



# Neue Mobilität erfahrbar machen – Thesenpapier der Plattform Urbane Mobilität

Die Plattform Urbane Mobilität (PUM) als einzigartige Kooperation von Städten und Automobilindustrie arbeitet gemeinsam an Konzepten für umweltfreundliche, effiziente und sichere Mobilität und Logistik. In diesem Papier formuliert die PUM die wichtigsten Erfordernisse für eine neue Mobilität in Deutschland.

# Einordnung des Thesenpapiers

Unternehmen der Automobilindustrie und neun deutsche Städte haben sich in der Plattform Urbane Mobilität (PUM) zusammengeschlossen, um gemeinsam einen Beitrag zur lebenswerten Stadt zu leisten.

Das nachfolgende Positionspapier wurde erarbeitet, als Dynamik und Tragweite der Corona-Pandemie noch nicht vorhersehbar waren. Die Wucht des weltweiten gesellschaftlichen Ausnahmezustands hat unvermittelt auch unsere gemeinsamen inhaltlichen Abstimmungsprozesse und Prognosen zu den Handlungsbedarfen bei der künftigen Mobilitätsentwicklung in urbanen Räumen getroffen.

Die Corona-Krise beeinflusst die Mobilität durch die Verlagerung von Aktivitäten in den virtuellen Raum in starkem Maße. Zum einen hat das Verkehrsaufkommen insgesamt abgenommen, zum anderen kam es zusätzlich zu einer Verschiebung bei der Nutzung der Verkehrsmittel. Dabei wurde der Lockdown zusehends auch zu einer Krise der in diesem Positionspapier besonders hervorgehobenen urbanen Mobilitätsangeboten des ÖPNV, des Carsharing oder Ride-Pooling.

Die mittel- und langfristigen Effekte auf den Verkehr sowie die Anbieterseite sind längst nicht absehbar. Die finanziellen Spielräume aller Akteure werden zukünftig erheblich kleiner werden. In Kommunen werden Einnahmen aus Gewerbe- und Einkommensteuer sinken und Ausgaben etwa im Gesundheits- und Bildungswesen sowie für den Defizitausgleich im ÖPNV steigen. Das von der Bundesregierung im Juni vorgelegte Konjunkturprogramm adressiert einige der angesprochenen Punkte, die Gesamtwirkung bleibt abzuwarten.

Die gemeinsam abgestimmten Ziele und Leitbilder für eine neue und nachhaltige Mobilität haben trotz der genannten Umstände Bestand. Wir sehen die nun vor uns liegenden Wege aus der Krise nicht nur als Herausforderung, sondern auch als Chance. Mit dieser Allianz von Städten und Industriepartnern möchten wir zusammen an einer zukunftsfähigen Mobilität arbeiten, die die Wünsche und Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger nach individueller Mobilität mit den Zielen der Städte zusammen bringt.

Die Transformation der Mobilität und Logistik ist für uns kein „Nice-to-Have“. Sie ist die notwendige Bedingung für lebenswerte und resiliente Städte. In unserem Papier zeigen wir auf, wie dies gelingen kann. Alle politischen Ebenen und Partner der Wirtschaft sind gefordert, die von uns in diesem Positionspapier adressierten Inhalte und Prozesse angemessen bei den bevorstehenden konjunkturellen Maßnahmen zu berücksichtigen.

Eine der Lehren aus der Krise sollte sein, dass das „Nachher“ keine schlichte Fortsetzung des „Vorher“ sein darf.

*Die Partner der Plattform Urbane Mobilität*

Ziel der Plattform Urbane Mobilität (PUM) als Kooperation von Städten und Automobilindustrie ist es, Konzepte für umweltfreundliche, effiziente und sichere Mobilität und Logistik in deutschen Großstädten voranzubringen. Dabei haben alle Verkehrsträger in unterschiedlichen Anwendungsfällen ihre Berechtigung und sind so einzusetzen, dass sie sich sinnvoll ergänzen. Ein einfacher Zugang zu einem bezahlbaren und nutzerfreundlichen Mobilitäts-Portfolio, das auf die Bedürfnisse der Nutzer\*innen ausgelegt ist, ist essenziell. Dazu arbeitet die PUM in Expertenrunden an konkreten Lösungen, um einen aktiven Beitrag zur urbanen Mobilitätsentwicklung zu leisten.

Um den Markthochlauf emissionsarmer und flächensparender Mobilitätskonzepte voranzutreiben und so Möglichkeiten zur Reduzierung der vom motorisierten Verkehr genutzten Fläche zu schaffen, sind die folgenden Aspekte aus Sicht der PUM notwendig:

## **1 Flächennutzung:**

Der motorisierte Verkehr in der Stadt soll in Zukunft weniger Fläche in Anspruch nehmen: Flächeneffizienz in der Kombination mit Nutzerpräferenzen müssen die maßgeblichen Qualitätskriterien sein.

## **2 Elektromobilität:**

Elektrifizierte Antriebe sind für die CO<sub>2</sub>-Reduktion des Verkehrs insbesondere im Hinblick auf den European Green Deal elementar – eine effiziente Nutzung erneuerbarer Energien vorausgesetzt. Für einen schnellen Markthochlauf der E-Mobilität bedarf es jetzt eines zügigen und bedarfsgerechten Auf- und Ausbaus einer leistungsfähigen und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur für batterie-elektrische Fahrzeuge. Hierfür braucht es auch Anreize sowohl für den öffentlichen als auch den privaten Raum. Nur so lässt sich das Ziel der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität von 7-10,5 Millionen Elektrofahrzeugen im Bestand des Jahres 2030 erreichen.

## **3 Neue Mobilitätskonzepte:**

Damit Verkehrsteilnehmer\*innen für alternative Mobilitätsangebote gewonnen und Entlastungseffekte erzeugt werden, muss sich ein breiteres Mobilitätsangebot etablieren können, Rahmenbedingungen müssen darauf abgestimmt werden. Zur dauerhaften Etablierung neuer Mobilitätskonzepte wie Ride-Pooling, die zu Entlastungen des städtischen Verkehrs führen können, muss das Personenbeförderungsgesetzes dringend reformiert werden.

## **4 Strategische Verkehrslenkung:**

Zur Erreichung eines verbesserten Verkehrsflusses, höherer Sicherheit und geringeren Flächenbedarfs für alle Verkehrsträger, ist die Digitalisierung der städtischen Infrastruktur notwendig. Der dafür notwendige Ausbau der Infrastruktur für Datenerhebung und -austausch sowie die Erneuerung der Verkehrsmanagementsysteme erfordern hohe finanzielle Investitionen und sind allein durch die Kommunen nicht leistbar. Hier sollte der Bund stärker finanziell unterstützen.

## **5 Automatisiertes und vernetztes Fahren:**

Für den Einsatz automatisierter Fahrzeuge im realen Straßenverkehr braucht es jetzt einen klaren und verbindlichen rechtlichen Rahmen, der möglichst alle technologischen Konzepte berücksichtigt.

## **6 Urbane Logistik:**

Bis 2030 soll der städtische Wirtschaftsverkehr zunehmend lokal emissionsfrei, sicher und lärmreduziert stattfinden. Hierfür müssen verbindliche Rahmenbedingungen erarbeitet und Nutzervorteile für den Einsatz emissionsarmer Lieferfahrzeuge geschaffen werden.

