


Effiziente Flächennutzung für die Mobilität der Zukunft

 Empfehlungspapier der Arbeitsgruppe A
im Themenfeld 5

Inhaltsverzeichnis

Empfehlungspapier der Arbeitsgruppe A „Effiziente Flächennutzung für die Mobilität der Zukunft“	3
Einleitung	4
Teil A: Ziele für die Neuordnung von öffentlichen Verkehrsflächen	5
1. Flächen für Gehen, Radfahren und öffentlichen Verkehr schaffen	5
2. Flächen für Sharing und neue, nachhaltige Konzepte bereitstellen	6
3. Flächennutzung auf Aufenthalts- und Lebensqualität ausrichten	6
4. Multifunktions- und Logistik-Hubs einrichten	6
Teil B: Ansatzpunkte für die Neuordnung von öffentlichen Verkehrsflächen	7
5. Parkraumanagement und Bevorrechtigungen überall umsetzen	7
6. Flexiblen multifunktionalen Umgang mit Flächen stärken	7
7. Mobilitätsdaten für effiziente Flächennutzung offen bereitstellen	8
Teil C: Langfristige Themen zur Neuordnung von öffentlichen Verkehrsflächen	8
8. Neue Flächenaufteilung verändert gesellschaftliche Mobilitätsmuster	8
9. Mobilität und räumliche Entwicklung zusammen planen	9
10. Flächen durch kollektiv ausgerichtetes autonomes Fahren sparen	9
Teilnehmer*innen der AG	10

Empfehlungspapier der Arbeitsgruppe A „Effiziente Flächennutzung für die Mobilität der Zukunft“

Der Strategiedialog Automobilwirtschaft Baden-Württemberg (SDA) bietet ein Diskursformat zur aktorsübergreifenden Bewältigung von zwei zentralen Herausforderungen: erstens der Transformation des Verkehrssystems, das zukünftig ohne fossile Kraftstoffe auskommen muss, und zweitens Veränderungen bei den Geschäftsmodellen der Mobilitätswirtschaft durch Digitalisierung und Globalisierung.

Im Themenfeld V Verkehrslösungen des SDA werden Thesen und Empfehlungen sowie Projekte zur ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltigen Mobilitätsgestaltung erarbeitet. Als ein wesentlicher Baustein für eine klimaverträglichere Mobilität hat sich dabei im letzten Jahr des SDA (2019/2020) die Flächenverteilung für veränderte Mobilitätsangebote und eine neue Verkehrsmittelwahl herauskristallisiert.

In mehreren Sitzungen hat sich die Arbeitsgruppe A „Flächennutzung für die Mobilität der Zukunft“ im Themenfeld V mit Vertreter*innen der Landesverwaltung und der Kommunen, von Automobilwirtschaft und Verkehrsunternehmen, aus Umweltorganisationen und Wissenschaft mit dem Thema der Flächennutzung befasst. Durch neue Mobilitätsangebote steigt der Bedarf an und zugleich wächst der Druck auf Flächen im Verkehrsraum. Dieses Empfehlungspapier fasst die intensiven, konstruktiven und differenzierten Diskussionen pointiert zusammen.

Diese Überlegungen und Empfehlungen sollen Impulse für die anderen Themenfelder im SDA und weitere Menschen in den beteiligten Institutionen aus Politik und Medien sowie für eine interessierte Öffentlichkeit geben. Gewünscht ist dann natürlich, dass diese Anregungen aufgegriffen werden und zu einer gerechten Flächenaufteilung und mehr Lebensqualität im öffentlichen Raum führen. Dazu braucht es sicher weitere Mobilitätsangebote und entsprechende Infrastrukturen sowie angepasste Gesetze und Verordnungen, eventuell auch zusätzliche Innovationsprojekte und Förderprogramme.

Die Arbeitsgruppe gibt insgesamt zehn mehrheitlich unterstützte Empfehlungen. Das vorliegende Papier gliedert sich nach einer Einleitung in drei Teile.

