

Zukunftsfähige Verkehrswende durch multi- und intermodale Mobilitätsangebote

Positionspapier des Fachforums Mobilität



Einleitung

Die individuelle Mobilitätsfreiheit von Personen und eine zuverlässige Logistik von Produkten und Waren sind Grundvoraussetzungen einer funktionierenden Marktwirtschaft und des guten Zusammenlebens. Gleichzeitig ist der Verkehrssektor einer der größten Verursacher von Treibhausgasen – in Deutschland sowie weltweit. Eine massive Reduktion der Emissionen im Verkehrssektor muss umgesetzt werden, um die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens zu erreichen. Dazu bedarf es eines umfassenden Umdenkens – Deutschland steht hier in der Verantwortung.

Die gute Nachricht ist: die dafür notwendigen Technologien, sowohl beim Antrieb als auch in den Strukturen und Angebotsmodellen, sind entwickelt und können eingesetzt werden. Probleme bereiten die Finanzierung, unterschiedliche gesetzliche Zuständigkeiten zwischen einzelnen Verkehrsträgern und auch die Übergangszeit, in der eigentlich überholte Technologien, wie z.B. der Verbrennungsmotor, weiterhin eingesetzt werden müssen, sofern man nicht erhebliche Einschränkungen der Mobilität in Kauf nehmen will.

Die notwendigen Veränderungen treffen allerdings in der Umsetzung auf Skepsis, teilweise auch auf Ablehnung in der Bevölkerung und den Verwaltungen als auch auf eine unzureichende Umsetzungskompetenz sowie -fähigkeit der befassten und verantwortlichen Regierungsstellen und Verwaltungen. Dies gilt nicht nur für die sogenannte Hardware, wie Ladesäulen oder grüne Wasserstoff-Produktion, sondern auch für Strukturen der digitalen Technologien und geeignete Rahmenbedingungen zur Schaffung von funktionierenden Märkten sowie Lösungen zur Verkehrsvermeidung und -bündelung.

Ziel ist eine für die gesamte Zivilgesellschaft sozial und ökologisch gerechte Verkehrswende. Die Komplexität sowie das notwendige Zusammenspiel von mehreren Branchen und Entscheidungsebenen stellen dabei hohe Anforderungen an die Governance der Umstellungsprozesse. Umdenken bedeutet aber nicht nur ein Technologiewandel hin zu klimafreundlichen Antriebstechnologien, sondern auch ein Umstieg auf die sozial- und klimagerechten Verkehrsmittel des Umweltverbundes¹.



¹ Umweltverbund bezeichnet die Gruppe der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel: nicht motorisierte Verkehre, den ÖPNV sowie Carsharing und Mitfahrzentralen.

Zielbild

Mit einem auf die unterschiedlichen Anforderungen angepassten multi- und intermodalen Mobilitätsangebot können die drei wichtigen Ziele **Klimaschutz, Kosteneffizienz und Komfortsteigerung** erreicht werden.

