für die Steuerung des Fuhrparks interessant, muss jedoch im Einklang mit datenschutzrechtlichen Bestimmungen stehen.

3.4 Förderung und Finanzierung

Wenngleich die bessere Steuerung und Kontrolle der Mobilität durch ein vernetztes Mobilitätsmanagement auch eine bessere Kosteneffizienz verspricht, bleibt zu beachten, wie die dazu genutzten Lösungen (dauerhaft) finanziert werden können. Für die initiale Umsetzung kann hier auf das Innovationsbudget des Dezernats 6 verwiesen werden, welches für die Einrichtung eben solcher Lösungen vorgesehen ist.

Auch außerhalb des LVR stehen im Allgemeinen Finanzierungsmöglichkeiten bereit, um entstehende Kosten (anteilig) zu decken: Neben der bereits erwähnten FöRi-MM des Ver-

kehrsministeriums NRW kann auch das Förderprogramm für Kommunen, das „IKK – Nachhaltige Mobilität“, der KfW Bankengruppe genannt werden.¹⁸ Die FöRi-MM fördert umsetzungsorientierte Mobilitätskonzepte für die Vernetzung von Verkehrsmitteln, Studien zu Zukunftsfragen der Mobilität, Maßnahmen zur Digitalisierung und Mobilstationen als physische Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel und –angebote. Auch Maßnahmen bzw. Projekte des regionalen und kommunalen bzw. zielgruppen- und standortspezifischen Mobilitätsmanagements werden gefördert. Antragsberechtigt sind Kreise, Städte und Gemeinden sowie Gemeindeverbände und sonstige Zusammenschlüsse und Körperschaften des öffentlichen Rechts.¹⁹

Mit dem „IKK – Nachhaltige Mobilität“ werden Kommunen bei investiven Maßnahmen unterstützt, welche der Entwicklung und Nutzung von IKT-Lösungen dienen, die die Erhebung, Übermittlung und Speicherung von Daten sowie deren Modellierung und Nutzung ermöglichen. Förderfähig sind beispielsweise Maßnahmen zur Integration des Internets der Dinge im Verkehr, digitale Angebote, die bestehende Mobilitätsangebote besser vernetzen, oder der Aufbau eines intelligenten Parkraummanagementsystems. Wichtig ist dabei, dass die Maßnahmen nicht zu einer Erhöhung des motorisierten Individualverkehrs oder zu einer Benachteiligung aktiver Mobilität sowie des ÖPNV führen und zur Einsparung der Treibhausgasemissionen im Bereich der Mobilität beitragen.²⁰ Die wichtigsten Eckdaten zu beiden Förderprogrammen sind auch Abbildung 3 zu entnehmen.

Förderprogramm	Fördergeber	Förderschwerpunkt	Geltungsdauer	Fördergegenstände	Finanzierung
Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)	VM NRW	Informationstechnologie & Digitalisierung; Mobilitätskonzepte & Studien; Mobilitätsmanagement; Mobilstationen; Wirtschaftsverkehr & Citylogistik	ab 01.06.2019 bis 31.12.2023	Mobilitätsmanagement, Mobilstationen u.a. Infrastruktur, Mobilitätskonzepte, Studien, Maßnahmen zur Digitalisierung	Anteilsfinanzierung, Max. 80 %, Bagatellgrenze 12.500 EUR, Max. 200.000 EUR
IKK – Nachhaltige Mobilität	KfW Bankengruppe	Investitionen in Infrastruktur der nachhaltigen Mobilität	ab 01.11.21 bis offen	Infrastruktur, klimafreundliche Fahrzeuge, Digitale und nachhaltige Mobilitätslösungen	Max. 100 %, Max. 150 Mio. EUR

Abbildung 3: Förderprogramme und ihre Eckdaten

Vor dem Hintergrund dieser zur Verfügung stehenden Mittel ist die Finanzierung jeder einzuführenden Mobilitätslösung in Absprache mit den beteiligten (Fach-) Bereichen im LVR zu planen und eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung durchzuführen. Grundsätzlich lässt sich mit Blick auf die Vorteile, die sich durch eine zentrale Datenhaltung ergeben, jedoch damit rechnen, dass Maßnahmen zur vernetzte Mobilität kurz-, mittel- oder langfristige Kostenvorteile mit sich bringen, indem Prozesse optimiert und Ressourcen effizienter eingesetzt werden können.

