



# Digitalisierung

Chancen für die Verkehrswende

**VCD-Fact Sheet zu den Chancen und Risiken der  
Digitalisierung für die Verkehrswende**

# Mit geteilten Mobilitätsangeboten die Verkehrswende herbeiführen? Geht das?

**In vielen Städten stößt der Verkehr an seine Grenzen. Neue Mobilitätsangebote, die auf eine geteilte Nutzung von Fahrzeugen setzen und per App buchbar sind, können einen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Dann wird das privat genutzte Stehzeug zum Fahrzeug und gibt den Menschen den städtischen Raum zurück. Die Entwicklung steht noch am Anfang und viele Schritte sind zu tun. Wir sagen, was jetzt getan werden muss.**

Die Verkehrswende ist in Sicht, aber noch in weiter Ferne. Denn nach wie vor steigen die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen und auch der Bestand an Kraftfahrzeugen nimmt weiter zu. Dabei ist die Nutzung von Pkw extrem ineffizient. Im Schnitt werden sie nur an 3 Prozent des Tages genutzt, die übrige Zeit nehmen sie als Stehzeuge wertvolle 12 m<sup>2</sup> Raum in Anspruch, meist kostenlos oder zu sehr günstigen Preisen von wenigen Cent am Tag.

Parallel dazu drängen digitale Mobilitätsangebote auf den Verkehrsmarkt, werden neue Allianzen gebildet und vorher unbekannte Player erscheinen auf der städtischen Verkehrsbühne. Zudem wird eifrig an autonomen Fahrzeugen geforscht. Daher ist die Unsicherheit groß, vor allem bei Taxifahrer\*innen und den Angestellten der Automobilindustrie. Was jetzt noch chaotisch wirkt, muss in geordnete Bahnen gelenkt und sozial abgefedert werden, damit die Verkehrswende gelingt und auch breite Akzeptanz findet.

Denn letztlich sind mit den neuen Formen der Mobilität vor allem große Chancen verbunden, den städtischen Raum von parkenden Autos zu befreien. Endlich mehr Platz für Menschen zum Verweilen, Spielen, Radfahren und zu Fuß gehen. Sind die Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben ausgestattet, tragen sie lokal auch zur Verbesserung der Luftqualität bei.

Bei den derzeit hauptsächlich in Großstädten wie München, Hamburg und Berlin eingesetzten Ride-Sharing-Fahrzeugen (wie z.B. Berlkönig, Moia, Clevershuttle oder loki) handelt es sich meist um zeitlich begrenzte Pilotkonzepte, so dass Zahlen zu den verkehrlichen Wirkungen noch nicht vorliegen. Schätzungen für Lissabon gehen aber davon aus, dass bei einer vollständig geteilten Flotte, die zum Ride-Sharing eingesetzt und durch einen hochleistungsfähigen ÖV ergänzt wird, der Mobilitätsbedarf der Stadt mit nur noch 10 Prozent der heute vorhandenen Fahrzeuge bedient werden kann, wodurch sich der Stellplatzbedarf um bis zu 80 Prozent reduzieren lässt.<sup>1</sup>



Durch den Einsatz künftig auch autonomer Fahrzeugflotten besteht zudem das Potential, den Verkehr sicherer und preiswerter zu gestalten. Dies ist auch für den ländlichen Raum von hoher Bedeutung, wo aus Kostengründen häufig nur ein sehr ausgedünntes ÖV-Angebot bereitgestellt wird. Zudem könnten autonome Fahrzeuge auch von Bevölkerungsgruppen genutzt werden, die bisher aus altersrechtlichen oder physischen Gründen nicht in der Lage sind, ein Fahrzeug zu führen.

Wann autonome Fahrzeugflotten das Verkehrssystem beherrschen werden, ist noch völlig offen. Erste autonom fahrende Shuttles sollen bereits Anfang der 2020er Jahre auf deutschen Straßen unterwegs sein und sich dynamisch weiterentwickeln,<sup>2</sup> so dass bis zum Jahr 2030 bereits knapp 40 Prozent der gefahrenen Pkw-Kilometer autonom und geteilt absolviert werden könnten.<sup>3</sup> Als Einsatzfelder wären Autobahnen oder der ländliche Raum denkbar, wohingegen der Einsatz im städtischen Verkehrssystem auf Grund der Komplexität des Verkehrsgeschehens kritisch gesehen wird.<sup>4</sup> Auch die neu aufkommenden Mobilitätsservice-Angebote rufen nicht nur Begeisterung hervor.

