

Auf einen Blick

Thesenpapier - Die Chancen der Digitalisierung für die Mobilität im ländlichen Raum

Bitkom-Bewertung

Bürgerinnen und Bürger in Ballungszentren stehen bei der Wahl der Mobilitätsmittel vor der Qual der Wahl: Bus oder Tram, U- oder Straßenbahn, Car- oder Bikesharing, Mietroller oder E-Scooter, Taxi oder andere Fahrdienste sind meist nur wenige Schritte entfernt. Oder im Zweifelsfall doch einfach mal wieder gleich zu Fuß gehen? Moderne, flexible und vor allem benutzerfreundliche Angebote sind im ländlichen Raum hingegen kaum vorhanden. Unabhängig davon, ob durch die Coronakrise wieder mehr Menschen in ländliche Regionen ziehen, müssen Bund, Länder und Kommunen zeitnah neue Lösungen für die individuellen Mobilitätsbedürfnisse außerhalb von Ballungszentren schaffen. Aus unserer Sicht sollten hierbei digitale und innovative Lösungen im Mittelpunkt stehen. Die Digitalisierung in der Mobilität bietet die Chance, das Verkehrssystem effizienter, nachhaltiger und komfortabler zu gestalten, und so das Angebot zu verbessern – und das verkehrsträgerübergreifend/unabhängig vom Verkehrsmittel. In unserem Thesenpapier zeigen wir Potentiale und politischen Handlungsbedarf auf.

Das Wichtigste

Eine digitalbasierte Mobilität bietet im ländlichen Raum zahlreiche Chancen: Dazu gehören:

- die Erhöhung der Attraktivität des ländlichen Raums, indem Mobilitätsangebote für individuelle Mobilitätsbedürfnisse für Jung und Alt geschaffen werden,
- digitale und multimodale Mobilitätsangebote, die zur Erreichung von Nachhaltigkeits- und Klimazielen beitragen,
- innovative Technologien wie das autonome Fahren als Bereicherung öffentlicher Verkehrsangebote.

Für eine digitale Mobilitätspolitik bedarf es aus unserer Sicht u.a.:

- durch neue Mobilitätsangebote wie Ride-Pooling und Ride-Hailing die Frequenz, Zuverlässigkeit und Benutzerfreundlichkeit stärken,
- private und öffentliche Angebote vernetzen, um Anreizstrukturen und Nachfrage zu erhöhen,
- sowie der Aufbau einer Dateninfrastruktur für inter- und multimodale Mobilitätsdienstleister.

Bitkom-Zahl

87 Prozent der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger sind der Auffassung, dass digitale Mobilitätsangebote die Lebensqualität auf dem Land verbessern.

lt. einer Studie von [Bitkom Research](#)

Thesenpapier

Die Chancen der Digitalisierung für die Mobilität im ländlichen Raum

28. Mai 2021

Seite 1

Zusammenfassung

Im Zuge der Corona-Krise werden bundesweit die Lebensverhältnisse in der Stadt und auf dem Land neu diskutiert. Mobilität steht dabei als ein zentraler Baustein unserer modernen Gesellschaft im Mittelpunkt der Debatte. Jedoch sahen sich viele Städte und Regionen bereits vor der Krise mit einer Neubewertung ihrer Mobilitätsstrategie konfrontiert, die nun vor dem Hintergrund der Krisenresilienz eine neue Dimension erlangt hat: Das Auto, das auf dem Land nach wie vor das wichtigste Fortbewegungsmittel ist, gewinnt nun als individueller Schutzraum wieder an Attraktivität, wohingegen ÖPNV und neue Mobilitätsangebote noch stärker ins Abseits rücken.