- **Teil A: Ziele für die Neuordnung von öffentlichen Verkehrsflächen**
- **Teil B: Ansatzpunkte für die Neuordnung von öffentlichen Verkehrsflächen**
- **Teil C: Langfristige Themen zur Neuordnung von öffentlichen Verkehrsflächen**

Einleitung

Auf Deutschlands Verkehrsflächen gibt es deutlich mehr und größere Fahrzeuge als vor zehn Jahren. Der größte Flächenbedarf geht von zusätzlichen Kraftfahrzeugen aus, zudem benötigen neue Fahrzeuglösungen (z.B. Elektro-Lastenfahrräder, E-Tretroller, Expressbusse, autonome Shuttles) zusätzliche Fahr- und Abstellflächen.

Des Weiteren führt ein verändertes Konsum- und Bestellverhalten der Bevölkerung zu mehr Lieferverkehr gerade in urbanen Räumen. Dadurch werden mehr Verkehrsflächen für flexible Logistikkonzepte benötigt. Ergänzende Infrastrukturen wie Ladesäulen und vermehrt aufgestellte Fahrradbügel und Parkscheinautomaten werden derzeit zumeist zulasten von Gehwegen oder Parkplätzen realisiert.

Neue Fahrzeuge und Mobilitätsformen verstärken so die Verkehrsflächenkonkurrenz im öffentlichen Raum. Zusätzliche Verkehrsflächen resultieren in weiterer Flächenversiegelung und widersprechen dem Freiflächenschutz. Bevölkerungszuwachs, Neubauflächen und die städtebauliche Nachverdichtung bewirken zudem weitere Verkehre. Das vergrößert den Druck auf den Umbau und die Umnutzung vorhandener Verkehrsflächen.

Zugleich verfehlt Baden-Württemberg seine Klimaschutzziele im Verkehr deutlich: statt 2020 eine CO₂-Reduktion um 20–25 % gegenüber 1990 zu erreichen, gibt es einen CO₂-Anstieg um 13%. Gesellschaftlich ist daher ein deutlicher Wandel hin zu klimaverträglicher Mobilität erforderlich.

Eine Verkehrswende braucht also Platz z.B. für neue Radwege, Busspuren, Straßenbahntrassen – genauso wie für E-Ladesäulen, Lieferzonen und attraktivere Gehwege. Die Veränderungen des Mobilitätssystems benötigen somit eine aktive Flächengestaltung. Eine Neustrukturierung des öffentlichen Raums soll dabei leistungsfähige Verkehrssysteme mit einer nachhaltigen Mobilität in Einklang bringen und die Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Menschen im öffentlichen Raum erhöhen.

Die Arbeitsgruppe plädiert daher für eine gerechte, effiziente und qualitätsvolle Nutzung von Verkehrsflächen.

Dies umfasst insbesondere die folgenden Punkte.

- I.** Die Flächennutzung orientiert sich an zukünftigen Mobilitätsbedürfnissen und einer neuen Mobilitätskultur. Eine solche gerechte Flächenverteilung beachtet auch Mobilitätsbedürfnisse, die unter bestehenden Verhältnissen nicht realisiert werden.
- II.** Die Flächen werden effizient genutzt, z.B. durch Priorisierung mehrfach benutzter Fahrzeuge, zeitgleiche oder aufeinanderfolgende Mehrfachnutzung.
- III.** Bei der Flächengestaltung werden neben Funktionen auch Qualitäten betrachtet. Attraktive Straßenräume und offene Plätze mit Mobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten können die Lebensqualität steigern und Mobilitätsstress reduzieren.
- IV.** Die Flächenverteilung berücksichtigt soziale Dimensionen: mobilitäts-ingeschränkten Personen und ihren Fahrzeugen (z.B. Rollator, Kinderwagen, Kfz für Menschen mit Handicaps) wird mehr Raum zur Verfügung gestellt.