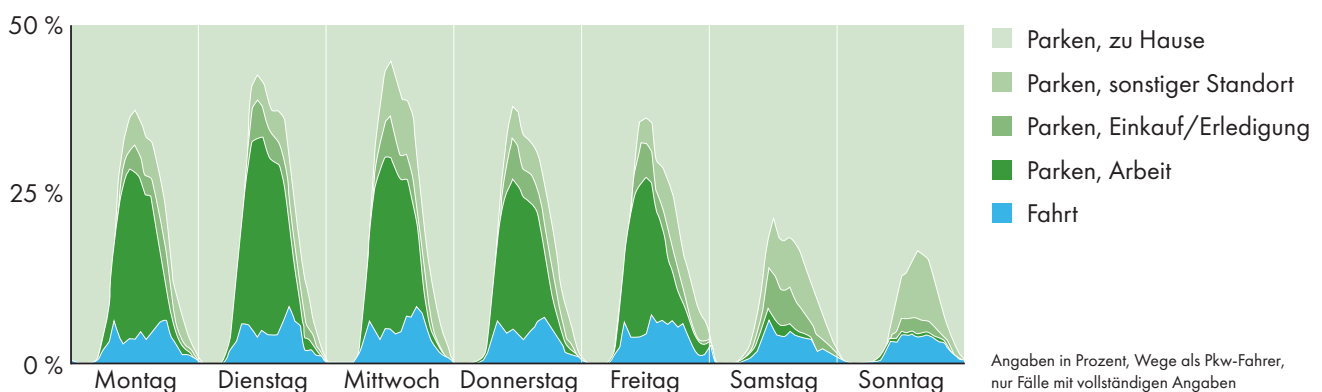
Potenziale der Verkehrswende

- Ökologische, ökonomische und komfortable Gestaltung der Mobilität von Personen und Waren durch Einsatz moderner Technologien
- Zurückgewinnung von Nutzfläche im öffentlichen Raum für die gesamte Zivilgesellschaft – mit einer Verlagerung, weg vom individuellen Auto, wird die Aufenthaltsqualität in den Städten sehr deutlich gesteigert und in hohem Maße werden die heute von vor allem ruhenden (parkenden) Autos belegten Flächen frei werden. Dies wird deutlich zu einer höheren Attraktivität und zu einer Belebung der Innenstädte durch autoreduzierte oder autofreie Zonen führen.
- Renaturierung bzw. Nutzung von heute versiegelten Flächen für soziale Zwecke (z.B. Parkplätze)
- Deutliche Senkung der Kosten pro Personenkilometer – so findet eine Verbesserung der Mobilität auch für heute benachteiligte Personengruppen, wie z.B. Menschen mit geringem Einkommen statt
- Verbesserung der Luftqualität durch gesenkten Emissionsausstoß
- Reduzierung des Gesamtenergieverbrauchs und Erhöhung der Resilienz durch dezentrale, eigene Energieproduktion
- Deutliche Komfortsteigerung durch mehr Bewegungsräume und Verfügbarkeit von Angeboten während des Transportvorganges

Voraussetzungen für die Verkehrswende

- Die Verkehrswende kann nur durch eine Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen gelingen – ‘Push-Maßnahmen’ bewegen die Menschen weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV), ‘Pull-Maßnahmen’ ziehen sie hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
- Ausbau und Vernetzung aller ÖV-Angebote, inklusive ÖPNV-Vorrang an Kreuzungen, Schaffung von Busspuren, Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur, mit dem Ziel der Formulierung und Umsetzung eines integrierten Mobilitätsansatzes
- Schaffung einer Mobilitätsplattform mit einer marktwirtschaftlich organisierten Datenverantwortung und -nutzung
- Deutliche und beschleunigte Qualitätssteigerung der IT-Infrastruktur mit einem flächendeckenden 5G Netz
- Umfassende Umsetzung des Einsatzes autonomer Fahrzeuge in der Personenbeförderung durch die passenden regulatorischen Rahmenbedingungen und ein innovationsoffenes Klima in den Kommunen und Städten

Anteil Pkw aus Privathaushalten nach Standort im Wochenverlauf



Handlungsempfehlungen

Infrastruktur für eine zukunftsgerechte Verkehrswende ausbauen

- Erweiterung des Mobilitätsangebotes mit den Möglichkeiten eines auf den konkreten Beförderungswunsch angepassten Angebotes mit On-Demand-Transportation, Car-Sharing, Ride-Pooling, autonom-fahrenden Fahrzeugen
- Innerstädtisches Angebot für einen den Anforderungen (Qualität der Fahrradstraßen, nachfragegerechtes Radwegenetz) entsprechenden Rad- und einem attraktiven (z. B. Regenschutz, Aufenthaltsplätze) Fußgängerverkehr
- Erweiterung des Deutschlandtickets auf alle Verkehrsträger

Dazu konkret:

- Marktwirtschaftliches Konzept zur Nutzung aller Mobilitätsdaten unter Berücksichtigung der DSGVO-Konformität sowie der Achtung unterschiedlicher Verkehrsformen
- Bundesweiter Schienennetzausbau, Reaktivierung von stillgelegten Strecken und Schieneninfrastruktur wie z.B. Haltestellen/Bahnhöfen, mit dem Ziel, die Fahrgastzahlen entsprechend den Beschlüssen der Verkehrsbranche bis 2030 zu verdoppeln – hierzu zählt ergänzend jedoch auch die Umwidmung von stillgelegten Bahnstrecken für andere Mobilitätsformen
- On-Demand-Services mit unterschiedlichen Verkehrsträgern sowohl eigen- als auch gemeinwirtschaftlich sowie kundenfreundlich umsetzen
- Managementkonzepte zur Lösung der tiefgreifenden Probleme mit dem Schienenfernverkehr entwickeln und umsetzen – dabei wirksames Projektmanagement (Controlling) etablieren
- Attraktive Taktung bzw. Einführung eines deutschlandweiten ÖV-Zugangsversprechens, wie z.B. „Jede:r Bürger:in hat innerhalb eines Zeitkorridors von 10 Minuten Zugang zum ÖPNV“
- Attraktive Innenstadtkonzepte mit Berücksichtigung von Rad- und Fußgängerverkehr flächendeckend umsetzen
- Bereitstellung von Flächen für neue Mobilitätsformen, wie beispielsweise Betriebshöfe
- Schaffung von Knotenpunkten im öffentlichen Raum, an denen Fahrgäste zu anderen Mobilitätsformen wechseln können