¹⁸ Vgl. KfW Bankengruppe (2022): IKK-Nachhaltige Mobilität [URL: [https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-\(267\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-(267)/), abgerufen am 22.03.2022].

¹⁹ Vgl. Bezirksregierung Düsseldorf (2022): Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) [URL: <https://www.brd.nrw.de/themen/verkehr/strassenverkehr/foerderung-der-ernetzten-mobilitaet-und-des-mobilitaetsmanagements>, abgerufen am 23.03.2022].

²⁰ Vgl. KfW Bankengruppe (2022): IKK-Nachhaltige Mobilität [URL: [https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-\(267\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-(267)/), abgerufen am 22.03.2022].

3.5 Attraktivität für Mitarbeitende des LVR und Menschen im Rheinland

Der LVR sollte sich mit dem Thema Mobilität und den hier aktuellen Entwicklungen so befassen und seine Aufgabenwahrnehmung als Dienstherr und als Träger sozialer Belange so gestalten, dass sie den Bedürfnissen seiner Mitarbeitenden, Leistungsempfangenden und den Bürger*innen im Rheinland heute und in Zukunft gerecht wird und auf dem Stand der Zeit ist.

Mit Blick auf die Mitarbeitenden bedeutet dies attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen, die vor, während und nach der Arbeit genutzt werden können. Apps und Webanwendungen für vernetzte Mobilität im Corporate-Bereich können den Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt werden, um ihre dienstliche und private Mobilität bequem und übersichtlich zu planen – ein Beispiel für so eine Lösung ist die bereits eingeführte Mitfahrapp „goFLUX“. Vernetzte Mobilitätslösungen erleichtern auch die Aufgabenerfüllung und sorgen so für mehr Effizienz bei der Wahrnehmung der Pflichtaufgaben.

Vernetzte Mobilitätsangebote sind auch für die Lebensqualität der Leistungsempfänger*innen des LVR und der Bürger*innen im Rheinland entscheidend. So sind moderne, bequeme Mobilitätsangebote schon längst zur gesellschaftlichen Erwartung geworden. Als Verband ohne eigene Gebietshoheit kann der LVR vor allem dafür sorgen, dass die eigenen Liegenschaften gut erreichbar sind. Hierbei können Lösungen für die vernetzte Mobilität helfen, die beispielsweise die Anfahrt mit einem multi- oder intermodalen Verkehrsmix ermöglichen.

4. Der Weg des LVR zur vernetzten Mobilität

Der LVR möchte in Zukunft die Potenziale der vernetzten Mobilität nutzen. Das zentrale Thema der vernetzten Mobilität im LVR wird die datenbasierte Mobilitätssteuerung sein. Über ein digitales Flottenmanagement kann eine effizientere Nutzung der Fahrzeuge ermöglicht werden und relevante Fahrzeugdaten, wie die der THG-Emissionen und Informationen zum Wartungsstand von Fahrzeugen, können direkt erhoben werden. Die für eine Elektrifizierung des Fuhrparks benötigte und verfügbare Ladeinfrastruktur kann, über die Nutzung von Daten, kosten- und ressourceneffizient geplant und eingesetzt werden. Hinweise zur Nutzung von Ladesäulen, Auslastung, weiteren Bedarfen können in weitere Planungen aufgenommen werden. Die Mobilität im Verband könnte unter der vermehrten Nutzung von Fahrzeugdaten analysiert werden und eine Richtungsentscheidung zur Steuerung der Mobilität fundiert getroffen werden. Mobilitätsdaten bieten also Möglichkeiten, Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten und somit die Dienstreiseverkehre zu ziehen sowie auf die entstandene Umweltbelastung.