Zum Ausgleich möglicher gesellschaftlicher Interessenkonflikte um Verkehrsflächen im öffentlichen Raum braucht es gute Aushandlungsprozesse. Die Politik trägt dabei eine soziale, ökonomische und ökologische Verantwortung. Geeignete Lösungen sind im kommunalen Kontext sowohl als Gesamtkonzept als auch spezifisch für städtische oder ländliche Quartiere zu finden.

Um für den Klimaschutz eine baldige Wirkung zu erzielen, sind schnelle proaktive Lösungen ohne jahrzehntelange Planungen unabdingbar. Oft sind sie jedoch nicht leicht umsetzbar (z.B. beim schienenengebundenen ÖPNV) und stehen im Widerspruch zu den langen Planungsprozessen im Verkehrssektor. Agilität als Leitprinzip in den Techniken und Methoden bietet sich dennoch an. Zudem wird sich der Bedarf in den nächsten Jahren weiter ändern, sodass nicht alle Lösungen für die nächsten Jahrzehnte festgeschrieben sein sollten. Spielregeln für diverse Nutzungen können Flexibilität erlauben und die Resilienz für zukünftige Entwicklungen erhalten.

Für die Umsetzung braucht es eine sinnvolle Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen. Angebots- und Attraktivitätssteigerungen allein sind kein hinreichendes Mittel für einen wirksamen Wandel im Verkehr. Daher sind jetzt auch preisliche Signale und ordnungsrechtliche Regelungen wichtig. Neu aufgeteilte Flächen fördern und verstärken umweltverträglichere Mobilitätsmuster. Die so gesammelten Erfahrungen müssen in die folgenden Planungen sowie die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens einfließen. Eine gute Governance mit Regelungen und Flexibilität ist hierfür unerlässlich.

Teil A: Ziele für die Neuordnung von öffentlichen Verkehrsflächen

Viele Akteure sind für eine Neuordnung der Verkehrsflächen gefordert. Sich wechselseitig verstärkendes Handeln setzt eine gemeinsame Zielvorstellung voraus. Die folgenden vier Aspekte waren dabei in der Diskussion zentral.

1. Flächen für Gehen, Radfahren und öffentlichen Verkehr schaffen

Eine soziale Gestaltung der Verkehrsflächen priorisiert die Verkehrsmittel, die allen gesellschaftlichen Gruppen zur Verfügung stehen.

- Geh- und Radinfrastruktur angebots- und nachfrageorientiert ausbauen, Wege ansprechender, sicherer und barriere freier gestalten, das Parken auf dem Gehweg reduzieren.
- Busspuren und komfortable Haltestellen einrichten, den ÖPNV durch Mobilitätsstationen mit anderen Verkehrsan geboten verknüpfen.
- Fahrspuren und Parkplätze des motorisierten Individualverkehrs in Flächen für den oben genannten Zweck (Geh- und Radinfrastruktur sowie ÖPNV) umwandeln.
- Flächenkonkurrenz durch neue Fortbewegungsarten (E-Tretroller) minimieren, z.B. durch ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Elektrokleinfahrzeuge.

- Eine gemeinschaftliche Flächennutzung kann an mancher Stelle durch die Homogenisierung von Geschwindigkeiten erleichtert werden (Tempolimits, „Spielstraßen“).

2. Flächen für Sharing und neue, nachhaltige Konzepte bereitstellen

Neue Angebote brauchen ebenfalls Platz. Hier sind Kommunen wie private Anbieter gefordert.

- Die Kommunen sollten Flächen für Mikromobilität, Carsharing und On-demand-Dienste sowie Firmen-Shuttle-Dienste einrichten und erweitern, um dem Bedürfnis nach unterschiedlichen Mobilitätsformen gerecht zu werden.
- Für E-Ladesäulen und ihre Infrastrukturen muss im öffentlich zugänglichen wie im privaten Raum mehr Platz bereitgestellt werden sowie der Rechtsrahmen geschaffen werden (z.B. Novelle des WEG, Brandschutz).
- Lieferverkehre brauchen auf der letzten Meile definierte Bereiche, damit sie effizient agieren und andere Verkehre nicht behindern.
- An Mobilitätsstationen und bei Ladeinfrastrukturen sollte nach Möglichkeit genügend Raum zur Verfügung stehen, sodass sich neue (Dienstleistungs-)Angebote rund um Mobilität entfalten können.