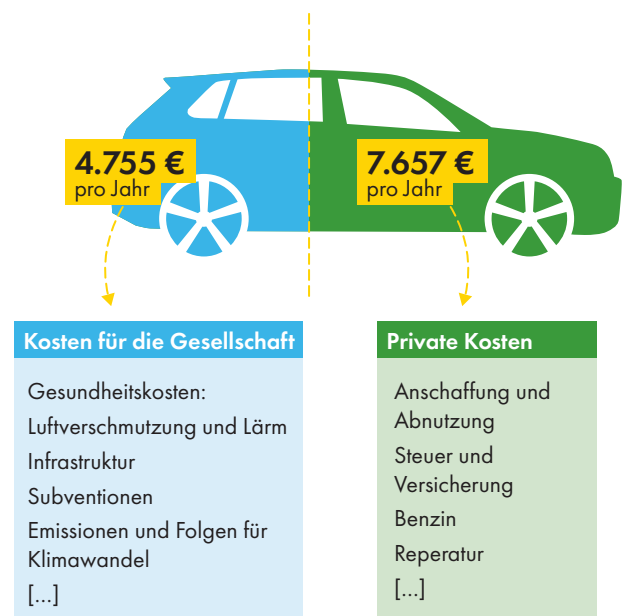
Kooperationen und Zusammenarbeit von Mobilitätsanbieter:innen stärken

- Mobilitätsplattformen und Sharing-Services fördern und Mobility-as-a-Service-Ansatz (MaaS) inkludieren
- Partnerschaften zwischen privaten und ÖV-Anbieter:innen auf Augenhöhe ermöglichen

Politische, organisatorische und finanzielle Rahmenbedingungen investitionsfreundlich anpassen

- Langfristige, effiziente und verlässliche Finanzierung sicherstellen – Finanzmittel, die man mit dem Abbau klimaschädlicher Subventionen im Verkehr oder durch die Internalisierung externer Kosten einnimmt, können hier z. B. in einen Fond fließen, aus dem der Ausbau des Umweltverbundes finanziert wird
- PKW-Privilegien wie z.B. Subventionen, Dienstwagenprivileg und steuerliche Vorteile abbauen und Alternativen schaffen z. B. in Form von Job-Rädern, steuerlichen Vorteilen für Arbeitgeber:innen bei Förderung der nachhaltigen betrieblichen Mobilität
- Einführung des Konzeptes „Mobilitätsbudgets“² und entsprechende steuerliche Incentivierung anstatt lediglich eines einzelnen PKWs
- Transparenz herstellen mit den wichtigen Fakten der Mobilität, nicht nur mit Blick auf die ökologischen (Klima) sondern auch auf die sozialen Kosten – so werden die Umwelt- und Gesundheitskosten pro Automobil mit rund 5000 € im Jahr abgeschätzt³
- Neubewertung und Aktualisierung des Bundesverkehrswegeplans und im Zuge dessen Erhöhung veranschlagter Investitionsmittel im Bundesverkehrswegeplan sowie zielgerichtete Verteilung auf die unterschiedlichen Verkehrsträger – der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde 2016 beschlossen und ist damit nicht am aktuellen Forschungsstand orientiert, auch mangelt es hier an einer intermodalen Perspektive
- Autonomes Fahren – auch in der schienengebundenen Mobilität – durch praxisnahe Anforderungen an Flottenbetreiber sowie durch Offenheit für Technologien und Innovation voranbringen, auch, um dem erheblichen Fachkräftemangel (z.B. Busfahrer:innen, Lokführer:innen, LKW-Fahrer:innen) entgegenwirken zu können
- Überregionale Kopplung der Verkehrsträger fördern und Grenzen von Bund/Ländern/Kommunen durch einheitliche Standards und Strukturen überwinden
- Zulassungsprozess von autonomen Shuttles in Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit von Betreiberkonzepten praxisnah ausgestalten