Anforderungen und Bedarfe an Mobilität sind also stark von jeweiligen persönlichen Lebensumständen und Präferenzen abhängig. Bürgerinnen und Bürger in Ballungszentren stehen vielfältige Mobilitätsangebote wie ÖPNV, Car- und Bikesharing oder Taxi zur Verfügung. Und im Zweifel kann eine Strecke auch mal zu Fuß gegangen werden. Mobilitätsangebote auf dem Land und in den Gemeinden sind hingegen kaum ausgebaut und zugleich ein erheblicher Faktor für die Attraktivität des ländlichen Raums für Menschen und Unternehmen. Unabhängig davon, ob durch die Coronakrise wieder ein stärkerer Zuzug in ländliche Regionen erfolgt, müssen Bund, Ländern und Kommunen zeitnah neue Lösungen für die Sicherung individueller Bedürfnisse der Mobilität im ländlichen Raum schaffen. Hierbei sollten digitale und innovative Technologien im Mittelpunkt stehen. Auf einer übergeordneten Ebene trägt die Digitalisierung in digital vernetzten Regionen, sogenannten Smart Regions, erheblich dazu bei, Infrastruktur und Angebote zu verbessern. Darüber hinaus bietet die Digitalisierung in der Mobilität die Chance, das Verkehrssystem verkehrsträgerübergreifend effizienter, nachhaltiger und komfortabler zu gestalten. Sie schafft Voraussetzungen zur Förderung von individuellen sowie ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Verhaltensstrukturen, die intermodal geprägt und mit weniger Verkehr verbunden sind, ohne dabei die Mobilität einzuschränken.

5 Chancen einer digitalbasierten Mobilität im ländlichen Raum

- 1. Attraktivität des ländlichen Raums erhalten und Mobilität als Standortfaktor stärken:** Nur wer mobil ist, kann die Vorzüge des ländlichen Lebens auch genießen und wertschätzen. Immer mehr Regionen von der Nordsee bis an den Bodensee entwickeln sich zu Mittel- oder Oberzentren. Die Bildung von

Bitkom
Bundesverband
Informationswirtschaft,
Telekommunikation
und Neue Medien e.V.

Nathalie Teer
Referentin Mobility
T +49 30 27576-250
n.teer@bitkom.org

Michael Pfefferle
Bereichsleiter Smart City & Smart Region
T +49 30 27576-107
m.pfefferle@bitkom.org

Albrechtstraße 10
10117 Berlin

Präsident
Achim Berg

Hauptgeschäftsführer
Dr. Bernhard Rohleder

Thesenpapier Chancen der Digitalisierung für die Mobilität im ländlichen Raum

Seite 2|6

„Speckgürteln“ um Metropolen ist auch in Deutschland kein neues Phänomen. Die Folge ist, dass auch in diesen ländlichen Einzugsgebieten die Pendlerströme zunehmen. Mobilität wird somit auch für ländliche Regionen zum wirtschaftlichen Standortfaktor bei der Ansiedlung von Unternehmen und Startups. Aber auch für junge Familien ist es ein entscheidender Faktor, um wieder auf das Land zu ziehen.