3. Flächennutzung auf Aufenthalts- und Lebensqualität ausrichten

Siedlungsflächen sind nicht nur Nutz- sondern vor allem Lebensraum für uns Menschen, was in der Gestaltung des Straßenraums zu beachten ist.

- Durch die bedarfsgerechte Umgestaltung und Umwidmung von Straßen sowie eine Reduzierung bzw. den Rückbau innerstädtischer Verkehrs- und Parkflächen für den motorisierten Individualverkehr steigt die Aufenthalts- und Lebensqualität, sofern gleichzeitig ausreichend alternative Mobilitäts- und Infrastrukturangebote geschaffen werden. Der öffentliche Raum wird zu einem Raum für gesellschaftliche Teilhabe.
- Dafür sollten Verkehrsberuhigungen umgesetzt und Tempo-30-Zonen ausgeweitet werden; dabei sollten durchgängige Netze mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h für langsame Verkehrsmittel geschaffen werden, Kurvenbereiche und Straßenübergänge v.a. für Kinder und alte Menschen sollten fußgängerfreundlicher gestaltet werden.
- Einrichtung von Begegnungszonen und Fußgängerzonen oder die funktionale Durchmischung in Quartieren.
- Der Einsatz von partizipativen Planungsmethoden und eine umfassende Interessenabwägung bei der Neuordnung des öffentlichen Raums ist unerlässlich.

4. Multifunktions- und Logistik-Hubs einrichten

Eine nachhaltige, leistungsfähige und möglichst emissionsarme Belieferung der innerstädtischen Wirtschaft und der Bevölkerung benötigt Flächen für Umschlagpunkte und Lieferflächen. Grundlegendes Ziel muss es sein, Logistik nach dem Verursacherprinzip in Gebäuden und auf privaten Flächen unterzubringen und nicht im öffentlichen Raum – nachfolgend einige Alternativen.

- Für manche Produkte bieten sich Belieferungsalternativen mit Lastenfahrrädern oder andere umweltfreundliche Liefermethoden (Klein- und Leichtfahrzeuge, Sackkarren, Exoskelette) an.
- Emissionsarme, nachhaltige und flächeneffiziente (Liefer-)Fahrzeuge sollen bei der Flächenverteilung bevorzugt und mittels Pull-Faktoren wie beispielsweise besserer Lieferkonditionen für Unternehmen interessant gemacht werden.

- Bei einer geräuscharmen Belieferung unter gleichzeitiger Beachtung eines leisen Be- und Entladens sind auch Belieferungen in den Randzeiten und ggf. sogar in der Nacht denkbar.
- Ein gewisser Bedarf an großen Lieferfahrzeugen (Lkw) im innerstädtischen Bereich wird bestehen bleiben, ihm sollte mit größeren emissionsarmen Fahrzeugen alternativer Antriebe und alternativer Kraftstoffe, die effizient beladen werden, begegnet werden. Einer Verdrängung „auf die grüne Wiese“, weil nur dort „groß“ beliefert werden kann, ist entgegenzuwirken.

Teil B: Ansatzpunkte für die Neuordnung von öffentlichen Verkehrsflächen

Worauf sollten die Akteure derzeit ihr Augenmerk richten und wo sollten sie ihre knappen Ressourcen vorrangig und zielgerichtet einsetzen, damit schnell eine positive Wirkung erzielt werden kann? Die folgenden drei Aspekte waren dabei in der Diskussion zentral.

5. Parkraummanagement und Bevorrechtigungen überall umsetzen

Parkraummanagement ist ein zentraler Hebel für eine effizientere und qualitätsvollere Flächenverteilung in Städten und Kommunen, um Platz für alternative Nutzungsarten zu schaffen. Erfolgsentscheidend ist, dass es vor Ort ein Alternativangebot gibt – hierzu nachfolgend einige Ansatzpunkte.