So viel kostet ein Auto wirklich



Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an monitor; Studie Ecological Economics (2022): „The lifetime cost of a driving car“. Durchschnittsberechnung für 50 Jahre PKW-Nutzung am Beispiel eines VW Golf 1.0 TSI

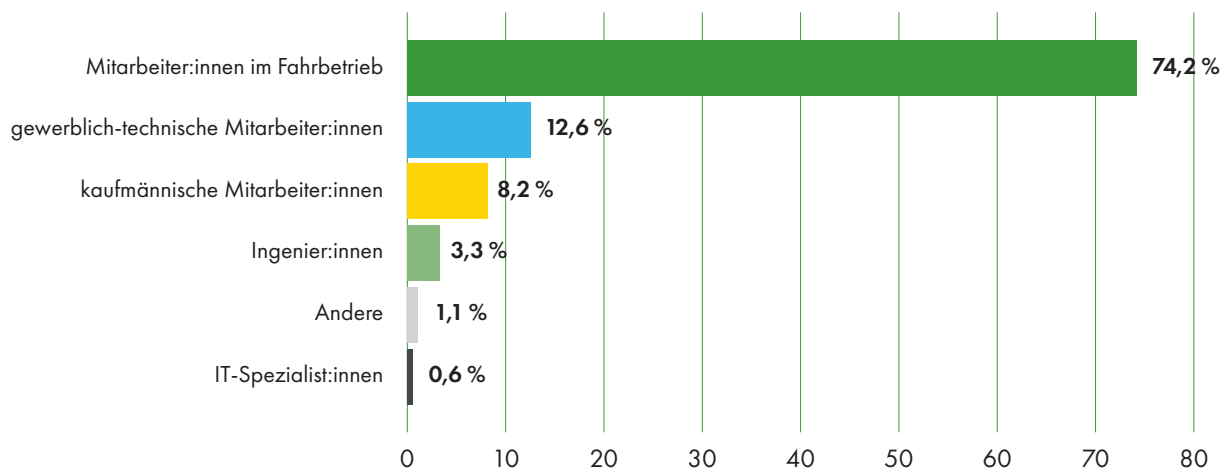
² Das Mobilitätsbudget ist ein Angebot von Arbeitgeber:innen für Mitarbeitende in Unternehmen, welches ihnen ermöglicht, dienstliche/private Reisen statt mit einem persönlichen Firmenwagen mit alternativen Verkehrsmitteln abzudecken.

³ <https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-01/soziale-kosten-strassenverkehr-auto-studie>

- Ordnungspolitischen Rahmen anpassen, um Städten und Kommunen mehr Handlungsspielraum bei der Gestaltung der lokalen Verkehrswende zu geben
- Klare Abgrenzung zwischen staatlicher Aufgabenträgerschaft und unternehmerischem Handeln der Verkehrsunternehmen
- Klare Verantwortlichkeiten nicht nur für ÖPNV-Betrieb, sondern auch für das große Ganze: Ticketing, Haltestellenausstattung, Datenaustausch
- Einheitliche Förderstruktur für Projekte, auch länderübergreifend und gut überlegte Bündelung von Aufgabenträgerverantwortung auf einer Ebene, z.B. bei den Ländern, für ÖPNV „aus einem Guss“
- Transparenz bei Finanzierung des ÖPNVs für maximal mögliche Effizienz aller Geldflüsse ins System

VDV-Umfrage „Personalbedarf in der Verkehrsbranche 2023“

Prognose: In welchem Bereich werden Sie die meisten Abgänge bis 2023 verzeichnen?



Quelle: VDV | Repräsentative Umfrage „Personalbedarf in der Verkehrsbranche“ 2023 | <https://www.vdv.de/personal-und-fachkraeftebedarf-im-oePNV.aspx>

Attraktivität der Mobilitätsangebote steigern

- Kundenfreundliche Nutzung, Bedienung, Buchung des ÖV ermöglichen – ‘Quick & Easy’
- Lösungen bei Sharingkonzepten für unterschiedliche Gesellschaftsgruppen anpassen wie z. B. für Familien mit Kindern: E-Scooter sind nur zur Einzelnutzung vorgesehen, keine Kindersitze sowie Taschenaufbewahrung für Einkäufe bei Bikesharing etc.
- Wahlmöglichkeiten für Nutzer:innen offenlassen: verschiedene Komfort- und zeitliche Angebote zulassen (z.B. alternativ zum ÖV das On-Demand Auto nutzen im ländlichen Raum)
- Sicherheit im ÖV verstärken z.B. durch Lichtquellen an Haltestellen, mehr Awareness-Schulungen in Betrieben, Awareness-Telefonnummer im ÖV, Sicherheitsdienst in der Nacht erhöhen bzw. digitale Lösungen finden z.B. durch zentrale Videoüberwachung im ÖV
- Sicherheit in smarten Mobilitätsangeboten steigern anhand von Cyber-Security
- Barrierefreiheit an Mobilitätsstationen sicherstellen

