

Position

Mobilität in lebenswerten Städten

Beiträge und Empfehlungen der Automobilindustrie



Berlin, 28. Juni 2021

Mobilität in lebenswerten Städten

Die Gewährleistung hoher Lebensqualität in der Stadt und auf dem Land ist gemeinsames gesellschaftliches Ziel. Lebenswerte und nachhaltige Städte sind perspektivisch klimaneutral und ressourcenschonend, weisen eine hohe Luftqualität auf, stellen eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sicher und ermöglichen Bürgern wie Wirtschaft bedürfnisorientierte, effiziente, bezahlbare und sichere Mobilitäts- und Logistikprozesse.

Die Automobilindustrie unterstützt dieses Zielbild. Die Umsetzung von Maßnahmen, die nachweisbar auf diese Ziele einzahlen, ist essenziell, um für die Menschen bestmögliche, nachhaltige Mobilität zu gewährleisten.

Um die Bedürfnisse aller erfüllen zu können, wird dabei auch zukünftig die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs eine wichtige Rolle für die urbane Mobilität spielen. Gerade auch in den Stadt-Umland-Beziehungen stellt das eigene Auto oft die einzige Mobilitätsoption für viele Menschen dar. Dies gilt es in der weiteren Diskussion zu beachten. Gleichwohl wird sich die heutige Autonutzung ändern, sie wird künftig in optimierter und effizienterer Form stattfinden: Elektrifizierung, autonomes Fahren, Sharing und Pooling.

Zentral aus Sicht der Automobilindustrie ist, dass alle Maßnahmen zur Gestaltung der urbanen Mobilität in ein Gesamtkonzept eingebettet sind und auf dem Dialog aller Beteiligten aufbauen. Generell sollten mögliche Maßnahmen unter Berücksichtigung eventueller Auswirkungen auf die individuelle Mobilität, den Wirtschafts-/Lieferverkehr sowie negative Seiteneffekte sorgfältig evaluiert und gegebenenfalls auch entsprechend angepasst werden. Ziel sollte es sein, die verschiedenen Verkehrsträger dabei gemeinsam zu betrachten und sinnvoll und intelligent miteinander zu verknüpfen. Dabei gilt es, Konzepte zu entwickeln, die auf die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort abgestimmt sind. So sind die Bedingungen in kleineren und mittleren Städten oft andere als in Großstädten.

Die Automobilindustrie treibt den Wandel in Richtung nachhaltiger Mobilität voran. Mit innovativen Technologien und Angebotsinnovationen leistet sie ihren Beitrag zur Entwicklung lebenswerter Städte. So erlaubt Elektromobilität bereits jetzt einen lokal emissionsfreien und leiseren Einsatz von Fahrzeugen. Elektromobilität trägt dazu bei, die Luftqualitäts- und Klimaschutzziele zu erreichen und Verkehrslärm zu reduzieren. Die voranschreitende Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur - wie zum Beispiel eine Kommunikation zwischen Fahrzeug und Ampel - kann Verkehr effizienter, flüssiger und noch sicherer machen. Automatisiertes Parken („Automated Valet Parking“) kann dazu beitragen, den Bedarf an Parkraum zu reduzieren, weil der Platz effizienter genutzt werden kann. Mit Ansätzen wie „Community-based Parking“ sammeln Fahrzeuge selbst Daten über freie Stellplätze und informieren sich gegenseitig darüber. Hierdurch kann der Parksuchverkehr deutlich reduziert werden. Mobilitätsangebote wie Carsharing und Ridepooling helfen, die Mobilität der Menschen zu verbessern, indem sie die heute noch bestehende Angebotslücke zwischen öffentlichem Verkehr und privatem Pkw-Besitz schließen. Damit bedienen sie die Mobilitätsbedürfnisse all derer, die nur ab und zu ein Auto benötigen. Zudem können künftig autonome Transportsysteme („People Mover“) bestehende ÖPNV-Technologien als kostengünstige Mobilitätslösung ergänzen.

Alle diese Innovationen sind Bausteine für die Gestaltung nachhaltiger Mobilität in der Stadt der Zukunft und zählen so auf die oben genannten Ziele ein.

Damit Innovationen ihre Wirkung vollständig entfalten können, muss aber auch die Politik ihren Beitrag leisten und die Rahmenbedingungen entsprechend setzen.

- **Elektromobilität:** Der schnelle Markthochlauf der Elektromobilität erfordert im gesamten Stadtraum den Aufbau einer ausreichenden und leistungsfähigen Ladeinfrastruktur. Dies gilt sowohl für den privaten als auch den öffentlichen Raum. Um Laden genauso schnell und komfortabel zu machen wie Tanken, muss auch der Aufbau von Schnellladesäulen (HPC) zügig vorangetrieben werden. Die Nutzervorteile, die das Elektromobilitätsgesetz ermöglicht, können den Markthochlauf ebenfalls unterstützen.
- **Sharing und Pooling-Dienste:** Nutzervorteile, wie sie etwa das Carsharing-Gesetz vorsieht, helfen bei der Marktdurchdringung neuer Mobilitätsangebote. Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes war ein erster Schritt, neue Mobilitätsdienste in Deutschland dauerhaft zu ermöglichen. Die Umsetzung vor Ort muss jetzt aber auch in einer Weise erfolgen, die Angebote fördert und nicht wegereguliert. Das Gesetz muss daher in der nächsten Legislaturperiode sorgfältig evaluiert werden. Nachsteuerungsbedarf besteht bei den steuerlichen Rahmenbedingungen. Von einer fairen Besteuerung etwa bei der Umsatzsteuer hängt ab, ob eigenwirtschaftliche Pooling-Verkehre im Wettbewerb zu anderen Verkehren bestehen können.
- **Multi-/Intermodalität:** Erforderlich ist die Verfügbarkeit von Daten insbesondere auch des öffentlichen Verkehrs und die physische Verknüpfung der Verkehrsträger – etwa durch den Ausbau von P+R-Angeboten. Diese P+R-Plätze sollten auch als Umsteigepunkte für On-Demand-Angebote zur Verfügung stehen. Bisher darf dort oft nur bei ÖPNV-Nutzung geparkt werden.
- **Vernetztes und (teil-)autonomes Fahren:** Die Digitalisierung der städtischen Infrastruktur ist essenziell für die Umsetzung vernetzten und automatisierten Fahrens und trägt so dazu bei, den Autoverkehr sicher und intelligent zu gestalten und den Verkehr insgesamt zu verflüssigen.

Ein Gesamtkonzept für städtische Verkehre muss zudem immer auch den Wirtschaftsverkehr adressieren. Auch hier sind innovative Lösungen gefragt. Die Automobilindustrie leistet hierzu Beiträge mit emissionsarmen bzw. emissionsfreien Lieferfahrzeugen aller Größen, mit passgenauen Logistiklösungen und mit autonom fahrenden Transportgefäßen („Cargo Mover“). Erforderlich sind aber geeignete Rahmenbedingungen auch für den Güterverkehr der Zukunft. So könnten spezielle Lieferzonen geschaffen werden, die zu definierten Zeiten für den Wirtschaftsverkehr freigehalten werden, ggf. digital reservierbar sind und entsprechend überwacht werden. Hierfür wäre aber eine Änderung der rechtlichen Vorschriften notwendig. Um die Elektrifizierung des Liefer- und Verteilerverkehrs abzusichern, bedarf es auch hier zudem einer entsprechenden Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur im urbanen Raum. Bei ihrer Ausgestaltung ist den besonderen Anforderungen dieser Fahrzeuge (z.B. Platzbedarf beim Parken/Laden) Rechnung zu tragen.

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