- Parkflächen müssen für Pkw zugunsten anderer Nutzungen reduziert werden.
- Das Parken muss insgesamt verteuert werden, um die Verkehrsmittel- oder Zielwahl der Menschen zu beeinflussen. Verkehrsströme und Verkehrsaufkommen müssen aktiv gesteuert und eine gleichmäßigere Parkraumnutzung muss erreicht werden.
- Parkgebühren sollten nach der Größe der Fahrzeuge, der Tageszeit oder der Auslastung gestaffelt und spezielle Parkbereiche für schmalere Fahrzeuge eingerichtet werden.
- Parken intelligenter steuern, um Parksuchverkehr grundsätzlich zu vermeiden.
- Es müssen Bevorrechtigungen für Carsharing, E-Autos und mehrfachbesetzte Fahrzeuge geschaffen werden.
- Parkleitsysteme (Apps und Schilder) sollten eingerichtet und die Erhebung der dafür nötigen Daten sollte ermöglicht werden (Digitalisierung).
- „Spielregeln“ für die Flächennutzung (Parkraummanagement und Parkleitstrategien auch in Unternehmen) sollten aufgestellt werden.

6. Flexiblen multifunktionalen Umgang mit Flächen stärken

Die Kombination mehrerer Anwendungen auf einer öffentlichen Fläche schafft neue Möglichkeiten der Flächennutzung, z.B. für Mobilität, Spielen, Feiern, Markt.

- Die rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen für einen flexiblen Umgang mit Flächen sind zu prüfen

bzw. zu schaffen. Innovationen im Mobilitätsbereich erfordern Freiräume für eine flexible Anpassung vor Ort.

- Eine „Multi-use“-Nutzung von Flächen erfordert veränderte Verhaltensroutinen. Hier sind die Kommunen gefordert, mögliche Auswirkungen von „wandernden“ Flächen über die Innenstadt hinaus auf die Gesamtstadt zu beobachten.
- Temporäre Veränderungen, z.B. durch Reallabore, bieten sich bei der Umgestaltung und Umwidmung zum Ausprobieren und zur Anregung des gesellschaftlichen Diskurses an.
- Eine effizientere Nutzung des Verkehrsraums kann zusätzlich durch die Anwendung verbindlicher Regeln unterstützt werden. Temporäre Lieferzonen müssen freigehalten, Ladezonen reserviert werden können.
- Mehrfachnutzung mit einer zeitgesteuerten und bedarfsabhängigen Flächennutzung kann mit Hilfe der Digitalisierung ermöglicht werden.

7. Mobilitätsdaten für effiziente Flächennutzung offen bereitstellen

Mobilitätsdaten können für Verkehrsinformationen und Verkehrssteuerung genutzt werden, um eine flächensparende, umwelt- und klimafreundliche Mobilität sowie mehr Verkehrssicherheit zu erreichen – nachfolgend einige wesentliche Aspekte.

- Die Bereitstellung von Mobilitätsdaten kann intermodale und Sharing-Angebote ermöglichen, die helfen, den Pkw-Verkehr zu reduzieren, und so zu einer besseren Flächennutzung beitragen.
- Im Straßenverkehr können zudem Staus und Parkdruck reduziert werden, wenn eine umweltsensitive Steuerung realisiert wird, die nicht nur Verlagerungs- und Rebound-Effekte zur Folge hat.
- Für die vielfältige Datennutzung durch private und öffentliche Akteure ist ein Open-Data-Ansatz zu verfolgen – unter Berücksichtigung möglicher wettbewerbsrelevanter Auswirkungen und des Schutzes von Geschäftsmodellen der Mobilitätsdienstleister. Alle Mobilitätsanbieter sollten ihre Daten auf einem Datenmarktplatz in möglichst hoher Qualität zur Steuerung und Planung zur Verfügung stellen (MobiData BW).
- Datenschutz, Geschäftsinteressen und ethische Fragen sind im Umgang mit Mobilitätsdaten weiter zu klären. Ausschließlich digitale Angebote dürfen den Zugang zur Mobilität für weniger digital-affine Verkehrsteilnehmer*innen nicht erschweren.