Wettbewerb und tragfähige Geschäftsmodelle umsetzen

- Innovationswettbewerb (für andere Mobilitätsanbieter:innen) zu fairen Konditionen mit vorgegebenen Rahmenbedingungen für Nachhaltigkeit
- Innovationswettbewerb auch im ÖV schaffen
- Investitionssicherheit mit tragfähigen Geschäftsmodellen zur Anregung und Förderung von Innovationen: Transparenz und Berechenbarkeit von Anschub- sowie dauerhaften Finanzierungen für zukunftsfähige Technologien wie bspw. das autonome Fahren
- Weiterentwicklung der aktuellen Strukturen mit Blick auf Finanzierung und Kostenübernahme sowie der gesetzlichen Zuständigkeiten der unterschiedlichen Ebenen Bund, Land, Kommune im Zusammenwirken und mit klaren Verantwortlichkeiten – dabei müssen die Anforderungen an die individuelle Mobilität des einzelnen unabhängig vom Ort, also urbane, suburbane oder ländlicher Raum, Berücksichtigung finden
- Unterschiedliche gesetzliche Zuständigkeiten aufbrechen durch Schaffung von integrierten Zuständigkeiten auf der Ebene der Landkreise für Bus und Schienenpersonennahverkehr (SPNV); hier sollten auch Door-2-Door-Lösungen mitgedacht werden
- Faire Arbeitsbedingungen in der Mobilitätsbranche schaffen, insbesondere bei Mitarbeiter:innen im Fahrbetrieb

Positive Kommunikationsmaßnahmen in Richtung Zivilgesellschaft verstärken

- Zivilgesellschaft in Planungen einbinden
- Bürger:innendialoge fördern, um Wissen vermitteln, frühzeitig auf Bedenken eingehen und somit Toleranz für Innovation schaffen zu können
- Anreize für einen Umstieg schaffen (finanzielle Anreize als auch die oben genannten Attraktivitätssteigerungen)
- Proaktives politisches Leadership in der Kommunikation

Impressum

Grüner Wirtschaftsdialog e.V.
Dorotheenstr. 3, 10117 Berlin
+49 30 2868 3434 | info@g-wd.de
www.gruener-wirtschaftsdialog.de
V.i.S.d.P.: Thomas Gambke



DAS FACHFORUM MOBILITÄT

Dieses Positionspapier ist in engem Austausch mit dem Fachforum Mobilität des GWD und den darin vertretenen Unternehmen entstanden. Die Anliegen und Perspektiven der Unternehmen sind in das Papier eingeflossen, es spiegelt aber nicht notwendigerweise in jedem Punkt deren Position wider und erhebt nicht den Anspruch, einen Konsens für das Fachforum zu formulieren.

In verschiedenen Diskussionsformaten widmet sich der GWD den interdisziplinär ausgeprägten Herausforderungen der Verkehrswende. Im Fokus stehen die Potenziale neuer Technologien wie Autonomes Fahren und zukunftsfähige Antriebslösungen, intermodale Mobilitätskonzepte sowie der Aspekt der sozialen Teilhabe.



GRÜNER
WIRTSCHAFTS
DIALOG

Der Grüne Wirtschaftsdialog e.V. (GWD), 2018 gegründet, ist ein parteiunabhängiger Zusammenschluss von Unternehmen und Personen, die gegenseitiges Verständnis und offene Kommunikation zwischen Unternehmen und der Politik im Allgemeinen sowie politischen Entscheidungsträger:innen von Bündnis 90/Die Grünen im Besonderen fördern wollen. Gemeinsames Anliegen ist es, die wirtschaftliche und gesellschaftliche Transformation zu einer ökologisch-sozialen Marktwirtschaft mitzugestalten – zur Sicherung Deutschlands als zukunftsfähigem Wirtschaftsstandort. Hierfür bietet der GWD eine Dialogplattform und versteht sich dabei als Brückenbauer zwischen Politik und Unternehmen.