## **7 Betriebliches Mobilitätsmanagement:**

Um Arbeitgeber und -nehmer von der Nutzung und Förderung nachhaltiger Alternativen im Pendlerverkehr zu überzeugen, müssen Städte und Industrie gemeinschaftlich alternative Lösungsansätze schaffen. Mit dem Abbau regulatorischer Hürden für firmenübergreifende lokale Konsortien und Organisationsstrukturen, können Synergiepotenziale zwischen ÖPNV und unternehmenseigenen Angeboten besser genutzt werden.



# Was ist die PUM und welche Ziele verfolgt sie?

Klima- und Umweltschutz stellen die Stadtgesellschaften vor große Herausforderungen. Zur gleichen Zeit steigen die Ansprüche an ein Leben in der Stadt: Wir wollen mehr Lebensqualität bei gleichbleibendem Komfort – auch in der Mobilität. Doch die Realität sieht oft anders aus: Warenströme wachsen und erzeugen mehr Verkehr, immer häufiger stehen wir im Stau, falsch parkende Fahrzeuge blockieren den Verkehr, Geh- oder Radwege und der ÖPNV sind oft überfüllt. Wir brauchen neue Lösungen, die wir nur gemeinsam erreichen und umsetzen können.

Die voranschreitende Digitalisierung und Elektrifizierung städtischer Verkehre, die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle und der Wandel des Mobilitätsverhaltens bieten große Chancen für die Transformation der urbanen Mobilität.

## DIE ZUSAMMENARBEIT

Daher wurde die Plattform Urbane Mobilität (PUM) durch Unternehmen der Automobilindustrie, durch Städte und den VDA gegründet. Die Partner der PUM haben die Herausforderung erkannt und angenommen. Die PUM wird getragen von der Erkenntnis, dass weder Städte noch Automobilindustrie die Transformation allein bewältigen können. Hier werden kooperative Lösungen für urbane Mobilität, Logistik und Aspekte der Verkehrsplanung entwickelt und im Dialog miteinander abgestimmt. Diese werden dann vor Ort in konkrete Anwendungen überführt. Die PUM will darüber hinaus ein Impulsgeber für die Verbesserung der Rahmenbedingungen sein.

## DAS ZIEL

Die PUM möchte dazu beitragen, Mobilität und Logistik effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten und dadurch eine höhere Lebensqualität in den Städten zu schaffen. Die Menschen sollen mobil und unabhängig bleiben und ihr Bedürfnis nach individueller Mobilität und gesellschaftlicher Teilhabe erfüllt werden.

Die PUM demonstriert, dass Industrie und Städte gleichermaßen die Notwendigkeit für eine Lösungspartnerschaft und ihre Verantwortung für eine nachhaltige Modernisierung erkennen. Konkrete Lösungen und Projekte werden in Zusammenarbeit vorangetrieben. Divergierende Anforderungen und Meinungen werden diskutiert und im Hinblick auf gemeinsame Lösungen bearbeitet.

Dieses Papier ist ein Zwischenergebnis dieser Zusammenarbeit und bietet konkrete Handlungsansätze und Erfordernisse für die Gestaltung nachhaltiger urbaner Mobilität in Deutschland. Die PUM-Partner werden, auch im Hinblick auf sich aktuell ändernde Rahmenbedingungen, in absehbarer Zeit einen Fortschrittsbericht vorlegen.

# Fläche und Emissionen als zentrale Herausforderung

Die Flächenzuordnung und die Emissionen innerhalb des städtischen Verkehrs sind aus Sicht der PUM die zentralen Herausforderungen. Die Ursachen hierfür sind vielfältig.

Die Kommunen finden sich in einem Spagat zwischen „Gestalten“ und „Verwalten“: Die **Stadt- und Regionalplanung** der vergangenen Jahrzehnte war nur in geringem Maße durch starke Planung und Steuerung geprägt. Dies hat vielerorts zu Zersiedelung und weiten Wegen geführt. Zusammen mit dem einstigen Ideal der autogerechten Stadt stieg die Abhängigkeit vom Automobil, während Fuß- und Fahrradverkehr und ÖPNV-Ausbau tendenziell vernachlässigt wurden. Die Schere zwischen Mobilitätsbedarf und begrenztem Straßenraum wurde mit den steigenden Einwohnerzahlen noch verstärkt. Die Verkehrsinfrastruktur kommt daher heute vielerorts in

Spitzenzeiten an ihre Grenzen – Stau, Parkplatzsuche sowie Kapazitätsengpässe im Nahverkehr sind die Folge.

Der heutige **regulatorische Rahmen** ist dabei nur in Ansätzen darauf ausgelegt, die Verkehrsprobleme zu lösen und eine nachhaltige, stadtverträgliche Mobilität zu unterstützen.

Die **Präferenzen und -gewohnheiten** potenzieller Nutzer\*innen werden aktuell noch nicht in der Breite durch alternative Angebote adressiert. **Alternative Mobilitätskonzepte** wie Ride-Pooling, mit denen die Angebotslücke zwischen den klassischen Kategorien aktive Mobilität, motorisierter Individualverkehr (MIV) und öffentlicher Verkehr geschlossen werden können, befinden sich in einer rechtlichen Grauzone mit sehr

geringen Möglichkeiten für den Marktzugang.

Bei bestehenden **Ride-Pooling-Konzepten** mangelt es oft an hinreichender Verfügbarkeit. Da sie zudem lediglich örtlich und zeitlich begrenzt zugelassen sind, können diese Angebote aktuell nicht ausgebaut und verstetigt werden.



# So müssen wir umsteuern: Marktstimulierung und -regulierung

In Anbetracht der stark ausgeprägten Dynamik und der hohen Komplexität der Entwicklungen in der urbanen Mobilität müssen ein breiteres Mobilitätsangebot und verbesserte Rahmenbedingungen aufeinander abgestimmt werden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund des European Green Deal und der Anpassung der CO<sub>2</sub>-Ziele der EU-Kommission im September 2020. Dabei haben alle Verkehrsträger in unterschiedlichen Anwendungsfällen ihre Berechtigung und sind so einzusetzen, dass sie sich sinnvoll ergänzen. Die PUM verfolgt dabei die folgenden Ansätze:

## MARKTSTIMULIERUNG

Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten sind individuell und vielfältig. Nur wenn dies berücksichtigt wird, können **Nutzer\*innen auch für alternative Mobilitätsangebote gewonnen und Entlastungseffekte erzeugt** werden. Ein einfacher Zugang zu einem bezahlbaren und nutzerfreundlichen Service-Portfolio ist die wesentliche Bedingung. Studien von PUM-Mitgliedern zeigen: Rund ein Drittel der Autobesitzer\*innen in großen Städten ist so unabhängig vom eigenen Auto, da sie ihren Alltag ohne dieses gestalten könnten. Für diese potenzielle Nutzergruppe braucht es Informationen über Alternativen oder deren Verfügbarkeit. Kampagnen wie der zeitweise Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf Alternativen (z. B. autofreie Sonntage oder konkrete Projekte wie „Steig um“ in Hamburg oder „Sommerflotte“ in Berlin) können die Nutzung von Mobilitätsangeboten durch zuvor skeptische Nutzer\*innen befördern.

