

Position

Multimodale und vernetzte Mobilität

Beiträge und Empfehlungen der Automobilindustrie



Berlin, 28. Juni 2021

Multimodale und vernetzte Mobilität

Die Schaffung und Optimierung multimodaler Mobilitätsangebote ist ein wichtiges Instrument für mehr Nachhaltigkeit im Verkehr. Auf diesem Wege können den Bürgern die optimalen Optionen für ihre jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse angeboten werden, wobei die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel einzeln oder in Kombination erfolgen kann. Zugleich kann der städtische Verkehr so in Richtung der gesellschaftlichen Ziele optimiert werden. Digitale Anwendungen haben für eine derart flexible und situationsabhängige Verkehrsmittelwahl die technischen Voraussetzungen geschaffen, indem sie über Mobilitätsplattformen und -apps Informationen in Echtzeit zu den jeweiligen Alternativen ermöglichen.

Mit Mobilitätsangeboten wie Carsharing und Ridepooling trägt die Automobilindustrie zu diesem neuen Angebotsmix bei und hilft so, urbane Verkehre effizienter, nachhaltiger und flächensparender zu gestalten. Sharing- und Poolingangebote ergänzen Verkehrsarten wie motorisierter Individualverkehr und ÖPNV. Sie können auch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern und tragen dazu bei, die Mobilität der Menschen insgesamt zu verbessern.

Damit diese Konzepte erfolgreich am Markt etabliert werden können, müssen aus Sicht der Automobilindustrie eine Reihe von Voraussetzungen geschaffen werden:

- Multimodalität setzt voraus, dass verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung stehen und dass Nutzer die Freiheit zur Wahl des jeweils geeigneten Verkehrsmittels haben. Die Bedürfnisse der Nutzer sollten daher im Mittelpunkt der Verkehrspolitik stehen. Auch müssen Optimierungspotenziale bei allen Verkehrsmitteln genutzt werden.
- Die rechtlichen Rahmenbedingungen müssen die Entwicklung innovativer Mobilitätsangebote fördern. Das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Deutschland ist hierzu ein erster richtiger Schritt. Wichtig ist aber auch die Schaffung eines Level-Playing-Field bei der Besteuerung, etwa bei der Umsatzsteuer. Von einer fairen Besteuerung

hängt ab, ob eigenwirtschaftliche Pooling-Verkehre im Wettbewerb zu anderen Verkehren bestehen können. Ein steuerliches Level-Playing-Field sollte auch Verkehrsarten einbeziehen wie etwa Carsharing.

- Für Plattformen und Apps müssen Mobilitätsdaten in Echtzeit und diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen, auch von ÖPNV-Anbietern. Ziel sollte es zudem sein, flächendeckend auch anbieterübergreifende Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten zu schaffen.
- Kommunen sollten zudem den bestehenden gesetzlichen Rahmen, z. B. die Möglichkeiten des Carsharing-Gesetzes, nutzen.
- Weiterführende landesrechtliche Regelungen, etwa Carsharing in Form einer Sondernutzung genehmigungspflichtig regulieren zu wollen, wären kontraproduktiv. Sie sind nicht nur rechtlich angreifbar, sondern stehen einer nachfrageorientierten und vielfältigen Angebotspalette für die Menschen entgegen.
- Der gesamte Stadtraum sollte für Pooling- und Sharingangebote offenstehen, eine Reduktion allein auf ÖPNV-Zubringerverkehre greift zu kurz.
- Pooling-Fahrzeuge sollte die Nutzung von Busspuren (analog zu Bus und Taxi) ermöglicht werden. Zudem sollten Zufahrtsrechte zu verkehrsberuhigten Bereichen geprüft werden.
- Zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit privater Angebote und zur Verbesserung der Mobilität von Menschen ohne eigenes Auto dürfen Carsharinganbieter bzgl. der Parkregulierung und den Parkgebühren nicht benachteiligt werden.
- Die verschiedenen Verkehrsmittel müssen nicht nur virtuell, sondern auch physisch sinnvoll miteinander verknüpft werden. Daher ist zum Beispiel der Ausbau von P+R-Plätzen erforderlich. Schätzungen des ADAC zufolge müsste die Zahl der P+R-Stellplätze allein im Raum Berlin verdoppelt werden. Auch die Anlage von Mobilitätsstationen, wo zum Beispiel an zentralen Bahnstationen verschiedene Verkehrsmittel für die letzte Meile bereitgestellt werden, erleichtert die Bildung intermodaler Reiseketten.
- Perspektivisch kann automatisiertes Fahren bei Sharing- und Pooling-Fahrzeugen und generell bei On Demand-Diensten zusätzliche Potenziale zur weiteren Verbesserung des Mobilitätsangebotes und von Verkehrssicherheit und Umweltschutz erschließen und neue Einsatzszenarien ermöglichen. Dafür sind aber zunächst Tests im fließenden Verkehr jenseits von Teststrecken notwendig. Erste Anwendungsfälle, z. B. auf separierten Fahrspuren, sind aber schon heute marktreif.

Ansprechpartner

Dr. Kurt-Christian Scheel

Geschäftsführer Bereich Politik und Gesellschaft

kurt-christian.scheel@vda.de

Dr. Michael Niedenthal

Leiter Fachgebiet Verkehrspolitik

michael.niedenthal@vda.de

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V.
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V.
Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version Version 1.0, Juni 2021