2. **Gleichwertige Lebensbedingungen sichern und gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen:** Das hohe verfassungsrechtliche Ziel der gleichwertigen Lebensbedingungen ist auch für die persönliche Mobilität in Stadt und Land zu gewährleisten. Wer in der Großstadt nachts nach Hause möchte, steht mittlerweile vor der Wahl zwischen Taxi, Sharing, Pooling, Tram und U-Bahn. Auf dem Land hingegen ist die Frage der Mobilität häufig das Entscheidungskriterium, heute noch das Haus zu verlassen, um Freunde und Bekannte zu sehen. Mobilität ist auch ein Grundbedürfnis – egal welchen Alters – und ein elementarer Baustein für die gesellschaftliche Teilhabe und individuelle Freiheit. Für junge Menschen ermöglicht sie die Teilnahme an Vereinen und Clubs. Und älteren Menschen hilft Mobilität dabei, den Anschluss nicht zu verlieren oder wichtige Termine wahrzunehmen, denn oftmals ist die nächste Facharztpraxis erst mehrere Dörfer entfernt.
3. **Digitalisierung als zentraler Baustein für Nachhaltigkeit und Klimaschutz:** Das Zusammenspiel aus Klimaschutz und digitalen Innovationen führt zu einem fundamentalen Umbruch unseres Mobilitätssystems, der jedoch enorme Chancen für Wirtschaft und Gesellschaft bietet. Im Bereich des Straßenverkehrs können sich unter anderem folgende Vorteile ergeben: eine effizientere Fahrweise durch Automatisierung und Vernetzung von Fahrzeugen, die Optimierung von Routen zum Beispiel durch mehr Effizienz beim Parkplatzsuchverkehr, eine Verflüssigung des Verkehrs durch Erhöhung der Auslastung im Personen- und Güterverkehr sowie die Vermeidung von Unfällen und Staus. Dennoch sind digitale Mobilitätsangebote heute noch nicht flächendeckend verfügbar, was auch an den unsicheren rechtlich-regulatorischen Rahmenbedingungen und den fehlenden Geschäftsmodellen speziell für den ländlichen Räumen liegt. So macht beispielsweise die Rückkehrpflicht für Mietwagen die Ausweitung digitaler Mobilitätsangebote ins Ländliche aufgrund der längeren Anfahrtswege unmöglich.
4. **Innovative Technologien wie das autonome Fahren als Bereicherung öffentlicher Verkehrsangebote:** Insbesondere im ländlichen Raum, aber auch in Stadtrandlagen, können autonome Shuttles, sogenannte People Mover, eine echte Revolution bringen. Sofern schnellstmöglich ein geeigneter regulatorischer Rahmen für ihren Einsatz geschaffen wird, können sie fundamental zur Sicherung des Mobilitätsangebots, insbesondere hinsichtlich der Organisation flexibler Angebote beitragen

Thesenpapier Chancen der Digitalisierung für die Mobilität im ländlichen Raum

Seite 3|6

(bspw. autonom fahrendes Shuttle im ÖPNV oder privater Anbieter). Mit autonomen Fahrzeugen ist auch jenseits der Stoßzeiten und zu Randzeiten grundsätzlich eine Mobilitätsversorgung rund um die Uhr umsetzbar. Bereits heute sagen fast die Hälfte der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger (47 Prozent), dass People Mover vor allem Menschen zugutekommen könnten, die bislang nicht vom ÖPNV mit Bussen und Bahnen versorgt werden.¹ Künftig sollten On-Demand-Shuttleservices bzw. fahrerlose Systeme also insbesondere in dünn besiedelten und nachfragearmen Regionen angeboten werden, um einen wirksamen Anreiz für die stärkere Nutzung klimafreundlicher Mobilität zu schaffen. Gleichzeitig helfen solche Angebote bei der Erschließung der ersten und letzten Meile. Hinzu kommt, dass die Verschmelzung von motorisiertem Individualverkehr (MIV), neuen Mobilitätsdiensten und öffentlichem Personennahverkehrs(ÖPNV) zu einem individualisierten öffentlichen Verkehr (ÖV) gleichzeitig zur Beschleunigung des ÖPNV und zur Verkehrssicherheit „vulnerablen“ Personengruppen beiträgt. Um fahrerlose Shuttleservices schnellstmöglich zu implementieren, sollten fahrerlose Dienste ebenso im Personenbeförderungsrecht verankert werden.

5. Stärkung der Innovationsfähigkeit des Mobilitätssektors

Der Mobilitätssektor in Deutschland zeichnet sich durch eine hohe Innovationsfähigkeit aus. Mit Blick auf die ländlichen Räume und die großen Anwendungsmöglichkeiten durch die Digitalisierung ergeben sich dadurch zukünftig neue Szenarien. Der Mobilitätsgedanke bezieht sich dann nicht mehr lediglich auf einzelne Personen, sondern weitet sich auf die Sektoren Gesundheit, Logistik oder Tourismus aus, um den ländlichen Raum attraktiver zu machen: On-Demand-Busse oder der ÖPNV transportieren dann nicht nur Menschen, sondern entwickeln sich weiter zu flexiblen Mobilitätsanbietern, bspw. für Medikamente oder Pakete.