Um die **Verbreitung und Skalierung alternativer Mobilitätsangebote** wie Ride-Pooling zu ermöglichen, braucht es einen verlässlichen rechtlichen Rahmen. Es fehlt aktuell nicht an Pilotversuchen und Reallaboren. Um

den dauerhaften Betrieb dieser Konzepte zu ermöglichen, sind Anreize zur Skalierung und eine entsprechende Öffnung der Regulierung über temporäre Experimentierklauseln hinaus geboten. Dabei ist sicherzustellen, dass Rechte und Pflichten von privaten und öffentlichen Anbietern klar und diskriminierungsfrei geregelt sind. So sollten Aufgaben der Daseinsvorsorge separat im Rahmen von Ausschreibungen vergeben werden.

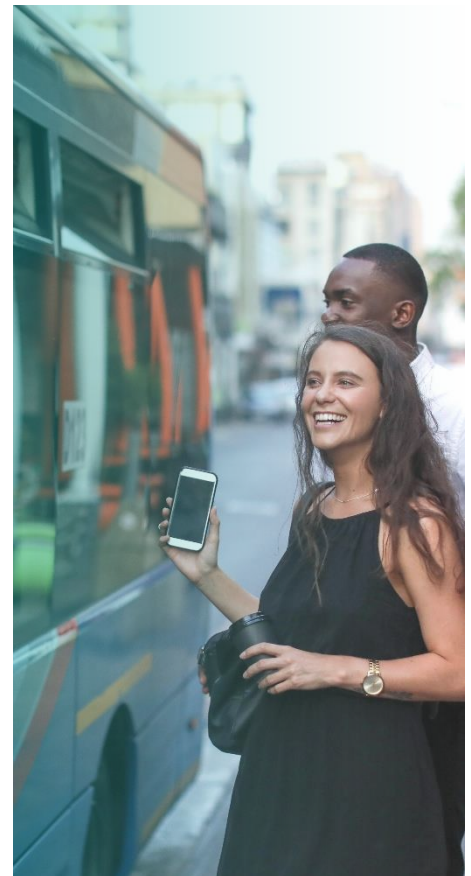
Der **Übergang hin zu einer emissionsarmen Fahrzeugflotte** hat Priorität und muss durch den schnellen Aufbau einer flächendeckenden und kundenfreundlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sichergestellt werden. In TCO-sensiblen Segmenten (Total Cost of Ownership) können zudem **Bevorrechtigungen** im Rahmen des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) den Umstieg auf elektrifizierte Fahrzeuge kurzfristig unterstützen.

## MARKTREGULIERUNG

Über **Preissignale** kann eine effiziente Nutzung des knappen Straßenraums sichergestellt werden. So könnten zum Beispiel besonders flächenentlastende und emissionsarme Mobilitätsformen bessergestellt werden als andere. Bisher werden für das Abstellen privater Pkw im öffentlichen Raum „Gebühren“ im Sinne einer Verwaltungsdienstleistung erhoben. Es ist zu überlegen, ob alternativ „Preise“ erhoben werden können, die eine Dienstleistung als Teil eines Mobilitätsangebots widerspiegeln. Dabei muss aber mit Augenmaß vorgegangen werden, um die gesellschaftliche Akzeptanz nicht zu gefährden und individuelle Mobilität weiterhin zu ermöglichen. Aktuell sind Möglichkeiten und Grenzen einer solchen Bepreisung ein

Diskussionspunkt innerhalb der PUM.

Damit diese Veränderungen wirksam werden können, ist eine effektivere **Verkehrsüberwachung** von Seiten der Kommunen im Straßen- und Parkraum erforderlich. Hierfür ist das Zusammenspiel von Technologien zur effizienten Erfassung mit höheren Bußgeldern erforderlich. Zudem ist die fahrzeugseitige technische Unterstützung bei der Regeleinhaltung ein Ansatz, der in der PUM diskutiert wird.



# Was muss passieren, um die Ziele zu erreichen?

Für die gezielte Umsetzung und Entwicklung von gemeinsamen Lösungsansätzen haben sich Städte und Industrie in der PUM zu Expertengruppen zusammengeschlossen. Die Schwerpunkte, die derzeit bearbeitet werden, sind nachfolgend beschrieben.

## KONZEPTÜBERGREIFENDE ERFORDERNISSE – UMGANG MIT FLÄCHE, DER RECHTLICHE RAHMEN, FINANZIERUNG UND DIE ROLLE DES BUNDES

### ERFORDERNISSE & MAßNAHMEN



Bund, Land, Kommunen und Industrie müssen gemeinsam handeln. Vorhandene Instrumente zu Verkehr und Fläche (z. B. Bundesverkehrswegeplan, Bundesraumordnung, Stadt- und Regionalplanung) geben nur bedingt Antworten auf die Herausforderungen urbaner Mobilität. Die Reformen auf Bundesebene greifen oftmals zu kurz, da wechselseitige Abhängigkeiten unberücksichtigt bleiben. Es sollte einen gemeinsamen Dialog darüber geben, inwiefern eine Art „Mobilitätsrahmenplan“ als **strategischer Rahmen** hilfreich sein kann. Diese muss auf die Erwartungen und Bedürfnisse von Bund, Land, Kommunen, Industrie und Zivilgesellschaft bzw. Nutzer\*innen eingehen und sowohl die Gebietskörperschaften in Richtung Nachhaltigkeit unterstützen als auch der Industrie einen Rahmen für innovative Ansätze geben.

Mobilitätsplanung muss in der **Stadtentwicklung**, im Bestand und im Neubau generell **integriert** werden. Vorschriften zur Stellplatzanlage beruhen zum Beispiel vielerorts noch auf der Reichsgaragenordnung von 1939 mit der verbindlichen Verknüpfung von Neubau mit der Einrichtung von Pkw-Stellplätzen. Es wird Zeit, sich moderner aufzustellen – und zwar in Form eines vielfältigen Mobilitätsmanagements. Bei Stellplätzen sind technische Anforderungen neuer Mobilitätskonzepte, z.B. für multimodale Angebote zu berücksichtigen.

Ordnungsrechtliche Flankierungen sind notwendig: Hierbei geht es weniger um maßnahmenbezogene temporäre „Experimentierklauseln“ als vielmehr um dauerhaft wirksame rechtliche Anpassungen. Die Potenziale nachhaltiger Mobilität müssen handlungsgebend zur Modernisierung des **Straßenverkehrsrechts** sein.

- Die Kommunen sollten grundsätzlich **mehr Kompetenzen** für eigene Gestaltung erhalten. Gleichzeitig sollten sie bereits jetzt den durch Bund definierten **bestehenden Handlungsrahmen** für Straßenverkehrsbehörden (z. B. Elektromobilitätsgesetz EmoG, Carsharinggesetz – CsgG) stärker ausschöpfen.
- Sie benötigen für Reallabore mehr **Experimentier- und Umsetzungsmöglichkeiten** (von Temporegeln, StVO, Personenbeförderungsrecht). Es gilt, rechtliche Voraussetzungen für die Überführung von Mobilitätsangeboten aus Testfeldern in den dauerhaften Betrieb (z. B. PBefG) zu schaffen.
- Das Personenbeförderungsgesetz sollte zudem den Betrieb **digitaler Mobilitätsdienstleistungen** dauerhaft im multi-modalen Wettbewerb ermöglichen.