Bezüglich der Arbeitswelt der Mitarbeitenden können bereits heute Angebote genannt werden, die als erste Entwicklungsstufe vernetzter Mobilität betrachtet werden können: Für die Kommunikation unter Mitarbeitenden und für Konferenzen nutzt der LVR etablierte Kommunikationssoftware für Videokonferenzen. Ebenso ist die kürzlich erfolgte Einführung einer Mitfahr-App zu werten, die es allen Mitarbeitenden erlaubt datengestützte Mitfahrgelegenheiten anzubieten oder wahrzunehmen.

Auch in Bezug auf die Bürger*innen im Wirkungskreis des LVR gibt es ein erstes Beispiel Mobilität digital zu unterstützen: Die Informationsseite „Wege zum LVR“ (<https://wege-zum.lvr.de>) bietet Wegbeschreibungen zu den diversen Einrichtungen des LVR für Menschen mit und ohne Mobilitätseinschränkungen, enthält jedoch – noch - keine Vernetzung zu Verkehrsträgern oder weiteren Mobilitätsangeboten des LVR. Dezernat 6 möchte auch auf solche bestehenden Lösungen aufbauen und ermitteln, wie digitale Vernetzung einen noch größeren Mehrwert bieten kann. Aus diesem Grund haben bereits erste Gespräche stattgefunden, die großes Potenzial zur Entwicklung von Kooperationsmöglichkeiten bieten.

4.1 Workshops

Um die Potenziale der vernetzten Mobilität zu nutzen und die Mobilitätswende im LVR ganzheitlich zu gestalten, haben sich die Dezernate 1, 3 und 6 zur gemeinsamen Arbeit an neuen Mobilitätslösungen zusammengefunden. Das Dezernat 6 hat den gemeinsamen Austausch als Auftaktveranstaltungen in zwei Workshops organisiert. Ziel war es in Kooperation herauszuarbeiten, wie die vernetzte Mobilität für den LVR – hier vorerst mit einem Fokus auf die Zentralverwaltung – aussehen kann. Aus diesen Workshops resultieren regelmäßige Gespräche, Sitzungen sowie ein „Arbeitskreis Mobilität“, der bereits fest in die Strukturen des Verbands und in die gemeinsame Zusammenarbeit der Dezernate etabliert ist.

Im ersten Workshop, dem Anforderungsworkshop, wurde mithilfe agiler Methoden Anforderungen und Ziele für die vernetzte Mobilität im LVR formuliert und so eine Grundlage für die Gestaltung von ganzheitlichen, vernetzten Mobilitätslösungen geschaffen. Im Vorfeld wurde darüber hinaus eine Abfrage der aktuell nutzbaren Daten und Datenwünsche, unterteilt nach Themengebieten und Schnittstellen, durchgeführt. Der anschließende Lösungsworkshop hatte zum Ziel, die Vielzahl der im Anforderungsworkshop identifizierten Anforderungen für die vernetzte Mobilität im LVR mit den am Markt angebotenen Lösungen abzugleichen. Vor dem Hintergrund bereits existierender Lösungen wurden die Anforderungen ihrer Priorität nach geordnet und ihrer Umsetzbarkeit nach bewertet, um die weitere Arbeit gezielt an den daraus folgenden Ergebnissen ausrichten zu können. Eine Sichtung der am Markt angebotenen Lösungen wurde dazu im Vorfeld durch das Dezernat 6 durchgeführt.

4.2 Planmodell für die vernetzte Mobilität im LVR

Auf Grundlage der im Workshop gemeinsam erarbeiteten Ergebnisse hat das Dezernat 6 ein Planmodell für die zukünftige Mobilität im LVR erstellt – abgebildet in Abbildung 4. Ziel ist es darzustellen, wie und auf welchen Ebenen einzelne Lösungen im Rahmen eines vernetzten Mobilitätsmanagements zusammenwirken können und wo Schnittstellen bestehen, um eine planvolle Umsetzung im Rahmen der verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen zu ermöglichen.