6 Forderungen für moderne und digitale Mobilitätslösungen in ländlichen Regionen

Digitalisierung ist nicht nur als technischer Fortschritt, sondern auch als politische Gestaltungsaufgabe zu verstehen, da sie einen zielführenden und dennoch innovativen Rechtsrahmen braucht, um sich gewinnbringend zu entfalten.

¹ Bitkom Research, 2020: „Um den ÖPNV in Innenstädten zu verbessern, plant die Politik, künftig sogenannte People Mover zuzulassen. Dabei handelt es sich um Kleinstbusse, die auf festgelegten Routen auf öffentlichen Straßen autonom, also ohne menschlichen Fahrer, fahren und meist elektrisch angetrieben werden. Welche der folgenden Aussagen treffen auf Sie zu?“ | Basis: alle Befragten (n=1005). Link: <https://www.bitkom.org/Presse/Presseinformation/Mehrheit-moechte-autonome-Busse-nutzen>, abgerufen am 08.02.2021.

Thesenpapier Chancen der Digitalisierung für die Mobilität im ländlichen Raum

Seite 4|6

- 1. Frequenz und Zuverlässigkeit ermöglichen:** Ländliche Mobilitätsangebote zeichnen sich derzeit nicht durch ihre Benutzerfreundlichkeit aus. Unregelmäßige Busverbindungen, dezentrale Anrufsammeltaxis oder nächtliche Rufbusse oder klassische Mitfahrgelegenheiten entsprechen selten den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger. Wer sich am Wochenende mit Freunden auf ein Bier treffen möchte, macht sich in der Regel schon Tage vorab Gedanken, wie er wieder nach Hause kommt. So trägt das Mobilitätsangebot erheblich dazu bei, ob man am Wochenende nochmals vor die Tür geht. Kommt nachts der Rufbus doch nicht, steht man vor großen Problemen. Komplizierte Vorausplanungen, Inflexibilität und Nutzerunfreundlichkeit zeichnen nach wie vor weite Teile ländlicher Verkehrsangebote aus. Daher sollten Nutzerbedürfnisse stärker in den Fokus von Planung und Entscheidung treten. Daten über das Mobilitätsverhalten sollten genutzt werden und Entscheidungsgrundlage für den Ausbau des Angebots sein.
- 2. Benutzerfreundlichkeit stärken:** Eine Möglichkeit, Frequenz und Zuverlässigkeit zu erhöhen, sind On-Demand-Angebote. Diese sind ungebunden von Fahrplan- und Streckenvorgabe und richten sich nach dem Mobilitätsbedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer. Bei einer strikten Fahrplanbindung und einer weiten Taktung ist es auf dem Land kaum möglich, den individuellen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden. On-Demand ermöglicht flexible Abfahrtzeiten und Fahrtwege. Flexible Ergänzungen zu bestehenden ÖPNV-Strukturen, wie digitalbasierte und flexible On-Demand-Verkehre, bspw. Ride-Pooling, Sharing- oder Hailing-Angebote, schaffen eine stärkere Anreizstruktur für Nutzerinnen und Nutzer, um auf das eigene Auto zu verzichten und zugleich flexibel und mobil zu sein. Neben digitalen Angeboten wie einfachem Ticketing und Echtzeitinformationen zum Fahrverlauf, sind Fahrzeiten, Umsteigemöglichkeiten oder auch die Fahrradmitnahme elementare Bausteine für mehr Benutzerfreundlichkeit.
- 3. Angebote vernetzen, um Anreizstrukturen und Nachfrage zu erhöhen:** Mobilität ist mehr denn je ein Plattformthema. Digitale Anwendungen ermöglichen es und setzen es voraus, dass in größeren Regionen gedacht wird, als nur auf eine Gemeinde bezogen. Wir müssen Gemeinden, Landkreise sowie Regionen vernetzen und verbinden. Das schafft den größten Mehrwert für die Lebensqualität der Menschen auf dem Land. Mehr interkommunale Zusammenarbeit und mehr Vernetzung der Rathäuser untereinander sind dafür erforderlich. Das Thema Mobilität im ländlichen Raum ist nur dann ein Gewinnerthema, wenn Vernetzung auch breit und umfangreicher als innerhalb der Stadt- oder Gemeindegrenzen gedacht wird. Am Rande von Ballungsgebieten bilden sich Regionalbahnhöfe der Deutschen Bahn zu Mobilitätshubs heraus, die als zentrale Mobilitätsplattformen ländliche Angebote ergänzen und Umsteigemöglichkeiten darstellen. So sollten Angebote zentral in