Bestehende **Verkehrsregeln** können ihre Wirkung nur dann entfalten, wenn sie auch eingehalten werden. Ein faires Miteinander im Straßenverkehr ist nur dann möglich, wenn sich alle Teilnehmer an geltende Verkehrsregeln halten.

Die kommunale Verkehrsüberwachung sollte verstärkt und durch innovative Personalgewinnung gestützt werden. Kontrollfrequenzen und Bußgelder, auch beim ruhenden Verkehr, müssen entsprechend hoch sein. Der Bund muss durch **Bußgelder** bei Verstößen – auch beim verbotswidrigen Parken – wirkungsvolle Grenzen setzen. Die StVO-Novellierung geht daher in die richtige Richtung.

**Fahrzeugseitige Digitalisierung** kann die Regeleinhaltung etwa bei Geschwindigkeit und Parkverhalten unterstützen, zum Beispiel indem Informationen über Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Parkverbote digital ins Fahrzeug übertragen oder auf einer digitalen Karte verfügbar sind. Perspektivisch sind solche Systeme bei der Entwicklung zum automatisierten und autonomen Fahren ohnehin notwendig. Die Ausgestaltung solcher Maßnahmen ist derzeit einer der Diskussionspunkte in der PUM.



## KONZEPTÜBERGREIFENDE ERFORDERNISSE UND MAßNAHMEN

Die **Digitalisierung der Infrastruktur** kann die Priorisierung bestimmter Angebote oder Flächen unterstützen. Digitale Steuerung und Kontrolle von Verkehrs- und Parkflächen ist bereits heute technisch möglich. Das zeigen Beispiele aus anderen Ländern: In Großbritannien gibt es Testfelder mit Geofencing (Zonen mit Einfahrverboten, Beweislast durch den Fahrzeughalter bei Schwerlastverkehr) und in Spanien unterstützen Drohnen die Verkehrsüberwachung. Voraussetzung hierfür ist ein systematisches kommunales Flächen- und Datenmanagement.

Zur Entwicklung eines **Leitmarkts** für neue Infrastruktur- oder Fahrzeugtechnologien, insbesondere in der Verkehrssteuerung und Fahrerassistenzsysteme, wäre zudem eine temporäre Förderung ebendieser denkbar. Hierbei geht es um die Etablierung tragfähiger Geschäftsmodelle.

Für die Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt sollen vermehrt Flächen für Naherholung und Freizeit genutzt werden. Infrastruktur für **flächensparende** und emissionsfreie Mobilitätsangebote (z. B. durch Bündelung in Mobilitätshubs) wird benötigt. Hierfür sollten in Zukunft Qualitätsziele in Verbindung mit Nutzungsentgelten eingeführt werden. Dies ist derzeit ein Diskussionspunkt innerhalb der PUM.

Beteiligungen und transparente Prozesse sind für die teilweise notwendige Umwidmung von Fläche notwendig. Dies sorgt für klare Rahmenbedingungen und Planungssicherheit bei Nutzer\*innen, Kommunen und Industrie.

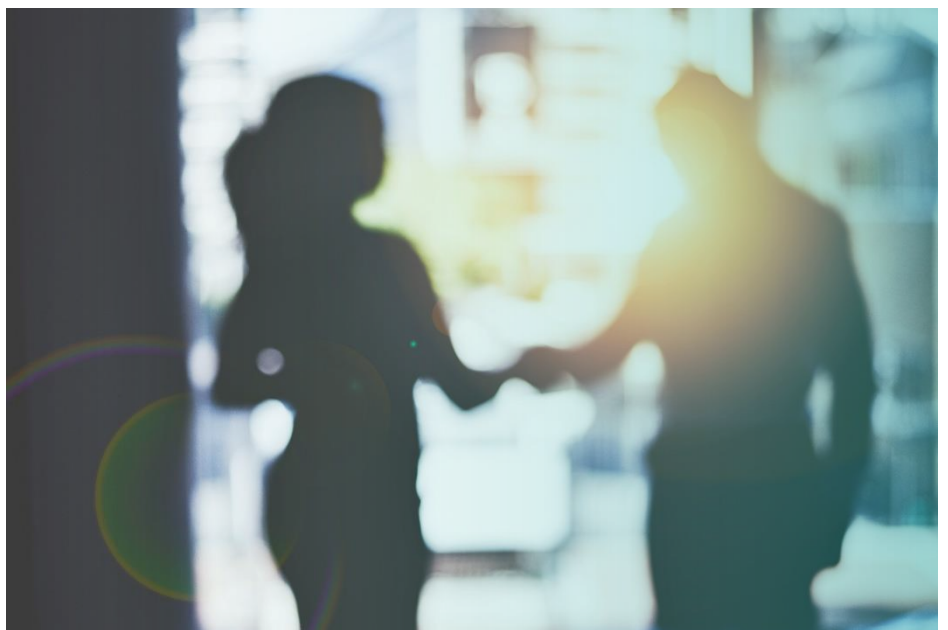
Die Kommunen müssen neue, zusätzliche Aufgaben wahrnehmen. Das erhöht den Personal- und Finanzierungsaufwand. Die deutliche Erhöhung der finanziellen Mittel für die Finanzierung des ÖPNV wird ausdrücklich begrüßt, ebenso wie die neuen Kooperationsformen wie das Bündnis für moderne Mobilität. Darüber hinaus sollte folgendes ermöglicht werden:

- Verbundanträge mit sowohl öffentlichen als auch privaten Partnern sollten von den Fördergebern (insb. auf Bundesebene) zugelassen werden. Antragstellungen, Abrechnungen und Nachweise müssen grundlegend vereinfacht werden. Abgestimmte Förderstrategien zwischen den Ministerien sollten verhindern, dass einzelne Initiativen sich widersprechende Maßnahmen fördern.
- Die finanzielle Unterstützung der Kommunen durch den Bund bei

der Umsetzung innovativer Mobilitätslösungen sollte verstetigt werden.

Neue Mobilität für alle bedeutet kein einfaches „weiter so“ nur mit saubereren Antrieben. Digital unterstützte, veränderte Mobilitätsmuster und -flüsse bilden ein neues Rückgrat, um die **Teilhabe an Mobilität** für alle, aber mit höherer Effizienz und Nachhaltigkeit sicherzustellen.

**Die dargestellten Ideen, Maßnahmen und Initiativen werden dazu beitragen, die urbane Mobilität effizienter zu gestalten und die Lebensqualität in Städten erhöhen. Die Städte und Unternehmen der PUM werden diese im Schulterschluss weiter vorantreiben und freuen sich auf den Dialog und die Unterstützung weiterer Partner – denn die Mobilität von morgen können wir nur gemeinsam gestalten!**



# Was muss passieren, um die Ziele zu erreichen?

## E-MOBILITÄT

### ZIELE



Elektromobilität soll einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz leisten. Die Nutzung erneuerbarer Energien sollte die Voraussetzung sein. Das von der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität avisierte Ziel von 7-10,5 Millionen Elektrofahrzeugen im Bestand des Jahres 2030 soll unterstützt werden: Städte und Industrie streben ein abgestimmtes Handeln bei der Stimulierung des Markthochlaufs der Elektromobilität an. Der Fokus liegt auf einer starken Prozessorientierung im Sinne einer „Good Governance“.