Teil C: Langfristige Themen zur Neuordnung von öffentlichen Verkehrsflächen

Was sollten die Akteure grundlegend und strukturell ändern, damit dauerhaft eine positive Wirkung erzielt werden kann? Diese Themen sollen langfristig angegangen werden. Die folgenden drei Aspekte waren dabei in der Diskussion zentral.

8. Neue Flächenaufteilung verändert gesellschaftliche Mobilitätsmuster

Durch eine Flächenaufteilung zugunsten des Umweltverbundes lassen sich neue Verhaltensmuster bei den Menschen und damit nachhaltigere Fortbewegungsarten induzieren. Hierzu sind folgende Maßnahmen erforderlich.

- Die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Infrastrukturen und Angebote umweltfreundlicher Mobilität müssen verbessert werden (z.B. Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum, Mobilitätsstationen).
- Verhaltensänderungen sollten anhand konkreter Maßnahmen wissenschaftlich untersucht werden, um aufbauend auf den Ergebnissen entsprechende Modellierungen und Planungen sowie Instrumente und Kommunikationsstrategien für die Ausübung nachhaltiger Mobilitätsmuster ableiten zu können.
- Ein öffentlicher Diskurs über die Mobilität der Zukunft sollte angestoßen werden, um dabei zu helfen, etablierte Verhaltensmuster zu verändern.

9. Mobilität und räumliche Entwicklung zusammen planen

Die Optimierung der Flächennutzung für die Mobilität der Zukunft ist auf eine bessere Abstimmung und Verzahnung von Landes-, Regional- und Stadtplanung, Quartiersentwicklungsplanung sowie Verkehrs- und Mobilitätsplanung angewiesen. Dies umfasst folgende Aspekte.

- Eine Gesamtbetrachtung von städtischer Infrastruktur, großräumiges Denken und neue Geschäftsmodelle von Seiten der Wirtschaft. So können sich Maßnahmen im Umfeld der Ballungsräume positiv auf die Flächennutzung in den Städten auswirken. Auch die Frage der generellen Verkehrsvermeidung durch Ermöglichung von Homeoffice-Tätigkeit sollte gestellt werden.
- Autoreduzierte und stellplatzfreie Stadtquartiere und Siedlungen können Flächen neuartig verteilen und mit Mobilitätskonzepten hinterlegen werden (Quartiersgaragen,-parkhäuser etc.). Möglichkeiten zur Einrichtung von Wohnformen, die lediglich Kfz-Nutzung durch z.B. Anwohner, Handwerker, Pflegedienste und Lieferverkehre im Quartier erlauben, sind zu prüfen und ggf. zu erweitern.
- Bei größeren privaten Bauvorhaben müssen umfassende Mobilitätskonzepte erstellt und umgesetzt werden. Dazu sollte für die unterschiedlichsten Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer*innen Raum innerhalb des Gebäudes bzw. auf privater Fläche zur Verfügung gestellt werden.
- Für eine „Stadt der kurzen Wege“ und die Planung in funktionalen Räumen gilt es, Denkmuster aufzubrechen und das Planungsrecht anzupassen, damit innovative und flexible Lösungen für Veränderungen im Zeitverlauf ohne jahrzehntelange Planungen und starre Festlegungen möglich werden.
- Besondere Beachtung des ländlichen Raums, seiner Bedürfnisse und eines möglichen Rückbaus von Straßen.

10. Flächen durch kollektiv ausgerichteter autonomes Fahren sparen

Das mit strategischer Verkehrslenkung begleitete vernetzte und automatisierte Fahren kann einen entscheidenden Beitrag zu mehr Effizienz, verbessertem Verkehrsfluss und reduziertem Flächenbedarf im Verkehr leisten.