Thesenpapier Chancen der Digitalisierung für die Mobilität im ländlichen Raum

Seite 5|6

multimodale Apps zur Verfügung stehen. In weiten Teilen der Republik besteht auf dem Land eine geringe Nachfrage nach Mobilitätsangeboten, was sich zugleich auch aus den geringen nutzerfreundlichen Angeboten ergibt. Es muss daher ein Angebot geschaffen werden, das sich an den Bedarfen der Nutzerinnen und Nutzer orientiert.

4. **Die Zugänglichkeit zur Mobilität erhöhen:** Die Installation von virtuellen Haltestellen erhöht die Nutzerfreundlichkeit und Zugänglichkeit für alle. Die ist insbesondere für ältere Menschen ein idealer Service, um bedarfsgerechter befördert zu werden. Mobilitätseingeschränkte Personen werden mobil gehalten, z. B. für Arztbesuche. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels sind immer mehr ältere und zugleich eingeschränkte Personen auf Beförderung angewiesen, um am Leben in der Region und der Stadt teilhaben zu können.
5. **Nachhaltige Finanzierung, Ermöglichung nachhaltiger Geschäftsmodelle:** Die Finanzierung der Mobilität im ländlichen Raum ist seit jeher problematisch. Investitionsbedarfe und Erhaltungskosten sind hoch, die Nachfrage zugleich gering. Der demographische Wandel sowie eine zunehmende Landflucht vorwiegend junger (mobiler) Menschen erschwert die nachhaltige Finanzierung von privaten und öffentlichen Mobilitätsangeboten. Es gilt zu akzeptieren, dass die Mobilität im ländlichen Raum keinen großen Massenmarkt darstellt, weshalb wir eine staatliche Mitfinanzierung fordern. Finanzierung wird durch interkommunale Zusammenarbeit im Landkreis gestärkt. Die Länder sollten stärker in die Pflicht genommen werden.
6. **Aufbau einer Dateninfrastruktur für inter- und multimodale Mobilitätsdienstleister**
Es müssen Dateninfrastrukturen für sichere und skalierbare MaaS-Geschäftsmodelle von überwiegend mittelständischen ÖPNV-Unternehmen aufgebaut werden. Diese Infrastrukturförderung sollte Cloudangebote, Sicherheitssoftware, Datenplattformen, Mobilitätsdatenstandards der EU und Datenportale für die Teilung von Mobilitätsdaten umfassend adressieren. Das Modell einer Public-Private-Partnerschaft könnte ein erster Anreiz für die nachhaltige Entwicklung von datengetriebenen Geschäftsmodellen für den Mittelstand in ländlichen Regionen schaffen. Als Beispiel könnten regionale und intraregionale Daten-Hubs mit öffentlichen und privaten Akteuren längerfristig finanziert werden. Dabei können vor allem Mittelstand und Startups als regionale Treiber und Förderer dieser Dateninfrastrukturen agieren.

Thesenpapier Chancen der Digitalisierung für die Mobilität im ländlichen Raum

Seite 6|6



Bitkom vertritt mehr als 2.700 Unternehmen der digitalen Wirtschaft, davon gut 2.000 Direktmitglieder. Sie erzielen allein mit IT- und Telekommunikationsleistungen jährlich Umsätze von 190 Milliarden Euro, darunter Exporte in Höhe von 50 Milliarden Euro. Die Bitkom-Mitglieder beschäftigen in Deutschland mehr als 2 Millionen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 500 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig oder in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 80 Prozent der Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, jeweils 8 Prozent kommen aus Europa und den USA, 4 Prozent aus anderen Regionen. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem weltweit führenden Digitalstandort zu machen.