Ziel ist es, für den Transformationsprozess hin zu emissionsfreier Antriebstechnologie auch auf kommunaler Ebene Weichenstellungen vorzunehmen und Steuerungsinstrumente zu schaffen.

Perspektivisch sollen alle privaten PKW, ÖPNV und Mobilitätsdienstleistungen

(Carsharing, Ride-Pooling) sowie der Wirtschaftsverkehr weitgehend auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden. Parallel hierzu geht es darum, bei Bussen und Nutzfahrzeugen die Fahrzeugverfügbarkeit und Modellvielfalt insbesondere dort weiter zu erhöhen, wo gegenwärtig die Nachfrage in Städten und Kommunen (noch) in nur geringem Umfang bedient werden kann.

### THESEN



Elektromobilität ist für die CO<sub>2</sub>-Reduktion des Verkehrs elementar. Städte und Industrie wirken gemeinsam darauf hin, dass die Elektrifizierung des Stadtverkehrs in hohem Maße skalierbar wird und elektrische (BEV) oder teilelektrische Antriebe (PHEV) die künftigen Volumenmärkte bestimmen. Auch andere alternative Antriebstechnologien, wie Brennstoffzellentechnik, werden dabei ihren Platz innerhalb städtischer und stadtnaher Mobilität haben.

Voraussetzung hierfür ist, dass Städte, Kommunen und Industrie auf Augenhöhe agieren und bei der Entwicklung urbaner Mobilitätskonzepte und -produkte erfolgreich zusammenarbeiten. Von zentraler Bedeutung für den Transformationsprozess insbesondere in der Mobilisierungsphase ist vor allem die Schaffung einer kritischen Masse durch Nutzungsanreize und Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge auf öffentlichem und privatem Grund. Es braucht einen strategischen Impuls, wie z.B. das Setzen verbindlicher Rahmenbedingungen, durch die Kommune für die Stimulierung der bestmöglichen Hebelwirkung auch im privaten Sektor. Dies trifft insbesondere auf den Immobiliensektor sowie auf Arbeitgeber zu. Ebenfalls einig sind sich die Partner, dass auch der Wirtschaftsverkehr (nicht nur) auf der Letzten Meile ein großes Einsatzpotenzial für E-Fahrzeuge darstellt.



## E-MOBILITÄT

### ERFORDERNISSE & MAßNAHMEN



Die PUM Elektromobilität hat sich auf ein Rahmenkonzept verständigt, welches 2020 für die PUM-Städte spezifisch konkretisiert werden soll. Für die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Privatwirtschaft gelten folgende Grundsätze:

- Es bedarf eines zügigen und bedarfsgerechten **Auf- und Ausbaus einer leistungsfähigen und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur** (inklusive Schnellladung) an Quellen und Ziel der Mobilität im öffentlichen und privaten Raum. Transparente Vergütungs- und Abrechnungssysteme zu angemessenen Preisen sollten diskriminierungsfrei genutzt werden, auch um nachhaltige Geschäftsmodelle zu ermöglichen. Der Masterplan Ladeinfrastruktur und das

Konjunkturprogramm der Bundesregierung sowie die Mitfinanzierung von 1 Mio. Ladepunkten durch die EU bieten einen guten Rahmen. Die zeitnahe Umsetzung und Operationalisierung der Programme müssen nun im Fokus stehen.

- Gleichzeitig sollen Nutzungsanreize im Alltag etabliert werden. Parkplätze sollten an attraktiven Standorten von E-Fahrzeugen privilegiert genutzt werden können. Preisdifferenzierung bei der Parkraumnutzung entfalten zudem weitere kurzfristige Unterstützungswirkung.
- **Verkehrs- und Mobilitätspläne** auf der kommunalen Ebene sollen Elektromobilität im Kontext sämtlicher in Betracht kommenden Verkehrsträger und Verkehrsmodi berücksichtigen.

- Der Immobilienwirtschaft und Arbeitgebern kommt zur Schaffung von Ladepunkten und Nutzungsanreizen für E-Fahrzeuge eine wichtige Rolle zu, sowohl über Wohn- als auch über Gewerbeimmobilien, und soll deshalb von den PUM-Partnern gemeinsam angesprochen werden. Der Entwurf für das GEIG (Gebäudeelektromobilitätsinfrastrukturgesetz) bietet hierfür eine erste Basis.
- **Gemeinsame Kommunikationskampagnen** sollen den Prozess des Wandels unterstützen.



# Was muss passieren, um die Ziele zu erreichen?

## STRATEGISCHE VERKEHRSLENKUNG

### ZIELE



Die strategische Verkehrslenkung soll den verbesserten Verkehrsfluss, höhere Sicherheit und geringeren Flächenbedarf für alle Verkehrsträger unterstützen. Auf den Hauptverkehrsachsen in deutschen Städten soll bis 2030 eine digitale Verkehrssteuerung das kooperative (untereinander abgestimmte) Fahren ermöglichen.

### THESEN



Um eine harmonisierte Kommunikation aller Verkehrsteilnehmer\*innen untereinander und mit der Infrastruktur zu ermöglichen, braucht es verbindliche Standards und eine Koordination auf der jeweiligen Bundeslandesebene. Gleichzeitig sind hohe Investitionen in die notwendige Infrastruktur auf der kommunalen Ebene notwendig.

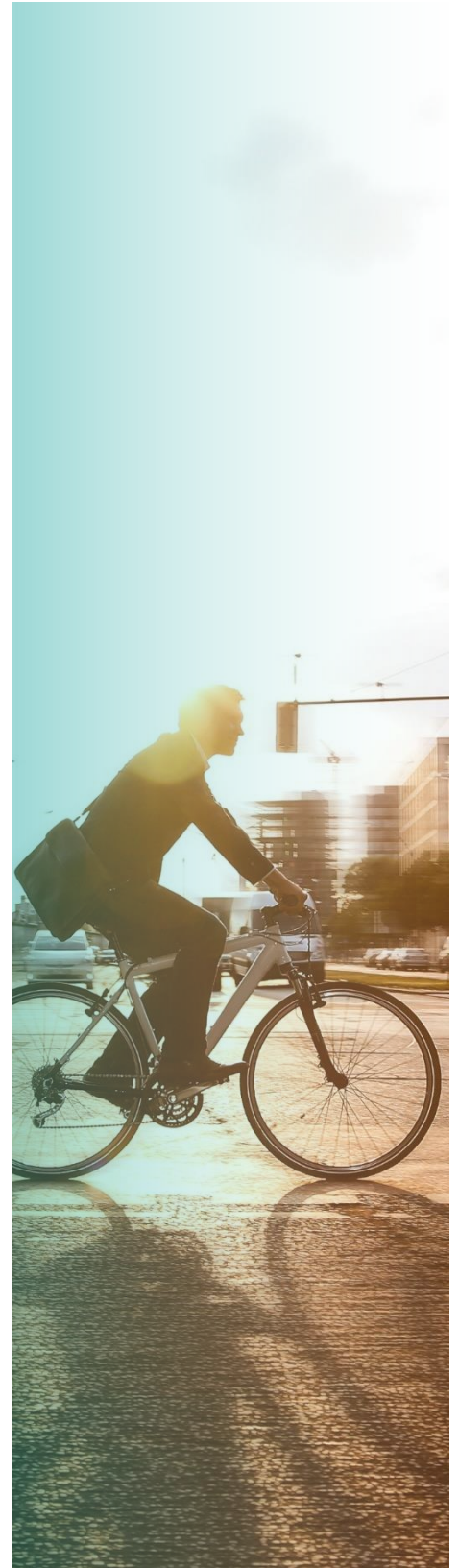
### ERFORDERNISSE & MAßNAHMEN



- **Verbindliche Standards** und eine bundesweite Vereinheitlichung des regulatorischen Rahmens für die Infrastruktur (Lichtsignalanlagen, dynamische Wegweiser und Verkehrsmanagementsysteme) sind notwendig. Dies liegt auch darin begründet, dass bei dem Aufbau kommunaler Lösungen die Gefahr von lokalen Einzellösungen besteht. Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) und die Bundesanstalt für Straßenwesen können eine Standardisierung in Abstimmung mit den Kommunen koordinierend unterstützen.