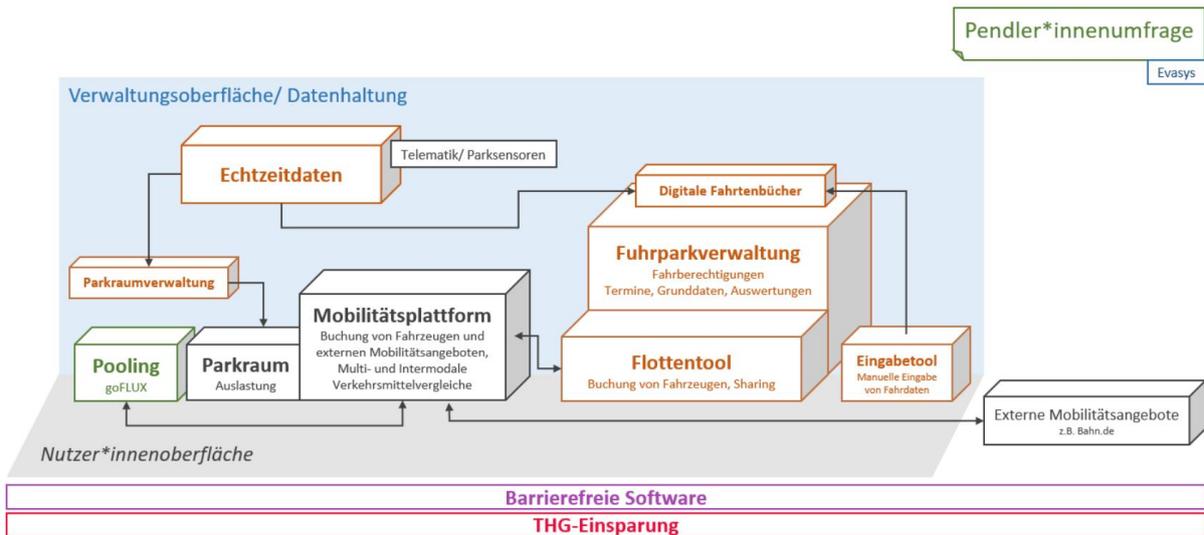


Abbildung 4: Planmodell vernetzte Mobilität

Im Zentrum der Mobilitätslösung auf Ebene der Nutzer*innenoberfläche steht eine Mobilitätsplattform für das Travelmanagement des LVR. Über intelligente Schnittstellen könnten hier verschiedene Mobilitätslösungen eingebunden werden, um den Mitarbeitenden eine zentrale Plattform zur Befriedigung ihrer individuellen Mobilitätsbedürfnisse zu bieten. Die Themen Inklusion und Nachhaltigkeit sind dabei als Grundbausteine, etwa durch die Nutzung barrierefreier Software, stets zu beachten. Eine solche Plattform kann jedoch erst dann sinnvoll eingeführt werden, wenn die verschiedenen Lösungen, die durch die Plattform verbunden werden sollen, vorhanden sind.

Im Rahmen der Marktanalyse wurde deutlich, dass für die im Anforderungsworkshop gemeinsam ermittelten Anforderungen anstelle einer zentralen Gesamtlösung möglicherweise ein Zusammenspiel unterschiedlicher Lösungen infrage kommt. Auch ist vor dem Hintergrund der vorhandenen Ressourcen eine ganzheitliche Umsetzung des Planmodells nur sukzessive möglich. Es galt daher abzuwägen, mit welcher Priorität die Einzelanforderungen mit Blick auf die Workshopergebnisse und die am Markt verfügbaren Lösungen umgesetzt werden können. Übereinstimmend wurde die Einführung von Lösungen zum Fuhrparkmanagement, also die Fuhrparkverwaltung, digitale Fahrtenbücher, ein Buchungstool für Dienstfahrzeuge und gegebenenfalls eine Lösung zur Erfassung von Echtzeitdaten priorisiert (dargestellt in orange). Das Fuhrparkmanagement wurde ebenfalls in den Workshops hoch priorisiert, da sich hierunter die meisten Anforderungen vereinen lassen und mögliche Lösungen gut und teilweise einfach umsetzbar erscheinen. Weitere Elemente des Planmodells wurden parallel zu dessen Fertigstellung schon umgesetzt: Eine Pendler*innenumfrage ist inzwischen erstmalig im Rahmen der Umsetzungsberatung zum Ausbau der Elektromobilität durchgeführt worden. In Zukunft wird eine regelhafte Wiederholung der Umfrage angestrebt, um die Wirksamkeit und Notwendigkeit von Maßnahmen zu überblicken. Auch eine Lösung zum Pooling, also dem Bilden von Fahrgemeinschaften, wurde im Herbst des vergangenen Jahres eingeführt: Kapitel 4.3 stellt die goFLUX App vor.