Der Blick in die Vergangenheit zeigt, dass sogenannte Rebound-Effekte die Effizienzsteigerungen ins Gegenteil umkehren. So kann es passieren, dass die Attraktivität der neuen Angebote derart hoch ist, dass Verkehr vom Rad- und Fußverkehr verlagert wird. Wenn geteilte Spontanfahrten billiger werden, könnte auch der klassische ÖV Fahrgäste verlieren. Untersuchungen in einigen US-amerikanischen Städten zu Ride-Sharing-Angeboten ergaben, dass beispielsweise durch zusätzliche Leerkilometer für die Anfahrt zum Abholpunkt letztlich mehr Auto-Verkehr entstand.<sup>5</sup>

Um diese Risiken zu minimieren und stattdessen die Chancen zu nutzen, muss der Angebotsrahmen für neue Mobilitätsdienstleister klar definiert und die Angebote in den vorhandenen Umweltverbund bestehend aus leistungsstarkem ÖV, Rad- und Fußverkehr integriert werden. Beispielsweise können die Aufgabenträger des ÖPNV in den Nahverkehrsplänen die Bedienungsstandards und -gebiete festlegen,<sup>6</sup> so dass das vorhandene Angebot sinnvoll ergänzt wird (z.B. auf Tangentiallinien oder in Schwachverkehrszeiten).

Gleichzeitig müssen diese neuen Mobilitätsangebote auf rechtlich sicheren Grundlagen beruhen. Daher bedarf es entsprechender Ergänzungen im Personenbeförderungsgesetz, vor allem in Bezug auf die Definition des öffentlichen Verkehrs unter §8, wonach derzeit lediglich Linienverkehre als ÖPNV verstanden werden.<sup>7</sup>

Die autogerechte Verkehrsplanung hat sich über Jahrzehnte fest in zahlreichen Gesetzen und Verordnungen verankern können. Die Neuaufteilung des öffentlichen Raumes gelingt daher nicht ohne gesetzliche Änderungen. Dazu gehört beispielweise eine Reform des Parkens als Gemeingebrauch im Straßenverkehrsrecht. Parken muss zum Sonderfall bzw. „gesteigerten Gemeingebrauch“ werden. Andere Länder wie die Schweiz sind da viel weiter.<sup>8</sup>

## Quellenverzeichnis

- 1 Dörnemann, M.; Gertz, C. (2016): Wirkungen des autonomen / fahrerlosen Fahrens in der Stadt. Entwicklung von Szenarien und Ableitung der Wirkungsketten. S. 11.
- 2 Bratzel, S.; Thömmes, J. (2018): Alternative Antriebe, Autonomes Fahren, Mobilitätsdienstleistungen. Neue Infrastrukturen für die Verkehrswende im Automobilsektor. Schriften zu Wirtschaft und Soziales. Heinrich-Böll-Stiftung, Band 22, S. 53.
- 3 PWC (2017): The 2017 Strategy& Digital Auto Report, S. 4.
- 4 Rothfuchs, K.; Engler, P. (2018): Das öffentliche Interesse muss die Entwicklung bestimmen. Auswirkungen des autonomen Fahrens aus Sicht der Verkehrsplanung. Einige Thesen und zahlreiche offene Fragen. Straßenverkehrstechnik, Jg. 08/62, S. 565 ff.
- 5 Clewlow, R.R.; Mishra, G.S. (2017): Disruptive Transportation. The Adoption, Utilization, and Impacts of Ride-Hailing in the United States. Research Report – UCD-ITS-RR-17-07. Working Paper. Institute of Transportation Studies, University of California, Davis.
- 6 VCD (2018): [On-Demand Ridesharing: Nur als Teil des ÖPNV eine Chance für die Verkehrswende. VCD Positionspapier.](#)
- 7 Knie, A.; Canzler, W.; Ruhrort, L. (2019): Autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr. Chancen, Risiken und politischer Handlungsbedarf. S. 37.
- 8 Agora Verkehrswende (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. 2. Auflage. S. 37.

### Impressum



#### Verkehrsclub Deutschland e. V.

Wallstraße 58 | 10179 Berlin  
[www.vcd.org](http://www.vcd.org)

#### Bei Rückfragen:

Uwe Böhme | Fon 030 / 280351-33  
[uwe.boehme@vcd.org](mailto:uwe.boehme@vcd.org)

© VCD e. V. / 09/2019