Hersteller von Lichtsignalanlagen sollen so in die Lage versetzt werden, **serienreife Produkte** zu entwickeln, die Kommunen wiederum **kostengünstig** erwerben können.

- Die **Digitalisierung der städtischen Verwaltung und Infrastruktur** ist eine Grundvoraussetzung für eine digitale Verkehrssteuerung. Der dafür notwendige Ausbau der Infrastruktur für Datenerhebung und -austausch sowie die Erneuerung der Verkehrsmanagementsysteme erfordert hohe finanzielle Investitionen durch die Kommunen. Hier sollte der **Bund** stärker finanziell unterstützen.
- Die Automobilindustrie wird die bestehende Standardisierung und 5G auf dem Gebiet **kooperativer intelligenter Verkehrssysteme** serienmäßig integrieren und damit zu einer zügigen Marktdurchdringung beitragen.
- **Mobilitätsgerechte Gestaltung der Lichtsignalanlagen:** Bei der Einbindung der Verkehrsteilnehmer\*innen sollen im Sinne der Umweltwirkungen die Detektion und **Einbindung des Fuß- und Radverkehrs** künftig berücksichtigt werden (ähnlich wie bei dem ÖPNV). Grüne Wellen werden dabei nach Möglichkeit und in Abstimmung mit der Steuerung anderer Verkehrsträger aufgrund ihrer positiven Umweltwirkungen weiterhin als Ziel verfolgt. Nutzerbezogene Anwendungen wie Ampelphasenassistenten werden weiter skaliert, um dies zu unterstützen.



# Was muss passieren, um die Ziele zu erreichen?

## AUTOMATISIERTES UND VERNETZTES FAHREN

### ZIELE



Das automatisierte und vernetzte Fahren soll die Sicherheit und Verkehrseffizienz im Straßenverkehr erhöhen und gleichzeitig Umweltbelastungen verringern. Das Ziel ist es, die rechtlichen und technischen Voraussetzungen in Deutschland für das automatisierte und vollautomatisierte Fahren zu schaffen (SAE Society of Automotive Engineers Norm Level 3,4 und 5) im Vorgriff auf die mittel- bis langfristig entstehenden harmonisierten Regulierungen in der Europäischen Union und der United Nations Economic Commission for Europe (UNECE).

### THESEN

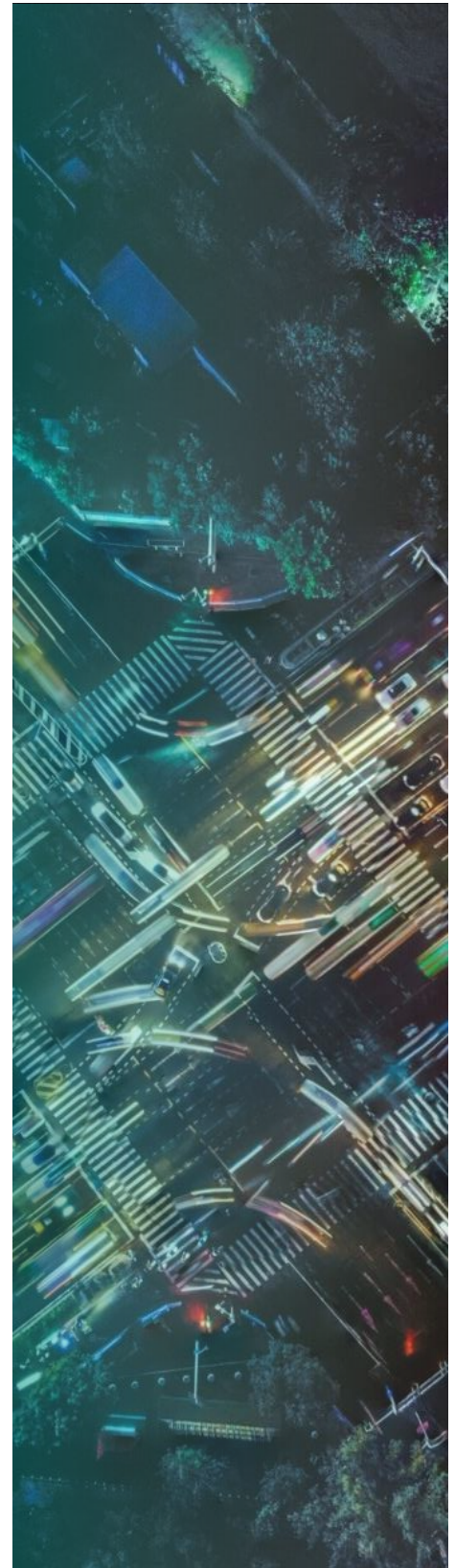


Fahrzeuge ohne menschliche Fahrer\*in können zu einer vollkommen neuen Mobilität führen. Neue Mobilitätsangebote wie automatisierte Shuttles werden bereits in vielen Testfeldern erprobt. Erst wenn ein wirklich fahrerloser Betrieb möglich sein wird, können diese Verkehrsangebote auch ein Geschäftsmodell entwickeln – z.B. als sinnvolle Ergänzung des klassischen ÖPNV (auch im suburbanen Raum). Automatisierte Individualfahrzeuge werden in verdichteten urbanen Räumen hocheffiziente ÖPNV-Systeme aber nicht ersetzen können, sondern eine sinnvolle Ergänzung des klassischen ÖPNV (auch im suburbanen Raum) darstellen. Denkbar ist dies zum Beispiel in Form von kleinen Shuttles, die flexiblen Zubringerverkehr leisten. Die technischen Module des automatisierten Fahrens können zudem erheblich zur Verkehrssicherheit beitragen. Eine übergeordnete Planung und Vorgaben für die Angebote sind notwendig, damit autonome Fahrzeuge in Zukunft nicht mehr Verkehr erzeugen als heute.