4.3 goFLUX – Ein erster Schritt

Im Rahmen inter- und multimodaler Mobilität soll es möglich sein, die verschiedenen beim LVR verfügbaren Mobilitätsträger miteinander zu kombinieren, um einer Vielzahl unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnissen begegnen zu können. Die Mitfahrapp goFLUX (Vorlage

Nr. 15/529) ist die erste bereits eingeführte digitale Lösung und der erste Schritt zu einem umfassenden Gesamtkonzept. Sie ermöglicht die unkomplizierte und schnelle Organisation von Fahrgemeinschaften und leistet gleichzeitig einen positiven Beitrag zum Klimaschutz. Dies begründet sich durch die Einsparung von Ressourcen, z. B. in Form von THG-Emissionen und Parkplatzflächen. Neben der Möglichkeit die Pendelstrecke zur Arbeit mit Kolleg*innen des LVR oder externen Personen zurückzulegen, kann die Nutzung von goFLUX auch die Frequentierung des ÖPNV erhöhen. Fahrgäste können ihre Strecke mit Hilfe der App planen und im Sinne der Intermodalität auch Teilstrecken mit Bus und Bahn zurücklegen. goFLUX würde hier also als Lückenschluss für den ÖPNV dienen. Ein erstes Zwischenfazit zur Einführung der App beim LVR fällt durchaus positiv aus. Obwohl die Coronapandemie die Nutzung und Bewerbung der App in den letzten Monaten stark erschwert hat, haben sich etwa 270 Kolleg*innen in der App registriert und mehr als 1.000 Fahrten angeboten. Werbemaßnahmen in Form von Intranetartikeln und persönlichen Gesprächen sollen die Nutzungszahlen steigern und die Bekanntheit erhöhen.

Im Mai 2022 wird der LVR in Kooperation mit der goFLUX Mobility GmbH an der polisMOBILITY Messe teilnehmen, die von der Köln Messe organisiert wird. Ziel ist die Vorstellung eines Best-Practice-Beispiels einer neuen Mobilitätsoption, die auf dem Kölner Stadtgebiet genutzt wird. Im Rahmen dieser zweitägigen Veranstaltung in den Räumlichkeiten des LVR werden Messebesuchende und interessierte Mitarbeitende über die Mobilitäts-App informiert und Hintergrundinformationen zur Einführung sowie zur weiteren Projektplanung erläutert. Zu den aktuellen Entwicklungen rund um dieses Themenfeld wird die Verwaltung separat berichten.

5. Ausblick

Neben den bereits durchgeführten und angestoßenen Projekten, ist es das Ziel des Mobilitätsmanagements die vernetzte Mobilität im LVR weiter, möglichst nahe am hier vorgestellten Planmodell, zu entwickeln. Damit die vernetzte Mobilität den übergeordneten Zielen des LVR dient, ist es entscheidend, dass zukünftige Lösungen in diesem Bereich einen positiven Beitrag zur Wirtschaftlichkeit sowie zum Abbau von Barrieren und der Senkung von CO₂-Emissionen leisten. Die vernetzte Mobilität als Teilbaustein des Mobilitätsmanagements leistet somit auch einen aktiven Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele des LVR. Außerdem werden die Themen der vernetzten Mobilität auch im Zuge des Arbeitskreises Mobilität bearbeitet und im Rahmen der Entstehung des Mobilitätskonzepts eine große Rolle spielen.

Mit Blick auf das Arbeitsprogramm der Vorlage Nr. 15/508 wird die Verwaltung im Anschluss an diese Vorlage die letzte programmatische Vorlage mit dem Thema „Neue Mobilitätsträger und Technologien“ vorlegen.

In Vertretung

J a n i c h