- Die Flächenauswirkungen für die Konzeption des autonomen Fahrens sind zu beachten. Der Flächenbedarf für Pkw könnte sinken, sofern die Fahrzeuge kollektiv und nicht nur individuell genutzt werden.
- Autonomes Fahren könnte eine enorme Flächeneinsparung beim ruhenden Verkehr ermöglichen. Nicht genutzte autonome Fahrzeuge sollten daher nicht im öffentlichen Straßenraum geparkt werden dürfen.
- Da automatisierte Fahrzeuge sich streng an Abstände und Geschwindigkeiten halten und ggf. eigene Fahrspuren benötigen, ist es für eine Übergangszeit jedoch denkbar, dass der Platzbedarf ansteigt. Dauerhaft sind Fahrstreifen oder

ganze Straßen, die nur von automatisierten Fahrzeugen genutzt werden dürfen, zumindest für Stadtstraßen keine realistische Lösung.

- Die Verknüpfung des autonomen Fahrens mit der „Shared Economy“ oder einem öffentlich-kollektiven Betrieb ist entscheidend. Vollautonome Fahrzeugflotten sollten den ÖPNV stärken und eine Alternative zum privaten Pkw sein (Weiteres siehe Empfehlungspapier der AG B SDA-Themenfeld V, 2019/2020 „Automatisiertes Fahren im ÖPNV“).
- Autonome und geteilte Flotten ermöglichen perspektivisch eine stärkere Differenzierung der Fahrzeuge nach Nutzungszweck – und somit in der Individualmobilität ohne Nutzwerteinschränkung einen höheren Anteil an kleineren Fahrzeugen für ein bis zwei Personen und einen geringeren Verkehrsflächenbedarf.

Teilnehmer*innen der AG

Abb, Theresa (e-mobil BW)
Bach, Holger (ADAC Württemberg e.V.)
Bante, Bernd (AUDI AG)
Blömacher, Jan (Städtetag BW)
Blume, Lorenz (NVBW)
Bockholt, Torben (Gemeindetag BW)
Bosch, Tobias (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau BW)
Boysen, Jens (Stadt Heilbronn)
Braun, Steffen (Fraunhofer IAO)
Brost, Mascha (DLR)
Buck, Dr. Manfred (Daimler AG)
Christ, Carola (Stadt Ulm)
Dolata, Sophia (Ministerium für Verkehr BW)
Ehrhardt, Christiane (Stadt Heilbronn)
Engelbach, Dr. Wolf (Ministerium für Verkehr BW)
Flaig, Stefan (BUND BW)
Forderer, Wolfgang (Landeshauptstadt Stuttgart)
Geiger, Manuel (LVI)
Gicklhorn, Katja (e-mobil BW)
Hagel, Michael (Landeshauptstadt Stuttgart)
Hager, Karsten (ISME)

Hampel, Tim (Daimler AG)
Hosterbach, Rebecca (Daimler AG)
Kirr, Alice-Monika (Daimler AG)
Kraus, Jobst (BUND LV BW)
Krepulat, Dr. Walter (Mahle GmbH)
Kunz, Holger (Daimler AG)
Lang, Axel (Robert Bosch GmbH)
Lorenz, Markus (Städtetag BW)
Metz, Carl-Eugen (ADAC Württemberg e.V.)
Müller, Thorsten (Siemens AG)
Pagel, Dr. Frank (KVV)
Pfriem, Matthias (KIT)
Plahuta, Dr. Simone (Baden-Württemberg Stiftung)
Rabieh, Dr. Sami (Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration BW)
Ruprecht, Michael (e-mobil BW)
Schmid, Manfred (ISME)
Schürmann, Dr. Karin (Ministerium für Verkehr BW)
Schuhmann, Detlef (BridgingIT GmbH)
Siehr, Markus (Verband Region Stuttgart)
Weber, Ulrich (VDV BW)
Wunnerlich, Stephan (EnBW AG)

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Konzeption und Realisation

e-mobil BW GmbH – Landesagentur für neue Mobilitätslösungen

und Automotive Baden-Württemberg

www.e-mobilbw.de

Layout/Satz/Illustration

markentrieb – Die Kraft für Marketing und Vertrieb

Stand: Mai 2020