### ERFORDERNISSE & MAßNAHMEN



- Städte, Industrie und Mobilitätsanbieter werden gemeinsam die technischen und konzeptionellen **Anforderungen definieren**: Die Anwendungen für das autonome Fahren sollen zu einer insgesamt effizienten nachhaltigen und barrierefreien Mobilität beitragen und durch den regulativen Rahmen abgebildet werden.
- Städte, Industrie und Mobilitätsdienstleister müssen gemeinsam die erforderlichen **Anpassungen an die Verkehrsinfrastruktur** identifizieren, zum Beispiel bei den Lichtsignalanlagen und der Verkehrssteuerung. Hierbei sind nicht-motorisierte Verkehre einzubeziehen. Der Bund sollte die Kommunen bei der Aufrüstung der Infrastruktur unterstützen (vgl. strategische Verkehrslenkung). Zudem sollten Bund und Länder bei der Einrichtung von Verkehrsmanagement-Systemen unterstützen.
- Der Bund muss jetzt in einem ersten Schritt einen **rechtlichen Rahmen** für den Einsatz autonomer Systeme in spezifischen Anwendungsfällen (fester Kurs, z. B. als Zubringer zu einer Schnellbahnhaltestelle, innerhalb einer spezifischen Infrastruktur) schaffen. Dafür ist auch die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) bereits heute notwendig. Hier gilt es, eine harmonisierte städteübergreifende Regelung zu finden.



## AUTOMATISIERTES UND VERNETZTES FAHREN

- Eine Harmonisierung der nationalen Regelungen mit den internationalen Anforderungen der UNECE für automatisiertes und vollautomatisiertes Fahren Level 3,4 und 5 muss sichergestellt werden. Dazu muss die nationale Regelung wirkungsorientiert und technologieneutral unter weitgehender Vermeidung von Designvorschriften gestaltet werden (z.B. in enger Anlehnung an die die „Guidelines on the exemption procedure for the EU approval of automated vehicles“ der EU-Kommission). Dies gilt insbesondere für den nationalen Gesetzesentwurf für Level 4, welcher als Referenz für internationale Standards gelten könnte. Diese Chance muss im Sinne der Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland genutzt werden.
- Für **verkehrsrelevante Daten** werden anbieterübergreifende, standardisierte Zugangspunkte benötigt.
- Die Basis hierfür bildet die IVS Richtlinie der EU zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr. Dafür müssen digitale Anordnungs- und Übermittlungsprozesse in den Behörden etabliert und kommunale bzw. städtische (Verkehrs-) Daten-Plattformen angebunden werden. Für die Einbindung Dritter müssen effiziente Daten-Kommunikationswege und benötigte Datenvolumen definiert werden.
- Durch abgesicherte, eigene Daten-Backends (Digital Twins) sollten die Daten der Mobilitätsdienstleister zur Verfügung gestellt werden.
- **Assistenzsysteme** werden zukünftig eingesetzt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und um die Fahrzeugeffizienz sowie den Verkehrsfluss zu steigern. Außerdem können Assistenzsysteme die Einhaltung der Verkehrsregeln unterstützen (z. B. Verkehrszeichenerkennung).
- Die Industrie wird im Dialog mit den Städten die neuen **fahrzeugseitigen technischen Möglichkeiten** digitaler Kommunikation für Sicherheit und Verkehrseffizienz nutzen und weiterentwickeln. Anwendungsfälle können zum Beispiel die Warnung vor Sondereinsatzfahrzeugen oder automatisches Parkraummanagement sein.

Für die **Einführung** sind Maßnahmen für ein Nebeneinander von automatisierten und nicht-automatisierten Fahrzeugen notwendig. Hier ist ein Dialog zwischen Städten, Industrie und Bund notwendig, sowohl für die Anforderungen an den rechtlichen und regulatorischen Rahmen als auch für eine allgemeine Akzeptanz.

# Was muss passieren, um die Ziele zu erreichen?

## URBANE LOGISTIK

### ZIELE



Im Jahr 2030 finden die urbanen Wirtschaftsverkehre zunehmend lokal emissionsfrei, sicher und lärmreduziert statt. Die Bedürfnisse von Unternehmen, Bürger\*innen und Infrastruktur werden durch intelligente Planung und Steuerung in Einklang gebracht.

### THESEN



Das Aufkommen an E-Commerce und damit einhergehende Paketlieferungen werden auch in Zukunft weiter zunehmen. Dies wird zu stärkeren Engpässen im Verkehrssystem und im knappen öffentlichen Raum führen und erhöht für alle Beteiligten den Handlungsdruck. Privatwirtschaftliche Akteure stehen in intensivem Wettbewerb und Kommunen müssen stärker planerisch und steuernd eingreifen.

### ERFORDERNISSE & MAßNAHMEN

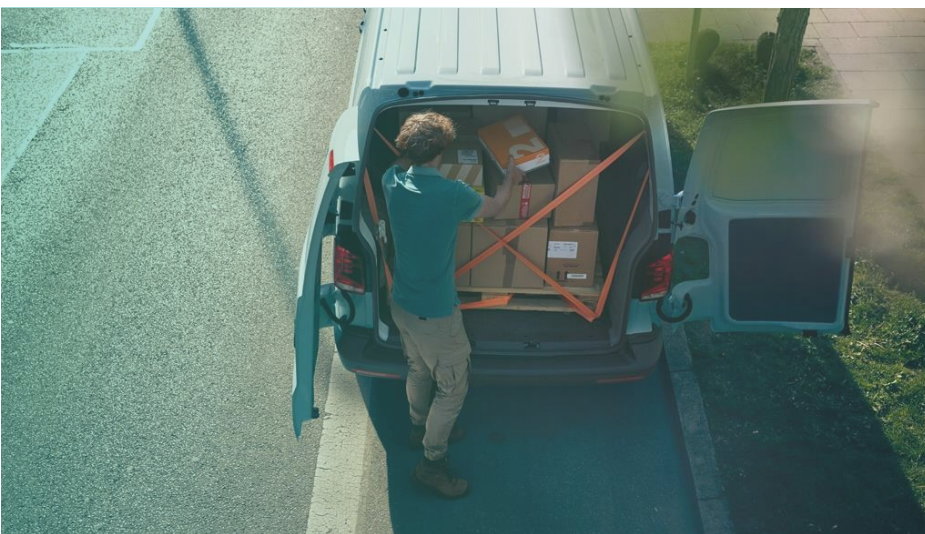


- Städte werden das Thema Wirtschaftsverkehr stärker steuern

und eine **Zuständigkeit in der Verwaltung** integrieren (z. B. „Wirtschaftsverkehrsverantwortlichen“). Der Wirtschaftsverkehr muss sichtbar in der Verkehrs- und Stadtplanung Berücksichtigung finden. So sind verbindliche rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen unabdingbar.

- Eine Lösung stellen **Lieferzonen** für den Wirtschaftsverkehr dar. Diese sollen für definierte Zeiten für den Wirtschaftsverkehr freigehalten werden, ggf. digital reservierbar sein und dementsprechend überwacht werden. Eine Nutzung der Flächen für andere Zwecke, wie bspw. ambulante Pflegedienste, sollte zu bestimmten Tageszeiten möglich sein.
- Bei der Einführung von Maßnahmen müssen **Bürgerdialoge** für die **Sensibilisierung** und Akzeptanz durchgeführt werden (z. B. Onlineshopping und die Auswirkungen auf Stadt, Verkehr und Gesellschaft). Dies ist eine Gemeinschaftsaufgabe für die beteiligten Stakeholder (Stadt und Industrie).

- Bund, Länder und Kommunen müssen gemeinsam mit Transportunternehmen, Logistikdienstleistern und -betreibern sowie Fahrzeugherstellern an verbindlichen **Rahmenbedingungen** arbeiten. So sind Maßnahmen wie die Lieferzonen bei einer Novellierung der **StVO** ausdrücklich zu berücksichtigen. Auch muss es Rahmenbedingungen für die Entwicklung nachhaltiger **Geschäftsmodelle** geben.
- Es ist zu prüfen, ob Teile des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs über die Schiene abgewickelt werden können, soweit keine Nutzungskonkurrenz mit dem ÖPNV besteht.
- Für die Stärkung lokal **emissionsfreier Antriebe im Wirtschaftsverkehr** sollten elektrifizierte Fahrzeuge für Lieferzonen und Sperrgebiete bevorrechtigt werden. Zudem bedarf es gerade in diesem kostensensiblen Segment Rahmenbedingungen, die sich positiv auf die Nutzung elektrifizierter Nutzfahrzeuge auswirken. Eine simple Maßnahme hierfür ist die Ausweitung der Führerscheilverordnung auf die Nutzung elektrischer Fahrzeuge zur Personenbeförderung bis 4,25 Tonnen mit Führerscheinklasse B (gilt bisher nur für Fahrzeuge zur Güterbeförderung). Die im Konjunkturprogramm der Bundesregierung angekündigten Fahrzeugförderprogramme werden ebenfalls einen Beitrag leisten.



# Was muss passieren, um die Ziele zu erreichen?

## BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

### ZIELE



Pendler\*innen, die derzeit meist allein mit dem Pkw zur Arbeit fahren, werden für einen Wechsel auf nachhaltige Alternativen begeistert. Das Ziel ist es, Arbeitgeber und -nehmer\*innen davon zu überzeugen, diese Alternativen zu nutzen und zu fördern. Mittelfristig soll so der Rahmen für nachhaltige betriebliche Mobilität für eine Mehrheit der Pendler\*innen geschaffen werden.

### THESEN



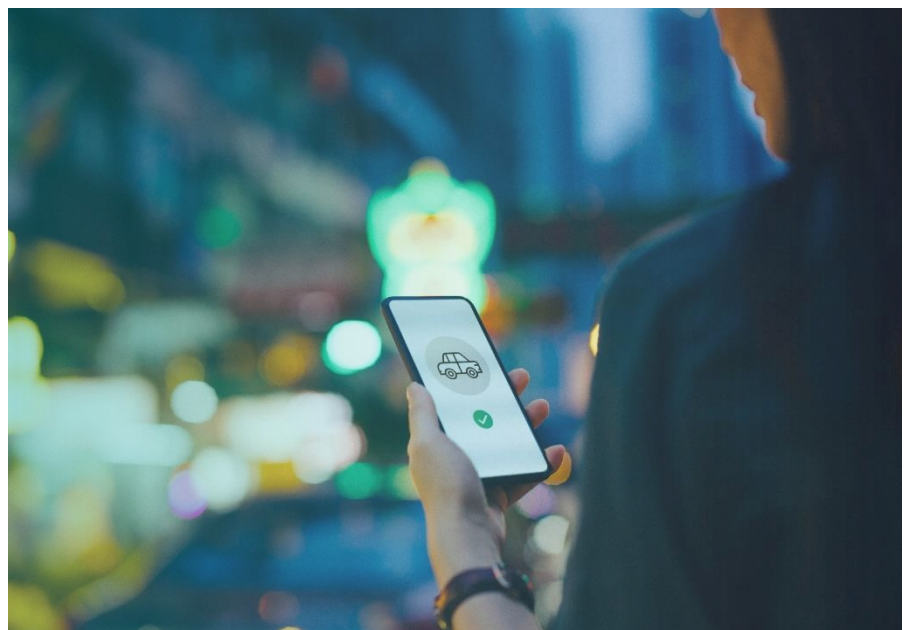
Der tägliche Berufs-Pendlerverkehr macht einen großen Teil des gesamten Verkehrsaufkommens in Städten aus. Noch gibt es zu wenig attraktive Alternativen zur Nutzung des eigenen Pkw. Das Mobilitätsangebot der Alternativen muss komfortabler und flexibler auf die Bedürfnisse der Pendler\*innen zugeschnitten werden. Auch Unternehmen können einen Beitrag leisten – von betrieblichem Parkraummanagement bis zur Förderung des Radverkehrs sowie von (unternehmensübergreifenden) Fahrgemeinschaften.

### ERFORDERNISSE & MAßNAHMEN



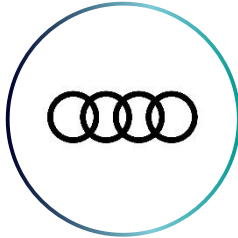
- Arbeitgeber können **Anreize** schaffen, dass Mitarbeiter Shuttle-Busse und Fahrgemeinschaften nutzen. Beispiele dafür sind die Bewirtschaftung oder Privilegierung von Parkplätzen am Arbeitsplatz. Wer es seinen Mitarbeitern ermöglicht, mit dem Shuttle direkt auf das Werksgelände zu fahren und so lange Fußwege zu vermeiden, steigert seine Attraktivität als Arbeitgeber.

- Car-, Scooter- und Bikesharing sowie Ride-Pooling sollten in den Betrieben gefördert werden, etwa im Rahmen eines **Mobilitätsbudgets**. Das Prinzip von Mobilitätsbudgets könnte auch die konventionelle Stellplatzverpflichtung bei Neubau oder wesentlichen Umbauten ersetzen. Parkmöglichkeiten beim Arbeitgeber sollten alternative Angebote ebenfalls unterstützen. Das motiviert Arbeitgeber und -nehmer\*innen, auf geteilte und nachhaltige Mobilitätskonzepte zu setzen.
- Für die Einrichtung **unternehmensübergreifender Shuttle-Angebote** braucht es Rechtsgrundlagen und Zuständigkeitsregelungen. Dies gilt insbesondere für das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die StVO auf Bundesebene.
- Es braucht neue Formen der verbindlichen regionalen Zusammenarbeit, um beim Thema Pendlerverkehr (gilt für Beruf und Freizeit) gemeinsame Lösungen zu entwickeln und umzusetzen. Konkrete Förderprogramme auf Bundesebene sollten den **Aufbau regionaler firmenübergreifender Konsortien** aus privatem und öffentlichem Sektor inkl. notwendiger Organisationsstrukturen unterstützen.
- Es ist notwendig, ÖPNV, MIV sowie Rad- und Fußverkehr **intelligent zu verknüpfen** und Umsteigeplätze für Bike and Ride (B+R), Park and Ride (P+R) sowie Parken und Mitfahren (P+M) außerhalb der Ballungszentren einzurichten. Außerdem tragen attraktive Radschnellverbindungen (z. B. zur Nutzung mit Pedelecs) dazu bei, den Verkehr klimaneutraler zu gestalten. Hier müssen Kommunen und interkommunale Zusammenschlüsse den Rahmen schaffen.





# Teilnehmer der Plattform



# Impressum

## Plattform Urbane Mobilität

c/o Verband der Automobilindustrie  
e.V. (VDA)

Dr. Michael Niedenthal

[info@plattform-urbane-mobilitaet.de](mailto:info@plattform-urbane-mobilitaet.de)

Unterstützung durch  
Ernst & Young GmbH

Bildernachweis: Nutzungsrechte für  
alle Bilder liegen bei EY  
Ausnahme S. 15: Volkswagen  
Nutzfahrzeuge



Unterstützt durch

